
Saksnr: 2023/44610-1
Saksbehandlar Kjetil Kristiansen
r
Dato: 14.04.2023

Til: Vestlandsrådet

Frå: Fylkesdirektøren i Vestland

Status og utfordringar i Vestland fylke i samband med overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift

På møtet i AU Vestlandsrådet, 07.03.2023, tinga fylkesordførarane ei referatsak om status og utfordringar i Vestland fylke i samband med overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift til møtet i Vestlandsrådet 11.april.

1. Innleiing

Sjøen som transportåre er ein svært viktig del av transportsystemet på vestlandet, både for innbyggjarar og næringsliv. Langs vestlandskysten er det fleire øysamfunn, der sjøtransport utgjer einaste alternativ for frakt av personar og gods. Geografien, med store fjordsystem, gjer og at sjøvegen utgjer eit stort potensiale for effektiv transport langs vestlandskysten.

Vestlandet utgjer eit tyngdepunkt for maritime næringar. Vi har tunge kunnskaps- og teknologimiljø og næringsklynger som er verdslaiande på sine område, og som er viktige samarbeidspartar for vestland fylke i utvikling av berekraftig transport på sjø.

Snøggbåttransport er energikrevjande samanlikna med transport på hjul eller bane. Overgang frå tradisjonell teknologi og fossile energikjelder til nullutsleppsteknologi for snøggbåtdrifta vil gi vesentlege utsleppskutt frå transportsektoren på vestlandet.

Ei vesentleg utfordring ved overgang til nullutsleppsløysingar er å sikre at marknaden er i stand til å prissette løysingar som vert lagt til grunn i tilbodet. Dette fordrar at den aktuelle teknologien i tilstrekkeleg grad er moden. Der teknologien framleis ikkje er moden vil det vere føremålstenleg å bidra til teknologimodning gjennom typiske utviklingskontraktar, jf. Fremtidens Hurtigbåt del II.

Der ein er usikker på kor langt marknaden vil kunne strekke seg, må ein også utvise varsemd med å stille absolutte krav til nullutslepp. I Vestland fylkeskommune har ein til dømes vald å stille minstekrav (som ein etter marknadssdialog er trygg på vil kunne nåast) og supplere med bonusmodell som gjev økonomisk gevinst for operatør ved oppfylling ut over minstekrav.

Dei tre fylkeskommunane har kome ulikt langt i innføring av nullutsleppsløysingar for snøggbåt, og har såleis ulike erfaringsgrunnlag. Felles utfordring for alle tre fylke er i hovudsak dei økonomiske meirkostnadane med overgangen til nullutsleppsløysingar, og mangel på tilstrekkelege statlege stønadsordningar. Erfaringar frå Vestland og Rogaland peikar og på utfordringar knytt til utbygging av naudsynt nettkapasitet og ladeinfrastruktur. I gjennomgangen under vil det bli gitt kort status frå alle tre fylke.

2. Status overgang til miljøvenleg snøggbåtdrift – Vestland

I 2022 var alle snøggbåtar i Vestland drifta på diesel. Dei sleppte til saman ut 47 400 tonn CO₂, dette utgjør om lag 52 prosent av klimagassutsleppet til den fylkeskommunale kollektivtransporten i Vestland.

Det er vedteke fleire tiltak som vil redusere klimagassutsleppet til fylkeskommunal kollektivtransport i Vestland i løpet av dei neste åra, gjennom politisk vedtekne krav til nullutslepp:

- Utsleppskutt frå lokale båtruter i Sogn og Fjordane med oppstart november 2023 eller mai 2024: 2 400 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå båtrutene Kleppstø-Strandkaaien (askøyruta) og Knarvik-Frekhaug-Strandkaaien (nordhordlandsruta), med oppstart mellom juni 2024 og januar 2025: 2 700 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå båtrutene mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/ Flåm mellom desember 2025 og desember 2026: 17 000 tonn CO₂.

Gjennom desse vedtekne tiltaka vil om lag 45 prosent av båtane i kollektivtransporten i Vestland bruke straum eller tilsvarande som hovudenergiberar innan 2026. Det gir eit estimert kutt i klimagassutsleppet på 25 prosent i høve 2022.

Utfordring – økonomi

I dette punktet vil meirkostnader, økonomisk støtte frå verkemiddelapparatet og finansieringsgap for dei ulike kontraktane skildrast.

