

## Møtereferat

Dato: 17.02.2021  
Tid: 09:00-15:45  
Sted: Digitalt møte via plattformen Teams

Deltagere fra følgende selskaper/organisasjoner:

ABB	Heliox	Solaris Norge AS
Agder Kollektivtrafikk A/S	Hitachi ABB Power Grids	Tide
Altas Norge AS	Jema Energy, SA	UME AS
Arthur D. Little	Kempower Oy	Unibuss AS
ASI Automatikk AS	MAN Truck & Bus Norge AS	Vattenfall
Bertel O. Steen AS	Metro Service A/S	Volvo Norge AS Buss
Boreal Norge AS	Metrotek AS	Vy Buss AS
Busland AS	Mitsui & Co. Norway AS	Wabtec Stemmann
Busnor AS	Møre og Romsdal fylkeskommune	WAVE IPT
CallistoTech AS	NHO Transport	Wennstrom Net AS
EVBox Norway AS	Nobina AS	YUTONG EUROBUS SCANDINAVIA AS
Everfuel Norway Retail AS	Norgesbuss AS	ZERO
FARA AS		Østfold kollektivtrafikk

## Referat dialogkonferanse #2 Transporttjenester Indre by 2023

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 tatt opp og kan ses på denne linken:

<https://youtu.be/SWyPpiXTUbw>

Denne linken vil bli liggende der også etter at konferansen er avsluttet.

Alle presentasjoner er tilgjengelig på:

<https://ruter.no/kollektivanbud/moter/dialogkonferanse-2-transporttjenester-indre-by-2023/>

### Velkommen og innledning – v/Hellik Hoff, innkjøpssjef

Hensikt med konferansen

Generelt om anbudet – fremdrift, opsjon mv.



## Innretning på takting i konkurransegrunnlaget v/Øystein Fjæra, seniorrådgiver i Ruter

- Spørsmål: Hvis 34 og 54 har taktingspunkt på Jernbanetorget, hvordan skal du unngå konflikt med andre linjer på samme holdeplass, f.eks 31 og andre linjer?  
*Svar: Tabellen er et foreløpig utkast: Der er ikke sikkert at målepunkt på Jernbanetorget, med mange busser samtidig, er hensiktsmessig. Det vil vi vurdere videre.*
- Spørsmål: Taktning: Om en måthållplats inte har resenärer som ska av eller på - är det klokt att alltid mäta på dörröppning?  
*Svar: Ruter vil se på dette og også på passering. Dette er ikke konkludert enda.*
- Spørsmål: Ruter sier at det vil være et maks antall rutetimer man kan omrokere på den aktuelle linjen eller mellom linjer. Dersom man har problemer med mye forsinkelser på en eller flere linjer så blir det vanskelig å takte bra. Er det en buffer på denne rammen?  
*Svar: Ruter har ikke foreløpig tenkt en buffer, men skal vurdere innspill. Vi ønsker innspill på hvordan vi kan gi mer frihet, og samtidig ha økonomisk kontroll.*  
*Etterskrift: Henstiller til å se på Kap. 3.2.1 som definerer grensesnitt mellom Ruter og operatør.*

Ruter ønsker innspill på alt som har med takting å gjøre, men særlig:

1. Ruter ønsker innspill på hvordan vi kan gi mer frihet til operatørene og beholde økonomisk kontroll.
2. Ruter ønsker innspill på bonusramme og fordelingen av denne.
3. Ruter ønsker innspill på bonusberegning.

