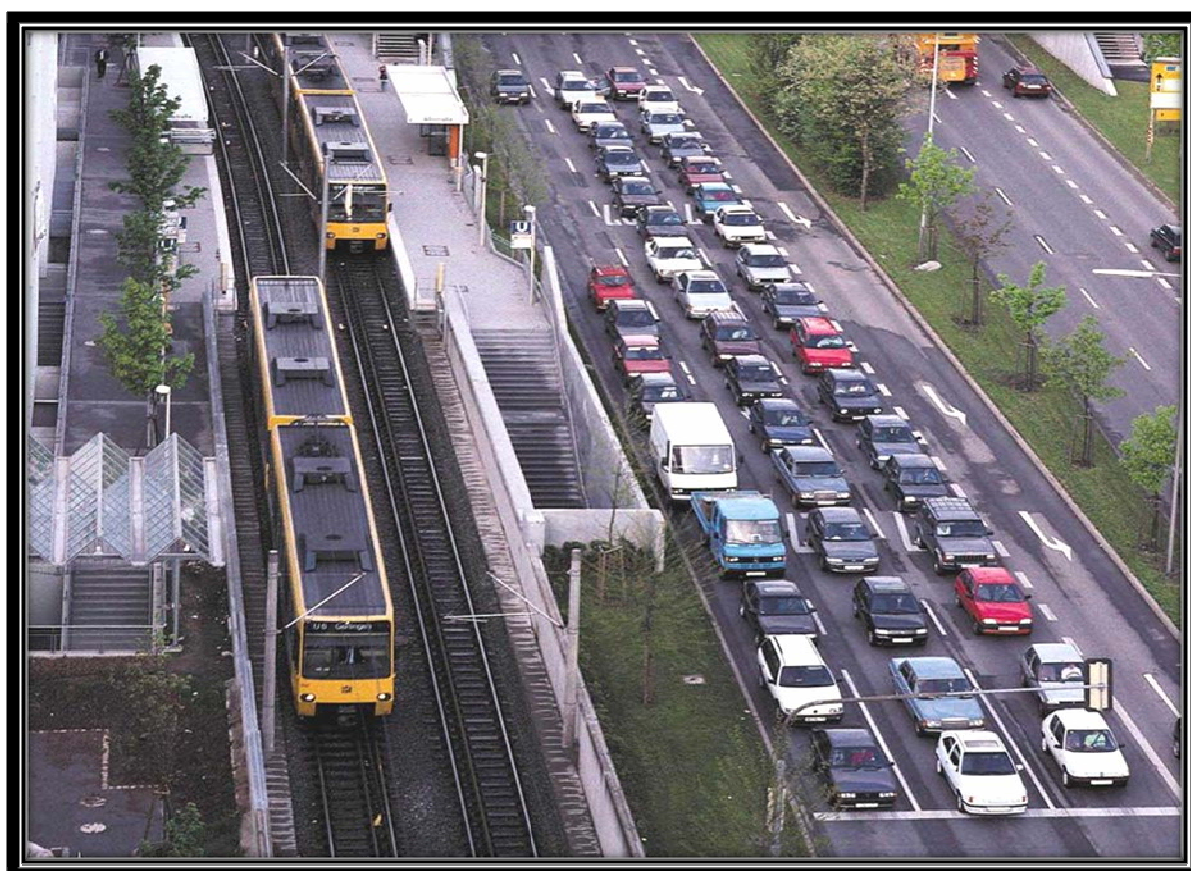


# Rogaland Fylkeskommune Kombibane / bybane Nord-Jæren

## Delprosjekt 2 Drift av transporttilbudet



Dokument Nummer: DRF – 101 – 010

Versjon: 3

Dato: November 2007

## Innhold

1	OPPBYGGING AV NOTATET “DRIFT AV TRANSPORTTILBUDET” .....	4
2	UTVIKLINGSTREKK I STAVANGERREGIONEN.....	4
2.1	BEFOLKNINGSUTVIKLINGEN I STAVANGERREGIONEN.....	5
2.2	KONJUNKTURUTVIKLINGEN I ROGALAND .....	5
2.3	UTVIKLING I BILHOLD .....	6
2.4	TRANSPORTMARKEDET I STAVANGERREGIONEN.....	6
2.5	REISEVANEUNDERSØKELSEN I 2005 FOR STAVANGERREGIONEN – RELEVANTE UTVIKLINGER I DET REGIONALE TRANSPORTMARKEDET .....	7
2.6	UTVIKLINGEN I PASSASJERGRUNNLAGET FOR BUSSTRAFIKKEN I STAVANGERREGIONEN .....	8
2.7	UTVIKLING I PASSASJERINNTEKTER I STAVANGERREGIONEN I PERIODEN 2003-2006 .....	10
3	OVERORDNET ORGANISERING AV KOLLEKTIVTRANSPORTEN I ROGALAND .....	12
3.1	SITUASJONEN VED INNGANGEN AV 2007 .....	12
3.1.1	Buss- og båttransport i Rogaland fylke og Stavangerregionen .....	12
3.1.2	Jernbanetransport i Stavangerregionen .....	14
3.1.3	Handlingsplan for Transportplan for Jæren – en felles ramme for investeringer i infrastruktur i Stavangerregionen.....	16
3.1.4	Konklusjon.....	17
3.2	FORHOLDET TIL AKTUELL NORSK JERNBANELOVGIVNING VED DRIFT AV TRAFIKKVIRKSOMHET.....	18
3.2.1	Jernbaneloven.....	18
3.2.2	Trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet.....	18
3.2.3	Trafikkvirksomhet på jernbane som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet (Bybane).....	19
3.2.4	Konklusjon.....	20
3.3	TILPASNINGSBEHOV VED INTRODUSERING AV KOMBIBANEDRIFT .....	21
3.3.1	Konklusjon.....	21
3.4	KARTLEGGING AV RELEVANTE INTERNASJONALE ERFARINGER .....	22
3.5	BESKRIVELSE AV MODELLER FOR OVERORDNET ORGANISERING AV KOLLEKTIV- TRANSPORTEN I STAVANGERREGIONEN.....	24
4	VURDERING AV KONTRAKTSTYPER .....	26
4.1	AKTUELLE KONTRAKTSTYPER .....	27
4.1.1	Bruttokontrakt.....	27
4.1.2	Nettokontrakt .....	28
4.2	KARTLEGGING AV RELEVANTE INTERNASJONALE ERFARINGER .....	28
4.3	ANBEFALING FOR KONTRAKTSMODELL BRUKT I STAVANGERREGIONEN .....	29
5	FINANSIERING AV OFFENTLIG TRANSPORT I STAVANGERREGIONEN .....	30
5.1	FINANSIERINGSBEHOVET VED INTRODUSERING AV KOMBIBANEDRIFT .....	30
5.2	PUBLIC PRIVAT PARTNERSHIP (PPP), OFFENTLIG-PRIVAT SAMARBEID (OPS) - BANETRANSPORT (LIGHT RAIL).....	31
5.2.1	Definisjoner og bakgrunn .....	31
5.2.2	Historikk og relevante erfaringer (kollektivtransport, Europa) .....	32
5.2.3	Konklusjoner.....	33
5.3	VURDERING AV EIERSKAPSMODELLER TIL MATERIELLET.....	34
5.4	FINANSIERINGSMODELLER I KONTEKSTEN TIL STAVANGERREGIONEN .....	34
6	REFERANSER.....	35

Forfattet av:

Anett Bjelland og Gottfried 10. november 2007  
Heinzerling

Verifisert av:

Axel Kühn 15. november 2007

Godkjent av:

Dagfinn Berge

## Endringshistorikk

<b>Versjon nummer:</b>	<b>Beskrivelse av endringer:</b>	<b>Forfattet av:</b>	<b>Verifisert av:</b>	<b>Godkjent av:</b>	<b>Dato:</b>
2		GH /AB	AK		15.11
3	Oppdatert nummerering etc		DB		29.11

## 1 Oppbygging av notatet “Drift av transporttilbudet”

*I foreliggende notat gjennomgås en rekke organisatoriske, administrative og driftstekniske forhold som antas å være kritisk for og ved etablering av en kombibane/bybane på Nord-Jæren.*

*Som bakgrunn beskrives innledningsvis i kapittel 2 en rekke utviklingstrekk i Stavangerregionen som er viktig å ha i mente ved posisjonering av et nytt høyverdig kollektivtilbud i regionen.*

*I kapittel 3 beskrives den aktuelle overordnede organisering av kollektivtransporten i Rogaland, videre det organisatoriske tilpasningsbehovet ved introduksjon av kombibanedrift. En kartlegging av relevante internasjonale erfaringer med vekt på Sverige, Frankrike og Tyskland refereres. Kapitlet avsluttes med en beskrivelse av alternative modeller for overordnet organisering av kollektivtransporten i Stavangerregionen.*

*I kapittel 4 presenteres en vurdering av ulike kontraktstyper. Aktuelle kontraktstyper gjennomgås og vurderes i lys av relevante erfaringer nasjonalt og internasjonalt. Kapitlet avsluttes med en drøfting av ulike kontraktsmodeller i konteksten til Stavangerregionen og anbefalinger for valg av kontraktsmodell.*

*Finansiering av offentlig transport i Stavangerregionen behandles i kapittel 5. Finansieringsbehovet ved introdusering av kombibanedrift (investering og drift) og eierskapsmodeller til materiellet vurderes i kapitlet. Kapittel 5 avsluttes med en referering av relevante internasjonale erfaringer og en drøfting av finansieringsmodeller relevant for Stavangerregionen.*

## 2 Utviklingstrekk i Stavangerregionen

*Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Gjesdal, Klepp, Time, Hå, Rennesøy og Strand er kjernen i Stavangerregionen. Regionen har en befolkning på rundt 277.000 innbyggere (per 1/1-2007). Byene Stavanger og Sandnes er blant de ti største byene i Norge med ca. 117.000 hhv. 61.000 innbyggere (per 1/1-2007).*

*I kapitlet presenteres noen viktige utviklingstrekk som påvirker rammebetingelsene for kollektivtransporten i Stavangerregionen aktuelt og i et fremtidsperspektiv. Videre refereres noen analyseresultat som beskriver kollektivtrafikkens posisjon og omdømme i det regionale markedet. Opplysningene skal være til hjelp for å kunne vurdere kravene et nytt tilbudselement i det regionale kollektivtilbudet som kombi- hhv. bybane vil stå overfor.*

*I grove trekk viser opplysningene og tabellene nedenfor at en positiv befolkningsutvikling, særlig i Stavangerregionen, bidrar til en positiv utvikling i etterspørsel etter transporttjenester. På den andre siden påvirker et godt konjunkturforløp, økt materiell velfred og økt bilhold rammebetingelsene kollektivtransporten operer under i negativ retning.*

## 2.1 Befolkningsutviklingen i Stavangerregionen

Stavangerregionen har hatt stor befolknings- og sysselsettingsvekst i de siste tiårene. Akkurat nå er regionen i en fase med kraftig befolkningsvekst. Som tabellen nedenfor viser hadde regionen i den siste fireårsperioden en befolkningsvekst på 4,2 prosent.

	2003	2004	2005	2006	Endring i prosent i perioden 2003 - 2006
Stavanger-regionen <sup>1</sup>	260 429	263 649	267 385	271 472	4,2

Tabell 1 Befolkningsutvikling i perioden 2003 – 2006 i Stavangerregionen (kilde: SSB, tabell 03026).

I hele Rogaland fylke økte befolkningen i perioden fra 2003 til 2006 med 12.574 innbyggere<sup>2</sup>, dvs 3,3 prosent.

I et langsiktig perspektiv (tidshorizont 2040) kan det forventes en fortsatt sterk befolkningsvekst i regionen i henhold til prognosene til Statistisk sentralbyrå. Parallelt med denne befolkningsveksten har regionen utviklet seg i økende grad til et felles bo- og arbeidsmarked. Veksten i pendlingen på kryss av kommunegrensene har vært større enn befolkningsveksten i de samme tidsperiodene. Lokaliseringsmønsteret for sentrumsfunksjonene og arbeidsplassene i regionen kan karakteriseres som polysentrisk, med Stavanger sentrum, Sandnes sentrum og Forusområdet som de viktigste senterdannelser.

## 2.2 Konjunkturutviklingen i Rogaland

Rogaland, som resten av Norge, er for tiden inne i en høykonjunktur med sterk vekst i bruttonasjonalprodukt og historisk lav arbeidsledighet<sup>3</sup>. Veksten i økonomien kombinert med det stramme arbeidsmarkedet har bidratt til en kraftig vekst i disponibel inntekt til innbyggerne i fylket siden 2002.

Figuren nedenfor og tabellen på neste side viser at gjennomsnittlig inntekt for voksne innbyggere i fylket har økt med 20 prosent fra 2002 til 2005.

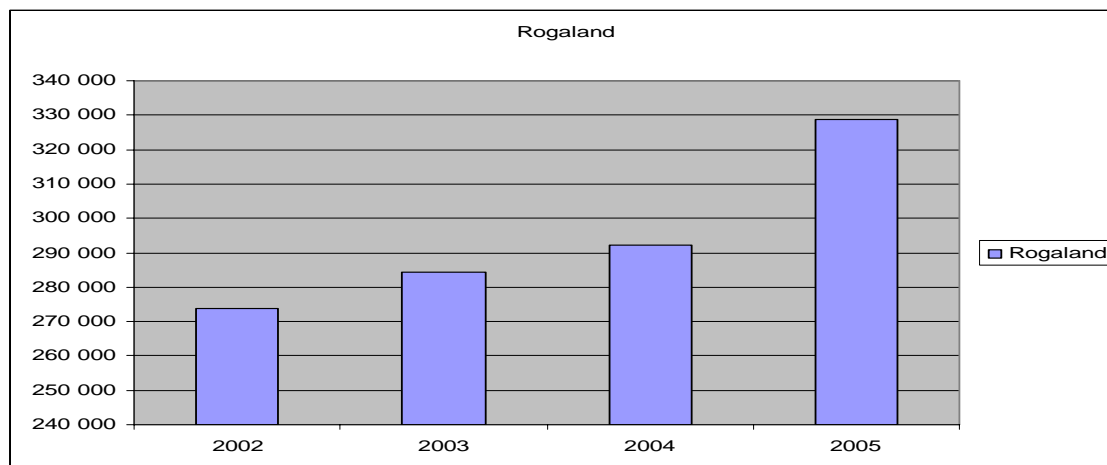
	2002	2003	2004	2005	2002 – 2005 (%)
Rogaland	273 900	284 500	292 200	328 600	20 %

Tabell 2: Bruttoinntekt (kapital- og lønnsinntekt) per innbygger over 17 år, 2002-2005 (kilde: SSB, tabell 03068).

