



# REFERAT FRA MØTE I MATERIELL- OG MILJØKOMITEEN

**Dato:** 13. september 2022

**Sted:** Teams videomøte

**Tid:** 9.00-12.00

## TILSTEDE:

<b>Deltaker</b>	<b>Fylkeskommune/ kollektivtrafikksekselskap</b>	<b>Område</b>
Einar Aalen Hunsager	Skyss	Miljø, elektrifisering og biodrivstoff
Liv Cecilie Evenstad	Troms og Finnmark	Miljø. Elektrifisering/ buss, båt og ferger
Kjell Wilhelm Utvaag	ATB	Fagleder sjø og infrastruktur
Sigurd Haukenes	Vestfold og Telemark FK	Kontraktene – blir kun Vestfold
Stig Normann	Troms og Finnmark fylkeskommune	Ruteplanlegging, Transport og materiellkrav
Stein Fredrik Røstberg	Fram/Møre og Romsdal FK	
Rolf Stavik	Fram/Møre og Romsdal FK	Kontrakt båt og buss
Hilde Hilmen	Innlandstrafikk	Rådgiver ruteplan, klimakrav
Tommy Forseth	Innlandstrafikk	
Kjetil Kristiansen	Skyss	Materiell
Jan Owe Bjørnsen	Kolumbus	Buss materiell
Svein Ystanes	Kolumbus	Materiell. Buss og båtanbud
Johny Liestøl	AKT	Materiell/miljø. Kontrakter
Bård Henrik Sørensen	Ruter	Materiell. Hydrogen, sikkerhet og anbud, miljø, buss og båt, Bus Nordic
		Ansvarlig for miljøstrategi, klimagassutslipp
Rolf Michael Odland	Kolumbus	
Olov Grøtting	Kollektivtrafikkforeningen	Referent



25/22

### **GODKJENNING AV REFERAT**

*Vedtakssak*

Referatet er godkjent.

26/22

### **NYE ARRANGEMENTER OG NYUTGITTE RAPPORTER**

*Orienteringssak*

- Arbeidsverksted i regi av Miljødirektoratet 15. sept.: Barrierer for elektrifisering av kollektiv bussdrift.

[Lenke til informasjon og påmelding](#)

- Arbeidsseminar om hurtigbåter TØI 29. september.

[Lenke til informasjon om programmet](#)

[Lenke til påmelding](#)

- Kollektivkonferansen 10. november. Meld dere på.
- Kollektivtrafikkforeningens nettside – publikasjoner. [Les her.](#)
- To store messer neste uke, [Innotrans](#) i Berlin og [IAA Transportation](#) i Hannover. Litt sent for påmelding nå kanskje, men greit å vite om dem.

27/22

### **INFORMASJON OM PÅGÅENDE HØRINGER**

*Orienteringssak*

Ingen spesielle høringer.



28/22

## INNOVASJON

### *Orienteringssak*

Olov Grøtting, daglig leder Kollektivtrafikkforeningen, orienterte om innovasjonsarbeidet:

- Innovasjon ble et satsningsområde for Kollektivtrafikkforeningen etter strategiprosessen i 2017.
- De første par årene besto innovasjonsarbeidet av innovasjonsworkshops i komiteer og forum, utfordringen var at det manglet noen til å ta ideene videre.
- Neste fase ble etableringen av Innovasjonsnettverket. Det er deltagere fra flere ulike deler av organisasjonene. Det er kjørt en grundig prosess over nesten et år, og det er kommet ut 3 ulike prosjekter/tema som kan tas videre.
- I mellomtiden har det vært pandemi og krise ift inntekter og antall reisende. Det har gjort at Kollektivtrafikkforeningen har kjørt to store prosjekter for å se inn i framtida:
  - Scenariorapporten [Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025](#).
  - Rapporten [Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen](#).
- Begge rapportene er gedigne innovasjonsprosjekter som medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen og deres ansatte har bidratt mye i.
- Strategi- og utviklingsforum (består av daglige leder og strategisjefer) har pekt på 4 (ev. 3) mulighetsrom fra «mulighetsromrapporten» som vi bør jobbe videre med.
- Det som utpeker seg er at medlemmene sannsynligvis må arbeide tettere og mer forpliktende med innovasjons-/utviklingssamarbeid framover enn tidligere. Dette fordi det blir strammere tider økonomisk og man må etterstrebe å få mer ut av pengene, samtidig som behovet for innovasjon og utvikling blir enda større enn før.
- I sommer jobbet en gruppe sommerinterns hos Deloitte med en mulighetsstudie: [Felles innovasjons- og forretningsutviklingssamarbeid for Norges kollektivaktører](#). De har dybdeintervjuet 8 personer som jobber med innovasjon hos 7 av medlemmene.
- For å finne veien videre er det viktig å avdekke hvordan medlemmene arbeider med innovasjon og utvikling, og finne hvor villige man er til å



samarbeide. Derfor intervjuer nå Kollektivtrafikkforeningen de daglige lederne hos de 15 medlemmene.