## Utkast til Oppdragsbeskrivelse og Incitamentsbeskrivelse v/Øystein Fjæra, seniorrådgiver

- Spørsmål: Er det ikke ISO14001 som er iso-standard for miljøstyringssystem?  
*Svar: Ruter vil sjekke opp at riktige referanser benyttes.*
- Spørsmål: Vedrørende pkt 8.3.7. Hva konkret menes med rapportering over brudd på Arbeidsmiljøloven og/eller avvik fra forpliktende avtaler?  
*Svar: Arbeidsmiljøloven relatert til arbeidstid bl.a. Ruter blir avkrevd svar og behøver bedre dokumentasjon.*
- Spørsmål: Er ikke det enkleste å justere nullpunkt for incentivmålinger med 7-8 %?  
*Svar: Utdfordrende med 2019 tall og kontrakten skal starte 2023.*
- Spørsmål: Vi forstår ikke helt hvordan denne nye modellen for å beregne bonus basert på MIS skal gi bedre forutsigbarhet enn den gamle i dette anbudet? Uansett om man regner "ovenfra og ned" eller iht. den "gamle" måten, så er det uvisst hva som blir et reelt nullpunkt når man starter opp nye kundeintervjuer og har ny leverandør av MIS. Eller er det noe vi ikke har fanget opp?  
*Svar: Endring i metode og usikkerhet i passasjertall vil gjøre dette mindre forutsigbart uansett hvilken modell som velges.*
- Spørsmål: Har Ruter vurdert å gjennomføre parallelle målinger med ny/gammel metode over en periode for å vurdere reell "poengforskjell" mellom metodene



*Svar: Dette er vurdert. Det vil ikke være klart før dette konkurransegrunnlaget skal publiseres. Vil ikke bli brukt i denne konkurransen.*

Ruter stiller følgende spørsmål.:

1. Er det realistisk å kunne sette krav om at språkkravet skal være innfridd raskere enn 12 mnd. etter oppstart, f.eks. 6 mnd.?

#### **Presentasjon digitale tjenester v/Tommy Degerdalen, domenearkitekt i Ruter**

- (Ingen spørsmål fra tilhørere)

Ruter stiller følgende spørsmål:

1. Hvordan er tilgjengeligheten i markedet for Android validatorer kontra andre typer (for eksempel Linux)
2. Hvordan kan Ruter kjøre sin egen applikasjon på en Linuxbasert validator
3. Hvordan adresserer Ruter tak i de forskjellige underenhetene (QR/NFC/Buzzer/LED)?
4. Hva er tilgjengeligheten for BLE Beacons i denne type enheter.
5. Hva tenker markedet evt. om touchskjermer på validatorer

#### **Utkast Krav til bussmateriellet v/Dear Jasarovski, seniorrådgiver materiell i Ruter**

- Spørsmål: Mangler det skjermtype for portrettmodus her, ref nytt punkt i ADT?  
*Svar: Portrettmodus er ikke krav i alle konkurranser, slik som her.*
- Spørsmål: Vil det være et "lengdekrav" for ladepluggens plassering i fremre del av bussen? Maks lengde fra bussens front til ladeplugg? Ikke krav om hvilken side den skal plasseres?  
*Svar: Helst foran dør 2. Etterspør innspill om det er mulig å sette mer spesifikke krav. Kravet vurderes endret til å kreve ladeplugg på begge sider av bussens front. Ruter ønsker på dette innspill med fordeler, ulemper, tekniske utfordringer mm.*
- Spørsmål: Blir utslippene i livssyklusanalyse for buss og batteri, del av evalueringen på miljø i tildelingskriteriene?  
*Svar: Viser til tildelingskriterier i prosedyrebeskrivelsen. Beregningsmetoder og scope for usikkert. Om noen år, når felles internasjonal /EU-metodikk er utviklet blir det en annen sak.*
- Spørsmål: Bussene i anbudet vil være nullutslipp. Vil Ruter på den bakgrunn vurdere om det er behov for alderskrav? Ut fra et sirkulært perspektiv vil gjenbruk i kommende kontrakter kunne være det beste for miljøet.  
*Svar: Krav om alder til materiellet vurderes. Ruter ønsker tilbakemeldinger på fordeler og ulemper med et slikt alderskrav og hvordan eventuelt Oppdragsgiver kan sette krav til teknisk stand på materiellet.*

Ruter stiller flg. spørsmål.:

1. Kan vi stille krav til oppetid på motoriserte ramper? Eventuelt hvilke andre krav kan vi stille for oppetid (rutiner, funksjonstester osv)?



2. Er det mulig å oppfylle temperaturkravene satt ved utslippsfri oppvarming? (se også konkurranseinformasjon som er publisert for historikk på temperatur)

*Etterskrift: Ruter har ved flere anledninger mottatt kundeklager angående utvendig støy fra elbusser ved endeholdeplasser. Kundenes påstand er at det har blitt mer støy fra bussene etter innfasing av elbusser. Denne støyen virker til å komme fra vifter som er i drift for å opprettholde den innvendige temperaturen. Støymålinger har blitt utført, og det jobbes med dataene etter målingene.*

Ruter ønsker derfor svar på følgende:

1. Hvilke krav kan Ruter stille til utvendig støy ved endeholdeplasser?
2. Vil det være problematisk å oppfylle eventuelle krav til maksstøy, i så fall hvilke?
3. Kan det stilles andre krav for å forhindre uønsket støy?

