

Fylkesveifergene i Hordaland



Dialogkonferanse 11. desember



—●— Ferjerute
- - -●- - - Snøggbåtrute

Båtsambandet
Hellesøy-Lyngøy-
Hernar-Sanden-«Sulo»

- Sløvåg
- Fedje
- Sævrøy
- Leirvåg
- Duesund
- Masfjordnes
- Voss
- Knarvik
- Frekhaug
- Lonevåg
- Ulvik
- Kleppestø
- Bergen
- Kvanndal
- Utne
- Eidfjord
- Norheimsund
- Herand
- Lofthus
- Flesland
- Lerøy
- Hjellestad
- Tørvikbygd
- Jondal
- Klokkarvik
- Bjelkarøy
- Krokerde
- Venjaneset
- Hatvik
- Osøyro
- Varaldsøy
- Årsnes
- Halhjem
- Hufthamar
- Malkenes
- Odde
- Møgster
- Litlakalsøy
- Husavik
- Våge
- Gjermundshamn
- Årsnes
- Bekkjarvik
- Sandvikvåg
- Rosendal
- Hodnanes
- Jektevik
- Nordhuglo
- Jøsendal
- Rubbestadneset
- Ranavik
- Sunde
- Leirvik
- Skjersholmane
- Utåker
- Sunde i Matre
- Mosterhamn
- Fjelberg
- Sydnes
- Skånevik
- Langevåg
- Eidesvik
- Espevær
- Buavåg
- Ølen
- Sanda
- Sandeid
- Ropeid
- Sand

Rutepakkeinnndeling og oppstart

Rutepakke 1	Oppstart
Leirvåg - Sløvåg	01.01.2020
Fedje - Sævrøy	
Hufthamar - Krokeide	01.01.2018
Husavik - Sandvikvåg	
Hatvik - Venjaneset	01.01.2020
Halhjem - Våge	
Langevåg - Buavåg	
Rutepakke 2	
Skjersholmane - Ranavik	01.01.2020
Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	
Skånevik - Matre - Utåker	
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	
Jondal - Tørvikbygd	
Kvanndal - Utne	
Kinsarvik - Utne	
Rutepakke 3	
Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjellestad	01.01.2020
"Fjelbergsambandet"	
Rutepakke 4	
Masfjordnes - Duesund	01.01.2019