<sup>1</sup> Stavangerregionen består av kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Time, Hå, Gjesdal, Rennesøy og Strand (inndelingen gjelder også for tabell 3).

<sup>2</sup> Befolkningen i Rogaland fylke var i 2003 på 385.020 og i 2006 på 397.594 innbyggere (kilde: SSB).

<sup>3</sup> Arbeidsledigheten i Rogaland gikk ned med 2 200 personer fra 2005 til 2006 hvilket utgjør en reduksjon på hele 33 prosent (kilde: Konjunkturbarometer for Rogaland, januar 2007).



Figur 1: Bruttoinntekt (kapital- og lønnsinntekt) per innbygger over 17 år, 2002-2005 (kilde: SSB, tabell 03068).

### 2.3 Utvikling i bilhold

I Stavangerregionen økte antall personbiler i perioden 2003 - 2005 med 6,6 prosent. I 2005 er det registrert 429 personbiler pr. 1000 innbyggere personbiler.

	2003	2004	2005	prosentvis endring fra 2003 til 2005
Stavanger-regionen	109 036	112 074	116 338	6,6

Tabell 3: Vekst i antall personbiler i perioden 2003 – 2005 (kilde: SSB, tabell 01951).

### 2.4 Transportmarkedet i Stavangerregionen

Den forventede regionale befolkningsveksten vil være den viktigste årsaken til fremtidig vekst i regionens persontransport i et 20 års perspektiv. Den regionale befolkningsveksten er en viktig historisk forklaringsvariabel for den sterkt økte veksten som har vært i personbiltrafikken i regionen. Bare i perioden fra 1998 til 2005 har antall turer pr. virkedøgn i regionen økt med 15 prosent hhv. ca. 106.000<sup>4</sup>. Veksten forventes å fortsette med uforminsket styrke i årene fremover. Den generelle befolknings- og næringsutviklingen i årene fremover vil generere en trafikkmengde som vil sprengte dagens veinett dersom dagens reisemiddelvalg ikke endres. Allerede i dag er det avviklingsproblemer på sentrale deler av det regionale veinettet, særlig rundt sentrumsområdene i Stavanger og Sandnes kommune. Disse avviklingsforhold resulterer i relativt omfattende miljøproblemer med hensyn til trafikksikkerhet, støv, støy og forurensing.

Transportmarkedet på Nord-Jæren er et sterkt segmentert marked, med begrenset konkurranseflate mellom kollektive transportmidler og individuelle transportmidler slik som

<sup>4</sup> Kilde: Reisevaneundersøkelse Jæren 2005.

privatbil og sykkel. Kollektivtrafikken på Jæren har kun relativt beskjedne markedsandeler. Ca. 10 prosent av alle turene som gjennomføres en vanlig hverdag i Stavanger kommune gjennomføres med kollektivtrafikken, samme tall for Stavangerregionen er ca. 8 prosent<sup>5</sup>. Det viktigste målpunktet for kollektivtrafikken i regionen er Stavanger sentrum. Kollektivtrafikken har en markedsandel på ca. 25 prosent ved trafikken rettet mot Stavanger sentrum. Størst betydning har kollektivtrafikken ved skole- og arbeidsreiser med markedsandeler regionalt på 39 hhv. 7 prosent. Satsingen på et mer konkurransedyktig kollektivtilbud i storbyområdet er et vesentlig virkemiddel for å få begrenset veksten i personbiltrafikken, og å få forbedret avviklingsforholdene på det regionale veinettet. Den vil i sum resultere i bedre tilgjengelighet og bedre miljøforhold i storbyområdet.

## **2.5 Reisevaneundersøkelsen i 2005 for Stavangerregionen – relevante utviklinger i det regionale transportmarkedet**

I 2005 ble en reisevaneundersøkelse i Stavangerregionen<sup>6</sup> gjennomført der innbyggernes reisevaner ble kartlagt. Undersøkelsen var i stor grad en gjentakelse av en lignende undersøkelse i 1998. Dermed er det mulig å analysere relevante utviklingstrekk i perioden fra 1998 til 2005, ved siden av å kunne gi en beskrivelse av status i 2005.

Kollektivtrafikkens markedsandel i Stavangerregionen har i perioden 1998 – 2005 sett under ett vært noenlunde stabil. Andelen kollektivreiser (buss, tog og båt) har gått svakt ned fra 8,3 til 8,0 prosent. I en periode med sterk regional befolkningsvekst og nærmest uavbrutt positiv økonomisk konjunktur med tilhørende velferdsvekst må denne utviklingen betegnes som en relativt sterk prestasjon.

Bak den samlede utviklingen gjemmer det seg en del varierende utviklingsprosesser:

- Analyser av utviklingen i perioden 1998 – 2005 tyder på at den gjennomsnittlige reisetiden har økt. Sammen med en lavere fotturandel og høyere bilandel tyder analysene på færre korte turer. Kommunegrensene krysses i større grad enn før, mens forskyvningen mot lengre turer under kommunenivå ikke er like sterk. Det synes som om kollektivtransporten har klart å "henge med" i et marked med høyere gjennomsnittlige reiselengder.
- Busstrafikken i Stavangerregionen har ikke hatt en jevn utvikling i antall passasjer i perioden 1998 – 2005. Inntil år 2000 kunne man konstatere en vekst i antall passasjer. Men med takstøkningen og et noe redusert rutetilbud fra sommer 2000 av måtte man imidlertid konstatere en dramatisk nedgang i antall passasjer i årene 2000 og 2001 på nesten 17 prosent. Endringene i busstilbudet (nytt ruteopplegg, positive tiltak innenfor takst, informasjons og markedsføring) med en sterk passasjervekst i årene 2004 og 2005 har fått bussens markedsandeler opp igjen på 1998-nivået. Lokaltogtrafikken på Jærbanen opplevde en relativ jevn økning i passasjertallet i samme perioden.
- Analyser viser tydelig hvordan trafikken til/fra Stavanger sentrum skiller seg ut med relativt lavt bilandel (44, 3 prosent mot 71,4 prosent andel i hele regionen i 2005) og høy kollektivandel (25,4 prosent i 2005). Kollektivandelen har dessuten fra 1998 til 2005 økt både i Stavanger og Sandnes sentrum (begge pluss 3 prosent). Sammen med den lave bilandelen

---

5 Kilde: Reisevaneundersøkelse Jæren 2005.

6 Stavangerregionen omfatter i denne undersøkelsen kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rennesøy, Strand, Klepp, Hå, Gjesdal og Time.

til/fra Stavanger sentrum og den synkende bilandelen til/fra Sandnes sentrum antyder dette hvor godt kollektivtransporten konkurrerer i sentrumstrafikken.

- Kollektivtrafikkens markedsandel har utviklet seg forskjellig i ulike aldersgrupper fra 1998 til 2005. I aldersgruppene 13 -17 år, 30 – 44 år og 60 år og eldre har andelen gått ned med 2 hhv. 1 prosent. Det betyr passasjergrunnlaget for kollektivtransporten i disse aldersgruppene har gått ned med opptil 25 prosent. Derimot kunne en konstatere en vekst på 2 prosent i aldersgruppene 18 – 29. I aldersgruppen 45 – 59 år er andelen uendret. Tallene kan tolkes dit hen at kollektivtransporten i større grad lykkes med å knytte til seg unge voksne, eldre enn 18 år. Samtidig mistet kollektivtransporten noe av sitt fotfeste i aldersgruppene over 30 år - aldersgrupper med sannsynligvis høyest betalingsevne, men også høyest krav til tilbudskvalitet.

## 2.6 Utviklingen i passasjergrunnlaget for busstrafikken i Stavangerregionen

Utviklingen i antall busspassasjerer i Stavangerregionen i perioden 2001 til 2005 er vist nedenfor.

	2002 (tidligere rutestruktur)	2003	2004	2005
Antall busspassasjer er	12 925 000	12 852 000	14 231 000	15 400 000

Tabell 4 Utviklingen i antall busspassasjerer i Stavangerregionen i perioden 2002 - 2005 (kilde: RKT)

Det første året med ny rutestruktur (2003) gikk med til å stabilisere passasjergrunnlaget. I slutten av 2003 var passasjertallet nesten en prosent lavere enn året før. Det første halvåret av 2003 var preget av passasjertap, men allerede fra høsten 2003 begynte passasjertallene å ta seg opp. Utover i 2004 skjøt veksten fart og resultatet for året ble knapt 1,4 millioner flere reiser, - en vekst på nesten 11 prosent i forhold til 2003. Veksten fra 2004 fortsatte i 2005 med en passasjervekst på 7,6 prosent. I forhold til samme perioden i 2002 før ruteomleggingen (2002) har den samlede veksten i perioden 2003 - 2005 vært på 19,2 prosent. Tallene for 2006 ligger på nivå med tallene for 2005.

Etter 2 ½ år med ny rutestruktur var passasjerveksten konsentrert på hovedrutene i nettverket. Samtidig var veksten relativt jevnt fordelt på hovedrutene. Trenden dokumenteres enda tydeligere i tabell 5 på neste side som viser at seks ruter står for over 70 prosent av den passasjerveksten som ble registrert i overgangen fra 2004 til 2005. Alle disse rutene er helpendelruter, dvs. ruter som går fra en bydel til en annen via Stavanger sentrum. Stavanger er blitt et enda viktigere målepunkt etter ruteomleggingen i 2003.

Det kan videre konstateres at det nye rutetilbudet med frekvensøkninger og enklere rutestruktur har gitt best resultat i de sentrale bydelene i Stavanger kommune. Passasjerveksten i nabokommunen Sandnes var klart lavere i samme periode. Dette kan skyldes høyere bilhold og høyere markedsandeler for biltrafikken, kombinert med en mer suburban bystruktur.

<i>Rute</i>	<i>Rutetype</i>	<i>Vekst i prosent</i>	<i>Prosentandel av den samlede veksten i anbudsområdet</i>
<i>1 Hundvåg - Forus</i>	<i>Stamrute, helpendel</i>	<i>13,2 %</i>	<i>19,1 %</i>
<i>3 Sandnes - Viste Hageby</i>	<i>Stamrute, helpendel</i>	<i>12,2 %</i>	<i>16,7 %</i>
<i>4 Rosenli - Madlakrossen</i>	<i>Stamrute, helpendel</i>	<i>16,6 %</i>	<i>14,0 %</i>
<i>9 Stavanger - Tananger</i>	<i>Stamrute</i>	<i>13,7 %</i>	<i>10,9 %</i>
<i>5 Stavanger - Sola/Sandnes over universitetet</i>	<i>Stamrute</i>	<i>11,5 %</i>	<i>10,2 %</i>
<i>Sum disse rutene</i>			<i>70,9 %</i>

Tabell 5 Bussrutene som har størst andel av den samlede veksten fra 2004 til 2005 (kilde: RKT)

## 2.7 Utvikling i passasjerinntekter i Stavangerregionen i perioden 2003-2006

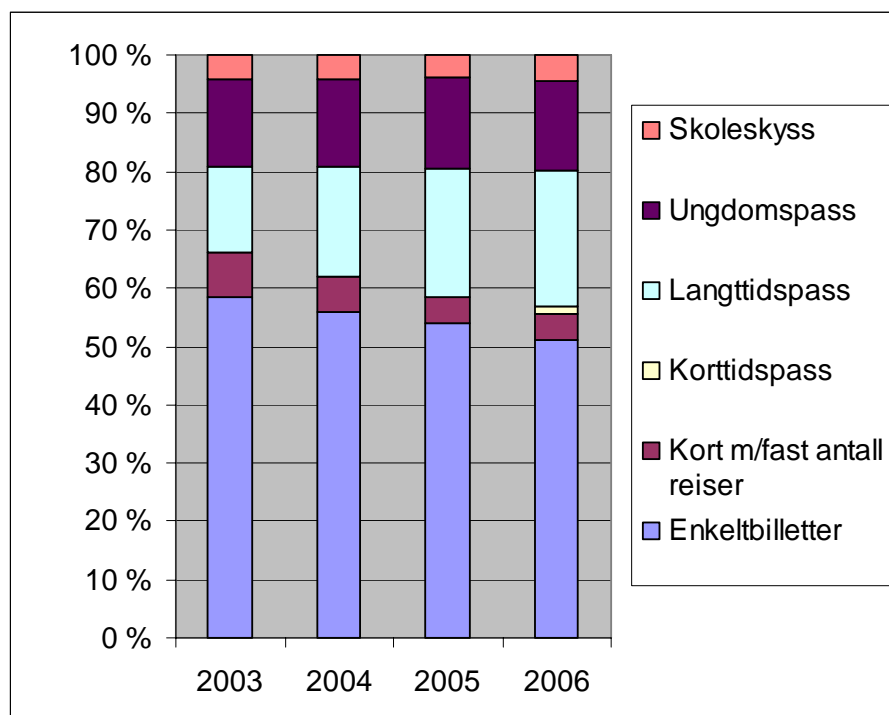
I tabellene nedenfor og på de neste sidene vises utvikling i passasjerinntekter i Stavangerregionen for perioden fra 2003 til 2006<sup>7</sup>.

