

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 27-09-2023

Møtedato Onsdag d. 27. september 2023 kl. 11:30

Møtested Fylkeshuset

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
RS 20/2023 Høringssvar - På vei mot en bedre regulert drosjenæring Delutredning 1 fra Drosjeutva	4
RS 21/2023 Brev til statens vegvesen ang. svar på bestilling om å utarbeide oppdaterte skredsikring	17
RS 22/2023 Henstilling til samferdselsutvalget i fylket om skoleskyss og kollektivtilbud.....	19
RS 23/2023 Månedssrapport Kolumbus mai 2023.....	20
RS 24/2023 Månedssrapport Kolumbus juli 2023.....	21
RS 25/2023 Månedssrapport Kolumbus august 2023.....	22
RS 26/2023 Halvårsrapport Kolumbus januar til juni 2023.....	23
RS 27/2023 Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 28.06.2023.....	24
RS 28/2023 Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 23.05.2023.....	25
RS 29/2023 Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 2023 - utkast.....	27
RS 30/2023 Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 22.03.2023.....	28
RS 31/2023 Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 07.06.2023.....	29
RS 32/2023 Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 2023.....	30
RS 33/2023 Orientering status planarbeid Vassfast.....	31
SP 19/2023 Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. Lysefjorden-sambandet.....	32
SP 20/2023 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. lysreguleringer ved 7 rundkjøringer langs	33
SP 21/2023 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. Fv. 44 – kryss ved Ytre Nodlandsveien...	34
SP 22/2023 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. brua over jernbanen på FV.44.....	35
SP 23/2023 Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. gang- og sykkelveg på fv. 4628 Lauvsnes	36
SP 24/2023 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein ang. Gratis kollektivtransport - skøting av billette	37
PS 34/2023 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 24. mai 2023.....	38
PS 35/2023 Ulykkestall Rogaland 2022 og 1. halvår 2023.....	39
PS 36/2023 Berekraftig bruk av massar i samferdsleprosjekt.....	51
PS 37/2023 Gratis kollektivtransport - Stavanger kommune.....	63
PS 38/2023 Orientering om behov for rutejusteringer.....	81
PS 39/2023 Rapport 1. halvår 2023 - Kolumbus AS.....	87
PS 40/2023 Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland.....	94
PS 41/2023 Høring - Krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter.....	96
PS 42/2023 Høring - Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig ansk	107
PS 43/2023 Framtidens påvirkningsarbeid om jernbane.....	116

Møtedokumenter

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/46179-2

Saksbehandler: Trine Wetteland

Avdeling: Forvaltning

Høringssvar - På vei mot en bedre regulert drosjenæring

Delutredning 1 fra Drosjeutvalget

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
163/2023	29.08.2023	Fylkesutvalget
1/2023	25.09.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
20/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Høring - NOU - Drosje delutredning I.pdf
- 2 NOU På vei mot en bedre regulert drosjenæring
- 3 menon-rapport-29-2023-kartlegging-av-drosjenaringen2312565

Sammendrag

Det ble foretatt en deregulering av drosjeregulverket november 2020. Frem til da hadde drosjereguleringen vært strengt regulert.

Dereguleringen har nærmest ført til et frislipp av drosjeløyver og løyvemyndigheten har mistet mye av sin oversikt og kontroll med drosjebransjen.

I tillegg er det kommet frem informasjon som tyder på at drosjetilbudet er blitt dårligere for personer med nedsatt funksjonsevne og i distriktene.

Situasjonen i drosjebransjen har vært gjenstand for endel oppmerksomhet i media etter dereguleringen.

Regjeringen Støre varslet endringer i drosjereguleringen i Hurdalsplattformen i 2021.

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at den vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin. Regjeringen vil sikre en trygg pasient- og skoletransport samt et godt drosjetilbud også i distriktene.

Drosjeutvalget ble oppnevnt 11. mai 2022 for å foreta en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen og utarbeide forslag til regulering på området. Utvalget fremla «På vei mot en bedre regulert drosjenæring» (NOU 2023:22) delutredning I, den 30.06.2023.

Samferdselsdepartementet sendte saken på høring den 30.06.2023. Høringsfristen er 11.09.2023. Vedlagt er Samferdselsdepartementets høringsbrev (vedlegg 1), NOU 2023: 22 (vedlegg 2) og rapport fra Menon Economics (Vedlegg 3).

Blant forslagene til endringer i yrkestransportregelverket er;

- Utvalget foreslår en plikt for alle løyvehavere til å være tilknyttet en drosjesentral.
- Utvalget foreslår et nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven med bestemmelser om drosjesentral.
- Utvalget foreslår at fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjesentralene.
- Utvalget foreslår å dele opp yrkestransportlovens løyvekategorier slik at turvognløyve reguleres i § 4 og drosje reguleres i § 9.
- Utvalget foreslår å endre bestemmelsen om løyveplikt slik at «ikke – kommersiell virksomhet» faller utenfor løyveplikten.
- Utvalget foreslår å innføre en bestemmelse om adgang til å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve.

Denne saken er Rogaland fylkeskommunes høringssvar på Samferdselsdepartementets sitt høringsbrev.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget til endringer i yrkestransportregelverket.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

November 2020 ble det iverksatt omfattende endringer i yrkestransportregelverket som innebar en deregulering av drosjemarkedet. Blant endringene var oppheving behovsprøvingen med tilhørende antallsbegrensning og oppheving av løyvedistrikt, bortfall av driveplikten og av sentraltilknytningsplikten.

Det ble innført hjemmel for fylkeskommunene til å tildele kontrakt om tidsbegrensede eneretter i kommuner med lavt innbyggerantall og lav befolkningstetthet.

Løyve for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, selskapsvogn og utvidet drosjeløyve, samt kravet om hovedervert for løyvehaver opphørte også.

Endringene innebar en stor revisjon av drosjereguleringen, og hadde som formål å legge til rette til velfungerende konkurranse i drosjemarkedet. Dette skulle bidra til et godt og fleksibelt tilbud til reisende over hele landet. Endringene skulle gjøre det enklere å etablere seg i næringen og drive virksomhet på en god måte, også basert på forretningsmodeller som tar i bruk ny teknologi. Nytt regelverk skulle ivareta de reisendes sikkerhet og bidra til en ryddig og seriøs drosjenæring. Regelverket skulle være i samsvar med EØS-retten (NOU 2023 :22).

Opplysninger tyder på at forholdene i drosjebransjen ikke har blitt til det bedre siden dereguleringen. I enkelt distrikter er tilbudet av drosjer nesten fraværende og i byområder kan det på enkelte tidspunkt være for mange drosjebiler på samme sted.

I tillegg er det informasjon som sier at tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne er blitt dårligere.

Det foreligger dermed forhold som tilsier at det er behov for å vurdere hva som må gjøres for å sikre et godt drosjetilbud i hele landet og da særlig til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Dereguleringen har ført til en nærmest dobling i antallet nye drosjeløyver. Som følge av at driveplikten ble opphevet, har myndigheten ikke lenger fullgod oversikt over hvilke av løyvene som er i drift.

Opphevelsen av sentraltilknytningsplikten har gjort det mer utfordrende for skattemyndighetene å føre kontroll over deler av drosjemarkedet. For turer kjørt via applikasjonsbaserte formidlere må sjåfør taste inn opplysninger om turer i taksameteret for at disse skal rapporteres av tredjepart til Skatteetaten. Det skaper risiko for underregistrering og feilregistrering (NOU 2023:22 s.12).

Det foreligger dermed også forhold som tilsier at det er behov for å vurdere hvilke krav som bør stilles for å bidra til hvit økonomi, samt hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre kontroll og tilsyn med drosjenæringen, samt trygghet for kundene og gode arbeidsforhold. .

Forholdene i drosjebransjen har fått mye oppmerksomhet i media etter dereguleringen.

Regjeringen varslet endringer i drosjereguleringen i Hurdalsplattformen.

I Hurdalsplattformen sier regjeringen at den vil sikre en drosjenæring med ordnede forhold, der kundene er trygge, og der sjåførene kan leve av jobben sin. Regjeringen vil sikre en trygg pasient- og skoletransport samt et godt drosjetilbud også i distriktene.

Den 11. mai 2022 oppnevnte derfor regjeringen et utvalg for å gjøre en helhetlig gjennomgang av drosjereguleringen samt utarbeide forslag til ny regulering på området. Utvalgets mandat ble justert ved Samferdselsdepartementets brev av 11. desember 2022 og 26. april 2023.

Utvalget fikk i oppgave i delutredning I å fremlegge forslag til sentraltilknytningsplikt, driveplikt og antallsregulering så langt det lar seg gjennomføre i henhold til EØS – avtalen

Utvalget fremla rapporten fra delutredning I den 30.06.2023. Rapporten er på 175 sider.

Utvalget vil fremlegge delutredning II på et senere tidspunkt.

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til høringsuttalelsen.

Saksopplysninger

Drosjeutvalget har tatt utgangspunktet i regjeringens mål og identifiserte utfordringer. På denne bakgrunn viser utvalget til at følgende hensyn bør legges til grunn for en helhetlig regulering av drosjemarkedet (NOU 2023:22 s. 96):

- Et tilfredsstillende drosjetilbud i hele landet, med særlig vekt på å sikre tilbudet:
 - i distriktet,
 - for sårbare grupper som er særlig avhengig av drosjetransport, herunder personer med nedsatt funksjonsevne (enkeltturmarkedet), og skoleskyss og pasienttransport (kontraktmarkedet).
- Effektiv bruk av samfunnets ressurser.
- Hvit økonomi i drosjenæringen.
- Personssikkerhet, med vekt på å unngå uønskede hendelser i tilknytning til

Drosjetransport og for å gi politiet mulighet til å ettergå hendelsene.

- Passasjerhensyn, herunder forbrukerhensyn som riktig pris og prisinformasjon og klagemuligheter, oppmøte og sikkerhet.
- Ryddige arbeidsforhold i næringen (lønnsforhold, arbeidstid, jobbsikkerhet, sikkerhet for sjåfør).
- Trafikksikkerhet,

Nedenfor følger utvalgets forslag til lov – og forskrift. De foreslåtte endringene er markert i kursiv skrift.

FORSLAG TIL ENDRINGER I YRKESTRANSPORTREGELVERKET

Forslag til endringer i yrkestransportlova

I lov 21. juni 2022 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 4 skal lyde:

§ 4. Løyve for persontransport med motorvogn *registrert for meir enn 9 personar*

(1) Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal persontransport med motorvogn *registrert for meir enn ni personar*, må ha løyve. Det same gjeld óg den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer.

(2) Løyve *skal* tildelast den som

- a. driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg
- b. har godandel
- c. har tilfredsstillande økonomisk evne, og
- d. har tilstrekkeleg fagleg kompetanse.

§ 9 første og andre ledd skal lyde:

§ 9. Drosjeløyve

(1) Den som mot vederlag, *og med mål om fortjeneste*, vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha drosjeløyve. § 4 andre ledd bokstav a til d gjeld tilsvarende. *Er det tvil om målet om fortjeneste, avgjer løyvestyresmakta spørsmålet. Løyveplikt gjeld og for den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod vert retta til ålmenta på offentleg plass eller via digitale plattformer.*

(2) Den som har løyve etter denne føresegna skal vere knytt til ein drosjesentral. Løyvehavar skal rapportere dei opplysningane til sentralen som sentralen treng for å ivareta sine plikter etter §§ 9 c til 9 e i denne lova. Løyvehavar skal sikre at betaling for all løyvepliktig drosjetransport vert registrert i taksameter hos ein drosjesentral som løyvehavar er knytt til. Løyvestyresmakta kan gje dispensasjon frå krava i første til tredje punktum.

Gjeldande § 9 andre til femte ledd blir nye § 9 tredje til sjette ledd.

Nytt kapittel 2 A i yrkestransportloven skal lyde:

Kap. 2 A Drosjesentral

§ 9 b. Løyve for å drive drosjesentral

- (1) Den som vil drive drosjesentral må ha løyve. Løyve skal tildelast søkjarar som oppfyller krava i § 4 andre ledd a til c.
- (2) Drosjesentralen skal ha ein dagleg leiar.

§ 9 c. Drosjesentralen sine plikter til å samle inn, lagre og sende inn informasjon

(1) Drosjesentralen skal ha oversyn over:

- a. løyvehavarar som er knytt til sentralen,
- b. sjåførar som er tilsette hos tilslutta løyvehavarar,
- c. drosjer som er tilknytte sentralen og registreringsnummeret på drosjene,
- d. Taksameter som er installert i drosjen, inkludert serienummer,
- e. Talet på drosjer som til ei kvar tid er tilgjengelege for sentralen og kva geografiske område drosjene dekker,
- f. dei drosjene dei tilknytte løyvehavarane disponerer som er tilpassa personar med nedsett funksjonsevne.

(2) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre opplysningar om posisjonsdata for drosjeturar som drosjeløyvahavar har loggført etter § 9 tredje ledd i denne lova. Sentralen skal lagre opplysningane i 60 dagar.

(3) Drosjesentralen skal løpande og digitalt samle inn og lagre dei opplysningane som er fastsett med heimel i lov 19. november 2004 nr. 73 om bokføring. Sentralen skal lagre opplysningane i 5 år etter slutten av rekneskapsåret.

(4) Drosjesentralen skal rapportere pris for drosjetransport i område der det er fastsett pristak med heimel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak.

(5) Drosjesentralen sine administrative system skal årleg gjennomgå ein systemrevisjon for å sikre datatryggleik og datakvalitet. Systemrevisjonen skal dokumenterast gjennom ei uavhengig revisorfråsegn eller gjennom godkjent sertifiseringsordning.

(6) Drosjesentralen skal, når styresmaktene ber om det, sende inn dei opplysningane som følgjer av første til femte ledd.

(7) Opplysningar som er nemnde i første til femte ledd skal lagrast i EØS og vere tilgjengelege for styresmaktene på det formatet dei krev.

§ 9 d. Drosjesentralen sine plikter til å sikre at drosjeløyvehavar følgjer regelverk

(1) Drosjesentralen skal sikre at drosjer som er knytt til sentralen har riktig forsikring, at godkjent taksameter er installert i drosjen, at drosjen er riktig registrert i kjøretøyregisteret og at løyvehavar oppfyller pliktene sine til registrering og rapportering etter § 9 andre ledd.

(2) Drosjesentralen skal sikre at kundar som har opplyst eit tilstrekkeleg konkret mål for turen får eit tilbod om pris før dei inngår avtale om transport. Pristilbodet skal gi totalprisen for drosjetenenesta. Sentralen skal sikre at kunden betaler den lågaste totalprisen av pristilbodet, ein eventuell fastpris på strekninga og parallelltaksten med eventuelle tillegg.

(3) Drosjesentralen skal sikre at prisen for transporten ikkje overstig dei prisane som er fastsett med heimel i lov 11. juni 1963 nr. 66 om pristiltak.

(4) Drosjesentralen skal sikre at løyvehavere som sysselset arbeidstakarar har skriftlege arbeidsavtalar som fyller krava i lov om arbeidsmiljø § 14-6 og avtaleverk.

(5) Drosjesentralen skal sikre at løyvehavere ikkje diskriminerer personar på grunn av kjønn, graviditet, omsorgsoppgåver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder.

§ 9 e. Drosjesentralane sine øvrige plikter

(1) Kvar drosjesentral skal ha ei klageordning. Kundar og andre med klageinteresse kan klage på pris og kvalitet på sentralen og drosjeløyvehavar sine tenester. Drosjesentralen skal sørge for at kunden får opplysningar om klageretten, og om at klaga kan sendast til Forbrukertilsynet dersom kunden ikkje får medhald i klagen.

(2) Drosjesentralen skal sørge for at ein tilstrekkeleg del av dei drosjane som er knytt til sentralen er utforma og/eller utstyrt for transport for personar med nedsett funksjonsevne i samsvar med gjeldande føresegner om tekniske krav til universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.

(3) Om det er fleire sentralar i same område kan dei samarbeide om å oppfylle pliktene i andre ledd.

(4) Drosjesentral som vil drive verksemd i fleire fylker, skal sende melding om dette til dei aktuelle fylkeskommunane.

§ 9 f. Pålegg om retting

Løyvestyresmakta kan treffe vedtak med pålegg om retting der sentralen ikkje oppfyller krav og etterlever plikter som følgjer av §§ 9 b - 9 e. Det skal setjast ein tidsfrist for retting.

Dersom pålegget ikkje vert følgt, kan løyvet trekkast tilbake. Løyvet skal alltid trekkast tilbake der sentralen ikkje lenger oppfyller krava i § 9 b.

§ 9 g. Nærare forskrifter om drosjesentralar mv.

(1) Departementet kan gje nærare forskrifter om krava til drosjesentralar og pliktene til sentralane etter denne lova.

(2) Løyvestyresmakta kan gje sentralane unnatak frå dei einskilde pliktane etter §§ 9 c til 9 e.

§ 12 skal lyde:

§ 12. Løyve

1) Løyve etter §§ 4 og 5 vert gjevne av Statens vegvesen.

2) Løyve etter § 9 og 9 b vert gjevne av fylkeskommunen.

§§19 og 20 første ledd oppheves.

§ 21 skal lyde:

§ 21. Særskilte transportar

(1) Departementet kan i forskrift eller einskildvedtak fastsetje unnatak frå kravet om løyve eller einskilte vilkår for løyve, for særskilte slag transportar eller motorvogner dersom det ikkje er i strid med avtale der Noreg er part.

(2) For unnatak frå kravet om løyve etter denne paragrafen gjeld § 11 tilsvarende.

§ 25 nytt andre ledd skal lyde:

(2) Eit løyve gjeld for transport med ei motorvogn.

§ 27 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve etter § 9 b gjeld utan avgrensing i tid.

Gjeldande andre og tredje ledd blir tredje og fjerde ledd.

§ 35 skal lyde:

Departementet gjev nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova her. *Departementet kan i forskrift stille krav til verksemd som har unnatak frå løyvekrav etter kapittel 4 i lova her.*

§ 37 a første ledd skal lyde:

Førar av drosje, turvogn og rutevogn må under *løyvepliktig persontransport etter §§ 4, 6 og 9*, ha kjøresetel i tillegg til førarkort

II

1. Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler for gjennomføring av loven.

Forslag til endringer i yrkestransportforskriften.

Forskrift om endring i forskrift 26. mars 2001 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy §§ xxx I

§ 3 første ledd skal lyde:

Statens vegvesen er løyvemyndighet for løyve etter yrkestransportlova § 4 og § 5. Den fylkeskommune hvor løyvesøker har sin forretningsadresse er løyvemyndighet for løyve etter yrkestransportlova § 6, § 7, § 9 og § 9 b, med unntak av løyver for riksvegferjer. For en løyvesøker som skal drive behovsprøvd transport innen et annet fylke, er vedkommende fylkeskommune løyvemyndighet. Statens vegvesen er løyvemyndighet for riksvegferjer.

§ 10 nytt tredje ledd skal lyde:

Er den som har eller søker om løyve for drosjesentral et selskap eller annen juridisk person, skal daglig leder oppfylle kravet til god vandel. Dersom søkeren er et nyopprettet selskap, må også den daglige lederen oppfylle kravet til økonomi i § 7 syvende ledd og være bosatt i EØS. Daglig leder skal være godkjent av løyvemyndigheten.

Gjeldende tredje og fjerde ledd blir fjerde og femte ledd.

§ 12 første ledd siste setning skal lyde:

For behandling av søknad om løyve for drosjesentral skal søker betale kr. 3700 til løyvemyndigheten.

§ 48 d skal lyde:**§ 48 d. Krav til loggføring**

Loggføring av posisjonsdata for drosjeturer i henhold til yrkestransportloven § 9 (3) skal skje i taksametersystemet, og skal inneholde opplysninger om sjåførens navn, løyvenummer, registreringsnummer på drosjen, dato og tidspunkt for start- og stopposisjon og GNSS posisjonsdata for drosjeturen.

Løyvemyndigheten kan i særskilte tilfelle gi dispensasjon fra krav om loggføring.

§ 48 e skal lyde:**§ 48 e. Dispensasjon fra krav om drosjeløyve mv.**

Løyvemyndigheten kan gi den som driver løyvepliktig persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personer dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, eller enkelte krav som følger av yrkestransportloven §§ 9 første ledd, jf. 4 andre ledd.

Dispensasjon kan kun gis for transport av egne kunder/brukere til og fra aktiviteter som inneholder av dispensasjonen selv er arrangør av. Transporten må skje i tilknytning til selve arrangementet, og må være en underordnet tilleggssytelse til hovedytelsen.

Løyvemyndigheten må vurdere om den aktuelle transporten kan utføres av eksisterende løyvehavere og konkurranseflaten mot både drosje og turvogn. Dispensasjonssøknader må forelegges relevante organisasjoner før søknaden kan innvilges.

Løyvemyndigheten kan innvilge dispensasjon for inntil tre motorvogner. Fritak gis for opptil tre år om gangen, og kan forlenges ved søknad dersom vilkårene for fritak fremdeles er oppfylt. Registreringsnummeret på kjøretøyet skal fremgå av dispensasjonsvedtaket. Dispensasjonsvedtaket skal medbringes i kjøretøyet. Løyvemyndigheten kan sette vilkår for dispensasjonen. Fylkeskommunen avgjør klage på vedtak etter denne bestemmelsen.

Nytt kapittel III A i yrkestransportforskriften skal lyde:

Kapittel III A Drosjesentral

§ 52 a. Løyvehavers tilknytningsplikt

Drosjeløyvehaver må innen 2 måneder etter tildeling av drosjeløyve melde fra til løyvemyndigheten om hvilken sentral løyvehaver er tilknyttet.

Sentralen må gi melding til løyvemyndigheten når en løyvehaver avslutter tilknytningen til en sentral.

§ 52 b. Faktisk og varig virksomhet

For å oppfylle kravet om fast og varig virksomhet i Norge må sentralen ha fast forretningsadresse i Norge, være registrert i Foretaksregisteret og ha en daglig leder med kontor i Norge.

§ 52 c. Godandel

For å oppfylle kravet til godandel må daglig leder ikke være fradømt retten til å drive næringsvirksomhet eller være ilagt straff for en alvorlig lovovertrødelse, herunder på det handelsmessige område. § 6 tredje ledd gjelder tilsvarende.

§ 52 d. Tilfredsstillende økonomisk evne

Sentralen og daglig leder skal ikke ha vesentlige forfalte men ikke betalte gebyr-, avgifts- og skatterestanser eller være under konkursbehandling. Søknaden skal vedlegges attest om restanser på skatt, avgift mv. fra skattekontoret og bekreftelse fra konkursregisteret. Attestene skal ikke være eldre enn tre måneder.

Sentralen skal fremlegge en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap med en verdi på 5 G. Løyvemyndigheten kan gi dispensasjon i områder hvor det kan tildeles eneretter etter yrkestransportloven § 9 a, jf. § 48 a i denne forskriften. Verdien på garantierklæringen kan likevel ikke være lavere enn 2 G. Garantien skal fornyes hvert 5 år.

§ 52 e. Avvikling av drift av drosjesentral

Dersom en drosjesentral vil avvikle virksomheten i et eller flere områder må den gi løyvemyndigheten, og fylkeskommuner som har fått melding etter yrkestransportloven § 9 e (4), skriftlig varsel minst 6 måneder før opphør av driften.

II

Drosjesentraler og andre formidlere av drosjetjenester som er i drift når denne forskriften trer i kraft får en frist på seks måneder fra ikrafttredelse til å oppfylle kravene i yrkestransportloven kapittel 2 A.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren ser at de foreslåtte endringene i yrkestransportregelverket kan føre til mer ordnede forhold i drosjebransjen.

Fylkesdirektøren ser at hensyn taler for at «ikke - kommersiell virksomhet» faller utenfor løyveplikten og støtter derfor forslaget.

