



REFERAT FRA MØTE I MATERIELL- OG MILJØKOMITEEN

Dato: 5. november
Sted: Teams videomøte
Tid: 9.00-13.00

TILSTEDE:

Deltaker	Fylkeskommune/ kollektivtrafikksselskap	Område
Kjetil Gaulen	ØKT	Materiell
Kristin Holter	Ruter	Miljø
Bård Henrik Sørensen	Ruter	
Martin Halvarsson	Innlandet	Materiell
Tommy Forseth	Innlandet	Materiell
Johny Liestøl	AKT	Materiell
Svein Ystanes	Kolumbus	Materiell
Rolf Michael Odland	Kolumbus	Materiell
Einar Aalen Hunsager	Skyss/Kringom	Miljø
Kjetil Kristiansen	Skyss/Kringom	Materiell
Stein Fredrik Røstberg	Møre og Romsdal	Materiell
Liv Cecilie Evenstad	Troms og Finnmark	Miljø
Sveinung Meyer Svendsen	Troms og Finnmark	Materiell/miljø
Stig Normann	Troms og Finnmark	Materiell



29/20 GODKJENNING AV REFERAT

Vedtakssak

Vedtak: Referatet godkjennes.

30/20 NESTLEDER FOR KOMITEEN

Vedtakssak

Vedtak: Foreløpig er ingen ny nestleder valgt.

31/20 NYE ARRANGEMENTER OG NYUTGITTE RAPPORTER

Orienteringssak

Nye arrangementer

Informasjon om kommende arrangementer:

- Kollektivkonferansen 19. november 20
Fra Workplace:
- Åpning av ny svanemerket vaskehall på Eidsvoll 9. november
- Zero Emission Bus Zebinar 10. november. 10.30-12

32/20 BUS NORDIC

Stig Normann redegjorde for Bus Nordic arbeidet. Det har ikke vært noen aktiviteter i form av møter siden komiteens siste møte. Det er viktig å få registrert bruken av dokumentet Bus Nordic standarden i nye anbud. Hvor mye brukes dette av fylkeskommunene? Hvor mye av opsjonene og annet er anvendt av fylkeskommunene? Denne bruken skal kartlegges. Det skal legges ut et nytt dokument som fylkeskommunene selv kan registrere bruken av dokumentet med standarden.

Denne komiteen er et godt utgangspunkt for denne kartleggingen. Dokumentet for registrering av bruk sendes ut mail og legges på Workplace.

Ruter har tilpasset og tatt i bruk Bus Nordic standarden også for personbiler og minibusser i nytt anbud i Follo-området.



33/20

INNOVASJON

Orienteringssak

Sekretariatet har etablert et innovasjonsnettverk. Første møtet var 26. august. Det siste møtet var 3. november. Nettverket og kollektivbransjen er i ferd med å gå inn i et trekantsamarbeid mellom virkemiddelapparatet representert ved Innovasjon Norge og startups representert ved MobilityLab. Dette kan være relevant for Materiell- og miljøkomiteen. Det kan blant annet gi muligheter for tilgang til ny teknologi.

MUST (Mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløsninger) i Bergen er også koblet til. Det er et ønske fra komiteen å se hvordan dette kan fungere i forhold til miljø og materiell. Kjetil i Skyss tar gjerne kontakt med MUST for å høre om muligheter.

34/20

ELBUSS-NETTVERK

Orienteringssak

Elbussnettverk i Workplace er en kanal som i dag brukes mest til å opplyse om arrangementer.

Dette nettverket gir en mulighet til å dele informasjon, vise problemstillinger i arbeid med elbusser og lære av hverandre. Det kan bli brukt som en fortsettelse av dialogen og en videreføring av diskusjoner mellom møtene i komiteen. Per i dag legger sekretariatet ut informasjon ellers er nettverket ikke i særlig bruk. Trenger vi ikke elbussnettverket eller skal vi jobbe med å få opp bruken?

Det oppfordres til at hver og en som jobber med elbuss til å dele det man har jobbet med. Det kan være utredninger, faktagrunnlag som har kommet fram, erfaringer med driftsoppstart og annet. Viktig å spørre seg selv – hva kan vi dele?

