

Ferge og hurtigbåt i Troms

Grunnlag for materiellstrategi

Rune Opheim

Fylkesrådet, Tromsø 27.01.2016



Båt/ferge er veldig ulikt buss

«Mens det finnes millioner av busser i verden, er det noen hundre hurtigbåter, litt flere bilferger»



«Nullalternativ»: nåværende ruteproduksjon

Bare optimalisere selve fartøyene

Troms: Allerede mange nye fartøyer, mye potensial (miljø, drivstoff) allerede hentet ut

Nye fartøyer = høye kapitalkostnader som evt. må oppveies gjennom store forbedringer

- vanskelig å finne så store forbedringer

Vil derfor sterkt anbefale å se ruteproduksjonen i et videre perspektiv – TENK HELHET!

- vi må ikke nødvendigvis «gjøre noe med alt», men vi bør ha tenkt gjennom alt!

Hovedfokus: Dagens rute 2

Alt dette bør vi tenke gjennom...

Etterspørsel etter transport

Tvungne reisende

Frivillige reisende

Tilbudsgenerert trafikk

Transporttilbud

Rutetilbud sjø i
fylkeskommunal regi

Supplerende og/eller
konkurrerende tilbud

Mulighet for bruk av
privatbil

Fartøyer

- Lovregulerte forhold
 - Sikkerhet, miljø, bemanning o.a.
- Ikke/mindre lovregulerte forhold
 - Kapasitet, fart, komfort, logistikk, redundans o.a.

Infrastruktur

- Farleder
- Havner, kaier
- Terminaler, ekspeditører
- Støttefunksjoner
- Beredskapshavner

Fylkeskommunalt tjenestekjøp

- Avgrense ansvar og risiko, tilbyder, kjøper
- Oppdragsstørrelse, varighet, opsjoner.
- Brutto- vs. nettokontrakter
- Eierskap til- og driftsansvar for fartøyer
- Tildelingskriterier; andre enn pris?
- Oppfølging, incentiver, straff

Usikkerhet, ytre faktorer

- Grad av konkurranse i markedet
- Klimaendringer, operasjonsbegrensninger
- Nye myndighetskrav, miljø, sikkerhet o.a.
- Prisendringer, tilgang på mannskap
- Ny maritim teknologi
- Statlige tilskudd, forvaltningsreformen

Etterspørsel etter transport

«Tilbud finnes fordi noen trenger- eller vil ha skyss»

Frivillige reisende dersom konkurranseflate mot andre transportmidler (eller kjøreruter)

- Frivillige reisende vil ha det **forutsigbart, effektivt** og **behagelig**. Ofte betalingsvillighet for det
- Miljøgevinst kun dersom frivillige reisende
- Turister og tilbudsgenerert trafikk -> opplevelser

Mange frivillige reisende på hurtigbåtrute 2 (Harstad) og delvis rute 3 (Skjervøy). Alternativer til båten er først og fremst bil, men også fly, buss og hurtigrute.

Frivillige reisende på fergene i Lyngen og Revsnes-Flesnes + sommerfergene. Omkjøringsmuligheter her.

Fartøyer

Sammenfallende økonomiske interesser mellom rederi og transportkjøper, f.eks. å spare drivstoff => normalt ikke nødvendig å kontraktsfeste

OBS: Motstridende interesser

- Maksimere omsetning – fordyrende krav som alle må følge (f.eks. 101 PAX, 76 fot og 21 knop)
- Fordeling av risiko (...men risiko prises)
- Eksponering for misnøye blant ansatte og brukere

Ei krone spart er ei krone på bunnlinja. Kjøper må sørge for at det ikke blir spart på de feile tingene f.eks. billige/dårlige stoler i ei ferge til 200 mill. kr.

Mye av det viktigste skal ikke stå i utlysning/kontrakt!

Universell utforming (UU)



Hva bør vi kreve?

Hva bør rederiet selv stå til rette for?



Nybygg er ikke alltid best

Kapitalkostnader. Nye fartøyer som brukes lite er «død kapital». Nye reservefartøyer er veldig dyrt!