Når det gjelder innføring av sentraltilknytningskrav, ser fylkesdirektøren at kravet kan føre til mer ordnede forhold i drosjebransjen, blant annet ved å bidra til økt kontroll med løyvehavere, samt ved å bedre myndighetens oversikt over markedet og virksomheten.

Det foreslås at fylkeskommunene skal være løyvemyndighet for drosjesentraler. Noe som betyr at fylkeskommunen vil få oppgaven med å saksbehandle søknader og tildele løyver. I tillegg til å føre kontroll med at sentralene driver virksomheten i tråd med regelverket.

Fylkesdirektøren ser at rollen som løyvemyndighet for sentralene vil medføre nye arbeidsoppgaver og økt arbeidsmengde for fylkeskommunen. Delutredning nr. 2 ventes å gå nærmere inn på omfang, og hva dette innebærer av behov for økte ressurser for fylkeskommunene.

I rollen som løyvemyndigheten skal fylkeskommunen kunne pålegge drosjesentralene å bringe sin virksomhet i samsvar med kravene og pliktene. Dersom rettingspålegget ikke etterleves, kan løyvemyndigheten trekke tilbake løyve.

Etter fylkesdirektørens vurdering vil kravene som stilles til sentralene også føre til at fylkeskommunen vil få en bedre oversikt og kontroll over viktige forhold i drosjebransjen.

Når det gjelder forslaget om at hver drosjesentral skal ha et klageorgan, vurderer fylkesdirektøren det som et nødvendig og hensiktsmessig krav som vil ivareta publikum sitt behov for en tydelig klageordning.

Fylkesdirektøren støtter innføring av plikten overfor sentralene om å sørge for at «ein tilstrekkeleg del» av drosjene er utformet og/ eller utstyrt for transport for personer med nedsatt funksjonsevne, herunder rullestolbiler.

Når det gjelder det nærmere innholdet i kravet til «tilstrekkelig del», sier utvalget at det er opp til sentralene selv å vurdere behovet for slike drosjer og hva som vil være en tilstrekkelig del.

Fylkesdirektøren mener det er behov for retningslinjer om hva dette kravet konkret innebærer for sentralene og hvilket handlingsrom løyvemyndigheten har i forhold til fastsetting av konkrete krav overfor sentraler. Utvalget sier at de vil komme tilbake til spørsmålet om tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne i del II av utredningen.

Når det gjelder forslaget om adgangen til å gi dispensasjon fra kravet til sentraltilknytning, støtter fylkesdirektøren dette og viser særlig til hensynet om å sikre drosjetilbudet i distriktene.

Når det gjelder adgangen for å gi dispensasjon fra kravet om drosjeløyve, ser fylkesdirektøren at det kan være hensiktsmessig å kunne gi slike unntak og støtter derfor forslaget. Det vises her til at utvalget sier at dispensasjonsadgangen ikke er begrenset til de tidligere ordningene «Inn på Tunet» og småskala turistvirksomhet, men at dispensasjon også kan gis til frivillige organisasjoner, ideelle organisasjoner og idrettslag mv.

Fylkesdirektøren omtaler ikke forslagene til øvrige regelendringer, men gir de sin tilslutning.

Konklusjon

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget til endringer i yrkestransportregelverket.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-118
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Brev til statens vegvesen ang. svar på bestilling om å utarbeide oppdaterte skredsikringsplaner og redegjøre for fylkeskommunens prioritering av skredsikringsmidler

Sakens gang

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

21/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Skredsikringsplaner for fylkesvegnettet - Oppdrag til fylkeskommunene om oppdatering av eksisterende planer
- 2 Redegjørelse for prioritering av midler skredsikring og mindre utbedringer og fornying Rogaland
- 3 Skredsikringsplan 2023 Fv Rogaland_Rapport med Vedlegg

Saken gjelder

Til orientering: Brev til statens vegvesen ang. svar på bestilling om å utarbeide oppdaterte skredsikringsplaner og redegjøre for fylkeskommunens prioritering av skredsikringsmidler.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-119
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Henstilling til samferdselsutvalget i fylket om skoleskyss og kollektivtilbud

Sakens gang

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

22/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Henstilling til samferdselsutvalget i fylket om skoleskyss og kollektivtilbud.pdf

Saken gjelder

Se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-116
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrappport Kolumbus mai 2023

Sakens gang

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

23/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Månedsrappport Kolumbus mai 2023
---	----------------------------------

Saken gjelder

Månedsrappport Kolumbus mai 2023.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-120
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrappport Kolumbus juli 2023

Sakens gang

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

24/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus_Månedsrappport_2023-07_Juli
---	--------------------------------------

Saken gjelder

Månedsrappport Kolumbus juli 2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-121
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrappport Kolumbus august 2023

Sakens gang

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

25/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Månedsrappport_2023-08_August

Saken gjelder

Månedsrappport Kolumbus august 2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-117
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Halvårsrapport Kolumbus januar til juni 2023

Sakens gang

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

26/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Saken gjelder

Halvårsrapport Kolumbus januar til juni 2023.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-123
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 28.06.2023

Sakens gang

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

27/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Kontaktmøte 2023-06-28 Referat

Saken gjelder

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 28.06.2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-122
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 23.05.2023

Sakens gang

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

28/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Kontaktmøte 2023-05-23 Referat

Saken gjelder

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 23.05.2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-125
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 2023 - utkast

Sakens gang

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

29/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken_Møtereferat 2023-S2 - utkast

Saken gjelder

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 2023 - utkast

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-126
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 22.03.2023

Sakens gang

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

30/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Bymiljøpakken_Referat styringsgruppen 2023-03-22

Saken gjelder

Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 22.03.2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-127
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 07.06.2023

Sakens gang

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

31/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Bymiljøpakken_Referat styringsgruppen 2023-06-07

Saken gjelder

Referat fra møte i styringsgruppen Bymiljøpakken (BMP) 07.06.2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-124
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 2023

Sakens gang

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

32/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken_Møtereferat 2023-S1

Saken gjelder

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-128
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Orientering status planarbeid Vassfast

Sakens gang

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

33/2023	27.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Orientering om status Vassfast september 2023

Saken gjelder

Spørsmål fra Svein Erik Indbjo, FrP:

Kan vi få info om Vassøy bru og Stavanger kommune sin planlegging i neste SU møte?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-117

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. Lysefjorden-sambandet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
19/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Kolumbus valgt i juni å avlyse konkurransen om drift av Lysefjorden-sambandet.

Årsaken var at prisene som ble tilbudt er vesentlig høyere enn Kolumbus sine økonomiske rammer. Hva er status og framdriftsplan for nytt anbud?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-118

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. lysreguleringer ved 7 rundkjøringer langs Bussveien

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
20/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Jeg registrer oppslag i Stavanger Aftenblad angående lysreguleringer ved 7 rundkjøringer langs Bussveien som skaper lange køer for bilistene.

Med bakgrunn i dette ønsker jeg en orientering om hvordan lysreguleringen langs Bussveien er lagt opp, og hvilke vurderinger er gjort slik løsningen i dag fremstår?

Det er mange som pendler fra Dalane, Jæren og Stavangerregionen og er avhengig av bil, da kollektivtilbudet for dem er for dårlig. For mange er det derfor ikke mulig å reise kollektivt.

Hva vil man gjøre og hvordan kan man sette lysregulering på strekningen ved bussveien slik at trafikkavviklingen blir smidigere også for bilistene?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-119

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. Fv. 44 – kryss ved Ytre Nodlandsveien

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
21/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Vi i FrP har vært på befaring på Fv.44 kryss Ytre Nodlandsveien i Eigersund kommune.

Det fremstår som det er en høydeforskjell fra fylkesveien og til den kommunale veien.

Over årene, når fylkeskommunen har sørget for ny asfalt på hovedveien (Fv.44), har høydeforskjellen til den kommunale veien blitt større og større. Det blir sjeldent asfaltert på den kommunale veien, langt oftere på fylkesveien.

Selv om en viss høydeforskjell i seg selv ikke et stort problem, gjør trafikforholdene på dette stedet situasjonen farlig. Dette gjelder spesielt om vinteren hvor det blir glatt i overgangen mellom Ytre Nodlandsveien og FV.44 og biler kan bli stående og spinne på vei ut i fylkesveien.

I tillegg går det en liten elv under veien, som gjør at det kan bli ekstra glatt på veilegemet.

Hvem har ansvaret for å følge dette opp videre. Er det Eigersund kommune eller Rogaland fylkeskommune?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-120

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. brua over jernbanen på FV.44

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
22/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

På brua over jernbanen på FV.44, på Eie i Eigersund er det satt på et midlertidige rekkverk på hver side av brua. Rekkverket er satt opp der fordi det opprinnelige rekkverket er i dårlig stand og ikke trafiksikkert.

Flere har meldt tilbake at rekkverket har gjort det vanskelig å svinge inn på og ut fra brua, særlig for tunge kjøretøy er dette en utfordring. Folk kjører rett og slett inn i rekkverket.

I tillegg har vi fått flere tilbakemeldinger på at det midlertidige sikringsarbeidet som er tatt på rekkverket er direkte farlig, da det stikker ut skarpe kanter langs kjørebane på rekkverket som kan skjære inn i bildekk.

Hvilke tiltak kan man på kort sikt gjennomføre, slik at nye påkjørsler og skader kan unngås?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-116

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. gang- og sykkelveg på fv. 4628 Lauvsnesvegen på Finnøy

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
23/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Gang- og sykkelvegen på fv. 4628 Lauvsnesvegen på Finnøy er stengt med bakgrunn i at Stavanger kommune bygger nytt sykehjem i området. Denne gang- og sykkelveien er skolevei for barn i området og stengningen fører de myke trafikantene ut langs fylkesveien. Hvilke muligheter har fylkeskommunen til å stille krav om tilrettelegging av midlertidige løsninger for myke trafikanter i en slik anleggsperiode? Kan fylkeskommunen eventuelt gå i dialog med kommunen om opprettelse av en enkel, midlertidig tursti for å bedre trafikksikkerheten under byggingen av sykehjemmet?

Spørsmål og svar

Arkivreferanse: 2019/46517-121

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Gratis kollektivtransport - skøting av billetter

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
24/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

I sak SU sak 37/23 gratis kollektivtransport er følgende innstilling:

[...]

3. Praksis knyttet til «skøting»/utviding av billetter endres, slik at det er tilstrekkelig å kjøpe billett for ny sone dersom en skal reise ut av en sone hvor en har gyldig billett.

Det er tidlegare blitt etterlyst moglegheit til "skøting"/utviding av billetter når f.eks. holder av eit 1-sone-månedskort skal reise to soner av og til. Det er blitt stadig påstått at ikkje la seg gjere.

Kva har endra seg at det nå plutseleg er mogleg å endre praksis likevel?

Svar

Kolumbus har tidligere vurdert at skøting av billetter vil utfordre takstmyndigheten. Dette er grunnen til at Kolumbus ikke har tillatt dette og at det nå må behandles politisk. Det er da kun en praktisk endring som gjør at billettkontrollørene godtar dette og krever ikke teknisk endring.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2019/46439-48

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 24. mai 2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
34/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Møteprotokoll samferdselsutvalget 24.05.2023

Innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 24. mai 2023 godkjennes.

Ole Ueland

leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2020/20009-19

Saksbehandler: Panagiota Kostara

Avdeling: Forvaltning

Ulykkestall Rogaland 2022 og 1. halvår 2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Uvalg
71/2023	25.09.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
43/2023	26.09.2023	Eldrerådet
35/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 årsrapport_fylkesveg Rogaland
- 2 årsrapport_fylkesveg Norge

Sammendrag

Saken gir en oversikt over ulykkessituasjon på fylkesvegnettet i Rogaland for 2022 og foreløpig status for 2023. Parallelt er det satt søkelys på noen trender som ligger bak tallene.

Antall omkommet i trafikken 2022 (11) har steget og er på nivå med tallen i 2013. Personskadeulykker i 2022 er det høyeste siden 2016. MC-ulykkene viser en spesielt tydelig økning. Det var forventet en økning av ulykker sammenlignet med 2020 og 2021, etter gjenåpningen av samfunnet etter pandemi.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget tar saken til orientering.

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Aksel Grunnreis

seksjonssjef

Bakgrunn for saken

Hvert år presenterer Rogaland fylkeskommune en oversikt over ulykkessituasjon for året før. Her presenteres tall for 2022. I tillegg presenteres foreløpige tall for første halvdel av 2023. Endelige tall for 2023 forventes å være på plass sommeren 2024.

Problemstilling

Samferdselsutvalget orienteres om ulykkestall for trafikkulykker i Rogaland i 2022, og for første halvdel av 2023. Tallene som presenteres gjelder hovedsakelig fylkesvegnettet i Rogaland.

Saksopplysninger

Tallene er hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB) og Statens vegvesens (SVV) trafikkulykkesregister.

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

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

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

Ikke alle trafikkulykker med personskade er rapportert i offisiell ulykkesstatistikk.

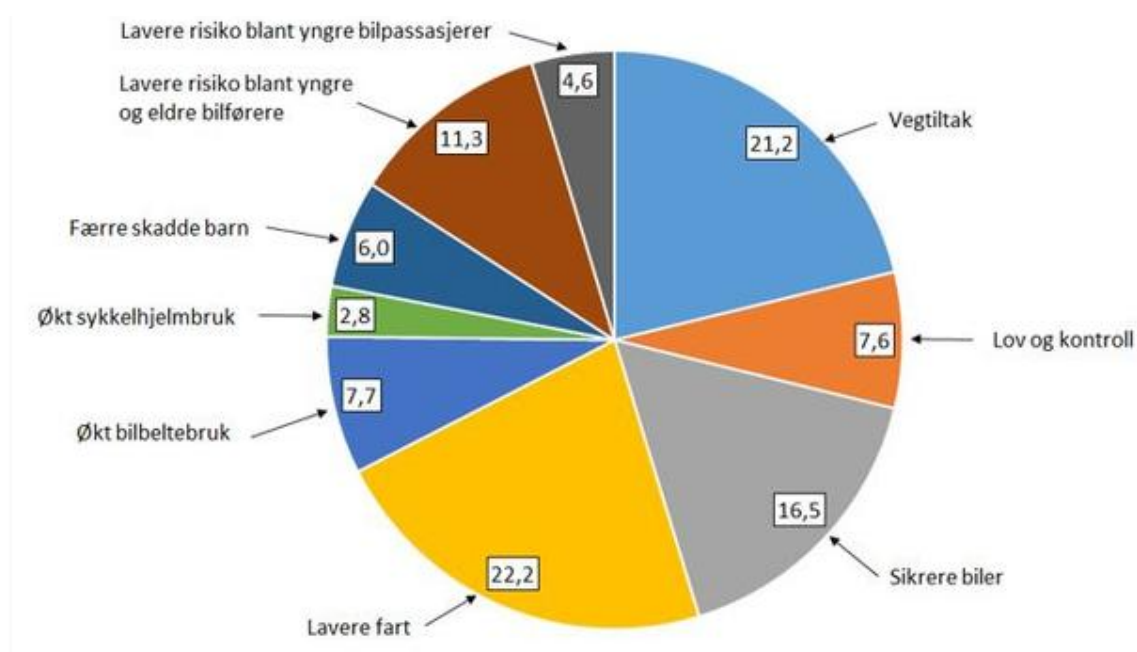
Ulykker med mindre alvorlige skader, som ulykker med myke trafikanter og eneulykker, er de som er mest underrapportert (TØI-rapport 1692/2019). Bare 17 % av trafikkskader som behandles av lege eller sykehus kommer med i offisielle statistikk over vegtrafikkulykker, som bygger på politiets rapporter. Selv for alvorlige skader er rapporteringsgraden bare 37 % (Elvik 2019).

Forklaring av utvikling av antall drepte og hardt skadde på landsbasis i periode 2000-2019.

Trenden for utvikling av antall drepte og hardt skadde har vært positivt i mange år. TØIs rapport «Slik kan nedgangen i stygge trafikkuulykker forklares», Rune Elvik, Samferdsel, 2021, (April 2021):1) setter lys på flere ting som påvirker antall drepte eller hardt skadde i periode 2000-2019 i trafikken og ser tre hovedgrupper av faktorer:

1. Trafikksikkerhetstiltak
2. Endringer i trafikanatferd
3. Øvrige samfunnsmessige utviklingstrekk

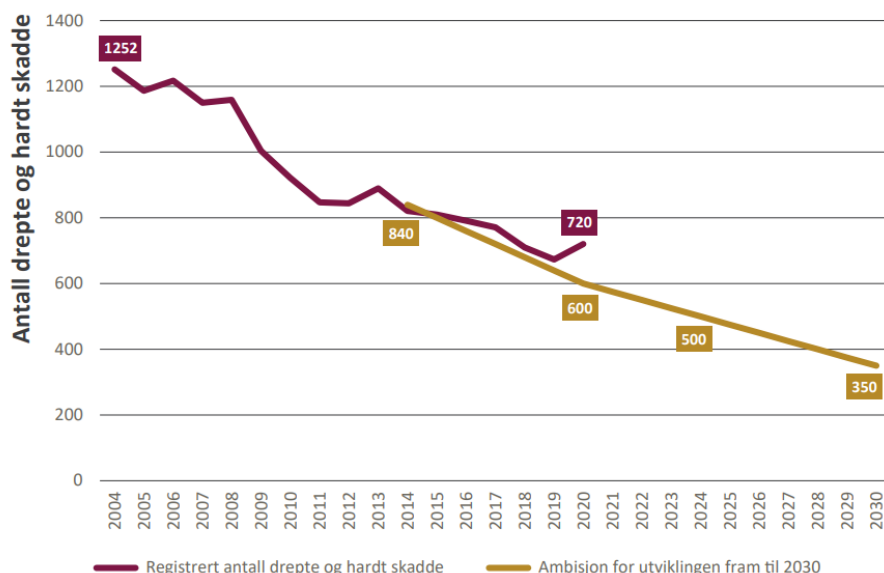
Figuren viser prosentvise bidrag fra ulike faktorer som forklaring på nedgang i antall drepte eller hardt skadde i trafikken fra 2000 til 2019 på landsbasis. De største bidraget kommer fra tendensen til lavere fart. Andre viktige bidrag til færre drepte eller hardt skadde i perioden 2000-2019 kommer fra tiltak på vegnettet og sikrere biler.



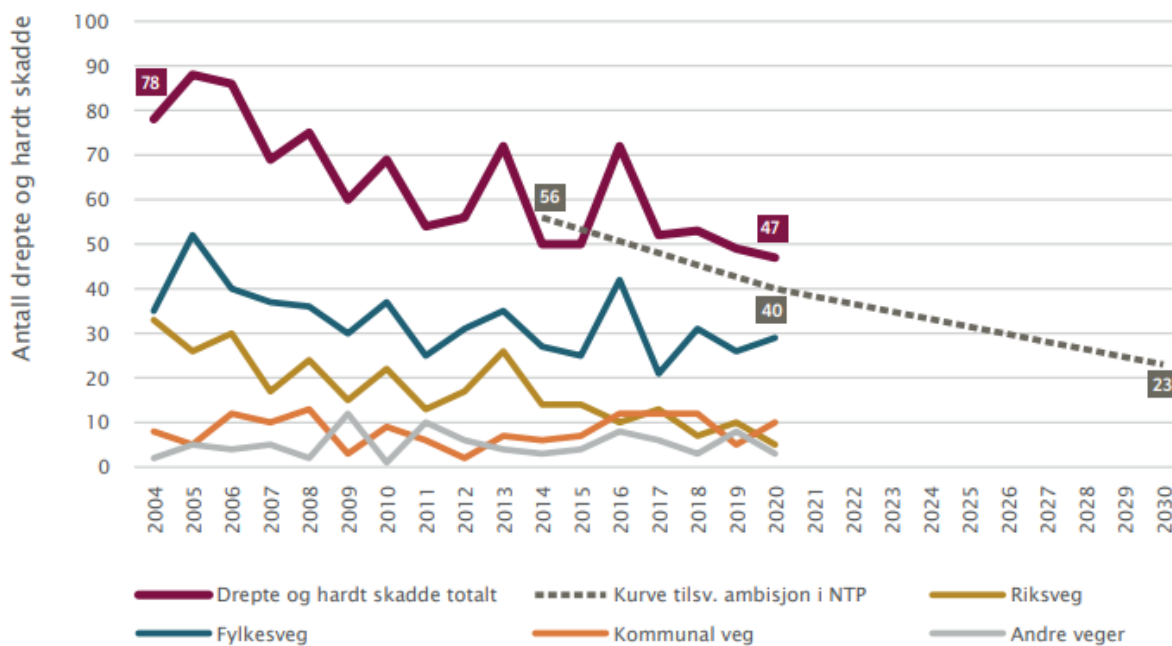
I rapporten hevdes det at utviklingen mot sikrere biler og utbygging og utbedring av vegnettet vil fortsette, men det er ikke forventet at videreføring av dagens politikk er nok til å nå de mål som er satt for 2030.

Utvikling i drepte og hardt skadde i henhold til mål

Kurven nedenfor (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025) angir nødvendig progresjon på nasjonalt nivået dersom vi skal være på rett kurs i forhold til ambisjonen i NTP 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.



Figur: Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon for perioden 2004-2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2030.



Figur: Utviklingsmål for antall drepte og hardt skadde i Rogaland. (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025).

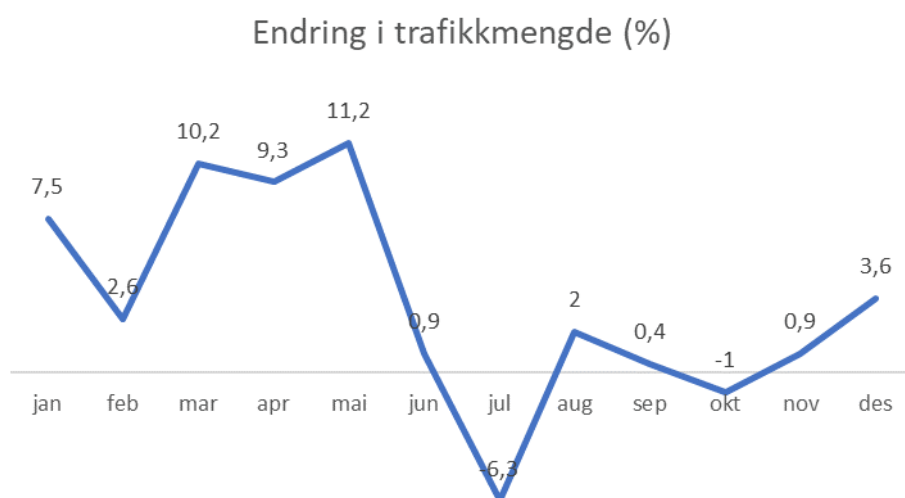
Kurven ovenfor viser nødvendig utvikling dersom fylket skal ha samme prosentvise reduksjon i drepte og hardt skadde som i den nasjonale kurven.

I tillegg til samlet resultat vises en oppsplitting på riksvei, fylkesvei, kommunal vei og «andre» veier (parkeringsplasser, skogsbilveier m.m.).

Utvikling de siste tre årene (2020–2022) for politiregistrerte ulykker i Rogaland for hele vegnettet:

På fylkesveier, europaveier og riksveier økte antall politiregistrerte ulykker fra 2020 til 2021 med ca. 9,4 %. I 2022 ble det registrert ca. 2% flere ulykker (5 ulykker) enn året før. Endring i antall ulykker kan også ses i sammenheng med trafikkendringen.

Grafen viser trafikkutviklingen måned for måned i hele fylket fra 2021 til 2022 for alle typer veier.



