

Referat

fra Dialogkonferanse bussmateriellstrategi

Møte ble avholdt fredag 11.1.2013,
Trafikanten, Jernbanetorget fra kl 10:00 -14:30

Tilstede i møte:

Interessenter:

Se vedlagt deltagerliste

Fra Ruter As:

Hanne Norli,
Esben Wangen
Kjersti Midttun
Hellik Hoff
Lisa Svendberg
Vibeke Skar
Morten Stubberød
Rolf Konerliussen
Jan Erik Pedersen
Jo Inge Kaastad
Johanna Stigsdotter
Marit Leite
Øyvind Hatvik
Anders Finckenhagen

Referent: Morten Stubberød (til lunch),
Vibeke Skar (etter lunch),
Kjersti Midttun (hele møtet)

Nr	Punktvis møtereferat fra dialogkonferansen		
1	Program for dagen		
	10:00	Velkommen. Om prosjektet. Hensikt med dagen - møteleder	Kjersti Midttun, Ruter Hellik Hoff, Ruter
	10:15	Innledende perspektiver (10 min)	Terje Sundfjord, NHO Transport Henry Gaarde, Kollektivtrafikkforeningen Tore Lillemork, Bilimportørenes landsfor
	11:00	Tide (10 min) Unibuss (10 min) Norgesbuss (10 min)	Bussoperatører
	11:45	<i>Lunsj</i>	
	12:15	Nettbuss (10 min) Nobina (10 min)	Bussoperatører forts.
		MAN Truck & Bus Norge AS (10 min) Volvo AS (10 min) Mercedes-Benz Norge (10 min) Sor (10 min) Vest Buss (10 min) Scania (10 min)	Bussleverandører
	14.00	Diskusjon	
	14:15	Oppsummering, videre prosess	
	14:30	<i>Slutt for dagen</i>	
	2	INNLEDNING	
2.1	<p>Introduksjon fra Ruter v/ Kjersti Midttun og Hellik Hoff</p> <p>Kort innledning hvor det ble fortalt hvorfor det er nødvendig å utarbeide en bussmaterieellstrategi og hvorfor vi avholder dialogkonferansen.</p> <p>Det ble presisert at det under møtet åpnes for avklarende spørsmål, men det ønskes ingen diskusjoner underveis.</p> <p>Ruter har gjennom programmet gitt innspill til tema vi ønsker å belyse, ingen kommersielle forhold ønske kommentert.</p> <p>Hellik Hoff redegjorde kort for hensikten med dagen og var møteleder gjennom dagen. Det ble gjort kjent at møtereferat og alle presentasjonene i forbindelse</p>		

	<p>med dialogkonferansen vil bli lagt ut på Ruters anbudsweb: http://www.kollektivanbud.no/</p> <p>Det er satt en frist på en uke fra 11. januar til å sende skriftlig tilbakemelding til Ruter (Hellik eller Kjersti).</p>
<p>2.2</p>	<p>Innledende perspektiver fra NHO Transport – Terje Sundfjord.</p> <p>NHO er positiv til at det avholdes denne type møter. Det gir bransjen en anledning til å møtes og alle får samme informasjon på samme tid.</p> <p>Han åpnet sin presentasjon med å vise et bilde fra Nantes hvor det i en fire felts gate er tatt to felt til å etablere bussbaneløsning . Dette gjør at veiens kapasitet økes. Slike grep bør gjøres flere steder.</p> <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.</p>
<p>2.3</p>	<p>Innledende perspektiver fra Kollektivtrafikkforeningen – Henry Gaarde</p> <p>Henry Gaarde er til daglig adm. dir i Brakar (Buskerud kollektivtrafikk AS). Henry Gaarde er også leder av Kollektivtrafikkforeningens fagkomite for ruteplanlegging, vognmateriell, infrastruktur.</p> <p>Det vises forøvring til vedlagte presentasjon.</p> <p><i>Kommentar fra Østfold kollektivtrafikk: Ved oppstart av nytt anbud i Østfold ble det kun benyttet 4 brukte busser ved oppstart. Nye busser blir prøvd ut.</i></p>
<p>2.4</p>	<p>Innledende perspektiver fra Bilimportørens landsforening (BIL) – Tore Lillemork</p> <p>BIL har nesten alle bussimportørene som medlemmer. De registrerer at NHO og Kollektivtrafikkforeningen deler deres syn på de temaene som berøres på konferansen.</p> <p>Innen de ulike miljøteknologiene tror de at det vil være teknologien knyttet til brenselceller som vil vinne frem.</p>

