

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 02-10-2024

Mødedato Onsdag d. 02. oktober 2024 kl. 12:00

Mødested Ankerkvartalet, Haakon VIIIs gate 9, 4005 Stavanger, Fylkesutvalgssalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
SP 34/2024 Spørsmål Frode Waldemar, Ap ang. status gang og sykkelsti Fv 1 Moi-Skåland.....	6
SP 35/2024 Spørsmål Vebjørn Mathiesen Solli, KrF ang. billett for SLT-koordinator på tog.....	7
SP 36/2024 Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. pausene av månedskort.....	9
RS 24/2024 Kolumbus månedsrapport august 2024.....	10
RS 25/2024 Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus juni 2024 - Referat.....	11
RS 26/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 endelig.....	13
RS 27/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S3 - 2024 utkast.....	15
RS 28/2024 Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat september 2024.....	17
PS 36/2024 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 04. september 2024.....	18
PS 37/2024 Ulykkestall Rogaland 2023.....	19
PS 38/2024 Handlingsplan for trafiksikkerhet 2024-2027.....	25
PS 39/2024 Halvårsrapport 2024 - Kolumbus.....	30
PS 40/2024 Høringssvar - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Dro	38
PS 41/2024 Høring - forslag til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetran	48
PS 42/2024 Utviklingsplan for Rogaland - regional planstrategi 2025-2028 - Sluttbehandling.....	55

Møteinnkalling

Utvalg: Samferdselsutvalget

Møtested: Ankerkvartalet, Haakon VIIIs gate 9, 4005 Stavanger,
Fylkesutvalgssalen

Dato: 02.10.2024

Tidspunkt: 12:00

Eventuelt forfall må meldes snarest.

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Forfall meldes til Vera-Britt Sommer: vera.britt.sommer@rogfk.no.

Det blir et fellesmøte med fylkestrafikksikkerhetsutvalget fra kl. 12 hvor det vil gis noen presentasjoner. Ordinært møte i samferdselsutvalget begynner etter det.

Dersom det er aktuelt med habilitetsvurdering må man melde fra om dette tidlig, slik at det blir tid til å innhente en juridisk vurdering.

Lasse Anfinsen Fredheim

utvalgsleder

Vera Britt Sommer
utvalgssekretær

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-40

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Frode Waldemar, Ap ang. status gang og sykkelsti Fv 1 Moi-Skåland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
34/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

På Fv 1 Moi-Skåland er det nylig satt opp fender langs Lundevannet som sikrer eventuelle utforkjøringer. Dette har vært ønsket av innbyggere som ofte bruker strekket som tur vei og er veldig positivt! Dessverre gir nytt fender utfordringer for gående langs strekket, da det er vanskeligere å gå til side når det kommer biler i mot.

Det har i mange år vært planlagt å bygge gang og sykkelsti langs denne veien og prosjektet er ferdig regulert av Lund kommune. Prosjektet ligger inne i fylkets Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031 under de ufordelte programområdepottene.

Hva er status for prosjektet?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-41

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Vebjørn Mathiesen Solli, KrF ang. billett for SLT-koordinator på tog

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
35/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Hå kommune er den kommunen som har flest togstopp i regionen, og toget er i hovedsak det eneste kollektivtilbudet for reisende. Det er derfor et tilbud som blir brukt i særlig grad av barn og unge på vei til skole og fritidsaktiviteter. Det er heller ikke et ukjent fenomen at ungdommer bruker toget som et oppholdssted og tar det frem og tilbake.

Hå kommune sine SLT-koordinatorer ser derfor på det som viktig å være tilstede på de travleste togavgangene i helgene for å drive sitt forebyggende arbeid.

Kommunen har vært i dialog med både Go Ahead og Kolumbus om mulighet for at disse kan slippe å løse billett ved å vise frem ansattkort, eller å opprette andre ordninger slik at de ansatte ikke trenger å løse billett privat. Det har så langt ikke lyktes.

Arbeidet disse SLT-koordinatorene gjør er viktig. Det er også i Go Ahead/Kolumbus sin interesse at de er tilstede på togene med sitt forebyggende arbeid. Selskapet bruker allerede betydelige midler på vektere på de mest utfordrende avgangene.

Spørsmål: Kan Kolumbus gå i dialog med Hå kommune og finne en løsning slik at SLT-koordinatorene ikke trenger å løse billett når de driver sitt forebyggende arbeid på togene?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-39

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. pausene av månedskort

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
36/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål

Har det blitt vurdert å gjere det mogleg for alle typar månadskort å setje kortet «på pause» i ein kortare periode? Og dersom det ikkje er vurdert, er dette noko som bør vurderast for å få fleire til å kjøpe månadskort?

Bakgrunn

For å få endå fleire reisande til å velge kollektivtransport, er det viktig å gjere tilbodet så attraktivt som mogleg. For reisande som kjøper månadskort, kan det tenkast at det å kunne setje månadskortet på pause, vil gjere det meir aktuelt for fleire å kjøpe månadskort og dermed reise meir kollektivt. Til dømes om reisande skal på ferie ei veke eller meir, kan det vere at dei lar vere å kjøpe månadskort og dermed vel andre alternativ. Dersom det var mogleg å setje månadskortet på pause ein kort periode, til dømes ei veke, ville kanskje fleire reisande vurdere det som lønsamt å kjøpe månadskort. For at ei slik ordning skulle fungere, måtte ordninga ha nokre klare avgrensingar, både med omsyn til kor ofte den reisande kan pause kortet og kor lenge kortet kan setjast på pause.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-30
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Politisk sekretariat

Kolumbus månedsrapport august 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

24/2024	02.10.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Månedsrapport Kolumbus august 2024

Saken gjelder

Månedsrapport Kolumbus august 2024, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-31
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Politisk sekretariat

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus juni 2024 - Referat

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

25/2024	02.10.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kontaktmøte med Kolumbus 2024-06-24

Saken gjelder

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus juni 2024 – Referat, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-33
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Politisk sekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 endelig

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

26/2024	02.10.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Møtereferat S2-2024
---	---------------------

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 endelig, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-34
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Politisk sekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S3 - 2024 utkast

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

27/2024	02.10.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Møtereferat S3-2024 - utkast
---	------------------------------

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S3 - 2024 utkast, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-32
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Politisk sekretariat

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat september 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

28/2024	02.10.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Referat Bymiljøpakken september 2024

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat september 2024, se vedlegg.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/66106-11

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 04. september 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
36/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1	Møteprotokoll SU 04.09.2024
---	-----------------------------

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 04. september 2024 godkjennes.

Lasse Anfinssen Fredheim

leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/84391-1

Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Ulykkestall Rogaland 2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
48/2024	01.10.2024	Eldrerådet
37/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget
10/2024	02.10.2024	Fylkestrafikksikkerhetsutvalget

Vedlegg:

- 1 Årsrapport fylkesveger Rogaland 2023

Sammendrag

Saken gir en oversikt over ulykkessituasjon på fylkesvegnettet i Rogaland for 2023 og foreløpig status for 2024. Parallelt er det satt søkelys på noen trender som ligger bak tallene.

Antall ulykker med personskader på fylkesvegnettet er det laveste siden 2017, og antall personskader viser en nedgang. Samtidig er antall hardt skadde personer i 2023 er på samme nivå som 2022, og kan være en oppadgående trend. De foreløpige uoffisielle tallene for 2024 så langt viser heller ikke en nedadgående trend for dødsulykker.

Fylkesdirektørens innstilling

Ulykkestall for trafikkulykker i Rogaland 2023 tas til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
enhetsleder

Bakgrunn for saken

Hver høst presenterer Rogaland fylkeskommune en oversikt over ulykkessituasjon for året før. Her presenteres tall for 2023. I tillegg presenteres foreløpige tall for første halvdel av 2024. Endelige tall for 2024 forventes å være på plass sommeren 2025.

Problemstilling

Samferdselsutvalget blir orientert over ulykkessituasjonen for fylkesvegnettet.

Saksopplysninger

Den viktigste kilden til opplysninger om trafikkulykker med personskade i Norge er politirapporterte personskadeulykker. Dette er ulykker hvor minst ett kjøretøy (i hovedsak motorkjøretøy eller sykkel) er innblandet, og hvor minst én person er skadd.

Skadegrad blir oppdelt i drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd etter følgende kriterier:

- Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varige og alvorlig mén.
- Alvorlig skadde regnes som personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.

I statistikker blir ofte «meget alvorlig skadde» og «alvor skadde» slått sammen til en kategori «hardt skadd».

