

Møtereferat

Dato: 16.05.2018
Tid: 09:00-15:00
Sted: Oslo, KS-Agenda

Påmeldte deltagere fra følgende selskaper:

AGA AS, Air Liquide Skagerak, AKT, Bertel O. Steen AS, Boreal Buss AS, Boreal Norge AS, Brakar Bussanlegg AS, Eon Norge, E.ON Danmark A/S, E. Schoepf GmbH & Co KG, FourC AS, Fjord Fabrics A /Schoepf gmbh, IVECO Norge AS, L/L Setesdal Bilruter, MAN Truck & Bus Norge AS, Metrotek AS, Nettbuss AS, NHO Transport, Nobina, Norgesbuss AS, Red Rock Solutions AS, Ruter AS, Siemens, Solaris Norge AS, Tide, Unibuss AS, VDL Bus & Coach Norway, VEAS, ZERO, ÅF Infrastructure AB

Referat dialogkonferanse Busstjenester Ruters vestregion 2020

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, Ruter

Gjennomgang av dagens program/tema.

- Alle spørsmål som blir stilt på denne konferansen, blir gjengitt i dette referatet. Spørsmål som ikke blir besvart i dialogkonferansen, blir tatt med i referatet som etterskrift.
- Presentasjon av tidsplan for anbudet «Ruters vestregion 2020»

Ruters mål for videreutvikling av ruteområde vest v/områdeleder Robert Fjelltnun, Ruter

Gjennomgang av presentasjon.

- Spørsmål: Kan Ruter si noe om antall busser og hvilke type busser (12 meter, 15 meter, 18 meter).
Svar: Dette vil Ruter komme tilbake til senere i løpet av dagens dialogkonferansen.

Rutetilbud v/fagsjef Morten Stubberød, Ruter

Gjennomgang av presentasjon

- *Svar på spørsmålet vedrørende antall og type busser er at det vil være behov for er det 12-, 15- og 18 meter lange busser?*
Svar: Hvor mange busser det vil være behov for, er for tidlig å svar på nå.
- Spørsmål: I forhold til endringer i infrastruktur. Slemmestadveien er en flaskehals. Ser dere for dere noen endringer der?
Svar: Ruter er klar over at Slemmestadveien er en flaskehals. Å få til endringer er en lengre prosess som må tas med Statens Vegvesen.

Miljøprofil

– Materiell v/prosjektleder strategi Jon Stenslet

Gjennomgang av presentasjon.



- Spørsmål: Det skal gjøres et utviklingsarbeid fra bussleverandørene for å få levert elektriske klasse II-busser. Det kan være krevende å ta fram en ny modell for å bygge eksempelvis ti elektriske klasse II-busser. Hvor tydelige kan Ruter være på at tildelingskriteriene vil være slik at elbusser vil bli premiært høyt i evalueringen av tilbudet?
Svar: Tildelingskriteriene for dette anbudet vil Ruter presentere i egen dialogkonferanse til høsten. Ruter ønsker tilbakemeldinger fra bussleverandørene om de kan levere elektriske laventre klasse II-busser fram mot sommeren 2020. Bussleverandørene bør ta med i vurderingen at behovet for klasse 2-busser generelt er stort i Norden. Det er krevende for Ruter å stille minimumskrav for noe som per i dag ikke finnes, som for eksempel elektriske klasse II-busser.
- Spørsmål: I forhold til de bussene som ikke kan bli utslippsfrie fra oppstart, kan disse kjøre på biogass? Det finnes leverandører av biogass i ruteområdet for dette anbudet. Kan Ruter legge til rette for at lokalprodusert biogass kan bli konkurransedyktig i dette anbudet?
Svar: Det er foreløpig for tidlig å si noe om dette i dag, men Ruter vil komme tilbake til dette til høsten når utkast til konkurransegrunnlag blir lagt ut.
- Innspill fra salen: Vi, VEAS, er leverandør av biogass, men er ikke fremmed for å lage hydrogen heller
Svar: I forhold til hydrogenprosjektet Ruter deltar i, legges det opp til at det skal kjøpes hydrogen i markedet, og ikke at Ruter produserer dette selv. Det er utfordrende med pris på så lave volum. Ruter ønsker at det i løpet av kontraktperioden vil utvikle seg et marked for hydrogenbusser, hvor Ruter kan implementere hydrogenbusser i løpet av kontraktperioden. Det er da viktig at bussene både er konkurransedyktig på pris og driftsstabilitet.

