

Referat med vekt på dialogen/ spørsmål og svar fra dialogkonferansen for klimavennlige og autonome ferger

Merk: Dette referatet tar ikke sikte på å oppsummere hovedpoengene fra selve presentasjonene (som er tilgjengelige i samme kunngjøring) men har heller vekt på å få frem spørsmål og svar i etterkant av den enkelte presentasjon slik at denne informasjonen er tilgjengelig for alle – også de som ikke var tilstede under selve dialogkonferansen. Spørsmål og svar er merket i lyseblått.

Del 1: Introduksjon, skaleringspotensial og konkret om Tønsberg kommune sitt behov

- **Velkommen og mål for dagen**
Øystein Sandtrø, næringssjef i Tønsberg kommune og Per Harbø, programleder i Nasjonalt program for leverandørutvikling – [ingen spørsmål](#)
- **Relevans, gevinster og effekter av Innovative anskaffelser**
Cecilie Møller Endresen, prosjektleder i Nasjonalt program for leverandørutvikling – [ingen spørsmål](#)
- **Samfunnsmessige betydninger og nasjonalt potensial for autonome og klimavennlige passasjerferger**
Gunnar Lindberg, direktør ved Transportøkonomisk Institutt
 - **Spørsmål: Om kalkylene som TØI brukte i presentasjonen for å tydeliggjøre det forretningsmessige ved å gå miljøvennlige og autonome løsninger. Burde man tenke «nedskalering» i størrelse og heller øke frekvens?**
 - Svaret her var at dette var et viktig punkt. Dette er en av grunnene til at blant annet Ruter ønsker å se på små gang med å prøve ut nye og autonome løsninger.
- **Behovsavklaring rundt sjøtransportløsning i Tønsberg og kommunens kommende anskaffelse, samt muligheter for oppskalering av tilbudet i farvannet rundt Tønsberg og Færder**
Øystein Sandtrø, næringssjef i Tønsberg kommune
 - **Spørsmål: Antall reisende som kunne tenkes å benytte ferjen jevnlig?**
 - Svar: Det ble pekt på at det er 5500 fastboende på hver side av sundet, i tillegg til at dette er et strekk som er trosser nasjonalpark og sykkelveinnettverk.
 - **Spørsmål: Åpningstider for ferjen?**
 - Svar: Her ble det vist til tidligere praksis – altså hver dag fra kl 06-22 med hyppige/ frekvente avganger eller «o» samt mulighet for å justere rutetilbudet i sommer- og vinterhalvåret etter behov.
 - **Spørsmål: Infrastruktur rundt kaianlegg (strøm, gass eller annet)?**
 - Svar: Kommunen svarte at dette må komme frem i dialogen med havnevesenet og leverandøren, evt også kom innkjøper, da dette p.t. ikke var klart. Men, det ble påpekt, at det skulle være rikelig tilgang på strøm ved kai, og koble på til biogassanlegg som ikke ligger altfor langt unna.
 - **Annet som ble formidlet:** Det kom også frem av dialogen at dette er et område som vil ha boligvekst fremover og transportløsning blir oppskalert.
Videre presiserte kommunen at løsningen som er mest realistisk er en klimavennlig ferge fra oppstart som kan utvikles over tid til å bli autonom og at de ser for seg et tidsløp på 2 år + 1 år + 1 år – altså å få på plass en ferge på 4 år. Det ble informert om at kommunen har vært i en faglig dialog med to leverandører til nå – Kongsberg Marine og Presentasjoner og notat fra disse møtene tilgjengeliggjøres for alle i kunngjøringen.

Del 2: Ytterligere behov og tilsvarende prosjekter – fra kommuneperspektiv

- **Pilotprosjekt for utslippsfri transport i indre Oslofjord**
Kjell Ove Kalhagen, prosjektleder i HR prosjekt AS
 - **Spørsmål: Vedrørende drift - hvem som skal drifte løsningen – kommunen eller andre?**
 - Svar: Dette var ikke bestemt p.t. og vil bli besluttet på et senere tidspunkt.
 - **Spørsmål: Om hydrogen var valgt inn eller tatt for gitt, og hvordan det ble jobbet med beslutningsmodeller?**
 - Svar: Kalhagen presiserte at han var hyret inn med mandat som innebar å se på hva som er realistisk og hvor «strikken kan tøyas» for gode løsninger, og at beslutningene ligger hos innkjøper.
- **Behov for null-utslippsferje**
Inge O. Rønning, daglig leder i Kragerø Fjordbåtselskap IKS og Brevik Fergeselskap IKS
 - Her kom det spørsmål om autonomitet var en mulighet, noe Rønning ønsket innspill fra markedet omkring.