### **Opsjon høykapasitetsbusser v/Sindre Hognestad, innleid konsulent for Ruter**

- Spørsmål: Er definisjonen av høykapasitetsbusser at den har to ledd eller er faktisk kapasitet viktigst?  
*Svar: Ruter er åpen i hvilken konfigurasjon som kan tilbys. Det er opp til Statens Vegvesen hvilke krav som stilles til enkelt, eller dobbeltledd ut fra krav til bl.a. sporing.*
- Spørsmål: Anslagsvis hvor mange høykapasitetsbusser må påregnes for å betjene linje 20+21?  
*Svar: Det legges til grunn samme produksjon for basistilbud og opsjon. Anslagsvis ca. 40 busser om opsjonen løses ut på begge linjer.*

Ruter stiller følgende spørsmål:

1. Hvor lang tid bør det være mellom utløsning av opsjon og oppstart av høykapasitetsbusser?
2. Hvilken tid kan forventes mellom oppstart og driftsfase (full drift)?

### **Utkast krav til design og experience guide v/Mads Haraldseth, designer i Ruter**

- Spørsmål: Vi ser at Ruter har sterke føringer for utformingen av arbeidsplassen til førere. Har Ruter vurdert ansvarsforhold og involvering av ansattes organisasjoner i utformingen av deres krav?  
*Svar: Når det gjelder Experience Guide og det den sier om utforming av arbeidsplassen til førere, så er dette ikke krav. Det er innspill og forslag til tiltak som kan gjøres for å forbedre brukeropplevelsen. Vi ønsker bare å se at mulige løsninger (hvis de er tilgjengelig i markedet) er vurdert, og eventuelt lagt frem som forslag hvis de kan implementeres. Hvis man ser at de løsningene som finnes i dag ikke gir nok effekt for brukeropplevelsen, eller at en spesifikk løsning er noe som vil være uønsket hos førerne, så kan man også på bakgrunn av det gjøre den vurderingen å velge å ikke inkludere dette. Ansatte, deriblant førere, har vært direkte involvert gjennom samtaler og intervjuer som del av grunnlaget for denne guiden, og forslagene som er lagt frem er basert på disse. Så er det klart at hvis man finner løsninger man tror kan ha god effekt, så vil det være naturlig å igjen kunne involvere førere (eller andre brukere) for å best mulig få verifisert effekten av løsningene.*



- Spørsmål: Ruter ynskjer å oppfordre til nytenking og innovasjon rundt bussmateriellet i sine tildelingskriterier. Kjempespennande! Men! Nokon av idéane som er illustrert i Experience Guide vil ved realisering truleg gå på bekostning av krava til bussmateriellet. Eksempelvis krav om setetrekk. Korleis vil Ruter ivareta innovasjon og handtere eventuelle brudd på krav som likevel innfrir ynskjer i Experience Guiden og utvilsomt bidrar til ein buss som blir oppfatta meir positivt enn i dag?  
*Svar: Materiellbeskrivelsen med vedlegg som angir krav, mens Experience Guide skal bygge oppå eksisterende krav. Ruter vil vurdere status til dokumentet for eksempel ved å ta det ut av kontrakten og kun ha det som konkurranseinformasjon.*