-Bus Nordic v/leder trafikkplan Sjur Brenden, Ruter

Gjennomgang av presentasjon

- Spørsmål: Etter det vi har forstått er det var svært få fra Danmark med i dette samarbeidet. Er dette riktig?
Svar: Danmark var med i Nordic bus, som var forløperen til Bus Nordic. Danmark valgte å melde seg ut når arbeidet med Bus Nordic begynte, men Movia, administrasjonsselskapet i København, har sagt at de vil akseptere annenhåndsmateriell fra Bus Nordic.
- Spørsmål: Vi er inne i en brytningstid med tanke på «Det grønne skiftet». Har Bus Nordic tatt hensyn til elbusser og standard for ladning av elbusser?
Svar: Det er ikke tatt stilling til «Det grønne skiftet» i denne standarden. Bus Nordic handler om busser uavhengig av hvilket drivstoff bussene går på. Markedet må selv utvikle standard som passer til ladning av elbusser.
- Spørsmål: Er Bus Nordic en europeisk standard? Hva er forskjellen fra en europeisk standard?
Svar: Bus Nordic følger minimumskravene i den europeiske bussforskriften R-107. De ulike landene kan legge på egne lovpålagte krav.

Forretningsmodell



-Incitamentsordning/miljøkriterier v/innkjøpsjef Hellik Hoff, Ruter

Gjennomgang av presentasjon

- Innspill fra Ruter: Hensikten med modellen. Hvordan kan Ruter legge til rette for at bussprodusenter og operatører samarbeider om en plan for å levere utslippsfrie busser i kontraktperioden.
Utkastet (fra 2017) er et eksempel på hvordan denne modellen kan se ut. Spørsmålet fra Ruter er om modellen bør benyttes nå i 2018, eller bør den være annerledes? Modellen er kompleks å utarbeide for at den skal fungere etter hensikten. Det er viktig for Ruter å ha en dialog med markedet om dette.

Innspill fra salen: Hvordan planlegger Ruter å kompensere for materiellet som fases ut i løpet av kontraktperioden? Hva hensyntas?

Svar: Ruter har en «trappetrinnsmodell» som ble benyttet i Romeriksanbudet. I denne modellen får operatøren kompensert restverdien på bussen som fases ut i henhold til en prismatrise.

- Innspill fra salen: Modellen må utformes slik at man får utløst så mye som mulig av bonusen fra oppstart, og innfasing bør skje i år 1, 2 eller 3 og ikke i 7, 8 og 9 år. Eindhoven-modellen kan benyttes jf. brukt materiell kan benyttes i startfasen med lave miljøkrav.
- Spørsmål: Hva tenker Ruter vedrørende ansvarsforhold og satsing på el-infrastruktur i framtiden?
Svar: Ruter vil komme tilbake til dette senere i dialogkonferansen (innlegget om infrastruktur).

- IT løsning (TaaS) i buss v/Torbjørn Barslet, Ruter

Gjennomgang av presentasjon.

Ved gjennomføring av anbudet på Romerike, ble denne IT-løsningen første gang benyttet. Ruter har fått gode erfaringer fra gjennomføringen av konkurransen for Romerike.

- Innspill fra salen: Ruter bør vurdere om IT-løsningen kan inkludere el-infrastruktur og elbusser. Det kan for eksempel inkludere data om forbruk, oppetid, osv.
Svar: Ruter ønsker gjerne innspill på muligheter som TaaS (ny IT-infrastrukturen) kan gi.

Infrastruktur ved fagsjef bussanlegg Kristin Mathisen, Ruter

Gjennomgang av presentasjon

- Innspill fra salen: På Skui bussanlegg har naboene vært opptatt av innkjøring/utkjøring fra anlegget. De mener at dette kan være trafikkfarlig. Stoppestedet som er lagt ved inn- og utkjøring av bussanlegget bør flyttes.
- Spørsmål: Hvordan er tidshorisonten på ferdigstilling av anleggene til dette anbudet?



Svar: For anleggene på Skui og Furubakken er målet at disse skal være klare til oppstart juli 2020. Det gjennomføres nå et teknisk forprosjekt som vil identifisere utfordringer som vil måtte oppstå i byggeperioden.