Ikke alle trafikkulykker med personskade er rapportert i offisiell ulykkesstatistikk, og ulykker med mindre alvorlige skader, som ulykker med myke trafikanter og eneulykker er de som er mest underrapportert (TØI-rapport 1692/2019). Videre antas det at bare 17 % av trafikkskader som behandles av lege eller sykehus kommer med i offisielle statistikk, og for alvorlige skader er rapporteringsgraden 37 % (Elvik 2019).

Tallene som blir presentert i denne saken er hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB) og Statens vegvesens (SVV) trafikkulykkesregister.

Ulykkestall 2023

I løpet av 2023 er det registrert totalt 141 personskadeulykker på fylkesvegnettet. I disse ulykkene er følgende skadegrad registrert:

År	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader
2023	5	29	133	167

Basert på statistikk (Årsrapport fylkesveger 2023, Rogaland) kan vi blant annet se følgende observasjoner for ulykkene i 2023:

- Alle de drepte i trafikken er menn
- De drepte var enten førere av personbil (4) eller passasjer i personbil (1)
- Dominerende type ulykker i dødsulykkene i 2023 var utforkjøringsulykker.
- 1 syklist, 5 fotgjengere, 2 e-scooter- og 9 MC-brukere ble hardt skadet
- Antall hardt skadde (41%) er flest på strekninger med 60 km/t.
- Dominerende type ulykker var ulykker i samme retning (17%), ulykker i kryssende kjøreretning (19,8%) og utforkjøringsulykker (30,5%)
- Den mest dominerende aldersgruppen med hardt skadde er 45-54 år.
- Statistikken viser også at eneste alderskategorier uten hardt skadde eller døde er 6 - 15 år og over 85 år.
- Juni var måneden med flest personskadeulykker og flest hardt skadde og lettere skadde
- Hjelmeland, Kvitsøy og Utsira hadde ingen politiregistrert ulykke i 2023

Totalt mistet ti personer livet (inkludert fylkesvegnettet) i Rogaland i 2023. Det var 266 personskadeulykker der 48 ble hardt skadet og 273 personer ble lettere skadet.

Utvikling de siste ti årene (periode 2014-2023) for politiregistrerte ulykker i

Rogaland for fylkesvegnettet:

Under vises en tabell som viser utviklingen av ulykker på det fylkeskommunale vegnettet i Rogaland de siste ti år:

År	Sum personskadeulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader
2014	200	5	25	210	240
2015	195	4	22	215	241
2016	186	9	33	181	223
2017	114	2	20	126	148
2018	162	7	24	166	197
2019	162	3	24	160	187
2020	147	4	24	144	172
2021	161	5	21	180	206
2022	167	11	30	164	205
2023	141	5	29	133	167
Sum	1 635	55	252	1679	1 986

Av tabellen kan en se at antall ulykker med personskader er det laveste i 2023 siden 2017. Antall personskader (inkludert lettere skade) viser en nedgang. 167 personer var involvert og ble skadet eller omkom i 2023. Tallet er det andre laveste i denne perioden etter 2017 med 148 personskader. Antall hardt skadde i 2023 var på 29, noe som kan vise en oppadgående trend når en tar et blick på tallene fra 2022, da antallet var 30.

Utvikling av politiregistrerte dødsulykker i Rogaland, foreløpige tall 2024:

Alle opplysninger om 2024 som hentes fra Ulykkesanalysegruppen er å regne som foreløpige og vil ikke være endelige før juni 2025. De gir likevel nyttig informasjon om utvikling, og observasjonene kan bidra til det pågående trafiksikkerhetsarbeidet.

Ulykkesanalysegruppen (UAG) analyserer alle dødsulykker på et senere tidspunkt, og det kan da framkomme andre opplysninger.

For 2024 finnes det foreløpig ikke noe fordeling for alle politiregistrerte ulykker (med lettere skadegrad eller hardt skadet) per veikategori, kun en oversikt over dødsulykker.

T.o.m. 10.09.2024 var den foreløpige, uoffisielle fordelingen som følgende:

- 4 dødsulykker på fylkesvegnettet.
- 1 dødsulykke på privat vei.
- 1 dødsulykke på riksvegnettet.
- Dominerende enhet er MC med tre MC-ulykker med dødsfall i denne perioden.
- Dominerende type dødsulykke er utforkjøringsulykkene.
- En el-sparkesykkelulykker og en sykkelulykke med dødsfall viser at disse kategoriene bør ha større fokus i framtiden.
- Nasjonalt viser tallene per juni at det er bare Finnmark, Vestfold og Nordland som holder antall drepte i trafikken på et lavt nivå (0-1).

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren synes det er positivt at antall ulykker med personskader på fylkesvegnettet er det laveste siden 2017, og at antall personskader viser en nedgang. Samtidig er antall hardt skadde personer i 2023 på samme nivå som 2022, og kan være en oppadgående trend. De foreløpige uoffisielle tallene for 2024 så langt viser heller ikke en nedadgående trend for dødsulykker. Dette ser fylkesdirektøren alvorlig på, og Rogaland fylkeskommune som vegeier må fortsette det systematiske arbeidet for å bevege oss i retning av nullvisjonen.

Fylkesdirektøren har gjennom arbeidet med samferdselsstrategien for Rogaland 2022-2033 satt trafiksikkerhet høyt på agendaen, og oppfølging av strategien må fortsette i det videre arbeidet internt og eksternt.

Konklusjon

Ulykkestallene for 2023 tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/71731-1

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
45/2024	01.10.2024	Eldrerådet
11/2024	02.10.2024	Fylkestrafikksikkerhetsutvalget
38/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027
- 2 Vedlegg ulykkesstatistikk

Sammendrag

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027 gir oversikt over fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet og hvilke tiltak som blir prioritert i kommende fireårsperiode. Planen omhandler primært de delene av Rogaland fylkeskommunes trafikksikkerhetsarbeid som er knyttet opp til Fylkestrafikksikkerhetsutvalgets ansvarsområder, samt tiltak knyttet til fylkeskommunens oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Handlingsplanen inkluderer tiltak som Trygg trafikk gjennomfører på vegne av fylkeskommunen.

Hovedmålet for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet er at færre skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikkulykker, og fylkeskommunen vil i årene som kommer rette oppmerksomheten på tiltak innenfor på følgende områder:

- møte og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk
- myke trafikanter i byområder og tettsteder
- trafikksikker atferd
- tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeid

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestinget vedtar Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Som fylkets største vegeier har Rogaland fylkeskommune et vesentlig ansvar for trafikksikkerhet. I tillegg har fylkeskommunen i tråd med vegtrafikkloven 40a ansvar for å «tilrå og samordne tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket», noe som innebærer at fylkeskommunen skal stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt arbeid med trafikksikkerhet. Denne rollen ivaretas primært gjennom

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). Tidligere har fylkeskommunens handlingsplaner for trafikksikkerhet i all hovedsak vært knyttet til fylkeskommunens oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. FTU-sak 25/2022 omhandlet videreføring av regional trafikksikkerhetsplan for å følge den nasjonale tiltaksplanen. I saken ble det blant annet pekt på at det var behov for å i større grad se oppfølging av nasjonal tiltaksplan i sammenheng med andre fylkeskommunale planer og strategier som omhandler trafikksikkerhet.

Problemstilling

Fylkestinget skal ta stilling til Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027.

Saksopplysninger

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2024-2027 er knyttet til Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Planen gir oversikt over fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet og hvilke tiltak som blir prioritert i kommende fireårsperiode.

Som fylkets største vegeier, har Rogaland fylkeskommune et vesentlig ansvar for trafikksikkerhet. I Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 er *trafikksikker transport for alle* løftet fram som ett av fire innsatsområder, og trafikksikkerhet ligger som en forutsetning i alt arbeid fylkeskommunen gjør med fylkesvegnettet. Dette gjelder for både forvaltning, investering og drift og vedlikehold.

I tillegg til ansvaret som vegeier, har fylkeskommunen ansvar for å «tilrå og samordne tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket» (vegtrafikkloven § 40 a). Dette innebærer at fylkeskommunen skal stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid. Denne rollen ivaretas gjennom Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). Fylkeskommunens ansvar for folkehelse,

regional planlegging, videregående opplæring og kollektivtransport er også viktig i det helhetlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2024-2027 omhandler primært de delene av fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid som er knyttet opp til FTU sine ansvarsområder, samt fylkeskommunens videre oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Fylkeskommunale investeringer knyttet til trafikksikkerhet håndteres hovedsakelig i Handlingsprogram for samferdsel, og er ikke omtalt i denne handlingsplanen.

