# Dialogkonferanse bussanbud 2016

Møtet ble åpnet kl. 09.00 av kontraktssjef Hellik Hoff, Ruter.

Kort presentasjonsrunde hvor alle deltakerne presenterte seg.

Referat og alle presentasjonene vil bli lagt ut på Ruters webside: <http://www.kollektivanbud.no/index.asp>

Innledende perspektiver v/ Terje Sundfjord, NHO Transport - [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20NHO%20-%20Ruter%20-%20generelle%20kommentarer%2025092014.pdf)

* Større virksomheter kjøper opp flere mindre virksomheter. Dette gir en rasjonalisering av virksomhetsstrukturen av transportvedtekter.
* Virksomhetene som leverer inn tilbud i konkurranser må ha mer lønnsomhet.
* De juridiske kravene i kontraktene for busstjenester bør være nasjonale.
* NHO mener at tariffavtalene skal følges, også for pensjonistene jfr frikort.
* Kollektivtrafikken må bli kontantfri.
* Det er positivt at Ruter har åpnet for at det kan leveres parallelle tilbud.
* Det er viktig at det åpnes mer opp for å kunne bytte bussteknologi underveis i kontrakten.
* Bussanlegg må være en del av kontrakten/tilbys av Oppdragsgiver. Anleggets forfatning må være kjent.
* Færre gebyrer og mer objektive målinger for bonus/malus.
* Likt 0-punkt i incitamentsavtalen gjennom hele kontraktsperioden.
* En nasjonal, nordisk eller europeisk busstandard.
* Det er bedre å stille krav om at kjøretøyene skal være fossilfrie innen 2020 i stedet for teknologikrav.
* Operatørene bør eie bussmateriellet.
* Den totale godtgjørelsen bør reguleres oftere enn i dag, helst fire ganger i året.
* Ruter bør, som en del av det offentlige, sette krav om lærlinger.
* Vilkårene i kontrakten bør lages i samarbeid med operatørene. Mer som en partnerskapsmodell.

Gjennomgang av relevante plandokumenter v/ Morten Stubberød, Ruter -

[Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Morten%20-%20Anbud_Nittedal_Dialog.pptx)

* Dagens tilbud ble kort redegjort for.
* Informasjon om relevante forhold/planer.

NHO: Det bør lages en analyse av fremkommeligheten i busstraseene, ikke bare en analyse av passasjertallene.

Ruter: Dette har i noen grad blitt omtalt i tidligere anbud, senest i Ski. Der ble det eksplisitt sagt at det må forventes forsinkelser gjennom Ski sentrum i forbindelse med utbygging av Ski stasjon og Follobanen. Ruter vil fortsette med en slik beskrivelse i kommende konkurransegrunnlag.

Gjennomgang av eksisterende kontrakt og bussanlegg i Nittedal v/ Kåre Riseng, Ruter

[Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20K%C3%A5re%20-%20Ruters%20presentasjon%20dagens%20kontrakter%20m.m..pptx)

* Statistikk om dagens kontrakt.
* Informasjon (inkl. bilder) fra dagens bussanlegg.
* Opprusting av dagens anlegg – hvilken modell skal velges?
	+ Alt. 1: Ruter gjennomfører ikke annen opprusting enn utvendige areal. Operatør og eier besørger innvendig opprusting. Kostnaden for innvendig opprusting tillegges leien.
	+ Alt. 2: Ruter gjennomfører opprusting inn- og utvendig.

Ruter: Ber om synspunkt og innspill for hvilken modell som skal brukes for opprusting.

Nettbuss: Anlegg er et trepartsforhold; operatør, Ruter og eier. Det vil muligens være mer effektivt at Ruter også er eier.

Unibuss: Alt. 1 gir større frihet til operatør, gitt at utendørs bussparkering er på plass. Det kan igjen gi lavere kostnader.

Ruters bruk av tildelingskriterier v/ Kåre Riseng, Ruter - [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20K%C3%A5re%20-%20Ruters%20presentasjon%20dagens%20kontrakter%20m.m..pptx)

* Maks 10 poeng – vinnerne av forrige konkurranse fikk ca 8 poeng
* Eksempel for hvordan andre bruker tildelingskriterier. Både Movia og SLL blir trukket frem (se presentasjon for detaljer).

