

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 29-05-2024

Mødedato Onsdag d. 29. maj 2024 kl. 11:30

Mødested Fylkeshuset

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
RS 10/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 - 2023.....	4
RS 11/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 - 2024 utkast.....	5
RS 12/2024 Kolumbus månedsrapport februar 2024.....	6
RS 13/2024 Kolumbus månedsrapport mars 2024.....	7
RS 14/2024 Kolumbus månedsrapport april 2024.....	8
RS 15/2024 Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus februar 2024 - Referat..	9
RS 16/2024 Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus april 2024 - Referat.....	10
RS 17/2024 Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat 20.03.2024.....	11
RS 18/2024 Habilitetsvurderinger samferdselsutvalget 29.05.2024.....	12
SP 26/2024 Spørsmål Frode Waldemar, Ap ang. antall henvendelser på klager mot buss sjåfører hos	14
SP 27/2024 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. sykkelbokser langs bussveien.....	15
SP 28/2024 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. sak 18: Bussanbud fra 2026 på Nord-Jæren	17
SP 29/2024 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. å frakte gods på fylkesveinettet med moc	18
SP 30/2024 Spørsmål Harald Halvorsen Løland, Sp ang. Kolumbus månedsrapport.....	19
SP 31/2024 Spørsmål Harald Halvorsen Løland ang. hurtigbåtforbindelsen til Byøyene.....	21
PS 17/2024 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 20. mars 2024.....	22
PS 18/2024 Bussanbud fra 2026 på Nord-Jæren, Jæren og Dalane.....	23
PS 19/2024 Ladeinfrastruktur for ferje på Vassøy.....	44
PS 20/2024 Nye retningslinjer for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune..	51
PS 21/2024 Høringssvar -Revidering av retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidede TT-	56
PS 22/2024 Retningslinjer for skoleskyss i grunn- og videregående skole.....	64
PS 23/2024 Forskrift om rabattordning i stedet for gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse for	72
PS 24/2024 Konseptvalutgreiing KVVU - E39 - Kryssing av Bømlafjorden - høring.....	79
PS 25/2024 Kolumbus - Årsrapport 2023.....	90
PS 26/2024 Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland.....	99
PS 27/2024 Justering av totalrammer for fv. 4328 Hølland bru og fv. 505 Frøyland bru.....	102
PS 28/2024 Reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune.....	108
PS 29/2024 Reiselivet i Lysefjorden - transportbehov.....	115
PS 30/2024 Tilskudd til kartlegging av skolevei - revidering av retningslinjer fra 2024.....	128

Møtedokumenter

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-18
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 - 2023

Sakens gang

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

10/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken Møtereferat 2023-S4

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 – 2023.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-19
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 - 2024 utkast

Sakens gang

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

11/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken Møtereferat 2024-S1 - utkast

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 - 2024 utkast.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-20
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kolumbus månedsrapport februar 2024

Sakens gang

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

12/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus Månedsrapport 2024-02 Februar

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport februar 2024.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-21
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kolumbus månedsrapport mars 2024

Sakens gang

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

13/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus Månedsrapport 2024-03 Mars

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport mars 2024.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-22
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kolumbus månedsrapport april 2024

Sakens gang

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

14/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus Månedsrapport 2024-04 April
---	--------------------------------------

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport april 2024.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-23
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus desember 2023 - Referat

Sakens gang

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

15/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus kontaktmøte 2024-02-21
---	---------------------------------

Saken gjelder

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus desember 2023 –
Referat.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-24
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus april 2024 - Referat

Sakens gang

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

16/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus Kontaktmøte 2024-04-05
---	---------------------------------

Saken gjelder

Kontaktmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus april 2024 – Referat.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-17
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat 20.03.2024

Sakens gang

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

17/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Bymiljøpakken Referat-S-møte 2024-03-20

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat 20.03.2024.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/68047-36
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Habilitetsvurderinger samferdselsutvalget 29.05.2024

Sakens gang

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

18/2024	29.05.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 20240528 Habilitetsvurdering styreleder for Lysefjorden Utvikling AS

Saken gjelder

Habilitetsvurdering styreleder for Lysefjorden Utvikling AS, se vedlegg.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-34

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Frode Waldemar, Ap ang. antall henvendelser på klager mot buss sjåfører hos Kolumbus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
26/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Kan vi få en statistisk oversikt på antall henvendelser på klager mot buss sjåfører hos Kolumbus?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-30

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. sykkelbokser langs bussveien

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
27/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Jeg har mottatt kopi av en e-post fra Vegdirektoratet og har i den forbindelse et spørsmål til samferdselsutvalget 29. mai.

Spørsmål fra folkevalgt

- 1) Vil samferdselssjefen ta initiativ til å beholde sykkelboksene langs bussveien og sørge for at de som er fjernet blir tilbakeført?
- 2) Hva vil samferdselssjefen gjøre for å sørge for at det ikke blir gitt feil informasjon i svar til samferdselsutvalget framover?

Bakgrunn for spørsmålet

Bussveien har signalregulering med trafikklys ved flere kryss og rundkjøringer. I tidligere planlegging har det vært lagt opp til sykkelbokser ved disse signalregulerte kryssene i tråd med anbefaling i Sykkelhåndboka til Statens vegvesen. Rogaland fylkeskommune har i 2023 likevel valgt å fjerne flere sykkelbokser langs bussveien slik at tilretteleggingen for syklende har blitt forverret.

I samferdselsutvalget 15. november 2023 i SP 28/2023 stilte Venstre spørsmål om fjerningen av sykkelboksene. I svaret på spørsmålet om sykkelbokser stod det: "For sykkelbokser ble det med piloten. Det er påpekt at sykkelboks i rundkjøring faller utenfor det tillatte. Vegdirektoratet har ikke godkjent løsningen med sykkelboks i rundkjøring. Oppsummert er sykkelbokser fjernet fra Bussveien fordi bruken er begrenset til signalregulerte kryss."

I en e-post 11. mars 2024 skriver Vegdirektoratet: "Vi har begrenset erfaring med utforming av slike kryss, men vi anser at det kan brukes sykkelbokser her. Begge kryssene er signalregulerte, og selv om det er rundkjøringer, betraktes det fortsatt som kryss."

Videre skriver Vegdirektoratet: "Til slutt har Vegdirektoratet ikke mottatt noen søknad om fravik for å bruke sykkelboks ved de aktuelle kryssene, eller tidligere hatt synspunkter spesifikt om disse sykkelboksene."

Det er svært uheldig at det i svaret 15. november ble skrevet at Vegdirektoratet ikke har godkjent løsningen som var i spørsmålet når de selv skriver at de aldri har blitt spurt om dette. Konklusjonene fra Vegdirektoratet framstår som helt motsatte av det som ble gitt i svaret til samferdselsutvalget 15. november 2023.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-32

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. sak 18: Bussanbud fra 2026 på Nord-Jæren, Jæren og Dalane

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
28/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

- 1) Vil det være noe estimert ekstrakostnad for å la endestoppet til rute 42 være Sundekrossen istedenfor Jåsund? Hvor mange ekstra innbyggere vil få direkte forbindelse til flyplassen og hva er estimert ekstrainntekt fra det?
- 2) Hva er den estimerte ekstrakostnaden med å forlenge rute 7 til Stavanger lufthavn? Hva er estimert antall ekstra passasjerer og inntekter denne forlengelsen vil medføre?
- 3) Er det nye endringer som er planlagt på traseen til rute 11 som gjør at denne nå foreslås endret eller er det den eksisterende situasjonen som utløser det? Hvis dette kostnadmessig er likeverdige alternativer, er det ikke da lurt å lytte til det tydelige innspillet som er kommet fra Stavanger kommune om ikke å endre traseen?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-31

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. å frakte gods på fylkesveinettet med modulvogntog

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
29/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

I møte med Norges lastebileier forbund for Agder og Rogaland er tilbakemeldingen at det er utfordrende å frakte gods på fylkesveinettet med modulvogntog da fylkesveiene ikke er klassifisert helt for denne type kjøretøy.

Er det mulighet for å få en gjennomgang på hvor man kan åpne opp for bruk av modulvogntog på flere strekninger enn i dag?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-33

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Harald Harald Halvorsen Løland, Spang. Kolumbus månedsrapport

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
30/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Eg ønsker å stille spørsmål om koss tala ser ut for dei fire første månadane med nytt teljesystem. Ut frå det eg kjenner til er dei basert på faktisk tal reisande og brukt som grunnlag for evt beredskap/redning. Eg kunne difor ønskt ei overordna oversikt basert på dei fire anbudsområda.

1. Er det avvik ift dei tala me får framlagt i dagens rapport?
2. Kva skaper usikkerhet i tala etter snart 5 månaders bruk? Kva må kvalitetssikrast for at desse skal kunne rapporterast på?

Bakgrunn for spørsmålet

I SU i mars ble det gjort følgende vedtak i sak RS 9:

"Samferdselsutvalget ber om at ny tallmateriale for hurtigbåter legges inn, og som sammenligning i månedsrapportene til Kolumbus. Videre tallmateriale på strekningsvise enkelt ruter."

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-35

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Harald Halvorsen Løland ang. hurtigbåtforbindelsen til Byøyene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
31/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Forsinkelser og bruk av reservefartøy er dessverre etterhvert normalen for hurtigbåtforbindelsen til Byøyene, og har vært gjenstand for spørsmål i SU også tidligere. I pinsehelga oppstod ytterligere utfordringer. Viser til oppslag i Aftenbladet om reserveløsning for hurtigbåt på Byøyene i forbindelse med for liten kapasitet, og dessuten manglende universell utforming.

1. Vil mangel på universell utforming på fartøy kunne betraktes som kontraktbrudd?
2. Vil leder ta initiativ for å sikre en permanent og stabil løsning for passasjerer på byøyene?

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/66106-7

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 20. mars 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
17/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1	Møteprotokoll SU 20.03.2024
---	-----------------------------

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 20. mars 2024 godkjennes.

Lasse Anfinsen Fredheim

leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/54580-1

Saksbehandler: Tore Jensen

Avdeling: Samferdselsavdelingen, faggruppe kollektivtransport

Bussanbud fra 2026 på Nord-Jæren, Jæren og Dalane

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
67/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
36/2024	28.05.2024	Eldrerådet
18/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
90/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
74/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1 _Høringsdokument_rutestruktur_nytt bussanbud_NJ_2026_
- 2 Vedlegg 2_høringsdokument_nytt bussanbud_Jæren_Dalane_2026
- 3 Vedlegg 3 -Samlet_merknadshefte_bussanbud_nordjæren_2026
- 4 Vedlegg 4_Merknadshefte_bussanbud_Jæren_Dalane_2026
- 5 Vedlegg 5 Svar på merknader_kolumbus_høring_rutestruktur_Nord_Jæren
- 6 Vedlegg 6 Oppsummerte_merknader_med_svar_Kolumbus
- 7 Vedlegg 7 - Strategi Nord-Jæren_ny konkurranse_bussanbud_2026_
- 8 Vedlegg 8 Strategi_nytt bussanbud_Jæren og Dalane_2026
- 9 Vedlegg 9 - Nullutslippsløsninger
- 10 Vedlegg 10 - Bussveien
- 11 Vedlegg 11 - Innspill_Stavangerformannskap_160524_Med svar fra Kolumbus

12 Bussanbud Nord-Jæren, Jæren og Dalane_merknader Kolumbus

Sammendrag

Inneværende busskontrakt for anbudsområdene Nord-Jæren og Jæren og Dalane går ut i 2026. Det må derfor lyses ut nytt anbud. Rutestrukturen vil inngå i dette, og Kolumbus har derfor utarbeidet forslag til ruteendringer for Nord-Jæren, Jæren og Dalane. Disse vil gjelde fra oppstart av ny kontrakt sommeren 2026. Ruteforslaget omfatter også Bussveien som da åpner på strekningen Stavanger – Sandnes. Bussveien skal være et høykvalitets kollektivtilbud på linje med bybane. Bussveien, både med infrastruktur og busser, skal være ryggraden i kollektivtilbudet på Nord-Jæren.

I tillegg er det utarbeidet forslag for endret rutebetjening til Ullandhaug fra nye Stavanger Universitetssykehus, SUS, åpner.

Fylkestinget skal ta stilling til utlysning av disse anbudene. Saken omhandler vesentlige forhold knyttet til dette, herunder de foreslåtte ruteendringene, samt utslippsteknologi og enkelte særskilte forhold vedrørende Bussveien.

Dette er en av de største anbudsutlysningene innenfor kollektivtrafikk med buss i Norge. I dette tilfellet blir to store anbud lyst ut samtidig. Fylkesdirektøren ser at dette gir fylkeskommunen en økonomisk risiko ved at potensielle kostnadsøkninger kan bli betydelige og komme på samme tid.

Introduksjon av nullutslippsløsninger, samt markedsmessige forhold som Kolumbus viser til (prisstigning på bussmateriell grunnet kronekurs, høyt rentenivå m.m.) forsterker risikoen for kostnadsøkninger.

Kolumbus er ansvarlig for å holde ruteproduksjonen innenfor rammene i vedtatte økonomiplan, men fylkesdirektøren ser at det kan være grunn til å stille spørsmål ved om dette er realistisk slik forslaget ser ut nå.

Dersom resultatet av anbudskonkurransen overstiger rammene i økonomiplanen, legger fylkesdirektøren til grunn at det fremmes sak til politisk behandling før inngåelse av kontrakt. Det forutsettes at Kolumbus vurderer anbudet opp mot eget budsjett og blant annet ser på muligheter for effektivisering.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Kolumbus får fullmakt til å lyse ut bussanbudene for Nord-Jæren, Jæren og Dalane med følgende forutsetninger:
 - a. Rutetilbudet i anbudene fra 2026 og ruteendringer når nye SUS åpner iverksettes som foreslått.
 - b. Kostnadene holdes innenfor rammene i vedtatt økonomiplan, og effektiviseringskravene som ligger til grunn i den.
 - c. Bussveien skal ha kapasitet for fremtidig passasjervekst og gi en reise som er presis, ofte og behagelig.
 - d. Bussene på Bussveiens linje A og B skal ha eget design som skiller dem fra de øvrige bussene på Nord-Jæren.
 - e. Bussveien skal ha midlertidig endepunkt i Jernbaneveien/Byterminalen inntil traseen videre til Kvernevik/Tananger er klar.
 - f. Kolumbus skal utrede bruk av 24-metersbusser i tide til åpningen av Bussveiens trasé mot Kvernevik/Tananger.
 - g. Ut over obligatoriske krav i forskrift om nullutslipp for klasse I-busser, og fylkestingsvedtak om elektrisk drift av Bussveien, stilles det ikke strengere krav til nullutslipp i anbudene enn det som vil oppnås ved å stille krav om 30% klimavekting. Kravet om nullutslipp skal være teknologinøytralt, unntatt for Bussveien som skal være batterielektrisk.
 - h. Dersom resultatet av anbudskonkurransen blir at kostnadene overstiger rammene i økonomiplanen, skal saken til ny politisk behandling før inngåelse av kontrakt. Det forutsettes at Kolumbus innretter anbudskonkurransen slik at det er mulig å tilpasse produksjonen i tilstrekkelig grad.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Inneværende busskontrakt for anbudsområdene Nord-Jæren og Jæren og Dalane går ut i 2026. Det må derfor lyses ut nytt anbud. Rutestrukturen vil inngå i dette, og Kolumbus har derfor utarbeidet forslag til ruteendringer for Nord-Jæren, Jæren og Dalane. Disse vil gjelde fra oppstart av ny kontrakt sommeren 2026. Ruteforslaget omfatter også Bussveien som da åpner på strekningen Stavanger – Sandnes. I tillegg er det utarbeidet forslag for endret rutebetjening til Ullandhaug fra nye Stavanger Universitetssykehus, SUS, åpner.

Før nye anbud kan lyses ut, skal utlysningen godkjennes av fylkestinget.

Problemstilling

Fylkestinget skal ta stilling til utlysning av nytt anbud for Nord-Jæren og nytt anbud for Jæren/Dalane. Saken omhandler vesentlige forhold knyttet til dette, herunder de foreslåtte ruteendringene, samt utslippsteknologi og enkelte særskilte forhold vedrørende Bussveien.

Saksopplysninger

Utlsysning av nytt bussanbud for Nord-Jæren, Jæren og Dalane innebærer endringer i rutetilbudet. I tillegg inkluderer det særskilte forhold knyttet til Bussveien. Nytt anbud vil også ha økonomiske implikasjoner for fylkeskommunen, blant annet på grunn av nye krav om nullutslippskjøretøy. Det er en av største anbudsutlysningene innenfor kollektivtrafikk med buss i Norge, og størrelsen i seg selv innebærer en risiko for betydelige kostnadsøkninger.

Endret rutetilbud

Kolumbus har utarbeidet forslag til rutetilbud i de nye anbudene. Forslaget har vært på høring, blant annet i kommunene, og innspillene fra høringsrunden er vurdert av Kolumbus. Høringsforslag, -innspill og vurdering av innspill er vedlagt saken (vedlegg 1-6).

Endringene i rutetilbudet fra dagens situasjon berører særlig Ullandhaug (nye SUS) og Bussveien.

Ut fra Kolumbus sine beregninger vil ruteproduksjonen som selskapet ønsker å legge ut på anbud føre til følgende endringer i produksjonsvolumet (antall rutekilometer) sett opp mot dagens rutetilbud:

- Den totale ruteproduksjonen reduseres med 0,5 prosent (hele anbudsområdet)
- Nord-Jæren øker med 0,3 prosent
- Jæren/Dalane reduseres med 3,7 prosent

Kolumbus oppsummerer de største endringene slik:

Ullandhaug med nye SUS fra 2025:

- Rutene X60+5+6 kobles fra dagens tre ruter til to nye pendelruter, 5 og 6. De to rutene vil dekke flere områder og målpunkt, og vil gi ny direkteforbindelse fra Stavanger nord (Tasta) til begge SUS lokasjoner (Ullandhaug og Våland).
- Forlenge rute 28 til SUS Ullandhaug i (SUS-)rush.
- Dubleringer på rute 7 i (SUS-)rush tilpasset arbeidsreise volum.
- Koble sammen X71+X73 til ny rute 70.
- Shuttle (selvkjørende*) buss mellom Jåttå-SUS, evt. Gausel stasjon-SUS. Vil fungere som en matebuss mellom tog/Bussvei og Ullandhaug.
- Legge trasé til X74 om Ullandhaug fra Hundvåg. Gir direkteforbindelse fra Hundvåg og Stavanger øst til SUS.
- Nattavgang søndag, tilpasset SUS. Vil gå mellom nye SUS-dagens SUS-Stavanger sentrum.

*) Det er ikke konkretisert at denne skal være autonom fra oppstart, men at infrastrukturen ligger til rette for muligheten. Forutsetter egen finansiering.

Nord-Jæren fra 2026:

- Rute 2: Risavika-Stavanger sentrum. Dagens rute 2 splittes i Stavanger sentrum og vil ikke lenger betjene traséen videre til Sandnes.
- Rute 3: Viste Hageby-Stavanger sentrum. Dagens rute 3 splittes i Stavanger sentrum og vil ikke lenger betjene traséen videre til Forus nord.
- Bussveien: Linje A & B betjener Bussveiens korridor 1. Linje A: Sandnes sentrum-Stavanger sentrum, linje B Stavanger sentrum-Forus Nord.
- Koble rute 11 og X31. Gir tilbud gjennom Hinna sentrum etter at rute 2 og 3 utgår fra området.
- Rute 5: Tar over for dagens rute 2s betjening av Varatun.
- Rute 42: Tar over for dagens rute 2s betjening av Smeaheia.

Jæren/Dalane fra 2026:

- Rute 21 og 45: Justeringer i tabell og endring av trasé ved at turer ikke lenger starte på Maudland, samt at turer om Jødestad legges til rute 45.
- Rute 22: Ruten vil ikke lenger gå om Knatten og gamle Åslandsveg.
- Rute 23: Trasé endres for å kunne benytte ny tunell, og skape mer effektiv avvikling mellom Ålgårdsheia og Fiskebekk.
- Rute 50: Forlenget rutetiden med 5 minutter på enkelte avganger for å tilpasse avgangs- og ankomsttid for toget. Vil føre til noe lenger overgangstider, men og et mer pålitelig rutetilbud.

I tillegg ønsker Kolumbus å legge inn en opsjon på forlengelse av dagens rute 7 Stavanger-Ullandhaug-Skadberg til flyplassen. Det finnes allerede et omfattende Kolumbus-tilbud til flyplassen, opptil fire busser i timen fra Sandnes, Forus og Solakrossen og opptil to busser i timen fra Tananger. Reiser fra øvrige deler av byområdet krever omstigning, noe som er vanlig for mange reiser i et byområde. For direkte reiser Stavanger sentrum-flyplassen gir den kommersielle flybussen et tilbud. Mer omfattende beskrivelse av endringene er gjort i vedleggene 1 og 2.

Innspillene fra høringsrunden er i stor grad ønsket som vil kreve økte økonomiske rammer. Kolumbus har derfor i liten grad valgt å imøtekomme dem. Innspill knyttet til justeringer av avgangstider o. l. er i større grad imøtekommet. Kolumbus gjennomgang av høringsuttalelsene finnes i vedlegg 5 og 6. Stavanger kommune skal behandle saken i Formannskapet 16. Mai. Endelig vedtak i Stavanger kommune og Kolumbus vurdering av innspillene vil legges ved saken.

Bussveien

Bussveiprojektet er det største kollektivprosjektet i fylket og har en målsetting om et “presist, ofte og behagelig” kollektivtilbud i klasse med bybane. Bussveien skal være spydspissen i kollektivtilbudet på Nord-Jæren, både kvalitetsmessig og kapasitetsmessig. Rutetilbud og materiell for Bussveien inngår i anbudet.

Konseptbeskrivelse og teknologivalg for Bussveien¹ er beskrevet i flere politiske saker i Rogaland fylkeskommune opp gjennom årene, se vedlegg 10. Tidligere vedtak forutsetter at bussene på Bussveien skal være batterielektriske, og ettersom bussene vil være klasse 1-busser er det nå også forskriftskrav om nullutslipp (elektrifisering eller biogass).

Bussveien skal skille seg ut fra de øvrige bussene til Kolumbus. Bussene på Bussveien skal ha et design som gjør dem lett gjenkjennelige og som bidrar til å støtte opp under Bussveien som merkevare og høykvalitetskollektivsystem.

¹ Gjelder Bussveiens linje A: Tananger-Stavanger-Sandnes og linje B: Kvernevik-Stavanger-Forus, og senere linje C: Sandnes-Sola.

For Bussveien legger anbudet opp til følgende på strekningen Stavanger - Sandnes:

- Frekvensen reduseres fra dagens 8 avganger i timen, til 6 avganger i timen på hver av rutene.
- 18-meters busser vil benyttes også på Bussveien, ikke 24-meters busser slik ambisjonen har vært tidligere.
- Bussveiens busser vil få et eget profilprogram som understreker at dette er et høykvalitets kollektivtilbud.
- Fram til vestkorridoren mot Kvernevik og Tananger åpner, vil Bussveiens linje A og B ha endestopp i Jernbaneveien, eventuelt på Byterminalen.
- Kolumbus får utviklet en «Automatisk Trafikkleder», dvs. et system som overvåker Bussvei-bussenes plassering i forhold til hverandre, og som vil korrigere dersom tidsavstanden mellom bussene blir for lang eller for kort.
- Eierskapsmodellen for Bussveibussene vil være tilsvarende som for annet bussmateriell, det vil si at bussene skal eies av operatørene.

Rutetilbudet på Bussveien vil erstatte deler av dagens tilbud, og sammenlignet med dagens situasjon vil rutetilbudet som nå er foreslått på Bussveilinjene A og B gi ca 1,7 prosent færre avganger per uke. I tillegg jevnes rutetilbudet noe mer ut gjennom dagen, slik at rushtidskapasiteten vil gå ned med ca 25 prosent på fellesstrekningen mellom Stavanger sentrum og Forus øst.

Kolumbus vurderer at kapasiteten i rushtiden likevel blir god nok, og viser til at det legges opp til en løsning hvor ståplasser prioriteres foran sitteplasser. Kapasiteten på bussene vil dermed maksimeres og samtidig imøtekomme passasjerer med spesielle behov på en bedre måte enn i dag, ifølge Kolumbus.

