

Møtereferat

Dato 25.03.2015
Tid 0900-1500
Sted Ruters kundesenter, møterom Bjørvika
Til stede Se siste side
Forfall
Kopi

Referat fra dialogkonferanse om bussanbud 2015

Velkommen og innledning

Hellik Hoff, kontraktssjef i Ruter, åpner konferansen.

I dag har Ruter flere spørsmål enn svar, og det er derfor gledelig at så mange deltar på konferansen.

Introduksjonsrunde. Alle de tilstedeværende presenterer seg. UDI, Norsk Bilbransjeforbund og Opplandstrafikk er tilstede som observatører

Hoff informerte om rammene for dagen, samt nettstedet www.kollektivanbud.no.

Det er mulig å sende inn skriftlige innspill innen **20. april**. Innspillene kan ikke være mer enn 4 A4-sider. Innspillene kan sendes til kare.riseng@ruter.no.

Ruter minnet om dialogkonferansen om «Utvikling av forretningsmodeller» den 17. april. På denne konferansen oppfordres operatørene til å ta med representanter fra arbeidstakerorganisasjonene.

Ruter har ikke lagt ut konkurransegrunnlaget for Oslo-kontraktene, men det vil være en god del gjenbruk av konkurransegrunnlaget fra Nittedalsanbudet.

Informasjon om prosjektet Fossilfri 2020, Ruter ved Kåre Riseng / Frode Hvattum

Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (1_Fossilfri2020.pdf).

Det er et politisk mål at alle Ruters transportformer skal være fossilfrie i løpet av 2020.. Målet vil påvirke hele Ruters virksomhet.

Gjennom Ruters mandat som tjenestekjøper må Ruter drive frem gode og innovative løsninger gjennom innkjøpene. Ruter må være tydelige på hvor det er Ruter vil.

Fossilfri 2020-prosjektet har gjennomført leverandørkonferanse 15. desember og en-til-en dialogmøter (samtaler) med 24 interesserte selskaper.

Spørsmål: Hvor lenge varer kontrakten på Nesoddsambandet?

Svar: Det kan gå i opptil 15+5+5 år fra 01.07.2009. Vi har også andre båtkontrakter, f.eks. øyfergene. Den ble nylig konkurranseutsatt med kort varighet (4 år).



Implementering av Fossilfri 2020 og Nittedalsanbudet, v/ Ruter ved Kåre Riseng

Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (2_Utfordringer_1.pdf).

Ruter initierer med dette et teknologiskifte, her vil det både være utfordringer og muligheter for operatørene som også er viktige aktører i dette arbeidet.

Implementeringen av Fossilfri 2020 vil i overgangsfasen gi noen avvikende løsninger enn det som Ruter normalt gjør,.

Tilgjengeligheten på markedet for løsninger for fossilfri drift vil være økende i de nærmeste årene. Derfor kan det være nødvendig med midlertidige kontrakter i en overgangsfase, som avløses av langsiktige kontrakter.

Hvordan skal utfordringene med korte kontrakter løses?

Nittedalskontrakten: Forslag om kort kontrakt pga behov for ombygging for å øke kapasiteten på anlegget og innføringen av fossilfri 2020.

Ruter ønsker særlig innspill på:

- *Hvordan løse utfordringen med anlegg i Nittedal.*
- *Kontraktslengde på Nittedalskontrakten*

Gjennomgang av konkurransegrunnlaget v/Ruter-ansatte

Presentasjonene er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no.

Vedlegg 1 (Oppdragsbeskrivelsen) og 3 (Rutebeskrivelsen) vil ikke bli omtalt i denne gjennomgangen.

1. Prosedyrebeskrivelsene ved Rolf Korneliussen (3.1_Prosegyre.pdf)

Spørsmål: Bakgrunn for utvidet lengde for påkravgaranti?

