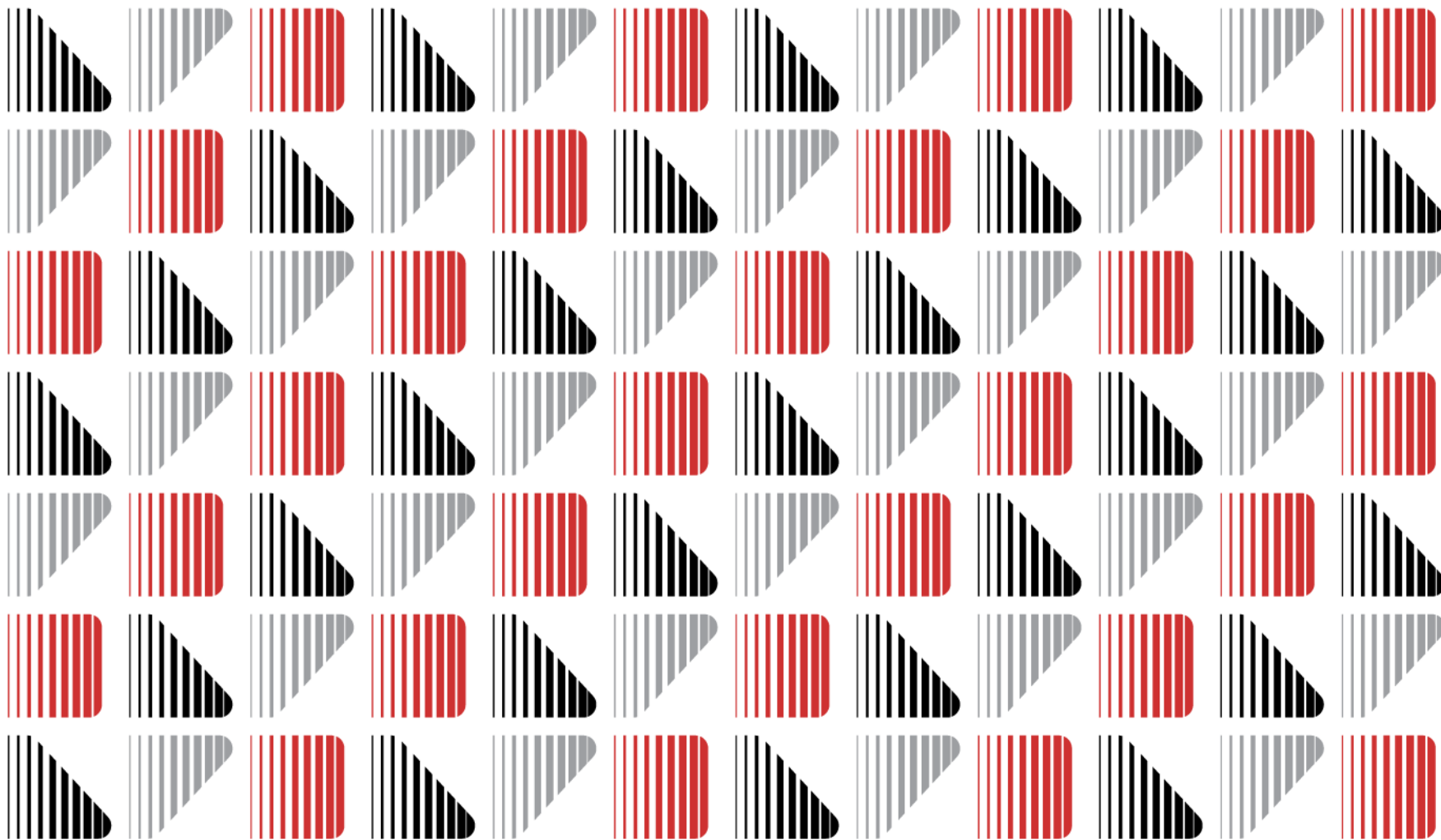






Dialogkonferanse – Bussanbod Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal

23. januar 2015

Målsettinga med dagen

- Skyss ønskjer ein god og open dialog med næringen for å for å sikre:
 - gode konkurransegrunnlag
 - ein god og sunn konkurranse
 - eit godt tilbod til de reisande



Overordna føringar

- Bruttokontraktar
- Hardanger/Voss blir utlyst som ein rutepakke (i forrige runde to separate rutepakker)
- Modalen/Vaksdal vert oppretthalden som eigen rutepakke
- Oppdragsgjevar stiller ikkje til rådvelde bussanlegg