I arbeidet med Bussveien har det vært ambisjoner om å benytte busser på 18- og 24-meters lengde. 24-metersbusser har to ledd, og skiller seg også fra 18-meters busser ved at de framstår som langt romsligere for passasjerene å gå på og av, samt å bevege seg i. Reiseopplevelsen blir mer i retning av en Bybane. 24-meters busser ble prøvekjørt på Nord-Jæren i 2009 og 2017, og har vært ansett som et viktig grep for å gjøre Bussveien attraktiv. Kolumbus tok høyde for bruk av 24-metersbusser da

de vurderte depotkapasitet på Forus som grunnlag for sak FT-58/23. Bussveien er også planlagt og bygget med holdeplasser for 24-meters busser.

I anbudet som nå skal ut, ønsker Kolumbus å sette krav om at bussene som skal betjene Bussveien er 18-19 meter lange, det vil si tilsvarende de elektriske leddbussene som benyttes på Nord-Jæren i dag. Kolumbus begrunner at de nå har gått vekk i fra ambisjonen om 24-meters busser med at det er vanskelig å opprettholde passasjerkapasiteten for en 24-meters buss dersom den skal lades i depot, slik ladestrategien legger opp til. For å at det skal være hensiktsmessig med elektriske 24-meters busser, vil de måtte ha relativt små batterier og dermed ha behov for lading ute i trafikk. Dette krever en annen ladestrategi enn depotlading som er blitt anbefalt av Kolumbus.

Det kan i denne sammenheng være verdt å nevne erfaringer fra Bussveien i Trondheim ("Metrobussen"). Der har de hybridbusser på 24 meter. AtB har vurdert å konvertere bussene til å bli hel-elektriske, men ser at det vil kreve så store batterier at passasjerkapasiteten blir redusert. AtB har derfor satt i gang et prosjekt hvor de vil teste ut lading underveis. Dette er beskrevet i vedlegg 9.

Nullutslippsteknologi

Det er nå krav om nullutslippsteknologi, definert som elektrisk eller biogass, på alle klasse I-busser, det vil si typiske bybusser. For klasse II-busser (forstads- og distriktsbusser) trer tilsvarende krav i verk først for kontrakter som lyses ut etter 1. januar 2025. Dette er beskrevet i «Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser til veitransport» (1.januar 2024). Innkjøpsforskriften stiller også krav til 30 prosent vektning av klima ved tildeling av kontrakter.

Siden forskriftskravene knyttet til klasse II-busser ikke trer i kraft før i 2025, binder den ikke opp de kommende anbudene for Nord-Jæren, Jæren og Dalane. Forskriften vil ikke gjelde for noen av bussen i anbudet på Jæren og Dalane, her er alle bussene klasse II. På Nord-Jæren vil kravet gjelde de fleste bussene, men det vil være et titalls busser som ikke blir berørt.

Videre gir forskriften mulighet for noen unntak, blant annet for minibusser og brukte busser. Dersom unntaksreglene benyttes skal Kolumbus begrunne og rapportere årsak til departementet.

Rogaland fylkeskommunes egne klimamålsetninger sier at pris skal vektes med maksimalt 70 prosent og klimagassutslipp med minst 30 prosent. Fylkeskommunens målsetninger er beskrevet i fylkeskommunens samferdselsstrategi og i det pågående arbeidet med regionalplan for klimaomstilling.

I praksis gir dette to mulige handlingsrom i det nye anbudet:

- Prissettingen anbyderne gjør vil påvirke resultatet av vektingen innenfor de lovfestede rammene (forskrift) og eventuelle andre krav/rammer Kolumbus stiller.
- Vektingen kan endres fra RFKs/Kolumbus side ettersom samferdselsstrategien sier at pris skal vektes *maksimalt* 70% og klimagassutslipp skal vektes *minst* 30%. Det vil da være rom for å vekte klima høyere og pris lavere.

En vekting som styrende for teknologivalg vil alltid kunne ha en større eller mindre usikkerhet m.h.t. hvilken teknologiløsning man ender opp med.

Se vedlegg 9 om Nullutslippsløsninger for nærmere omtale av ladeteknologi og vedtak regionalt og nasjonale forskrifter som gir føringer for nullutslippsløsninger.

Kolumbus anbefaler at det stilles krav til 100% nullutslipp for alle bussene i anbudspakken for Nord-Jæren og for 80% av ruteproduksjonen i anbudspakken for Jæren og Dalane. For de resterende bussene i anbudet for Jæren og Dalane benyttes en vekting av klima.

Når det gjelder ladeinfrastruktur legger Kolumbus til rette for depotlading på Forus og sier følgende i sin eierskapsstrategi:

«Det er bussoperatør som skal stå for anskaffelsen og byggingen av nødvendig ladeinfrastruktur. Dette for å sikre at den infrastrukturen som anskaffes er tilpasset de bussene som anskaffes for å utføre ruteproduksjonen. Erfaringen fra Haugesund er at dette er den mest hensiktsmessige løsningen. Det er også denne løsningen alle bussoperatørene foretrekker. For ladeinfrastruktur vil Kolumbus/RFK eie denne, enten når den er ferdig utbygd eller ved kontraktens opphør.»

Tidligere fantes det ulike statlige støtteordninger for å bidra til elektrifisering. Disse støtteordningene er avviklet og kostnaden ved elektrifisering må i sin helhet tas over

fylkeskommunens egne budsjett og for Nord-Jærens del med bidrag fra byvekstavtalen.

Basert på de klimagassutslippene som er kartlagt i klimagassregnskapet for 2023 utgjorde utslippene fra Nord-Jæren-kontrakten om lag 20 prosent av fylkeskommunens samlede klimagassutslipp i 2020. Utslippene fra Jæren/Dalane-kontrakten utgjorde om lag 5 prosent av fylkeskommunens samlede klimagassutslipp.

Økonomi

Kollektivtrafikken i Rogaland har gjennom flere år hatt en betydelig vekst i antall reiser, og dette har skjedd i takt med utvidelser av rutetilbudet og ulike typer taksttiltak. I praksis betyr dette at selv om passasjerutviklingen har vært positiv, så har kollektivtrafikken har blitt stadig mer tilskuddskrevende som følge av at kostnaden per passasjer har økt mens inntektene per passasjerer er redusert. Dette er en generell utvikling i Norge.

I økonomiplanen for 2024-2027 legges det opp til at det er nødvendig å vurdere muligheter for å optimalisere ressursbruken innen kollektiv. Blant annet skal følgende ses på:

- Bruk av belønningsmidler
- Effektivisering av skoleskyss
- Samordningseffekter av å vurdere rutetilbudet for buss, hurtigbåt og ferje samlet.
- Gjennomgang av hurtigbåtstrukturen
- Ruteendringer som kan optimalisere materialbruken og dermed begrense merkostnader knyttet til elektrifisering
- Vurdere takstnivået på ulike bestillingsløsninger

Dette er et viktig bakteppe for konkurransen som nå skal lyses ut.

Økte kostnader i forbindelse med overgangen til ny teknologi

Det er forventet at kostnader knyttet til miljøvennlig teknologi vil føre til ytterligere økt tilskuddsbehov ettersom krav om nullutslippsteknologi er forventet å gi økte kostnader. Store svingninger i strømprisene øker den økonomiske risikoen knyttet til kontrakter med batterielektrisk materiell, samtidig som kostnaden knyttet til krav om batterielektrisk materiell i anbudene er usikker. I tillegg kommer kostnader knyttet til ladeinfrastruktur. Kolumbus har tidligere meldt om en forventet økning i driftskostnader knyttet til bruk av elektriske busser. Dette er blant annet beskrevet i økonomiplanen. Det er imidlertid verdt å påpeke at da økonomiplanen ble utarbeidet og vedtatt var det høringsutkastet til den nye forskriften som lå til grunn. Den endelige forskriften ble endret, og kravene ble myknet noe opp.

Kolumbus har redegjort for sannsynlige kostnadsøkninger i forbindelse med overgang til miljøvennlig teknologi i strategidokumentene for nytt bussanbud (vedlegg 7 og 8).

I følge Kolumbus er et sannsynlig anslag en prisøkning på ca. 10% fra dagens nivå på Nord-Jæren, Jæren og Dalane. Flere faktorer bidrar til denne økningen som strømpriser, effektivitetstap, høyere kostnad i anskaffelser av elektriske busser og reprising i nye kontrakter (krav om høyere marginer fra operatører).

Estimerte kostnadsøkninger per anbudsområde er vist i tabellen under. Anslagene er beheftet med stor grad av usikkerhet ettersom det er mange ytre faktorer som påvirker prisingen. Helårseffekten av kostnadene kommer først i 2027.

Estimerte kostnadsøkninger (mill. 2024-kroner)	2025	2026	2027	2028
<u>Busskontrakt</u>				
Nord-Jæren		30	60	60
Jæren/Dalane		8,5	17	17
Haugalandet				10,9

Ryfylke Sør				4,4
Ryfylke Nord			2,3	4,6
Sum		38,5	79,3	97
Midler avsatt i økonomiplan til miljøteknologi	5	10	15	15

Tabellen viser at det er et betydelig avvik mellom tildelt finansiering av miljøteknologi i gjeldende økonomiplan og estimerte kostnader. Dette avviket vil ytterligere øke i takt med videre elektrifisering i resten av fylket. I økonomiplanen er det omtalt at dersom det ikke kommer statlig finansiering av økte kostnader knyttet til overgangen til ny nullutslippsteknologi, må både ambisjonsnivået og ytterligere sparetiltak vurderes som tiltak for å få et budsjett i balanse.

Kostnader ved investering i ladeinfrastruktur og sanntidsutstyr

Følgende fremtidige investeringer i ladeinfrastruktur for buss er lagt til grunn i økonomiplanen:

Mill. 2024-kroner	2024	2025	2026	2027	2028
Nord-Jæren ladeinfrastruktur		80,7	80,7		
Jæren ladeinfrastruktur			53,8		
Dalane ladeinfrastruktur			32,3		
Nytt sanntidsutstyr ifm. nytt anbud			13,4		
Ryfylke Nord				32	
Ryfylke Sør					45,7
Haugalandet buss					43
SUM		80,7	180,2	32	88,7

I tillegg, ble det i FT-sak 58/23 «Utvidelse av bussenlegget på Forus – kjøp av tilleggsareal» vedtatt følgende: «Det bevilges 39 268 060 kroner i kapitalinnskudd til Kolumbus i 2023 som skal benyttes til kjøp av tilleggsareal til bussenlegget på Forus, forutsatt at det gis dispensasjon fra reguleringsplanen som sikrer at det kan etableres bussdepot på området. Beløpet finansieres av lån.» Det vises også til sak om revidert budsjett april 2024, hvor finansieringen nyanseres: «Kapitalinnskuddet finansieres av egenkapital, men i den samlede porteføljefinansieringen er merutgiftene dekket ved økt bruk av lån. Investeringen ble lagt inn i årsbudsjettet for 2023.

Investeringskostnader til ladeinfrastruktur på Nord-Jæren dekkes av statlige midler fra byvekstavtale. Investeringene er lagt inn i handlingsprogram for Bymiljøpakken med 161 mill.kr. og er vedtatt av styringsgruppen.

Kolumbus har nå oppjustert kostnadsanslaget til 200 mill.kr, slik at det er behov for ytterligere finansiering.

Ladeinfrastrukturkostnadene for Jæren og Dalane må dekkes av ordinære fylkesmidler. Med «ordinære fylkesmidler» mener vi generell disponering av frie inntekter. Det er avsatt 86 mill.kr i økonomiplanen til dette. Kolumbus har oppjustert kostnadsanslagene til 100 mill.kr, slik at det er behov for ytterligere finansiering.

Kostnadene knyttet til elektrifisering handler også om mulighetene for å utnytte vognparken. På grunn av at bussene må lades i løpet av dagen, må de kjøre tomme til og fra depotet. Dette er en kjent problemstilling ved elektrifisering med batteridrift og depotlading.

Nytt anbudet krever også investering i nytt sanntidsutstyr. Dette er tatt inn i økonomiplanen med et beløp på 13,4 mill. kroner. Kolumbus har nå oppjustert anslagene til ca. 21 mill. kroner (med et spenn på 19-26 mill.kr).

Oppsummering av økonomiske konsekvenser

Som det går fram over, er det et misforhold mellom estimerte kostnader og rammene i økonomiplanen. Dette er særlig knyttet til kostnadene ved elektrifisering, men Kolumbus forventer også en prisvekst.

I tillegg har Kolumbus fortsatt effektiviseringskrav etter 2024 på 20 mill. som ble dekket av egen kapital i 2023.

Fylkesdirektørens vurderinger

Dette er en av de største anbudsutlysningene innenfor kollektivtrafikk med buss i Norge. I dette tilfellet blir to store anbud lyst ut samtidig. Fylkesdirektøren ser at dette gir fylkeskommunen en økonomisk risiko ved at potensielle kostnadsøkninger kan bli betydelige og komme på samme tid.

Introduksjon av nullutslippsløsninger, samt markedsmessige forhold som Kolumbus viser til (prisstigning på bussmateriell grunnet kronekurs, høyt rentenivå m.m.) forsterker risikoen for kostnadsøkninger.

Kolumbus er ansvarlig for å holde ruteproduksjonen innenfor rammene i vedtatte økonomiplan, men fylkesdirektøren ser at det kan være grunn til å stille spørsmål ved om dette er realistisk slik forslaget ser ut nå.

Rutetilbud

Fylkeskommunen har krav til en mer effektiv drift av kollektivtrafikken, noe som ligger til grunn i økonomiplanen. Dette tilsier at det fremover også må gjøres løpende vurderinger av mest mulig kostnadsoptimale driftsløsninger i de områdene hvor kundegrunnlaget er hovedsakelig skoleskyss og et minstetilbud ut fra sosiale hensyn.

Rutetilbudet som foreslås av Kolumbus bygger i stor grad videre på det eksisterende rutetilbudet. Fylkesdirektøren mener at analyser med tallgrunnlag er et viktig grunnlag i planleggingen av kollektivtransport. De foreslåtte endringene kunne med fordel vært belyst fylldigere med mer bruk av faktiske tallstørrelser der virkninger for publikum, både positive og negative framgår. Dette hadde gitt et bedre grunnlag for å se virkningene av de enkelte ruteendringene. Det blir viktig at Kolumbus har en tett oppfølging av kapasitet vs. behov når rutetilbudet iverksettes.

Fylkesdirektøren vil påpeke at planleggingsprinsipper for et attraktivt kollektivtilbud for flertallet av reisende, ikke nødvendigvis kan kombineres med skreddersydde løsninger for mer marginale kundegrupper. Mangel av direktebusser er ikke det samme som at det ikke finnes noe kollektivtilbud. Allerede i dag må mange reisende bytte buss og slik er det i alle byområder. Ressursene må prioriteres og all erfaring tilsier at å styre ressursbruken mot de største reisestrømmene gir best måloppnåelse.

SUS, med sine parkeringsrestriksjoner, stiller krav til et godt kollektivtilbud. Det innebærer at Kolumbus må optimalisere tilbudet mot kapasitet og rutetider som passer ansattes behov, så langt som mulig også kveld, helg og ferier, på de reiserelasjonene som har flest sykehusansatte. Det betyr imidlertid ikke at det er økonomisk mulig å gi alle som etterspør det direktebuss, men korrespondansemuligheter til/fra SUS blir da ekstra viktig, særlig i lavtrafikkperiodene.

Stavanger lufthavn i har i dag i prinsippet samme betjeningsform som i andre sammenlignbare byer, nemlig en blanding av kommersiell flybuss og tilskuddsberettigede lokalruter. Kolumbus har i dag et omfattende rutetilbud til flyplassen, med opptil 4 busser pr time mellom Sandnes/Forus og flyplassen og 2 busser pr time mellom Tananger og flyplassen. Med bussbytte underveis, gis det et godt rutetilbud fra hele Nord-Jæren til flyplassen.

Bussveien

Anbudet omfatter også Bussveiens linje A og B, som skal være et høykvalitets kollektivtilbud på linje med bybane. Bussveien, både med infrastruktur og busser, skal være ryggraden i kollektivtilbudet på Nord-Jæren. Fylkesdirektøren vil understreke viktigheten av at Bussveien skiller seg vesentlig fra det øvrige kollektivtilbudet, både standardmessig, utseendemessig og når det gjelder universell utforming.

Samtidig er det avgjørende at Bussveien har kapasitetsreserve for videre vekst. Fylkesdirektøren er bekymret over hvorvidt rushtidskapasiteten ivaretas på en tilstrekkelig måte i det nye anbudet. Som det går fram av saksopplysningene legges det opp til en reduksjon i rushtidskapasiteten på 25 prosent mellom Stavanger

sentrum og Forus øst. Redusert kapasitet i rushtiden kan gå utover Bussveiens mål om en behagelig reise.

Når det gjelder størrelsen på bussene på Bussveien, mener fylkesdirektøren at 24-meters busser vil oppleves som romsligere og mer i tråd med bussveiens mål om en behagelig reise. På bakgrunn av informasjonen fra Kolumbus er det imidlertid ikke klart om muligheten for å benytte 24-metersbusser er tilstrekkelig utredet. Kolumbus redegjørelse viser at 24-meters busser per nå ikke er egnet med den ladestrategi som selskapet har valgt. Samtidig opplever fylkesdirektøren det som noe uklart hvorvidt det er gjort tilstrekkelige utredninger av alternative/supplerende løsninger for lading på Bussveien. Batteriteknologien kan fremdeles være en så stor utfordring at 24-meters busser i praksis ikke er et alternativ for Bussveien. Fylkesdirektøren vurderer at dette ikke er tilstrekkelig klarlagt av Kolumbus.

Fylkesdirektøren mener at det bør gjøres en grundig vurdering av 24-metersbusser når man har driftserfaringer på strekningen Stavanger-Sandnes, og før busser anskaffes for åpningen av byggetrinnet Stavanger-Kvernevik/Tananger

Nullutslipp

Fylkeskommunen har mål om å redusere klimagassutslipp fra kollektivtransporten. Som det går fram av saken er det imidlertid forventet at krav om nullutslippskjøretøy kan gi økte kostander. Dette er både knyttet til store svingninger i strømprisene og risikoen ved kontrakter med batterielektrisk materiell.

Kolumbus foreslår 100 prosent nullutslipp i anbudet for Nord-Jæren, og krav om 80 prosent nullutslipp for anbudet på Jæren og Dalane. Klima og miljø er et viktig satsningsområde for fylkeskommunen, og fylkeskommunen har mål om å redusere klimagassutslipp fra fylkeskommunale bussruter. De økonomiske realitetene tilsier likevel at dersom det ikke kommer statlig finansiering av økte kostnader knyttet til overgangen til ny nullutslippsteknologi, må ytterligere sparetiltak vurderes for å få et budsjett i balanse. Dette er også i tråd med det som er beskrevet i økonomiplanen,

Ut fra et klimaperspektiv er det positivt at Kolumbus foreslår en tilnærmet full elektrifisering i anbudene. Basert på kostnadsestimatene oppfatter imidlertid fylkesdirektøren at det vil være svært krevende å holde seg innenfor de økonomiske rammene dersom det skal stilles krav om full elektrifisering. Som det også er påpekt i

økonomiplanen, er det nødvendig å vurdere fylkeskommunens ambisjonsnivå når det gjelder overgang til nullutslippsteknologi dersom ikke staten bidrar med finansiering av de økte kostnadene.

På bakgrunn av dette mener fylkesdirektøren at det riktige vil være å anbefale en teknologinøytral tilnærming. I disse anbudene vurderer fylkesdirektøren videre at risikoen knyttet til kostnadsøkninger er så stor, at vektingen av klima bør begrenses til 30 prosent. Dette vil være i tråd med fylkeskommunens ambisjoner innen samferdsel, og forskriftskrav om nullutslipp på alle klasse I-busser uansett gjelde for så godt som alle bussene på Nord-Jæren.

Ved å vekte klima med 30 prosent, og uten å stille strengere krav enn det forskriftene krever, vil Rogaland fylkeskommune oppnå en betydelig reduksjon i utslipp, samtidig som kostnadssiden i større grad hensyntas.

Fylkesdirektøren vil også understreke at forskriften om nullutslipp likestiller biogass med elektrifisering. Dette vil, i alle fall teoretisk sett, muliggjøre et innslag av biogass-busser i anbudene. Unntaket er Bussveien, hvor fylkestinget i sak FT 15/17 vedtok bruk av batterielektriske busser. Forskriften og vektingen *kan* også komme til å innebære noe innslag av diesel-busser (primært utenfor Nord-Jæren), avhengig av hvordan pris-differansen mellom diesel, biogass og elektrisk drift blir i de mottatte anbudene.

Fylkesdirektøren vil også oppfordre Kolumbus å vurdere nærmere om det kan være hensiktsmessig å åpne for et mindre innslag av brukte busser for å ta ned kostnadene noe, slik unntakene i forskriften åpner for.

Som det går fram av saksopplysningene, vil elektrifisering gi mer tomkjøring og gjøre det vanskeligere å utnytte vognparken. Dette er knyttet til ladestrategien som er valgt. Fylkesdirektøren savner en grundigere analyse og vurdering av disse forholdene. Særlig for de mest høyfrekvente rutene på Nord-Jæren, inkl. Bussveien, ville en slik vurdering tydeligere klargjort om det ligger et effektiviseringspotensiale i å velge endeholdeplasslading på enkelte ruter.

Økonomi

På grunn av overgang til nullutslippsteknologi og prisvekst er det forventet at anbudene vil bli dyrere enn idag. Basert på informasjonen fra Kolumbus, legger anbudene opp til en underdekning mellom avsatte midler i økonomiplanen og Kolumbus sine forventede kostnader i størrelsesorden 64 mill. kr årlig. Dersom Jæren/Dalane-anbudet ikke elektrifiseres vil forventet årlig underdekning reduseres til i størrelsesorden 50 mill.kr. I tillegg vil da et investeringsbeløp på ca. 100 mill.kr til ladeinfrastruktur på Jæren og i Dalane (hvorav 86,1 mill. kr er avsatt i økonomiplanen) spares inn.

Elektrifiseringen av Nord-Jæren-anbudet, som er pålagt nullutslipp gjennom forskrift, har en underdekning på knappe 40 mill.kr i forhold til de 161,4 mill.kr som er avsatt i økonomiplanen i investeringskostnader.

I tillegg kommer en forventet underdekning på investering i nytt sanntids-system for Nord-Jæren, Jæren og Dalane på ca 7,6 mill.kr (21 mill.kr mot avsatt 13,4 mill.kr i økonomiplanen). De forventede kostnadene er beheftet med stor grad av usikkerhet.

Dersom resultatet av anbudskonkurransen overstiger rammene i økonomiplanen, legger fylkesdirektøren til grunn at det fremmes sak til politisk behandling før inngåelse av kontrakt. Det forutsettes at Kolumbus vurderer anbudet opp mot eget budsjett og blant annet ser på muligheter for effektivisering. I tillegg mener fylkesdirektøren at det blir viktig at Kolumbus innretter anbudskonkurransen slik at det er mulig å tilpasse produksjonen i tilstrekkelig grad.

Med dette som bakteppe er det viktig at Kolumbus utformer anbudene slik at mest mulig kostnadsoptimale driftsløsninger er mulig.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at Kolumbus får mandat til å lyse ut anbudene for Nord-Jæren og Jæren og Dalane på følgende vilkår:

- a. Rutetilbudet i anbudene fra 2026 og ruteendringer når nye SUS åpner iverksettes som foreslått.

- b. Kostnadene holdes innenfor rammene i vedtatt økonomiplan, og effektiviseringskravene som ligger til grunn i den.
- c. Bussveien skal ha kapasitet for fremtidig passasjervekst og gi en reise som er presis, ofte og behagelig.
- d. Bussene på Bussveiens linje A og B skal ha eget design som skiller dem fra de øvrige bussene på Nord-Jæren.
- e. Bussveien skal ha midlertidig endepunkt i Jernbaneveien/Byterminalen inntil traseen videre til Kvernevik/Tananger er klar.
- f. Kolumbus skal utrede bruk av 24-metersbusser i tide til åpningen av Bussveiens trasé mot Kvernevik/Tananger.
- g. Ut over obligatoriske krav i forskrift om nullutslipp for klasse I-busser, og fylkestingsvedtak om elektrisk drift av Bussveien, stilles det ikke strengere krav til nullutslipp i anbudene enn det som vil oppnås ved å stille krav om 30% klimavekting. Kravet om nullutslipp skal være teknologinøytralt, unntatt for Bussveien som skal være batterielektrisk.
- h. Dersom resultatet av anbudskonkurransen blir at kostnadene overstiger rammene i økonomiplanen, skal saken til ny politisk behandling før inngåelse av kontrakt. Det forutsettes at Kolumbus innretter anbudskonkurransen slik at det er mulig å tilpasse produksjonen i tilstrekkelig grad.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/56603-1

Saksbehandler: Magne Bartlett

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Ladeinfrastruktur for ferje på Vassøy

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
19/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
91/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
72/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Notat ekstra avgang ferje til Vassøy
- 2 Ladeinfrastruktur til ferje på Vassøysambandet.PDF

Sammendrag

Det er vedtatt ruteendringer på ferjesambandet Stavanger – Vassøy. Ruteendringene skyldes at sambandet går fra drift med dieselferje til elektrisk ferje med behov for nattlading av ferjen, noe det ikke er lagt opp til på Vassøy. Ruteendringene vil starte opp sommeren 2024.