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027 gjør greie for Rogaland fylkeskommune sin rolle som trafikksikkerhetsaktør og gir retning for arbeidet fremover. I tillegg gis det en kort orientering om finansieringen av trafikksikkerhetsarbeidet og arbeidet som er gjort i forbindelse med at Rogaland fylkeskommune nå har fått status som Trafikksikker fylkeskommune.

I handlingsplanen vises det til ulykkesstatistikk og utfordringer som er aktuelle i Rogaland. Statistikken viser blant annet at utforkjøringskjøringsulykker og møteulykker er de ulykkestypene hvor flest dør eller blir hardt skadd, og at relativt mange av de som blir hardt skadd eller mister livet i trafikken er i aldersgruppen 18-20 år. Det kommer også fram at det er en betydelig underrapportering av sykkelulykker. I tillegg til at nøkkelfunn fra ulykkesstatistikken blir oppsummert i handlingsplanen, er det utarbeidet et vedlegg som gir grundigere oversikt over ulykkestall (vedlegg 1).

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2024-2027 sier at hovedmålet for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet er at færre skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikkulykker. Dette innebærer at trafikksikkerhetsarbeidet skal være rettet mot de mest alvorlige ulykkestypene og trafikanter med særlig høy risiko.

For å nå denne målsetningen sier handlingsplanen at fylkeskommunen skal rette oppmerksomheten på følgende områder:

- møte og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk
- myke trafikanter i byområder og tettsteder
- trafikksikker atferd
- tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeid

Handlingsplanen angir målsetninger og tiltak innenfor hvert av de fire områdene.

Tiltakene er tett knyttet opp til fylkeskommunens oppfølging av nasjonal tiltaksplan for

trafikksikkerhet og inkluderer tiltak som Trygg trafikk gjennomfører på vegne av fylkeskommunen.

Handlingsplanen inkluderer ikke investeringer i infrastrukturtiltak – dette håndteres gjennom fylkeskommunens Handlingsprogram for samferdsel. Der er det satt av egne midler til trafikksikkerhetstiltak, i tillegg til at alle tiltak og prosjekt på fylkesvegnettet som hovedregel skal bidra til økt trafikksikkerhet.

Fylkesdirektørens vurderinger og konklusjon

Som fylkets største vegeier er det viktig at fylkeskommunen arbeider aktivt med trafikksikkerhet. Trafikksikkerhet er trukket fram som et av fire innsatsområder i fylkeskommunens samferdselsstrategi og fylkeskommunen har i tidligere vedtak stilt seg bak en rekke oppfølgingspunkter i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet (FT-sak 140/2021). Videre har FTU en viktig rolle i å ivareta fylkeskommunens ansvar for samordning av trafikksikkerhetsarbeidet i Rogaland. På bakgrunn av dette mener fylkesdirektøren at det er naturlig at det er utarbeidet en egen handlingsplan for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet.

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2024-2027 gir et godt bilde av bredden i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid, samtidig som tiltak og målsetninger knytter seg opp til både fylkeskommunens egen samferdselsstrategi og den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet.

Fylkesdirektøren anbefaler at planen vedtas.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/79509-1

Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø

Avdeling: Samferdselsavdelingen, faggruppe kollektivtransport

Halvårsrapport 2024 - Kolumbus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
75/2024	26.09.2024	Ungdommens fylkesråd
81/2024	30.09.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
47/2024	01.10.2024	Eldrerådet
39/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Halvårssrapport Kolumbus 2024

Sammendrag

Halvårsrapporten fra Kolumbus for 2024 viser en oppgang for reiser med buss og ferje, mens reiser med hurtigbåt fortsatt har en negativ utvikling.

I halvårsrapporten ser vi at inntektene fra buss, båt og ferje har en negativ utvikling både i forhold til budsjett 2024 og samme periode i 2023. Inntektene har en nedgang på 7,6 % i forhold til samme periode i 2023 og 14 % i forhold til budsjett 2024. Dette, på tross av en takstøkning på om lag 5 % iverksatt 1.1.24, og en betydelig økning i antall reiser, spesielt på buss.

Fylkesdirektøren synes det er en manglende sammenheng mellom økningen i antall reiser og utviklingen i passasjerinntektene, spesielt siden antall reiser har en så

positiv utvikling. Fylkesdirektøren er bekymret for utviklingen i passasjerinntektene for buss, båt og ferje, og forutsetter at Kolumbus gjør nødvendige tiltak for å opprettholde eller øke inntektsnivået.

Fylkesdirektørens innstilling

Halvårsrapport for 2024 fra Kolumbus tas til orientering

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Kolumbus AS skal, i henhold til leveranseavtalen, utarbeide en rapport som viser aktivitet siste halvår. Rapporten skal gi en oversikt over utviklingen i antall reiser, kostnader og inntekter.

I tillegg skal den inneholde informasjon som skal kunne sette fylkeskommunen i stand til å styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud samt være en kompetent bestiller og samarbeidspartner overfor Kolumbus AS.

Halvårsrapporten følger som vedlegg i saken.

Problemstilling

Rapport for 1. halvår 2024 fra Kolumbus AS legges frem til orientering.

Saksopplysninger

Utvikling i reiser

Den gode utviklingen i antall reiser med buss etter korona-perioden fortsetter i første halvår i 2024. Om lag 80 % av alle bussreiser skjer på Nord-Jæren, og veksten på 8 % utgjør over en million flere reisende enn for samme periode i fjor. Selv etter reduksjonen i rutetilbudet som ble foretatt i april og takstøkning ved årsskiftet, er det vekst i alle områder av fylket, med unntak av HentMeg i Egersund.

Tabellen viser endringen i antall passasjerer som reiser med buss;

Buss	Antall reiser %-vis endring 1. halvår 2024 mot 2023	Antall reiser %-vis endring 1. halvår 2024 mot 2019
Nord-Jæren	+ 8 %	+ 31 %
Jæren/Dalane	+ 12 %	+ 56 %
Haugalandet	+ 10 %	+ 22 %
Ryfylke sør	+ 9 %	+ 115 %
Ryfylke nord	+ 6 %	-3 %
HentMeg Sauda	+ 16 %	+ 29 %
HentMeg Egersund	-10 %	
Totalt buss	+ 8 %	+ 34 %

Ferjesambandene Finnøy, Ryfylke, Utsira, Vassøy og Kvitsøy har i første halvår 2024 hatt perioder med full betaling (01.01.24–14.04.24), betaling kun for kjøretøy ved innføring av Autopass 15.04.24 og gratis ferje fra 1. juni.

På Lysefjorden består tilbudet fra 1. januar 2024 av både hurtigbåt og ferje. Alle passasjerer med hurtigbåt og ferje på Lysefjorden er inkludert i tallene.

Tabellen viser endring i antall personbiler og reiser med ferje 1. halvår 2024 mot 2023 samt 1. halvår 2024 mot 2019;

Ferje	Antall <u>reiser</u> %-vis endring 2024 mot 2023	Antall <u>kjøretøy</u> %-vis endring 2024 mot 2023
Vassøy	+ 17 %	+ 15 %
Lysefjorden	+ 33 %	+ 4 %
Utsira	+ 8 %	- 3 %
Finnøy ***	+ 5 %	+ 18 %
Ryfylke	+ 37 %	+ 12 %
Kvitsøy	+ 14 %	+ 15 %

***Utviklingen i antall reiser i Finnøysambandet gjelder for perioden januar-mai ettersom juni måned viser så store avvik fra tidligere perioder at Kolumbus har valgt å utelate dem fra halvårsrapporten.

Utviklingen på hurtigbåt er fortsatt negativ. Tabellen viser endring i antall reiser med hurtigbåt 1. halvår 2024 mot 2023;

Hurtigbåt	Antall reiser %-vis endring 1. halvår 2024 mot 2023
Ryfylke *	-10 %
Byøyene **	-
Rønvær	+ 5 %

* Utviklingen i passasjertall for hurtigbåt i Ryfylke er basert på sammenlignbare tall fra 2023. Halvårsrapporten inneholder i tillegg passasjertall fra telling om bord i hurtigbåt, dette tallet er endel høyere.

**I Byøyene har operatør hatt problemer med den manuelle tellingen av passasjerer i mars og april. Det finnes derfor ikke tall for å beregne utviklingen i antall reiser. Mai og juni viser imidlertid en negativ utvikling på h.h.v. – 14 % og – 23 % i forhold til samme periode i 2023.