Innkjørsfase, «mandagsbåter»

Nybygg vil som oftest bli tilpasset minstekravene, mulighet for «bedre deal» ved eldre fartøyer – men husk da «bordet fanger – klausul»

Still krav om UU, miljø etc. tilsvarende nye skip, i stedet for krav om maks alder

Skrogets alder sier ikke nødvendigvis så mye om funksjonalitet. Vurder i stedet krav til «ship shape», innredning, alder på hovedmotor etc.

Komfort og tilbud om bord

Seter er viktigste enkelt-element. Bredde, seteavstand og evt. høyde seterygg er enklest å spesifisere.

Andel seter ved (gode) bord viktig. 100% på ferger.

Seter uten bord bør være regulerbare og ha klaffebord

Bagasjeplass, lekeareal etc. bør spesifiseres.



Komfort og tilbud om bord



Soldekk på større fartøyer, både ferger (bilfritt) og HB
Evt. serveringstilbud må spesifiseres, gjerne i
kombinasjon med forpleining av mannskap og reinhold
Tiltak mot reisesyke. Unngå støy og vibrasjoner
Inneklima særlig vs. astma/allergi

God planlegging, romslige tidsfrister

Press på byggetid for nybygg / ombygging gir som oftest høyere pris og dårligere resultat – nødvendig å binde seg opp i god tid!

Hvis mulig anbefaler vi for større oppdrag

- 4-6 måneder (ekskl. ferie) for å innlevere tilbud
- 2-4 måneder for å avgjøre tildeling, inkl. klagefrist
- 18-24 mnd. fra tildeling til rutestart, særlig nybygg
- Obligatorisk prøverunde (minst en ukes drift) på samband med nytt materiell 1-3 måneder før oppstart. Ved operatørskifte må det gjøres nødvendige avtaler med «avtroppende» rederi.

Hvordan få mer båt for pengene

Mest mulig velferd for innbyggerne, og nytte for næringslivet, for hver krone som brukes på ferger/HB

Mye teknologipotensial er alt hentet ut (sovepute?)

- Samme ruteproduksjon med færre fartøyer – bruk av mannskap på vakt effektivt, driftstid, fart
- Optimalisere fartøystørrelse vs. rutetabell, mindre tomkjøring, ta unna trafikktopper (reservebåt)
- Fokus på inntjening – frivillige reisende
- Faste avgangstider hverdager. Bedre samordning og arbeidsdeling med annen transport
- Raske/trygge hurtigbåtanløp med høy regularitet



«Tromstoget» - tenk tog kjør hurtigbåt

Skisse til gjennomgående båtrute med bussforbindelser

Kun Troms/Finnmark er uten statlig infrastruktur for jernbane og uten statlig kjøp av persontransport med tog

