

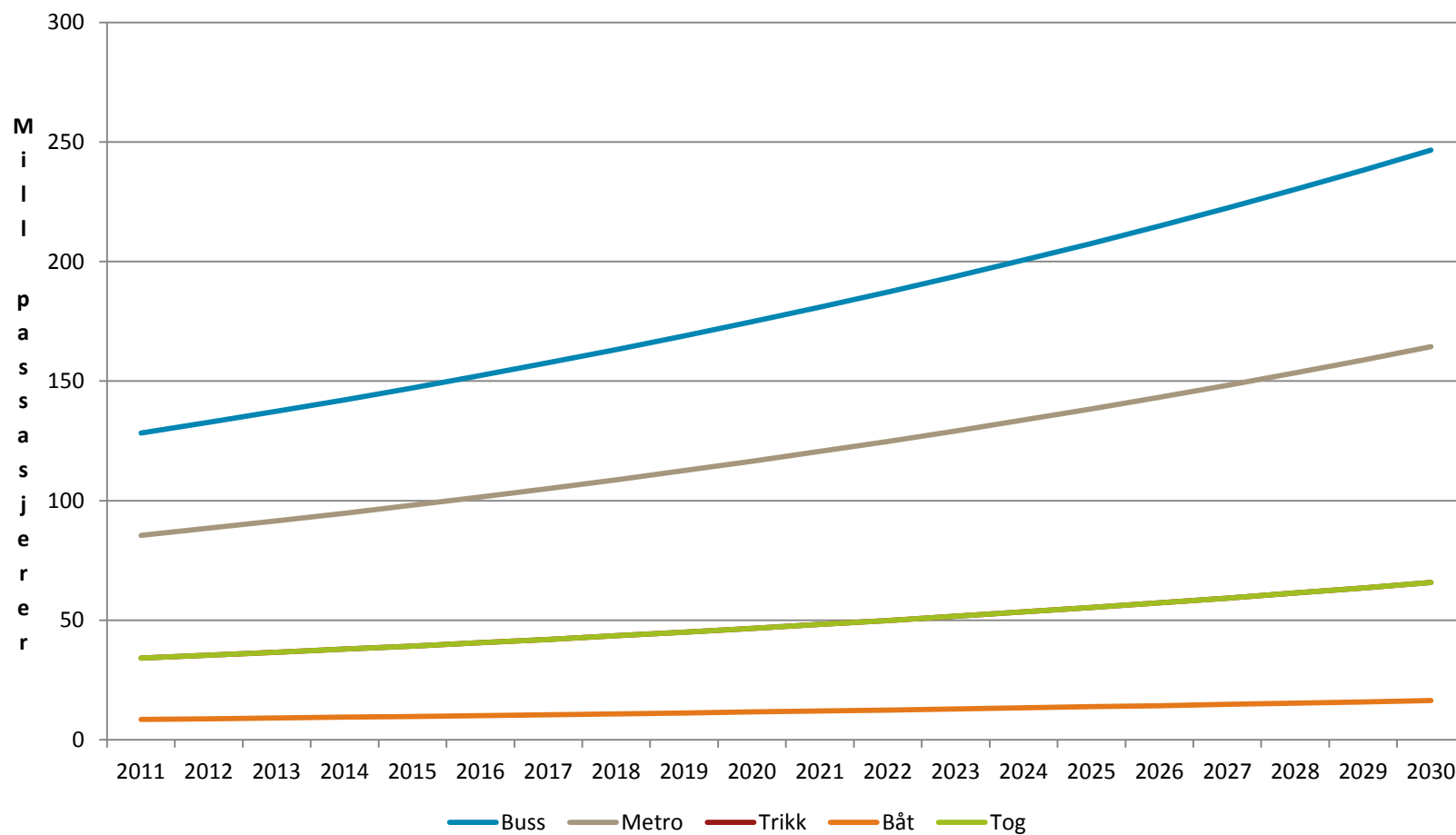


Materiellstrategi – synspunkter fra NHO Transport

Terje Sundfjord , 11.januar 2011.



Planlegge for attraktivt busstilbud som skal ta minst 100 millioner flere bussreiser i 2030 i Oslo og Akershus.