Årlig utvikling og fordeling av de overnevnte ulykkene per veikategori er som følgende:

- På europaveier hadde antall politiregistrert ulykker en 18,4 % økning fra 2020 til 2021. Ingen døde i 2021 i disse ulykkene mot 2020 hvor én omkom. 2 ble hardt skadd i 2020 og 7 ble hardt skadd i 2021. I 2022 hadde tallene en positiv utvikling med null døde og 5 ulykker hvor 6 ble hardt skadet.

- På riksveier hadde antall politiregistrert ulykker en økning på 16,6 % fra 2020 til 2021. Ingen døde i disse ulykkene hverken i 2020 eller i 2021, men 2 ble hardt skadd i 2020 og ingen i 2021. I 2022 ble det registrert 12 ulykker uten dødsfall, men 5 ble hardt skadet.
- På fylkesveier økte antall politiregistrert ulykker med 6,5 % fra 2020 til 2021. I 2022 ble det registrert 4,3% flere ulykker i henhold til året før.

Tabell 1 og 2 viser tall for 2022 fordelt per vegkategori og fartsgrenser.

Vegkategori	Sum personskadeulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader
E Europaveg	45	0	6	51	57
R Riksveg	12	0	5	10	15
F Fylkesveg	169	11	30	166	207
K Kommunal veg	40	1	3	40	44
P Privat veg	10	0	4	7	11
S Skogsbilveg	1	0	1	0	1
Ukjent	0	0	0	0	0
Sum	277	12	49	274	335

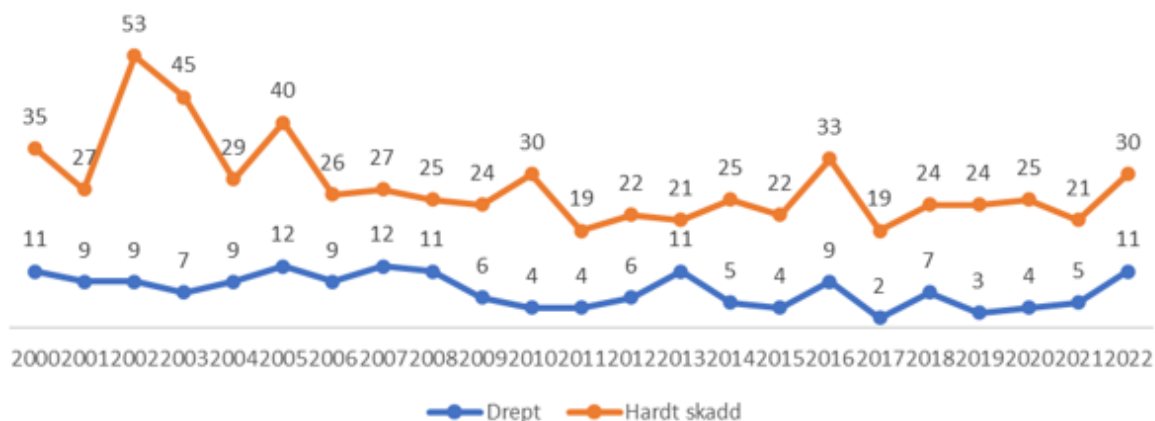
Tabell 1: Antall personskadeulykker og antall personskader 2022, fordelt på vegkategori.

Vegkategori	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	Ukjent	Sum
E Europaveg	0	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0	0	6
R Riksveg	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	5
F Fylkesveg	0	0	0	4	6	11	3	17	0	0	0	0	41
K Kommunal veg	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
P Privat veg	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4
S Skogsbilveg	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	0	0	5	4	10	14	5	22	0	0	0	1	61

Tabell 2: Antall drepte og hardt skadde (totalt) 2022 fordelt på vegkategori og fartsgrenser.

Utvikling de siste ti årene (periode 2013-2022) for politiregistrerte ulykker i Rogaland for fylkesvegnettet:

Det ble registrert 167 personskadeulykker i 2022. Dette er det høyeste tallet siden 2016 da det ble registrert 188 personskadeulykker. Antall drepte i disse ulykkene i 2022 var 11, det høyeste tallet siden 2013, da 11 personer også døde i trafikken på fylkesveier i Rogaland. Antall hardt skadde i 2022 var 30, det høyeste tallet siden 2016, da 33 ble hardt skadet i trafikken.

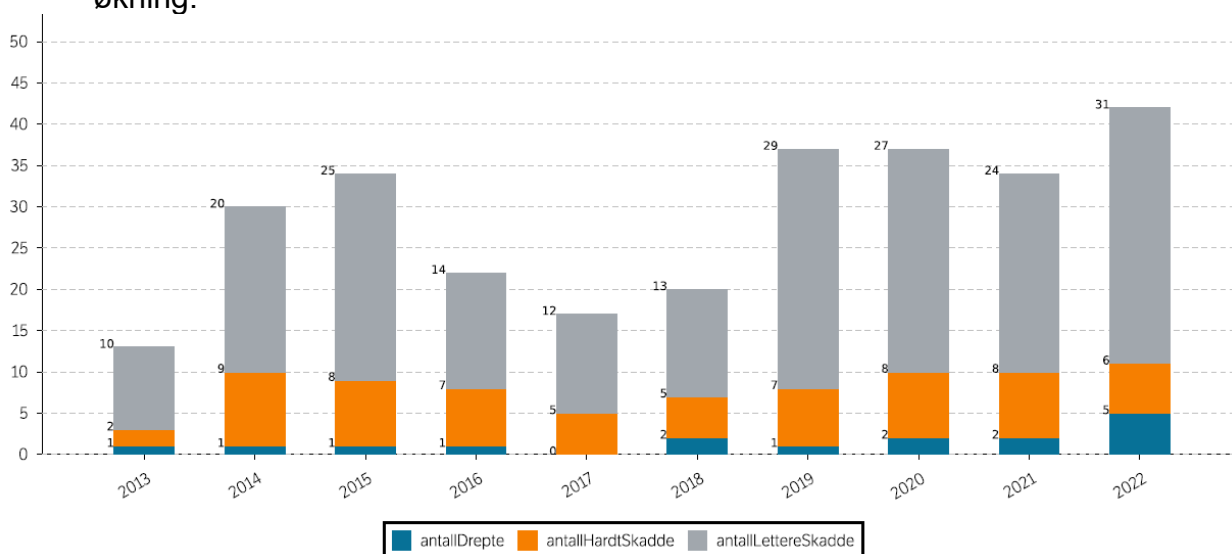


Figur 1 Personskader på fylkesveg i Rogaland 1998–2022 – tall fra Statens vegvesen

Antall personskader (inkludert lettere skade) viser ikke tilsvarende økning som tallene viser for døde og hardt skadet. 207 personer var involvert og ble skadet eller omkom i 2022. Tallet er fortsatt lavere enn i perioden før 2017, selv om det er det høyeste tallet i perioden 2018- 2022. Dette pga. antall lettere skadde i 2022 var færre enn året før.

Viktige observasjoner i denne perioden er følgende:

- Summen av antall drepte i 2019, 2020 og 2021 er 12 (henholdsvis 3, 4 og 5 drepte), sett opp mot 2022 hvor 11 personer omkom i trafikken på fylkesveger.
- Summen av antall drepte og hardt skadde i 2022 var 41. Dette er det nest høyeste tallet i perioden 2013- 2022. I 2016 var tallet 42.
- Antall drepte på lett MC og MC på fylkesveger de siste 10 årene viser en økning.



Figur 2 Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde på Lett MC og MC på fylkesveger siste 10 år.

Utvikling de siste fem årene (periode 2018-2022):

- I perioden 2018-2022 var dominerende type ulykke utforkjøringsulykker (28%).
- De fleste som døde (11 av 30) i trafikken i denne perioden døde i utforkjøringsulykker. En stor del (8 av 30) døde i møteulykker. Ulykker med trafikanter som beveger seg i samme retning utgjør 4 av 30).
- Hardt skadde ble rammet i utforkjøringsulykker (30%), møteulykker (23%) og ulykker med kryssende kjøreretning (23%). Ingen døde i ulykker med kryssende kjøreretning i denne perioden.
- Antall fotgjengere/akende som døde i trafikken var 6, mens 7 ble hardt skadd.

Utvikling før og etter koronapandemien (2020-2022):

2020 var et spesielt år pga. koronapandemien. Ulykkestallene for drepte og hardt skadde gikk ned internasjonalt, og tallene Norge har fulgt denne trenden. Vi antar at dette hovedsakelig skyldes endring i reisevanene pga. reiserestriksjoner og den generelle samfunnssituasjonen som pandemien skapte. Det var forventet at tallene ville stige i forhold til 2020, etter åpningen av samfunnet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) hadde tidligere påpekt at antall dødsulykker var uvanlig lavt i 2021. Når vi tar det i betraktning, er det kanskje viktigere å forklare det lave antall dødsulykker i 2021 enn å sette søkelys på 2022. Det er viktig å påpeke at det er snakk om små tall, tilfeldig variasjon, samt at vi bør sette søkelys på den langsiktige trenden.

- Dødsulykker økte fra 4 i 2020 til 5 i 2021 (25% økning). I 2022 ble det registrert dobbelt så mange dødsulykker (10) i forhold til året før.
- MC-ulykkestallene var forholdsvis stabile i perioden 2020–2021, med 2 omkomne hvert år, 9 hardt skadd i 2021 og 10 i 2020. I 2022 økte tallene med 5 omkomne og 6 hardt skadd.
- Ca. 40 % økning i antall utforkjøringsulykker i 2021 sammenlignet med 2020 (fra 37 i 2020 til 51 i 2021) og ca. 12% reduksjon i 2022 (fra 51 til 45). Antall drepte i utforkjøringsulykker var 2 i både 2021 og 2020 i tilsvarende antall ulykker (2 hvert år). I 2022 økte antall drepte med 50% i disse ulykkene (4 omkomne i 3 ulykker). Antall hardt skadde i utforkjøringsulykker økte med 50 %, fra 6 i 2020 til 9 i 2021. I 2022 ble det registrert 9 hardt skadde.
- Antall politiregistrerte møteulykker økte med ca. 44 % fra 2020 til 2021 fra 18 i 2020 til 26 i 2021. I 2022 ble det registrert en reduksjon i antall ulykker av denne type (22 ulykker). Antall drepte i disse ulykkene (møteulykker) var 2 i 2021 og 1 i 2020 og 2 i 2022. Antall hardt skadde i møteulykker økte fra 3 i 2020 til 4 i 2021. I 2022 var økningen betydelig (fra 4 til 9).

Observasjoner i tilknytning til ulykkestallene i 2022

- Dominerende type ulykker uansett av skadegrad var ulykker i samme retning (21%), ulykker i kryssende kjøreretning (21%) og utforkjøringsulykker (27%).
- Dominerende type ulykker i dødsulykkene i 2022 var møteulykker (2 ulykker med 2 døde), utforkjøringsulykker (3 ulykker med 4 døde) og ulykker med fotgjengere/akende (4 ulykker med 4 døde).
- Ingen døde i personbil i 2022. Dette skjer for første gang i perioden 2013-2022, spesielt for førere. Den positive trenden med færre omkomne passasjer i personbil siden 2018 ser ut til å fortsette. Dominerende trafikantgruppe i dødsulykkene var fotgjengere (4) og MC brukere (4). I varebilulykker, ulykker med lett MC og ulykker med e-scooter (elektrisk sparkesykkel) omkom 1 person i hver kategori.
- 4 syklist, 2 e-scooter og 6 MC brukere ble hardt skadet.
- 1 fotgjenger døde og 2 førere av personbil ble hardt skadet som resultat av ulykker hvor tungbil for godstransport var involvert. To personbilførere ble hardt skadet i ulykker hvor vogntog ble involvert.
- Buss er ikke involvert i ulykker som resulterte i dødsfall eller skade.
- Statistikken viser også at eneste kategori uten hardt skadde eller døde er barn mellom 0-5 år.
- Dominerende aldersgruppe i dødsulykker er 18-19 år med 3 personer som mistet livet. Den mest dominerende aldersgruppen med hardt skadde er 45-54 år.
- 73% av de drepte i trafikken er menn.
- Januar, august og juni i 2022 var månedene med de fleste personskadeulykkene med 17, 19 og 17 ulykker tilsvarende. Antall hardt skadde og dødsulykker var også høyest i disse månedene
- Torsdag var dagen med de fleste ulykkene (36) og drepte (4) i 2022. Mandag statistisk var dagen med de fleste hardt skadde (7).
- Tidspunkt for de fleste ulykkene (28) var mellom klokken 16:00-17:59. Ulykkene med de flest omkomne (3) skjedde mellom klokken 00:00-01:59, mens ulykkene med flest hardt skadde (6) skjedde mellom klokken 12:00-13:59.

- De aller fleste ulykkene som førte til at 10 personer tapte livet, skjedde ikke i et tettsted. Bare en skjedde i et tettsted. 24 av 30 som ble hardt skadd var involvert i ulykker som skjedde utenfor tettsted. Ellers er fordelingen over type ulykke relativt jevn med 72 ulykker registrert i tettsteder og 97 utenfor.
- 6 personer omkom og 11 ble hardt skadd i ulykker på fylkesveier med fartsgrense 80 km/t.
- Vegstrekninger uten kryss eller uten avkjørsel var dominerende i statistikken med 7 drepte og 17 hardt skadde.
- Det var ingen vegoppmerking i nesten halvparten av alle ulykkene. 5 personer døde og 19 ble hardt skadd på slike strekninger.
- Ca. 80% av alle ulykker skjedde på strekninger uten fysisk midtdeler. 9 personer døde og 29 ble hardt skadet i disse ulykkene.
- Bokn, Hjelmeland, Kvitsøy, Sauda og Utsira hadde ingen politiregistrert ulykke i 2022 på fylkesvegnettet.

Utvikling av politiregistrerte dødsulykker i Rogaland, foreløpige tall 2023:

Alle opplysninger om 2023 som hentes fra Ulykkesanalysegruppen er å regne som foreløpige og vil ikke være endelige før juni 2024. De gir likevel nyttig informasjon om utvikling, og observasjonene kan bidra til det pågående trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesanalysegruppen (UAG) analyserer alle dødsulykker på et senere tidspunkt. Det kan da komme frem andre opplysninger.

For 2023 finnes det foreløpig ikke noe fordeling for alle politiregistrerte ulykker (med lettere skadegrad eller hardt skadet) per veikategori, kun en oversikt over dødsulykker.

T.o.m. 08.08.2023 var den foreløpige, uoffisielle fordelingen som følgende:

- 3 dødsulykker på fylkesvegnettet.
- 3 dødsulykker på europasvegnettet.
- 1 dødsulykke på kommunalvegnettet.

- 1 dødsulykke på riksvegnettet.

Ulykker på fylkesveinettet, foreløpige tall for 2023

- Dødsulykker i 2023 (t.o.m. 08.08.2023): 3 ulykker kontra 8 ulykker i samme periode i fjor.
- Ingen MC-ulykke med dødsfall i denne perioden. I fjor var MC-ulykkene den dominerende type ulykke.

For fylkesvegnettet i Rogaland viser foreløpige 2023-tall blant annet:

- Rogaland skiller seg ut i positiv retning i ulykkesstatistikken hittil i år.
- Nasjonalt var juli 2023 verste ulykkesmåned, hvor 15 personer omkom i trafikkulykker. Rogaland skiller seg positivt ut fra denne trenden med null drepte i trafikken i sommeren.

Fylkesdirektørens vurderinger og konklusjon

Fylkesdirektøren er bekymret over utviklingen både på landsbasis og i fylket. Det som er positivt, er at barn (0-5) ikke er representert i statistikken over døde/ hardt skadde. En særlig utfordring er at det er flere som nylig har fått førerkort som er involvert i ulykker. Samtidig vet fylkesdirektøren at det gjøres mye godt arbeid på trafikksikkerhetsområdet. Fylkesdirektøren ser også frem til at både utfordringer og innsatsområder belyses ytterligere i handlingsplanen for trafikksikkerhet som er under utarbeidelse.

Fylkesdirektøren ber om at saken tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/54614-1

Saksbehandlar: Helene Russell Vastveit

Avdeling: Planlegging og utbygging - Nord-Jæren

Berekraftig bruk av massar i samferdsleprosjekt

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
36/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
206/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget
98/2023	17.10.2023	Fylkestinget

Samandrag

Fylkeskommunen arbeider med massehandtering, både som byggherre i egne prosjekt og som regional samfunnsutviklar ved å mobilisere og samordne andre samfunnsaktørar til betre massehandtering.

Per i dag er det varierende bruk av gjenbruksmassar i byggjeprojekt. Handteringa av overskotsmassar (både jord- og steinmassar) er i dag i stor grad overlate til entreprenør, som gjerne berre tar vare på massar som skal brukast på eige anlegg. Erfaringar viser at det er varierende kvalitet på entreprenøren sine massehandteringsplanar, og at desse sjeldan blir oppdatert i anleggsfasen.

Fylkesdirektøren har sett i gang fleire prosjekter som ser på korleis me kan ha ei meir berekraftig massehandtering.

For å leggja til rette for auka gjenbruk av massar i framtida, må fleire tiltak gjennomførast. Planprosessane må sikra areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massane. Byggjeprojekt treng plass til å mellomlagring av massar for gjenbruk på same anlegg. Nyttige verktøy, som mal for massehandteringsplanar, elektronisk system for utveksling av massar mellom prosjekt, og krav om utarbeiding av massebudsjett i fylkeskommunen sine egne

reguleringsplanar bør på plass. I tillegg bør fylkeskommunen stille krav i konkurransegrunnlag for einingsentreprise, totalentreprise og driftskontraktar om kor mykje gjenbruksmassar og resirkulert asfalt som skal brukast.

Fylkesdirektøren vil også vurdere om det er behov for å opprette ei eiga stilling for å koordinere og forvalte massar i samferdsleprosjekt i Rogaland.

Fylkesdirektøren si innstilling

Fylkestinget tar saka til orientering.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saka

Fylkestinget bad gjennom verbalpunkt i behandlinga av økonomiplanen 2022-2025 (124/2021) om dokumentasjon av bærekraftkvaliteter i fylket sine byggeprosjekt.

Fylkestinget tok i sak 85/2022 «Strategi for bærekraft, oppfølging og dokumentasjon i fylkeskommunens byggeprosjekter» til orientering. Denne saka følger opp verbalpunkt frå 124/2021 vidare, kor det bes om å «gjer greie for korleis det i veg- og anleggsprosjekt kan bli ei auka bruk av gjenbruksmassar og asfalt».

Ei administrativ arbeidsgruppe som består av tilsette frå økonomi-, plan-, miljø- og samfunnsavdelinga og samferdselsavdelinga har samarbeidd i utforminga av saka.

Problemstilling

Saka skal belyse korleis massar blir handtert i samferdsleprosjekt i dag, gjere greie for utvalde pågåande initiativ og tiltak som kan fremme berekraftig massehandtering i framtida.

Saksopplysningar

EU har høge ambisjonar for sirkulær økonomi, og Noreg er forplikta til å følgje opp og implementere mange av dei gjennom EØS-avtalen. Det inneber blant anna endringar i bygg- og anleggssektoren. Desse endringane legg spesiell vekt på handtering av avfall, noko overskotsmassar er klassifiserte som.

Både nasjonale og regionale føringar påverkar korleis vi jobbar med gjenbruk og handtering av massar.

Klimalova

Klimalova slår fast at Noreg skal redusere klimagassutsleppa med minst 55 prosent innan 2030. Nasjonal strategi for ein grøn, sirkulær økonomi peikar på at utsleppa frå transporten av overskotsmassar frå anleggsplassar utgjer ein vesentleg del av, og at det er “naudsynt med tidlege og føreseielege planar som sikrar god massebalanse og betre ressursutnytting av dei jord- og steinmassane som blir tekne ut gjennom byggje- og infrastrukturprosjekt”.

Nasjonal transportplan (NTP)

Nasjonal transportplan (NTP) har som mål å byggje opp under verdas berekraftsmål og Noregs klima- og miljømål ved å sikre eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050. I NTP 2022-2033 står det at massehandtering er betydeleg i dei fleste samferdselsanlegg, og at det er viktig at det er samarbeid på tvers av forvaltinga for å auke gjenbruk, unngå unødig transport og lagring av massar, og innføring og utsetjing av framande artar. Negativ effekt på naturmangfald skal minimerast.

Utviklingsplan for Rogaland

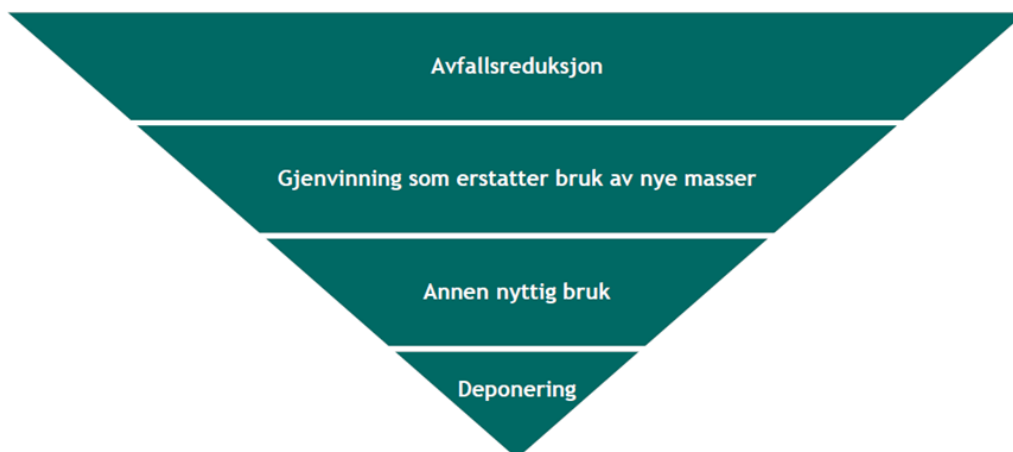
Utviklingsplan for Rogaland 2021-2024 er det øvste styringsdokumentet for fylkeskommunen. Langsiktig utviklingsmål nummer ein i denne planen er Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø, og to av innsatsområda er å redusera klimagassutslepp i alle samfunnssektorar i tråd med Parisavtala, og å ivareta naturmiljø og naturmangfald. For begge desse to områda vil berekraftig massehandtering vere høgst relevant. God massehandtering står også eksplisitt nemnt under det tredje innsatsområdet, som omhandlar sirkulær økonomi.

Fylkeskommunen arbeider med massehandtering både som regional samfunnsutviklar ved å mobilisere og samordne andre samfunnsaktørar til betre massehandtering, og som tenesteleverandør innan samferdsel ved å innføre betre massehandtering i våre eigne prosjekt. Samferdselsstrategien til fylkeskommunen peikar på at anleggsplassar i transportsektoren bidreg med betydelege utslepp av CO₂, både gjennom direkte utslepp på anleggsplassen og indirekte utslepp gjennom produksjon av material m.m.

Betre logistikk og reduserte køyrelengder verkar positivt inn på byggjeprojekta sitt totale klimaavtrykk, og kan i tillegg gi ein økonomisk gevinst ved redusert drivstoffbruk. Auka gjenvinning er den enkeltfaktoren som kan redusera klimautslepp frå massehandtering mest (Juhl, 2014) og vil samtidig redusere behovet for uttak av jomfruelege byggeråstoff. Betre massehandtering kan også bidra til å redusere utslepp av partiklar og miljøfarlege stoff til omgjevnader, samt redusere tapet av verdifulle leveområde for dyr og planter, landskapsformer og jordbruksareal.

Regionalplan for massehandtering for Jæren

Regionalplan for massehandtering for Jæren 2018-2040 skal fremme berekraftig handtering av massar frå bygge- og anleggsaktivitet i regionen, gjennom å halde massar i verdikjeda så lenge som mogleg. Ressurspyramiden gjer eit godt bilde av ønska handtering av massar, sjå Figur 1.



