



Referat møte i Båt- og Ferjeforum

Dato: 20.02.2023

Sted: Digitalt

Tid: 09:00-12:00

Til stede:

Eli Sjøen (Kolumbus), Hellik Hoff (Ruter), Knut Gunnar Fonn, Marina Eriksen (AtB), Åshild Fossgard Sandøy (Skyss), Mette Marit Gjerdingen (Innlandet), Gøran Eriksen (Ruter), Liv Cecilie Evenstad (Troms og Finnmark), Hilde Nilsen (Skyss), Konrad Edvardsen (AtB), Anne Høystakli (Møre og Romsdal), Håvard Geving (Troms og Finnmark), Mats Kongshaug (Troms og Finnmark), Tore Felland Storhaug (Vestfold og Telemark), Håkon Hellum (AtB), Geir Olsen (Møre og Romsdal), Olav Arne Vatne (Møre og Romsdal, fra 9.45), Elin Hoel (Troms og Finnmark, fra 10.00), Eirik Dalsbø Lohne (Troms og Finnmark), Rolf Ole Jensen (Fremtidens hurtigbåt, under sak 4), Håvard Sagbakken Saanum (sekretariatet).

Dagsorden:

Orientering:

Kollektivtrafikkforeningen er invitert til dialogmøte med NHO Sjøfart, Sjøfartsdirektoratet og Statens vegvesen. Olov Grøtting og Åshild Sandøy deltar fra oss, og ber om innspill under «Runden rundt bordet» om hva som bør videreformidles i møtet.

1/23 Godkjenning av referat

Referatet fra møtet 22. november ligger vedlagt.

Referatet ble godkjent.

2/23 Runde rundt bordet

Troms og Finnmark:

På hurtigbåt er det for tiden ganske stille, man er 2-3 år inne i tiårskontrakter. På ferje er det signert kort kontrakt (2 år) med Boreal for Nord-Troms, oppstart 1. mai. Nettopp passert karenperioden på lang kontrakt Sør-Troms, hvor to samband skal være min. 90 % hybridisert. Totalt tre ferjesamband.



Det jobbes også med en ferjepakke med tre små samband, som skal virke fra 2025. Lyngen og Ullsfjorden skulle vært hybridisert innen 1. januar, men det har her vært en del praktiske utfordringer, bl.a. knyttet til infrastruktur og kommunale dispensasjoner. Vi nærmer oss nå en løsning med lading på en av sidene. Rutetidene er tilpasset for å få dette til å funke best mulig, og det virker også som at utviklingen på bl.a. batteri gjør at dette fungerer bedre enn først fryktet. Fire fergeleier tester elektrisk fra mars og utover. Skulle også startet et batteribytteprosjekt på hurtigbåt, men dette blir det ikke noe av, på grunn av manglende finansiering.

Rapportering av utslippstall: Er det mulig om operatørene rapporterer direkte til Miljødirektoratet, i stedet for at det må gå via oss? Dette vil diskuteres videre i Materiell- og miljøkomiteen.

AtB:

Anskaffelser/prosjekter: Anskaffelse på ferje i 2025 pågår nå, publiseres i mars, med sikte på tildeling i oktober. På oppstartsprosjekt for elektrifisering av tre samband? er det nå månedlige statusmøter med operatører. Det skal totalt komme fire batteribytteroboter. Den i Trondheim er særlig kritisk da den opererer alle fire samband. Det er i tillegg problemer knyttet til N400, på tre ferjekaier hvor den nye ferja blir for stor, ref. N400-problematikken. Fylkeskommunen har garantert, men noe usikkerhet på hva dette betyr i praksis. Vi kommer nærmere inn på N400 i egen sak.