### **Utkast Rutebeskrivelse v/Morten Stubberød, fagsjef trafikkplan i Ruter**

- Spørsmål: Hvor har Ruter lagt linje 32?  
*Svar: Ruter kommer tilbake til dette ved en senere anledning. Etterskrift: Ruter jobber med hva som skal skje med linje 32, men pga den usikre økonomiske situasjonen Ruter trolig står overfor de nærmeste årene er det ikke mulig i dag å si sikkert hva som vil skje.*
- Spørsmål: Vil Ruter levere elektronisk lesbare produksjonsfiler (Hastus filer) ?  
*Svar: Ja, både i anbud og drift. Etterskrift: I driftssituasjonen er det NeTeX-formatet som skal benyttes. I anbudssituasjonen benyttes et enklere systemnøytralt system beskrevet i Bilag 3.6 til Vedlegg 3 Rutebeskrivelsen.*
- Spørsmål: 3.1.2.4 i oppdragsbeskrivelsen: Oppdragsgiver skal legge til rette for elektronisk utveksling av rutedata og vognløpsplaner i et systemnøytralt format. Kan dere konkretisere systemnøytralt format?  
*Svar: Ruter viser til etterskriften til foregående spørsmål. Pkt. 3.1.2.4 er lagt inn som en sikkerhetsventil dersom det skulle være problemer med eksporter til/fra NeTeX.*

### **Oppdatering på Anleggsbeskrivelse v/Petter Skulbru, prosjektleder bussanlegg i Ruter**

- Spørsmål: Skal det gjøres noe med tilkjøringen til depotet på Stubberud for å tilrettelegge for en del busstrafikk? Det er vel en del trafikk der, og utfordringer med kø.  
*Svar: Det er ikke planlagt i umiddelbar framtid fram til realisering av bussanlegget, men det jobbes med en områdeplan hvor bl.a. trafikk inngår.*
- Spørsmål: Er det vurdert to inn-/utkjøringer til Stubberud, eventuelt skille innkjøring og utkjøring fra hverandre?  
*Svar: Ja, da det er tatt høyde for en innkjøring og en utkjøring.*
- Spørsmål: Ref tildelingskriteriet Miljøtiltak på bussanlegg: Utfasing av fossil energi er oppgitt som et underkriterium. Hvordan vil dette slå ut på det nye anlegget som settes opp på Stubberud?  
*Svar: Hver operatør må gjøre egne vurderinger og kartlegginger av hvordan de skal minimere miljø- og klimabelastningen. Områdene Ruter vektlegger ekstra er utfasing av fossil energi, energiøkonomisering og vannforbruk, men Ruter vil også evaluere på de andre områdene. Hvis det ikke er noen fossil energi å fase ut så er jo det positivt. Ruter tror*



*likevel det er mulig å se aspekter ved bussanlegget hvor man kan gjøre tiltak, som for eksempel ved leveranser, underleverandører etc.*

Forhold Ruter ønsker tilbakemelding på:

1. Er operatørene sertifisert innen 9001, 14001 og 39001 eller tilsvarende? Dekker disse sertifiseringene de målene Ruter ser for seg å oppnå på bussanleggene?
2. Det er viktig at tilbyderne setter seg godt inn i informasjon om hvilke funksjoner og tiltak som kan være forventet levert av oppdragsgiver/Bussanlegg AS under byggeprosjektet på Stubberud. Like viktig er det å sette seg inn i hva som ikke leveres av oppdragsgiver/Bussanlegg AS.
3. På grunn av at Stubberud bussanlegg er midlertidig oppfordres operatørene til å tenke bærekraftige løsninger med tanke på hva de selv skal levere på bussanlegget.
4. Når ny leieavtale for Stubberud blir publisert er det viktig at operatørene setter seg inn i ansvarsmatrisen som ligger som vedlegg til leieavtalen. Ansvar er noe forandret i forhold til tidligere leieavtaler.

#### **Oppdatering ladeinfrastruktur v/Anders Steen-Nilsen Dyrge, prosjektleder materiell og anlegg i Ruter**

- Spørsmål: Er det mulig å levere en sentralisert løsning/ladeanlegg i område A? Hvis ja, kan dere indikere hvor sentralisert løsningen kan da plasseres? (Stubberud)  
*Svar: På høykapasitetsparkeringen legges det opp til at operatør kan levere sentralisert ladeløsning, evt. Ikke sentralisert. På Skråparkeringen og Elviaparkeringen legges det kun til rette for at operatør kan velge en av to:*
  - lading med en ladere/likeretter til hver buss
  - lading med en lader/likeretter som kan lade to busser

*Maks effekt til hver buss vil være 100 kW, henviser til detaljert informasjon i anleggsbeskrivelsen.*