Stavanger kommune har vedtatt å tilby etablering av en 150kw ladestasjon på Vassøy slik at ferjen kan ha nattligge der og opprettholde dagens rutetilbud. Denne løsningen er ikke gjennomførbar uten ombygging av ferjen. Vedtaket om å bygge ny ladestruktur er å oppfatte som et tilbud for å kunne bidra til å opprettholde dagens rutetilbud til Vassøy.

Kolumbus påpeker i notat, både til Stavanger kommune og til denne behandlingen, at de anser det som uhensiktsmessig å etablere en egen ladestasjon på Vassøy for ladning av ferjen. Kolumbus påpeker at et alternativ er å utvide dagens rutetabell med den kostnaden dette har.

Det er en rekke prinsipielle problemstillinger knyttet til at den enkelte kommune skal gis mulighet til å betale for egen ruteproduksjon, både gjennom investeringer eller tilskudd til drift. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at det gjøres en mer prinsipiell vurdering av om det er mulig å etablere former for samarbeid med kommuner knyttet til kollektivtransport, uten at det utfordrer fylkeskommunens helhetlige ansvar og handlingsrom.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det ikke investeres i ny ladestruktur på Vassøy.
2. Fylkesdirektøren setter i gang et arbeid med å vurdere om og eventuelt hvordan det er mulig å inngå ulike samarbeid med kommuner om kollektivtransport ruteproduksjon på prinsipielt grunnlag. Et eventuelt samarbeid må utformes slik at det samtidig opprettholder fylkeskommunens ansvar, handlingsrom og fleksibilitet for kollektivtransport. Resultat av arbeidet legges fram for fylkestinget. Samarbeid med Stavanger kommune om ruteproduksjon til Vassøy inngår som en konkret del av dette arbeidet.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune har mottatt en henvendelse fra administrasjonen i Stavanger kommune i forbindelse med at formannskapet i sak 49/2024 vedtok at Stavanger kommune skal etablere en 150kw ladestasjon på Vassøy ferjekai.

Stavanger kommune etablerer en ladestasjon på 150 kw på Vassøy så snart som mulig, i tråd med nye opplysninger om størrelse på anlegget og meldt behov fra ferje-eier. Meromkostningene tas fra investeringsmidler klima og miljø 2024 som vedtatt.

Bakgrunnen for vedtaket er å gjeninnføre en tidlig ferjeavgang fra Vassøy og en sen ferjeavgang til Vassøy. Med ladestasjon på Vassøy kan ferjen lade under nattlige på Vassøy.

Problemstilling

Fylkestinget skal ta stilling til henvendelsen fra Stavanger kommune om det planlagte rutetilbudet på ferjesambandet Stavanger - Vassøy skal justeres gjennom finansielle bidrag fra Stavanger kommune. Inkludert i dette om det skal etableres ny ladestruktur på Vassøy.

Saksopplysninger

Nåværende kontrakt for sambandet Stavanger – Vassøy har relativt kort varighet. Dette må sees i sammenheng med at Stavanger kommune, på tidspunktet da saken om utlysning av konkurranse var til behandling i fylkestinget i april 2022, hadde startet opp reguleringsplanarbeid for fastlandsforbindelse til Vassøy. Siden dette reguleringsplanarbeidet var igangsatt var det usikkert hvor lenge det ville være behov for et ferjetilbud til Vassøy, jf. vedtaket i FT-sak 43/2022 pkt. 2:

2) Vedr. ferjesambandet Vassøy vises det til at arbeidet med reguleringsplan for fremtidig fastlandsforbindelse er startet opp i Stavanger kommune. Fylkestinget ser det derfor som hensiktsmessig å godkjenne at kontrakten lyses ut som en kort kontrakt med opsjon på forlengelse (3+2 år). Sambandet lyses ut uten krav om nullutslipp og kapasitetsøkning. Med henvisning til FT-sak 56/21 er det ikke rom for betydelig økning av kostnadene til drift av hurtigbåt- og ferjesamband. Vassøy-sambandet lyses ut uten økning av dagens minimumskapasitet og reduksjon av reisetid.

Kontrakten ble lyst ut i tråd med fylkestingets vedtak. I vurdering av tilbudene skulle klimagassutslipp vektlegges med minst 30% og pris maksimalt 70%.

Kolumbus fikk i fasen før endelig tilbud spørsmål fra tilbydere om rutetidene kunne justeres for å åpne for nødvendig liggetid for å legge til rette for nødvendig ladning. Rutetabellen som lå til grunn for konkurransen var tilpasset dieseldrift. For å sikre teknologinøytralitet, åpnet Kolumbus opp for å gjøre mindre endringer i ruteplanen, slik at det også skulle være mulig å tilby fartøy med elektrisk drift.

Rødne vant konkurransen om drift av Vassøyferjen for perioden 1. januar 2024 til 31. desember 2026 med mulighet for forlengelse i ytterligere to år. Tilbudet som var best hadde elektrisk drift, og forutsatte en rutetabell hvor første morgenavgang fra Vassøy til Stavanger kl. 05:15 og siste kveldsavgang fra Stavanger til Vassøy kl 22:45 i dagens rutetilbud utgår. Første morgenavgang blir kl. 06:10 og siste kveldsavgang blir kl. 21:45. Bakgrunnen for forskyvingen er at ladeinfrastrukturen for sambandet ligger på Fiskepiren i Stavanger, og ferjen må nattligge der for å sikre nødvendig ladning, i motsetning til i dag hvor nattligge for ferjen er på Vassøy.

Stavanger Formannskap har i sak 49/2024 vedtatt at Stavanger kommune skal etablere en 150kw ladestasjon på Vassøy ferjekai. Med en ladestasjon på Vassøy vil ferjen kunne lade under nattligge på øya, og det vil da være mulig å opprettholde tilsvarende ferjeavganger som i dag. I den forbindelse har Rogaland fylkeskommune mottatt en henvendelse fra Stavanger kommune (brev fra Stavanger kommune er vedlagt saken) om å inngå en dialog for å kunne presentere et fremtidig og helhetlig ruteopplegg for beboerne på Vassøy. I henvendelsen understreker kommunedirektøren at vedtaket om å bygge ny ladestruktur

må oppfattes som et tilbud for å kunne bidra til å opprettholde dagens rutetilbud til Vassøy. Dersom det er påkrevd med en egen ladestasjon for nattlading på Vassøy for å kunne opprettholde tilbudet, vil Stavanger kommune bidra til å få dette realisert.

I saksframlegget til Stavanger kommune går det ikke klart fram hva kostnadsstørrelsen knyttet til å etablere ny ladestasjon på Vassøy er. Det refereres til flere ulike løsninger, men et vedlegg i saken til Stavanger kommune viser at Vassøy beboerforening har fått oppgitt et prisestimat på totalt 1,6 millioner kroner fra Lnett knyttet til ladestasjon på 150 kw.

Etter forespørsel fra fylkeskommunen har Lyse og Lnett levert et uforpliktende kostnadsanslag for etablering og drift av ladestasjon på 150 kw på Vassøy.

Anslagene gir følgende kostnader:

Tilføring av strøm,	890 000 kr.
Etablering av ladestasjon,	1 200 000 kr.
Estimert etableringskostnad,	2 090 000 kr.

Systemdrift og årlig kontroll av ladestasjonen kommer i tillegg og har en anslått årlig kostnad på ca. 100 000 kr.

Aktørene understreker at det er stor grad av usikkerhet i anslagene, og har bidratt med disse tallene for å kunne gi fylkestinget en pekepinn på kostnadsbildet.

Per nå har ferjen kun mulighet til å ta imot ladestrøm på den ene siden, og det er ikke mulig å legge til land på Vassøy med denne siden inn. Dersom det blir etablert en ladestasjon på Vassøy, vil derfor ferjen måtte gjennomgå en ombygging slik at den kan å ta imot ladestrøm på begge sider. Det er per nå uavklart hvor omfattende en slik ombygging eventuelt kan gjøres, og dermed er det også usikkert for mye dette vil koste. Denne kostnaden vil komme i tillegg til bygging og drift av ladestasjon.

Kolumbus påpeker i notat, både til Stavanger kommune og til denne behandlingen, at de anser det som uhensiktsmessig å etablere en egen ladestasjon på Vassøy for ladning av ferjen. Kolumbus påpeker at et alternativ er å utvide dagens rutetabell med den kostnaden dette har. Dersom sambandet skal driftes slik at første og siste tur i dagens rutetabell ikke utgår, med den ladeinfrastrukturen som er tilgjengelig, må Kolumbus bestille en ekstra tur om morgenen fra Fiskepiren til Vassøy og om kvelden fra Vassøy til Fiskepiren. Kolumbus oppgir i notat at ekstra ruteproduksjonen har en kostnad på om lag 1,1 mill. kr per år. Ferjen vil da starte og slutte på Fiskepiren og ha nattligge der. Notat fra Kolumbus ligger vedlagt.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har forståelse for at endringer i rutetilbudet kan skape utfordringer for enkelte beboere på Vassøy. Stavanger kommune ønsker å videreføre tidlig avgang fra Vassøy og sen avgang til Vassøy ved å bygge en ladestasjon på Vassøy. Fylkesdirektøren vil imidlertid påpeke at tidlig avgang fra Vassøy og sen avgang til Vassøy har relativt få passasjerer.

Det er mange utfordringer knyttet til å etablere en ny ladestasjon på Vassøy. Det er usikkerhet knyttet til både kostnadene for etablering av en eventuell ladestasjon og til kostnadene for å gjennomføre nødvendig ombygging av ferjen, slik at den kan ta imot strøm på Vassøy. Videre kan ladning både på Vassøy og på Fiskepiren medføre større usikkerhet i forhold til redundans. Utfordringen framgår også i vedlagte notat fra Kolumbus, der de ikke anbefaler å opprette ny ladestruktur. Rogaland Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtransport i fylket, og fylkesdirektøren er av den oppfatning at det vil være fylkeskommunen som må ta ansvar for risikoen som er knyttet til å etablere ny ladeinfrastruktur.

I vurderinger fra Kolumbus fremgår det at det er mulig å enten opprettholde den tidlige morgenruten fra Vassøy eller den sene kveldsruten til Vassøy innenfor eksisterende kontrakt. Dersom begge rutene skal opprettholdes vil dette ha en årlig

ekstrakostnad på 1,1 mil kr. Dette er mulig med nattligge på Fiskepiren, slik det fremgår av Kolumbus sitt notat.

Dersom dagens ruteproduksjon skal opprettholdes mener fylkesdirektøren det vil være en bedre løsning å gå inn i et eventuelt samarbeid med Stavanger kommune der Stavanger kommune påtar seg ekstrakostnadene for tilleggsruter. På denne måten reduseres risiko og utfordringer knyttet til investering av ny ladestruktur og ombygging av ferje, og det vil være enklere å gjøre endringer dersom det er behov for det.

Det er imidlertid prinsipielle utfordringer knyttet til at Stavanger kommune betaler for deler av fylkeskommunens ruteproduksjon, både gjennom investeringer eller tilskudd til drift. Som ansvarlig for kollektivtransporten i hele Rogaland, må fylkeskommunen ha et helhetlig perspektiv i sin planlegging. Den økonomiske situasjonen har gjort det nødvendig å kutte i kollektivtilbudet i alle deler av fylket. Dersom kommuner som har mulighet til å gi økonomiske bidrag skal få sine tiltak prioritert, vil det kunne gi utfordringer for fylkeskommunens mulighet til helhetlig og langsiktig planlegging. Med dagens krav om effektivisering mener fylkeskommunen at dette er problematisk fordi det kan gi bindinger som reduserer fylkeskommunens fleksibilitet og handlingsrom i arbeidet med kollektivtransport.

Konklusjon

Fylkesdirektøren syns det er positivt at Stavanger kommune henvender seg til Rogaland fylkeskommune for å finne en løsning på hvordan tidlig rute fra og sen rute til Vassøy kan opprettholdes. Fylkesdirektøren anbefaler imidlertid ikke at det opprettes ny ladestasjon på Vassøy. Når det gjelder å utvide rutetabellen ved at Stavanger kommune betaler første og siste tur, anslått av Kolumbus til 1,1 mill kr årlig, syns fylkesdirektøren dette er en interessant løsning.

Det er imidlertid en rekke prinsipielle problemstillinger knyttet til at den enkelte kommune skal gis mulighet til å betale for egen ruteproduksjon. Det kan medføre at «rike» kommuner kan etablere bedre tilbud enn andre kommuner i fylket, og det utfordrer fylkeskommunens langsiktige planlegging og handlingsrom i arbeidet med kollektivtransport. Samtidig er det klart at den økonomiske situasjonen til fylkeskommunen vil medføre tydelige prioriteringer knyttet til kollektivløsninger og ruteproduksjon. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at det gjøres en prinsipiell vurdering av om det er mulig å etablere former for samarbeid med kommuner knyttet til kollektivtransport, uten at det utfordrer fylkeskommunens helhetlige ansvar og handlingsrom. I et slikt arbeid er det viktig å ha dialog med de andre fylkeskommunene og det er også aktuelt å koble på eksterne fagmiljø. Utredningen vil derfor ta noe tid og kan tidligst ferdigstilles i forbindelse med økonomiplanen 2025 – 2028.

Fylkesdirektøren anbefaler at det ikke investeres i ny ladestruktur på Vassøy. Fylkesdirektøren foreslår å sette i gang et arbeid med å vurdere om og eventuelt hvordan det er mulig å inngå ulike samarbeid med kommuner om ruteproduksjon. Et slikt samarbeid må utformes slik at det samtidig opprettholder fylkeskommunens ansvar, handlingsrom og fleksibilitet for kollektivtransport. Resultat av dette arbeidet legges fram for (fylkestinget). Samarbeid om ruteproduksjon til Vassøy med Stavanger kommune inngår som en konkret del av dette arbeidet.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/59177-1

Saksbehandler: Magne Bartlett

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Nye retningslinjer for tildeling av trafiksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
7/2024	23.05.2024	Fylkestrafiksikkerhetsutvalget
20/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
98/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
69/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Retningslinjer tildeling av trafiksikkerhetsmidler

Sammendrag

Det er utarbeidet nye retningslinjer for tildeling av trafiksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune. De nye retningslinjene er utformet for å gjøre kravene for å få midler tydeligere og vurderingskriteriene som ligger til grunn for tildelingen mer transparente. Retningslinjene skal endelig vedtas av fylkestinget.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Fylkestinget vedtar nye retningslinjer for tildeling av trafiksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune. De nye retningslinjene gjøres gjeldende fra og med søknadsrunden for høsten 2024.

2. Fylkestinget delegerer til fylkestrafikksikkerhetsutvalget å vedta mindre endringer/justeringer av retningslinjene for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune. Denne delegeringsbeslutningen innarbeides i delegeringsreglementet "Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune".

--- slutt på innstilling ---

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Det er behov for tydeligere retningslinjer for tildeling av trafikksikkerhetsmidlene for å sikre en mest mulig enhetlig forståelse blant kommunene av hvilke føringer og tildelingskriterier som gjelder.

Problemstilling

Det er behov nye retningslinjer for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune. Retningslinjene skal iht. fylkeskommunens delegasjonsreglement vedtas av fylkestinget.

Saksopplysninger

Rogaland fylkeskommunes trafikksikkerhetsmidler retter seg mot kommuner i Rogaland. Kommunene kan søke om støtte til gjennomføring av prosjekter på kommunal og fylkeskommunal vei. Etter vegtrafikkloven § 40 a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Formålet med Rogaland fylkeskommunes tildeling av trafikksikkerhetsmidler til

kommunene er å ivareta dette ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid. Den aktuelle tilskuddsordningen for tildeling av trafikksikkerhetsmidler er ikke lovpålagt.

Gjeldende retningslinjer for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune har ligget på en nettside og ikke vært sammenstilt på en enhetlig og tydelig måte i et dokument. Det har derfor blitt utarbeidet nye retningslinjer. De nye retningslinjene er stort sett sammensatt av føringene som ligger for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i dag, men samlet i et dokument og spisset med mål om å gjøre kriteriene for å få midler tydeligere, få en mer transparent vurderingsprosess, og en innstramning og tydeliggjøring av bestemmelsene for prosjektgjennomføring.

I likhet med gjeldende retningslinjer vil kommunen stå som byggherre for alle prosjektene, også tiltak på/langs fylkesvei der det gis midler til det. Det er lagt inn vilkår om at tekniske tegninger/modeller skal ha vært til gjennomsyn hos fylkeskommunen før det kan søkes om støtte til fysiske tiltak langs fylkesvei. Dette er gjort for å kvalitetssikre at tiltakene blir gjennomført i tråd med gjeldende føring og regelverk for tiltak på/langs fylkesvei.

Ellers legges det opp til følgende ansvarsfordeling for tiltak på/langs fylkesvei:

“Fylkeskommunen dekker byggekostnader og kjøp av grunn. Kommunen dekker øvrige kostnader herunder; reguleringsplan, grunnundersøkelser, SHA-plan og risikovurderinger, byggeplan, anbudsgrunnlag, gjennomføre anbudskonkurranse, prosjektledelse, kontakt med grunneiere ifm. grunnerverv, byggeledelse inkl. SHA.

Kommunen er ansvarlig for kostnadsestimering av prosjektet, og bærer risikoen ved kostnadsendringer. Eventuelle kostnadsøkninger dekkes i sin helhet av kommunen.”

Det er også lagt inn en presisering i punkt syv om at fylkestrafikksikkerhetsutvalget deler ut alt av midler hvert år, og at eventuelle overskridelser derfor er kommunens ansvar, siden det ikke er noen reservepott. Det understrekes derfor at det er viktig å søke på grunnlag av holdbare overslag, siden midler ikke kan omdisponeres til andre prosjekter.

Prosjektene skal som hovedregel ha oppstart samme år som det blir tildelt midler, men det er lagt inn muligheter for utsettelse av prosjektoppstart i inntil ett år. Videre er det lagt opp til at prosjekter som overstiger kostnadsgrensen kan deles opp i etapper, men ikke overstige to ganger kostnadsgrensen.

Det er lagt opp til at prosjekter som ikke er gjennomført etter tre år fra og med det året da det ble bevilget midler, får tildelte midler inndratt, og at disse midlene omfordes til andre tiltak. Dette er en skjerping ift. gjeldende retningslinjer som åpner for at midler som ikke er benyttet etter tre år *kan* inndras.

Det er tatt inn et nytt punkt om at kommunene kan søke om midler til holdningsskapende tiltak under søknadsordningen for kommunale veier.

Retningslinjene har ikke en fastsatt varighet og vil derfor bli revidert ved behov, eller på bestilling fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget.

Fylkesdirektørens vurderinger

De nye retningslinjene for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune har fått en oversiktlig utforming som vil gjøre dem lettere å forstå. Krav og tildelingskriterier er tydeliggjort og bidrar på den måten til transparens overfor søkerne.

I henhold til delegasjonsreglementet «Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune,» har fylkestrafikksikkerhetsutvalget fått delegert vedtaksmyndighet i saker om tilskudd til trafikksikkerhetsaktiviteter, tilskudd til fysiske trafikksikkerhetstiltak og tilskudd til trafikksikkerhetsplaner. Det er altså fylkestrafikksikkerhetsutvalget som fatter vedtak om tildeling av trafikksikkerhetsmidler i den enkelte sak. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget har derimot ikke fått delegert myndighet til å vedta retningslinjer for tilskuddsordningen. Det er derfor fylkestinget som det øverste organet i fylkeskommunen i henhold til kommuneloven § 5-3 som må fatte endelig vedtak om retningslinjene.

Det vil kunne oppstå behov for å gjøre mindre endringer/justeringer av retningslinjene for tildeling av trafikksikkerhetsmidler. Det er naturlig at fylkestrafikksikkerhetsutvalget som er det folkevalgte organet som forvalter denne tilskuddsordningen i praksis, får delegert myndighet til å vedta slike mindre endringer av retningslinjene som måtte anses som hensiktsmessige. Dette er samme ordning som gjelder for de tilskuddsordningene og tilskuddsmidlene som de faste utvalgene disponerer innenfor sine fagområder.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at de nye retningslinjene for tildeling av trafikksikkerhetsmidler i Rogaland fylkeskommune vedtas, og gjøres gjeldende fra og med søknadsrunden for høsten 2024. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget får delegert myndighet til å vedta mindre endringer/justeringer av retningslinjene.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/41401-4

Saksbehandler: Aksel Grunnreis

Avdeling: Samferdselsavdelingen, seksjon forvaltning

Høringssvar - Revidering av retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidede TT-ordningen

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
57/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
29/2024	28.05.2024	Eldrerådet
21/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
94/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget

Sammendrag

I denne saken skal fylkeskommunen gi en høringsuttalelse om retningslinjer og fordelingsnøkkel for den utvidede TT-ordningen (tilrettelagt transport).

Høringsutkastet foreslår at den utvidede TT-ordningen skal bli landsdekkende uten økning i tilskuddsrammen, flere brukergrupper skal inkluderes i ordningen og alle fylker skal ha egne retningslinjer.

Fylkesdirektøren er enig i at det bør bli en landsdekkende tildeling av den utvidede ordningen, men tilskuddsrammen må øke i takt med de fylkene som kommer inn i den utvidede ordningen fra 2025. Det anbefales at Samferdselsdepartementet vurderer behovet for en ny lov på dette området. En lov med standardiserte vilkår vil sikre at statlig kvote blir tildelt brukere på like vilkår i hele landet og sikre lik saksbehandling av brukerne på tvers av fylkesgrenser.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune gir innspill til revidering av retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidede TT-ordningen i tråd med saksfremlegget.
2. Rogaland fylkeskommune mener finansieringsrammen fra staten må økes i takt med at nye fylker nå foreslås inkludert i ordningen.
3. Rogaland fylkeskommune støtter anbefalingen i fordelingsnøkkel som foreslås i høringsutkastet.
4. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det blir utarbeidet like og objektive vilkår for alle fylkeskommuner i landet gjennom en nasjonal forskrift.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Tilrettelagt transport (TT-ordningen) i Norge gir transporttjenester for personer med nedsatt funksjonsevne som ikke kan benytte vanlig kollektivtransport. TT-ordningen administreres av fylkeskommunen, og personer som har rett til ordningen må søke om dette. Det er kriterier som må oppfylles for å kvalifisere for ordningen. Målet med TT-ordningen er å sikre at personer med nedsatt funksjonsevne har tilgang til transporttjenester som gjør det mulig for dem å delta i samfunnet på lik linje med andre.

Oslo Economics (heretter OE) har av Samferdselsdepartementet fått i oppdrag å vurdere og anbefale reviderte retningslinjer og en fordelingsnøkkel som skal benyttes for å fordele midlene i den utvidede statlige TT-ordningen mellom fylkeskommunene, inkludert Oslo kommune. Hensikten med revideringen er å sikre at ordningen blir landsdekkende, ikke diskriminerer blant brukergrupper og at forvaltningen av ordningen forenkles.

Problemstilling

Fylkesutvalget skal til stilling til høring om revidering av retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidete TT-ordningen.

Saksopplysninger

OE har av Samferdselsdepartementet fått i oppdrag å vurdere og anbefale reviderte retningslinjer og en fordelingsnøkkel som skal benyttes for å fordele midlene i den utvidede statlige TT-ordningen mellom fylkeskommunene, inkludert Oslo kommune. Hensikten med revideringen er å sikre at ordningen blir landsdekkende, ikke diskriminerer blant brukergrupper og at forvaltningen av ordningen forenkles.

Opprinnelig høringsfrist var 29. februar, men etter ønske fra flere fylkeskommuner ble det gitt utsatt frist. Departementet har via OE innvilget fristforlengelse til 06.06.2024.