Inntekter

Pr. juni i 2024 var totale passasjerinntekter fra buss, båt, ferje, skoleskyss og tog 246,5 mill. kr., noe som er 4,8 mill. kr. lavere enn budsjetterte inntekter.

Av tabellen nedenfor ser vi at inntektene fra buss, båt og ferje er 26,8 mill. kr. lavere enn budsjettert første halvår 2024. De samme inntektene er 13,3 mill. kr. lavere enn på samme tidspunkt i 2023.

Budsjett- og regnskapstall for inntekter skoleskyss varierer lite, mens inntektene fra tog øker veldig mye. Inntektene er 21,3 mill. kr. høyere enn budsjett og 30,1 mill. kr. høyere enn på samme tidspunkt i 2023.

	Regnskap 2023	Regnskap 2024	Budsjett 2024	Avvik regnskap 2023 og regnskap 2024 i kr.	Avvik regnskap 2023 og regnskap 2024 i %	Avvik regnskap/ budsjett 2024 i kr.	Avvik regnskap/ budsjett 2024 i %
Buss, båt og ferje	175,0	161,7	188,6	-13,3	-7,6%	-26,8	-14%
Tog	30,1	51,2	29,8	+ 21,1	+ 70,0%	+ 21,4	+ 72%
Skoleskyss	31,2	33,6	32,8	+ 2,4	+7,7%	+ 0,8	+ 2%
Sum	236,3	246,5	251,2	+ 10,1	+4,3%	-4,8	-2%

Tall i mill. kr.

Inntektsbudsjetter er ikke justert for at det fra 1. juni 2024 igjen var gratis å reise med ferje.

Den nye betalingsløsningen har fungert bra første halvår, med jevn vekst i både antall reiser og brukere. 32.000 brukere har testet systemet og i juni var det over 6.000 daglige reiser med betalingsløsningen.

Kolumbus har de siste månedene samlet informasjon om reiselengder og priser som vil gi innsikt. Ved hjelp av spørreundersøkelser samles det inn data om reiseadferd, kjøpsalternativer og hvor fornøyde kundene er med den nye betalingsløsningen. I tillegg skal en ekstern aktør følge prosjektet i tiden fremover for å kartlegge ulike konsekvenser av den nye betalingsløsningen.

Totale kostnader første halvår 2024 er samlet sett noe høyere enn budsjett. Årsaken er i hovedsak at kostnadene til billettering, sanntid og digitale tjenester har vært 11,6

mill. kr. høyere enn budsjett. Aktivitetsnivået vil imidlertid reduseres og det vil bli satt inn tiltak for å begrense kostnadene. I tillegg har administrasjonskostnader et overforbruk på 5 mill. kr.

Kostnadene forbundet med takstavtalen med GoAhead er 19,6 mill. kr. høyere enn budsjett. GoAhead har hatt en kraftig vekst i antallet reiser i 2024 sammenlignet med antall reiser på Jærbanen i 2023. Antallet reiser så langt i år er økt med 26%. Dette medfører økte kostnader ettersom Kolumbus kompenserer for takstdifferansen. De økte kostnadene oppveies imidlertid av økte inntekter, som vist ovenfor i tabellen, på 21,4 mill. kr.

Kostnadene til ruteproduksjon med buss, hurtigbåt og ferjer, samt skoleskyss er godt innenfor budsjett, men det er fremdeles en høy kostnadsvekst for kjøp av transport-tjenester. Bussindeksen økte med 2,7 % fra 3. kvartal i 2023 til første kvartal 2024. Sjøfartsindeksen for ferjer økte med 2,3% i samme periode. Kolumbus følger utviklingen i indeksene nøye, og vil foreslå tiltak dersom kostnadsveksten er ut over budsjettet kostnadsvekst.

Skoleskyss

Totalt fikk 9.277 elever i grunn- og videregående skole skoleskyss i juni 2024, noe som er en nedgang på 439 elever mot samme periode i 2023. 1.196 elever fikk tilrettelagt skoleskyss som følge av varige eller midlertidige funksjonshemninger, en nedgang på 19 elever i 2023.

Billettcontroller

Kolumbus har i første halvår 2024 økt antall kontrollerte personer som reiste med fylkets buss- og båtruter med om lag 20 %.

Tabellen viser snikprosenten 1. halvår 2024 mot tilsvarende periode i 2023;

	Nord-Jæren	Haugalandet	Ryfylke	Jæren/ Dalane	Båt
2023	7,5	5,0	6,2	4,3	2,2
2024	8,1	9,3	10,7	21,9	3,8

Øvrig

Kolumbus arbeider for at alle reiser skal være sømløse, både når det gjelder

fremkommelighet, korrespondanser og universell utforming. Dette er et arbeid som krever samarbeid på tvers av fagfelt, kommunegrenser og etater og Kolumbus deltar i en rekke samarbeid for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Kolumbus sørger for at apper, nettsider og annen informasjon til enhver tid er utarbeidet for å tilfredsstille krav om universell utforming. Kolumbus deltar i fylkets pågående anbudskonkurranse for anskaffelse av leskur for fylkes- og bussvei, for å sikre god universell utforming for denne anskaffelsen. Det har vært viktig å sikre at krav til god universell utforming kommer med i alle konkurransegrunnlag i pågående og kommende buss- og båtanbud.

Det har ikke vært noen hendelser hos operatørene i første halvår 2024 som har medført personskader hos passasjerer eller sjåfører. Derimot var det perioder med svært glatte veier i både januar og februar, noe som medførte mye skader på bussene, spesielt i byområdene Haugalandet og Nord-Jæren.

Som følge av redusert økonomisk ramme i budsjettet for 2024, ble det gjennomført kutt i ruteproduksjon både for buss og båt. Rutereduksjonene ble iverksatt 01.03.24 for båt og 02.04.24 for buss. En detaljert oversikt som viser hvilke ruter som ble endret finnes i halvårsrapporten.

For ytterligere opplysninger omkring Kolumbus virksomhet 1. halvår 2024, vises det til den vedlagte halvårsrapport fra Kolumbus AS

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren finner det gledelig at antall bussreiser stadig øker, og det viser at kollektivtrafikken i fylket har en god utvikling totalt sett. Antall som reiser med ferje har også en betydelig vekst første halvår 2024. Selv om tallgrunnlaget er mangelfullt for antall reiser med hurtigbåt, ser vi fortsatt en negativ utvikling. Den politiske bestillingen om statistikk for hurtigbåter på strekningsvise enkeltruter (SU referatsak 9/2024) er ennå ikke på plass, og fylkesdirektøren forventer at det vil legges frem i kommende rapporteringer.

Fylkesdirektøren ønsker også at det kommer frem av halvårsrapporten hva som kan ligge bak endringene som skjer i reiser med buss og båt. Dette vil være viktig informasjon for å styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud i årene som kommer.

På Nord-Jæren har antall reiser med buss økt med 3,5 mill. reiser mellom 2022 og 2024, hele fylket har en økning på 4,4 mill. reiser. Halvårsrapporten gir ingen nærmere forklaring på hvor eller på hvilke ruter denne økningen er kommet, hvilke kundegrupper som reiser mer og eller hva den store økningen skyldes. Tilsvarende har antall reiser med hurtigbåt tilsynelatende hatt en negativ utvikling de senere år, uten at det er gitt noen nærmere vurderinger eller opplysninger om hvilke strekninger som er i endring.

Ut fra de opplysningene som fremkommer i halvårsrapporten ser vi at inntektene fra buss, båt og ferje har en negativ utvikling både i forhold til budsjett 2024 og samme periode i 2023. Inntektene har en nedgang på 7,6 % i forhold til samme periode i 2023 og 14 % i forhold til budsjett 2024. Dette, på tross av en takstøkning på om lag 5 % iverksatt 1.1.24, og en betydelig økning i antall reiser, spesielt på buss.

Fylkesdirektøren synes det er en manglende sammenheng mellom økningen i antall reiser og utviklingen i passasjerinntektene for buss, båt og ferje, spesielt siden antall reiser har en så positiv utvikling. Halvårsrapporten mangler imidlertid opplysninger om årsaker til at inntektene er så mye lavere enn forutsatt i budsjett og i forhold til fjoråret.