Svar: Det er et ønske om økt sikkerhet også i de siste 6 månedene etter kontraktens slutt

2. Materieellbeskrivelse ved Øystein Fjæra (3.2._Materieell.pdf)

Innspill: Det beste kan være en opsjon om kjøp for hver buss, dvs. tilbyder velger hvilke vogner som blir kjøpt eller ikke.

Spørsmål: Er det gjennomtenkt med så høy vektning på miljø i tildelingskriteriene?

Svar: Ruter vil svare ut dette i referatet. *Ruters svar: Vektingen av miljøkriteriet vil påvirke hvilken løsningen som velges for bussmaterieell og driften for øvrig..*

Spørsmål: Hvordan skal Ruter vurdere de ulike tilbudene? Ved å ønske å tilby annet brukt materieell enn de vederlagsfrie bussene, vil kostnadene øke.

Svar: Ruter vil svare ut dette i referatet. *Ruters svar: Innspillet er relevant, og vil bli tatt med i vurderingen.*

Spørsmål: Vil ikke det å tilby busser vederlagsfritt være konkurransevridende?

Svar: Ruter vil svare ut dette i referatet:

Ruters svar: Ruter ser for seg en ordning som er lik for alle tilbyderne, og der nåværende operatør godtgjøres for kjøp av bussene etter en markedspris.

Godtgjørelsen må ikke være så høy at den rammes av reglene om forbud mot statsstøtte.



Ruter ønsker særlig innspill på hvilke elementer tilstandsrapporten per buss skal inneholde, dersom Ruter skal formidle/overdra busser.

3. Anleggsbeskrivelse ved Øystein Fjæra (3.3_Anlegg.pdf)

Prosessen med utbedringene/kapasitetsutvidelsen på bussanlegget har tatt lenger tid enn forutsatt, og det er dessverre ikke satt noen endelig plan for dette arbeidet. Det pågår forhandlinger med eier.

Spørsmål: Vil det være bedre å utsette arbeidene til ny kontrakt (ikke i den korte kontrakten)?

Svar: Det er ikke satt noen endelig plan for dette. Innspillet blir notert.

Spørsmål: Kommer bussanlegget fortsatt til å ligge på Kjul?

Svar: Ruter er i forhandlinger med dagens eier. Dagens leiekontrakt løper til 2026. I tillegg er Ruter i dialog med Nittedal kommune, og arbeider også med andre alternativer for bussanlegg.

Ruter ønsker særlig innspill på om toalettene på endeholdeplassene (Kongsskog og Hellerudhaugen) skal være operatørens fulle ansvar, eller om Ruter skal involvere seg på noe vis.

4. Godtgjørelse ved Lise Marie Johansen (3.4_Godtgjørelse.pdf)

Det er kun busser ut over de bussene Ruter stiller til rådighet som skal ha kostnad i godtgjørelsesskjemaet.

Innspill: Ta i bruk bussindeksen for å teste den på en kort kontrakt som dette.

Svar: Ruter tar med seg dette innspillet.

5. Incitamentsbeskrivelse ved Nina Nitteberg (3.5_Incitant.pdf)

Kommentar: Det er positivt å ha antall betalende reisende som et incitament, men det er viktig å se på 0-punkt. Viktig at Ruter har tydelige regler for validering av billett og påstigning foran.

Svar: Dette tar vi med oss. Ruter er sannsynligvis ikke tydelige nok på at det skal valideres billett ved hver reise på RuterRegion.

Kommentar: Har ikke forståelse for å trekke ut renhold fra incitamentsbeskrivelsen.

Svar: Hvis operatørene mener renhold skal stå i kontrakten og er en motivasjonsfaktor er det ingen ting i veien for at vi kan la det stå i kontraktene.

6. IT-vedlegget ved Einar Foss (3.6_IT-installasjon.pdf)

Kommentar: Flere steder i Sverige har operatørene ansvar for alt teknisk i bussen, herunder også billettmaskinen.

Svar: Hvordan Ruter ser på dette fremover er en strategisk beslutning, men vi noterer innspillet.