<b>Billettkategori</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005 normalisert</b>	<b>2006 normalisert</b>
<b>Sum alle produkter:</b>	<b>126 975 000</b>	<b>134 081 000</b>	<b>142 603 000</b>	<b>159 585 000</b>
Enkeltbillett	67 754 000	68 030 000	68 626 000	73 435 000
Nattbusbillett	6 032 000	6 239 000	7 477 000	7 359 000
Nærsonebillett	619 000	633 000	679 000	724 000
<b>Sum enkeltbilletter</b>	<b>74 405 000</b>	<b>74 902 000</b>	<b>76 782 000</b>	<b>81 518 000</b>
Verdikort	0	0	191 000	0
Klippekort	9 732 000	8 374 000	6 606 000	1 557 000
Reisekonto enkeltbilletter (75%)	0	0	0	3 128 000
Autotrekk Reisekonto	0	0	0	2 715 000
<b>Sum pass med fast antall reiser</b>	<b>9 732 000</b>	<b>8 374 000</b>	<b>6 797 000</b>	<b>7 400 000</b>
<b>Korttids flerreisepass og dagpass</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 990 000</b>
Periodekort og studentpass	17 156 000	10 088 000	8 765 000	8 564 000
Flexipass	1 253 000	15 004 000	21 961 000	26 706 000
Reisekonto Flexipass	0	0	0	1 043 000
Kombipass Strand/Finnøy	0	0	389 000	750 000
<b>Sum langtidspass med ubegrenset antall reiser</b>	<b>18 409 000</b>	<b>25 092 000</b>	<b>31 115 000</b>	<b>37 063 000</b>
<b>Ungdomspass</b>	<b>19 330 000</b>	<b>20 255 000</b>	<b>22 451 000</b>	<b>24 475 000</b>
<b>Grunnskoleskyss</b>	<b>5 099 000</b>	<b>5 458 000</b>	<b>5 458 000</b>	<b>7 139 000</b>
<b>Økning ift foregående år</b>		<b>5,6 %</b>	<b>6,4 %</b>	<b>11,9 %</b>

Tabell 6: Brutto passasjerinntekter (inkludert eventuell merverdiavgift) i Stavangerregionen, 2003, 2004, 2005 "normalisert" og 2006 "normalisert" (kilde: IRIS-rapport 2007/59).

<sup>7</sup> Tallene for 2005 og 2006 er "konstruert" basert på en rekke forutsetninger og viser hva inntektene "ville vært" dersom årene hadde forløpt som normalt, d.v.s. uten svinn knyttet til innføring av billetteringssystem.

Tabellen viser en gradvis økning i inntektene fra år til år på alle billettkategorier.



Figur 2: Inntekter per produktgruppe som andel av totale inntekter 2003-2006 i Stavangerregionen (kilde: IRIS-rapport 2007/59).

Figuren viser at inntektene fra "Skoleskyss" og "Ungdomspass" i hele perioden har utgjort rundt kun en femtedel av totalinntektene. For de resterende produktene viser utviklingen fra 2003 til 2006 en gradvis dreining vekk fra enkeltbilletter og over mot ulike typer pass. Tabellen nedenfor viser de ulike produkttypenes andel av totalt antall reiser og av totale inntekter i 2006. "Skoleskyss" og "Ungdomspass" som utgjør drøyt 40 prosent av antall reiser utgjør kun rundt 20 prosent av inntektene. Inntektene "Enkeltbilletter" i 2006 utgjorde litt over 50 prosent av totalen mens antall reiser utgjorde rundt 28 prosent av totalen.

Produktgruppe:	Produktets andel av totale reiser	Produktets andel av totale inntekter	Produktets bruttoinntekt per reise	Produktets frekvens (reiser per produkt)
Enkeltbilletter	27,6 %	51,1 %	19,6	1,0
Kort m/fast antall reiser	3,3 %	4,6 %	15,0	1,2
Korttidspass	0,8 %	1,2 %	15,9	4,0
Langtidspass	27,4 %	23,2 %	9,0	56,8
Ungdomspass	36,9 %	15,3 %	4,4	56,8
Skoleskyss	4,0 %	4,5 %	12,0	360,0
Sum:	100 %	100 %	10,6	3,0

Tabell 7: Nøkkeltall per produktgruppe, Stavangerregionen 2006<sup>8</sup> (kilde: IRIS-rapport 2007/59).

<sup>8</sup> Antall reiser per Flexipass kan være undervurdert på grunn av ordningen som tillater gratis medpassasjer, men som ikke nødvendigvis er blitt registrert.

Utviklingen i perioden 2003-2006 viser at enkeltbillettens andel av antall reiser ble gradvis redusert. Dette innebærer at man har hatt en utvikling fra høymargins- til lavmarginsprodukter. Høymarginsprodukter er definert her som produkter med høy inntekt per reise; lavmarginsprodukter er produkter med lav inntekt per reise.

Sammen med utviklingen av kollektivtilbudet ellers (forbedret rutetilbud, materiellfornyelse, forbedret informasjon og markedsføring) har utviklingen av rabatt- og takstsystemet i Rogaland fylke i perioden 2003 til 2005 bidratt til en betydelig passasjervekst, særlig i Stavangerregionen. Inntektsveksten i samme periode har vært lavere enn passasjerveksten. I Stavangerregionen har det vært en viss passasjervekst fra 2005 til 2006, men dette har hovedsakelig vært på lavmarginsprodukter som Grunnskoleskyss og Ungdomspass.

Det vil være en utfordring fremover å generere vekst i kollektivtransport, i aldersgruppene over 30 år, kombinert med økt bruk av høymarginsprodukter som gir høyere spesifikke inntekter pr. reise.

### **3 Overordnet organisering av kollektivtransporten i Rogaland**

I kapitlet gis i første avsnitt en kortfattet kartlegging og beskrivelse av dagens organisering av kollektivtransporten i Stavangerregionen ved inngangen av 2007. I kapitlet presenteres videre forholdet til aktuell norsk jernbanelovgivning ved drift av trafikkvirksomhet.

Forholdene beskrevet i avsnitt 3.1 er utdypet og beskrevet mer i detalj i Arbeidsnotat IRIS2007/151 "Overordnet organisering av kollektivtransporten i Rogaland".

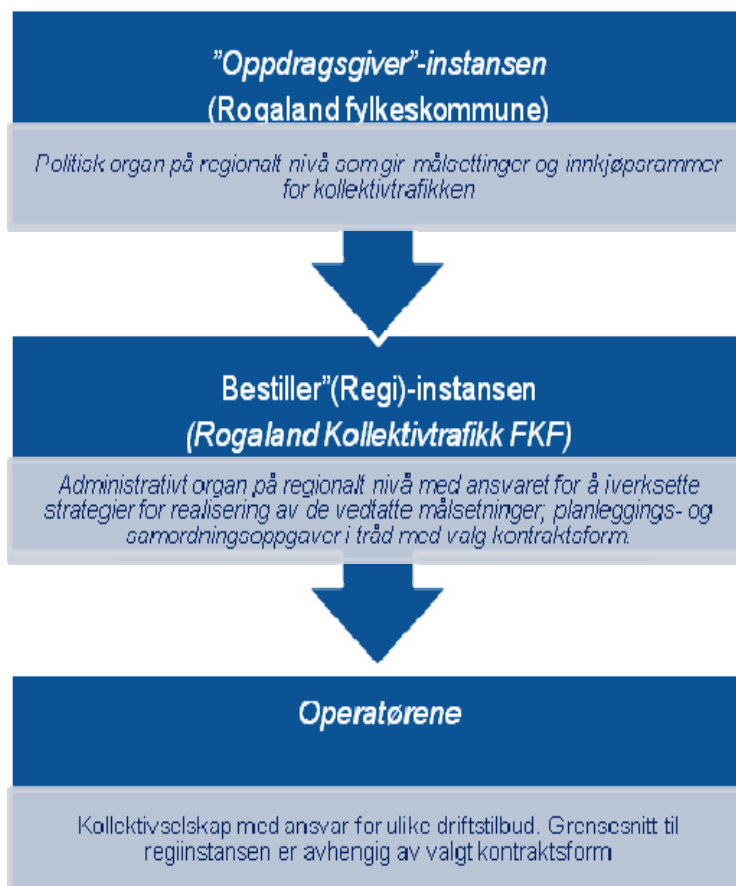
#### **3.1 Situasjonen ved inngangen av 2007**

Organiseringen beskrives separat for buss- og båttransporten i Rogaland fylke samt jernbanetransporten.

##### **3.1.1 Buss- og båttransport i Rogaland fylke og Stavangerregionen**

Dagens organisering av kollektivtrafikken i Rogaland (buss og båt) er fordelt på tre nivåer – Rogaland fylkeskommune (politisk ansvar), Rogaland Kollektivtrafikk FKF (administrativt ansvar) og operatørene. Organiseringen gir en relativ klar fordeling og rendyrking av ansvarsområdene de ulike nivåene imellom. Den gjelder for hele Rogaland fylke.

Figur 3 på neste side viser ansvarsforholdene skjematisk.



Figur 3: Skjematisk fremstilling av 3-Nivå-Modellen for organiseringen av buss- og båttransporten i Rogaland fylke.

*Organiseringen forutsetter at verken oppdragsgiver- eller regiinstansen har interesser i noen kollektivbedrifter (operatører).*

*Busstjenestene i Stavangerregionen ble lagt ut på anbud for andre gang med kontraktperioden 2008 – 2012. Veolia Transport vant anbudet for denne perioden. Bruttokontrakt er brukt som kontraktstype. Rogaland Kollektivtransport FKF (Kolumbus) har inntektsansvaret knyttet til driften av busstransporten i Stavangerregionen. Videre har Kolumbus ansvaret for informasjon og markedsføringen av busstilbudet.*

*Statens vegvesen og kommunene har ansvaret for veinettet. Ansvaret for investeringer, drift og vedlikehold av terminalinfrastruktur er ikke helt entydig avklart.*

*Tabellene på neste side viser driftsresultatene i 2006 for buss- og båttrutene i Rogaland som Kolumbus har ansvaret for.*

	Stavangerregionen	Haugalandet	Buss resten av fylket <sup>9</sup>
Totalutgift (mill. kr.)	229,6	88,4	70,0
Inntekter (mill. kr.)	143,6	33,0	21,7
Tilskuddsandel (prosentvis)	37,4	62,6	68,8

Tabell 8: Driftsresultater i 2006 for busstransporten i Rogaland (kilde: RKT)

	Hurtigbåt Byøyene	Hurtigbåt Ryfylke	Båt resten av fylket <sup>10</sup>
Totalutgift (mill. kr.)	11,7	103,6	43,7
Inntekter (mill. kr.)	1,8	28,1	4,8
Tilskuddsandel (i prosent)	84,4	72,8	88,9

Tabell 9: Driftsresultater i 2006 for båttransport i Rogaland (kilde: Kolumbus)

Årsrapporten til Rogaland Kollektivtrafikk FKF oppgir at rammetilskuddet fra Rogaland fylkeskommune i 2006 var på 421,7 mill.kr. Driftsinntekter var i sum på 659,1 mill.kr., dvs. en tilskuddsandel på ca. 64 prosent.

Driftsinntektene inkluderer 17,5 mill.kr som Rogaland kollektivtrafikk i 2006 mottok via Rogaland fylkeskommune fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk som omfatter de seks største byene i Norge.

### 3.1.2 Jernbanetransport i Stavangerregionen

Ansvar for lokaltogtilbudet er organisert på to nivåer. Samferdselsdepartementet kjøper for tiden bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontogtjenester via Trafikkavtalen fra NSB AS (med unntak av produksjonen på Gjøvikbanen). Som det fremgår av figur 4 på neste side er nettokontrakt brukt her som kontraktstype.

<sup>9</sup> Tall er basert på budsjett for "Buss resten av fylket". Inkluderer ikke skoleskyss med undertransportører. I RKTs regnskap fremgår kun tilskuddet, ikke totalutgifter og passasjerinntekter

<sup>10</sup> Tall er basert på budsjett for "Båt resten av fylket". I RKTs regnskap fremgår kun tilskuddet, ikke totalutgifter og passasjerinntekter.



Figur 4: Skjematisk fremstilling av 2-Nivå-Modellen for organiseringen av kjøpet av togtransport i Rogaland fylke.

I tabellen nedenfor fremgår kjøpsbeløpet for hvert år i avtaleperioden for strekningen Oslo-Stavanger.

		2007	2008	2009	2010 <sup>11</sup>
Oslo Stavanger	-	25,8	24,7	23,3	22
Kristiansand Stavanger	-	55	50,2	47,1	46,7

Tabell 10: Avtalt årlig vederlag i faste 2007 priser (Kilde: Trafikkavtalen, bilag F)\*

Fra Samferdsdepartementet har vi fått oppgitt fjorårets driftsresultat til NSB AS for lokaltogtilbudet mellom Stavanger og Egersund. Driftsinntektene kan anslås til 50 millioner kr. og driftskostnadene er estimert til 90 millioner kr. i 2006. Tilskuddsandelen for lokaltoget på Jærbanen utgjør dermed om lag 45 %. Da det kreves omfattende utregninger, blant annet for avskrivning av materiell, er dette ikke inkludert i det oppgitte beløpet.

Samferdsdepartementet tar ingen altfor detaljerte grep når det gjelder planlegging og drift av lokaltogtilbudet. I Trafikkavtalen er det i ruteproduksjonen bestemt at NSB AS skal kjøre på Jærbanen fra ruteterminskifte januar 2008. Kravene til ruteproduksjonen vises i tabell 11 på neste side.

<sup>11</sup> Økt kapasitet Jærbanen: Det settes maksimalt av 41 mill til økt kapasitet på Jærbanen etter at dobbeltspor er ferdig bygget, dette håndteres som en endring i avtaleperioden.

Lokaltog	Mandag - fredag	Fre kvM in.	Rush	Fre kvM in.	Lørda g	Fre kvM in.	Sønd ag	Frek vMin .
Stvg- Egersund	0500- 2300	60	1400 - 1600	30	0600- 2300	60	0900- 2300 2300- 0000	60  30
Egersund- Stvg	0600- 0100	60	0600 - 0800 1600 - 1700	30	0700- 0100	60	1000- 0100	60
Stvg - Nærbø	0500- 0000	30	*	-	0900- 1200	30	-	-
Nærbø - Stvg	0600- 0030	30	*	-	1000- 1300	30	-	-

\*Kapasitetskrav ift minimum likt antall seter/time som i dag.

Tabell 11: Ruteproduksjon på Jærbanen fra ruteterminskifte januar 2008 av (kilde: Trafikkavtalen, bilag A).

Samferdselsdepartementet har til intensjon at trafikktilbudet på Jærbanen skal økes etter åpningen av dobbeltsporet. Det er avsatt 41 mill. kr. innenfor rammen av en slik økning. Eventuell bestilling av økt produksjon på Jærbanen som følge av dobbeltsporåpningen vil være en vesentlig endring etter pkt 14.6 i Trafikkavtalen.

Jernbaneverket har ansvar for infrastruktur og trafikkstyring (togledelse med mer) for det nasjonale jernbanenettet. På stasjonene har Jernbaneverket ansvar for de offentlige arealene, mens øvrige deler av stasjonsområder og –bygninger forvaltes av ROM Eiendom AS, et datterselskap av NSB AS.

