

Dialognotat som grunnlag for påvirkning av markedet og aktører til utvikling av utslippsfri turisttransport på Geirangerfjorden. Inneværende konsesjonsavtale går ut 31.03.2022, og Møre og Romsdal Fylkeskommune vurderer hvilket tilbud som skal legges til grunn på strekningen.

Utslippsfri turisttransport i Geirangerfjorden – strekningen Hellesylt – Geiranger

Ny konsesjonsavtale vurderes med gyldighet fra 1. april 2022.

Markedet inviteres til

Dialogkonferanse 29. mars 2019 kl. 10.00 – 15.00 i ved Scandic Parken Hotel i Ålesund



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Innovative anskaffelser

Nasjonalt program for
leverandørutvikling



NHO



Difi



Innovasjon
Norge



Forskningsrådet

Om sambandet og hvordan det drives i dag

I 2015 ble The Fjords tildelt ruteløyve for å drifte ferjesambandet Geiranger - Hellesylt fram til 31. mars 2022. Selskapet driver i hovedsak sin virksomhet innenfor maritim næring og reiseliv og eies av Fjord1 og Flåm AS. Fram til The Fjords tok over ruteløyvet var ferjesambandet driftet av Fjord1. Det er ikke enerett på sambandet i dag. Nærmere om forpliktelsene som Fjord1 har i dag er beskrevet i vedtaket i neste avsnitt.

Om Møre og Romsdal fylkeskommune og vedtaket knyttet til sambandet/konsesjonen

Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som er løyvemyndighet. I avsnitt under er tidligere vedtak i saken lagt ved.

Vedtak i samferdselsutvalget i sak SA-4/16.

«Samferdselsutvalet ber om at det vert stilt krav om nullutslepp/lågutslepp for ferjesambandet Hellesylt-Geiranger, med verknad seinast frå sommarsesongen 2022. Samferdselsutvalet meiner dette kan vere eit svært interessant prøveprosjekt der ein kan utnytte ledig kapasitet i industrien og spisskompetanse i våre egne forskingsmiljø og få undersøkt korleis marknaden responderer på nasjonale og regionale miljøkrav.»

Vedtak i samferdselsutvalget i sak SA-30/12

«1. Fjord 1 blir tildelt konsesjon for å drive persontransport med fartøy i sambandet Geiranger – Hellesylt i 10 år, frå 1. april 2012 til og med 30. mars 2022.

Selskapet må innan tre (3) år frå vedtaksdato, minst fyllje følgjande krav til universell utforming på alle fartøy som skal nyttast i sambandet:

- Det skal vere full tilgjenge (heis) mellom bildekk og passasjersalong
- Minst eitt toalett om bord skal vere utforma for rullestolbrukarar
- Fartøya/fasilitetar/heis/trappar mv. skal vere forskriftsmessig merka, kontrastfarger skal nyttast der det er naudsynt.

Løyvestyresmakta skal underrettast om framdrifta i utbetringane rundt universell utforming om bord i fartøya, ruteløyvet vil bli kalla attende om utbetringane ikkje er på plass innan fristen på tre år.

2. Fartøy som blir nytta i sambandet skal til ei kvar til vere godkjende/sertifiserte av sjøfartsstyresmaktene.

3. Rutetabell og takstar skal godkjennast av løyvestyresmakta.

4. Sambandet skal drivast årleg frå primo april til ultimo oktober. Det må og leggast til grunn at ferjedrifta skal kunne tilpasse seg utviklinga i turistsesongen for området, der målet for strekninga er tilnærma lik heilårsferjedrift.

Det skal gjennomførast forhandlingar for å kunne få dette på plass.

5. Det skal så snart nødvendig teknologi er tilgjengeleg, settast i gang utgreiing og forhandlingar for infasing av nytt miljømessig ferjemateriell, i form av batteri, gass eller hybrid teknologi, der dette støttar opp under prosjektet "Grøn fjord" for verdsarvområdet Geirangerfjorden."»

Vedtak i samferdselsutvalet SA-25/15

«The Fjords DA ved dagleg leiar Rolf Andre Sandvik blir tildelt/får ta over Fjord1 AS sitt løyve for persontransport med fartøy i rute i ferjesambandet Geiranger - Hellesylt på dei same vilkår som då løyvet vart tildelt Fjord1 AS.