Referat med vekt på dialogen/ spørsmål og svar fra dialogkonferansen for klimavennlige og autonome ferger

- **Kristiansund – batteribåt «Sundbåten»**
Susanne Kirk Lossius, daglig leder i Sundbåtvesenet, Kristiansund
 - **Spørsmål: Tidsperspektivet?**
 - Svar: Det er ikke besluttet politisk ennå.
 - **Spørsmål: Om Kristiansund har vært i kontakt med noen andre omkring løsninger ennå?**
 - Svar: Lossius påpekte at de har vært noe i dialog med Fredrikstad omkring deres byferge.
 - **Spørsmål: Innkjøper selv spurte ut i salen om – til markedet - om hvordan det var mulighet for å rigge seg for autonom drift i fremtiden.**
- **Sør-Trøndelag fylkeskommune – miljøstrategi og ny hurtigbåt Trondheim by-Vanvikan**
Erlend Solem, samferdselsdirektør i Sør-Trøndelag fylkeskommune
 - Konferansier påpekte invitasjonen fra fylkeskommunen til utviklingsmiljøet og leverandørene ved at «sambandet stilles til disposisjon»
 - **Spørsmål: Om fylkeskommunen har hatt kontakt med andre omkring dette?**
 - Det ble nevnt en miljøpakke som Trondheim og Vegvesenet samarbeider om, men at dette er prematurt pt (med mulighet for mer samarbeid utover kun dette ene sambandet Trondheim by – Vanvikan)

Del 3: Ulike betraktninger og erfaringer, sikkerhetshensyn, gjeldende regelverk og muligheter

- **Norsk Forum for Autonome Skip – status for autonom utvikling innen sjøfart og mulige NFAS-bidrag**
Ørnulf Jan Rødseth, MARINTEK, Sintef
 - I dialogen etter presentasjonen ble det spesielt trukket frem et objektivt forsikringssystem, som i sin tur krever «idiotsikre» løsninger og at kontrollsenter bør være bemannet
- **NTNU sitt forskningsprosjekt på autonome ferger**
Egil Eide, førsteamanuensis ved Fakultet for informasjonsteknologi, matematikk og elektronikk, NTNU
 - **Kunne det være en ide og teste NTNUs pilot i Husøysundet? Ja, om det kommer en «repeated order» fra Tønsberg kommune på dette er NTNU positive.**
- **Hva vil en autonom fergeløsning bety for brukerne?**
Gina Havdal, Christina Heggelund og Charlotte Larssen – studenter ved NTNU
 - Ingen spørsmål
- **Muligheter og utfordringer i forhold til gjeldende regelverk og sikkerhetshensyn**
Sven David Medhaug, senioringeniør og prosjektleder autonome skip i Sjøfartsdirektoratet
 - I dialogen etter presentasjonen ble det noe diskusjon omkring regler for autonom drift, og det ble påpekt at dette avhenger av størrelse, strekning og kompleksitet.
- **Mulige virkemidler: utviklingsmidler for innovative og klimavennlige løsninger**
Marit Hepsø, seniorrådgiver i Miljødirektoratet om Klimasats, Sunniva Jonassen Fjelde, seniorrådgiver i Innovasjon Norge om innovasjonspartnerskap, samt Tina Sjølvberg, prosjektleder klima og miljø, Nasjonalt program for leverandørutvikling
Spørsmål: Om det er noen frister for søknad av midler fra Innovasjons Norges virkemidler.
Svare: Nei. Søknadene vurderes fortløpende.

14:30 – 15:00

Del 4: Dialog og konkretisering av veien videre

- **Veien videre for Tønsberg kommune**
Øystein Sandtrø, næringssjef i Tønsberg kommune
Oppsummering av veien videre fra kommunen:
 - Kommunen skal jobbe frem et kunnskapsgrunnlag gjennom videre møter og dialog med markedet
 - Løsningen som ønskes er en transportløsning over Husøysundet – ref behov i presentasjonen (må ikke være en ferge, åpne for andre og innovative forslag). Det er ønske om en «komplett løsning med minst mulig "hassle" for kommunen
 - **Tidsfrister** som ble trukket frem var:
 - **Skriftlige løsningsforslag** fra leverandørene på max 4 A4-sider innen 16. januar 2017
 - **En-til-en møter** med leverandørene skjer i uke 5 i 2017



Referat med vekt på dialogen/ spørsmål og svar fra dialogkonferansen for klimavennlige og autonome ferger

- **Diskusjon - spørsmål & svar**

- **Spørsmål: Om kommunen forventer prisestimat i svarene fra markedet i første omgang (de skriftlige løsningsforslagene)?**
- Svar: Kommunen påpekte at det ikke er påkrevd men vil være nyttig.
- **Spørsmål: Er det kun ferge som er aktuelt, eller er kommunen åpen for andre løsningsforslag?**
- Svar: Dette svarte kommunen at de er åpne på, og her ønsker de å sparre frem de gode løsningene med leverandørene. Dette kan også være et felles utviklingsløp med andre.
- **Spørsmål: For å redusere utfordringene, kunne man tenkes seg en mulighet for å ta fergen ut av drift ved f.eks. dravis?**
- Svar: Ja, det kan være interessant med et utviklingsløp i en «trappetrinns-modell» hvor man ser på ulike utfordringer, og løser disse over tid.
- **Spørsmål: Hvordan sikre samarbeid og ikke konkurranse med liknende prosjekter, som f.eks. NTNU?**
- Svar: Kommunen var ikke opptatt av konkurransen med NTNU. De vil bare ha en løsning som dekker deres behov. At flere jobber for å oppnå en god løsning er bare positivt, og Tønsberg er åpen for samarbeid og dialog med NTNU i forhold til videre fremdrift.