### 3.1.3 Handlingsplan for Transportplan for Jæren – en felles ramme for investeringer i infrastruktur i Stavangerregionen

Handlingsplanen for Transportplan for Jæren<sup>12</sup> setter en felles ramme for investeringene i infrastruktur i transportsektoren i Stavangerregionen. Revidert handlingsplan for Transportplan for Jæren ble behandlet av Fylkestinget 8. juni 2004. Det legges opp til en utbyggings- og finansieringsplan der bompengetakster på 13 kr. for lette og 26 kr. for tunge kjøretøyer, innkreving heledøgnet hele uken og rabattordninger som i dagens situasjon iht. standard takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Innkrevingsperioden er forutsatt å vare ut 2011. Det forutsettes at Staten overholder de økonomiske forpliktelsene som var forutsatt i St.prp.nr. 14 (1998-99) "Om delvis

<sup>12</sup> Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Gjesdal, Klepp, Time og Hå og er den sentrale delen av Stavangerregionen.

bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Transportplan for Nord-Jæren<sup>13</sup> samt i St. meld. nr. 24 (2003/2004) om "Nasjonal transportplan 2006 – 2015".

Tabellen nedenfor viser vedtatt handlingsplan med enkeltprosjekt hhv. områder med tilhørende investeringsbeløp.

#### HANDLINGSPAN TP NORD-JÆREN

	Beløp	Restbehov 2005-2011	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
E39 Tjensvollkrysset	125	110	■	■									
E39 Smiene-Harestad	175	175						■	■				
Rv44 Stangeland-Skjæveland	355	250	■	■	■								
Rv44 Klepp	141	133		■	■								
Rv510 Solasplitten	170	170			■	■							
Rv44 Norestraen	210	210						■	■				
Dobbeltspor Jærbanen	1030	1000	■	■	■	■	■						
Kollektivprosjekter veg	265	135	■	■	■	■	■	■	■				
G/S- og turveger	280	165	■	■	■	■	■	■	■				
Trafikksikkerhetstiltak/-styring	105	35	■	■	■	■	■	■	■				
Miljøtiltak	200	90	■	■	■	■	■	■	■				
<b>Nye prosjekter prior. i FDP Jæren:</b>													
E39 Stangeland-Hove	90								■	■			
E39 Eiganestunnelen (delfinansiering)	380								■	■	■		
Rv505 Skjæveland-Orstad (1. etp.)	20								■	■			
RV509 Terminaltangent Sola/Risavika	80							■	■				
Rv44 Gandsfjordkryssing (delfinansiering)	90					■	■	■	■				
Trafikkstyring	50		■	■	■	■	■						
G/S-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak	150			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kollektivfelt Rv44 og Rv509	375					■	■	■	■	■			
Sum / Bompengerperiode:	<b>4291</b>	<b>2473</b>	■	■	■	■	■	■	■				

Tabell 12: Handlingsplan for Transportplan for Nord-Jæren (kilde: Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004 – 2015, 2003, Stavanger).

### 3.1.4 Konklusjon

For tiden opereres to atskilte systemer på buss (båt) - og togsiden som ikke er integrert i det hele tatt – med unntak av noe samordning på takstsiden. Introduksjonen av kombibanen vil kreve en helt annen grad av samordning når det gjelder kjøp av integrerte buss-/bane-tjenester, takst og billettering (inkludert inntektsfordeling), felles informasjon og markedsføring samt utvikling av felles terminal- og holdeplassområder.

Staten og fylkeskommunen yter i dag allerede betydelige tilskudd til kollektivtransporten i Stavangerregionen. Det tilsier at begges handlingsrom når det gjelder finansieringen av et nytt og mer omfattende kollektivtilbud kan være begrenset.

<sup>13</sup> Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.

## **3.2 Forholdet til aktuell norsk jernbanelovgivning ved drift av trafikkvirksomhet**

Ved utviklingen av banebaserte kollektivtilbud i Stavangerregionen må det tas hensyn til aktuell norsk jernbanelovgivning. Ved introdusering av nye banesystemer i norske storbyer vil lovgivningen eventuelt måtte tilpasses med utenlandske forskrifter som referanse (tyske BO Strab kan særlig nevnes her).

### **3.2.1 Jernbaneloven**

Jernbaneloven<sup>14</sup> gjelder "anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel". Med trafikkvirksomhet forstås i Jernbaneloven person- og godstransport på jernbane.

Jernbaneloven stiller krav til den som skal drive trafikkvirksomhet og til personale som utfører oppgaver knyttet til jernbane. Kravene er nærmere konkretisert i flere forskrifter.

Den norske jernbanelovgivning er i hovedsak implementering av direktiver fra EU, og således prinsipielt i samsvar med tilsvarende lovgivning i de fleste andre europeiske land. Jernbanelovgivning skiller gjennom to sentrale sett med forskrifter på det nasjonale jernbanenettet og annen jernbaneinfrastruktur.

### **3.2.2 Trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet**

**Lisensforskriften**<sup>15</sup> §§1-2 og 1-3: Et jernbaneforetak må ha tilgang, lisens og sikkerhetssertifikat samt ha fått tildelt ruteleie av infrastrukturforvalter for å kunne trafikere det nasjonale jernbanenettet. Følgende gjelder:

- Samferdselsdepartementet gir tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet etter § 2-2.
- Statens jernbanetilsyn utsteder lisens, sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning og er sikkerhetsmyndighet i henhold til direktiv 2004/49/EF.
- Statens jernbanetilsyn godkjenner rullende materiell og infrastruktur i henhold til jernbaneloven § 4 og § 5.

Krav for å oppnå tilgang, lisens og sikkerhetssertifikat er nærmere beskrevet i lisensforskriftens §§ 2, 3, 4 og 5. Lisensen gjelder i hele EØS-området. Lisens utferdiget i en annen EØS-stat eller i Sveits gjelder i Norge.

---

<sup>14</sup> LOV 1993-06-11 nr 100: Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven).

<sup>15</sup> FOR 2005-12-16 nr 1490: Forskrift om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften).

Lisensforskriftens § 2-1 bestemmer jernbaneforetak som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenett. I paragrafens avsnitt g) nevnes som jernbaneforetak som har på rimelige vilkår tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet "jernbaneforetak som tildeles avtale om persontransporttjenester med det offentlige, på den delen av det nasjonale jernbanenettet som avtalen omfatter." Det kan tolkes dit hen at et selskap som driver kombibanetog for fylkeskommunen automatisk har tilgang til det nasjonale nettet.

**Sikkerhetsforskriften**<sup>16</sup> gjelder for jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet og beskriver hvilke krav til sikkerhetsstyring, organisasjon, kompetanse, beredskapsplanlegging, rapportering og oppfølging av hendelser og rullende materiell som skal tilfredsstilles for å oppnå sikkerhetssertifikat for det nasjonale jernbanenettet.

Sikkerhetsforskriften beskriver også prosessen for å få tillatelse til å ta i bruk rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet. For å ta i bruk i Norge rullende materiell som er bruk (er godkjent) i annen EØS-stat gjelder egne regler (en viss kryssaksept).

Sikkerhetsforskriften beskriver også prosessen for å få tillatelse til å ta i bruk rullende materiell på spor utenfor det nasjonale jernbanenettet.

### **3.2.3 Trafikkvirksomhet på jernbane som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet (Bybane)**

**Tillatelsesforskriften**<sup>17</sup> gjelder tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som omfatter sporvei, tunnelbane, forstadsbane, museumsbane og lignende, som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet.

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å drive jernbanevirksomhet og fører tilsyn og kontroll med jernbanevirksomhetene.

Krav for å oppnå tillatelse til å drive jernbanevirksomhet er gitt i forskriftens § 3.

**Kravforskriften**<sup>18</sup> gjelder for jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane, forstadsbane, museumsbane og lignende, som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet. Forskriften beskriver hvilke krav til sikkerhetsstyring, organisasjon, kompetanse, beredskapsplanlegging, rapportering og oppfølging av hendelser og rullende materiell som skal tilfredsstilles for å oppnå tillatelse til å drive jernbanevirksomhet etter kravforskriften.

#### **Felles for alle jernbanevirksomheter**

---

<sup>16</sup> FOR 2005-12-19 nr 1621: Forskrift om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften).

<sup>17</sup> FOR 2005-12-16 nr 1489: Forskrift om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m.m. (tillatelsesforskriften).

<sup>18</sup> FOR 2006-12-06 nr 1356: Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).

**Helsekravforskriften**<sup>19</sup> stiller konkrete helsekrav til personale som utfører oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, og krav til jernbanevirksomhetens system for ivaretagelse av slike helsekrav.

**Opplæringsforskriften**<sup>20</sup>. Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 (oppgaver av sikkerhetsmessig betydning) kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.

Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 (oppgaver av sikkerhetsmessig betydning).

**Kompetansekravforskriften**<sup>21</sup> (autorisasjonsforskriften) stiller krav om at førere av trekkraftkjøretøy (tog) på det nasjonale jernbanenettet skal ha bestått eksamen ved godkjent fagskole. Forskriften beskriver også innholdet i slik utdanning.

Førere av trekkraftkjøretøy skal videre ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstillende krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekkraftkjøretøy på en sikker måte.

Det er p.t. kun Norsk Jernbaneskole som er godkjent fagskole for lokførerutdanning i Norge. Lokførerutdanningen her er av 11 måneders varighet.

### 3.2.4 Konklusjon

Den som skal være operatør for kombibanen må inneha:

- Lisens og sikkerhets sertifikat etter lisensforskriften.
- Tillatelse til å drive jernbanevirksomhet etter tillatelsesforskriften
- Tilfredsstillende kravene til jernbanevirksomhet i sikkerhetsforskriften og kravforskriften.

Personale som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning må tilfredsstillende kravene i

- Helsekravforskriften
- Opplæringsforskriften
- Kompetanseforskriften (autorisasjonsforskriften)

Jernbanevirksomheten må ha et system for å følge opp disse forskriftenes krav.

Ved konkurranseutsetting av operatør-rollen må det settes av tilstrekkelig tid til at den som blir valgt kan skaffe seg de nødvendige tillatelser og nødvendig kompetent personale innen driftsstart. Basert på erfaringer fra lignende virksomhet kan det ikke anbefales kortere tid enn 2

---

19 FOR 2002-12-18 nr 1678: Forskrift om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften).

20 FOR 2002-12-18 nr 1679: Forskrift om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften).

21 FOR 2005-02-07 nr 113: Forskrift om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet.

år for slike prosesser, med mindre man begrenser mulige tilbydere til selskap som allerede innehar noen av de aktuelle tillatelser/ kompetanse.

### 3.3 Tilpasningsbehov ved introduisering av kombibanedrift

Dagens klare deling mellom buss- og banebaserte kollektivtilbud i Stavangerregionen er et uttrykk for at begge systemene markedsmessig og geografisk sett opererer innenfor ulike felt. Mens busstrafikken drives med hovedfokus på innenbys transport over kortere avstander (opptil 6 til 8 kilometer reiselengde) er dagens lokaltogtilbud innrettet for å betjene trafikken fra Sør-Jæren inn mot Sandnes og Stavanger.

Men allerede i dag virker denne delingen hemmende på en samlet utvikling av regionens kollektivtilbud. Eksempler på det er den manglende samordningen av takst- og billettsystemene som allerede i dag er en barriere for passasjerene for å ta i bruk dagens kollektivtilbud på en helhetlig måte. Videre fremstår overgangen mellom buss og bane, der den måtte være av interesse, som ikke særlig pålitelig for passasjerene med hensyn til informasjon og regularitet. Vedlikeholdsmessig sett er felles terminalområder mellom buss og bane ikke særlig godt samordnet.

Med dette som utgangspunkt er kombibane planlagt introdusert. Ved introduksjon vil kombibanen nødvendigvis medføre en betydelig økt samarbeidsflate mellom de mer bymessige og regionale kollektive reisemidlene. Kombibanen må på den ene siden fremstå som en naturlig nærmest sømløs forlengelse av jernbanedriften. Samtidig vil den med stor sannsynlighet overta funksjoner som er forbeholdt busstrafikken i dag. I tillegg vil busstilbudet i fremtiden i noe større grad enn i dag fungere som tilbringertjeneste til de banebaserte kollektivtilbudene.

#### 3.3.1 Konklusjon

Introduksjonen av et utvidet lokaltogtilbud og kombibane krever en betydelig økt samordning av det regionale kollektivtilbud på flere felt for å unngå en suboptimalisering ved utviklingen av de respektive kollektive reisemidlene:

- Felles kontraktsregime for buss- og baneoperatørene (kontraktstype, eventuell prinsipper for inntektsfordeling operatørene imellom).
- Planlegging av et samlet rutetilbud (buss og bane) mht. traseer, knutepunkt (buss/bane, bane/bane og bus/buss, buss/båt), frekvens, åpningstider (bestiller- og planleggingsfunksjon).
- Regularitetsgaranti for buss- og banetilbud sett under ett (behov for samordnet prioritering).
- Sikring av overgangen mellom de ulike kollektive reisemidlene ved relevante knutepunkt. Det vil inkludere behovet for sanntidsinformasjon på de viktigste rutetilbudene og ved de viktigste knutepunkt.
- Felles takst- og billetteringssystem
- Felles markedsføring og informasjon

Det må ytes en innsats i forhold til disse punktene nærmest uavhengig av omfanget i utvikling av nettverket for kombibanen.

Overstående opplisting gir videre føringer for bruken og introduksjon av driftsoperativt relevante teknologier brukt i grensesnittene jernbane/kombibane/buss. Et hovedfokus må ligge på en felles driftsoperativ sikring av overgangene jernbane, kombibane og buss imellom. Det krever oppbygging av sentraler for trafikkstyringen av bane- og busstilbudene. Konkret foreslås her i første omgang følgende organisering:

- Trafikkstyringen av kombibanetilbud integreres i togledelsen til Jernbaneverket.
- Det bygges opp en høyverdig trafikkstyringssentral for busstrafikken som eies av Rogaland Kollektivtrafikk FKF og stilles til disposisjon for de respektive operatørene. Ved behov kan styringen av båttransport inngå i en slik sentral.
- Overgangen mellom buss- og banebaserte kollektivtilbud styres i grensesnitt til begge trafikkstyringsenhetene.  
Oppgavefordelingen de to trafikkstyringsenhetene imellom kan tas opp ny vurdering ved omfattende utbygging av et bybanenettet i Stavangerregionen, der kombibanetilbudet i forhold til et bybanetilbud vil være mindre i omfang.

