

Referat

fra Dialogkonferanse bussanleggstrategi

Møtet ble avholdt mandag 23.9.2013,
Ruter, Hovedøya fra kl 13:00 -16:00

Tilstede i møte:

Interessenter:

Se vedlagt deltagerliste

Fra Ruter As:

Hanne Norli,
Esepen Martinsen
Kjersti Midttun
Hellik Hoff
Marit Westvig
Morten Stubberød
Marit Leite
Carl Sandstad
Terje Lundgård

Referent:

Kjersti Midttun

Nr	Punktvis møtereferat fra dialogkonferansen	
1	Program for dagen og deltagere	
	13:00 Velkommen. Hensikt med møtet.	Ruter v/ Hellig Hoff
	13:10 Prinsipper for utvikling av tilbudet	Ruter v/ Kjersti Midttun
	13:30 Gjennomgang av bussanleggsstrategi, Prinsipper for lokalisering av anlegg, Kapasitetsbehov framover.	Ruter v/ Espen Martinsen og Morten Stubberød
	14:15 <i>Benstrek og kaffepåfyll</i>	
	14:20 Forberedte innlegg fra de påmeldte. 5-10 minutter pr selskap/enhet.	Alle
	15:30 Diskusjon	Alle
	15:45 Oppsummering	Ruter v/ Hellig Hoff
	16:00 <i>Slutt</i>	
	Deltagere:	
	Navn	Selskap
	Glenn Johansen	Boreal Transport Norge AS
	Bjørn Wigestrånd	Boreal Transport Norge AS
	Jan Erik Ruud Olsen	Bussanlegg AS
	Geir Skari	Kjulsveien 15 AS / Gamle Dalsveg AS
	Dagfinn Bernhus	Nettbuss Øst AS
	Per Nilsen	Nettbuss Øst AS
	Philipp Engedal	Nobina Norge AS
	Atle Rønning	Norgesbuss
	Kåre Riseng	Observatør
	Hellig Hoff	Ruter AS
	Marit Elin Leite	Ruter AS
	Marit Westvig	Ruter AS
	Kjersti Midttun	Ruter AS
	Morten Stubberød	Ruter AS
	Terje Lundgård	Ruter AS
	Carl Sandstad	Ruter AS
	Espen Martinsen	Ruter AS
	Hanne B Norli	Ruter AS
	Linn J. Ekdal-Gomes	Ruter AS
	Hildur Bernhoftsen	Schaus Buss
	Stian Schau Andersen	Schaus Buss
	Geir Baastad	Torneveien 10 AS
	Per-Jørgen Melnes	Transport-Formidlingen SA
	Knut Berger	Transport-Formidlingen SA
	Henning Berthelsen	Unibuss AS

2	INNLEDNING
2.1	<p><u>Introduksjon fra Ruter v/ Hellik Hoff</u></p> <p>Det ble gjennomført en kort presentasjonsrunde av deltagerne. Komplette deltagerliste er lagt inn først i referatet.</p> <p>Hellik holdt en kort innledning hvor han fortalt hvorfor det er nødvendig å utarbeide en bussanleggsstrategi og hvorfor vi avholder dialogkonferansen. Vi har startet opp med dialogkonferanser det siste året. Vi kommer til å arrangere flere av dem. Det er viktig for Ruter å ha dialog og vi trenger råd fra markedet/ekspertisen.</p> <p>Ruter har gjennom programmet gitt innspill til tema vi ønsker å belyse, ingen kommersielle forhold ønskes kommentert.</p> <p>Det pågår et bussanbud, Nordøst. Det blir ikke kommentert i dag. Det er kun de fremtidige bussanleggene vi snakker om.</p> <p>Hellik Hoff redegjorde kort for hensikten med dagen og var møteleder gjennom dagen. Det ble gjort kjent at møtereferat og alle presentasjonene i forbindelse med dialogkonferansen vil bli lagt ut på Ruters anbudsweb: http://www.kollektivanbud.no/</p> <p>Det er mulig å gi innspill på utsendt referat om feil eller at opplysninger som fremkom på møtet ikke har blitt referert. Gi tilbakemelding til Ruter (Hellik eller Kjersti).</p>
2.2	<p><u>Prinsipper for utvikling av tilbudet, Ruter v/ Kjersti Midttun</u></p> <p>Presentasjon av prinsippene som er lagt til grunn for kollektivplanlegging i Ruter</p> <p>Tilbudsutviklingen må komme først, vil gi føringer for bussanleggsbehovene og sammensetning av busskontraktene.</p> <p><i>Se vedlagt ppt</i></p>
2.3	<p><u>Gjennomgang av bussanleggsstrategi, Ruter v/ Espen Martinsen</u></p> <p>Alt det viste materialet er forankret i Ruterrapport 2012:5 Strategi for bussanlegg (se www.ruter.no), og de forberedende analyser til grunn for denne.</p> <p>Fra markedsanalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Målene for kollektivtrafikken ligger fast, å ta det vesentligste av veksten i motorisert trafikk. Dette er spesielt krevende i en situasjon med sterk befolkningsvekst. • Over 300 mill reiser i Ruters trafikkområde i 2012. Buss er største driftsart med 44 % av trafikken. • Antall busser i Ruters trafikk og som skal ha plass i bussanleggene forventes å økte fra 1.200 i 2012 til 2.000 i 2030. En forutsetning da er at bussen tar samme andel av kollektivtrafikken i 2030 som i dag, trolig et beskjedent anslag. • Grov vurdering av reservekapasitet i dagens anlegg ca 8 %, og

