



FosenNamsos Sjø

Dialogkonferanse Skyss

Grete Fuglem Tennås, adm. direktør

Hovedutfordring



FosenNamsos Sjø

- Skyss definerer som hovedutfordring at erfaringssamtaler viser at oppdragsgivere har opplevd en klar kostnadsøkning
 - Fakta eller oppfatninger basert på sammenlignbare tilbud?
 - Kravene øker, men ser alle oppdragsgiverne konsekvensene av sine krav?
 - Modningsprosess i bransjen, fra forsvar av hjemmemarked i første anbudsrunde til reell prising i neste
- Er kravene til kontrakten stilt for å sikre effektiv drift?
 - Krav til reservefartøy
 - Rutetider ift skiftplaner osv
 - Forutsigbarhet

Del 1 – ferjemateriell og miljø



FosenNamsos Sjø

Hvordan få god kvalitet og trygge ferjer til en forsvarlig kostnad?

- Lyse ut anbud i god tid, med god innleveringstid og tid til oppstart.
 - Sikre nok deltakelse, nok tid til bygging, unngå midlertidige løsninger som gir fordeler for de som besitter materiell allerede, gir konkurransevridning.
 - Timing i utlysning –
 - koordinering mellom oppdragsgiverne
 - ikke innlevering rett over sommerferien. Verft må bidra i prosessen.
 - Standarder i utlysning, unngå hver fylkeskommune sin variant, risiko som prises
- Stille funksjonelle krav, verft og rederi har kompetanse til å finne løsninger.
 - Eks. salong og universell utforming.
- Detaljerte og spesifikke krav til ferjene kan være unødvendig fordyrende. Sikre gjenbruk
 - Er kravene reelt nødvendige? Forskjellige krav mellom ulike oppdragsgivere øker kostnaden.
- Krav til alder vs funksjonelle krav. Sistnevnte = hva oppdragsgiver ønsker å oppnå, alderskrav kan hindre eks. ombygd ferje å bli benyttet.
- Miljøteknologi – bør stilles krav hvis ønsket, disse kan være fordyrende. Må ha nok tid til utvikling.

Del 1 – ferjemateriell og miljø



FosenNamsos Sjø

Hvordan oppnå gode miljøløsninger til en forsvarlig kostnad?

- Hva er den mest kostnadseffektive miljøløsningen?
 - Avhenger av mange ulike elementer; størrelse/kapasitet, overfartstid, rutefart, infrastruktur (tilgjengelighet på strøm, LNG, Diesel osv.)
 - Kompetanse verft / leverandører
- Vil en nyere ferjepark automatisk gi en miljøgevinst?
 - Ift drivstoff forbruk er dette sannsynlig forutsatt like forhold ellers (kapasitet, hastighet osv)
- Finnes det i dag gode hybridløsninger, eks. batteri og diesel?
 - Finnes løsninger, men disse er lite utprøvd.
- Vil det være ferjesamband i Hordaland som er egnet for helelektrisk drift?
Hva er merkostnadene knyttet til en slik løsning?
 - Helt sikkert, men dette er avhengig av mange forhold som tilgang på strøm osv. Lite utprøvd teknologi. Risikofordeling mellom oppdragsgiver og operatør?

Del 1 – ferjemateriell og miljø



FosenNamsos Sjø

- Hvis miljø som tildelingskriterium – evalueringsmodell:
 - Helt objektive mål må legges til grunn, vanskelig å få objektivt og korrekt viser erfaringene
 - CO2 – utslipp og drivstofforbruk – relevante kriterier, men hvordan sikre at det er riktig mengde drivstoff og CO2-utslipp som presenteres og legges til grunn?
Hvis to ulike tilbud med samme motorer, hvorfor avvikende utslipp?
 - Hva mener næringen om evaluering, etterprøving av kontraktsfestet utslippsnivå og eventuelle sanksjoner knyttet til underoppfylling? Hvis mengde er evalueringskriterium, må det være etterprøving og sanksjoner som er slik at hensikten oppnås.
 - Finnes det andre relevante evalueringskriterium knyttet til miljø?

Del 2 – Hvilken kontraktsform fremmer kostnadseffektiv ferjedrift mest, netto eller brutto?

Brutto reduserer risiko, men fokus på sanksjoner som pressmiddel.

Netto gir motivasjon for kundetilbudet og sikre billettinntekter.

Kostnadseffektiviteten for øvrig påvirkes ikke, effektiv drift har stor fokus uansett.

Inntektsansvaret – i brutto der myndigheten til beslutninger på takster og takstregulativ ligger, dvs hos oppdragsgiver. Ved netto, risiko:

Mange konfliktsaker i dag mellom operatører og oppdragsgivere knyttet til inntektssiden som viser problemet i dag (rabatt, autopass, el-bil og storbrukerkort endring foreslått for 2015).

Bruttoanbud egnet der usikkerhet om trafikkgrunnlag, eks. ny utbygging av virksomheter, hjørnestensbedrifter legger ned osv.

Del 2 –



FosenNamsos Sjø

Lengde på kontraktperiode 8 – 10 år

Driftsmessig sårbarhet og inndeling i rutepakker:

- Store nok anbudspakker til at operatør velger reserveferje til anbudspakken
- Krav om responstid
- Reservefartøysløsning som tildelingskriterium – risiko for subjektive vurderinger?

Effektiv drift med tanke på mannskap, fartøy, administrasjon osv – må ha en viss størrelse på anbudspakkene

Sikre inntektene:

- Hovedansvaret ligger på myndighetene: takster, incentiver knyttet til infrastruktur, bompenger, utbygging av områder osv
- KTI – operatørens mulighetsrom