Mer generelt sagt fremtvinger introduksjonen av kombibanen behovet for en helhetlig optimalisering av kollektivtilbudet, alle kollektive reisemidler i regionen inkludert. Et slikt perspektiv vil bidra til en generell kvalitetsøkning av kollektivtilbudet i de fleste ledd – noe som uansett er påkrevd i det krevende transportmarkedet Stavangerregionen er.

### 3.4 Kartlegging av relevante internasjonale erfaringer

Et utvidet lokaltogtilbud på Jærbanen etter ferdigstillingen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes, og introduksjonen av kombibanen i sentrale transportkorridorer i regionen krever en omfattende samordning av de bane- og bussbaserte kollektivtilbudene. Erfaringene fra en rekke europeiske land (bl.a. Sverige, Danmark, Tyskland, Frankrike) viser at en slik samordning er en forutsetning for å ta ut vesentlige synergieffekter som kan få kollektivtransporten som helhet til å kunne konkurrere med personbiltransporten. Erfaringer fra Storbritannia (byregionene Sheffield og Manchester kan nevnes her) viser derimot at en vil kunne få en suboptimaliserende konkurranse de kollektive reisemidlene imellom ved å unnlate å samordne tilbudene overfor personbiltransporten.

Blant mangfoldet i utviklingen av løsninger for samordningen av den lokale og regionale kollektivtrafikken i Vesteuropa ønsker vi å trekke frem tre utviklingsforløp:

- I 1983 ble det i Sverige gjennomført en landsdekkende reform der en introduserte länstrafikkhovudmän, en funksjon med ansvaret for gjennomføringen av kollektivtrafikken i et län. Praktisk sett blir dette ansvaret ivaretatt ved etableringen av länstrafikkbolag som med sitt styresett fikk det politiske og administrative ansvaret for kollektivtrafikken i et geografisk avgrenset område. Länstrafikkbolagene er i dag av noe ulik organisatorisk tilsnitt, enten ved at den kan eies av flere trafikkhovudmännen (dvs. at bolaget er ansvarlig for kollektivtransporten i flere län), ved at den eies utelukkende av landstinget eller at den eies av landstinget og kommunale enheter. Reformen i 1983 skjedde parallelt med dereguleringen av buss- og jernbanesektoren. Anbudsprinsippet ble i omfattende grad tatt i bruk av länstrafikkhovudmännen. Dagens organisering av kollektivtrafikken i Rogaland (buss og båt) er i stor grad inspirert av den svenske modellen. Den svenske tilnæringsmåten forener en sterk, politisk forankret offentlig styring av det samlede kollektivtilbud med bruk av virkemidler for å sikre en effisient ressursbruk under produksjonen av det regionale kollektivtilbudet. På det vis er den svenske modellen et utgangspunkt for EUs regulatoriske tenkning om gjennomføringen av den regionale kollektivtransporten. Rapporten 2007:40 Svensk driftsorganisasjon för kollektivtrafikk – kartläggning och analys för utredning av kombibane på Nord-Jæren av Trivector Traffic AB (Svanfelt m.fl.) redegjør i detalj for de svenske erfaringene.
- I (Vest-)Tyskland ble det i de største byregionene fra begynnelsen av 1970-årene etablert samarbeidsorganisasjoner ("Verkehrsverbünde") de lokale og regionale kollektivbedriftene imellom, delvis under deltagelse av regionale myndigheter. Jernbanens lokaltogtilbud ble integrert i disse samarbeidene. Fra et mer løst samarbeid i starten med et felles takst- og billettsystem i bunn kombinert med en samlet markedsføring har disse organisasjonene utviklet seg i en mer forpliktende retning og innehar nå i de fleste delstatene en rolle som

tilsvarende den til länstrafikkhovudmän i Sverige dog i en annen institusjonell setting. Generelt sett er det en klar bevissthet i Tyskland tilsvarende den i Sverige om at det offentlige må inneha et koordinerende og styrende ansvar ved utviklingen av det lokale og regionale kollektivtilbud. Derimot har en vært betydelig mer tilbakeholden i Tyskland med ibruktagen av anbud som verktøy ved innkjøp av lokale kollektivtjenester. Mye av årsaken har vært den sterke posisjonen til lokale offentlig eide kollektivselskap som institusjoner. Videre selskapsmodeller der kollektivtransporten av skattemessige årsaker er integrert i kommunale forsyningsselskaper ("Stadtwerke") der overskuddet fra salg av gass/fjernvarme/elektrisitet brukes for å saldere underskuddet til kollektivtransporten. Av ulike årsaker brukes nå i økende grad anbud ved innkjøp av kollektive transporttjenester, og en rekke kommuner er i ferd med å endre eller avvikle sitt engasjement i sine kommunale kollektivselskaper. Referansene gir anledning til å fordype seg i et omfattende materiale.

- Samtidig eller i forkant av introduksjonen av nye høykvalitative kollektivtilbud i byregionene i Frankrike ble nye offentlige styringsorganer introdusert for å sikre en samlet og koordinert utvikling av det lokale kollektivtilbudet. Som regel ble det etablert selskap av regionen og kommunene i en region sammen med systemoperatøren. På lignende vis som den tyske situasjonen, har en slik konstruksjon sine utfordringer ved en implementering av EUs kommende direktiv vedrørende offentlig innkjøp av lokal og regional kollektivtransport.

Videre er en relevant erfaring fra Sverige, Tyskland og Frankrike at ansvaret for planleggingen og drift av et integrert regionalt kollektivtilbud (inkludert den regionale jernbanetransporten) bør legges på et regionalt nivå. Det er på det nivået problemene og utfordringene antas å være best kjent, samtidig som regionen gjøres ansvarlig for sin planlegging og sine ønsker for en regional utvikling. Institusjonelt sett er derfor ansvaret for den regionale og lokale jernbanetransporten i disse landene overført til et regionalt nivå (län, region, delstat med mer).

Erfaringene internasjonalt viser videre at desentraliseringen av ansvaret for den regionale jernbanetransporten kan være en vedvarende utfordring hvis det regionale nivået ansvaret er delegert til ikke er direkte overensstemmende med det regionale nivået som har ansvaret for det regionale kollektivtilbudet ellers. Utfordringene kan illustreres ved erfaringene gjort i Tyskland etter regionaliseringen av ansvaret for det regionale jernbanetilbudet. Delstatene sto fri til å velge og har valgt ulike organisatoriske løsninger. Blant annet delstatene Bayern og Schleswig-Holstein valgte å beholde ansvaret for den regionale jernbanetransporten på delstatsnivå. Dermed får en to ulike regionale nivåer med ansvaret for den regionale jernbanetransporten på den ene siden og ansvaret for det regionale kollektivtilbudet ellers på den andre siden. Omfanget i den regionale togproduksjonen, takstspørsmål med mer blir dermed gjenstand for forhandlinger to regionale nivåer imellom. Delstatene Hessen og Nordrhein-Westfalen valgte derimot en løsning der ansvaret for den regionale jernbanetransporten ble ytterligere delegert til det regionale nivået som har ansvaret for hele det regionale kollektivtilbudet ellers. Dermed unngår en forhandlinger to regionale nivå imellom.

Generelt sett medfører enhver regionalisering nye spesifikke utfordringer ved utviklingen av interregionale jernbanetilbud.

Ansvaret for den regionale jernbanetransporten i Frankrike er overført til regionene men under forutsetningen at det statlig eide jernbaneselskapet SNCF driver den regionale jernbanetransporten på oppdrag fra regionene. Koblingen mellom regionalisering og type kontraktsregime er noe vi kommer tilbake til i neste kapittel.

Relevante erfaringer fra Sverige er dokumentert i ovenfor nevnte rapport fra Trivector Traffic AB.

### 3.5 Beskrivelse av modeller for overordnet organisering av kollektivtransporten i Stavangerregionen

Med ovenfor stående som utgangspunkt bør en overordnet organisering av kollektivtransporten i Stavangerregionen ta utgangspunkt i tre relevante forutsetninger:

- Utviklingen av det regionale kollektivtilbudet skjer politisk regionalt styrt og ved hjelp av en administrativ regiinstans. Målet her er å utvikle et kollektivtilbud som er konkurransedyktig i det regionale reisemarkedet ("effektivitetsmål"). Regionale myndigheter bør ha et samlet ansvar for alle kollektive reisemidlene dvs. jernbane, kombibane, buss og båt.
- Sentrale tema en administrativ regiinstans må arbeide med er: (1) Felles kontraktsregime for buss- og baneoperatørene, (2) Planlegging av et samlet rutetilbud (buss og bane), (3) Regularitetsgaranti, (4) Sikring av overgangen mellom de ulike kollektive reisemidlene, (5) Felles takst- og billetteringssystem og (6) Felles markedsføring og informasjon.
- Fortsatt bruk av anbud som virkemiddel ved innkjøp av regionale kollektivtransporttjenester for å sikre en effektiv utførelse av kollektivtransporten ("effisiensmål").

Med disse tre forutsetningene bør Rogaland Kollektivtrafikk FKF utvikles videre som det regionale redskapet for utviklingen av den regionale kollektivtransporten. For å kunne inkludere ansvaret for jernbanetransporten, for å sikre en økt satsing på kvalitet i kollektivtransporten, og for å sikre en bedre gjennomføringsevne må denne organisasjonen videreutvikles og styrkes. Rettsformen til Rogaland Kollektivtrafikk FKF bør tas opp til vurdering og endres slik at kommunene i regionen ved interesse og behov kan bli deleier. Relevante svenske erfaringer i så henseende er dokumentert i rapporten fra Trivector Traffic AB.

Den neste anbefalingen er å arbeide for at staten overfører sitt ansvar for lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund til Rogaland fylke (eller det kommende regionale nivå). Aktuelle og fremtidige statlige ressurser brukt på lokaltogtrafikken bør overføres til fylket og inngå i den samlede ressursrammen for driften av det regionale kollektivtilbudet. I første omgang bør en søke om å få overført ansvaret som et avgrenset prøveprosjekt. Hvis ansvaret for lokaltogtrafikken ikke vil kunne overføres til Rogaland fylke så foreslås kombibanetilbudet introdusert som et tilbud regionen er ansvarlig for, og som etableres i tillegg til lokaltogtrafikken staten fortsatt vil ha ansvaret for.

Med en instans ansvarlig for driften av all regional kollektivtransport i Stavangerregionen kan alternativer for organiseringen utvikles som i stor grad vil være avhengig av hvordan kollektivtilbudet samlet sett er tenkt finansiert i fremtiden. I den sammenheng bør det drøftes om og i hvilke omfang kommunene i Stavangerregionen bør inngå som eiere i administrasjonsselskapet. Videre hvordan kommunene i tilfelle bør utøve myndighet og ansvar i et felles eid administrasjonsselskap. Her vil det foreligge ved senere behov omfattende relevante erfaringer særlig fra svenske regioner.

Forholdet mellom eierskapet i ny regional baneinfrastruktur i Stavangerregionen og det regionale administrasjonsselskapet må avklares. Etableringen av et regionalt særskilt infrastrukturselskap som også må ta ansvaret for terminalutviklingen kan være et aktuelt perspektiv. Eierskap og ansvar for drift og vedlikehold av infrastruktur er nærmere drøftet i delrapport 1 "Infrastruktur".

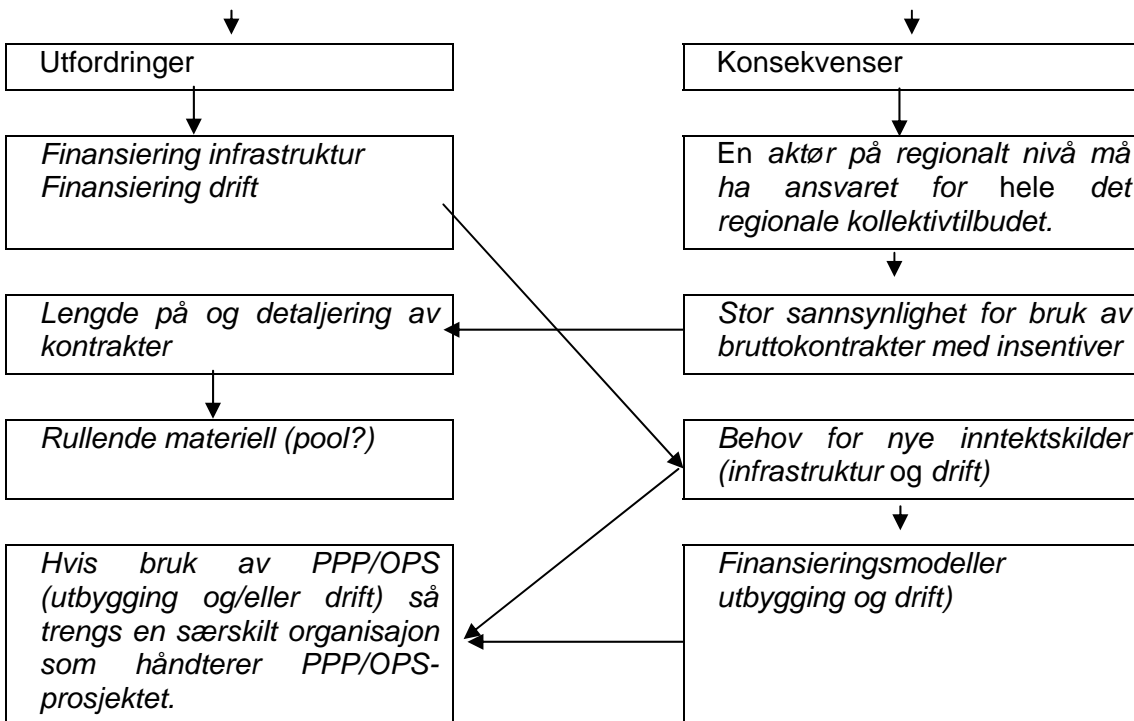
Temafeltene "Kontraktstyper" og "Finansiering" vil drøftes i kapittel 4 og 5. Som antydnet ovenfor kan temaene influere hvordan organiseringen av den regionale kollektivtransporten utformes mer i detalj. Figur 5 på neste side indikerer en rekke utfordringer og sammenheng som må adresseres innenfor trekanten organisering, kontraktstyper og finansiering.

