



Saksgang
Styringsgruppen for
Kollektivanskaffelse

Møtedato
15.03.12

Saksnr.
2012/01

DRIFTSORGANISERING NESTE ANBUDSPERIODE

BAKGRUNN ELLER SAMMENDRAG

Kollektivkontraktene i Finnmark fylke skal i løpet av 2012/2013 ut på anbud. Dette muliggjør at Finnmark kan få et bedre og mer helhetlig rutetilbud på både sjø og land. Arbeidsgruppen, som gjør grunnlagsarbeidet for konkurransegrunnlagene, ønsker derfor å få avklart hvilken driftsmodell som skal legges til grunn for neste anbudsperiode.

BESKRIVELSE

Fylkene i Norge har i dag stort sett tre ulike modeller, hva gjelder drift av kollektivtilbudet.

I det etterfølgende redegjøres det for alternativene:

ALTERNATIV I: Intern fylkeskommunal styring m/nettokontrakter

-ansatt ruteplanlegger / rutecontroller
-ansatte som tar seg av 177-tjenesten, drift av SMS-tjenester, webside, organisering av skoleskyss, produksjon av skolekort, administrere billettløsninger, anropsstyrt transport.

Merknad: Dette er løsningen vi har i dag, men i tillegg setter vi inn ressurser til informasjonstjeneste, webside, administrere kort-/billettløsninger, være sentral for anropsstyrt trafikk m.m.

ALTERNATIV II: Intern driftsenhet m/kombinasjon av netto- og bruttokontrakter

-ansatt ruteplanlegger / rutecontroller
-ansatt skoleskyssmedarbeider
-ansatt med ansvar for billettsystem /-løsninger
-ansatte som tar seg av 177-tjenesten, drift av SMS-tjenester, webside, organisering av skoleskyss, produksjon av skolekort, administrere billettløsninger, IT-drift, salgs-/markedsføring, anropsstyrt transport.

Merknad: Dette er en utvidet versjon av dagens løsning, der fylkeskommunen tar mer direkte kontroll på cashflow og billettsystemer, og står som eier av billettsystemene. Mer ressurskrevende intern organisasjon, og man leier stort sett inn transportørene kun for å kjøre bussene/fartøyene, og reduserer administrasjonen hos den enkelte transportør.

ALTERNATIV III: Eksternt driftsselskap (Bruttokontrakter)

-ansatt ruteplanlegger / rutecontroller

- ansatt skoleskyssmedarbeider
- ansatt med ansvar for billettsystem /-løsninger
- ansatt med ansvar for IT
- ansatt kontrakts-/anbudsansvarlig
- ansatt jurist
- ansatte med salgs-/markedsansvar
- ansatte som tar seg av 177-tjenesten, drift av SMS-tjenester, webside, organisering av skoleskyss, produksjon av skolekort, administrere billettløsninger.
- ansatte på økonomi/regnskap
- ansatt daglig leder

Merknad: Organiseres som et fylkeskommunalt foretak som driftes med overføringer. All styring av ruteoppsett, avtaler o.l. ligger hos driftsselskapet.

I samband med fremlegging av alternativene, så redegjøres det også for driften av informasjonstjenesten 177 og ruteinformasjon på internett. Pr. dags dato kjøpes denne tjenesten av Troms Fylkeskommune for ca 850 000 kr pr år. Tjenesten inneholder svarfunksjon på telefonnummer 177 for Finnmark, og i tillegg at de fleste av Finnmarks ruter er tilgjengelig på deres webportal: www.tromskortet.no . Administrasjonen har startet jobben med å lage en egen webportal for Finnmark, hvor man kan samle alle rutene i fylket.

Bruttokontrakter kjennetegnes ved at operatøren overlater alle inntektene fra billettsalg til myndighetene. Fylkeskommunen påtar seg dermed inntektsrisikoen, mens operatørene i stor grad beholder kostnadsrisikoen. Myndighetene påtar seg her hovedansvaret for planleggingen av rutetilbudet og er i så måte godt rustet til å samordne ulike aktører.

