



Referat møte i Båt- og Ferjeforum

Dato: 12.09.2023
Sted: Digitalt
Tid: 11:30-15:30

Til stede:

Anne Høystakli, Dag Hole, Gøran Eriksen, Håvard Geving (Troms og Finnmark), Knut Gunnar Fonn (Brakar), Marina Eriksen (AtB), Olav Arne Vatne (Møre og Romsdal), Svein Ystanes (Kolumbus), Thor Arne Aasebø (Møre og Romsdal), Tore Felland Storhaug (Vestfold og Telemark, fram til 14.00 - underveis i sak 21), Ørjan Kvandal (Skyss), Åshild Fossgard Sandøy (Skyss), Line Holmesland (AtB), Håkon Hellum (AtB) og Håvard Sagbakken Saanum (sekretariatet)

Ved møtestart takket Eli Sjøen i Kolumbus for seg. Hun går snart over i ny jobb på operatørsiden, og deltok følgelig heller ikke i saksbehandlingen.

Dagsorden:

18/23 Godkjenning av referat
Referatet fra møtet 16. mai ble godkjent

19/23 Runden rundt bordet

Troms og Finnmark:

- Har tildelt kontrakt for tre små ferjesamband. Krav om 90% nullutslipp på to av sambandene.
- Erfaring til fremtidige anbudsprosesser: mtp. pris og infrastruktur, er ambisiøse utslippskutt krevende.

AtB:

- Pågående anbud: Fergetjenester 2025. Fire ruteområder
 - 80 % pris, 20 % leveranse kvalitet
 - 5 av 6 tilbydere prekvalifisert
 - Tildeling: uke 2, 2024



- N400: fravik innvilget alle kaier relatert til Fergetjenester 2025
- Hurtigbåt 2024: batteribytterobot ved noen kaier. Opprinnelig også i Kjøsvikbuga, men det er gått vekk fra pga utfordringer med strømleveranse.

Møre og Romsdal:

- Ferje: Ingen endringer i status.
- Hurtigbåt: én kontrakt med tre samband i anskaffelsesfase.
- Drift: budsjett 2024 ligger an til reduksjon i rutetilbud ferje
- Kaiutbygging og elektrifisering: Fartøy og ladetårn passer ikke sammen etter skifte av kjørebros, og ladetårnet må flyttes. Kjøres midlertidig på diesel.

Skysst:

- Ferje aktive kontrakter: god leveranse, få konfliktsaker. Sommerferje Jondal-Tørvikbygd positivt mottatt. Generelt god regularitet
- Båt aktive driftskontrakter: god leveranse. Utfordringer bemanning, men ingen innstillinger pga det.
- Implementering nye båtkontrakter: oppstart drift 1. mai 2024, ingenting spesielt nytt siden sist.
- Bybåtruter fra januar 2025: Askøy, 275 pax, nullutslipp, to ombygde fartøy. Nordhordland, 199 pax, hybrid/lavutslipp, nybygg.
- Nye ferjekontrakter: én som er kommersiell i dag, én som er kabelferje i dag, én kontrakt med fire forskjellige samband, med totalt 14 forskjellige anløp. Kan være mulig med helelektrisk drift for alle disse kontraktene. Politiske avklaringer vinter 2024, kunngjøring sen vinter/vår 2024, oppstart (kanskje) vår 2027.
- Nye båtkontrakter: kunngjorde i vår konkurranse ekspressbåtruter mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm. Minstekrav for utslippskutt på 70 % reduksjon + bonusmodell for lavere utslipp. Teknologinøytralt. Tilbudsfrist 8. november, driftsoppstart des 2025-des 2026.

Kolumbus:

- Pågående/kommende anbud: Ryfylke hurtigbåt, kort kontrakt, frist 27. sept., Byøyene/Hommersåk tildelt Fjord1, med oppstart 1.1.24. Utsira, lang kontrakt, med frist 29. september.
- Prosjekter: ladeinfrastruktur i Stavanger til både ferje og hurtigbåt. Samarbeid med Stavanger Havn.

Vestfold og Telemark:

- Ferje Brevik kommer i drift 18. september - 21 måneder forsinket. Stor kostnadsøkning.



- Kragerø-sambandet har blitt fylkesveg-samband (tidligere kommunalt). Blir gratis, med unntak av ei strekning, som får halv pris. Dette kan gi kapasitetsutfordringer neste sommer.
- Ny båt i Kragerø som gir halvert drivstofforbruk, planer om å bygges om til el innen 2030.

Brakar:

- Lite nytt å oppdatere denne gang.