	Det vises forøvring til vedlagte presentasjon.
3	PRESENTASJONER BUSSOPERATØRER
3.1	<p>Presentasjon TIDE-buss – Jan Helge Sandvåg</p> <ul style="list-style-type: none"> • I Tide-buss har man lang erfaring med å benytte ulike teknologier • Det er viktig å ha rett produkt på rett sted • I København legges gamle busser ut på gjenbruksanbud • Vognkrav: Vekting i anbudprosesser gjøres utifra hva du leverer (ny/gammel), gammel buss gir påslag på tilbudt pris • De ønsker å bruke velbrukte teknologier • Det er teknisk mulig å dokumenter forhold knyttet til miljø under kjøring. <p>Det vises forøvring til vedlagte presentasjon.</p>
3.2	<p>Presentasjon Unibuss</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unibuss er for standardisering • De mener det er viktig at det defineres et kapasitetsbehov, operatør bestemmer hvilke busser som bør benyttes • De mener det er lite helhetlig forskning som viser effekten av de ulike miljøteknologiene • Kundene bør være i fokus <p>Det vises forøvring til vedlagte presentasjon.</p>
3.3	<p>Presentasjon Norgesbuss – Atle Rønning</p> <p>Det ble ikke levert presentasjon fra Norgesbuss.</p> <p>Følgene er oppsummert fra innlegget:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Norgesbuss ønsker at det benyttes mer funksjonkrav i anbudene • De opplever at når det gjelder «Bybuss» så er det ikke så mye å hente, de er lagt på vei standardisert i dag, Regionbussene er det ikke. • Det kjøres nå mer «laventre» på regionbussene, det er ikke ok! Kundene i regionmarkedet ønsker busser slik de var før dvs. høyt gulv og regulerbare seter

	<p>Det kreves mer komfort på lengre strekninger</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mener det ikke er så avgjørende at kravene til universell utforming oppfylles for regionbussene • De kan tilby Wi-fi, dette har ikke Ruter uttalt seg om er bra eller ikke • De synes det er viktig at det tenkes totaløkonomi, det er i den sammenheng viktig med standardisering • Strengt krav kan føre til at de blir færre leverandører i markedet, det er ikke en riktig utvikling • Når anbud beskriver funksjonskrav, er det viktig at det brukes gode og tydelige evalueringskriterier
<p>3.4</p>	<p>Presentasjon Nettbuss – Per Nilsen</p> <p>Det ble ikke levert presentasjon fra Nettbuss.</p> <p>Dialogkonferansen er et bra tiltak, det er viktig med åpne diskusjoner. Det er også gjort mye bra så langt. Bussene som går i Ruterområde på Romerike er bra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standardisering er viktig. Den må reflektere: <ul style="list-style-type: none"> - vurderinger knyttet til levetidsalder - Sikkerhet på lenger strekninger - Lavgulv i regionbuss? - Veistandard gir føring til hvilke busser som kan benyttes i de ulike områdene - Det er viktig at infrastrukturen er tilpasser bussene (eller omvendt) • Setetrek: Standard på dette gjør det enklere å bruke bussene omhverandre • Det er viktig å vurdere antall dører opp i mot antall sitteplasser i bussen • Det er viktig at busser som har kjørt kort kan brukes i andre områder • Drivstoff: <ul style="list-style-type: none"> - Det må være tilgjengelig drivstoff - Når det settes krav til drivstoff, er det vanskelig å bruke bussene omhverandre

