

Dialogkonferanse ferjeambud 2018

Skyss

Bergen 11.12.2015

Ivan Fossan/Lars-Erik Larsen

Boreal Transport Norge AS



Boreal Transport Norge



Boreal Transport Norge

Omsetning 2 540
(2014 mnok)

Ansatte 2 500

Enheter

Busser 920

Båter 39

Bane (Trikk) 6



«Fylkeskommunen ønsker å inngå driftskontraktar med akseptabel/god kvalitet og utan unødvendig fordyrande oppdragskrav»

DEL 1

1. Hvor mye estimerer operatør at det koster selskapet å utarbeide tilbud i denne konkurransen?

- a) Ekstremt ressurskrevende, spesielt når det går over en så lang periode.
- b) Vanskelig å sette ett beløp
- c) Lavik – Oppedal -- > 3 mill for deltakelse.

2. Prising – er prisskjemaene tydelige nok?

- a) K-L-M skjemaene er ok

3. Hva synes selskapet om de foreslåtte kontraktslengdene?

- a) Positivt med lange kontrakter.

DEL 1

4. Rutepakke 1 og 2 antas å være omtrentlig like store. I tillegg legges det opp til at kontrakt for rp 1 skal signeres innen tilbudsfrist for rp2. Er disse rutepakke for store?

a) Sambanda Krokeide- Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg har driftsoppstart 01.01.2018 -- > 60 uker fra kontraktsignering. Krevende.

b) Forslag til tiltak : Splitte opp rutepakke 1 og 2:

Leirvåg – Sløvåg

Hufthamar – Krokeide

Halhjem – Våge

Hatvik – Venjanaset

Fedje – Sævrøy

Langevåg – Buavåg

Husavik – Sandvikvåg (overgangsordning)

Splitte rutepakke 2

1) Skjersholmane - Ranavik (Ferje 1)	76	Tot min 150 PBE, hvorav min 80 og 60 PBE per fartøy. 12 VTE
1) Skjersholmane - Ranavik (Ferje 2)	75	
2) Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	76	75/6
3) Skånevik - Matre - Utåker	42	42 / 4
4) Gjermundshamn - (Varaldsøy) - Årsnes (Ferje 1)	86	150 /
4) Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes (Ferje 2)	64	14 (80/45)
5) Jondal - Tørvikbygd	94	120 / 12
6) Kvanndal - Utne	40	40 / 4
7) Kinsarvik - Utne	32	16/1

Del 1

**I hvor lang tid bør det være adgang til bruk av midlertidig fartøy på Austevoll for å sikre nybygg dersom dette er tilbudt av operatør?
Bør det legges opp til åpning for bruk av tre-fergeløsning på Austevoll fram til 2020?**

- a) Begrenset tilgang til ledig tonnasje fra 2018
- b) Kort midlertidig kontrakt frem til 2020 enn fokus på midlertidige fartøy / tre ferje løsning ?

Vil større ombygginger av eksisterende fartøy også være så tidkrevende at det bør åpnes for bruk av midlertidige fartøy for disse tilfellene?

- a) Tidkrevende å bygge om eksisterende tonnasje.

DEL 2

Har selskapene kommentarer til endringsbestemmelsene?

- a) Så lenge en bruker K-L-M bør dette være greit.
- b) Må ta hensyn til teknologi, foreks krav om økt fart – endret rutefrekvens kan bli mer krevende
- c) Bør ta høyde for antall skift (hviletidsregler)

Har selskapene kommentarer til kravene om rapportering/måling av utslipp og energiforbruk?

- a) Omfattende modell – har ikke fått gått i detalj
- b) Tildelingskriterier og sanksjoner bør stå i forhold til hverandre.

DEL 2

Har selskapene kommentarer til kravene om manøvreringsegenskaper?

- a) Smart å stille krav om 360 graders propell.
- b) Alle værforhold er en vanskelig definisjon.

Er det andre krav som kan sikre gode fartøy egnet for værutsatte samband? –

- a) Bør være «værtett» ferje til Fedje
- b) Krav om baugvisir og høye skanseledning

Har selskapene kommentarer til fastsatte krav om gjennomkjøringshøyder?

- a) Nei

DEL 2

Er rutetabellene innenfor gunstige skiftordninger? –

- a) Flere går akkurat over 6 timer hvile på natt, ugunstig.
- b) Samfunnsbehov bør likevel komme foran skiftplaner.

Hvor mye dyrere vil det være å kreve en 2- fergeløsning på et samband framfor en 1-fergeløsning med totalt sett samme kapasitet?

- a) Sannsynligvis en del pga faste kostnader og høyere OPEX samlet sett.
- b) En gjennomtenkt løsning med seilende reserve kan likevel være gunstig
- c) Er den veien SVV går for å lage robust løsning vedr ny teknologi (Anda – Lote)

DEL 2

Nærsjøindeksen bygger på bruk av MGO. Ettersom kontraktene trolig vil inneholde ulike fremdriftsteknologier vil nok ikke denne indeksen passe like godt. Har operatørene forslag til bedre måter å indeksregulere kontraktene på enn ved bruk av nærsjøindeksen?

- a) Kan sette sammen en indeks selv, basert på offentlig informasjon. Men å få en som ivaretar ulik teknologi blir vanskelig.
- b) Ta bort 0,9 justeringen, evt erstatte med 10 % «Nordpool»

DEL 2

Har selskapene kommentarer til bonusmodellen?

- a) Dersom en velger punktlighet , må en isolere vekk naturlige forsinkelser i vurderingen.
- b) Andre fylker har bonus til ansatte på gode rutiner rundt billettering.

Hvilke opplysninger knyttet til kaiene er det relevant at Skyss framskaffer?

- a) Mest mulig relevant info
- b) Kart, tegninger og bilder.

Er det nødvendig med informasjon (vedlegg c) om kaier for rp 4? - Det legges opp til at operatør selv tar den hele vurderingen og ansvaret knyttet til at kai og fartøy passer sammen. Kommentarer til dette?

- a) Ok at operatør tar ansvaret for dette på RP4
- b) Kart, tegninger og bilder.

Generelt:

Hvilke krav er uforholdsmessig kostnadsdrivende sett i forhold til nytteverdien?

- a) Krav til maksimal overfartstid på tider av døgnet med lite trafikk
- b) Skyss bør ta risiko på om Nox fondet videreføres etter 2018
- c) Etablering av energilagringseining på land dersom nettet klarer å forsyne alene.

Legges det uforholdsmessig stor risiko på operatør på noen punkt?

- a) Bestemmelsen om ENOVA søknad en måned etter kontraktsignering virker kort.

Bør Skyss redusere operatørs risiko på noen punkter?

- a) Ja , se øvrige punkter under generelt.

Generelt:

Er det krav som oppleves direkte urimelige?

- a) Bestemmelsen om at Skyss skal beholde 80 % av NOx tilskuddet virker rar, spesielt dersom operatør gjør investeringer.
- b) Både for autopass og eventuell annen infrastruktur på kaiene :
 - a) At Operatør er ansvarleg for å innhente naudsynte offentlege løyver i samband med installasjonar på og ombyggingar av ferjeleiene. Operatør bærer all risiko for usikkerhet knytt til om slike løyver vil bli gitt.