Spørsmål til SIS-utstyr: Skal Ruter fortsatt kjøpe det? Det er vanskelig for operatørene å ha ansvaret for å montere osv. når Ruter skal kjøpe.

Svar: Ruter ser for seg at operatørene skal ha dialog med utstyrsleverandør, men at Ruter tar kostnaden.

Pause fra 10.40-10.50.

Tilbakemelding fra tilbyderne

Nettbuss Øst AS (Ingen ppt presentasjon)



- Har hatt en runde med verneombud og arbeidstilsynet, og fått midlertidig godkjenning til å benytte bussanlegget på Kjøl ut inneværende kontraktsperiode. Det må tas en ny runde ved endt periode.
- Vedr Incitamentsbeskrivelsen: Hvis renholdet går ned så går alle de andre punktene ned. Hvis man skal over på midlertidig annen plassering (anlegg) bør dette tas hensyn til.
- Mener alternativ 3 som er presentert vedr. incitament er den beste ordningen
- Skeptisk til at gebyrsatsene er justert opp sammenlignet med dagens kontrakt.
- .

Nobina Norge AS (4.2_Nobina.pdf)

- Ønsker incitament som operatør kan være med på å påvirke.
- Tydelige og objektive incitamenter.
- Ønsker å rangere "alt i alt" fornøyd nederst. Mener at førers kjørestil og serviceinnstilling er de elementene som operatøren kan påvirke mest, og de bør derfor få høyere rang.
- Ønsker incitament knyttet til felles visjon, i så måte er alternativ 2 som ble presentert det beste alternative. Mener vi ikke er helt klare for dette og da er alternativ 3 det beste.
- Vil ha befarung av anlegget.
- Oppfordrer til å prøve bussindeksen på dette korte anbudet.
- Positive til at Ruter ønsker innspill.
- Positive til at Ruter stiller med materiell, men det bør ikke være vederlagsfritt og til en kostnad.
- Ønsker kontraktslengde på 2+1 år.

Norgesbuss AS (ingen ppt presentasjon)

- Ønsker å ta i bruk bussindeksen.
- Alternativ 2 i incitamentsbeskrivelsen foretrekkes, om vi det blir for stor usikkerhet rundt nullnivå og målinger foretrekker de alternativ 3.
- Det er bra med incitament for kvalitet og positivt med mulighet for felles trafikkledelse.
- Er det tenkt å legge Nittedalskontrakten inn i Romerikskontraktene ?

Svar: Ja dette er en mulighet for samordning av kontraktene.

- Positivt med brukt materiell, men at det bør være betaling for disse – gjerne opsjonspris.
- Det bør være like materiellkrav om bussene stilles til rådighet via Ruter eller om de kommer andre kontrakter.

Mener miljø er noe høyt vektet i et anbud som er veldig kort.

Unibuss (4.3_Unibuss.pdf)

- Kort varighet på kontrakt gir dårlig forutsigbarhet. Ønsker ikke en mellomperiode.
- Viktig med tilstandsrapport for bussene som inneholder vedlikeholdskostnad og dieselforbruk.
- Er det mulig å buke et annet bussanlegg i den korte kontraktsperioden, og dermed gjøre endringene som er nødvendig på Kjøl i mellomperioden?
- Incitamentsalternativ 2 foretrekkes dersom det gis tilstrekkelig påvirkningsmulighet. Ellers alt. 1. Alt. 3 er det minst ønskede fordi det blir vanskelig å finne et godt nullpunkt og at det blir et for objektivt spørsmål
- Tildelingskriteriene er ok. Hvorfor skal materiellstrategien trekkes inn dersom man skal bruke dagens materiell?
- IT/SIS: Det må avklares hvem som skal ha ansvaret. I dag er det for mange parter som forsinker prosessen. Det er vanskelig å koordinere og avtale med leverandøren direkte når Ruter sitter på avtalen.

Svar: Ruter erkjenner at det var en utfordring for enkelte bussanbud fra 2014.