Et evt nytt anlegg for ruteområdet Røyken/Hurum vil ikke være klart til oppstart juli 2020. Det må derfor finnes et midlertidig sted frem til et evt nytt bussanlegg står klart. Røyken kommune er positiv til at det bygges et nytt bussanlegg i kommunen.

- Spørsmål: Hvor vil bussene plasseres hvis ikke anleggene blir ferdigstilt til oppstart?
Svar: Hvis ikke anlegget blir klart til oppstart, kan et alternativt være å be operatørene om å finne et egnet midlertidig anlegg.
- Spørsmål: Er det satt av plass til hydrogenfyllleanlegg og biogassfyllleanlegg på anleggene?
*Svar: All infrastruktur tar plass. Noen anlegg har god kapasitet (Lommedalen) mens andre har mindre kapasitet (Slemmestad). Operatørene må gjøre en selvstendig vurdering på om det er plass til det fyllanlegget de har behov for.
Når det gjelder hydrogenbussene i prosjektet til Akershus fylkeskommune, vil det tilrettelegges for fyllanlegg for dette.*
- Innspill fra salen: Hvis det ikke skal produseres hydrogen lokalt og heller importere hydrogen, kan dette bli dyrere hydrogen.
- Spørsmål fra Ruter: Kan operatørene fremskaffe tilleggsareal på Slemmestad (30-40 busser)?
Svar fra salen: Operatørene kan ikke uten videre gjøre dette uten å undersøke først i området.
- Spørsmål: Hvordan vil Ruter stille med infrastruktur til elbusser ved innfasing av elbusser i løpet av kontraktperioden?
Svar: Dette gjennomgås i forbindelse med presentasjonen av el-infrastruktur.

El-infrastruktur ved prosjektleder Jon Stenslet, Ruter

Gjennomgang av presentasjon

- Spørsmål: Har Ruter i dette anbudet en ambisjon at areal til ladning utenfor bussanlegg skal være et ansvar Ruter tar på seg?
Svar: Ruter viser til sin modell for forretningsmodell/ansvarsfordeling som er at operatør tar på seg dette ansvaret.
- Innspill fra salen: Hvis Ruter tar hele kostnaden på bussanlegget og ikke på vei/endeholdeplass vil dette gi de operatørene som vil lade på depot en konkurransefordel. Vil Ruter vurdere å endre på denne praksisen?
Svar: Erfaringene fra Romerikesanbudet og konkurransefordel er at tilbydere har valgt ulike løsninger for lading; enkelte tilbydere plasserte likerettere i bussene mens andre på plasserte dette på anlegget. Enkelte tilbydere la opp til krevende infrastrukturløsninger, mens andre valgte enklere løsninger. Ruter ønsker gjerne tilbakemelding på hvordan dette bør utjevnes i forhold til likebehandling. Dersom Ruter bør legge til rette for el-infrastruktur utenfor bussanlegg er dette en tilbakemelding Ruter bør få nå.
- Spørsmål: Ruter ønsker at mange busser skal være nullutslipp. Hva tenker Ruter om framtidig el-infrastruktur for å nå målene om nullutslipp? Skal all infrastruktur til



ladning plasseres på depot? Dette er viktig for leverandørene for den videre satsningen.

Svar: Ruter ser at ulike byer går ulike veier i forhold til hurtigladning og bussanleggladning. Ruter mener det er enklere å gå for bussanleggladning som standardkonsept. Strømbehovet er større i Oslo enn byer lenger sør i Europa. Det er krevende å få til ladning på endeholdeplasser. Det finnes per i dag ingen standard for nettverkløsning, arealbehov, utvikling av batterikapasitet kan gjøre behovet for endestasjonsladning unødvendig. Det er store infrastrukturinvesteringer ved endestasjonsladning. Bussanleggladning er mindre risiko. Bybuss kommer i neste anbud, og det vil da trolig gjøres en ny vurdering på forretningsmodell/ansvarsdeling.

- Spørsmål: Hva tenker Ruter rundt etablering av infrastruktur til biogass?
Svar: Biogass er en mer moden teknologi enn utslippsfrie løsninger som for eksempel el- og hydrogenbusser. Ruter legger per i dag ikke føringer for type teknologi for drivstoff i konkurransegrunnlaget konkurranser . Hvis tilbyder velger å tilby biogass er det tilbyder selv som sørger for nødvendig infrastruktur til dette.

