



# Referat møte i Båt- og Ferjeforum

---

Dato: 22.11.2022  
Sted: Digitalt  
Tid: 09:00-11:25

## Til stede:

Åshild Sandøy, Knut Gunnar Fonn, Marina Eriksen, Eli Sjøen, Tore Storhaug (til 9.50), Ørjan Kvandal (til 10.35), Gøran Eriksen, Hilse Nilsen, Mats Kongshaug, Dag Hole (fra 10.15), Håvard Sagbakken Saanum

## Dagsorden:

### 22/22 Godkjenning av referat

Referatet fra møtet 27. september ligger vedlagt.

*Referatet ble godkjent.*

### 23/22 Runde rundt bordet

Deltakerne bes om å gi en kort oppdatering om det følgende:

- status for nåværende og planlagte anskaffelser, inkludert planlagt tid for utlysning, frister, oppstart og ev. dialogkonferanser
- andre viktige saker den siste tiden, f.eks. saker knyttet til eksisterende kontrakter og regelverksendringer og høringer.

Troms: Hektisk periode med ferjeanbud.

Toårskontrakt Sør-Troms, tre samband rundt Harstad, oppstart 1. februar. Flere til sommeren.



Elektrifisering Lyngen og Ullsfjord skal egentlig være klar fra 1.1., men her blir det noe forsinkelser. Ett ferjeleie klart, mens de tre andre ikke er. Litt utfordringer med å finne løsning for elektrifisering/få på plass infrastruktur. Kan føre til økte kostnader knyttet til drivstoff.

Ferjepakke Sør-Troms lang begynner tidligst om 2,5 år. Nord-Troms oppstart ca. 2026.

Fire samtidige anbud som gjør det hektisk.

Mer stille på hurtigbåt, da de er inne i en tiårskontrakt.

For tiden tar oppsplitting av storfylket mye av tid og fokus hos politikere og fylkesadministrasjon, men skal gå relativt greit for samferdsel, da det aldri ble helt sammenslått på dette feltet.

AtB: Oppstartsmøter med de tre det er inngått kontrakter med. Skal lyses ut ferjepakker før jul. Konkurransesgrunnlag vært på høring nå, med frist 21.11. N400 er viktig for disse anbudene. En lang plan for anskaffelse på båt og ferje, men beslutninger/pengebevilgning ikke på plass ennå. Skal på plass før anskaffelsesprosess.

Møre og Romsdal: Kontraktsforvaltningsperiode. Det ses på rutekutt, da man er avhengig av å spare en del millioner. NOX-fondet er de spent på, støtta til rederiene. Ser på intern struktur. Baugport på Fjord1, litt avklaringer om kontraktsinnhold. Avtaleinnholdet burde vært tydeligere på forhånd.

Skyss: Ferje: kontraktsforvaltningsperiode. Skal lyse ut nye kontrakter Sogn og Fjordane, som skal ha oppstart i 2027. Strategiske avklaringer for ny kontrakt pågår. Fem samband skal lyses ut, inkludert én kabelferje - må avklares om denne skal videreføres.

Bybåtkontrakt tildelt, 15årig kontrakt. Helelektrisk på én rute, hybrid/maks forbruk pr km på én rute. God konkurranse, fire tilbydere, Fjord1 vant kontrakten. Oppstart januar 2025, men med opsjon for operatør til å starte opp fra og med juni 2024.

Lange ekspressbåtruter: Skyss har gjenopptatt arbeidet med konkurransegrunnlaget. Kunningjøring planlegges ilt vinter/vår 2023, politisk behandling rett over nyttår. Vil trolig benytte samme modell som for nordhordlandsruten i bybåt, dvs bruk av utslippskrav med bonusmodell. Hybrid-elektrisk vil trolig blir løsninga, men vil være en teknologinøytral utlysning. Politisk ønskelig med norske verft. Lang leveringstid, ventetid på verftene må hensyntas.

Rutepakke 2 Lokalbåtruter i Sogn og Fjordane: Implementeringsfasen pågår. Driften har oppstart i november 2023 eller mai 2024.

Andre løpende kontrakter: Mottatt forespørsler fra operatører om hyppigere indeksjustering, knytta til økte kostnader drivstoff m.m.



