



Ruters dialogkonferanse- busstjenester i Ruters vestregion

16. mai 2018

Ruter#

Velkommen

Hellik Hoff,
Innkjøpssjef Ruter

Ruter#

Velkommen

Hvorfor dialogkonferanse?

- Ruter ønsker å kommunisere rammer/mulighetsrom i den kommende konkurransen
- Ruter ønsker tilbakemeldinger fra leverandørene etterkant av dialogkonferansen
- Dialogkonferanse nr. 2 til høsten hvor utkast til konkurransegrunnlag legges frem
- Innlegg fra leverandørene og mer detaljert diskusjon tas i dialogkonferanse nr. 2

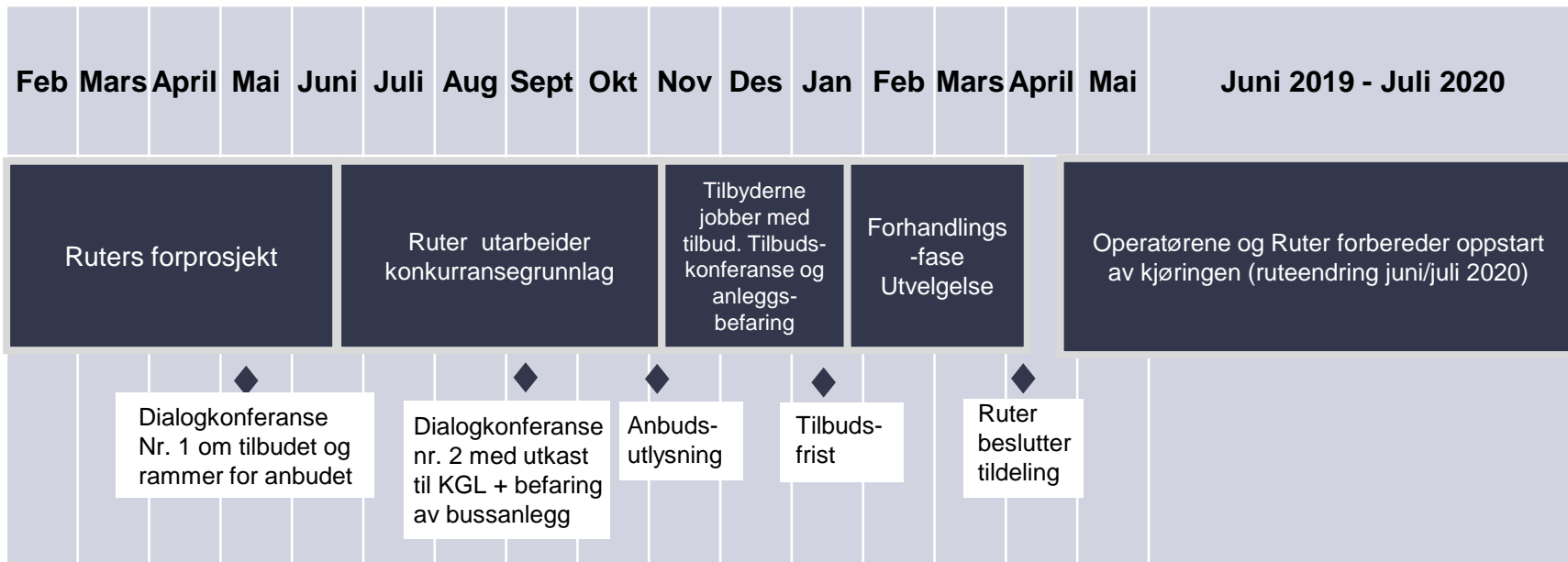
Praktisk informasjon

- Streaming av konferansen – bruk mikrofon
- Presentasjoner, spørsmålsliste og referat vil bli tilgjengelige på kollektivanbud.no
- Frist for skriftlig tilbakemeldinger er 28. mai. Det settes en grense på maks 4 A4-sider og vi ber om at det sendes til bussanbud@ruter.no
- Informasjon om nødutganger mv
- Kaffepauser og lunsj
- Spørsmål til avklaring tas underveis
- **Hvem er tilstede** – kort presentasjonsrunde blant deltagerne
- **Nyansatt hos Ruter**
- **Gjennomgang av dagens agenda**

Agenda

Tid	Tema	Ansvarlig
09:00-09:20	Velkommen og innledning	Hellik Hoff
09:20-09:35	Ruters mål for videreutvikling av Ruters vestregion	Robert Fjelltun
09:35-10:05	Rutetilbud - planlagt tilbudsutvikling i området	Morten Stubberød
10:15-10:35 10:45-10:55	Miljøprofil <ul style="list-style-type: none">• Materiell• Bus Nordic	Jon Stenslet Sjur Brenden
10:55-11:15 11:15-11:35	Forretningsmodell <ul style="list-style-type: none">• Incitamentsordninger/miljøkriterier• IT løsninger i buss (TaaS)	Hellik Hoff Torbjørn Barslett
11:35-12:30	Lunsj	
12:30-13:10	Infrastruktur	Kristin Mathisen
13:10-13:40 13:40-14:00 13:40-14:10	Tilbakemeldinger fra dagens operatører <ul style="list-style-type: none">• Norgesbuss• Nettbuss• Spørsmål til dagens operatører	Norgesbuss v/Bent Kjersem-Drageset Nettbuss v/Per Nilsen
14:10-14:45	Åpent for spørsmål	Hellik Hoff
14:45-15:00	Avslutning	Hellik Hoff

Utkast til tidsplan for Ruters vestregion 2020



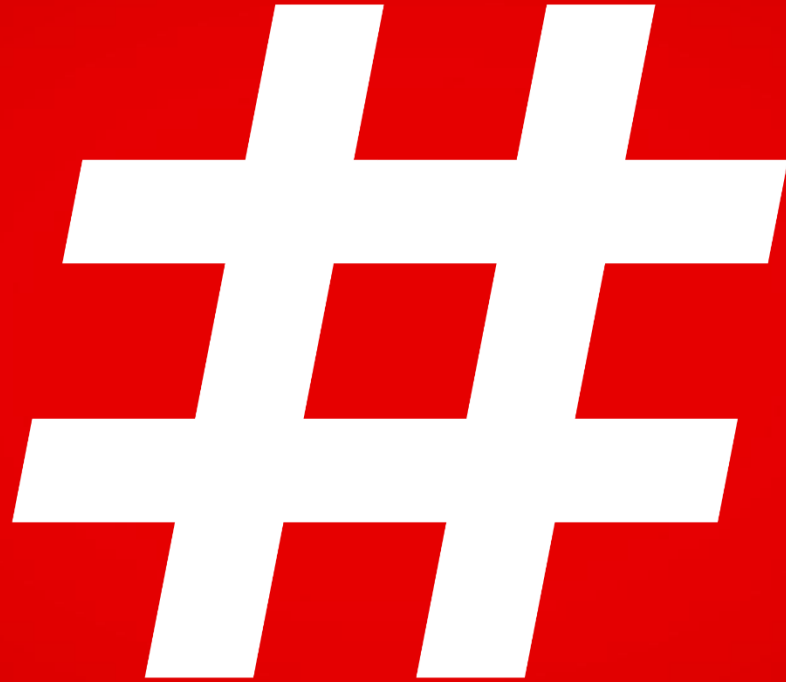
Rekkefølge i anbudsarbeidet

- Forprosjektet legge rammer for anbudet dvs. rutetilbudet, bussanlegg, endring i forretningsmodell
- Ruter innhenter erfaringer/forbedringsforslag fra dagens operatører og det øvrige leverandørmarkedet jf. dagens dialogkonferanse
- Dynamikk og samspill mellom minimumskrav og tildelingskriterier avgjøres sent i anbudsprosessen dvs. etter dialog om utkast til KGL med alle involverte inkl. operatørene

- Minimumskrav \neq Resultat
- Minimumskrav + Tildelingskriterier \neq Resultat
- Minimumskrav + Tildelingskriterier + Tilbud \neq Resultat
- Minimumskrav + Tildelingskriterier + Tilbud + Forhandlinger = Endelig resultat (Kontrakten)

Erfaringer fra Romeriksanbudet

- Stort og komplekst bussanbud med krevende forhandlinger
- Tre heldags dialogkonferanser og to tilbudskonferanser
 - Fremdrift gikk stort sett som planlagt
 - Nye momenter i anbudet (eksempelvis TaaS, elbusser/el-infrastruktur) ble varslet i en tidlig fase
- 5 av 6 kontrakter er signert
- Debriefingsmøter med tilbyderne er planlagt i slutten av mai





Mål for videreutvikling av Ruters vestregion

Robert Fjelltun
Områdeleder vest

Ruter#

Ruter har to hovedoppdrag

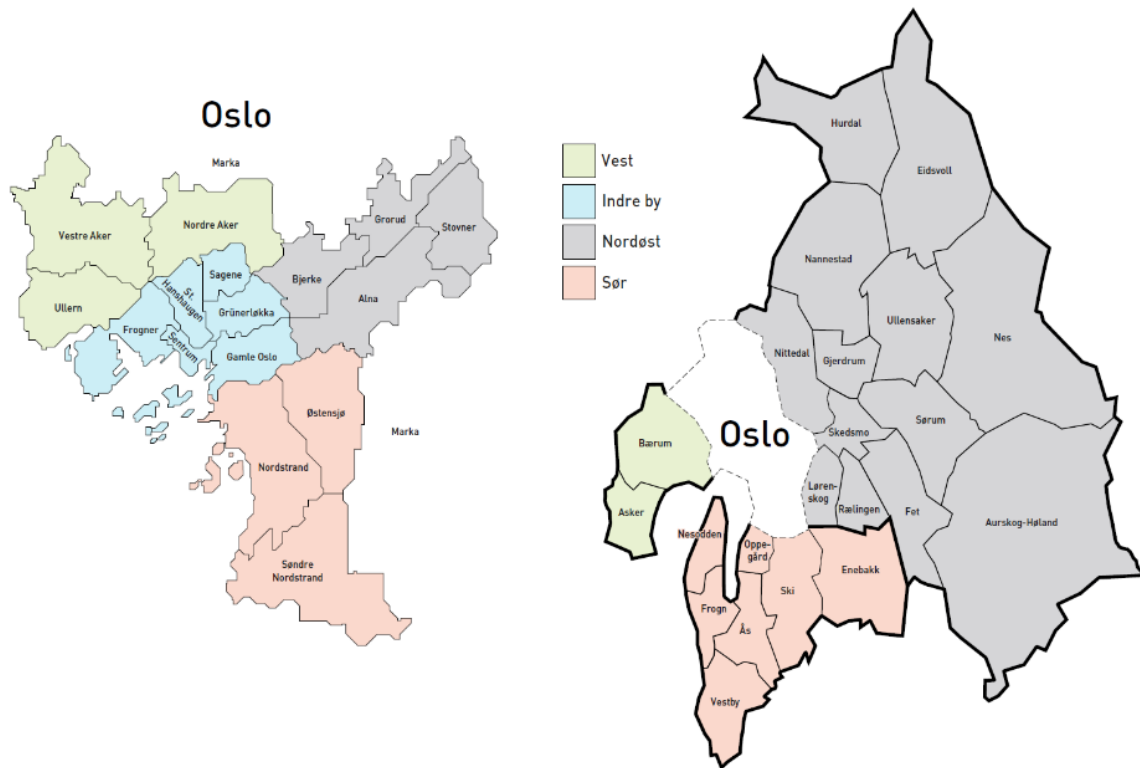
1

Veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
(grønne mobilitetsløsninger)

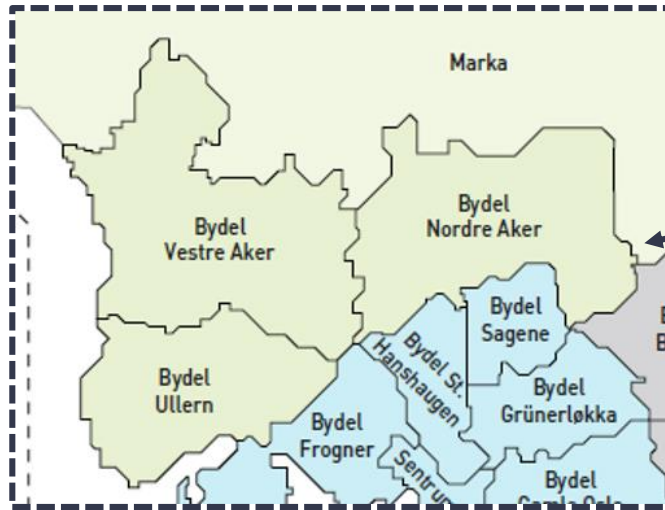
2

Kollektivtransporten skal kun gå på fornybar energi i 2020 (Fossilfri 2020)

Ruters markedstilnærming



Markedsområde vest

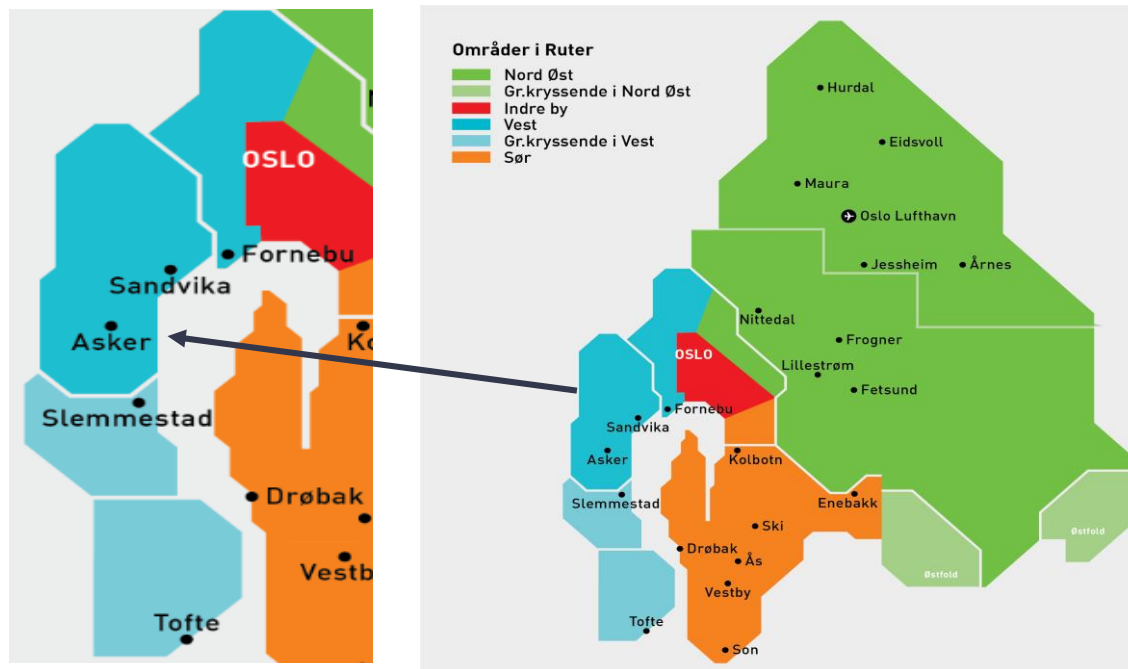


Ullern, Nordre Aker og Vestre Aker



Asker og Bærum

Ruters vestregion fra 2020



Ruters vestregion

Endringer for å møte behovet

Bærum

Mål: Opprettholde høy markedsandel på arbeidsreiser til Oslo - øke markedsandelen for lokale- og fritidsreiser