Figur 1 Ressurspyramiden. Kjelde: M-2074 | 2021 Tverrsektorielt prosjekt om disponering av jord og stein som ikkje er forureina, Miljødirektoratet.

Berekraft er eit sentralt tema i mange av Rogaland fylkeskommune sine strategiar og planar.

Korleis blir massar og asfalt handtert i dag

Statens vegvesen sine handbøker, R760 (Styring av vegprosjekter) og V220 (Geoteknikk i vegbygging) stiller krav om å sikre grunnundersøkingar i tidleg planfase/kommunedelplan, slik at ein avdekkar kvalitet og oppnår optimale løysningar for bruk av massar.

Plan- og bygningslova § 4-2 krev at alle planar skal ha ein planskildring som gjer greie for verknadene av tiltak i planen. Kravet inneber mellom anna ei vurdering av eksisterande grunnforhold, naturressursar, samt fjell- og lausmassar, og planen sin verknad på desse forholda. Reguleringsplanar har berre rettsverknad innanfor den einskilte planen si geografiske avgrensing. Når planen set føresegner om handtering av massar, vil desse ikkje vere juridisk bindande for massehandtering som skjer utanfor planen si avgrensing. Føresegner om bruk av eksterne massedeponi vil difor berre ha verknad i den grad byggherren sjølv vel å retta seg etter dei. Den same avgrensinga i rettsverknad gjeld også for kommuneplanar og kommunedelplanar. Det

geografiske omfanget av slike planar er normalt vesentleg større, og vil ofte omfatte både byggjeområde og massedeponi.

Prosjektets massesituasjon (overskot, balanse eller underskot), samt behov for å regulere masseuttak eller massedeponi skal vurderast. I praksis er det stor variasjon i omfanget av vurderingar rundt massehandtering i planprosjekt mellom anna fordi ansvaret ikkje er tydeleg definert i handbok R760.

Retningslinje 3.1 i Regionalplan for massehandtering for Jæren 2018-2040 krev at massehandterings-plan skal utarbeidast som ein del av reguleringsplan, for prosjekt som genererer meir enn 10 000 m³ massar. Planen angir ikkje om mengda gjeld reine overskotsmassar eller summen av alle massar som handterast i prosjektet. Regionalplanar er for det meste ikkje juridisk bindande, men krava kan nyttast som heimel til motsegn. Dei åtte kommunane som inngår i planområdet til den regionale massehandteringsplanen skal innarbeide krav om massehandteringsplanar. Enkelte kommuneplanar har sett krav, til dømes forslag til ny kommuneplan for Sandnes 2023-2038, og etter kvart som kommuneplanane rullerer, vil det truleg bli inkludert i fleire.

I prosjekteringsfasen blir det gjort mengdeberekningar for å få ei oversikt over tilgjengelege, eigna overskotsmassar som kan gjenbrukas som fyllingsmassar i prosjektet. Handbok N200 stiller krav om å bruka kortreiste massar slik som gravemassar og industrielt framstilt tilslag. N200 opna i november 2022 for å bruke 100 % resirkulert asfalt. Per i dag er det leverandør som er den avgrensande faktor for kor mykje resirkulert asfalt som blir brukt i prosjekter, ettersom det er krav til omfattande og krevjande testing.

I prosjekteringsfasen skal det lagast ein ytre miljøplan for alle prosjekt, der det mellom anna vert tatt opp reduksjon av massetransport for å redusere luftforureining, og auka gjenbruk av material og massar, utan at det talfestast konkrete mål for dette.

Når fylkeskommunen utarbeider konkurransegrunnlag ligg det inne i malen for einingsentreprisar at det skal utarbeidast ein massedisponeringsplan, der tilbydar skal beskrive korleis han skal arbeide for mest mogleg gjenbruk. I totalentreprisar ligg det under valfrie beskrivingar. Det er ingen krav i malane til kor mykje gjenbruksmassar eller resirkulert asfalt som skal nyttast i prosjektet, anna enn å vise til N200.

Per i dag er det varierende bruk av gjenbruksmassar i byggjeprojekt. I dagens kontraktar er handteringa av overskotsmasser (både jord- og steinmassar) i stor grad overlatt til entreprenør, som gjerne berre tar vare på massar som skal brukast på eige anlegg. Matjord blir for eksempel brukt til topplag på grøntanlegg, steinmassar i fylling og til oppbygging opp til trau, mens andre brukbare massar blir overtatt av entreprenør. Ubrukbare myr- og jordmassar samt dårlege steinmassar køyrast ofte til tipp/deponi. Blir det oppdaga forureina og infiserte massar kan desse i enkelte høve gjenbrukast, men mykje av det vil også måtte bli levert til godkjent deponi. Det er vanleg å kjøpe inn sortert/sollet jord som topplag på grøntanlegg. I tillegg blir det i hovudsak kjøpt inn massar som har krav til kvalitet, som for eksempel singel, forsterkningslag og berelag. På enkelte store anlegg knuser ein steinmateriale til eige bruk og til sal. Entreprenør står då for dette og har risikoen.

Asfalt blir som oftast ikkje brukt direkte på anleggsplassen, men ny asfalt som vert lagt i prosjekta vil innehalde resirkulert asfalt som tilslag. Det er ikkje sett krav til dette i prosjekta, men blir vald av entreprenørane, no som N200 opnar opp for denne moglegheita. Eksisterande asfalt blir fjerna og levert til eit godkjent deponi, og blir ofte nytta som resirkulert asfalt i nyprodusert asfaltmasse. Dette er også per i dag opp til den valde entreprenøren.

Erfaringar med massehandtering i anleggsfasen viser at det er varierende kvalitet på entreprenøren sine planar for massehandtering, og at desse sjeldan blir oppdatert i anleggsfasen sjølv om det er krav om løypande oppdatering i kontrakten. Det er ofte mangelfull kontroll av korleis overskotsmassar som forlèt anleggsområdet blir disponert, og om anvendte deponi/tippar har lovpliktige løyve på plass. Ei typisk problemstilling i mange prosjekt er at man er bundne av lite plass til mellomlagring og sortering av massane som følgje av mangelfull planlegging for gjennomføring. Som resultat går brukbare massar til deponi eller meir lågverdige formål (såkalla «downcycling»).

Det er stadig auka merksemd på å utnytte returasfalt i samband med drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Rogaland. Ved asfaltutskifting blir det nokre gonger brukt kald gjenbruk på veg, då i form av fresestabilisering. Det gamle vegdekket freses og blandes inn med eit nytt bindemiddel, før det blir lagt ut igjen, i ein og same operasjon. Ved slik fresestabilisering kan ein vedlikehalde ein slitt veg på staden. Ein

sparar ein heil del transport for tilføring av masse. Også ved tildeling av asfaltkontraktane har det i 2023 blitt lagt vekt på miljø som eit av fleire kriterium.

Pågåande initiativ

I Rogaland fylkeskommune er det fleire pågåande prosjekter som skal gi meir berekraftig massehandtering. Disse blir presentert under.

Klima og miljøvennleg handtering massefyllingar

Rogaland fylkeskommune har fått stønad frå Miljødirektoratet til eit prosjekt kalla «Klima- og miljøvennlig håndtering av overskuddsmasser» som skal ta føre seg desse utfordringane, og gje både ein oversikt og ein rettleiar til kommunane.

Prosjektet består i å kartlegga massefyllingar ved bruk av flyfoto og observasjonar i felt, og intervju med alle kommunane i Rogaland. På den måten får vi eit inntrykk av korleis situasjonen opplevast for kommunen, og eit innblikk i korleis sakshandsaminga fungerer. Til slutt skal vi i samarbeid med Statsforvaltaren i Rogaland utarbeide rettleiing til kommunane i regelverk og sakshandsaming. Prosjektet skal være ferdig hausten 2024.

Prosjektet vil gje viktig informasjon til å følgje opp prosjektet «Sentrale mottaksanlegg for overskuddsmasse på Jæren», som var ferdig våren 2022, ein studie som såg på kva som måtte til for å etablere eit anlegg for handtering av overskotsmassar (<https://www.rogfk.no/aktuelt/avfall-for-noen-ressurs-for-andre.123951.aspx>).

Pilot Netpower / Digital marknadsplass for overskotsmassar

Fylkesdirektøren gjennomfører nå eit pilotprosjekt for å teste eit digitalt verktøy/system for økt berekraft og massehandtering. Systemet skal blant anna fungere som ein digital marknadsplass for massar. Leverandøren for systemet er eit lokalt selskap, Netpower, som har utvikla ein digital plattform for samordna og berekraftig handtering av overskotsmassar. Den digitale plattformen kan bli eit viktig verktøy i arbeidet mot regionens mål om minimum 70 % gjenbruk og attvinning av overskotsmasser og reduserte klimagassutslepp i eigne utbyggingsprosjekt (ref. Regionalplan for massehandtering på Jæren 2018-2040). Plattformen gir blant anna oversikt over masseoverskot- og underskot i prosjekter, og lokalisering av utbyggingsområde og mottaksanlegg i ei kartløysning. I tillegg vil plattformen bidra til optimalisering av køyredistansar og handtering av masser, samt måling av

klimagassutslepp knytt til dette. Avtalen med Netpower løper i to år frå 01.01.2023. Etter pilotfasen vil fylkesdirektøren ta stilling til om den digitale løysninga er aktuell å implementere i samferdselsavdelinga. Utvikling av eit system for massehandtering er politisk forankra i Regionalplan for massehandtering på Jæren 2018-2040.

Krav i anskaffingar

Som den største vegeigaren i Rogaland, med ansvar for rundt 85 % av det overordna vegnettet i fylket, har fylkeskommunen potensielt stor innverknad på massehandtering i regionen gjennom sine anleggsprosjekt. Ved å stille krav i anskaffingar kan fylkeskommunen dermed vere ein pådrivar for å auke etterspurnad, som igjen skaper økonomisk grunnlag for eit tenestetilbod som sentrale mottaks- og gjenvinningsanlegg. Målet er å konkretisere krav og forventningar til korleis anleggskontraktar best mogleg kan leggje til rette for ein fungerande sekundærmarknad for overskotsmassar. Overordna målsetjing med prosjektet er å bidra til oppfylling av måla i Regionalplan for massehandtering på Jæren 2018-2040. Ettersom DFØ har eit parallelt prosjekt gåande på same tema har Rogaland fylkeskommune sitt prosjekt ein naturleg pause fram til Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har lansert ny rettleiing.

Med bakgrunn i arbeidet som vart lagt ned i prosjektet i 2020/21 har Samferdselsavdelinga fortsett med å innarbeide og teste ut nye krav i pågåande byggjekontrakter:

- Bruk av tildelingskriterium, deriblant vekting av ytre miljø og klima
- Krav til klimagassbudsjett og –rekneskap
- Krav til massehandteringsplan i tråd med prinsipp i regionalplanen for massehandtering, jf. ressurspyramiden
- Krav til særskilt plan for handtering av matjord der aktuelt
- Krav til å dokumentere at masselagringsområder er lovlege før bruk
- Standard krav til EPD-er (verktøy for miljødeklarasjonar) på utvalde innsatsfaktorar

BREEAM Infrastructure

Det stilles krav om miljøsertifisering gjennom BREEAM Infrastructure for store samferdselsprosjekt (> 500 mill. NOK). Det stilles også krav om vurdering av sertifisering for samferdselsprosjekt mellom 200 og 500 mill. NOK, der det blir arbeida med ein prosedyre for utveljing. Per nå er det to pågåande prosjekter som blir sertifiserte (Tverrforbindelsen og Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen). Gjennom BREEAM Infrastructure skal ein vurdere berekraft allereie frå tidlegfase, ettersom det då er størst moglegheit for å påverke kva som blir gjort seinare i prosjektet. Sertifiseringa skal bidra til å sjå samanhengen i prosjekta på tvers av prosjektfasar. Gjennom BREEAM Infrastructure kan ein få betre oversikt over massehandtering og materialval tidleg i prosessen og planleggje for gjenbruk av materialar og massar i tidleg fase, samt leggje til rette for klimasmart bruk av kortreiste massar, ved å spare massetransport/transportlengde.

Forsøk resirkulert asfalt Bussveien Gauselvågen–Gausel stasjon

For å teste asfalt med høg andel resirkulert masse har fylkeskommunen etablert eit forsøk i Bussveien, der slitelaget blei lagt med 40 og 60 % resirkulert asfalt, med referansefelt med lite resirkulert asfalt. Strekket følgjes opp og blir testa for fleire faktorar (spor, jamne, skader o.l.) som samla skal seie om- eller kva forskjell i levetid er, med ulik grad av tilsett resirkulert asfalt. Målet er at prosjektet skal fjerne uvisse rundt bruken av resirkulert asfalt, slik at Rogaland fylkeskommune kan utarbeide meir miljøvennlege rutinar i asfalt- og utbyggingskontrakter. Rapport for legging av asfalt skal ferdigstillast i september 2023, men strekninga skal følgjast opp dei neste ti åra av Kontrollordningen for Asfaltgjenvinning og Rogaland fylkeskommune.

Fylkesdirektørens vurderingar

Fylkesdirektøren meiner det er viktig at fylkeskommunen bidrar med sin del av ansvaret i Noregs mål om å redusera klimagassutslepp med 55 % innan 2030 og kjempa mot naturkrisa. Ein meir berekraftig massehandtering med auka gjenbruk vil gi redusert utslepp frå uttak av nye massar og transport av desse, og redusert klimagassutslepp frå produksjon av andre material, som asfalt. Det vil også redusere inngrep i natur, då det ikkje vil vere like stort behov for å utvida dei masseuttaka som finst i dag.

For å leggja til rette for auka gjenbruk av massar i framtida, må fleire tiltak gjennomførast.

Fylkesdirektøren utarbeidar no ein miljøstrategi for samferdsel, som vil vere ein rettleiing for arbeidet framover. Her er berekraftig massehandtering eit prioritert satsingsområde. Fylkesdirektøren ser at det er behov for ei strategisk satsing for å oppnå betre ressursutnytting og meir berekraftig handtering av overskotsmassar i byggjeprojekta. Konkrete målsetjingar og tiltak for å fremme meir berekraftig massehandtering og auka gjenbruk og gjenvinning av massar er derfor innarbeidd i strategien for i gi interne forpliktingar på området.

Det må tidleg i planprosessane bli sikra tilstrekkeleg areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massane som forventast å oppstå. Fylkesdirektøren ser at det er manglar i handbøker og lovverk som sikrar berekraft i massehandteringa. Å få på plass mal og rettleiar for massehandteringsplanar i samferdsleprosjekt, inkludert plassering av ansvar for kven som skal utarbeide dei, blir viktig.

Fylkesdirektøren vil framover vurdere ressursbehov for fagtema massehandtering, og på bakgrunn av dette avgjere om det er behov for ei eiga stilling som massekoordinator/-forvaltar i samferdselsavdelinga.

Fylkesdirektøren vil vidare ta stilling til om det skal vere krav om utarbeiding av massebudsjett i eigne reguleringsplanar for utbyggingsprosjekt, samt innføre planføresegn om at massebudsjett skal oppdaterast i påfølgande fasar og følgast opp med masserekneskap. Masserekneskapet bør dokumentere sluttdisponeringa av massane.

Fylkesdirektøren har også ambisjonar om å vidareføre arbeidet med elektronisk system for utveksling av massar mellom prosjekt.

Fylkesdirektøren ønsker i tillegg å sette i gang eit pilotprosjekt som evaluerer massehandterings-planar ved kontrahering av entreprenør. Fylkeskommunen kan til dømes etablere tildelingskriterium som veker den beste løysninga for gjenbruk/gjenvinning av massar i prosjektet, eller materialval.

Ein del av tiltaka over vil ha ein økonomisk meirkostnad i oppstart og etablering, som etablering av miljøstrategi, elektronisk system for masseutveksling og pilotprosjekt, men vil i eit langt tidsløp kunne gi meir berekraftig massehandtering, som vil seie mindre overskotsmassar som må transporterast bort, mindre innkjøp av råmassar for

samferdselsprosjekt med masseunderskot, og moglegheit for samarbeid med andre i regionen som også handterer massar i sine prosjekt. Nokre tiltak, som krav til grunnundersøkingar i tidleg fase, massekoordinator og krav i kontrakt vil gi noko meirkostnad, men vil kunne sparast inn ved meir effektiv massehandtering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/39387-2

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Transport og mobilitet

Gratis kollektivtransport - Stavanger kommune

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
66/2023	21.09.2023	Ungdommens fylkesråd
76/2023	25.09.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
45/2023	26.09.2023	Eldrerådet
37/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
205/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget
99/2023	17.10.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Notat - gratis kollektiv i Stavanger

Sammendrag

I Stavanger kommunestyre sin behandling av årsrapport og årsregnskap 2022, den 20.05.2023, ble det vedtatt at kommunestyret ville innføre gratis kollektivtransport på Nord-Jæren for alle innbyggere i Stavanger fra 1. juli 2023. Endelig behandling ble gjort i Stavanger kommunestyre sin sak 54/2023 Tertialrapport per 30.04.2023. Der ble det vedtatt å innføre gratis kollektivtilbud til innbyggere i Stavanger kommune fra 3. juli 2023, innenfor en ramme på 200 mill. i 2023 og 2024.

Fylkesdirektøren synes det er positivt at Stavanger kommune ønsker å satse på kollektivtransport, særlig siden også fylkeskommunen har viktige mål og ambisjoner når det gjelder kollektivtransport i byområdet. Det er forventet at gratis

kollektivtransport vil gi en økning i antall kollektivreiser på kort slik. Når det gjelder langsiktige konsekvenser, er det større usikkerhet.

Fylkesdirektøren er bekymret for at tiltaket i Stavanger vil være uheldig for fylkeskommunens langsiktige arbeid med kollektivtransport i hele Rogaland. Dette er blant annet knyttet til utfordringer ved takstøkninger, økt snik, økte kostnader for passasjerer på Jærbanen og redusert betalingsvilje etter at tiltaksperioden er over. Kommunens vedtak utfordrer forvaltningsnivåene og setter fylkeskommunen i en krevende situasjon, hvor blant annet usikkerheten knyttet til langsiktige konsekvenser gir en finansiell risiko.

Dersom tiltaket i Stavanger kommune gjør at flere blir kjent med og bruker kollektivsystemet samtidig som det bidrar til redusert bilbruk er det positivt. Basert på tilgjengelig forskning er det imidlertid forventet at en økt bruk av kollektivtransport som følge av gratisbilletter primært vil komme fra de som ellers ville syklet eller gått, eller i form av at de som allerede reiser kollektivt reiser mer. Det blir viktig å følge med på tiltakets faktiske resultater og evalueringer av tiltaket vil kunne gi verdifull kunnskap for regionens arbeid mot nullvekstmålet.

Stavanger kommune ønsker å inngå en avtale om redusert takst eller kvantumsrabatt, slik at bevilgningen kan vare lengst mulig. Fylkesdirektøren har hatt god dialog med Stavanger kommune om dette, men på nåværende tidspunkt ser ikke fylkesdirektøren at det er grunnlag for å inngå en avtale. Dersom en i løpet av høsten ser at billettinntektene øker langt mer enn forventet, uten at de fylkeskommunale kostnadene blir større, kan mulighetene for en avtale vurderes.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune synes det er positivt at Stavanger kommune ønsker å satse på kollektivtransport, og vil følge effektene av prosjektet med stor interesse.
2. Rogaland fylkeskommune mener at det på nåværende tidspunkt ikke er grunnlag til å inngå en avtale med Stavanger kommune, men vil opprettholde dialogen. Fylkeskommunen er bekymret for at tiltaket kan gi utilsiktede negative konsekvenser for kollektivtilbudet i Rogaland

3. Praksis knyttet til «skøting»/utviding av billetter endres, slik at det er tilstrekkelig å kjøpe billett for ny sone dersom en skal reise ut av en sone hvor en har gyldig billett.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

I Stavanger kommunestyre sin behandling av årsrapport og årsregnskap 2022, den 20.05.2023, ble det vedtatt at kommunestyret ville innføre gratis kollektivtransport på Nord-Jæren for alle innbyggere i Stavanger fra 1. juli 2023. I vedtaket ble kommunedirektøren bedt om å gå i dialog med Kolumbus og fylkeskommunen og legge fram en sak om hvordan dette best kunne løses før behandling i kommunestyre 19.06.2023. Fylkesdirektøren bidro da, i samarbeid med Kolumbus, med innspill og vurderinger til kommunedirektørens saksutredning. Både i møter og gjennom et notat som inngikk som en del av saksgrunnlaget. Notatet er i sin helhet vedlagt denne saken (vedlegg 1).

Endelig behandling ble gjort i Stavanger kommunestyre sin sak 54/2023 Tertialrapport per 30.04.2023. Der ble det vedtatt å innføre gratis kollektivtilbud til innbyggere i Stavanger kommune fra 3. juli 2023, innenfor en ramme på 200 mill. i 2023 og 2024.

Av vedtaket i Stavanger kommune følger det at fylkestinget bes ta stilling til om Rogaland fylkeskommune skal inngå en avtale med Stavanger kommune som gir redusert takst/kvantumsrabatt på billetter som hentes ut som del av ordningen.

Fylkesordfører har i forbindelse med saken i Stavanger kommune bedt fylkesdirektøren utrede følgende:

«Gitt at Stavanger kommune innfører gratis kollektivtransport for sine innbyggere 3 juli ber FO om en politisk sak til SU, FU og FT.

- *Hvilke konsekvenser vil dette tiltaket ha for Rogaland fylkeskommune som ansvarlig for kollektivtransporten i fylket*
- *Hvilke muligheter finnes for å sikre at Rogaland fylkeskommune ikke skal tape på gratis kollektivtransport i Stavanger, men heller ikke tjene på det*
- *Ser fylkesdirektøren andre potensielle framtidige løsninger som er aktuelle på kort og på lang sikt*
- *Status så langt i forsøket med gratis kollektivtransport i Stavanger»*

Problemstilling

Denne saken gir en orientering om hvilke konsekvenser tiltaket om gratis kollektivtransport vil ha for Rogaland fylkeskommune som ansvarlig for kollektivtransporten i fylket; hvilke muligheter som finnes for å sikre at Rogaland fylkeskommune verken taper eller tjener på at Stavanger kommune gir sine innbyggere gratis kollektivtransport; andre potensielle løsninger og status så langt i forsøket.

Fylkestinget bes videre ta stilling til om Rogaland fylkeskommune skal inngå en avtale med Stavanger kommune om redusert takst/kvantumsrabatt.

Saksopplysninger

Hvilke konsekvenser vil tiltaket ha for Rogaland fylkeskommune som ansvarlig for kollektivtransporten i fylket

Kollektivtransport som satsningsområde

Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtransport i hele Rogaland. Dette innebærer både en omfattende kollektivsatsing i byområder hvor mål om nullvekst i personbiltrafikken er førende, men også skoleskyss, pendlerruter, bussruter og bestillingstransport i distriktene samt båtruter. Rogaland fylkeskommune har gjennom sin samferdselsstrategi mål om å utvikle en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland. Transportsystemet skal være tilpasset behovene til fremtidens befolkning og bygge opp om fylkeskommunens målsetning om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer. Kollektivtransport har en viktig rolle i denne sammenhengen. For byområde Nord-Jæren har fylkeskommunen, sammen med de andre partene i byvekstavtalen, også forpliktet seg til å arbeide for nullvekst i personbiltrafikken.

Forventet passasjerutvikling

Det er forventet at gratis kollektivtransport for innbyggerne i Stavanger vil gi en økning i antall kollektivreiser på kort sikt. Basert på tilgjengelig forskning er det videre forventet at økningen primært vil komme fra de som ellers ville syklet eller gått, eller i form av at de som allerede reiser kollektivt reiser mer (Fearnley, N 2018).

