

Ruter AS

30.11.2021

Versjon: 1.0

Strategi for bussanlegg

Mål, utfordringer og overordnede tiltak



Foto: Hans Cats/Rambøll

Ruter#



Sammendrag

Strategien tar utgangspunkt i visjonen om bærekraftig bevegelsesfrihet og FNs bærekraftsmål, og viser hvordan Ruter skal jobbe med å utvikle og tilby bussanlegg på en måte som sikrer likebehandling av tilbydere i konkurransen. Strategien viser hvordan Ruter skal redusere klima- og miljøfotavtrykket på anlegg ved å jobbe systematisk med klima- og miljøspørsmål. Tilsvarende skal det jobbes med tilpasning til ny teknologi og hvordan anstendige arbeidsmiljømessige forhold sikres.

Strategien peker på hvordan en langsiktig planleggingshorisont med sikring av anlegg i lang tid kan bidra med å holde kostnader og usikkerheter nede og gi grunnlag for en robust og effektiv organiseringsmodell.

Innhold

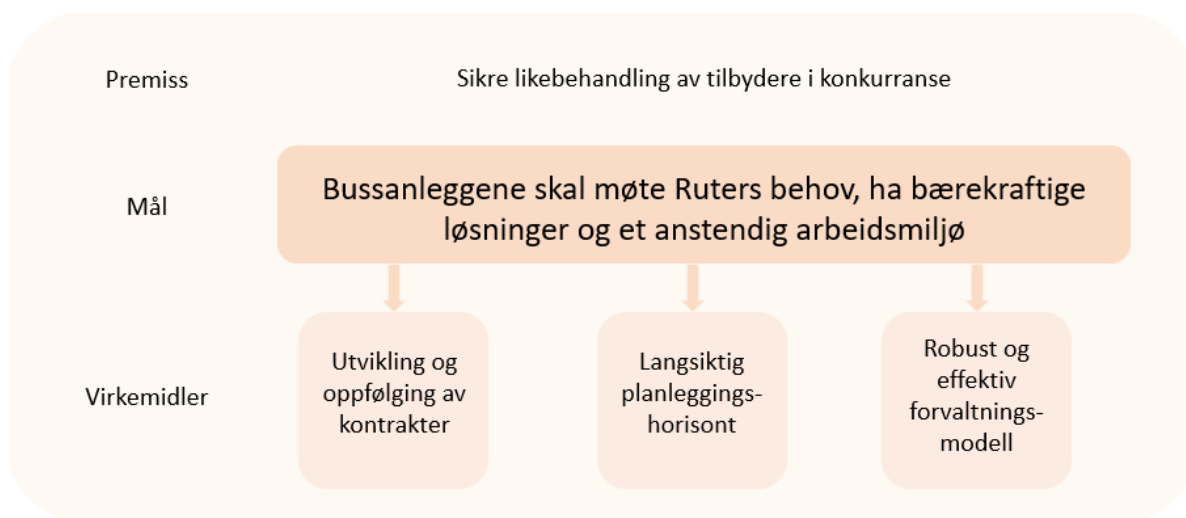
1. Innledning	2
2. Dagens situasjon og eierstruktur	3
3. Utvikling og oppfølging av kontrakter	4
3.1 Sirkularitet, miljø og klimaavtrykk	4
3.2 Tilpasning til ny teknologi.....	5
3.3 Anstendige arbeidsmiljømessige forhold.....	6
3.3.1 Sjåførfasiliteter	6
3.3.2 Arbeidsforhold på bussanlegg.....	8
3.4 Forvaltning, drift og vedlikehold av bussanleggene	8
4. Langsiktig planleggingshorisont.....	10
4.1 Langsiktig kontroll over bussanlegg	10
5. Robust og effektiv organiseringsmodell	12



1. Innledning

I 2012 utviklet Ruter en strategi for bussanlegg¹. I tillegg til å vurdere ulike strategiske tiltak for bussanlegg, tok strategien for seg annen infrastruktur som terminaler og båthavner. Ny strategi fokuserer utelukkende på bussanlegg og sjåførfasiliteter.