- Målet med omstruktureringen i Bærum i januar 2017 var å lage et enda bedre kollektivtilbud lokalt i kommunen
- Planlegges ikke store endringer i Bærum de nærmeste årene. Viktigst å følge opp tilbudet etter ruteendringen 1. jan 2017
 - *Noen linjer allerede styrket, dette er også aktuelt på andre linjer dersom den gode trenden med trafikkvekst fortsetter*
 - *Noen nye linjer vurderes, eksempelvis tilbud til Sollihøgda og mulig ny tverrforbindelse Kolsås - Vøyenenga/Kirkerud*



Endringer for å møte behovet

Asker

Mål: Opprettholde høy markedsandel på arbeidsreiser til Oslo - øke markedsandelen for lokale- og fritidsreiser

- Høyt belegg på regiontogene, og fremkommelighetsproblemer inn mot Asker stasjon, legger føringer for mulig tilbudsutvikling
- Ingen større omstrukturering i Asker - endringene vil i hovedsak være knyttet til innlemming av Røyken og Hurum



Endringer for å møte behovet

Vestre Aker

Mål: Opprettholde høy markedsandel – sikre tilstrekkelig kapasitet gjennom driftsdøgnet

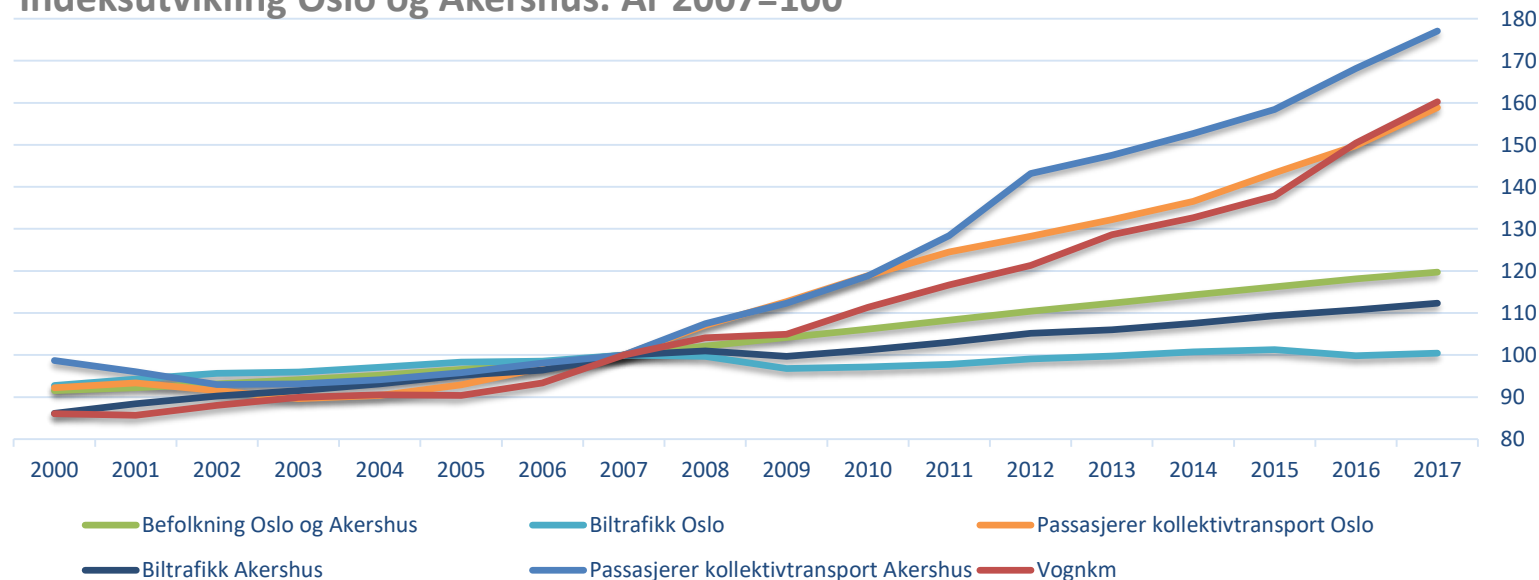
- Linjene er populære og har allerede høy frekvens og høyt belegg store deler av dagen.
- Nye frekvensøkninger gjennomført 8. april
 - vurderes også nye forbedringer i forbindelse med innføring av trinn 2 i nytt bomtakstsystem i Oslo



Ruter#

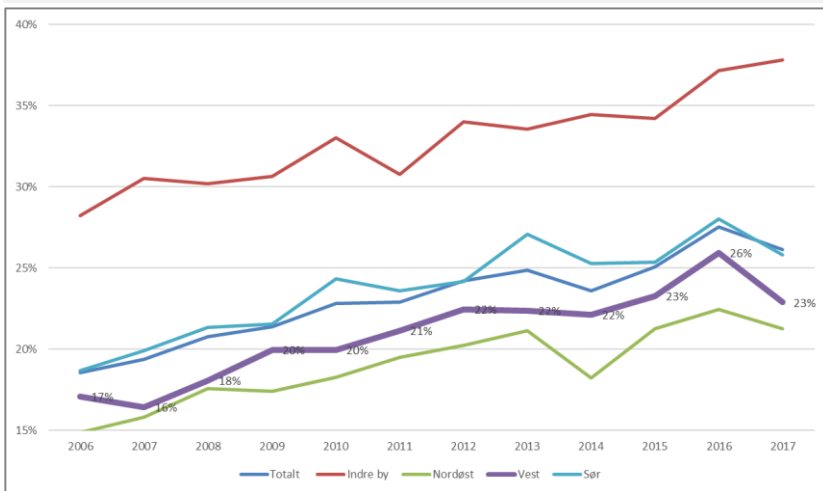
Positiv utvikling i 10-årsperioden

Indeksutvikling Oslo og Akershus. År 2007=100



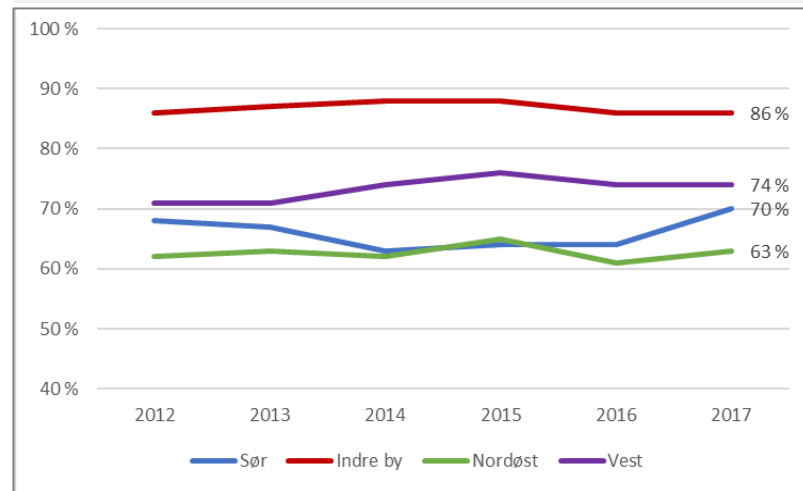
Kollektivtrafikkandel og tilfredshet

Utvikling i kollektivandel i Ruters fire markedsområder



- Tilfredsheten i Bærum falt kraftig i første kvartal etter omstruktureringen av tilbudet, men utviklingen har vært positiv i årets siste tre kvartal.

Tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet (2012-2017)



- Kun indre by har høyere tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet enn område vest.

Videreutvikle samarbeidet med operatørene

- Skal vi nå målene er vi helt avhengig av tett og godt samarbeid med operatørene
- Ønsker raske tilbakemeldinger ved:
 - *frakjøringer*
 - *urealistiske kjøretider*
 - «*dårlige*» *korrespondanser*
 - *Andre forhold*



Fremtiden er utslippsfri

Ruter#

Oslo og Akershus ligger helt i front

- 50 % reduksjon av CO2-utslipp innen 2020, 95 % innen 2030
- Redusere biltrafikken med 20 % innen 2019 og 33 % innen 2030
- Høyere mål for sykkelandel
- Ambisjon om nullutslipp i kollektivtrafikken

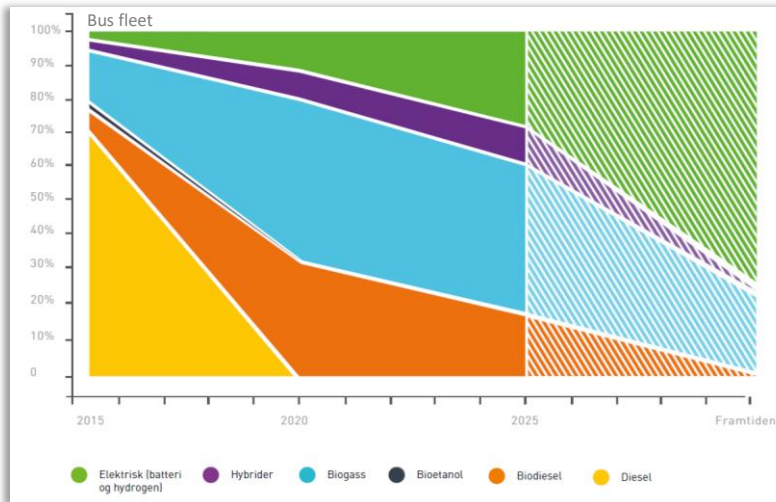


Ruter#

Ambisiøst i 2015

Fossilfri 2020 = fornybar energi
kan ha lokale og globale utslipp i driftsfasen

Fossilfri 2020
(biodrivstoff, elektrisitet)



Ambisiøst i 2020

Utslippsfri 2028 = nullutslipp
verken lokale eller globale utslipp i driftsfasen

Utslippsfri

Snart kan Nesoddbåten bli batteridrevet



Gyfergene innerst i Oslofjorden kan bli elektriske i 2020

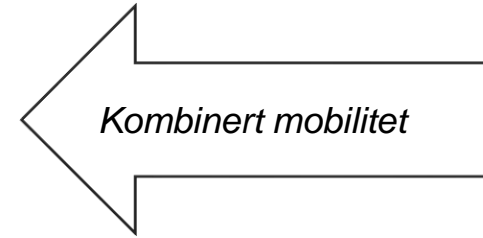
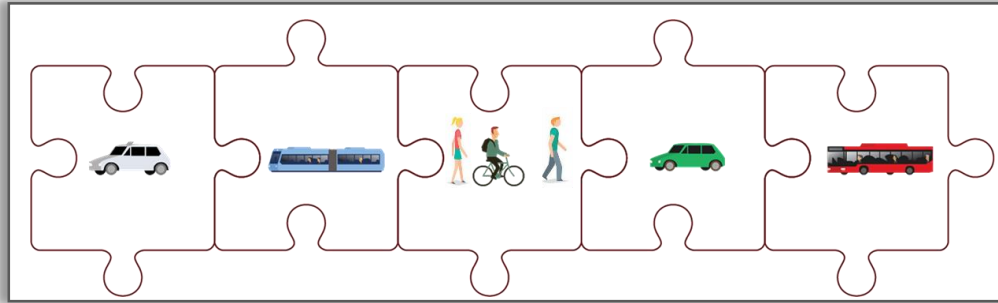
Det kan koste 20-40 millioner kroner ekstra å gjøre gyfergene i Oslo elektriske.

