

## Møtereferat

Dato	30.03.2016
Tid	09.00-1300
Sted	Ruter, møterom Hovedøya
Tilstede	Se siste side

## Referat fra dialogkonferanse om kommende anbud Minibuss

### Romerike

#### Velkommen og innledning

Innledning ved kontraktssjef i Ruter, Hellik Hoff. Alle deltakerne presenterte seg, og dagens program ble gjennomgått.

Praktisk info: Ruter tar imot skriftlige innspill etter møtet. Det er én ukes frist for å komme med innspill (maks fire sider), dvs til 6. April 2016. Presentasjonen som blir gjennomgått samt referat vil bli publisert på anbudwebben i etterkant av møte, [www.kollektivanbud.no](http://www.kollektivanbud.no).

Hensikten med dialogkonferansen er få innspill fra tilbydere/operatørene til hvordan konkurransen om de nye minibusskontraktene på Romerike best kan gjennomføres. Ruter er spesielt interessert i å få innspill på følgende temaer:

#### 1. Kontraktslengde

Hva ønsker operatørene her? I dag har følgende modell vært i bruk 7 år + 1+1+1, der opsjonen blir utløst av Ruter. Er dette en god modell, eller er for eksempel 5 år +1 +1+1 bedre for operatørene? Eller finnes det andre og bedre alternativer?

#### 2. Område

I dag er området delt inn i fire, der en operatør har ansvar for hvert geografiske område. En annen mulig ordning er å se på det som ett område, men heller dele inn etter bilkategorier. Slik er det organisert i Follo i dag.

#### 3. Miljøkrav

Hva tenker operatører og leverandører om å stille krav til fossilfrie kjøretøy, eventuelt grense for utslipp? Her kommer også avveiningen mellom minimumskrav og tildelingskriterier. Jo lavere minimumskravene er, desto større valgmulighet for operatørene. Dersom det for eksempel settes fossilfri drift av kjøretøy som et minimumskrav vil tildelingskriteriene for miljø ha mindre betydning.

Ruter vurderer å åpne for parallelle tilbud. Det vil si at hver tilbyder kan gi f.eks. tre forskjellige tilbud basert på ulik materielløsning. F.eks slik:

- Ett lavutslippstilbud, tilnærmet fossilfritt.
- Ett tilbud som akkurat tilfredsstiller minimumskrav til miljø
- Et tilbud som ligger midt i mellom

Hvis det her fremkommer at lavutslippstilbudene fra alle tilbyderne er veldig kostbart og vanskelig å gjennomføre i praksis kan dette bli faset ut etter første forhandlingsrunde (alle tilbydere er da med i første runde).

#### 4. Prosedyre

Forrige gang disse kontraktene ble utlyst ble det gjennomført som et åpent anbud. Et alternativ til dette er å gjennomføre som en konkurranse med forhandlinger, slik som Ruter nå gjør på alle stor-busskontraktene. Der blir det først gjennomført en prekvalifisering, og deretter



er det kun de prekvalifiserte tilbyderne som kan legge inn tilbud. Deretter blir det gjennomført forhandlinger.

#### 5. Incitamentsordning

På de stor-busskontraktene kan operatørene få bonus dersom de oppnår kundetilfredshet over ett gitt nullpunkt. Hva tenker operatørene om å innføre dette også på minibusskontraktene ?

### Innlegg fra Konsentra

Det er totalt 85 minibusser i området i dag, der 37 er heltidsinnleide og 48 deltidinnleide. De deltidinnleide er sikret en minimumstid på 2 timers kjøring om morgenen og 2 timer på ettermiddagen.

Tradisjonelt er det lite kjøring midt på dagen, dvs. mellom skolestart og slutt for vanlige skoleelever. Totalt i Akershus er det ca. 3000 brukere, halvparten medisinske (må ha spesialsjuss), der en liten andel av dette er rullestolbrukere.

Til orientering så er gjennomsnittlig utkjørt distansen per innleietime ca 16 km, mens gjennomsnittsdistansen for en tur er 5 km. En elev transportert tilsvarer en tur. Dersom en bil kjører fem elever til samme skolestart så tilsvarer det fem turer.

