



REFERAT FRA MØTE I MATERIELL- OG MILJØKOMITEEN

Dato: 23. sept.
Sted: Teams videomøte
Tid: 9.30-14.30

TILSTEDE:

Einar Aalen Hunsager	Skyss
Holter Kristin	Ruter
Rolf Michael Odland	Kolumbus
Sørensen Bård Henrik	Ruter
Svein Ystanes	Kolumbus
Kjetil Gaulen	ØKT
Liv Cecilie Evenstad	Troms og Finnmark
Sveinung Meyer Svendsen	Troms og Finnmark
Johny Liestøl	AKT
Lars Sandnes	Vestfold og Telemark
Hilde Anita Hilmen	Innlandet
Stein Fredrik Røstberg	Møre og Romsdal
Svein Ystanes	Kolumbus



21/20 GODKJENNING AV REFERAT

Vedtakssak

Vedtak: Referatet godkjennes.

22/20 LEDER OG NESTLEDER FOR KOMITEEN

Vedtakssak

Vedtak: ny leder for komiteen er Einar Aalen Hunsager.

23/20 NYE ARRANGEMENTER OG NYUTGITTE RAPPORTER

Orienteringssak

Nye arrangementer

Informasjon om kommende arrangementer:

Digitale:

- [Kollektivkonferansen](#) 19. november 2020 – digital
- [Webinarer](#) fra European Zero Emission bus conference. Neste er 13. Oktober og 10. november

Andre arrangementer:

[Hvordan utvikler vi sirkulære byer?](#)  Messe på Evolve arena 21.-22. april 2021

24/20 INNOVASJON

Orienteringssak

Innspill fra innovasjonsworkshopen for ett år siden i komiteen viste at det var større ønske om bruk av verktøy for dokumentdeling og kommunikasjon på digitale plattformer utover Workplace. Spørsmålet er om vi er på vei til det nå ved å gjennomføre møter på Teams. Bør komiteen også dele dokumenter i større grad i Teams?



Sekretariatet har etablert et innovasjonsnettverk. Første møtet var 26. august. Målet er å samle innovasjonsfolk fra hele landet i et nettverk for å øke deling og samarbeid. Foreløpig er alle møtene digitale.

25/20

Elbuss-nettverk

Orienteringssak

Elbussnettverk i Workplace er en kanal som i dag brukes mest til å opplyse om arrangementer. Det oppfordres til økt bruk for diskusjoner om aktuelle saker.

Ekstratema: Veibruksavgift

Kristin Holter i Ruter redegjorde for et møte med statssekretær Magnus Thue i Finansdepartementet, som hadde invitert til et innspillsmøte for å høre hva erfaringene med innføring av veibruksavgift for alt flytende biodrivstoff fra 1. juli 2020 har vært for noen aktører i bransjen.

Bakgrunnen for møtet var at avgiften fra Finansdepartementets side ikke ment å være avgiftsøkning, men å bidra til et ryddigere avgiftsregelverk – «tette et hull». Departementet har imidlertid fått signaler om at biodrivstoff likevel har blitt dyrere. Magnus Thue meldte at han var interessert i hvordan avgiftsøkningen har slått ut, og hvis noen medlemmer i komiteen ønsker å dele sine erfaringer, vil det sikkert være velkomment.

Vi kommer tilbake til temaet i komiteen.

26/20

Norge Rundt / Runde rundt bordet

Orienteringssak

Spørsmål til runden:

- Hvilke utfordringer og muligheter knyttet til materiell og miljø har dukket opp i koronatiden?



ØKT

ØKT jobber med flere nye avtaler, men avventer samtidig en politisk avklaring om fremtidig bruk av flytende biodrivstoff. Dette har både sammenheng med ny avgift samtidig som Miljødirektoratet ikke anbefaler at det etterspørres flytende biodrivstoff i offentlige kontrakter siden omsetning av flytende biodrivstoff inngår i omsetningskravet. Det er inngått en ny kontrakt med Vy buss i Indre Østfold med driftsstart sommeren 2021, og det vil vurderes om denne kontrakten skal endres til bruk av autodiesel. Det jobbes samtidig med ny avtale for Halden-regionen som blir satt i drift sommeren 2022.

Norconsult har utarbeidet en rapport om elektrifisering av busstilbud i Nedre Glomma. Denne finnes på <https://www.ostfold-kollektiv.no/nyheter/anbefaler-elektrifisering-av-flere-busslinjer-i-nedre-glomma/>.

Ny avtale planlegges for Hvalersambandet med driftsstart fra januar 2023 (ferge og båt). Elektrifisering er aktuelt, men det er utfordringer med tilstrekkelig og stabil strømtilgang.