Nettverket kan være aktuell som informasjonsinnhentingsnettverk. Man kan etterspørre relevant informasjon på et bestemt område.

Presentasjoner av ansvarsmodeller fra infrastruktur fra møtet 23. september legges ut på elbussnettverket.

Troms og Finnmark har ute et tilbud nå og har gjort en utredning av elbuss. Dette kan legges ut på Workplace.



35/20

TEMARUNDEN

Orienteringssak

Troms og Finnmark

Snelandia:

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Ny anbudsrunde fra 1.1.23. Det store arbeidet vil være neste år. Bussdepoter må på plass til ny anbudssperiode.

Troms:

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Utlysning av tre båtsamband i Nord-Troms under planlegging. Man planlegger å legge alternative drivstoff til el. Nullutslipp på tre samband istedenfor for to.

Møre og Romsdal

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Oppstart av to nye rutepakker i Molde og Kristiansund. Utredning. Man ønsker å ha med hydrogen, som det er politisk interesse for. Det er likevel el som er mest aktuelt. Derfor vil man gå bredere ut. Det er aktuelt å inkludere mobilitetstilbud og knutepunkter og binde sammen ulike typer transportmidler, slik som elsparkesykler og sykler. Det ses på ulike forretningsmodeller og hvordan man skal løse det i anbud.

Ruter har gjort mye i forhold til nye forretningsmodeller, har begynt et arbeid og er interessert i nye tanker.

Alle bes ta med nye forretningsmodeller til vurdering. Dette er et tema vi kan vi ta opp i komiteen. AtB har nye forretningsmodeller i Namsos. Det er mulig å hente erfaringer derifra. Dette sjekkes ut.



Skyss:/ Kringom

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Det har akkurat vært driftsoppstart på Bergen nord, som dekker sentrumsdeler og Åsane i Bergen. 130 busser. To depot - et stort og et lite på Osterøy. To temaer i bestillinger: setebelte og miljø – ville ta i bruk biogass. Begge deler er realisert. 105 busser på biogass er i drift. Fyllleanleggene sto der fra før - fra lokalt biogassanlegg og fra Vestfold og Telemark. Oppstarten i begynnelsen av oktober var preget av korona.

Bergen sentrum har oppstart neste måned. Elektrisk drevet – trolleybuss. Det er lagt inn krav om at trolleybussene skal koble seg av og på elektrisk. Solaris har levert ti trolleybusser. Innføring må vente til infrastruktur er ferdig.

102 busser er levert av Youtong. Veiarbeid i bergen sentrum forsinket oppstart av nye prosjekter. Depoter i Bergen sentrum blir helelektriske og ferdigstilles med strøm 10. november, ti dager før driftsoppstart. Man har opplevd forsinkelser tidligere på strømframføringen. Dette skulle vært på plass til 10. oktober.

Kolumbus

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Oppstart to ferjeambud. Neste store anbud på buss er Nord Jæren som også omfatter bussveien. Ferger og hydrogen: Nye ferjesamband fra 1.1.21. med biodrivstoff på fergene, og et samband med batteri. Sambandene er nær Vegvesenet sitt «hydrogensamband» og her kan det i fremtiden være mulig å bygge om to av ferjene til hydrogendrift

Miljø:

Sikring av rullestoler har skapt problemer. Kolumbus opplever kunder som bruker stoler som ikke er godkjent for å sitte i under transport, og klager på at det er vanskelig å feste denne type stol.

Rampene er også en utfordring. Mange sjåfører vil ikke legge ut ramper nå det er korona. Kolumbus vil utforske i nye anbud og for å se om det finnes løsninger for elektriske ramper.



AKT

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Ferger: Det er fortsatt fylkeskommunen som organiserer fergene. Det kommer to nye elektriske ferger i 2021.

Buss: Oppstart av 7 elbusser i Kristiansand i november, fra nyttår kommer en elbuss til. I Arendal er det allerede 3 elbusser i drift.

