



Arkivnr: 2018/14417-1
Saksbehandlar: Åshild Fossgard Sandøy

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		17.10.2018
Fylkesutvalet		25.10.2018

Konkurransetsetjing av Rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord

Samandrag

Fylkesrådmannen legg i denne saka fram vurderingar og val knytt til strategiske tema som er relevant for nye kontraktar for busskøyring i Bergen sentrum, Bergen nord og Osterøy. Ved vurdering av krav som skal stillast i kontraktane har ein hatt dialog med andre administrasjonsselskap, operatørmarknaden, representantar for sjåførane og deira organisasjonar, samt nytta bransjestandardar.

Det er ut frå ei samla vurdering lagt til grunn at kontrakten for bussdrifta på Osterøy blir slått saman med kontrakten for Bergen nord. Dette gjev betre moglegheit for samordning og stordriftsfordelar.

Trafikkplan Bergen (FUV, PS 80/2018) er lagt til grunn for utvikling av rutetilbodet. Trafikkplanen peiker på hovudgrep for å vidareutvikle det samla kollektivnettverket, med vidare forenkling og styrking av tilbodet. Per i dag er det ikkje finansiering til auka ruteproduksjon i samband med ny konkurranseutsetjing. Tilbodet frå oppstart i 2020 er difor planlagt med utgangspunkt i rammer for tilbodet i 2018, inkl. føringar i budsjettvedtaket for 2018. Ein forventar imidlertid at rutetilbodet må utvidast i løpet av kontraktperioden for å nå nasjonale og regionale mål om nullvekst i personbiltrafikken. Styrking av rutetilbodet vil vere avhengig av finansiering, til dømes gjennom byvekstavtalen for Bergen. Kontraktane er derfor utforma slik at det er lagt til rette for utvida produksjon gjennom kontraktperioden, innanfor visse rammer og prinsipp.

Vedtak knytt til temaplan for låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland er lagt til grunn i førebuingane, men det er ikkje per no finansiering til å gjennomføre ambisjonsnivået for elektrifisering av bussparken i Bergen. Trolleylinja blir forlenga til Laksevåg til oppstart av kontraktområdet Bergen sentrum. Det gjev ei forlenga elektrisk linje med minst 10 elbusar i Bergen. Det er vedteke å ta i bruk biogass i kontraktområdet Bergen nord. Utover dette vert det tilrådd å stille krav om 100% fornybart drivstoff på resterande busar i begge kontraktområda. Vidare blir det lagt til rette for ei gradvis elektrifisering i begge rutepakkane i løpet av kontraktperioden – når finansiering og nødvendige avklaringar for etablering av ladeinfrastruktur er sikra. Det å ikkje stille krav til elektrifisering utover trolleylinja frå oppstart gjer at ein mest sannsynleg ikkje vil innfri ambisjonen om vesentleg elektrifisering i Bergen sentrum innan 2025, jamfør temaplan for låg- og nullutsleppsbusar.

Fylkesrådmannen vil legge til grunn nasjonale standardar knytt til bussmateriell. I tillegg vert det stilt krav om setebelter på samtlege busar, jf. vedtak i samband med interpellasjon i fylkestinget 12.06.2018.

Fylkesrådmannen estimerer at dei årlege kontraktkostnadene for begge rutepakkane vil auke med 35 - 50 MNOK som følgje av allereie vedteke krav og låg prising av dagens kontraktar. Ein vil sikra seg fleksibilitet i kontraktane til å auke eller redusere volumet på tenester tilpassa utvikling i talet på reisande og økonomiske rammer.

Økonomi: Nye kontraktar for buss vil forplikte fylkeskommunen med ein årleg kostnad på driftsbudsjettet frå 2020-2030. Auken i årlege kostnader er estimert til 35-50 MNOK.

