

Møtereferat

Dato: 13.12.2019
Tid: 09:00-15:30
Sted: Ruters kundesenter, Ruter S.

Deltagere fra følgende selskaper/organisasjoner:

ABB	Kempower OY	Sagasystem	VDL Bus & Coach Norway
Air Liquide Skagerak	MAN Truck & Bus Norge	Scania	Volvo Norge
ASI Automatikk	Metrotek	Setesdal Bilruter	Vy Buss
Bertel O Steen	Adibus	Siemens	Yutong Eurobus
Boreal Norge	NHO Transport	Solaris Norge	ZERO
Bussanlegg AS	Nobina	Unibuss	
EBUSCO	Norgesbuss	Vaberlin	
IVECO Norge	Norsk Scania		

Referat dialogkonferanse nr. 3 Transporttjenester Oslo Sør 2021/2022

Referatet må leses sammen med innledere sine presentasjoner/utkast til konkurransegrunnlaget. Referatet er ikke ment å være en fullstendig beskrivelse av alle forhold som kommer frem på dialogkonferansen, og det vil ikke være fullt ut dekkende for alt som har blitt sagt.

Dialogkonferansen ble streamet, og kan lastes ned på denne linken:

<https://www.youtube.com/watch?v=SOYiilpGwM> og vil bli liggende der også etter at konferansen er avsluttet.

Velkommen og innledning – v/Hellik Hoff, innkjøpssjef

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

Gjennomgang av dagens program/tema.

Kort presentasjon av deltakerne.

Utkast til Beskrivelse av tjeneste og tjenestetilbudet v/Øystein Fjæra, seniorrådgiver

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Hva ligger bak kravet på å stille personal tilgjengelig for ny operatør på inntil 10 dager?
Svar: Ruter presiserer at det er 10 timer. Det er behov for opplæring innen språk, systemer, rutiner, anlegg, IT systemer og nye kjøretøy. Ruter ønsker å legge til rette for smidigere overgang ved operatørbytte.



Digitale tjenester v/Torbjørn Barslett

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål/innspill: Viser til henvisning til dialog om «major oppdateringer». Hvis det skal være en fastpris pr buss bør det være et eget godtgjørelseselement i denne kontrakten, og ikke en godtgjørelse uavhengig av kontraktene (for å unngå forskjellsbehandling i forhold til størrelsen på bussflåten).
Svar: Ruter ønsker innspill på hvordan kostnadene skal dekkes i kontraktene. Viser også til incitamentsbeskrivelsen.
- Spørsmål: Standardisert kommunikasjonsplattform for ladeinfrastruktur er OCPP. Skal det lages et API mellom OCPP og Ruters digitale plattform (MQTT), eller kan leverandør av ladeinfrastruktur selv velge plattform for overføring av data fra ladeinfrastrukturen til oppdragsgiver? I tilfelle API, hvem har ansvaret for å lage dette?
Svar Ruter: Dette vil bli besvart i forbindelse med gjennomgangen av ladeinfrastruktur.

Incitamentsbeskrivelsen v/Øystein Fjæra, seniorrådgiver

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Hva er konsekvensen av å kjøre på forrige majorrelease? Vil det medføre at bonus ikke innfris (malus) ?
Svar: Konsekvensene ved å bryte dataleveransekravene er i h.t. incitamensmodell. Ruter er åpen for innspill til modellen
- Spørsmål: Kan Ruter si noe om bakgrunnen for 10 % bonus og 8 % malus? Det medfører høy risiko med så høy malus.
Svar: Dette gir større forutsigbarhet enn tidligere. Ruter vil vurdere å tydeliggjøre dette.
- Innspill: Elementer som sjåførene kan påvirke kan gjerne være mer vektlagt.
Svar: Ruter er åpen for innspill. Fordelingen mellom de ulike elementene kan endres.
- Spørsmål: Hvordan skal kundetilfredshet måles?
Svar: Kundetilfredshet måles via markedsinformasjonssystemet, MIS. Serviceinnstilling til fører er ikke med lengre fordi det anses å ha mindre relevans i denne kontrakten.
- Spørsmål: Hvor stammer nullpunkts-målingene fra?
Svar: De er basert på dagens situasjon.
- Spørsmål: Viser til incitament for leveranse av data, pkt. 4.2.1.2. Operatør logger seg inn på vognløp, ikke hver enkelt avgang. Hva når pålogging til vognløp er utført, men manglende «journey» skjer hos Ruter? Skal man endre til pålogging til hver avgang (hver tur) i denne kontrakten?
Svar: Intensjonen er at det alle avganger skal være logget på. Når vognløp blir logget på, vil også avgangene bli logget på. Ruter vil tydeliggjøre dette.
- Spørsmål: Viser til pkt. 2.1.2.1 punktlighet som skal måles ved startholdeplass og knutepunkt med overgang/korrespondanse.



Svar: Dette vil endres. I dette anbudet er kun T-bane Mortensrud som er et knutepunkt med overgang/korrespondanse, ellers er det startholdeplasser som er relevant.