Anbud for vest – Mandal, Farsund og gamle Vest-Agder: Bare en elbuss på servicelinje. Den går på delvis el og delvis diesel i dag. Framover blir det bare el.

I det nye anbudet tilbys 5 kr ekstra per rute-km for avganger som kjører på el. Det er også en miljøopsjon på å kjøre en linje (ca. 350 000 km) med el-buss.

Innlandet

Miljø:

Utfordringer med rullestoler og covid-19. Sjåførere har ikke tatt med rullestoler.

Passasjerene har derfor fått økte TT-bevillinger som løsning. Det er ikke vurdert andre løsninger for heis.

Innlandet har hatt kontrakter på HVO. Tilleggsavtaler er sagt opp. Grunnet veibruksavgift hadde man ikke råd. Det kostet 15 millioner ekstra på HVO.

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Startet opp et anbud med 20 elbusser i Hamar-regionen. Det er gjenbruk av busser. 70 brukte busser. Lagt ut kontrakt Lillehammer og Gudbrandsdal for 2021 og 2022. Neste anbud er Østerdalen fra 2025. Hvilke krav som kommer, har man ikke tatt stilling til enda. Ny elferge i 2021 skal gå på Randsfjorden. Fylkeskommunene har ansvaret for den.



Ruter

Materiell:

Universell utforming og rullestoler: I Oslo Sør-anbudet hadde man krav til rampe som styres fra sjåfør. Automatisk rampe, men har nødløsning med manuell rampe. Høytaler over hver av dørene som sjåførene kan gi informasjon. Ruter jobber med designguide brukermedvirkningsprosesser for å se hvordan få god flyt og få rullestolbrukere effektivt inn og ut.

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Oslo Sør setter minstekrav til drivstoff. HVO diskusjoner er svært aktuelt.

Indre by anbud er planlagt med 200 busser. Høykapasitetsbusser – har opsjon på det. Hydrogenbusser kan være aktuelt. Utlyses i januar. Mange anbud på gang.

Ruter er teknologinøytral. De store linjene må vi ha noe annet enn batterilading, fordi man rekker ikke å lade. Det er krav om nullutslipp i 2028.

ØKT

Nye anbud forberedelser og oppstart:

Avtale med Vy buss fra neste sommer i Østfold. Budsjettforslag fra neste år fra å endre fra HVO til autodiesel.

Det jobbes med avtaler for Halden. Dette skal ut så snart som mulig. Det blir trolig el og/eller biogass. For Hvaler-sambandet jobbes det med elektrifisering. Det jobbes mye med skoleskyssanbud i indre Østfold i samarbeid med Viken fylkeskommune hvor enerettsavtale for drosjedrift inngår.

Møre og Romsdal

Miljø:

En terrengrullestol ødela rullestolheisen i en av bussene. Den kom på plass i bussen, men fikk ikke festet den. Dette ble tatt opp med rullestolforbundet, men fikk ikke gehør for det. En rullestol er en rullestol. Det finnes ingen standard.

I Innlandet er det kun en rullestol som er problem grunnet størrelsen. Dette løses med TT-tjenesten.



36/20

VEIBRUKSAVGIFT - KONSEKVENSER

Orienteringssak

Drivkraft Norge:

Inger-Lise Nøstvik presenterte. Bransjeorganisasjon for leverandører av drivstoff. 95 % av markedet er dekket. Organisasjonen er tilknyttet NHO via Norsk Industri.

NHO transport:

Muntlig redegjørelse fra Jofri Lunde. NHO Transport er imot veibruksavgift fordi de mener den er lite treffsikker. Det burde vært brukt andre virkemidler. Biodrivstoff er det viktigste man har for å redusere utslipp. Avgift betyr en årlig ekstrakostnad på ca. 180 mill. Sterk beklagelig at norske miljømyndigheter ikke anerkjenner biodrivstoff og legger på avgift.

En kommentar til den siste foilen fra Drivkraft Norge om drivstoffmatrise. NHO vil bruke sin stemmerett og skal reagere på den. Det bør fylkeskommunene også gjøre. Nå ligger det an til at biodrivstoff ikke skal premieres i anbud. Det vil bli dyrere for fylkeskommunen å nå egne klimamål. Det er opp til oppdragsgiver og operatør og vurdere konsekvenser. Et bærende prinsipp bør være at endringene i avgifter bør være kostnadsnøytrale for oppdragsgiver og operatør.