Klima: Krav knytt til energi og teknologi i nye anbod vil medføre redusert klimapåverknad frå bussdrift i dei aktuelle områda: 58 % reduksjon i Bergen sentrum og 69 % reduksjon i Bergen nord. Ein ligg an til å kutte CO2-utsleppet frå bussdrifta i Hordaland med 55 % mellom 2016 og 2025. Det er 10 % under ambisjonen og fylkesrådmannen sin klimaprognose.

Folkehelse: Reduksjon av lokale utslepp gjennom krav i nye anbod vil vere positivt for luftkvalitet i dei aktuelle områda.

Regional planstrategi: Miljøkrav i nye anbod er del av oppfølging av Klimaplan for Hordaland, Regional transportplan, Kollektivstrategi for Hordaland og temaplan for låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland.

Forslag til innstilling

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om bussdrift i Bergen sentrum og Bergen nord inkludert Osterøy, i tråd med tilrådingane i saka.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnarane av konkurransane.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør Samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 01.10.2018

Bakgrunn

Dagens kontrakt for drift av rutepakke Osterøy utløper 28. februar 2020. I tillegg vil kontraktane om drift av rutepakke Bergen sentrum og rutepakke Bergen nord gå ut hausten 2020. Alle desse tre kontraktane er inngått med Tide Buss AS.

I kontraktane for Bergen sentrum inngår busslinjer som har til hovudfunksjon å dekke sentrale delar av Bergen og Bergen vest (Laksevåg, Fyllingsdalen, Loddefjord). I kontrakten for Bergen nord har ein i dag stamlinjene 3-6 som dekker gjennomgåande reiser mellom Åsane/Eidsvåg og sentrum/Bergensdalen/Bergen vest, i tillegg til linjer som har sin hovudfunksjon lokalt i Åsane.

Dagens kontrakt for rutepakke Bergen sentrum starta opp i desember 2011. Kontrakten har ein ruteproduksjon på 5,7 millionar rutekilometer og vert drifta med 111 bussar på det travlaste tidspunktet på døgnet (Kollektivstrategi årsrapport 2017). Det årlege vederlaget til operatør for drift av rutepakken er 255 MNOK (prognosetal for 2018).

Kontrakt for rutepakke Bergen nord starta opp i oktober 2011 og har i dag ein ruteproduksjon på 7,7 millionar rutekilometer med 115 bussar i maksuttak. Det årlege vederlaget til operatør er 253,5 MNOK (prognosetal for 2018).

Dagens kontrakt for rutepakke Osterøy starta opp i mars 2011. Kontrakten har ein ruteproduksjon på 1,2 millionar rutekilometer og driftast av 26 bussar i maksuttak. Vederlaget for 2018 til operatør er 43,5 MNOK (prognosetal 2018).

Det er arbeid med konkurransegrunnlag for nye kontraktar i desse områda. Ved utarbeiding av nye konkurransegrunnlag er det lagt vekt på erfaringsutveksling og kunnskapsdeling med andre administrasjonsselskap i Kollektivtrafikkforeningen. Vidare er det gjennomført dialogmøter med interesserte operatørselskap og ein har mottatt innspel frå NHO Transport. Representantar for sjåførane og deira organisasjonar er også blitt invitert til å kome med innspel gjennom Dialogforum buss Hordaland. I tillegg er det for fleire tema innhenta innspel og opplysningar frå leverandørmarknaden, til dømes innan drivstoff, ladeinfrastruktur og bussar.

Kontraktområde

Områda for dagens kontraktar for bussdrift i Hordaland er i stor grad basert på tidlegare geografiske rute- og konsesjonsområder og plassering av eksisterande bussanlegg. Det er i dag ti ulike rutepakkar for buss, som varierer i geografisk storleik og produksjonsomfang.