Forenklet kan man si at det er følgende regler for hvem som er skyssberettiget i Akershus:

- 1. klasse hvis det er mer enn 2 km å gå til skolen
- 2. – 10. klasse hvis det er mer enn 4 km
- Videregående skole: 6 km

I alle disse tilfellene kan eleven gå halve distansen frem til henting (gitt ikke medisinske årsaker). Maksimal reisetid for de minste er 45 minutter.

Statistikk over antall passasjerer/turer per år:

- Nedre Romerike: 110 000
- Gjerdrum, Nannestad og Hurdal: 50 000
- Eidsvoll og Ullensaker: 60 000
- Aurskog, Høland, Sørums og Nes: 65 000

Bestillingstransport inngår i denne konkurransen, det brukes heltidsinnleide busser til dette. Dette må bestilles før kl 12.00 dagen i forveien. Det jobbes med å redusere bestillingstiden.

Per i dag kjører ikke minibussene med skiltkasse, men dette vil sannsynligvis bli et krav på en del av minibussene.

Konsentra blir av Ruter målt på effektivitet, der antall turer per gjennomsnittstime er et viktig parameter. I dag ligger dette i snitt på 3,2 turer/elever per innleietime. Ytterligere forbedringer her kan gå på akkord med reisetid og kvalitet. Konsentra blir også målt på service i form av parameter som for eksempel svartid på kundemottaket, der 70 % av samtalene skal besvares innen 20 sekunder.

*Spørsmål:* Blir antall turer per innleietime brukt som tildelingskriterium?

*Svar:* Nei, dette gjelder Konsentras rapportering til Ruter.

Det lages en plan for kjøring for hver ukedag, men det er bestandig omfattende endringer fra planen, ca. 500 turer hver dag som må replanlegges. Brukerne kan selv avbestille turer rett i systemet via en app. I flere av avvikstilfellene må det vurderes hvorvidt løsningen skal være å sende en minibuss kontra å bestille en resttransport (taxi). Ofte blir prisen her den samme. Brukerundersøkelsene viser imidlertid at minibussene kommer bedre ut enn resttransporten (taxiene).

Det gjennomføres brukerundersøkelse en gang i året, i fjor svarte 86 % at de er fornøyd med minibussene. Det vurderes å få inn et incitament i neste kontrakt slik at operatørene kan få ta del i "suksessen". Kundetilfredsheten har gått opp fra ca 50 % til 86 % fra 2007.



I anbudet vurderes det færre heltidsbiler, og flere deltidsbiler enn i dagens kontrakt. Konsentra har et ønske om å øke antall minibusser på bekostning av resttransporten. Dette øker forutsigbarheten og kundetilfredsheten.

Skoleskyss.no er nettsiden, her kan brukere logge seg inn.  
Alle brukerne får en sms dagen i forveien med informasjon om henting.

*Spørsmål til Konsentra:* Hva er Konsentras vurdering av eventuelle endringer i områdeinndeling? Hvilke kriterier bør legges inn?

*Svar fra Konsentra:* Transportbehovet endres under kontraktens varighet, da blir det greiere å ikke være bundet av grenser. Derfor kunne det vært enklere å ha bilkategori i stedet. Det betyr ikke nødvendigvis en stor kontrakt på 50 minibusser, dette kan splittes opp i flere kontrakter. Hver minibuss vil normalt benyttes i samme område fra dag til dag.

Pause

## **Erfaringer og innspill fra dagens operatører**

### **Tomren transport AS**

Kontrakt idag: Gjerdrum, Nannestad og Hurdal  
5 deltidsbusser, resten heltid.

Har hatt mye spesialtransport, opp til 3 rullestoler samtidig i bilen, stort sett full kjøring hele tiden. Godt samarbeid med Konsentra. En del av planleggingen skjer i Konsentras plansystem, og det er ikke alltid den finner beste løsning. Da melder vi fra og får ofte gehør for våre forslag. Føler det har vært et godt samspill med Konsentra og Ruter hele veien.

I starten trodde vi det innebar garantert 8 timers kjøring for fulltidsvogn, men det viste seg å være 5 timer i kontrakten. Det er nå kommet opp til et akseptabelt nivå.