Utgangspunkt for framtidig kollektivtilbud og krav til bussmateriell

- Kundebehov
- Miljø
- Samfunnets behov for transport, også næringstransport
- Effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser, både drift og infrastruktur (vedlikehold og investering)

Materiellkrav i anbud har medført at brukkbare busser er blitt faset ut

frem til mandag



Kanskje ender de grønne bussene opp i Russland eller Afrika. Eller som russbussar. Men ikke i ordinær rutetrafikk i Oslo og Akershus. I mellomtiden blir de stående på bussanlegget på Rosenholm Åndesh, den reneste busskirkegården.

FOTO: ALLE ROLF ØRDMAN

- Velkommen til busskirkegården

Her står over 50 fullt kjørbare busser, parkert for godt. Sjøfører vil ta dem i bruk for å få flere på jobb. Det får de ikke lov til.

rolf ørman
(foto)

Publisert: 28. okt. 2010 19:04 Oppdatert: 12. okt. 2011 20:14

- Velkommen til busskirkegården.



Per Ole Melgård har en snev av syrlighet i stemmen når han mater Aften på Rosenholm bussanlegg, på grensen mellom Oppegård og Oslo.

Her har Norgesbuss sine kontorer og busspark. På ett av

bussanbud

All busstrafikk i Oslo og Akershus er konkurranseutsatt. R-busstjenester, og de største operatørene er Unibuss, Norg Nettbuss De fleste anbudskontrakter har en varighet på sy

Lær Spansk Online!

1490,- for 12 mnd - Morsomt og effektivt. For PC iPhone og Android

www.LanguagelInfusion.no

Reis til Spania med Ving

Bestill pakkereise på Ving.no i dag. Mer enn 150

www.ving.no

Slutte å røyke?

Mona deler sin historie om hvordan hun ble røykt Pfizer.no/Røykeslutt



AVSKILTET: Bare siden 2010 har Tide avskiltet 400 busser. 210 av dem, mange fullt brukkbare, står nå på busskirkegården i Åsane.

FOTO: FRED IVAR UT S KLEMET BEN

Hundrevis av brukkbare busser avskiltet

Velkommen til Bergens busskirkegård i Åsane. Bare siden 2010 har Tide avskiltet og plassert 400 busser her. Svært mange av dem er fullt brukkbare.

AV Finn Bjørn Tønder

Publisert: 25. jun. 2012 08:20 Oppdatert: 25. jun. 2012 08:20

- Det mest tragiske er at mellom 60 og 70 av disse bussene bare er mellom fem og syv år gamle, og kunne hatt 10 års levetid igjen, sier direktør Roger Harkstad i Tide Buss.

Han klandler verken ny anbudsprosess eller nye forskrifter.

- Jeg bare konstaterer at slik er det i Norge nå. Busskirkegården i Åsane er bare en av mange landet rundt, sier han.

Nye krav

Nye miljøforskrifter og endrede EU-regler er noe av årsaken til busskirkegårdene i Norge. I tillegg til at stadig flere fylker har valgt å konkurranseutsette all kollektivtrafikk. Det betyr i praksis at det som oftest er anbyrderne med de nyeste og mest miljøvennlige bussene som får tilsagnet.