Tiltakskatalog for transport og miljø). Det kan likevel være naturlig å anta at ordningen vil føre til at flere tester ut og blir kjent med kollektivtilbudet.

Når det gjelder de langsiktige konsekvensene er det vanskeligere å anslå hvordan tiltaket vil virke inn. Ordningen i Stavanger kommune er tidsbegrenset, og innbyggere i Stavanger vil etter hvert måtte betale for kollektivreisene igjen. Dersom tiltaket gjør at flere blir kjent med kollektivtilbudet i regionen, kan det bidra til at flere velger å reise kollektivt. Samtidig vet en at forverring av et tilbud slår sterkere ut på etterspørselen enn forbedringer. Et ustabilt tilbud, med hyppige endringer, eller innføring av store endringer som det i neste omgang må kuttes i, er uheldig og kan gi en negativ effekt på passasjerutviklingen i et lengre tidsperspektiv.

Kollektivtransporten er beredt til å håndtere en gradvis vekst i antall reisende. Bråe svingninger i etterspørselen vil imidlertid kunne gi utfordringer. Behov for økt kapasitet (flere busser og flere bussjåfører) vil eksempelvis være en utfordring både av hensyn til økonomi, men også fordi det er mangel på busser og sjåfører. Økt trengsel på bussene kan gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt enn det er i dag.

Økonomiske konsekvenser

Stavanger kommune betaler ordinær takst for billettene som blir hentet ut gjennom ordningen, og fylkeskommunen har per dato ikke noen direkte kostnader knyttet til tiltaket. Det finnes allikevel en betydelig usikkerhet knyttet til eventuelle økonomiske ringvirkninger. Tiltaket kan gi behov for kapasitetsøkninger i rushtiden, og føre til en kostbar passasjervekst på Jærbanen. Sistnevnte fordi takstsamarbeidet mellom Rogaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet innebærer at fylkeskommunen betaler en tilleggskostnad per passasjer på lokale togavganger. Det er også en bekymring at tiltaket vil svekke betalingsviljen og gi økt snik i øvrige deler av fylket.

Fylkeskommunen er per nå i en økonomisk situasjon hvor det er vanskelig å opprettholde dagens ruteproduksjon og takster. Sannsynligvis vil det være behov for takstøkninger utover ordinær prisjustering, samt reduksjoner i rutetilbudet, allerede i budsjettet for 2024. Denne realiteten står i sterk kontrast til signalene som følger av ordningen som er innført i Stavanger kommune.

Brukerbetaling er en viktig del av finansieringsgrunnlaget for kollektivtransporten, og for fylkeskommunen vil det være svært krevende å øke takstene samtidig som

innbyggere i Stavanger reiser gratis. Da kan det bli nødvendig å kompensere ved å gjennomføre ytterligere besparelser.

Utsettelse av ny betalingsmodell

Gratis kollektivtransport i Stavanger har allerede hatt en direkte konsekvens for fylkeskommunen ved at innføringen av ny betalingsmodell er utsatt. Kolumbus har gjennom de siste to årene utviklet og testet en ny betalingsmodell, som består av både en ny takstmodell som skal gi bedre prising og en teknisk løsning som skal gjøre det enklere for brukerne å betale. I dag er enkeltbilletten relativt kostbar sammenlignet med et hyppig brukt periodekort. Den nye modellen vil gi et bedre tilbud når det gjelder sporadiske reiser, slik at det kan lønne seg å bruke buss også hvis en vil gå, sykle eller kjøre bil noen dager i uken.

Intensjonen er at den nye modellen skal senke terskelen for å reise kollektivt og gi en mer rettferdig prising for av- og til brukerne. Istedenfor å basere seg på ulike forhåndskjøpte billettyper (slik det gjøres i dag), vil brukere betale ut ifra hvor mye de reiser. Jo lengre og oftere en reiser, jo mer rabatt blir det gitt. Det var planlagt at betalingsmodellen skulles tas i bruk parallelt med dagens takstmodell i en prøveperiode på ett år, blant annet for å gi et godt datagrunnlag for prissetting ved endelig overgang til ny modell.

De som får gratis billetter av kommunen, vil kanskje reise mer enn de ellers ville gjort og vil trolig heller ikke la seg påvirke av rabattopptjeningen på samme måte som når de selv betaler. Dette gjør at en fullskala utprøving nå ikke vil gi et godt nok informasjonsgrunnlag om bruk og inntekter. I tråd med fylkesdirektørens anbefalinger vedtok derfor fylkestinget å utsette innføringen dersom Stavanger kommune innførte gratis kollektiv (FT-sak 61/2023).

Hvilke muligheter finnes for å sikre at Rogaland fylkeskommune ikke skal tape på gratis kollektivtransport i Stavanger, men heller ikke tjene på det

Hva vil det si å tjene eller tape?

I denne sammenhengen er det ulike måter å forstå begrepene tjene og tape. En fortolkning er at så lenge det selges flere billetter enn det ville blitt gjort uten tiltaket, så betyr det at fylkeskommunen tjener penger – forutsatt at ruteproduksjonen ikke økes. En slik forståelse er utfordrende fordi det vil være vanskelig å anslå hvor stor del av billettinntektene som faktisk skyldes gratisprosjektet i Stavanger. En annen fortolkning er at en først tjener penger når alle kostnadene knyttet til kollektivtransporten er dekket. Ut ifra en slik forståelse er det vanskelig å se at fylkeskommunen skal kunne tjene penger på kollektivtransport. Billettinntekter utgjør kun om lag en fjerdedel av Kolumbus sitt budsjett, noe som i praksis betyr at 75 prosent av kostnadene knyttet til kollektivtransport er basert på tilskudd fra fylkeskommunen. Fylkeskommunens utgifter til kollektivtransport er med andre ord langt høyere enn billettinntektene, og tendensen de siste årene har vært et stadig økende tilskuddsnivå. Fylkesdirektøren har tidligere, i budsjett og økonomiplanprosesser, pekt på at det er behov for tiltak som gjør at den delen av kostnaden som dekkes av billettinntekter ikke går ytterligere ned. Sammenlignet med andre byregioner er det også verdt å nevne at Rogaland har et lavt taksnivå på en del produkter. Til sammenligning har Skyss i Vestland et dekningsbidrag fra passasjerene på om lag 40 prosent ifølge Strategi for bærekraftig mobilitet i Vestland 2022-2023. Også andre byregioner har vesentlig høyere dekningsbidrag enn Rogalands 25 prosent.

Vanskelig å anslå en eventuell inntektsgevinst

Fylkeskommunen og Kolumbus budsjetterer ikke sine billettinntekter på kommunenivå eller ut ifra de reisendes bosted. Fylkeskommunen har i sitt budsjett for 2023 lagt til grunn billettinntekter på 462,9 mill. kroner for hele Rogaland, med en inndeling i Nord- og Sør-Rogaland. Informasjon om hvor passasjerene er bosatt er ikke relevant, og vil sannsynligvis ikke kunne gis av hensyn til personvern og GDPR-regelverk. Det finnes oversikt basert på soner og over antall på- og avstigninger på ulike holdeplasser, noe som gir grunnlag for å si noe om hvor i fylket det foretas flest kollektivreiser. En beregning som er gjort viser til at historiske billettinntekter i Stavanger kommune ligger på 207 millioner kroner årlig. Dette tallet er svært usikkert, noe fylkesdirektøren har vært tydelig på i dialogen med Stavanger kommune. Det er kjent at de fleste bussreiser i fylket gjennomføres på Nord-Jæren

og i 2021 utgjorde andel reiser i denne sonen drøyt 80 prosent av bussreisene i Rogaland.

Fylkeskommunen forventer en økning i antall solgte billetter innenfor sone Nord-Jæren når innbyggere i Stavanger får hente ut disse på kommunens regning, selv om det altså vil være utfordrende å tallfeste dette nøyaktig. Passasjertall fra første halvdel av 2023 viser 22 prosent flere reiser med buss og 6 prosent flere reiser med båt sammenlignet med samme periode året før. For 2023 er det med andre ord forventet en betydelig vekst i kollektivtransporten, uavhengig av tiltaket i Stavanger.

Videre er det usikkerhet knyttet til hvilke langsiktige økonomiske konsekvenser tiltaket kan få. Med gratis kollektiv for innbyggere i en kommune vil det være vanskelig for fylkeskommunen å øke takstene og det er risiko for at en lengre periode med gratis kollektivtransport kan gi redusert betalingsvilje og dermed få negativ innvirkning på den langsiktige passasjerutviklingen.

Krevende økonomisk situasjon for fylkeskommunens arbeid med kollektivtransport

Dagens økonomiske situasjon er preget av generelt høy prisstigning og betydelige økte kostnader for kollektivtrafikken knyttet til overgang til nullutslippsteknologi. I tillegg får fylkeskommunen gjennomgripende endringer i sin finansiering ved innføringen av ny inntektsmodell og delkostnadsnøkkel for kollektivtransport, jamfør FT-sak 49/2023 Økonomiplan 2024-2027 – Foreløpige driftsrammer 2024-2027. Bortfall av inntekter som følge av innføringen av det nye inntektssystem fra 2024 gir Rogaland fylkeskommune et betydelig redusert økonomisk handlingsrom i løpet av de kommende fire årene. Det må tas høyde for at aktiviteten reduseres for å tilpasse seg et inntektsbortfall fra staten på om lag 100 mill. kroner per år. Dette vil ha stor betydning for kollektivtransporten i fylket.

Om inntektssystemet og noen grunnleggende sammenhenger

Inntektssystemet gir fylkeskommunene dekning for netto driftsutgifter, altså utgifter fratrukket passasjerinntekter. Delkostnadsnøkkel for kollektivtransport bygger på en underliggende finansiell forutsetning om at fylkeskommunene er omtrent like gode til å utnytte inntekspotensialet.

Kollektivtransport er fylkeskommunens økonomiske ansvar, et finansielt ansvar som blir enda mer krevende i Rogaland med den nye delkostnadsnøkkelen – hvor de store avstandene i byområdene våre ikke tas hensyn til.

Ser fylkesdirektøren andre potensielle framtidige løsninger som er aktuelle på kort og på lang sikt?

Ordningen med gratis kollektivtrafikk for innbyggere i Stavanger baserer seg på den tekniske løsningen SendBillett. Det var noe usikkerhet knyttet til hvordan denne rent praktisk ville fungere i et såpass stort omfang. I dialogen med kommunen ble det derfor sagt at andre løsninger kunne være relevante på sikt, men at det da ville være behov for videre utredninger. Erfaringene etter to måneder tyder imidlertid på at SendBillett-løsningen fungerer godt. Tilbakemeldinger fra både Kolumbus og Stavanger kommune tilsier at denne ordningen bør videreføres.

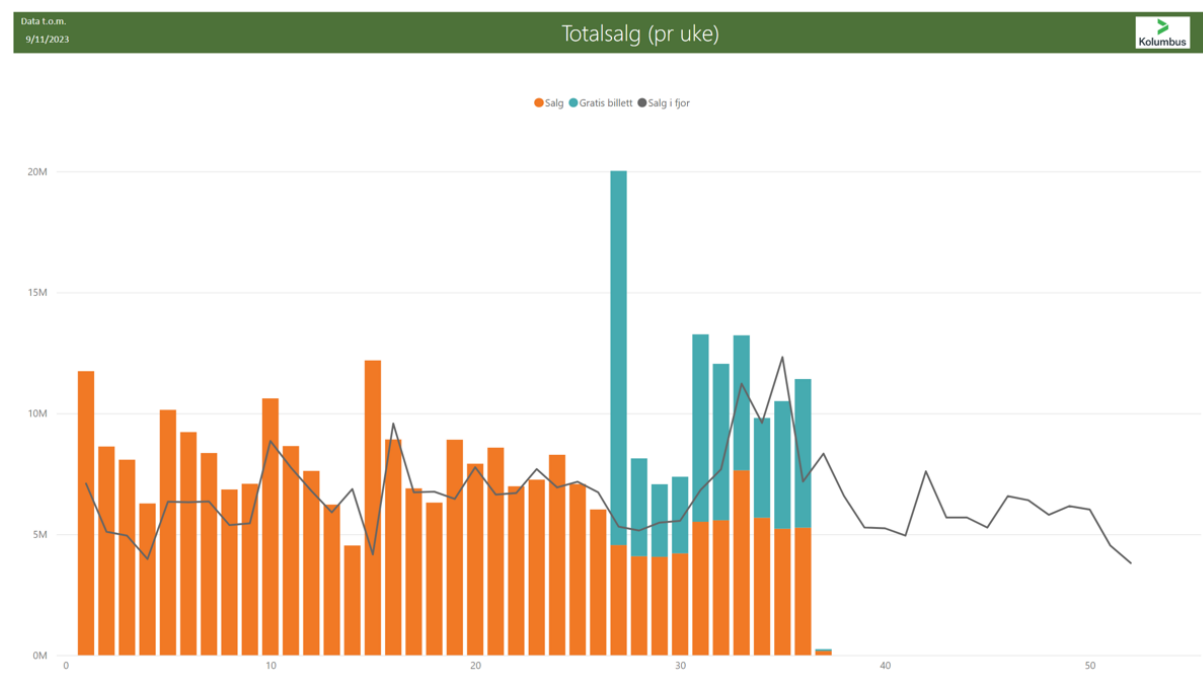
Løsningen SendBillett fungerer også slik at billetter som blir bestilt på nettsiden til Stavanger kommune må registreres/aktiveres før de blir tatt i bruk. Stavanger kommune betaler kun for de billettene som blir aktivert.

Status så langt i forsøket med gratis kollektivtransport i Stavanger

Ordningen med gratis kollektivtransport for innbygger i Stavanger kommune tredde i kraft 3. juli. Det er altså først og fremst gjennom sommer- og ferietid at tiltaket har virket. Erfaringsmessig er normalsituasjonen, med full effekt av skole- og arbeidsreiser helt annerledes.

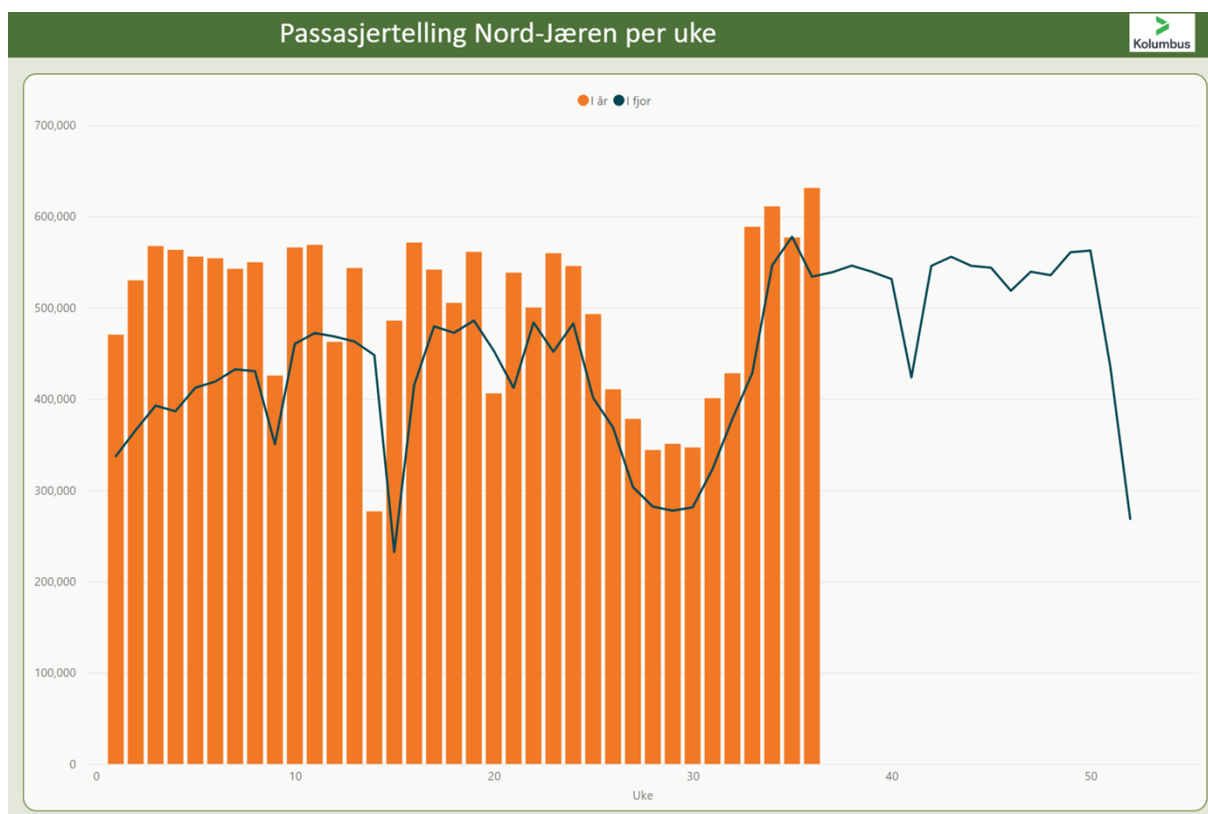
Fra de tallene som er kommet ser en at det var en markant oppgang i antall solgte billetter i sone Nord-Jæren da tiltaket ble innført i uke 27, men at økningen ikke ble opprettholdt i samme grad de påfølgende ukene. Dette vises i figur 1 nedenfor.

Særlig når det gjelder salg av 30. dagers billetter har det vært en betydelig økning sammenlignet med hva en kunne ha forventet basert på utviklingen i 2022 og andre kvartal halvår i 2023. (Perioden januar til mars 2022 er lite egnet for sammenligning ettersom korona da antas å ha påvirket både salg og passasjertall.)



Figur 1 Total salg av billetter på Nord-Jæren. Søylen viser tallene for 2023. Grafen tallene for 2022.

Når det gjelder passasjertall er tendensen annerledes. Når en sammenligner med 2022 viser tall fra Kolumbus en stor økning i hele 2023. Denne utviklingen fortsetter i juli og august. Sammenlignet med 2022 er passasjertallene likevel bare marginalt høyere enn det som var forventet basert på april, mai og juni 2023. Passasjertallene er gjengitt nedenfor.



Figur 2 Passasjertall fra Nord-Jæren, uke for uke i 2022 og 2023.

Det kan med andre ord synes som at tiltaket har en noe begrenset effekt på antall passasjerer, men det er for tidlig å slå dette fast.

Bysykkelen inngår som en del av kollektivbilletten i Rogaland. Der viser tallene en betydelig økning i antall turer i august. Sannsynligvis henger dette sammen med gratis kollektiv, men det er for tidlig å si sikkert.

Når det gjelder bil viser tellepunktene i Stavanger en oppgang sett opp mot 2022, men det er for tidlig å anslå om disse tallene er påvirket av gratis kollektiv. For sykkel viser mange tellepunkter en ganske betydelig nedgang, men også her er det usikkerhet knyttet til årsaken. Overgang fra sykkel til kollektiv kan være en årsaksfaktor, men også andre forhold kan ha spilt inn. Erfaringsmessig vet en for eksempel at vær og vegarbeid spiller en viktig rolle for sykkeltallene.

Når det gjelder snikprosent har en sett en økning i hele 2023, sammenlignet med 2022. Økningen er særlig tydelig i mai, juni og juli. Tall for august er foreløpig ikke tilgjengelige. Tabellen nedenfor gir oversikt over snikprosent og antall kontrollerte.

Tabell 1 Oversikt over kontroller og snik i 2022 og 2023.

Rogaland						
	Antall kontrollerte		Antall hendelser		Prosent	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Januar	11468	14173	774	705	6,75 %	4,97 %
Februar	20659	15056	1265	489	6,12 %	3,25 %
Mars	19502	21447	1224	594	6,28 %	2,77 %
April	16437	12414	952	266	5,79 %	2,14 %
Mai	14472	13046	1068	361	7,38 %	2,77 %
Juni	5400	16300	549	590	10,17 %	3,62 %
Juli	5641	7027	561	296	9,95 %	4,21 %
August	16704	15033	1114	510	6,67 %	3,39 %
September	5468	17135	418	694	7,64 %	4,05 %
Oktober		12874		602		4,68 %
November		11632		565		4,86 %
Desember		8400		492		5,86 %
Totalt	115751	164537	7925	6164	6,85 %	3,75 %
* Til 11 september 2023						

Evalueringer

Stavanger kommune, Kolumbus og fylkeskommunen er alle opptatt av at ordningen skal evalueres, og det er satt i gang arbeid og jevnlig møter knyttet til dette.

Kolumbus engasjerte Transportøkonomisk institutt allerede i juni for få en uhildet vurdering av tiltakets effekter. De primære målene ved forskningsprosjektet er å kvantifisere endringen i mengden kollektivreiser som gjennomføres som følge av tiltaket, og å kartlegge hvorvidt en eventuell økning består av reiser som er erstatning for bil, sykkel, gange, eller andre transportformer eller om det er reiser som ellers ikke ville blitt foretatt. Det ble før ferien sendt ut en spørreundersøkelse for å sikre grunnlagsdata fra tiden før gratisordningen og det er planlagt flere undersøkelser i løpet av høsten. Forskningsprosjektet som Kolumbus finansierer har en ramme på 500 000 kr.

«Skøting»/utviding av billetter

I forbindelse med forberedelsene til innføring av gratis kollektivtransport i Stavanger er det stilt spørsmål ved muligheten til å «skøyte» billetter, det vil si hvorvidt det er

mulig å kun kjøpe billett for påfølgende sone(r) dersom en reiser ut av billettsonen. Praksis har vært at det ikke er mulig å utvide periodebilletter, men at en må kjøpe billett for hele reisen dersom en skal ut fra den sonen en periodebillett er gyldig i.

Avtale med Stavanger kommune

Vedtaket i Stavanger kommune legger til grunn at det inngås en samarbeidsavtale.

Punkt 23 – 25. i kommunestyret sitt vedtak lyder som følger:

«23. Stavanger kommune legger til grunn at Rogaland fylkeskommune vil inngå, eller gi Kolumbus mandat til å inngå, en samarbeidsavtale med Stavanger kommune om gratis kollektivtilbud til kommunens innbyggere.

24. Ordfører får fullmakt til å forhandle frem en samarbeidsavtale som er inntektsnøytral for Rogaland fylkeskommune og Kolumbus samtidig som innbyggerne i Stavanger kommune får reise gratis mot en kompensasjon fra Stavanger kommune.

25. Det legges til grunn at partene gjennom samarbeidsavtalen blir enige om at den skal virke med tilbakevirkende kraft fra og med 1. juli 2023 og at avtalen avklarer ordningens varighet.» (Stavanger kommunestyre (2019-2023) sak 54/23).

På bakgrunn av dette har det i løpet av august og september blitt gjennomført møter med administrasjonen i Stavanger kommune og i fylkeskommunen for å kartlegge muligheter knyttet til en eventuell avtale. Stavanger kommune har gitt uttrykk for et ønske om å komme fram til et rammeverk for en avtale, med utgangspunkt i premisser som det blir enighet om.

Stavanger kommune ønsker en ordning som er økonomisk nøytral for fylkeskommunen, og sier at dette innebærer at Stavanger kommune vil dekke alle direkte merkostnader som følge av ordningen. De ønsker at gjeldende kollektivtilbud på Nord-Jæren legges til grunn, og har ikke forventninger om økt kapasitet.

Kommunen ser for seg en løsning der det økonomiske oppgjøret skjer i etterkant av billettkjøpet. Det vil si at det legges opp til et økonomisk oppgjør mellom fylkeskommunen/Kolumbus og Stavanger kommune etter at de reisende har hentet ut billetter i henhold til gjeldende takster.