I starten gikk mye av kommunikasjonen med bruker via Ruter. Dette kunne være tungvint. Nå har dette endret seg ved at flere og flere bruker appen, som medfører at bruker selv gjør endringer i plansystemet. Det fungerer bedre.

Har gjort flere tilpasninger underveis som ikke nødvendigvis er spesifisert i kontrakten. Eksempler: Ofte må vi ringe og følge opp brukerne. En skole i Hurdal har tre forskjellige hentesteder, og hvor brukerne skal hentes og bringes varierer ofte. Våre sjåførere venter og ser at de minste barna kommer seg inn døra hjemme, dette står heller ikke i kontrakten.

Ingen kjøring nå som krever ledsager, men hadde noen i starten.

*Spørsmål til Tomren:* Har sjåførene fått opplæring på å kjøre handicappede passasjerer?

*Svar fra Tomren:* Har kjørt en del felles opplæring på dette, noe av det i samarbeid skoler, men har også hatt noe individuelt per elev. I tillegg har Konsentra kjørt noen kurs ift autisme. Førstehjelpskurs har vi hatt noen ganger.

*Spørsmål til Konsentra:* Vet Konsentra hvor bilene er?

*Svar fra Konsentra:* Ja, det er GPS sender i hver bil. Alle bestillinger på resttransport og minibusser sendes ut elektronisk, slik at sjåførene får geoposisjon på hvor eleven skal hentes.

*Spørsmål til Ruter:* Mye endringer skjer på 8-10 år, og den teknologiske utviklingen fremover vil ikke stoppe. Hvordan håndteres dette i kontraktene?

*Svar fra Ruter:* Kontrakten har vid endringsadgang. På andre kontrakter var det tidligere angitt en max-grense (prosentdel) for endring av volumet. Nå har Ruter gått bort i fra dette og reguleringen sier



nå at innenfor dette området er det forventet stor/liten befolkningsvekst, så må operatørene ta høyde for volumendringer.

### **Taxus, med underleverandører Nedre Romerike Minibuss og Lillestrøm Minibuss**

Kontrakt idag: Nedre Romerike og Høland, Sørums og Nes

Utgangspunkt: 50 minibusser, kontrakten har blitt utvidet med 5 busser og 5 nye ruter i perioden

Delområde 1 (Nedre Romerike) er relativt folketungt, mange ruter i tett geografisk område. Kjører mye med ledsagere, da det er flere spesialinstitusjoner i området.

Holdt på i 16 år. I starten med færre busser, men da kun heltid.

Har sjåførmøter 2 ganger i året, bruker de til opplæring og faglig input. Har blant annet vært på kursing på statens senter for epilepsi, opplæring i tegnspråk og førstehjelpskurs.

Base på Fjellhamar.

Kontraktslengde: Vil lever greit med litt kortere kontrakter, jfr bussparken har begrenset levetid. Har brukt store summer de siste årene på å reparere rust på bilene.

Miljø: Akershus fokuserer på hydrogendrift, greit å nevne som et alternativ til el.

Incitamentsavtaler: Alt som kan bidra til å gi sjåførene motivasjon til å gjøre en ekstra god jobb er interessant, vil gjerne diskutere dette nærmere.

Prosedyre: Forhandlinger høres interessant ut.

Spesielt for disse kontraktene: To heltidsbiler som kjører serviceruter året rundt.

### **Innspill fra øvrige operatører og underleverandører**

#### **Minibuss 24/7**

Kontraktslengde: Viktig med forutsigbarhet ift investeringer og lengde. Levetiden er kortere enn på store busser, og garantitid er gjerne 5 år. Bør være slik at man kan kjøre inn på en batch, eller to, unngå å ramle mellom to stoler. Dersom det skal byttes til ny teknologi (for eksempel EL - busser) blir forutsigbarheten dårligere.

Områder: Ingen synspunkter

Miljø: Spennende tanke med EL buss, men åpenbare utfordringer også da det ikke er et bredt leverandørtilbud. Mange tilbydere på personbil, og etter hvert også på store busser. Det samme gjelder foreløpig ikke for minibuss. Også risiko knyttet til forutsigbarhet. En annet kostnadselement her er infrastrukturen. Investeringene må forrentes på få timer dersom det for eksempel kun er 4 timers kjøring i kontrakten.