Drift: Oppfølging av drift er viktig, og må ikke undervurderes. Det har vært en del utfordringer i det siste, spesielt i Trondheimsområdet, og da særlig knyttet til infrastruktur. F.eks.: Flytebrygge som rev seg løs og var ute av drift i en måneds tid. Alternativ transport ble da løst med buss. Sliter ganske mye med regularitet på hurtigbåt, som nå ligger på 96 %. Særlig utfordringer i Trondheimsområdet, blant annet rutene til Kristiansund og Brekstad. På ferje er regularitet 98-99 %.

En annen utfordring knyttes til rekruttering, og å ha nok mannskap til enhver tid, særlig i høytidene. I romjula var det eksempelvis problemer med å ha nok folk. Det er også flere ruter som har hatt dispensasjon angående hviletid, men hvor denne dispensasjonen har blitt trukket tilbake. Dette har gitt operatører en utfordring med tanke på skift. Konsekvensen av dette har vært justerte rutetider. Potensielt har dette gitt et noe svakere tilbud for de reisende, men det er en nødvendig endring, og som operatør er fornøyd med.

Møre og Romsdal:

Det er lite nytt på ferje nå, ingen tilbud i nærmeste framtid. På hurtigbåt er det derimot én kontrakt med tre samband som snart skal ut på anbud, alle tilknyttet Ålesund. Oppstartsmøte i mars for dette prosjektet. Ser på muligheter for elektrifisering, men det er noe utfordringer med tanke på sambandenes lengde. Det jobbes her med å finne løsning. Drifta går stort sett greit.

Når det er innstillinger på grunn av vær: blir operatør fortsatt kompensert for drivstoff, til tross for at de ikke bruker det? *AtB og Skyss har reguleringer av dette i kontrakt, hvor de trekkes. Troms: reguleres i nye kontrakter, men ikke i de gamle.*



Skyss:

På ferje er det behov for nye kontrakter i tidligere Sogn og Fjordane fra 2027; fem samband – fra den korteste på 750 m (kabelferje i dag, trolig det fortsatt), til den lengste på 19.8 km. Det ses på om det skal være én eller flere kontrakter. Det jobbes også videre med hvordan en skal håndtere PBE-begrepet, hvor man i dag i realiteten ikke får plass til så mange biler som det stilles krav om. Det jobbes også med hvordan elektrifisering kan løses, hvilke bonusmodeller som kan være egnet, og å avklare hvorvidt det skal være Skyss-profilering på fartøyene. Strategiske rammer skal avklares i første kvartal, med kunngjøring av konkurransen sent 2023, og signering i andre kvartal 2024.

Fylkestinget har vedtatt og bevilget penger til «sommerferje» på ett av sambandene. Her er det en utfordring at operatør vet hva det bevilgete beløpet er, noe som påvirker forhandlingssituasjonen. Tilbudet som har kommet er langt over det bevilgete.

Det jobbes også videre med miljøgebyrer, hvor fergeoperatørene i 2022 fikk en del gebyr. Dette skyldes utfordringer knyttet til både infrastruktur og levering av deler. Regulariteten er på 99,83%. Når det gjelder forsinkelse, er det stor forskjell mellom Hordaland og Sogn og Fjordane, noe som skyldes ulike gebyrgrenser (ett minutt i Hordaland, tre minutter i Sogn og Fjordane).

På hurtigbåt kommer det snarlig en ny konkurransekunngjøring. Denne omfatter en nettokontrakt med strengere miljøkrav. Minstekravet tilsvarer om lag 85% utslippskutt, og en bonusmodell vil trolig gi mer utslippskutt enn dette. Kunngjøring skjer i mars, men alle detaljer er trolig ikke på plass på det tidspunktet. Blant annet mangler estimat fra noen nettselskap, og det må søkes dispensasjon fra reguleringsplaner med tanke på etablering av energiinfrastruktur. Rutene vil ha ett av sine endestopp Bergen: Bergen Havn har pålagt Skyss å samarbeide med Plug Bergen. Det vil si at Plug Bergen skal ha rett til å eie og drifte eventuell energiinfrastruktur, i stedet for operatør, som normalt. Dette gir noe merarbeid, og Skyss må passe på at eventuelle løsninger ikke begrenser hvilke teknologiske løsninger som kan benyttes.