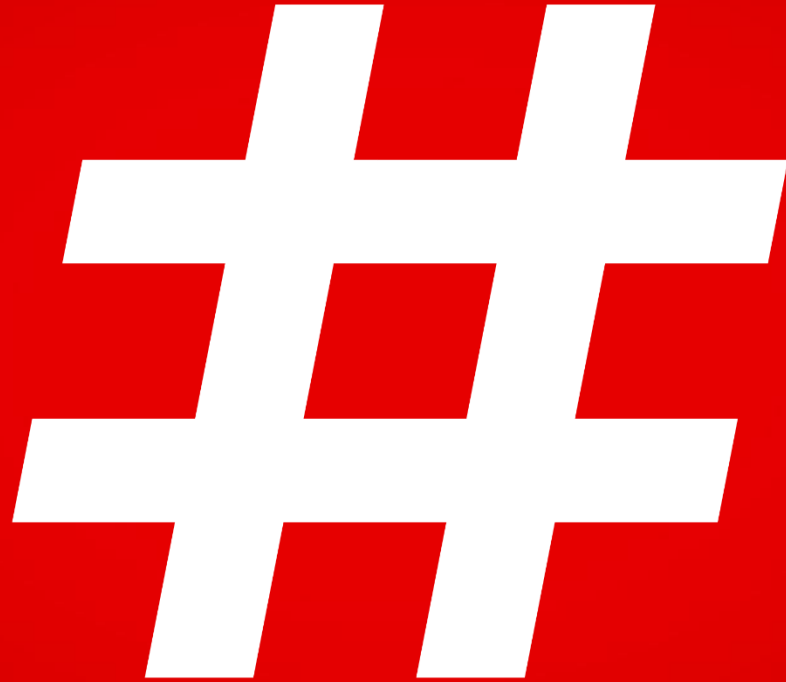


Ruter#

Fremtidens mobilitet

Fremtidens mobilitetsløsninger





Rutetilbud

Dagens tilbud, markedsutvikling og tanker om videre tilbudsutvikling

Morten Stubberød

Fagsjef ruteplan

Ruter#

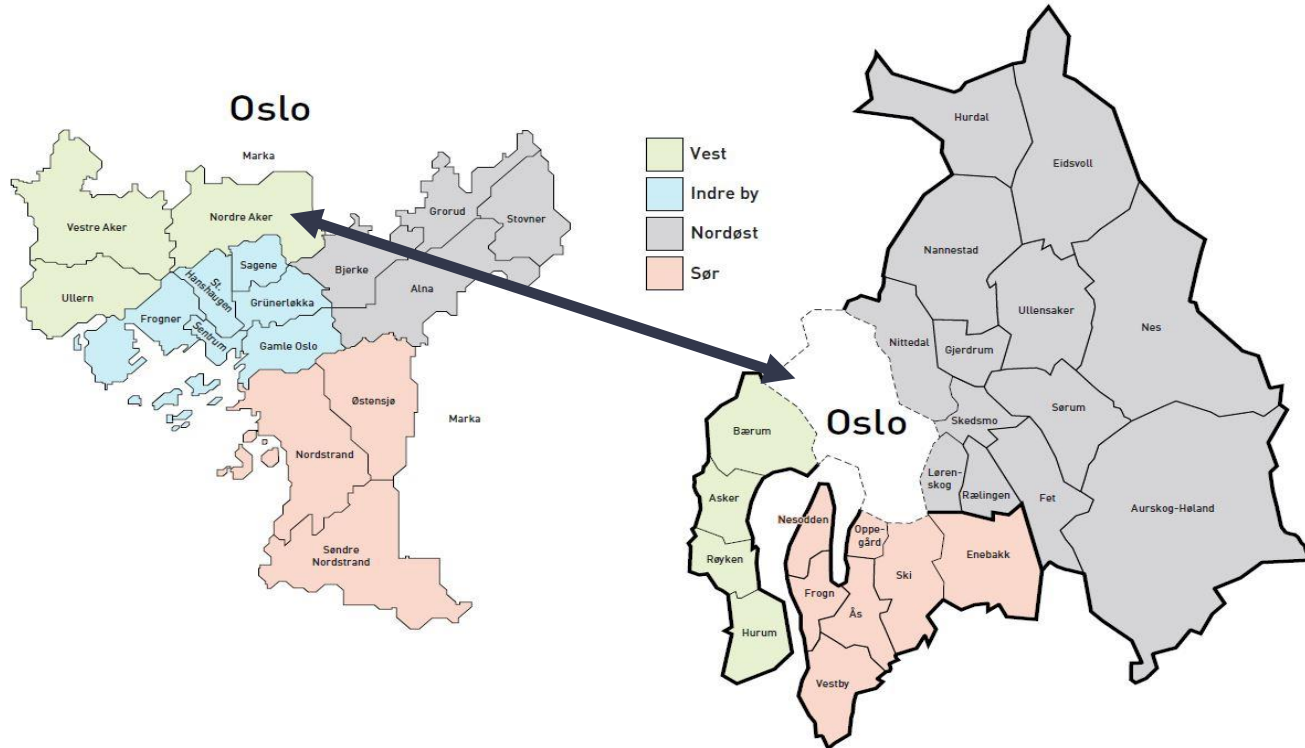
Arbeid med rutetilbudet

- Asker, Røyken og Hurum skal slås sammen til en stor kommune 1. januar 2020
- Utvidet ruteområdet for Ruter sitt område Vest.
- Ruter jobber nært både med kommunene og Brakar for et best mulig rutetilbud i dette området
- Vi er fortsatt i en tidlig fase med planleggingen av rutetilbudet i hele anbudsområdet og er åpne for forslag til endringer og forbedringer

Ruters vestregion

- Består av bydelene Nordre Aker, Vestre Aker og Ullern i Oslo og kommunene Bærum, Asker, Røyken og Hurum.
- Asker, Røyken og Hurum skal slås sammen til en ny storkommune fra 1. januar 2020.
- Variert tilbud
 - Bybuss
 - Regionbuss (lokallinjer, ekspresslinjer)
 - Skolebuss
 - Servicelinjer
 - Bestillingslinjer

Ruters vestregion



Ruter#

Hovedutfordringer i dagens tilbud

Storbyutfordringer også i regionbyene:

- Frakjøringer
- Dårlig fremkommelighet
- «Klumping» av busser



Hovedutfordringer i dagens tilbud

- Bussterminalen og sentrale Oslogater har ikke kapasitet til flere busser og flere linjer stoppes nå på Skøyen og ved Nationaltheatret
- Lav kollektivandel på lokalreiser
- Svært spredd bebyggelse sør i Hurum kommune. Kan være vanskelig å gi et tilbud utover skolebuss.



Hovedutfordringer i dagens tilbud

Tilbud i lavt befolkede området:

- Skolebuss innenfor gjeldende regelverk
- Servicetilbud utenfor skoletilbudet, men innenfor økonomisk akseptable rammer



Markedsutvikling og fremtidig tilbud

«Fra enkeltlinjer til nettverk»

Hovedgrep:

- Nettverk av høyfrekvente linjer med høy kapasitet
- Rutenett bundet sammen i effektive knutepunkter
- Styrking av tverrgående linjer for å redusere presset sentralt
- Bedre utnyttelse av kapasitet i korridorer og kryss



Fremtidens tilbud – Hva tror vi om det?

- Høyest vekst i Asker og Bærum
- Satsing på hovedlinjer der markedet er størst, f.eks. 150, 160 og 250 med ekspressvarianter av disse
- Fortsatt satsing på regionale knutepunkt (Bekkestua, Sandvika, Asker, Midtbygda og Sætre)
 - Høyere frekvens på linjene som betjener Oslo
 - Høyere frekvens på lokallinjene
 - Servicelinjer som utfyller tilbudet
 - Integrere Røyken og Hurum i Asker kommune (kommunesammenslåing 1. januar 2020) og sørge for et godt og stabilt tilbud på viktige transportakser i den nye storkommunen
 - Fortsatt ivareta behovet for forbindelser fra Hurumlandet mot Drammen
 - Være klar til å kunne etablere en forbindelse under fjorden, kanskje spesielt med tanke på skoletransport

Fremtidens tilbud – Hva tror vi om det? – forts.

- Fremtidig materiell (busstyper)
 - Ruter ser for seg både busser i klasse I (røde bybusser) og klasse II (grønne regionbusser)
- Det kommer trolig endringer i infrastrukturen i løpet av avtaleperioden
 - Fornebubanen?
 - Ny E18?
 - Nytt løp på rv 23 under Oslofjorden?

Østre Bærum og Vestre Aker

Ruter#

Østre Bærum og Vestre Aker

- Bussanlegg på Furubakken (Bekkestua) med ca. 65 busser.
- Basert på dagens ruteplan har Ruter satt opp et forslag til hvilke linjer det trolig vil være naturlig å benytte busser fra bussanlegget på Furebakken.

Østre Bærum og Vestre Aker

Omfatter trolig følgende linjer:

- 40 Skøyen – Hoff – Smestad – Rikshospitalet – Øvre Sogn
- 41 Sørkedalen – Røa
- 45 Voksen skog – Hovseter – Smestad – Majorstuen
- 46 Ullerntoppen – Hovseter – Vinderen – Majorstuen
- 48 Voksenkollen – Tryvann skisenter (Vinterrute)
- 130 Sandvika – Løkeberg – Lysaker – Skøyen
- 140 Bekkestua – Hosle – Østerås – Jar – Lysaker – Skøyen
- 140E Hosleekspresen: Hosle-Vika
- 145 Bekkestua – Fornebu (dagens linje 225)
- 230 Sandvika – Bekkestua – Hosle – Østerås – Fossum – Ila
- 235 Østerås – Grini næringspark – Listuveien

Vestre Bærum og Lommedalen

Ruter#

Vestre Bærum og Lommedalen

- Bussanlegg på Skui og bussanlegg i Lommedalen med til sammen ca. 90 busser.
- Basert på dagens ruteplan har Ruter satt opp et forslag til hvilke linjer det trolig vil være naturlig å benytte busser fra bussanleggene på Skui og i Lommedalen.

Vestre Bærum og Lommedalen – forts.

Omfatter trolig følgende linjer:

- 150 Gullhaug – Bærums verk – Bekkestua – Lysaker – Oslo bussterminal
- 150E Bykrysset/Gullhaug – Lysaker – Nationaltheatret
- 160 Rykkinn – Kolsås – Sandvika – Høvik – Lysaker – Oslo bussterminal
- 160E Rykkinn – Kolsås – Lysaker – Nationaltheatret
- 210 Bykrysset – Helset – Bærums verk – Kolsås – Sandvika
- 211 Slalåmveien – Lommedalsveien – Bærums verk – Kolsås – Valler skole
- 215 Kolsås – Rud – Dønski – sykehusene – Sandvika
- 216 Kolsås – Bærums meieri – Vøyenenga – Tangen – Dønski – sykehusene – Sandvika
- 220 Sandvika – Avløs – Bekkestua
- 225 **NY!!** Veritasparken – Høvik – Bekkestua
- 240 Sollihøgda – Skui – Vøyenenga – Sandvika
- 245 Kattås – Tanum – Sandvika
- 265 Nesøya – Sandvika
- 265E Nesøyaekspressen: Nesøya-Oslo Bussterminal

Slemmestad

Ruter #

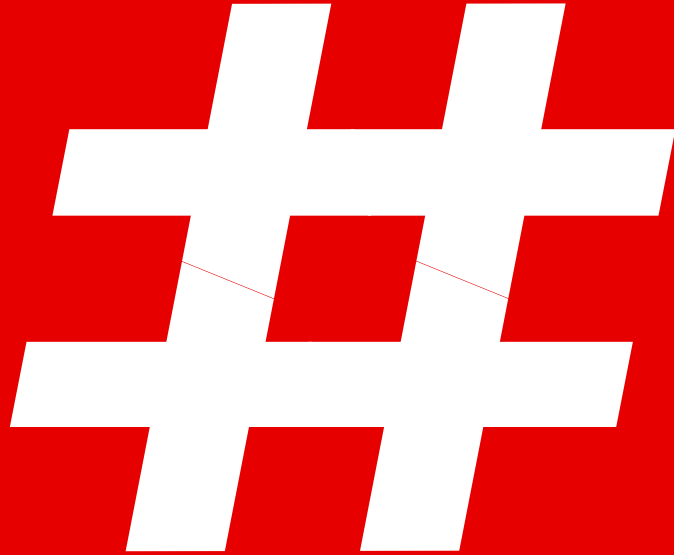
Slemmestad

- Bussanlegg på Slemmestad og mulig et bussanlegg/parkering til, med til sammen ca. 105 busser.
- Basert på dagens ruteplan har Ruter satt opp et forslag til hvilke linjer det trolig vil være naturlig å benytte busser fra bussanlegget på Slemmestad og mulig et bussanlegg/parkering til.
- Det må presiseres at Røyken og Hurum blir et nytt ruteområde som Ruter tar over fra Brakar når kommunene slår seg sammen med Asker og det vil bli omfattende omlegginger av flere linjer.

Slemmestad – forts.

Omfattende omlegginger på flere linjer og KAN bli seende slik ut:

- 250 Sætre – Slemmestad – Holmen – IKEA Slependen – Lysaker – Oslo bussterminal
- 250E Slemmestad – Holmen – Lysaker – Oslo bussterminal
- 251 Tofte – Sætre – Røyken rådhus – Midtbygda – Røyken st. – Hyggen
- 252 Verket – Åsheim – Sætre
- 255E Sætre – Slemmestad – Lysaker – Oslo bussterminal
- 256 (Filtvet –) Tofte – Holmsbu – Åsheim – Hyggen – Drammen
- 260 Bråset – Røyken st. – Bødalen – Slemmestad – Blakstad – Fusdal – Asker st.
- 260E Bråset – Røyken st. – Bødalen – Slemmestad – Holmen – Oksenøyveien – Økern T
- 261 (Sætre –) Røyken rådhus – Midtbygda – Røyken st. – Spikkestad – Drammen
- 270 Asker st. – Sandvika – Fornebu
- 275 Asker st. – Wøyen
- 280 Heggedal st. – Dikemark – Asker st.
- 281 Borgenåsen – Asker st.
- 285 Slemmestad – Heggedal st. – Røykenveien – Asker st. (Lensmannslia)
- 290 Blakstad – Asker st. (Lensmannslia)



A green bus is shown from a side profile, moving towards the left. The bus is highly reflective, mirroring the surrounding environment of a green field and a blue sky with white clouds. A semi-transparent dark grey rectangular box is overlaid on the bus, containing white text. The text is centered and reads: 'Zero Emission: Transition', 'Ambitions for city and regional traffic', 'Jon Stenslet', 'Strategy team', and 'Ruter #'.