Kolumbus: Nettopp ferdig med forhandlinger på én ferjekontrakt. Innleveringsfrist hurtigbåt Ryfylke i uke 47. Pågående politisk behandling av Utsira-ferja. Trenger politisk avklaring før utlysning av en hurtigbåtforbindelse som vil påvirkes av innføring av gratis ferje. Lysefjorden: innleveringsfrist februar 2023. Løpende kontrakter på andre ting. Har sagt nei til indeksjustering på både båt og ferje.

Vestfold og Telemark: Har én kabelferje som begynner å bli gammel. Interessert i å se på løsninger Vestland lander på. Kragerø skal kjøpe ny båt. Strever med gratis båt/ferje til øyer, trenger en dialog med Samferdselsdepartementet: en del strekninger som ikke er fylkesveg, blir dermed registrert som båt, men det går også ferje. I tillegg går det med tid til deling av fylket.

Brakar: Litt skjær i sjøen på teknologi, men begynner å gå seg til. Ladeinfrastruktur fungerer bra. Har driftet i 11 mnd.

Tok opp problemstillingen gebyrlegging i oppstartsfasen: Litt varierende hvordan dette løses: Skyss 6 mnd uten (men skal nok stramme inn), Ruter 3 mnd, noen ganger 2, Telemark fra dag 1 dersom inngått etter Ukraina, og det f.eks. går på miljø, og det har vært noe de konkurrerte på. Dialog med operatør uansett viktig. Viktig å høste erfaringer på dette: er det en fare for at operatørene «slakker» på, fordi de ikke «straffes»? Annen refleksjon: med for streng oppfølging, risikerer man at operatørene innfører risikoprisering. MR fakturerer fra dag 1 på forsinkelser osv., men 1 år på miljøkrav o.l.

Kan være ønskelig å ha dette som et tema på et senere tidspunkt. Kan hende vi bør koordinere oss litt, for å skape forutsigbarhet. Hva er naturlig «Innseilingstid»? Bruk av gebyr vs. incitament, osv.?

Ruter: Passert første år med nye øybåter, gjort en grundig evaluering, både hver for oss, sammen, og med eksterne (f.eks. hytteeiere). Er satt en handlingsplan for å få en bedre sesong neste år. Seiler på bortimot 100% elektrisk. Jobber med Norled for å få infrastruktur på plass - batteribytterobot - fire steder. Dispensasjonssøknader reguleringsplaner osv. Oppstart 1. juli 2024. Erstatningsbåter for Baron og Baronessen når disse skal bygges om. Nesoddbåten: ruller framover, stabil drift.

## 24/22 Vurdering av ferjekaiers egnethet for ferjer i dokumentet N400 Bruprosjektering

*Saken ble kort belyst og diskutert på møtet 27. september, og da besluttet oppført på sakskartet til dette møtet.*



Diskusjon av lovens punkt 13.3 Vurdering av ferjekaiers egnethet for ferjer i dokumentet B400 Bruprosjektering.

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/vegnormalene/n400/>

Endring fra «bør» til «skal» når det gjelder lengde på ferjekai i forhold til ferjelengde.

#### Innledninger ved Dag Hole og Marina Eriksen:

**Dag:** Dokumentet omhandler krav til hvordan prosjektere bruker og ferjekaier på vegnettet. N400 er en normal, dvs. at den skal følges, om ikke, må man søke om fravik. Kapittel 13 er nytt fra siste revisjon (januar 2022), og omhandler drift. Punkt 13.3 er del av denne revisjonen. Tidligere gjaldt N400 bare prosjektering, men nå altså også drift. Ergo var det tidligere kun gjeldende hvis man skulle gjøre endringer på bru/kaianlegg.

Det har vært diskusjon om hvor bokstavelig innholdet må tolkes, og dermed konsekvensene av den. Dersom ordlyden skal tolkes bokstavelig, innebærer ordlydsendringen en realitetsendring. SVV legger til grunn at ferjekaiene kan disponeres som tidligere, altså ikke en bokstavelig tolkning. Mulige utfall hvis bokstavelig tolkning, er at kaiene må bygges om så N400 oppfylles, eller at fartøyene må tilpasses eksisterende kaianlegg.

For SVV sin del: Regjeringa beslutter størrelse på ferjer i riksvegsambandene. Krav knytta til lengde på kai, hvor mye vekt den tåler osv. Står bl.a. i en situasjon med usikkerhet om kaiene tåler vekta av ladetårn.

SVV vil se nærmere på dette.