Rogaland fylkeskommune har en fylkeskommunal ordning for tilrettelagt transport for mennesker med nedsatt funksjonsevne (TT-ordningen). Fylkesmidler avsatt til TT-ordningen i Rogaland i 2024 er 34,2 millioner kroner. Budsjettet er fordelt slik:

Tildelt pr gruppe 1.1.24:

Bruker- gruppe	Forklaring brukergruppe	Beløp pr. bruker	Antall brukere	Totalt tildelt (kr)
T1	Vanlige brukere	4 988	3739	18 651 929
T2	Blinde sterkt svaksynte. Rullestolbrukere uten behov for stor bild	9 7 05	740	7 181 374
T3	Rullestolbrukere med bilstøtte fra NAV	6 259	111	694 748
T4	Rullestolbrukere med behov for stor bil	11 270	457	5 150 549

Den utvidede TT-ordningen er en statlig tilskuddsordning som kommer i tillegg til den fylkeskommunale ordningen, og finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett, basert på Stortingets bevilgninger. Tilskuddet utbetales årlig. Ordningen har siden 2016 omfattet alle fylkeskommuner, unntatt Oslo kommune, Rogaland, Akershus og det tidligere Vest-Agder fylke. Stortingets vedtak i 2016 var at midlene skulle gå til TT-brukere med spesielle behov, som ble definert som blinde/svaksynte og rullestolbrukere. Ordningen skal sikre disse brukergruppene inntil 200 enkeltreiser per år (inkludert reiser som tilbys gjennom fylkeskommunens TT-tilbud).

Kostnaden for å dekke 200 turer var begrunnelsen for at Rogaland ikke ble inkludert i ordningen. I tillegg ble det bemerket at fylket allerede hadde en velfungerende ordning. De påfølgende tildelingene etter 2016, har kun vært søkbar for de fylkeskommunene som ble en del av opprinnelige utvidede ordningen.

OE evaluerte ordningen i 2022 på vegne av Samferdselsdepartementet, og det ble avdekket et behov for å revidere retningslinjene for den statlige delen av TT-ordningen. Forslag til retningslinjer gir føringer for hvordan fylkeskommunene kan disponere de tildelte midlene, rapporteringskrav, og hvilken kobling den utvidede TT-ordningen skal ha til den fylkeskommunale TT-ordningen. Videre har evalueringen vist at det er behov for å forenkle forvaltningen av ordningen, hovedsakelig gjennom å erstatte dagens søknadsmodell med en fordelingsnøkkel.

I forbindelse med evalueringen har OE gjennomført intervjuer med flere fylkeskommuner, brukerorganisasjoner, KS, Kommunal- og distriktsdepartementet, og Likestillings- og diskrimineringsombudet.

OE foreslår hovedsakelig tre vesentlige endringer:

- Den utvidede TT-ordningen skal bli landsdekkende og baseres på en ny fordelingsnøkkel.
- Flere brukergrupper anbefales inkludert i den utvidede ordningen.
- Fylkeskommunene anbefales å utarbeide ny forskrift for den utvidede ordningen.

Et mål med revisjonen av retningslinjer og ny fordelingsnøkkel for den utvidede TT-ordningen, er at alle fylker skal inkluderes i ordningen. Forslaget fra OE legger opp til at tildelingen til fylkeskommunene skal baseres på en fordelingsnøkkel som skal være objektiv, ikke-diskriminerende og bygge på offentlig tilgjengelig statistikk.

Kriteriene som brukes i fordelingsnøkkel inkluderer et statistisk beregnet innbyggertall innenfor hver grunnkrets (11 000) og reiseavstand. Disse kriteriene brukes også i fylkeskommunens inntektssystem. Kriteriene er valgt fordi de forklarer variasjonen i fylkeskommunens utgiftsbehov som følge av variasjon i omfanget av TT-brukere og variasjon i gjennomsnittlige reisekostnader. OE anbefaler en fordelingsnøkkel som er vektet etter 80% innbyggertall og 20% etter reiseavstand.

Det foreslås at fylkeskommunene må lage ny forskrift for den utvidede ordningen. Grunnlag for tildeling til brukere foreslås gjennom en utarbeides av en lokal forskrift i den enkelte fylkeskommune. Utgangspunktet er at alle TT-brukere kan inkluderes i den statlige ordningen, men at antall turer blir bestemt på bakgrunn av en individuell vurdering. Den individuelle vurderingen skal baseres på legeerklæring og egenerklæring.

Forskriften skal fastsette hvilke kriterier som blir lagt til grunn for å tildele turer til brukerne. Fylkeskommunene skal gjennom tildelingen sikre at ordningen er så treffsikker og effektiv som mulig. Det betyr at fylkeskommunene kan variere antall turer mellom brukere basert på objektive, ikke-diskriminerende og forutsigbare kriterier.

Fylkeskommunene har frihet til å velge hvilke kriterier som blir lagt til grunn for tildelingen. Forslag på aktuelle vurderingskriterier for tildelingen er:

- Grad av funksjonsnedsettelse
- Brukerens reiseavstand til et definert sentrum
- Brukerens behov for spesialtilpasset transport
- Brukerens tilgang til bil, i husholdet eller gjennom stønad fra NAV
- Brukerens tilgang og grad av mulighet til å benytte universelt utformet kollektivtilbud
- Forhold som tilsier at brukeren har et annet aktivitetsnivå, og derfor annet reisebehov, enn andre brukere

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren støtter hovedmålet om å sikre at brukere som ikke kan benytte seg av ordinær kollektivtransport skal ha like muligheter til å bevege seg rundt som befolkningen ellers. Det er likevel noen områder vi mener trenger ytterligere vurdering og tilpasning.

Fylkesdirektøren stiller seg positiv til forslag om å gjøre TT-ordningen landsdekkende. Finansieringsrammen forutsettes økt i takt med antall fylker som blir inkludert i ordningen. Samlet budsjett for den utvidede ordningen i 2023 var på 324 millioner kroner, og tildelingen fra SD for 2024 vil være på 337 millioner kroner. De fylkeskommuner som i dag ikke er inkludert i ordningen; Oslo, Akershus, Rogaland og tidligere Vest-Agder fylke, er alle folkerike kommuner og etter fordelingsnøkkelen som er foreslått, vil de bli tildelt ca. 33% av den totale rammen. For å opprettholde et tilsvarende TT-tilbud over hele landet, er det viktig at den totale finansieringsrammen økes.

Fylkesdirektøren stiller seg bak fordelingsnøkkelen anbefalt av OE. Et uttalt politisk mål er å legge til rette for at flere skal kunne bo hjemme så lenge som mulig, spesielt i lys av den kommende eldrebølgen. Reiseavstand utgjør en vesentlig kostnadsfaktor i tilrettelagt transport. For å oppnå målsettingen om at brukere skal ha like muligheter til å bevege seg rundt som befolkningen ellers, er det etter fylkesdirektørens vurdering viktig at reiseavstand er en del av fordelingsnøkkelen.

Rogaland fylkeskommune har ikke vært med i den utvidede TT-ordningen siden den startet i 2016. Basert på forslaget til fordelingsnøkkel fra OE, vil fylkeskommunen få tildelt 31,7 millioner kroner (2022-kroner). I høringen blir det foreslått et minstekrav til egenfinansiering fra fylkeskommunen, men det er ikke foreslått hvordan dette skal fordeles. OE sier i en annen rapport at det kan være mulig å justere ned

egenfinansieringen, siden fylkeskommunen allerede har en god egen TT-ordning. Det er vanskelig å si nøyaktig hvordan dette vil påvirke, siden det ikke er satt en fordelingsnøkkel for finansiering eller minstekrav til egenfinansiering.

Fylkesdirektøren mener at deltakelse i ordningen vil bidra til at enda flere brukere vil få mulighet til å bevege seg rundt på samme måte som resten av befolkningen.

Forslaget til nye kriterier vil kreve en økning i individuelle vurderinger sammenlignet med dagens system. Høringsforslaget synes ikke å ta hensyn til de administrative kostnadene dette vil medføre. Videre mangler det en analyse av hvordan de nåværende brukergruppene vil bli påvirket av endringene, og om det er mulig å inkludere nye grupper basert på individuelle behovsvurderinger.

Det er viktig at slike vurderinger av individuelle behov i enkelte tilfeller utføres av fagfolk med spesialkompetanse innen funksjonsevne og transportbehov.

Konsekvensen er en større arbeidsmengde som vil gi lengre saksbehandlingstid eller kreve mer ressurser til saksbehandling i den enkelte fylkeskommune. I tillegg vil trolig klagebehandlingen øke betraktelig. Det anbefales derfor at det blir utarbeidet like og objektive vilkår for alle fylkeskommunene i landet.

Fylkesdirektøren anbefaler Samferdselsdepartementet å vurdere behovet for en ny nasjonal forskrift på dette feltet. En lov med standardiserte vilkår vil kunne sikre at en statlig kvote blir tildelt brukere på like vilkår i hele landet. Dette vil sikre lik saksbehandling av brukerne på tvers av fylkesgrensene. I tillegg vil en lovfestet ordning gjøre det enklere å digitalisere søknadsprosessen. Dagens prosess er avhengig av å innhente helseopplysninger fra brukerne for å vurdere om de tilfredsstiller vilkårene for tjenesten. For å oppbevare disse opplysningene bruker man samtykke fra brukeren som behandlingsgrunnlag.

Dersom en lovfester tjenesten kan en bruke det som behandlingsgrunnlag ved oppbevaring av disse helseopplysningene. Det muliggjør direkte innsending av søknad og opplysninger fra legens pasient- og journalsystem.

Rogaland fylkeskomme vil få overføringer fra Samferdselsdepartementet, noe som vil resultere i at de som faller inn under den utvidede TT-ordningen, vil motta et økt tilbud. Samtidig kan forlaget medføre at en bredere gruppe brukere får tilgang til et utvidet transporttilbud.

Konklusjon

Fylkesdirektøren ber utvalget vedta høringsinnspillene som kommer frem i saksfremlegget.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/53963-1

Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø

Avdeling: Samferdselsavdelingen, faggruppe kollektivtransport

Retningslinjer for skoleskyss i grunn- og videregående skole

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
55/2024	24.05.2024	Ungdommens fylkesråd
58/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
22/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
96/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
73/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Reviderte retningslinjer grunnskolen
- 2 Revidert retningslinjer vgs

Sammendrag

Elevers skoleskyssrettigheter er hjemlet i opplæringsloven med tilhørende forskrifter og rundskriv. En ny opplæringslov med forskrift er vedtatt i Stortinget og vil være gjeldende fra 1. august 2024.

Saken gir en oversikt over endringene som er foretatt i opplæringsloven og som medfører et behov for revisjon av skyssreglement i både grunnskole og videregående skole.

Den nye opplæringsloven gir ingen endringer i reglene for hvem som har rett på gratis skoleskyss, verken for elever i grunn- eller videregående skole. Dette betyr at avstandskriteriene, om det må benyttes båt til/fra skolen samt rettighetene til elever med varig eller midlertidig skade/sykdom/nedsatt funksjonsevne er uforandret.

I ny opplæringslov er muligheten til å dispensere fra lovens regler om fri skoleskyss videreført, men mens det tidligere var Statsforvalteren avgjorde om fylkeskommunen skulle innvilges dispensasjon, skal fylkestinget nå vedta dette i en lokal fylkeskommunal forskrift.

Ettersom kriteriene for ordningen er de samme som i dag; et godt utbygd rutetilbud som gjelder både på dagtid og på kveldstid, alle sju dager i uken samt et rabattert månedskort som skal gjelde alle reiser hele skoleåret, vil ordningen i praksis videreføres som i dag.

Fylkeskommunen kan, som før, velge å tilby elever som har skyssrettigheter skyssgodtgjørelse som alternativ til gratis skysskort. I den nye opplæringsloven er det gjort to endringer; godtgjørelse for bruk av privat bil er endret til godtgjørelse for bruk av privat fremkomstmiddel samt at skyssgodtgjørelsen skal betales etter statens satser for skattefri kilometergodtgjørelse. Skyssgodtgjørelsen refunderes i dag etter satsene syke transportforskriften har fastsatt for kjøring med egen bil til behandling

Fylkesdirektørens innstilling

Reviderte retningslinjer for skoleskyss i grunn- og videregående skole i Rogaland godkjennes.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Elevers skoleskyssrettigheter er hjemlet i opplæringsloven med tilhørende forskrifter og rundskriv. En ny opplæringslov med forskrift er vedtatt i Stortinget og vil være gjeldende fra 1. august 2024.

Fylkeskommunen har ut fra gjeldende lovgivning utarbeidet et skyssreglement for grunnskole og et for videregående skole. Med ny lovgivning er det behov for å oppdatere og revidere de fylkeskommunale skyssreglementene.

Reviderte retningslinjer for skyss i grunn- og videregående skole følger som vedlegg i saken.

Fylkesdirektøren søker hvert år Statsforvalteren om dispensasjon fra opplæringslovens § 7-2 om fri skoleskyss i den videregående skole og tilbyr ungdomsbilletten (som nå heter U-23 billetten) istedenfor fri skoleskyss i områder med godt utbygd kollektivtilbud. I § 8-3 i forskrift til ny opplæringslov endres denne praksis for dagens dispensasjon fra, der Statsforvalteren innvilger dispensasjonen, til at fylkestinget skal vedta en lokal fylkeskommunal forskrift om rabattordningen.

Sak om lokal fylkeskommunal forskrift om rabattordning som alternativ til gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse i videregående opplæring følger som parallell sak.

Problemstilling

Saken gir en oversikt over endringene som er foretatt i opplæringsloven og som medfører et behov for revisjon av skyssreglement i både grunnskole og videregående skole.

Saksopplysninger

Fylkeskommunen har det overordnede ansvaret for skoleskyss i både grunn- og videregående skole.

Tabellen viser utviklingen i antall elever med skyssrettigheter i Rogaland de seneste årene.

	2020	2021	2022	2023
Antall elever i grunn- og videregående skole med rett på gratis skoleskyss	8.810	9.035	9.376	9.536
Antall elever i grunn- og videregående skole med rett på tilrettelagt skyss	1.096	1.166	1.143	1.154
Antall solgte U23-billetter*	118.470	109.923	139.157	152.828

* Antall solgte U23-billetter er totalt antall solgte pr. år i Rogaland. Det er ikke mulig å fastslå hvor mange av disse billettene som er solgt til elever som har U23-billetten som et alternativ til fri skoleskyss som følge av dispensasjonen fra opplæringslovens regler om fri skoleskyss.

I henhold til Kolumbus budsjett blir det i 2024 satt av 143 mill. kr. til skoleskyss, mot 129 mill. kr i 2023.

Gjeldende skyssreglement ble vedtatt av fylkestinget i FT-sak 45/15 for videregående skole og FT-sak 68/18 for grunnskole.

Kolumbus er ved vedtak i FT-sak 70/14 delegert ansvaret for de forvaltningsoppgaver fylkeskommunen, i henhold til opplæringsloven, har ansvar for i forbindelse med skoleskyss. Det følger av rammeavtalen mellom partene at Kolumbus, innenfor de rammer og vilkår fylkestinget fastsetter, i tillegg skal organisere den daglige skoleskyss i både grunn- og videregående skole.

«Forvaltningsoppgaver i forbindelse med skoleskyss, gitt fylkeskommunen i opplæringslovens § 13-4, er delegert til Kolumbus AS ved vedtak i FT-sak 70/14. Skoleskyss skal utføres i samsvar med kapittel 7 i Opplæringsloven og retningslinjer utarbeidet av fylkeskommunen. Skoleskyss skal gjennomføres på den mest mulig kostnadseffektive måte, fortrinnsvis gjennom bruk av det ordinære rutetilbudet. Individuelt tilrettelagt skoleskyss benyttes når dette er nødvendig ut fra elevers spesielle behov og/eller dersom dette er hensiktsmessig for å løse transportoppgaven.»

I henhold til opplæringsloven gjelder følgende regler for hvem som har rett på skoleskyss;

- Elever i grunnskolen som har mer enn 4 km mellom bosted og skole. For elever i 1. klasse er avstanden 2 km.
- Elever i videregående skole som har en avstand mellom bosted og skole på mer enn 6 km.
- Elever i både grunn- og videregående skole som må benytte båt mellom bosted og skole.
- Elever i både grunn- og videregående skole med varig eller midlertidig skade/sykdom/nedsatt funksjonsevne.

Den nye opplæringsloven som gjelder fra 1. august 2024 gir ingen endringer i reglene for hvem som har rett på gratis skoleskyss, verken for elever i grunn- eller videregående skole. Avstandskriteriene, om det må benyttes båt til/fra skolen samt rettighetene til elever med varig eller midlertidig skade/sykdom/nedsatt funksjonsevne er uforandret.

For videregående skole er endringene som gjennomføres;

1. Rabattordning med subsidierte reisekort for ungdom som et alternativ til gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse.

Fylkestinget i Rogaland vedtok første gang i FT-sak 87/98 å søke Statsforvalteren om dispensasjon fra opplæringslovens § 7-2 om fri skoleskyss i den videregående skole. Muligheten til å søke om dispensasjon var gitt i §10-4 i forskrift til opplæringsloven. Dispensasjonen innebærer at ungdomsbilletten (dagens U-23 billett) skal være et alternativ til gratis skoleskyss eller skyssgodtgjørelse for elever i videregående skole som bor i forhåndsdefinerte soner med et godt utbygd kollektivtilbud.

Et godt utbygd kollektivtilbud defineres som et rutetilbud som gjelder både på dagtid og kveldstid, alle sju dager i uken samt et rabattert månedskort som skal gjelde for alle reiser hele skoleåret.

Elever som bor i områder som ikke har et godt utbygd kollektivtilbud eller får skyss som følge av funksjonsnedsettelse, skade eller sykdom skal tilbys gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse.

De elevene som er omfattet av rabattordningen, vil ikke ha krav på gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse

De forhåndsdefinerte sonene har gjennom årene blitt tilpasset for å være i henhold til gjeldende kriteriet om godt utbygd rutetilbud i årene som har gått, senest i 2019 i FT-sak 37/19.

I ny opplæringslov er muligheten til å dispensere fra lovens regler om fri skoleskyss videreført i § 9-1 og i § 8-3 i forskrift til opplæringsloven. Men, mens det tidligere var Statsforvalteren avgjorde om fylkeskommunen skulle innvilges dispensasjon, skal fylkestinget nå vedta dette i en lokal fylkeskommunal forskrift.

Ettersom kriteriene for ordningen er de samme som i dag; et godt utbygd rutetilbud som gjelder både på dagtid og på kveldstid, alle sju dager i uken samt et rabattert månedskort som skal gjelde alle reiser hele skoleåret, vil ordningen i praksis videreføres som i dag.

Statsforvalteren vil kunne føre tilsyn med om vilkårene er oppfylt og den enkelte elev kan klage dersom kriteriene for et godt utbygd kollektivtilbud ikke anses som oppfylt. Dette vil ikke være en klage på den fylkeskommunale forskriften, men på at man ikke

får oppfylt sin rett til gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse etter lov og forskrift. Klageorganet vil være statsforvalteren, jf. opplæringsloven § 29-1.

2. Skyssgodtgjørelse

Fylkeskommunen kan, som før, velge å tilby elever som har skyssrettigheter skyssgodtgjørelse som alternativ til gratis skysskort. I den nye opplæringsloven er det gjort to endringer;

- godtgjørelse for bruk av privat bil er endret til godtgjørelse for bruk av privat fremkomstmiddel. Årsaken til denne endringen er for å kunne differensiere godtgjørelsen ut fra hvilket fremkomstmiddel som benyttes. Godtgjørelsen i dag tar utgangspunkt i at det benyttes privatbil.
- skyssgodtgjørelsen skal betales etter statens satser for skattefri kilometergodtgjørelse. Skyssgodtgjørelsen refunderes i dag etter satsene syke transportforskriften har fastsatt for kjøring med egen bil til behandling, satsen er kr. 2,50 pr. km. I den nye opplæringsloven endres dette til at det er statens satser for skattefri kilometergodtgjørelse som skal benyttes. Å benytte statens satser for skattefri kilometergodtgjørelse vil medføre at kostnadene følger samfunnsutviklingen bedre, samtidig som de tar hensyn til at det er forskjell i kostnadene mellom bil og andre fremkomstmidler. Satsene differensieres ut fra hvilket fremkomstmiddel som benyttes og pr. i dag er satsen for bruk av bil kr. 3,50 pr. km., stor motorsykel kr. 2,95 pr. km og moped, lett motorsykel eller andre motoriserte fremkomstmiddel kr. 2,00 pr. km.

Den nye opplæringsloven gir ingen endringer i regelverket for skyss av elever i grunnskolen.

Fylkesdirektøren har ved revisjon av gjeldende skyssreglement foreslått å ta ut tidsangivelser for hva som er akseptabel reisetid for elever i grunnskolen.

I gjeldene skyssreglement står følgende;

»Skyssen planlegges med tanke på å tilby de fleste elevene en forsvarlig reisetid. Akseptabel reisetid er ikke fastsatt, men i Rogaland har en funnet det hensiktsmessig å legge følgende til grunn:

1. - 4. trinn	45 minutter (men helst så kort som mulig)
5. - 7. trinn	60 minutter
8. - 10. trinn	75 minutter»

Forslaget om å ta ut tidsangivelsene er begrunnet i at de er en norm/anbefaling, kun gjeldene i Rogaland og ikke er nevnt verken i opplæringsloven, dens forskrift eller aktuelle rundskriv.

I tillegg har Statsforvalteren i brev av 12.7.2019, gitt en tilbakemelding på at;
«uavhengig av normene for reisetid som står i reglementet må hver sak behandles individuelt.»

Vurderingen av hva som er akseptabel reisetid skal, i henhold til rundskriv fra Utdanningsdirektoratet, avgjøres etter en selvstendig og konkret vurdering av hvert tilfelle. I vurderingen må gang-, reise- og ventetid tas med og forhold som kan vektlegges er bl.a. alder, trafiksikkerhet/-forhold, årstid og framkommelighet.

Fylkesdirektørens vurderinger

Innledningsvis ønsker fylkesdirektøren å gi uttrykk for at Kolumbus administrerer et relativt komplisert regelverk og utfører skoleskyss, på vegne av fylkeskommunen, på en god måte.

Dokumentene det her gjelder har gjennomgått en generell omstrukturering og revisjon for å oppdatere, tydeliggjøre og om mulig gjøre reglene mer forståelige for alle involverte parter.

Fylkesdirektøren har valgt å kalle dokumentet retningslinjer og ikke regelverk da dette ikke er fylkeskommunens regler, reglene finnes i opplæringsloven med tilhørende forskrifter og rundskriv. De fylkeskommunale retningslinjene gir en forklaring/rettledning i hvilke regler som gjelder og hvordan elever/foresatte/-skoler/kommuner skal forstå og forholde seg til både regelverk og den praktiske utførelsen av skoleskyss.

Den største endringen den nye opplæringsloven medfører er at mens det tidligere var Statsforvalteren avgjorde om fylkeskommunen skulle innvilges dispensasjon fra opplæringslovens § 7-2 om fri skoleskyss i den videregående skole, skal fylkestinget nå vedta dette i en fylkeskommunal forskrift.

Ettersom kriteriene for ordningen er de samme som i dag; et godt utbygd rutetilbud som gjelder både på dagtid og kveldstid, alle sju dager i uken samt et rabattert månedskort som skal gjelde alle reiser hele skoleåret, vil ordningen i praksis videreføres uten endringer.

Fylkesdirektøren mener det er et større gode for elevene å kunne kjøpe ungdomskortet, eller U23-billetten som nå er kortets navn, som gir fri bruk av buss, båt og lokaltog i hele Rogaland, hele døgnet for 299 kroner per måned, enn å få et gratis skysskort som kun er gyldig en tur/retur bosted skole, 190 skoledager i året.

Men det er viktig å sørge for at kriteriene som ligger til grunn for den fylkeskommunale forskriften, d.v.s. et godt utbygd kollektivtilbud samt et rabattert månedskort som gjelder for alle reiser hele skoleåret opprettholdes. Endringer i rutetilbudet og vilkårene for U-23 billetten vil påvirke områdene der rabattordningen kan gjøres gjeldende.

Dersom ordningen skulle utgå, og elevene som i dag må kjøpe U23-billetten skal få gratis skoleskysskort, vil det få betydelige økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen i form av tapte billettinntekter fra U23-billetten.

Skyssgodtgjørelse

Fylkesdirektøren er usikker på hvilke konsekvenser endringen fra bruk av privatbil til privat fremkomstmiddel får. Dette skyldes at det ikke finnes en nøyaktig oversikt over hvilke fremkomstmiddel som benyttes av elevene i dag, som igjen følger av at det har blitt benyttet en fast sats uavhengig av fremkomstmiddel.