	<p>kapasitetsreserven øker med avstand fra Oslo sentrum hvor arealpresset er størst.</p> <p>Om organisering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktiv eiendomsforvaltning er ikke kjerneområde for Ruter. Ruter søker strategiske partnerskap på konkurransenøytral måte, og innenfor lovverk om offentlig anskaffelse. • Ruters rolle er bl a å stille krav til anlegg (kvalitet, kapasitet, mv.) og sikre at bussanlegg stilles til disposisjon for vinnende tilbydere i konkurranser om busstrafikk. • Som følge av kollektivtrafikkens viktige samfunnsbidrag har Ruter et spesielt ansvar for å bidra til å sikre arealer i områder der arealpresset er stort. Ruter vil også kunne spille en rolle for å påvirke plansaker eller bistå med kontakt overfor kommune sammen med bussanleggseier der dette er hensiktsmessig. <p>Se vedlagt ppt</p>
<p>2.4</p>	<p><u>Prinsipper for lokalisering av og funksjonelle krav til bussanlegg, Ruter v/ Morten Stubberød</u></p> <p>Se vedlagt ppt</p> <p>Kommentarer fra deltagerne til presentasjonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Parkering av privatbiler bør med i funksjonsbeskrivelsen.</i> • <i>Type drivstoff som bussen skal benytte bør være beskrevet. Det vises til Ruters miljøstrategi.</i> • <i>Sikringstiltak mangler? (risiko).</i> • <i>Registrerer at kapasitetsanalysen ikke skiller på type buss</i>
<p>2.5</p>	<p><u>Framtidige anleggsbehov, Ruter v/ Espen Martinsen</u></p> <p>På bakgrunn av hvilke funksjoner som dimensjonerer et anlegg (vaskehaller og verkstedspor mv), trafikkplaner, befolkningsprognoser, arealbruksscenarioer og sammensetning av framtidige kontrakter, foreslår Ruter en utvikling i retning av to kategorier av bussanlegg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlegg for inntil 60 busser • Anlegg for inntil 120 busser <p>I et forsøk på å konkretisere strategien ble det framlagt en skisse til anleggsstruktur for 2030 basert på 2.000 busser i trafikk, og med geografisk lokalisering som svarer ut kravene i forrige presentasjon. Dette ble presentert som en mulig løsnings-skisser, og ingen fasit (maksimum antall busser i parentes):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eidsvoll (60) for linjer i Eidsvoll og Hurdal, • Maura (60) for linjer i Nannestad og deler av Ullensaker, • Jessheim (60) for linjer i Ullensaker, • Gjerdrum (60) for linjer i Gjerdrum og retning Oslo,

- Årnes (60) for linjer i Nes,
- Sørumsand (60) for linjer i Sørum og Nes,
- Bjørkelangen (60) for linjer i Aurskog-Høland og Rømskog,
- Lillestrøm (120) for linjer i Skedsmo, Fet og Rælingen,
- Lørenskog (120) for lokale linjer i Lørenskog, Oslorettet trafikk samt linjer i Groruddalen.
- Nittedal (60) for linjer i Nittedal
- Groruddalen, anlegg nr 1 (120 busser), bybuslinjer Oslo sentrum. Alnabru.
- Groruddalen, anlegg nr 2 (120 busser), bybuslinjer Oslo vest.
- Bærum øst (120), f eks Grini eller Fornebu, for linjer i Oslo vest og Bærum øst.
- Lommedalen (60) for linjer i Bærum.
- Skui (120) for linjer i Bærum vest.
- Slemmestad (opptil 120). For linjer i Asker og Røyken.
- Klemetsrud (120) for linjer i Oslo syd.
- Rosenholm (120) for linjer i Oslo syd.
- Ytre Enebakk (60) for linjer i Ski og deler av Enebakk.
- Drøbak/Vestby (120) for linjer i Frogn og Vestby
- Nesodden (opptil 120 busser, men forutsetter sterk fortetting) for linjer på Nesodden.

