





Dialogkonferanse – strategiske vegval nye ferjeanbod

7. november 2014

Målsetting med dagen

- Skyss ønsker ein god og open dialog med næringen for å kunne utarbeide best moglege konkurransegrunnlag og kontraktar
 - Ønskjer innspel til avgjerd om strategiske vegval (sak i fylkesutvalet i januar 2015)
- Kva hovudprinsipp bør Hordaland fylkeskommune legge til grunn for å sikre
 - eit godt konkurransegrunnlag
 - ein god og sunn konkurranse
 - eit godt tilbud til de reisende

Fergedrift i Hordaland

- Alle kontraktene på fergedrift skal ut på anbud dei næraste åra
 - 16 samband, 20 hovudferger
 - 490 – 530 MNOK i årleg omsetting
 - derav 190 – 210 MNOK i billettinntekter
 - 2,3 millioner køyretøy i 2013
 - 4,4 millionar passasjerar

Kort om prosjekt nye ferjeanbod

- Prosjektet si målsetting: Sikre at nødvendige avklaringar og vurderingar vert gjort inn i prosessane med å utarbeide nye ferjeanbod
- Hovudfokus i innleiande fase:
 - Erfaringsinnhenting frå andre oppdragsgjevarar (erfaringslogg)
 - Erfaringsinnhenting frå operatørar og leverandørar

Hovudutfordring

- Prisstigning på ferjedrift.
- Skyss har dei same økonomiske rammene.

Kva skjer framover?

- Politisk sak i januar 2015 om hovudprinsipp for neste generasjons ferjeandbod
- Utarbeiding av utkast til konkurransegrunnlag i 2015
- Planlagt ytterlegare ein dialogkonferanse våren 2015

Praktisk info

- Generelt om gjennomføring av dagen
 - Anskaffelsesrettslige prinsipp om likebehandling og etterprøvnbarhet
 - Referat
 - Presentasjonar
 - Dokumentasjonen vil bli gjort tilgjengeleg på Skyss.no
<https://www.skyss.no/nn-NO/GlobalToppMeny1/Om-Skyss/Rapporter-og-planar/>

- Om agendaen

- Praktisk info om innlegg og diskusjonar

- Presentasjon av deltakarane



Del 1: Ferjemateriell og miljø

Utfordringar

- Ferjeflåten i Hordaland har i dag eit større utslepp av CO₂ enn samtlege bussar tilsaman
- Mange av dagens ferjer vert i dag vurdert som «ute av dato». Forventning om fornying

Mål

- Hordaland sin klimaplan:
 - Klimagassutsleppa i Hordaland må reduserast med 3,9 % årleg (justert til 5,3% etter nye tal) fram til 2020
 - Årleg reduksjon på 2,6% i perioden 2020 til 2030
- Delmål og strategier for ferjedrift fra RTP (4.5.2. Delmål for ferjedrift):
 - Frekvens og opningstid skal tilpassast trafikkgrunnlaget.
 - Utslepp av NOX og CO2-ekvivalentar skal reduserast.
 - Gjennomsnittsalder på ferjemateriell skal reduserast.
 - Alt ferjemateriell skal tilfredsstilla krava om universell utforming.

Korleis få god kvalitet og trygge ferjer til ein forsvarleg kostnad

- Funksjonelle krav vs detaljerte minstekrav til materiellet
 - Stille krav til alder, motorløysing, salongløysing mv.?
- Kva er fallgrubene når oppdragsgjevar stiller spesifikke og detaljerte minstekrav? Vert det i dag stilt krav som har ein unødvendig fordyrande effekt?
- Kvalitet på ferjematerialet som tildelingskriterium: Kva er gode underkriterium å evaluere etter?

Korleis oppnå gode miljøløysingar til ein forsvarleg kostnad

- Spesifikke krav til miljøløysing vs krav knytt til miljøpåverknad (for eksempel utslepp)
- Kva er den mest kostnadseffektive miljøløysinga?
- Vil ein nyare ferjepark automatisk gje ein miljøgevinst?
- Finst det i dag gode hybridløysingar, til dømes batteri/diesel?
- Vil det vere ferjesamband i Hordaland som er eigna for heilelektrisk drift? Kva er i såfall meirkostnadene knytt til slik løysing?
- Dersom vi skal nytte miljø som tildelingskriterium – kva er relevante underkriterium?



Del 2: Kontraktane og konkurransegrunnlaget forøvrig

Kva kontraktsform fremjar kostnadseffektiv ferjedrift?

Vi ønskjer operatørane sitt syn på ulemper og fordeler med netto- og bruttokontraktar. Vil nettokontraktar innebere vesentleg element av risikoprising, særleg ved lange kontraktar? Korleis sikre inntektene ved eventuelt bruk av bruttokontraktar?

Kva er optimal kontraktslengde på ferjekontraktar?

- Det er i dagens ferjekontraktar som hovudregel 8 års kontraktslengde med opsjon til å forlenge kontraktane med 1 år
- Snøggbåtkontraktar: 10 + 2 + 2 år

Korleis handtere driftsmessig sårbarheit?

- Korleis bør ei kostnadseffektiv reserveferjeløysing vere?
- Bør det stillast krav til dedikerte reservefartøy innanfor ein kontrakt?
- Kan reservefartøyløysing vere noko som operatørane konkurrerer om, dvs at det vert nytta som tildelingskriterium?

Kva vil vere optimal inndeling i rutepakkar (kontraktar)?

- Skyss vurderer at ein bør tilstrebe ein rutepakkeinndeling som gjev god konkurranse, gode synergjar og gje moglegheit for både store, mellomstore og mindre aktørar til å gje tilbod.
- Så langt er følgjande modeller vurdert:
- Dagens modell er delt inn i 6 kontraktar. 2 av desse er einskilde samband, medan 4 av desse er kontraktar med fleire samband innafor eit geografisk område. Ferjer og mannskap vil ha kortare reiseavstand, noko som gir betre fleksibilitet.
- «Geografi» bygger på same prinsipp som dagens inndeling, men er delt inn i 3 reint geografiske rutepakkar. I tillegg til fordelane med geografisk nærleik er det her lagt vekt på at større pakker skaper grunnlag for stordriftsfordeler.
- «Småpakker» har ikkje vore konkret vurdert med tanke på inndeling i bare små rutepakker, men fordelene med små pakker har likevel vore vurdert generelt sett som ein del av ein totalpakke. Små pakker opnar for mindre operatørar og at det dermed kan stimulere til fleire operatørar i marknaden.
- «Ferjestorleik» deler pakkene inn etter ferjestorleik (3 grupper). Ein fordel med denne modellen er at det sikrar fleksibilitet i høve disponeringar av ferjer av same storleik mellom sambanda i rutepakken. I det ligg og at ein kan dedikere reserveferjer med passende storleik til den einskilde rutepakke.

Kva er gode insitamentordningar i ferjedrifta?

Skyss nyttar i dag resultata frå kundetilfredsheitsundersøkingar som grunnlag for bonus/malus på snøggbåt og buss.

Skyss ønskjer tilbakemelding på kva insitamentsordningar som best fremjar kvalitet i ferjedrifta.