

SAK 25/07 HØYRING – ORGANISERING AV LOKAL KOLLEKTIVTRANSPORT OG SKULESKYSS I BUSKERUD

Saksopplysning

Kommunane og regionråda har i brev av 22.03.07 frå Buskerud fylkeskommune, fått høve til å uttale seg om framtidig organisering av lokal kollektivtransport og skuleskyss i Buskerud (vedlegg 1).

I samband regionforsøket i Buskerud Telemark Vestfold (BTV) vart det oppretta eit eige innkjøpsorgan for kollektivtransporten og skuleskyss. Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) vart etablert frå 1.1.2006, og har ansvaret for og midlar til å løyse dei 3 fylka sine behov for kollektivtransport og skuleskyssordningar.

I 2005 vart det totalt brukt ca 178,1 mill kr til lokal rutetransport og skuleskyss i Buskerud. I 2006 vart totalt brukt ca 187,9 mill kr og i 2007 er det budsjettert med ca 198,5 mill kr.

Regionforsøket BTV skal avviklast innan utgangen av 2007. På dette grunnlag skal det politiske ansvaret for kollektivtransport og skuleskyss attendeførast til fylkeskommunane sine eigne politiske organ. Fylkestinget vil då kunne vurdere alternative modellar for organisering av samferdselsoppgåvene.

I vedlegg 2 er det ei oppstilling over alternative måtar å organisere kollektivtransporten og skuleskyssen. Av notatet går det fram at fylkeskommunen kan velje å vidareføre sitt eigarskap i Vestviken Kollektivtrafikk AS og inngå avtale om at dette selskapet tek ansvaret for oppgåvene, ut frå dei politiske føringar som fylkestinget gir. Fylkeskommunen kan også velje å føre oppgåvene attende til eigen administrasjon, eller opprette eige innkjøpsselskap eller søke nye samarbeidspartnarar på området.

Saka dreiar m.a.o. ikkje so mykje om tenester, innkjøpsregime eller takstsamarbeid over fylkesgrenser. Fylkeskommunen ynskjer fyrst og fremst attendemeldingar og råd knytt til organiseringa av tenesta.

I møte fredag 4.mai 2007 vart dei skulefagleg ansvarlege i Hallingdal samde om å senda felles attendemelding til Buskerud fylkeskommune, om organisering av lokal kollektivtransport og skuleskyss i Buskerud, etter avviklinga av Regionforsøket BTV:

*”Kommunane i Hallingdal samlar seg om **Hovudalternativ II : Buskerud fylkeskommune tar tilbake administrativt ansvar for kollektivtrafikk og skuleskyss.***

Når det gjeld administreringa av skuleskyssen, er det avgjerande for kvaliteten på arbeidet at kvar region får sin faste kontaktperson som kjenner dei lokale forholda.”

Vurdering

Eg oppfattar uttala frå skulefagleg ansvarlege i Hallingdal fyrst og fremst som ei uttale i forhold til skuleskyss.

Vurderinga i denne omgang vil vera kva organisering Hallingdal vil vera best tent med. Sidan BTV-samarbeidet er eit avslutta kapittel kan det vera naturleg å tenkje at VKT A/S også blir avslutta. Det er naturleg å tenkje at det er enklast om Buskerud fylkeskommune organiserar kollektivtransport og skuleskyss i eigen avdeling, slik det var tidligare.

Men samstundes må det kunne stillast spørsmål ved om tenestene har endra seg etter at VKT overtok, kva er erfaringane frå 1.1.2006.

- Har kommunane merka nokon forskjell?
- Organisasjons- eller personavhengig erfaringar/resultat?

- Nærleik til oppgåvene, administrativt og politisk.
- Betre/meir teneste for kvar krone?
- Utviklingsevne

Argument for å opprette VKT var m.a:

- Utvikling av ein felles og sterk bestillarkompetanse og ved det kunne forhandle fram bedte transportkontraktar.
- Mogelegheiter for å utvikle eit betre koordinert rutetilbod, m.a. felles takst-, billetterings- og informasjonssystem.
- Fleire av kollektivutfordringane og behova er fylkesoverskridande.

For å få visse haldepunkt burde det vore gjort ei viss kartlegging. Slik situasjonen er blir synspunkta fort svært subjektive.

I forhold til skuleskyssordninga er det verdt å merke seg synspunkta frå dei skulefagleg ansvarlege, der det blir peika på at det er avgjerande for kvaliteten på arbeidet at kvar region får sin faste kontaktperson som kjenner dei lokale forholda.