Fylkesdirektørens vurderinger

Hvilke konsekvenser vil dette tiltaket ha for Rogaland fylkeskommune som ansvarlig for kollektivtransporten i fylket

Fylkesdirektøren synes det er positivt at Stavanger kommune ønsker å satse på kollektivtransport. Vekst i kollektivtransporten i byområdet er i tråd med fylkeskommunens samferdselsstrategi og målsetningene i Bymiljøpakken. Dersom tiltaket i Stavanger kommune resulterer i at flere blir kjent med kollektivsystemet og bidrar til redusert bilbruk er det bra. Per nå er det imidlertid ikke mulig å gi et eksakt bilde av verken de kortsiktige eller de langsiktige konsekvensene av tiltaket, og det er flere forhold fylkesdirektøren mener det er nødvendig å være oppmerksom på.

Risiko for utilsiktede negative konsekvenser

Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan innføringen av gratis kollektivtransport vil virke inn på fylkeskommunens arbeid med kollektivtransport i et lengre tidsperspektiv. Basert på tilgjengelig kunnskap må fylkeskommunen være forberedt på at tiltaket kan gi utilsiktede negative konsekvenser i form av blant annet utfordringer knyttet til takstøkninger, økt snik og redusert betalingsvilje etter at tiltaksperioden er over. Dette vil kunne gå utover rutetilbudet, både på Nord-Jæren og i øvrige deler av fylket.

Tiltaket er heller ikke i tråd med målsetningene om å øke andel sykkel og gange i byområdet, ettersom det er forventet at en del av de som benytter gratis kollektiv vil være personer som ellers ville ha syklet eller gått.

For fylkeskommunen har tiltaket allerede hatt en negativ konsekvens ved at fullskala innføring av pilotprosjektet for den nye betalingsmodellen måtte utsettes. Dette var et beklagelig, men nødvendig grep fordi gratis billettene er forventet å påvirke reisevalg og dermed også forstyrre dataene som skulle gi grunnlag for framtidig prissetting.

Utfordrer forvaltningsnivåene

Vedtaket i Stavanger kommune utfordrer ansvarsfordelingen mellom forvaltningsnivåene. Kollektivtransport er i all hovedsak et fylkeskommunalt ansvar, og det er fylkestinget som er takstmyndighet. For fylkeskommunen blir det krevende og ha en langsiktig og faglig tilnærming som ivaretar hele Rogaland dersom lokale myndigheter fatter vedtak som har direkte innvirkning på fylkeskommunens

virksomhet. Dersom vedtaket i Stavanger kommune fører til at andre kommuner kommer med lignende initiativ, kan en komme i en situasjon hvor fylkeskommunen mister sin posisjon som regional kollektivaktør.

Hvilke muligheter finnes for å sikre at Rogaland fylkeskommune ikke skal tape på gratis kollektivtransport i Stavanger, men heller ikke tjene på det

Fylkesdirektøren har ikke et ønske om at Rogaland fylkeskommune skal få økte inntekter som følge av at Stavanger kommune finansierer kollektivtransport for sine innbyggere. Samtidig er fylkesdirektøren opptatt av at tiltaket heller ikke skal gi fylkeskommunen økte kostnader. Vedtaket i Stavanger skal ikke gå på bekostning av kollektivtransporten i øvrige deler av fylket.

Det er forventet at billettinntektene på Nord-Jæren i 2023 blir høyere enn de ville vært uten tiltaket. Dette er særlig knyttet til at det blir solgt vesentlig flere periodekort nå enn tidligere. Likevel er det vanskelig å sette et tall på hvor mye dette vil utgjøre og det finnes ingen budsjettall for forventede inntekter fra innbyggere i Stavanger kommune. Usikkerheten knyttet til tiltakets konsekvenser – både på kort og lang sikt – gir fylkeskommunen en uønsket finansiell risiko. Regnestykket er med andre ord mer komplekst enn at en kan slå fast at fylkeskommunen tjener penger dersom ruteproduksjonen holdes stabil og billettinntektene blir høyere enn forventet. I vurderingene av kostnadsnøytralitet må det tas høyde for usikkerheten knyttet til tiltakets langsiktige konsekvenser.

Fylkesdirektøren forstår at det kan oppleves som uheldig at Stavanger kommune må betale ordinærpris for periodekort de mener blir brukt «for lite». Samtidig er dette en generell problemstilling, og med dagens billettsystem er det kjøpers eget ansvar å vurdere billetttype opp mot forventet reisemengde. Risikoen knyttet til billetttypene som inngår i ordningen hører derfor hjemme hos Stavanger kommune. Det er heller ikke teknisk mulig å si noe om hvor mange ganger hvert enkelt periodekort blir benyttet. Av hensyn til personvern ville det heller ikke vært lovlig å hente ut den informasjonen.

Ser fylkesdirektøren andre potensielle framtidige løsninger som er aktuelle på kort og på lang sikt

Fylkesdirektøren oppfatter at løsningen SendBillett fungerer bra og anser det derfor ikke som nødvendig å bruke ressurser på å utvikle nye alternativer.

Status

I juli og første del av august preger ferietid folks reisevaner, og det er først utover høsten det vil være mulig å si noe om hvilke effekter tiltaket har. Dette gjelder både passasjertall og billettsalg i kollektivtrafikken, og hvordan andre reisemidler påvirkes. Samtidig synes det klart at det så lang har vært en betydelig oppgang i antall solgte billetter, og da spesielt 30. dagers billetter og at denne økningen ikke gjenspeiles i passasjertellingene. Dette tyder på at tiltaket ikke har den ønskede effekten. Nedgangen en har sett på sykkeltellepunktene indikerer også at det blir viktig å følge med på hvordan tiltaket påvirker reisemiddelfordelingen i byområdet.

Siden det er stor usikkerhet knyttet til effektene gratis kollektiv for Stavangers innbyggere får, mener fylkesdirektøren det er viktig at tiltaket blir godt evaluert. Det er positivt at partene holder hverandre oppdatert i dette. Forskningsprosjektet som Kolumbus har satt i gang vil kunne gi verdifulle læringspunkter for arbeidet med kollektivtransport. Fra fylkeskommunes ståsted er det i tillegg viktig at en får undersøkt hvilken effekt tiltaket har med hensyn til nullvekstmålet, samt hvordan gratis kollektiv i Stavanger påvirker kollektivtransporten i øvrige deler av Rogaland.

Muligheter for å inngå en samarbeidsavtale med Stavanger kommune

Det har vært en god og konstruktiv dialog mellom Stavanger kommune og fylkeskommunen siden tiltaket ble lansert i slutten av mai. Det er en felles forståelse for at dette er Stavanger kommune sitt tiltak. Gratisprosjektet ble lansert uten at fylkeskommunen, som er ansvarlig for kollektivtransport og fagmyndighet, ble rådført. Fra fylkeskommunens side har det vært tydelig at det er Stavanger kommune som må bære all risiko knyttet til eget vedtak. Fylkesdirektøren har likevel forståelse for at Stavanger kommune ønsker å inngå en avtale som sikrer at bevilgningen på 200 millioner kr varer lengst mulig.

Fylkesdirektøren har lyttet til Stavanger kommune sine tanker og ideer om en eventuell avtale, og mulige premisser som kan inngå som et avtalerammeverk er blitt drøftet. På nåværende tidspunkt ser imidlertid ikke fylkesdirektøren at det er grunnlag

for å inngå en avtale som gir Stavanger kommune mulighet til å få kompensert deler av sine billettutgifter. Det er stor usikkerhet knyttet til hvilke langsiktige konsekvenser tiltaket kan komme til å få for kollektivtransporten, og denne usikkerheten innebærer en finansiell risiko for fylkeskommunen. Selv om en på den ene siden kan forvente økt billettsalg, er det på den annen side forventet økte kostnader for reisene med Jærbanen og det er risiko for langsiktige kostnader på grunn av eksempelvis forsinkede takstjusteringer, høyere snikprosent i nabokommunene og svekket betalingsvilje når prosjektet avsluttes. Dersom en i løpet av høsten ser at billettinntektene øker langt mer enn forventet, uten at de fylkeskommunale kostnadene blir større, kan muligheten for en avtale vurderes. I vurderingene av en eventuell avtale må også tiltakets forventede effekt på nullvekstmålet vektlegges. Dersom det blir tydelig at tiltaket gir negativ effekt for arbeidet med sykkel og gange heller enn å gi en reduksjon i biltrafikken, vil det i seg selv være en grunn til at fylkeskommunen ikke kan stille seg bak prosjektet.

Fra fylkeskommunens ståsted er det et vesentlig poeng at en eventuell avtale med Stavanger kommune kan skape presedens og føre til en situasjon hvor også andre kommuner eller storkunder ønsker særordninger av ulik karakter. Det vil gjøre det krevende for fylkeskommunen å bevare et overordnet regionalt perspektiv i arbeidet med kollektivtransport, og en risikerer å komme i en situasjon hvor fylkeskommunens rolle som regional kollektivaktør blir underminert.

«Skøting»/utviding av billetter

Fylkesdirektøren har forståelse for at det kan oppleves som underlig at en må kjøpe ny billett for hele strekningen dersom en skal reise ut av en sone hvor en har et gyldig periodepass eller en gyldig «gratis-billett». Anbefalingen er derfor at praksis endres, slik at det blir mulig å «skøte»/utvide billetter. Denne endringen vil da gjelde både ordinære periodebilletter og billetter som er utstedt gjennom Stavanger kommune sitt gratisprosjekt.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/54218-1

Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø

Avdeling: Transport og mobilitet

Orientering om behov for rutejusteringer

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
63/2023	21.09.2023	Ungdommens fylkesråd
42/2023	26.09.2023	Eldrerådet
38/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
101/2023	17.10.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Notat Byøyene og Vassøy juli 23 v3

Sammendrag

Saken redegjør for gjennomføringen av konkurransen om drift av rutetilbud med hurtigbåt i Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy, ruteendringer som har vært nødvendige samt hvorvidt disse er innenfor fylkestingets vedtak og Kolumbus handlingsrom.

Fylkestinget godkjente i april 2022 utlysning av konkurranse om drift av rutetilbud med hurtigbåt i Ryfylke, Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy (FT-sak 43/2022). Det har i ettertid vært nødvendig å foreta enkelte justeringer i rutetilbudet som lå til grunn for konkurransen, som følge av overgang til nullutslippsteknologi og behovet for å lade. Samferdselsutvalget ble i mars 2023 orientert om behovet for justeringer i rutetilbudet ved overgang til nullutslippsteknologi (SU-sak 22/2023).

Det er stilt spørsmål om Kolumbus har myndighet til å foreta så store ruteendringer som her er tilfellet, og at de ikke har håndtert anbudskonkurransen i henhold til fylkestingets vedtak.

Fylkesdirektøren finner ikke grunnlag for å si at disse påstandene er riktige.

Fylkesdirektørens innstilling

Saken tas til orientering.

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Lisa Garpe

enhetsleder

transport og mobilitet

Bakgrunn for saken

Fylkestinget godkjente i april 2022 utlysning av konkurranse om drift av rutetilbud med hurtigbåt i Ryfylke, Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy (FT-sak 43/2022).

Det har i ettertid vært nødvendig å foreta enkelte justeringer i rutetilbudet som lå til grunn for konkurransen, som følge av overgang til nullutslippsteknologi og behovet for å lade.

I mars 2023 ble samferdselsutvalget orientert om behovet for justeringer i rutetilbudet ved overgang til nullutslippsteknologi (SU-sak 22/2023).

Etter at det er mottatt en rekke publikumshenvendelser har Kolumbus blitt bedt om å redegjør for gjennomføringen av konkurransen om drift av rutetilbud med hurtigbåt i Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy, de ruteendringene som er gjort samt hvorvidt dette er innenfor fylkestingets vedtak og Kolumbus sitt handlingsrom.

Problemstilling

Saken redegjør for gjennomføringen av konkurransen om drift av rutetilbud med hurtigbåt i Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy, de ruteendringene som er nødvendige samt hvorvidt disse er innenfor fylkestingets vedtak og Kolumbus handlingsrom.

Saksopplysninger

Konkurransen

Konkurransene om drift av ferjesambandet til og fra Vassøy og hurtigbåtsambandet mellom Stavanger-Byøyene-Hommersåk ble lyst ut i henhold til kriterier gitt av fylkestinget i FT-sak 154/2019. Vedtaket sier at klimagassutslipp skal vektlegges minst 30 % og pris maksimalt 70 %. Konkurransene var således teknologinøytrale, og tilbydere kunne velge å levere inn tilbud basert på fossil diesel, elektrisitet eller en kombinasjon av disse. Tilbudet som hadde det beste forholdet mellom pris og klimautslipp ble valgt.

I konkurransene ble det lagt til grunn rutetabeller som var basert på drift med fossilt drivstoff ettersom det ikke var et krav at det skulle være elektriske båter. Fossilt drivstoff gir en effektiv utnyttelse av båt- og ferjemateriellet, og ved utarbeidelse av rutetabeller er det ikke nødvendig å ta hensyn til fylling av drivstoff. Dersom det skal legges til rette for annen type energikilde, og tilbys nullutslippsbåter, er det nødvendig å foreta justeringer som vil føre til avvik fra den vedtatte ruteplanen.

Samferdselsutvalget ble orientert om denne problemstillingen SU-sak 22/2023, og tok saken enstemmig til orientering.

Vassøyferjen

I konkurransen om drift av ferjesambandet til Vassøy var det ikke lagt inn krav om nullutslippsteknologi og rutetabellen som lå til grunn tilsvarte dagens ruteproduksjon i sambandet, tilpasset dieseldrift. Kolumbus fikk tidlig spørsmål fra potensielle tilbydere om rutetidene kunne justeres for å åpne for muligheten til å tilby fartøy med elektrisk drift å lade. For å sikre teknologinøytralitet, åpnet derfor Kolumbus opp for å gjøre mindre endringer i rutetabellen.

Tilbudet som vant konkurransen var et tilbud basert på elektrisk drevet båt. Ettersom ladeinfrastrukturen som allerede er utbygd ligger på Fiskepiren i Stavanger, må da enten første eller siste tur snus, slik at ferjen ligger i Stavanger om natten for nødvendig full-lading. I rutetabellen som lå til grunn for den politiske behandlingen i fylkestinget og som ligger som et grunnlag i konkurransegrunnlaget, skulle ferjen ha nattligge på Vassøy.

Det er mulig å bestille ekstra ruteproduksjon for å sikre at turene går slik som i dag. Da må det bestilles ekstra ruteproduksjon fra operatør, som har en kostnad på om lag 1,1 mill. kr. pr. år. Ferjen vil da starte og slutte i Stavanger og rutetabellen vil kunne kjøres som i dag, med tillegg av en tur til Vassøy tidlig om morgenen, og en tur fra Vassøy på kvelden. Av budsjettmessige hensyn er ikke denne ruteproduksjonen bestilt.

Første kvartal i 2023 har første avgang fra Vassøy (man til fre) et gjennomsnittlig belegg på 6 passasjerer og 5 kjøretøy. Tilsvarende har siste avgang fra Stavanger til Vassøy et gjennomsnittlig belegg på 7,89 passasjerer og 3,66 kjøretøy.

Kommunestyret i Stavanger kommune fattet i sitt møte i juni -23 (sak 54/23) vedtak om muligheten for å etablere/finansiere ladeinfrastruktur på Vassøy i samarbeid med fylkeskommunen/Kolumbus;

«Ferjelading Vassøy. Kommunedirektøren bes gå i dialog med fylkeskommunen for å undersøke muligheten for å etablere en ladestasjon for ferje og båt på Vassøy – for på den måten kunne sikre beboerne på Vassøy minst like godt rutetilbud, slik befolkningen på øya er lovet. Dersom det er teknisk mulig å gjennomføre en slik etablering av lading på Vassøy, bes kommunedirektøren oppfordre fylkeskommunen å ta denne investeringen, alternativt presentere sak for utvalg for miljø og utbygging og formannskapet for beslutning om kommunalt bidrag for etablering av en slik ladeinfrastruktur på Vassøy. Midlene tas fra klima- og miljøfondet.»

Kolumbus har ikke fått noen offisiell henvendelse fra Stavanger kommune om denne utbyggingen. Det er iverksatt et eget prosjekt for etablering av ladeinfrastruktur på Fiskepiren for Vassøyferjen i tilknytning til den allerede etablerte ladeinfrastrukturen. Dette er et prosjekt som har fått økonomisk støtte fra Enova. Kolumbus er redd for at et eventuelt parallelt prosjekt med utbygging av ladeinfrastruktur på Vassøy vil kunne forsinke prosessen med oppstarten av ny kontrakt og fortsetter derfor utbyggingen av ladeinfrastrukturen på Fiskepiren som planlagt.

Hurtigbåt Stavanger-Byøyene-Hommersåk

Konkurransen om drift av hurtigbåtsambandet Stavanger-Byøyene-Hommersåk var basert på betjening med to fartøy, der det ene fartøyet skal være Medstraum. Også i dette sambandet var det lagt opp til at dagens rutetilbud skulle videreføres i ny driftskontrakt.

Da Medstraum ble satt i drift sommeren 2022 (etter at fylkestinget hadde godkjent konkurransegrunnlaget) var det imidlertid nødvendig å gjøre visse justeringen i rutetabellen som følge av ladebehovet. Følgende endringer iverksatt fra sommeren 2022;

- Avgang kl 1625 ble flyttet til kl 1635.
- Det ble gjort mindre justeringer i anløpsrekkefølgen på turene mellom Stavanger og Hommersåk på avgangene kl 1515 og 1635, uten at dette påvirket reisetiden.

Fra nyttår 2022 ble det gjort følgende endringer i rutetabellen;

- Avgangen kl. 15.20 fra Stavanger ble endret til kl. 15.15, noe som ville gi mer ladetid når fartøyet kom tilbake til Stavanger. Dessverre var ikke dette tilstrekkelig og årsaken til ytterligere endringer høsten 2022.
- Blåsen som signaliserer ønsket anløp ble tatt bort og erstattet med at reisende må ringe før fartøyene går fra Stavanger. Dette medfører at båten ikke må kjøre helt opp mot kaien for å se om det er reisende, og gir en besparelse i utslipp for begge hurtigbåtene i sambandet.

For en mer nøyaktig oversikt over hvilke ruteendringer som er gjort vises det til vedlagte notat fra Kolumbus.

Kolumbus har, sammen med Rødne og Fjord1, avholdt et dialogmøte med ruterådet på Vassøy. Hensikten med møtet var å avklare mulighetsrommet for endringer i den rutetabellen som er lagt til grunn.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har forståelse for at de varslede ruteendringer kan påføre publikum en ulempe, spesielt på øyer uten fastlandsforbindelse. Det finnes imidlertid fremdeles et godt utbygd rutetilbud i området, med både ferje og hurtigbåt som gjør det mulig å komme på jobb, skole, fritidsaktiviteter osv.

Det er stilt spørsmål om Kolumbus har myndighet til å foreta så store ruteendringer som her er tilfellet, og at de ikke har håndtert anbudskonkurransen i henhold til fylkestingets vedtak.

Fylkesdirektøren finner ikke grunnlag for å si at dette er riktig og vurderer at Kolumbus har handlet både i henhold til sitt handlingsrom og fylkestingets vedtak. Pkt. 3.3. i leveranseavtalen mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus gir Kolumbus mulighet til å gjøre drifts- og markedsmessige tilpasninger av rutetilbudet ved behov. Fylkesdirektøren ser behovet for at enkelte rutetider må forskyves i forhold til en vedtatt ruteplan for å legge til rette for båtmateriell med nullutslippsløsninger.

Det må imidlertid påpekes at når det er nødvendig å justere rutene, er det viktig å orientere alle aktuelle instanser og publikum om justeringene i god tid før iverksettelse. Rutetider er noe som opptar innbyggere som benytter seg av buss, ferje og hurtigbåt, og livene er på noen steder tilpasset disse. Fylkesdirektøren synes det er positivt at Kolumbus, i samarbeid med operatørene, har hatt en konstruktiv dialog med publikum i denne saken.

Konkurransene, både drift av ferje til Vassøy og hurtigbåt mellom Stavanger – Byøyene - Hommersåk var teknologinøytrale (med unntak av Medstraum som lå inne som en båt som skulle benyttes). Tilbydere kunne velge å levere inn tilbud basert på fossil diesel, elektrisitet eller en kombinasjon av disse. Tilbud som hadde det beste forholdet mellom pris og klimautslipp ble valgt.

Denne aktuelle anbudskonkurransen ble vunnet av operatør som tilbød elektrisk båtmateriell i henhold til fylkestingets vedtak om at klimagassutslipp skal vektlegges minst 30 % og pris maksimalt 70 % i anbudskonkurranser.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/52471-1

Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø

Avdeling: Transport og mobilitet

Rapport 1. halvår 2023 - Kolumbus AS

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
68/2023	25.09.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
41/2023	26.09.2023	Eldrerådet
39/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
203/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget
100/2023	17.10.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Halvårsrapport for Kolumbus 2023

Sammendrag

Antall reiser med buss viser en svært god utvikling i første halvår 2023, sett i forhold til samme periode i 2022. Alle områder av fylket har en betydelig vekst i antall reiser.

Totalt i Rogaland er antall reiser nå 24 % høyere enn før koronapandemien (2019).

Antall reiser med hurtigbåt viser en positiv utvikling fra 1. halvår 2022 til 2023, men ligger fremdeles langt bak antall reiser før koronapandemien, for reiser i Ryfylke hele 38 %.

Ferjereiser har en positiv utvikling fra 1. halvår 2022 til 2023, og er nå på nivå med tiden før koronapandemien.

Kolumbus kundesenter gjør en så god jobb at de for fjerde året på rad vant prisen for den beste kundeservicen i klassen persontransport i årets Kundeservicepris.

Pr. juni i 2023 var totale passasjerinntekter 236,2 mill. kr. noe som er 5,5 mill. kr. høyere enn budsjetterte inntekter.

Kostnadene er innenfor budsjett 1. halvår 2023. Den kraftige økningen i drivstoffprisene ser ut til å ha bremset noe opp. Rentenivået fortsetter å stige, men dette vil ikke påvirke kostnadsnivået for ruteproduksjonen før i 2024. Dersom det ikke skjer noen uforutsette endringer i kostnadsnivået 2. halvdel av 2023 vil kostnadsnivået være innenfor budsjett.

Det gjøres oppmerksom på at halvårsrapporten ikke inneholder noen konsekvenser av gratis kollektivtrafikk for innbyggere i Stavanger kommune ettersom denne startet opp i juli 2023.

Fylkesdirektørens innstilling

Halvårsrapport 2023 fra Kolumbus tas til orientering.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselssjef

Bakgrunn for saken

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

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

Halvårsrapporten 2023 følger som vedlegg i saken.

Problemstilling

Rapport for 1. halvår 2023 fra Kolumbus AS legges med dette frem til orientering.

Saksopplysninger

Tabellen viser endringen i antall reiser med buss 1. halvår i 2023 mot 2022 samt 1. halvår 2023 mot 2019

Buss	Antall reiser 1. halvår %-vis endring 2023 mot 2022	Antall reiser 1. halvår %-vis endring 2023 mot 2019
Nord-Jæren	+ 22	+ 23
Jæren/Dalane	+ 20	+ 39
Haugalandet	+ 23	+ 11
Ryfylke nord	+ 9	- 9
Ryfylke sør	+ 23	+ 97
HentMeg Sauda	+ 39	+ 11
Totalt buss	+ 22	+ 24

Antall reiser med buss viser en svært god utvikling i første halvår 2023, sett i forhold til samme periode i 2022. Alle områder av fylket har en betydelig vekst i antall reiser.

Totalt i Rogaland er antall reiser nå 24 % høyere enn før koronapandemien (2019).