- Innspill: Ved innføring av punktlighet på endeholdeplass og knutepunkt bør operatør være med å gjøre endringer i tidtabellen. I rushtiden er det store variasjoner i punktligheten.
Svar: I praksis er Ruter mer fleksibel enn kontrakten beskriver, men vil vurdere dette.
- Innspill: Viser til pkt. 5.3.2.1 at det kun forhandles om endringer ved årsskifte, 3 mnd før iverksettelse. Dette oppleves rigid.
Svar: Ruter tar innspillet med seg i det videre arbeidet med konkurransegrunnlaget.

Materiellbeskrivelsen inkl. design v/ Dear Jasarovski, rådgiver materiell

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Kan man tillate noe mer overtemperatur (over 26 grader) for å redusere energibruk og øke rekkevidde for elbusser?
Svar: I utgangspunktet er kravet 26 grader, men Ruter vil ta en ny vurdering av dette kravet.
- Spørsmål: Er det kun sjåførens mikrofon som er lydkilden til utvendige høyttalere, eller også andre lydkilder? (f.eks. ferdig innspilte meldinger)
Svar: I utgangspunktet er det ferdig innspilte meldinger, men det kan også være sjåførens mikrofon.
- Hvordan virker pkt 1.9.2.1 sett opp mot pkt 13.2. Er det lov å sette inn brukt materiell senere i kontrakten så lenge de ikke er eldre enn seks år
Svar: Bakgrunnen for kravet om nytt materiell fra oppstart er sikkerhetsvurderinger. Ruter vil gjøre en konsistenssjekk i forhold til dette kravet.
- Spørsmål: Viser til kravet om minimum 25 % utslippsfri produksjon fra oppstart. Hva ligger bak dette kravet, og hvorfor ikke minimumskrav til biogass?
Svar: Se prosedyrebeskrivelse og tildelingskriterier. Ruter Minner om at krav om 100 % utslippsfritt er i løpet av 2028
- Spørsmål: Det er stilt en del krav utover Bus-Nordic. Begrenser dette konkurransen blant bussleverandørene og gir merkostnader?
Svar: Ruter har gjort en vurdering på dette. Det finnes flere bussleverandører som leverer i h.t. til de krav som er stilt.
- Spørsmål: I kapittel 7 stilles det absolutte krav til antall døråpninger, men i tabell (Kapittel 1.7) er det åpnet for ulike varianter. Er dette inkonsistent?
Svar: Ruter vil gjøre en ny vurdering på dette.
- Spørsmål: Er R29 og R93 i forhold til kollisjonssikkerhet for fører absolutte krav, eller er alternative løsninger tillatt?
Svar: Tilsvarende løsninger tillates. Det må da dokumenteres at disse oppfyller tilsvarende krav.



Bussmateriellet sin verdikjede v/ Kristin Holter, miljøkoordinator

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Er dette en del av evalueringskriteriene?
Svar: Det er ikke endelig tatt stilling til om dette skal evalueres.
- Innspill: Med disse kravene er det ikke mulig å fristille seg i forhold til bussprodusent i tilbudsfasen.
Svar: Ruter tar med seg innspillet i det videre arbeidet med konkurransegrunnlaget.
 - Innspill: Kan dokumentasjon vedr. sirkularitet ettersendes etter at operatør har landet bussleverandør?
Svar: Det kan da ikke være en del av evalueringen.
- Innspill: Fotavtrykk etter bussproduksjon kan være et eget bonuselement. I andre sektorer har dokumentasjon på klimagassutslipp og materialer blitt vanlig (f.eks EPD).
Svar: Det finnes ingen standardisert løsning for bussbransjen. Ruter har med dette tatt initiativ til dette sammen med Movia og Stockholm

Rutebeskrivelse v/ Morten Stubberød, fagsjef ruteplan

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Vil rutetilbudet bli endret i særlig grad fra i dag?
Svar: Det vil være justeringer på buss-størrelse og frekvens. Utover det kun mindre endringer.

Anleggsbeskrivelsen v/ Kristin Mathisen, fagansvarlig bussanlegg

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Er det mulig å få inn et større produksjonsanlegg for hydrogen. Dette for å tilrettelegge for økt bruk av hydrogenbusser.
Svar: Dette er ikke vurdert. Det vil legges ut mer informasjon om hydrogenanlegget i konkurransegrunnlaget
- Spørsmål: Er tilleggsarealet til Rosenholm bussanlegg sikret i hele anbudsperioden?
Svar: Ja, det er signert en avtale med Oppedgård kommune for 10+2 år for dette arealet.
- Spørsmål: Kunne det være mer effektivt å ha en delt bygningsinformasjonsmodell som 2D og 3D kan hentes ut av? Da kan data gjenbrukes og modellen kan berikes.
Svar: Det jobbes med slike modeller.

