



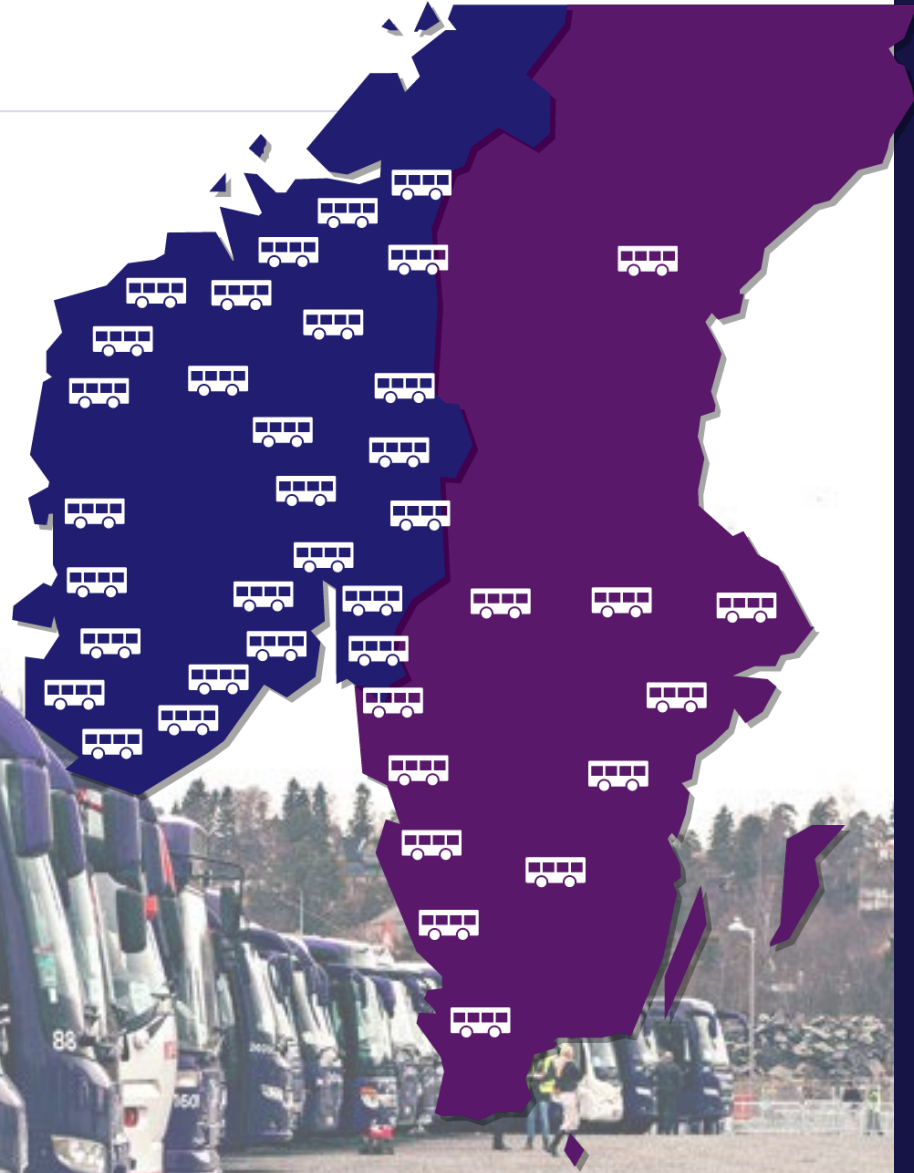
Innlegg dialogkonferanse Skyss

Rutepakke Hardanger/Voss Modalen/Eksingedalen

Driftsdirektør Petter Kure Torgersen

23.01.2015

Norges største busselskap og et av de største i Skandinavia



3 300 busser
7 400 ansatte
136 mill. passasjer

Nøkketall pr. 31.12.2014

| | <u>Omsetning</u> | <u>Ansatte (ÅV)</u> | <u>Busser</u> | <u>Markedsandel</u> |
|----------------|-------------------|---------------------|---------------|---------------------|
| Norge | 4 322 mnok | 4 048 | 2 550 | 31 % |
| Sverige | 1 286 mnok | 1 021 | 650 | 6 % |
| Danmark | 297 mnok | 496 | 180 | 3 % |
| Konsern | 5 905 mnok | 5 565 | 3 380 | |

A. Vognkrav

| Spørsmål fra Skys | Nettbuss vurdering |
|---|---|
| <p>Korleis stiller operatørane seg til funksjonelle krav/spesifikasjonskrav til vognmateriell?</p> | <p>Heller funksjonelle krav enn detaljkrav</p> |
| <p>Kva skal til for å få sikre gode kontraktar med funksjonelle krav/spesifikasjonskrav?</p> | <p>Kunnskap fra kompetent personell som utformer kravene og som kjenner behov, driftsutfordringer og kan skille mellom viktige/ikke vesenlige elementer. Kunne svare fornuftig på spm/svar.</p> |
| <p>Kva er viktig for å få til gode løysingar når det gjeld differensiering av vogngrupper, spesielt med omsyn til storleik?</p> | <p>Færrest mulig vogntyper</p> <p>Fleksibilitet til å benytte vognparken om hverandre på ruter hvor det ikke er helt spesifikke behov.</p> <p>Vite hva som er tilgjengelig og brukelig i mini-midibuss-markedet. Undertransportør bør holdes unna profileringskrav, og ikke overspesifisere mini-/midibusser</p> <p>Sikre opplysninger om behov for sitteplasser</p> <p>Tenke vognløp ved fastsettelse av avganger</p> <p>Oppdragsgiver må kjenne fremkommelighetsproblemer</p> |