Tilbakemeldinger fra dagens operatører

-Innspill fra Norgesbuss ved Bent Kjersem-Drageset

Gjennomgang av presentasjon

- Innspill fra salen: Det er bra at Ruter tar ansvar for løsning for å etablere toalett- og pausefasiliteter.
- Spørsmål fra Ruter: Hvordan er fremkommelighetsutfordringene på Asker stasjon og Lensmannslia?
Svar fra Norgesbuss: Dette må eventuelt Norgesbuss komme tilbake til.

-Innspill fra Nettbuss ved Per Nilsen

Gjennomgang av presentasjon

- Spørsmål: Kjørelenge/rekkevidde og endeholdeplasser i forhold til elektrisk drift i neste periode. Er noen linjer gode/dårlige kandidater for å få til lading på endeholdeplass/depot?
Svar fra Nettbuss: Nettbuss antar at mange linjer kan kjøres på elektrisk framdrift, men mangler erfaring med elbuss til å svare på dette. Mange av disse linjene har en slik frekvens at det ikke er problem å kjøre linjer med el.
- Kommentar/spørsmål: I dag kjører sjåførene i det kommende anbudet på tre ulike tariffer; landtariff, Akershusariff og Osloariff. Hvordan har Ruter tenkt å håndtere dette når det settes sammen kontrakter med ulike tariffer?
Svar fra Ruter: Ruter anser dette for å være noe som operatørene må ta ansvar for som arbeidsgiver jf. den kommende virksomhetsoverdragelsen.
- Spørsmål: De fleste bussene i dette anbudet har i dag et krav om klasse II-busser. I forhold til klasse II-busser og utfordringene med utslippsfrie løsninger. Er det mulig å åpne for at linjer kan kjøres med klasse I-buss i stedet for klasse II? Dette for å få flere busser til å kjøre med elektrisk framdrift?



Svar: Ruter vurderer også dette. Det er flere momenter å ta hensyn til for å kunne gjøre dette.

- Spørsmål: Vil biogassanlegget i Lommedalen tilfalle Ruter ved endt kontrakt?
Svar: Nei, men Ruter ønsker tilbakemelding på om Ruter bør sikre en opsjon for å overta dette anlegget ved kontraktens utløp? Er dette hensiktsmessig eller har ikke anlegget noen merverdi? Nettbuss eier saktefyllingsanlegget og flakplassen, mens AGA eier «pumpehuset» og hurtigfyllingsstasjonen.

Avsluttende kommentarer

- Innspill fra salen: Bra at det holdes dialogkonferanser. Ber om at fristen for svar endres til «løpet av 28.mai»
Svar: Ja, vi kan endrer svarfristen til i løpet av 28.mai.

Spørsmål fra konferansen til bussleverandører og bussoperatører:

Det er anledning til å komme med en skriftlig tilbakemelding på spørsmål som blir stilt på denne konferansen og andre innspill i forhold til den kommende konkurransen. Tilbakemelding sendes pr e-post til: bussanbud@ruter.no innen 28.mai 2018 og kan være på maks fire A4-sider. Svar kan sendes inn på norsk eller engelsk.

Sammenstilling av spørsmål stilt av Ruter i presentasjonene 16.mai:

Rutetilbudet

1. Ruter er fortsatt i en tidlig fase med planleggingen av rutetilbudet i hele anbudsområdet og er åpne for forslag til endringer og forbedringer i forhold til dagens rutetilbud.

Zero emission: Transition

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

Bus Nordic

1. Er det klokt at Ruter jobber for å bruke Bus Nordic allerede i anbud «Ruters vestregion 2020»?
2. Er operatører / leverandører klare for å ta i bruk Bus Nordic?
3. Andre relevante innspill til materiellspesifikasjon Ruter bør ta hensyn til?



Forretningsmodell – virkemidler for å nå Ruter sine miljømålsetninger

1. Hvordan bør Ruter innrette konkurransen for busstjenester for å sikre en høy grad av bussmateriell som innfrir kravet om utslippsfri energi innen 2028?
2. Bør Ruter i konkurransen gjøre som i Romerikeanbudet dvs. sette minimumskrav og bruke 30% vekt på miljøkriteriet?
3. Bør Ruter i tillegg til minimumskrav og tildelingskriterium på miljø innføre en bonus/malusmodell?
 - a. Hvis det innføres en bonus/malus-modell – hvordan bør den i tilfelle utformes? Eks hvor mye bonus skal gis pr. år?
 - b. 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?

Infrastruktur i Ruters vestregion

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

Oslo, 22.05.2018