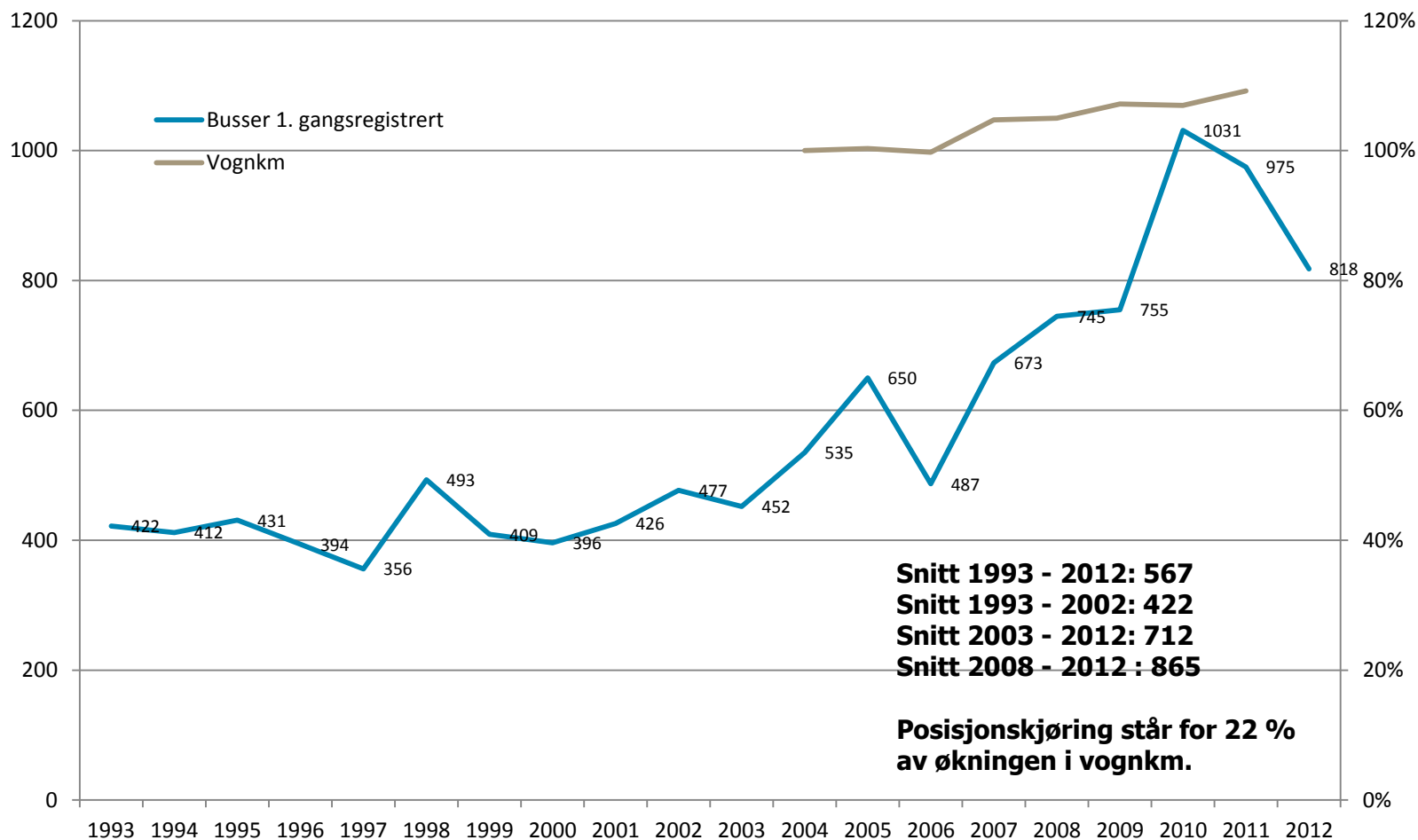
FAKTA

Busser

- En ny buss koster i dag mellom 1,7 og 2,5 millioner kroner. Tide våger ikke å antyde verdien på busskirkegården i Åsane. Det er markedet som bestemmer, og i dag er det nesten umulig å selge en buss som er fem år eller mer.
- En undersøkelse Vestlandsforskning har gjennomført, viser det kan være større miljøgevinst i å vedlikeholde gamle busser enn stadig å bygge nye.
- Busselskapene mener at mye kan løses ved å la anbudsperioden løpe i 12 år, i stedet for syv, som er vanlig i dag.

TWITTER

Busser som 1.gangs registrert over 17 seter og utvikling i vogndkm



Hva er busskostnadene i året ?

- Årlig kostnad for bussdrift 9 500 mill kr
- Kapitalkostnad i bussindeks 11,5 %
 - Kapitalslit (avskrivning) og rentekostnad
 - 10 års avskrivning uten restverdi
 - Gjenanskaffelseskost
- Årlige busskostnader = 1 100 mill kr

Hva kostnadene med dagens praksis?

- Kostnader ved avvik fra EU-direktiv?
 - Kostnader ved avvik fra Kollektivtrafikkforeningens standard?
 - Kostnader med alderskrav?
 - Kostnader til strenge krav til reservemateriell
 - Lav konkurranse mellom leverandørene?
 - Kostnad med ulike designprogram ?
 - Kostnader med detaljkrav (overspesifikasjon)?
 - Antall seter
 - Drivstoff
 - Design på seter
 - m.m
- **15 – 20 % økte kostnader til buss for bransjen**
- **=23 – 33 % av belønningsordningen.**

Mer effektiv materiellstrategi kan gi billigere og mer kollektivtransport.