Tabellen viser endringen i antall reiser med båt 1. halvår i 2023 mot 2022 samt 1. halvår 2023 mot 2019:

	Antall passasjerer %-vis endring 2023 mot 2022	Antall passasjerer %-vis endring 2023 mot 2019
Hurtigbåt		
Ryfylke	-	- 38
Byøyene	+ 13	- 7
Røvær	+ 11	- 24
Totalt hurtigbåt	+ 6	- 26

Ferje	Antall passasjerer %-vis endring 2023 mot 2022	Antall personbiler %-vis endring 2023 mot 2022	Antall passasjerer %-vis endring 2023 mot 2019	Antall personbiler %-vis endring 2023 mot 2019
Vassøy	+ 36	- 1	+ 39	+ 12
Lysefjorden	+ 17	+ 17	- 26	- 1
Utsira	- 3	+ 15	- 15	+ 17
Totalt ferje	+ 28	+ 2	+ 15	+ 12

	Antall personbiler 2023	Antall passasjerer 2023
Ryfylkeferja*	4.190	4.670
Kvitsøy*	57.517	78.945
Finnøy*	66.437	62.546

*Sambandene er nye som Kolumbus ansvar og har derfor ikke noen historikk. De er ikke inkludert i endringsprosentene for ferje.

Antall reiser med hurtigbåt viser en positiv utvikling fra 1. halvår 2022 til 2023, men ligger fremdeles langt bak antall reiser før koronapandemien, for reiser i Ryfylke hele 38 %.

Ferjereiser har en positiv utvikling fra 1. halvår 2022 til 2023, og er nå på nivå med tiden før koronapandemien.

Antall elever med rett til skoleskyss viser en liten økning på 260 elever. Totalt fikk 9.636 elever i grunn- og videregående skole skoleskyss i juni 2023 mot 9.376 i juni 2022.

Antall elever med varige eller midlertidige funksjonshemninger som har rett på gratis skoleskyss, hadde en liten økning fra 2022 til 2023. I juni 2023 fikk 1.154 elever tilrettelagt skyss, mens tilsvarende tall i juni 2022 var 1.143 elever.

Kolumbus arbeider for at alle reiser skal være sømløse, både når det gjelder fremkommelighet, korrespondanser og universell utforming. Dette er et arbeid som krever samarbeid på tvers av fagfelt, kommunegrenser og etater og Kolumbus deltar i en rekke samarbeid for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Det har ikke vært noen alvorlige trafikksikkerhetshendelser i første halvår 2023 som har medført død eller alvorlige personskader hos passasjerer eller sjåfører.

Kolumbus Kundesenter besvarer spørsmål fra kunder både over telefon, ved skrankebesøk og via kontaktskjema på kolumbus.no og sosiale medier. Antall kundeservicehendelser øker med 12,1 % i forhold til samme periode i 2022.

Arbeidet med å etablere en digital chat-kanal har lenge vært utsatt som følge av at det ikke er funnet et godt nok system. Det pågår imidlertid et arbeid for å få denne på plass så snart det lar seg gjøre.

Kolumbus vant for fjerde året på rad prisen for beste kundeservice i klassen for persontransport. I tillegg kom Kolumbus på 2. plass i årets kundeservice alle klasser, med totalt 196 deltagende selskaper.

I første halvår 2023 ble nær 88.000 personer kontrollert for gyldig billett på fylkets buss og båtruter. Tilsvarende tall for 2022 var i overkant av 92.000 personer. Av de kontrollerte ble det gitt 5.932 reaksjoner, mot 3.005 i samme periode i 2022.

Reaksjonene er gitt som følge av manglende billett, falsk billett eller feil billett. Det blir gebyr ved manglende eller falsk billett, skriftlige advarsler til barn under 15 år som ikke har gyldig billett og muntlige advarsler til passasjerer som har feil billettype.

Pr. juni i 2023 var totale passasjerinntekter 236,2 mill. kr. noe som er 5,5 mill. kr. høyere enn budsjetterte inntekter. Passasjerinntektene er 29,9 mill. kr. høyere enn tilsvarende periode i 2022.

Kostnadene er innenfor budsjett 1. halvår 2023. Den kraftige økningen i drivstoffprisene ser ut til å ha bremset noe opp. Rentenivået fortsetter å stige, men dette vil ikke påvirke kostnadsnivået for ruteproduksjonen før i 2024. Dersom det ikke skjer noen uforutsette endringer i kostnadsnivået 2. halvdel av 2023 vil kostnadsnivået være innenfor budsjett.

Det gjøres oppmerksom på at halvårsrapporten ikke inneholder noen konsekvenser av gratis bussbilletter for innbyggere i Stavanger ettersom denne startet opp i juli -23

For ytterligere opplysninger omkring Kolumbus virksomhet 1. halvår 2023, vises det til den vedlagte halvårsrapport fra Kolumbus AS.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren synes det er gledelig å se at antall kollektivreiser med buss fortsetter å øke i hele Rogaland. Økningen 1. halvår 2023 er på hele 22 %. Rogaland har definitivt lagt bak seg virkningen og konsekvensene av koronapandemien ettersom antall reiser nå er 24 % høyere enn før pandemien.

Antall reiser med hurtigbåt viser totalt sett en positiv utvikling fra 1. halvår 2022 til 2023, men ligger fremdeles langt bak antall reiser før koronapandemien. Spesielt antall reiser med hurtigbåt i Ryfylke ligger langt etter nivået før pandemien.

Antall reiser med ferje viser en økning både fra 2022 til 2023 og fra før koronapandemien til 2023. Fylkesdirektøren antar at det vil bli en endring i antall reiser fra hurtigbåt til ferje, der dette er mulig, ettersom flere ferjesamband har blitt gratis.

Det har vært en bekymring for at inntektsnivået ikke har økt i takt med at passasjerene har kommet tilbake, men halvårsrapporten viser at inntektene har hatt en stigende tendens også i 2023.

Fylkesdirektøren vil atter en gang berømme Kolumbus Kundesenter for det imponerende arbeid som blir gjort og som for fjerde året på rad førte til pris for beste kundeservice i klassen for persontransport. I tillegg kom Kolumbus på 2. plass i årets kundeservice alle klasser, med totalt 196 deltakende selskaper.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/55550-1

Saksbehandler: Gaute Risa

Avdeling: Samferdselsavdelingen

Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
40/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
204/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget
102/2023	17.10.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Kvartal 2 2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland
- 2 vedlegg_tabeller

Sammendrag

Samferdselsavdelingen har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland pr. 2. kvartal 2023.

Fylkesdirektørens innstilling

Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Samferdselsavdelingen har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland pr. 2. kvartal 2023

Problemstilling

Rapporten Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland legges med dette fram til orientering.

Saksopplysninger

Rapporten Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland gir en oversikt over årets budsjett og forbruk innen drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei pr. 30.06.2023. Rapporten inneholder i tillegg en oversikt over bompengeprojekt i Rogaland som fylket har finansieringsansvaret for.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rapporten Kvartal 2/2023 Drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland med utfyllende tabeller i vedlegg, gir et godt bilde av aktiviteten på fylkesvei første halvår. Fylkesdirektøren mener rapporten også vil gi styringsgruppene for bompengepakkene en samlet oversikt over prosjektene som er satt i gang på fylkesvei.

Konklusjon

Fylkesdirektøren tilrår at 2. kvartalsrapport 2023 for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2021/31795-5

Saksbehandler: Line Frøsland

Avdeling: Transport og mobilitet

Høring - Krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
41/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
208/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høringsnotat - krav til nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter
- 2 Merknader_utslippsfrie_ferger-hurtigbåter_menon-pub_109-2023

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune har fått notat om forslag til *krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter* på høring fra Samferdselsdepartementet. Forskriftens formål er å bidra til å nå Norges mål om å redusere utslipp av klimagasser, jf. Paris- avtalen og avtalen med EU om felles oppnåelse av klimamål. Dette er i tråd med Rogaland fylkeskommunes strategier.

Fylkesdirektøren har vurdert forslaget til forskriftskrav med tanke på måloppnåing og tilhørende kompensasjonsordning. I saksutredningen pekes det på at unntaksbestemmelsene bør nyanseres, kostnadsestimatene revurderes og at fylkeskommunen er avhengig av forutsigbare økonomiske rammevilkår.

Saksutredningen er gjort i samarbeid med Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommuner, og store deler av sakene blir lagt fram tilnærmet like.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune støtter et krav om nullutslippsløsninger for båt og ferje. Slike krav kan imidlertid ikke innføres uten at staten forplikter seg til å finansiere merkostnadene disse kravene påfører fylkeskommunen. Kravet bør hjemles i anskaffelsesforskriften, ikke skipssikkerhetsloven. En legger til grunn at dieseldrift er tillatt for å opprettholde beredskap og åpen veg, også ved nedetid i nullutslippsløsningen. Dette innebærer at det i praksis vil bli stilt krav til hybridelektriske fartøy med nullutslippskrav i normaldrift, og muligheter for dieseldrift når situasjonen krever det.
2. Rogaland fylkeskommune ber om forutsigbar kompensasjon for nullutslippskravet til fylkeskommunene i tråd med politiske løfter i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordningen må bygge på realistiske kostnadsestimer for de teknologiske løsningene det stilles krav om. Rammevilkårene må være kjent når fylkeskommunene forbereder anskaffelser, men også gjelde med tilbakevirkende kraft for nullutslippsløsninger som innføres før forskriften trer i kraft, slik at fylkeskommunene ikke må stoppe den allerede pågående overgangen til nullutslippsløsninger.
3. Rogaland fylkeskommune ber regjeringen vurdere å utforme unntaksbestemmelsene slik at hybridelektriske løsninger er et alternativ der tekniske og økonomiske forhold tilsier det.
4. Rogaland fylkeskommune forutsetter at staten mer aktivt finansierer og forenkler utbyggingen av overføringsnett og produksjon av alternative energibærere til elektrifisering av transportsektoren.
5. Rogaland fylkeskommune ber om statlig støtte til innovasjonsprosjekter for å drive teknologiutviklingen videre.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune har fått *krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter* på høring fra Samferdselsdepartementet. Ferjer og hurtigbåter forårsaker store klimagassutslipp. Høringsnotatet viser til at utslipp fra ferjer og hurtigbåter står for rundt 20 % av utslippene fra innenriks sjøfart. Forskriftens formål er å bidra til å nå Norges mål om å redusere utslipp av klimagasser, jf. Paris- avtalen og avtalen med EU om felles oppnåelse av klimamål. Hensikten er at tiltaket skal støtte opp under innfasing av nullutslippsløsninger i skipsfart som også kan ha betydning for bruk av nullutslippsløsninger i annen sjøtransport. Virkeområdet er ferjer og hurtigbåter som driftes av eller på oppdrag for det offentlige. Samferdselsdepartementet foreslår en rekke unntak som skal sikre at kravet fungerer best mulig.

Regjeringen har ambisjon om å innføre nullutslippskrav for ferjer i 2023 og for hurtigbåter i 2025. I Samferdselsdepartementets høringsnotat foreslås nullutslippskrav innført for hurtigbåter fra 01.01.2025, mens det foreslås ingen oppstartsdato for nullutslippskrav for ferjer.

I høringsnotatet foreslås det at kravet stilles gjennom innføring av en ny forskrift i anskaffelsesloven.

Båter og ferjer er en viktig del av transportsystemet langs kysten. Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommuner organiserer og kjøper inn båt- og ferjetjenester for en stor del av sambandene i Norge. Administrasjonen i Rogaland fylkeskommune har sammen med Vestland og Møre og Romsdal fylkeskommuner i sommer hatt en felles saksutredning knyttet til høringen. Store deler av saken blir lagt frem tilnærmet lik de tre fylkene.

Høringen har frist 1. okt. 2023, men Rogaland fylkeskommune har fått åpning for å ettersende politiske vedtak innen utgangen av oktober.

Problemstilling

Fylkestinget bes ta stilling til Samferdselsdepartementets høring om krav om nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter.

Saksopplysninger

Utforming av kravstillingen

I høringsnotatet legges det utelukkende opp til å innføre nullutslippskrav, ikke lavutslippskrav, for ferjer og hurtigbåter. I forskriften foreslår departementet at nullutslipp skal være fravær av utslipp av CO₂, CH₄ (metan) og N₂O (lystgass) fra skipet. Det argumenteres med at nullutslippsløsninger vil bidra til en større utslippsreduksjon enn lavutslippsløsninger, at det kan være utfordringer knyttet til kontroll av mengde utslipp fra lavutslippsløsninger og at nullutslippskrav i større grad vil stimulere til teknologiutvikling som i større grad vil bidra til oppnåelse av klimamålet enn lavutslippsteknologi.

Merkostnader og finansiering

Høringsnotatet peker på at det er problematisk å fastslå de samlede merkostnadene for kravet til ferjer og hurtigbåter, da disse vil variere fra samband til samband og mange av kostnadselementene er ukjente. Høringsnotatet viser også til at nullutslippskrav begrenser leverandørenes valg av løsninger og at særlig i startfasen, før nullutslippsløsninger er kommersielt tilgjengelige, kan nullutslippsløsningen medføre merkostnader for å få samme tjeneste levert, sammenlignet med bruk av konvensjonelle ferjer og hurtigbåter.

Erfaringer fra Rogaland viser at elektrifisering vil medføre en betydelig merkostnad

Våren 2023 hadde Kolumbus en stor hurtigbåtkontrakt ute på anbud (Ryfylke). Anbudet ble lyst ut med en varighet på 10+2 år og fylkestinget vedtok at «*En forutsetning for overgang til nullutsleppsteknologi er at staten dekker merkostnad*». Det ble forutsatt at en overgang til nullutslippshurtigbåter ville medføre en kostnadsøkning på inntil 6 %, basert på et estimat fra Kolumbus. Etter forhandlinger ble det klart at den årlige kostnadsøkningen ville være vesentlig høyere. Kolumbus valgte da å avlyse konkurransen. Fylkestinget har i etterkant av avlysinga vedtatt at ny konkurranse skal lysnes ut med en kontraktvarighet på 3+1+1 år og dagens

materiell eller tilsvarende tillates brukt. Ved vurdering av tilbud skal pris vektes maksimalt 70 %, og klimagassutslipp minst 30 %.

Sommeren 2023 valgte styret i Kolumbus også å avlyse Lysefjorden-anbudet da tilbudene som kom inn var av vesentlig høyere kostnad enn forventet.

Status i Rogaland i dag

Rogaland fylkeskommune/Kolumbus disponerer ti hurtigbåter, seks ferjer og en kombibåt. Ei ferje og to hurtigbåter er i dag elektriske. Arbeidet med å elektrifisere et fjerde fartøy er i gang.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er positiv til at det jobbes for å redusere nullutslipp av klimagasser fra ferjer og hurtigbåter. Dette er blant annet i tråd med Rogaland fylkeskommunes samferdselsstrategi. Samtidig har fylkesdirektøren noen innspill knyttet til kravets utforming, finansiering og unntaksbestemmelser.

Utformingen av kravstilling

Departementet legger opp til at kravet utelukkende rettes mot nullutslippsløsninger. Forslaget er å definere nullutslipp som fravær av utslipp av CO₂, CH₄ (metan) og N₂O (lystgass) fra skipet. En slik definisjon vil tillate karbonfrie energibærere (for eksempel strøm og hydrogen), men ikke bruk av biodrivstoff. Fylkesdirektøren er enig denne vurderingen.

Det er uklart om forskriften skal bidra til «null utslipp» eller «nullutslippsteknologi». Hybridelektrisk framdrift er basert på nullutslippsteknologi, men gir ikke nullutslippsdrift. Departementet er ikke klar på om slik teknologi er relevant for oppfyllingen av forskriften:

- På den ene siden legger departementet selv til grunn dagens løsninger, når det viser til «at for ferjer er teknologien moden og er tatt i bruk på flere samband» ifølge underlagsrapportene. Teknologien det blir referert til, er i stor grad hybridelektriske løsninger. Dette er fartøy som i størst mulig grad kjører

elektrisk, og som i varierende grad tar i bruk diesel som en rekkeviddeforlenger der overfarten er for lang, ladetida er for kort eller farta må tilpasses, eller ved bortfall av strøm eller dårlig vær som krever mer energi. Hybridløsningene har gjort det mulig å ta ny teknologi i bruk på en kostnadseffektiv måte.

- På den andre siden peker departementet på at det kan være utfordrende med kontroll av mengde utslipp i «lavutslippsløsninger, f.eks. hvorvidt ferger opererer med tilstrekkelig hybridiseringsgrad ved hybridskip» og vil bare åpne opp for unntak utenfor ordinær drift.

Fylkesdirektøren mener at det bør åpnes opp for at hybridelektriske løsninger kan være relevante. Dette gjelder også for samband som kan fullelektrifiseres i normaldrift. Definisjonen av mål som «null utslipp» eller «nullutslippsteknologi» har konsekvenser for kostnadsvurderingene og kompensasjonsordningen og kan eventuelt løses i unntaksbestemmelsene. Dersom hybridelektriske løsninger ikke tillates, vil det også påvirke beredskapen og mulighetene til å holde vegen åpen under alle omstendigheter.

Foreslått hjemmelsgrunnlag for kravet er riktig

Med tanke på hjemmel vurderer fylkesdirektøren at anskaffelsesloven er bedre enn skipssikkerhetsloven på grunn av oppdragsgiver sitt behov for å avklare unntak og tilrettelegge for eventuelle krav i forkant av konkurranse.

Unntak fra forskriften bør nyanseres

I høringsnotatet legges det opp til at man må ta høyde for at kravet ikke vil kunne følges i alle tilfeller. Det foreslås ulike muligheter for unntak for å sikre at ferje- og hurtigbåtsambandene skal fungere best mulig.

Fylkesdirektøren er enig i at forskriftskravet ikke bør gjelde ferjer i drift i eksisterende kontrakter eller som er kunngjort.

Flere av unntaksbestemmelsene handler om tilgang på energi, teknologiske løsninger og urimelige kostnader. Dette er forhold som ofte går inn i hverandre, fordi de fleste teknisk-praktiske utfordringer kan løses med mer midler.

Fylkesdirektøren peker på behovet for tilstrekkelig nettkapasitet og forutsigbare økonomiske vilkår for nettilknytning for kollektivtransporten. Det er viktig å få avklaring fra nettselskapene i forkant av anbudsutlysningene for avklaringer vedrørende usikkerhet knyttet til tilstrekkelig kapasitet i sentralnettet.

Fylkesdirektøren er usikker på om et absolutt nullutslippskrav kan gi flere unntak enn nødvendig og mindre utslippskutt enn ønsket. I enkelte samband kan overfartsdistansen og rutefrekvensen være utfordrende for nullutslippsdrift. I tillegg kan det være begrenset tilgjengelig nettkapasitet i dagens nett. Oppsummert blir helelektriske løsninger ofte svært dyre. Samtidig er mange av disse sambandene preget av kortere åpningstider og lavere trafikk tall enn ferjer på hovedvegnettet. Det gir høye tiltakskostnader i kroner per sparte tonn CO₂, men også sett opp mot transportarbeidet og kontraktsverdien.

Når departementet viser til at den samfunnsøkonomiske tiltakskostnaden vil være avgjørende for å vurdere unntak fra nullutslippskravet, spør fylkesdirektøren om det da ikke vil være bedre å peke på hybridelektriske løsninger som alternativ til unntak. Vestland fylkeskommune viser til god erfaring med hybridløsninger for å oppnå kostnadseffektive løsninger og god beredskap. Så lenge strøm er en billigere energibærer enn diesel vil man med hybrid elektriske løsninger alltid ha et insentiv til å holde utslippene så lave som mulig.

Videre er det lagt opp til unntak for samband med ferjeavløsningsprosjekter der prosjektet er nært forestående og politisk vedtatt. Samtidig blir det krevd dokumentasjon på at det er satt av midler på fylkeskommunale budsjett. Dokumentasjonskravet kan se ut til å være vanskelig å oppfylle, når slike budsjetteringer først kan skje når også staten har godkjent prosjektet.

Tidspunkt for innføring

I høringsnotatet er det ikke definert fra når kravet skal gjelde for ferjer.

Fylkeskommunene ber om forutsigbare vilkår for å ta høyde for kommende krav i forberedelsene av anbudsutlysninger. Selv om kravet er «varslet politikk» (Meld. St.

13, 2020–2021, Klimaplan 2021-2030 og Hurdalsplattformen), mangler forutsigbare økonomiske vilkår og endelige unntaksregler. Å forberede utlysninger er tidkrevende, og vi trenger minst ett år for saksutredning og politisk behandling før innføring av nye forskriftskrav.

Fylkesdirektøren vurderer at forutsigbare økonomiske vilkår er viktigere for forskriftens måloppnåelse enn selve innføringstidspunktet.

Merkostnader for nullutslippsferjer er høyere enn for hybridelektriske ferjer

Innføringen av ny teknologi krever store investeringer på landside og på fartøy. Til gjengjeld blir driftskostnadene lavere med strøm som energibærer. Departementet viser til at Klimakur 2030 beregnet elektrifisering av ferje som lønnsom – men uten å inkludere investeringene på landside. Videre har DNV sammenfattet historisk tiltakskostnad på de allerede elektrifiserte sambandene. Fylkesdirektøren er bekymret for at disse tallene gir et feil bilde av merkostnadene vi kan forvente som følge av et nullutslippskrav.

- Det er store variasjoner i kostnadsnivå. I tidligere Hordaland sprikte tiltakskostnaden fra 500 til over 5 000 kr per sparte tonn CO₂. Forventede kostnader for et krav om gjenstående samband kan ikke bygge på historiske tall for de mest kostnadseffektive sambandene. I mange fylker stammer de historiske tiltakskostnadene fra de mest kostnadseffektive sambandene, fordi man har gjennomført tiltak på disse først. For de gjenstående sambandene forventer vi vesentlig høyere kostnader enn det historiske gjennomsnittet.
- De historiske tiltakskostnadene er i stor grad basert på hybridelektriske, ikke helelektriske, løsninger. Eksempler fra Vestland viser at noen avganger i enkelte samband i dag ikke har tilstrekkelig ladetid, ladeeffekt og batterikapasitet til å kjøre helelektrisk. Fullstendig nullutslipp på disse sambandene hadde krevd vesentlig høyere investeringer.
- Sist, men ikke minst, er støtten fra Enova til energiinfrastruktur og nett på landside tatt bort, slik at fylkeskommunen må bære denne kostnaden selv.

Et aktuelt eksempel på hvilke tiltakskostnader man kan forvente ved helelektrifisering av ferjesamband som enda ikke er elektrifisert, er Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika i Vestland. Investeringene på landside og fartøy overgår den mulige innsparingen av

driftskostnader mange ganger, og man forventer en miljøtiltakskostnad for Vestland fylkeskommune på rundt 7 300 kr per sparte tonn CO₂. Merkostnaden utgjør 70 % av dagens kontraktsverdi og over 700 kr per transporterte kjøretøy per år.

Fylkesdirektøren ber departementet om å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for forventede kostnader.

Forutsigbar finansiering er avgjørende

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringen vil «kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter.» Samtidig skriver departementet i høringsbrevet at «...innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt.» Fylkesdirektøren synes det er rart at forskriften ikke er forventet å utløse merkostnader, når departementet regner med at forskriftskravet vil utløse flere nullutslippsløsninger enn man vil oppnå uten et krav. Det gjør det svært usikkert for fylkeskommunene i hvilken grad man kan regne med kompensasjon for merkostnadene.

Ny fordelingsnøkkel for hurtigbåt vil redusere tilskuddet til Rogaland fylkeskommune i årene framover. Dette vil ha negativ innvirkning på fylkeskommunens allerede stramme økonomiske rammer og gjøre overgangen til nullutslipps hurtigbåter enda mer økonomisk krevende.

