



Notat

Dato: 22.10.2018
Arkivsak: 2018/14417-3
Saksbehandlar: karnyga3

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Konkurransetsetjing av rutepakke Bergen Sentrum og Bergen nord - svar på oversendingsforslag

Utval for miljø og samferdsel fatta den 17.10.18 følgjande vedtak til innstilling i sak PS 110/2018:

Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering.

Av møteboka framgår vidare at Jon Askeland sette fram slikt oversendingsforslag til fylkesutvalet, som vart samrøystes vedteke:

MISA grunngjev oversendingsforslaget med at ein ved å gå for rådmannen si innstilling ikkje når måla om nullutsleppsteknologi i Bergen innan 2025.

MISA ber om at det fram mot FU vert føreteke kostnadsutgreiing for el-tekonologi.

MISA ber rådmannen om kostnadsoverslag for å nå måla i klimaplanen og temaplan for null- og lågutsleppsbusar.

MISA ønskjer i tillegg konkret kostnadsoverslag for el-bussar.

MISA ønskjer at det vert utgreidd kostnadsoverslag for setebelte for born.

1. I kva grad vil fylkesrådmannen si innstilling i sak 110/2018 oppfylle gjeldande miljøambisjonar?

I vedtaket til temaplan for låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland føresett ein finansiering av tiltak for låg- og nullutsleppsbusar innanfor Bergen kommune gjennom Miljøløftet. Per oktober 2018 ligg det ikkje føre noko finansieringsvedtak som Skyss kan ta høgde for ved anbudsutlysinga. Handlingsprogram for Miljøløftet 2019-2022 skal handsamast i fylkestinget i desember, og kjem såleis for seint med omsyn til å avklare finansiering før utlysing av dei nye busanboda i Bergen nord og Bergen sentrum. I utkast til

handlingsprogram ligg det for åra 2019 og 2020 heller ikkje inne midlar til elektrifisering av bussparken utover bygging av trolleyinfrastruktur.

Med saksframlegget til sak 110/2018 tilrår fylkesrådmannen å stille krav om euro VI-standard for heile bussparken i anbodsområda, biogass for om lag 45 prosent av energibruken i Bergen nord, trolleybuss i Bergen sentrum og biodrivstoff der det då ikkje blir biogass eller trolleybuss. Ein vil då oppfylle lokale, regionale og nasjonale ambisjonar om lågare lokale utslepp og om fossilfri og fornybar kollektivtrafikk i Bergen innan 2020. Tiltaka vil bidra til eit CO₂-kutt frå bussdrifta i Hordaland på 55 prosent mellom 2018 og 2025.

Utover dei tilrådde tiltaka i saksframlegget peiker temaplan for låg- og nullutsleppsbusar på elektrifisering for å redusere klimagassutslepp, støy og lokale utslepp ytterlegare.

Manglande finansiering vil gjere det utfordrande å innfri ambisjonen om vesentleg elektrifisering i Bergen sentrum innan 2025. For å ha moglegheit til å innfri ambisjonane når finansiering er på plass er det lagt til rette for ei gradvis elektrifisering i kontraktområdet Bergen sentrum i løpet av kontraktperioden – når finansiering og naudsynte avklaringar for etablering av ladeinfrastruktur er sikra. Ein viser i den samanheng også til punkt 5 under.

Oppsummert vert målsettingar om fossilfri og fornybar kollektivtransport følgd opp i tilrådinga:

Tabell 1: Relevante planar med målsettingar for energi og utslepp frå kollektivtransporten

Plan	Målsetting	Oppfølging i tilråding
Grønn strategi (Bergen kommune)	Fossilfri kollektivtransport innan 2020.	Ja
	Utsleppsfri sone sentrum 2030.	Usikker
Klimaplan for Hordaland	Fornybar energi innan 2025.	Ja
	«Rask innfasing av utsleppsfri motorteknologi.»	Er avhengig av framtidig finansiering
Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland	Fossilfri kollektivtransport innan 2020.	Ja
	Vesentleg elektrifisering i Bergen innan 2025.	Er avhengig av framtidig finansiering
	65 % CO ₂ -kutt Hordaland	55 % CO ₂ -kutt
Nasjonal transportplan	Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025.	Er avhengig av framtidig finansiering

2. Kva er kostnadene for å nå måla om elektrifisering og 65% CO₂-kutt?

Fylkesrådmannen la i møtet i fylkesutvalet 19.09.18 fram sak om status for oppfølging av temaplan for låg- og nullutsleppsbusar. Følgjande tabell som var innteke i saka oppsummerer samtlige tiltakskostnader:

	Bergen				Hordaland elles
Tiltakstype	Biodrivstoff	Biogass frå Rådalen	Trolleybatteri- buss	Batteribuss	Biodrivstoff
Infrastruktur- investeringar	-	6-8 mill. kroner	75 mill. kroner eks. Enova- støtte 45 mill kroner inkl. Enova- støtte	110-140 mill kroner eks. Enova-støtte 80-100 mill. kroner inkl. Enova-støtte	-
Meirkostnadar drift	10-12 mill. kroner/år (føreset biogass og elbuss)	7-11 mill. kroner/år	-	16 mill. kroner/år	8-12 mill. kroner
Nytte	Fossilfri, CO ₂ - kutt per år: 8 000 tonn	Fossilfri, CO ₂ - kutt per år: 4 500 tonn	Støyreduksjon, fossilfri og utsleppsfri, CO ₂ -kutt per år: 1 000 tonn	Støyreduksjon, fossilfri og utsleppsfri, CO ₂ -kutt per år: 6 500 tonn	Fossilfri, CO ₂ - kutt per år: 10 000 tonn
Status	Delvis klar til innføring, manglar finansiering	Under innføring, er finansiert	Under førebuing, er finansiert	Under førebuing, manglar finansiering	Planlagt seinare

Dersom ein skulle leggje til grunn at temaplanen sitt mål om elektrifisering og 65 prosent CO₂-kutt skal oppnåast må det i Bergen sentrum leggjast til rette for elektriske bussar ut over trolleybussar. Dette vil tilsvara elektrifisering av om lag 10 busslinjer.

Når det gjeld investeringskostnadene gjev Enova 40 prosent stønad til ladeinfrastruktur for elektriske bussar. Som tabellen viser er investeringskostnadane (etter Enova-støtte) estimert til 80 MNOK.

Meirkostnadene til drift er relatert til at batteribussar vil vere dyrare i innkjøp. Vidare må ein forvente årlege meirkostnader knytt til dårlegare utnytting av materiell og sjåførar grunna ladetid. Batteribussar er har lågare energikostnad enn diesalbussar, men denne innsparinga er likevel ikkje tilstrekkeleg til å dekkje meirkostnadene. Totalt er meirkostnader til drift estimert til å kome på 16 MNOK pr. år.

3. Kva er kostnadene ved å krevje biogass for heile rutepakke Bergen Nord?

Som nemnt under pkt. 1 er det planlagt at biogass skal stå for 45 prosent av energibruken i rutepakke Bergen Nord. Dersom ein skulle leggje til grunn at biogass skal stå for all energibruk i denne rutepakken vil det vere behov for å utvide fylleinfrastrukturen på bussanlegget på Haukås (etablering av 70 ekstra fyllepunkt og straumframføring). Enova gjev ikkje støtte til etablering av slik infrastruktur, og samla sett er desse investeringskostnadene estimert til å ligge på 10-11 MNOK. Meirkostnader knytt til drift er ikkje berekna.

4. Kva er kostnaden ved å krevje setebelte for barn i rutepakke Bergen nord og Bergen sentrum?

Trygg Trafikk tilrår at barn bør vere sikra med bilpute kombinert med ordinært bilbelte eller beltestol i bussen. Alternativet til å bruka bilpute vil vere å ha trepunktsbilbelte som ein kan tilpasse til ønska høgde. Etter det Skyss kjenner til er denne type bilbelte ikkje tilgjengeleg i marknaden for buss, då det ikkje er mogeleg å regulere høgda på belte slik at denne også passer born.

Ei løysing med å lagre mobile bilputer om bord på bussane vil by på praktiske utfordringar. Løysinga ein då står att med er innebygde puter i seter kombinert med belte tilpassa brukar. Skyss har vore i kontakt med ulike leverandørar for å sjå om det er leverandørar som kan tilby dette og til kva ekstrakostnader.

Innebygde seter kan løysast på fleire måtar, med følgjande hovudalternativ:

1. Utstyret vert montert i heile bussen, slik at borna kan bruke dei til ein kvar tid ledige seteplassane.
2. Å montere dette for eit mindre tal seter, til dømes 10 seter per buss. Dette vil kunne medføre at mange passasjerar må flytte på seg dersom det kjem inn ei gruppe born, og er difor ikkje praktisk ønskjeleg.

Alternativ 1 som blir vurdert som mest praktisk gjennomførbart.

Krav om setebelte for barn inngår ikkje i dei ulike standardane for utforming av bussar og det er få bussleverandørar som kan levere dette. Kostnaden for eit slikt krav er estimert til kr 164.000,- pr buss eller totalt 37millionar kroner for bussar i Bergen Nord og Bergen Sentrum.

Det er så langt berre funne ein bussleverandør av denne type seter. Krav om setebelter for barn vil dermed kunne hindre konkurranse om bussleveranse og fordyre tilboda. Fylkesrådmannen vil av denne grunn tilrå at det ikkje vert stilt krav om slike setebelter.

5. I kva grad er Skyss sine kontraktar innretta til å handtere framtidig endringsbehov?

Ettersom det vert lagt opp til å inngå langvarige kontraktar på ti år, vil fylkeskommunen ha behov for å gjere endringar i kontrakten i løpet av avtaleperioden. Det vil av denne bakgrunn bli nytta fleksible endringsreglar i kontrakten slik at fylkeskommunen gjennom heile avtaleperioden kan gjennomføre endringar knytt til rutetilbodet, framdriftsteknologi, IT-leveransar, billetteringsløysingar, busstypar og liknande. Desse endringsreglane vil gjere det mogleg for fylkeskommunen til å tilpasse rutetilbodet og innføre elektriske bussar etter kvart som naudsynt finansiering kjem på plass.