Erfaring som operatør for Nittedalskontrakten v/ Nettbuss Øst AS –

[Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Nettbuss%20-%20Erfaringer%20fra%20Nittedalsanbudet.pptx)

* Kort informasjon om Nettbuss
* Nettbuss har formidlet mangler ved anlegget i Nittedal til Ruter.
* Anlegget er slitt og trenger en del utbedringer på kort sikt.
* Anlegget er for lite jf. dagens behov.
* Ruter må vurdere toalettmuligheter for førere på endeholdeplasser.
* Mye stopp og mange passasjerer fører til at kjøretidene kan være knappe.
* Mye kø og forsinkelse flere steder langs traseene.
* Dårlige muligheter for omkjøring dersom rv. 4 skulle bli stengt.
* Høyt sykefravær blant førerpersonalet.
* Utfordringer med uro på nattbussen (309)
* For mange farthumper.
* Mange passasjerer og mye kjøring gir stor slitasje på bussene og krever mye renhold og vedlikehold.
* Verkstedet på anlegget er ikke EU-godkjent.

Spørsmål: Hva er det som gjør at verkstedet ikke er EU-godkjent?

Nettbuss: Det mangler blant annet utstyr for bremseprøver.

Forberedte innlegg fra potensielle tilbydere

**Nobina Norge AS -** [Se egen presentasjon](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Dialogkonferanse%20Ruter%20-%20Nobina%20-%20Nittedalsanbudet.pptx)

* Incitament er en stimulus for å gjøre en ekstra innsats.
* Dersom incitamentene ikke kan påvirkes av operatør, vil kostnadene øke.
* Tydelige incitamentsordninger og objektive mål.
* Flere ulike forhold og alt i alt fornøyd korrelerer.
* Kompensasjon i form av deling av billettinntekter.
* Funksjonskrav framfor detaljerte krav.
* Bruke Oslo kommune sin veileder fra 2009 for tildelingskriterier.
* Fire årlige indeksreguleringer.

**Tide Buss AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Dialogkonferanse%20Ruter%20%2026.09.14%20Tide%20Buss%20%282%29.pptx)

* Informasjon om Tide.
* Balanserte kontrakter med gjensidig opsjon.
* Lengre kontrakter (8-10 år + opsjon).
* Samsvar mellom materiellkrav og vegstandard/trasé.
* Viktig at kravene som blir stilt til materiell legger til rette for god drift.
* Elektronisk overføring av rutedata.
* Forutsigbar incitamentsavtale med variabler som gjør det mulig for operatøren å påvirke resultatet.
* Funksjonskrav i stedet for detaljkrav.
* Samsvar mellom oppgitt og faktisk vekting av tildelingskriterier.
* Det skal være tydelig hvilke kvalitetskriterier som blir vektet.

**Boreal Transport Norge AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Boreal%20-%20Dialogkonferanse%20Ruter%20Nittedal.pptx)

* Gjøre det tydelig hvilke kriterier som er viktig for oppdragsgiver i evalueringsarbeidet.
* Funksjonskrav i stedet for detaljkrav, men det kan være en fordel med minimumskrav på enkelte områder.
* Tillatt snittalder på busser bør harmonere med lengden på kontrakten.
* Realistiske rutetider.
* Tydeliggjøre utfordringer knyttet til fremkommelighet i rutetraseene.
* Elektronisk overføring av rutedata.
* Positivt med krav til regulerings- og oppstillingstid.
* Unngå dobbeltstraff – bøter/malus.
* Forståelige og forutsigbare kriterier.
* Savner trygghet som kriterium.

Ruter: Skal vi gi poeng for sikkerhet i bussene ut over de fastsatte lovkravene?

Boreal: Ja.

Ruter: Det er flere typer sikkerhet. Mye av det som er sikkerhet for en personbil kommer nok for buss også. Men, det er mulig det bør stilles flere krav til sikkerhet. Ruters hovedfokus når vi beveger oss mot funksjonskrav er kunden.

**Norgesbuss AS**

* Glad for funksjonskrav i materiellkravene.
* Det er viktig med busser som er egnet for oppdraget.
* Det er ikke nødvendig med spesifiserte regulerings- og oppstillingstider.
* Mener mye av det samme som Nobina hva gjelder incitamentsordninger, men service bør være med.
* I Malmö er det slik at operatørene får inntekt per passasjer som er den del av godtgjørelsen – ikke som et incentiv.
* Det er viktig at det er plass til det nødvendige antall busser på anlegget, ellers er det bra med frihet for operatøren på anlegget.
* Ruter bør stille med biogass (drivstoff) og fast pris dersom biogass blir ett krav.
* I Malmö er det anledning til å trekke seg underveis i kontraktsperioden.

