

Organisasjonsnummer: 941388841
Foretaksnavn: Sogn og Fjordane fylkeskommune
Navn: Øystein Hunvik
Kontonummer: 42120202000
Adresse: Askedalen 2
Postnr.: 6863 Leikanger
Mobiltelefon: 47700466
E-post: oystein.hunvik@sfj.no

Flere søkere:

Trøndelag fylkeskommune, Samferdselsavdelinga, 817 920 632, Lars Fabricius, larfa@trondelagfylke.no, 72813058

Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga, Klima- og naturressursseksjone, 938 626 367, Tale Halsør, Tale.Halsor@hfk.no, 92206675

Mottaker: Miljødirektoratet

Kopimottaker: Fylkesmannen i Sogn og Fjordane

SØKNAD

REFERANSENR.: 18SF036E

Innkjøpsprosess hurtigbåt - fokus på infrastruktur

Type tiltak: Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

Beskriv tiltaket, med vekt på hvem, hva, hvor og hvordan:

Tiltaket skal vere ein sentral del av fylkeskommunen sin innkjøpsprosess for hurtigbåttjenester gjennom å greie ut aktuelle løysingar for meir miljøvennleg båtrutedrift - med fokus på infrastruktur. Særleg for ruter over 10 nautiske mil er det behov for å kartlegge mulegheter for produksjon, lagring, transport og fylling av hydrogen til hurtigbåtar, samt å integrere dette i innkjøpsprosessen. Trøndelag fylkeskommune har eit utviklingsprosjekt som går på sjølve fartøyet (eigen Klimasats-søknad 2017), medan dette prosjektet tek for seg dei landbaserte utfordringane. Vi legg opp til å koordinere dei to prosjekta tett. Prosjektet vil og vurdere batteri og lavutsleppsloysingar. Vi legg også opp til eit samarbeid med Hordaland fylkeskommune om eit prosjekt som er meir fokusert rundt sikkerheitsaspektet ved hydrogeninfrastruktur i havnene i Florø og Bergen, med tanke på samanslåing av dei to fylka og kollektivtrafikk på sjø mellom dei to byane (eigen Klimasats-søknad 2018).

Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?

CO₂-utsleppa frå hurtigbåt er svært høge, også relativt sett samanlikna med utslepp pr passasjerkilometer for andre transportmåtar. Lokalbåtar og hurtigbåtar i Sogn og Fjordane har eit utslepp på 24 200 tonn CO₂ ekv, noko som utgjør 55% av utsleppa frå kollektivsektoren i fylket. Dette gjer Sogn og Fjordane til eitt av dei to fylka i Noreg med høgast utslepp frå hurtigbåtar. Dei fleste av desse rutene er i dag for lange for batteridrift og ein overgang til hydrogen er avgjerande for å kunne fjerne det meste av desse utsleppa. Dersom offentlege anbod kan føre til etablering av infrastruktur for elektrifisering og/eller hydrogenfylling på sentrale knutepunkt langs kysten, vil dette også kunne bidra til utsleppsreduksjon innanfor skipsfarten forøvrig. I tillegg er det viktig for fylkeskommunen å sjå dette i samanheng med infrastrukturbehov for

landbasert transport, til dømes bussar, privatbilar og drosjer i fylkeskommunal teneste.

Hvilke virkninger, i tillegg til reduksjon i klimagassutslipp, vil tiltaket ha?

