

Request for Information

Dato: 21.08.2026

Forprosess Transporttjenester Romerike 2030

Publisering/tilgjengeliggjøring av RFI: 21. august 2026

Tilbakemeldinger/innspill per e-post til: bussanbud@ruter.no

Vennligst merk e-post med: «RFI – Forprosess Transporttjenester Romerike 2030»

1. Om Ruter

Ruter AS er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fylkeskommune. Vi administrerer over halvparten av kollektivtrafikken i Norge. Vår rolle er å planlegge, utvikle, samordne, bestille, markedsføre og informere om kollektivtrafikktilbudet. All operativ drift utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for Ruter og av Vy med lokaltog - alt innenfor samme billett- og prissystem.

Våre eiere er Oslo kommune (60 %) og Akershus fylkeskommune (40 %).

For ytterligere informasjon om Ruter vises det til Oppdragsgivers hjemmesider: <http://www.ruter.no>

2. Introduksjon

Ruter startet en forprosess for anskaffelsen knyttet til kontraktene med oppstart i løpet av 2030. Hensikten med en forprosess er å få på plass rammer for konkurransen slik at gjennomføring av konkurranseutsetting kan starte opp med mest mulige avklarte forutsetninger og rammebetingelser.

Disse transporttjenestekontraktene har planlagt oppstart i løpet av 2030:

Kontrakt	Antall rutesatte busser (2026)	Antall rutekm. pr år (2026)
Nittedal og Lørenskog	87	5 280 219
Lillestrøm, Sørums og Fet	127	8 410 477
Enebakk	34	2 498 200

Romerikslinja

Som en del av utviklingen av kollektivtilbudet på Romerike arbeides det med etablering av Romerikslinja, en planlagt høykapasitets bussforbindelse mellom Lillestrømområdet, Ahus, Lørenskog og Oslo. Konseptet bygger på planlagt utvikling av høystandard kollektivtrasé i korridoren og vurderes betjent med høykapasitetsbusser (toleddsbusser). Flere av spørsmålene i denne RFI-en er knyttet til mulige forutsetninger, materiellvalg og infrastrukturbehov for en slik løsning.



For ytterligere informasjon om prosjektet vises det til Ruters informasjon om høystandard kollektivtrasé:
<https://www.ruter.no/prosjekter/hoy-standard-kollektivtrase-kjeller-oslo/>

3. Formål med RFI

Med denne markedsundersøkelsen (RFI) ønsker Ruter å få tilbakemeldinger fra potensielle tilbydere og eventuelt andre leverandører, tidlig i anskaffelsesfasen. Innspillene vil bidra inn i beslutningene knyttet til forutsetningene som settes før selve anskaffelsesprosessen starter opp.

Listen nedenfor inneholder noen konkrete spørsmål Ruter ønsker svar på. Listen er ikke uttømmende, og dersom dere har flere relevante tema og/eller innspill enn det som er beskrevet nedenfor, ønsker Ruter at dere også gir tilbakemelding på disse.

Spørsmålene er både til potensielle tilbydere og andre leverandører/underleverandører.

Kontrakt

Som nevnt ovenfor vurderes høykapasitetsbusser i forbindelse med Romerikslinja fra oppstart av kontrakt. Ha gjerne med betraktninger knyttet til dette i tilbakemeldingene på RFI.

1. *Varighet*

Hvilken varighet anbefaler dere på disse kontraktene?

2. *Høykapasitetsbusser*

Det kan fortsatt være usikkerhet knyttet til om høykapasitetsbusser blir innført på Romerikslinja ved:

- Utlysning av kontrakt, eventuelt
- Signering av kontrakt.

Hvordan bør konkurransen og kontrakten utformes for å håndtere usikkerheten knyttet til eventuell innføring av høykapasitetsbusser? Er det forhold ved innføringen dere mener bør håndteres særskilt i konkurransen eller kontrakten?

