

VEAS har følgende innspill til Ruters utkast til konkurransegrunnlag for bussrutene i Vestregionen:

1. I forrige anbudsrunde (Romerike) var det en opsjon for Ruter til å konvertere bussmateriell til elektrisk i løpet av kontraktperioden. Vi har ikke funnet tilsvarende opsjon nevnt i dette anbudet. Kan Ruter bekrefte at det IKKE er noen opsjon til å bytte bussmateriell i løpet av kontraktperioden for dette anbudet?

2. Siden VEAS planlegger å bygge et oppgraderingsanlegg for å kunne levere flytende biogass er selvfølgelig svært interessant i hvordan Ruter vil vekte de ulike drivstofftypene og Ruters syn på klimanytten i ulike drivstoff i et bredere perspektiv enn utelukkende hva som slippes ut av bussens eksosrør (lokale utslipp).

Vi noterer at Ruter innfører begrepet «miljøkostnad» som skal ivareta flere av de miljømessige faktorene i ulike drivstoff/kjøretøyteknologier. Dette begrepet vil måle belastningen på miljøet og - avhengig av hvordan det defineres - ikke bare klimanytten i et smalt perspektiv. Vi synes dette er en spennende tilnærming.

Ruter stiller opp to ulike alternative beregningsmodeller. Vi vil foretrekke en forhåndsdefinert matrise, det gir større forutsigbarhet for tilbyderne. Vi er imidlertid spent på hvordan Ruter vil vekte de ulike drivstoff- og kjøretøyteknologiene.

I Romeriksanbudet ble lokale utslipp et selvstendig konkurranseparameter utover de strenge kravene som stilles i EuroVI- standarden. Vi så at det da ble et kappløp for å vise forskjeller i det som i utgangspunktet er VELDIG SMÅ utslipp.

På den annen side har både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune et drivstoffhierarki der biogass har plass rett etter elektrisitet og hydrogen, og klart foran biodiesel.

Vi er spent på hvordan Ruter vil foreta denne vektingen og vil gjerne høre mer om dette.