- Spørsmål: Det sies mye om ladeinfrastruktur. Hvor stor del av ladeinfrastrukturen vil falle bort om en operatør skulle vinne høykapasitetbuss-opdraget med hydrogenløsning med ekstern elektrolyse/fylleinfrastruktur.  
*Svar: Da høykapasitetsbusser er tenkt faset inn etter oppstarten vil det være naturlig at evt. Infrastruktur og oppstillingsplasser som kommer i konflikt med en hydrogenløsning fjernes. Det er opp til operatør å foreslå hydrogenløsning, så de styrer derfor selv hvor mye av anlegget som må rives/ombygges.*
- Spørsmål: Vil Ruter vurdere å etablere lade infrastruktur på noen av linjenes endeholdeplasser?  
*Svar: Ruter har jobbet med å sikre er mulighetsrom for å kunne etablere endeholdeplasslading. Dette i form av avklart tilgjengelig effekt med Elvia og byggetillatelse (rammetillatelse). Det er opp til operatør selv å vurdere om de ønsker og hvor de evt. ønsker å bygge endeholdeplasslading. Henviser til Vedlegg 4 anleggsbeskrivelsen kapittel 6.4.*



- Spørsmål: Det ble besvart at det kun skulle være to busser per likeretter ved skråparkeringsen. Det vil si en sentralisert løsning der én likeretter forsyner flere ladestolper enn to stk, ikke vil være en gyldig løsning?  
*Svar: Det er riktig oppfattet.*
- Spørsmål: Det ble nevnt at leverandørene var enige i den foreslåtte løsningen til Ruter. Vi vil påpeke at ABB Hitachi hadde innspill på Stubberud om direkte tilkobling på høyspenning noe som ville spare Ruter for både elektriske tap og dermed økonomisk mer fordelaktig. Dette er ikke hensyntatt i forespørselen som vi kan se. Dette er det største depotet planlagt i Oslo (14MW) så det burde være høyst aktuelt. Med tanke på at økonomien i prosjektet ikke er den beste heller, så burde dette kanskje vært vurdert allikevel som en mulighet? Eller er Ruter av den oppfatning at det ikke er optimalt?  
*Svar: Etterskrift: Innspillene var i stor grad enige i den foreslåtte løsningen til Ruter. Det var naturligvis ikke alle som var enige i det Ruter har foreslått. Ruter benytter anledningen til å si at vi setter stor pris på gode innspill og kritiske spørsmål. Ruter støtter opp under problemstillingen som spørsmålsstiller tar opp. Ruter har selv jobbet med problemstillingen siden våren 2020 ref. bla. RFI om tematikken fra sommeren 2020, hvor hovedelementene ble presentert på dialogkonferansen i november 2020. Ruters totalvurdering er at skal vi sikre en pålitelig anbudskonkurranse hvor utslippsfrie busser skal gå fra oppstart i januar 2023 så kan vi ikke gjøre større endringer i ansvarsmodellen. Ruter vil derimot jobbe videre med tematikken inn i fremtidige bussanbud.*
- Spørsmål: Alnabru bussanlegg. Dersom det fases inn nye busser som ikke kan benytte dagens ladeløsning, hvordan ser Ruter for seg at bussene kan lades frem til ombygging av ladesystem er ferdig? Ombygging eksisterende ladesystem kan etter det vi oppfatter ikke starte opp før etter oppstart ny kontrakt.  
*Svar: Etterskrift: Det stemmer, eksisterende-ladesystem skal benyttes av dagens operatør frem til oppstart, evt. ombygninger som vil være til hinder for dagens operatør skal gjøres etter oppstart. Det er opp til tilbyder å velge ladeløsning, om man da velger en type buss som ikke kan benytte seg av det ladeutstyret som er på Alnabru (hvorpå det må rives eller bygges om) så blir dette en utfordring som tilbyder må beskrive en løsning på i sitt tilbud. Vi henviser i denne sammenheng til Vedlegg 4 Anleggsbeskrivelsen:*
  - Pkt. 6.3.1.3 "Eksisterende ladeinfrastruktur må være i drift for dagens operatør tom. dag for oppstart av busskontrakt. Evt. ombygning av eksisterende ladeløsning må gjennomføres etter oppstart av ny busskontrakt, alle ombyggingsarbeider dekkes av Operatøren."
  - Pkt. 6.3.1.6 "Operatøren sitt ansvar ..... Tilpasse eksisterende ladeinfrastruktur til sitt bruk"
  - Pkt. 6.3.1.4 "Operatør er ansvarlig for å velge ladeinfrastrukturen samt dens funksjon mot øvrige leveranser. Innenfor de føringene og retningslinjene som Oppdragsgiver har gitt."
  - Pkt. 6.3.1.8 "Operatøren har i sitt tilbud.....Beskrive hvordan nye busser skal tilpasses eksisterende ladeinfrastruktur, og evt. ombygninger/tilpasninger av dagens ladeinfrastruktur"