Ser me på kollektivtrafikken, tilbod og bruk, kan det stillast store spørsmål ved om ordninga er god nok, om den blir godt nok utnytta og om den blir godt nok marknadsført.

Her trur eg det er eit stort potensiale der både Hallingdal og VKT kunne gjort meir.

I ein slik samanheng er lokalkunnskap og engasjement viktig. Spørsmålet kan vera om det blir for stor avstand til eit selskap som VKT, men og om Hallingdal er aktive nok.

I forhold til dei ulike hovudmodellar som er skissert:

1. Oppretthalde VKT A/S, og vidareføre delegert ansvar /oppgåver.
2. Buskerud fylkeskommune tek attende administrativt ansvar for kollektivtrafikk og skuleskyss.
3. Samarbeid med innkjøpsorgan i Oslo/Akershus

Trur eg at alternativ 2 er mest aktuelle sett frå Hallingdal si side.

Eit moment som og bør vera med i vurderingane er korleis dette passar med framtidig regioninndeling. Dersom det med stor sikkerheit blir endringar frå 1.1.2010 kan det vera rett å avvente eventuell nedlegging av VKT til dette er avklart.

Forslag til vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal ser det som ein fordel at Buskerud fylkeskommune tek attende administrativt ansvar for kollektivtrafikk og skuleskyss, eventuelt at omorganisering blir sett i samanheng med regionreforma.
2. Når det gjeld administreringa av skuleskyssen, er det avgjerande for kvaliteten på arbeidet, at Hallingdal får sin faste kontaktperson, som kjenner dei lokale forholda.
3. Uansett organisering av kollektivtransporten vil Regionrådet for Hallingdal setja sterkare fokus på kollektivtrafikk, og invitere Buskerud fylkeskommune og administrasjon av tenestene, til årlege drøftingsmøte.

Ål 18.5.2007

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg:

1. Høyringsbrev frå Buskerud fylkeskommune, dat. 22.3.2007
2. Høyringsnotat, dat. 22.3.2007

Buskerud fylkeskommune

Fylkesrådmannen

Vår dato
22.03.2007

Vår referanse
05/00471-33
801.

Vår saksbehandler
Runar Stustad, tlf 32808687

Deres dato

Deres referanse

Til

- kommunene i Buskerud (utdanning og teknisk etat/planavdeling)
- andre samarbeidsparter og organisasjoner

Se vedlagte adresseliste

Høring - Organisering av lokal kollektivtransport og skoleskyss i Buskerud

Buskerud fylkeskommune har etter Lov om Yrkestransport § 22 ansvaret for å yte godtgjørelse til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller holde oppe i eget fylke. Fylkeskommunen har også etter Opplæringsloven § 7.1 og 7.2 ansvaret for skyss av elever i grunnskole og videregående skole.

Vi har, helt siden vi fikk ansvaret for mer enn 25 år siden og fram til 31.12.2005 administrert disse skyssordningene i egen avdeling eller seksjon i fylkeskommunens sentraladministrasjon. I forbindelse med Regionforsøket i Buskerud Telemark Vestfold (BTV) ble det imidlertid vedtatt opprettet et eget innkjøpsorgan for kollektivtransporten og skoleskyss. Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) ble etablert fra 1.1.2006 og har fått ansvaret for og midler til å løse alle disse tre fylkenes behov for kollektivtransport og skoleskyssordninger. VKT fungerer som vårt innkjøpsorgan og har fått dedikert 4 av våre medarbeidere som til daglig arbeider med disse oppgavene.

I 2005 ble det totalt brukt ca 178,1 mill kr til lokal rutetransport og skoleskyss i Buskerud. I 2006 ble det totalt brukt ca 187,9 mill kr og i 2007 er det budsjettert med ca 198,5 mill kr.

Regionforsøket BTV skal avvikles innen utgangen av 2007. Et forslag om å forlenge forsøket ble avvist av Vestfold fylkesting. På dette grunnlag skal det politiske ansvaret for samferdselsoppgavene, herunder kollektivtransport og skoleskyss, tilbakeføres fra Regionrådet BTV til fylkeskommunenes egne politiske organer. Fylkestinget har da frihet til å velge modell for organisering av samferdselsoppgavene.

Vedlagt følger et notat med en oppstilling over alternative måter å organisere kollektivtransporten og skoleskyssen. Av notatet går det fram at fylkeskommunen kan velge å videreføre sitt eierskap i Vestviken Kollektivtrafikk AS og inngå avtale om at dette selskapet tar ansvaret for oppgavene ut fra de politiske føringer som fylkestinget gir. Fylkeskommunen kan også velge å føre oppgavene tilbake til egen administrasjon eller opprette eget innkjøpselskap eller søke nye samarbeidspartnere på området.

