

Møtereferat

Dato: 29.05.2017

Tid: 09:00-14:30

Sted: Oslo

Deltagere fra følgende selskaper:

Akershus Kollektiv Terminaler	Iveco	Norgesbuss	Nobina Norge
VDL Bus & Coach	Norsk Scania	Unibuss	Solaris Norge
Boreal	Ruter	O.J. Dahl	
Nettbuss	Hybricon Bus System	Metrotek	
Volvo Norge	Skagerak Energi	Delta IFO	

Referat dialogkonferanse nr. 2 Busstjenester Romerike

Referatet må leses sammen med innledere sine [Power-point-presentasjoner](#).

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.

Velkommen og innledning – v/innkjøpssjef Hellik Hoff

Gjennomgang av [dagens program/tema](#).

Det vil være mulig å komme med en skriftlig tilbakemelding på spørsmål som blir stilt på denne konferansen. Tilbakemelding må skje på e-post bussanbud@ruter.no innen 8. juni og være på maks seks A4-sider.

Ny IT-arkitektur i bussene v/IT-sjef Terje Storhaug, Ruter

IT-vedlegget i Ruters busskonkurranser, slik vi kjenner det i dag, vil bli endret.

Presentasjonen er [publisert](#).

- Spørsmål fra salen: Vil billettsystemet være en del av Ruters systemer?
- Svar: Ruter tar ansvar for det som er passasjerspesifikt, noe som også inkluderer billettsystemet.

- Spørsmål fra salen: Vil Ruter eller bussoperatør ha ansvar for destinasjonstekstene i skiltekassene i bussene?
- Svar: Det vil være bussoperatørens ansvar.

- Det er noe uklarhet om dagens system for signalprioritering inn i trafikkstyringssystemene skal videreføres, eller om systemet skal/bør endres
 - Spørsmål fra salen: Vil dette erstatte miljø- og kjøretøydatabasen «FRIDA»?
 - Svar: Noe av dette vil kunne erstatte «FRIDA».

 - Spørsmål fra salen: I forhold til Ruters testing på GPS-signaler – vil erfaringene bli gjort offentlig tilgjengelig?



- Svar: Ja, vi vil offentliggjøre både testresultatene og hvordan testene er utført.
- Spørsmål fra salen: Skal bussoperatørene ha ansvar for den utvendige informasjonen, inkludert tekster som skal brukes i skiltekassene?
- Svar: Ja. Bussoperatørene skal også levere skjermer til bruk inne i bussene. Ruter vil levere data til disse innvendige skjermene.
- Spørsmål fra salen: Vil Ruter ha kontroll på teksten som står på skiltekassene i bussene?
- Svar: Teksten vil Ruter og operatør finne frem til i fellesskap.
- Spørsmål fra salen: Vil Ruter ta ansvar for lydfiler til bruk til holdeplassopprop?
- Svar: Ja, dette vil Ruter ta ansvar for
- Spørsmål fra salen: Har Ruter sjekket at det finnes tilstrekkelig antall IT-leverandører som kan levere dette utstyret?
- Svar: Ja, det finnes per i dag noen IT-leverandører til dette utstyret. Frem til 2019 er vi ganske sikre på at det vil bli flere.
- Spørsmål fra salen: Har Ruter vurdert om dette kan virke konkurransehemmende. At færre bussoperatører vil levere tilbud, da dette vil bli for krevende?
- Svar: Dette har Ruter vurdert, og har derfor tatt opp dette temaet opp på flere dialogkonferanser og en til en møter. Bussoperatørene vil dermed få tid til å forberede seg til denne nye forretningsmodellen.
- Innspill fra salen: Listen over IT-tjenester som bussoperatøren skal levere burde vært redusert.
- Svar på innspill: Ruter har allerede redusert noe av omfanget. Ruter har tatt ansvar for passasjerinformasjonsdelen.
- Spørsmål til bussprodusentene: har dere erfaring med dette nye grensesnittet?
 - Svar: vi har ikke erfaring i så stor grad. Den største utfordringen/begrensningen er nok å få systemene til å snakke sammen via CAN i bussene.
 - Ruter: det er viktig å få tilbakemelding hvis ikke dette vil fungere. ITxPT-organisasjonen, hvor også flere bussprodusenter og bussoperatører er med, har etablert noen arbeidsgrupper for å håndtere utfordringene med CAN. I følge disse arbeidsgruppene, vil man komme i mål med dette i løpet av høsten 2017.
 - Spørsmål: Er det én standard uavhengig hvilken type buss (diesel-, gass-, hydrogenbuss)
 - Ruter: Ja, det er én standard uavhengig av hvilken type buss.
- Ruter: I trikkeanskaffelsen som Sporveien nå gjennomfører, er dette grensesnittet etablert. Ruter har hentet erfaring fra denne anskaffelsen.
 - Innspill fra salen: Dette nye grensesnittet er en stor investering for bussoperatørene, som man ikke vet om man får kostnadsdekning for. Bussoperatøren må vurdere hvordan kostnadene skal fordeles utover de ulike anbudspakkene.



