



# Referat fra møte i materiell- og miljøkomiteen

**Dato:** 11. november 2021

**Sted:** Teams videomøte

**Tid:** 9.00-12.00

## Tilstede:

Deltaker	Fylkeskommune/ kollektivtrafikk-selskap	Område
Einar Aalen Hunsager	Skyss	Miljø, elektrifisering og biodrivstoff
Sveinung Svendsen	Finnmark	
Liv Cecilie Evenstad	Troms og Finnmark	Miljø. Elektrifisering/ buss og ferger
Kjell Utvaag		Materiell, buss og båt
Kjetil Kristiansen	Skyss	Materiell
Rolf Michael Odland	Kolumbus	Ansvarlig for miljøstrategi
Svein Ystanes	Kolumbus	Materiell. Buss og båtanbud
Jan Owe Bjørnsen	Kolumbus	Buss materiell
Johny Liestøl	AKT	Materiell/miljø. Kontrakter
Sigurd Haukenes	Vestfold og Telemark	Busskontrakter Materiell og miljø
Trond Magnus Haugen	Vestfold og Telemark	Materiell
Kjetil Gaulen	ØKT	Materiell. Kontrakter
Kristin Holter	Ruter	Sirkulærøkonomi, miljø og materiell og etisk handel
Sørensen Bård Henrik	Ruter	Materiell. Hydrogen, sikkerhet og anbud, miljø, buss og båt, Bus Nordic
Reidun Kvitberg Gulliksen	Kollektivtrafikk-foreningen	Referent

## 33/21 Godkjenning av referat

*Vedtaks sak*

Vedtak: Referat fra 21. september er godkjent.



### 34/21 **Nestleder for komiteen**

*Vedtakssak*

Vedtak: Liv Cecilie Evenstad fra Troms og Finnmark er valgt til ny nestleder

### 35/21 **Nye arrangementer og nytgitte rapporter**

*Orienteringssak*

#### **Nye arrangementer**

Årets store begivenhet Kollektivkonferansen, som arrangeres av Kollektivtrafikkforeningen, går av stabelen 18. november. Tema er den nye normalen.

Rapport Sjøfartsdirektoratet:

Nytt krav om nullutslipp fra 2023 skal forskriftsfestes. Dersom det skulle by på utfordringer legger de opp til. Bybusser får krav til nullutslipp fra 2025.

### 36/21 **Innovasjon**

*Orienteringssak*

Sekretariatet gikk igjennom status for innovasjonsarbeidet i Kollektivtrafikkforeningen.

Innovasjonsnettverket avslutter den nåværende innovasjonsprosessen, men fortsetter å jobbe med de tre gruppene; Mobilitetspunkter, der det jobbes med en nasjonal veileder for oppmerking og skilting. Bildeling prosjektet jobber med nasjonal samhandling om dynamiske innkjøp. Eldrebølgen og mobilitetstjenester har en ambisjon om å samarbeide om beskrivelser av et felles konsept og utarbeidelse av en felles kommunikasjonspakke.

Nettverket skal endre kurs og legge opp til raskere, enklere og mer dynamiske innovasjonsprosesser. Dette er under planlegging.

### 37/21 **Informasjon om pågående høringer**

*Orienteringssak*



- Sjøfartsdirektoratet har på høring en forenkling av regelverk. Krever bare et toalett. Ønskes et annet antall må det spesifiseres

**38/21**

### **Bus Nordic**

#### *Orienteringssak*

Bård Henrik Sørensen fra Ruter orienterte. Det har vært stille. Stig Normann har spilt inn det som ble tatt inn sist i komiteen.

### **TEMA: SIRKULARITET OG BÆREKRAFT**

**39/21**

### **Kollektivtrafikk & sirkulærøkonomi: Hvordan jobber Ruter?**

#### *Orienteringssak*

Kristin Holter og Bård Henrik Sørensen presenterte. tanker og tiltak knyttet til sirkulærøkonomi.