Nettokontrakter kjennetegnes på sin side av at operatøren beholder alle passasjerinntektene, slik at operatørene både har en betydelig inntekts- og kostnadsrisiko knyttet til produksjonen. Operatørene får dermed en selvstendig interesse i å maksimere inntektene og slikt sett vurdere kvalitetshevende tiltak opp mot kostnadssiden av produksjonen. Både brutto- og nettokontraktene kan inneholde reguleringsklausuler som begrenser de ulike aktørenes risiko. I tillegg kan de suppleres med ytterligere insentiver, enten av det produksjons-, passasjer- eller kvalitetsavhengige slaget, derav de utvidede kontraktsformene i tabellen.

VURDERING

Finnmark er landets største fylke geografisk målt, men i ruteproduksjon er det ett av de minste. Noen av fordelene med å sende de fleste rutekontraktene ut på anbud samtidig er at man kan tenke nytt, og på den måten sikre Finnmarks befolkning et bedre tilbud for de samme midlene.

Det er totalt ca 480 fylkeskommunalt ansatte i Norge som jobber med kollektivtrafikk, fordelt på de tre ulike alternativene. I Finnmark er det satt av en ressurs tilsvarende 2,5 stilling. I dag er det organisert med en stilling på ruteplan/-kontroll, en stilling på prosjekter og en halv stilling på økonomi.

Organisering av drifta hos våre tre nærmeste fylker:

Troms fylkeskommune startet opp fylkeskommunalt foretak etter alternativ III våren 2011, med 26 ansatte. Selv om et eksternt driftsselskap står friere med tanke på forhandling,

kontraktoppfølging og det å "følge med i tiden", så er administrasjonsutgiftene svært mye høyere enn ved en intern løsning.

Nordland fylkeskommune har valgt alternativ II, der alle funksjoner er holdt innad i fylkeskommunen. De har kjøpt billettsystemet/-maskinene, og står også for service og vedlikehold på disse. Nordland har en variasjon av netto- og bruttokontrakter.

Nord-Trøndelag fylkeskommune har samme driftsmodell som Finnmark (samt Sogn & Fjordane og Aust Agder), med internt ansatte ruteplanleggere/-controllere. Resten av administrasjonen ligger hos operatøren. Dette er en modell som gjør at fylkeskommunens administrasjonskostnader holdes lavt, og fokus er på ruteplan/-produksjon i samarbeid med operatørene. Det kjøres utelukkende nettokontrakter, der operatøren beholder billettinntekter.

Arbeidsgruppa vurderer at publikumsinformasjon/177-tjenesten m.m. vil bli bedre ivaretatt i eget fylke, der vi bl.a. kan kombinere denne funksjonen med andre administrative oppgaver, så som skoleskyssbehandling, sentral for anropsstyrt trafikk m.m.

De siste årenes kontrakter i Finnmark har vært noe mangelfulle, og rapporteringene fra operatørene har ikke vært pålagt og/eller ikke fulgt opp. Dette har ført til at de statistiske opplysninger man sitter inne med må regnes som svært mangelfulle og usikre. På bakgrunn av dette mener arbeidsgruppa at Finnmark ennå ikke er klar for et regime med bruttokontrakter.

ARBEIDSGRUPPENS KONKLUSJON

Arbeidsgruppa anbefaler at man i neste anbudperiode velger:

- å videreføre driftsmodellen etter alternativ I.
- å si opp avtalen om 177-tjenesten med Troms Fylkestrafikk FKF, og at driften av 177-tjenesten finansieres ved de frigjorte midlene fra dagens avtale.
- å opprette stillinger internt som overtar 177-tjenesten, drift av publikumsinformasjonsløsninger, ha sentral for anropsstyrte tjenester og deltar i skoleskyssarbeidet.

VEDLEGG OG ANDRE SAKSDOKUMENTER

(Ingen)