Strategi for bussanlegg tar utgangspunkt i Ruters målbilde², som er basert på FNs bærekraftsmål, samt de overordnede målene for areal- og transport i Oslo og Viken fylkeskommune. Strategien omhandler Ruters geografiske ansvarsområde, det vil si Oslo og Akershus. Følgende målsetninger og virkemidler vil ligge til grunn for arbeidet med bussanlegg:



Figur 1 Målsetninger og virkemidler vil ligge til grunn for arbeidet med bussanlegg

Ruters strategi i anskaffelse av busstjenester er å stille bussanlegg tilgjengelig for vinnende tilbydere av bussbud. Disse finansieres med kostnadsdekkende leie til anleggseier. Dette handler først og fremst om å sørge for likebehandling av tilbyderne og for å sikre sunn konkurranse om kjørekontraktene, som typisk har en årlig verdi på 10-20 ganger bussanleggets årlige leiekostnad. Det er også viktig for Ruter å sikre langsiktig råderett over anleggene, særlig når det investeres i strømtilførsel og ladeinfrastruktur på anleggene. Ruter oppfatter at denne strategien har vært en suksess, vi har fått god konkurranse på de siste anbudene.

Strategien for bussanlegg skal vise oss hvordan målet skal nås. Valget av strategiske hovedprioriteringer følger av en opplevd avstand mellom målene og identifiserte felles utfordringer og behov. Det er identifisert tre hovedområder hvor Ruter mener det er behov og utfordringer som må håndteres for å nå målene for fagområdet bussanlegg.

1. Utvikling og oppfølging av kontrakter
2. Langsiktig planleggingshorisont
3. Robust og effektiv organiseringsmodell

¹ Ruter (2012) «Strategi for bussanlegg, og skisser til organisering av øvrig buss- og båtinfrastruktur»

² Ruters bærekraftstrategi, <https://berekraft.ruter.no/>



2. Dagens situasjon og eierstruktur

Det er ventet en betydelig etterspørsel etter busstjenester fram til 2030, med størst vekst i bybåndet mellom Asker, Lillestrøm og Ski³. Behovsanalyse bussanlegg⁴ viser at det er behov for å øke antall busser fra dagens ca. 1170 rutesatte vogner til ca. 1450 rutesatte vogner i 2030 for å møte den forventede veksten. I tillegg må det sikres arealer på anleggene til reservevogner, normalt ca. 5-10 % utover antall rutesatte vogner⁵.

Ruter har behov for å kunne styre helheten fleksibelt, fordi hver kontrakt kan ha ulike behov og forutsetninger, spesielt i en tid med rask endring av teknologi. Dette har tett avhengighet til selve busstilbudet og oppdeling av kontrakter.

Ruters bussproduksjon kjøres fra 26 anlegg eid av 16 forskjellige utleiery. Bussanlegg AS eier seks bussanlegg som leies til Ruter i tillegg til ett bussanlegg som de fremleier. Viken fylkeskommune eier to bussanlegg som driftes av Viken Kollektivterminaler FKF. Bane NOR Eiendom eier fire bussanlegg, mens 13 forskjellige private aktører eier ett anlegg hver.

Bussanlegg AS og Ruter har en avtale som har som mål å regulere samarbeidet mellom Bussanlegg AS og Ruter om anskaffelse, leie, drift og forvaltning av bussanlegg (inkl ev. tilhørende areal/bygningsmasse). I tillegg er det leieavtaler for hvert anlegg.

Akershus fylkeskommune vedtok i 2016 at de ønsket å kjøpe to bussanlegg på Romerike i 2017; Kjul og Leiraveien. Administrasjonen i Viken fylkeskommune ønsker fortsatt å kjøpe og bygge, men har signalisert til Ruter at de ikke har nødvendige investeringsmidler. I mellomtiden vil Ruter finne alternative måter for å løse behovet for bussanlegg. Ruter har langsiktige leieavtaler med løpetid på 30 år for de to bussanleggene med Viken fylkeskommune og det har blitt investert mye penger i oppgradering og bygging av begge anleggene.