3. *Fleksibilitet*

I sist utlyste konkurranse i Ruter er rammene for produksjonsjustering satt til +40 %/-30 % med et årlig makstak for reduksjon på 15 %. Er disse rammene tilstrekkelige for disse kontraktene, eller mener dere det er behov for justeringer?

4. *Avvikstransport*

Ruter vurderer å ha bestemmelser knyttet til at operatøren skal kunne benytte bussmateriellet til avvikstransport i hele Ruters område. Hvis operatør får prise dette i egne godtgjørelsesposter, vil dette kunne være gjennomførbart?

5. *ADT*

Sist utlyste konkurranse i Ruter inneholder bestemmelser om at nødvendige og dokumenterbare kostnader ved maskinvareoppgradering som følge av ADT-versjonering dekkes av oppdragsgiver. Er



dette tilstrekkelig for å redusere fremtidig risiko knyttet til versjoneringer av ADT, eller mener dere det er behov for ytterligere mekanismer?

6. *Håndtering av endringer i tilbudet vedr. fleksible eller autonome tjenester*
Hvordan bør kontraktens endringsmekanismer utformes for å sikre nødvendig forutsigbarhet for operatøren, og hensiktsmessig risikofordeling, dersom deler av dagens rutebaserte transport i løpet av kontraktperioden erstattes eller suppleres med mer fleksible eller autonome transporttjenester? Kan faste linjer og fleksible transporttjenester kombineres i samme kontrakt?
7. *Samarbeid om teknologisk utvikling*
Hvordan bør oppdragsgiver og operatør samarbeide om å identifisere, vurdere og eventuelt innføre ny teknologi og nye driftsformer gjennom kontraktperioden?
8. *Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger*
 - Tvangsarbeidsforordningen blir innført i desember 2027. Hvilken betydning forventer dere at dette har å si for leveransen av bussene i den kommende konkurranse?
 - Utover krav som følger av tvangsarbeidsforordningen, er det krav, forventninger eller former for oppfølging fra oppdragsgiver som dere mener kan bidra til økt sporbarhet, dokumentasjon eller innsikt i leverandørkjeden?

Bussmateriell

9. *Leddbuss – elektrisk laventre, klasse II*
 - Hvilke produsenter kan levere elektrisk leddbuss som laventre i klasse II?
 - Dersom laventre ikke kan leveres, hva er maksimal sitteplasskapasitet for aktuelle alternative elektriske løsninger?
10. *Toledsbuss (høykapasitet) – elektrisk, klasse II*
 - Hvilke produsenter kan levere elektrisk toledsbuss i klasse II? Vi ber om at det oppgis om kjøretøyet kan leveres både med og uten sikkerhetsbelter, og hvilken betydning dette eventuelt vil ha for sitteplasskapasitet, total passasjerkapasitet, vekt og aksellast.
 - Ruter ønsker informasjon om forventet leveringstid for elektriske toledsbusser, både med og uten sikkerhetsbelter, samt hvilke forhold som eventuelt kan påvirke leveringstiden.
 - Ruter ønsker informasjon om hvorvidt aktuelle toledsbusser oppfyller kravene i UNECE R66.
 - Dersom noen av kjøretøyene ikke er vurdert opp mot, eller ikke oppfyller, UNECE R29, ønsker Ruter at dette presiseres særskilt, da R29 er et gjeldende lovkrav i Norge.
11. *Vekt, aksellast og utvikling i markedet*
Ruter har i tidligere markedsdialoger stilt flere spørsmål om vektproblematikk for elektriske busser, herunder egenvekt, aksellast og konsekvenser for passasjerkapasitet. Vi ber om en oppdatert vurdering av om det har skjedd relevant utvikling i markedet på dette området, for eksempel knyttet til lavere egenvekt, lettere batterier, endret kjøretøykonstruksjon eller andre tekniske løsninger.

Ruter gjør samtidig oppmerksom på at vekt og aksellast fortsatt vurderes som en relevant problemstilling for disse kontraktene.