Ladeinfrastruktur v/ Anders Dyrge, prosjektleder materiell og anlegg

Dette er en kapittel 6 i Anleggsbeskrivelsen

- Er det gjort en vurdering av sannsynligheten for at PBE ikke vil gi tillatelse for å sette opp pantograflading?
Svar: Det er valgt ut fem lokasjoner blant annet basert på behov og mulighet for å få lov til å bygge. Noen er i Oppedgård kommune, noen i Oslo.
- Spørsmål: Er det vurdert mer fleksible frister for rammesøknader også etter 13. mars?



Svar: Fristen er satt for å få en forutberegnelighet i konkurransegrunnlaget for operatørene. Ruter ønsker innspill på denne fristen.

- Spørsmål: Det etterspørres data fra ladeinfrastruktur. Hvilke data er det konkret som menes?
Svar: Ruter har en oversikt på dette, og vil vurdere å beskrive dette tydeligere.
- Spørsmål: Hvem tar ansvar for å tolke MQTT?
Svar: MQTT er en std. gateway for å motta data. Operatør har ansvar for å sende data som Ruter kan ta imot i MQTT.
- Spørsmål: Er det data fra ladestasjon som ikke kan leveres fra bussene?
Svar: Feilmeldinger fra ladestasjon og vil bruke std. data som ladestasjoner allerede leverer.

Kontrakt inkl. godtgjørelselementer v/ Line Werner, advokat

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Er prolongering av kontrakt gjeldene i 4 kalenderår + 1 år?
Svar: Ja. Forslaget er fire år i første omgang, deretter ett år.
- Spørsmål: Vil kostnader til husleie bortfalle som del av godtgjørelsen?
Svar: Ruter har ikke tatt endelig stilling til dette.

Prosedyrebeskrivelse inkl. miljøevaluering v/ Erik Løvoll, strategisk innkjøper

Dokumentet kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Hva er vurderingen rundt å justere ned poengene for avansert biodrivstoff i drivstoffmatrisen (se tildelingskriteriene for miljø)?
Svar: Dette er gjort i samråd med Miljødirektoratet og Difi. Klimanytten ved å stille krav om avansert biodrivstoff i busskontrakter antas å være begrenset. Dette har sin bakgrunn i omsetningskravet. Kravet om avansert biodrivstoff bidrar sannsynligvis i stor grad til å oppfylle omsetningskravet til omsetteren av drivstoff. Omsetteren kan blande inn tilsvarende mindre avansert biodrivstoff i andre leveranser.
- Spørsmål: Hvorfor stiller ikke Ruter minimumskrav til 100 prosent utslippsfri produksjon?
Svar: Det er minimumskrav til avansert biodrivstoff, men erfaringene med andre bussanbud/foreslåtte tildelingskriterier er at de vil gi en betydelig produksjon med el busser... Minimumskrav om utslippsfri produksjon antas å gi en merkostnad.
- Spørsmål: Hvordan evalueres innfasing av busser med andre drivstoff i løpet av kontraktperioden?
Svar: Dette vil det forholdsmessig tas hensyn til, en lineær modell.
- Spørsmål: Kan vi forvente at ladeinfrastruktur på depot er klar ved oppstart?
Svar: Ja, men dette må gjøres i samspill med eier, ny og gammel operatør. Det legges opp til en mer proaktiv prosess enn tidligere. Vaskehall og ladeinfrastruktur splittes i byggesaksarbeidet for å tilrettelegge for raskere gjennomføring. Strømleveranse anses ikke som risiko. Ladeinfrastrukturen på bussdepot gjenstår, men anses mindre komplekst.



- Spørsmål: Skal sirkularitet evalueres under tildelingskriteriet miljø?
Svar: Det er ikke tatt endelig stilling til om/hvordan sirkularitet skal evalueres.
- Spørsmål: Bør ikke drivstoffene dokumenteres i forhold til utslipp? Det finnes hydrogen som fremstilles fra fossile kilder.
Svar: Ruter vil vurdere å vektlegge fremstillingen av hydrogen.

Språkkrav til bussjåfører v/ Jofrid Lunde NHO Transport

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

- Spørsmål: Er ferdighetskrav i forhold til tekniske IT-systemer inkludert i innholdet/testen?
Svar: Tema relatert til arbeidssituasjoner skilles på rutiner og språk.
- Spørsmål: Er det utarbeidet en standardisert ordbok som er felles for selskaper?
Svar: Voksenopplæringscenteret har lagd et universelt univers uten å bruke stedsbundet terminologi. Dette for å unngå at det blir vanskelig å forholde seg til.
- Spørsmål: Når er bussnorsktesten klar?
Svar: Innholdet er under ferdigstilling nå. Trolig klar til Ruters anbudsutlysning i februar.

Tilbakemelding fra leverandører på utkast til konkurransegrunnlag

Nobina

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

Norgesbuss

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

NHO Transport

Presentasjonen kan lastes ned [her](#).

Oppsummering v/Hellik Hoff, innkjøpssjef

Takk for mange gode innspill fra operatører og leverandører.

Tilbakemelding på utkast til konkurransegrunnlag sendes til Ruter på e-post til bussanbud@ruter.no innen 23. desember.