Fylkesdirektøren er bekymret for utviklingen i passasjerinntektene for buss, båt og ferje, og forutsetter at Kolumbus gjør nødvendige tiltak for å opprettholde eller øke inntektsnivået.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/72994-2

Saksbehandler: Eva Helgø Kragset

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Høringssvar - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Drosjeutvalget

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
50/2024	01.10.2024	Eldrerådet
40/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Forslag til endringer i lov og forskrift
- 2 Høring - NOU 2024:15 - En bedre regulert drosjenæring - delutredning II fra Drosjeutvalget
- 3 OE-Rapport - Kartlegging av arbeidsforhold i drosjenæringen (L)(2287240)

Sammendrag

Drosjeutvalget har på vegne av Regjeringen og Samferdselsdepartementet utredet muligheter for regulering av drosjenæringen, og fremmer i den forbindelse forslag til endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Det legges også frem et forslag til ny forskrift om internkontroll av drosjenæringen. Generelt er fylkesdirektøren positiv til endringene som foreslås, men ser at det er behov for overføring av midler til fylkeskommunene for den praktiske gjennomføringen av disse.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune er positiv til de foreslåtte endringene i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften.
2. Rogaland fylkeskommune er positiv til ny forskrift om internkontroll av drosjenæringen.
3. Rogaland fylkeskommune mener at datainnhenting og rapportering, som legger grunnlaget for at fylkeskommunen kan vurdere drosjetilbudet, bør være standardisert i yrkestransportforskriften.
4. Rogaland fylkeskommune ser at det er viktig at fylkeskommunene får overført midler for gjennomføring av endringene.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

I Hurdalsplattformen, som er en regjeringsplattform for Arbeiderpartiet og Senterpartiet (2021-2025) kom det fram at det ville bli foreslått endringer for drosjebransjen. Dette høringsforslaget er en deloppfølging av punktene om drosje i denne plattformen.

I mai 2022 ble det oppnevnt et drosjeutvalg for å foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen, og utarbeide forslag til ny regulering av næringen. Arbeidet er delt i to, og i juni 2023 la utvalget fram første delutredning som handlet om plikten til å være tilknyttet en drosjesentral m.m. Denne høringssaken ble behandlet av Rogaland fylkeskommune i fylkesutvalget den 29.08.2023.

Drosjeutvalget har nå lagt frem sin andre delutredning som gjelder tiltak for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, krav til taksameter- og kontrollutrustning, innholdet i sentraltilknytningsplikten, arbeidsforhold og kontroll og tilsyn med næringen. Denne delutredningen er sendt på høring. Rogaland fylkeskommune har fått høringsfrist 23.10.2024.

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til høringssaken som foreslår tiltak i form av endringer i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, endringer i Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy, og en helt ny Forskrift om internkontroll i drosjenæringen.

Saksopplysninger

Saken som er sendt på høring inneholder 14 kapitler med en grundig diskusjon om blant annet:

- mulige modeller for regulering av drosjetilbudet
- utvalgets anbefalinger for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet
- mulige tiltak i byområder for å redusere ressursbruk, miljøpåvirkning og kø
- arbeidsforholdene i drosjenæringen

- vurderinger rundt taksameter og kontrollutrustning for drosjer
- vurderinger rundt kontroll og tilsyn i næringen
- sentraltilknytningsplikt og drosjesentralens funksjoner
- fylkesvise løyvedistrikt
- økonomiske og administrative konsekvenser av utvalgets forslag
- merknader til de enkelte lovparagrafene som foreslås endret
- forslag til endringer i
 - Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy,
 - Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy og
 - ny Forskrift om internkontroll i drosjenæringen

Under er et sammendrag av emner som diskuteres i delutredningen som nå er på høring, samt en oversikt over endringene i lov og forskrift.

Fullstendige forslag til endringer i lov, forskrift og ny forskrift, samt utredningen, er lagt ved som vedlegg.

Drosjesentral

Forslaget til utvalget innebærer at en løyvehaver må være tilknyttet kun en sentral, men at den samme løyvehaveren kan være tilknyttet flere formidlere. Sentraltilknytning er et egnet virkemiddel for å sikre det høye nivået myndighetene ønsker på regeletterlevelse i næringen. Utvalget kan ikke se andre, mindre inngripende tiltak, som kan fremme dette nivået like godt. Utvalget mener at det vil være uheldig å gi sentralene monopol på formidling av drosjetjenester eller pålegge plikt til å formidle drosjetjenester.

Taksameter og kontrollutrustning

Utvalget foreslår å innføre et internkontrollsystem for sentralene som forventes å kunne bidra til ryddigere arbeidsforhold og arbeidsmiljø i drosjenæringen.

Utvalget mener det er viktig å stille krav om kontrollutrustning i drosjer, og foreslår løsning der kontrollutrustningen skal være en fastmontert enhet som er tilkoblet kjøretøyet.

Utvalget mener at sentralene og sentraltilknytningsplikten bør ses i sammenheng med det samlede systemet for tilsyn og kontroll med løyvehaverne. I en næring hvor alle løyvehavere er tilknyttet en sentral, kan internkontrollplikten pålegges sentralen. Myndighetenes kontroll kan i lys av dette utformes som en systemkontroll med sentralenes tilsyn. De nærmere bestemmelsene om innholdet av internkontrollplikten bør, som på andre områder, fastsettes av departementet i forskrift.

På bakgrunn av fylkeskommunens betydelige kompetanse og kjennskap til drosjenæringen og drosjemarkedet ellers, mener utvalget at fylkeskommunen bør utpekes som offentlig tilsynsmyndighet for internkontrollen.

Tiltak og modeller for å bedre drosjetilbudet i distriktene

Drosjemarkedet består av en rekke lokale markeder som alle har ulike karakteristika. Det innebærer at utfordringer knyttet til tilbudet av drosjetjenester i ulik grad er til stede i ulike markedssegmenter, og at behovet for korrigerende tiltak også er forskjellig. Utfordringene i distriktene med å få stort nok kundegrunnlag er en kontrast til storbyene der utfordringen mer er opphopning av drosjer og miljøutfordringer.

Med utgangspunkt i målsetningene for en samlet drosjeregulering presenterer utvalget ulike modeller som kan bidra til et bedre tilpasset drosjetilbud i hele landet, både i distrikt og by (figur 1).



Figur 1. Oversikt over alternative modeller for å bedre drosjetilbudet. Kilde: Drosjeutvalget

Modellene kan innføres i ulike varianter, med ulik grad av måloppnåelse. Utvalget har derfor ikke landet på en modell, men diskuterer heller fordeler og ulemper med de ulike modellene. En hovedkonklusjon er at de fleste modellene vil kunne bidra til å løse utfordringene i distriktene og for personer med funksjonsnedsettelse.

Utvalgets anbefalinger for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet

Utvalget mener enerettsmodellen¹, med enkelte tilpasninger, gir en god ramme for at fylkeskommunene kan sikre et tilfredsstillende drosjetilbud, men vil ikke være tilstrekkelig til å sikre tilbudet i alle områder. Fylkeskommunen kan da ta i bruk andre lovlige virkemidler, som samordning av offentlige kontrakter om transporttjenester og kjøp av eller tilskudd til drosjetjenester.

Foreslåtte endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven):

§ 9 andre ledd

I yrkestransportloven § 9 andre ledd foreslås det presisering om at en løyvehaver ikke kan være knyttet til mer enn én drosjesentral. Løyvehaver kan likevel være

-
- ¹ Tildeling av en enerett innebærer at andre innehavere av drosjeløyve ikke kan tilby enkeltturer med drosje internt i enerettsområdet i den perioden eneretten gjelder. Enerett tildeles etter anbudskonkurranse. Det kan ikke tildeles enerett i kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, som også har befolkningstetthet på 80 innbyggere per km² eller høyere. Kilde: Akershus fylkeskommune (<https://afk.no/tjenester/vei-og-kollektiv/transportloyver/drosjeloyve/eneretter-for-drosjetransport-i-akershus.186391.aspx>)

knyttet til flere formidlere av drosjetjenester. I tillegg til dette byttes ordet «taksameter» ut med godkjent «kontrollutrustning», og det presiseres at forhåndsbestilte turer automatisk skal registreres i kontrollutrustningen, og at dette skal ha fast tilknytning til bilen. Det er foreslått at Justervesenet skal være godkjenningsmyndighet for kontrollutrustning.

§ 9 a. Eneretter for drosjetransport

Ifølge denne paragrafen kan fylkeskommunene tildele tilskudd eller enerett når det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud i enkeltturmarkedet.