Ruter: Hvorfor er det et ønske at Ruter skal stille med biogass? Er det pga monopolsituasjonen til biogassleverandørene?

Norgesbuss: Kostnadene for gass er ikke de samme som for diesel. Gasskostnadene er heller ikke regulert i drivstoffindeksene.

**Unibuss AS**

* God modell for godtgjørelse (matriell + km + time).
* Helst kvartalsvis regulering, men tilfreds med dagens løsning.
* Bedre indekser enn tidligere.
* Positiv med «gjensidig» opsjon for forlengning av avtalen.
* Bra med mer funksjonskrav.
* Godt med mulighet for sentralisert trafikkledelse.
* Ruter bør stille med anlegg.
* Hva er galt med å kunne bruke anlegg?
* Inntektsincitament med en kronesum per passasjer?
* Mulighet for å svare på oppdrags- og materiellbeskrivelsen i et, og så heller bruke mer tid på å skildre hva som tilbys ut over de spesifikke kravene.
* Det skal være tydelig hvilke kvalitetskriterier som blir vektet.
* Ubalanse for risiko i kontraktene.
* Kan med fordel ha mer fleksibilitet i kontraktene med tanke på ny teknologi m.v.

Unibuss: I forrige anbud var det et anlegg som ble tilbudt av Ruter, men dette var ikke stort nok. Det ble pålagt operatør å finne tilleggsareal. Men, det var ikke tillatt å bruke et anlegg som allerede ble leid av Ruter.

Ruter: Det er Ruter sitt ansvar å sørge for likebehandling i konkurransen. Derfor ble dette gjort som et konkurransenøytraliserende tiltak. Hvis en tilbyder kan oppnå en fordel med å bruke et anlegg som Ruter allerede leier ut, så må Ruter gjøre slike tiltak. Ruter kan ikke sette tilsvarende begrensninger på andre anlegg/utleiere jf. at det vil kunne være brudd på forutberegnelighetsprinsippet.

**Nettbuss Øst AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Nettbuss%20-%20Innspill%20Ruters%20bussanbud%20i%202015.pptx)

* Oppdragsbeskrivelsen kan bli forenklet, slik at tiden kan brukes på element ut over minimumskravene.
* Gjennomgang av hvilket materiell som kan brukes.
* Standardløsninger åpner for flere bussleverandører.
* Tydeliggjøre hvilke tildelingskriterier som vil bli vektlagt.
* Det må være mulig for operatørene å påvirke incitamentsavtalen.
* Premiere produktutvikling og nye løsninger.
* Vurder kun en runde med forhandlinger for alle kriteriene.
* Forskjell på fordelingen av tildelingskriteriene der Ruter stiller med anlegg og der operatøren stiller med anlegg.

Ruter: Spennende med bruk av referanser i konkurransen, men det kan være vanskelig å bruke referanser. Det er strenge formkrav til hvordan bruk av referanser skal gjøres.

Ruter: Spørsmål til Skyss: Bruker dere referanser?

Skyss: Kun i kvalifikasjonsfasen.

NHO: Bruk av referanser i konkurransen kan gjøres ved hjelp av nasjonale målinger.

Ruter: Spennende tanke å kutte til en forhandlingsrunde. Er det tenkt slik at alle blir tatt inn, og den med mest poeng vinner etter denne ene runden?

Nettbuss: Ja.

Ruter: Ruter er ute etter best mulig tilbud. Vi tenker at flere runder vil gjøre det lettere å få flere gode tilbud, og til slutt velge det beste.

**Iveco Norge AS**

Kort presentasjon av Iveco (tidligere Irisbus).

* Det er viktig at kravene til materiell er slik at det åpner for flest mulig tilbydere.
* Det er viktig å kunne flytte busser på tvers av kontrakter og område.

Ruter: Vi er opptatt av materiellbeskrivelsen. Hvordan ser dere på den siste materiellbeskrivelsen med mer bruk av funksjonskrav?

Iveco: Tanken om funksjonskrav i stedet for detaljkrav er veldig bra.