Kutter i kollektivtilbudet i Oslo



Kollektivselskapet Ruter mangler 74 millioner kroner. Ruter allerede til neste år.
Foto: Lien, Kyrre/SCANPIX

Kollektivselskapet Ruter kutter 30 millioner på nedskjæringene i kollektivtilbudet i Oslo

ANETTE HOLTH HANSEN
anette.holth.hansen@nrk.no

OLAV JUVEN
olav.juven@nrk.no

Publisert 21.12.2011 05:50.

Anbefal 155 Send Tweet 0

– Et kutt på 30 millioner kroner vil føre til at mange



Kutter i busstilbudet til Byrkjedal



NRK > Nyheter > Distrikt > Troms og Finnmark

Nordnytt

Siste nytt fra NRK i Nord-Norge > Slo og truet dørvakter med kniv

Blodrøde tall i Troms fylkestrafikk



Det fylkeskommunale transportselskapet går med dundrende underskudd.

TORGEIR SKEIE
torgeir.skeie@nrk.no

Publisert 24.11.2012 10:13.

Anbefal 30 Send Tweet 3

4 0

Skriv ut Del/tips

Selskapet Troms fylkestrafikk vil i år få et underskudd på minst 21 millioner kroner. I fjor fikk selskapet et underskudd på 18 millioner kroner.

Les

Busgjæfere frykter vinteren



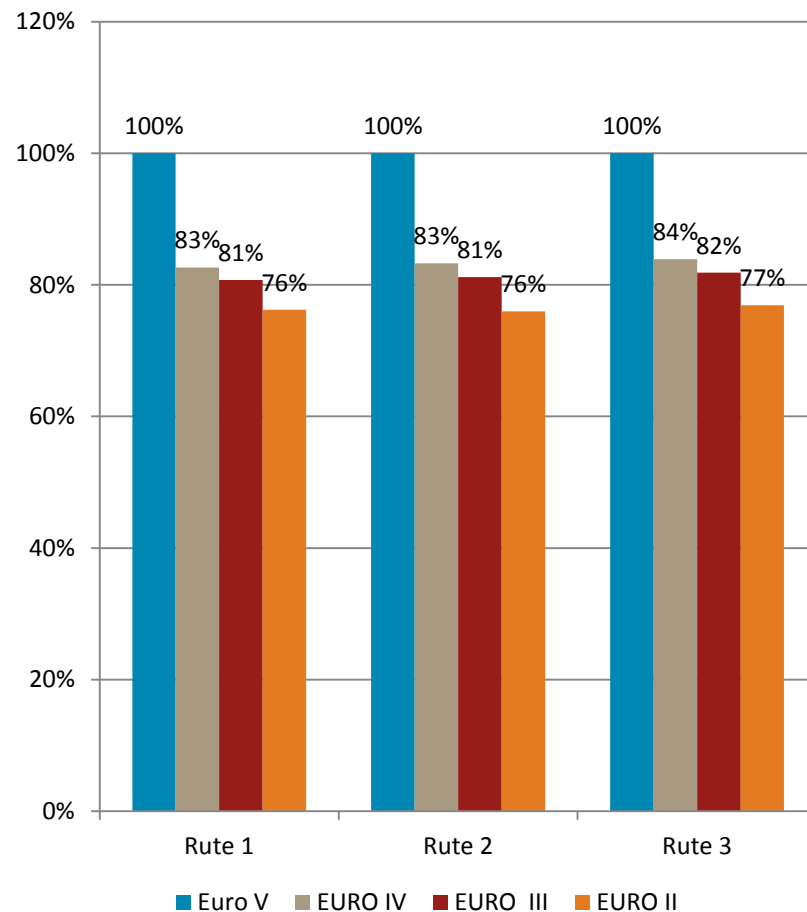
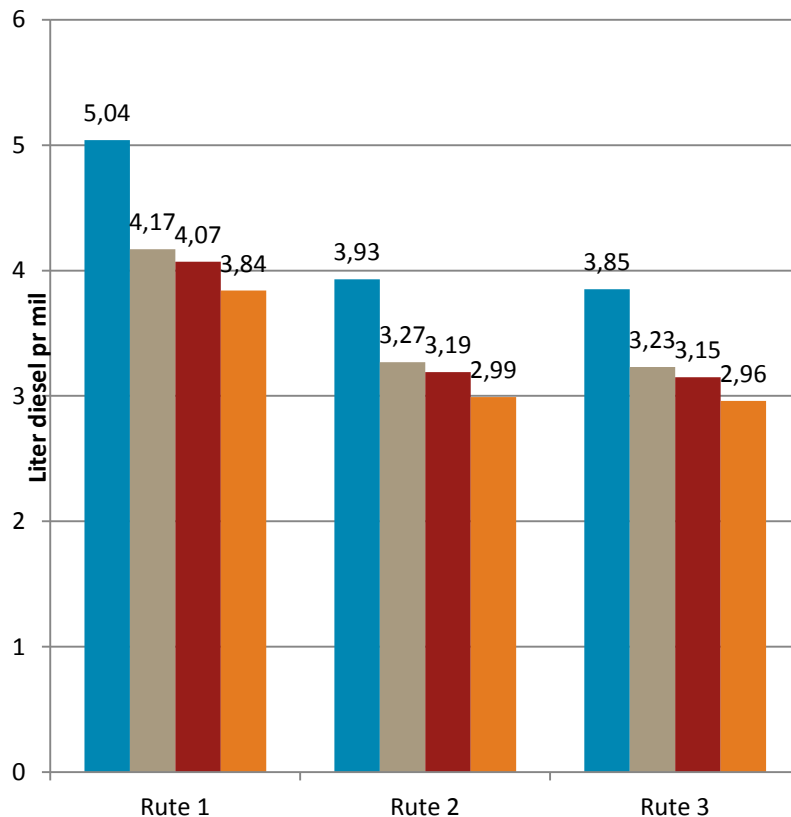
Foto: Arkivfoto

