

## **Avtale om snøggåtrutene Sogn og Fjordane - Bergen**

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:**

**Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:**

**Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:**

- 1 Fylkesutvalet tek avgjerd i saka om avtale for drift av snøggåtrutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen i perioden 1.5.2009 – 30.4.2017 (2019).
- 2 Opsjonen på ny rute Florø – Bergen – Florø vert ikkje nytta.
- 3 Opsjonen på tidlegare avgang frå Sogndal vert ikkje nytta.
- 4 Fylkesrådmannen får fullmakt til å signere avtala.

Prenta vedlegg:

Framlegg til avtale mellom Sogn og Fjordane fylkeskommune og Fjord1 Fylkesbaatane.

## **Saksframstilling**

### **1. BAKGRUNN**

Fylkesutvalet gjorde følgjande vedtak sak 120/06, punkt 3:

*Fylkesrådmannen får i oppdrag å tinge fram langsiktig avtale for inntil 8 år, for båttransport. Intensjonen om å gå til forhandlingar om 8-årige kvalitetskontrakter må kunngjerast i heile EØS-området. Avtalen skal godkjennast av fylkestinget snarast råd.*

Det vart i juni gjennomført prekvalifisering der seks selskap vart prekvalifiserte. Dei seks selskapa var:

Bergen-Nordhordland Rutelag AS  
Fjord1 Fylkesbaatane AS  
L. Rødne & Sønner AS  
Tide Sjø AS  
Torghatten Trafikkselskap ASA  
Veolia Transport Nord AS

Dei prekvalifiserte selskapa fekk tilsendt tingingsgrunnlaget 29. juni med frist for levering av tilbud til 21. september. Fristen vart 24. august endra til 15. oktober. Fristen vart endra for å gje selskapa betre tid sidan fylkesutvalet endra noko på kriteria for kva selskap det skulle tingast med.

Av dei seks prekvalifiserte selskapa var det berre L. Rødne & Sønner AS som ikkje leverte tilbud.

Selskapa som leverte tilbud vart vurdert etter kriterie i tingingsgrunnlaget og det vart starta tingingar med dei selskapa som var kvalifisert for tingingar.

Etter ei vurdering av tilboda innstilte fylkesrådmannen 5. desember på at avtale skal tildelast Fjord1 Fylkesbaatane AS. Dei andre selskapa har frist til 27. desember for eventuelle merknader og klager.

Fylkeskommunen mottok 6. desember, på epost, eit skriv frå KLUGE Advokatfirma DA, på vegne av Tide Sjø AS, der det vert oppmoda om at fylkeskommunen gjer om si innstilling og innstiller på at Tide Sjø AS vert tildelt avtala. Det vert også varsla om at Tide Sjø vil begjære midlertidig forføyning for å få stansa kontraktstildelinga. Oppmodinga vil bli handsama på forsvarleg vis. Dette vil krevje ekstern juridisk hjelp.

### **Ruter**

I utlysinga er det lagt opp til at rutene i utgangspunktet skal gå som i dag, men tilbydarane hadde høve til å tilby alternative ruteopplegg. I tillegg vart tilbydarane bedne om å vurdere tidlegare avgang frå Sogndal og ny rute Florø – Bergen – Florø.

Fjord1 Fylkesbaatane har gjeve følgjande tilbud som fylkestinget må ta stilling til:

\* Ein mindre auke i godtgjersla for tidlegare avgang frå Sogndal (tidlegast kl 6.30).

\* Eit tilbud om ny rute Florø – Bergen – Florø. Ruta vil ha avgang frå Florø i korrespondanse med Kystvegekspressen frå Måløy som har ankomst Florø kl 6.30. Båten vil vere i Bergen seinast kl 10. Avgang frå Bergen er seinast kl 13, med ankomst i Florø kl 16, og med korrespondanse med Kystvegekspressen til Måløy. Fjord1 Fylkesbaatane har i tilbodet sitt

føresett to stopp mellom Florø og Bergen. Oppstart for ruta vil vere i løpet av 2009 (mai-desember). CO<sub>2</sub>-utsleppa frå ruta vil vere 1.467 tonn, medan NO<sub>x</sub>-utsleppa vert 12 tonn.