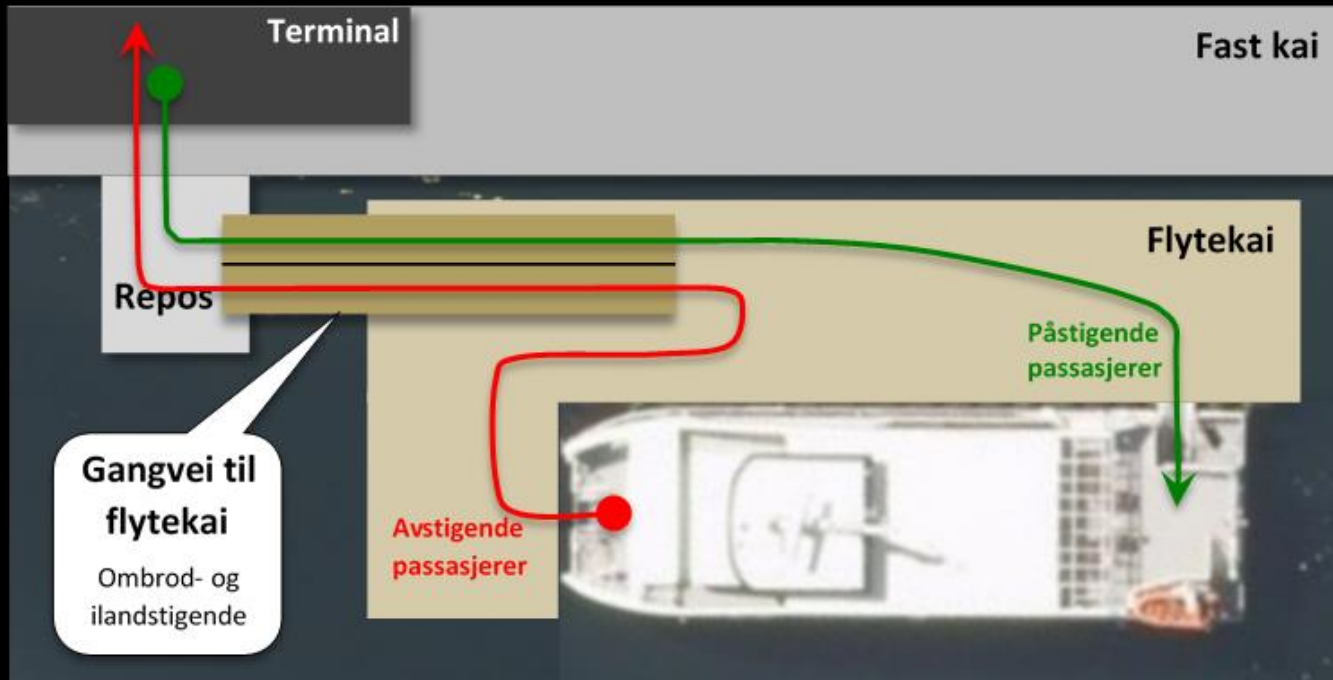
«Tromstoget» – materiell, konsept

Hele ruten Burfjord-Harstad betjenes med tre like fartøyer og ett større/eldre reserve- og «fredagsfartøy». Rutefart 36 knop, mer effektive anløp.

Pris- og markedskonsept med utgangspunkt i NSBs tilbud på regiontogene

- Ikke refunderbare lavprisbilletter ved tidlig kjøp
- Plassreservering
- Ombordtillegg for billettkjøp (ekskl. honnør)
- Komfortklasse (bedre seter, bord) med pristillegg
- Familieavdeling (lekerom)
- Tilrettelagt avdeling for helsereiser (statlig kjøp)
- Serveringstilbud jf. NSB Meny (langdistansetog)
- Strømuttak og gratis internett

«Tromstoget» – effektive anløp



«Tromstoget» – skisse til ruteopplegg

ca nm		«Tromstoget» sørgående	Dx7		Dx67	5 **)	D	7	457	D *) Ⓜ
-		fra Alta			06:00			15:00		I
-		fra Øksfjord			06:15			15:15		15:45
-		til Burfjord			07:25			16:25		I
0		fra Burfjord			07:30			16:30		I
26		fra Skjervøy			08:20			17:20		19:45
37		fra Arnøyhamn			08:45			17:45		I
82		til Tromsø			10:00			19:00		23:45
0		fra Tromsø	07:00		10:15	15:00	16:15		19:15	01:30
29		fra Gibostad	I		11:15	I	17:15		I	I
40		fra Finnsnes	08:15		11:40	16:15	17:40		20:30	04:45
56		fra Brøstadbotn	08:50		I	I	18:15		I	I
71		fra Engenes	09:20		I	I	18:45		I	I
87(83)		til Harstad	09:50		12:55	17:30	19:15		21:45	08:00
-		fra Harstad	10:00		13:10		19:25		21:55	
-		fra Evenes ✈	10:50		14:00		20:15		22:45	
-		til Narvik 	12:05		15:15		21:30		00:00	

ca nm		«Tromstoget» nordgående	Dx7	D *) Ⓜ	Dx67	D *) Ⓜ	D	7	5 **)	457
-		fra Narvik 	04:45		11:00		14:00			17:15
-		fra Evenes ✈	06:00		12:15		15:15			18:30
-		til Harstad	06:50		13:05		16:05			19:20
0		fra Harstad	07:00	08:00	13:15		16:15		17:45	19:30
16		fra Engenes	07:35	I	I		16:50		I	I
31		fra Brøstadbotn	08:05	I	I		17:20		I	I
47(43)		fra Finnsnes	08:40	11:45	14:40		17:55		19:10	20:55
58		fra Gibostad	09:05	I	15:05		I		I	21:20
87		til Tromsø	10:00	14:30	15:55		19:05		20:15	22:10
0		fra Tromsø			16:15	18:30		19:15		
45		fra Arnøyhamn			17:40	I		20:40		
56		fra Skjervøy			18:05	22:30a		21:05		
82		til Burfjord			18:45	I		21:45		
-		fra Burfjord			18:50	I		21:50		
-		til Øksfjord			20:00	02:00a		23:00		
-		til Alta			20:15	I		23:15		