Fylkesdirektøren er imidlertid positiv til at det blir mulig å differensiere skyssgodtgjørelsen ut fra hvilket fremkomstmiddel som faktisk benyttes. Det må antas at en del elever ikke har privatbil men benytter lett motorsykkel eller moped, som har en lavere kilometersats enn den som benyttes i dag.

Det forutsettes at Kolumbus endrer sine rutiner og legger ned det arbeid som skal til for å utbetale skyssgodtgjørelsen etter hvilket fremkomstmiddel som skal benyttes.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/54226-2

Saksbehandler: Eva Kragset

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Forskrift om rabattordning i stedet for gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse for videregående elever i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
54/2024	24.05.2024	Ungdommens fylkesråd
59/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
23/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
97/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
71/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Forslag til ny lokal forskrift
- 2 innvilget-dispensasjon-fra-opplæringsloven-7-2-om-fri-skoleskyss-for-skoleåret-2023_2024

Sammendrag

Ny opplæringslov av 2023 trer i kraft 1. august 2024. I loven videreføres elevens rett til gratis transport eller skyssgodtgjørelse til og fra skolen dersom eleven bor mer enn seks kilometer fra skolen. Loven viderefører også unntaket om at retten til skoleskyss kan oppfylles gjennom rabattordninger for offentlig transport. I forslaget til ny opplæringsforskrift er det imidlertid foreslått at dette unntaket kun kan tas i bruk dersom fylkeskommunen årlig vedtar en forskrift for rabattordningen. Det er ikke noen endringer i elevenes rettigheter i forhold til tidligere praksis, og den fylkeskommunale forskriften viderefører i praksis tidligere dispensasjon fra Statsforvalteren.

Fylkesdirektøren mener at gode grunner taler for at dagens ordning med rabatterte ungdomsbilletter bør videreføres for elever som bor i områder med et forsvarlig kollektivtilbud, og fremmer derfor forslag om forskrift for rabattordningen for kommende skoleår.

Forslag til ny forskrift har vært ute på høring. Det har ikke kommet inn merknader som taler for at forskriften ikke bør vedtas.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune vedtar forslag til forskrift om rabattordning i stedet for gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse for videregående elever i Rogaland.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Problemstilling

Rogaland fylkeskommune har årlig søkt Statsforvalteren i Rogaland om, og fått innvilget, dispensasjon slik at retten til skoleskyss i videregående skole ivaretas gjennom subsidierte rabattkort for ungdom (ungdomskort) for de elever som bor i områder med et godt utbygd kollektivtilbud.

Etter ny opplæringslov som trer i kraft august 2024 skal det ikke lenger søkes om dispensasjon, men den enkelte fylkeskommune må istedenfor årlig vedta en egen forskrift om rabattordning for skoleskyss i stedet for gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse for videregående elever i Rogaland.

Det er viktig å presisere at det ikke foreslås endringer i rettigheter til elevene. Det er kun endringer i hvordan rabattordningen vedtas- ved at fylkeskommunen vedtar egen forskrift istedenfor å søke dispensasjon.

Fylkesdirektøren har på bakgrunn av denne endringen i loven utarbeidet forslag til ny forskrift (vedlagt), som er sendt ut på høring. Forslag til ny forskrift må vedtas politisk.

Bakgrunn for saken

Gammel lov og dagens praksis

Etter opplæringsloven av 1998 har videregående elever som bor minst 6 kilometer fra skolen hatt rett til gratis skoleskyss eller skyssgodtgjørelse fra fylkeskommunen.

Departementet har videre kunnet fastsatt at skyssbehovet har kunnet blitt dekket på andre måter. I forskrift til opplæringsloven har det blitt gitt mulighet for fylkeskommuner til å få dispensasjon fra plikten til å sørge for skoleskyss dersom fastsatte vilkår har vært oppfylt. Disse vilkårene har vært:

1. *«Fylkeskommunane må ha ei ordning med subsidierte rabattkort for ungdom. Prisen må ikkje overstige 50% av vanleg månadskort for vaksne.*
2. *Eit rabattkort må omfatte ordinær reise til og frå skole, arbeid og fritidsaktivitetar.*
3. *Rabattkortet må i tillegg til ordinær skoleskyss kunne nyttast både på dagtid og kveldstid alle dagar. Dei aktuelle kollektive transportmidla som rabattkortet gjeld for, må vere godt utbygde og ha jamlege avgangar.*

4. Ordninga må omfatte minst heile skoleåret.»

Rogaland fylkeskommune v/Kolumbus har tilbudt, og tilbyr fortsatt, en slik rabattert ungdomsbillett («U-23-billett»), for ungdom under 23 år. Denne periodebilletten gjelder for 30 dager og kan blant annet brukes på alle Kolumbus sine busser hele døgnet, lokaltog på Jærbanen, lokal- og hurtigbåtruter samt riks- og fylkesveiferjer. På bakgrunn av denne ordningen er Rogaland fylkeskommune gitt en generell dispensasjon som innebærer at retten til gratis skoleskyss etter opplæringsloven erstattes av fylkeskommunens ungdomsbillett. Statsforvalterens dispensasjonsvedtak for skoleåret 2023-2024 ligger ved som vedlegg i saken.

Elever som bor i områder som ikke oppfyller vilkårene over kan likevel ha hatt rett på gratis skoleskyss. I fylkeskommunens skyssreglement er det fastsatt nærmere regler for hvilke elever dette gjelder og hvilke tilbud som skal gis til disse. Nytt reglement er under revidering (politisk sak: «Retningslinjer for skoleskyss i grunn- og videregående skole»).

Digitalt kart over områder som inngår i sonen som dekkes av U-23-billetten, og som derfor har et tilstrekkelig utbygd kollektivtilbud, ligger på Kolumbus sine nettsider.

Ny lov

Ny opplæringslov trer i kraft 1. august 2024. Her er det fortsatt fastsatt at elever i videregående skole skal ha rett til skoleskyss om de bor mer enn seks kilometer fra skolen. Det er videre fastsatt at departementet kan gi forskrift om at retten til skyss kan oppfylles gjennom rabattordninger for offentlig transport. Med andre ord skal fylkeskommuner fortsatt kunne tilby rabattordninger i stedet for gratis transport i form av skoleskyss eller skyssgodtgjørelse.

For at den enkelte fylkeskommune skal kunne benytte seg av dette, er det i forslaget til ny opplæringslov foreslått at fylkeskommunen årlig må vedta en forskrift om rabattordning i stedet for gratis skoleskyss. Dette til forskjell fra tidligere ordning hvor fylkeskommunen søkte om dispensasjon fra statlige myndigheter hvert år. (På tidspunktet for fylkesdirektørens skrivefrist er kunnskapsdepartementets sentrale opplæringsforskrift ikke vedtatt.)

Vilkårene for å kunne tilby en rabattordning som alternativ til gratis skoleskyss eller full skyssgodtgjørelse er inntatt i forslaget til ny forskrift til opplæringsloven § 8-3, og er angitt slik:

1. *«For område som har eit godt utbygd kollektivtilbod, kan fylkeskommunen gi forskrift om ei rabattordning med subsidierte reisekort for ungdom som alternativ til gratis skyss eller full skyssgodtgjersle. Eit godt utbygd kollektivtilbod vil seie at det er kollektivavgangar på både dag- og kveldstid alle dagar, at avgangane er jamlege, og at det ikkje er for langt mellom kvar heim og den næraste haldeplassen.*
2. *Prisen på ei slik rabattordning skal vere under 50 prosent av prisen på eit vanleg månadskort for vaksne.*
3. *Ordninga skal gjelde reiser til skole, arbeid og fritidsaktivitetar heile skoleåret. Forskrifta kan gjelde for opp til eitt år om gongen.»*

Saksopplysninger

Innhold i ny forskrift

Forslag til ny forskrift ligger vedlagt saken. Det er i hovedsak to paragrafer som gir innholdet i forskriften. I § 2 får elever som har rett på gratis skoleskyss i stedet tilbud om rabattert reisekort for ungdom (ungdomskort). Etter § 3 kan elever som rabattordningen slår urimelig hardt ut for, søke om skyssgodtgjørelse istedenfor rabattert ungdomskort. Eleven kan da få dekket nødvendige kostnader til skyss til og fra skolen. Fylkeskommunen har rett til å henvise til enhver tid billigste transportordning.

Fylkesdirektørens begrunnelse for innholdet i forskriften

Fylkesdirektøren foreslår i ny forskrift å videreføre at elever i videregående skole som har rett til skoleskyss, og som bor i områder med et forsvarlig kollektivtilbud, får retten oppfylt ved rabattert ungdomskort, slik ordningen er i dag.

Fylkesdirektøren mener det i all hovedsak er et større gode for elevene å få et rimelig månedskort som kan brukes hele dagen, hele året, enn å få gratis skyss kun til og fra skolen. Det er også langt enklere og mer effektivt å administrere rabatterte

ungdomsbilletter enn å sørge for gratis skoleskyss. Fylkesdirektøren mener derfor at unntaksordningen er til fordel for den enkelte og for fellesskapet.

For å ivareta elever som bor i områder med et dårlig kollektivtilbud, foreslår fylkesdirektøren videre at det inntas en unntaksbestemmelse som gir disse rett til fri skoleskyss i form av skysskort eller skyssgodtgjørelse i tråd med fylkeskommunens nåværende praksis.

Fylkesdirektøren presiserer at elever med et særlig behov for tilrettelagt skoleskyss til og fra skolen, eksempelvis som følge av en funksjonsnedsettelse, har rett på dette. Retten til slik transport begrenses ikke av den foreslåtte forskriften.

Det ble i avsnittet Ny lov sitert tre vilkår for å kunne bruke rabattert skoleskyss framfor gratis eller full skyssgodtgjørelse.

Det første vilkåret, at en rabattordning kan erstatte annen skoleskyss i områder hvor kollektivtilbudet er godt utbygd, vil si at det er kollektivavganger på dag- og kveldstid alle dager, at avgangene går jevnlig, og at det ikke er for langt mellom den enkelte bolig og den nærmeste holdeplassen. Fylkesdirektøren legger til grunn at dette vilkåret er oppfylt for de elever som bor i ungdomsbillettsonen (U-23 billett), og at elever som ikke bor i slike områder er ivaretatt i den foreslåtte unntaksregelen (§ 3 i forslaget til forskrift).

Det andre vilkåret er at prisen på det rabatterte reisekortet er under 50 % av vanlig reisekort for voksne. I skrivende stund koster månedskortet (30-dagersbillett) for voksne kr 680, mens prisen for U23-periodebilletten (for ungdom til og med 22 år) er på kr 299. For videregående elever opp til og med 22 år anses også dette vilkåret for oppfylt.

Det er videre et vilkår at den rabatterte periodebilletten kan brukes til skole, arbeid og fritidsaktiviteter hele året. U23-billetten (tidligere ungdomsbilletten) kan kjøpes hele året og fylkesdirektøren anser derfor vilkåret for oppfylt.

Innkomne merknader til høring av forslag til ny forskrift.

Forslag til forskrift ble sendt til rektorer og elevrådsledere på de videregående skolene i Rogaland, til elevorganisasjonen og til Kolumbus. Det kom inn 1 merknad.

Kolumbus, brev datert 30.04.2024 - Kolumbus har ingen kommentarer eller bemerkninger til forslaget.

Fylkesdirektørens vurderinger

Forslag til forskrift for rabatterte skoleskyss vil ikke medføre endringer i dagens praksis i forhold til hvordan skoleskyss tilbys i dag. Forskriften tar opp i seg de vilkår som er satt i lov og forskrift for å kunne tilby rabatterte skoleskyss, og tar også hensyn til de elevene som ikke oppfyller disse vilkårene.

Det som er nytt er kun at fylkeskommunen fra og med nå årlig må vedta en slik forskrift istedenfor å søke statlige myndigheter om dispensasjon for å kunne tilby en rabatterte skoleskyssordning.

Konklusjon

Forslag til ny forskrift oppfyller alle vilkår for å kunne tilby rabatterte skoleskyss og gir et godt tilbud til de elever som har rett på skoleskyss. På bakgrunn av dette anbefaler fylkesdirektøren at forslag til forskrift blir vedtatt.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2022/15265-10

Saksbehandler: Bernt Østnor

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Konseptvalutgreiing KVV - E39 - Kryssing av Bømlafjorden - høring

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Uvalg
24/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
93/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Konseptvalutgreiing E39 Kryssing Bømlafjorden_hovedrapport
- 2 Presentasjon referansegruppe-KVV-Bømlafjorden-200324

Sammendrag

Bømlafjorden ligger mellom Sveio og Bømlø/Stord i Sunnhordland. E39 krysser Bømlafjorden via Bømlafjordtunnelen og Stordabrua. Bømlafjordtunnelen er en av landets lengste, dypeste og bratteste undersjøiske tunneler. Tunnelen tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften - også etter utbygging av E39 Hordfast og E39 Bokn-Bømlafjorden. Økt trafikk kan likevel gi forsinkelser, og særlig i retning nedover.

Statens vegvesen har vurdert seks ulike konsepter for langsiktig utvikling og har anbefalt «konsept 3», der dagens tunnel utbedres, og det bygges en ny, tofelts parallell-tunnel med samme stigningsgrad som i dag (8,5 %). Tunnelen er kostnadvurdert til 4,0 mrd. kr, og hele konseptet til 13,2 mrd. kr. Statens vegvesen har lagt vekt på at konsept 3 vil gi god måloppnåelse for trafiksikkerhet, delvis

måloppnåelse for trafikantnytte, lavere kostnad enn de lengre tunnelene etter dagens krav, samt at konseptet kan gjennomføres trinnvis. Konseptet har imidlertid negative konsekvenser for friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og landskapsbilde.

Fylkesdirektøren mener valg av konsept for Bømlafjord-kryssingen bør sees i sammenheng med tilstøtende vegnett. Det pågår planlegging på E39 Hordfast og E39 Bokn-Bømlafjorden, og vegbredde, fartsgrense og tidsperspektiv for gjennomføring av disse prosjektene er ikke avklart. Fylkesdirektøren anbefaler at det innenfor en kortere tidshorisont gjennomføres utbedringer som styrker tunnelsikkerheten, jf. konsept 1, men at konsept for langsiktig utvikling kan avventes til standard og gjennomføring for tilstøtende prosjekter framstår mer avklart.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkesting viser til at E39 Rogfast forventes åpnet i 2033, og at dette vil gi økt trafikk på E39 i Rogaland og nordover mot Stord/Sunnhordland. Fylkestinget anbefaler at det i et kortere tidsperspektiv gjennomføres utbedringer av Bømlafjordtunnelen som reduserer faren for alvorlige hendelser og konsekvenser av slike, jf. konsept 1.
2. På lengre sikt bør konsept for «E39 Kryssing av Bømlafjorden» sees i sammenheng med valg av standard og tidspunkt for gjennomføring av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) og E39 Bokn-Bømlafjorden.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Standarden på dagens Bømlafjordtunnel er lavere, og stigningen brattere enn dagens krav til nye tunneler. Ved sterk trafikkvekst, kan det likevel være økt risiko for alvorlige hendelser og for forsinkelser i trafikken. Samferdselsdepartementet ga derfor i 2021 oppdrag til Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for langsiktig utvikling av Bømlafjord-kryssingen. På det tilstøtende vegnettet pågår det planlegging for omfattende utbygging - med E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) under regulering på nordsiden, og kommunedelplan for E39 Bokn-Bømlafjorden på sørsiden.

Problemstilling

Statens vegvesen har sendt konseptvalgutredning for «E39 kryssing av Bømlafjorden» på høring til Rogaland fylkeskommune. Fylkesutvalget kan uttale seg om hvilket konsept som skal ligge til grunn for langsiktig utvikling mellom Hope nord i Sveio og Førland på Stord – det vil si mellom de store prosjektene E39 Bokn-Bømlafjorden på sørsiden og E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) på nordsiden.

Saksopplysninger

Dokumenter til KVU-en er tilgjengelig på Statens vegvesen sine nettsider:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/e39kryssingbomlafjorden/>

Dagens Bømlafjordkryssing

E39 krysser i dag Bømlafjorden gjennom en 7,9 km lang, undersjøisk tunnel fra Valevåg i Sveio til øya Føyno i Bømlafjorden («Bømlafjordtunnelen») og videre en 1,1 km lang hengebru over Digernessundet til Stord («Stordabrua»).

Bømlafjordtunnelen er en ettløps tunnel med trafikkmengde på ca. 5.500 ÅDT og fartsgrense 80 km/t. Store deler av tunnelen har stigning på 8,5 %, og tungbilandelen er ca. 11 %. Tunnelen har tre kjørefelt, hvorav ett felt i nedstigning og to felt i oppstigning. Tunnelen ble oppgradert for ca. 330 mill. 2022-kr i perioden 2015-18 - med infotavler, belysning, ventilasjon, overvåking og nødstasjoner. Stordabrua er en tofelts bro over Digernessundet med ÅDT ca. 7.800 og fartsgrense 80 km/t. Det er nylig gjennomført vedlikehold med overflatebehandling og avfukting. Konseptvalgutredningen omfatter også vegstrekningene på sør- og nordsiden, dvs. fra Hope i Sveio i sør (ca. 5 km), og til Førland på Stord i nord (ca. 12 km).



Detaljkart: KVV-en dekker strekningen helt fra Hope i Sveio til Førland på Stord.

«E39 kryssing av Bømlafjorden»

Prosjektet «E39 kryssing av Bømlafjorden» ligger mellom de to større prosjektene «E39 Bokn-Bømlafjorden» i sør og «E39 Ådland-Svegatjørn» (Hordfast) i nord.

Status for disse større prosjektene er:

- E39 Bokn-Bømlafjorden: Kommunedelplan forventes ferdig i 2025. Vegstandard er ikke avklart, og i planarbeidet skal det vurderes alternative vegbredder (4- og 2/3-felts veg) og fartsgrenser (90, 100 og 110 km/t). Prosjektet er ikke omtalt i Nasjonal transportplan (NTP).
- E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast): Kommunedelplan ble vedtatt 2019. Forslag til reguleringsplan forventes lagt fram sommeren 2024. I planarbeidet skal det vurderes alternative vegbredder (4- og 2/3-felts veg) og fartsgrenser (90, 100

og 110 km/t). I ny NTP 2025-36 er prosjektet tatt ut av planperioden og overført til en «utviklingsportefølje». Det er omtalt at prosjektet kan vurderes «ved en senere rullering av porteføljen når handlingsrommet tillater det»¹.

Framtidige utfordringer ved dagens Bømlafjordkryssing

Statens vegvesen har vurdert mulige framtidige utfordringer ved Bømlafjordtunnelen:

1. Tunnelsikkerhetsforskriften er tilfredsstilt:

Statens vegvesen beskriver at «*Bømlafjordtunnelen er ein av dei djupaste, lengste og brattaste undersjøiske tunnelane i landet. Sjølv om tunnelen ikkje har vore spesielt belasta med ulykker og brannar, er potensialet for alvorlege hendingar større enn om tunnelen hadde vorte bygd etter dagens krav.*»

Tiltakene som allerede er gjennomført i Bømlafjordtunnelen gjør at den tilfredsstiller tunnelsikkerhetsforskriften – også om trafikken skulle øke som følge av Hordfast og andre utbygginger på E39. Statens vegvesen skriver at «*det aldri vil bli eit formelt krav om forbetra rømming eller ekstra løp i Bømlafjordtunnelen med bakgrunn i dagens forskrift*».

2. Framkommeligheten kan bli redusert ved sterk trafikkvekst:

Framtidig trafikkmengde i Bømlafjordtunnelen (dagens tunnel) er modellert å øke fra dagens 5.500 ÅDT opp til 12.500 i 2060, forutsatt bompengefri ferdsel i Rogfast og Hordfast. Uten Hordfast forventes 9.500 ÅDT.

Samferdselsdepartementet har lagt som føring at Hordfast skal forutsettes

¹ Nasjonal transportplan 2025-2036, kap. 13.8.2.

gjennomført. Statens vegvesen vurderer at *«trafikkutviklingen vil truleg ikkje føre til store kapasitetsproblem i tunnelen»* eller være utløsende for økt standardbehov. Økt antall tunge/saktegående kjøretøy kan imidlertid forsinke trafikken, og særlig i retning nedover.

3. Tilgjengeligheten er god, men omkjøringsvegene er lange:

Tunnelen har svært god regularitet pr i dag, med 99,7 % oppetid i perioden 2017-22. Dette er bedre enn gjennomsnittet for hele riksvegnettet (98,5 %). Mest vanlige årsak til stenging er bilberging. Omkjøringsmulighetene via Bømlø (ca. 1 time) og Hardanger (ca. 2,5 time) er imidlertid lange.

Samfunns- og effektmål

Det er fastsatt følgende mål for konseptvalgutredningen:

- Samfunnsmål: *«Vegprosjektet «E39 – kryssing av Bømlafjorden» skal være ei sikker og effektiv fjordkryssing».*
- Effektmål:
 - *Reduksjon i risiko for ulykker*
 - *Redusere risiko for skadde eller omkomne som følge av brann*
 - *Auke trafikanthytten*
 - *Redusere antal ikkje-planlagde stengingar av tunnelen*
 - *Oppretthalde høg oppetid*

Seks alternative konsepter for kryssing av Bømlafjorden

Statens vegvesen har skissert seks alternative konsepter se tabell nedenfor:

Konsept 1: Utbedring.

Utbedring av dagens tunnel (0,4 mrd. kr), med forsterket midtoppmerking, rom for assistert redning mv. I tillegg ny firefelts veg fra Heiane til Førland (3,3 mrd. kr).

Konsept 2: Rømningstunnel.

Alle tiltakene i konsept 1. I tillegg ny rømningstunnel parallelt med dagens tunnel (2,6 mrd. kr).

Konsept 3: Ny tunnel og bru parallelt med dagens – til sammen firefelts veg.

Alle tiltakene i konsept 1. Ny, tofelts kjøretunnel parallelt med dagens tunnel, med samme stigning og hastighet (4,0 mrd. kr). Videre ny bru parallelt med dagens Stordabru (2,65 mrd. kr) og ny veg mellom brua og Heiane (0,35 mrd. kr). Ny veg også Hope-Valevåg sør for Bømlafjordtunnelen (2,3 mrd. kr).

Konsept 4: Lang tunnel Hope-Heiane etter dagens standard

Ny, 11,2 km lang toløps tunnel fire felt, med stigning 5 % og 110 km/t - helt sør fra Hope og nord til Heiane (15,2 mrd. kr). Videre ny veg Heiane- Førland (3,3 mrd. kr).

Konsept 5. Lengre tunnel Hope-Ådland etter dagens standard

Ny, 17,8 km lang toløps tunnel med fire felt, stigning 5 % og 110 km/t - sør fra Hope og helt nord til Ådland (18,1 mrd. kr).

Konsept 6: Lengst tunnel Hope-Førland etter dagens standard

Ny, 19,5 km lang toløps tunnel med fire felt, stigning 5 % og 110 km/t sør fra Hope og helt nord til Ådland (19,6 mrd. kr). Mer direkte trasé og dypere tunnel.

Tabell: Tiltak på de enkelte delstrekningene i konsept 1-6 (beløp i 2022-kr).

	Veg Hope- Valevåg	Tunnel Valevåg-Føyno	Bru/tunnel Digernes- sundet	Veg Digernes- Heiane	Veg Heiane- Førland	Sum
K1		Utbedre dagens tunnel			Ny veg	3,7 mrd.
K2		Utbedre dagens tunnel. Parallell rømningstunnel.			Ny veg	6,3 mrd.
K3	Ny veg	Parallell kjøretunnel (2 felt)	Ny bru	Ny veg	Ny veg	13,2 mrd.
K4	Ny 11,2 toløps tunnel Hope-Heiane etter dagens standard (4 felt)				Ny veg	18,5 mrd.
K5	Ny 17,8 km toløps tunnel Hope-Ådland etter dagens standard (4 felt)					18,1 mrd.
K6	Ny 19,5 toløps tunnel Hope-Førland etter dagens standard (4 felt)					19,6 mrd.

Vurdering av måloppnåelse

Statens vegvesen har vurdert om de seks konseptene svarer på effektmålene (ulykkesrisiko, trafikanthytte og tilgjengelighet) og «generelle samfunns mål» (arealverdier, klimautslipp og regional utvikling). Rangering av måloppnåelse er vist i tabellene nedenfor.