I tillegg er det oppstartsfasen på en del andre kontrakter, blant annet to bysamband i Bergen og flere lokalbåtruter i Sogn og Fjordane. Alle fartøyene og rutene innebærer høy grad av elektrifisering.

Kolumbus:

På ferje er det inngått kontrakt for drift av Stavanger-Vassøy. Det blir elektrisk drift, fra 1.1.2024. Det er også inngått kontrakt på rutetransport til Borgøy. Dette har vært en politisk nøtt, men kommer nå på plass. Ferje til Lysefjorden er i siste fase av konkurranse. I kvalifiseringsfasen på en del hurtigbåtruter, hvor blant annet Medstraum går. Ferje Haugesund-Utsira lyses ut snart.

Vestfold og Telemark:

Kragerø nytt anbud ute nå, på kjøp av passasjerbåt. Eier ferjer selv, sammen med vertskommuner. Operatør spør om muligheten for mindre krav til utdanning av matroser; sliter med rekruttering, og mange ferjeruter går innaskjærs. Litt krevende økonomi, som knyttes dels til nye avtaler hvor skipsførere har krav på full lønn uavhengig av hvor mye de reelt jobber, dels til økte kostnader, samt at innføring av gratis ferje hindrer muligheten for økt inntjening. Ferja i Brevik er ytterligere forsinket i to måneder, kommer i drift i august.



Brakar:

Har hatt en krevende åpning, med tekniske problemer. Fin drift siden nyttår, tross litt utfordringer på grunn av is og tåke. Litt utfordringer med bemanning, men Bastø Fosen som driver, har en stor «mannskapsbank» i Moss-Horten. Jazzcruise, med musikere ombord! Fått noe større ferje enn tidligere, og vurderer sammen med operatør, om den skal gå noe sjeldnere.

Ruter:

Stabil drift på Nesoddsambandet. Litt utfordringer på lading, men høy andel elektrisk likevel. Øybatene er i lavsesong, med kun én båt i drift, med høy regularitet og 100 % elektrisk. Boreal jobber med klargjøring av øybatene til sommersesong, og også med rekruttering.

Litt utfordringer med is for hurtigbåtlinejen, bl.a. ved Lysaker (B11 og B20), som har medført noen innstillinger. Operatør godtgjøres for det de faktisk seiler, men det gis sjelden gebyr på innstillinger grunnet isforhold.

Det jobbes med batteribyttesløsning sammen med Norled. Det er tidkrevende prosesser med kaianleggene. Norled skal ha batteribytte-roboter på fire steder. Søknadsprosesser med de fire kommunene pågår.

Innlandet:

Det jobbes med hurtigbåt over Mjøsa, Hamar-Gjøvik. Fått et konsept fra LMG Marin som bygger på den teknologien som allerede er utviklet, og som skal kunne fungere. Samarbeid mellom fylkeskommunen, Hamar og Gjøvik etableres, og er avhengig av dette samarbeidet for å få dette på plass. Det utredes nå hvilken selskapsform som bør benyttes. Siden prosjektet går fra sentrum til sentrum, er prosjektet nå også utvidet til å se på last mile-løsninger, delebiler, o.l., for å skape et godt helhetlig tilbud. Også samordning med ladeinfrastruktur og strømforsyning til småbåthavn ses på. Prosjektet jobbes med utover våren, og man sikter på fylkestingsbehandling i løpet av året.

3/23 Videre oppfølging av N400

Saken har ved flere anledninger vært tema i forumet, først i møtet 27. september og så grundig belyst og diskutert i møtet 22. november. I det møtet ønsket forumet videre oppfølging da det fortsatt er mye usikkerhet rundt håndtering.