Finnmark kuttes overalt

Færre avganger med buss og båt, samt mindre vedlikehold av vei, er noen av kuttene finnmarkingene trolig må svelge.

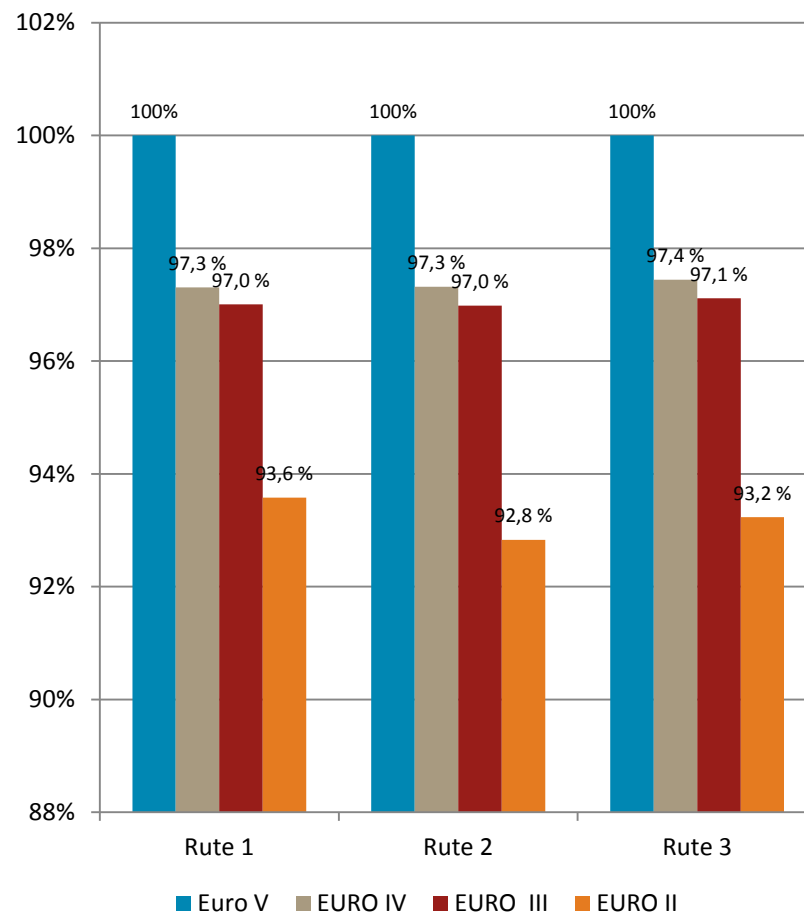
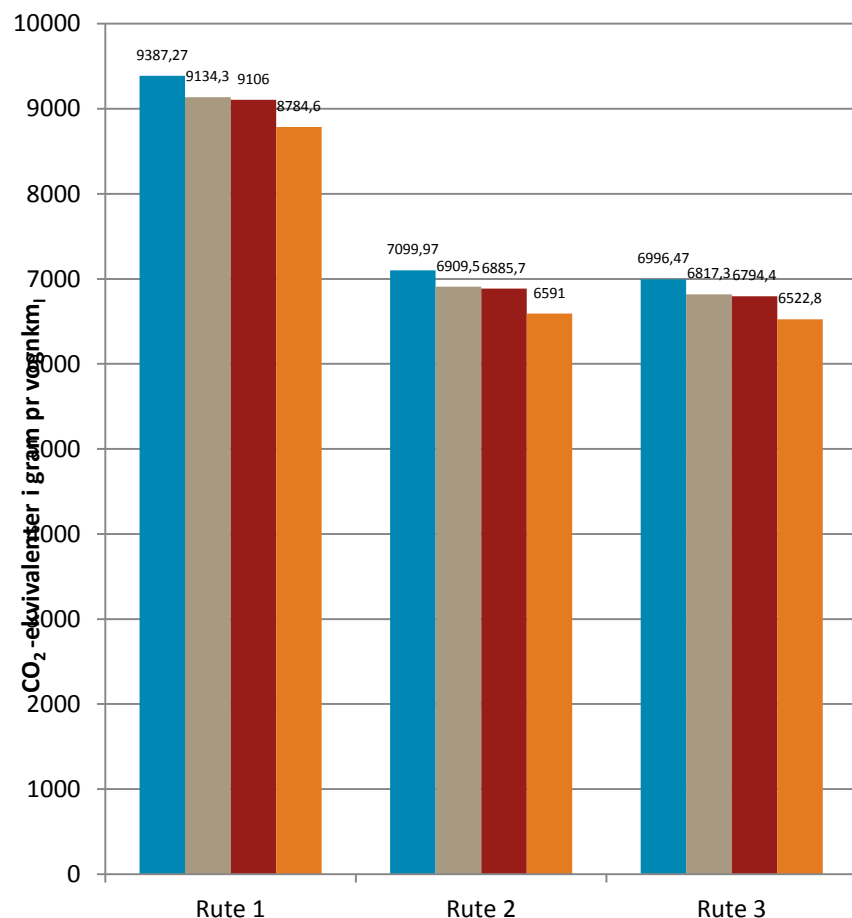
Nytt eller gammelt ?

-Energibruk omregnet i liter diesel pr mil.



Nytt eller gammelt ?

Utslipp av CO₂ -ekvivalenter i gram pr vognkm



Framtidige busspesifikasjoner

- Fra detaljkrav til funksjonskrav
- Gå bort fra alderskrav
- Utgangspunktet bør kravene stilles med utgangspunkt i:
 - a. 2001/85/EF (Busdirektivet)
 - b. UN-ECE-R 107
 - c. Standardisering av universell utforming

Materiellstrategi må sikre

- Reel konkurranse mellom bussprodusenter om leveranser.
- Muligheter for tilpassinger og investeringer i anbudsperioden
- Bidra til teknologi- og innovasjonsutvikling i reelt samarbeid mellom aktørene i bransjen.
- Gode og reelle verktøy for å sammenlikne ulike teknologier og drivstofftyper (jfr rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport)

Kontraktsregime

- Bussopertørene må ha ansvar for å eie og drifte bussmateriell. Unntak for testing og utprøving av ukjent teknologi
- Lengre kontrakter med nye og balanserte opsjonsbestemmelser.
- Frihet til å tilpasse materiell til infrastruktur og marked
- Bruk av (ny) bussindeks med kvartalsvis reguleringer