Lokale båtruter i Sogn og Fjordane (rutepakke 2)

samla meirkostnadar er berekna til 5-10 MNOK (millionar kroner) per år og 30-36 MNOK i eingongsinvesteringar. Klimasats har løyvd 12 MNOK til investeringar på fartøy og Enova har løyvd 22,3 MNOK i støtte til ladeinfrastruktur på landsida.

Båtrutene Kleppstø-Strandkaaien og Knarvik-Frekhaug-Strandkaaien

Samla meirkostnadar for begge sambanda, er berekna til 10-17 MNOK per år og 47-51 MNOK i eingongskostnader. Samla tildelt støtte frå Klimasats var på 17 MNOK. I tillegg er det berekna støtte frå NOX-fondet på 15 MNOK. Tala er basert på 2021-kroner.

Båtrutene mellom Bergen, Nordfjord, Sogn/Flåm (rutepakke 1):

I fylkesutvalsmøte i Vestland fylkeskommune 09.02.2023, gav fylkesutvalet fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av båtrutene mellom Bergen, Nordfjord, Sogn/Flåm (Rutepakke 1) under gitte føresetnader.

Vinnande operatør skal starte opp drifta seinast 1. desember 2026. Operatør skal kunne starte opp drifta tidlegare, gitt at nettoppgraderinga er ferdigstilt. Kontrakten skal ha 15 års varigheit rekna frå desember 2026.

Det vert stilt krav til kutt i klimagassutslepp og krav om fornybar energi for å sikre minst 70 prosent nullutsleppsdrift og klimagassreduksjonar på over 85 prosent.

Den nye kontrakten vil gje meirkostnader estimert til 63,5-136 MNOK per år og 183-206 MNOK i eingongskostnader. Estimata tek høgde for 76-100 MNOK i støtte frå Klimasats og NOx-fondet. Tala er basert på tredje kvartal 2022-kroner.

Fylkesutvalet i Vestland fylkeskommune forventar at hurtigbåtnøkkelen vert oppdatert, og/eller anna form for statleg kompensasjon for å ta høgde for auka kostnader for fylkeskommunen grunna innføring av strenge utsleppskrav, i tråd med tidlegare signal frå nasjonale myndigheiter.

Andre utfordringar

Sambruksløysingar for energioverføring

Nullutsleppsløysingar, som til dømes batteriteknologi, krev etablering av ladeinfrastruktur på kai. På kaier der det er fleire brukarar, som til dømes på Strandkaaien, vert tradisjonelle forretningsmodellar

utfordra. Dette er forhold som krev inngående dialog med hamneeigarar og andre interessentar for å lande gode løysingar. Skyss har tru på at med vidare marknadsutvikling kan energioverføringa etter kvart standardiserast. Det vil då verte enklare å definere grensesnitt og ansvarstilhøve for nye forretningsmodellar.

Nettilgang

Overgangen til nullutsleppsdrift krev framføring av straum til ladeinfrastruktur eller ved produksjonen av andre alternative energiberarar. Det er krevjande å få dekkja høgt effektbehov på fleire stadar i fylket. Førespurnadane frå Skyss krev lange utgreiingar, nettselskapa er ofte usikre på om nettoppgraderingar kan gjerast i tide og tilknytninga utløyser høge anleggsbidrag. Det er ofte vanskeleg å få grove kostnadsestimat for i det heile å gjere generelle vurderingar av kor ei tilknytning kan og bør gjerast, og korleis elektrifiseringsprosjekta kan tilpassast tilhøva i nettet.

3. Status/utfordringar Møre og Romsdal

Følgande tilbakemelding er gitt frå samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune:

«I Møre og Romsdal varer eksisterende hurtigbåtkontrakt fram til 31. desember 2026. Det er nylig satt sammen ei gruppe som skal arbeide med innkjøp av nye hurtigbåttjenester, denne gruppa hadde sitt første møte i forrige uke. Ut ifra at vi er helt i startfasen på arbeidet med nytt anbud, har ikke gruppa fått diskutert tilstrekkelig rundt utfordringer vi trolig vil støte på i anbudsarbeidet. Av større saker, ser vi imidlertid for oss:

Sambandslengde:

- *Av hurtigbåtsambanda i Møre og Romsdal har vi i dag et samband som i dag befinner seg distansemessig i grenselandet for å kunne elektrifiseres. Vi er likevel kjent med systemet som Norled er i gang med å utvikle rundt batteribytte, et slikt system kan, forutsatt at det vil fungere i praksis, være en mulig løsning for elektrisk drift over lengre strekninger.*

Terminal/ilandstigningsanlegg:

- *Oppgradering av ilandstigningsanlegg for hurtigbåt med ladestruktur ser vi som økonomisk krevende, spesielt dersom slike anlegg/anløpssteder er lokalisert til steder med for lite kapasitet i strømmettet.*

Rammevilkår:

- *Forslag om innføring av 0-takst for øyer uten fastlandsforbindelse / 50% takstreduksjon – hvordan vil fylkene bli kompensert? Forslaget kan også generere trafikk som både omgående og over tid utfordrer passasjerkapasiteten på fartøyene.*
- *Forslag om endring av inntektssystemet – skaper usikkerhet fram til dette blir avklart i revidert statsbudsjett. Om forslaget til ekspertutvalget skulle gå gjennom, vil det for Møre og Romsdal sin del bety en betydelig reduksjon av hurtigbåttilbudet.»*

4. Status Rogaland

Følgande tilbakemelding er gitt frå samferdselsavdelinga i Rogaland fylkeskommune:

“I Rogaland har Kolumbus på grunnlag av tilsagn om støtte fra både Enova og Miljødirektoratet, utstedt endringsordre til operatøren av Røværsambandet som innebærer ombygging av de to dieseldrevne hurtigbåtene til batterielektrisk drift. Den første hurtigbåten – MS Fjordøy – ble satt i batterielektrisk drift 29. november 2022, den andre – MS Fjordled – vil bli ferdig i juli 2023. I tillegg har Kolumbus bygget ladeinfrastruktur for sambandet på Røvær, Feøy og i Haugesund. Samlet utslippskutt når begge fartøyene er satt i drift vil være 1.400 tonn CO2 per år.

Med støtte fra EUs FoU program Horizon2020, har Kolumbus bygget verdens første 100 % batterielektriske hurtigbåt, MS Medstraum, som ble satt i drift i Hommersåksambandet 15. november 2022. Utslippskuttet er 1.300 tonn CO2 per år.

Utfordringar

Ladeinfrastruktur

Selv om nettselskapene er pålagt å bygge ut kapasiteten i nettverket der det er nødvendig, trenger de ofte lang tid på å gjøre dette, gjerne flere år. Kolumbus har erfart at selv om nettselskapene i Rogaland i 2019 fikk en formell, skriftlig beskjed om konsekvensene Klimaloven ville ha for fylkeskommunale buss- og båtruter, har de vært trege med å tilpasse seg den nye virkeligheten.

Rammevilkår

- Batterielektriske hurtigbåter er vesentlig dyrere i drift enn dieseldrevne. Erfaringen fra konkurransen om hurtigbåtrutene i Ryfylke indikerer at det er om lag 40 % dyrere per år.
- Etter at Enova avvirket sitt støtteprogram for ladeinfrastruktur for offentlig transport i 2021, er det fylkeskommunene som må finansiere 100 % av kostnaden til ladeinfrastrukturen. Dette beløper seg til flere milliarder kroner samlet sett.

Dagens rammeoverføringer er på langt nær nok til å finansiere merkostnadene med nullutslippsteknologi. I tillegg foreligger det nå et forslag om endring av inntektssystemet som skaper en usikkerhet om framtidig finansiering. Om forslaget skulle gå gjennom, vil det skape enda større utfordringer med å løse overgangen til miljøvennlig hurtigbåtdrift.»

5. Oppsummering

Som vist vil Vestland fylkeskommune få betydeleg behov for meirfinansiering av neste generasjon snøggbåtdrift med ny miljøvenleg framdriftsteknologi. Rogaland og Møre og Romsdal er fylker med tilsvarande snøggbåtdrift og vil stå ovanfor tilsvarande finansieringsutfordringar ved overgang til ny teknologi. Overgang til meir miljøvenleg snøggbåtdrift og reduksjon av CO2-utslepp er eit tydeleg signal frå sentrale styresmakter og ambisjon for alle vestlandsfylka, på linje med innføring av el-ferjer. Dette er ei satsing med store finansielle utfordringar som vestlandsfylka i fellesskap kan adressere til regjering og Storting med kunnskap om teknologisk utvikling og finansieringsbehov.