- Ut fra disse intervjuene vil vi også finne hvem som ønsker å gå videre med de 3 eller 4 utviklingsrommene som Strategi- og utviklingsforum pekte på.
- Det som nå ser ut til å kunne bli en mulig innretning på innovasjonsarbeidet framover er:
  - **Innovasjonsnettverket** spisser seg inn mot kompetanseheving og erfaringsdeling
  - **Mulighetsrommene:** Det etableres innovasjons- eller utviklings samarbeid med noen av medlemmene (fra to til alle) for de tre eller fire mulighetsrommene som er pekt ut.
  - **Innovasjonsportal** etableres for formidling. Det kan bli Snelandias portal som de utvikler som tas i bruk. Portalen vil brukes til å spre informasjon om innovasjons- og utviklingsprosjekter.
- Innovasjonsarbeid er kjennetegnet av å være i fortløpende endring. Den skisserte innretningen på innovasjonsarbeidet framover er ingen fasit, og kan og vil bli justert eller endret etter behov.

29/22

## BUS NORDIC

### *Orienteringssak*

Orientering v/Stig Normann og Bård Henrik Sørensen

Diskusjonen om noen av kravene er til hinder for nullutslipp.

Det er en diskusjon også om åpenhetsloven skal inn i dokumentet. Dette handler om opprinnelsesgaranti, hvor busser og båter kommer fra etc.

Er det noe som gjør at dokumentet ikke brukes? Er det noe som bør justeres?

Spørsmålet er om det er krav om ITxPT skal inn i bussene. Ønsker tilbakemeldinger på det.

I møtene i arbeidsgruppa for Bus Nordic har de svenske ofte innspill til hva som bør gjennomgås. Det kan være greit å gjøre et forarbeid fra norsk side på hva man bør ta opp der.



**Forslag:**

Det arrangeres et eget møte med Bus Nordic som tema. Enten et eget arbeidsmøte eller et møte i Materiell- og miljøkomiteen.

30/22

**FOSSILFRI KOLLEKTIVTRANSPORT INNEN 2025**

*Orienteringssak*

Marius Gjerset, Zero presenterte hvordan kartleggingen av status for fylkeskommunenes ligger an.

Zero har jobbet for å få fossilfri og utslippsfri transportsektor i mange år.

Stortinget fattet enstemmig vedtak i 2015 om følgende:

*«Stortinget ber regjeringen sørge for at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff».*

Har også tydelig formulering i Hurdalsplattformen om at fylkeskommuner skal kompenseres for merutgifter til dette.

Har fått inn status i forhold til fossilfri kollektivtrafikk pr. sept 2022.

- Buss er på rundt 26% fossilfri.
- Første hurtigbåt på strøm kommer nå, MS Medstraum.
- Ferge – har ikke fått god nok oversikt til å få ut dette. Har vært en betydelig innfasing av strøm, men mangler oversikten.

**Diskusjon og spørsmål:**

- Det er lønnsomt å omstille til nullutslipp.
- Medstraum viser at det er mulig for hurtigbåt også.
- Målsettingen virket veldig enkel. Hadde lett kunne nå den om man hadde brukt biodrivstoff.
- Skysst kommer til å bli utslippsfrie med strøm/biogass i 2030 ved utskifting av kontrakter.
- Veldig nyttig oversikt. Oversikten er nyttig for å få fart i egen innfasing. Har kontrakter som går ut i 2028.



- Enig i at biodiesel skal fases ut. Noe bærekraftig biodrivstoff kan være nyttig å bruke en periode.
- Spennende å se hvor den nasjonale politikken ender ift innfasing av nullutslipp.
- Bør forsøke å få en oversikt på hvor vi er på ferger, men har ikke klart hvordan man kan lage den. Viktig å lage et riktig bilde av hvor langt vi er kommet ift. overgang til nullutslipp.
- For å lage en slik oversikt kan det være to nyttige parametre:
  - Vise hvordan CO<sub>2</sub> går ned
  - Andel kjøretøy/fartøy som har strøm/biogass som hovedenergibærer.

31/22

## DRIFTSOPPFØLGING PÅ MATERIELL I HENHOLD TIL KVALITETSKRAV

### *Orienteringssak*

Innlandet, Skyss og Troms og Finnmark presenterte erfaringer og utfordringer med driftsoppfølging.