Tabell: Måloppnåelse ut fra effektmål. Rangering.

Konsept	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Investeringskostnader (mrd. 2022-kr)	3,7	6,3	13,2	18,5	18,1	19,6
Effektmål utleia av samfunns målet						
Reduksjon i ulykkesrisiko	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt
Redusere risiko for skadde eller omkomne som følge av brann	Delvis Oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt
Auke trafikanthytten	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt
Redusere antal ikkje-planlagde stengingar av tunnelen	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt
Opprethalde høg oppetid	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt
Rangering etter måloppnåing	6	5	4	1	1	1

Tabell: Måloppnåelse for generelle samfunns mål og ønskede sideeffekter. Rangering.

Konsept	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Investeringskostnader (mrd. 2022-kr)	3,7	6,3	13,2	18,5	18,1	19,6
Generelle samfunns mål og ynskja sideeffektar						
Ta vare på areal med høg forvaltningsverdi	Oppfylt	Oppfylt	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt
Redusere klimagassutslepp frå trafikk og drift, legge til rette for låge utslepp i byggeperioden	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt	Ikkje oppfylt
Regional utvikling	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt
Rangering etter måloppnåing	1	1	5	5	4	3

Vurdering av konsekvenser

Statens vegvesen har vidare vurdert konsekvenser av konseptene – både prissatte konsekvenser (anleggskostnader og nytteberegninger) og ikke-prissatte (konflikt i forhold til landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser). Rangering av konsekvenser er vist i tabellene nedenfor.

Tabell: Prissatte konsekvenser.

Konsept	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Anleggskostnad (2022-kr)	3,7 mrd.	6,3 mrd.	13,2 mrd.	18,5 mrd.	18,1 mrd.	19,6 mrd.
Trafikantnytte	2,6 mrd.	2,6 mrd.	4,6 mrd.	6,2 mrd.	5,6 mrd.	7,3 mrd.
Netto nytte	-0,9 mrd.	-3 mrd.	-6,5 mrd.	-10,9 mrd.	-12,7 mrd.	-13 mrd.
Netto nytte pr budsjettkrone	-0,30	-0,66	-0,70	-0,76	-0,83	-0,77
Rangering prissatte virkninger	1	2	3	4	6	5

Tabell: Rangering ikke-prissatte konsekvenser.

Konsept	K1	K2	K3	K4	K5	K6
Landskapsbilde	1	1	6	5	4	3
Friluftsliv	3	3	6	5	2	1
Naturmangfold	3	3	6	5	2	1
Kulturarv	2	2	6	5	4	1
Naturressurser	2	2	6	5	4	1
Rangering ikke-prissatte virkninger	2	2	6	5	4	1

Samlet vurdering og anbefaling fra Statens vegvesen

Oppsummert vurderer Statens vegvesen at måloppnåelse og konflikt grovt fordeler seg slik:

- Konseptene 4-6 svarer best på effektmålene, og deretter konsept 3.
- Prissatte konsekvenser er mest positiv for konsept 1 og 2, og så konsept 3.
- Konsept 1 og 2 har minst negative arealkonsekvenser, med unntak av konsept 6. Konsept 3 har høyest arealkonflikt.
- Konsept 1 og 2 gir lavest klimagassutslipp.

Samlet anbefaler Statens vegvesen konsept 3, med ny tofelts tunnel (8,5 % stigning) parallelt med dagens Bømlafjordtunnel og ny Stordabru – total kostnad 13,2 mrd. kr. De har i argumentasjonen lagt stor vekt på at K3 har muligheter for trinnvis utvikling:

- SVV vurderer at dagens situasjon, eventuelt utbedringskonseptet K1, kan være tilstrekkelig fram til Hordfast blir bygget og E39 oppnår motorvegstandard.

- Konsept 3 kan eventuelt også gå vegen om ren rømningstunnel (K2), forutsatt at denne etableres med fullt tverrsnitt.
- I siste fase kan konsept 3 gi 4-felts veg den dagen «*Hordfast og eventuelt andre deler av E39 mellom Bergen og Stavanger (blir) bygt ut til motorveg*».

Uttalelser fra Vestlandsrådet til utvikling av E39

Når det gjelder utvikling av E39, samarbeider Rogaland fylkeskommune med de andre fylkeskommunene på Vestlandet gjennom Vestlandsrådet. Til NTP-høringen våren 2023, utarbeidet Vestlandsrådet et innspillsdokument, der en av ni hovedprioriteringer var «*prioritering av E39 som nasjonalt satsingsområde for å binde saman Vestlandet med ferjefrie samband, utbetring av eksisterande veg og ringvegar/ omkøyringsvegar utanom byområda*». I høringsmøte våren 2024, har Vestlandsrådet spilt inn behov for høyere prioritering av ferjefri E39.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren mener planlegging av E39 Kryssing av Bømlafjorden må sees i sammenheng med planlegging og utbygging av tilstøtende vegnett (Hordfast og Bokn-Bømlafjorden). For begge disse prosjektene/strekningene pågår det planlegging, der det vurderes alternative vegbredder og fartsgrenser. I ny NTP 2025-36 legger regjeringen opp til at reguleringsplanen for Hordfast skal fullføres, men setter videre planlegging på vent og nevner muligheter for rimeligere løsninger og forsterket drift/vedlikehold. E39 Bokn-Bømlafjorden ligger i utgangspunktet etter Hordfast med hensyn til prioritering og framdrift. Parallelt gjennomføres det en god del utbedringer på E39 gjennom Sveio og Tysvær, med rumlefelt, forbedret kurvatur og sideterreng. Fylkesdirektøren oppfatter dermed at endelig avklaring om standard og utbygging av tilstøtende vegnett på E39 kan ligge et stykke fram i tid.

Samtidig viser fylkesdirektøren til at Bømlafjordtunnelen er en av landets lengste, dypeste og bratteste undersjøiske tunneler, og at det har vært fem branner og tretten brantilløp i perioden 2008-15. Selv om kravene til tunnelsikkerhetsforskriften formelt er oppfylt, vil det redusere risiko for hendelser og økt tunnelsikkerhet dersom det gjennomføres utbedringstiltak som beskrevet i konsept 1. Fylkesdirektøren mener

derfor at det innenfor en kortere tidshorisont bør fokuseres på gjennomføring av slike tiltak.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at det strengt tatt ikke er nødvendig å foreta endelig valg om langsiktig utviklingskonsept for E39 kryssing av Bømlafjorden nå. Dersom beslutningen avventes, kan det komme avklaringer om Hordfast og E39 Bokn-Bømlafjorden som gjør det enklere å se hele strekningen fra Bokn til Stord og Os i sammenheng. På kort sikt mener fylkesdirektøren det bør fokuseres på utbedringstiltak som reduserer risikoen for alvorlige hendelser i Bømlafjordtunnelen og konsekvenser av slike.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/58064-2

Saksbehandler: Gaute Risa

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet styring og økonomi

Kolumbus - Årsrapport 2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
60/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
30/2024	28.05.2024	Eldrerådet
25/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
88/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
67/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Kolumbus Årsrapport 2023

Sammendrag

Kolumbus – Årsrapport 2023 er utarbeidet i tråd med rammeavtalen og leveranseavtalen mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS. Årsrapporten som legges fram til orientering, gir et oversiktlig bilde av Kolumbus AS sin virksomhet i 2023.

Fylkesdirektørens innstilling

Kolumbus – Årsrapport 2023 tas til orientering.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

I henhold til leveranseavtalen skal Kolumbus innen 10. mars hvert år utarbeide årsrapport. Denne skal beskrive foregående års aktivitet og inneholde en oversikt over økonomisk årsresultat, kostnader, passasjerinntekter, antall reiser og utvikling i kundetilfredshet. Årsrapporten skal i tillegg gi en beskrivelse av Kolumbus' rolle som overordnet mobilitetsaktør.

Årsrapporten skal gi informasjon som skal kunne sette fylkeskommunen i stand til å:

- styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud
- være en kompetent bestiller og samarbeidspartner overfor Kolumbus AS

Problemstilling

Rapporten Kolumbus – Årsrapport 2023 legges med dette fram til orientering.

Saksopplysninger

Om Kolumbus

Kolumbus AS fungerer hovedsakelig som en drifts- og innkjøpsorganisasjon, med fokus på å administrere og utvikle både tradisjonelle og innovative mobilitetstilbud. Selskapets primære mål er ikke å generere overskudd, men å effektivt bruke ressurser i tråd med oppdragsgivers mål.

Økonomi

Resultatregnskapet for Kolumbus AS i 2023 viser en økning i driftsinntekter og et positivt årsresultat på 27,8 millioner kroner, en forbedring fra foregående år.

I 2023 økte Kolumbus sine driftsinntekter med 11,1% til 2,314 milliarder kroner. Rammetilskudd fra Rogaland fylkeskommune utgjorde 1,385 milliarder kroner, eller 67% av de totale driftsinntektene, inkludert 59,3 millioner kroner i ekstraordinære koronatilskudd. Salgsinntektene steg til 580,8 millioner kroner, drevet av en økning i passasjerinntekter på 25,9%, som skyldtes en økning i antall bussreiser etter pandemien.

Kostnader relatert til regulering av kontrakter for buss-, ferje-, og hurtigbåttjenester økte, samt utgifter til digital utvikling, som hovedsakelig ble utgiftsført løpende.

Likviditeten forbedret seg fra 234,6 millioner kroner i 2022 til 353,1 millioner kroner ved utgangen av 2023, og egenkapitalandelen vokste fra 39,7% til 43,9%.

Kolumbus har ingen gjeld og leier all sin eiendomsmasse, inkludert betydelige leieavtaler for sine bussanlegg. Anleggsmidlene i balansen inkluderer infrastruktur for lading og systemer for billettering og sanntidsapplikasjoner.

Utvikling i antall reisende

Tabellen viser endringen i antall reiser per transportmiddel i årene 2019, 2022 og 2023.

Transportmiddel	2019	2022	2023	19-23	22-23
Buss	27 156 855	28 981 484	34 435 235	26,8 %	18,8 %
Båt	723 192	535 148	545 861	-24,5 %	2,0 %
Ferje biler	88 281	104 136	113 170	28,2 %	8,7 %
Ferje passasjerer	237 996	313 413	371 220	56,0 %	18,4 %
Bysykkelen	74 240	571 960	645 459	769,4 %	12,9 %

Buss

I 2023 opplevde Kolumbus en markant økning i antall bussreiser, som nådde 34,4 millioner. Dette var første gang selskapet passerte 30 millioner reiser, med en samlet vekst på 18,8% fra 2022. Det var en økning på 25% i HentMeg-ordningen. Det er også observert en generell økning på nær 20% i alle aktuelle områder fra 2022 til 2023, og en positiv utvikling siden det siste normale året før pandemien i 2019. Til tross for veksten i antall reiser, rapporterer Kolumbus at det fortsatt er god kapasitet på bussene. Selskapet planlegger å gjennomføre en detaljert analyse for å identifisere årsaker til veksten, med sikte på å videreføre og forsterke disse positive trendene.

Båt

I 2023 viste hurtigbåtsektoren samlet en marginal oppgang på 2% sammenlignet med året før, til tross for en nedgang på 2,5% i Ryfylke, hvor det har vært en negativ trend over flere år. Variasjonene i passasjertallene mellom de ulike

hurtigbåtsambandene kan delvis forklares med endringer i reisemønstre grunnet nye fastlandsforbindelser.

På ferjesambandene observeres en økning i passasjerantall på gratis samband, mens Lysefjordsambandet, hvor det kreves betaling, opplevde en nedgang i passasjerer, men en økning i antall kjøretøy. Totalt sett har det vært en blandet utvikling i ulike områder for både hurtigbåter og ferjer i 2023.

Utvikling av billettsalg

Salget av billetter har variert betydelig, med noen billettyper som viser en vesentlig økning og andre en markant nedgang. Innføringen av gratis kollektivreiser for innbyggerne i Stavanger kommune i juli 2023 har påvirket disse tallene, noe som er tydelig i salget av 30-dagersbilletter.

Tabellen viser utviklingen i billettsalget i årene 2019, 2022 og 2023.

	antall solgte billetter			Endring i prosent	
	2019	2022	2023	19/23	22/ 23
Enkeltbillett	5 843 099	4 304 142	3 826 831	-35 %	-11 %
24-timers og 7-dagersbillett	99 670	939 720	928 965	832 %	-1 %
30-dagersbillett	145 144	184 759	369 552	155 %	100 %
HjemJobbHjem	100 989	68 395	66 015	-35 %	-3 %
Ungdomsbillett	183 332	139 157	152 828	-17 %	10 %
Årsbillett	1 132	1 358	1 138	1 %	-16 %

Omsetning fordelt på billettype:

Billett	omsetning (ekskl. mva.)			Endring	
	2019	2022	2023	19/23	22/23
Enkeltbillett	145 178 025	126 686 492	115 791 969	-20,2 %	-8,6 %
24- og 7-dagersbillett	9 973 174	46 450 421	75 010 729	652,1 %	61,5 %
30-dagersbillett	77 159 481	80 577 603	170 627 669	121,1 %	111,8 %
HjemJobbHjem	46 445 085	35 715 953	37 689 740	-18,9 %	5,5 %
Ungdomsbillett	48 509 239	37 127 585	40 780 843	-15,9 %	9,8 %
Årsbillett	3 390 821	5 110 578	4 633 884	36,7 %	-9,3 %

Utviklingen i de ulike områdene (Buss sør, Buss nord, Sauda, Egersund) varierer. I området Buss nord er utviklingen hovedsakelig knyttet til skoleskyss. I Ryfylke sør

ser utviklingen ut til å speile gjennomsnittet for resten av fylket. For Hent Meg-tjenesten opplever både Sauda og Egersund positive tendenser, og en nærmere analyse av disse dataene er planlagt. I de største anbudsområdene var andelen av innstilte avganger på et moderat nivå gjennom 2023, men det var en økning mot slutten av året, hovedsakelig grunnet dårlig værforhold.

Rutejusteringer

I respons til reduserte økonomiske rammer for 2023, gjennomførte Kolumbus en vurdering av sitt kollektivtilbud i Rogaland og foretok justeringer i ruteproduksjonen. Kuttene baserte seg på prinsipper om å redusere frekvensen på ruter med lav passasjertrafikk, minske antall avganger hvor det finnes tilstrekkelig alternativt tilbud, samt kutte i helge-, kvelds- og nattilbud. Tilbringertjenester ble også redusert.

Rutekuttene resulterte i innsparinger på 10,9 millioner kroner.

Hva gjør Kolumbus for å redusere klimagassutslippene?

I tråd med et vedtak fra Fylkestinget i desember 2019, arbeider Kolumbus målrettet for å kutte klimagassutslipp fra fylkeskommunale buss- og båtruter med minst 50 prosent innen 2030, basert på utslippsnivåene fra 1990. For å oppnå dette målet, har Kolumbus sikret omtrent 310 millioner kroner i støtte fra Enova, Miljødirektoratet, og NOx-fondet, for å finansiere prosjekter som inkluderer elektrifisering av både busser og båter. Dette har blant annet gjort det mulig å konvertere Røvørsambandet til batterielektrisk drift og å bygge ut nødvendig ladeinfrastruktur. Videre har støtten også bidratt til elektrifiseringen av bybusser i Haugesund og innføringen av verdens første 100 prosent batterielektriske hurtigbåt, Medstraum, som har betjent Hommersåksambandet siden høsten 2022. Selv om klimagassutslippene økte med 3,6 prosent i 2023 på grunn av utfasing av biodiesel, har elektrifiseringsprosjekter bidratt til en nedgang på om lag 3.600 tonn CO₂. Ytterligere reduksjoner forventes med nye kontrakter for elektrifisering av transportmidler i de kommende årene.

Kundetilfredshet

I 2022 og 2023 er det blitt utført kundetilfredshetsmålinger ombord gjennom selvbetjente spørreundersøkelser i app. Over hele Rogaland har kundetilfredsheten

oppretholdt et jevnt nivå. Skalaen for disse undersøkelsene går fra 1, som er dårligst, til 5, som er best.

2023-tall for kundetilfredshet fordelt på anbudsområdene. Tall for 2022 står i parentes.

	Nord-Jæren	Haugalandet	Jæren	Dalane	Ryfylke Nord	Ryfylke Sør
Sjåførens kjørestil	4,03 (4,02)	4,17 (4,18)	4,13 (4,06)	4,16 (4,3)	4,22 (4,18)	4,06 (4,1)
Sjåførens serviceinnstilling	4 (3,99)	4,04 (4,07)	4,13 (4,03)	4,44 (4,24)	4,35 (4,37)	4,05 (4,06)
Alt i alt med bussturen	4,03 (4,01)	4,1 (4,05)	4,04 (4,02)	4,05 (4,25)	4,49 (4,21)	4,01 (4,02)
Totalt	4,02 (4,01)	4,1 (4,1)	4,1 (4,04)	4,22 (4,27)	4,35 (4,26)	4,04 (4,06)

Anskaffelser

I 2023 ble det gjennomført syv båtanbud, hvorav ett (Lysefjorden-sambandet) måtte avlyses på grunn av prisøkninger som utfordret de økonomiske rammene.

Det har i tillegg blitt jobbet med å forberede bussanbudet for Nord-Jæren og Jæren og Dalane som skal lyses ut i 2024.

Billettkontroller

I 2023 ble det utført billettkontroller på 180 457 passasjerer på buss og båt i Rogaland, en økning på 9,68 % fra året før. Totalt ble 4 672 gebyrer utstedt, 158 kunne ikke vise gyldig rabattbevis, og 766 skriftlige advarsler ble gitt til mindreårige under 15 år. I tillegg ble 2 095 muntlige advarsler gitt, mens 4 619 passasjerer forlot kontrollen og 3 972 fikk veiledning. Det ble mottatt 1 169 klager på gebyrene, hvorav 35 ble behandlet av Transportklagenemden uten at noen fikk medhold. 68 passasjerer ble tatt for å reise med falsk billett. Informasjonskampanjer og økt synlighet for billettkontrollører har vært tiltak for å fremheve betydningen av å betale for seg. I 2024 planlegges ytterligere økning i antall kontroller og synlighet for kontrollørene.

Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave som Kolumbus håndterer for omtrent 10 000 grunnskoleelever i Rogaland, med rett til gratis transport. I tillegg benytter rundt 6–7 000 videregående elever U23-billetten som et alternativ. Ved utgangen av 2023 hadde omtrent 900 elever med medisinske behov rett til tilrettelagt transport via taxi. Kostnadene for den tilrettelagte skoleskyssen stiger, delvis på grunn av lange reiseavstander og behov for at noen elever reiser alene, noe som påvirker transportkapasiteten.

Fylkesdirektørens vurderinger

Styringsrammene for kollektivtransport og mobilitet i Rogaland fylkeskommune er nedfelt i Økonomiplan 2024-2027. Fylkesdirektøren vurderer at Kolumbus' drift og prioriteringer samsvarer med den overordnede strategien. Leveranseavtalen definerer de spesifikke kravene til rapportering i årsrapporten. Kolumbus leverer et positivt årsresultat, mot negativt resultat fra året før. Dette ser fylkesdirektøren som tegn på god økonomistyring. Det har de siste 2-3 årene vært utfordringer med tanke på høy prisvekst. Selv om denne i senere tid har flatet ut, viser avlysningen av anbudet på Lysefjorden-sambandet derimot at det vil være viktig fremover også å følge nøye med på prisveksten.

Fylkesdirektøren imøteser den planlagte analysen for å identifisere årsaker til den store passasjerveksten som oppleves i hele fylket. Tilsvarende analyse bør gjennomføres også for hurtigbåt.

Ifølge tekst og tabeller i omtalen av kundetilfredshet, er det tilsynelatende høy kundetilfredshet, noe fylkesdirektøren verdsetter. Det mangler imidlertid et sammenligningsgrunnlag med andre aktører, som ville gitt et mer nyansert bilde.

Fylkesdirektøren anerkjenner Kolumbus' forbedrede innsats for å sikre etterlevelse av billett kjøp, understreket av effektive kontroller og informative kampanjer, men bemerker at gjennomførte billettkontroller viser en betydelig økning i antall passasjerer som ikke løser billett. Snikprosenten i 2023 var 9 %, og at av de 16 tusen passasjerene som ikke hadde gyldig billett, var det i underkant av 30% som fikk

gebyr. Fylkesdirektøren imøteser en konkret strategi med tiltak for å redusere snikprosenten.

Fylkesdirektøren vil løfte frem at Kolumbus har vunnet Kundeserviceprisen for årets beste kundesenter innen persontransport og også mottok Innovation Award i klassen autonome kjøretøy.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at Årsrapport 2023 fra Kolumbus tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/59436-1

Saksbehandler: Gaute Risa

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet styring og økonomi

Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Uvalg
26/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
89/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
68/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Sammendrag

Fylkesdirektøren har utarbeidet en rapport som gir en økonomisk oversikt over fylkesvegene per 30.04.2024, med hovedvekt på avvik og endringer.

Fylkesdirektørens innstilling

Tertialrapport for 1. tertial 2024 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg i Rogaland tas til orientering.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Fylkeskommunen har ansvar for fylkesvegnettet og overvåker tilstanden, planlegger nødvendige vedlikeholds- og investeringsprosjekter, og gjennomfører tiltak for å sikre trygg og effektiv trafikkflyt. Fylkesdirektøren har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg i Rogaland pr. 1.tertial 2024.

Problemstilling

Rapporten Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg i Rogaland legges med dette fram til orientering.

Saksopplysninger

Rapporten Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg i Rogaland gir en økonomisk oversikt over drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveg pr. 30.04.2024, med vekt på avvik og endringer. Rapporten inneholder i tillegg en oversikt over bompengeprojekt i Rogaland som fylket har finansieringsansvaret for.

Tidligere år har dette blitt rapportert kvartalsvis, men fra 2024 rapporteres det tertialvis i henhold til gjeldende økonomireglement (ansvar og myndighet) i Rogaland fylkeskommune vedtatt i fylkestinget desember 2023.

I henhold til Rogaland Revisjon IKS' anbefaling (sak PS 127/2022) om å rendyrke kvartalsrapportene (nå tertialrapportene) til kun å gjelde prosjektstyring, er format og innhold endret for å kunne rapportere mer effektivt på prosjektstyring uavhengig av kalenderåret.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rapporten Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investering på fylkesveg i Rogaland gir et godt bilde av aktiviteten på fylkesveg første tertial 2024, og tydeliggjør og forklarer avvik og endringer i økonomiske rammer. Fylkesdirektøren mener rapporten også vil gi styringsgruppene for bompengepakken en samlet oversikt over prosjektene som er satt i gang på fylkesveg.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at fylkestinget tar rapporten Tertial 1/2024 Drift, vedlikehold og investering på fylkesveg i Rogaland til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/59438-1

Saksbehandler: Nicholas Alexander York

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet styring og økonomi

Justering av totalrammer for fv. 4328 Hølland bru og fv. 505 Frøyland bru

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
27/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
92/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
70/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Sammendrag

Det er for bruprojektene fv. 4328 Hølland bru og fv. 505 Frøyland bru behov for å justere vedtatte totalrammer i henhold til økonomiplan 2024-2027. For å legge til rette for effektiv fremdrift, ta hensyn til natur og miljø, unngå merkostnader knyttet til kompensierende tiltak, samt redusere risiko for fremtidig stengning av bruer, er prosjektene konkurranseutlyst i april 2024 med forbehold om finansiering.

I henhold til økonomiplan 2024-2027 ligger prosjektet fv. 4328 Hølland bru inne med en totalramme på 41,8 millioner 2024-kroner. Fv. 505 Frøyland bru ligger inne med en totalramme på 87,9 millioner kroner 2024-kroner.

Fylkesdirektøren anbefaler en ny totalramme på 49,2 millioner 2024-kroner for prosjektet fv. 4328 Hølland bru. For prosjektet fv. 505 Frøyland bru anbefaler fylkesdirektøren en ny totalramme på 100,3 millioner 2024-kroner.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Fylkestinget godkjenner at prosjektet fv. 4328 Hølland bru gjennomføres innenfor ny totalramme på 49,2 millioner 2024-kroner, en økning på 7,5 millioner i forhold til økonomiplanen 2024-2027.
2. Fylkestinget godkjenner at prosjektet fv. 505 Frøyland bru gjennomføres innenfor ny totalramme på 100,3 millioner 2024-kroner, en økning på 12,4 millioner i forhold til økonomiplanen 2024-2027.
3. Den økte rammen for prosjektene innarbeides i revidert budsjett 2024 og økonomiplan 2025-2028, og ses i sammenheng med handlingsrommet i økonomiplanen for øvrig.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Hølland bru i Hå kommune er fra 1843 og har stått langt ut over sin levetid. Konstruksjonen er tynt til det ytterste og har flere skader som ikke kan punktrepares. Det er kun full rehabilitering eller nybygg som er alternativer dersom broen skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Frøyland bru i kommunegrensen mellom Klepp og Time kommune er på grunn av bruas størrelse vurdert som en flaskehals for fv. 505. Målsettingen for prosjektet er økt fremkommelighet på fv. 505, økt trafikksikkerhet for alle trafikanter og økt bruk av sykkel og gange som skal bidra til bedre folkehelse og klima.