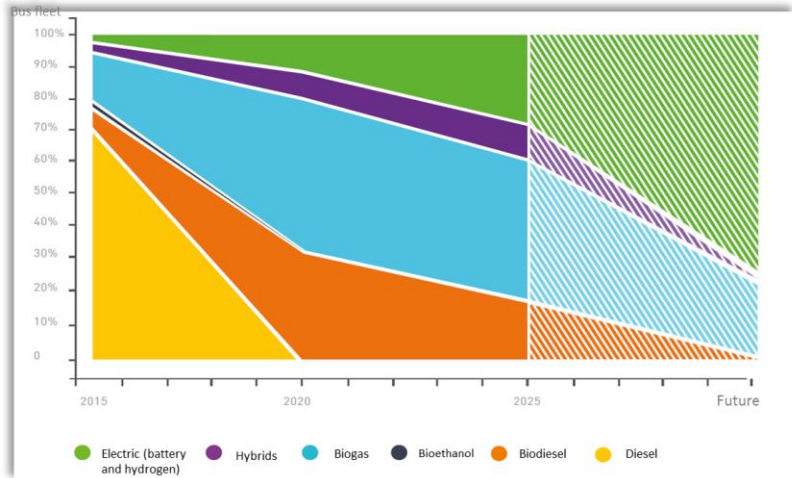
Zero Emission: Transition

Ambitions for city and regional traffic

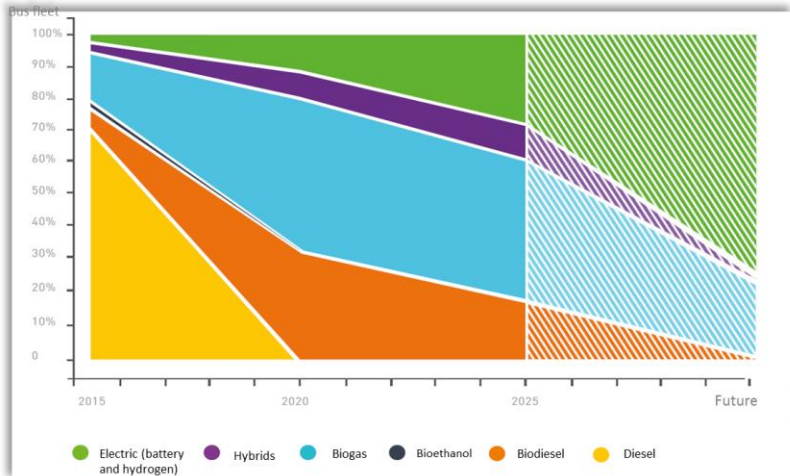
Jon Stenslet
Strategy team

Ruter #

Fossil Free 2020 → Emission Free 2028



Fossil Free 2020 → Emission Free 2028



Ruter# Følg Ruter AS

Søk

★ Nyheter Bilde & Video Kontaktpersoner Dokumenter Eventer

Ambisiøst mål om utslippsfri kollektivtrafikk i 2028

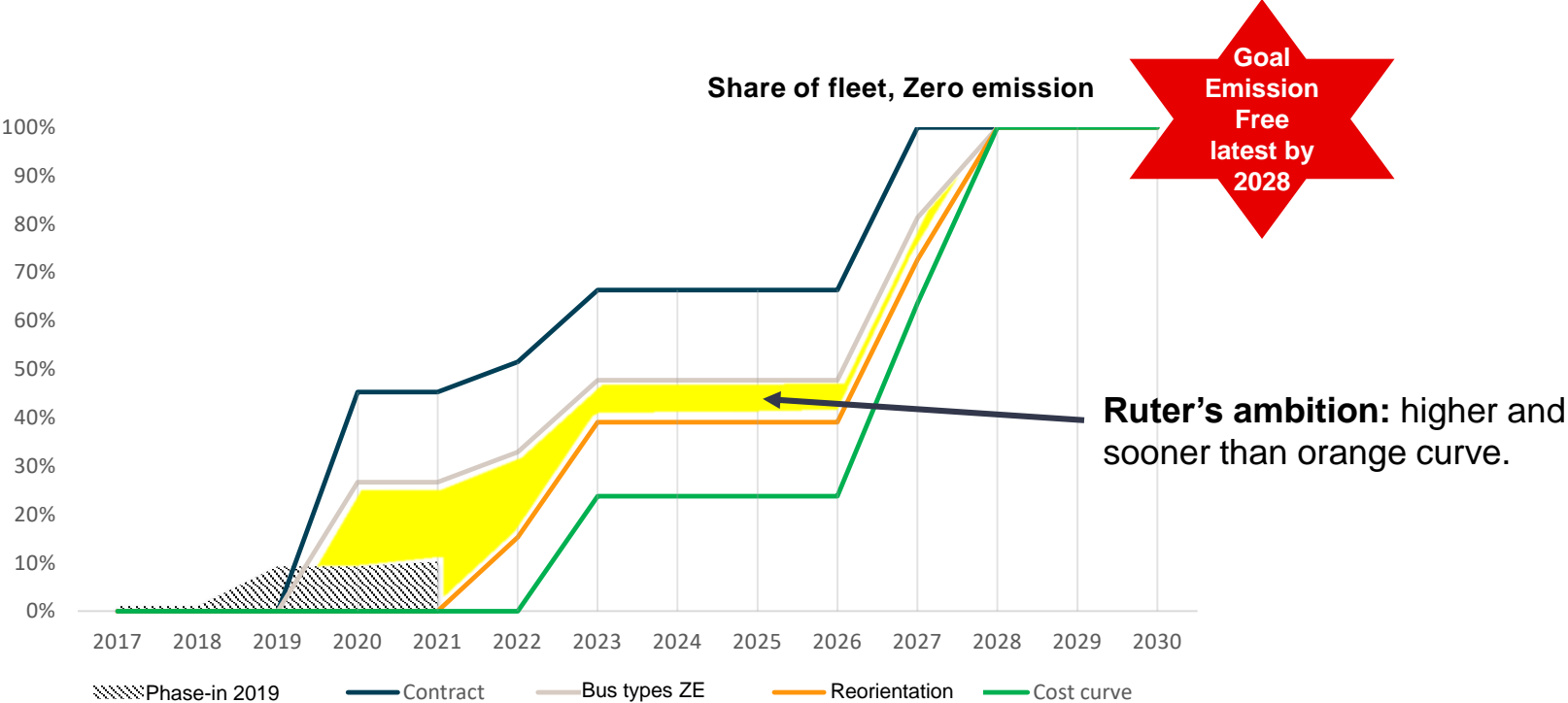
Pressemelding • mar 08, 2018 12:43 CET

Share f in

I rapporten «Utslippsfri kollektivtransport i Oslo og Akershus» er det gjort beregninger for å finne egnet tidspunkt for overgang til utslippsfri teknologi på de ulike transportmidlene.

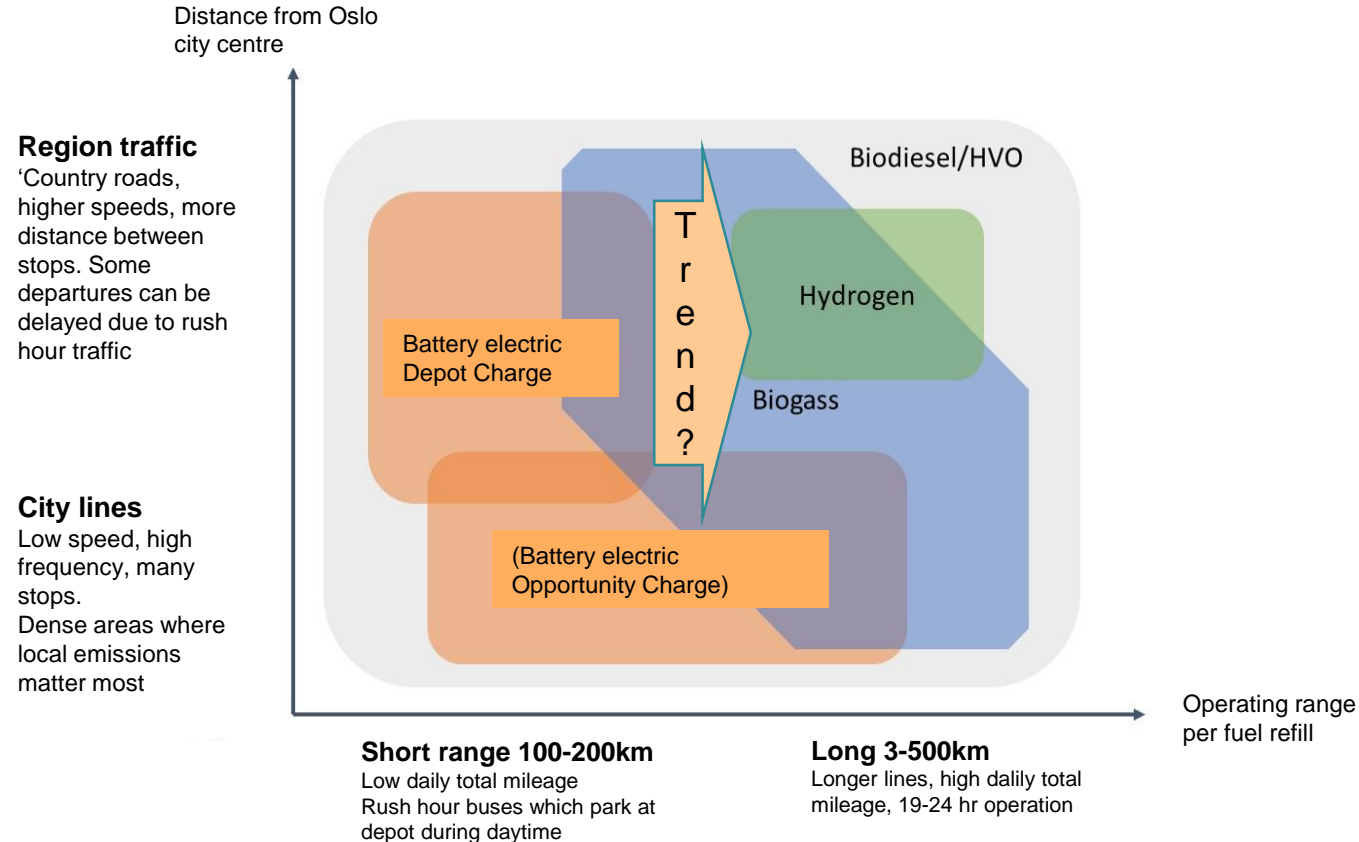
Ruter har som ambisjon at kollektivtrafikken i Oslo og Akershus skal være utslippsfri i løpet av de neste ti årene. Det innebærer at alle busser, båter, minibusser og drosjer som kjører for Ruter skal ha utslippsfri drift i løpet av 2028.

Transition to ZE (zero emission) bus fleet – long term



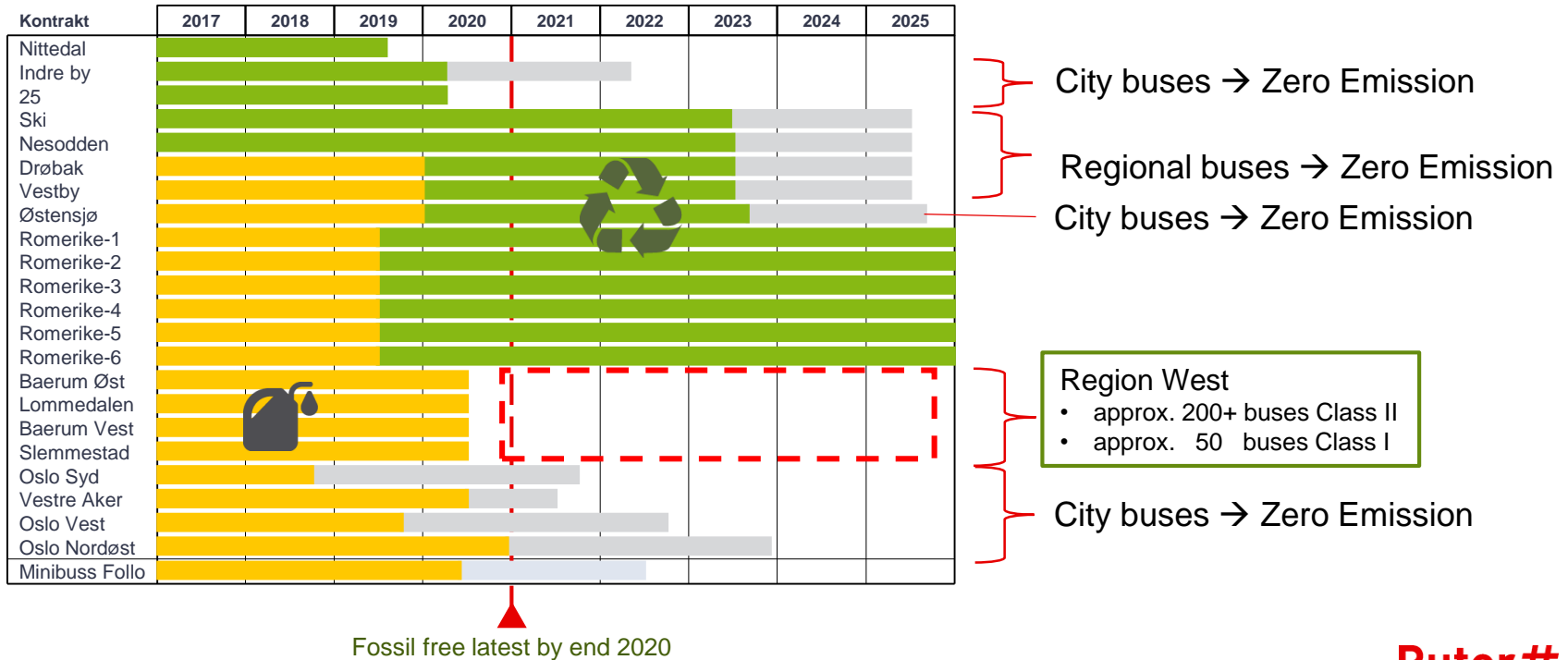
What to do in the short term?

→ Renewable fuel technologies for different use cases



Transition of Ruter's 1200+ buses – short term

- 100% renewable fuel
- Contracts with fossil fuel
- Option for prolonging



Zero Emission in the Nordics in the coming years...

Nordics are using many class II buses. 2 and 3 axle. Some articulated.

Early assumptions for the potential for class II buses:

- Norway:
 - National: approx 4500 class II buses today.
 - Ruter share (capital region): approx 700 (from 2019 more than 50% are 3 axle)
- Sweden:
 - Capital region: above 1500
- Finland:
 - Capital region: approx 100
- Denmark:
 - Capital region not using class II buses
- Iceland:
 - up to 50

Mission: Possible?

- Available today:
 - ✓ Class I bus – BEV, FC
 - ...
 - ✓ Class III bus - BEV



Ruter#

Mission: Possible?