**Marina:** Endringen kom brått på, og påvirker en anskaffelse hvor konkurransegrunnlag og hele anskaffelsesprosessen har vært gjennomført. Det kom i tillegg politisk krav om større ferje, som kompliserte saken ytterligere. Påvirker også flere konkurransegrunnlag som skal ut nå. Det er en nøtt å finne løsning. Ulike tolkninger av kravet, i Trøndelag har det vært en streng tolkning.

*Båt- og ferjeforum tar innledningene til orientering. Saken må følges opp videre, da det er fortsatt mye usikkerhet om hvordan dette skal håndteres.*

#### **25/22 Møteplan 2023**

Retningslinjer fra Kollektivtrafikkforeningen: hovedregel er ett fysisk møte i året, som gjerne kan være lunsj-til-lunsj. Gjerne samkjøre med andre forum/komiteer.

#### *Vedtatte møtedatoer 2023:*

- 20. februar
- 16. mai
- 12. september (fysisk. Evt. lunsj-til-lunsj)
- 21. november

#### **26/22 Eventuelt**



- Fortsatt ønskelig med en arbeidsgruppe som ser på oppstartstidspunkt sjøkontrakter?
  - Fra referatet 27. september: «*Fra Trøndelags side er det ønskelig at forumet utarbeider en faglig anbefaling rundt hvilke tidspunkt som er mer og mindre velegnet for oppstart av drift. Eksempelvis kan en sjekkliste med ulike relevante hensyn være nyttig. Det er per nå ingen i forumet som har kapasitet til å delta i en arbeidsgruppe rundt dette. Det oppfordres til at medlemmene tenker på dette og evt melder tilbake om en likevel ønsker å delta i en arbeidsgruppe. Sekretariatet vil i så fall følge opp dette i etterkant av møtet.*»

Vi setter ikke ned en arbeidsgruppe, men Marina begynner på en sjekkliste.

- Innspill fra Skysst knyttet til endringer i PBE-definisjon eller alternative krav til dekkareal.

Skysst skal snart starte arbeidet med nytt konkurransegrunnlag for ulike fergesamband og ønsker å stille krav som sikrer plass til det antall biler som en faktisk ønsker. Dette kan gjøres ved å enten endre ved dagens PBE-definisjon eller utforme et krav om areal på dekk eller antall bilrekker og lengdemeter per bilrekke som dekket skal romme. Har forumet forslag til gode måter å løse dette på?

Dag: det står på gjøremålslista til SVV å se på dette, men det er ikke en tidfesta prosess. Men uansett viktig at det blir standardisert. Har stadig falt tilbake på at PBE er det beste alternativet, selv om det ikke er optimalt.

Olav Arne: Har sett på standarden, men har i sine konkurransegrunnlag ikke gått vekk fra gjeldende PBE-definisjon.

Marina: Siden bilene blir større, bør PBE-definisjonen endres.

Mats: gangsoner på dekk kommer også inn. Rederiene håndterer dette ulikt, ofte på svært plasseffektive måter.

Det er ønskelig å ta en status på dette i neste møte.

- **Utenlandsfakturering:** Ikke mye nytt her. Nedsatt arbeidsgruppe ser videre på dette. Kjersti Sivertsen (MR), Hilde Nilsen (Vestland), Dag Hole (SVV). Vi må diskutere videre hva forventningene er, knytta til innkreving. Hva skal man prioritere? Parktrade er dyrt, men krever inn mye, særlig svenske og danske. Gjøres det også nok fra rederiene sin side? Sliter litt med metodikken for å avdekke at billettering er for dårlig. Viktig å få til riktig registrering med en gang. Litt mer føringer fra oppdragsgiver, er kanskje løsningen. Dag Hole sikrer tidspunkt for arbeidsmøte.



- Endring av tidspunkt og/eller metode for regulering av kontrakt. Løftet av Dag Hole, SVV.

Har noen fått krav/spørsmål angående dette? Hvordan er det i så fall håndtert?

SVV: SVV har ikke lov til å forskuttere utbetalinger.

Kolumbus: Har fått krav, og avvist kravet.

Skyss: Har mottatt krav, men har enda ikke realitetsbehandlet.

Det er en klar fordel om alle oppdragsgiverne klarer å koordinere dette, slik at tilnærmingen blir lik. Aktuelt å diskutere videre i neste møte.