I bussanleggsstrategien fra 2012 ble det beskrevet en «strategisk partner» som skulle eie og/eller drifte bussanlegg for Ruter. Partneren skulle arbeide med å sikre bruksrett til strategisk viktige lokaliseringer for bussanlegg. Ruters oppfatning er at vi ikke har en strategisk samarbeidspartner for hele ruteområdet slik det var tenkt. Bussanlegg AS hadde ambisjoner om å bli denne partneren for Ruter, de skulle både anskaffe, utvikle og drifte bussanlegg, i både Oslo og Akershus. Bussanlegg AS reviderte i 2017 sin forretningsplan. Dette med bakgrunn i Akershus FKs vedtak om selv å eie anlegg i eget fylke, og at deres plan om å være totalleverandør og partner for Ruter ikke ble realisert som forutsatt. Bussanlegg AS er allikevel det nærmeste vi har en strategisk partner i dag, og de har opparbeidet seg kunnskap og kompetanse som Ruter bruker aktivt.

³ Urbanet Analyse (2014) «Nullvekstmålet. Fordeling av transportvekst mellom kollektivtransport, sykkel og gange»

⁴ Ruter (2019) Behovsanalyse bussanlegg

⁵ I kjølvannet av koronasituasjonen ser man endringer i på reisemønsteret. Ruter har gjort nye beregninger på når passasjertallene vil komme tilbake til 2019-nivå og anslår at det kan skje rundt 2025, men det er stor usikkerhet rundt tallene, hva det vil ha og si for arealbehovet, og gjeldene strategi velger derfor å basere seg på behovsanalysen fra 2019.



Ruter har på bakgrunn av ovennevnte og på grunn av endringer i teknologiske løsninger på anleggene økt sitt ansvar for, og ressursbruk, innen bussanlegg, med både flere egne ansatte og innleid hjelp enn hva som var tenkt i 2012.

3. Utvikling og oppfølging av kontrakter

Bærekraftsmålene legger grunnlaget for vekst og samfunnsutvikling i hele regionen, og de peker ut retningen for Ruters prioriteringer.

Ruters bærekraftstrategi innebærer at Ruter skal tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skape et bærekraftig og levende storbymiljø. Kollektivtransporten spiller en viktig rolle for å nå Oslo kommunes og Viken fylkeskommunes ambisiøse klima- og miljømål. Målhierarkiet under illustrerer sammenhengen fra visjonen til overordnede mål og delmålene for utviklingen og driften av bussanleggene.



Figur 2 Ruters utvalgte bærekraftsmål (Ruters bærekraftstrategi)

3.1 Sirkularitet, miljø og klimaavtrykk

Beskrivelse

Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken. Bussanlegg er en nødvendig del av arbeidet for å realisere dette målet, fordi busstransport ikke lar seg gjennomføre uten. Bussanleggenes beliggenhet spiller en rolle når det gjelder hvor miljø- og klimavennlig buss er som transportløsning. Anlegg som ligger langt unna sitt tilhørende ruteområde gir mye tomkjøring. Det vil si unødvendig energiforbruk, utslipp og slitasje på materiell og veinett, i tillegg til de belastningene på lokalsamfunnet som økt trafikk gir.

Forbedring av bussanleggenes miljø- og klimafotavtrykk dreier seg typisk om redusert forbruk av fossil energi, strøm og vann, ansvarlig kjemikaliehåndtering og tiltak for å redusere og sortere avfall. I tillegg må støy og lys fra anleggene reduseres slik at dette ikke er plagsomt for bussanleggets naboer. Det er



betydelige variasjoner mellom anleggene som benyttes i Ruters trafikk i dag, og det er godt rom for forbedringer. Ruter har i dag begrenset kunnskap om de ulike anleggenes miljøstatusstatus og hvordan viktige miljøspørsmål håndteres på de ulike anleggene. Det er ikke etablert rapporteringsverktøy eller -rutiner som sikrer at operatør leverer i henhold til avtale når det gjelder miljø- og klimatiltak på anlegg. Ut over det som blir levert i tilbudet i konkurranse er det ingen rapporteringsverktøy som foreligger for å sikre at operatør leverer i henhold til avtale.