Utvalget foreslår derfor justeringer i enerettsmodellen, blant annet en oppheving av terskelverdien for innføring av eneretter og mulighet til å innføre støtteordning for drosjevirkosomhet. Disse ordningene er ikke lenger knyttet til kommunegrensene, men til et avgrenset område som løyvemyndigheten selv definerer.

§ 9 b. Drosjetilbud i enkeltturmarkedet

Utvalget foreslår en ny bestemmelse i ny § 9 b i yrkestransportloven som fastsetter fylkeskommunens rolle og plikter når det gjelder å vurdere drosjetilbudet som en del av et helhetlig transporttilbud, muligheten til å iverksette tiltak, og vurdere virkningene av offentlige innkjøp av drosjetjenester på enkeltturmarkedet.

Fylkeskommunen kan sette i verk tiltak hvis det er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. For eksempel kan fylkeskommunen pålegge at det skal være drosjer tilgjengelig hele døgnet (driveplikt), eller at det skal være mulig å få tak i drosje hvis den bestilles en viss tid i forveien. Kvalitetskrav kan for eksempel knytte seg til at drosjen skal ha utstyr for transport av små barn eller funksjonshemmede.

Utvalget legger opp til at fylkeskommunen skal ha frihet til å velge de virkemidlene som er best tilpasset de lokale forholdene og behovet for drosjetransport.

Foreslåtte endringer i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy:

§ 48 andre ledd (endringer i kursiv)

Drosje skal være utstyrt med godkjent *kontrollutrustning*. *Løyvehaver skal sikre at passasjerer kan følge med på prisen under kjøring. Løyvehaver må bruke en kontrollutrustning med åpen API-løsning som flere formidlere kan koble seg til.* Utgiftene til anskaffelse, montering og vedlikehold av *kontrollutrustningen* dekkes av løyvehaveren.

Forslag til ny forskrift om internkontroll i drosjenæringen:**§ 9 f. Internkontroll og tilsyn**

Det er foreslått ny forskrift om internkontroll i drosjenæringen med formål om å fremme forbedringsarbeid hos drosjesentraler og drosjeløyvehavere. Videre er intensjonen med forskriften å sikre at gjeldende regelverk fastsatt i medhold av blant annet yrkestransportloven, vegtrafikkloven, pristiltaksloven, arbeidsmiljøloven, likestillings- og diskrimineringsloven, skatteforvaltningsloven og bokføringsloven med tilhørende forskrifter blir fulgt.

Bestemmelsen innebærer at det skal drives internkontroll både i løyvehaverens virksomhet og i drosjesentralens virksomhet, men at sentralen har det overordnede ansvaret for å organisere dette. I forskriften får nå drosjesentralene få ansvar for internkontrollen, og fylkeskommunene får nå myndighet til å kontrollere at internkontrollene blir gjort i tråd med regelverket.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har tatt utgangspunkt i utredningen og gir innspill til de foreslåtte endringene i lov og forskrift. Endringer som ikke er kommentert, har fylkesdirektøren ingen merknader til.

Generelt positiv til endringer som foreslås

Fylkesdirektøren er i hovedsak positiv til de foreslåtte endringene i lov og forskrift, da det vil gi en bedre oversikt over drosjemarkedet, samt at fylkeskommunene får gode verktøy for å iverksette tiltak der det er behov.

At løyvehaver bare kan være knyttet til en drosjesentral vil hindre at drosjesentralene rapporterer flere ganger for samme løyvehaver, og i tillegg vil det være enklere for enkelte løyvehavere og deres ansatte å forholde seg til ett internkontrollsystem. Gjeninnføringen av sentraltilknytningsplikten vil gjøre det lettere for fylkeskommunene å vurdere drosjetilbudet. Det er videre positivt at kontrollutstyr skal ha fast tilknytning til kjøretøyet, og at bestilte turer automatisk skal registreres i kontrollutstyret.

Fylkesdirektøren legger til grunn at kravet om automatisk registrering for forhåndsbestilte turer også inkluderer turer som faller inn under kontraktmarkedet. Transportoppdrag i regi av skoleskyss og pasienttransport kan være utstrakt for enkelte løyvehavere, og for å sikre at disse turene blir utført med kjøretøy og sjåfører som oppfyller kravene i lov og forskrift, er det essensielt at turene automatisk registreres i kontrollutstyret i drosjen som utfører oppdraget.

Forslaget om krav om godkjent kontrollutrustning kan ivareta formålet om bedre kontroll, samt styrke målet om hvit økonomi i drosjebransjen. Kravet kan sikre bedre trygghet for både kunder og sjåfører, samt sikre ettersporbarhet.

Forslaget om internforskrift kan sikre arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold. Internkontrollen og den nye forskriften gir fylkeskommunen hjemmel til å føre tilsyn med drosjesentralene, samt kunne gi veiledning om gjennomføring og etterlevelse av den foreslåtte forskriften. Internkontroll og tilsyn av denne vil bidra til økt bevissthet og etterlevelse av relevant regelverk i drosjebransjen.

Fylkesdirektøren er positiv til at fylkeskommunene får flere virkemidler til å sikre drosjetilbudet, spesielt i distriktene.

Behov for presiseringer og midler

Fylkesdirektøren mener at datainnhenting og rapportering, som legger grunnlaget for at fylkeskommunen kan vurdere drosjetilbudet, bør være standardisert i yrkestransportforskriften. Et standardisert og nasjonalt oppsett for datarapportering vil gi alle løyvemyndigheter like forutsetninger for å vurdere drosjetilbudet, og gjøre det enklere og mer forutsigbart for drosjesentraler som opererer i flere fylker.

Flere av forslagene vil medføre økt ressursbruk hos fylkeskommunene. Dette gjelder både for å ivareta arbeidsoppgaver, men også friske kapitalmidler dersom en skal opprette tilskuddsordninger, ev. kjøre i egen regi. Det er derfor behov for avklaringer i forhold til når det gjelder spørsmålet om ressursoverføringer fra staten til fylkeskommunene i forbindelse med tilskudd mm for å sikre et tilstrekkelig drosjetilbud. At det blir inkludert midler i rammeoverføringen til fylkeskommunene vil være helt avgjørende for om godtgjørelse og enerett blir effektive virkemidler.

Konklusjon

Fylkesdirektøren mener at forslag til endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskrift, og ny forskrift om internkontroll, i hovedsak vil være positive for drosjenæringen. Fylkeskommunen får med endringene i lov og forskrift nye oppgaver og muligheter for tiltak, og vi ser at det derfor er behov for økte midler til fylkeskommunene.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/72634-2

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Høring - forslag til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
49/2024	01.10.2024	Eldrerådet
41/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høringsnotat.pdf
- 2 Forslag til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt - høring.pdf

Sammendrag

Nærings- og fiskeridepartementet har sendt forslag til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt på høring. Forskriften gjelder de kommunene som ikke er omfattet av gjeldende maksimalprisforskrift, det vil si kommuner som har flere enn 20 000 innbyggere eller en befolkningstetthet på 80 innbyggere per kvadratkilometer eller mer. Formålet med forskriften som er på høring er å gjenopprette tilliten til drosjeprisene og hindre urimelig høye priser. Høringsforslaget omfatter kun prising

av drosje fra gate eller holdeplass og vil ha en midlertidig varighet. Fylkesdirektøren støtter forslaget om at det innføres en midlertidig maksimalprisforskrift, men mener at denne også bør omfatte turer som er forhåndsbestilt.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Fylkesutvalget støtter forslaget om at det innføres en midlertidig maksimalprisforskrift for å gjenopprette tilliten i drosjemarkedet.
2. Fylkesutvalget mener at forskriften ikke bør skille mellom praiing fra gate eller holdeplass og turer som er bestilt via telefon eller app.
3. Fylkesutvalget mener at forskriften bør ha en varighet som tillater øvrige endringer i drosjenæringen å ha effekt, og er usikker på om ett år vil være tilstrekkelig. Varigheten på forskriften bør vurderes når det klart hvilke endringer som vil trer i kraft og når.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Nærings- og fiskeridepartementet har sendt forslag til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt på høring. Forslaget følger opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 68, 4. desember 2023. Der ber Stortinget regjeringen innføre midlertidige maksimalpriser for praiing av løyvepliktig drosjetransport i områder hvor det ikke allerede gjelder maksimalpriser. Bakgrunnen er et behov for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene.