Praktisk info

- Generelt om gjennomføring av dagen
 - Anskaffelsesrettslige prinsipper om likebehandling og etterprøvbarhet
- Referat
- Presentasjon

TID	TEMA	ANSVARLEG
Kl. 09:30	Velkommen. Føremål og målsetting med konferansen	v/Målfrid Vik Sønstabø
	Kort praktisk info.	v/Karl Inge Nygård
	- Strategiar for kollektivtilbodet - Dagens produksjon i ruteområda	v/Gudrun Einbu og Olav Lydvo
	Gjennomgang av problemstillingar i kommande anbod	v/Karl Inge Nygård
	NHO Transport: Perspektiv frå Bransjen	v/Terje Sundfjord
10:45	Pause – Frukt og kaffi	
	Innlegg Norsk Scania	v/Carl A. Aukan
	Innlegg Vest Buss	V/Torbjørn Lundebrekke
	Innlegg Bertel O. Steen AS/Mercedes-Benz Norge	v/Tore Kavli
Kl. 12:00	Lunsj	
Kl. 12:45	Oppsummering hittil i konferansen og tema vidare	v/Karl Inge Nygård
	Innlegg Boreal	v/Kristine Kvalbein Fjetland
	Innlegg Nettbuss	v/Petter Kure Torgersen
	Innlegg Nobina	v/Erik Løvoll
Kl. 14:00	Pause – Frukt og kaffe	
Kl. 14:10	Innlegg Norgesbuss	v/Atle Rønning
	Innlegg Tide Buss	v/Rune Sandøy
	Oppsummering dialogkonferansen og diskusjon	
Kl. 16:00	Slutt	