Class II Bus

- Zero Emission
- 2 or 3 axles
- Range min 250+ km (winter conditions)
- Low entry with flex area
- Good passenger capacity
- Safety features (e.g. seat belts etc.)
- Preferably with ZE HVAC system
- Operational by Q2 2020



Zero Emission: New fuel cell bus project –West region

- Ruter will carry out a technology commercialisation project in the Akershus west region, aimed at hydrogen fuel cell buses
- Minimum 10 buses will be requested as part of the tender
- Bus type:
 - Hydrogen fuel cell
 - Regional buses (class II)
- Fuel:
 - The chosen bus operator is to purchase H2 in the market.



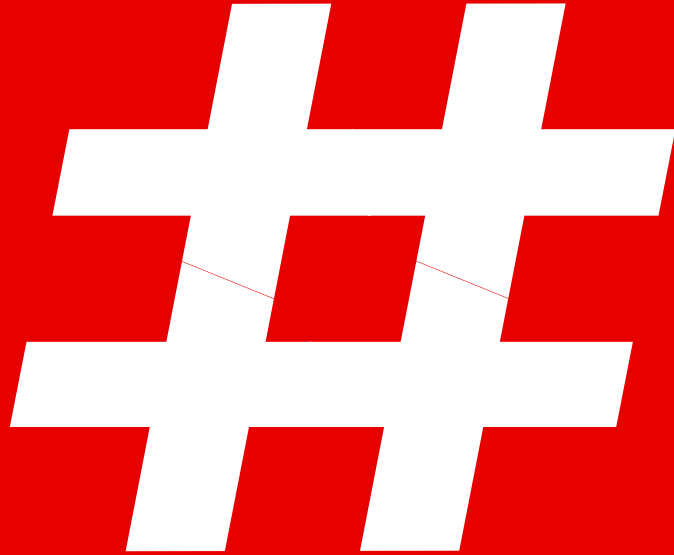
Ruter#

Questions or comments?

Ruter #

Questions for written feedback

- What are your plans to offer Zero Emission class II buses?
- Which models can be delivered as Zero Emission by May 2020?
 - Which seat capacity is expected?
- When can you deliver these options Zero Emission?
 - Low entry, class II, 2 axle
 - Low entry, class II, 3 axle
 - Low entry, class II, articulated
- What kind of heating do the Zero Emission models offer?
 - When and to what extent will the heating be Zero Emission?
- Do you have any comments to Ruters test project for 10 or more hydrogen fuel cell buses, class II?



Bus Nordic

Sjur Brenden

Leder trafikkplan

Ruter#

Materiellutforming

Utdrag fra vedlegg 2:

«Alle busser som kjører på oppdrag for Oppdragsgiver skal være godkjente av offentlige myndigheter og oppfylle kravene satt i lovverk og andre offentlige pålegg, inkludert kravene til universell utforming.

I vedlegg 2 til anbudsdokumenter er Oppdragsgivers krav ut over lovverket (Kjøretøyforskriften, UN/ECE Regulation No. 107 m.v.) spesifisert.»

Vedlegg 2 suppleres også med bilag «buss-skjema».



Vedlegg 2

Krav til bussmateriellet
Bussstjenester Anbud ...

Bus Nordic - bakgrunn

- Hver oppdragsgiver har historisk laget sin egen materiellspesifikasjon
 - Dette har skapt frustrasjon hos operatører og leverandører
 - Bruk av bussmateriell i andre kontrakter etter endt anbudsperiode svært begrenset
- Sverige har brukt «Buss 2014»
- 2015 Nordic Bus – etablert av hovedstedene. Ikke implementert grunnet oppstart av arbeidet med «Bus Nordic» hvor det ble videreført.
- 2017 Norsk Busstandard NS 11050
- Mai 2017 – startet arbeid med «Bus Nordic» med ambisjon om å finne en felles Nordisk buss-standard
 - Ruter, SLL, HSL, Stræto, NHO Transport, Kollektivtrafikkforeningen, Sveriges Bussföretag, Svensk Kollektivtrafikk

Bus Nordic – hva ligger i det?



- Mer funksjonsbasert spesifisering
- Bus Nordic vil ta utgangspunkt i at bussene er forberedt for ITxPT
- Førerens arbeidsplass er noe mer spesifisert (ergonomi, klima, sikkerhet)
- Ruters sentrale krav ligger også til grunn i Bus Nordic, f.eks.
 - Dørløsninger
 - Fleksområde / rullestolplass
- Temperaturstyring
 - Fra statisk til dynamisk modell - dvs. temperatur om bord vurderes og reguleres relativt til utetemperatur

Bus Nordic – veien videre

- Ruter er innstilt på å bruke Bus Nordic så snart det er ferdigstilt
- Arbeidsgruppen Bus Nordic arbeider mot ferdigstilling før fellesferien 2018
- Målsetning er å bruke Bus Nordic i første tilgjengelige anbud
- Lanseringsarbeid vil skje på landsbasis med sterk involvering av relevante interessenter i verdikjeden



Spørsmål

Ruter #

Spørsmål

- Er det klokt at Ruter jobber for å bruke Bus Nordic allerede i anbud «Ruters vestregion»?
- Er operatører / leverandører klare for å ta i bruk Bus Nordic?
- Andre relevante innspill til materiellspesifikasjon Ruter bør ta hensyn til?



Ruter#

**Sammen gjør vi kollektivtrafikken
til et naturlig førstevalg**

Vedlegg:

Bus Nordic – Introduksjon

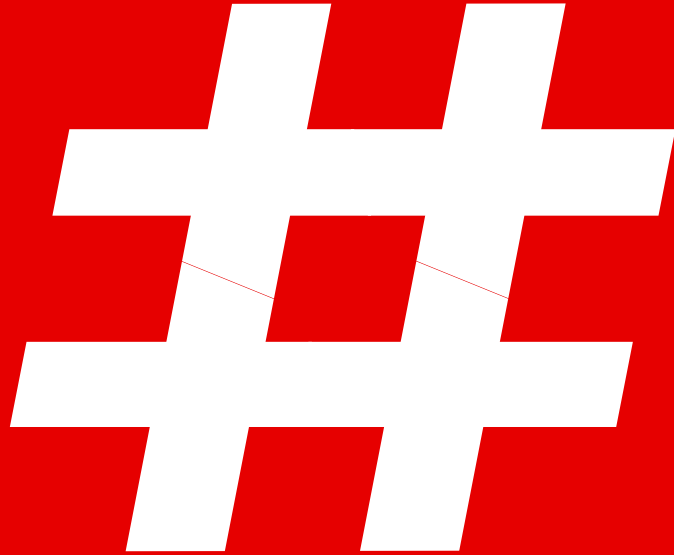
Bus Nordic is a collaboration between PTA and PTO national organizations in the Nordic countries and the Nordic capitals. The project aims at establishing a common set of bus requirements; a bus Nordic recommended standard. The collaboration started in May 2017 and the first version of the common standard is ready to be implemented in 2018. Representatives from the participating capitals, PTA and PTO national organizations will continue to administer and develop the common standard in the Nordic Partner Cooperation Group.

This document specifies common sector recommendations for a Nordic bus to be used when tendering. A bus which meets these recommendations shall be accepted and function equally well among the PTAs throughout the Nordic countries. ***The recommendations only apply to new buses registered after the document has been implemented.***

Bus Nordic requirements are based on the ECE Regulation R 107. It specifies the functional demands of a Nordic bus, which apply over and above current legislation where adaptations to Nordic conditions and passenger needs in the Nordic countries are necessary. ***For items not described in Bus Nordic, the regulations in R 107 are applicable.***

Emphasis has been put on ensuring that a Nordic Bus will not hinder competition or innovation. The requirements are made in such a way that the market can meet the demands today. ***The Bus Nordic Management group will on an ongoing basis adjust the Bus Nordic standard to support changes such as new innovative solutions and new market regulations.***

The purpose is to drive vehicle development forward and, in a cost-effective way, create even more attractive buses suiting the needs of the passengers. Common fleet procurement specifications should lower the cost for tendering as well as simplifying movement of buses between cities and across borders.



Forretningsmodell- virkemidler for å for å nå Ruter sine miljø målsetninger

Hellik Hoff

Innkjøpssjef Ruter

16. Mai 2018

Ruter#

**Minimumskrav og tildelingskriterier
eventuelt ytterligere incentiver
for å nå miljøkrav?**

Ruters erfaringer med krav til miljøløsninger ved konkurranser om busstjenester

- Operatørene «strekker seg» for å tilby materiell som innfrir miljøkravene
- Høy vektning av miljøkriteriet gir tilbud med høy oppfyllelse av miljøkrav
- Innfasingen av nullutslippsbusser begrenses av tilgjengelighet i markedet av etterspurte materiell eks elbusser i Bussklasse II
- Ruter har gode erfaringer med å bruke minimumskrav og tildelingskriterier, men ingen erfaringer med en bonus/malus-modell

Er det tilstrekkelig med minimumskrav og høy vekting av miljøkriteriet ?

- Ruter har en strategi om nullutslipp fra kollektivtrafikken innen 2028
- Ruter har i den siste konkurransen for busstjenester satt høye minimumskrav og vektet miljø med 30 %. De ulike underkriteriene er blitt kommunisert til deltakerne i konkurransefasen
- Er dette fortsatt tilstrekkelig? ...eller er det behov for ytterligere incentiver for å nå miljømålene for å stimulere til økt innfasing av utslippsfrie busser så tidlig som mulig

Miljøincentiver – Bonus/malus incentiv modell

- På dialogkonferansen 30. august 2017 (Romerike) ble det presentert en bonus/malus modell. Modellen er et incentiv for å få markedet til raskere å tilby materiell som innfrir Ruters strategi om nullutslipp
- Bonus/malus modellen premierer tilbydere som kan innfase nullutslippsløsninger tidlig i avtaleperioden
- Basert på tilbakemeldinger fra markedet/operatørene valgte Ruter bort bonus/malus- modellen for Romerike
- **Er modellen fortsatt relevant f.eks. for Ruters vestregion?**

Kort oppsummering av bonus/malus- modell for innfasing av utslippsfrie busser presentert 30. august 2017

Hvordan fungerer bonus/malus-modellen?

presentert på dialogkonferanse 30. august 2017

- Tilbyderne inngir et tilbud der det angis hvor stor andel av produksjonen som skal gjennomføres med utslippsfrie busser

Mnd/år	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Januar	-	45 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Februar	-	45 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Mars	-	45 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
April	-	45 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Mai	-	45 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Juni	-	50 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Juli	30 %	50 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
August	35 %	55 %	65 %	70 %	75 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	-
Septembe	40 %	55 %	65 %	70 %	80 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	-
Oktober	40 %	60 %	70 %	70 %	80 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	-
November	40 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	-
Desember	40 %	60 %	70 %	70 %	85 %	85 %	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	-

Mulig innhold i bonus/malus-modellen

- Kvalifiseringskravene for å få bonus må oppfylles dvs.:
 - «alt-i-alt-fornøyd» på 90 %, hvis ikke gis det verken bonus eller malus
 - regularitet på 97 %, hvis ikke gis det verken bonus eller malus
- Målplanen evalueres under miljøkriteriet i konkurransen

Mulig innhold i bonus/malus-modellen forts.

Etter kontraktsigering

- Målplanen må (minst) innfris
- Maks årlig bonus på en stor kontrakt (ca. 100 busser) er 30 mill. kr
- Dobbel bonusutbetaling ut 2022
- Bonus gis for den delen av produksjonen som **er utført** med utslippsfrie busser dvs. dersom operatør kjører 35 % av produksjonen med utslippsfrie busser får han utbetalt 35 % selv om målplanen sier 30 %
- Dersom verken kvalifiseringskravene eller målplanen innfris, gis malus tilsvarende differansen mellom oppnådd resultat og inngitt måltall
 - For eksempel måltall = 10 % av produksjonen. Resultat er 9 %, dvs. avvik på 1 % av produksjonen. Dette tilsvarer kr 300 000 i årlig malus.

Forretningsmodell - balanse mellom minimumskrav og tildelingskriterier for miljøløsning – noen eksempler

Ruter legger premissene - setter minimumskrav

- Ruter fastsetter linjer som skal kjøres med elbusser
- Ruter har mye ansvar for el-infrastruktur

Hybrid

- Ruter fastsetter linjer som skal kjøres med elbusser, men åpner for mer elbuss
- Uttelling ved evalueringen, eventuelt også bonus
- Ruter har noe ansvar for el-infrastruktur

Frihet og ansvar

- Ruter legger ikke føringer for el busser
- Uttelling ved evalueringen, eventuelt også bonus/malus
- Operatør har fullt ansvar for el-infrastruktur

Fordeler og ulemper ved ulike forretningsmodeller

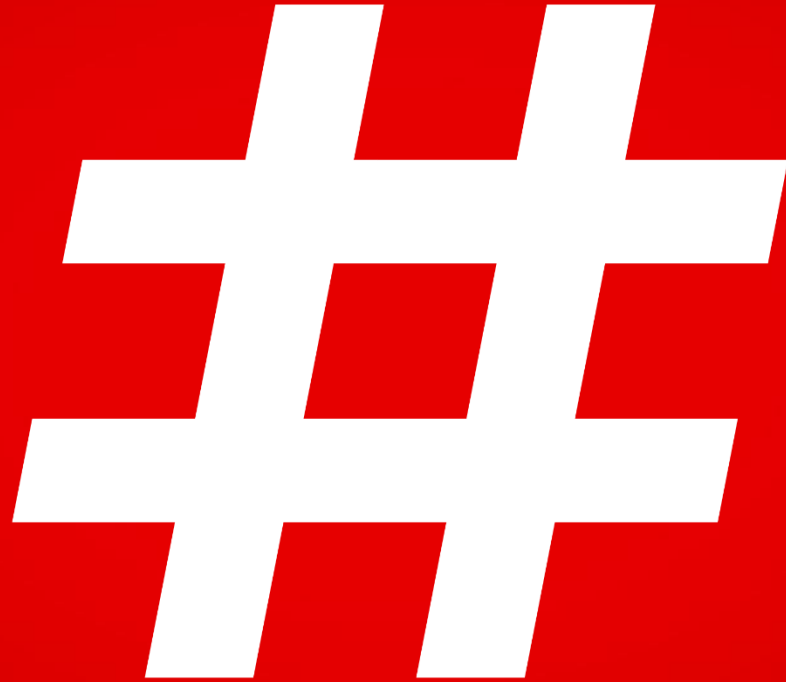
	Alternativ 1 Ruter legger premissene	Alternativ 2 Hybrid	Alternativ 3 Frihet og ansvar legges til tilbyder
Fordeler	<ul style="list-style-type: none">• Man vet hva man får• Ruter har kontroll	<ul style="list-style-type: none">• Kan oppnå noe innovasjon• Ansvar for innovasjon deles mellom Ruter og tilbyder	<ul style="list-style-type: none">• Det legges til rette for innovasjon hos tilbyderne• Ansvar for innovasjon legges hos tilbyder• Gir incentiv for utskifting til utslippsfrie busser ila. kontraktperioden
Ulemper	<ul style="list-style-type: none">• Kan miste gode og effektive løsninger• Ansvar for innovasjon legges på Ruter	<ul style="list-style-type: none">• Sikrer kun delvis materiell som innfrir kravet om utslippsfritt• Kan miste gode og innovative løsninger	<ul style="list-style-type: none">• Vanskelig for tilbydere å forutse teknologisk utvikling og effekt av bonusmodell• Ingen garanti for at miljømål blir oppfylt?• Ruter har mindre styringsrett