Høringsfristen er 26. september. Fylkesdirektøren har fått utsatt frist til etter behandlingen i samferdselsutvalget, men fikk ikke innvilget utsettelse helt frem til etter at fylkesutvalgets har foretatt sin behandling. Det vil sendes et foreløpig høringssvar etter behandlingen i samferdselsutvalget. Politisk vedtak etter behandlingen i fylkesutvalget vil ettersendes.

Problemstilling

Fylkesutvalget skal vurdere Rogaland fylkeskommune sitt innspill til høringen.

Saksopplysninger

Forslag om forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt er en oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 68 som ble fattet 4. desember 2023. Anmodningsvedtaket lyder: *«Stortinget ber regjeringen i løpet 2024 om å innføre midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn i områder også uten eneretter for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene, så fremt dette er mulig»*

Det er allerede maksimalpriser for drosjetransport i kommuner med under 20 000 innbyggere eller befolkningstetthet på under 80 innbyggere på kvadratkilometer. Dette er forskriftsfestet i maksimalprisforskriften, og i kommunene som er omfattet av den er det også mulig å tildele eneretter. Forskriftsforslaget som nå er på høring, gjelder den delen av markedet som ikke er omfattet av maksimalprisforskriften. I Rogaland gjelder dette kommunene Stavanger, Haugesund, Sandnes, Sola, Karmøy

og Klepp. Videre innebærer forslaget at den midlertidige maksimalprisforskriften kun skal gjelde såkalt praiing, det vil si enkeltturer som ikke er forhåndsbestilt via app, telefon eller på andre måter.

Forskriftsforslaget gjelder ikke drosjetransport hvor vilkårene for transporten er fastsatt i avtale inngått etter forhandlinger mellom oppdragsgiver og tilbyder eller avtale inngått etter anbudskonkurranse. Det gjelder heller ikke drosjetransport hvor det er flere enn fire passasjerer i drosjebilen.

Den midlertidige forskriften vil ikke påvirke gjeldende maksimalprisforskrift, men innføres som en egen forskrift.

Formålet med en midlertidig maksimalprisforskrift er å gjenopprette tilliten til drosjeprisene. Flere saker har vist at de som praiier drosje ved gate eller holdeplass risikerer å få det som oppfattes som urimelig høye priser, og at det i realiteten er vanskelig for kundene å avtale pris på forhånd. Videre er det en forventning om at kundene skal bruke den drosjen som er fremst i køen, fremfor å fritt velge dersom flere biler er tilgjengelige. I de tilfeller hvor kunder forhåndsbestiller og forhåndsbetaler er det, ifølge høringsnotatet bedre prisinformasjon og høyere tillit. Dette handler blant annet om sentraltilknytning.

Forslaget til forskrift om midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn som ikke er forhåndsbestilt er hjemlet i pristiltaksloven § 1 som gir fullmakt til prisregulering når det er nødvendig for å fremme en samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling. I høringsnotatet påpekes det at innføring av maksimalpris vil kunne ha noen uheldige effekter, både om den settes for høyt eller for lavt. Dersom maksimalprisen settes lavere enn dagens markedspriser, vil det kunne føre til at enkelte aktører trekker seg ut av markedet og dermed redusere tilgjengeligheten av drosjetjenester. Dersom den settes for høyt vil det potensielt kunne føre til at drosjeselskapene koordinerer sin prissetting på nivå som er høyere enn gjeldende prisnivå.

Når det gjelder takstene som legges til grunn i høringsforslaget, er de basert på takstene i maksimalprisforskriften. I høringsnotatet skriver departementet at det vurderes som at ressursbruken ved å skulle beregne ny maksimalpris for spotmarkedet i de uregulerte områdene ikke er forholdsmessig, blant annet fordi forskriften vil være midlertidig. Departementet foreslår å benytte en avstandstakst på

16,70 kr per kilometer. Dette er gjennomsnittet av taksten i maksimalprisforskriften for de første 10 kilometerne, og taksten som gjelder for kjøring utover de første 10 kilometerne. Avstandstaksten ligger omtrent på samme nivå som gjennomsnittsnivået for de drosjeselskapene hvis priser departementet har sett på. Tilsvarende som for dagens maksimalprisforskrift foreslår departementet at det åpnes for å kreve prostenvise tillegg til taksten for kjøring i helgene, på kvelder, og på helligdager. I tillegg til avstandstaksten legger departementet opp til at det åpnes for andre relevante takster som fremgår av gjeldende maksimalprisforskrift, herunder starttakst og tidstakst.

Anmodningsvedtaket angir at midlertidige takster skal innføres for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene. I høringsnotatet legges det til grunn at de midlertidige maksimalprisene skal vare fram til det har blitt innført permanente tiltak for å øke tilliten til drosjenæringen. Departementet vurderer at tiltaket bør ha en varighet på ett år, for å gi øvrige endringer i drosjereguleringen tid til å ha effekt. Dersom det i løpet av denne perioden avdekkes at de midlertidige maksprisene ikke fungerer som ønsket, eller om andre tiltak vurderes som tilstrekkelige, kan departementet avslutte de midlertidige maksimalprisene tidlig. Tilsvarende kan departementet forlenge forskriftens varighet som det tar lengre tid enn ventet før øvrige tiltak trer i kraft, eller dersom disse anses som tilstrekkelige for å oppnå ønsket effekt i markedet.

I høringsnotatet skriver departementet at de særlig ønsker tilbakemeldinger på den foreslåtte varigheten til forskriften (ett år), og til nivået for de midlertidige maksimalprisene.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er positiv til Nærings- og fiskeridepartementets forslag om forskrift for midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport. Forskriften vil redusere risikoen for at kunder må betale en urimelig høy pris når de praiser drosje fra gate eller holdeplass.

Når det gjelder nivået på maksimalprisene har ikke fylkesdirektøren grunnlag til å gjøre egne vurderinger av hva som er riktig. Som departementet påpeker i høringsnotatet, er det en ressurskrevende øvelse å beregne ny makspris i uregulerte

områder. Fylkesdirektøren oppfatter imidlertid vurderingene som ligger til grunn i høringsnotatet, om å ta utgangspunkt i takstene i gjeldende maksimalprisforskrift, som velbegrunnede. Det er imidlertid viktig å være bevisst på at maksimalpris vil kunne ha noen negative effekter, og følge med på dette.

Når det gjelder varighet oppfatter fylkesdirektøren at det er fornuftig at forskriften har en varighet som tillater øvrige endringer i drosjereguleringen å ha effekt.

Fylkesdirektøren er usikker på om ett år i så måte er tilstrekkelig. Øvrige endringer i drosjereguleringen er p.t. på høring, og fylkesdirektøren mener at varigheten på forskriften bør vurderes når det klart hvilke endringer som vil tre i kraft og når.

Forslaget om midlertidige maksimalprisforskrift gjelder kun praiing fra gate eller holdeplass. Turer som er forhåndsbestilt, er ikke omfattet av forskriftsforslaget.

Fylkesdirektøren oppfatter at denne differensieringen er gjort både på bakgrunn av at det er i spotmarkedet at utfordringen med urimelige priser er størst og fordi en vil redusere eventuelle negative konsekvenser ved å sette feil makspris.

Fylkesdirektøren har forståelse for dette, men mener likevel at det er både uheldig og unaturlig å skille mellom forhåndsbestilte turen og praiing. Selv om forhåndsbestilte drosjeturer oftest går gjennom en sentral, kan det også der være vanskelig å gradere seg mot urimelige priser. Dersom den midlertidige forskriften også inkluderte reiser bestilt på forhånd, vil det både gjøre det enklere for kunder å orientere seg i markedet og gjøre det lettere for sjåfører å forholde seg til prissetting. I tillegg vil det i større grad beskytte eldre og andre sårbare brukere som oftest har behov for å forhåndsbestille sine drosjereiser, mot urimelig prising.

Konklusjon

Fylkesdirektøren støtter forslaget om at det innføres en midlertidig maksimalprisforskrift for å gjenopprette tilliten i drosjemarkedet. Fylkesdirektøren mener imidlertid at forskriften ikke bør skille mellom praiing fra gate eller holdeplass og turer som er bestilt via telefon eller app.

Fylkesdirektøren mener at forskriften bør ha en varighet som tillater øvrige endringer i drosjenæringen å ha effekt, og er usikker på om ett år vil være tilstrekkelig.