Ruter stiller flg. spørsmål:

1. Sambruk av el infrastruktur med andre eksterne - er det noe Ruter burde legge til rette for?

## Oppdatering hydrogenløsninger v/Pedram Nadim, prosjektleder energisystemer i Ruter



- Spørsmål: Caset som beskrevet var hydrogenfyllestasjon med kapasitet på 1,5 tonn H<sub>2</sub>/dag, nok til ca 40 høykapasitetsbusser. Er det plass til anlegg for alle bussene på anlegget? Lurte på om det er plass for evt hydrogenløsning for alle 210 busser i anbudet  
Svar: *Etterskrift: Dette ble omtalt i dialogkonferansen 17.november. Det ble innledningsvis vurdert om det var mulighet til å bygge hydrogeninfrastruktur til alle busser på Stubberud-anlegget, men dette vil kreve en hydrogenstasjon med kapasitet på rundt 5 tonn/dag som opptar mye parkeringsareal. I storulykkeforskriften er det en bestemmelse om at anlegg der det er lagret mer enn 5 tonn hydrogen regnes som storulykkevirksomhet med strengere krav til rapportering, sikkerhet og beredskap. Ruter har i konkurransegrunnlaget satt en begrensning på at det ikke skal være lagret mer enn 5 tonn hydrogen på anlegget slik at en holder seg under denne grensen. En stasjon på 1,5 tonn/dag vurderes også å være mer gjennomførbart enn 5 t/dag mtp nødvendige sikkerhetstiltak for å oppfylle DSB-krav.*

### Kontrakt inkludert godtgjørelseselementer v/Line Werner, advokat i Ruter og Lise Marie Johansen, controller i Ruter

- Spørsmål: kan Ruter si noe om bøteregime (incentiv /begrensninger) knyttet til avtale om digitale tjenester?  
Svar: *Etterskrift: Incentivene for digitale tjenester regnes ut basert på hvordan et gjennomført oppdrag scorer sett i sammenheng med ytelsesnivåene for hvert enkelt dataemne eller tjeneste.  
Hvordan ytelsesnivå måles er definert i Avtale om digitale tjenester.  
I tillegg ser man på hvilken versjon av ADT det leveres på.*

*Scoren - eller tjenestekvaliteten - for samtlige oppdrag summeres og ses opp mot antall planlagte oppdrag over en definert måleperiode.  
Det totale resultatet av tjenestekvaliteten ses i sammenheng med minimumsnivået definert i incitamentsbeskrivelsen.*

*Regneeksempel 10000 oppdrag, med noen tilfeldige avvik, vektet og omregnet til tjenestekvalitet:*

På siste ADT	Oppdrag	Vekt	Vektet
Antall uten feil	8300	1	8300
Antall med feil "Normal"	1300	0,67	871
Antall med feil "Kritisk"	221	0,33	72,93
Antall med feil "Absolutt"	179	0	0
Totalt	10000		9243,93
<b>Tjenestekvalitet</b>	<b>92,4393</b>		

På nest siste ADT	Oppdrag	Vekt	Vektet
Antall uten feil	8300	1	8300
Antall med feil "Normal"	1300	0,5	650
Antall med feil "Kritisk"	221	0	0
Antall med feil "Absolutt"	179	0	0
Totalt	10000		8950
<b>Tjenestekvalitet</b>	<b>89,5</b>		





