

# STANDARDISERING AV BUSSE

Det har etter hvert oppstått mange standarder;

- **EUs busdirektiv 2001/85/EC («Bibelen»)**
- **Sverige:** «Buss 2014» («Buss 2010»)
- **Kollektivtrafikkforeningen:**  
«Veiledende krav til busser i kollektivtrafikk»
- **Ruter:** «Bussmateriellstrategi»
- **Nordiske hovedsteder:** «Nordic Bus»
- Alle har vel hatt til hensikt å rydde opp i jungelen av individuelle og fordyrende særkrav i spesifikasjoner
  - Fylkeskommunenes kollektivtrafikkselskaper har i (alt for) stor grad hatt hver sine sett med spesifikasjoner

# STANDARDISERING AV BUSSE

Som svar på dette kom initiativet til en «Norsk standard» opp. Hensikten har vært å «dra sammen» de forskjellige initiativene til én felles standard:

- **Norsk Standard:**  
**«NS 11050 Persontransport – tekniske og funksjonelle krav til busser»**
- **Bilimportørenes Landsforening mener dette er et veldig viktig initiativ**
- **Det må arbeides videre med å få standarden implementert i praktisk virkelighet**

# STANDARDISERING AV BUSSE

**Bilimportørenes Landsforening, først og fremst v/ eksperter fra våre medlemmer, har engasjert oss sterkt i dette prosjektet.**

**Bl.a. har følgende bidratt:**

- Freddy Sandbakk, Norsk Scania AS
- Rolf Thomassen, MAN Truck & Bus Norge AS
- Dagfinn Heitmann, Iveco Norge AS
- Geir Våme, RSA
- Cato Haugland, Bertel O. Steen AS
- Zoran Cvijanovic, Volvo Norge AS
- Undertegnede: Tore Lillemork, BIL

# STANDARDISERING AV BUSSE

## **FORDELER MED STANDARDISERING**

- Potensialet for innsparing og bedre bruk av offentlige midler er grovt regnet på 10 % (+/-) av kostnaden for en buss
  - Bedre standardiserte busser gir vesentlig lavere produksjonskostnad pr. buss
  - En del av potensialet utgjøres i tillegg av økt annenhåndsverdi på bussene, som med bedre standardisering blir anvendelige og kan omsettes på tvers av fylkesgrenser / regioner, eller til andre land for bedre priser enn i dag
- Oppnår vi halve potensialet, er det store besparelser, som enten kan brukes til mer/bedre kollektivtransport, til helt andre ting som f. eks. eldreomsorg, eller bare innsparinger i de offentlige budsjettene

## **ULEMPER?**

- Ingen

# LITT OM ØKONOMIEN

- Verdi pr. buss: oppunder NOK 2 mill. ...
- Potensial for innsparing mener vi er på grovt regnet inntil 10 % (+/-):  
dvs. oppunder NOK 200.000 pr. buss
- Mer realistisk: halve maks-potensialet:  
oppunder NOK 100.000 pr. buss

# ØKONOMI / VOLUM

- Anbudsmarkedet (busser over 12 tonn tillatt totalvekt) for 2017 og 2018 er stort sett avgjort, med eksisterende spesifikasjoner
- Dette markedet er for 2017 og 2018 på ca. 550 busser pr. år – og det er uansett for sent å endre spesifikasjonene(?)
- I 2019 vil det bli et svært mye større volum av busser i anbud: opp mot 1.500 busser over 12 tonn
  - Nå er det mulig at også disse spesifikasjonene allerede er fastsatt i en viss grad, men her kan det være muligheter for påvirkning;
  - F.eks. i bl.a. disse regionene: Oslo/Romerike (Ruter), Bergen (Skyss), Tromsø, videre f.eks. Telemark, Nordland og Oppland
  - «Oppunder halve potensialet»: NOK 100.000 x 1.500 busser  
= **inntil NOK 150 mill. i 2019?**