Stikkord hentet fra møterefateratet 22. november:

- Innledninger fra Dag Hole, SVV, og Marina Eriksen, AtB.
- [N400](#) er en normal, og skal følges. Fravik må søkes om.
- N400 gjaldt tidligere kun prosjektering, men nå også drift. Ergo var det tidligere kun gjeldende hvis man skulle gjøre endringer på bru/kaianlegg.
- Noe diskusjon/usikkerhet om hvor bokstavelig innholdet, og dermed endringen, skal tolkes. Hvis bokstavelig tolkning, må enten kaianlegg bygges om, eller fartøy tilpasses.

Momenter fra innledning og oppfølgende diskusjon:



Vi fikk i dette møtet statusoppdatering fra AtB om arbeidet i Trøndelag. Åtte samband er berørt, og det søkes om fravik ved seks kaianlegg. Det ventes fortsatt på svar på disse søknadene. Fylkeskommunen har gitt garantier om at de tar konsekvensene/risikoen knyttet til økte kostnader. Vedlagt er en artikkel som beskriver mulige konsekvenser ved et av sambandene.

Det er noen dilemmaer knyttet til problematikken: dersom dagens ferje blir godkjent, vil det da også gjelde for det helt like, men foreløpig ikke bygde, søsterfartøyet, eller trengs det egen søknadsprosess for denne? Hva når det er akkurat for stort? Dersom nei: hva skjer da med dagens kontrakter?

Møre og Romsdal varsler at de også ser på problematikken. Liknende saker vil trolig komme opp også flere steder. Det er ønskelig at løsninger etter hvert standardiseres, slik at ferjer kan flyttes på tvers av fylker.

4/23 Status fremtidens hurtigbåt 2

Vi får her en statusoppdatering og innledning om delprosjektene hydrogen og energieffektivt skrogdesign av prosjektleder Rolf Ole Jensen.

Momenter fra presentasjonen:

- Svært energieffektive og raske fartøyer!
- Et samarbeidsprosjekt med fire fylkeskommuner: Vestland, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark. Med eksternt innleid konsulent til prosjektledelse. Ser klare fordeler med at flere står sammen, da det er store endringer som skal til og mange komplekse utfordringer som må løses.
- Paradigmeskifte på gang? Fra fossil til nullutslipp. Støttes av Klimasats, og er en positiv satsning for norsk industri.
- Det er levert fire forskjellige konsepter fra fire forskjellige leverandører, hvor alle er norske. Noen av konseptene minner mye om katamaran, andre har luftputer som løfter båten over vannet.
- Et gjennomgående prosjekt fra konseptutvikling til drift. Er nå i designfasen (2021-23). Det er to ulike designløp:
 - o Hydrogen, som særlig kan være en god løsning på de lengste sambandene. Pga. høy fart til sjøs og med mange folk om bord, er det en utfordring å få på plass sikkerhetsgodkjenning for hydrogen som energibærer.
 - o Energieffektivt design: nøkkel til fremtidens hurtigbåt uavhengig av energibærer. Vil både kunne korte ned reisetid samtidig som man gjennom lavt forbruk kan få økt rekkevidde, og kutte kostnader. Dette igjen kan gi lavere billettpriser til den reisende. Med lavt energiforbruk, blir det også kortere terminaltid (mindre som må lades), og også mindre krav til havneinfrastruktur. Alt dette fører også til lavere miljøpåvirkning sett i et livssyklusperspektiv. Mål om minimum 30 % lavere energiforbruk pr nautisk mil. Dette er det løpet som har kommet lengst.
- Drivstoffkostnader er normalt største kostnad for hurtigbåter, gjerne 30-50 % av totale driftskostnader.
- Nullutslippsbåter er gjerne tyngre enn de konvensjonelle, blant annet på grunn av batterivekt. Dette øker drivstofforbruket. Gjør at betydningen av energieffektivt design blir enda viktigere, og særlig luftputer e.l. har da stor betydning.
- Det er stor forskjell i behovene, og det krever da også ulike løsninger. Derfor er det viktig at vi ikke låser oss til én spesifikk teknologi/løsning. Dette fremhever også betydningen av at flere fylkeskommuner går sammen: man får fram de ulike behovene.