Spørsmål

Ruter #

Spørsmål

- Hvordan bør Ruter innrette konkurransen for busstjenester for å sikre en høy grad av materiell som innfrir kravet om utslippsfri energi innen 2028?
- Bør Ruter i konkurransen gjøre som i Romerikeanbudet dvs. sette minimumskrav og bruke 30% vekt på miljøkriteriet?
- Bør Ruter i tillegg til minimumskrav og tildelingskriterium på miljø innføre en bonus/malus-modell?
 - Hvis det innføres en bonus/malus-modell – hvordan bør den i tilfelle utformes? Eks hvor mye bonus skal gis pr. år?
 - Eller er det slik at elbusser er like lett tilgjengelig som ordinære busser og en bonusmodell blir nok et kompliserende element for hvordan operatøren skal prise anbudet?





IT requirements - Ruter Tender Region West

Torbjørn Barslett

Team Manager Transport-as-a-Service

Ruter#

Transport-as-a-Service

- PTO (Public Transport Operator) is responsible for whole fleet, including IT platform
- Functional requirements from Public Transport Authority (Ruter)
- Requirements based on ITxPT specifications

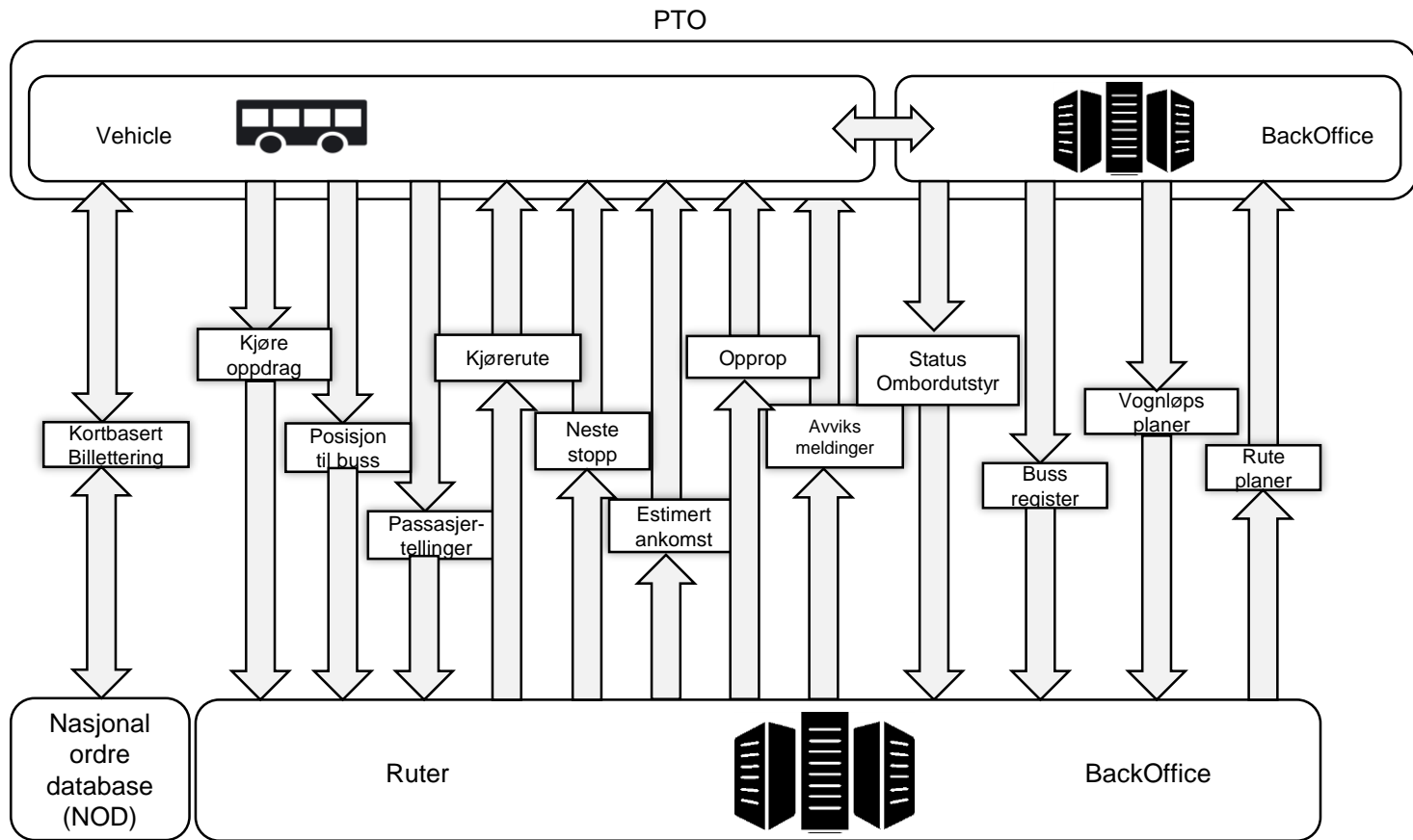
Shared responsibilities

PTO

- All on board IT equipment
- WAN links (mobile data)
- Service integrations onboard and with own Back office

Ruter

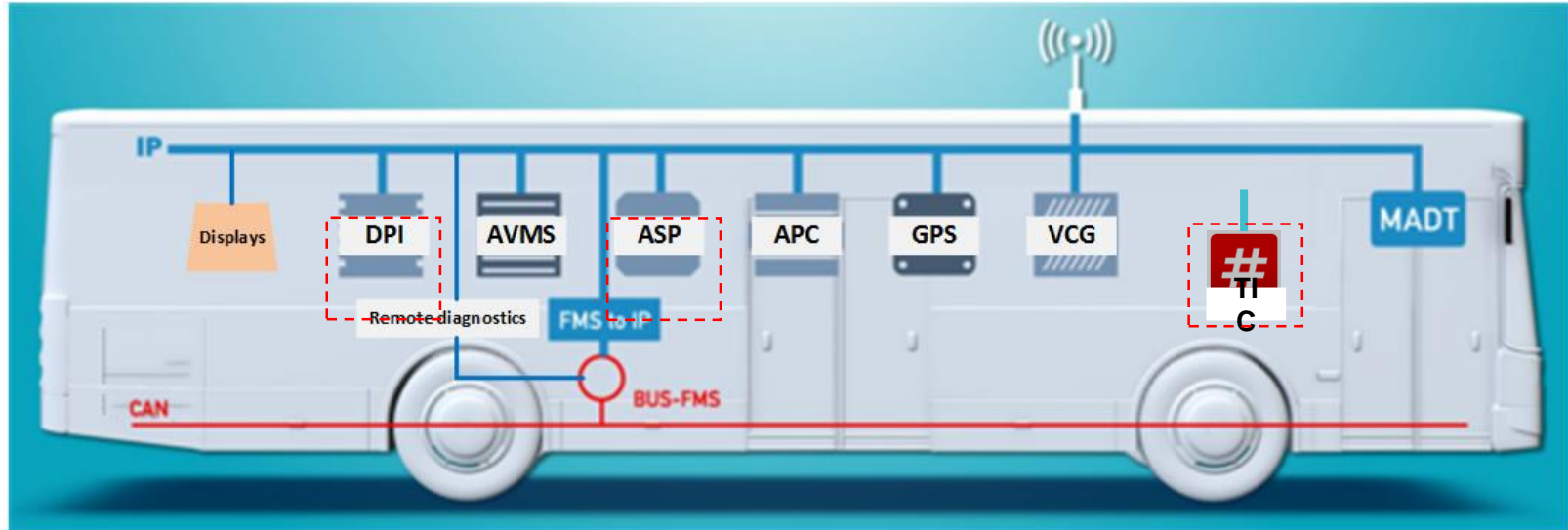
- Consumer services in own Back office
- DPI service production for passenger information in vehicle



Ruter#

Minimum required vehicle services from PTO

- Vehicle gateway –with WAN connectivity
- GNSS – positioning
- APC – automated passenger counting
- MADT – driver terminal
- Vehicle log on / log off
- FMS2IP – Vehicle bus data (i.e. ID, fuel consumption etc.)



VCG – Kommunikasjon

GPS – Posisjon

APC – Automatisk passasjertelling

ASP – Automatisk signalprioritering

AVMS – Kjøreoppdragsmonitorering

DPI – Passasjerinformasjon

FMS – Flåtestyring

CAN – Buss nettverk

MADT – Sjøførens info- og styreflate

TIC – Kortbasert billettering

Required services from PTO Back office

- Vehicle registry
- Equipment registry (overview of ITxPT equipment in each vehicle)
 - Equipment status in real time

Dynamic Passenger Information services to be consumed and broadcasted in vehicles

- Journey details with calls
- Arrival messages including mp3 file
- ETA for upcoming calls
- Ad hoc messages about deviations or other information
- Destination display message

More about DPI

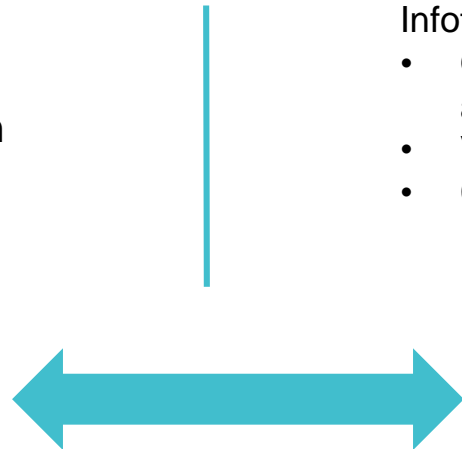
In the event based architecture, the best possible data for dynamic passenger information is generated in the Ruter's backend. Messages are generated just in time, and published to vehicles for the best possible customer experience. In vehicles, DPI and infotainment are merged in the PTO's infotainment platform

Real time passenger information:

- Based on data received in real time
- Visualised in vehicles with Ruter design and layout

Infotainment:

- Other types of info, i.e. advertisement
- Video, images, sound
- CMS management

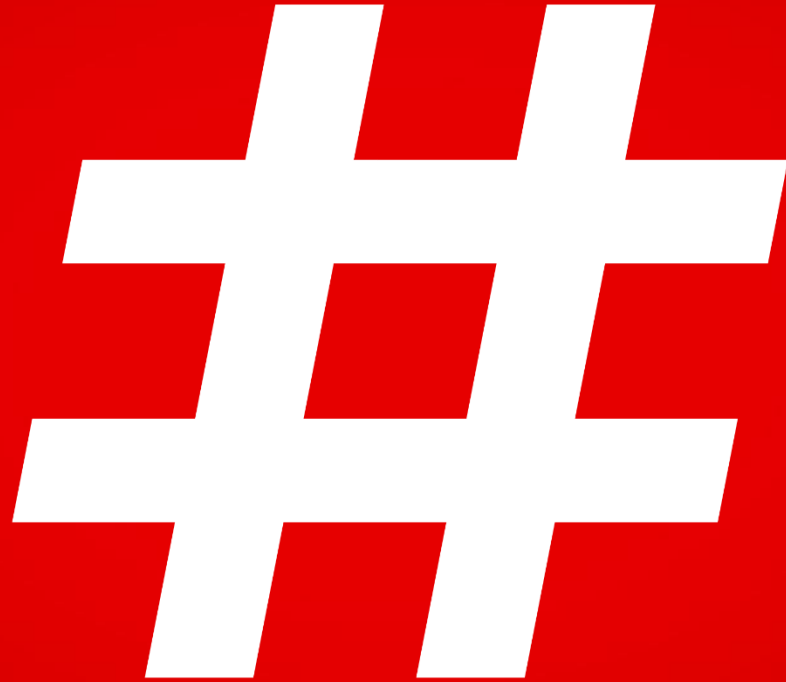


HTML5/CSS3/JS

Sales and validation

Ticket sales is done in the Ruter's POS application, a native Android app.
The app can be run on the MADT or on a stand alone unit, which is to follow the Ruter's requirements.

- Own unit or on MADT
- Bank terminal (for future use)
- NFC and printer
- App lifecycle management



Infrastruktur i Ruters vestregion

Gjennomgang av bussanleggene som vil bli tilbudt i
kommende konkurranse

Kristin Mathisen

Fagansvarlig bussanlegg

Ruter#

Bussanlegg Furubakken

Furuveien 2-8, Bekkestua

Ruter#

Furubakken (Bekkestua)

- Ruter har en uoppsigelig avtale med Bussanlegg AS til 31.12.2023 + 2x5 års opsjon
- Ca 16,5 mål tomt hvorav i overkant av 10 mål brukes til bussanlegg.
- Dersom det skal inn leddbuss og elbuss på anlegget må det bygges om - Ruter tilrettelegger da for el-infrastruktur på anlegget
- Ruter har vært i møte med Bærum kommune vedr. utvidelse samt ombygging av anlegget
- Bussanlegg ser for seg at villaen og bilverkstedet rives og tilrettelegges for bussoppstillingsplasser, men at hybelhuset blir stående
- Operatør som får avtale vil kunne benytte seg av hybelhuset
- Bussanlegg AS vil stå for ombyggingen
- I forbindelse med ombyggingen vil Ruter og Bussanlegg AS inngå ny leieavtale og det vil medføre ny leiepris som inkluderer oppgraderingene.