ØKT har kunngjort en utlysning på skoleskyss og bestillingstransport for Nedre Glomma og skal ut med en tilsvarende avtale for indre Østfold. Indre Østfold er aktuelt som enerettsområde i henhold til nye retningslinjer for drosjetransport fra 1. november, og det jobbes med å avklare hvordan dette skal håndteres i forhold til offentlige kontrakter.

I forhold til Covid-19 har ØKT fortsatt stengt fordør på alle busser, og har jobbet med Fara om nye valideringsmuligheter i bussene. Ellers har kapasitet vært en utfordring særlig på fergesambandet på Hvaler i sommer. Kapasitet på bussmateriell vært et tema, men det har vært ikke mer materiell å benytte.

Ruter

Anbud: Det forhandles på to store anbud i Oslo Syd der 100 busser skal ut og i Oslo Indre by med 200 busser som skal i trafikk. Det er mye gjøres på anleggssiden for å få på plass elektrifisering. Mange anlegg er for små og må byttes ut og det medfører flere reguleringsaker. Norconsult og Sveco hjelper å få gjort alt riktig. Dette gjelder Oslo Vest og Bekkestua. Alnabru og Stubberud planlegges.

Ruter jobber med et prosjekt på høykapasitetsbusser. Hva må til for å endre holdeplasser og veier for å kunne kjøre høykapasitetsbusser?

Ruter jobber med å øke trafikksikkerheten på busser. Mer om det senere på møtet.

Det jobbes med å stille gode krav til materiell og flytte seg inn i sirkulærøkonomien. Man jobber også med å finne gode krav og hatt kontakt med Hamburg Hochbahn om avtalen om levering av 530 elbusser. Det sjekkes ut hva som har effekt og samtidig er enkelt å innføre. Ruter jobber med Movia og Malmø og Stockholm for å lage krav og har tatt kontakt med alle bussleverandører.

Når det gjelder inntektssikring går man ut med en RFI i markedet slik at det er mulig å ha fordører åpne. Det er meldt om at nye busser får skader på dashbord og lakk etter økende bruk av sprit til desinfisering.



Innlandet

En utfordring i koronatiden har vært tilgjengelighet og særlig i forhold til rullestolbrukere. Bussjåførene finner det vanskelig å ta i og feste rullestol. Det har vært en kjempeutfordring.

Nordre Gudbrandsdal har startet kontrakt i begynnelsen av juli.

Vestfold og Telemark

Kontraktene går ut i 2022. Ikke så mye nytt på anskaffelse av materiell.

Strategi for infrastruktur for å tilrettelegge for elektrifisering. 70% biogass skal ut i produksjon.

Det er lavere kapasitet på bussen og det kjøres med 50-70 % av kapasitet. Fordørene er stengt bortsett fra to mindre områder. Betydelig mindre billettinntekter som man går glipp av uten å vite om man får stønad eller tilskudd. Det er en økning av passasjerer som ellers ikke ville tatt buss og anser kollektivtrafikken å være gratis, noe som igjen fører til lavere kapasitet. 80 % av passasjerene sammenlignet med 2019, men bare 50-70 av kapasiteten.

AKT

Man har kommet et stykke med anbud i Mandalsområdet, som skal gjelde fra 2022. Dette var midt i planlegging når korona brøyt ut. Spørsmålet er hva man med klasse to busser i Hallingdal, som skal ut på anbud.

Det har vært en diskusjon på skjerming av fører. Pleksiglass har ikke vært en mulig løsning. Dette er den største utfordringen AKT i tillegg til at rullestol også vært en utfordring.

Kolumbus

Kolumbus har fått klasse to elektrisk buss på 13 m fra BYD til kontrakten i Haugesund. For å få god universell utforming er det definert laventré til kjøring i distriktene og lavgulv til bykjøring i de siste kontraktene.

Etter at sjåfører har blitt skjermet på grunn av covid 19, har vært noe utfordringer med rullestolbrukere som ikke får hjelp til å legge ut rampen når de skal om bord i bussen. Vi må for fremtiden se på om dette kan løses med elektriske ramper.

Elektriske busser som stopper opp har også skapt hodebry. Gamle elbusser har man hatt utfordringer med og de stopper ofte opp.

Det arbeides med å få bygget om en eksisterende hurtigbåt fra dieseldrift til elektrisk i Røversambandet. Kolumbus er også med å utvikle en ny elektrisk hurtigbåt gjennom tramprosjektet. Det er mulig å ta kontakt om man vil ha innspill knyttet til ombygging av ferje og hurtigbåt.

Alle nye kontrakter vil bli tildelt på bakgrunn av 70 % vekt på pris og 30 % vekt på klimagassutslipp.