Mål

Ruters anlegg skal drives med et minst mulig klima- og miljøfotavtrykk. Ruter skal ha god kunnskap om status og forbedringsplaner for miljø og klima for alle anlegg og følge opp arbeidet på en konstruktiv måte.

Tiltak

Ruter skal etterspørre målrettet klima- og miljøarbeid på anlegg i transporttjenestekonkurranser og ved inngåelse av leiekontrakter med anleggseiere, og følge opp tilbud og avtaler på en effektiv og konstruktiv måte. For anlegg som ikke omfattes av avtaler om systematisk klima- og miljøarbeid som er inngått i forbindelse med kjørekontrakter eller i utarbeidelse av leiekontrakter, skal slike avtaler fremforhandles separat.

3.2 Tilpasning til ny teknologi

Beskrivelse

Ny teknologi kan påvirke størrelsen på bussanleggene og det er viktig å ivareta fleksibiliteten. Dette gjelder blant annet ny mobilitet, autonomi og utslippsfrie løsninger.

Det kreves fleksibilitet i bussanleggene for å håndtere overgangen fra busser som kjører på fossilt drivstoff til utslippsfrie busser. Ruters ambisjon er at kollektivtransporten i Oslo og Viken skal være utslippsfri i 2028. Dette krever endring i bussparken, investeringer i infrastruktur og tilpassing av bussanleggene.

Kombinasjonen av overgang til utslippsfri og behov for flere og større busser for å dekke markedets behov vil øke arealbehovet på anleggene uavhengig av hvilken energibærer som blir valgt. Tidligere er det anslått at overgangen til elbusser på et anlegg vil øke arealbehovet med 10-20%. Overgangen til utslippsfri drift krever bygging av enten ladeinfrastruktur, biogass eller hydrogeninfrastruktur ved bussanleggene. Strøm må føres frem til bussanleggene og nettstasjoner bygges. Bygging av infrastruktur beslaglegger areal og det er kostbare investeringer.

Mål

Fleksible anlegg som enkelt kan tilpasses ny teknologi.

Tiltak

Organisering og fleksibilitet påvirker ansvarsmodellen for ladeinfrastruktur. For å kunne sikre fleksibiliteten ny teknologi trenger, er vi avhengige av at bussanleggene har tilstrekkelig med areal. Ruter bør også ha råderett på bussanleggene slik at totalansvaret for valg av drivstoff kan legges på en part. Ruter skal sikre arealer ved å være mer involvert i kommunal planlegging på et tidligere stadium. Ruter skal komme på



banen og spille inn behov i hver enkelt kommunes kommuneplan. I tillegg utarbeider Ruter i disse dager strategier for både ladeinfrastruktur og utslippsfri transport som i tillegg til elektrisitet også innbefatter hydrogen og biogass. Ruter vil legge til rette for at disse strategiene lettest mulig kan implementeres på bussanleggene.

3.3 Anstendige arbeidsmiljømessige forhold

Bussanleggene er arbeidsplasser som ikke er del av Ruters arbeidsgiveransvar. Fordi de er en så viktig del av Ruters leverandørkjede, tar Ruter likevel et ansvar for å sikre anstendige arbeidsforhold for sjåførere og andre som har anleggene som sin arbeidsplass. Dette gjelder både bygningsmessige forhold, inkludert tilgang til toalett og pauserom, samt overholdelse av Arbeidsmiljølovens bestemmelser generelt. Ruter tar dette ansvaret som et ledd i å gjøre transporttjenestene bedre og mer verdifulle og i den forbindelse bidra til å gjøre bransjen mer attraktiv.

3.3.1 Sjåførfasiliteter

Beskrivelse

Anstendige arbeidsmiljømessige forhold for alle ansatte tilsier blant annet tilgang til tilfredsstillende toaletter og pauserom. Toalett- og pausefasiliteter til bussjåførere ved endeholdeplasser har lenge vært en utfordring og har blitt nedprioritert.