Boreal Transport Norge AS (4.4_Boreal.pdf)

- Bra med gjensidige opsjoner, men kort varighet. Varigheten bør iallfall være 2+1 år.
- Viktig med god informasjon om tilstand, vedlikehold, drivstofforbruk osv. på materiellet som blir tilbudt.
- Ønsker øvre grense for årlig volumendring
- Dersom anlegget er for lite, og tilbyder får ansvar for å skaffe mer areal, er ett år for kort varighet.
- 0-nivået bør ligge fast hele perioden.
- Skeptisk til at Ruter skal sitte med eierskap til busser. Dette kan gi en utfordrende ansvarsdeling mellom eier og den som leier. Hvem skal ha vedlikeholdsansvaret?
- Hvordan skal spørsmålene om kontrollert billett fungere i praksis?

Kommentar: Det står dessverre gjensidig opsjon i Prosedyrebeskrivelsen, men ikke i kontrakten i det som er lagt ut. Ruter beklager uklarheten.

Tide Buss AS (muntlig)

- Viktig med gjensidig opsjon for å få en balansert kontrakt.
- Det er viktig at lengden på kontrakten er så fast som mulig, enten 2+1 eller 3 år.
- Kort kontraktsvarighet gjør det lite attraktivt for nye å komme til, men å tilby materiell kan redusere ulempene.
- Det bør tilbys befarng på anlegg og busser.
- Positivt med brukte busser, men det er viktig med god dokumentasjon på det brukte materiellet.
- Når det gjelder incitament bør Renhold være et element som teller. Elementer som operatør han kontroll over bør være med i en slik ordning, deriblant førers sjekk av billett.
- Operatøren har bare påvirkningsmulighet på den billettkontrollen som utføres av fører, ikke eksterne parter.

Volvo Norge AS (muntlig)

- Tilstandsrapport for bussene må på plass, spesielt siden mange antagelig vil ha serviceavtaler.
- Positiv til Fossilfri 2020, og at Ruter fokuserer mindre på pris enn tidligere. Det er skritt i riktig retning.
- Mulighet til å avvike fra materiellkravet til uavhengig av hvor bussene kommer fra.

Kommentar: Det vil bli gjennomført en befarng av anlegget, og busser derom dette blir tilbudt. Dette har tidligere blitt gjennomført i forbindelse med tilbudskonferansen.

Mercedes-Benz Buss AS (muntlig)

- Enig med Volvo.
- Kommer med innspill innen 20. april

Solaris Buss AS (muntlig)

- Også enig med Volvo.
- Riktig vei å gå at Ruter spør leverandørene.
- Kommer med innspill innen 20. april.

Scania Norge AS (muntlig)

- Enig med de andre bussprodusentene.
- Fornuftig med en kort mellomperiode før innfasing av ny teknologi som per nå ikke er helt moden.

Vest Buss AS (muntlig)

Formatert: Engelsk (USA)



- Positivt å bli invitert.
- Merker seg den gode dialogen og signalene som kommer.

Metrotek AS (muntlig)

- Underleverandør til bussleverandørene.
- Ingen øvrige kommentarer

11.30 Lunsj.

12.15 Konferansen fortsetter.

Informasjon om prosjektet Trafikkplan indre by, Ruter ved Trude Flatheim

Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (5_Trafikkplan.pdf).

Ruter jobber med å få inn trafikkplaner for hele Ruter-området.

- Hensikten er å gjennomgå rutetilbudet og jobbe mot et helhetlig tilbud.
- Ruter vil binde sammen de andre trafikkplanene. De eksisterende trafikkplanene vil gi føringer for Indre by.
- Prinsipper for linjenettet er et strategidokument som legger føringer for arbeidet.
- Ruter holder på med en situasjonsbeskrivelse for øyeblikket. Skal gjennomføre to workshoper etter påske der man skal utarbeide de alternative trafikktilbudene vi ser for oss i Indre by. Vi ønsker i utgangspunktet tre alternativer. De skal svare på Ruters overordnede prinsipper.

