



Dialogkonferanse Skyss

Bergen,
11.desember 2015



Del 1



Kostnad for utarbeiding av tilbod

- Fjord1 vurderer at arbeidet med å utarbeide eit slikt tilbod vil vere i storleik
- 1,0 – 2,0 NOK for kvar av rutepakke 1 og 2
 - Fleire pågående anbudsprosessar
 - Må kjøpe inn ekstern kapasitet/kompetanse
 - Eigeninnsats
 - «No-cure no-pay» støttespelarar



Prisskjema tydeleg nok ?

- I hovudsak greie skjema
 - Gjennomgåande rad for «Beredskap» i K, L og M
 - Gjennomgåande rad for tiltak på land i L og M



Kontraktslengder

- 10 års kontraktslengder er i utgangspunktet OK
- Eidsidige opsjonar for oppdragsgjevar
 - Vurdere om det er naudsynt
 - I prinsippet kostdrivande



Storleik rutepakkar

- I utgangspunktet positive til litt større rutepakkar
 - Bør kunne skape interesse for fleire tilbyderar
 - Sjå litt større bilde når det gjeld kost-nytte på energi og miljø
 - Noko synergi på reservefartøy – i alle fall for dei store fartøya
 - Noko effekt på administrasjon

- Ideelt sett meir tid mellom tildeling RP1 og innlevering RP2



Midlertidige fartøy og løysing Austevoll

- Normal sett 24- 30 mnd frå kontrakt med Oppdragsgjevar til levering av nybygg.
 - Dvs mogeleg bruk av midlertidig fartøy minst fram til 01.01.2019
- Vurdere midlertidige fartøy for venting på ekisterande materiell??
- Utvida periode med reservfartøy (utan miljø-straff) bør kunne dekke behov for midlertidige fartøy ved ombygging
- 3-ferje løysing (midlertidig) for Austevoll??
 - Dyrt
 - Bidreg ikkje til auka konkurranse
 - Passasjervennleg samanlikna med alternativet



Del 2

Kontraktskrav



Regulering av endringar

Avbestilling:

- positiv kontraktsinteresse - ok.

Midlertidig auke i produksjon:

- Sambandskost pr. tur x 1,5 - ok.

Permanente endringar:

- Inntil 15% reduksjon i tal turar er omfattande.
- Forhandlingar med utgangspunkt i prisskjema?
- Likeverdige partar i forhandlingar?
- Sannsynlege produksjonsendringar kan prisas som opsjonar.



Måling – rapportering energi/utslepp

- Rapportering av bunkra energi med omrekning til CO2 framstår som greitt
- Krav om kontinuerleg måling og overvåking mindre tydeleg kva ein vil oppnå
- Inkludering av energi for transitt liggekai, reservefartøy og til/frå verkstad – utfordrande – spesielt det siste.
 - Vil medføre grad av usikkerhet - sanksjonering



Manøvereigenskapar - gjennomkøring

- Kapittelet om manøvrering er utfordrande:
 - Fartøy skal vere energi-optimaliserte, men dimensjonerte for slike krav
 - Back-up for hoved motor. Sikkerhet eller regularitet?
 - Sjømargin og «alt pårekeleg vær» - kombinert med trekk-regime
 - Kvalitet/tilstand på kaier
- For rutepakke 1 er gjennomkøyringskrava OK



Rutetabellar og skiftordningar

- Gjennomgåande tilfredstillande rutetabellar for å lage greie skiftordningar
- Produksjon litt for liten og litt for stor for dei mest attraktive ordningane (vekeskift og 5 skiftsordningar).
- Produksjon og pausar gjer tilstrekkelig fleksibilitet.
 - Sambanda kor døgnskift er aktuelt – er det ein fordel med tabellar som kan tilpassas ei arbeidstid på under 14 timar.



Nærsjøindeksen

Generelt:

- Risikoavlastande at historikken for heile basisåret er kjent ved levering av tilbodet og på tidspunktet for avrekning.
- Positiv til vidare bruk av indeksen – med nokre justeringar.
 - Prosess mellom SVV, SSB og NHO med ajourføring av indeksen.

Prisane på MGO og straum:

- Truleg ikkje korrelasjon mellom prisane.
- Dei underliggande kostnadsvektene er ulike mellom MGO og EI drift.
- Ta straum ut av reguleringa og la operatørane ta stilling til sikring???
- Utfordrande med tanke på energi-mix, på pakke og sambandsnivå



Bonusmodellen

For sein i ruta:

- Ok, men avgrensa område.

Andre områder som kan vurderast for bonus:

- Rett billettering.
- Rett rapportering.
- Betre enn føresetnadane i tilbodet på energi/utslepp.

Forsiktig med bonusmodellar på element som kan tendere mot sikkerheit/risikovurdering.



Opplysingar om kaier

- Oppdragsgjevar må vere ansvarleg for at kvalitet og dimensjon på kaier er tilpassa den type og storleik ferjer som er spesifisert
- Burde skaffe detaljerte sjø-kart av kai-område – spesielt med tanke på krav om thrusterar, operasjons-vær etc
- Krava er elles standardkrav som bør vere handterbare



Uforholdsmessig kostnadsdrivande krav

- Mengde og type sanksjonering:
 - Utnytting av PBE??
 - Bøtelegging i planleggingsfase
- Trekkeregime for ting operatør ikkje rår over
- Krav om miljøsertifisering



ENOVA – NOx-fondet

Mekanisme for NOx-støtte og trekk til Skyss

- Levetid på tiltak – andel på dette anbodet – relevante tiltak
- Tiltak som allerede er innarbeidd i tilbodet og 100% belasta ???
- Nox-støtte ikkje reknast inn?

- Ein del usikkerhet rundt ENOVA modellen

- Samanheng mellom NOx-støtte og ENOVA