NHO: I den siste tiden er flere bussleverandører blitt dømt for mindre tilfeller av korrupsjon. Er det fortsatt anledning for en tilbyder å benytte alle bussprodusentene som underleverandører, eller er det begrensninger nå som det er avsagt dommer? Hva mener Ruter om dette?

Ruter: Ruter svarer ut dette i referatet.

Ruter har et bevisst forhold til reglene om avvisning av tilbydere hvor den aktuelle operatøren eller nøkkelpersoner hos denne er dømt for straffbare forhold av betydning for konkurransen/oppdraget (blant annet korrupsjon) eller på andre måter har gjort seg skyldig i alvorlige forsømmelser mot faglige og etiske bransjekrav. Disse avvisningsreglene kan også være aktuelle i vurderingen av tilbydernes underleverandører.

I Ruters forrige bussanbud ble det først stilt krav om at valgt operatør skulle oppgi sin underleverandør/bussprodusent etter kontraktssignering. Hvis tilsvarende fremgangsmåte blir fulgt i denne konkurransen, kan Ruter naturligvis ikke vurdere underleverandøren/bussprodusenten opp mot disse avvisningsreglene underveis i konkurransen. Ansvaret for at også underleverandøren oppfyller kontraktens bestemmelser vil i så fall påligge tilbyder/operatør. Særlig relevant i denne sammenheng er kontraktens vedlegg 10. Handlingsregler for Ruters leverandører se link: [http://www.kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2002%2018%20Vedlegg%2010%20-%20Handlingsregler%20for%20Ruters%20leverandører%201.0%20-%20Follo.pdf](http://www.kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2002%2018%20Vedlegg%2010%20-%20Handlingsregler%20for%20Ruters%20leverand%C3%B8rer%201.0%20-%20Follo.pdf)

Merk særlig pkt 9 om «Leverandørkjeden».

Hvis disse problemstillingene blir aktuelle i denne konkurransen, vil Ruter foreta en konkret og situasjonsbetinget vurdering av om tilbyderen skal avvises. Det er derfor vanskelig å gå lengre i en generell forhåndsvurdering av hva som vil bli utfallet, enn å slå fast at en rettskraftig dom for korrupsjon kan føre til avvisning. Ruter kan ikke gi en forhåndsgodkjenning av en tilbyder eller dennes planlagte underleverandører.

Hvis en tilbyder ser at disse problemstillingene kan være aktuelle, gjør Ruter oppmerksom på reglene om *Self cleaning*. Disse reglene gir tilbydere/underleverandører som har vist en reell vilje til å rydde opp i tidligere forsømmelser, en mulighet til å redusere risikoen for å bli avvist. I den grad det er aktuelt, står tilbydere fritt til å legge ved dokumentasjon som viser at tilbyderen eller dennes underleverandører har:

* bidratt til å klargjøre hendelsesforløpet ved overtredelsen
* erstattet skade som eventuelt er påført
* iverksatt sanksjoner overfor personell
* iverksatt andre forebyggende tiltak.

**Lunsj. Oppstart etter lunsj kl. 13.00.**

Parallelle rammeavtaler om busstjenester v/ Kåre Riseng, Ruter As –

[Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2026%20Notat%20om%20Parallelle%20rammeavtaler%20av%20busstjenester.pdf)

Det blir redegjort for rammeavtale som avtaletype. Rammeavtaler gir ingen garanti for volum. Parallelle rammeavtaler vil si at oppdragsgiver har rammeavtaler med flere tilbydere.

Minikonkurransene (avrop) er en forenklet konkurranse. Formkravene som gjelder ved ordinære konkurranser kan fravikes (til en viss grad).

Forberedte innlegg fra potensielle tilbydere

**Nobina Norge AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Dialogkonferanse%20Ruter%20-%20Nobina%20-%20Rammeavtaler.pptx)

* Ruteplanlegging bør være operatørens ansvar.
* Trafikksentral + trafikkledelse på stedet.
* Holde kundene fornøyde.
* Ved å tillate regionbusser på alle oppdrag, vil det kunne gjør at andre krav kan være strengere.
* Differensiering av priser.
* Tydelige tildelingskriterier:
	+ Pris
	+ Kapasitet
	+ Miljø
* Web-basert bestillingssystem
* NSBs system fungerer svært bra.

Ruter: Du sier at ruteplanlegging bør ligge hos operatøren. I en minikonkurranse, vil det si at ruteplanleggingen skal være en del av konkurransen?