Som førebuing for konkurranseutsetting for Bergen sør og Vest vart det tidlegare gjort ei heilskapleg vurdering av inndeling av alle rutepakkene som skal ut på anbod i Bergensområdet. Inndeling i kontraktområde er ei kompleks vurdering, der ein mellom anna har lagt følgjande kriterium til grunn:

- Operatørmarknaden – korleis omfang av kontraktar påverkar konkurransen
- Juridiske vurderingar og regelverk
- Økonomi og risiko
- Effektiv produksjon og logistikk
- Type bussmateriell
- Tilgang til bussanlegg – og framtidig utvikling i behov for anlegg
- Miljøkrav og innføring av ny teknologi og drivstoff
- God oppfølging av kontraktane i Skyss

Det vart også gjennomført ei høyring i operatørmarknaden, der Skyss fekk nyttige tilbakemeldingar på korleis rutepakkane burde vere inndelt. På bakgrunn av desse vurderingane blir kontrakten for bussdrifta på Osterøy slått saman med kontrakten for Bergen nord i det nye anbudet. Stordriftsfordelar knytt til innkjøp og drift av materiell, administrasjonskostnader, kostnader knytt til kommunikasjon og logistikk og betre utnytting av nødvendige anlegg knytt til kvar enkelt kontrakt var viktige argument for samanslåinga.

Endringar i rutetilbod og produksjon

Det er høge ambisjonar for kollektivtilbodet i Bergen, knytt til nasjonale og regionale mål om nullvekst i personbiltrafikken. Det er arbeid systematisk med forenkling og utvikling av linjenett og rutetilbod over mange år, og tilbodet er styrka jamleg i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland. Dette har gjeve resultat som ein ser att i god utvikling i talet på reisande. Styrking av rutetilbodet er ein viktig del av avtaler med staten gjennom belønningsmidlar og byvekstavtale for Bergen. I tidleg førebuing til nye kontraktar i Bergen er det utarbeidd ein trafikkplan (FUV, PS 80/2018). Trafikkplanen peiker på hovudgrep for å vidareutvikle det samla kollektivnettverket, med vidare forenkling og styrking.

Per i dag er det ikkje finansiering til styrka ruteproduksjon i samband med ny konkurranseutsetting. Tilbodet frå oppstart i 2020 er difor planlagd med utgangspunkt i rammer for tilbodet som i 2018, inkl. føringar i budsjettvedtaket for 2018. Nokre endringar er likevel gjort, utan at dette vil ha store kostnadsdrivande effektar.

I tråd med vedtak for trafikkplan Bergen vert det gjort enkelte endringar i linjenettet. Hovudendringa gjeld omlegging av stamlinjene. Endringa gir ingen vesentlege utslag i ruteproduksjon, og ein legg til grunn tilsvarende frekvens som i dagens stamlinjer. Vidare er det lagt opp til at bylinjer som i dag endar i Bergen sentrum, vert koplå saman til nye pendellinjer. Ved at tilbodet vert tilpassa den delen av pendelen med høgast frekvens og tilbod gjennom døgeret og i helg, vil desse tiltaka gi noko auka ruteproduksjon. Gjennom omleggingane vil ein oppnå fleire reisemoglegheiter og gjere kollektivtilbodet meir attraktivt for fleire. Samstundes vil ein gjennom tiltaka avlaste dei mest sentrale sentrumsgatene/haldeplassar ved at færre bussar må stå og regulere i sentrum.

Det er ikkje funne rom for prioriteringar av tverrgåande linjer eller styrking av større delar av linjenettet. Dette er tiltak som ligg i trafikkplan for Bergen, som del av det å byggje eit heilskapleg og kapasitetssterkt kollektivnett. I 2022 opnar etter planen den nye bybanelinja mot Fyllingsdalen. Med det vil Oasen og Haukeland Universitetssjukehus bli koplå til bybanenettet samt at banen vil stø opp om byutviklinga på Mindemyren. Bybanen mot Fyllingsdalen gir eit nytt tverrgåande tilbod, der mange reiserelasjonar mellom bydelane får eit vesentleg styrka og raskare tilbod, I Fyllingsdalen vil busstilbodet mot sentrum, Loddefjord og Ytrebygda i all hovudsak bli oppretthalde, medan busslinjer mellom Fyllingsdalen/Bønes og Bergensdalen i større grad kan koplast mot banen.

