

Møtereferat

Dato: 18.04.2017

Tid: 09:00-15:30

Sted: Oslo

Deltagere fra følgende selskaper:

ABB	Iveco	Norgesbuss	Telemark Fylkeskommune
Akershus Kollektiv Terminaler	Kollektivtrafikkforeningen	Norsk Scania	Tide
Arnor E. Jenssen Turbusstransport	VDL Bus & Coach	OsloBuss	Tujung
Bertel O. Steen	MAN Truck & Bus Norge	Rambøll	Unibuss
Boreal	Metrotek	Relind Consulting	VDL Bus & Coach
Ebusco	Nettbuss	Ruter	Volvo Norge
Heliox	NHO Transport	Skagerak Energi	ZERO
Hybricon Bus System	Nobina Norge	Solaris Norge	Keolis

Referat dialogkonferanse Busstjenester Romerike

Referatet må leses sammen med innledere sine Power-point-presentasjoner, som er lagt ut på ruter.no. 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 – ved Innkjøpssjef i Ruter Hellik Hoff

Gjennomgang av dagens program/tema.

Planer ved Trafikkplanlegger Iver Wien

Presentasjonen er publisert.

Spørsmål: Hvor mye volumvekst vil det være i det nye anbudet i forhold til dagens produksjon?

Svar: Det er ikke tatt endelige beslutninger om produksjonen ennå. Det vil derfor ikke være mulig å svare på dette nå, men det vil fremgå av konkurransegrunnlaget.

Spørsmål: Er det noen planer om å gjøre endringer på anbuds/pakkeinndelingen?

Svar: Dette er ikke avgjort ennå, og Ruter ønsker innspill fra markedet på dette. Det er mulig å komme med innspill før Ruter går ut med konkurransegrunnlaget til høsten. Anbudspakkene er i dag sentrert rundt anleggene, noe det sannsynligvis vil være også i det nye anbudet.



Mål for nord-øst området ved Områdeleder for Nord-øst Trine Holand

Presentasjonen er vedlagt.

Ingen spørsmål til presentasjonen.

Bussanlegg ved fagansvarlig for bussanlegg Kristin Mathisen (Ruter), Ragnar Gullhaugen (Akershus KollektivTerminaler) og Lars Ole Ødegaard (Rambøll)

Presentasjonene er publisert.

Morten Sandberg, ansvarlig for drift av alle bussterminaler i Akershus, fortalte at AKT har overtatt bussanlegget på Leiraveien i Lillestrøm og Kjøl i Nittedal.

Spørsmål: Skissen over anlegget på Kjøl viser 15 meter buss til tross for ønsket om større kapasitet?

Svar: Ruter ser for seg at det vil være tilstrekkelig med 15 meter buss i Nittedal i kommende konkurranse, men det er markedet som avgjør dette. Vaskehall og verksted vil være dimensjonert til lenger busser. Ruteområdet i Nittedal er av en slik karakter at en mulig løsning kan for eksempel være dobbeltdekker.

Miljøløsninger på Romerike: informasjon og spørsmål til markedet ved prosjektleder Jon Stenslet

Presentasjon er publisert.

Spørsmål fra Ruter: Er det for risikabelt å kjøre en rute/linje helelektrisk?

Innspill fra salen: Linjen bør defineres før man kan svare på om den kan kjøres kun med elektriske busser.

Spørsmål fra Ruter: Bør man sette krav til hvilke ruter/linjer som bør elektrifiseres innenfor fornuftige økonomiske rammer? Eller bør dette være opp til markedet/operatørene å avgjøre hvilke linjer/ruter som er egnet?

Innspill fra salen: Infrastruktur er en utfordring ifm el buss. Deter behov for at noen dvs Ruter styrer hvor dette skal etableres. Det er tidkrevende å ha mange muligheter/linjer å jobbe med, og dette bør derfor begrenses av Ruter. Behovet for stor kapasitet (mest mulig passasjerkilometer) er en avveining ift hva Ruter vil ha.

Innspill fra salen:

Vedr spørsmål om det skal være opp til operatør å bestemme ruter/linjer med el busser.

- Topografien må være kjent – elbussen bør tilpasses hvor den skal gå.
- Vedrørende kapasitet – el-leddbusser allerede fra 2019 kan være vanskelig å få levert jfr at ikke alle har utviklet denne busstypen enda.
- Innfasing av elbusser underveis i kontrakten kan være en god ide.
- Anbefaler å definere linjene/rutene som skal elektrifiseres.



- El-infrastruktur krever mye tilrettelegging.

Spørsmål fra salen: Hvordan vil elbusser bli evaluert i anbudssammenheng?

Svar fra Ruter: Dette er ikke bestemt enda, men Ruter kan sette minimumskrav til elbuss på utvalgte linjer. I tillegg kan Ruter vekte miljø (elbusser) positivt på toppen av minimumskravene. Dette vil fremgå av konkurransegrunnlaget til høsten.