12. Brukte busser

Ruter ønsker innspill på om markedet er positiv til at brukt bussmateriell kan benyttes i disse kontraktene, ikke bare som midlertidig løsning, men også som en del av ordinær drift. Hvilke forutsetninger bør i så fall gjelde, og hvordan bør Ruter stille krav til og følge opp kvaliteten på brukt materiell gjennom kontraktsperioden?

13. Brukte busser / midlertidig materiell

Ruter ønsker innspill på om brukte busser kan være relevant som midlertidig løsning, reservekapasitet eller ved usikkerhet knyttet til innføring av nytt materiell eller høykapasitetsbusser. Hvilke forutsetninger bør i så fall gjelde for alder, teknisk standard, nullutslipp, universell utforming, sikkerhetsbelter og kundekvalitet?

14. Overføring av bussmateriell til senere kontrakter

Ruter ønsker innspill på om bussmateriell, særlig toleddsbusser men også øvrig materiell, bør kunne overføres til senere kontrakter. Hvilke kontraktuelle forhold bør i så fall reguleres, og hvordan bør Ruter sikre innsyn i vedlikehold, teknisk tilstand, batterihelse, restlevetid, dokumentasjon og restverdi gjennom kontraktsperioden?

15. ADT på nytt og brukt materiell

Ruter ønsker innspill på om krav til full ADT bør gjelde for alt materiell som benyttes i kontrakten, herunder brukt materiell, reservebusser og eventuelt materiell som overføres fra tidligere eller senere kontrakter. Er dette et hensiktsmessig krav, eller bør kravene differensieres avhengig av bruksområde, for eksempel RuterBy, RuterRegion og skoleruter, og/eller ut fra bussens alder?

Ruter ber også om innspill til hvilke begrensninger ulike ADT-krav kan gi for bruk av materiell på tvers av linjer og områder, herunder konsekvenser for fleksibilitet, reservekapasitet, omdisponering av busser, bruk av eldre eller brukt materiell og kostnader til reservemateriell. Dersom ADT funksjonsnivå «Buss» på alt materiell vurderes som kostnadsdrivende eller lite hensiktsmessig, ber vi om forslag til alternative kravsnivåer og hvilke minimumsfunksjoner som bør gjelde.

16. Autonome busser på depot og i rute

Har dere løsninger eller pågående utvikling knyttet til autonom kjøring, både på depot (f.eks. parkering, lading og intern forflytning) og i ordinær rutetrafikk? Beskriv teknologiens modenhetsnivå og forventet utviklingsløp frem mot 2030, og hvordan vi som oppdragsgiver kan tilrettelegge i kontraktsstrukturen for å gradvis innfase autonomi i løpet av kontraktsperioden, herunder forventede effekter på kostnadsbilde, sjåførbehov, regularitet og vedlikehold.

17. Vedlikehold og sirkulærøkonomi

Ruter ønsker et forbedret kunnskapsgrunnlag på vedlikehold og levetidsforlengelse av elbusser. Har dere konkrete erfaringer og dokumentasjon knyttet til kostnadsdrivere, barrierer og insentiv? I hvilken grad er reservedeler til elbusser godt tilgjengelig og med et fornuftig prisnivå? Hvordan kan Ruter, operatører og leverandører samarbeide om vedlikehold for å oppnå økonomiske og miljømessige gevinster?



18. Batteri

- Ruter vurderer krav om due diligence-dokumentasjon i henhold til batteriforordningen for busser levert etter august 2027. Er dette gjennomførbart?
- Ruter vurderer krav om produktpass for batterier på busser levert etter februar 2027. Er dette gjennomførbart?
- Hvilke erfaringer har dere med gjenbruk av framdriftsbatteri på storbuss?

19. Naturlige kjølemedier

I tidligere dialog med markedet har Ruter mottatt blandede tilbakemeldinger på krav om naturlige kjølemedier.

Ruters interne analyser tyder på at CO₂-baserte varmepumper nå er teknologisk modne og tilgjengelige for bussmarkedet, med et betydelig potensial for å redusere både kostnader og miljøbelastning, og en tilbakebetalingstid på om lag fire år. I tillegg strammes regelverket inn gjennom EUs F-gassforordning, med forventede kostnadsøkninger og utfasing av syntetiske kjølemedier.