Ruter:

Innkjøp:

- oppstartsfase med Norled 2 utslippsfrie hurtigbåter, oppstart 1.7.24
- Søknadsprosessen infrastruktur pågår. Flere godkjent, avslag i Drøbak - alternative løsninger diskuteres.
- Baronessen er til ombygging, Baronen går til verft i november. Reservebåter på plass. Båtene til ombygging får noen forbedringer innvendig.
- Avtalt innseilingsperiode 4 mnd.

Drift:

- Øybåtene har hatt en god sommer, høy regularitet og nesten utelukkende utslippsfri seiling.
- Nesodden stabil drift. Utfordringer bemanning.
- Hurtigbåt, stabil drift
- Generell sterk passasjervekst.

SVV:

- Kommer inn i hektisk periode anskaffelser.
- God regularitet i sommer
- Oppstart MF Hydra ser ut til å gå bra. Dyrt og teknisk krevende.
- Lokal hydrogenproduksjon i Bodø skal løse tilgang på det på ny rute i nord.

20/23: Miljødirektoratet: støtteordninger for utslippsreduksjon

Daniel Nicolai Frimann Bügel, Miljødirektoratet, innledet og svarte på spørsmål.

Momenter (se også vedlagt presentasjon) fra presentasjon og diskusjon:

- Hurtigbåtprogram under Klimasats.
- Foreløpig bidratt til å kutte om lag 27 000 tonn CO2 per år.
- Det er oppdragsgiver som er søker.



- Tiltak som kan støttes er lite begrenset, men kan bl.a. være utviklingsprosjekter, piloter eller infrastruktur.
- Har bl.a. gitt støtte til Fremtidens Hurtigbåt-prosjektet.
- I 2023 hatt 40 millioner til utdeling, som per september ennå ikke er utdelt.
- Krav om at støtten er utløsende for prosjektet.
- Ordningen vil trolig fases ut snart.

21/23: Dispensasjon hviletidsbestemmelser

AtB innleder om sin situasjon og hvilke utfordringer de har.

- Unntak fra bestemmelsen for fartsområde 1 og 2, hvor man kan søke dispensasjon.
- Ny praksis: Etter beredskapsturer må det være tilstrekkelig hvile
- For å unngå dispensasjoner for at beredskapsturer ikke skal påvirke ruteproduksjonen.
- Særlige utfordringer i Trøndelag: rute 985 Ølhammeren-Seierstad. Rute 960 Skei (Leka)-Gutvik: jevnlig beredskapsturer.
- Rederienes tilbakemeldinger: viktig med gode turnuser for å bevare ansatte. Krevende rekruttering.
- Nye tilbud: kostnadsøkning kan forventes dersom dispensasjon utgår.

Kommentarer/spørsmål:

- Er det mulig å få en ordning hvor man kan ha x antall avvik i året?
- Flere fylker varslet at innstramminger kommer snart hos dem også. Dette vil altså med tiden bli en utfordring over hele landet, og som må løses.
- 1:2-rotasjon på turnusordning, en løsning?

22/23: Bekymringsmelding mannskapssituasjonen

Marius Strømmen, styreleder i Sjøoffisersforbundet, innledet.

- 6-8 år utdanning/erfaring for å laveste sertifikat. Også etter dette kan du fortsatt ikke være eneste offiser. Så rekruttering må ses på lang sikt.
- Ferje og hurtigbåt har lav anseelse blant lærlinger og kadetter, og det er stor konkurranse om arbeidskraft med bl.a. Offshore.
- Ferje og hurtigbåt har stor grad av eldre arbeidskraft, mange nærmer seg pensjonsalder.
- Utfordringer mtp psykososialt miljø og arbeidsforhold ombord.
- Utfordringer ved å gå fra 4-manns til 3-manns besetning.



23/23: Presentasjon fra Norske skipsverft

Gunnar Jan Oma, Oma Baatbyggeri AS, Edmund Tolo, Fjellstrand AS, og Asle B. Strønen, dagligleder Norske Skipsverft AS, holdt innledning.

- Mener handlingsrommet i EØS ikke benyttes godt nok for å fremme norsk skipsbygging.
- Man kan ikke kreve bygging i Norge, kun innenfor EØS-området. Men man kan stille krav ved produksjonen som gir norske verft en mulighet til å konkurrere.
- Tildelingskriteriene for anbud er i dag i svært stor grad knyttet til pris.
- Pris kan vektes ned, kan bl.a. stille krav til arbeidsforhold, hms, fornybar energi og energieffektivitet i produksjon av fartøy

24/23: Høring om nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter

Håkon Hellum innledet om høringssvaret.

Veien videre:

Sekretariatet tar med seg kommentarer og spørsmål som kom i møtet.

Medlemmene i Båt- og ferjeforum får ansvar for å sjekke internt om det er tilbakemeldinger - frist 26. september. I tillegg bes Materiell- og miljøkomiteen komme med tilbakemelding.