Skisse av planlagt ombygging



Ruter#

Skui bussanlegg

Ringeriksveien 272, Skui

Ruter#

Skui

- Ruter har en uoppsigelig avtale med Bussanlegg AS til 31.12.2023 + 2x5 års opsjon
- Ca 19 mål tomt, men ikke alt er brukbart pga fjellskråning. Dagens tomt er på ca 7,5 mål
- Anlegget har rom for kapasitetsøkning, men må bygges om - Ruter tilrettelegger i den forbindelse for el-infrastruktur på anlegget
- Anlegget har i dag kun vaskemaskin og ikke fullverdig verksted
- Ruter har vært i møte med Bærum kommune vedr. utvidelse samt ombygging av anlegget til fullverdig bussanlegg
- Bussanlegg AS vil stå for ombyggingen
- I forbindelse med ombyggingen vil Ruter og Bussanlegg AS inngå ny leieavtale som vil medføre ny leiepris som inkluderer oppgraderingene.



Ruter#

Skisse av planlagt ombygging



Ruter#

Lommedalen bussanlegg

Lommedalsveien 301, Lommedalen

Ruter#

Lommedalen

- Ruter har en uoppsigelig avtale med Arnesen Guriby – AGK Eiendom AS til 30.06.2026 + 1x6 års opsjon
- Ca 22 mål tomt, og det er god kapasitet på anlegget. I dag utnyttes ca 11 mål av tomten
- Det parkeres rundt 35 busser der i dag inkl reservevogner, og det er plass til ca 50 busser
- Det var en brann i adm. lokalene i 2009, så det fremstår som relativt nytt
- I dag kjøres bussene fra anlegget på diesel og biogass. Biogassanlegget tilhører Nettbuss og AGA



Bussanlegg Slemmestad

Slemmestadveien 100, Slemmestad

Ruter#

Slemmestad

- Ruter har en uoppsigelig avtale med Kappa Eiendom AS til 30.06.2024 + 1x6 års opsjon
- Ca 13 mål tomt hvorav i underkant av 10 mål er opparbeidet. Anlegget er fullt utnyttet og det er ikke ekstra kapasitet på anlegget.
- Det parkeres rundt 70 busser der i dag inkl reservevogner. I tillegg parkerer Braker åtte busser der som kjører Røyken – Hurum - Drammen
- Teknisk infrastruktur for drivstoff tar plass – Ruter ser på muligheten for å utvide bussanlegget



Klokkarstua bussanlegg/ bussanlegg i Røyken/Hurum

Industriveien 10, Klokkarstua

Ruter#

Bussanlegg Røyken/Hurum

- Brakar har leieavtale på et bussanlegg som er plassert på Klokkarstua på Hurumlandet
- Det er Bane NOR som er anleggseier og det er i overkant av 4 mål
- Anlegget er gammelt og slitt og det ligger ikke optimalt plassert i forhold til ruteområdet.
- Ruter har derfor besluttet å ikke videreføre avtalen
- Optimal plassering for nytt bussanlegg vil være nærmere Sætre eller Røyken



Ruter#

Sjåførfasiliteter

Hvordan skal ansvaret fordeles?

Sjåførfasiliteter

- Toalett og hvilebrakker vil være en del av anbudet
- AKT vil vaske og vedlikeholde toalett og hvilebrakker – operatør faktureres for dette arbeidet
- Det blir sett på løsninger for å få kostnader knyttet til vask og vedlikehold som en del av fremleieavtalen



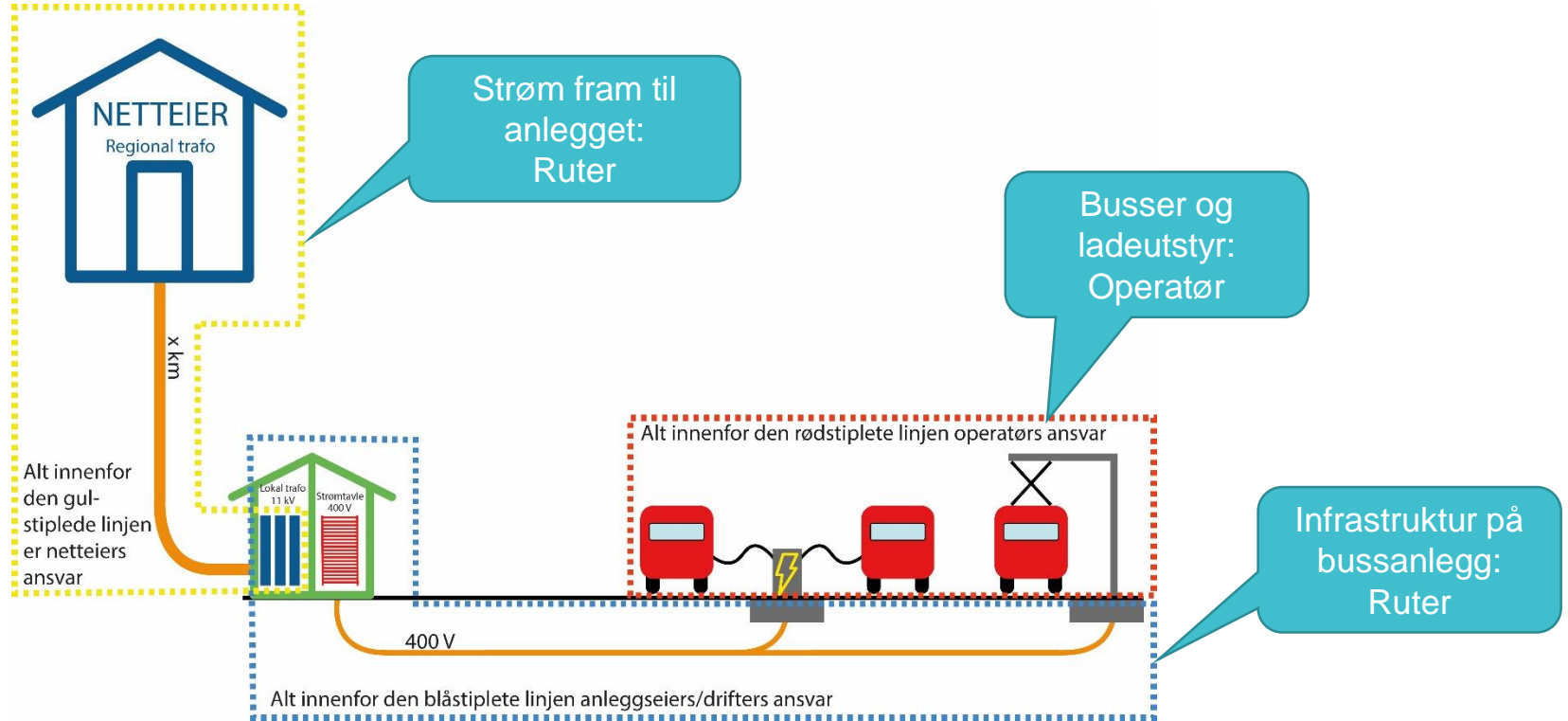
Infrastruktur på bussanlegg

Ruter#

Forretningsmodell / ansvarsfordeling

	Busser og ladeutstyr	Infrastruktur på anlegg	Strømtilførsel	Plass / areal til lading
For lading på bussenlegg	Operatør	Ruter	Ruter	Ruter
Lading utenfor bussenlegg	Operatør	Operatør	Operatør	Operatør

Ansvarsfordeling – på bussanlegg

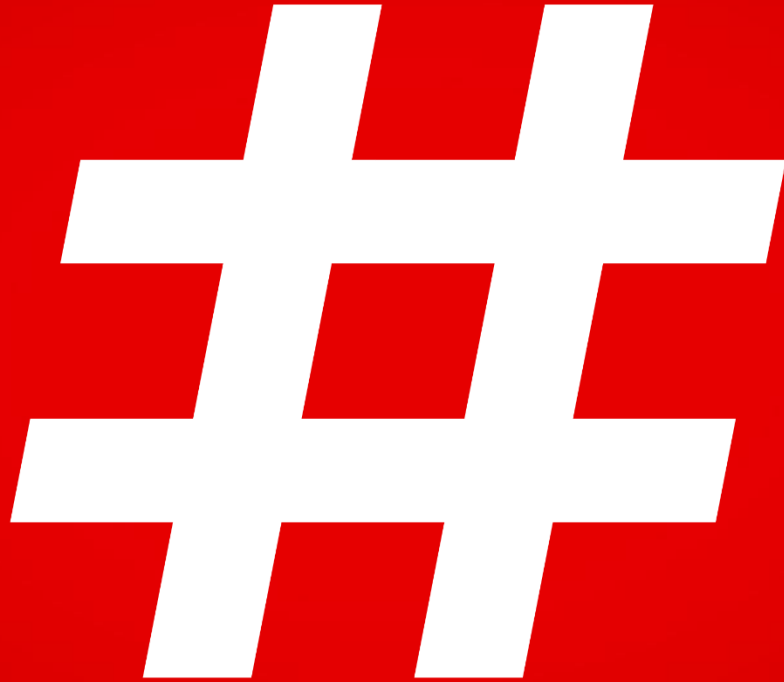


Spørsmål

Ruter #

Spørsmål

- Bør biogassanlegget i Lommedalen videreføres i neste kontraktperiode?
- Skal Ruter bygge nytt bussanlegg i Røyken/Hurum eller kan vi la det være opp til operatør å stille med tilleggsareal?



A green bus is shown from a side profile, moving towards the left. The bus is partially obscured by a semi-transparent dark blue rectangular overlay that covers the upper and middle portions of the image. Inside this overlay, the text 'Tilbakemeldinger fra dagens operatører' is written in a large, white, sans-serif font. The background behind the bus consists of a lush green field and a line of trees under a bright blue sky with scattered white clouds. The bus has a small blue circular logo on its side.

Tilbakemeldinger fra dagens operatører

Ruter#

NORGESBUSS

NORGESBUSS

Akershus vest

Driftsdirektør Bent Kjersem-Drageset

Anbudspakker Norgesbuss

- Busstjenester Hurum/Røyken (inngår i dag i Brakar sitt område)
- Busstjenester Akershus Vest - kontrakter
 - Asker
 - Bærum vest
 - Bærum Øst

RØYKEN & HURUM

Kort om hvilke områder/linjer som dekkes i kontrakt(ene)

Slemmestad-Røyken, Hurum-Røyken-Drammen, skoleruter Hurum og Røyken.

Trafikksituasjon – erfaringer fra drift

Korrespondanser generelt (se eksempel med tog nedenfor). Men dette gjelder også i forhold til buss fra Oslo (på Sætre).

Positive erfaringer og utfordringer med dagens infrastruktur

Åsheim med noen oppgraderinger (vask, tanking) kan fungere videre med det samme bussantallet

Det er ikke tilrettelagt godt nok i Drammen, både i forhold til pauserom, toalett og reguleringsplasser.

Røyken og Hurum – Mulige forbedringer jf. ny anbudskonkurranse

Brakars opplegg med at man i utgangspunktet ikke skal korrespondere med tog, men rutetidene er satt opp slik at alle tror de kan rekke toget er frustrerende, både for sjåførere og passasjerer. Sjåførene prøver å rekke toget (det er vel først og fremst på Røyken stasjon dette gjelder), med det stressmomentet det er, og passasjerene blir misfornøyde de gangene man ikke rekker toget. Fra Brakar er det sagt at man ikke korresponderer med togene, men siden mange bruker bussen til toget hadde det vært mye å hente på å tilpasse dette bedre.

I Heggedal (Ruter) fungerer det bra med korrespondanse til togene, og rutetidene er tilpasset.

ASKER del 1

Kort om hvilke områder/linjer som dekkes i kontrakt(ene)

Sætre/Slemmestad-Oslo, lokalkjøring i Asker. Noe skolekjøring Asker

Asker – Trafikksituasjon, erfaringer fra drift, utfordringer knyttet til trafikkavvikling

Asker sentrum er en flaskehals, både inn og ut i rushtid. Det har blitt vanskelig å holde rutetidene, og forsinkelsene forplanter seg lett. Ruter har jo prøvd litt forskjellige varianter i Asker, med varierende hell, men det kan absolutt være verdt å se på løsninger i og gjennom Asker.

Asker – Positive erfaringer og utfordringer med dagens infrastruktur

Bussanlegg er underdimensjonert, og som vi alle vet ikke helt opp til den standarden man bør ha i dag.

I tillegg til de toalettene vi har ute i dag; Asker (pauserom med Nettbuss), Rustadgrenda (pauserom og toalett), Verpen (brakke og toalett, uten vann), Borgen (toalett uten vann) burde det vært toalett/hvilebrakke på Blakstad. Og, dagens «utedoer» kunne gjerne vært byttet ut med permanente brakker for å bedre fasilitetene for sjåførene.

ASKER del 2

Her er et eksempel på en holdeplass som burde vært utbedret:

Dette er holdeplassen H. Stordalensvei, i Rustadveien.

Den stolpeløsningen akkurat der hvor innkjøringa til holdeplassen begynner har kostet oss en del (lyset over bakdøra treffer og knuser et sidevindu eller to). Våre sjåførere skal i dag stoppe i veien, men dette er jo ikke ideelt ovenfor passasjerene.

Asker - mulige forbedringer ny anbudskonkurranse:

Dagens opplegg med veldig ujevn fordeling mellom avganger inn til og ut fra Oslo (linje 250), 47 inn om morgenen - 22 i retur, 44 ut om ettermiddagen - 20 inn

En forlengelse av rute 250, med annenhver avgang i retning Sætre og annenhver avgang fortsetter gjennom Bødalen og så langt som fornuftig mot Midtbygda/Røyken, vil gi en bedre utnyttelse av bussene (og gjøre 84 overflødig)

Røykenveien burde hatt en egen busslinje, Asker-Heggedal. Og i Heggedal bør den gå til «slutten av bebyggelsen», det er noen hull etter Heggedal sentrum hvor det ikke er noe tilbud om kollektivtransport i det hele. Eventuelt hele Røykenveien og til Røyken. Det er langs Røykenveien det bor mest folk mellom Asker og Heggedal, og selv om tanken er at man her skal benytte toget vil ei bussrute være et god supplement.