Utfordringer ved CO₂-baserte varmepumper er knyttet til høyt driftstrykk, vekt og sikkerhetshensyn, samt redusert ytelse ved svært lave temperaturer. Redusert ytelse kan medføre behov for supplerende varmekilder, særlig i bybusser med hyppige døråpninger.

I hvilken grad sammenfaller dette med deres analyser, og har dere dokumentasjon eller erfaringer som utfordrer dette bildet?

20. Motoriserte rullestolramper

Ruter vurderer om det bør stilles krav til motoriserte rullestolramper på hele eller deler av bussmateriellet. Hvordan vurderer dere kostnadsbildet ved krav om motoriserte rullestolramper, både som merkostnad ved innkjøp av buss og som kostnader gjennom hele driftstiden, herunder vedlikehold, reparasjoner, reservedeler, nedetid og eventuell påvirkning på vekt, kapasitet og driftsstabilitet?

Bør et eventuelt krav differensieres mellom ulike ruteområder og trafikktyper, for eksempel bynære linjer, regionale linjer, skoleruter, linjer med høy frekvens, linjer med mange holdeplasser eller områder der universell utforming av holdeplasser kan variere? Hvilke kriterier bør i så fall legges til grunn for å vurdere hvor motoriserte rullestolramper gir størst nytte sett opp mot kostnad og operasjonelle konsekvenser?

Infrastruktur

21. Usikkerhet knyttet til termineringskapasitet

Det er usikkerhet knyttet til termineringskapasitet ved flere sentrale knutepunkter og endeholdeplasser, blant annet Helsfyr, Lillestrøm bussterminal, Ahus og Furuset. Det kan også være behov for å vurdere kapasiteten ved Carl Berners plass/Sinsen området, Grorud og Økern. På Helsfyr er det i dag mangel på reguleringsplasser for linjene som er planlagt terminert i området. Lillestrøm bussterminal skal bygges om, noe som kan medføre redusert kapasitet og behov for midlertidige driftsløsninger i kontraktperioden. Også ved Carl Berners plass, Grorud og Furuset er det usikkerhet



knyttet til om tilstrekkelig terminerings- og reguleringskapasitet vil være etablert ved kontraktsoppstart.

Hvordan bør konkurransen utformes for å håndtere denne usikkerheten? Er det forhold knyttet til kravstilling, prising, materiell, driftsopplegg eller tilbudsutforming som Ruter bør ta hensyn til for å sikre god konkurranse og sammenlignbare tilbud?

Bussanlegg

22. Utslipp ved drift av bussanlegg

Ruter har gjennomført en kartlegging knyttet til utslipp ved drift av bussanlegg og observerer at utslippsnivået varierer i stor grad blant ulike bussanlegg.

Hvilke tiltak mener dere gir størst utslippsreduksjon per investert krone knyttet til drift av bussanlegg?

Energiinfrastruktur

23. Ladeeffekt

Hvilken ladeeffekt bør det tilrettelegges for på Romerikslinja eller andre linjer med endeholdeplass?

24. Effekt og rammetillatelse

Er det noen spesielle endeholdeplasser som Ruter bør se på og forberede effekt og rammetillatelse?

25. Ladeteknologi

Hvilken ladeteknologi vil være mest relevant for endeholdeplass, CCS2, MCS, pantograf (panto-opp eller ned), induktiv eller annen ladeteknologi?

26. Minstekrav til lading

Bør Ruter ha minstekrav til lading på endeholdeplassene for Romerikslinja (Oslo og Lillestrøm)?

27. Beredskap og sikkerhet

Bør det stilles krav til backup i form av aggregater eller er det andre tiltak som kan veie opp for god beredskap og sikkerhet?

Godtgjørelse

28. Høykapasitetsbusser

Bør det gjøres noen tilpasninger i godtgjørelsen knyttet til høykapasitetsbusser?