Administrasjonen har fått i oppgave å forberede en sak om organiseringen av disse tjenestene til fylkestingets møte den 19. - 20. juni. Som en del av saksforberedelsene ønsker vi tilbakemeldinger på vedlagte notat og vi ønsker tilbakemeldinger om hvilke erfaringer man har hatt med samarbeidet med Vestviken Kollektivtrafikk AS i forhold til tidligere da oppgaven ble løst i vår egen samferdselsseksjon. Er man mer fornøyd eller mindre fornøyd enn tidligere? Eller har man ikke merket noen forskjell? Hva er i tilfelle annerledes enn tidligere.

POST ADRESSERES TIL AVDELINGEN - IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset
N-3020 Drammen

Besøksadresse
Hauges gate 89
E-postadresse
Postmottak@bfk.no

Telefon
32 80 85 00
Internett
www.bfk.no

Telefaks
32808508

Bankkonto
2200.07.13523
Foretaksregisteret
NO 964 951 373

Vår dato
22.03.2007

Vår referanse
05/00471-33

Vi er selvfølgelig først og fremst opptatt av at ansvaret for kollektivtransport og skoleskyss organiseres på en slik måte at brukerne får et best mulig tilbud totalt sett og at det gis et hensiktsmessig tilbud i forhold til etterspørselen. Det er derfor av stor betydning å få tilbakemelding fra våre samarbeidsparter.

Vi vil for øvrig presisere fra innholdet i notatet at saken ikke dreier seg om innkjøpsregime (anbud eller forhandlinger) eller takstsamarbeid over fylkesgrenser. Dette kan løses i alle de alternativene som er presentert. Vi ønsker i denne omgang først og fremst tilbakemeldinger og råd knyttet til organiseringen av tjenesten.

På dette grunnlag ber vi om eventuell tilbakemelding **innen 7. mai 2007**.

Med gjenpart av dette brev gis det også mulighet for at kommuneregionene gir tilbakemelding innen samme frist.

Med hilsen

Terje Moen
rådgiver

Runar Stustad
samferdselsrådgiver

Vedlegg:
1 Notat

Kopi til:

Kongsbergregionen v/Jan-Erik Innvar	Boks 115, 3602 KONGSBERG
Regionrådet for Hallingdal	Torget 1, 3570 ÅL
Regionrådet for Midt-Buskerud	v/Nina Fossen, Sigdal kommune, 3350 PRESTFOSS
Rådet for Drammensregionen	Fylkeshuset, 3020 DRAMMEN
Samarbeidsrådet for Ringeriksregionen	c/o Rådmannen, Jevnaker kommune, 3521 JEVNAKER
Vestviken Kollektivtrafikk AS	Postboks 8, Sentrum, 3101 TØNSBERG

HØRINGSNOTAT

- Til 21 kommuner i Buskerud
- Til andre samarbeidspartnere
- SE vedlagte adresseliste !

BTV-SAMARBEIDET OPPHØRER 31.12.07 - HVORDAN IVARETA ANSVAR FOR KOLLEKTIVTRAFIKK OG SKOLESKYSS ?

1. BTV-forsøket

Det nå er klart at regionforsøket opphører når det 4-årige forsøket utløper 31.12.2007. Det politiske ansvar som er lagt til regionrådet, blir tilbakeført til de 3 respektive fylkesting i løpet av 2007, og senest fra 1.1.2008.

2. Administrativt samarbeid.

Beslutningen om å avvikle den politiske delen av regionforsøket vil *ikke* automatisk medføre at administrativt samarbeid blir avviklet.

3. Vestviken Kollektivtrafikk AS

Vestviken Kollektivtrafikk AS ble etablert med virkning fra 1.1.2006. Formålet i aksjonæravtale dat 19.10.05 var å gi innbyggerne i regionen et bedre kollektivtilbud. Oppgaven er å ivareta fylkeskommunenes ansvar for kollektivtrafikk og skoleskyss. Ansvar og budsjettmidler er delegert via regionrådet til VKT A/S. Fra 1.1.2006 og ut forsøksperioden (31.12.2007) er 4 medarbeidere dedikert til VKT A/S.

4. Bakgrunn for dette notat.

Administrasjonen har nå fått i oppgave å *forberede en sak til fylkestinget* om hvordan Buskerud fylkeskommune bør ivareta sitt ansvar for kollektivtrafikk og skoleskyss etter forsøkets slutt 31.12.2007 (merk at aksjonæravtale krever ett års oppsigelse før eventuell uttreden av VKT A/S)

I høringsnotatet *belyses alternative muligheter for organisering av kjøpsfunksjonen*. Alle berørte adressater inviteres nå til å gi fylkesrådmannen innspill til saken som skal forelegges fylkestinget i møte 19. og 20. juni 2007.