I Oslo har det vært stilt toaletter og pauserom tilgjengelig for bussoperatører gjennom gamle Sporveisavtaler, mens i Akershus har det vært opp til den enkelte bussoperatør å stille med tilstrekkelig fasiliteter. Etter 2016 har Ruter tatt et totalansvar og gradvis lagt til rette for at fasilitetene oppgraderes, vaskes og vedlikeholdes. I tillegg bygges det nå flere nye toaletter og pauserom samt at gamle og nedslitte pauserom oppgraderes og stedvis fornyes.

Flere steder har vært uten avtaler. Ruter vil sørge for at toalettene og pauserommene blir satt opp på lovlig vis og iht. plan og bygningsloven.

Sjåførfasiliteter har vært et satsningsområde for Ruter. Sommeren 2021 ble det skrevet nye kontrakter med Viken fylkeskommune og Bussanlegg AS om organisering av etablering av nye sjåførfasiliteter, drift og vedlikehold. I nye kontrakter overføres noe av driftskostnadene for fasilitetene til operatøren i ruteområdet, for å sikre forsvarlig bruk av fasilitetene.



Ruter erfarer at dagens organisering og ansvarsfordeling fungerer tilstrekkelig. Dagens ansvarsfordeling er skissert i tabellen under.

	Dagens modell	
	Ruter	Eier av sjåførfasilitet
Behovsavklaring	x	
Investering		x
Tomtesøk	x	x
Konseptvalg	x	
Valg av eiermodell	x	
Forprosjekt / reguleringsplan		x
Detaljprosjektering		x
Innkjøp av byggenreprise		x
Byggherreansvar, oppfølging av byggeprosess		x
Forvaltning, drift og vedlikehold		x
Eie		x

Mål

Ruters mål er at alle sjåførere på alle Ruters linjer skal ha tilgang til toalett og/eller pauserom på minimum en av endeholdeplassene på linjen. Dersom det er en lang linjetrase, bør Ruter bestrebe å legge til rette for toalett i begge ender.

Tiltak

Ruter har inngått avtaler med Bussanlegg AS i Oslo og Viken fylkeskommune, i Akershus, for bygging, drift og vedlikehold av toalett og pausefasiliteter. Med disse grepene ønsker Ruter å sitte nærmere prosessene slik at vi sikrer at sjåførfasilitetene blir ivaretatt på en god måte samt sikrer utskiftning og oppgradering ved behov. I tillegg vil Ruter utarbeide en veileder for sjåførfasiliteter som ivaretar behovene for sjåførene i tiden fremover.



3.3.2 Arbeidsforhold på bussanlegg

Beskrivelse

Ruter har over tid erfart at arbeidsforholdene på bussanleggene for raskt kan bli en salderingspost i trepartssamarbeidet mellom Ruter, operatør og anleggseier. Det er operatørene som har personalansvaret, men utbedringer av fasiliteter involverer ofte Ruter og anleggseier. Mange bussanlegg trenger oppgradering. Her blir det ofte diskusjoner mellom operatør, Ruter og eier om kostnadsfordeling da særlig private aktører ikke ønsker å bruke unødvendige ressurser på oppgradering. Vaskehallene på bussanleggene peker seg særlig ut med stor slitasje og manglende tilrettelegging for de ansatte.

Mål

Ruter har også som mål å sikre ansatte på anlegg et anstendig og godt arbeidsmiljø som ivaretar de ansattes behov. I den forlengelse vil Ruter være en pådriver for å sørge for at anleggene oppgraderes til en standard som tilsier at et bussanlegg er en god arbeidsplass og et godt sted å jobbe.

Ruter ser i tillegg på muligheten til å inngå samarbeid med videregående skoler for å løfte faget og skape interesse for det som skjer på bussanleggene. Det kan også innvirke positivt med tanke på ny teknologi og kreative løsninger fra studentene.