Prosedyre: Kun positivt med forhandlinger, kan hende resultatet kan bli bedre i alle leire.

Incitament: Stiller seg positive til dette.

#### **Busscharter**

Kontraktslengde: Må ikke ha lengde som faller «mellom to stoler» dvs går utover normal levetid på bussen. 5 år høres bra ut.

Områder:

*Spørsmål fra Busscharter:* Har erfaring fra pasienttransport, der er det slik at hvis en pasient blir fraktet inn i mitt område så er det mitt ansvar å få vedkommende ut igjen. Er det slik her også, som innebærer at man plutselig får beskjed om å kjøre turer ut av område?

Svar: Nei, alt er planlagt på forhånd.

Miljø: Sikkert spennende, men dyr moro

Incitament: Høres bra ut.



Forhandlinger: Positive til dette, vil gi gevinst for begge parter, samtidig som man unngår misforståelser.

Busscharter kjører hovedsakelig store busser i dag i Trøndelag og Østlandet. Kjører også interkommunal skoleskys på Øvre Romerike.

*Spørsmål til Ruter/Konsentra:* Hvorfor må opsjonene utløses for et år av gangen? Bedre for oss med 7+3 enn 7+1+1+1. Med 3 års opsjon er det enklere å kjøpe nytt materiell. Det beste er imidlertid 5+5, ettersom garantitiden på biler er fem år. Dette vil kunne føre til en nyere bilpark for oppdragsgiver.

*Svar:* Takk for gode innspill, dette vil vi ta med oss videre.

Flere operatører bekrefter at 5+5 år virker ideelt.

### **Møller bil VW nyttekjøretøy**

Kontraktslengde: 5+5 år høres fornuftig ut, stemmer bra med billeverandørene både med tanke på garanti og miljø. Miljøstandarder skiftes også gjerne i 5-6 års sykluser.

Anslår at bilprisene vil øke 5-10 % pga nye miljøklasser. Beregningen gjelder tunge kjøretøy, men regner med samme prisøkning vil gjelde minibusser.

Miljø: Har diesel Euro 6 i dag, ikke noe ny teknologi som vil være klart til 2017.

*Spørsmål:* Har VW dieselbiler i dag som går på biodiesel?

*Svar:* Ikke rene biodiesel biler, kun løsninger der biomasse kan stå for 5-10 % av drivstoffet.

Prosedyre: Forhandlinger høres bra ut, gir bedre avtaler. Anbefales.

Pause

### **Oslo Taxibuss**

Kontraktslengde: 5+5 år høres ut som en god ide.

Område: I forhold til en alternativ løsning uten områdeinndeling, men med kontrakter per kjøretøykategori: Høres litt klønete ut dersom bilparken blir veldig spredt, to biler her og to biler der..... Det må ligge en fordelingstanke bak.

Miljø: Kanskje er det litt tidlig, dvs umoden teknologi ? Veldig spent på utviklingen hos leverandørene. Brukt mye tid på å se på ulike miljøløsninger uten at vi har funnet noe vi kan være helt trygge på.

Incitamentsavtaler: Positive til dette, åpen for smarte og motiverende løsninger.

Prosedyre: Veldig positivt med forhandlinger.

### **Persontransport**

Kontraktslengde: 5+5 år høres bra ut, gir full payout. Kortere kontrakter kan gi større krav til egenkapital. Lettere å få banklån med lange kontrakter. Dette kan føre til noe mindre konkurranse.

Områder: Ingen formeninger, dette kan Ruter best.

Miljø: Det virker som EL buss ligger et godt stykke frem i tid.

Incitamentsavtaler: Positive til dette.

Forhandlinger: Positive til dette.

*Spørsmål til Konsentra:* Hvilke løyvetyper er aktuelle?

*Svar fra Konsentra:* Spesialtransport utført med innleid materiell trenger løyve for å kjøre denne transporten. Ikke mange løyvetyper å velge mellom. Taxiløyver har kjøreplikt for tilhørende taxisentral



mellom 7-17, da kan de ikke kjøre for oss. Det er turvognløyve og muligens selskapsvognløyve som er aktuelle, ikke handicapløyve.