Dermed er det spesielle behov for opparbeiding av ny kapasitet knyttet til: Jessheim, Gjerdrum, Sørumsand, Lørenskog, Groruddalen (anlegg 2), Bærum øst.

Se vedlagt ppt

Kommentarer/ spørsmål:

- Det er viktig at Ruter kommer med innspill til hvor det trengs anlegg fremover.
- Har Ruter tenkt på at vi bør kjøre "Superbuss" (24 meters dobbeltleddede leddbusser). *Svar: Ruter har dispensasjon til testkjøring på linje 31/36E, men bussteknologien støtter foreløpig ikke dette. Ingenting som tilsier at eksisterende anlegg skal bygges om for dette nå, men det kan være et moment ved utvikling av helt nye anlegg. Viktigere da er det å merke seg at antall leddbusser i bytrafikk er økende, og at leddbusser også kan bli etterspurt i regiontrafikken. Det vises til den enkelte konkurranse.*
- *Det er viktig å lytte til operatørene når det gjelder utforming av anlegg. Svar: det er derfor vi holder dialogkonferanse i dag.*
- *Hvem skal ha ansvar for vedlikehold og oppgradering underveis? Svar: Rollene må defineres og tydeliggjøres, ref tabellen i ppt.*

3	PRESENTASJONER EKSTERNE DELTAGERE
3.1	<p><u>Presentasjon Boreal Transport– Glenn Johansen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Boreal Transport</u> holder til over hele Norge. • Ca 2500 ansatte i dag. • Boreal kjører både buss og båt. • Eier i hovedsak depot selv. • Utvikler depot under bakken på Madla i Stavanger (forslag til områdeplan) • Depot bør være en del av byutvikling. • Visete film om forslaget om depot under bakken.
3.2	<p><u>Bussanlegg AS, Jan Erik Ruud Olsen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bussanlegg eier seks av dagens anlegg som Ruter leier. • De ønsker å tilby infrastruktur til kollektivtrafikken. • De ønsker å ta ansvar for terminaler og båtanlegg. • De er datterselskap av Sporveien. • Det viktig med langsiktige avtaler, de må ha tid til å utvikle. Det er viktig for dem å få tak i arealer som er strategiske. • Synes det er bra at Ruter er åpne på kapasitetsøkning i markedet og deler det med andre. Det gjør at andre aktører kan komme tidlig på banen og f.eks. kan skaffe anlegg. • Åpenhet om behov er viktig! Det er viktig å dele informasjon. • Etterlyser en drivstoff-strategi i Ruter.
3.3	<p><u>Geir Skar, Kjulsveien 15 AS / Gamle Dalsveg AS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruter har vært en «propp» i utviklingen av anlegg. • Bussoperatørene vil ikke øke standarden når det er kort tid igjen av kontrakten. Det er viktig at Ruter tar en tydelig og synlig rolle i dette. • Det er vanskelig å utvikle anlegg når det gir mer penger å bygge kjøpesenter. • Det er vanskelig å få til gode løsninger for alle, etterlyser at Ruter kan ta en mer aktiv rolle overfor arealmyndighetene i kommunene. <p>Se for vedlagt ppt</p>
3.4	<p><u>Nettbuss, Dagfinn Bernhus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erfarer at det eksisterer flere anlegg som trenger investeringer. • Ruter bør gå i spissen for å etablere anlegg. • Det er viktig med anlegg som ansatte trives i, det er folk som bruker dem. Skal være en trivelig arbeidsplass for førerene som utgjør førstelinja. • Spesielle utfordringer med anlegg som ligger i tettbygd strøk, erfarer naboklager og uendelige forventninger om tiltak. • Samlokalisering med flere operatører på samme anlegg er ingen god løsning, erfarer ofte konflikter. • Anlegget skal være tilpasset driften.