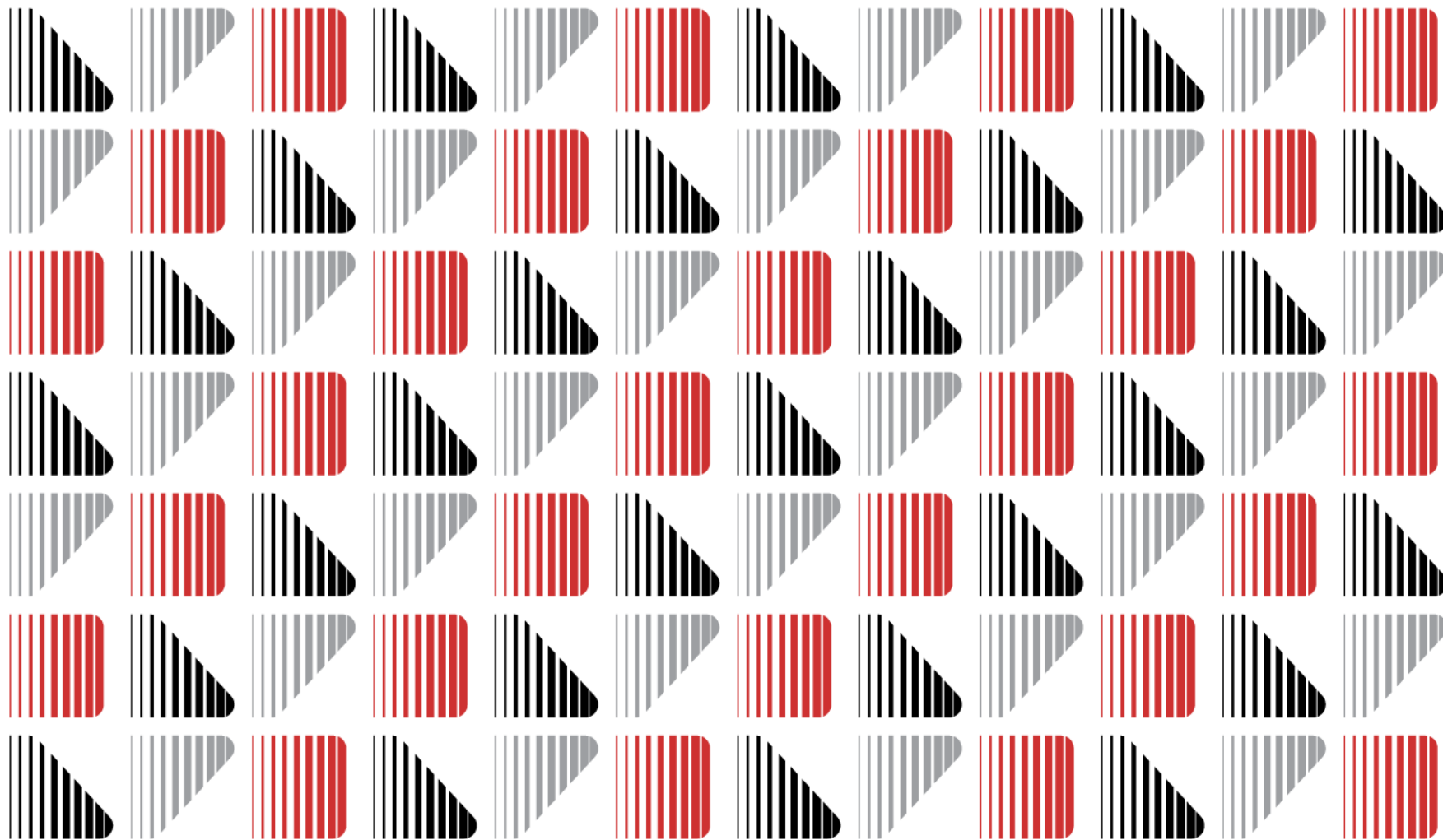
Framdrift

Aktivitet	Frist
Utkast konkurransegrunnlag for rutepakke 1 og 4	17. november 15
Dialogkonferanse	11. desember 2015
Miljø- og samferdselsutvalget	14. januar 2016
Fylkesutvalget	28. januar 2016
Kunngjøring Doffin rutepakke 1 og 4	Februar 2016
Kunngjøring Doffin rutepakke 2 og 3	Mars 2016
Tilbudsfrist rutepakke 1 og 4	Juni 2016
Kvalifikasjon, evaluering og forhandling	Juni – sept. 2016
Signering rutepakke 1 og 4	November 2016
Tilbudsfrist rutepakke 2 og 3	November 2016
Kvalifikasjon, evaluering og forhandling	November 2016 – januar 2017
Signering rutepakke 2 og 3	Februar 2017

Dialogkonferansen den 11. desember

Formålet er å

- avdekke unødvendig kostnadsdrivende element i kontraktskravene
- Fjerne unødvendige risikoplasseringer
- forbedre kontraktskravene
- oppklare eventuelle uklarheter



Skyss sine rammer

- Fylkesutvalgets vedtak 29.01.15:

Fylkesutvalet har som målsetting at ferjeflåten i neste generasjon kontraktar vert fornya og at ferjedrifta skal bli meir driftssikker og miljøvenleg. Ein føreset at:

- a) Ein miljømodell vert lagt til grunn, med krav om lågutslepp. Nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk. Modellen må likevel tilpassast forventningar om statleg tilskot, utvikling i kostnadsnivå og teknologi