«Tromstoget» – nye anløp Burfjord og Gibostad



Sammenslåing av ruter



182	Bellvik - Vengsøy	THN	22,0 mill. kr.	MF Vengsøy MF Karlsøy
188	Mikkelvik - Bromnes	THN	16,4 mill. kr.	MF Rebbernesøy

198	Rotsund - Havnnes - Uløybukt	THN	15,4 mill. kr.	MF Uløytind
8/9	Skjervøy - Kvæningen og Vortørøy	THN	10,4 mill. kr.	MS Kvæningen



Sammenslåing av ruter



Fiskeindustriens behov for tungtransport gjør det vanskelig å bruke «kombibåt» (som i Vest-Finnmark, Nordland mfl.)

Anbefaler i stedet ordinær, «turistvennlig» ferge med plass til én vogntogenhet (VTE). 2 skift.

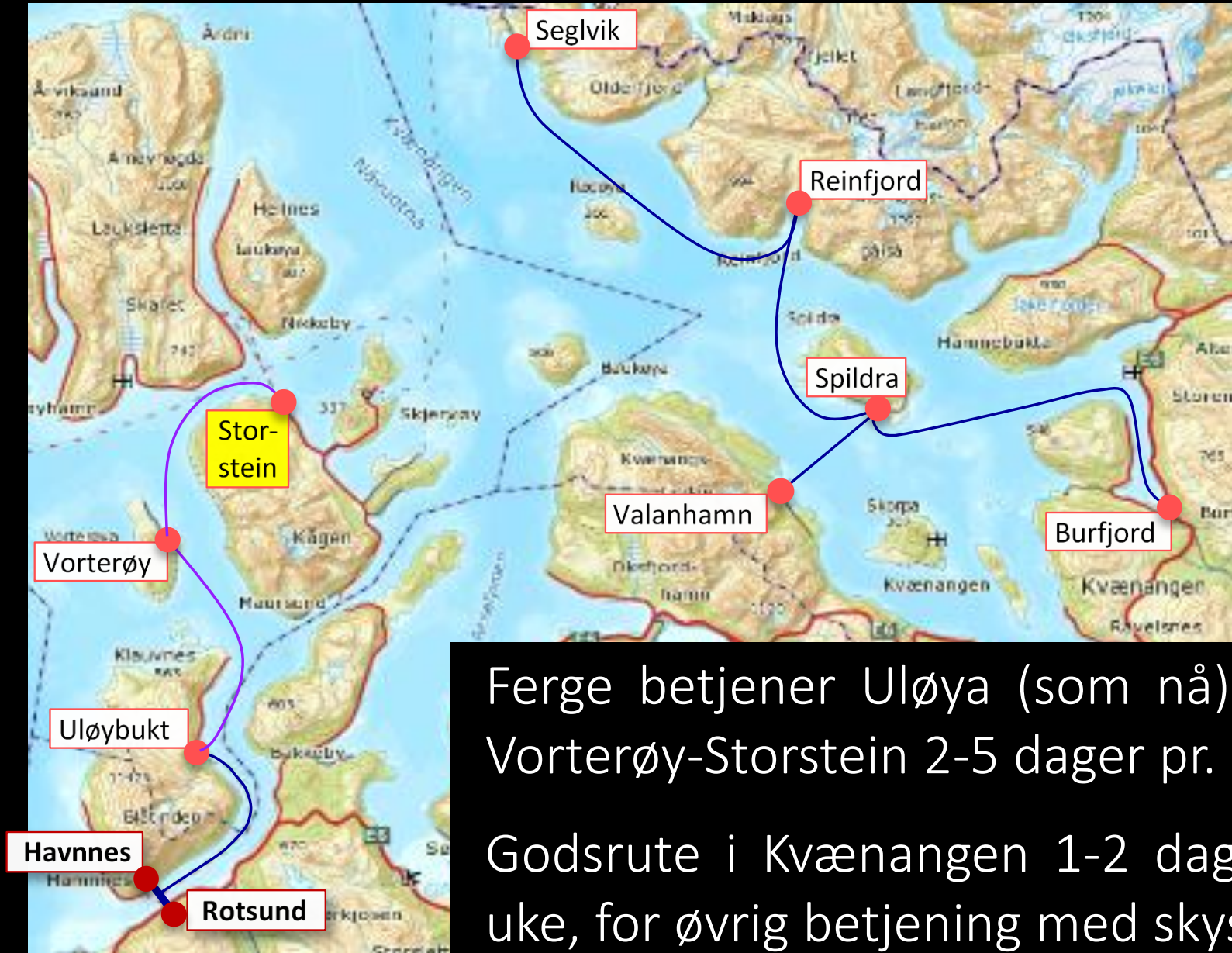
- Rutefart 14 knop med full last (hovedsamband)
- Rutefart 19,5 knop med inntil 6 småbiler (unngår da kostnadskrevenende krav til hurtigbåt)