Dagens kontrakt (sentrum + linje 22 og 25), Ruter ved Jan Erik Pedersen

Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (7_Dagenskontrakt.pdf).

- Linje 28 flyttes fra Østensjøkontrakten til Sentrumskontrakten.
- Noe (linje 34 og 28) kjøres med solobusser i dag, men vi ser for oss at det vil bli kjørt med leddbuss i fremtiden som følge av økt kapasitetsbehov.
- Det store volumet på nattrafikken kan være utfordrende. I dag er det 37 vogner i drift på nettene.
- Det er stort fokus på nattbusstilbudet, og det må påregnes en videre utvikling av dette tilbudet. Det er en mulighet å spre nattbusstilbudet over flere kontrakter for å redusere belastningen.
- Hvordan skal man håndtere den økende veksten? Det er ikke gitt at det bare er å øke frekvensen.
- Hvordan skal trafikkplanen realiseres? Mulig at den korte konkurransen kan avhjelpe situasjonen, og implementeringen skjer etter mellomfasen.
- Tunellrehabiliteringsprosjektet i Oslo: Kommer i hovedsak på Ring 3, men sentrumskontrakten vil også bli berørt.
 - Hvordan prosjektet kommer til å påvirke trafikken i byen er usikkert, men Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt gjennomfører analyser.

Spørsmål: Vil linje 34 og 28 bli leddbusser?

Svar: Det ligger i kortene, men det ikke er konkludert.

- Linje 22 vurderes lagt ned, og ressursene flyttet til linje 25.
- Ikke gitt at dagens oppdeling av kontraktene vil bli videreført.

Erfaring fra dagens kontrakt, Unibuss ved Frank Reichel



Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (8_Unibuss_Erfaringer.pdf).

- Mye start og stopp på linjene, som gir en svært lav snitthastighet.
- Utfordring å kjøre nattbuss og morgenbuss. På disse linjene er det ikke de samme traseene som på de ordinære linjene.
- Det er vanskelig å opprettholde en god kjørestil med det stoppmønsteret og kjøretidene som er i dag.
- Det er en utfordring å finne gode bybussførere med erfaring.
- Det kreves mye opplæring og trening av nye førere.
- Det tar tid å bygge opp og vedlikeholde kompetanse og kvalitet blant førere.
- Mye fulle busser, noe som også påvirker slitasjen på materiellet. Slitasjen fører med seg mye nattarbeid på verkstedet og redusert vognutilgjengelighet.
- Infrastrukturen deles av mange andre trafikanter.
- Trikkeholdeplassene medfører høy skaderisiko for bussene.
- Stor byggeaktivitet hele tiden. Det er traséomlegging en gang i uken i snitt.
- Redusert fremkommelighet og mye endringer i traseene som følger av bygge/anleggsarbeid. Lange og omfattende rushtider.

- Det er svært krevende med nattbusskjøring. «Utfordrende» passasjerer og andre traseer gjør at det er krevende å nok kompetente førere.
- Førere som er opptatt av at passasjerene skal gjøre opp for seg kan gi gnisinger med passasjerer som ikke ønsker det.
- Buss må få større plass der det trengs.

Implementering av Fossilfri 2020 og sentrumsanbudet + linje 22 og 25, Ruter ved Kåre Riseng

Presentasjonen er tilgjengelig på www.kollektivanbud.no (9_Utfordringer_II.pdf).

Det finnes flere ulike modeller for materiell, pakkeinndeling og varighet for sentrum og linje 22+25. Her ønsker Ruter tilbakemeldinger (innen 20. april 2015).

Spørsmål: Hvordan stiller Ruter seg til at det blir tilbudt anlegg som allerede er i bruk på andre Ruter-kontrakter?

Kommentar: Ruter kan tenkes å gjøre ett unntak for dette om det ikke viser seg å være konkurransevridende.

Innspill: 10. april er nok for kort svarfrist. Det er ønske om en svartfrist mot slutten av april.