### **Innlandstrafikk v/Hilde Hilmen.** *Se presentasjon.*

Flere sammen reiser ut som passasjerer for å sjekke:

- De ser på vedlikehold og renhold.
- Frister for oppfølging.
- Når helhetsinntrykket ikke er godt, blir de små detaljene viktige.
- Krav til oppfølging og forbedring for å kunne lukke avvik.
- Mange av leverandørene er kvalitetssertifiserte, men de har ikke gjennomført kvalitetsrevisjon av systemet.

### **Skyss v/Olav Lydvo.** *Se presentasjon.*

- Har kontraktsansvar for 5 distrikter.
- Bruker Frida som verktøy kvalitetskontroll. Det finnes en Norsk brukergruppe som anbefales.
- Samarbeidet med operatørene har ført til at det blir mer fokus hos operatørene til å utbedre og ikke vente på kontroll.
- Det var noen utfordringer til å begynne med. Man snakker kanskje med kontraktsansvarlig, men det er vognansvarlig som har ansvaret. Det kan være for lite dialog mellom disse.



**Troms og Finnmark fylkeskommune, v/Stig Normann. *Se presentasjon.***

- Kontroller på depot, både varslet, og det er uanmeldte kontroller. Spesielt der kundeundersøkelser viser dårlig score på renhold, bruker man uanmeldte kontroller.
- En åpenbar utfordring er at driftspersonell noen ganger ikke har samme kunnskap om kontrakten som de som har utarbeidet tilbud.

**Spørsmål og kommentarer:**

- Kan være aktuelt for flere å ta tak i bussen som kommer fra fabrikk.
- Er det Securitas som bruker Frida-programmet? Dette er en spesifikk kontrakt som gjelder materiell, og de bruker Frida. Dette gjelder ikke billettkontroll.
- I kontrakt har vi støvsuging hver mnd, vask hver dag, rundvask hvert år, men ingen plan for oppfølging renhold. Spørsmål: Er det noen som har det, slik at en kan ha bevis for utsatt renhold. Svar: En vaskeliste er ikke nødvendigvis et bevis på at vask er gjennomført ordentlig, med det er et kontraktskrav.
- Det er veldig smart å reise ut tverrfaglig. Mange som ikke reiser med buss til vanlig får seg en fin opplevelse og får mye å jobbe med etter dette.
- Bruk av ekstern ressurs kontra å gjøre det selv:
  - Skyss har valgt å bruke eksterne, ut fra ressurs spørsmål.
  - Vestfold håper å kunne bruke eksterne, da det er tidkrevende å gjøre med få ressurser.
  - Trøndelag har to driftsoppfølgere som reiser rundt.
  - Innlandstrafikk. Dette er ressurskrevende. De mest vellykkede kontrollene er når det er flere med, men da går det fort mange dagsverk på kontroll og like mye på oppfølging. Det er også viktig å få kontakt med sjåføren, så man får noen andre signaler i tillegg når man er ute.
  - Ruter bruker et annet system enn Frida. Det er viktig å reise ut, viktig å finne riktig metode. Har tidligere leid inn eksterne. Det siste året har man engasjert studenter i 10-20 % som kan reise ut. Har sjekket ut f.eks. rullestolrampene.
  - Rengjøring er vanskelig å evaluere.
- Skyss har kjøpt en nye modul i Frida som vil pålegge en periodisk oppfølging
- **Gjør operatørene gode:**
  - Det er viktig å gjøre operatørene selv ansvarlig og bevisst for hva de gjør.



- Det er viktig å ikke bare gi bot når det er dårlig, men få de til å bli gode til å følge opp selv.
- **Dette bør vi følge opp i Kollektivtrafikkforeningens regi.**

32/22

## RULLESTOLHEIS OM BORD PÅ BUSS MED NORMALGULV

### *Orienteringssak*

Utfordringer for rullestolbrukere knyttet til av- og påstigning av busser med normalgulv, sett fra bussjåførenes ståsted.

### **Innlandstrafikk v/Hilde Hilmen**

*Se presentasjon.*

Fikk brev fra SAFO om at det er stigmatiserende for folk med rullestol å reise kollektivt. Mye på grunn av at rampe ikke fungerer og om sjåførens kunnskap. De ville ha svar fra Innlandstrafikk på hvordan man jobber for å få funksjonalitet for alle brukergrupper.

Det er ønskelig fra brukergruppa å ha automatisk rampe og kunne bruke rampen selv med knapp.

Innlandstrafikk har sjekket tid, det tar 7,5 min å komme på og komme av, under ideelle forhold, uten snø.