The Fjords DA må syte for at alle fartøy som selskapet skal nytte i ruta minst oppfyller samferdselsutvalet sitt vedtak i sak Sa-30/12 om universell utforming før 2016-sesongen tek til.

Samferdselsutvalet godkjenner selskapet sitt forslag til takstar og rutetabell for sesongen 2015, men samferdselutvalget viser til den kraftige auken av takstane for sesongen 2015, og viser også til uttalen frå næringslivet som reagerar negativt på dette.

Samferdselutvalget ber om at The Fjord DA fordeler den foreslåtte takstauken over fleire år.»

Om behovet – Geirangerfjorden er Verdensarv

Sambandet fyller i dag en rolle innen turistsegmentet i Geirangerfjorden. Det arbeides gjennom «samarbeidsforum for fylkesveg 63» for bærekraftig turisme i området, og der miljøhensyn og bærekraftig turisme skal ivaretas. Fylkesmannen, Møre og Romsdal fylkeskommune, Statens vegvesen, Stranda, Norddal og Rauma kommuner deltar i dag i dette forumet.

Sambandet Geiranger – Hellesylt er ikke i dag definert som ett av sambandene som fylkeskommunen vil ha helsårdrift på, og er med det ikke en del av de ferjesambandene som fylkeskommunen gir tilskudd til. Ferjesambandet er heller ikke inkludert i inntektssystemet for fylkeskommunene.

Det er ønskelig med innspill også hva angår mulig båt rute til etterstatning for ferjedrift, og hvordan det i så tilfelle kan løses praktisk.

Uavhengig av hvilken måte transporten i Geirangerfjorden skal løses, er det en forutsetning at utslippene og belastningen for miljøet er minimale.

Dersom det, ut fra tilbakemeldinger fra markedet, viser seg å være er nødvendig med konsesjonsavtale med enerett for å realisere ønsket miljøløsning, vil det gjennomføres en konkurranse om drift transporten i samsvar med gjeldende regelverk. Tilbyderne konkurrerer da om å få drive ruta med enerett men uten tilskudd til drifta. Tildelingskriteriene kan da for eksempel være frekvens, miljøkrav, åpningstid per dag, åpningstid i sesong m.v. Det er ønskelig med tilbakemeldinger fra markedet på hvilke tildelingskriterier som i størst mulig grad vil sikre best mulig konkurranse.

Fylkeskommunen stiller dagens kaier på Hellesylt og i Geiranger til disposisjon til operatør som får en eventuell konsesjon med enerett. Dette vil bli nærmere beskrevet i en eventuell konkurranse. Fylkeskommunen vil ikke bidra til investering i nye kaier, utbedring av kaier eller lignende. Dette gjelder også nødvendig infrastruktur som følge av alternativ teknologi. Fylkeskommunen er derfor innstilt på å gi enerett over flere år for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet for operatøren som drifter sambandet. Møre og Romsdal fylkeskommune skal

eie kaiene og kaiene skal også kunne disponeres av eventuell operatør som har beredskapsløsning med «rasferje».

Geirangerfjorden har Verdensarvstatus, som innebærer at naturområdet har så stor verdi for menneskeheten som helhet at FN har besluttet at området skal overleveres til kommende generasjoner.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt strengere miljøkrav i verdensarvfjordene på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet. Mer om ordningen her:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/cruisetraffikk/id2630762/>

Muligheter og problemstillinger knyttet til utslippsfri ferge

Ny konsesjonsavtale vil bli tildelt det selskap som bl.a. kan levere transportløsning med null- eller lavutslippsteknologi. På hvilken måte, og hvilken energibærer som er grunnlaget for lite utslipp, vil ikke bli vektlagt fra fylkeskommunens side. I dag finnes elektriske ferger, hybridferger, og det drives utvikling av hydrogenferger. Vi antar at sentrale utfordringer vil være; tilgang til energi-kilde/-bærer, infrastruktur i den forbindelse, regelverk, opprettholdelse av funksjon, sikker og pålitelig drift. Den som blir tildelt løyve vil være ansvarlig for å få alle eventuelle tillatelser fra andre offentlige myndigheter m.v. som er nødvendig for å etablere og drifte transporttilbudet i konsesjonsperioden.