Når det gjeld Osterøy er det ikkje lagt opp til større endringar utover vanlege årlege justeringar, særskild knytt til variasjon i behov for skuleskyss.

Rutetilbodet vil bli gjennomgått for justeringar i tråd med prinsipp for utvikling av kollektivnettet frå Kollektivstrategi for Hordaland – til dømes større grad av faste overgangstider og betre byttmoglegheiter der ein ser at dette er mogleg. Det blir også lagt vekt på å samstundes legge til rette for eit rutetilbod som gjev effektiv drift hjå operatørane, slik at ein får mest mogleg kollektivtilbod for pengane.

Nokre omprioriteringar av rutetilbodet vil bli gjort for å få best mogleg nytte av dei samla kollektivmidlane. Det vil innebere eit redusert tilbod eller at linjer kan bli lagt ned i nokre områder, for å kunne styrke kapasiteten i andre områder.

Forplikingar knytt til Miljøløftet og målet om nullvekst i personbiltrafikken vil innebære behov for å utvide rutetilbodet i Bergen og hovudinnfartsårene til Bergen i løpet av kontraktperioden. Styrking av rutetilbodet vil vere avhengig av finansiering, til dømes gjennom Miljøløftet. Kontraktane er utforma slik at det er lagt til rette for utvida produksjon gjennom kontraktperioden, innanfor visse rammer og prinsipp.

Fornybar energi og utsleppsreduksjon

Fylkestinget vedtok i oktober 2017 ein temaplan for låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland (PS 90/2017). I denne temaplanen er det konkretisert korleis ein vil leggje til rette for bruk av fornybar energi og utsleppsreduksjon i bussparken framover. Ambisjonen er å kutte 65 % av klimagassutsleppet med biodrivstoff og elektriske busar i Bergen innan 2025. Manglande finansiering gjer det vanskeleg å oppfylle ambisjonen, og med tilrådingane i denne saka ligg det an til 55 % CO₂-kutt.

Når det gjeld krav til reduksjon av lokale utslepp (nitrogenoksid og svevestøv) blir det lagt til grunn at busar med forbrenningsmotor skal tilfredsstillere Euro VI-standarden for utslepp – i tråd med vedtak i temaplanen. Alle busar registrert etter 2014 er lovpålagt å oppfylle Euro VI-standarden. Undersøkingar har vist at det gir betydeleg reduksjon i lokale utslepp, uavhengig av om bussane er utstyrt med diesel- eller gassmotor.

For krav til reduksjon av klimagassutslepp definerer temaplanen følgjande ambisjonsnivå og aktuelle tiltak for dei aktuelle rutepakkene innan 2025:

Kontraktområde	Ambisjon for CO ₂ -kutt	Relevante tiltak
Bergen nord	> 70 %	100 % biodrivstoff inklusive biogass
Osterøy	50 %	100 % biodrivstoff
Bergen sentrum	60 – 80 %	35 – 75 % elektrifisering > 25 % biodrivstoff

Det vil i konkurransegrunnlag bli lagt opp til å stille krav om fossilfri og fornybar energi til bussdrifta, i tråd med temaplanen. Dette er også i tråd med Bergen kommune sitt mål om fossilfri kollektivtrafikk i 2020. Det vil ikkje bli lagt opp til elektrifisering av bussparken frå oppstart, utover forlenging av trolleylinja. Dette gjer det vanskeleg å nå dei fylkeskommunale og nasjonale måla om elektriske bybusar innan 2025.

Bergen nord inkludert Osterøy

I Bergen nord er det etablert infrastruktur for å ta i bruk biogass. Gassdrift er berekna å vere meir økonomisk fordelaktig her enn i Bergen sentrum. Fyllleanlegget er etablert og under oppstart. Det blir difor stilt krav til bruk av biogass for ein definert del av produksjonen.