5. Hva dette notatet *ikke* berører.

Dette notat berører *ikke* spørsmålet om hvilket kjøpsregime Buskerud fylkeskommune bør benytte. Notatet drøfter *ikke* om rutetilbud bør konkurranseutsettes eller om tilbudet fortsatt skal forhandles og avtales med våre nåværende rutekonsesjonærer. Notatet berører heller *ikke* valg av netto-avtaler (ruteselskap har markeds-/inntektsansvar) eller brutto-avtaler (hvor fylkeskommunen eller fylkeskommunens administrasjonsselskap har markeds- og inntektsansvar).

Det forutsettes at *alle administrative* alternativer som omtales i notatets pkt 6, må settes i stand til (ressurser/kompetanse) å ivareta *alle* former for kjøpsregimer/avtaleformer (anbud/forhandling – netto/brutto) som politisk ledelse bestemmer.

6. Alternative muligheter å organisere ansvar for kollektivtrafikk og skoleskyss:

Hovedalternativ I: Opprettholde VKT A/S , og videreføre delegert ansvar/oppgaver

Merk :

- Eiernes Aksjonæravtale dat 19.10.05 vedr VKT A/S krever ett års oppsigelse.
- a) VKT A/S beholdes *som i dag* (2006 og 2007), men med Buskerud fylkesting som oppdragsgiver/bestiller (i stedet for Regionrådet for BTV som i 2006 og 2007).
- Buskerud fylkeskommune må inngå leveranseavtale med VKT, og etablere en ”bestiller/kontroll-funksjon” enten i fylkesrådmanns stab eller i utviklingsavdelingen.
 - VKT A/S overtar permanent arbeidsgiveransvar for medarbeidere med arbeidssted i Buskerud. (prosess med tillitsvalgte)
 - Infstrukturoppgaver og ansvar for ruteløyvesaker etter Yrkestransportloven kan videreføres i fylkesrådmannens stab. Alternativt kan noen oppgaver overføres til utviklingsavdelingen.
- b) VKT som alternativ I a), men med følgende *justering*:
- VKT *styrker sin lokale tilknytning* til Buskerud ved å etablere eget avdelingskontor for å sikre tilhørighet og godt samarbeid med aktørene (kommunene).
- c) VKT som i alternativ I a), men med følgende *justering*:
- For å effektivisere og sikre bedre koordinering innen VKT, *sentraliseres* selskapets administrasjon på ett sted, ved forretningsstedet i Tønsberg.

Hovedalternativ II: Buskerud fylkeskommune tar tilbake administrativt ansvar for kollektivtrafikk og skoleskyss.

Merk:

- Kjøpsorganet må, i tillegg til tilbakeføring av 4 dedikerte medarbeidere, styrkes igjen for å kunne ivareta kjøpsoppgavene tilfredsstillende.
- a) Buskerud fylkeskommune gjenoppretter en ”samferdselsseksjon”/-funksjon under fylkesrådmannen eller utviklingsavdelingen, - omtrent slik det var før 31.12.2005.
- Bestillerrolle og kjøperrolle gjenoprettes i egen seksjon/avdeling.
 - Administrasjon etableres både med dedikerte medarbeidere (tilbakeføres fra VKT), og med nødvendig bemanning for øvrig for å ivareta oppgavene.
 - Infstrukturoppgaver og ansvar for ruteløyvesaker kan videreføres som nå i fylkesrådmannens stab, eller i utviklingsavdelingen.
- b) Buskerud fylkeskommune tar ansvar som i hovedalternativ II a) men med følgende *endring*:
- Bestiller- og kjøperrollen legges til egen administrasjon, med organisert som ”*ytre etat*” som enkelte fylkeskommuner (f.eks V.Agder) og som våre egne videregående skoler.

- c) Buskerud fylkeskommune tar ansvar som i hovedalternativ II a), men med følgende *endring*:
- Bestiller og kjøperrollen skilles ut fra forvaltningen. Det etableres i stedet et "kommunalt foretak" med eget styre etter Kommuneloven (F.eks Buskerud Kollektivtransport FKF). (SE eksempel fra Tannhelsetjenesten – og andre fylkeskommuner som har valgt slik løsning)
- d) Buskerud fylkeskommune som i hovedalternativ II a) , men med følgende *endring* :
- Bestiller og kjøperrollen skilles ut fra forvaltningen. Det etableres i stedet et eget aksjeselskap etter Aksjeloven (F.eks Buskerud Kollektivtransport A/S). (SE eksempler fra andre fylkeskommuner , - herunder dagens VKT A/S).