- Svar: Dette er ikke unikt for Romeriksanbudet. De kommende anbudene til Ruter vil følge samme malen. Ruter har også derfor gjennomført flere dialogkonferanser og en til en møter om dette. Basert fra erfaring fra andre og ITxPT-organisasjonen er det tid nok til å få dette til.
 - Spørsmål: Hvordan skal ASP (aktiv signalprioritering) fungere? Skal Ruter bistå med dialog mellom bussoperatør, Bymiljøetaten og Statens Vegvesen?
 - Svar: Dialogen pågår mellom Ruter og eierne av trafikkstyringssystemene. Ruter vil avklare med disse, før konkurransegrunnlaget går ut, om de vil oppgradere infrastrukturteknologien. Det blir da den praktiske implementeringen Ruter da vil bistå i dialogen mellom bussoperatør, Bymiljøetaten og Statens Vegvesen.
 - Spørsmål fra salen: I dag er det begrensninger på hvor mange utganger CANBUS kan sende ut data på. Vil dette bli en begrensning i fremtiden med den nye standarden?
 - Svar: Vi har ikke hørt denne problemstillingen før. Det er laget en ny kommunikasjonsløsning, som ikke vil ha dagens CANBUS-begrensning.
- Ruter: Hvordan bussoperatørene vil løse de nye oppgavene de får ifm ny IT-arkitektur kan bli en del av tildelingskriteriene.

Utkast til designbilag for by- og regionbusser v/designansvarlig Christian Nordström, Ruter

Utkast til designbilag for bybusser er [publisert](#).

Utkast til designbilag for regionbusser er [publisert](#).

- Spørsmål fra salen: I forhold til plassering av USB-lader på veggen i bussene: Vil det være bedre å spesifisere fra gulvet og opp enn vinduet og ned?
 - Svar: Dette vil Ruter vurdere nærmere.
 - Spørsmål fra salen: Hva med USB-ladere på holdestengene i bussene? Dette for å ta hensyn til stående passasjerer.
 - Svar: Det er en del utfordringer knyttet til dette. Ruter tar med seg innspillet i det videre arbeidet med designbilaget.
 - Spørsmål fra salen: I designbilaget henvises det til dagens skjermer i bussene. Ny operatør vet ikke hva dagens skjermer er?
 - Svar: Dette er 19 tommer (skjermflaten) og vil sannsynligvis bli lagt inn som et minimumskrav. Ruter retter opp designbilaget.
 - Spørsmål fra salen: Må informasjonsskjermen i bussen henge i midtgangen?
 - Svar: Ved annen plassering må dette godkjennes av Ruter. I utgangspunktet ønsker Ruter skjermen i midtgangen.
- Ruter: Ruter ønsker innspill på begrensningene i forhold til informasjonsskjermer i bussene. Ruter antar det er mulig at det kan leveres skjermer som kan plasseres i takbuen.
 - Innspill fra salen: I forhold til disse informasjonsskjermene må Ruter være tydelig på størrelse, formater og oppløsning. Dette gjelder både eksakte mål og reaksjonsmål.