*Dagens situasjon (januar 2007) – to klart atskilte produkter og institusjonelle regimer*

<p>Busstilbud (båttrafikk Byøyene her holdt utenfor)</p>	<p>86 mill. kr. tilskudd i 2006, 37 prosent tilskuddsandel  Samlet tilskudd fra Rogaland fylkeskommune til kollektivtransporten i 2006: 422 mill. kr. (tilskuddsandel 64 prosent)</p>	<p>Ansvar: Rogaland fylkeskommune  Type kjøp av tjenester: Anbud, bruttokontrakt  Kommentar ellers: Tidligere passasjervekst i stor grad basert på lavmargins-produkter.</p>
<p>Tilbud lokaltog</p>	<p>40 mill. kr. tilskudd i 2006 (kostnader materielle ikke inkludert), 45 prosent tilskuddsandel</p>	<p>Ansvar: Samferdselsdepartement  Type kjøp av tjenester: Trafikkavtale NSB AS, nettokontrakt</p>

*Utfordringer ved introduksjon av kombibanen*

Premiss  
 For å kunne konkurrere best mulig mot biltrafikken i det regionale transportmarkedet er behovet til stede for samordnet integrert kollektivtilbud i Stavangerregionen ("effektivitetsmål"). Samordningen omfatter et felles nettverk, felles ruteproduksjon, felles takst med mer.



Figur 5: Utfordringer og sammenheng som må adresseres innenfor trekanten organisering, kontraktstyper og finansiering.

## 4 Vurdering av kontraktstyper

Når målene er satt for utviklingen av kollektivtransporten i en region ("effektmålet") vil det alltid være en utfordring å få realisert utførelsen av kollektivtransporten på en mest mulig effisient måte ("effisiensmålet"). Kjøp og gjennomføring av tjenester med tilskudsbehov innenfor kollektivtransporten (buss, båt og bane) foretas i Norge med utgangspunkt i forskjellige kontraktsregimer. Prinsipielt kan en skille mellom direkte tildeling av avtaler og kontrakter (bruk av normtall eller kvalitetskontrakter, begge med tilhørende effisiensøkende insentiver) og tildeling av avtaler og kontrakter via ulike former av anbud. Selv om buss og båt på den ene siden og (jern)banen på den andre siden er regulert av forskjellige lover så tillates for begge områdene bruk av anbud.

Som beskrevet i kapittel 2 brukes det i Rogaland ved kjøp av buss- og båtjenester nesten utelukkende anbud for å kjøpe kollektivtransporttjenester. Kontraktstype brukt er bruttokontrakt med en tilpasset insentivstruktur. Rogaland Kollektivtrafikk FKF vil med stor sannsynlighet fortsetter dette regime siden erfaringene så langt er overveiende positive. Derimot brukes aktuelt direkte tildeling av kontrakt til NSB for kjøp av tilskudsavhengig persontransport på jernbanen. Kontraktstype brukt er nettokontrakt med effisiensøkende insentiver. Tidligere planlagt bruk av anbud for å kjøpe slike jernbanetjenester er lagt på is av den nåværende regjeringen (unntaket her er som nevnt tidligere persontransport på Gjøvikbanen). En kartlegging og beskrivelse av dagens kontraktregimer for buss og tog finnes beskrevet mer i detalj i IRIS arbeidsnotat "Overordnet organisering av kollektivtransporten i Rogaland".

Innledningsvis skal det også refereres til prosesser på europeisk nivå som vil få betydning i Norge. Norsk samferdselslovgivning med tilhørende praksis vil sannsynligvis endres i tråd med det nært forestående vedtak i EUs organer om en kollektivtransportforordning (Passenger transport by rail, road, inland waterway: competition, public service exigences and contracts). Et kompromiss i saken har vært til annen lesning i det europeiske parlament 10. mai 2007 og forventes vedtatt i Kommisjonen innen relativt kort tid.

Sentrale element i forordningen vil sannsynligvis være:

- Anbud (tender documents) og avtaler om tjenesteleveranser (public service contracts) er tillatt for kjøp av persontrafikkjenester med behov for offentlig tilskudd. Direkte tildeling av kontrakt er kun tillatt for kontrakter med et kontraktsbeløp på maks. 8 mill. Euro årlig eller ved et kontraktsomfang på mindre enn 300.000 vognkilometer årlig.
- Generelt sett og særlig ved bruk av avtaler om tjenesteleveranser må behovet for tilskudd vurderes og presenteres på en transparent måte for å unngå oversubsidiering.
- Ved bruk av avtaler om tjenesteleveranser skal kontraktslengden begrenses til 10 år (vei- og banebasert kollektivtransport).

Med dette utgangspunkt retter vi i kapitlet fokus på kontraktstyper knyttet til anbudsprosesser mer generelt. Videre går vi noe dypere inn i anbudsprosesser innenfor jernbanesektoren. Sistnevnte er nødvendig fordi et felles kontraktsregime for buss, kombibane og jernbane vil være påkrevd ved et felles organisatorisk ansvar for kollektivtransporten. Kvalitetskontrakter som virkemiddel er av Transportøkonomisk Institutt (TØI) analysert i forbindelse med satsing på lokal kollektivtransport i Oslo og Kristiansand. Relevante rapporter er tilgjengelig på TØIs hjemmeside.

Anbudsprosesser kan oppfattes som sentrale element i dereguleringen av jernbane- og kollektivtransporten. Relevant forskning og undersøkelser om sikkerhetsmessige konsekvenser av dereguleringen i transportsektoren indikerer ingen redusert sikkerhet i forbindelse med ulike dereguleringer, gitt rammen som settes av lovgivningen og forskrifter for sikkerheten i de respektive transportsektorene (kfr. [www.risikoforsk.no/Risit](http://www.risikoforsk.no/Risit)).

## 4.1 Aktuelle kontraktstyper

Innenfor kollektivtrafikken skilles det grovt sett mellom brutto- og nettokontrakter brukt i forbindelse med anbud. Ved begge kontraktstyper eksisterer det et betydelig tilpassingspotensiale med hensyn til utforming av insentivstrukturen i de respektive kontraktene.

### 4.1.1 Bruttokontrakt

En bruttokontrakt innebærer at det er bestilleren (Regiinstansen) som har inntektsansvaret og ansvaret for design, profilering og markedsføring. Operatøren som blir valgt får betalt for produksjonen og har kun ansvaret for å levere tjenestene som er etterspurt til avtalt pris og kvalitet. Denne kontraktsløsningen innebærer at det må være en Bestiller/kjøpsorganisasjon som kan ivareta markeds- og inntektsansvaret på en profesjonell måte. Denne løsningen benyttes mye i forbindelse med bussanbud (Kolumbus, SL, Oslo Sporveier m.fl.)

Som nevnt ovenfor er bruttokontrakt, i Stavangerregionen den vanligste formen innenfor bussbransjen. I Stavanger brukes overfor operatørene en bruttokontrakt med begrenset insentivstruktur og femårs kontraktslengde. Det blir en ny kontraktsperiode gjeldende fra 2008. Det forventes at det fra 2008 stilles krav om at 4 "metrobussruter" etableres (minst to av disse kan gå parallelt med et fremtidig banetilbud). Det er i tilfelle en opsjon på 35 naturgassbussar som skal brukes i tilfelle i metrorutene, ellers er diesalbuss med EURO V - norm påkrevd.

Bruttokontrakten legger i stor grad et resultat- og oppfølgingsansvar på bestillernivået. Fordelene ved bruk av bruttokontrakten kan oppsummeres som følger:

- Bestillerinstansen kan lett utøve et samordnet regime overfor operatørene med hensyn til felles planlegging, felles billett- og takstsystem samt felles markedsføring og informasjon. Dette skyldes stort sett at bestillerinstansen har ansvaret for inntektene. Inntektsfordelingen ulike operatører imellom spiller dermed ingen eller en mindre rolle.
- Bestillerinstansen kan opptre kompensatorisk for eventuelt manglende langsiktige og strategiske perspektiv hos operatørene. Det forutsetter i tilfelle høy relevant kompetanse hos bestillerinstansen.
- Ved en bruttokontrakt fokuseres det hos operatørene på driftskompetansen og risikoen knyttet til at inntekt minimaliseres. Det kan bidra til å senke terskelen for å få relevante operatører interessert i å delta i en anbudsrunde.

Ulempene ved bruk av bruttokontrakten kan oppsummeres som følger:

- Operatørinstansen umyndiggjøres. Verdifull strategisk innsikt og kompetanse kan gå tapt. Videre kan førstetjenesten overfor passasjerne få en kvalitativ forringelse.
- I en anbudsrunde vil det være relativt få tildelingsrelevante komponenter å konkurrere om. Hvis det fører til en ren priskonkurranse kan det virke ekskluderende for relevante operatører.

Kontraktslengden er et vesentlig element som må gjennomtenkes uavhengig om en velger brutto- eller nettokontrakt. Materiellets levetid, om det finnes et relevant annenhåndsmarked for materiell, hvorvidt materiellet stilles til disposisjon via bestillerinstansen vil påvirke kontraktslengden. Det er tema som er særlig relevant ved anbud på banebaserte kollektivtjenester. Dette tas opp igjen i neste kapittel.

## 4.1.2 Nettokontrakt

Nettokontrakten innebærer at kjøper avtaler en minimum ruteproduksjon og pris for denne. Prisen er basert på at Operatøren har det fulle inntektsansvaret og ansvaret for markedsføringen. Normalt har også operatøren ansvaret for design og profilering av tilbudet, men det kan avtales andre løsninger. Denne løsningen innebærer at kravet til markedskunnskap og oppfølging hos kjøper blir mindre, og at det i stor grad er operatøren som har ansvaret for og "fronter" driftsopplegget. Denne løsningen er den vanligste ved jernbaneanbud (Jærbanen og Offentlig kjøp avtalen med NSB AS, Gjøvikbanen, tyske og svenske anbud m.fl.) Den benyttes i stadig mindre grad innenfor busstransport.

Nettokontrakten blir ofte kombinert med insentiver for å øke bestillerens/kjøperens innflytelse på sluttproduktet. Dette kan være insentiver som gir bonus/bot innenfor f. eks. kundetilfredshet, antall reisende, punktlighet m.m.

Nettokontrakten legger i stor grad et resultat- og oppfølgingsansvar på operatørnivået.

Fordelene ved bruk av nettokontrakten kan oppsummeres som følger:

- Operatørinstansen får en større rolle enn i bruttokontrakten. Verdifull strategisk innsikt og kompetanse brukes. Videre kan førstetjenesten få en mer fokusert og prioritert rolle.
- I en anbudsrunde vil det være atskillig flere tildelingsrelevante komponenter å konkurrere om. Det kan øke interessen for relevante operatører.

Ulempene ved bruk av nettokontrakten kan oppsummeres som følger:

- Bestillerinstansen kan oppleve større utfordringer og problemer med hensyn til felles planlegging, felles billett- og takstsystem samt felles markedsføring og informasjon. Det skyldes stort sett at bestillerinstansen i mindre grad har ansvar for inntektene. Inntektsfordelingen ulike operatører imellom spiller en stor rolle ved nettokontrakter.
- Bestillerinstansen kan ikke opptre kompensatorisk for eventuelt manglende langsiktige og strategiske perspektiv hos operatørene.
- Ved nettokontrakt fokuseres det hos operatørene på mer enn bare driftskompetansen, og risiko knyttet til inntekt er betydelig økt i forhold til bruttokontrakten. Det kan bidra til å øke terskelen for å få relevante operatører interessert i å delta i en anbudsrunde.

Generelt sett gjelder at brutto- og nettokontrakt ikke er lett å forene i et felles regime for utviklingen av kollektivtilbudet innenfor en region.

## 4.2 Kartlegging av relevante internasjonale erfaringer

Med fokus på introduksjon av kombibane ble kartleggingen begrenset til jernbanesektoren. Kartleggingen i avsnittet refereres i hovedsak til relevante erfaringer fra jernbanesektoren i Tyskland. Det skyldes at situasjonen innenfor jernbanesektoren i Tyskland (ved siden av Sverige) synes å være meget relevant for Norge<sup>22</sup>. Videre at det foreligger her et omfattende materiale publisert. Relevante erfaringer fra Sverige er dokumentert i tidligere nevnt rapport fra Trivector Traffic AB.

---

<sup>22</sup> Den institusjonelle konteksten i Frankrike forplikter regionene til å velge SNCF som operatør, dvs. at det ikke brukes anbud i det hele tatt. Situasjonen i Storbritannia preges av en institusjonell setting der offentlige institusjoner lyser ut anbud på "franchise" innenfor regional jernbanetransport, et grensenitt mellom det offentlige og private aktører som er distinkt forskjellig til konteksten i Vest-Europa ellers.