For resten av produksjonen i kontraktområdet vert det stilt krav om fornybar energi. Biodrivstoff må vere berekraftsertifisert og palmeoljefritt.¹ Tiltakskostnaden for dette er i utgangspunktet relativt låg. Men etterspurnaden etter berekraftsertifisert biodrivstoff har auka kraftig dei seinare åra, og statlege reguleringar i inn- og utland påverkar marknadssituasjonen. Difor er pris og tilgjenge på sikt usikkert. For å sikre seg for kostnadsrisikoen vert det lagt inn moglegheit til å forhandle overgang til fossilt drivstoff dersom manglande tilgang gjer at prisane på biodrivstoff vert vesentleg dyrare enn fossilt drivstoff.

Dei tilrådde tiltaka gjev om lag 70 % CO₂-kutt i høve dagens situasjon. Det er i tråd med ambisjonen.

¹ Berekraftsertifisering tyder at drivstoffet må oppfylle EU-krav til klimagassreduksjon (minst 50 %) og ikkje kan verte dyrka på areal med særleg naturmangfald eller høgt karboninnhald (regnskog og myr). Palmeoljefritt er definert som forbod mot sjølve palmeolja (CPO) og biprodukt frå palmeoljeproduksjon (PFAD). Det vert opna for å nytte avfallsstoff frå palmeoljeproduksjonen (PES), i tråd med anbefalingar frå til dømes Regnskogfondet.

Bergen sentrum

I kontraktområdet Bergen sentrum er det i temaplanen for låg- og nullutsleppsbusser ein ambisjon om 35–75 % elektrifisering. I konkurransegrunnlaget legg ein til grunn forlenging av trolleylinja til Laksevåg, som tidlegare vedteke. Bygging av infrastrukturen er finansiert gjennom Enova og Miljøløftet og gjev om lag 15 % elektrifisering i kontraktområdet. Trolley-infrastrukturen er kostbar og bør på sikt nyttast til fleire buslinjer. Ei betre utnytting krev truleg ei oppgradering av dagens køyreleidning, noko som ikkje ligg inne i utbyggingsprosjektet som pågår.

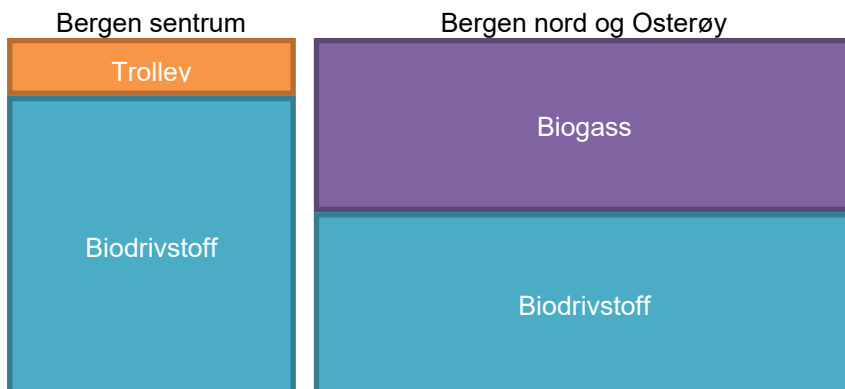
Trolleydrifta er ikkje berekna å gje høgare driftskostnader: Dei låge energikostnadane veg opp for høgare kostnader knytt til dyrare bussmateriell. Dei fleste aktuelle tilbydarar har ingen kjennskap og erfaring med drift av trolleybuss. Ein vil gjere ekstra tiltak i tilbudsfasen for å sørge for best mogleg informasjon og dermed sikre god konkurranse.