- Spørsmål fra salen: Skal Ruter stå for innholdet på informasjonsskjermen?
- Svar: Ja, og utfordringen er å spesifisere skjermene slik at de blir tilstrekkelig gode.
- Innspill fra salen: Informasjonsskjermen bør iallfall ikke henge over hjulbuen
- Innspill fra salen: Det finnes løsninger, blant annet i København, med skjermer på sidene.

- Innspill fra salen: Papplakater som henger oppe i kort tid, er en dårlig miljøløsning. Ruter bør vurdere elektronisk informasjon.
- Svar: Det er et godt innspill. Ruter tar dette med seg i det videre arbeidet med designbilaget.

- Innspill fra salen: På designbilaget ser det ut til at utsvingdørene på bussene vil kunne svinge ut over knappene for åpning av dørene.
- Svar: Ruter finner en løsning på dette.

- Spørsmål fra salen: Vil det være mulig å plassere USB-ladere mellom setene på normalbusser
- Svar: Ruter tar dette med seg i det videre arbeidet med designbilaget.

Nytt personvernregelverk fra EU v/juridisk rådgiver Svend Wandaas

Presentasjon er [publisert](#).

Ingen spørsmål til presentasjonen

Andre mulige endringer i konkurransegrunnlaget – Kontrakten v/controller Lise Marie Johansen

Presentasjonen er [publisert](#).

Ingen spørsmål til presentasjonen

- Ruter: Det jobbes med endringer i hvordan tidtabellen skal trykkes og henges opp.
- Ruter: Det nye servicekonseptet «Enkelt og vennlig» vil tas inn i Oppdragsbeskrivelsen

Miljøløsninger: Raskere innfasing av utslippsfrie busser v/prosjektleder elbusser Jon Stenslet og trafikkplanlegger Iver Wien, begge fra Ruter

Presentasjonen er [publisert](#)

- Spørsmål fra Ruter: Kan Ruter gå over til klasse 1-buss med eller uten setebelter?
- Svar fra salen: Det er krav om at det skal være setebelter på klasse 1-buss både i anbudet til AtB i Trondheim og til AKT i Kristiansand. Dette er ikke noe nytt, og eksisterer i dag.

- Spørsmål fra Ruter: Kan Ruter få enda flere passasjer seter fremovervendt?
- Svar fra salen: Hvis volumet er stort nok vil det ikke være noe problem å få en bussprodusent til å lage busser med kun få bakovervendte seter eller setebelter i klasse 1-buss.
- Svar fra salen: Alle setene kan ikke være fremovervendt, men bussprodusentene tilstreber at de fleste setene er fremovervendt.
- Innspill fra salen: Det er forskjell på å få setebelter på dieselbuss klasse 1 og elbuss klasse 1. Det er flere bussleverandører som faller ut med krav om setebelter på elbuss.



- Spørsmål fra Ruter: Er det mulig å få utslippsfri oppvarming av hurtigladebusser?
- Svar: Ja. Det finnes også en kombinasjon hvor oppvarming kan skje elektrisk i tillegg til diesel/biodiesel.

- Spørsmål fra salen: Vil Ruter opparbeide pantograf til elbuss (nødvendige tillatelser)?
- Svar: Ruter tar sikte på å sørge for nødvendige arealer og tillatelser til å bygge infrastruktur til elbuss, mens operatøren tar ansvar for det øvrige.

- Spørsmål fra Ruter: Vil det være mulig å kjøre hydrogenbusser i dette anbudet fra juli 2019? Ruter ser da for seg et begrenset antall busser.
- Svar fra salen: Infrastruktur til hydrogen må på plass. Dette er en viktig del av kostnadsbildet. Ved mer forutsigbarhet vil både biogass og hydrogen være mer konkurransedyktig. Biogass er også o-ustlipp.
- Svar fra salen: I forhold til hydrogenbuss må man beregne minimum 1,5 år leveringstid fra fabrikk. Viktig å være tydelig på hva man ønsker.

