



## Notat

Dato: 11.03.2019  
Arkivsak: 2019/2745-1  
Saksbehandlar: ashsand

---

**Til:** Fylkesutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### Konkurransetsetting av ny snøggbåtkontrakt for Turistrute Hardanger

#### 1. Innleiing og bakgrunn

Turistrute Hardanger er i dag eit hurtigbåtsamband retta mot reiselivet i Hardanger, og trafikkerer i sommersesongen i Hardangerfjorden mellom Norheimsund og Eidfjord med stopp i Herand, Utne, Lofthus, Kinsarvik og Ulvik. Dagens kontrakt er utforma som nettokontrakt der billettinntektene frå sambandet tilfell operatørselskapet, i tillegg til at Skyss betaler eit vederlag til operatør for gjennomføring av drifta. Operatørselskapet har sjølv ansvaret for marknadsføringa av rutetilbodet.

Dagens kontrakt for drift av Turistrute Hardanger utløper ved utgangen av 2019.

Fylkesutvalet vedtok følgjande i møte den 6. desember 2018 knytt til dette sambandet;

1. Turistbåtrute Hardangerfjorden vert vidareført frå 2020, og det vert lyst ut anbod på minimum femårskontrakt, med ønskjeleg driftsperiode 1. april - 31. oktober, pga forlenga turistsesong.
2. Det er ønskjeleg med kontrakt som opnar for justeringar tilpassa utvikling av reiselivspakkar.
3. Fylkesutvalet forutset eit spleiselag mellom fylket, kommunane og næringslivet i området.
4. Fylkesutvalet ber om muligheten for å legge inn krav om null eller lågutslippsteknologi blir vurdert.

Det er på bakgrunn av dette vedtaket arbeidd med konkurransegrunnlag for ny kontrakt for dette sambandet. Ved utarbeiding av nytt konkurransegrunnlag er det innhenta innspel frå operatørmarknaden, i tillegg til at det er gjennomført møte med relevante kommunar og næringslivsaktørar. I tillegg er det innhenta faglege vurderingar knytt til framdriftsteknologi og energikjelde.

Fylkesrådmannen vil i dette notatet gjere greie for korleis fylkesutvalets vedtak vil bli følgt opp i konkurransen som no vil bli gjennomført.

## 2. Tilrettelegging for utvikling av reiselivspakkar

Dagens operatør av sambandet har vald å blant anna gi passasjerane moglegheit til å bestille rundreise frå Bergen med buss og/eller tog eller reise på deler av ruta. Rundreisa inkluderer ca. tre timars opphald i Eidfjord, der fartøyet ligg til kai.

Basert på vedtakspunkt nummer 1 vil driftskontrakten utformast som ein nettokontrakt der operatørselskapet får ansvaret for marknadsføring av oppdraget og inntektene frå sambandets billettsal. Dette vil stimulere operatør til å samarbeide med relevante aktørar i regionen knytt til reiseliv.

Fylkesadministrasjonen har invitert reiselivsaktørar til å kome med skriftlege innspel til korleis kontrakten og konkurransegrunnlaget kan utformast for å auke tal reisande, samt korleis den skal kunne tilpassast utvikling av reiselivsmarknaden i regionen. I tillegg er temaet diskutert i møte gjennomført med kommunane og næringslivsaktørane i regionen.

Innspela frå reiselivsmarknaden og frå kommunane i dialogmøtet var at ein må sikre at konkurransegrunnlaget har fokus på insentiv for operatør som fremjar ei positiv utvikling, med ein balanse mellom fleksibilitet, forutsigbarheit og moglegheiter for framtidig utvikling. På bakgrunn av desse innspela vil Fylkesrådmannen leggje til grunn følgjande;

- Dagens rute og anløpsstader vidareførast som eit basistilbod i heile kontraktsperioden for å sikre forutsigbarheit for reiselivsmarknaden. Samtidig vil operatør stå fritt til å sjølv utvide tilbodet, utan ytterlegare kompensasjon frå fylkeskommunen.
- Det vert stilt krav om bruk av eit bookingsystem med eit fritt tilgjengeleg digitalt og dokumentert grensesnitt som mogeleggjør automatisert billettsal og reservasjonar både gjennom operatørs eigne og andre relevante aktørars salskanalar.
- Tilbydarane vil i konkurransen bli belønna for sine planer om å etablere eit godt samarbeid med kommunar og næringsliv som fremjar utvikling, f.eks. utforske moglegheita av å utvide bookingsystemet til ein open digital plattform som blir ein marknadsplass for formidling av produkt og tenester frå andre relevante tilbydarar i Hardanger.
- Det vert stilt minstekrav til fartøyets storleik. Minstekravet vert satt basert på trafikkdata for 2017 og vil derfor truleg bli noko høgare enn dagens minstekrav. Kontrakten vil imidlertid opne for at operatør fritt kan nytte eit større fartøy dersom etterspurnaden tilseier at det er grunnlag for dette.

## 3. Vurdering av eventuelle krav til null- og lågutsleppsteknologi

Fylkestinget vedtok i november 2017 «Trafikkplan Båt» der det vart pekt på kva framdriftsteknologi og energikjelde som vil kunne vere eigna for dei einskilde snøggbåtsambanda i Hordaland. I denne planen er hydrogen peikt på som mogeleg energikjelde for dette sambandet i framtida, men at biodrivstoff er det einaste realistiske fornybare drivstoffet i neste anbudsrunde.