Vengsøy - Rebbenesøy



Dis- tance (nm)	Rute- fart (knop)	Over- fart (min)			Dx67	Dx7	D	D	D	D	D	124	35	7	124	Dx6	Dx6
-	-	-	fra	Rebbenesøy	05:50	08:45	09:25	12:45	13:25	16:20	17:00				19:45	20:45	
3,8	14	16	fra	Skarsfjord	06:10	09:05	09:45	13:05	13:45	16:40	17:20				20:05	21:05	23:40
3,8	14	16	fra	Rebbenesøy	06:30		10:05		14:05			17:40	17:40	17:40		21:25	00:00
6,4	19,5	20	fra	Mjølvik										18:05			
3,9	19,5	12	fra	Risøy										18:20			
5,8	19,5	18	fra	Musvær**	06:55									18:45			
3,7	19,5	12	fra	Laukvik										19:00			
2,3	19,5	8	fra	Vengsøy*	07:15		10:40		14:40			18:15	18:15	19:15		22:00	
5	14	22	til	Belvik	07:40		11:05		15:05			18:40	18:40	19:40		22:25	
-	-	-	fra	Belvik	07:45		11:10		15:10			18:45	18:45	19:45		22:30	
5	14	22	fra	Vengsøy*	08:10		11:35		15:35			19:10	19:10	20:10		22:55	
2,3	19,5	8	fra	Laukvik									19:25				
3,7	19,5	12	fra	Musvær**					15:50				19:40				
5,8	19,5	18	fra	Risøy									20:05				
3,9	19,5	12	fra	Mjølvik									20:20				
6,4	19,5	20	til	Rebbenesøy	08:40		12:05		16:15			19:40	20:40	20:40		l s	

Nord-Troms



Ferge betjener Uløya (som nå) samt Vorterøy-Storstein 2-5 dager pr. uke.

Godsrute i Kvæningen 1-2 dager pr. uke, for øvrig betjening med skyssbåt

Miljøstrategi

I Troms gir hurtigbåt uansett miljøgevinst, fordi alternativ for frivillige reisende er å kjøre langt rundt, eller å fly. Neppe realistisk med lavere utslipp enn dagens.

Teknologiutviklingen skjer i fergefarten fordi en har god plass under dekk og tåler vekt

- Ladbare hybridferger i større samband. Billigere og mer fleksibelt enn reine el-ferger
- Vurdere hvilke samband som er egnet, hvilke investeringer som må gjøres (nattlading) og hvilke miljømessige og økonomiske besparelser som kan forventes. Vurdere hva som bør inngå i utlysning
- Utnytte statlige tilskuddsordninger



Rune Opheim

rune.opheim@civitas.no - + 47 915 83 199

www.civitas.no

© AS Civitas 2016