	<ul style="list-style-type: none"> - Ruter må «vite» hva de spesifiserer og hvilke begrensninger som følger de ulike kravene - Når det benyttes busser i samme område med ulike teknologier så er dette med på å gjøre vedlikeholdet dyrere • En materiellstrategi bør gjelde for busser i hele landet <p><i>Kommentar fra Henry Gaarde:</i> <i>Kollektivtrafikkforeningen vil ta med Ruter sin materiellstrategi inn i det arbeidet kollektivtrafikkforeningen gjør på området.</i></p>
3.5	<p>Presentasjon Nobina – Martin Atterhall</p> <p>Det ble først gitt en kort presentasjon av selskapet. Følgende spørsmål synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvorfor har vi spesifikasjoner? • Det er forskjeller fra land til land • Det er viktig med en god dialog mellom kjøper og selger • Hva ønsker man å oppnå gjennom anbudene? • Hva slag marked skal man lever til • Politikere er opptatt av miljø, men det uklart hvilke mål vi jobber mot • Nobina ønsker at bussene i anbud spesifiserer gjennom funksjonskrav. Det gir dem mulighet til å påvirke utviklingen av bussene. Eks. lettvektsbusser i Helsinfors • Funksjon kan kobles mot politiske krav, f.eks miljø <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.</p>
4	<p>PRESENTASJONER BUSSOPERATØRER</p>
4.1	<p>Presentasjon MAN - Svein Brakstad</p> <p>Standardisering er viktig, de er enige i det som er sagt i tidligere innlegg. Presentasjonen ble startet med noe info om virksomheten og produktsortimentet. synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standardisert produksjon gir billigere busser • Anbudene i Norge er små, og produksjon av så få antall busser gjør dem dyre

	<ul style="list-style-type: none"> • MAN er pålagt å benyttes seg av standardisert produksjon. Når det etterspørres avvik fra denne type produksjon så er det veldig fordyrende. Enkelte ganger er kravene så vanskelig å oppfylle at man velger å ikke legge inn anbud • Hvis bussene avviker for mye fra de standardproduserte, kan det være vanskelig å finne underleverandører som er sertifisert. Det er et krav i produksjonen at underleverandørene skal være sertifisert • Busser som er produsert med deler fra underleverandører som ikke er sertifisert, er vanskelig å selge på ettermarkedet. <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.</p>
<p>4.2</p>	<p>Presentasjon Volvo – Sverre Åge Løkken</p> <p>Åpne dialogmøtet er et bra tiltak og viktig for å utvikle bransjen.</p> <p>synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvordan skal vi klare å dra dette arbeidet videre? Det er et viktig tema som må diskuteres • I Stern-rapporten blir det påpekt at bussen står for en liten del av utslippene. Det er viktig å få de som kjører bil over på buss • Det er viktigere å se på energiforbruket en på type drivstoff • Totalkostnadene er viktige, det er: produksjon+vedlikehold+bruk+infrastruktur • Det er viktig å samle kollektivnorge til «en stat» • Volvo kommer til å legge ned produksjon av lavgulvsbusser som benytter gass og biodiesel som drivstoff <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon. .</p>
<p>4.3</p>	<p>Presentasjon Mercedes-Benz – Odd Rumundstad</p> <p>synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvordan oppleves anbudregimet: Det er stor grad av detaljstyring • Det kan gjøres feil valg av busser • Høy grad av spesifisering gir dyre busser

- Miljø er viktig fra bussen produseres til den skortes
- Det er viktig med både aktiv og passiv sikkerhet
- Alle busser skal godkjennes og dette koster penger. Standard løsninger er billigere

Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.

Kommentarer:

- *Antall driftsår kan vs. antall driftstimer: Godt vedlikehold kan oppveie for mange driftstimer. Rotasjon og fleksibilitet gir en jevner slitasje på bussene*
- *Høy slitasje ser ikke bra ut sett ut i fra et kundeperspektiv – Jan Erik Pedersen*
- *Markedet bør segmenteres – Sven Åge Løkken*
- *Noen busser bør kunne oppgraderes (midtveioppgradering) – Terje Sundfjord*

4.4 Presentasjon SOR – Ing. Jindřich Chudý

Han startet med å presenter det Tjekkiske produksjonsselskapet og i hvilke land bussene er i drift. SOR produserer elektriske busser.

synspunkter ble lagt frem:

- Veien til lavere energiforbruk er lavere vekt
- De har utviklet forbedringer knyttet til teknisk utstyr på bussene, f.eks gear
- De benytter «lettvekt-stoffer» i produksjon
- Når vekten reduseres fra 12t til 9,5 t, reduserer drivstofforbruket med ca 5 liter pr 100 km
- Ulike busstyper ble presentert
- De har pr. i dag 7 ulike typer i trafikk
- De kan lades på 2 ulike måter – langsom, rask
- Viste tabell som viser driftskostnader knyttet opp mot ulike typer drivstoff. For de elektrisk bussene er mye av kostnadene knyttet til at batteriet må skiftes i løpet av bussens levetid
- Utviklingen går i retning av batteri med høyere kapasitet

	<ul style="list-style-type: none"> • De jobber med et nytt prosjekt, • ny busstype, som er 9m lang <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon. (den er på engelsk).</p>
4.5	<p>Presentasjon Vest Buss – Svein Sigurdson</p> <p>Vestbuss forhandler Iveco Irisbus. Det ble kort informert om selskapets virksomhet.</p> <p>Synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Større anbud kan gi færre aktører • De er enige i det som er kommet frem fra de andre leverandørene og operatørene • Når det gjelder produksjon av busser så er det et skille mellom de som er produsert i 2010 og de som er produsert etter 2010. Standardspesifikasjon blir i mye større grad brukt. • Hvis kravene blir for spesifikke er det ikke sikkert man kan levere, produksjonen blir for dyr • Vest buss ønsker i mye større grad at bussene standardiseres <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.</p>
4.6	<p>Presentasjon Scania – Olav Dårflot</p> <p>Synspunkter ble lagt frem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dialogkonferansen er viktig • Det er uheldig at alle bussene er ulike • Mye av det som spesifiseres er «kjekt å ha» • Mange selskaper benytter hvite buss og profilerer med tape, det gjøre det enklere å bruke brukte busser i nye markeder • Bussen bør spesifiseres etter gjeldene sikkerhetkrav (bussdirektivet) • Spesielløsninger reduserer markedsverdien for videresalg • Scania jobber videre på teknologi hvor etanol benyttes som drivstoff <p>Det vises forøvrig til vedlagte presentasjon.</p>

5	Avsluttende diskusjon
	<p><u>Representant fra Mercedes-Benz:</u> Konsekvensen av ulikheter i anbudene genererer mange spørsmål. Det er viktig at alle frister er rimelige i anbudsprosessen.</p> <p><u>Atle Rønning:</u> Ruter skiller mellom røde og grønne busser. Det gir krav som ikke burde vært der. Svar: Ruter jobber med linjekonseptet</p> <p><u>Terje Sundfjord:</u> Det er ønskelig med et nytt dialogmøte for å presenter matriellstrategien når den nesten er ferdig. Svar: Dette er i første rekke Ruter sin materiellstrategi, men vi sørge for at den harmoniseres med arbeidet som Kollektivtrafikkforeningen gjør. Det er uttrykt ønske om at Ruters materiellstrategi bør gjelde for flere områder.</p> <p><u>Tore Lillemork:</u> Bilimportørenes Landsforening ønsker å bidra inn i strategiarbeidet.</p> <p><u>NHO-Transport:</u> Det er viktig å ta med fra konferansen at det er bred enighet om målet. Hvordan harmoniserer dette med kollektivtrafikkforeningens arbeid (KTF)? Det er viktig at Ruter tar inn KTF sine innspill. «Dimensjoneringsplikten» som krever at det skal være sitteplass med belte til alle elevene gjøre at det må gjøres endringer i gamle anbud. Det blir dyrt.</p>

Jan Erik Pedersen:

Hva er fremtidens miljøløsning?

Mercedes-Benz:

- Euro VI-diesel
- Hybrid
- Brenselcelle (5-10år)

MAN:

- Euro VI-diesel
- Gassdrift
- Hybrid
- Elektrisk (>10år)

Det er ønskelig med en landsdekkende standard

Johanna Stigsdotter:

Hvordan kan vi nå miljøkravene for Oslo? Er biodiesel løsningen?

- Volvo: Det kan benyttes biodiesel
- Biodiesel vil trolig bli borte
- Nobina: Gass er avhengig stabil produksjon
- Scania: Biodiesel er vanskelig i kulde

Anders Finckenhagen:

Hvordan skal vi klare å sette inn belter i alle skolebusser? Ruter er nødt å trekke veksler på operatørene.

Kjersti Midttun

Referent