Fylkesrådmannen har på bakgrunn av vedtakspunkt nummer 3 henta inn ei ekstern vurdering av dei reelle teknologi- og drivstoffalternativa for sambandet. Konsulentselskapet Propel AS skriv følgjande i sitt notat frå februar 2019;

### «Fremdriftsteknologi

Seiledistansen for "Turistrute Hardanger" med ny ruteplan og anløpssteder er omlag 215 km og gjennomsnittlig seilehastighet for hele rundreisen er 23,2 knop. Selv ved omlegging av ruteplanen vil energibehovet overstige egnethet for batteridrift med stor margin. Brenselceller med hydrogen er ikke kommersielt tilgjengelig og er ikke aktuelt for neste anbudsrunde. De to fremdriftsteknologiene som fremstår som

realistiske for "Turistrute Hardanger" er derfor:

1. Diesel-mekanisk fremdrift med MGO som energibærer
2. Diesel-mekanisk fremdrift med bio-diesel som energibærer

For å kunne oppnå miljøgevinst bør Skyss sette krav til at fremdriftsmotorene i fartøyet som skal drives på "Turistrute Hardanger" skal kunne kjøre på bio-diesel. Dette vil gi fleksibilitet i forhold til energibærer, og man kan bruke MGO i de tilfeller hvor tilgangen på bio-diesel blir knapp og/eller prisnivået vurderes som for høyt. I henhold til bærekraftkriteriene vil klimautslippene fra bio-diesel være minst 50 prosent lavere enn fra MGO.»

Basert på Propel sine vurderingar, kan det for sambandet stilles krav om bruk av enten biodiesel eller konvensjonell MGO for dette sambandet. Meirkostnaden for krav om biodiesel er estimert til minimum 2 MNOK per år. Ettersom meirkostnaden er noko usikker, vil Fylkesrådmannen stille krav om bruk av konvensjonell MGO, men med opsjon for fylkeskommunen til å be operatør ta i bruk biodiesel.

#### **4. Økonomiske rammer og finansiering/spleiselag**

##### 5.1 Estimerte meirkostnader

Dagens kostnader for Turistrute Hardanger er på om lag 6 MNOK per år.

I arbeidet med konkurransegrunnlaget har ein søkt å halde kostnader nede ved til dømes å ikkje stille unødvendig kostnadsdrivande krav. Det er likevel forventa at kostnadane for drift av sambandet vil auke noko samanlikna med dagens kontraktar. Dette skuldast blant anna;

- Krav om noko høgare passasjerkapasitet enn for dagens kontrakt
- Usikkerheit knytt til konkurransesituasjonen (tal tilbydarar)
- 2 månader lengre driftsperiode
- Mogeleg bruk av biodiesel

Det har imidlertid dei siste åra vore ein positiv passasjerutvikling på ruta. Det er såleis grunn til å tru at tilbydarane kan berekne høgare inntekter på ruta og at dette vil gje ein positiv effekt på tilskotsnivået.

##### 5.2 Spleiselag

Som oppfølging av vedtakspunkt nummer 2 vart Hardangerrådet IKS i dialogmøtet 18. februar bedt om å melde tilbake om i kva grad kommunane vil kunne bidra til finansiering av Turistrute Hardanger. I møte hos Hardangerrådet den 14. mars vart følgjande vedteke;

«Hardangerrådet vil på vegne av kommunane og næringslivet i regionen signalisera ein ambisjon om å bidra i spleiselaget for turistbåtruta på Hardangerfjorden i perioden 2020 - 2024 innanfor ei max-ramme på kr 500.000 pr. år.

Garanti for beløpet krev handsaming i kommune/heradsstyra og det krev derfor noko meir tid. Vi vil koma tilbake med stadsfesting av kommunale vedtak når desse er gjorde.

Kommunane/herada vil ivareta ansvaret for alle kaiar og tilhøyrande fasilitetar også i framtida.

Hardangerrådet oppmodar Skyss om å leggja tilrette for justeringar av ruteopplegg og sesongavgrensingar som kan betra lønsemda i ruta.»

Med dette vedtaket legg fylkesadministrasjonen til grunn at vedtakspunkt 2 om spleiselag er oppfylt. Det er veldig positivt at Hardangerrådet IKS saman med kommunane tek ansvar for ambisjonen om eit spleiselag. I tillegg er det positivt at kommunane vil ivareta ansvaret for alle kaier og tilhøyrande fasilitetar. Dei årlege kostnadane ved ny kontrakt vil ikkje vere endeleg kjend før kontraktstildeling i juni 2019. Andelen til spleiselaget frå kommunane og næringslivet med ein årleg maksimal rame på 500.000,- synest likevel lågt ut frå dei ambisjonar og den viktigeit kommunane og næringsliv har tillagt Turistrute Hardanger.

Det er ikkje tid til å gjennomføre ytterlegare drøftingar knytt til finansiering før konkurransen må kunngjerast.

## **5. Andre krav som vil stillast i ny kontrakt**

Basert på innspel frå operatørmarknaden, kommunane og reisepakkeleverandørar vil ein i tillegg stille følgjande krav i ny kontrakt;

- Kontrakten skal ha ein varigheit på 5 år. I tillegg vil fylkesrådmannen stille krav om opsjon for oppdragsgjevar til å forlenge drifta med 1+1 år for det tilfelle at eigna nullutsleppsteknologi ikkje er tilgjengeleg innan sambandet eventuelt på nytt må konkurranseutsettjast.
- Basert på vedtaket i Hardangerrådet vil ein nytte endringsreglar som gjer det mogeleg å justere rutetilbodet undervegs i kontraktperioden. I tillegg vil ein avvente med å utvide sesongen med to månader til sesongen 2021.

## **6. Framdrift**

Ettersom ny kontrakt skal starte i april 2020, må ny kontrakt for sambandet tildelast og signerast i juli 2019. Konkurransen om drift av sambandet er derfor planlagt kunngjort den 29. mars 2019 med tilbodsinnlevering i midten av juni 2019.