Spørsmål og diskusjon:

- Er det andre fylkeskommuner som gjør tilsvarende som Ruter? Eller som har føringer? Ordet sirkularitet dukker opp i et rammeverk, men vet ikke helt hvordan
  - Skyss – ny strategi skal vedtas om en måned av politikere. Bærekraftig mobilitet heter strategien. Inni det har man fått inn noen stikkord om sirkularitet
- Kolumbus: Hvilken vekt legges på evalueringen av tildelingen?
  - Svar: Det har fått liten vekt, men tilbyderne har møtt kriteriene. Det har fått full uttelling
  - Det er ikke mulig å levere dieselbusser lengre
  - Alle krav blir godt besvart
  - Alle tilbyderne vil vise hvor flinke de er
- Hvilken prosentandel har tildelingen fått?
  - Ulikt fordelt, eks. miljøarbeid på anlegg har blitt oppjustert og blitt mye mer konkret. Selv om tiltakene hver for seg har liten uttelling, har alle tilbydere levert på det. Tilbyderne blir mer like hverandre, noe som er positivt
  - Det kan sjekkes om konkret vektlegging av de ulike kravene
- Det vil koste mer å levere på miljøkrav
- Hvordan kvantifiseres eller måles kriterier for levetid for batterier og etterbruk?



- Svar: det er vinn eller forsvinn. Der skal vi ha en kontraktsmessig forpliktelse fra tilbydere. Det må være helt tydelig i tilbudet
- Hvordan kan Ruter følge opp og hvordan forplikter leverandører seg?
  - Miljø på anlegg – må være en del av tilbudet. Energiforbruk og vann og avløp. En business fordel å levere mer på miljø. Forpliktelse på å levere på bærekraftige batterier
  - Ruter har en intensjon om å bli enda bedre på å følge opp. Ruter har blitt litt mye bedre enn tidligere
- Kan dere si noe mer om levertid til batterier?
  - Svar: Hvordan komponentene er bygd opp. At batteriene tåler kulde. Hva driftsorganisasjonen gjør spiller inn på hvor lenge batteriene varer, Man ser på hele konseptet. Hvordan bussen blir vedlikehold, hvordan de viser til hvordan systemet fungerer for at batteriet skal vare lengre. Ruter ønsker å lage en best practise hvor man kan få inn alt i en beskrivelse som kan stilles som krav og følges opp. Foreløpig er det ingen konkrete planer om å lage denne
- Når bør man stille absolutte krav?
  - Ikke et konkurransespørsmål, alle må levere på det. Naturlig utviklingsvei. Starte med vekting, når man blir mer sikker kan man stille minstekrav
- Har dere bevisst valgt denne strategien?
  - Etterbruk av batterier er det tekniske muligheter hvor man kan redusere forbruket. Lage en batteribank for gjenbruk
  - LCA – her må vi bevege oss sakte og lære. Vi skal ikke sette harde krav om hvor kobolten kommer fra. Vi må få en forståelse først, og forsøke å forandre verden gradvis. Etter hvert som vi lærer mer og operatørene lærer mer, kan vi stille mer og mer harde krav
- Skal vi kreve at operatørene bytter batteriene på en ferge i løpet av levetiden?
  - Batteriene lever lenger enn på en buss. Man skal ikke hive ut batterier som fungere for å lage en batteribank
  - Hva gjør operatørene for å gi omsorg til batteriet for å sikre lengre levetid, blir viktig. Må forlenge alt og være reparerbart
- Dimensjonering av batteriene for å gi lengre levetid. Dersom batteriene skal vare i 20 år blir det for stort. Kan man bruke batterier fra båter på land. Svaret Kolumbus fikk på spørsmålet var at det ikke var lurt, på grunn av den teknologiske utvikling. Batteriene ville være foreldet- Det er forskjell på gjenbruk og resirkulering.
- Gjenbruk av buss og båt. Det er stor utskiftning i dag fordi man gjør plass til teknologi. Stiller vi krav til resirkulering av båt? Bør vi det? Det er kostbart. Viktig å stille disse kravene, ikke bare til alt om bord
  - Det er lagd en kartlegging av busser i Europa for å sikre at busser kan få et evig liv. Dilemmaer og man må gjøre valg. Sikkerhet om bord og sirkularitet. Sjøførsikkerhet. Materialgjenvinning av batterier kreves av



Ruter. Teknologien har kommet såpass kort at man ikke får hentet ut alle mineraler og komponenter av batteriene enda

- På et gitt tidspunkt etter 12-13 år vil det koste mer å hugge opp bussen enn å reparere og gjenvinne

40/21

## Bærekraftige batterier – Fra verdikjedeanalyse til kontraktskrav

### Orienteringssak

Kristin Holter og Bård Henrik Sørensen fra Ruter presenterte verdikjedeanalyse, som er et grunnlag for arbeidet med bærekraftige batterier.

Målet er å samarbeide og erfaringsdeling. Nøt ikke med å ta kontakt med Kristin og Bård Henrik om dere har noe.

Presentasjon: Bærekraftige batterier og åpenhetsloven.