- Spørsmål fra salen: Skal bussoperatøren bygge ladestasjon? I så tilfelle kan det bli komplisert med flere bussoperatører som benytter samme ladestasjon.
- Svar fra Ruter: Ja, det er meningen at bussoperatør skal bygge ladestasjon. Ruter ønsker å legge til rette for at bussene fra ulike operatører kan lade om hverandre.

- Spørsmål fra Ruter: Når vil det være realistisk med et busstilbud med hydrogenbusser?
- Spørsmål fra salen: Hvilken kapasitet har hydrogenanlegget i Skedsmo som kan kunne leveres til bussdriften?
- Svar fra Ruter: Ruter vet ikke dette per i dag.

- Spørsmål fra salen: Er det akseptabelt at hydrogengassen stammer fra naturgass, eller skal Ruter sette krav til at hydrogen skjer ved hjelp av elektrolyse? Det må tas hensyn til bærekraften.
- Svar fra Ruter: Ruter tar dette med seg dette i det videre arbeidet.

- Innspill fra salen: Det er flere pågående hydrogenbussprosjekter i Europa. Her er det snakk om større volumer. Produsentene vil nok prioritere dette.
- Svar fra Ruter: Ruter tar med seg videre i arbeidet at dette kan påvirke anskaffelse av hydrogenbusser.

- Spørsmål fra Ruter: Kan markedet levere hydrogen til hydrogenbusser i dag?
- Svar fra salen: Det finnes mye hydrogen, men det er krav til opprinnelse på lik linje som med HVO.

- Spørsmål fra Ruter: Er det nødvendig/nyttig at Ruter gir informasjon om ladetider, linjetopografi, osv i forbindelse med elbusser?
- Svar fra salen: Det er veldig bra at det blir gjort en forhåndsanalyse fra Ruters side for linjenettet som eventuelt skal innføres med elbuss. Ruter kan godt legge ut informasjon med flere parameter – slik som gjennomsnittsfart og antall start/stopp.



- Innspill fra salen: I forhold til å benytte klasse 1-buss i stedet for klasse 2-buss for å kunne kjøre elbuss, må Ruter være bevisst på at det er hastighetsbegrensning på klasse 1-busser.
- Svar fra Ruter: Ruter tar med seg dette i det videre arbeidet.

- Innspill fra salen: Ladestasjon i tilknytning til Oslo bussterminal kan være krevende.
- Svar fra Ruter: Ruter tar med seg dette i det videre arbeidet.

- Spørsmål fra salen: Hvis operatør skal bygge/etablere ladestasjon; Hva med de stedene som flere operatører må dele ladepunkter?
- Svar fra Ruter: Dette er et pågående arbeid.

- Spørsmål fra salen: Elbusser låser linjenettet opp i mot endringer. Dette må inn i endringsregimet i forhold til kostnadsdekning?
- Svar fra Ruter: I planleggingen av elbusslinjer tar vi med i vurderingen eventuelle linjeendringer i fremtiden.

- Spørsmål fra salen: I forbindelse med lading av elbusser; Vil Ruter ta ansvar for tilførsel av strøm til ladepunktene?
- Svar fra Ruter: Dette er ikke ferdig utredet ennå.
 - Innspill fra salen: Det er hensiktsmessig at Ruter tar seg av dette.

- Spørsmål fra salen: Hva tenker Ruter om reservebussene til elbusser? Kan disse gå på alternativ drivstoff?
- Svar fra Ruter: Ruter ønsker innspill på dette. Hvilke type elbusser som kunne være aktuelt, ønsker Ruter også innspill på (eksempelvis nattlading, endestopplading).
- Innspill fra salen: En kombinasjon med hybridbussløsninger kan være godt egnet på Romerike. Dette vil også være bærekraftig/fornybart.

- Spørsmål fra salen: Kan et scenario bli at Ruter krever 10 % elbusser i hver pakke? Eller kan man samle alle elbusser i én pakke?
- Svar fra Ruter: Ruter har oppfattet at tilbyderne ønsker at Ruter skal være tydeligere, og da spesifisere hvilke linjer som skal kjøres med elbusser.