Sogn og Fjordane er eitt av dei tre fylka i Noreg som produserer mest fornybar kraft, men utfordringa er at vi sit att med eit overskot medan etterspurnaden er låg. Sjølv om det er energikrevjande å produsere hydrogen, vert dette sett på som ein god måte å lagre energi, særleg der det er overskot av fornybar kraft. Samstundes er vi eitt av dei to fylka med mest utslepp frå hurtigbåttrafikk. I tillegg har vi eit næringsliv som er verdsleiande på utvikling av miljøteknologi i maritim sektor. I Sogn og Fjordane ser vi difor dette i samanheng; satsing på lokale hydrogenbaserte verdikjedar, i tillegg til elektrifiseringa som allereie er i gong, vil både redusere utslepp, skape næringsutvikling og føre til meir verdiskaping frå vasskrafta vår. Dette er i tråd med Energimeldinga frå 2016. Med bakgrunn i dette har Sogn og Fjordane sett i gong eit eige utviklingsprosjekt for lokale hydrogenbaserte verdikjedar (Hydrogen Region Sogn og Fjordane - sjå vedlagt prosjektplan). Ein viktig suksessfaktor for å lukkast med ei slik satsing, innanfor verdikjeder som i dag er umodne, er at den offentlege innkjøpsmakta kan brukast til å drive utviklinga framover. Det komande innkjøpet av hurtigbåttjenester er på denne måten ein viktig milepæl. Sidan kontraktene går med intervallar på 8+2 år er det viktig å få redusert utsleppa monaleg i denne runden, då neste kontraktsperiode ikkje startar opp før i 2030 eller 2032.

Det er et mål at tiltakene som får støtte skal ha spredningspotensial og overføringsverdi til andre fagområder eller kommuner, og være nyskapende ved å prøve ut nye løsninger. Hvordan kan tiltaket bidra til noe av dette?

I lag med Trøndelagprosjektet vil dette kunne danne grunnlaget for framtidige konkurransar på hurtigbåt gjennomført av fylkeskommunane. Dei fleste fylkeskommunane med interesse for hurtigbåt følger Trøndelagprosjektet tett, og sidan dette er ei naturleg forlenging av nettopp det prosjektet vil det vere til hjelp for andre fylkeskommunar med hurtigbåtdrift. I tillegg er Sogn og Fjordane med søkar saman med Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Flora kommune på eit prosjekt som skal sjå på sikkerheitsaspekta ved infrastruktur for hydrogen i havnene. Resultata frå begge prosjekta vil bli distribuert til det nasjonale fylkesnettverket for hydrogen, som Sogn og Fjordane tok initiativ til å starte i 2017. I innkjøpsprosessen er det sett av eit eige budsjett og aktivitetar knytt til marknadssdialog og formidling av resultat.

Tiltaket vil medføre endringer i aktivitet eller utslipp. I den grad det er mulig å tallfeste effekten av tiltaket bør det foretas registreringer eller tellinger før og etter tiltaket er gjennomført. Hvilke registreringer eller tellinger kan gjennomføres for å fange opp effekten av tiltaket?

Vi har i dag detaljert informasjon om drivstofforbruk på dei enkelte rutene. Tilsvarande tal vil vi også ha tilgang til etter endring slik at vi kan måle faktisk effekt av tiltaket. I tillegg har vi eit samarbeid med Nordland fylkeskommune, der vi saman med Nordlandsforskning og Vestlandsforskning har sett på fylkeskommunane si innkjøpsrolle i effektiv implementering av nullutsleppsteknologi i hurtigbåtar. Prosjektet har gjeve oss tal på muleg utsleppsreduksjon og energiforbruk for kvar rute ved overgang til hydrogen, og ei oversikt over eige kompetansebehov for innkjøpsprosessen. Verktøyet som er utvikla i dette prosjektet kan nyttast til å dokumentere effekt etter gjennomført tiltak.

Hvordan er søknaden politisk forankret?

Hovudutval for samferdsle er i møte 13.02.2018 orientert om søknaden. Fylkestinget vedtok i desember 2017 ei regional transportplan med klare klimamål for kollektivtrafikken - dette prosjektet er starten på oppfyljing av RTP. I tillegg er hydrogensatsinga, herunder fylkeskommunen sitt utviklingsansvar som offentlig innkjøpar, forankra i klimaplanen sitt handlingsprogram 2017/2018, i industristrategien 2015-2025 og verdiskapingsplanen 2015-2025. Vi ser òg prosjektet i samanheng med at det i 2018 skal setjast i gong ei utgreiing av hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, av di Stad Skipstunnel ser ut til å bli realisert.

Dette er forankra i vedtak gjort av fylkesutvala i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland. I 2018 skal òg dei fire fylka på Vestlandet setje i gong ein felles strategiprosess for hydrogen, og infrastruktur for nullutsleppstransport på sjø vil stå sentralt.