3.5	<p>Nobina Norge AS, Philipp Engedal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viste til erfaringene med å utvikle eget anlegg i Jernkroken 2. Har bygget verkstedhall i telt, og biogasstankanlegg delvis under tak. Når leiekontrakten går ut, pakker man bare ned. • Viser at det er mulig å få til gode løsninger, også i sentrale strøk, hvis man lar operatøren stille anlegg. • Innspill til rolledelingen • Overnevnte er selvsagt lite langsiktig (kort leieavtale), støtter at Ruter har en rolle i å sikre infrastrukturen i sentrale strøk. • Det tar tid å få godkjenning på å etablere et anlegg, et midlertidig anlegg tar kort tid å etablere • Det er bra at det ikke kreves tomt for å få kontrakt, det gir ikke de med tomt fordel • Ruter bør bistå i prosessen å få godkjenning • Trenger man verksted eller kan man ha en driftsavtale? med et verksted • Det er også behov for oppstillingsplasser, ikke bare hele anlegg
3.6	<p><u>Norgesbuss, Atle Rønning</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Skisserte en strategi hvor Ruter stiller bussanlegg tilgjengelig i sentrale strøk, mens overlater til operatøren å stille anlegg i regionen der arealpresset er mindre. • I regionen: Rimeligere løsninger for alle når operatøren går i markedet etter anlegg. • Forutsetningen er at Ruter 1-2 år forut for konkurransen forteller markedet at man ikke har til hensikt å stille anlegg, slik at aktørene kan jobbe mer langsiktig med å få på plass gode løsninger. • Uheldig at anlegget inneholder lokaler til annen næring enn bussdrift, som operatøren får ansvar og risiko for å leie ut. • Ved utvikling av nye, store anlegg bør det tilrettelegges for at to operatører skal kunne drifte fra samme sted. • Anlegg kan ikke være en del av/eiet av Sporveien når de samtidig konkurrerer om bussproduksjonen.
3.7	<p><u>Schaus buss, Stian Schau Andersen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Driver i dag mest med turbusser. • De har et anlegg i Vestby som har vært leid ut til andre operatører. • Moss og Vestby må sees i sammenheng ift anlegg • I Follo er det mye mating til tog, det er viktig å være tilstede lokalt, gir mindre tomgangskjøring.
3.8	<p><u>Torneveien 10 AS, Geir Baastad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlegg i Torneveien på Fagerstrand • Det er stadig diskusjoner om hvem som har ansvar for hva i leie-/fremleiekontraktene. Det har ikke Ruter vært gode på, gjelder spesielt vedlikehold.

	<ul style="list-style-type: none"> • Operatøren tar ikke ansvaret for vedlikeholdet på slutten i en kontraktsperiode. • Trenger langsiktighet.
3.9	<u>Transportformidlingen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Har en eiendom på Drømtorp i Ski. • Kontrakten er i ferd med å gå ut, de lurte på hva som skjer! • De ønsker å utvikle anlegg som Ruter kan leie. • Ski er et område i utvikling. • Det tar tid fra man starter planlegging til anlegget er ferdig bygget.
3.10	<u>Unibuss, Henning Bertelsen</u> <ul style="list-style-type: none"> • Det er vanskelig å finne god områder, spesielt sentralt. • Midlertidige løsninger skaper dårlig langsiktighet. • Det er viktig med ordentlige anlegg, sikring er viktig. • Anbudspakkene vil gi føringer for hvordan bussenleggene blir.
4	Avsluttende diskusjon
	<u>Synspunkter som ble lagt frem:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Ønsker synspunkter på Hvordan samarbeidet mellom Ruter, operatør og utleier bør være? <i>Espen</i> • Det er viktig med konkurranse i markedet. Hvordan kan dette føre til best mulig konkurranse? <i>Geir B</i> • Når Ruter tilbyr anlegg så kommer det flere tilbydere, dette gjelder spesielt i sentrale strøk. <i>Hellik</i> • Det er viktig at operatøren blir stilt til ansvar for å rydde opp etter seg når de forlater anlegg. • Det er viktig at Ruter er sentral i å skaffe tomter i sentrale områder (Oslo), det er for vanskelig for andre å ta dialogen med PBE. • I Stockholm er et bussenlegg bygget som en buffer mellom et boligområde og et renovasjonsanlegg. • Bør bussenlegg legges under bakken. Analyse av kostnad og nytte. • Det bør være sammenheng mellom strategi og det som legges ut i anbudspakker, det gjør det ikke alltid. • Et drivstoffanlegg som skal benyttes av flere bør ligge sentralt.
5	Oppsummering
	<ul style="list-style-type: none"> • Ruter har hatt stort utbytte av konferansen. • Ruter kommer til å benytte oss av denne type dialog fremover. • Ruter er avhengig av å få innspill utenfra. • Takk for gode innspill fra alle deltagere

Kjersti Midttun
Referent