Anleggsbeskrivelsene ved fagansvarlig bussanlegg Kristin Mathisen, Ruter

Anleggsbeskrivelsen på [Bjørkelangen](#)

Eier av anlegget er Bane Nor.

- Spørsmål fra salen: Er det verksted på anlegget på Bjørkelangen?
- Svar fra dagens operatør Nettbuss: Ja, Ruter leier ett verkstedspor og vaskehall som er øremerket til dette anbudet.

- Spørsmål fra salen: I anleggsbeskrivelsen står det at andre leietagere/utleier skal selge diesel fra anlegget. Er dette fra samme tank som bussoperatøren får disponere i anbudet?
- Svar fra dagens operatør Nettbuss: Nei, det er ulike tanker og disse er adskilt.



- Innspill fra dagens operatør Nettbuss: det er etablert en praksis på fordeling av strøm mellom de tre ulike leietakerne på anlegget.
- Svar fra Ruter: Ruter må ha en beskrivelse av denne fordelingen i anleggsbeskrivelsen.

Anleggsbeskrivelsen på [Eidsvoll og Årnes](#)

- Spørsmål fra Ruter: Ruter ser på muligheten for å slå sammen Eidsvoll og Årnes til én kontrakt. Har noen innspill på dette?
- Svar fra salen: Det er ikke langt mellom Eidsvoll og Årnes. Det kan være noen synergier i å gjøre dette.
- Spørsmål fra Ruter: Hvordan er kapasiteten på anleggene på Eidsvoll og Årnes?
- Svar fra dagens operatør, Nettbuss: Det er cirka ti busser ekstra kapasitet tilgjengelig totalt på begge de to anleggene.
- Spørsmål fra Ruter: Hvordan fungerer anlegget på Årnes?
- Svar fra dagens operatør, Nettbuss: Anlegget er gammelt og slitt. Det er også utfordringer med naboer.
- Svar fra Ruter: Utfordringer med anlegget beskrives bedre i anleggsbeskrivelsen. Ruter ber om at de som har forslag til hva som bør gjøres av forbedringer på anlegget skriver dette i sin kommentarer til Ruter.
- Spørsmål fra salen: Hva menes med vedlikeholdsgarasje?
- Svar fra Ruter: Det utføres lett vedlikehold. Dette er ikke et godkjent verksted.
- Spørsmål fra salen: Er det lufttilførsel til bussene på anleggene?
- Svar fra dagens operatør, Nettbuss: Nei

Anleggsbeskrivelsen på [Enebakk](#)

Ingen spørsmål til presentasjonen.

Anleggsbeskrivelsen på [Maura](#)

- Innspill fra Unibuss: Anlegget har problem med overvann.
- Svar fra Ruter: Dette er tatt opp med eier av anlegget
- Spørsmål fra salen: Har anlegget lufttilførsel til bussene på anlegget? Dette har vært mulig på anlegget tidligere.
- Svar fra dagens operatør, Unibuss: Nei, det er ikke mulig å koble til luft.
- Spørsmål fra Ruter: Kan Unibuss si noe om verksted?
- **Svar fra Unibuss: Verkstedet har tre spor – et langt løp og to korte**

Presentasjon av anleggene [Leiraveien, Lørenskog og Brubakkveien](#)



- Spørsmål fra Ruter: Hvis anlegget på Lørenskog ikke blir klart til juli 2019 bør det være pliktig leie av et midlertidig bussanlegg eller frivillig leie?
 - Svar fra salen: hvis det er pliktig leie av anleggene på Lørenskog, bør det være en symmetri. Det vil si at det midlertidige anlegget også bør være pliktig.
 - Svar fra salen: Vanskelig å svare når man ikke vet hvor lang tidsperioden for den midlertidige leieperioden er.
 - Spørsmål fra salen: Det bør være gitt hvilken periode den midlertidige perioden skal være.
 - Svar fra Ruter: Ja, det er målsetningen men kan være vanskelig å få til
 - Innspill fra salen: Det fungerte greit med anbudet i Nittedal, og opsjon med tre måneders varsel før flytting.
 - Innspill fra salen: Anbudet til Kolumbus hadde samme problemstilling i forhold til anlegget i Stavanger. Dette hadde en gitt varighet på tre måneder etter oppstart.