På grunn av manglande finansiering er det ikkje lagt opp til å stille krav om eller lage ein konkurranse om ytterlegare elektrifisering frå oppstart av kontrakten. Ved bruk av endringsbestemmelsar blir det lagt til rette for gradvis innføring av elektriske busser gjennom kontraktperioden, når finansiering til dette føreligg. Å ikkje gjennomføre dette frå oppstart vil gjere tiltaket dyrare, men er vurdert som den einaste løysinga slik den økonomiske situasjonen er.

For dei resterande 85 % av energibruken i kontraktområdet vert det tilrådd å stille krav om fornybar energi, jamfør for Bergen nord. Kontraktområdet Bergen sentrum er best eigna for elektrifisering, og sidan biogass blir etterspurd i Bergen nord, reknar ein med at oppdraget då vert løyst til lågast mogleg kostnad med berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff. Med krav om Euro VI-standard på bussane er det ikkje særskilte fordelar med gassbussar. Det blir difor tilrådd å fjerne gassanlegget på Mannsverk. Dette vil frigi plass på eit depot der knappe areal er ei utfordring.

Dei tilrådde tiltaka gjev i underkant av 60 % CO₂-kutt i høve dagens situasjon. Det er rett under det lågaste ambisjonsnivået i temaplanen.

Samla er det i konkurransegrunnlaga lagt til grunn ein slik energimiks:



Oppstartstidspunkt og kontraktlengde

Kontraktane for dei tre områda ein no førebur nye anbod i har ulikt utløpstidspunkt. Det er i Trafikkplan Bergen vedteke å gjere endringar i rutestrukturen for både rutepakke Bergen nord og Bergen sentrum ved oppstart av nye kontraktar. Etersom linjestrukturen og rutetilbodet mellom dei to rutepakkane er tett kobla saman, er det hensiktsmessig å gjennomføre desse endringane frå same tidspunkt. Det er også noko kort tid mellom tildeling og oppstart av kontrakten for Osterøy, særleg med tanke på produksjon av nye busser.

Etter innspel også frå operatørane i dialogmøte, er Skyss no i dialog med dagens operatør om å tilpasse utløpet av kontraktane slik at ein får ein samla oppstart av dei nye kontraktane.

Det er gjort vurderingar knytt til varigheita for dei nye kontraktane. Moglege endringar i kontraktperioden, til dømes knytt til transportbehov og miljøteknologi, taler for bruk av kortare kontraktar. På den andre sida tilseier ønskje om lågast mogeleg pris for at ein bør leggje til grunn ein lang avskrivingsperiode for materiellinvesteringane. Det blir difor langt til grunn at ein inngår kontraktar på ti år for desse ruteområda. Dette samsvarer med trenden nasjonalt, og er i tråd med innspel frå operatørmarknaden.

Insentivordning

Både fylkeskommunen og operatørane ønskjer gode insentivordningar som sikrar dei reisande eit best mogleg rutetilbod. Høg kvalitet og fleire nøgde kollektivreisande er mål vi ønskjer å nå, der insentivordningane kan vere eit godt verkemiddel.

I førebuingane til nye anbod er det gjort utgreiingar både knytt til dagens insentivmodell, og andre former for insentivmodellar – til dømes å knytte insentiv til vekst i talet på reisande. Operatørmarknaden har vore involvert i prosessen. Det er også sett på kva insentivordningar andre kollektivselskap bruker, og kva erfaringar dei har hatt med desse. Etter ei samla vurdering blir det lagt opp til å vidareføre ei ordning der insentiv er knytt til kundens tilfredsheit med tenestene, med nokre mindre endringar frå dagens modell.

Bussanlegg og sjåførfasilitetar

Når det gjeld bussanlegg blir bruk av dagens anlegg vidareført i nye kontraktar. For rutepakke Bergen nord vil bussanlegga på Lonevåg og Haukås bli stilt til disposisjon. For rutepakke Bergen sentrum skal vinnande operatør nytte anlegget på Mannsverk, samt at operatør vil disponere oppstillingsplassar på Straume.