Hvordan skal man forholde seg til nye avgiften? Det må gis en kompensasjon. Det er viktig å se på kontraktene og terskelverdien.

Hvordan skal dette dokumenteres? Man må se på prisen i kroner og øre, hvor mye ekstra per liter avgiften utgjør. Man må beregne hvor mye ekstra som er brukt etter 1. juli 2020.11.05 Hvor raskt blir prisendringene synlige? Det er avhengig av om det er årlig eller halvårlige kontrakter.

Hovedinnstilling er kostnadsnøytralitet.

Konsekvensen er at flere går over til fossilt drivstoff.

Drivstoff Norge har sett på måter å benytte biodrivstoff på.



Spørsmål og diskusjon:

- Kan veibruksavgiften være riktig virkemiddel?
- Kan biodrivstoff utkonkurrere el på pris uten avgiften?
- Avgiftsendringen får konsekvenser for mange av fylkeskommunene, men ikke alle

Spørsmål: hvordan er det i Sverige, der det er innblandingskrav istedenfor omsetningskrav?

- Svar Drivkraft Norge: I Sverige blir det stilt krav til å redusere klimagassutslipp fra produktene kombinert med avgiftsfritak. Norge bør gjøre det samme, da blir det teknologinøytralt. Man kan dermed få inn flere teknologier. Drivkraft Norge argumenterer for at Norge burde få det samme.

Kommentar: Biodrivstoff har en rolle å spille, men må få med andre teknologier. Dersom man låser teknologien til forbrenningsmotor, har man gjort et valg av energibærer i 10-12 år. Det blir teknologibinding. Fylkeskommuner må se langt framover og bør ikke låse til gamle teknologi

- Svar fra Drivkraft Norge: Vi ser at det er behov for flere teknologier i flere segmenter, men man ser på andre måter å skape teknologinøytralitet på.

Spørsmål: Hvordan kan man løse praktisk dokumentasjon?

- Svar NHO: veibruksavgiftene er opplyst på skatteetatens sider. Der finnes dokumentasjon. Når NHO transport sine medlemmer kjøper hos drivstoffleverandører står det på fakturaen den ekstravgiften.
- Svar fra Drivstoff Norge: Uklart hva det refereres til. Dette er store kontrakter. Det er vanskelig å ha detaljkunnskap om prising i kontraktene. Leverandørene må svare

Kommentar: Det har vært et innspillsmøte i Finansdepartementet. De ville virkelighetsorientere seg. Når de innførte avgiften skulle det ikke ha en prisdrivende effekt, men det har det fått.

Drivstoff Norge er i en prosess med Finansdepartementet nå. Departementet så på dette som en måte å gjøre regelverket klarere. Så har de forstått og blitt gjort oppmerksom med hvilken effekt det har fått for bransjen. Drivkraft



Norge er i dialog med departementet om hvordan det skal håndteres. Man er i en prosess, det er ingen avklaring enda.

Det er dialog med Finansdepartement. Det er ikke helt oversiktlig for de involverte hvordan dette skal håndteres og dokumenteres.

Kollektivtrafikkforeningen ved Ola Viken Stalund samler kunnskap og er i dialog med Finansdepartementet om saken.

37/20

DRIFTSOPPSTART NYE ELBUSSPROSJEKTER

Kolumbus – Haugesund

Enova skal hjelpe til med å nå målet om nullutslipp. Søknaden til Enova måtte ta høyde for det og i anbudsutlysningen. Kostnad for lading infrastruktur har vært nøye vurdert. Det skal være nattlading på depotet. Kolumbus vil ikke ha et eget ansvar for ladeinfrastrukturen og leveransen. Tilbyder Vy buss har ansvar og må ta alle beslutninger.. Kolumbus vil dytte ansvaret over på operatørene. Resultatet er positivt. Vy buss ansetter en teknisk sjef som har ansvar for ladeinfrastruktur.