Som relevante erfaringer fra Tyskland kan refereres (gjelder for lokal- og regiontog, lokaltog inkluderer kombibanetilbud på jernbanestrekninger):

- Ansvaret for den lokale og regionale persontogtransporten er siden 1996 overført fra staten til delstatene. Delstatene har videre organisert dette ansvaret på ulike vis: enten har en beholdt ansvaret på delstatsnivå eller så har en delegert ansvaret videre til regionale myndigheter under delstatsnivået.
- Av de ulike ansvarshavende instansene tas anbud i økende grad i bruk for kjøp av lokale og regionale persontogtjenester. I perioden 1996 – 2006 ble ca. en femtedel av den lokale og regionale persontogtransporten forhandlet via anbud. Ved anbud vant eks-monopolisten Deutsche Bahn AG ca. 47 prosent av tjenestene lagt ut på anbud. Komplekse nettverk har vært lagt ut på anbud (f. eks. lokaltog S-Bahn Rhein-Neckar med 6 mill. togkilometer årlig). Bruk av anbud har medført reduserte kostnader (minus 20 prosent i gjennomsnitt) og betydelige tilbudsforbedringer (kvalitet, fornyet materiell med mer). Lengden på relevante kontrakter varierer mellom 2 og 15 år, i gjennomsnitt på 9,2 år. (kilder: Brenck, A. 2007, Trost, G. 2006, Deutsche Bahn 2007).
- Anbudene og kontraktsinngåelser har de siste årene vært preget av følgende: (1) Inntektsrisikoen ligger i stor grad hos operatøren dvs. en overveiende bruk av nettokontrakter, (2) Anbudsomfanget ligger nå ved ca. 5 mill. togkilometer i gjennomsnitt, (3) Ruteplaner, type og alder på kjøretøy foreskrives ikke spesifikt i anbudsdokumentene - derimot beskrives mer generelle tilbudsrammer og kvalitetskriterier som skal oppfylles (kilde: Wevers).
- Gjennomsnittlige andeler ved driftskostnadene (elektrisk drift) refereres som følger: (1) Infrastruktur: 49 prosent – obs: i Tyskland er i motsetning til Norge traseavgifter introdusert for persontogtransporten, (2) Energi: 8 prosent, (3) Kjøretøy: 20 prosent, (4) Personell: 13 prosent, (5) Vedlikehold kjøretøy: 6 prosent og (6) ellers: 3 prosent (kilde: KEOLIS referert i Wevers).
- Undersøkelser viser at operatørene i Tyskland kan influere kun ca. halvparten av kostnadene. Den andre halvparten er stort sett kostnader for energibruk og infrastrukturbruk. Et anbud påvirker derfor kun halvparten av kostnadene. Det viser seg ved nettokontrakter at anbudsvinnerne vant på grunn av positive forventninger til inntektsutviklingen og ikke på grunn av lavere kostnader. Ved bruttokontrakter er fokus nærmest utelukkende på realiseringen av produktivetsgevinster. Bruken av anbud vurderes som positiv uavhengig av type kontrakt valgt i anbudsrundene (kilde: Beck)

### **4.3 Anbefaling for kontraktsmodell brukt i Stavangerregionen**

Utviklingen av kontraktsregime ved introduksjon av kombibane må skje parallelt med etablering av en regional organisering der administrasjonsselskapet har ansvaret for all kollektivtransport i Stavangerregionen inkludert kombibane og lokaltog Stavanger – Egersund.

De to eksisterende kontraktsregimer bør dermed harmoniseres i regional regi. Det betinger bruk av anbud ved kjøp av all banebasert kollektivtransport i Stavangerregionen og bruk av en felles type kontrakt.

Det fremtidige regionale kollektivtilbud ved introduksjon av kombibanen vil være basert på i høy grad integrert buss- og banetjenester med et felles billett- og takstsystem. Med utgangspunkt i dagens positive erfaringer i regionen med bruttokontrakter innenfor buss- og båttransporten, videre for å unngå problemer med hensyn til inntektsfordelingen mellom operatørene som vil virke direkte suboptimaliserende på kollektivtilbudet samlet sett, anbefales bruk av bruttokontrakter også ved kjøp av banebasert kollektivtransport. Hvis en alternativt velger å bruke nettokontrakter bør en i tilfelle legge ut det samlede buss, bane- og togtilbudet i Stavangerregionen som en anbudspakke.

Insentivstrukturen knyttet til bruken av bruttokontraktene skal utformes med mål om å sikre maksimal driftsmessig prestasjon (ingen kanselleringer, regularitet, renhold, service og informasjon om bord).

Kontraktslengden for kjøp av banebasert kollektivtransport bestemmes i forbindelse med valg av materiellstrategi.

## 5 Finansiering av offentlig transport i Stavangerregionen

Ved finansiering av kollektivtrafikk er det nødvendig å skille mellom investeringer og drift. Samtidig er det et kjennetegn for kollektivtransporten at en må se finansieringen av investeringer og drift i sammenheng. Et attraktivt driftstilbud overfor kundene i transportmarkedet avgjør kollektivtrafikkens konkurranseevne, mens infrastrukturen er kun forutsetningen for å kunne etablere et attraktivt driftstilbud ("et dobbeltspor nytter lite hvis det ikke produseres flere og bedre togtenester på det").

Som allerede beskrevet i kapitlene 2 og 3 er situasjonen i Stavangerregionen som følger:

- Finansieringen av investeringer i kollektivtrafikken er samordnet i en pakke der statlige, fylkeskommunale og kommunale bidrag (ordinære investeringsbudsjetter) inngår ved siden av trafikantfinansiering (bomringen). Bomringen på Jæren er vedtatt til å vare ut 2011.
- Drift kollektivtransport er basert på en kombinasjon av brukerbetaling, fylkeskommunale budsjetter (buss og båt), stat (tog) og statens vegvesen (ferge), all finansiering kun via ordinære budsjetter. Tilskuddsandelene for busstrafikken i Stavangerregionen og lokaltogtrafikken mellom Stavanger og Egersund er med 37 hhv. 45 prosent relativt lav i nasjonal og internasjonal målestokk.

### 5.1 Finansieringsbehovet ved introduisering av kombibanedrift

Introduksjon av kombibanen vil kreve betydelige investeringer. Omfanget i investeringer er ikke avklart og heller ikke gjenstand for denne utredningen. Det som er klart allikevel er at investeringsbehovet ikke vil kunne finansieres innenfor dagens finansieringsramme og –modell (Transportplan for Nord-Jæren).

Det vil videre være et økt finansieringsbehov knyttet til driften av kombibanen og kollektivtilbudet i Stavangerregionen mer generelt, i hvert fall i en initiell fase. Som dokumentert ovenfor er inntekt pr. kollektivreise i Stavangerregionen av ulike årsaker relativt lav. Samtidig yter fylkeskommunen og staten et betydelig samlet tilskudd til kollektivtransporten i Rogaland.

Med dagens institusjonelle rammebetingelser og relevante aktørers økonomiske rammebetingelser står en prinsipielt overfor fire ulike alternative kilder for å få finansiert investeringer og drift ved introduisering av kombibanen:

- (1) I det vesentlige et statlig og fylkeskommunalt engasjement som i dag på regionalt og nasjonalt nivå. Alternativet innebærer en kraftig omfordeling av nasjonale og regionale ressurser til Stavangerregionen. Med en slik forutsetning virker dette alternativet i utgangspunkt nokså urealistisk.
- (2) Alternativ 1 supplert med et økt engasjement fra kommunene i Stavangerregionen
- (3) Alternativ 1 hhv. 2 supplert med trafikantfinansiering utover 2011 som kan utvides til ikke bare å omfatte infrastruktur- men også driftstiltak.
- (4) OPS-prosjekt kombinert med offentlig finansiering (investering og drift).

Alternativene 1 til 3 er i dagens kontekst nokså selvforklarende. Alternativ 3 forutsetter en prolongering av dagens trafikantfinansiering utover 2011 og i tilfelle finansiering av driftstiltak innenfor kollektivtransporten en endring av nasjonal lovgivning i tråd med forslag fra sentralt hold. Om og hvorvidt trafikantfinansieringen utformes med et element av rushtidsprising er ikke av interesse i denne sammenheng og ikke vurdert nærmere.

Alternativ 4 derimot er av noe utradisjonell karakter i denne sammenheng og vi har derfor viet oppmerksomheten i dette kapitlet til dette alternativet.

## **5.2 Public Privat Partnership (PPP), Offentlig-Privat Samarbeid (OPS) - Banetransport (light rail)**

I avsnittet presenteres definisjoner og bakgrunn for offentlig-privat samarbeid (OPS) mer generelt. Deretter går vi gjennom relevante erfaringer med OPS internasjonalt i forhold til banetransport. Avsnittet avsluttes med noen konklusjoner.

### **5.2.1 Definisjoner og bakgrunn**

Public Private Partnership (PPP) is a system in which a government service or private business venture is funded and operated through a partnership of government and one or more private sector companies. Typically, a private sector consortium forms a special company called a "special purpose vehicle" (SPV) to build and maintain the asset. The consortium is usually made up of a building contractor, a maintenance company and a bank lender. It is the SPV that signs the contract with the government and with subcontractors to build the facility and then to maintain it. (kilde: en.wikipedia.org)

Build-Operate-Transfer (BOT) or Design-Build-Fund-Operate (DFBO) is a form of project financing, wherein a private entity receives a franchise from the public sector to finance, design, construct, and operate a facility for a specified period, after which ownership is transferred back to the public sector. During the time that the project proponent operates the facility, it is allowed to charge facility users appropriate tolls, fees, rentals, and charges stated in their contract to enable the project proponent to recover its investment, and operating and maintenance expenses in the project. (kilde: en.wikipedia.org).

Offentlig-Privat samarbeid (OPS) er en type forpliktende partnerskap mellom det offentlige og næringslivet. Det kan defineres som en offentlig tjeneste som utvikles og/eller drives av private etter forespørsel fra det offentlige, og der risikoen fordeles mellom offentlig og privat sektor. Betegnelsen brukes ofte om et samarbeid hvor private aktører utfører/overtar oppgaver/roller som ut fra lovgivningen er et offentlig ansvar. I korte trekk handler det om å finne ulike former for deling både av eierrollen, drifts- og tjenesteyterrollen og finansieringsrollen. (kilde: www.ks.no)

Begrepene brukes om hverandre og er i stor grad overlappende. Prosjekter realisert via PPP, BOT, DFBO hhv. OPS karakteriseres ved en rekke element: (1) Relevante tiltak settes sammen og defineres som et avgrenset prosjekt, (2) Resultatene til prosjektet spesifiseres, (3) Prosjektrisiko defineres og fordeles på partnerne, (4) Prosjektet vurderes i et livssyklusperspektiv, (5) Prosjektet tildeles i konkurranse og (6) Tilbake- hhv. nedbetaling skjer i henhold til avtalte prestasjonskriterier. PPP, BOT, DFBO hhv. OPS kan brukes som alternativ anskaffelsesmodell for realisering av ulike elementer til et kollektivsystem hhv. få etablert og driftet et helt system.

Innenfor kollektivtransport i Europa er prosjekter på dette vis blitt realisert innenfor følgende områder: (1) Bygging/etablering av infrastruktur, (2) Gjennomføring av drift og vedlikehold infrastruktur, (3) Gjennomføring av drift kollektivtilbud og (4) Elementene nevnt foran samlet i

et prosjekt (BOT, DFBO). Som særmodell kan det nevnes her franske bybanesystemer som bygges og driftes av "Societe economie mixte" (public entities with private characteristics).

En survey gjennomført i Tyskland (kilde: Grabow) for å kartlegge grunner for og imot bruken av PPP ga følgende resultat i hierarkisk rekkefølge:

For bruken av PPP: (1) Økt effisiens (obs: begrepet dekker ikke økt effektivitet, (2) Raskere realisering og (3) Behov for privat kapital. Flere grunner ble nevnt.

Mot bruken av PPP: (1) Manglende erfaring, (2) Dårlig prosjektøkonomi og (3) Mangel på startkapital. Flere grunner ble nevnt.

Erfaringer fra Storbritannia tilsier at av prosjektene det offentlige har behov for å få gjennomført, så er kun 20 prosent egnet for PPP.

Videre er en sentral erfaring at der offentlige budsjett ikke tillater en prosjektfinansiering på konvensjonell vis, så er det helle ikke mulig å finansiere slike prosjekt ved hjelp av PPP/OPS,

## 5.2.2 Historikk og relevante erfaringer (kollektivtransport, Europa)

Ved introduseringen av nye bybane(light rail)systemer i Storbritannia i begynnelsen av 1990-årene ble en rekke BOT-prosjekt introdusert (Croydon, Birmingham, Manchester, Nottingham og utvidelsen av Dockland Light Rail til Lewisham). Utenfor Storbritannia introduseres bl.a. trikken i Barcelona, Dublin, Firenze, Malaga (Metro) og Sevilla (Metro) som BOT-prosjekt. Flere prosjekt i europeiske land er under vurdering, eksempelvis prosjektet StadtRegionalBahn Kiel (D).

Den private partneren (konsesjonær) overtar (i hvert fall delvis) byggekostnadene og ansvaret for kostnadsrammer og åpningstidspunkt til prosjektet. Videre er konsesjonæren i en rekke prosjekt ansvarlig for driften og vedlikeholdet over en avtalt tidsperiode. Ved de første BOT-prosjektene ble disse investerings- og driftskostnadene i stor grad tilbakebetalt hhv. dekket via passasjerinntekter. Det er av ulike årsaker som drøftes lengre nede ikke lenger vanlig. Tilbakebetalinger til konsesjonæren skjer i stor grad i henhold til prestasjonsparameter på systemnivå (f. eks. pålitelighet drift). Etter en periode på vanligvis mellom 20 og 30 år overtar det offentlige systemet.

Foreløpige erfaringer med BOT-prosjekter – foreløpig fordi ingen av prosjektene er slutført i henhold til BOT-kontraktene – kan oppsummeres som følger:

- Kostnader og avtalt byggetid er vanligvis blitt overholdt av konsesjonæren. Konstaterte avvik er vurdert som mindre sammenlignet med prosjekt utført i offentlig regi.
- I prosjekt der konsesjonæren bærer ansvaret for og dermed risikoen knyttet til passasjerinntekter har forhåndsprognosene for inntekstutviklingen vist seg å være for optimistiske. Etterspørselssiden har ofte blitt overvurdert. Det gjelder for de fleste britiske bybanesystemene som er blitt introdusert som BOT-prosjekt.
- Som en konsekvens går de fleste BOT-prosjektene bedriftsøkonomisk sett dårligere enn forventet – enten genereres det et underskudd eller resultatene er ikke i samsvar med forretningsplanene.

En rekke forutsetninger eller rammebetingelser er avgjørende for et offentlig-privat samarbeid:

- For å øke passasjer- og dermed inntektsgrunnlaget bør et BOT-prosjekt integreres takst-, informasjons- og markedsføringsmessig sett i et samlet regionalt kollektivtilbud. Alternativt vil en gå glipp av relevante synergieffekter.
- Samtidig øker en slik integrering graden av kompleksiteten i et BOT-prosjekt – konsesjonæren må avstemme sin takstpolicy med andre aktører, fellesinntektene må fordeles i henhold til en fordelingsnøkkel blant de regionale aktørene innenfor kollektivtransporten med mer – det vil være element en kapitalgiver vil kunne oppfattes som økt risiko.