Refleksjoner til innleggene før lunsj

Spørsmål: Når det gjelder det nye rutetilbudet som planlegges: Hvordan jobber Ruter med kommuner, nabolag, interesseorganisasjoner og fylkeskommuner for at dette blir behandlet på en god måte. Dette for å unngå støy i etterkant av endringer?

Svar: Ruter legger stor vekt på å informere kommuner, nabolag og kunder om endringer som angår dem og arbeider stadig med å forbedre disse prosessene. Større endringer kan medføre noen misfornøyde kunder, det er vanskelig å helgardere seg mot dette, selv om man har involvert godt. Ingen endringer er foreløpig besluttet. Ruter vil sannsynligvis ta mindre skritt av gangen. Endringer spres utover i tid – endringer som eksempelvis er ressursnøytrale gjøres senere i anbudsperioden. I forhold til eierne har Ruter egne prosesser. Ruter er opptatt av å være forutsigbare i konkurransegrunnlaget.

Presentasjon «On-board IT-architecture» i bussene ved Ruter v/Endre Angelvik

Presentasjonen er publisert.

Spørsmål: Hvordan løse å være kontinuerlig online med bussene der hvor det ikke er internettdækning?

Svar: Det er helt sikkert utfordringer noen lokale steder. Utgangspunktet er at det skal være full dekning. Ruter ønsker tilbakemelding på problemområder.

Forretningsmodell ved Direktør for anskaffelser og analyse Marit Leite

Presentasjonen er publisert.

I jobben med å endre forretningsmodell går Ruter skrittvis frem.

Spørsmål: Har Ruter større passasjervekst i områdene med insentivavtaler for antall reisende?

Svar: Dette skal kartlegges i de «pilotene» som Ruter har gående. Det er i tillegg utarbeidet en rapport av Universitet i Lund i forbindelse med inntektsincitamentsavtaler i Stockholm. Den viser at veksten ikke er betydelig større ved bruk av inntektsincitamentsavtaler. Uansett; uten gode trafikk tall vil ikke slike avtaler fungere.



Nytt anskaffelsesregelverk ved Senioradvokat i Ruter Kaja Breivik Furuseth

Presentasjonen er publisert.

Ingen spørsmål til presentasjonen.

Norgesbuss presentasjon av Nittedal-kontrakten ved Driftsdirektør Bernt Kjersem-Drageset

Presentasjonen er publisert.

Spørsmål: Hvorfor er det høy skadeandel på bussene?

Svar: 15 meter busser har generelt høyere skadeandel enn 12 meter busser.

Spørsmål: Er det noe Ruter kan gjøre med rekrutteringen av sjåførere?

Svar: Krav til norsk språk vil være en utfordring. Vi antar at Ruter vil stille strengere krav til språk. I Stavanger er det satt et krav, og operatøren har fått et år på å løse dette. Ruter kan sette et krav om at bussoperatør må avsette eksempelvis 1 million kroner til å komme opp på et angitt språknivå.

Spørsmål: Når det gjelder bemerkninger til å kjøre med 15 meter bussmateriell; hvilket materiell bør Ruter kreve?

Svar: Det er mer komplisert å kjøre en 15 meter enn en 12 meter, men Norgesbuss ser at det er behov for lang buss.

Spørsmål: Anbud uten forhandlinger er mulig. Bør Ruter kjøre et anbud med forhandling slik det har vært gjort tidligere?

Svar: Forhandling er oppklarende for begge parter, og det er derfor en stor fordel. På den måten unngår man misforståelser og kan forbedre tilbudene ift hva Ruter krever.

Innspill fra NHO-transport: Sjåførrekruttering; Det er behov for å rekruttere 1.000 nye sjåførere fram mot 2030. I de kommende årene er det behov for å rekruttere en stor grad nye sjåførere.

Innspill språk: Ikke sett så strenge krav til og med etnisk norske sjåførere ikke består språktesten. Språkkravene i de siste konkurransene har vært for strenge.

Innspill til språk: Holdning like viktig som språk. Lage det attraktivt å være bussjåfør.

Spørsmål fra Ruter etter pausen:

Bør Ruter overta brukte busser fra dagens operatør for videreføring et par år i et kommende anbud? Dette for lettere å kunne fase inn elbusser ut i kontraktperioden.

Innspill fra salen: Da bør det være klare endringsbestemmelser vedrørende bussene.

Endringspriser på busser på generelt basis er en viktig diskusjon. Når man kjøper en ny buss etter noen år, har dette en annen/høyere pris/avskrivning enn ved oppstart av kontrakt.

Ruter ønsker en skriftlig tilbakemelding på dette spørsmålet. Dette vil gjøre det lettere for Ruter å sette gode krav i anbudet.



Nobina Norge presentasjon ved Markedssjef Sjur Brenden

Presentasjonen er publisert.

Ingen spørsmål til presentasjonen.

Nettbuss presentasjon ved Regiondirektør Per Nilsen

Presentasjonen er publisert.

Spørsmål: Hvor stort er anlegget på Eidsvoll?

Svar: Passe i dag, men ikke spesielt rom for mye vekst i antall busser.

Spørsmål: Bør Ruter se på anbudspakkestrukturen for å få flere fulle sjåførstillinger?