Tiltak

Ruter utarbeider for tiden en designguide for bussanlegg som har som målsetning å se på arbeidsflyten på bussanleggene for å kunne optimalisere arbeidsprosessene. Denne informasjonen skal brukes ved fornyelse og oppgradering av eksisterende anlegg og i bygging av nye anlegg. I tillegg vil det utarbeides en teknisk veileder for utforming og løsninger på anleggene slik at anleggene som Ruter tilbyr er standardiserte og gir forutberegnelighet for operatørene.

3.4 Forvaltning, drift og vedlikehold av bussanleggene

Beskrivelse

Tradisjonelt har Ruter ikke involvert seg mye i hvordan bussoperatørene drifter og vedlikeholder bussanleggene. Når Ruter ikke har hatt søkelys på området har bussoperatørene heller ikke hatt insentiver til å gjøre store endringer av gammel praksis. Det har resultert i bussanlegg som har blitt dårlig vedlikeholdt. I tillegg har det vært lite endringer i hvordan man kan bedre driften av anleggene slik at de blir mer effektive, sikrere og bedre for de som arbeider der.

Samtidig er de eldre leieavtalene med eiere av bussanleggene lagt opp med uklare grensesnitt og uten klare forventninger til eier utover det som er lovpålagt. Mange eiere mangler i tillegg kunnskap om bussdrift og de tekniske innretningene på et bussanlegg som de eier og har ansvaret for. Resultatet er at diskusjoner om ansvar for utskiftning av utstyr og oppgraderinger av anleggene ofte strander og ikke blir noe av.

Summen av manglende ansvarsfølelse og insentiver fra eiere, og for lite krav og oppfølging av krav mot bussoperatører, har gjort at de bussanleggene Ruter råder over i dag har klare behov for oppgraderinger. I



t tillegg ønsker Ruter bedre løsninger for driften på anleggene som samsvarer med målene om sirkularitet og bærekraft.

Det er to måter Ruter kan påvirke driften og løsninger på bussanleggene. Enten gjennom eier eller gjennom bussoperatøren på bussanlegget.

Mål

Målene som er satt for drift og vedlikehold av bussanlegg er:

- Bussanleggene skal være trygge arbeidsplasser hvor det ikke skjer personskader av vesentlig karakter
- Bussanleggene skal driftes effektivt slik at unødvendig bruk av tid og ressurser reduseres
- Bussanleggene skal vedlikeholdes og ivaretas slik at deres verdi ikke forringes
- Bussanleggene skal ikke være årsak til innstilte avganger og forsinkelser
- Bussanleggene skal være attraktive arbeidsplasser
- Bussanleggene skal ikke være til vesentlig sjenanse for sitt nærområde
- Bussanleggene skal følge og tilpasse seg den teknologiske utviklingen i samfunnet

Tiltak

For å sikre at målene nås skal det utarbeides flere indikatorer. Indikatorene skal benyttes for å vurdere hvert enkelt bussanlegg, og gjøre det mulig å jobbe målrettet med tiltak på de stedene med størst potensiale for forbedring. Indikatorene skal rapporteres på fra operatørene. Dette sikres gjennom revisjon av kontrakter.

Ved å stille krav til rapportering, og følge opp bussoperatørene i kontraktene kan man bevisstgjøre bussoperatørene hvor det er potensiale for å forbedre seg fremover. Målet er at bussoperatørene jobber med en handlingsplan for hvert enkelt bussanlegg som revideres årlig for å ta tak i utfordringer ved de ulike bussanleggene. Handlingsplanen skal si hvordan bussoperatørene skal jobbe for at Ruter når målsetningene sine for drift og vedlikehold av bussanlegg.