Fram / Møre og Romsdal

I Fram er man spent på hva som skjer fra nyttår. Det kommer ti elbusser i Ålesund. Beskjeden er at alt skal være under kontroll.

Det har vært problemer med lukket framdør. Nå er de åpnet. Dispensere blir skrudd inn i alle busser. Sjøførsikkerhet har vært mye omdiskutert. Man har hatt en orienteringssak i samferdselsdepartementet om temaet og skal jobbe videre med denne saken. Fram har tre elferger som fungerer godt.

Troms og Finnmark

Koronasituasjonen kan medføre forsinkelser i leveranse av ferger som tilfredsstillende kravspesifikasjon i henhold til kontrakt for Lyngensambandene.

Man ser på om det skal kreves tilbud på både diesel- og hybrid framdrift for å sammenligne ved utlysning av fergesamband i Sør-Troms og Nord-Troms fergesamband ser på krav om elektrisk framdrift. Det jobbes med grenskille mellom oppdragsgiver og leverandører. Dette er ikke alltid klart. I hvilken tilstand skal leverandør overta areal for å sette opp ladeinfrastruktur på. Det er et ønske om å lære mer om elektrifisering av ferjesamband og ladeinfrastruktur.

Troms har vært dyktige på samarbeid med nettselskapene og har etablert godt samarbeid fra starten før anbudene gikk ut. Det har fått effekter.

Det skal kjøpes inn 2 stk. 18-meters elektriske leddbusser med drift på 2 akslinger. Dette for å teste om 4-hjulsdrift vil fungere i Tromsø med mange bratte, smale og svingete busstraseer. Bussene skal lades på depot.

Snelandia jobber for å få opp et nytt hurtigbåtsamband mellom Vadsø og Kirkenes.

10 fylkeskommunale bussdepoter skal bygges i Finnmark. Disse må være klare til 1.1.2023 (ny anbudsperiode buss Finnmark). Det er interessant å høre hva andre har gjort for å planlegge bussdepot.

Muligheten for hydrogendrevet minibuss skal utredes for strekningen Berlevåg - Tana, hvor det blant annet er en krevende fjellovergang. Konkurransesgrunnlag sendes utvalgte leverandører snarlig.

Det er en stor hydrogensatsing i Øst-Finnmark. Hydrogen er per i dag et kostbart drivstoff sammenlignet med alternativene.

Ekstratema: Enova-støtte til leverandørene for ladeinfrastruktur



Rolf Michael Odland i Kolumbus fortalte om en mulighet for søknad til Enova. Leverandøren kan søke direkte for å få støtte. De har kun to uker å søke på. Det er for tidlig i prosessen og for kort tid. Det er for tidlig å innføre dette fra nyttår. Komplisert og vanskelig å gi leverandøren ansvaret for å søke. Det forlenger tiden før man kan signere og gjør det vanskelig for fylkeskommunen å gjennomføre anbud på den gamle måten.

Troms søker på grunnlag av tildeling av kontrakt. Man finner det problematisk at leverandøren skal ha dette eierskapet.

Ruter har tilsvarende opplevelser. Dette er komplisert. Bussoperatøren er ikke rigget for denne type jobb. Det er ikke en lett avgjørelse å se hvordan det kan påvirke konkurranse.

26/20 **Ansvarsmodeller for ladeinfrastruktur buss/båt**

Diskusjonssak

Hvilke erfaringer har vi med grensesnittet mellom oppdragsgiver, nettselskap, operatør og eventuelt tredjeparts tilbyder? Hva er handlingsrommet og hvilke begrensninger finnes?

Trøndelag fylkeskommune

Presentasjon ved Lars Fabricius.

Ruter

Anders Steen-Nilsen Dyngre viste ansvarsmodeller for ladeinfrastruktur buss.

Ruter har et overordnet ansvar for infrastrukturen og tester ulike ansvarsmodeller for eierskap. Gjort en del erfaringer og bygget 6-7 bussdepoter på denne modellen. Etter testprosjekter er gjennomført blir det interessant å se hvordan det går med kostnader og om spenningsnivået er høyt nok.

Charging as a service – sambruk. Investeringene tilsier at det er lite kostnader til nett og mest kostnader til buss. Hva kan operatøren kan spare? Hvordan sparer vi penger på dette?

Hvem tar ansvar for de ulike delene av prosessen fram til oppstart? Det er ikke avklart. Ruter har ikke bestemt helt type løsning enda og skulle gjerne hatt et mindre anlegg enn Stubberud med busser til Oslo indre by for å teste ut nye ansvarsmodeller.

Skyss/Kringom

Presentasjon ved Einar Aalen Hunsager.