Spørsmålet er da om det er reelt universelt utformet, eller om det ikke er det.

Når det gjelder kompetanseheving, så kan man bruke etterutdanning av sjåfører til det.

Tilgjengelighet i praksis: Fungerer det i praksis, når det tar for lang tid, og det ikke fungerer i henhold til forventningene.

I 2018 var det ingen leverandører som ville anbefale automatisk lem, fordi den ligger under bussen og vil være værutsatt. Siden sjåførene ikke gjør dette hver dag, kan det gjerne ta lenger tid. Det tar også tid å sikre selve rullestolbrukeren med belte og stroppe fast rullestolen.

Det som SAFO peker på er stigmatiserende, er at rullestolbrukeren bruker andre sin tid, ved at stoppen tar mange minutter i stedet for 2 min pr. stopp.

Det er heller ikke lagt inn tid til dette i ruteplana.

På en hvilken som helst holdeplass ute i distriktene er det vanskelig gjennomførbart, det kan være enklere i bybussene.





Diskusjon:

- Det er også en utfordring når det kommer el-rullestoler og større rullestoler. Du får heller ikke festet det på en god måte. 7 minutter er jo lite. Man trenger borti et kvarter tid når det gjelder enkelte rullestoler.
- Det er heisen og trinnene som gjør det spesielt krevende i normalgulvbuss. Har man laventre så slipper man trinnene, og det er heller ikke samme krav til å feste rullestolen i en laventrebuss inntil 70 km/t.
- I klasse 2-buss er det krav om å feste rullestolen.
- Det er knapt med plass på de største stolene som det er lov å bruke. Som regel kommer rullestolbrukeren med en elektrisk rullestol, og da er det krevende.
- Du skal være smidig som sjåfør for å feste rullestolen på en god måte.
- Heisene brukes svært sjelden.
- Møre og Romsdal har fått innført hos operatørene at testing av rullestolheis testes en gang i uka.
- Alle i Ruter har fått tilbud om å være med å teste «bærekraftig bevegelsesfrihet for alle». Man blir jo da med rundt og sjekker hvordan det er å reise kollektivt med rullestol.
- Ruter ser på muligheten til å ha en teststasjon for rullestol i anbudet. Dette for å øke kompetansen.
- Innlandet opplever ikke laventrebuss som et problem, unntatt at lemmen må opereres manuelt. Det er normalgolv som er utfordringer. Passasjerer vet at om de reiser kollektivt vil de forsinke bussen med 15 min. 80 % av bussene er normalgolvbuss, og det gjelder hele distrikts-Norge.
- Påvirker dette valg av materiell?
- Påvirker den dårlige tilgjengeligheten valg av busser og materiell?
- Innlandet forsøkte å kjøre en linje på 6 mil med laventrebuss, og fikk klager på at den kjøres av bybuss.
- Mange steder i distriktet trenger man annen funksjonalitet, som bagasje og ski for turister. Da er det vanskelig å ha laventrebuss.
- I Ruters området brukes det bare laventrebuss.
- Troms har forsøkt lokalbuss med laventre. Har fått klage på det grunnet veistandard, at det ikke er brukbart der. Dette på grunn av kvalitet, støy m.m
- Fergestrekninger gjør også at det er krevende.
- Dobbeltdekkere har lavere gulv i nedre etasje, fungerer bedre.
- Blir mange skader på laventrebuss på dårlige veier, spesielt i vårløsningen.
- Klager går på støy i bussen.
- Østfold har kjørt normalgulv/regionbuss i Halden siden det var forsinket leveranse av laventrebuss. Der ble det problem med rullatorbruker, ser at det er en utfordring for andre enn bare rullestolbrukere.
- Det er mulig med busser med høyere komfort. Setrabusser med to etasjer og har god komfort.
- Dette kan være noe å ta opp med tilbydere.



- Bevegelsesfrihet for alle er en prioritering som i noen tilfeller vil være det som trumfer andre ting. Men det kan være andre ting som trumfer andre steder i landet.
- Sjøførerperspektivet: Det er mer støy i en laventrebuss, og det er krevende ift bagasje som må sikres etc.

*Veldig interessant diskusjon, og veldig fint tema å ta opp. Kan ikke konkludere her, men blir litt klokere av å dele erfaringer.*

### **Eventuelt og plan for neste møte**

Neste møte i komiteen er seminar i Stavanger 18.-19. oktober. Der er både Kontraktskomiteen, Båt- og fergeforum og Materiell- og miljøkomiteen invitert.

Møtet etter det er torsdag 24. november kl. 09.00 – 12.00. Digitalt møte.

*13. september 2022*

*Olov Grøtting*