.... fortsettelse A. Vognkrav

| Spørsmål fra Skyss | Nettbuss vurdering |
|--|--|
| <p>Krav til reservevogner (vogner ut over produksjonen som er profilert og står klar hjå operatør)</p> | <p>Med gode funksjonskrav, bør samme krav kunne settes til reservevogner. (unntak i spesielle tilfeller)</p> |
| <p>Kva kan vere kostnadseffektive miljøløysingar (alternative drivstoff og teknologiar) for distriktsanbod som Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal?</p> | <p>Diesel Euro 6 er svært ren, hybrid kan muligens fungere i noen få ruter (men topografi kan sette begrensninger. Blir det for få busser vil dette igjen skape unødig reservevognsbehov)</p> |
| <p>Korleis bør ein best leggje til rette for ein god balanse mellom nytt og brukt bussmateriell – med tanke på både miljø, kostnader og å sikre god konkurranse?</p> | <p>Bruk gjerne kilometerløp pr buss år som krav til alder, samt maksalder. Unngå at vi får snittalder som er lavere enn anbudsperioden (gjelder også evt opsjonsår).</p> <p>Regulering med index av busspris i kontrakten.</p> |
| | |

B. Individuell tilrettelagt skuleskyss

| Spørsmål fra Skyss | Nettbuss vurdering |
|---|---|
| Kva er nødvendig for å kunne gje eit godt tilbud på dette oppdraget og å kunne løysa oppdraget skildra over mest mogeleg effektivt? | Oversikt over hva som kjøres i dag og av hvem. Gode statistikker og fremskrivninger Hvilke kostnader som totalt er forbundet med den enkelte transport. |
| | |
| Kva risikoelement ser ein for seg knytt til denne spesifikke tenesta? | Lange tomkjøringsdistanser, hvor det ikke godtgjøres for annet enn rutekm. Ikke betalt dødtid. |

C. Kvalitetskrav - incentivordninger

Forutsetter her at det er kvalitetskrav slik de fremkommer i dagens kontrakter

| Spørsmål fra Skyss | Nettbuss vurdering |
|---|---|
| Kva insentivordningar vil vere mest hensiktsmessige for å sikre kvalitet i leveransen til kunden? | <p>Lett kommuniserbare til sjåførene</p> <p>Reduser dagens måleparametre, styrk service og kjørestil</p> <p>Nullpunkt stabilt gjennom anbudsperioden</p> <p>Unngå kundeundersøkelser hvor grunnlaget er lite.</p> |
| Kva rutinar bør ligge til grunn for rapportering og handtering av avvik frå kvalitetskrav? | <p>Dagens Skyss-logg og operatørs systemer</p> <p>Forutsigbare tidspunkter/tidsrammer for å diskutere/rette kvalitetsavvik</p> <p>Hva selskapene gjør for å jobbe med dette</p> |

D. Prismodell

| Alternativ | Parametre |
|-------------------|---|
| <i>Alt. 1</i> | Rutekilometer |
| <i>Alt. 2</i> | Rutetimer |
| <i>Alt. 3</i> | Rutekilometer + rutetimer |
| <i>Alt. 4</i> | Rutekilometer + vogninnsats |
| <i>Alt. 5</i> | Rutetimer + vogninnsats |
| <i>Alt. 6</i> | Rutekilometer + rutetimer + vogninnsats |

Nettbuss mener at for denne type kjøring er alternativ 4 å foretrekke, men med en mulighet til "fritt"å prise endring i vogninnsats for økning i uttak og reduksjon i uttak (som kan gi asymmetrisk vogninnsatspris)

E. Bestillingstransport

| Spørsmål fra Skyss | Nettbuss vurdering |
|--|---|
| Kva ser ein som fordelar og ulemper ved å inkludere slik kjøring i hovudkontrakten, eller lyse dette ut som eigne anbod? | <p>Samordningseffekter ved å legge dette ut etter at rutekjøringen er avklart. Kjent for busselskapene hvilke skiftordninger som gir hvilke muligheter, og vi kan med dette skape bedre konkurranse i markedet.</p> <p>Ulempen ved å inkludere er at det legges inn mye dødtid i kalkylene.</p> <p>Hvis det er en del av dagens operatørs kjøring, må det opplyses om særavtaler.</p> |
| Korleis kan bestillingstransport godtgjerast for å sikre ein best mogleg balanse i avtalen mellom oppdragsgjevar og operatør med omsyn til risiko? | Avhenger av hvordan profilering kreves. Godtas taxi, kan fremmøte + km være tilstrekkelig. Skal busselskapene ha folk i beredskap, må vi betales for det. |

F. Andre temaer

- Kjøp etter forhandlinger/åpent anbud
- Evalueringskriterier