Svar: Fristen blir endret til 20. april 2015.

Tilbakemelding fra tilbyderne

Nettbuss Øst AS (ingen presentasjon)

Det har kommet så mange nye momenter, så det er vanskelig å si noe nå. Kommer tilbake med en skriftlig tilbakemelding.

Nobina Norge AS (ingen presentasjon)

Det har kommet så mange nye momenter, så det er vanskelig å si noe nå. Kommer tilbake med en skriftlig tilbakemelding. Positivt at Ruter er åpne på prosessen. Vanskelig å forholde seg til å mange usikre faktorer, ønsker noe færre alternativer å velge fra.

**Norgesbuss AS (ingen presentasjon)**

Umiddelbart virker det smart å ha en konkurranse på minst 3 år. Kommer sterkere tilbake i de skriftlige tilbakemeldingene.

Sentrum + linje 22/25 i en pakke kan bli for stort. Ønsker ikke å leie så mye av lokalene på Alnabru.

Unibuss AS (ingen presentasjon)

Det har kommet så mange nye momenter, så det er vanskelig å si noe nå. Kommer tilbake med en skriftlig tilbakemelding.

Boreal Transport AS (ingen presentasjon)

Det har kommet så mange nye momenter, så det er vanskelig å si noe nå. Kommer tilbake med en skriftlig tilbakemelding.

Støtter ønsket om så lang varighet som mulig.

Tide Buss AS (ingen presentasjon)

Mener prinsipielt at bussanlegg bør følge med kontrakten i store byer. Kommer tilbake med en skriftlig tilbakemelding.

Volvo Buss AS (ingen presentasjon)

Det har kommet så mange nye momenter at det er vanskelig å si noe mer nå. Støtter ønsket om så lang varighet som mulig, men i denne situasjonen heller ikke for lenge. Da kan man miste fremdriften for innføring av fossilfri drift fra 2020.

Mercedes-Benz Buss (ingen presentasjon)

Kommer tilbake skriftlig. Dersom det blir slik at Ruter skal kjøpe materiell, hvem skal da være ansvarlig for bussene mtp. tilstand/serviceavtaler osv. Viktig å være tydelige når det evt. lyses ut en konkurranse.

Kommentar fra Ruter: Dette er viktige innspill også på neste dialogkonferanse om Utvikling av forretningsmodeller.

Solaris Buss Norge AS (ingen presentasjon)

Spennende å se på tankene om varighet. Ikke glem de klimatiske forholdene.

Scania Norge AS (ingen presentasjon)

Dersom det åpnes for brukt materiell, bør det være lave krav til materiellet for å kunne få tak i nok materiell.

Vest Buss AS (ingen presentasjon)

Ingen ytterligere kommentarer.

Spørsmål: Er ikke 10 år en maksimumsgrense for varigheten på kontrakten ?

Svar: Ruter mener at lenger kontrakt kan forsvares hvis særlige forhold foreligger, eks materiellet levetid.

Innspill: Hos Movia er det ikke uvanlig med 12 årskontrakter.



Ruter ønsker særlig innspill på operatørens tanker om kontraktsvarighet.

Oppsummering, ved Hellik Hoff

- Fornøyd med godt oppmøte.
- Mange gode innspill.
- Spent på det som kommer av innspill frem til den 20. april.

Konferansen avsluttes 13.30.

Jernbanetorget, 25. mars 2015

Kristin Cecilie Mathisen
referent

Øystein Fjæra
referent



Til stede

Nettbuss Øst AS
Norgesbuss AS
Tide Buss AS
Unibuss AS
Boreal Transport Norge AS

Volvo Norge AS
Mercedes-Benz Buss
Solaris Norge AS
Scania Norge AS
Vest Buss Norge AS
Metrotek AS

Norges Bilbransjeforbund

Bussanlegg AS

Utlendingsdirektoratet (observatør)
Opplandstrafikk (observatør)

Ruter As

Formatert: Norsk (bokmål)

Formatert: Engelsk (USA)