BÆRUM VEST

Område vi trafikkerer:

Vestre Bærum med Sandvika som knutepunkt.

Vi kjører rutene 160, 160E (Rykkinn), 240 (Skui), 245 (Kattås).

Vi kjører også skole buss til/fra Sollihøgda – Skui skole.

Vi kjører også Levre skole (Hauger) til/fra Gommerud skole. Det startet januar 2018.

Trafikksituasjon:

Utfordringene trafikkmessig er anleggsområde rundt nye E16 v/ Vøyenenga -Tangen området.

Mye forsinkelser i Sandvika ved rush tider. Dette kommer nok å bli bedre når nye E16 er ferdig i 2019.

Fremtidig behov: Det som vi ser er nok bedre forbindelse mellom Vøyenenga - Kolsås og mot Østre Bærum. Det er en etterspørsel fra passasjerene.

Erfaringer med dagen infrastruktur:

Bussanlegget på Skui har bra vaskehall men er ellers noe gammelt. Små kontorer og ellers slitte lokaler.

Anbudet har 12 leiligheter. Naboen er veldig støy sensitive...

Når det gjelder toaletter på ruta så har vi en mobil WC på Kattås. Pauserommet i Sandvika har vi litt problemer med renhold, men med god dialog med AKT så ordner det seg. Dette gjelder også Oslo Bussterminal som også vi bruker.

Mulige forbedringer jf. ny anbudskonkurranse

Bytte ut vaskemaskinen (fra 96/97)

BÆRUM ØST

Område vi trafikkerer:

130 Sandvika – Stabekk – Skøyen

140 Bekkestua – Hosle – Østerås – Jar – Lysaker – Skøyen

140E Lønnås – Hosle - Jar – Lysaker – Nationalteateret

215 Kolsås – Bærum Sykehus – Sandvika

225 Bekkestua – Stabekk – Fornebu

230 Sandvika – Bekkestua – Østerås-Ila

235 Ila - Fossum – Østerås

Trafikksituasjon:

Fra Bjerkelunds veien ned til Lysaker, rute 140 stor trafikk og dårlig framkommelighet.

Erfaringer med dagen infrastruktur:

Deler anlegg med Nettbuss (Vestre Aker). Godt samarbeid. 18 leiligheter tilhører anbudet

Toaletter:

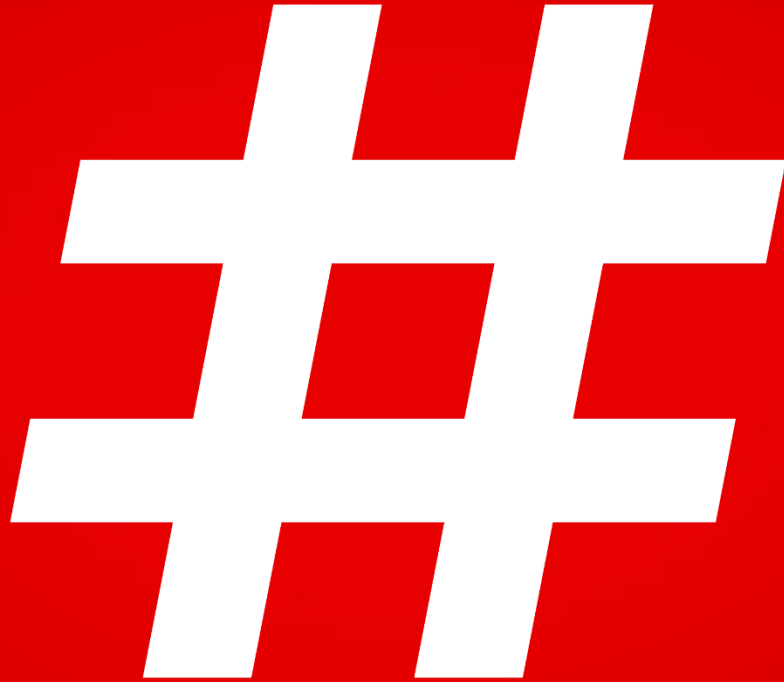
Askekroken, Ila, Bekkestua, Østerås, Fornebu og Sandvika.

Toalett på Ila begynner å bli slitt/dårlig og bør byttes ut ved neste anbudet

Mulige forbedringer jf. ny anbudskonkurranse

NORGESBUSS

**Takk for
oppmerksomheten!**



Erfaringer fra Akershus Vest – Lommedalen og Vestre Aker – Furubakken.

Per Nilsen

16.05.18

Nettbuss AS

- Inndelt i 7 regioner i Norge.
- Region Akershus/Oslo ansvar for Nettbuss sin produksjon i Akershus og Oslo.
- Regionen disponerer ca 250 busser.
- Ca 580 ansatte fordelt på 8 driftsavdelinger og 2 driftssentraler.
- 5 driftsavdelinger er sterkt knyttet til kontrakter med Ruter AS.
- Nettbuss er tildelt 4 kontrakter ifm Romerike-anbudet. Omfatter områdene Nannestad/Gjerdrum, Eidsvoll/Årnes, Aurskog-Høland og Enebakk. Oppstart sommer -19.
- Avdelingene Lommedalen og Furubakken har kontrakter som utløper sommer -20.

Avdeling Lommedalen (Akershus Vest)

- Totalt 90 årsverk inkl verksted.
- 31 rutesatte busser + reservemateriell.
- Lokalt verksted.
- Årsproduksjon ca 2 mill rutekm.
- Ledere og ansatte med lang fartstid i bransjen.
- Stabilt og godt arbeidsmiljø, selv om vi periodevis sliter noe med høyt sykefravær.
- Mange nasjonaliteter representert ved avdelingen. utfordringer relatert til språkkunnskaper. Gjennomfører mye språkopplæring.
- Meget gode fasiliteter for ansatte med tanke på kontorer, møterom, og oppholdsrom på anlegget.

Drift Lommedalen

- Betjener linje 150, 150E, 210 og 220 fra Lommedalen til Sandvika, Bekkestua og Oslo.
- Vesentlige endringer av ruteopplegg i kontraktperioden. Stor økning i frekvens siste årene, samt noe endringer i trasè. Ingen rene skoleruter.
- Reisende kombinerer buss med T-bane og tog selv det ikke er noen faste korrespondanser. Mange benytter seg av busstilbudet som går til Vika eller helt inn til Oslo Sentrum.
- Det oppleves krevende drift pga mye trafikk i rushtid til/fra Oslo. Det er også utfordringer på de mindre lokale veiene i Bærum grunnet smale veier. Det er en utfordring med mange gående, syklende og ridende på veiene der bussene trafikkerer.
- Generelt er veien inn og ut av Lommedalen en utfordring da køene er lange på morgenen og gir fort store forsinkelser fra start. Topografien på traseene som går opp til Gullhaug og på gml. Ringeriksvei over Steinskogen er utfordrende spesielt på vinterstid, bratte bakker og svingete veier med tung trafikk.
- Aktiv presse og lokalbefolkning, mye aktivitet i sosiale medier og i lokalavis (Budstikka) rundt kollektivtrafikken.

Potensielle forbedringspunkter Lommedalen

- Vaskehallen trenger en større oppgradering, nybygg bør vurderes.
- Verkstedet har slitt med å få på plass nødvendig kilde for oppvarming. Det arbeides med løsninger, men varmeanlegget må bli mer stabilt og forutsigbart i drift.
- Garderobe tilknyttet verksted trenger en oppgradering.
- Parkeringsplasser for ansatte er problematisk, koordinering av bussoppstillingsplasser er nødvendig per i dag.
- Mangler toalett på endeholdeplassene Bykrysset og Gullhaug (har vært ønsket i mange år).
- Toalettfasiliteter på Sandvika Terminal trenger en oppgradering, ønske om urinal da dagens to toaletter ofte er opptatte og sjåførene ikke rekker et besøk under pausen.

Avdeling Furubakken (Vestre Aker)

- Totalt 53 årsverk.
- Totalt 15 rutesatte busser + reservemateriell.
- Totalt ca 0,9 mill rutekm pr år.
- Lokalt verksted.
- Mange nasjonaliteter representert ved avdelingen. Utfordringer relatert til språkkunnskaper. Gjennomfører regelmessig språkopplæring.
- Ok fasiliteter med tanke på kontorer, oppholdsrom og lignende på anlegget, men lokalene bør oppgraderes, moderniseres og tilpasses dagens behov.
- Deler i dagens kontrakt anlegg med Norgesbuss. Samarbeidet fungerer godt, men det er utfordringer knyttet til driften med tanke på effektiv utnyttelse av vaskehall, felles dieseltank m.m.
- Hybelbygg tilknyttet anlegget. Utfordring å klare leie ut alle hyblene. Dyrt.
- Trang parkering av busser. Utfordringer med parkering av privatbiler.
- Utfordringer med naboer tett på anlegget. Må følge gitte retningslinjer for vasketider, samt ta generelt hensyn til støy.

Drift Furubakken

- Betjener linjene:
 - 41 Røa – Sørkedalen.
 - 45 Majorstuen – Voksen Skog
 - 46 Majorstuen – Ullerntoppen
 - 48 Voksenkollen T – Tryvann (Vinterlinje)
- Samarbeider med fremkommelighetsgruppe Oslo (Operatører, Ruter, Statens Vegvesen og BYM).
- Feilparkeringer Oslo (Operatører, Ruter, Trikk og BYM Trafikkbetjener).
- Vintervedlikehold Oslo (Ruter, Operatører, BYM og brøyteselskap).
- Stor økning i frekvens siste året. Ingen rene skoleruter.
- Reisende kombinerer buss med T-bane og tog.

Utfordringer ifm drift Furubakken

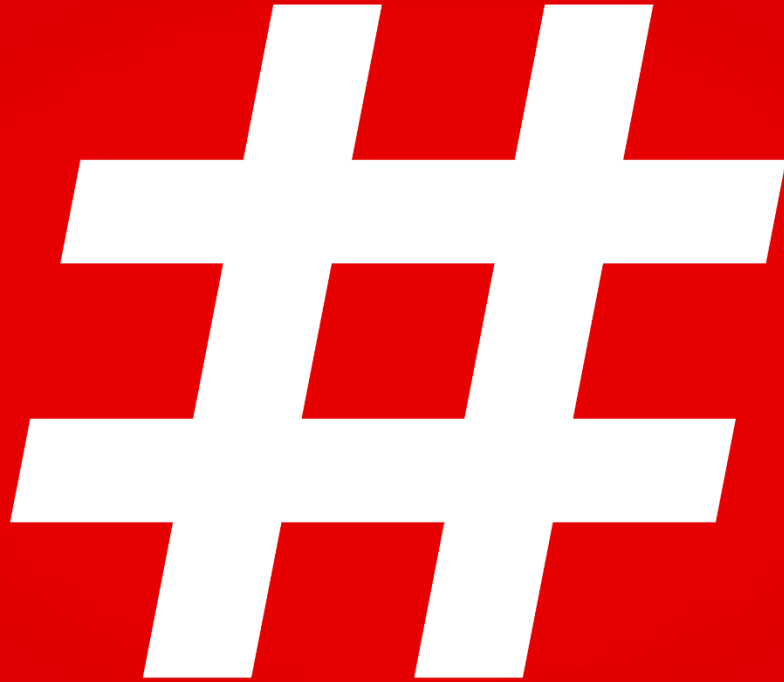
- Wyllerløypa linje 41 vinterstid – dårlig dekke og feilparkerte biler skaper vanskelige forhold.
- Skansebakken linje 41 vinterstid – utfartshelger skaper vanskelig fremkommelighet med feilparkerte biler.
- Tråkka linje 46. Smalt og trangt å møtes med to busser, snøkanter gjør det verre vinterstid.
- Voksen skog linje 45. Snuplassen har dårlig kapasitet i rushtider. Endeholdeplassen deles med linje 32 som betjenes av leddbusser.
- Voksen skog; kan være vanskelig å kjøre helt opp enkelte dager vinterstid. Alternativ kjøring benyttes da.
- Ingen kollektivfelt i rutenettet. Erfaringsmessig til tider store forsinkelser på linje 45 strekningen Gressbanen – Smestad i rushtiden.
- Generelt køproblematikk i rushtid.

Potensielle forbedringer ifm drift Furubakken

- Hvilebrakke/toalett på Voksen skog må utbedres.
- Det bør bygges hvilebrakke med toalett på Ullerntoppen, dagens løsning med kabintoalett er ikke holdbar.
- Holdeplassen Ullerntoppen sperrer øvrig trafikk, bør utvides slik at bussene kommer ut av kjørebanelen.
- Holdeplasskassetene er usystematisk fordelt mellom A4 og Legal. Etterlyser en felles standard for alle linjene.
- Linje 46, ut fra fremkommelighetsperspektiv, burde vært kjørt over Slemdal.

Spørsmål til operatørene?

Ruter #



Åpent for spørsmål

Hellik Hoff
Innkjøpssjef

Ruter#

Avslutning og veien videre

Hellik Hoff
Innkjøpssjef

Ruter#

Veien videre

- Ruter har sterke målsetninger til kvaliteten på tilbudet vi gir våre kunder, i tillegg til ambisiøse miljømål frem mot 2028
- Ruter setter stor pris på deres deltakelse på denne dialogkonferansen, og de konstruktive innspillene på hvordan fremtidig konkurranse bør gjennomføres for å nå våre mål
- Presentasjoner og referat vil bli tilgjengelig på <https://ruter.no/kollektivanbud/moter/>
- Vi ønsker skriftlige tilbakemelding i etterkant av dialogkonferansen på mail bussanbud@ruter.no i løpet av 28. mai 2018

**Takk for deltakelse på dialogkonferansen
og gode bidrag!**