Incitament og gebyr

29. Incentiver for høykapasitetsbusser og særegenheter ved ruteområdene

Er det incentiver som Ruter bør vurdere å ta inn i kontrakten, spesielt med hensyn til høykapasitetsbusser eller særegenheter ved ruteområdene?



Oppdragsbeskrivelse

30. Psykososialt arbeidsmiljø

På hvilke områder kan Ruter som oppdragsgiver bidra til bedre psykososialt arbeidsmiljø for operatørens ansatte, uten å overta operatørens arbeidsgiveransvar?

31. Krav til å være lærebedrift

Ruter vurderer å stille krav om at operatøren skal være godkjent lærebedrift. Har dere synspunkt på dette? Er det andre krav knyttet til lærlingeordningen utover dette vi også bør vurdere å stille krav til?

32. Ledelsesspenn

Har dere synspunkter på ledelsesspenn (antall ansatte under personalleder)?

- Hvordan kan Ruter i anskaffelsen stimulere til et optimalt og hensiktsmessig ledelsesspenn og medarbeideroppfølging?
- Hva vil være fordeler, ulemper og kostnadskonsekvenser ved eventuelle krav?

33. Turnus og arbeidstid

Turnus og arbeidstid som muliggjør å kombinere føreryrket med forskjellige livsfaser er viktig for det psykososiale arbeidsmiljøet.

- Hvordan kan Ruter stimulere til for eksempel arbeidstidsordninger som ønsketurnus, barnehageturnus eller andre familievennlige turnusmodeller?
- Hva vil være fordeler, ulemper og kostnadskonsekvenser ved slike krav?

34. Forebygging av vold, trusler og trakassering

Hvordan kan Ruter i anskaffelsen bidra til bedre forebygging av vold og trusler, og av trakassering og annen utilbørlig opptreden mht. førerne?

35. ISO 45001 Arbeidsmiljø

I hvilken grad mener dere at ISO 45001 eller tilsvarende HMS-systemer ivaretar krav til arbeidsmiljø i busskontrakter? Er det behov for andre eller supplerende kontraktskrav fra Ruter?

36. Rapportering generelt

Hvilke rapporteringskrav i dagens eller tidligere busskontrakter oppleves som mest administrativt krevende, og hvor ser dere størst potensial for forenkling?

37. Rapportering på energi- og effektforbruk

Hvordan kan Ruter best innhente data for energi- og effektforbruk på kontraktene/bussanlegg med fordeling på scope 1 og scope 3 (direkte og indirekte utslipp)?

38. ISO 14001 Miljø

Gir ISO 14001 etter deres erfaring merverdi utover øvrige miljøkrav i Ruters busskontrakter? Hvis ja, på hvilke områder? Har dere innspill til andre relevant standarder/merkeordninger knyttet til miljø?



Generelle innspill

39. Deltakelse i konkurransen

Hvilke omstendigheter eller forhold kan hindre deltakelse i denne konkurransen?

40. Sikkerhet og beredskap

Er det forhold knyttet til forsyningssikkerhet og beredskap som Ruter bør ta hensyn til ved utforming av konkurransen?

41. Andre innspill

Er det andre innspill til forprosessen som Ruter bør ta med videre før anskaffelsesprosessen starter?

4. Veien videre

Tilbakemeldinger og innspill sendes inn skriftlig til bussanbud@ruter.no innen **04.09.2026 kl 15:00**. Det er ikke planlagt 1:1-møter i denne fasen. Senere i prosessen vil det bli innkalt til dialogkonferanse og 1:1-møter hvor potensielle tilbydere og eventuelt andre leverandører kan komme med ytterligere innspill til anskaffelsen.

Potensielle underleverandører kan gi tilbakemelding på de temaene de mener er relevante for egen virksomhet.

Svarene på spørsmålene ovenfor kan bli gjengitt på et aggregert nivå uten at det fremkommer hvem som har gitt de enkelte tilbakemeldingene. Eventuelle innsynsbegjæringer vil bli behandlet i tråd med bestemmelsene i Forvaltningsloven og Offentleglova.