I henhold til økonomiplan 2024-2027 ligger prosjektet fv. 4328 Hølland bru inne med en totalramme på 41,8 millioner 2024-kroner. Fv. 505 Frøyland bru ligger inne med en totalramme på 87,9 millioner kroner 2024-kroner.

Problemstilling

Fylkestinget må ta stilling til om totalrammene for bruprojektene fv. 4328 Hølland bru og fv. 505 Frøyland bru skal økes, før tildeling og igangsettelse av prosjektene.

Saksopplysninger

Fv. 4328 Hølland bru

Hølland bru ligger langs fv. 4328, er en vernet steinhvelvsbru fra 1843 som krysser Ognaelva ca. 1 km øst for Ognå, og ligger i et område med sårbare naturinteresser. Den er også en viktig kobling til et populært turområde. Brua er i seg selv et kulturminne, og er en del av Norsk Vegmuseum sin samling.

Bruinspeksjoner har påvist feil og mangler ved brua. Det er utført strakstiltak for å holde vingemurene på plass, men det er ansett som nødvendig å utføre en total renovering av brua. Brukslasten Hølland bru står med i dag er en dispensasjon. Dersom det ikke blir utført reparasjoner vil det bli satt restriksjoner på hvilken type trafikk som kan kjøre på brua. Brua har ikke kjøresterkt rekkverk som innebærer at

rekkverket ikke vil kunne motstå større belastning dersom trafikanter kjører inn i rekkverket.

Dersom brua ikke blir reparert vil det bli behov for å sette opp midlertidig rekkverk med en kostnad på om lag 300 000 kroner i året i tillegg til etablering. Samtidig vil det om kort tid være risiko for å måtte sette inn beredskapsbru med en antatt etableringskostnad på 2-3 millioner kroner og en årlig leie på minimum 1 million kroner.

Det økte behovet i totalramme for prosjektet skyldes følgende forhold:

- Anslag gjennomført høsten 2023 viste at prosjektet koster mer enn tidligere vurdert.
- Kostnader til omkjøringsvei. Prosjektet var planlagt gjennomført med bruk av midlertidig bru. Våren 2024 er det blitt klart at det ikke er mulig å oppdrive midlertidig bru i Norge. Muligheten for å få inn midlertidig bru fra England er blitt undersøkt, men vurdert som ikke aktuelt. Dette medfører kostnader knyttet til omkjøringsvei.
- Behov for økt usikkerhetsavsetning til blant annet byggherrekostnad sammenlignet med empiri fra andre prosjekter.
- 30 % vekting av miljø ved tildeling som følge av ny forskrift 1. januar 2024.

Fv. 505 Frøyland bru

Frøyland bru i kommunegrensen mellom Klepp og Time kommune er en stålbejelkebru med betongplate, bygget i 1936. Brua er i dag omtrent 4,5 meter bred og kan karakteriseres som en enfeltsveg. To små personbiler klarer å passere hverandre dersom de kjører langsomt, mens større biler må kjøre én og én.

Det skal bygges ny to-felts bru som skal gi god fremkommelighet for alle trafikanter. Den nye brua vil være en betong platebru på peler og eksisterende bru skal rives. Krysset skal bygges om til rundkjøring. Det skal i tillegg bygges fortau, to kollektivstopp og en gang- og sykkelveg mot BMX-banen og turområdet.

Det økte behovet i totalramme for Frøyland bru skyldes følgende forhold:

- Ny vurdering viser lengre byggetid enn tidligere vurderinger.
- Behov for ekstra masser sammenlignet med empiri fra andre prosjekter.
- Kompensasjon for erverv som tidligere ikke var medtatt i prosjektet.
- Vurdert økt behov for usikkerhet sammenlignet med tidligere vurderinger.
- 30 % vekting av miljø ved tildeling som følge av ny forskrift 1. januar 2024.

Statsforvalteren har gitt tillatelse til fjerning av kantvegetasjon med følgende vilkår som påvirker fremdriften i prosjektet:

- Arbeidet kan skje i perioden 1. august – 31. mars av hensyn til fuglenes hekketid.
- Tiltaket skal gjennomføres på lav vannføring i en nedbørsfattig periode.

Fylkesdirektørens vurderinger

Det står per i dag 50 bruer i kø for «hastereparasjon» på fylkesvegnettet i Rogaland. Hølland bru på fv. 4328 er en av disse bruene. En ytterligere utsettelse av reparasjoner av disse bruene vil medføre behov for å stenge flere bruer de kommende årene. Fylkeskommunen risikerer økte kostnader i form av midlertidig rekkverk på Hølland bru, og risikerer å måtte sette inn en beredskapsbru innen kort tid om forfallet fortsetter. Fylkesdirektøren mener derfor at prosjektet bør prioriteres for gjennomføring for en effektiv kostnadsbruk.

På grunn av forhold ved prosjektets gjennomføring, deriblant føringer fra statsforvalteren, må bygging starte medio juni for at prosjektet skal kunne gjennomføres i 2024. Fylkesdirektøren har av den grunn lyst ut prosjektet med forbehold om at Fylkestinget vedtar finansiering. Ved positivt vedtak tildeles prosjektet umiddelbart med oppstart bygging så raskt som mulig.

For fv. 505 Frøyland bru har fylkesdirektøren vurdert det som nødvendig å lyse ut prosjektet i april 2024 for å med hensyn til fuglenes hekketid og fremdrift kunne påbegynne arbeidet 1. august. Det vil være behov for oppstartsmøte med valgt entreprenør før sommerferien. Fylkesdirektøren har av den grunn lyst ut prosjektet

med forbehold om at Fylkestinget vedtar finansiering. Ved negativt vedtak tildeles ikke kontrakt. Valgt fremgangsmåte skyldes føringer fra statsforvalteren.

For begge prosjektene er én av årsakene til økt totalramme behov for økt usikkerhet. Begge prosjektene har hatt fokus på å ha rett standard på rett sted, og utnytte ressursene på best mulig måte. Fylkesdirektøren har vurdert at det er usikkerhet som tidligere er utelatt, samt at det er økt usikkerhet knyttet til 30 prosent forskriftsmessig vekting av miljø.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at prosjektet fv. 4328 Hølland bru gjennomføres innenfor ny totalramme på 49,2 millioner 2024-kroner, en økning på 7,5 millioner i forhold til økonomiplanen 2024-2027.

Fylkesdirektøren anbefaler at prosjektet fv. 505 Frøyland bru gjennomføres innenfor ny totalramme på 100,3 millioner 2024-kroner, en økning på 12,4 millioner i forhold til økonomiplanen 2024-2027.

Den økte rammen for prosjektene innarbeides i revidert budsjett 2024 og økonomiplan 2025-2028, og ses i sammenheng med handlingsrommet i økonomiplanen for øvrig.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/54108-1

Saksbehandler: Thomas Bergeland

Avdeling: Seksjon for næring

Reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune fylkeskommune

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
55/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
28/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
57/2024	30.05.2024	Regional-, kultur- og næringsutvalget
102/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
79/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Reiselivsstrategi - Rogaland fylkeskommune
- 2 Notat Attraksjoner i Rogaland
- 3 Rogalandsanalysen 2023

Sammendrag

Reiselivsstrategien er en konkretisering av satsningsområdet reiseliv og opplevelser i Nærings- og innovasjonsstrategien. Reiselivsstrategien er utformet i tråd med Utviklingsplan for Rogaland, Nærings- og innovasjonsstrategien og de føringer som ble gitt av fylkesutvalget i oppstartsaken.

Strategien skal fungere som et styringsverktøy for hvordan fylkeskommunens rolle og virkemidler best kan brukes for å styrke en bærekraftig utvikling av reiselivet i

Rogaland. Strategien er utarbeidet gjennom en involveringsprosess med aktører innen reiseliv fra både offentlig og privat sektor.

Reiselivet i Rogaland har begrenset verdiskaping, men har samtidig store positive ringvirkninger knyttet til boattraktivitet. Dette er en viktig årsak til at det offentlige bør støtte opp om utvikling av et bærekraftig reiseliv som kan bygge et Rogaland hvor det er godt å bo og derfor også godt å besøke.

Selv om Rogaland har mange regionale fortrinn, spesielt innen mat, natur og kultur, står disse svakt alene. Heller enn å dyrke Rogaland som et eget og komplett reisemål, bør fylkeskommunen benytte og styrke Fjord Norge, både merkevaren og organisasjonen. Rogaland har mange destinasjoner som kan utvikles, men Lysefjorden er i en egen klasse med hensyn til reiselivspotensiale og bør gis strategisk prioritet.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestinget vedtar reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Kate Irene J. Syvertsen

kst. avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Fylkesutvalget behandlet i FU-sak 85/2023 oppstart av arbeidet med å utvikle en reiselivsstrategi for å konkretisere og spisse fylkeskommunens rolle i utviklingen av reiselivs- og opplevelsesnæringen.

Fylkesdirektøren har i tråd med de føringene som ble lagt inn i vedtaket, utarbeidet et forslag til reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune.

Reiselivsstrategien er en konkretisering av satsingsområdet reiseliv og opplevelser i vedtatt Nærings- og innovasjonsstrategi.

Problemstilling

Forslag til reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune legges fram til politisk behandling.

Saksopplysninger

Struktur og omfang

Reiselivsstrategien er en konkretisering av satsningsområdet reiseliv og opplevelser i Nærings- og innovasjonsstrategien. Kompetanse, omstilling og endringsvilje, samt koordinering og samarbeid er strategiens prinsipper og sier noe om hvilke aktiviteter fylkeskommunen skal rette innsatsen mot.

Formålet med reiselivsstrategien er å tydeliggjøre hvilken rolle Rogaland fylkeskommune skal ha for å oppnå visjon og mål innen reiseliv og opplevelse.

Visjonen er at Rogaland skal være en attraktiv og foretrukken destinasjon hele året.

Målet er at fylkeskommunen skal stimulere til en bærekraftig utvikling i reiselivet, som også øker besøks- og boattraktivitet i hele Rogaland.

Reiselivsstrategien er i tråd med forslag til ny utviklingsplan for Rogaland, samt Regionalplan for Preikestolen og Lysefjordområdet, som er under utarbeidelse.

Organisering av arbeidet

Arbeidet knyttet til reiselivsstrategien har vært organisert med en styringsgruppe, referansegruppe og en arbeidsgruppe.

Styringsgruppen har bestått av næringssjefer eller næringsansvarlige i samtlige 23 kommuner i fylket, og har gitt innspill og kommentarer både ved oppstart av strategiarbeidet og underveis i prosessen.

Referansegruppen har bestått av offentlige og private aktører, som har aktiviteter eller grenser opp til reiselivsnæringen, blant annet museum, friluftsråd, næringshager, turistforening og utviklingsselskaper.

Arbeidsgruppen har bestått av ulike administrative funksjoner i fylkeskommunen inkludert kultur, samferdsel og plan.

Næringsaktørene har også blitt hørt gjennom prosessen, og det har blitt avholdt flere innspillsmøter spredd i hele fylket, arrangert og organisert i tett samarbeid med destinasjonsselskapene. Innspillsmøtene har hatt fokus på å samle innsikt fra næringsaktørene om hva som er de viktigste regionale fortrinnene i fylket, og hvordan de ser for seg at fylkeskommunen best kan bidra med næringsutvikling innenfor reiselivsområdet.

Mimir, Norges eldste rådgivingsmiljø innen reiseliv- og opplevelsesnæring har utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som identifiserer attraksjonskraften til ulike områder eller attraksjoner i Rogaland.

Hovedfunn

De største fortrinnene som ble trukket frem på innspillsmøtene var innen natur, mat og kultur, og mye av dette var knyttet til Lysefjorden. Det var imidlertid vanskelig å finne felles regionale fortrinn som kunne stå seg alene som en “reason to go” til Rogaland for turister.

Det var en klar tendens på innspillsmøtene til at man fant og påpekte utfordringer og barrierer fremfor å identifisere fortrinn. Samferdsel og transport ble hyppig fremhevet som hinder for vekst, og det samme var kommune- og regionbegrensninger. Det kom også tydelig frem at man ønsket en mer helhetlig tankegang fra det offentlige, uavhengig av kommune- og fylkesgrenser.

Kunnskapsgrunnlaget fra Mimir (vedlagt saken) peker spesielt på Preikestolen og Lysefjorden. Rapporten fremhever at med Preikestolen, Kjerag, Flørli, Lysebotn og de ulike planer som foreligger om vandreruter m.m., kan Lysefjorden bli et komplett natur- og kulturbasert reisemål. Mimir konkluderer med at Lysfjordområdet kan

utvikles til å bli relativt unikt i Norge, og vil, om det gjøres riktig, også kunne konkurrere med internasjonale reisemål og vandreruter for eksempel i Alpene.

Mimir vurderte videre at Rogaland har stor fordel ved å være en del av Fjord Norge. Selv om Rogaland er den regionen som har minst av de klassiske fjordlandskapene i Fjord Norge, har fylket også fordelene av et mangfold av landskaper og opplevelsesrom som gjør det mulig å utvikle opplevelser og konsepter med appell til ulike målgrupper. De anbefalte derfor en «både og»-strategi der en både nyter godt av attraksjonskraften som ligger i fjordbegrepet og samtidig utvikler tilbud og produkter som appellerer til andre segmenter. På denne måten tilbyr man noe som ikke er tilgjengelig andre steder i Fjord Norge, samtidig som man er med og styrker mangfoldet og attraktiviteten til Fjord Norge.

Det pekes blant annet på potensialet til Jærstrendene, Nasjonale Turistveger i Ryfylke og Jæren, vikinghistorie på Karmøy, og byene generelt.

I Rogalandsanalysen (vedlagt saken) måles verdiskaping og sysselsetting kvantitativt basert på innrapporterte regnskapstall. I denne analysen fremkommer det at reiselivet har en lav verdiskaping (3,4% av verdiskaping innen de tre satsingsområdene), noe flere ansatte (8,6%) men bare 6,4% av årsverkene grunnet lav andel helårs fulltidsstillinger.

Fylkesdirektørens vurderinger

Boattraktivitet krever et velfungerende lokalsamfunn, hvor gode og attraktive tilbud innen mat, kollektivtransport, kultur- og servicetilbud, opplevelser og fritidsaktiviteter er avgjørende.

Slike kvaliteter appellerer både til fastboende og besøkende. For at reiselivet skal bidra både til bo- og besøksattraktivitet må det være bærekraftig, fokusere på god besøksforvaltning og gjøres med en helhetlig tilnærming.

Verdiene som skapes av reiselivsnæringen er større enn det som kan leses i årsregnskapene til aktørene, og det er derfor naturlig at det offentlige både støtter opp om, og er med på å sette retning på utviklingen den.

Den fremtidige utviklingen av reiselivet i Rogaland er avhengig av at det skapes flere produkter som øker attraksjonskraften til regionen, både for å bo og besøke. Dette

gjøres best ved å prioritere å skape verdier innen opplevelsesturisme. Det er i høy grad aktiviteter og opplevelser som skaper bo- og besøksattraktivitet.

Det vil også være svært viktig at det skapes flere årsverk knyttet til arbeidsplassene innenfor reiselivsnæringen, gjennom hele året. Med helårsturisme vil flere ha mulighet til å leve av en jobb i reiselivet og kvaliteten på sluttproduktet vil øke.

Fylkesdirektøren gikk inn i arbeidet med en intensjon om å finne frem til en modell hvor Rogaland, i tråd med vedtaket i oppstartssaken, kan stå på egne bein som destinasjon. Men, det ble tydelig både gjennom de eksterne faglige vurderingene, innspillsmøtene og egne faglige vurderinger at vi er for små til å stå alene, og at selv om vi har mange destinasjoner og produkter vi fremhever, er det begrenset hvor unike de er.

Fylkeskommunen hevder ofte at fylket står sterkere sammen, gjennom større destinasjoner. Blant annet har vi vært en pådriver for et tettere samarbeid mellom de tre destinasjonsselskapene i fylket.

Fjord Norge er en sterk merkevare som er kjent internasjonalt, som har en sterk kompetanse og infrastruktur som det er viktig å være en del av. Fjord Norge styrker Rogaland på lik linje som Rogaland styrker Fjord Norge. Det er et gjensidig avhengighetsforhold som gjør at Rogaland kan bruke hele Fjord Norge-regionens største fortrinn som sine egne, og kjempe den harde kampen mot konkurrerende regioner i utlandet, for å nå de gjestene man gjerne vil ha. Fylkesdirektøren mener derfor det er klokt å rette innsatsen inn mot hvordan vi både kan hente mer verdier ut i Rogaland fra Fjord Norge, og hvordan Rogaland kan bidra til å styrke Fjord Norge merkevaren

Selv om Rogaland har mange destinasjoner med stort potensial er det tydelig at Lysefjorden er i en egen klasse for seg. Det betyr ikke at de øvrige destinasjonene ikke bør tillegges vekt, men det er etter fylkesdirektørens vurdering, klokt å gi Lysefjorden en særskilt strategisk rolle. Ikke bare som driver av verdiskaping i selve fjorden, men som en motor for å styrke reiseliv og boattraktivitet i hele regionen.

Konklusjon

Basert på vurderingene over, innspillsmøter, dialog og kunnskapsgrunnlag, anbefaler fylkesdirektøren at reiselivsstrategien prioriterer følgende:

- være en del av selskapet og merkevaren Fjord Norge.
- utnytte våre regionale fortrinn innen natur, kultur og mat.
- styrke Lysefjordens sitt unike utviklingspotensial, noe som kan bidra til å løfte reiselivsutvikling i hele fylket.

Strategiske innsatsområder og overordnede målsetninger skal bidra til at:

- det skapes flere produkter som øker både bo- og besøksattraktivitet
- det prioriteres å skape verdier innen opplevelsesturisme, da dette er den delnæringen som i størst grad skaper bostedsattraktivitet
- antall årsverk knyttet til helårsarbeidsplasser øker

Innsatsen til fylkeskommunen skjer gjennom våre overordnede prinsipper for næringsutvikling; kompetanse, omstillings- og endringsvilje og koordinering og samarbeid.

Prosjekter eller tiltak som fremmer universell utforming skal prioriteres.

Utviklingen innen strategiens målsetning, og hvilke tiltak og aktiviteter fylkeskommunen har gjennomført, vil bli rapportert som del av den årlige revideringen av Nærings- og innovasjonsstrategien.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/56517-1

Saksbehandler: Kjetil Bergsvåg

Avdeling: Seksjon for næring

Reiselivet i Lysefjorden - transportbehov

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
56/2024	27.05.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
29/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
62/2024	30.05.2024	Regional-, kultur- og næringsutvalget
103/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
81/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Sammendrag

I forbindelse med FT-sak 128/2023 ba fylkestinget om en sak som belyser ulike alternativer for hvordan transportbehovet for reiselivet i Lysefjorden kan ivaretas.

Mulige tiltak er støtte til opprettelse av et supplerende kommersielt tilbud og å utløse opsjoner i den avtalen for ordinær drift på Lysefjorden som vil inngås av Kolumbus i løpet av 2024. Fylkesdirektøren anbefaler at førstnevnte utredes i samråd med Lysefjorden utvikling og relevante kommuner, og at vurdering av opsjoner avventes.

Kostnadene ved dette vil være betydelige og vil være en form for risikoavlastning.

Eventuell finansiering må derfor vurderes i forbindelse med ordinær budsjettprosess og økonomiplan for 2025-2028.

Fylkesdirektørens innstilling

- 1) Fylkesdirektøren bes gå i dialog med Lysefjorden utvikling og relevante kommuner om realisering av et kommersielt og supplerende tilbud.
- 2) Eventuell finansiell støtte til etablering av kommersiell drift på Lysefjorden vurderes i forbindelse med økonomiplan for 2025-2028

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Kate Irene J. Syvertsen

kst. avdelingssjef

Bakgrunn for saken

I forbindelse med sak om godkjenning av anbudskonkurranse rutetilbud Lysefjorden, FT-sak 128/2023, ba fylkestinget fylkesdirektøren om en sak som belyser ulike alternativer for hvordan transportbehovet for reiselivet i Lysefjorden kan ivaretas.

Følgende vedtak ble fattet:

- 1. Det godkjennes at Kolumbus AS, som utøver av fylkeskommunens myndighet innenfor kollektivtransport, lyser ut ny konkurranse for drift av rutetilbudet på Lysefjorden.*
- 2. Kolumbus AS gis fullmakt til å tildele og signere kontrakt med operatører som vinner konkurransen.*
- 3. Alle foreslåtte ruteutvidelser i forhold til dagens ruteproduksjon på Lysefjorden, både i høy- og lavsesong skal legges inn som opsjoner som kan iverksettes dersom den økonomiske situasjon tillater det.*
- 4. Riksregulativets ferjetakster skal legges til grunn for alle reisende.*
- 5. Det kan legges til grunn at enkelte turer i løpet av en uke kan kjøres med lavere hastighet enn 18 knop. Dette for å unngå at båten dimensjoneres for å frakte et fullastet vogntog alle turer i 18 knop. I slike tilfeller må det legges til rette for at plassen for vogntoget må bestilles i forkant.*
- 6. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om en sak som belyser ulike alternativer for hvordan transportbehovet for reiselivet i Lysefjorden kan ivaretas*

Denne saken gjelder oppfølging av punkt 6 i vedtaket.

Problemstilling

Fylkestinget skal ta stilling til mulige alternativer for hvordan fylkeskommunen kan bidra til å ivareta transportbehovet for reiselivet i Lysefjorden.

Saksopplysninger

Næringslivet i Lysefjorden

Næringslivet i Lysefjorden er lite, men favner over alle tre satsingsområder i nærings- og innovasjonsstrategien. For det første har vi reiselivsaktørene, innen energi og maritim fremtid har vi Hydro med ansvar for drift av kraftverket i Lysebotn, mens matnæringene er representert gjennom utmarksbeite.

Reiselivsaktørene har rapportert om at et bedre transporttilbud på Lysefjorden er avgjørende for å realisere potensialet for å utvikle Lysefjorden som destinasjon.

Hydro har behov for transport av arbeidere inn til anleggene sine. Til tider løser de dette selv, men det er selvsagt fra Hydro sitt perspektiv også ønskelig med en offentlig finansiert løsning.

Det er flere beitelag i Hjelmeland kommune som har sauene på beite i Lyse- og Årdalsheiene. De bruker ferjen til transport av sau på bil, mellom Songesand og Lysebotn, hvor de kjører videre og inn i heiene. De har også behov for tilsyn med sauene gjennom beitesesongen. Ett av beitelagene oppgir at de bruker båttransporten ca. 20 ganger i året, men at bruken ville vært noe høyere om det alltid er plass på båten. Beitelaget antar at de tre andre beitelagene i området har omtrent de samme transportbehovene for biltransport. Beite er viktig for bøndene, men er også viktig for å opprettholde kulturlandskapet i heiene og langs Lysefjorden. Uten beite gror kulturlandskapet igjen.

Både kraftproduksjonen til Hydro og reiselivssatsingen er prioriterte satsingsområder i fylkeskommunens Nærings- og innovasjonsstrategi.

Lokalbefolkning i Lysefjorden

I henhold til SSB er det i 2023 totalt 13 beboere inne i fjorden fordelt slik:

- Refså: 0
- Bratteli: 0
- Bakken: 0
- Songesand: 5
- Kalleli: 0
- Flørli: 1
- Håheller: 0
- Lysebotn: 7

Songesand har tilgang til veiforbindelse med FV661 til RV13 i Årdal. Flørli er veiløs, mens Lysebotn på sommerstid har veiforbindelse med FV4224 til Sirdal, som er vinterstengt. Fylkesdirektøren kjenner ikke til at det bor skolebarn i Lysefjorden per dags dato.