Kolumbus bygde depotet og tok overordnet styring for depotet. Enkelte områder var det bare Kolumbus som kunne anviser i tråd med den langsiktige strategien. Avtalen varer fram til 2047. Kolumbus fikk Haugland kraft for å legge til rette for el. Elektrifisering på 30 % nå, men vil bli en økning.

Det ble mer omfattende enn Kolumbus hadde tenkt. Operatørene må lære seg den nye energiformen. Kolumbus kan ikke kan sitte med detaljkunnskap. Alt gikk likevel som det skulle. Driftsoppstart var 1. juli. Statusmøte etter tre måneder er gjennomført. Vy buss har hatt noen små oppstartsproblemer. Infrastrukturen har fungert som det skulle. Men det har vært teknisk svikt på bussene.

Fylkeskommunen skal stå som eier av infrastrukturen når Vy avslutter sin kontrakt. Kolumbus vil kjøpe ladeinfrastrukturen og vil selge det videre. Charging as a service – Kolumbus selger til nye aktører som tilbyr lading til de nye aktørene.

Bussene: Det er 17 ladeplasser til 17 busser. En del barnesykdommer på klasse 1 busser. Det har vært en del utfordringer på de nye bussene. 2-3 ganger flere feil på bussene sammenlignet med fossile busser. Feilene rettes etter hvert. Verksted på depotet er drevet av Scania og tar seg av oppdatering av bussene. Problemer med vanninntrenging på bussene. Lang leveringstid – kommer fra Kina. Feil må også tas



opp med Kina. Det har også vært ladeproblemer, som at bussen ikke vil ikke lade når sjåføren putter i pluggen. På klasse to bussene er det en del vannlekkasje i taket.

En del småfeil i starten, men har blitt bedre og bedre. I den siste tid har det ikke vært innstillinger på elbussene. Rekkevidden er god. Største utfordringer i starten med ustabile ladere og barnesykdommer på bussene.

Innlandet – Hamar

Presentasjon – Martin Halvarsson og Tommy Forseth.

DISKUSJON OG SPØRSMÅL

- Eierskap til infrastruktur
- Innlandet har ikke søkt Enova støtte og lar operatøren få ta hele kostnaden. Grunnen til at Innlandet ikke søkte støtte var at de ikke kunne presentere ordningen
- Ruter gjorde et kjempearbeid for å legge til rette for å få støtte og oppnådde å få innvilget. Ruter har eierskapet en periode, deretter overtar operatøren
- Kolumbus samarbeider med Lyse kraft og en havn, men uavklart fremdeles om det vil bli tildelt støtte. Man har et ønske om å bidra til at en slik type leverandør kommer på beina. Fordel å få leverandører som kan tilby charging as a service
- Utfordrende noen steder om operatøren skal eie infrastruktur. Bedre at ansvaret deles. Nettselskapene eier batteriene. Dette gjelder for Troms
- Skyss så på dette i forbindelse med hurtigbåt. Dersom nettselskapene kan vurdere eierskapet på batteripakken, vil de se på dette når de bygger ut nett
- Kolumbus vil oppfordre alle til å søke Enova, gjør det billigere



38/20

AVSLUTNING OG NESTE MØTE

Interessant å utfordre hverandre på å fortelle om erfaringer.

Viktig å melde seg og komme med innspill på interessante temaer.

Møtet i januar blir på fire timer enten 20. eller 21. januar. Det er behov for en som kan bidra i planleggingen. Leder og komiteen velger en dersom ingen melder interesse.

Alle deltakere i komiteen bes tenke igjennom følgende til januarmøtet:

- Forretningsmodeller og mobilitetstilbud som tema til neste møte
- Hva kan deles av info i elbussnettverket?
- Andre innspill til temaer?
- Innspill til hvem som kan tre inn som nestleder

Sekretariatet sender forslag til møtedatoer til neste møte.

Evaluerings av dette møtet:

- Det er behov for flere pauser. Krevende med fire timers møte

Neste møte er 20 eller 21. januar.

13. november 2020

Reidun Kvitberg Gulliksen