Hovedgrepene Ruter ønsker å gjøre mot eier av bussanleggene for å nå målsettingen for drift og vedlikehold er:

- Standardisering av leieavtaler og forvaltningsavtaler
- Innarbeide incentivordninger som styrer anleggsinvesteringene i ønsket retning
- Større innsikt i forvaltning, drift og vedlikehold gjennom nødvendig rapportering til Ruter
- Klare grensesnitt for eiere/utleiery
- Retningslinjer for utforming, valg av løsninger og funksjoner på bussanleggene
- Klare forventninger om nivå/kvalitet på bussanleggene



4. Langsiktig planleggingshorisont

4.1 Langsiktig kontroll over bussanlegg

Beskrivelse

Ruter opplever en utfordring å sikre tilgang på egnede arealer for bussanlegg i og nær Oslo. Manglende helhetlig planlegging og prioritering av kollektivtrafikkens behov hos planmyndigheter i kommunene har ført til at det ikke er tilrettelagt/prioritert anlegg for kollektivtrafikken i kommunale planer. Arealer til bussanlegg må avveies mot byutvikling og dette medfører et press på å flytte bussanleggene lenger ut fra sentrumsnære områder. Resultatet av dette er økt tomkjøring og høyere driftskostnader. Mer tomkjøring bidrar også til høyere utslipp og har negative konsekvenser for miljøet. En utvikling som beskrevet over kan komme i konflikt med målene for kollektivtransporten i Oslo og Viken.

For Ruter er det mange fordeler med å ha en strategisk partner som også kan være totalleverandør innen bussanlegg. Så lenge det ikke er på plass må Ruter ta et større ansvar enn det som var tenkt i 2012.

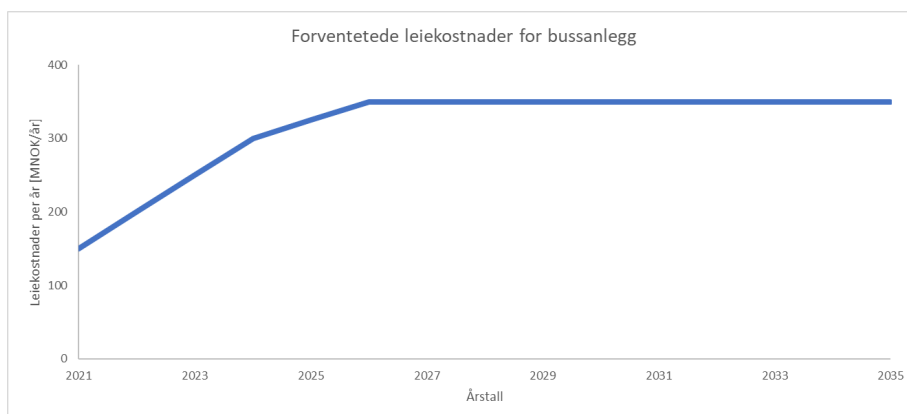
Elektrifisering av busstransporten og økte krav til teknisk standard på bussanleggene gjør det ytterligere kostbart å benytte midlertidige anlegg. Noe utstyr kan gjenbrukes, men strømtilførsel og tiltak på bygninger og arealer forblir i høy grad på eiendommen om bussvirksomheten flyttes til ny adresse.

Ruter ser med bekymring på at de årlige kostnadene til bussanlegg øker mer enn eiernes bidrag. Ruter har gjennom budsjettbrev til eierne påpekt behovet for økt finansiering til bussanlegg og ladeinfrastruktur. Dersom det ikke finnes ytterligere finansiering kan en konsekvens bli at vi må senke ambisjonsnivået på busstjenester, i volum, kvalitet eller miljøløsninger.

Det er nå flere påvirkninger som kommer samtidig som gjør at Ruters årlige utgifter til bussanlegg vil øke markant i årene som kommer:

- Trafikkvekst / passasjerøkning – i et langsiktig perspektiv må vi regne med fortsatt vekst.
- Overgang til utslippsfrie løsninger – krever ofte mer areal.
- Standardheving – en ønsket utvikling.
- Byutvikling – medfører høyere krav til anleggene, og ofte midlertidige anlegg med kort nedskrivningstid.
- Tomtekostnad og arealknapphet i Oslo og kommunene som grenser til Oslo

Oversikten under gir en indikasjon på forventet samlet årlig kostnadsnivå for bussanlegg i Ruters område.