Strategiar for kollektivtilbodet

Gudrun Einbu,
fagkoordinator strategi og utvikling

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

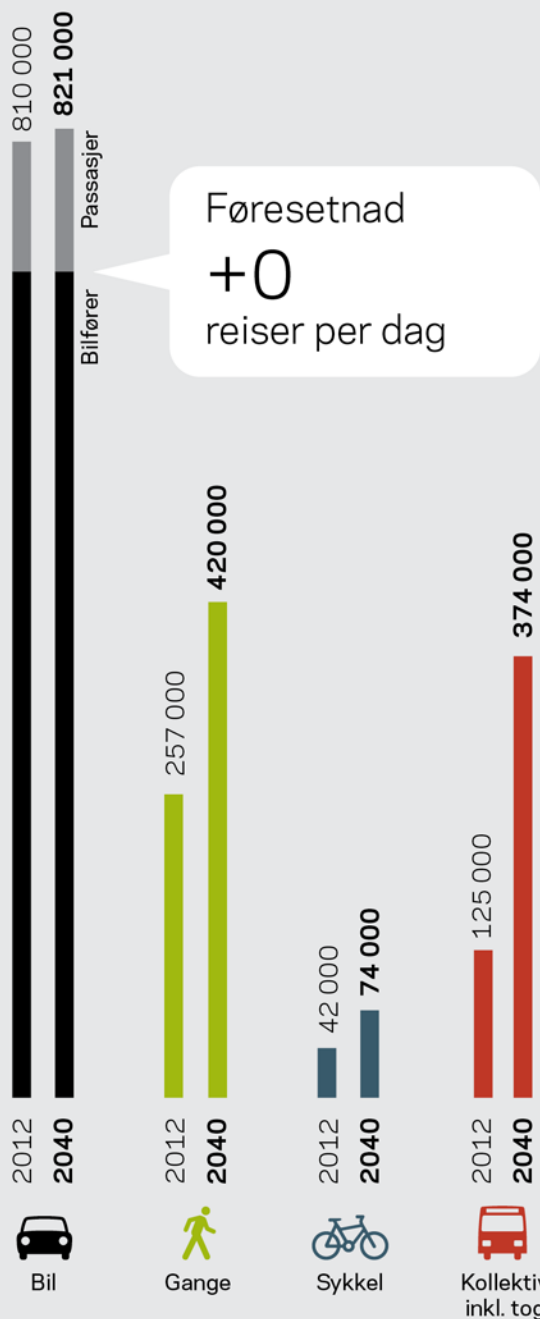
UTVIKLING FRAM MOT 2030

Mai 2014

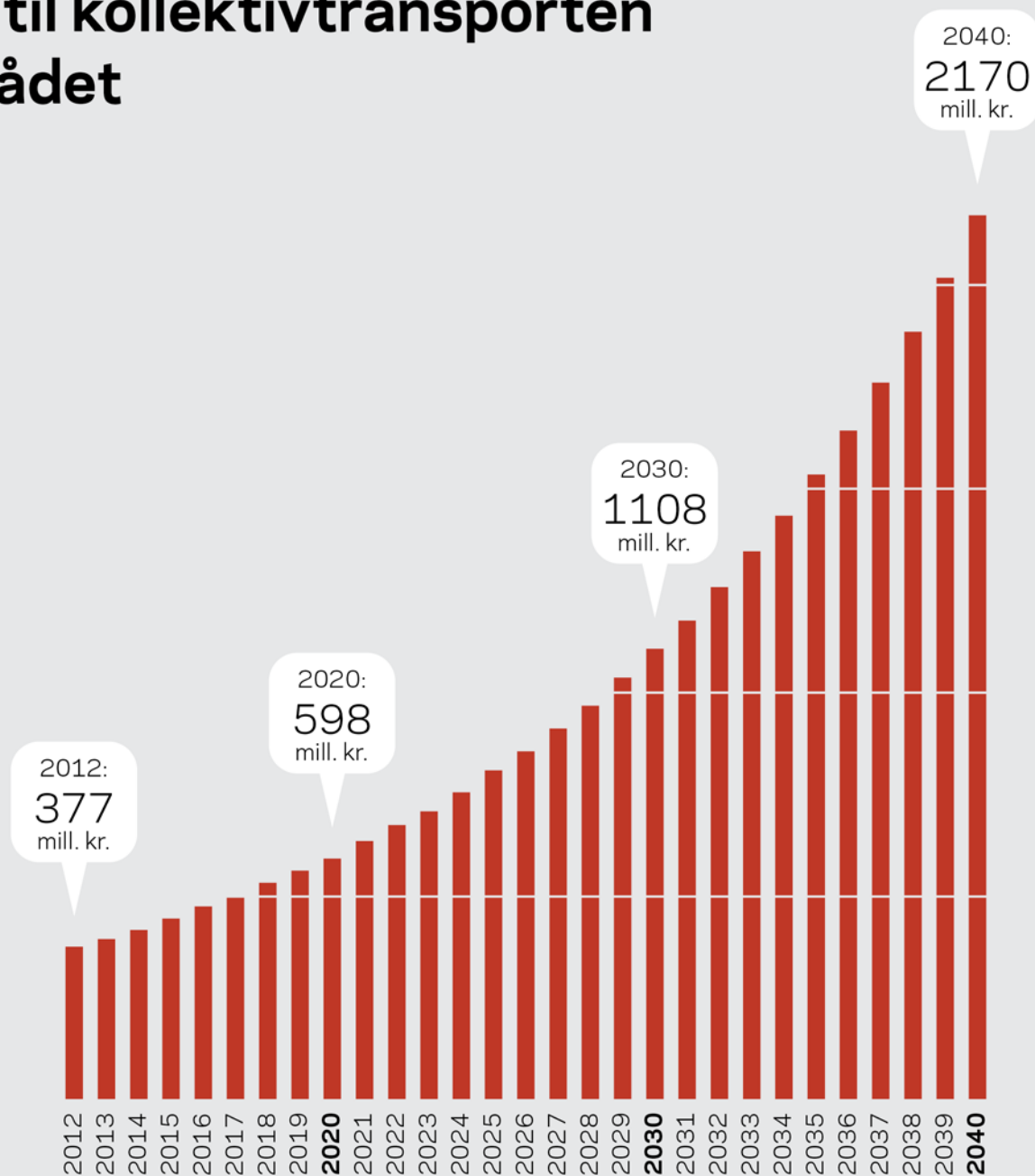


Vedteke i
fylkestinget
juni 2014

Prognose for passasjervekst i Bergensområdet



Driftstilskott til kollektivtransporten i Bergensområdet



Kvar kjem veksten?



Prinsipper for utvikling av stamlinjer og hovudlinjer

A

Bergen bystamlinjer

- Betjener byområdet
- Pendlar gjennom sentrum
- Stopper på alle haldeplassar
- Frekvens: minimum 10 min. dag / 20 min. kveld
- Går alle dagar frå tidleg til seint

B

Bergen regionstamlinjer

- Betjener hovudkorridorane i Bergensområdet
- Endestopp på Bergen busstasjon
- I byområdet kun stopp i knutepunkt
- Frekvens: minimum 30 min. i høgtrafikk
- Går alle dagar frå tidleg til seint