### **Godtgjersle**

Den årlege godtgjersla i avtaleperioden er 15,147 mill kr. I avtala fylkeskommunen no har med Fjord1 Fylkesbaatane er ikkje godtgjersla fordelt på dei ulike rutene. Det er likevel råd å seie at det vert ei årleg innsparing på minimum ti mill kr. Til orientering er den samla godtgjersla til Fjord1 Fylkesbaatane 65,698 mill kr i 2007.

Fylkesrådmannen ventar ikkje at det vert innsparingar når lokalrutene vert konkurranseutsett. I ferjesektoren har det vist seg at innsparingane er størst i samband med stor trafikk. Vi kan rekne med at det same gjeld for båtruter. Vidare vil fylkeskommunen i lokalrutene miste ein del synergieffektar som er tilstades i dag med berre er ein transportør.

### **Regulering av godtgjersle**

Kostnadene skal regulerast slik:

40% i høve til lønsendring.

5% i høve til endring i rentenivået (NIBOR 3-mnd nominell).

20 % i høve til endring i drivstoffprisar.

25% i høve til endring i KPI (konsumprisindeksen).

10% vert ikkje endra i avtaleperioden.

Inntektene vert regulert med endring i passasjertakstane. Hovudutval for samferdsle er takstmynde.

Då godtgjersla er lågare enn i gjeldande avtale må det reknast med at den relative endringa frå år til år vil auke i høve til no. Det skuldast at marginen mellom inntekter og kostnader vert mindre.

### **Takstar**

Det er ikkje føresett endringar i takstnivået i høve til i dag. Det inneber at det framleis vil vere takstskilnader mellom rutene Sogn – Bergen og Nordfjord – Bergen.

### **Tryggleik**

I tingingsgrunnlaget er det sett krav til at alle fartøya skal stette HSC2000-koden. Det inneber at vi får fire fartøy som tilfredsstillar dei strengaste nasjonale og internasjonale krava til tryggleik.

### **Komfort**

Det var sett mange krav til kvalitet i tingingsgrunnlaget. Dette gjaldt mellom anna krav til restaurasjon (kiosk), plassar for passasjerar som ønskjer å arbeida om bord, dimensjonering på klimaanlegg, vedlikehald og reservefartøy.

### **Miljø**

Fylkeskommunen stilte i konkurransen krav til at fartøya skal nytte miljøvenleg drivstoff. Fartøya skal vere utforma slik at forbruket vart minst mogleg. Vidare betyr kravet om at fartøya skal stette HSC2000 at fartøya får langt lågare snittalder enn i dag. Nyare fartøy brukar mindre drivstoff og er såleis meir miljøvenlege.

Tilbodet frå Fjord1 Fylkesbaatane betyr at det vert ein reduksjon i CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-utsleppa med høvesvis 37% (7.600 tonn) og 65% (201 tonn). Drivstoff-forbruket vert redusert

tilsvarende som CO<sub>2</sub>-utsleppa. Dersom fylkestinget nyttar opsjonen om ny rute Florø – Bergen – Florø vert den samla CO<sub>2</sub>-reduksjonen 30% (6.133 tonn) og NO<sub>x</sub>-reduksjonen 61% (189 tonn).

### **Universell utforming**

Tingingsgrunnlaget set klare krav til at fartøya skal ha universell utforming. Det gjeld til dømes at det skal vere toalett for funksjonshemma, trygge- og praktiske ordningar for ombord- og ilandstiging, sklissikkert golvbelegg, teleslynge for hørslehemma og kontrastfarge på haldestenger, haldepunkt, trinnkantar og dører.