 - Spørsmål fra salen: Hva med dagens anlegg på Lørenfallet?
 - Svar fra Ruter: I og med at det blir et nytt anlegg på Lørenskog, har Ruter vurdert at det ikke vil være behov for anlegget på Lørenfallet. Bussoperatørene står fritt til å gjøre egne leieavtaler utover de anleggene som de må pliktig leie.

 - Spørsmål fra salen: Hvis anlegget på Brubakkveien skal fungere som midlertidig anlegg for både Kjøl og Lørenskog. Vil det være plass til alle bussene?
 - Svar fra Ruter: Ja, Brubakkveien vil ha kapasitet til dette.

Nytt anlegg på Kjøl v/Kristin Mathisen, Ruter og Lars Ole Ødegaard konsulent i Rambøll Gjennomgang av [skisse](#) for Kjøl bussanlegg.

- Spørsmål fra salen: Må vannet på anlegget dreneres via en oljeutskiller?
 - Svar: Ja, både oljeutskiller og sandfang. Dette vil bli etablert før anbudsoppstart.

- Spørsmål fra salen: I forhold til strømtilførsel til elbusser; er det plugger i for- eller bakkant?
 - Svar: Hvis det skal være nattlading bør Ruter se nærmere på dette. Elbusser vil også trekke mye strøm fra nettet og kreve plass til kabler og ladestasjon. Ruter jobber med dette.

- Spørsmål fra salen: Vil snøen på anlegget bli kjørt bort?
 - Svar: det er regulert snøopplag på anlegget, så det bør være plass til et snødeponi på anlegget.

- Spørsmål fra salen: i forhold til brannsikring. Har det vært vurdert brannvegger eller liknende?
 - Svar: Det skal være inngjerding. Ruter vurderer også kameraovervåking.
 - Innspill fra Nettbuss: Det går ikke an å gjerde inn slik at ingen klarer å komme inn. Nettbuss har erfart dieseltyster og hærverk på anlegget.

- Innspill fra salen: Hvis det skal være gassanlegg vil det være krav til inngjerding eller kameraovervåking. Det anbefales at dette gjøres i tillegg til en bom ved ut- og innkjøringen.
 - Dette er noe Ruter vurderer. Naboene har også kommet med innspill om at de ønsker en bom for å hindre høy hastighet inn og ut av anlegget.



- Spørsmål: Vil det vaskes om natten på anlegget?
- Svar fra tidligere operatør Nettbuss: Nettbuss hadde ikke vask om natten når de var bussoperatør på anlegget.
- Innspill fra salen: Hvis det er en reell begrensning at det ikke skal vaskes om natten, må dette fremkomme i anleggsbeskrivelsen. Det vil mest sannsynlig være nødvendig at noen busser må vaskes om natten.
- Svar: Ruter kommer ikke til å regulere inn at bussanlegget ikke skal ha aktivitet om natten.

- Innspill fra salen: I forhold til biogass kan det være mulig å hurtigfylle. Da slipper man mye infrastruktur. Dette fungerer i anbudet til VKT i Tønsberg.
- Innspill fra salen: hurtigfylling av biogass gjør at man ikke får fylt full tank.

- Innspill fra salen: det må settes av plass til tilstrekkelig antall gassflak og logistikk for henting/levering av disse.

- Spørsmål fra Ruter: er det behov for verksted på anlegget?
 - Svar fra salen: Busser har behov for vedlikehold. Dette blir et konseptvalg Ruter må ta. Ethvert bussanlegg med mer enn 20 busser bør ha verksted. Tomkjøring til og fra verksted er også kostbart.
 - Svar fra salen: Det kan komme elbusser – ikke alle elbussleverandører har etablerte verkstedfasiliteter.
 - Spørsmål fra salen: Er det tatt høyde for at elbusser har vedlikehold på taket?
 - Svar: Ja, dette er hensynstatt. Det skal være mulig å løfte opp fire meter høye busser. Det vil bli god høyde på anlegget.
 - Spørsmål fra salen: Har verkstedet åpen løsning eller vegger mellom sporene?
 - Svar: Det vil være åpen løsning på verkstedet.