Dialogen

Hensikten med å opprette en dialog i forkant av en eventuell konsesjonsutlysning er å påvirke markedet og aktører til å se på muligheten for (tilnærmet) utslippsfri sjøtransport på Geirangerfjorden, slik at fylkeskommunen kan legge stor vekt på dette i tildelingen.

Fylkeskommunen ønsker tilbakemeldinger fra leverandører og aktører på om nullutslipp/utslippsfri transport er mulig fra 2022, og eventuelt hvordan tildelingen kan premiere den leverandør som kan gi en mest mulig utslippsfri transportløsning i konsesjonsavtalens periode. Dette kriteriet må sees i sammenheng med andre kriterier som er viktig for et tilfredsstillende tilbud; kapasitet, sikker drift, lønnsomhet og hva som kreves fra andre for å legge til rette for løsningen (f.eks energi-tilbyder).

Vi ønsker at dialogkonferansen blir en møteplass for alle interessenter og at den bidrar til en felles dialog-arena for å løse utfordringen. Dialogen vil bli videreført med en-til-en-møter mellom leverandør/leverandørgruppe og fylkeskommunen. I forkant av en-til-en-møtene ber vi om skriftlige innspill som grunnlag for diskusjon i møte.

Virkemiddelapparatet blir invitert til dialogkonferansen, slik at det kan formidles hvilke mulige virkemidler som kan være aktuelle å bruke for og utvikle kommersielle løsninger.

Nasjonalt program for leverandørutvikling er bidragsyter i planlegging og gjennomføring av markedsdialogen, samt i prosessen for øvrig som er nødvendig for om mulig å komme i mål.

Dette kan også være å skape møteplasser i etterkant av dialogkonferansen for å sikre fremdrift i prosessen.

Nasjonalt program for leverandørutvikling er en pådriver og fasilitator for innovasjon med utgangspunkt i uløste behov i offentlig sektor, ofte gjennom anskaffelser og etterspørsel (eller tildeling av konsesjonsavtaler). Uløste behov, som f.eks utslippsfrie transportløsninger, skal stimulere næringslivet til utvikling og innovasjon, og føre til økt konkurransekraft hos leverandørene. Programmet eies av NHO, KS, Difi, Innovasjon Norge og Forskningsrådet, og har drøyt 30 andre partnere deriblant Møre og Romsdal fylkeskommune.

Les mer om Leverandørutviklingsprogrammet her: <http://innovativeanskaffelser.no/>

Viktige tema i dialogen:

- Skal vi ha et ferjetilbud på strekninga Geiranger – Hellesylt i framtida?
- Hvordan kan utslippsfri transport i Geirangerfjorden bli mulig?
- Hva trengs for å realisere (tilnærmet) utslippsfri bilferje?
 - Videreutvikle utslippsfrie ferje-konsept?
 - Energiproduksjon? Energi-tilgjengelighet?
 - Infrastrukturbygging? F.eks el-tilførsel eller hydrogenproduksjon?
- Hva trengs ev av utviklingsmidler? Hvordan finansiere utviklingen?
 - Hvilke offentlige virkemidler er egnet? Hvem kan få disse?
- Vil utslippsfri løsning være på plass til 2022 eller senere? Hvordan løser vi transportbehovet «i mellomtiden»?
- Hvordan kan fylkeskommunen premiere mest mulig utslippsfri løsning dersom konsesjon skal tildeles? Hvilke andre kriterier er viktig, og hvordan bør de vektlegges?

Målgruppen for dialogkonferansen er: Ferjeoperatører, selskaper, verft, underleverandører verft, energi-produsenter av fornybar energi, nettselskap, infrastrukturbyggere, FoU-miljø, virkemiddelapparatet og kunnskapsmiljø / organisasjoner innen miljø og bærekraft, samt alle andre interessenter og mulige tilbydere (f.eks innen turistnæringen).

Det er viktig at aktuelle aktører som er nødvendig for å få til utslippsfri ferjeløsning på Geirangerfjorden møter hverandre og starter dialogen om hvordan løse utfordringen. Dialogkonferansen har til hensikt å tydeliggjøre behovet og være en stimulans til at utslippsfrie løsninger er tilgjengelig fra 2022.

Påmelding til dialogkonferansen [her](#).

Vi ber om påmelding så snart som mulig, og helst innen 25. mars.