Langsiktigheten er påvirkbar, og kostnaden per anlegg avhenger av om vi må bygge midlertidig eller langsiktig. Dersom vi får langsiktige avtaler så vil det redusere kostnadene i form av lang nedskrivningstid. Kortsiktige avtaler øker kostnadene i form av kort nedskrivningstid og tilfeller av at Ruter må bygge nye anlegg hvert fem-ti år. I tillegg kan det se ut til at bedre kvalitet på anleggene har en positiv effekt på kjøprekontraktene ved at kostnadene til drift reduseres i tilbudene.

Endret linjestruktur og nye behov for toalett og pauserom på eksisterende endeholdeplasser er med på å utløse kostnader på sjåførfasiliteter ut over dagens produksjon. Ruter gjør nå et løft sammen med Bussanlegg AS i Oslo og Viken fylkeskommune i Akershus, men det vil alltid være behov for å bygge opp nye og vedlikeholde eksisterende bygningsmasse i tiden som kommer.

Mål

- Ruter skal sikre langsiktig kontroll og/eller eierskap med godt plasserte bussanlegg, samt sikre areal til nye bussanlegg på sentrale beliggenheter.
- Ruter skal legge til rette for at kostnadene til bussanlegg holdes på et riktig nivå og at dette kommuniseres til eierne som sikrer finansiering.

Tiltak

Ruter vil

- Gjennom å sikre langsiktig kontroll av bussanleggene sikre at levetid og avskrivningstid blir best mulig.
- Ved optimalisering av bussanleggets lokasjon og innhold sikre at pris og kvalitet på selve busstjenestekontraktene blir best mulig
- Sikre at vi ikke får uheldige «lock-in effekter» eller annen ugunstig bruk av infrastrukturen.



5. Robust og effektiv organiseringsmodell

Beskrivelse

Ruter opplever at dagens organisering av bussanlegg til tider er krevende på grunn av at Ruter i stor grad eier risikoen, utfordringene og usikkerhetene med bussanlegg i Oslo og Viken. Rolle- og ansvarsdelingen mot bussanleggseierne, særlig i Viken, er uklare, og avtalene er ikke entydige. For eksempel vil kostnader ved valg av løsninger ved bygging og oppgradering av bussanlegg påvirke kostnader på driftssiden.

Bussanlegg AS er Ruters tettteste samarbeidspartner og eier i dag to bussanlegg i Oslo og fire i Viken. Selskapet er i en posisjon der de kan påta seg et utvidet ansvar i Oslo, men også andre steder i Viken, og det er ikke unaturlig at de ønsker å ta den rollen i fremtiden.

Mål

Ruter og Ruters samarbeidspartnere skal ha tilstrekkelig med ressurser og kompetanse til å utføre arbeidsoppgave innenfor sine respektive ansvarsområder på en effektiv måte. Det bør være et tett samarbeid mellom fagressursene i de ulike organisasjonene for å sikre utvikling og kontinuitet, og jobbe for at alle har samme målsetning.

Tiltak

Ruter skal sikre godt og tydelig samarbeid med aktørene innen bussanlegg. Utgangspunkt for ansvars- og oppgavefordeling er vist i tabell under. Det kan avtales fra gang til gang hvorvidt bussanleggseier eller Ruter påtar seg flere av disse oppgavene.

	Ruter	Eier av bussanlegg	Operatør
Behovsavklaring	x		
Finansiering	x		
Tomtesøk	x		
Konseptvalg	x		
Skisseprosjekt	x		
Valg av eiermodell	x		
Reguleringsplan*	x	x	
Forprosjekt		x	
Detaljprosjektering		x	
Innkjøp av byggentreprise		x	
Byggherreansvar		x	
Drift og vedlikehold		x	x
Forvaltning		x	
Eie		x	

*Reguleringsplan er delt mellom Ruter og eier fordi i enkelte tilfeller vil det være eier som kjører reguleringsprosjektet.

Hvis Ruter står uten alternativer i henhold til denne modellen så vil Ruter anskaffe bussanlegg i det åpne markedet underlagt lov om offentlig anskaffelse.