Arbeidet som er gjort så langt

Miljø:

- DNV GL
 - Estimert energibehov
 - Innhentet kostnader knytt til nettoppgradering på den enkelte kai
 - Bygger på evalueringsmodell og sanksjonssystem fra Lavik - Oppedal
- Enova og NOx-fondet
 - Dialog med organisasjonene om hvordan og hvem som kan søke

Kontrakt:

- Utgangspunkt i SVVs kontraktsmal
- Justeringer i mal basert på
 - kontraktsoppbygging og -krav i samsvar med andre transportkontrakter med bruttoregime
 - økonomiske hensyn
 - politisk vedtak av 29.01.15
 - Innspill fra kommuner
 - Ønske om økt bruk av funksjonskrav
- Dialogkonferanse for å få tilbakemeldinger fra marknaden

Program

Når	Programpunkt
0900	Velkomst v/ Oddmund Sylta
0910	Innleiing og informasjon frå Skyss v/ Karl Inge Nygård
0930	Informasjon om støtteordningar og modell v/ Martin Wold frå DNV GL
1000	Kommentarar frå NHO Sjøfart v/ Frode Sund
1020	Pause
1030	Innlegg frå Norled knytt til del 1
1050	Innlegg frå Boreal knytt til del 1
1110	Innlegg frå Fjord1 knytt til del 1
1130	Innlegg frå FosenNamsos Sjø knytt til del 1
1150	Innlegg frå GulenSkyss knytt til del 1
1210	Diskusjon knytt til del 1
1230	Lunsj
1315	Innlegg frå GulenSkyss knytt til del 2
1335	Innlegg frå FosenNamsos Sjø knytt til del 2
1355	Innlegg frå Fjord1 knytt til del 2
1415	Pause
1425	Innlegg frå Boreal knytt til del 2
1445	Innlegg frå Norled knytt til del 2
1405	Diskusjon knytt til del 2
1530	Oppsummering og avslutning

Spørsmål om konkurransegjennomføringa, kontraktslengder, rutepakkeinndeling, miljøkrav:

- Hvor mye estimerer operatør at det koster selskapet å utarbeide tilbud i denne konkurransen?
- Prising – er prisskjemaene tydelige nok?
- Hva synes selskapet om de foreslåtte kontraktslengdene?
- 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?
- Hvis ja, hvordan kan Skyss oppdele rutepakke 1 og 2 på en bedre måte?
- 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?
- Vil større ombygginger av eksisterende fartøy også være så tidkrevende at det bør åpnes for bruk av midlertidige fartøy for disse tilfellene?

Spørsmål til kontraktskrav:

- Del 1:
 - Har selskapene kommentarer til endringsbestemmelsene?
- Del 2:
 - Har selskapene kommentarer til kravene om rapportering/måling av utslipp og energiforbruk?
- Del 3:
 - Har selskapene kommentarer til kravene om manøvreringsegenskaper? Er det andre krav som kan sikre gode fartøy egnet for værutsatte samband?
 - Har selskapene kommentarer til fastsatte krav om gjennomkjøringshøyder?

Forts spørsmål

- Del 4:
 - Er rutetabellene innenfor gunstige skiftordninger?
 - Hvor mye dyrere vil det være å kreve en 2- fergeløsning på et samband framfor en 1-fergeløsning med totalt sett samme kapasitet?
- Del 5:
 - 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?

Forts spørsmål

- Del 6:
 - Har selskapene kommentarer til bonusmodellen?
- Del 8:
 - Hvilke opplysninger knyttet til kaiene er det relevant at Skyss framskaffer?
 - 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?

Generelt:

- Hvilke krav er uforholdsmessig kostnadsdrivende sett i forhold til nytteverdien? Legges det uforholdsmessig stor risiko på operatør på noen punkt? Bør Skyss redusere operatørs risiko på noen punkter?
- Er det krav som oppleves direkte urimelige?