Dei tre anlegga har behov for oppgraderingar for å kunne nyttast gjennom ein ny kontraktperiode. Det er særleg behov for slikt arbeid på Mannsverk. For anlegget på Lonevåg og Mannsverk er det i styret for selskapet som eig anlegga fatta vedtak om at leigesummen skal aukast med 20 prosent for å dekke investeringane som må gjerast på anlegga. Eigedomsavdelinga vil vurdere tilsvarende auke i leiga for Haukåsanlegget. Det er grunn til å tru at slik auke i leigesummane vil medføre tilsvarende auke i tilbudspris.

Dagens leigekontraktar knytt til anlegga opnar for at operatør kan drive annan verksemd på anlegga så lenge denne verksemda ikkje legg begrensing på oppdraget som skal utførast. Det er i utgangspunktet lagt opp til at operatør ikkje lenger vil ha adgang til slik forretningsverksemd på anlegga som i dag, noko som i følgje operatørane vil kunne føre til auke i kontraktspris.

I tråd med vedtak i fylkestinget om fasilitetar for sjåførane (PS 233/2017) er Eigedomsavdelinga i gang med å etablere fleire pause- og toalettfasilitetar til sjåførane rundt om i Hordaland. Til saman utgjer dette 25 nye lokalitetar og arbeidet vil skje over ein fireårsperiode, gitt finansiering over årlege budsjett. Dersom det er behov for fleire fasilitetar enn dei som vert etablert, må operatør sjølve ta ansvar for å stille med dette.

Ansvarsdeling og standardisering knytt til teknisk utstyr i bussane

I dag er det Skyss som eig, driftar og vedlikeheld utstyr i bussane for sanntid og passasjerteljing. Trenden i kollektivnæringa er at bussoperatøren tek ansvar for kjøp, installasjon og drift av utstyr for sanntid og passasjerteljing om bord i bussane, og at ein stiller funksjonelle krav til kva tenester og data ein ønsker levert frå operatørs utstyr. Denne ansvarsfordelinga vert omtalt som «Bus-as-a-service» (Baas).

I tillegg til at data knytt til passasjertal og sanntid vert ein del av leveransen frå bussoperatør, krev dei fleste oppdragsgjevarar at operatørs utstyr og tenesteleveransar er tilpassa eit standardisert grensesnitt. Dette vil gjere det mogleg for både operatør og oppdragsgjevar å kjøpe utstyr, utvikle tenester og nye løysningar - uavhengig av systemleverandørar og vald teknisk løysing. Konseptet vil dermed vere ein viktig del av den vidare utviklinga av digitale løysingar for dei kollektivreisande i fylket. På same måte som i nyleg inngåtte kontraktar for Bergen sør og Vest, blir det i kontraktane for Bergen sentrum og nord lagt til grunn ei slik ansvarsdeling mellom operatør og oppdragsgjevar. Overføring av ansvaret til operatør vil truleg kunne medføre ein auke i kontraktspris. Samstundes vil ein på sikt spare tilsvarande administrative kostnader og investeringskostnader hos Skyss. Med unntak av noko meirkostnader knytt til etablering av nytt grensesnitt for mottak og overlevering av data hos Skyss, er det vurdert at desse krava vil gje marginale meirkostnader.

I samarbeid med andre oppdragsgjevarar i kollektivbransjen, ser Skyss på alternative og rimelegare billetteringsløysingar til dagens billettsystem. Dersom fylkeskommunen vel å ta i bruk nye løysingar, må det vurderast om billettløysinga skal inngå i tenesteleveransen frå operatør og konseptet BaaS.

Økonomiske rammer og finansiering

Estimerte meirkostnader

Dagens kostnader (prognose 2018) for Bergen sentrum er på om lag 255 MNOK og for Bergen nord inkludert Osterøy på om lag 297 MNOK.