 - Spørsmål fra salen: Anlegget begrenses til busser som er maksimalt 15 meter?
 - Svar: Ruter ser for seg at man i fremtiden kan benytte dobbeltdekkere i stedet for leddbusser. Dette på grunn av komfort.

 - Innspill fra salen: 35 parkeringsplasser for personbiler kan være for lite. Det bør også tas hensyn til administrasjon. Ved dimensjonering opp mot 55 busser kan 35 parkeringsplasser bli for lite. Maksuttak + 10 er en tommelfingerregel i forhold til beregning av parkeringsplasser for personbiler.
 - Ruter tar dette med seg i det videre arbeidet.

 - Innspill fra salen: I forhold til bussoppstilling bør Ruter holde seg til færrest mulig drivstoff per anlegg.
 - Ruter tar dette med seg i det videre arbeidet.

 - Spørsmål fra salen: Hvordan skal anlegget oppvarmes?
 - Svar fra Ruter: Dette har ikke Ruter vurdert ennå.
 - Innspill fra salen: Jordvarme kunne vært et alternativ.



Oppsummering og avslutning ved Hellig Hoff, Ruter

- Ruter takker for mange gode innspill til prosessen og vil forsøke å svare ut de siste innspillene/spørsmålene i referatet:
 - Innspill fra salen: Det vil være behov for tre måneder til å utarbeide tilbudet til denne anbudskonkurransen. Planarbeidet tar lang tid.
 - Innspill fra salen: I forhold til bussspesifikasjoner er fortsatt mye uklart. Det er ikke en forbedring etter tidligere tilbakemeldinger.
Det etterlyses hva Ruter vil kunne gjøre for å gjøre det enklere for tilbyderne å levere tilbud.
Ønsker at det blir tydeligere hva Ruter legger i tildelingskriteriene. Ønsker at Ruter skal bli tydeligere på hva Ruter skal ha.
Det er et ønske med mer enn én uke mellom forhandlingsrundene. Spesielt i første forhandlingsrunde.
 - Svar fra Ruter: Ruter tar dette med seg i det videre arbeidet.
 - Innspill fra salen: I forhold til infrastruktur til elbusser (eksempelvis pantografer, strøm, osv). Har Ruter tatt stilling til ansvarsfordeling på dette?
 - Svar: Ruter mener at bussoperatør bør ta ansvar for anskaffelse og drift av pantografer uten at Ruter skal være et mellomledd. Ruter ser for seg å ta ansvar for tillatelser og areal til å sette opp infrastruktur.
 - Innspill fra salen: det at flere bussoperatører skal dele pantograf er problematisk i forhold til hvem som må tilpasse seg. Dette kan være komplisert.
 - Ansvarsdeling med tanke på hærverk
 - Spørsmål fra salen: hva Ruter ønsker i forhold til materiellkrav og drivlinje bør snart bli kjent.
 - Svar fra Ruter: Ruter vil ta hensyn til de tilbakemeldingene som har kommet i dag.
 - Innspill fra salen: Ruter bør definere materiellet ut i fra busstype (lavgulv, normalgulv og laventre).
 - Spørsmål fra Ruter: Vil det være interessant å komme på en ny dialogkonferanse i begynnelsen av september hvor det er lagt ut et utkast til konkurransegrunnlag som kan gås igjennom.
 - Svar fra salen: Ja, det vil være interessant.
 - Spørsmål fra salen: Planlegger Ruter å legge ut rutedata i et format som forenkler arbeidet for bussoperatørene?
 - Ja, se informasjon etter forrige dialogkonferanse.



Ruter legger ut eget dokument hvor samtlige spørsmål Ruter har til bussleverandører og bussoperatører er samlet. Tilbakemelding til Ruter sendes på e-post til bussanbud@ruter.no innen 8. juni.

Oslo, 31.05-2017

Øystein Fjæra og Erik Løvoll
Referent