Svar: Kan være vanskelig da pakkene er uavhengig av hverandre

Spørsmål: Opplever Nettbuss mindre bruk av reduserte stillinger nå enn tidligere?

Svar: Ja, det har blitt mindre reduserte stillinger.

Spørsmål: Hva tenker Nettbuss om at linjene til Oslo fra Aurskog/Høland vurderes lagt om til mating til Lillestrøm stasjon?

Svar: Det er ikke noe populært tiltak. Det er mye passasjerer der i dag, og pendlerforeningen er skeptisk. Når bussene er full med passasjerer kan vi ikke anbefale dette.

Innspill fra salen:

Når man sitter i feil kjøreretning blir passasjerene bilsyke – passasjerene ønsker å sitte med kjøreretningen. Man bør sørge for at passasjerene får så god komfort som mulig.

Spørsmål: Når det gjelder naboklager ved bussanlegg har vel ikke Ruter vært inni bildet?

Svar: Det kunne vært enklere om Ruter hadde leid anlegget direkte fra Rom eiendom. Spesielt gjelder dette Årnes hvor det er enda et ledd/en part inne. Eierne blir noe distansert. Med mange aktører kan det bli for mange «kokker». Noen bør ta noen langsiktige vurderinger her.

Spørsmål: Hvorfor ikke få tak i flere kvinnelige bussjåførere?

Svar: Vi gjør alt vi kan for å få tak i kvinnelige sjåførere. Nå har vi 14 prosent andel kvinnelige sjåførere. Det er ikke stor pågang på kvinnelige søkere. Mange kvinnelige sjåførere er mer skeptisk til delte skift, skiftarbeid, osv.

Innspill fra salen: Bybanen i Bergen har stor andel kvinnelige førere.

Spørsmål: Er det lavere skadeandel blant kvinnelige sjåførere?

Svar: Nei

Unibuss presentasjon ved Driftssjef Nils Arild Thomassen

Presentasjonen er publisert.



Spørsmål: Komplexitet rundt materialvalg. Hva slags typer burde man etterspurt?

Svar: Avhengig av anlegget/garasjen. Fem busskategorier er for mye.

Spørsmål: Leiraveien er en garasje/bussanlegg som er sentral i forhold til de tyngste linjene i dette anbudet. Vil leddbusser, superbusser og dobbeltdekkere passe på dette anlegget?

Svar: Ja, på anlegget går det greit, men ikke på Oslo bussterminal

Innspill fra Ruter: Leverandørene kan komme med forslag til hvordan vi løser utfordringene med stort antall reisende. Eksempelvis vil holdeplassen på Bjørvika bli for liten om noen år. Da kan en løsning være materiell med større kapasitet være en løsning. Eksempelvis leddbusser.

Spørsmål: Er det planer for oppussing av anlegget på Leiraveien og vaskehallen?

Svar fra AKT: I planleggingen videre er vi opptatt av dette (AKT), men vi har nettopp overtatt anlegget.

Zero presentasjon ved Rådgiver, transport og storby Jenny Skagestad

Presentasjonen er publisert.

Ingen spørsmål til presentasjonen.

Åpen diskusjon/Innspill til Ruter

Ruter ønsker elektronisk utveksling av rutedata. I tilbudene fra bussoperatørene kan vognløpene komme elektronisk. Bør man ha krav om elektronisk utlevering, eller bør denne være valgfri?

Innspill fra salen: De elektroniske løsningene må være arbeidsbesparende, men baksystemene til Ruter er mer tungvinte enn de bør være. Systemet er ikke helt klart for automatisering ennå.

Ruter vil legge ut en formatbeskrivelse for elektronisk utveksling av rutedata, og ønsker en tilbakemelding på dette.

Romeriksanbudet er et stort område, og Ruter ønsker på denne måten å gjøre jobben til operatørene enklere.

Innspill fra salen: Ingen leverandører har vært opptatt av eksport/import av rutedata mellom ulike systemer. I anbudssituasjonen er dette et bra forslag. I driftssituasjonen kan dette imidlertid være mer krevende. Leverandørene av plansystemene må gi innspill.

Ruter: Er situasjonen for bussprodusentene anstrengt med hensyn til levering av nye busser i 2018 og 2019?

Innspill fra salen: 2019 vil bli et rekordår i det norske markedet – cirka 1500 busser skal leveres.



Innspill fra salen: Elbusser tar lenger tid å produsere enn dieselbusser. Dette må det tas høyde for ved utlysning av anbudet.

Avslutning

Ruter ønsker skriftlig tilbakemelding på noen spørsmål som er tatt opp på denne konferansen.

Spørsmålene vil bli lagt ut på <https://ruter.no/kollektivanbud/moter/dialogkonferanse-busstjenester-romerike-2019/>

Frist for å komme med tilbakemelding er satt til 01.05.2017, og svarene sendes til bussanbud@ruter.no.

I slutten av 2017 vil selve konkurransen om busstjenester på Romerike bli lyst ut.

Oslo, 21.04-2017

Erik Løvoll og Robert Åkerlind
Referent