I arbeidet med konkurransegrunnlaget har ein på alle område arbeidd for å halde framtidige kostnader nede, ved til dømes å ikkje stille unødvendig kostnadsdrivande krav, nytte standardar der det er utarbeidd og lagt opp til mogleg effektivisering ved å slå saman to av ruteområda. God dialog med leverandørmarknaden har vore viktig i dette arbeidet. Slike grep vil truleg bidra til å redusere, eller hindre unødig auke i kontraktkostnadane i høve dagens kontraktar.

Sjølv med god konkurranse i marknaden er det likevel forventa at kostnadene knytt til desse kontraktane vil bli høgare enn for dagens kontraktar. Dette skuldast fleire forhold;

- Ein av dagens kontraktar er prisa lågt og gir eit negativt resultat for operatør. Av denne grunn kan ein truleg forvente ei årleg kostnadsauke på 15-25 MNOK for desse kontraktane.
- Overgangen frå naturgass til biogass for ein definert del av bussane i Bergen nord er berekna å koste 7 MNOK/år.
- Krav om bruk av 100 % fornybart drivstoff for øvrige bussar i Bergen nord og Bergen sentrum er estimert til 6 MNOK/år.
- Krav til setebelte i alle bussar vert estimert å gi meirkostnader som over kontraktperioden vil utgjere om lag 1,5 MNOK per år.
- Auke i leigesum for bussanlegga vil truleg medføre tilsvarande auke i tilbodspris. Totalt vert denne auken estimert til 6-8 MNOK per år.

Det er også andre forhold som kan gir risiko for auka kostnader; som at operatør i utgangspunktet ikkje lenger vil ha høve til å drive annan verksemd på anlegga, og uvanleg høg etterspurnad etter nye bussar i Europa og lang bestillingstid hjå bussprodusentane.

Totalt sett er det estimert at den årlege kontraktsprisen for desse to rutepakkane vil auke med 35-50 MNOK. Dette er usikre tal, og gjennomføring av konkurransen vil vise korleis leverandørmarknaden vil prise dette oppdraget.

Moglege tiltak for kostnadsreduksjon før kunngjering av konkurransen

Det blir lagt til grunn krav om bruk av 100% fornybart drivstoff i Bergen sentrum og Bergen nord, i tillegg til at ein i Bergen nord vil stille krav om bruk av biogass for eit definert tal bussar. Dersom det er ønskeleg å redusere meirkostnaden for dei to kontraktane vil følgjande krav knytt til dette kunne endrast;

- Å endre krav om biogass i Bergen nord til krav om fornybart drivstoff er estimert å kunne redusere kostnaden med 3-4 MNOK/år
- Å behalde krav om biogass og trolley, men fjerne krav om fornybar diesel i Bergen sentrum og Bergen nord vil kunne redusere kostnaden med 9 MNOK/år. Dette vil truleg føre til bruk av autodiesel for resten av vognparken.
- Å fjerne krav til biogass og fornybart drivstoff i både Bergen nord og Bergen sentrum vil truleg føre til autodiesel og kunne redusere kostnaden med om lag 16 MNOK/år.

Desse estimata inkluderer differansar i energikostnader, vedlikehaldskostnader og materiellkostnader basert på premiss om innkjøpspris, rente og avskrivningstider.

Fylkesrådmannen presiserer at dersom slike endringar er ønska, må endringane gjerast før konkurransen vert kunnngjort.

Moglege tiltak for kostnadsreduksjon etter signering av kontrakt

Dersom kostnadene for kontraktane skulle bli høgare enn estimert, vil ein kunne redusere delar av meirkostnaden ved å ta ned ruteproduksjonen. Ei slik endring vil først kunne skje etter at kontrakten er signert.

Vidare framdrift

Konkurransen om dei to kontraktane vil bli gjennomført parallelt. Det er i det vidare arbeidet lagt opp til følgjande framdriftsplan:

- Desember 2018: Utlysing av konkurransen
- April 2019: Tilbudsfrist
- Juni 2019: Tildeling og signering av kontrakt