DISKUSJON

Troms: Vi har overlatt det meste til operatør, men de er ikke komfortable med det. Vi ønsker å lære, blant annet beste plassering av ladeinfrastruktur. I utlysningen satte vi opp forslag til lading av infrastruktur, men overlot til operatør til å foreslå beste plassering. Operatørene viste kun til våre eksempler. Vi skulle gjerne hatt forslag til alternativer. Mye er uklart og diskuteres. Mye diskuteres. Det har også vært gjort grunnundersøkelser der man fant kvikkleire,

Ruter har brukt forhåndskonferanser og har som ambisjon å gjennomføre rammetillatelse på et scope og på worst case scenario. Det blir rammene til utbyggere for hva som kan bygges innenfor. Dersom det er en kommunal byggeprosess bør man be om alt av dokumentasjon.

Sikring mot netteier: Man bør be om å få svar i forkant. I anbudet kan man for eksempel si at det er tilgang på 10 megawatt, og dersom man trenger dere mer, må det sies fra.

Ruter: Det er viktig å være en god bestiller. Vi må ha godkjent en anleggskonsesjon, det er en tjeneste man kan kjøpe i markedet. Det er viktig å skape handlingsrom for operatørene.

God prosess er god økonomi. Det er viktig å gjøre en grundig jobb fra starten for å ha kunnskap til å tas gode avgjørelser. Det er nå mulig å kjøpe ferdige løsninger en i hel pakke fra Tyskland, men hvor godt det fungerer er usikkert.

Bør man velge Trøndelagsmodellen med fullt eierskap, eller en modell med en tredjepart, en såkalt power-as-a-service?

Ruter: vi savner å se en businesscase. Operatørene trenger ikke lenger en tredjepart.

Det er viktig med en samarbeidsmodell, slik at man får sett på total effekt. Noen bør ta ansvar for et område f.eks. slik som Oslo havn, ikke at ulike tar ansvar for hver sin del.

Trøndelag.: Vi har ikke funnet den gylne veien enda. Det kan finnes i det ekstreme. Operatørene jubiler når Trøndelag viser sin modell. Operatørene vil ikke utvikle infrastruktur.

28/20

Hvordan stiller vi krav til sikkerhet i bussanbud?

Diskusjonssak



Presentasjon fra Tor-Olav Nævestad fra TØI på en ny rapport utarbeidet for Ruter – Trafikksikkerhet i busstransport – En analyse av kravene som Ruter stiller til bussoperatørene i kontrakter. Presentasjonen og rapporten er tilgjengelig fra 26. oktober.

DISKUSJON

Er det aktuelt å kunne redusere fart automatisk gjennom fartsstyring for å redusere aggressiv kjørestil slik at sjåførene ikke kan kjøre for fort for å ta igjen tid?

Ja, det er mulig og er et tiltak foreslått av TØI. Dette er et tiltak som har effekt.

Ruter: De fleste operatører har et flåtestyringssystem, men mest knyttet opp til dieselforbruk eller passasjer tilfredshet. Det er mulig i disse systemene å belønne dersom sjåføren ikke bråbrems. Systemene er på plass, men fokus har ikke være på trafikksikkerhet.

I Møre og Romsdal er det startet et sjåførprogram som ser på sjåførene som gode ambassadører.

Før var det Statens vegvesen og operatøren som var ansvarlig for sikkerhet. Nå er det under endring.

Ruter ønsker å være mer framoverlent og bidrar til en økt sikkerhetskultur. En slik gevinst gir stor effekt. Ruter er villig til å stikke hodet mer ut for å hjelpe til med å bedre sikkerhetskulturen. Men Ruter vil ikke ta ansvar, bare hjelpe til å få bedre sikkerhetskultur. Når vi har kundetilfredshetsmålinger på bråbrems og akselerasjoner får det stor effekt når man viser resultatene til operatøren. De justerer seg fort til tilbakemeldingene.

Vestland hadde en ulykke på buss i våres. Sikkerhet har et stort fokus og stor kompetanse er knyttet til det operative. Det ses mer på hvordan man strategisk skal påvirke operatørene til å få høyere trafikksikkerhet.

TØI ønsker å se mer på fall i buss.

Kontakt Tor-Olav eller Bård Henrik Sørensen ved spørsmål.

Evaluerings av møte på Teams

- Gode diskusjoner



- Todelingen på temaer på miljø eller materiell. Hvordan fungerer det når man ikke kan gå i dybden på temaene?
- Deltakerne bes gi tilbakemeldinger på temaer og formen og hvordan møtet fungerte
- Det trengs godt med pauser – viktig

Neste møte er 5. november

30. september 2020

Reidun Kvitberg Gulliksen