Nobina: Operatøren har kompetansen, og bør planlegge mannskap og materiell.

Ruter: Vi planlegger idag verken skiftplaner eller vognplaner.

Ruter: Hvilken informasjon trenger dere for å kunne planlegge et avvik?

Nobina: Tidtabellen og hvor mange som skal fraktes.

Ruter: Så dere vil ikke lage tidtabellen selv?

Nobina: Nei.

**Tide Buss AS**

* Kvalifikasjonskrav som sikrer seriøse tilbydere.
* Krav og oppdrag som må formes slik at det ikke stenger ute tilbydere.
* Fleksibilitet samtidig som enkelte minimumskrav blir stilt.
* Funksjonskrav framfor minimumskrav.
* Viktig å beskrive oppdraget godt.
* Oppfølging av krav satt i kontrakten.
* Varsling av planlagte oppdrag i så god tid som mulig.
* Forutsigbar prismatrise.

Ruter: Har Tide noen rammeavtaler i dag?

Tide: Ja, vi deltar blant annet i NSBs rammeavtaler + noe annet.

Ruter: Deler Tide Nobinas erfaring om at NSB gjør dette på en ryddig måte?

Tide: Ja.

**Boreal Transport Norge AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Boreal%20-%20Dialogkonferanse%20Ruter%20Nittedal%20-%20Paralelle%20rammeavtaler.pptx)

* Minimumskrav er tilstrekkelig, kvalitetspoeng er det ikke behov for.
* Viktig å spesifisere hvilket materiell det er behov for.
* Tydelige oppdrag og spesifikasjoner.
* Varsel så tidlig som mulig.
* Kan være vanskelig å sikre kapasitet enkelte tider på året.
* Kapasitetsgaranti?

Ruter: Hva er tilstrekkelig tid for at tilbyder kan gi et godt tilbud ?

Unibuss: Ruter er for sent ute (til Østensjøbanestengningen) allerede.

T-banen: Det med tid er et evig dilemma. Vi får klarsignal/budsjettmidler for sent. Det skyldes i stor grad ulike faktorer som spiller inn.

Nobina: Hos NSB kommer skiftene tre uker før kjøringen. Operatøren må melde inn kapasitet seks uke før kjøringen. Det er greie frister.

NHO: Varsling og frister i tariffavtalen spiller inn på hva som kan tilbys.

**Norgesbuss AS**

Norgesbuss var ikke til stede på denne delen av dialogkonferansen, men har ettersendt kommentarer. [Disse ligger på kollektivanbud.no.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2010%2003%20Norgesbuss%20Ruter%20rammeavtale%20trikk%20og%20t-bane.ppt)

**Unibuss AS**

* Rammeavtale med NSB.
* Avtale med Flytoget.
* Rammeavtale med Sporveien.
* Kontakten mellom bestiller og utfører må ikke brytes.
* Det bør være mulighet for å sette ekstra krav i enkelte minikonkurranser.
* Minikonkurranser på planlagte avvik bør kunne tillate avvikende prising.
* Vanskelig å kunne garantere kapasitet uten at det må betales for.
* I avtalen med Flytoget besørger Unibuss det som er nødvendig. Flytoget er opptatt av kvalitet.
* Avtaleform gjør at det er gøy å jobbe for Flytoget.
* Sporveien følger fossefallsmodellen, og det er tydelige kvalitetskrav i bunn.
* Hos NSB og Flytoget er det ikke betaling på bussen.
* Hva vil Ruter ha?
* Skal det være en pool med busser?
* Bør matebusser til T-banen endres slik at det de kan forlenges eller avvikes på annen måte?
* Det er ikke noen ledige Ruter-busser på en vanlig hverdag.

Ruter: Det er en utfordring å avvike fra dagens avtaler, men det er enkelte muligheter for å endre på det eksisterende tilbudet.

Unibuss: Alle operatører er ikke kjent over alt. Det må enten bli satt av øremerket personale, eller lære personalet opp i de nye traseene.

T-banen: En kjempeutfordring med spontane driftsavvik. Det krever mange busser raskt. Det bør være mulig å plukke ut busser som går i annen trafikk, og så kjøre buss for bane i situasjoner med spontane avvik.

Unibuss: Enig, men det er ikke tillatt å ta busser ut av driften av andre kontrakter (for Ruter).