Spørsmål og diskusjon:

- Dette er noe vi må lære mer om
- Mye ny kunnskap som kan være overveldende
- Batteriene og materialene fra Kongo. Det er viktig å kjøpe fra Kongo slik at de gode gruvene kan overleve. Det humane må man ha med seg. Kobolt gjør at vi unngår å bruke andre materiale som kan ha andre implikasjoner med seg. Det kan være verre
- Kollektivbransjen har vært skånet for denne problemstillingen, som har vært kjent i klesbransjen lenge. Nå må også kollektivbransjen ta inn over seg realitetene. Samarbeid er viktig i alle ledd for å dele verktøy og kompetanse
- Gjenbruke materialer. Gjenbruk og resirkulering er også humant fordi det sparer både miljø og menneskelige ressurser. Se på hvor reparerbart alt er
- Verdikjedeanalysene – må disse oppdateres. Må hvert kollektivselskap lage hver sin?
  - Ikke nødvendig at hver lager hver sin verdikjedeanalyse. Vi må samarbeide og hatt den samme verdikjedeanalysen som plattform for utgangspunkt for et samarbeid. Ikke så mange bussprodusenter og enda færre batteriprodusenter. Et konkret samarbeidspunkt.
  - De enkelte kan ta med til sin organisasjon og vurdere om det er relevant.
  - Vi kan ta opp dette i januarmøtet om noen er klare for et samarbeid mellom fylkeskommune
- De som jobber i et AS må forberede seg for innføring av åpenhetsloven. Markedet har en plikt til å gjøre undersøkelser og svare.
- Vi bør samarbeide om åpenhetsloven



41/21

## Livssyklusanalyser

### Orienteringssak

Kristin Holter og Bård Henrik Sørensen fra Ruter presenterte. Livssyklusanalyser er et anerkjent verktøy å bruke på veien til mer sirkulær praksis. Hva er det, og hva er tegn på god og dårlig kvalitet?

Presentasjon: LCA for buss – En introduksjon.

Spørsmål og diskusjon:

- Veldig interessant tema og presentasjoner i dag. Det er politisk etterspurt. Gjør det lettere for andre å hekte seg på. Svært nyttig
- På ladeinfrastruktur skal det ligge som en del av tilbudet. Vi kan lære av markedet hva vi ønsker å ha
- Dere stiller krav om LCA-analyse. Er det et minstekrav, det skal ikke vektes. Har det eller ikke. Er det en sertifisering
  - o Ikke sertifisering, men noen andre enn de som har gjennomført LCA-analysen må ha en tredjepart til å vridere
  - o 22. januar kan Ruter dele informasjon om konkurranser og hvordan kravet har blitt mottatt og levert på
- Hva gjør Ruter med informasjonen og analysene?
  - o Ruter snakker om det og lærer mer og etterspør mer info. Derfor settes krav om LCA
- Dette gir en retning for operatørene for hvor vi vil i framtiden

Presentasjonene legges på Workplace sammen med Verdikjedeanalysene og et notat fra TØI om hvorfor det er nyttig med verdikjedeanalysene og kvalitetskriterier for livsløpsanalyser.

### Forslag til temaer framover:

- Hva må vi betale som vi ikke får dekket av Enova?
- Autonomi. Må ha et forhold til det regulatoriske. Hvordan skal vi forberede for autonomi? Brakar bør inviteres
- Merkostnader. Kolumbus har gjort en analyse av elektriske busser og kan dele. Elektrisering av offentlig transport. Vi mangler finansiering, kanskje på 100 % istedenfor 60 %. Krav om forskning og utvikling for å få midler. Kan vi invitere Enova til komiteen? De stiller krav og samtidig fjerner støtte. Vestland fikk avvist støtte til ladeinfrastruktur



- Hva gjør oss bærekraftige?
- Finansiering

### **DISKUSJON OG REFLEKSJONER - TILBAKEMELDINGER**

- Formen er fin. Teams-møter fungerer helt utmekret
- Veldig positiv til møteformen og har ingen forslag til forbedring
- Forsiktig anmode fylker som ikke deltar å sende en person
- Presentasjoner som har lav terskel med rom for dialog underveis, Veldig positivt
- Effektivt og godt med digitalt møte og slippe å reise en hel dag.
- Positivt å spare utslipp og slippe å reise. Gode temaer
- Veldig fornøyd med møteform og innholdet og lav terskel for å stille spørsmål
- Effektivt og spennende. Artig og se og høre og vise bredden. Vi kan referere til hva som skjer andre steder

Neste møte i komiteen er 20. januar 2022.

*7. januar 2021*

*Reidun Kvitberg Gulliksen*