- Utviklingen av konkurranseflaten mellom personbil- og kollektivtransporten på et regionalt nivå er en risikofaktor som kan influeres på positiv og negativ vis av den regionale transportpolitikken (bomavgifter, parkeringspolitikken, økt veikapasitet med mer).
- Disse erfaringer og utfordringer er stort sett ensbetydende med at vurderingen av passasjer- og dermed inntekspotensialer er blitt oppfattet som meget risikofylle av det private næringslivet. Erfaringer fra Storbritannia tyder på at det private næringslivet overkompenserte disse risiko med den konsekvensen at BOT-prosjektene ble unødvendig dyre. I de siste britiske prosjekt (eksempelvis forlengelsen av Dockland Light Rail) har det offentlige derfor overtatt ansvaret for passasjergrunnlaget med tilhørende inntekter. Konesjonæren må i disse prosjekt forholde seg til insentiver knyttet til driftspåliteligheten.

### 5.2.3 Konklusjoner

1. Litteraturen tyder på at problemer generelt sett er mindre i byggefasen enn i driftsfasen ved OPS-prosjekt (bane).
2. Videre kan det identifiseres tre fordeler ved OPS-prosjekt (bane): (1) Ved kontraktsinngåelsen må alle relevante spørsmål være avklart. Risiko knyttet til endringer som kan øke kostnadene eller influere fremdriften på en negativ måte er mindre ved et OPS-prosjekt. (2) Konesjonæren må ved kontraktsinngåelsen ha definert oppgavefordelingen internt i sitt konsortium. Det offentlige blir kvitt en risiko knyttet til samordning av ulike kontraktsparter. (3) På en del felt kan det private næringslivet operere mer effektivt enn det offentlige.
3. OPS-kontraktene må være fleksible for å kunne håndtere transportpolitiske risiko under kontraktsperioden (Hva hvis prognostiserte passasjerinntekter ikke kan oppnås?). Videre må en ta høyde for en mulig konkurs til konsesjonæren<sup>23</sup>. Risikoprofilen i prosjektet bør vurderes grundig. Eventuelt kan et OPS-prosjekt initialt i byggefasen "befordres" ved bruk av offentlige midler (gjort i Storbritannia og Barcelona). Generelt sett er kollektivtransporten et såpass viktig anliggende at det ikke er lov å fallere. Fallere et prosjekt vil det uansett være et problem for offentlige myndigheter. Offentlige myndigheter må derfor ha et kontinuerlig og strategisk perspektiv i slike prosjekt.
4. OPS innebærer en risikofordeling mellom partene. Det er en tendens til ikke å overlate det fulle ansvaret for inntektssiden i driftsfasen til konsesjonæren. Veien å gå synes enten å garantere en minsteinntekt for konsesjonæren eller å knytte betalingen av konsesjonæren til prestasjonsindikatorer for systemets drift.
5. Igangsetting og gjennomføring av OPS-prosjekt krever høy teknologisk, økonomisk, finansiell og kontraktsmessig kompetanse. Det vil være behov for omfattende analyser og rådgivning. Behovet for en særskilt offentlig instans hhv. institusjon som er ansvarlig for håndtering av OPS-prosjektet vil være tilstede.
6. OPS er i grunnen et tiltak der en kompenseres for aktuell mangelende offentlige midler med privat kapital, og der en videre ønsker å øke effisiensen ved gjennomføringen av et prosjekt. Økt effisiens er blant annet et resultat at OPS frakobler store prosjekt fra årsbudsjettene til offentlige myndigheter. I motsetning til de fleste europeiske land er den norske stat i en situasjon med mye egenkapital til sin disposisjon. Prinsipielt vil staten kunne opptre som "P" i et OPS-prosjekt dvs. som kapitalgiver til et "privatrettslig" organisert offentlig prosjekt.

---

<sup>23</sup> Et aktuelt tilfelle er det britiske konsortium Metronet som har begjært seg insolvent. Selskapet har siden 2003 vært ansvarlig for moderniseringen av t-banenettet i London som et PPT-prosjekt. Det er fem deltagere i selskapet: entreprenørselskapene Balfour Beatty og WS Atkins, energikonsernet EDF, konsernet Thames Water og baneleverandøren Bombardier. I britisk presse vurderes store kostnadsoverskridelser som årsak for insolvensen.

### 5.3 Vurdering av eierskapsmodeller til materiellet

Det er høye kostnader knyttet til kjøp og vedlikehold av rullende materiell. Hvis en holder eventuelle traseutgifter/kjørevegsavgifter utenfor så kan rullende materiell stå for 40 til 50 prosent av driftskostnadene i et baneopplegg. Denne kostnadsandelen kombinert med behovet for verkstedsfasiliteter vurderes som høye terskler for å få relevante aktører interessert til å delta i en anbudskonkurranse, som anbefalt gjennomført i Stavangerregionen. Utfordringen økes ytterligere ved at det finnes kun et begrenset annenhåndsmarked for skandinaviske jernbanekjøretøy og i enda mindre grad for kombibanekjøretøy. Med en nedskrivningstid på opptil 30 år vil en operatør ikke kunne finansiere materiellet fullt ut på egen hånd innenfor anbud med relativ kort tidshorisont (5 til 10 år). Alternativt vil en måtte prise anbudet relativt høyt.

Erfaringer internasjonalt (bl.a. Daubertshäuser) påpeker fordelene ved å stille rullende materiell til disposisjon av bestillerinstansen ved investeringer i spesifikke kjøretøy som for eksempel kombibanekjøretøy. Fordelen er særlig knyttet til gunstige finansieringskilder som det offentlige rår over og ivaretagelsen av konkurransenøytralitet i tilfelle offentlig tilskudd til kjøp av rullende materiell.

Med anbefalingene om bruk av anbud og bruttokontrakter som forutsetninger er sentrale føringer for valg av eierskapsmodellen gitt, og følgende foreslås:

- Rullende materiell stilles til disposisjon av bestillerinstansen og forutsettes brukt av anbyderne. Hensikten er å redusere terskelen for å delta i anbudsrunder.
- Verksted for å drift og vedlikehold eies og stilles til disposisjon av bestillerinstansen. Hensikten er å redusere terskelen for å delta i anbudsrunder.
- Bestillerinstansen bygger ikke opp egen kompetanse ift rullende materiell men deltar i eller blir deleier i et offentlig foretak felles med andre bestillerinstanser som stiller rullende materiell til disposisjon. Som relevante eksempler kan nevnes bolagsdannelsen Transitio i Sverige (nærmere beskrevet rapport fra Trivector side 49 ff), fahma (Fahrzeugmanagement Region Frankfurt Rhein-Main GmbH) i Tyskland samt Oslo Vognselskap AS i Oslo. (Oslo Vognselskap AS er et eget selskap som er organisert direkte under Oslo Kommune. Dette eier og finansierer alt rullende materiell for trikken og T-banen i Oslo. Det er pr i dag ingen prinispielle hinder for at et slikt selskap også skal kunne eie materiell i andre byer. Dette må selvfølgelig utredes nærmere i samarbeid med Oslo Vognselskap AS og deres eier).
- Lengden på anbudskontraktene foreslås satt fra 5 til 10 år. Det kan være en fordel å avstemme kontraktperioden og – lengden med betingelsene ved tilsvarende anbud for kjøp av busstjenester.

Hvis en alternativt velger at bestillerinstansen ikke skal stille materiell til disposisjon i anbudsprosessen så må modeller for en god restverdisikring utredes nærmere. Slik restverdisikring vil være en forutsetning for å unngå alt for lange kontraktslengder.

### 5.4 Finansieringsmodeller i konteksten til Stavangerregionen

Med dagens institusjonelle rammebetingelser og relevante aktørers økonomiske rammebetingelser står en realistisk sett overfor tre ulike kilder for å få finansiert investeringer og drift ved introduisering av kombibanen:

- (1) Dagens statlige og fylkeskommunale engasjement supplert med et økt engasjement fra kommunene i Stavangerregionen.
- (2) Alternativ 1 supplert med trafikantfinansiering utover 2011 som kan utvides til ikke bare å omfatte infrastruktur- men også driftstiltak.
- (3) OPS-prosjekt kombinert med offentlig finansiering (kun investering).

Alternativene vil hvert på sitt vis kunne bidra til å løse de finansieringsmessige utfordringene knyttet til investeringer og driften ved introduseringen av kombibanedrift. Ved konkretiseringen av planene for bybane/kombibane vil en måtte vurdere hvordan det går an å kombinere de tilgjengelige kildene for finansiering til fullgode finansieringspakker.

## 6 Referanser

### Litteratur

Beck, A. m. fl., Effekte des Ausschreibungswettbewerbs im regionale Bahnverkehr in Deutschland, *artikkel i Die Volkswirtschaft, nr. 3/2007, Berlin.*

Bjelland, A., Overordnet organisering av kollektivtransporten i Stavangerregionen, *Arbeidsnotat IRIS 2007/151.*

Bond, P., The European Investment Bank's experience in Urban Transport Projects, *presentasjon, 2001, London.*

Böttger, C., BOT-Projekte: Internationale Erfahrungen für den Schienenverkehr, *artikkel i PPP Infrastructure, nr. 1/2005, Deutscher Verkehrs-Verlag Hamburg.*

Brenck, A., Der SPNV-Markt in Deutschland, *foredrag 2007 på vegne av TU Bergakademie Freiberg/TU Berlin, FG Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, Dresden 2007.*

Daubertshäuser, K., Dönisch, T., Fahrzeugbeschaffung für einen Fahrzeugpool, *artikkel i Internationales Verkehrswesen, nr. 3/2005 Hamburg.*

Department of Public Enterprise, A new institutional and regulatory framework for public transport, *published by the Stationary Office, 2000, Dublin.*

Deutsche Bahn AG, Kommunikation, Wettbewerbsberichte 2005, 2006, 2007, 2005 – 2007, Berlin.

Eisenkopf, A., PPP im Verkehrssektor – Eine kritische Bewertung, *presentasjon på 1. Salzgitte-Forum Mobilität, 2007, Friedrichshafen.*

European Parliament, *The legislative observatory*, reference COD/2000/0212, Title: Passenger transport by rail, road, inland waterway: competition, public service exigences and contracts (repl. regul. 1191/69/EEC, 1893/91/EEC), 2007, Strasbourg ([www.europarl.europa.eu/oeil](http://www.europarl.europa.eu/oeil)).

Fayard, A., Overview of the Scope and Limitations of Public-Private Partnerships, *foredrag holdt på "Seminar on Public-Private Partnerships in Transport Infrastructure Financing" (European Conference of Ministers of Transport), 1999, Paris.*

Grabow, B., Was sind PPP und welche PPP-Projekte gibt es in Deutschland? Ein Überblick, presentasjon DIFU, 2006, Berlin.

Gjønnnes, A.D., Offentlig privat samarbeid, artikkel i *HORISONT*, nr. 1/2003, Oslo.

Heinzerling, G. (2000): Bruk av anbud ved kjøp av transporttjenester i Rogaland. *RF rapport 2000/240*, Stavanger.

*Jernbanemagasinet* nr. 6. 2007.

Jernbaneverket, Network Statement 2008, Sportilgangsavtale.

Jernbaneverket, Standardvilkår for avregning av 16 2/3 hz energi. Versjon 2.1.

Jernbaneverket, Årsmelding, 2006.

Longva, F, Osland, O., Lian, J.I., Sørensen, C.H. og Velde, D. (2005): Målrettet bruk av konkurranseutsetting av persontransport innen lokal kollektivtransport, jernbane og luftfart. *TØI rapport 787/2005*, Oslo.

LOV 1993-06-11 nr 100: Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven).

NSB AS, Årsrapport 2006.

Rogaland Fylkeskommune, Årsrapport og regnskap 2006 - Rogaland Kollektivtrafikk FKF. *Saksutredning 06/2108-7*.

Rogaland Fylkeskommune, Strateginotat: Terminaler i Rogaland. 2007.

Rogaland Fylkeskommune, Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015.

Rogaland Kollektivtrafikk FKF (*Kolumbus*), Årsrapport 2006.

Samferdselsdepartementet, Avtale om utførelse av persontransport med tog "Trafikkavtalen" mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS. 2007.

Schmid, K. m.fl., Die Rolle der VFIG (Verkehrsinfrastrukturgesellschaft mbH) und von PPP in Deutschland, presentasjon, 2006, Berlin.

St. meld nr. 06 2004-2005: Om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006.

St.meld. nr. 18 (2006-2007): Om virksomheten til NSB for perioden 2007- 2009.

St.prp.nr. 14 (1998-1999): Om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Transportplan for Nord-Jæren.

St.meld.nr 24 (2003- 2004): Om Nasjonal transportplan 2006-2015.

Svanfelt, D., Hiseliues, L.W., Hansson, J., Svensk driftsorganiasation för kollektivtrafikk – Kartläggning och analys, för utredningen av kombibane på Nord-Jæren, *Trivector Rapport 2007:40*, Lund 2007.

*Tegner, H., PPP für Schienewege – mehr als ein Hoffnungsschimmer? Artikel i PPP Infrastructure, nr. 1/2005, Deutscher Verkehrs-Verlag Hamburg.*

Transportplan for Jæren, Handlingsplan 2005- 2015.

*Trost, D.G., Zehn Jahre Regionalisierung des SPNV – Eine Bilanz, artikel i Internationale Verkehrswesen, nr. 10/2006, Hamburg.*

*Wevers, B.; Zehn Jahre Wettbewerb im SPNV, foredrag 2006 for Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG), Berlin.*

**Hjemmesider**

[www.doffin.no](http://www.doffin.no)

[www.fahma-rheinmain.de](http://www.fahma-rheinmain.de)

[www.forskningsradet.no](http://www.forskningsradet.no) (hjemmesiden til forskningsprogrammet RISIT – Risiko og sikkerhet i transportsektoren)

[www.irogaland.no](http://www.irogaland.no)

[www.kolumbus.no](http://www.kolumbus.no)

[www.ks.no](http://www.ks.no)

[www.lrta.org](http://www.lrta.org)

[www.lightrailnow.org](http://www.lightrailnow.org)

[www.luas.ie](http://www.luas.ie)

[www.nsb.no](http://www.nsb.no)

[www.oreg.de/nahverkehr/Fahrzeugvorhaltegesellschaft](http://www.oreg.de/nahverkehr/Fahrzeugvorhaltegesellschaft)

[www.risikoforsk.no/Risit](http://www.risikoforsk.no/Risit)

[www.tmb.net](http://www.tmb.net)

[www.toi.no](http://www.toi.no)

[www.uitp.com](http://www.uitp.com)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) (engelsk utgave)