Ruter: Hver kontrakt er et selvstendig juridisk dokument hvor det er noe forskjellig begrensinger/reguleringer ift omfattende endringer av produksjonen. Ruter må også ivareta hensynet til forutsigbarhet og likebehandling av operatørene ved omfattende produksjonsomlegginger.

Unibuss: Det gjelder å skape åpningen som gjør det mulig.

Ruter: Det er utfordrende at passasjerer fra banetrafikken «flyter ut» i det øvrige rutenettet når banetrafikken ikke går. Hvordan skal man i så fall omprioritere materiell på en god måte?

**Nettbuss AS -** [Se egen presentasjon.](http://kollektivanbud.no/dokumenter/2014%2009%2023%20Nettbuss%20-%20Rammeavtale.pptx)

* Har jobbet med buss for bane i flere år.
* Hadde en periode ansvar for å avvikle buss for tog.
* Enig med Nobina i at mye av det opplegget NSB har for å skaffe busser for tog er god.
* Det bør ikke være for mange tilbydere. Tilsvarende for underleverandører.
* Bussbransjeavtalen (BBA) bør brukes.
* Krav til egnethet og tilgjengelig kapasitet/materiell.
* Lite designkrav.
* Responstid bør vektlegges.
* Varsling om oppdrag i så god tid som mulig.
* Minikonkurranse ved planlagte avvik og større arrangementskjøring.
* Fastpris på spontane avvik.
* **Nettbuss AS** Kvalitet og gjennomføringsevne bør vektlegges i tillegg til pris.

**Oppsummering – avsluttende spørsmål:**

Nettbuss: Er billettering viktigere enn fleksibilitet ved spontane avvik?`

NHO: Bussene må være norske. Samferdselsdepartementet er bedt om å redegjøre for dette. Oppfordrer Ruter om å stille krav til norskregistrerte busser. Dette da spesielt med tanke på lønnsforskjeller. BBAs turbildel kan kanskje benyttes ? Ved å kreve Ruters betalingsutstyr fastmontert, vil mange tilbydere bli ekskludert. Sett utslippskrav fremfor alderskrav. Ikke kjøp busser, men kapasitet/busstjenester.

Ruter: Mulig det bør stilles krav til landsomfattende tariffavtaler i stedet for BBA.

Vi antar det vil være mulig å stille krav om at norske tariffavtaler skal gjelde, uavhengig av opprinnelsesland for buss/fører.

 Det må jobbes med å finne muligheter for billettering som ikke krever fastmontert utstyr.

Persontransport: I en avvikssituasjon bør det være om å gjøre å få passasjerene transportert, ikke om å gjøre å få solgt billetter.

Ruter: Vi hadde håpet at flere turbilselskaper skulle møtt til denne delen av dialog -konferansen.

Nobina: Hva var volumet på tidligere kjøring?

Ruter: Vanskelig å svare på, men det er kjøring for et tosifret millionbeløp årlig.

Ruter: Spørsmål til alle: Hva bør varigheten på en kontrakt være?

Unibuss: Dagens avtale med Sporveien er 2+1+1 år.

Ruter: Dette er en ny avtale for Ruter. Vi tenker at en kort avtale nå i begynnelsen kan være hensiktsmessig.

Skyss: Er kvalitet det viktigste? Passasjerene er misfornøyd med avvik uansett.

T-banen: Det kommer garantert flere avvik/stengninger som vil gå over flere måneder. Hvordan løse det? Det vil iallfall være behov for 25-30 busser.

Nettbuss: Ruter er kanskje for opphengt i leddbusser. Det er mulig å kjøre oftere med mindre busser.

Ruter: I mange tilfeller vil det ikke være mulig å kjøre kapasitet tilsvarende leddbuss med mindre busser, men infrastrukturen legger begrensninger.

Unibuss: Det må være mulig å finne bedre løsninger for dette. Infrastrukturplanene må ta hensyn til erstatningstransporten, slik at kundene får den beste løsningen.

Møtet ble avsluttet kl. 14.25.

Kirkeristen, 13. oktober 2014

Øystein Fjæra (referent) og Magne I. Vetås (referent)

# Deltagerliste

Nobina Norge AS

Tide Buss AS

Boreal Transport Norge AS

Norgesbuss AS

Persontransport Norge AS

Unibuss AS

Nettbuss AS

Iveco Norge AS

NHO Transport

Bussanlegg AS

Sporveien T-banen Deler av møtet

Skyss (observatør)

Ruter As (arrangør)