Hvis regjeringen ønsker å bidra til utslippskutt i anbudsutlysinger før forskriften trer i kraft, bør kompensasjonsordningen også gjelde uavhengig av utlysingstidspunktet. Det vil gi fylkeskommunene forutsigbare rammer. Hvis det ikke blir kompensert for utslippskutt i utlysinger før nullutslippskravet trer i kraft, kan det gi insentiv til å legge dieseldrift til grunn i forestående utlysinger og bidra til fortsatt høye klimagassutslipp fra kollektivtransporten fram til 2035.

I høringsbrevet pekes det på at den planlagte økningen i CO₂-avgiften gir lavere tiltakskostnad for elektrifisering av båt og ferje. Kontraktsregimet med lange kontraktsperioder gjør at denne effekten først blir utslagsgivende hvis den blir lagt til grunn i konkurransen. For fylkeskommunene er det avgjørende at kompensasjonen av økt CO₂-avgift er forutsigbar – at fylkeskommunen mottar en fastsatt kompensasjon for avgiftsøkning på drivstoffvolumet til båt- og ferjedrift før

elektrifiseringstiltakene. Fylkesdirektøren ber departementet presisere hvilken kompensasjon fylkeskommunen kan legge til grunn for kommende avgiftsøkninger.

Til sist vil det fremdeles være et behov for teknologiutvikling for at nullutslippsløsningene i fremtiden kan erstatte konvensjonell drift på alle samband og i størst mulig grad. Flere av landets fylkeskommuner er derfor involvert i forskings- og innovasjonsprosjekt, som Fremtidens hurtigbåt og ZEVS. I Rogaland har vi gjennom TRAM-prosjektet utviklet Medstraum, verdens første helelektriske hurtigbåt.

Forsknings- og innovasjonsarbeid er viktig for å stimulere markedet og demonstrere ny teknologi, men fylkeskommuner kan ikke bære den økonomiske risikoen selv og trenger statlig støtte.

Konklusjon

Effekten og merkostnadene av innføring av nullutslippskrav for ferjer og hurtigbåter vil avhenge av hvordan forskriften og kompensasjonsordningen blir utformet.

Fylkesdirektøren peker særlig på at det bør åpnes for hybridelektriske løsninger og at fylkeskommunen trenger forutsigbare økonomiske vilkår basert på reelle kostnader for å kunne oppfylle målsetningene i kravet.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/46421-4

Saksbehandler: Line Frøsland

Avdeling: Transport og mobilitet

Høring - Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
42/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget
207/2023	03.10.2023	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høringsnotat - forslag til endringer i forskrift om nullutslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport
- 2 Forslag til forskriftsendring

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune har fått *Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*, på høring fra Statens vegvesen.

Tre endringer er sendt på høring:

- a) fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024,
- b) innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstiller forskriftens miljøkrav og
- c) påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav.

Fylkesdirektøren ønsker å bidra til at Norge oppfyller sine forpliktelser knyttet til Parisavtalen, men har enkelte innspill til de foreslåtte endringene.

Fylkesdirektøren foreslår å beholde 1. jan. 2025 som innføringsdato for nullutslippskravet. 1. januar 2024 anses som for nært i tid til at oppdragsgivere som ikke allerede har planlagt for nullutslippsløsninger gis tilstrekkelig mulighet til å gjøre nødvendige avklaringer i forkant av utlysning.

Anslag viser at man må regne med økte kostnader de kommende årene knyttet til elektrifisering av bussene.

§ 3 i forslag til ny forskrift beskriver at miljøkravet vil gjelde for Bybuss (M2 og M3), der bybuss defineres som «buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass». Denne definisjonen av «bybuss» kan oppfattes som misvisende, da den ikke kun viser til busser i by, men gjør at kravet i praksis vil omfatte alle busser som kjører for Kolumbus i hele fylket, også busser i distriktene som ofte kjøres lite.

Rogaland fylkeskommune forutsetter at staten bidrar med finansiering for å kunne gjennomføre elektrifiseringen i tråd med nullutslippskravet.

Rogaland fylkeskommune ser ikke hensikten med rapporteringsplikt på fravik fra nullutslippskravet så lenge staten ikke har noen plan for økonomiske bidrag til ladeinfrastruktur.

Fylkesdirektørens innstilling

Saksfremleggets kapittel *Fylkesdirektørens vurderinger* sendes inn som Rogaland fylkeskommunes svar på Statens vegvesens høring om *Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune har fått *Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*, på høring fra Statens vegvesen.

Tre endringer er sendt på høring:

- a) fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024,
- b) innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstiller forskriftens miljøkrav og
- c) påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav.

Rogaland fylkeskommune skal sende inn høringsspill og innholdet behandles i denne saken. Rogaland fylkeskommune har fått forlenget høringsfrist til 20. oktober for å rekke politisk behandling.

Problemstilling

Fylkestinget bes ta stilling til høringssvaret til *Forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*.

Saksopplysninger

Konsekvenser av forskriften

- a) fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024

Nåværende forskrift stiller krav til nullutslipp for bybusser anskaffet etter 1. januar 2025. Forslag til ny dato er 1. januar 2024. Målet i nasjonal transportplan (NTP) er at nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. I

høringsnotatet opplyses det at det er kunngjøringstidspunktet av anskaffelsen som skal gjelde som tidspunkt for når miljøkravet gjelder fra.

§ 3 i forslag til ny forskrift beskriver at miljøkravet vil gjelde for Bybuss (M2 og M3), der bybuss definerer som «buss som har ståplasser (klasse 1, klasse 2) og minibuss (M2) med ståplass.» Denne definisjonen av «bybuss» kan oppfattes som misvisende, da den gjør at kravet ikke bare retter seg mot busser som kjører i by, men i praksis vil omfatte alle busser som kjører for Kolumbus i hele fylket, også busser i distriktene som ofte kjøres lite.

Dersom innføringsdato for kravet flyttes til 1. januar 2024 vil både Nord-Jæren-, Jæren- og Dalane-kontraktene få krav om nullutslipp. Til sammen dreier det seg om rundt 300 busser i Rogaland. Måten begrepet «bybuss» defineres på, gjør at i praksis alle bussene som lyses ut i Rogaland vil få nullutslippskrav, selv om nytte/kost-forholdet ved en elektrifisering i en del tilfeller vil være dårlig.

For Rogaland sin del mener Kolumbus at det er sannsynlig at de nye bussene ville blitt elektrifisert uansett om kravet om nullutslipp ikke hadde blitt innført før 1. jan. 2025, pga. 30 % vekting av miljø. Ifølge Kolumbus skal det være mulig å stille krav til batterielektriske bybusser overalt i fylket.

Antall nødvendige busser blir en enda større kostnadsfaktor ved elektrifisering, da bussene er dyrere i anskaffelse enn dieselbusser, og ved elektrifisering vil det være behov for flere busser for å opprettholde ruteproduksjon. Særlig utenfor byområdene vil dette kunne bli en forholdsmessig stor del av totalkostnadene.

I høringsnotatet foreslås følgende skjematiske oppstilling av tidsbruk hos en oppdragsgiver i forkant av en anbudsutlysning for buss:

Tabell 1 Skjematisk oppstilling av tidsbruk for en reell anskaffelsesprosess hos en oppdragsgiver (tabell fra høringsnotat)

Detaljert tidsbruk totalt (uker) FØR utlysning av konkurranse (se fig. 2)		
Elektri - fisering	Biogass	Oppdragsgiver
		1) Vurdere om busser kan leveres som har tilstrekkelig rekkevidde for de kilometerne som er på linjen og i den rutetabellen som finnes:
6-9	6-9	a) vurdere energiforbruk på linje
0-8	0-8	b) gjennomføre markedsundersøkelse i bussmarkedet
0-20	0-20	2) Vurdere endringer på rutetabell eller linje
0	0	3) Avklaring med bussdepot-eier ift. energi infrastruktur (kan gå parallelt)
4-100	4-8	4) Gå i dialog med nettselskap for strøm og biogassleverandør for å se om det er mulig å få frem energi til oppstillingsplass for bybussene (depot) Avgjøre hvem som skal eie infrastruktur for energibærerne
0-20	0-20	5) Bestemme eierskapsforhold og ansvar for energiinfrastruktur
0-10	0-10	6) Beregne totalkostnad for utslippsfri kontrakt opp mot budsjett (justering av driftsvolum avhengig av merkostnad for utslippsfri/biogass (tilbake til punkt 2). Lage nye anskaffelsesdokumenter
15-52	15-52	Politisk forankring av plan og budsjett
0	0	7) Kunngjøre konkurranse
75+	42+	Sum antall uker oppdragsgiver trenger på å undersøke rundt mulighetene for å endre en planlagt konkurranse, dersom det ikke allerede er gjort et forarbeid knyttet til mulighetene for el eller biogass

Dagens kontrakter for Nord-Jæren, Jæren og Dalane er alle forlenget til 30. juni 2026. De tre kontraktene vil bli lyst ut i 2024, med oppstart 1. juli 2026.

Det er usikkerhet knyttet til finansieringen av fullelektrifisering av buss. I saken *Økonomiplan 2024-2027 – Foreløpige driftsrammer 2024-2027* (sak 49/2023), som ble behandlet av fylkestinget i juni 2023, forventer Kolumbus økte driftskostnader knyttet til elektrifisering av buss på 168,3 millioner kr for 2026, og 180,6 millioner kr for 2027. Dette gjelder dersom krav om nullutslipp legges til grunn i alle nye anbud i planperioden.

De forventede økte kostnadene knyttet til elektrifisering av bussene i fylket kan føre til negative konsekvenser for kollektivtilbudet i fylket. Dersom ikke fylkeskommunen får økte rammer til elektrifisering, må midlene hentes gjennom f.eks. kutt i ruteproduksjon.

- b)** innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstillers forskriftens miljøkrav

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har allerede et rapporteringsskjema som brukes for offentlige oppdragsgivere som gjør unntak fra miljøkravene for personbil og varebil. I forslag til ny forskrift foreslås det at også oppdragsgivere som kjøper inn bybusstjenester og dem som eventuelt anskaffer egne bybusser skal rapportere inn dersom det er gjort unntak fra miljøkravene. Det skal også opplyses om hvorfor det ikke har vært mulig å følge miljøkravene.

Ifølge forslag til ny forskrift oppgis flere tilfeller der offentlig oppdragsgiver og operatør kan fravike miljøkrav. Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO₂-utslipp. Unntakene for miljøkrav er:

- § 4 a) primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3
- § 4 b) tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig
- § 4 c) bybuss som bruker biogass
- § 4 d) virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.

I høringsnotatet opplyses det om at fravik fra miljøkrav ved anskaffelse av bybusser skal rapporteres av utlyser av bussanskaffelse senest ved kunngjøringstidspunktet.

c) påkrevd bruktbilkjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav

Dagens forskrift gir anledning til at oppdragsgivere med behov for å velge bruktbil, kan kjøpe bil med forbrenningsmotor. Det foreslås nå å endre dette, slik at alle som må kjøpe fossilbil må kjøpe brukt. Det vil i tillegg fortsatt være mulighet til å kjøpe brukte elbiler.

Gjennom denne forskriftsendringen kan kjøretøybehovet oppfylles uten at offentlige anskaffelser bidrar til at det kommer nye fossilbiler inn på markedet. På denne måten gjøres forskriften klar for å møte NTP-målet om at 100 % av nybilsalget for personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp fra 2025 i offentlig sektor.

Høringsnotatet opplyser om at kravet om å kjøpe brukt ved manglende oppfyllelse av miljøkrav vil ikke gjelde for buss.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rogaland fylkeskommune ønsker å bidra til at Norge oppfyller sine forpliktelser knyttet til Parisavtalen. Skjerpede krav til utslippskutt er i tråd med fylkeskommunens målsettinger. Rogaland fylkeskommune har følgende innspill til høringen:

- a) fremskyndelse av fristen for overgang til nullutslipp eller biogass for bybuss fra 2025 til 2024

Å forberede en anbudsutlysning er tidkrevende, og ved utlysning av busser med nullutslippskrav kreves omfattende undersøkelser og avklaringer i forkant, se tabell 1 i høringsnotat og saksframlegg.

1. jan. 2024 er kun tre måneder etter høringsfristen. Dette anser Rogaland fylkeskommune som for kort varslings tid for en såpass stor endring. For oppdragsgivere som ikke har planlagt for elektrisitet eller biogass vil ikke raskere innføring av nullutslippskrav gi særlig rom for å gjøre nødvendige avklaringer i forkant av utlysninger som skal gjøres allerede i 2024. Fylkesdirektøren foreslår å beholde 1. jan. 2025 som innføringsdato for nullutslippskravet.

Basert på anslag fra Kolumbus beregner Rogaland fylkeskommune betydelige merkostnader knyttet til elektrifisering av bussparken de kommende årene. Omkring 300 busser i Rogaland vil bli berørt dersom innføringstidspunktet for av nullutslippskrav for bybuss flyttes fra 1. jan. 2025 til 1. jan. 2024.

Når det gjelder forskriftens definisjon av «bybuss» vil det for Rogaland fylkeskommune innebære at forskriften omfatter så og si alle bussene, ikke bare busser i by, men også i distriktene. Allerede gjeldende versjon av forskriften innebærer at vi skal elektrifisere også i områder hvor nytte/kost-forholdet blir dårlig, hvor elektrifiseringen blir dyr, både på grunn av ladeinfrastruktur, men også fordi bussene som primært brukes i skoleskyss/lavfrekvente ruter som kjører relativt få kilometer i året. Forskjellen for Rogalands del vil være at dersom nullutslippskravet framskyndes fra 2025 til 2024, vil det få virkning allerede for de nest store busskontraktene i Rogaland som har oppstart i 2026 og utlysning i 2024.

Rogaland fylkeskommune forventer at staten forplikter seg til finansiering av merkostnader ved overgang til nullutslippsløsninger. Fylkesdirektøren støtter

nullutslippskravet og ønsker å velge nullutslippsløsninger, men dersom ikke staten påtar seg finansieringen av merkostnadene elektrifiseringen medfører, ber Rogaland fylkeskommune om at det åpnes for å gjøre unntak fra nullutslippskravet på ruter hvor kost/nytte-forholdet er spesielt dårlig. Dette for å unngå kutt i ruteproduksjonen eller nedleggelse av ruter i distrikter.

b) innføring av rapporteringsplikt for anskaffelser av bybusser som ikke tilfredsstillers forskriftens miljøkrav

Rogaland fylkeskommune ser ikke hensikten med rapporteringsplikt på fravik fra nullutslippskravet om ikke staten har noen plan for økonomiske bidrag for å finansiere overgangen til nullutslippsløsninger.

Unntakene bør tydeliggjøres. Unntakene framstår ikke som tydelig definerte, noe som skaper usikkerhet knyttet til om man «kvalifiserer» for unntak eller ikke.

c) påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav

Rogaland fylkeskommune er positive til forslaget om påkrevd bruktbil kjøp ved manglende oppfyllelse av miljøkrav.

Samtidig mener Rogaland fylkeskommune det er viktig at bybuss, i tråd med forslaget i høringsnotatet, holdes utenfor bruktkjøpskravet, for å sikre best mulig kundetilfredshet og minimere faren for teknisk svikt.

Konklusjon

Rogaland fylkeskommune ønsker å bidra til at Norge oppfyller sine forpliktelser knyttet til Parisavtalen. Skjerpede krav til utslippskutt er i tråd med fylkeskommunens målsettinger, men fylkesdirektøren har likevel noen innspill til endringene som foreslås i *forslag til endringer i forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*, som er på høring fra Statens vegvesen.

Å flytte nullutslippskrav for bybusser fra 1. jan. 2025 til 1. jan. 2024 vil ikke gi oppdragsgivere som ikke har planlagt for elektrifisering særlig anledning til å gjøre nødvendige avklaringer i forkant av utlysninger som skal gjøres allerede i 2024.

Fylkesdirektøren foreslår derfor å beholde 1. jan. 2025 som innføringsdato for nullutslippskravet.

Fylkesdirektøren peker også på at elektrifisering av bussene medfører store kostnader. Det er dermed behov for statlig finansiering for å kunne gjennomføre elektrifisering i tråd med kravene.

Rogaland fylkeskommune ser ikke hensikten med rapporteringsplikt på fravik fra nullutslippskravet så lenge staten ikke har noen plan for økonomiske bidrag til ladeinfrastruktur.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/54559-1

Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen

Avdeling: Transport og mobilitet

Framtidens påvirkningsarbeid om jernbane

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
43/2023	27.09.2023	Samferdselsutvalget

Sammendrag

Fylkestinget har bedt administrasjonen om en sak til samferdselsutvalget som belyser hvordan Rogaland fylkeskommune kan drive et godt og mest mulig effektivt påvirkningsarbeid når det gjelder jernbane. Etter utmeldingen av Jernbaneforum Sør og Lyntogforum i 2023, er de beste mulighetene til påvirkningsarbeid gjennom aktiv deltakelse i prosesser som Nasjonal transportplan, byvekstavgift Nord-Jæren, regionale planer og planer etter plan og bygningsloven.

Fylkesdirektørens innstilling

- Rogaland fylkeskommune bør utnytte mulighetene til påvirkningsarbeid når det gjelder jernbane bedre enn det gjøres i dag i regionale planprosesser
- Rogaland fylkeskommune skal være til stede og medvirkende i prosesser og høringer som omhandler jernbane, og sette aktuelle problemstillinger på dagsorden der det er aktuelt

Stine Haave Åsland

Samferdselssjef

Lisa Garpe

Enhetsleder Transport og mobilitet

Bakgrunn for saken

Gjennom behandlingen av FT-sak 124/2022 *Økonomiplan 2023-2026 – Årsbudsjett 2023* ble det under driftsbudsjettet vedtatt å si opp medlemskapet i Jernbaneforum Sør og Lyntogforum i 2023, med budsjettvirkning fra 2024. Fylkestinget ba samtidig om at det skulle fremmes en sak til samferdselsutvalget i 2023 som belyser hvordan Rogaland fylkeskommune kan drive et godt og mest mulig effektivt påvirkningsarbeid når det gjelder jernbane i fortsettelsen.

Problemstilling

Samferdselsutvalget skal ta stilling til hvordan påvirkningsarbeidet som omhandler jernbane skal være i framtiden for Rogaland fylkeskommune

Saksopplysninger

Jernbaneforum sør

Jernbaneforum sør er et politisk og administrativt samarbeid mellom fylkeskommunene Vestfold og Telemark, Agder og Rogaland som har arbeidet for en høyest mulig prioritering av jernbaneutbygging i regionen. Jernbaneforum Sør ble etablert i 1992 av fylkeskommunene: Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. Målet med forumet er å få forsert utbyggingen av en modere jernbane på hele strekningen Oslo - Stavanger, inkludert en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Jernbaneforum Sør har også arrangert en årlig jernbanekonferanse, kalt Jernbaneforum.

Lyntogforum

Lyntogforum ble etablert i 2014 av en rekke kommuner i daværende Hordaland, Telemark og Rogaland fylker. Siden etableringen i 2014 har flere kommuner, bedrifter, organisasjoner og fylkeskommuner sluttet seg til, med Rogaland fylkeskommune som medlem fra 2018 av. Målet er å jobbe for lyntog i Norge, med blant annet en Vestlandsbane over Haukeli med forgreininger til både Bergen og Stavanger.

NTP

Rogaland fylkeskommune er en av høringspartene i Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet sitt arbeid med nasjonal transportplan (NTP). Per 2023 er alle landets fylkeskommuner og de fire største bykommunene høringsparter i tillegg til en rekke organisasjoner. Rogaland fylkeskommune har mulighet til å komme med skriftlige innspill og uttalelser, og blir invitert på regionale høringskonferanser. Gjennom denne prosessen tar departementene imot innspill til sitt arbeid med endelig utgave som legges fram av regjeringen. Det er seks transportvirksomheter som omfattes av NTP, Statens vegvesen, Nye veier, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Avinor og Kystverket.

Byvekstavtale og Bymiljøpakken

Det er inngått en byvekstavtale mellom Staten (Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet) og Nord-Jæren (Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner) i 2019, som har en varighet til 2029. Den gjelder transporttiltak, finansiering og arealtiltak som framkommer av avtalen. Byvekstavtalen styres gjennom Bymiljøpakken på Nord-Jæren, som er navnet på partnerskapet i avtalen. Jernbanedirektoratet er en av syv parter i Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren, og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Det er videre i avtalen beskrevet at partene har mål om å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling. Neste reforhandling av avtalen er forventet etter at kommende NTP blir vedtatt.

Planprosesser

Rogaland fylkeskommune har to regionale areal og transportplaner der jernbane er en del av transportnettets. Jernbanedirektoratet er invitert inn i prosessene rundt Regionalplan for Dalane og Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke i dag, og bidrar med faglige innspill og vurderinger. Hvilke tema det skal fokuseres på i regionalplanene fastsettes i et planprogram som Fylkesutvalget i Rogaland fylkeskommune behandler. Etter at de regionale planene er vedtatt, er det oppfølging av planene i arbeidsgrupper og styringsgrupper. I regionalplan for Jæren og Søre

Ryfylke er det etablert et løpende areal og transportplansamarbeid for aktuelle statlige etater og involverte kommuner, mens i regionalplan Dalane er det årlige møter.

Planlegging og utbygging av jernbaneprosjekter er krevende prosesser, som ofte tar mange år. Jernbanedirektoratet lager utredninger av det fremtidige togtilbudet som grunnlag for politiske beslutninger. En av de viktigste leveransene er innspill til NTP. Det er Bane NOR som planlegger jernbaneprosjektene etter plan- og bygningsloven i Norge. Større prosjekter følger vanligvis tre faser som er styrt av plan- og bygningsloven: dette er planprogram, kommunedelplan og reguleringsplan. Når planen er på høring kan Rogaland fylkeskommune skrive en høringsuttalelse til Bane NOR, og eventuelt komme med en innsigelse om det er noe fylkeskommunen som fagmyndighet ikke finner tilfredsstillende.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har etter vedtaket i desember 2022 meldt Rogaland fylkeskommune ut av Jernbaneforum Sør og Lyntogforum. Kontingenten for disse to forumene blir ikke betalt etter 2023.

Rogaland fylkeskommune har flere muligheter til å påvirke fremtidens jernbanesatsing gjennom ulike prosesser og fora. De overordnede strategiene, planene og finansieringen for jernbanenettet i Norge blir vedtatt gjennom nasjonal transportplan som legges fram hvert fjerde år av regjeringen. Rogaland fylkeskommune har i inneværende rullering av NTP fokusert på å få innspill fra kommunene i fylket, i tillegg til næringsliv og organisasjoner.

I byvekstavtalen finnes det muligheter til å forhandle om statlige midler til jernbaneinvesteringer på Nord-Jæren. Når neste reforhandling starter opp, kan Rogaland fylkeskommune påvirke hva som legges til grunn i neste avtale.

Handlingsrommet til temaer som skal belyses i de regionale planene er ganske stort, og Rogaland fylkeskommune kan velge å prioritere jernbane som et område det skal sees nærmere på. Fylkesdirektørens vurdering er at Rogaland fylkeskommune kan benytte seg av dette handlingsrommet i større grad enn i dag om ønskelig. I kommende rulleringer av regionalplanene for Jæren og Søre Jæren, og Dalane kan fylkeskommunen velge å sette fokus på framtidens jernbane i planprogrammet og

dermed legge til rette for at faglige utredninger som handler om jernbane blir utført. En vedtatt regionalplan kan også benyttes som argumentasjon til andre høringsprosesser som for eksempel NTP og andre planer for å gi mer tyngde til uttalen.

Når det gjelder påvirkning av konkrete tiltak og traseer uttaler Rogaland fylkeskommune seg i offisielle høringer i aktuelle planprosesser etter plan- og bygningsloven i dag.

Konklusjon

Fylkesdirektøren mener at Rogaland fylkeskommune er til stede i påvirkningsarbeidet mot jernbanen i dag, men kan utnytte mulighetene som regionale planprosesser gir, bedre i framtiden.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.