- Spørsmål: Kan Ruter si noe om varighet på kontrakten? Dersom den maksimalt blir 14 år, hva da med alderskrav busser på 12 år?  
*Svar: Ruter vurderer på nytt slik at opsjonen passer med alderskrav.*
- Spørsmål: ligger kontrakten for overdragelse av ladeinfrastrukturen (Alnabru) på ruter.no?  
*Svar: Den blir lagt ut umiddelbart. Kjøpsavtalen er lagt ut, se [link](#).*
- Spørsmål: Overdragelse av ladeinfra (Alnabru): Hvordan bestemmes prisingen på dette? Hvordan sikre en objektiv/markedsmessig riktig pris?  
*Svar: Verdi er iht. fastsatt nedskrivningsmodell (lineær over 10 år) avtalt med dagens operatør.*
- Spørsmål: Er det slik at det er utelukkende kmpris, timepris og kapitalgodtgjørelse for høykapasitetsbussene som skal inn i vedlegg for opsjonen, dvs ikke hele oppdraget?  
*Svar: Ja det er hele oppdraget som skal prises inn i opsjonen. Vektingen av opsjonen for høykapasitetsbussene skal avstemmes med godtgjørelsesskjema. Det er ikke merkostnad som skal evalueres.*

Ruter stiller flg. spørsmål:

1. Hva er operatørens erfaring med prising av faste kostnader? Er det ønskelig med fastere rammer for hva godtgjørelseelementet skal inneholde? Kom gjerne med konkrete innspill.
2. Hva mener operatørene om endringspriser på materiell som ikke tilbys? For eksempel endringspriser på høykapasitetsbusser i ruteområde 1.

### **Prosedyrebeskrivelse inkl. tildelingskriterier v/Erik Løvoll, strategisk innkjøper i Ruter**

- Spørsmål: Vedr. tildelingskriterier kvalitet på materiell. For eksempel to forskjellige løsninger kan oppfattes ulikt ut fra egne preferanser (subjektivt). Det er vanskelig å forholde seg til hva som skal vektlegges når man har utstrakt bruk av ordet bør samt det faktum at kravene til materiell er beskrevet i 4 forskjellige vedlegg over 185 sider.
- Hvordan skal Ruter, på en objektiv måte, vurdere tilbudt materiell og gi poeng i forhold til funksjonalitet, kvalitet og kundeopplevelse?  
*Svar: Ruter oppfordrer til å sette seg godt inn i prosedyrebeskrivelse og tilbudsoversikt.*
- Spørsmål: Vil vurdering av kvalitet på vognløp også baseres på robusthet med hensyn på benyttede el-parameter. Tenker på el-forbruk, ladehastighet, SOC osv  
*Svar: Energiforbruksbetraking og SOC ved BOL og EOL i forbindelse med robustheten til hvert vognløp. Robusthet i vognløp blir spesielt vurdert om det skal lades på endestasjoner.*
- Spørsmål: Betyr det at også delkriterier vil få oppgitt vektning  
*Svar: Ruter har delt tildelingskriteriene inn i delkriterier, som igjen kan være delt inn i flere underkriterier. Ruter har oppgitt vektningen for alle delkriteriene, og i tillegg alle underkriteriene knyttet til kvalitet og funksjonalitet på bussmateriell.*
- Spørsmål: Hvordan sikrer dere objektiviteten i deres vurderinger?



*Svar: Det er forskjell på objektive kriterier og skjønnsmessige vurdering (innkjøpsfaglig skjønn) Ruter er åpne på det vi skal vurdere. Lovverket åpner for at Ruter kan foreta en skjønnsmessig vurdering.*

#### **Tilbakemelding fra leverandører på utkast til konkurransegrunnlag.**

Karine Nordseth, anbudssjef Nobina

Presentasjon, se [link](#).

Oslo Vest driftes fra Jernkroken (ikke del av denne konkurransen)

Miguel Paulos, driftssjef Unibuss Alanbru

Oslo Indre by driftes fra Alnabru og Verkseier Furulundsvei

Presentasjon, se [link](#)

Kjell Knarbakk, viseadministrerende direktør Unibuss

Foreløpige kommentarer til utkast KGL

Presentasjon, se [link](#).

Spørsmål fra Ruter:

1. Hvor lang tid trenger operatørene fra kontraktsinngåelse til oppstart av produksjon? Gjelder både for bestilling av busser og infrastruktur.
2. Er det mulig å redusere denne tiden ned fra 14 mnd til 12 mnd?

**Oppsummering, fremtidige anbud og avslutning v/Hellik Hoff og Øystein Fjæra**

**Takk for en nyttig konferanse og mange gode innspill til Ruter.**

***Frist for tilbakemelding er 3. mars.***