- Man kan forestille seg tre strategier for fylkeskommunene:
 1. Fortsette som før. Altså gjøre ingen ting, annet enn at man gradvis går over til el-fartøy. Dette blir mindre energieffektivt, da disse fartøyene er tyngre enn dagens konvensjonelle. En slik strategi er derfor ikke å anbefale.
 2. At nye anbud vurderes i større grad basert på energieffektivitet. Dette anbefales.
 3. Eller bygge pilotbåter i regi av Framtidens Hurtigbåt. Dette anbefales også.

Momenter fra spørsmål/kommentarer/diskusjon:

- Er det fare for monopolsituasjon?
 - o Kan være utfordring innen batteribytte. Dette kom plutselig som en teknisk løsning, mens hurtiglading tidligere var det eneste aktuelle.
 - o Flere designere som kan tilby sitt design til flere verft/leverandører.
 - o Samtidig er det relativt få som vil ha en reell mulighet til å gjøre dette. Utfordringer knyttet til kapitalkostnad ved bygging av prototype.
- Skysst har i ny konkurranse lagt inn en mekanisme hvor kortere reisetid gir operatør mer tid til lading, og dermed indirekte insentiv til raske og klimavennlige løsninger.

5/23 Forsinkelser i innføring av lav- og nullutslippsteknologi

I forbindelse med nye lav- og nullutslippskrav, er det en del som opplever forsinkelser i innføringen av disse. Det kan f.eks. handle om økonomi, infrastruktur, teknologi, eller andre prioriteringer. Hvilke erfaringer har de ulike gjort seg opp om dette så langt?

Saken ble ikke behandlet.

6/23 Arbeidsgruppe høring null- og lavutslippskriterier

I møtet 27. september innledet DFØ om arbeidet med energi- og miljøkrav i anskaffelser innen sjøtransport. Det ble varslet at ny forskrift skulle komme på høring på nyåret. Så langt har ikke dette skjedd. Når dette etter hvert kommer vil det trolig være naturlig at Kollektivtrafikkforeningen sender inn et høringssvar. For å sikre et godt og forankret høringssvar kan det være en fordel å ha satt ned en arbeidsgruppe som kan jobbe sammen om dette.

Følgende ble satt ned som arbeidsgruppe:

- Håkon Hellum, AtB
- Liv Cecilie Evenstad, Troms og Finnmark
- Håvard Sagbakken Saanum, sekretariatet.

7/23 Valg av ny nestleder

Saken flyttet fra eventuelt. Forumets nestleder Anne Høystakli er nå tilbake fra permisjon. Vi valgte ikke å velge eller konstituere ny nestleder mens hun var borte, men hun har nå varslet at andre gjerne må ta over dette vervet.

Det ble fremmet forslag på Marina Eriksen som ny nestleder. Ingen motsatte seg dette, og hun ble dermed valgt.

Nytt arbeidsutvalg i Båt- og ferjeforum består nå av Åshild Fossgard Sandøy (leder), Marina Eriksen (nestleder) og Håvard Sagbakken Saanum (sekretariatet).



8/23 Eventuelt

- Hellik Hoff går i løpet av våren av med pensjon. Dette er dermed hans siste møtet i forumet, hvor han har vært med helt siden oppstarten. Vi takker for innsatsen!
- Fremtidige møter: utfordre et «vertskapsfylke» til å presentere et prosjekt eller noe de jobber med. Kan dette være en fin arbeidsform? Forslaget ble kort tatt opp i møtet, og vi tar opp igjen diskusjonen på neste møtet.