*Spørsmål til Konsentra:* Er det mulig å redusere behovet for rullestolplasser fra 3 til 2? Dette kan redusere prisen per minibuss med anslagsvis kr 300 000.

*Svar fra Konsentra:* Har ikke oversikten her over eksakt antall turer med 3 rullestoler. Et annet krav er at det skal være ledsagerplass ved siden av rullestolen. Dette er ikke mulig med dagens biltype. En mulig løsning her er å sette minimumskrav til to rullestolplasser, som skal kunne ta elektriske rullestoler. Krav om 3 punkts selere for rullestoler vil komme.

*Spørsmål til Konsentra:* Hvordan er prisingen når man kjører mer enn en rullestol, får man mer betalt?

*Svar fra Konsentra:* Alle kjøretøy leies inn på timesbasis idag, Konsentra er ansvarlig for utnyttingen av kjøretøysmaterialet. Bør det være en annen prisingsmodell enn timepris? På storbuss har vi tre prislelementer. Her er det bare å komme med innspill.

### **Oslo Vip transport:**

Enig i det som er blitt sagt så langt, ikke noe mer å tilføye.

### **Samres**

Det meste er sagt, mye bra.

Kontraktslengde: 5+5 år virker fornuftig

Prosedyre: må være transparente nok, de som faller ut må få lese i anbudsoversikten, være så transparente som mulig.

*Spørsmål fra Samres til Ruter:* Får man aldri vite enhetspriser i anbud i Norge? Dette er vanlig praksis i Sverige.

*Svar fra Ruter:* Den årlige kontraktsverdien oppgis (totalpris), men enhetspris og øvrige detaljer rundt prising blir ansett som forretningshemmelighet i lovverket og skal følgelig ikke oppgis. Ruter har derfor en plikt til å holde dette konfidensielt. Alle tilbydere skal levere inn en sladdet versjon av tilbudet. Praksis i bransjen nå er at det sladdes veldig mye. Ruter mener denne praksisen er uheldig.

### **Iveco:**

Har EL minibusser på markedet i dag, ca 8 måneders bestillingstid før levering. Mulig å bestille 30 minibusser av denne typen på 8 måneder. Dette er vanlig standard 19 seters busser. Utfordrende med rullestolplass, da dette går utover batteriplassen. Må fjerne et av tre batterier for å få inn en rullestolplass. Rekkevidden er målt til 12 mil på 2 batterier, 16 mil på 3 batterier. Uklart om dette er med eller uten passasjerer, og uklart hvilken temperatur dette er målt i. Ladetid er ca ti timer. Prisen er nesten det dobbelt pris av en vanlig minibuss. Reduserte drivstoffkostnader vil kompensere for noe av dette.

*Spørsmål til Ruter:* Tør Ruter å satse på ny teknologi som EL buss? Ingen som har testet EL bilene gjennom året. Hva gjør man hvis det ikke fungerer?

*Svar fra Ruter:* Ruter må vite at leverandørmarkedet kan levere/er stort nok. I tillegg til dette må det vurderes om dette er driftssikkert og bra for kundene. Men uansett må operatørene gjøre seg opp en vurdering basert på dialog med underleverandørene, så må de evt inngis et slik tilbud. En mulig løsning er å sette inn et krav i konkurransegrunnlaget som gjelder kun et begrenset utvalg busser for å teste ut teknologien. Det er slik det har blitt gjort på storbuss.

### **Oppsummering**

Ruter takket for mange gode innspill fra deltagerne.

Interessant dag, meget nyttige innspill og tilbakemeldinger, stor enighet blant deltagerne. Ruter avventer om det kommer noen skriftlige innspill (maks 4 sider) innen Onsdag 6. april i neste uke. Deretter blir anbudsprosessen lukket for innspill fra eksterne.



## Til stede

Ruter AS  
Konsentra AS

Minibuss 24-7  
Taxus  
Persontransport Norge  
Oslo taxibuss  
Lillestrøm minibuss  
Oslo Vip Transport  
Møller Bil  
Nedre Romerike minibuss  
Busscharter  
Iveco Norge  
Tomren transport  
Samres  
Drammen taxi