C

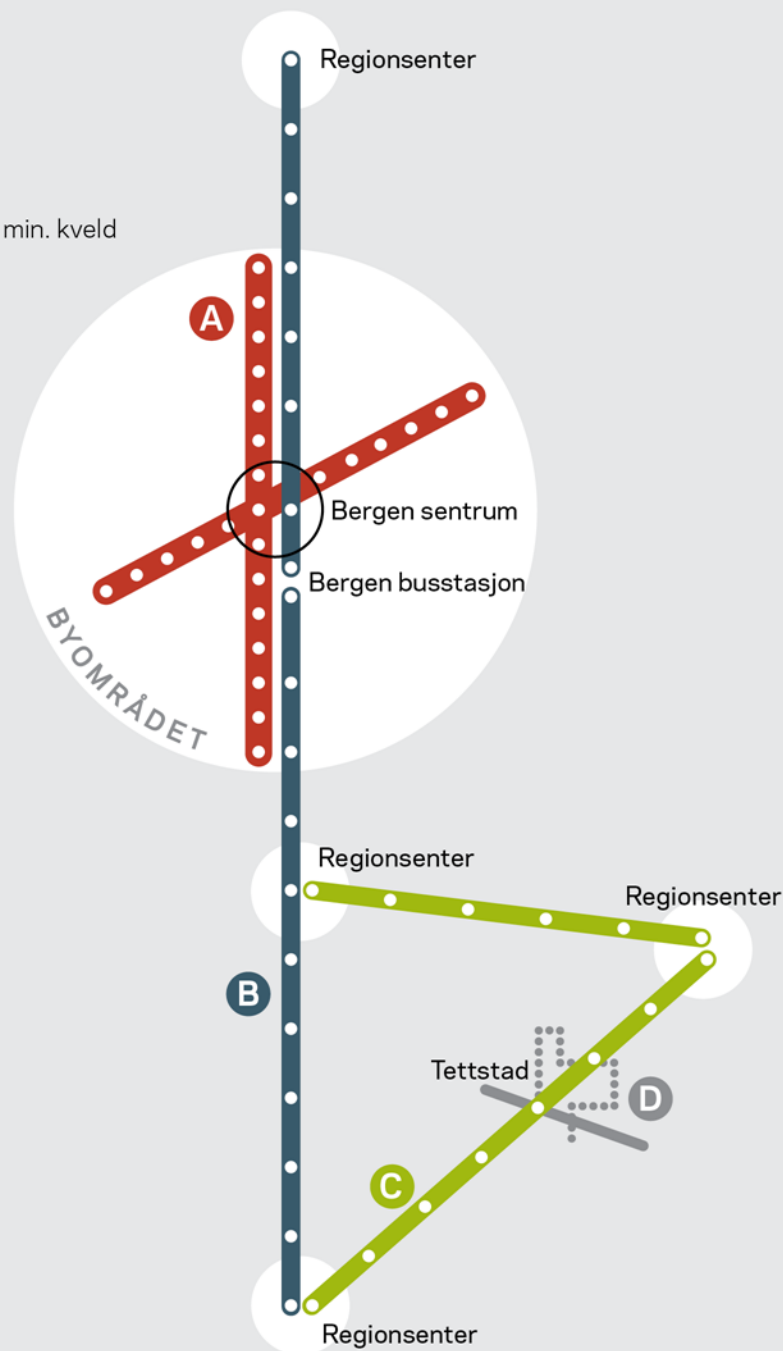
Hordaland hovudlinjer

- Bind saman regionsentra i fylket
- Stopper på alle haldeplassar
- Frekvens vil variere
- Går alle dagar

D

Samordning i tynt befolka områder

- Åpne skulelinjer
- Lokale linjer
- Bestillingstrafikk
- Anna offentleg transport



Kollektivstrategi for Hordaland

skyss 



**KOLLEKTIV
FOR HORDALAND**
UTVIKLING FRAM

Mai 2014



skyss 



**HANDLINGSPROGRAM
2015-2018**

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND





Dagens produksjon i ruteområda

Olav Lydvo,
driftskonsulent

Dagens produksjon Modalen og Vaksdal

- Det minste ruteområdet i Hordaland
- Kjerneområde Modalen og Vaksdal, ruter inn i Lindås og Bergen kommunar
- Krevjande område for kollektivtrafikk med omsyn til geografi og vegstandard
- 368.926 km pr. år
- 10 bussar
- Årleg netto kontraktsverdi NOK 12 771 181 (2014-kroner)
- Operatør stiller sjølv med garasjeanlegg
- I underkant av 80 000 påstigingar i 2013
- Skuleskyss
 - Totalt 5 grunnskular
 - Skuleelevar utgjer over 50 % av passasjertalet