Varigheten på forskriften bør vurderes når det klart hvilke endringer som vil tre i kraft og når.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/44253-33

Saksbehandler: Cathrine Eide

Avdeling: Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen

Utviklingsplan for Rogaland - regional planstrategi 2025-2028 - Sluttbehandling

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
76/2024	26.09.2024	Ungdommens fylkesråd
43/2024	27.09.2024	Yrkesopplæringsnemnda
82/2024	30.09.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
51/2024	01.10.2024	Eldrerådet
46/2024	01.10.2024	Opplæringsutvalget
42/2024	02.10.2024	Samferdselsutvalget
81/2024	03.10.2024	Regional-, kultur- og næringsutvalget Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Kunnskapsgrunnlag Utviklingsplan for Rogaland 2025-2028
- 2 Oversikt høringssvar pr. 04.09.24
- 3 Vurderinger av høringsinnspill
- 4 Utviklingsplan for Rogaland 2025-2028- regional planstrategi

Sammendrag

Utviklingsplan for Rogaland – Regional planstrategi 2025-2028 legges frem for fylkestinget for sluttbehandling.

Utviklingsplanen er fylkeskommunens øverste styringsdokument og peker på ønsket samfunnsutvikling for hele Rogaland. Utviklingsplanen har i perioden april - august vært ute på høring. Det har vært bred støtte til høringsforslaget, og det er dermed kun foreslått noen mindre justeringer i det endelige forslaget. På bakgrunn av innspillene fra høringsrunden legger fylkesdirektøren frem et justert forslag til Utviklingsplan for Rogaland 2025-2028.

Fylkesdirektørens innstilling

Utviklingsplan for Rogaland – Regional planstrategi 2025-2028 vedtas i tråd med fylkesdirektørens innstilling

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Rune Thele

samfunnsdirektør

Bakgrunn for saken

Fylkeskommunene skal utarbeide regional planstrategi i begynnelsen av hver valgperiode. Utviklingsplanen er fylkeskommunens planstrategi og overordnede styringsdokument som peker på ønsket samfunnsutvikling for hele Rogaland.

Fylkesutvalget vedtok den 23.april i år å legge utviklingsplanen ut på høring med frist 30. juni. Fylkeskommunen har fått 28 høringssvar fra kommuner, Statsforvalter og andre interesseorganisasjoner. Fylkesdirektøren har behandlet disse og legger frem utviklingsplanen til endelig vedtak.

Problemstilling

Fylkesutvalget skal ta stilling til om utkast til *Utviklingsplan for Rogaland – regional planstrategi 2025-2028* skal vedtas.

Saksopplysninger

Utviklingsplan for Rogaland – regional planstrategi 2025-2028

Fylkeskommunene skal utarbeide regional planstrategi i begynnelsen av hver valgperiode, jfr plan- og bygningslovens § 7. Oppgaven er å beskrive utviklingstrender i fylket, definere ønsket samfunnsutvikling og beskrive hva som må gjøres for å oppnå den. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og FNs bærekraftsmål er lagt til grunn for arbeidet med planen.

Utviklingsplanen peker på ønsket samfunnsutvikling for hele Rogaland. Den skal gi retning for utviklingen, men også danne et grunnlag for samarbeid mellom andre samfunnsaktører. Utviklingsplanen er fylkeskommunens øverste styringsdokument og planstrategi, og følges opp ved en gjennomgang av det regionale plansystemet og planbehov i den kommende perioden.

Hovedgrep i planforslaget

Det har vært bred medvirkning internt og eksternt i arbeidet med å utvikle kunnskapsgrunnlaget og det endelige planforslaget.

Visjonen er foreslått endret fra «Bærekraftig utvikling og sterke fellesskap i hele Rogaland» til «Sammen for et grønt og attraktivt Rogaland».

Utviklingsplanen har fire langsiktige utviklingsmål med tre tilhørende innsatsområder til hvert. De langsiktige utviklingsmålene er:

- Attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer
- Konkurransedyktig region
- Helsefremmende og inkluderende samfunn
- Klimaomstilling og livskraftige naturmiljø

Utviklingsmålene er beholdt fra forrige utviklingsplan, mens innsatsområdene er justert med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget og innspill fra medvirkningsprosessen. Planen inneholder også oppdaterte planprinsipper og oversikt over planbehovene den kommende perioden. Det er foreslått en vesentlig reduksjon i antall regionale planer fra 21 til 14 og en reduksjon i strategier fra 11 til 7. Det er også pekt ut hvilke styringsdokumenter som skal utvikles/endres/avvikles.

Innspill fra høringsrunden

Fylkesdirektøren har mottatt 32 høringssvar fra Statsforvalter, kommuner, organisasjoner og enkeltpersoner. Nær halvparten av kommunene har ikke sendt eget høringssvar, med ulike begrunnelser; forglemmelse, manglende ressurser, høringssvar for flere er ivaretatt av Haugaland vekst, eller at medvirkningen gjennom regionsamlingene anses som deres bidrag.

Bred støtte til utviklingsplanen

I høringssvarene har man uttrykt bred støtte til utviklingsplanen. Utviklingsplanen får skryt for formatet, lesbarhet, omfang og språk. Fylkeskommunen får mye skryt for medvirkningsprosessen og særlig kommunene uttrykker at de føler seg sett og hørt.

Fylkeskommunen får positive tilbakemeldinger på sitt fokus på bærekraft og valg av utviklingsmål. Ingen foreslår endringer på utviklingsmålene eller innsatsområdene i planen, og fylkeskommunen har fått tilbakemeldinger på at planen treffer utfordringsbildet i regionene godt.

Det er generelt stor støtte til en forenkling av plansystemet og man er positiv til de nye planprosjektene. Noen uttrykker likevel en usikkerhet knyttet til den nye regionalplanen for bærekraftig arealbruk.

Behandling av høringsinnspillene

Alle innspillene som kan være endringsforslag og som er konkrete innspill til planen, har blitt kategorisert etter tema i utviklingsplanen og lagt inn i hovedskjema med fylkesdirektørens vurderinger. Innspill der høringsinstansen vil fremheve et viktig tema, men som ikke antyder noe endringsforslag er ikke ført inn. Positiv anerkjennelse er utelatt fra skjema da dette ikke får noen konsekvens for innholdet i plandokumentet. Innspill som omhandler fylkeskommunens roller, oppfølging av planen og annet planarbeid, og som ikke regnes som konkrete innspill til selve plandokumentet er lagt inn i et eget dokument som vil brukes internt fremover i oppfølgingen.

Hvilke endringer er tatt inn

Endringene som fylkesdirektøren har lagt inn, er merket med grønt i vedlagt skjemaet. Det er mindre endringer som tas med, som oppdaterte tall i kunnskapsgrunnlag, språklige endringer og noen formuleringer.

Svært mange av innspillene til utviklingsplanen gjelder forhold som ikke utviklingsplanen håndterer direkte. Innspillene er likevel nyttige i arbeidet med flere av de regionale planene, særlig de planene som er under utvikling.

Fylkeskommunen har fått flere ønsker om å tilgjengeliggjøre mer data i kunnskapsgrunnlaget. Fylkesdirektøren utvikler en nettbasert statistikkportal til erstatning for det skriftlige kunnskapsgrunnlaget. Denne nettportalen vil oppdateres kontinuerlig med et større omfang og bredde i data og vil kunne gi kommunene mer tilgjengelig, bredere og mer oppdatert kunnskap. Statistikkportalen vil være klar til bruk på nyåret.

Fylkesdirektørens vurderinger

Høringsrunden har gitt fylkeskommunen svært gode tilbakemeldinger på at både innholdet og prosessen med utviklingsplanen er godt gjennomført. Fylkeskommunen får også honnør for arbeidet med å forenkle og rydde opp i plansystemet.

Utviklingsplanen vil være et godt verktøy for videre arbeid med å oppnå en grønt og attraktivt Rogaland. Fylkesdirektøren vil fremover jobbe videre med forankring og implementering av planen. Arbeidet med å forenkle plansystemet vil fortsette i den kommende perioden i tråd med utviklingsplanens prinsipper.

Planen setter en overordnet retning for administrasjonens arbeid og kan danne et godt grunnlag for samarbeid mellom politikk og administrasjon. Prosessen har skapt ekstern legitimitet for en felles retning i samfunnsutviklingen og gir fylkeskommunen et solid grunnlag til å ta en aktiv rolle i samarbeidet mellom kommunene og andre viktige samfunnsaktører.

Konklusjon

Utviklingsplanen setter en klar retning for samfunnsutviklingen i Rogaland og danner et godt grunnlag for fylkeskommunens arbeid og rollen som samfunnsutvikler. Dette skjer i tråd med den foreslåtte visjonen «Sammen for et grønt og attraktivt Rogaland».

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.