Gjennomføring

Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?

Tiltaket er ein del av innkjøpsprosessen for lokal og hurtigbåtruter i Sogn og Fjordane, Trøndelag og eventuelt andre fylkeskommunar der operatør får ansvar for å kjøpe/eige/leige infrastruktur tilpassa fartøyet som vert tilbydd. Hordaland fylkeskommune vert med som partner, og vil bli aktivt involvert med tanke på framtidig fylkessamanslåing og delt ansvar for hurtigbåttilbodet.

Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?

Sjå punkt 2.4 i vedlagde prosjektplan.

Vi forventar ein kostnad i prosjektperioden på 1,5 mill. kr

Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Oppstart mai 2018

Slutt desember 2019

Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Sjå punkt 4 i vedlagte prosjektplan.

Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:

Ingen fylkeskommunar har i dag sikker kunnskap om nullutsleppsløysingar for hurtigbåtar, inkludert kva behov og mulegheiter som gjeld for infrastruktur på land. Sogn og Fjordane skal gjennom ein omfattande innkjøpsprosess, der alle hurtigbåtrutene skal ut på anbud, og har såleis store mulegheiter til å få redusert utslepp frå denne sektoren relativt raskt. Vi har likevel ikkje midlar eller kunnskap til å gjennomføre ein innkjøpsprosess som dekker behovet for detaljerte utgreiingar i stor nok grad. Med midlar frå Klimasats vil vi auke kunnskapen vesentleg og dermed vere i stand til å vurdere mulegheiter og konsekvensar på landsida med innføring av lav og nullutsleppsteknologi. Uten ei slik hjelp er det fare for at vi må stille krav om kjend teknologi også i denne anbudsrunderen. I vår dialog med Enova kjem det også fram at det er behov for å "gå opp stien" for dei i høve støtteordningar for infrastruktur i hurtigbåttektoren. Sidan dette ikkje er gjort nokon annan stad i Noreg enno, og prosjektet vert meir omfattande enn ordinær transportplanlegging inn mot anbud, så søker vi om midlar til gjennomføring av tiltak i transportsektoren.

Kostnadsoverslag / Budsjett

Utgifter til gjennomføring av tiltaket	Beløp uten mva
Prosjektleiing	850 000
Dialog med marknaden	50 000
Utgreiing infrastruktur	400 000
Utgreiing driftsfase	200 000

Total sum	1 500 000
-----------	-----------

Finansiering

Finansiering av tiltak	Beløp uten mva
Samlet kostnad ved tiltak(ene)	1 500 000
- Andre offentlige tilskudd	0
- Annen finansiering	250 000
- Egne midler	250 000
= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen	1 000 000

Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja

Det er sjølvsagt ikkje gunstig, men det er mulig å skalere ned prosjektet med mindre bruk av konsulentar til utgreiing og analyse. Vi meiner det er gjort ei nøktern vurdering av behovet og meiner at prosjektet får redusert (overførings)verdi om det vert nedskalert.

Utdyping finansiering


Er noe av finansieringen annet enn kommunale midler eller klimasats-midler? Får eller har tiltaket mottatt eksterne midler av noe slag? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om eksterne midler, men ikke fått svar enda? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om andre offentlige midler, men ikke fått slik støtte? Nei

Vedlegg

 14.02.2018 Innkjøpsprosess hurtigbåt - prosjektplan infrastruktur.docx (Prosjektbeskrivelse)

 Prosjektplan 02.01.17 Hydrogen Region Sogn og Fjordane.docx (Annet)

 Hydrogen Region Sogn og Fjordane - kortversjon.docx (Annet)

Merknad:

Dokumentet Prosjektplan Hydrogen Region Sogn og Fjordane er til orientering. Dokumentet Hydrogen Region Sogn og Fjordane - kortversjon er ei kort statusoppdatering på gjennomførte aktivitetar i dette prosjektet.

[sign] Øystein Hunvik for Sogn og Fjordane fylkeskommune

Lvert 15.02.2018