## **2. VURDERING OG KONSEKVENSA**

Fylkesrådmannen er godt nøgd med det valte tilbodet frå Fjord1 Fylkesbaatane. Det vert i løpet av 2009-2010 sett inn fire nye fartøy i rutene. Desse fartøya brukar langt mindre drivstoff enn dagens fartøy og utsleppa av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> vert kraftig redusert.

Dei nye fartøya er eit stort framsteg i høve universell utforming, men det er framleis mykje att i høve til kaianlegga. Den beste løysinga vil vere fleire flytekaiar. I dag er det flytekaiar berre på Lygra og i Måløy. I tillegg til å gje eit fullgodt opplegg i høve universell utforming, vil flytekaiar gje meir effektive anløp. Meir effektive anløp vil vidare bety at fartøya kan redusere farten noko mellom anløpa som igjen vil redusere forbruket av drivstoff og miljøutsleppa.

Tilbodet betyr ei vesentleg lågare godtgjersle enn i gjeldande avtale om båtutene. Det var venta at kravet til godtgjersle vart redusert i høve til dagens avtale, men ikkje så mykje som det no viser seg. Ein reduksjon var venta sidan nye fartøy er langt rimelegare å drifte og vedlikehalde enn MS "Solundir", MS "Kommandøren" og MS "Fjordprins".

Fjord1 Fylkesbaatane har tilbydd to opsjonar, ny rute Florø – Bergen – Florø og tidlegare avgang frå Sogndal på ruta Sogndal – Bergen. Begge opsjonane er omtala i snøggbåtplanen som fylkestinget handsama i desember 2005. Ei ny rute Florø – Bergen – Florø vil kome i tillegg til rutene i dag. I snøggbåtplanen var det lagt opp til avgang frå Florø kl 6.50, med korrespondanse frå Måløy, og ankomst Bergen kl 9.40. Retur frå Bergen var kl 13.10 med ankomst Florø kl 16.05 og korrespondanse vidare til Måløy. Ei slik rute vil gje eit veldig godt rutetilbod på kysten med til saman tre daglege (måndag-fredag) avgangar kvar veg mellom Måløy og Bergen. Det vert mogleg å kome tidlegare til Bergen og ha ein lengre dag i Bergen, men samstundes vert det også mogleg å reise heim tidlegare.

Rutetabell inkludert skisse til ny rute Florø – Bergen – Florø (\*):

	1 (*)	2	3
Måløy	05.15	07.20	15.50
Florø	06.50	08.35	17.00
Bergen	09.40	11.40	20.40

	1	2 (*)	3
Bergen	08.00	13.10	16.30
Florø	11.30	16.05	19.55
Måløy	12.35	17.30	21.05

---

Fylkesrådmannen ser at ei ny rute på kysten vil gje eit godt supplement til dagens ruter. Samstundes er prisen såpass høg at fylkesrådmannen ikkje vil tilrå for fylkestinget at opsjonen vert nytta.

Tidlegare avgang frå Sogndal var i snøggbåtplanen vurdert å settast så tidleg som 5.30. I tilbodet frå Fjord1 Fylkesbaatane er det avgrensa til tidlegast 6.30. Det betyr ankomst Bergen 11.00 mot 11.40 i dag. Målt opp mot ulempene, auka kostnad og dårlegare korrespondanse i Rysjedalsvika med båt til Nordfjord, rår fylkesrådmannen til at rutestart frå Sogndal ikkje vert endra.

### **3. KONKLUSJON/TILRÅDING**

Fjord1 Fylkesbaatane har gjeve eit godt tilbod med fire nye fartøy som tilfredsstillar alle krav innan tryggleik, miljø, universell utforming og kvalitet. Vidare vert behovet for godtgjersle vesentleg redusert. Fylkesrådmannen rår difor til at fylkestinget godkjenner den framlagde avtala med atterhald om eventuelle klager.