Hytteiere i Lysefjorden

Det er ingen større hyttefelt i Lysefjorden, men spredte fritidsboliger (og boliger benyttet til fritidsbolig) spredt langs fjorden. For hytteiere vil det være et gode å kunne benytte offentlig finansiert transport i stedet for å være avhengig av egen båt.

Rogaland fylkeskommune sitt forhold til Lysefjorden som destinasjon for turisme

Rogaland fylkeskommune har gjennom en rekke vedtak vært tydelige på at utvikling av reiseliv i Lysefjorden har høy prioritet. Blant annet gjennom etableringen av Lysefjorden Utvikling AS i 2005, FU-sak 40/05. Selskapet ble etablert av Rogaland fylkeskommune og en rekke kommuner rundt Lysefjorden for å delta i utviklingen av reiselivsnæringen i og rundt Lysefjorden. Rogaland fylkeskommune eier 30% av aksjene i selskapet og har en samarbeidsavtale med årlig finansielt bidrag til selskapet.

Fylkesutvalget behandlet og sluttet seg til Masterplan for Flørli i møte 6.juni 2023, FU-sak 139/23. Masterplanen har som mål å danne et felles grunnlag for videre utvikling av Flørli, i form av regulering, vern og søknader om finansiering til ivaretagelse av industrisamfunnet. Hovedmålet med planen er å sikre, utvikle og ta vare på Flørli som kulturminne. Som kulturminne skal Flørli bevares gjennom bruk og inngå som en viktig del av reiselivsutviklingen i Lysefjorden og Rogaland. En forutsetning for slikt vern gjennom bruk, er at det utvikles en reiselivsnæring i Lysefjorden generelt og Flørli som destinasjon spesielt.

Vedtaket i saken var:

1. Rogaland fylkeskommune gir sin tilslutning til masterplanarbeidet, forutsatt at Stavanger kommune som grunneier, og kommunene Sandnes og Strand som har arealer i Lysefjorden er positive til samarbeidet det legges opptil.

- 2. Rogaland fylkeskommune forutsetter at masterplanarbeidet sees i sammenheng med pågående arbeid med ny regionalplan for Preikestolen og Lysefjordområdet*
- 3. Rogaland fylkeskommune ber om at det, i oppfølging av masterplanen, legges vekt på å bevare kulturmiljø og å legge til rette for en bærekraftig reiselivsutvikling.*
- 4. Universell utforming må være et ledende prinsipp for det videre plan og utviklingsarbeidet.*

Rogaland fylkeskommune har et pågående arbeid med ny regionalplan for Preikestolen og Lysefjordområdet. Den regionale planen skal ha som mål å ta vare på natur og landskap, og samtidig legge til rette for bærekraftig turisme og reiseliv. Samtidig pågår arbeidet med ny reiselivsstrategi for Rogaland fylkeskommune. I arbeidet med denne er det utarbeidet en analyse av de viktigste destinasjonene i Rogaland. Om Lysefjorden står det i rapporten:

“I den grad den nye strategien skal peke ut et geografisk satsingsområde bør det være Preikestolen og Lysefjorden. Med Preikestolen, Kjerag, Flørli, og foreliggende planer om vandreruter mm kan Lysefjorden bli et komplett natur- og kulturbasert reisemål. Området vil bli relativt unikt i Norge, og vil, gjort riktig, også kunne konkurrere med internasjonale vandreruter for eksempel i Alpene»

Forslag til Utviklingsplan for Rogaland 2025-2028 er nylig vedtatt å sendes på høring. Av de fire langsiktige utviklingsmålene og innsatsområdene i utviklingsplanen er det særlig «Attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer» og «Konkurransedyktig region» som er relevante i denne saken. Utviklingsplanen peker blant annet på at framtidig konkurransedyktighet avhenger at vi kan tilby attraktive og bærekraftige omgivelser for innbyggere, besøkende og bedrifter, og at fungerende og helhetlig transportsystem og et rikt tilbud på natur- og kulturopplevelser er blant de sentrale faktorene for å få dette til.

Vedtatt og planlagt fremtidig tilbud på Lysefjorden

I FT-sak 128/2023 vedtok fylkestinget at Kolumbus skulle lyse ut et anbud for drift av rutetilbud på Lysefjorden. I korte trekk er dette de viktigste egenskapene i anbudet som ble lyst ut:

1. Minimum kapasitet på båt: 85 passasjerer samt 12 personbiler.
2. Minste hastighet: 18 knop
3. Avganger Lauvik: 05:50 og 12:30 mandag - fredag + 17:30 fredag + 13:00 og 18:00 søndag.
4. Avganger Lysebotn: 07:30 og 14:10 mandag-fredag + 19:10 fredag + 14:40 og 19:40 søndag
5. Mange bestillingsanløp, forventning om større forsinkelser i perioder hvor disse i stor grad anvendes.
6. Kontraktsperiode på 10 år med mulighet for forlengelse

I tillegg er det lagt inn 2 opsjoner som fylkeskommunen kan velge å løse ut.

Den ene er en lørdagsrute med avgang Lauvik 10:50 og retur fra Lysebotn 12:30.

Den andre en utvidelse på sommeren der mandag-torsdag får like mange avganger som fredager resten av året, samt en ekstra morgenrute på søndagen.

Kostnad for ordinære ruter og kostnader for opsjonene er på nåværende tidspunkt ukjent, men var i forkant av anbudet estimert til ca 50 millioner kroner per år. Faktisk kostnadsnivå antas å være klare i god tid før behandling av ny økonomiplan.

Erfaringer med kommersiell ferje på Lysefjorden med fylkeskommunal finansiering

Offentlig starthjelp til en kommersiell satsing er prøvd før i Lysefjorden. I 2014 ble det startet opp en turistferje med nedtrappende økonomisk støtte fra fylkeskommunen.

Støtten fordelte seg slik:

- 2014: 4 mill kr
- 2015: 2 mill kr
- 2016: 1 mill kr
- 2017: 1 mill kr

Etter 2017 var det ingen offentlig støtte, og turistferjen skulle stå på egne ben kommersielt. I 2018 gikk den med et tap på 0,1 mill kr. I 2019 hadde ferjen en omsetning på 10 mill kr og gikk i balanse. Satsingen så altså ut til å ha lyktes. Men

pandemien slo hardt inn i omsetningen, påførte driver store tap og de måtte legge ned våren 2022.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rogaland fylkeskommune har over tid vist en tydelig vilje og evne til å bidra til reiselivsutvikling i Lysefjorden.

Bo- og besøksattraktivitet henger tett sammen. Det var derfor positivt at Kolumbus gikk i samarbeid med Lysefjorden utvikling om en ny og innovativ løsning for å svare ut både lokalbefolkning og et ambisiøst reiseliv sine behov. Som beskrevet i FT-sak 128/2023 ble kostnadene ved løsningen langt høyere enn antatt. Dette førte til at det ble nødvendig å hurtig få lyst ut et nytt og mer begrenset anbud.

På tross av at utfallet ble som det ble vil fylkesdirektøren berømme Kolumbus for å ha gjort et iherdig forsøk på å bruke innovative tilnærminger til anskaffelser for å skape muligheter som normalt sett er utenfor vår rekkevidde.

Ønsker vi et innovativt kollektivselskap som gir oss resultater som Medstraum er en nødvendig konsekvens at noen satsinger vil møte utfordringer og ikke helt gå som planlagt. Gjennom det hurtige anbudet er nå en grunnleveranse sikret. Videre er det klokkelig lagt inn opsjoner om utvidelser i anbudet og dermed åpnet opp for et handlingsrom for å prioritere midler inn i reiselivstransport dersom det er politisk ønske om dette.

Hva skal til?

Fylkesdirektøren vurderer at gode alternative løsninger må ta utgangspunkt i den konkrete situasjonen vi befinner oss i, og de konkrete vurderingene til reiselivet av hva som skal til for å lykkes. Det vil være dårlig ressursbruk å øke transport-tilbudet dersom det ikke gjøres på en måte som er tilfredsstillende for å kunne utløse potensialet som ligger i fjorden.

Fylkesdirektøren har derfor bedt Lysefjorden utvikling vurdere hvor godt anbudet som nå er under behandling svarer ut behovene til reiselivsnæringen i Lysefjorden, og hva som vil være behov for supplering for at en satsing skal være realiserbar.

Vurderingen til Lysefjorden utvikling er:

1. Dersom opsjonene utløses er det totale tilbudet for persontransport noe som vil kunne fungere, spesielt inn mot småkaiene. Første avgang på morgenen burde vært senere.
2. Kapasiteten på båten for biler/bobiler i hovedsesong er alt for liten til at det vil være mulig å lykkes med å bygge opp en reiselivsdestinasjon.
3. Det kan være mulig å etablere en kommersiell satsing i hovedsesong som kan supplere det offentlige grunntilbudet med økt kapasitet for biler/bobiler. I så tilfelle vil det totale tilbudet være et grunnlag for å lykkes med reiseliv i Lysefjorden. For å lykkes med dette må to forutsetninger være på plass:
 - a. Billettpriser på det offentlige tilbudet bør ikke være rimeligere enn prisen for det kommersielle tilbudet.
 - b. Oppstartsmidler/risikoavlastning frem til en satsing kan stå på egne ben kommersielt.

Fylkesdirektøren vurderer at innspillene er konstruktive og peker i retning av et mulig handlingsrom. Samtidig viser innspillene tydelig at å benytte seg av et slikt handlingsrom vil medføre betydelige kostnader. Dette gjelder både utløsning av opsjoner og midler til oppstart av en kommersiell suppleringsløsning.

Det går i dag allerede store mengder kommersielle båter i Lysefjorden i sesong. Slik sett kan en argumentere for at det ikke er nødvendig med offentlig stimulering for å få til en kommersiell transport som svarer ut reiselivets behov fordi dette allerede i stor grad er dekket. Men de kommersielle rutene som går har til felles at de er rettet mot turister som kun har et begrenset opphold i regionen og kun skal ha en kort tur over noen timer inn til Lysefjorden og tilbake, og tar kun passasjerer. Denne formen for transport på Lysefjorden har ikke behov for offentlig støtte for å fungere.

Men for å utvikle et økosystem av aktører innen opplevelsesturisme i Lysefjorden er det et udekket behov. Der trengs en løsning som er basert på at folk går i land, benytter seg av opplevelser og tilbud inne i fjorden og blir over lenger tid. Videre er det behov for å kunne komme med bobil, som er et prioritert segment i helårsturismeprosjektet.

Utløsning av opsjoner

I vurderingen av om opsjonene bør løses ut vil fylkesdirektøren minne om viktigheten av å husholdere fylkeskommunens midler på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Dette er spesielt viktig etter den nye fordelingsnøkkelen hvor fylkeskommuner med mye behov for båttransport ble nedprioritert. Skal opsjonene løses ut bør det være tungtveiende årsaker til dette. Nåværende rammer gir ikke rom for å anbefale dette alternativet.

Billettpriser

Fylkestinget har vedtatt at riksregulativets takster skal ligge til grunn. Men siden fylkestinget også har vedtatt at det er Kolumbus, ikke leverandør, som har inntektsansvaret er det ikke noe i veien for å vedta en annen modell dersom det er ønskelig. En høyere prising bør etter fylkesdirektørens vurdering ikke treffe beboerne eller beitelagene og kun innføres dersom det er vurdert som nødvendig for å realisere en kommersiell supplerende løsning. Direkte prisdiskriminering av et offentlig tilbud er i utgangspunktet ikke lovlig. Samtidig fant Stavanger kommune en lovlig løsning for gratis kollektivtransport forbeholdt beboere i et gitt geografisk område, og fylkeskommunen har lang erfaring med støtte til jordbruksaktører. Med så få beboere bør det være mulig å sikre både disse og beitelag gjennom individuelle løsninger. Ulik prising innenfor og utenfor hovedsesong, samt bruk av årskort kan være en måte å både sikre bedre vilkår for beboere i Rogaland, og som et tiltak for mer helårig reiseliv. Prising og muligheter for en egen løsning for de få fastboende og beitelag bør derfor utredes samtidig.

Oppstartsmidler til en kommersiell satsing

Etter tre sesonger uten et godt tilbud er reiselivsnæringen i fjorden sterkt redusert og det vil ta tid å bygge opp igjen et kundegrunnlag for en ny kommersiell satsing. Fylkesdirektøren vurderer at det er, som sist, mulig å bidra til å bygge opp en selvfinansierende kommersiell turistferje. Samtidig vil det være kostbart og bety en betydelig, men nedtrappende, støtte over flere år.

Det er flere ting som taler for at bruk av offentlige midler i en oppstart er fornuftig. Kommersiell turistferje ser ut til å være ulønnsomt å investere i, men mulig å oppnå

en lønnsom drift for gitt at oppstartskostnaden er tatt. Offentlige midler har dermed potensial for å ha utløsende effekt. Reiselivet har store positive ringvirkninger på samfunnet, og det er grunn til å anta at en driver av ferjen ikke vil kunne fullt ut fange opp alle disse verdiene gjennom eget billettsalg. Det eksisterer dermed en form for markedssvikt. I sum gjør dette at det er naturlig å vurdere å gå inn med finansiering i en oppstartsfase.

Fylkesdirektøren vil understreke at en slik støtte vil være å regne for risikoavlastning, som på linje med alle andre tilskudd til næringsutvikling medfører en ikke ubetydelig risiko for at prosjektet ikke lykkes. Dette taler også for at en eventuell finansiering av dette bør gå utenfor midler avsatt til samferdsel.

Hvorvidt det er økonomisk handlingsrom for dette, og om det er en ønskelig prioritering, er en separat vurdering. Fylkeskommunens midler er begrensede, og å igangsette en slik finansiering er en form for prioritering som vil gå ut over andre viktige formål og derfor ideelt sett bør vurderes i forbindelse med den ordinære budsjettprosessen, og en løsning vil kunne være på plass tidligst sommeren 2025. Et kommersielt tilbud, og fylkeskommunal støtte til dette, vil prinsipielt sett ikke være i tråd med fylkeskommunens intensjon om å få til et tilstrekkelig offentlig kollektivtilbud på Lysefjorden som også dekker reiselivets behov. På bakgrunn av et fortsatt gap mellom behov og tilbud, er det derfor fylkesdirektørens vurdering at et kommersielt tilbud likevel vil være en realistisk og god løsning.

Samarbeid

Om potensialet som ligger i Lysefjorden skal løses ut på en bærekraftig måte som bidrar til bo-attraktivitet i hele regionen er det nødvendig med samarbeid mellom flere parter. Lysefjorden utvikling har oppgaven med destinasjonsutvikling, selve fjorden ligger i Strand og Sandnes kommune, turistene kommer først og fremst inn via Stavanger og Sola, og i hele fylket er det innbyggere som vil nyte godt av et styrket opplevelsestilbud i fjorden.

I FT-sak 40/2024 behandlet fylkestinget forespørsel om å selge Lauvik og Oanes ferjekai til Sandnes kommune. Følgende vedtak ble fattet:

- a. Rogaland fylkeskommune er positive til salg av fergekai Lauvvik og Oanes til Sandnes kommune. Det vises til fylkesadvokatens brev om hvilke*

forutsetninger som må legges til grunn om Sandnes fremdeles ønsker å kjøpe Oanes fergekai. Fylkesdirektør gis fullmakt til å gå i forhandlinger med kommunen, hvor blant annet følgende forutsetninger legges til grunn:

- b. Rogaland fylkeskommune får bruksrett til fergekaiene*
- c. Fergekaiene brukes til fergedrift. Ved omregulering av tomten skal Rogaland fylkeskommune tilfalles eventuelle verdistigninger.*

Det må vurderes teknisk stand av kaiene og få en verdifastsettelse, som også inkluderer siste års oppgradering av anleggene.

Fylkesdirektør må sikre at andre forhold som er viktige for fylkeskommunen ivaretas i avtalen. Fylkesutvalget gis fullmakt til å godkjenne endelig salgsavtale

Fylkeskommunen kan dermed komme i en situasjon hvor vi heller ikke har kontroll på nødvendig infrastruktur. Fylkesdirektøren mener derfor at en aktiv deltakelse fra både næringen og de mest relevante kommunene er forutsetning for at fylkeskommunen eventuelt skal bidra økonomisk til oppstart av et kommersielt tilbud.

Konklusjon

I tråd med vedtak har fylkesdirektøren belyst ulike alternativer for hvordan transportbehovet for reiselivet i Lysefjorden kan ivaretas og vurderer at følgende kan være mulige tiltak:

1. Fylkeskommunen kan utløse de to opsjonene.
2. Det kan i forbindelse med implementering av reiselivsstrategien vurderes å gis støtte til etablering av et kommersielt og supplerende tilbud i høysesong.
3. Prisingen kan vurderes å endres til å være i tråd med kommersielle satser, med løsninger som hensyntar lokale fastboende, beitelag, næringsliv og innbyggere i regionen.

Fylkesdirektøren oppfatter videre bestillingen som et politisk ønske om finne gode løsninger som ivaretar reiselivets behov, og anbefaler på bakgrunn av det tiltak.

At løsninger for transport er sentralt for å lykkes med å etablere et levende reiseliv i Lysefjorden trekkes også frem i Mimir sin rapport:

“Den største hindringen i dag ser allikevel ut til å være manglende båtruter på fjorden. Løsningen med et todelt anbud, der turismen skulle være med å finansiere båtruten ville, dersom den hadde blitt realisert, vært banebrytende som eksempel på reiseliv som bidragsyter til gode lokalsamfunn. En bør derfor se om en kan realisere noe tilsvarende på sikt. Inntil det skjer må en, hvis en ønsker å ta ut potensialet i Lysefjorden, få opp et transporttilbud som gjør området tilgjengelig”

Fylkesdirektøren mener derfor at det vil være riktig å jobbe videre mot en løsning der en kommersiell aktør har et supplerende tilbud, hvor det offentlige stiller med risikoavlastning i en oppstartsfase. En slik løsning finnes best i samråd med reiselivet, i utgangspunktet representert ved Lysefjorden utvikling, samt kommunene i Lysefjorden. Utløsning av opsjonene bør derimot avventes til dette handlingsrommet er videre utforsket. Dersom det i arbeidet kommer frem et behov for å endre på prising av det offentlige tilbudet, vil fylkesdirektøren legge frem en sak om dette som også inkluderer tiltak for å sikre lokalt fastboende, beitelag, næringsliv og innbyggere i regionen.

Tiltaket medfører betydelige kostnader og dekning må finnes utenfor de ordinære budsjetttrammene for kollektivtransport. Ved eventuell finansering av en slik løsning må kostnader til denne formen for risikoavlastning og næringsutvikling måtte vurderes i forbindelse med den ordinære budsjettprosessen.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/56553-1

Saksbehandler: Fay Veronika Kristensen

Avdeling: Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen

Tilskudd til kartlegging av skolevei - revidering av retningslinjer fra 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
8/2024	23.05.2024	Fylkestrafikksikkerhetsutvalget
30/2024	29.05.2024	Samferdselsutvalget
95/2024	04.06.2024	Fylkesutvalget
75/2024	11.06.2024	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1 Forslag til nye retningslinjer Kartlegging av skolevei

Sammendrag

Økt satsing på trygg skolevei, med Barnetråkk og Hjertesone som verktøy, har vært et samarbeidsprosjekt mellom Rogaland fylkeskommune ved samferdsel og plan, miljø og samfunn, Trygg Trafikk Rogaland og Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, med stimuleringsmidler siden 2017. Formålet har vært å få kommuner til å øke trafikksikkerhetsarbeidet sitt. Arbeidet med trygg skolevei har vært en viktig bidragsyter for å få kommunene til å sertifisere seg som Trafikksikker kommune.

Fylkesdirektøren foreslår i saken at midler til etablering av og arbeid med hjertesone faller utenfor tilskuddsordningen kartlegging av skolevei. Årsaken er at dette støttes av andre eksterne tilskuddsordninger. I tillegg er det foreslått å redusere

tilskuddsbeløpet pr kommune fra 100 000kr til 75 000kr for å tilpasse tildelingen til redusert budsjett sammenlignet med tidligere år.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget vedtar nye retningslinjer for tilskudd til kartlegging av skolevei i tråd med vedlegg til saken.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Christine Haver

regionalplansjef

Bakgrunn for saken

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget har via sak 2/2024 avsatt inntil 500 000kr til tilskudd til kartlegging av skolevei i kommunene. Tidligere har tilskuddsordningen også inkludert etablering av hjertesone, men da kommunene kan søke om støtte til arbeid med hjertesone gjennom Statens vegvesen sin tilskuddsordning «tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø» blir det anbefalt at dette nå faller utenfor.

I tillegg er det foreslått å endre maks tildeling pr kommune fra 100 000kr til 75 000kr for å tilpasse tildelingen til et redusert budsjett sammenlignet med tidligere år.

Problemstilling

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget skal ta stilling til forslag til nye retningslinjer til tilskuddsordningen «kartlegging av skolevei», jfr. vedlegg.

Saksopplysninger

Fylkesdirektørens forslag til retningslinjer for tilskudd til kartlegging av skolevei, jfr. vedlegg, innebærer fire endringer fra tidligere

- 1 Tilskuddsordningen dekker ikke lenger midler til å etablere hjertesone.
Kommunen kan søke om tilskudd til arbeid med og etablering av hjertesone via Statens vegvesen sin tilskuddsordning «tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø». Da dette dekkes av andre ordninger anbefaler fylkesdirektøren at dette faller utenfor Rogaland fylkeskommune sin tilskuddsordning
- 2 Maks tildeling pr kommune endres fra 100 000kr til 75 000kr. Med bakgrunn i at budsjettet til tilskuddsordningen nesten er halvert fra 2023 og det er ønskelig at flere kommuner skal ha mulighet til å motta midler til kartlegging av skolevei er det anbefalt å redusere maks tildeling pr kommune
- 3 Tydeliggjøre at kommuner som ikke har mottatt midler eller skoler som ikke tidligere har blitt kartlagt vil bli prioritert i tildelingen
Det er viktig at midlene kommer nye skoler/kommuner til gode og at kommunene kjenner til kriteriet forut for søknadsprosessen.

4 Midlene kan brukes i tildelingsåret og påfølgende kalenderår

Dette har tidligere ikke vært definert i retningslinjene og midlene har i all hovedsak vært brukt i tildelingsåret, men da er tildelingen gjort tidligere på året.

Utlysning av midler er avhengig av vedtatt budsjett fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget som behandles på første møte i kalenderåret, normalt februar. Tildeling av midlene vil bli gjort på påfølgende møte i fylkestrafikksikkerhetsutvalget. For 2024 vil tildelingen først bli gjort på møte i september. For at kommunene skal ha tilstrekkelig tid til å gjennomføre kartleggingen og analysene anbefaler fylkesdirektøren at midlene kan benyttes i tildelingsåret og påfølgende kalenderår med erfaringssamling påfølgende kalenderår tidlig høst.

Fylkesdirektørens vurderinger

De oppdaterte retningslinjene spisser tilskuddsmidlene til kun kartlegging av skolevei som ikke støttes via andre tilskuddsordninger pr i dag. I tillegg vil forslaget om å nedjustere maks tildeling pr kommune fra 100 000kr til 75 000kr bidra til at flere kommuner kan motta midler og at skoleveien blir kartlagt for flere skoler.

Kartlegging av skoleveier via Barnetråkk er et viktig virkemiddel for at kommunene skal bli mer bevisst på arbeidet med trafikksikre skoleveier. Barnetråkkregistreringer viser elever hvordan deltakelse i planprosesser fungerer. Kartleggingen kan både bidra til viktig innsikt i reguleringsplaner, ved planlegging og prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak og i forbindelse med holdningsskapende arbeid rettet mot skolene, elever og foreldre. Kartleggingen støtter opp om utviklingsmålet «attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer» i forslag til utviklingsplanen som er på høring og delmålet «attraktive og trygge lokalsamfunn» i regionalplan for folkehelse, samt fylkeskommunens strategi for å fremme trafikksikkerheten i fylket og arbeidet med «Trafikksikker kommune». I forslag til nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet som er på høring, blir blant annet planlegging for å ivareta trafikksikkerhet

for gående og syklende, med særskilt fokus på å sikre trygg skolevei trukket frem. Kartlegging av skolevei er et viktig verktøy i denne planleggingen.

Erfaringsamlingene som hovedmetode for rapportering, vurderes å gi verdifull informasjon på tvers av kommunene. Erfaringene er nyttige ved planlegging av nye kartlegginger og for å forbedre gjennomførte kartlegginger, da spesielt i forhold til deling av innhentet data.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at forslag til nye retningslinjer for tilskuddsordningen til kartlegging av skolevei vedtas som foreslått.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.