Dagens produksjon Hardanger og Voss

- Det største ruteområdet i Hordaland utanom Bergensområdet
- Kjerneområde dekker 13 kommunar
- 5.664.426 km pr. år
- 135 bussar
- Årleg netto kontraktsverdi er NOK 155 901 200 (2014-kroner)
- Operatør stiller sjølv med garasjeanlegg
- 2,08 mill. påstigingar i 2013
- Skular
 - 64 grunnskular
 - 14 vidaregåande skular
 - Skuleelevar utgjer i minst 50 % av passasjertalet





Problemstillinger Skyss ønsker belyst

Vognkrav – detaljerte minstekrav vs. funksjonelle krav

Skyss har i dag detaljerte minstekrav til vognmateriellet. Ein vurderer å utvikle kontraktar som kombinerer dette med meir funksjonelle krav, både når det gjeld materiell, meir fleksibel bruk av materiell mellom linjer og miljøkrav.

- Korleis stiller operatørane seg til funksjonelle krav/spesifikasjonskrav til vognmateriell?
- Kva skal til for å få sikre gode kontraktar med funksjonelle krav/spesifikasjonskrav?

Vogngrupper og reservevogner

- Kva er viktig for å få til gode løysingar når det gjeld differensiering av vogngrupper, spesielt med omsyn til storleik?
- Krav til reservevogner (vogner ut over produksjonen som er profilert og står klar hjå operatør)

Miljøløysing

- Kva kan vere kostnadseffektive miljøløysingar (alternative drivstoff og teknologiar) for distriktsanbod som Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal?

Nytt vs. brukt bussmateriell

Kva er den beste løysinga med omsyn til miljø, kostnader og å sikre ein god konkurranse?

Individuelt tilrettelagt skoleskyss

Oppdragsgivar ser for seg at operatør skal vere ansvarleg for at det blir gjennomført skuleskyss etter det til ein kvar tid gjeldande behov i ruteområdet. Operatør skal vurdere den mest kostnadseffektive måten dette kan gjennomførast på, med krav om priskonkurranse mot underleverandørmarknaden. Skyss ser for seg at godtgjersla for administrasjon av dette inngår i totalprisen frå tilbydar. Det er også vurdert å stille krav om dedikert ressurs skal ha ansvar for skuleskyss hjå operatør.

- Kva er nødvendig for å kunne gje eit godt tilbod på dette oppdraget og å kunne løysa oppdraget skildra over mest mogeleg effektivt?
- Kva risikoelement ser ein for seg knytt til denne spesifikke tenesta?

Kvalitetskrav – insentivordningar

Føremålet med kvalitetskrava er å halde høg kvalitet i leveransen frå operatør – som eit viktig bidrag til å få fleire og meir nøgde kundar. Skyss nyttar i dag målingar av kunden si vurdering av kvaliteten på reisa (MIS) som grunnlag for ei bonus/malus-ordning. Effekten av bonus/malus kan utgjere ein viss prosent av godtgjerdsla. I tillegg har ein ei sanksjonsordning basert på gebyr for definerte avvik.

- Kva insentivordningar vil vere mest hensiktsmessige for å sikre kvalitet i leveransen til kunden?
- Kva rutinar bør ligge til grunn for rapportering og handtering av avvik frå kvalitetskrav?

Prismodell

- I dagens kontraktar for Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal er prisane for justering/ending av ruteproduksjon basert på pris pr. kilometer med variasjonar ut i frå vogntype og driftsperiode. I kollektivtransportforeningens veileder for prising er det fastsatt at følgjande parameter kan nyttast ved justering/endingar av ruteproduksjon:

Alternativ	Parametre
Alt. 1	Rutekilometer
Alt. 2	Rutetimer
Alt. 3	Rutekilometer + rutetimer
Alt. 4	Rutekilometer + vogninnsats
Alt. 5	Rutetimer + vogninnsats
Alt. 6	Rutekilometer + rutetimer + vogninnsats

- Skyss ønskjer tilbakemelding på kva alternativ som er best eigne for rutepakkane Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal.

Bestillingstransport

I område der det ikkje er grunnlag for fast rutetilbod vurderer Skyss å tilby fleksible løysingar der ein køyrer turar basert på bestilling frå kunden. Dette vil vere køyring der godtgjersla er knytt til bestilt/utført transport.

- Kva ser ein som fordelar og ulemper ved å inkludere slik køyring i hovudkontrakten, eller lyse dette ut som eigne anbod?
- Korleis kan bestillingstransport godtgjerast for å sikre ein best mogleg balanse i avtalen mellom oppdragsgjevar og operatør med omsyn til risiko?

Andre tema

Andre forhold som knytt til konkurransegrunnlag/kontrakt som deltakarene ønskjer å kome med innspel om?