Hovedalternativ III : Samarbeid med innkjøperorgan(er) i Oslo/Akershus

Forbehold:

- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har kommet langt i arbeidet med å etablere felles administrasjonsselskap til erstatning for Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS. Hvorvidt det vil være mulig for Buskerud fylkeskommune å tre inn som aksjonær/deleier i selskapet eller inngå en avtale med det nye selskapet (arbeidsnavn; "SOL") om å utføre kjøperrollen også for Buskerud fylkeskommune må det tas forbehold om ! MERK at ca 95 % av alle reiser på våre støttede ruter forgår internt i Buskerud. Bare ca 5% er fylkesoverskridende reiser (mot Oslo/Akershus).
- a) Buskerud fylkeskommune kjøper en aksjepost i "SOL"/SL , og delegerer kjøper- og kontrollrollen for hele fylket til nytt innkjøpsorgan ; "SOL".
- Buskerud fylkeskommune må inngå leveranseavtale med administrasjonsselskapet og etablere egen bestiller- og kontrollfunksjon enten i fylkesrådmanns stab eller i utviklingsavdelingen.
 - "SOL" overtar arbeidsgiveransvar for aktuelle medarbeidere, og vurderer behov for å beholde bemanning i Buskerud, eller om alle får arbeidssted i Oslo (prosess med de ansatte/tillitsvalgte).
 - Infrastukturoppgaver og ansvar for ruteløyvesaker etter Yrkestransportloven kan videreføres i fylkesrådmannens stab. Alternativt kan noen oppgaver overføres til utviklingsavdelingen.
- d) Avtale med "SOL"/SL om å utføre kjøpsoppgaver for hele/deler av Buskerud fylke.
- Som hovedalternativ III a), men med følgende *endring/merknad*:
 - Hvis administrering av kjøperrollen skal settes bort til andre (som Buskerud fylkeskommune ikke selv har eierandel i), må oppgaven konkurranseutsettes. Dette er mulig også uten å tre inn som aksjonær, men dette blir mer komplisert. (Det normale er å eie innkjøperorganet selv, eller sammen med andre).

6. Andre viktige hensyn og momenter

*Uansett hvordan Buskerud fylkeskommune velger å organisere og forvalte sitt ansvar for kollektivtrafikk og skoleskyss, er det viktig å finne *fornuftige måter og kostnadseffektive løsninger for bl.a.:**

- a) Eierskap og drift av kollektivknutepunkter. I de fleste byer og tettsteder i Buskerud har kommunene tatt et hovedansvar for etablering og drift av kollektivinfrastrukturen (eks Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Gol). Fylkeskommunen har bidratt med investeringsstøtte, og noe støtte til drift/-vedlikehold enten direkte til terminaleierne eller indirekte via anløpsavgifter for busselskapene.
- b) Spørsmål om eierskap og drift av Drammen Rutebilstasjon AS er spesiell og bør avklares. Selskapet gir ruteopplysninger pr telefon og skranke både om lokale støttede bussruter, kommersielle bussruter og om Statens/NSBs togruter i vårt fylke. Drammen Rutebilstasjon AS eies i dag av Nettbuss (89%) og Drammen kom. (11%).
- c) Etter initiativ fra Østlandssamarbeidet er det nå etablert felles ruteinformasjon både på telefon nr 177 – og på internett. Systemet driftes av Trafikanten i Oslo etter avtale med hver enkelt av fylkeskommunene og Oslo kommune. De berørte fylkeskommunene betaler en betydelig sum for denne ruteopplysningstjenesten. I dag er dette ivaretatt gjennom VKT.
- d) Det er nå utarbeidet felles anbefalte spesifikasjoner for nye elektroniske billetterings-systemer. Dette skal også gjøre det enklere å finne gode løsninger for brukere som krysser fylkesgrensene. Særlig i forhold til grenseoverskridende trafikk til/fra Oslo/Akershus vil det være viktig å tilby de reisende billettsystemer/takster som er enkle og som stimulerer til bruk av buss, tog, trikk og sporveg og båt på Oslofjorden.

7. Andre momenter

Dette notat har kun til hensikt å belyse alternative muligheter for å organisere fylkeskommunens ansvar for kjøp av/støtte til kollektivtrafikk og skoleskyss.

Vi har foreløpig *ikke* vurdert fordeler/ulempes og styrke/svakheter ved de forskjellige alternativer som er listet opp.

Som grunnlag for fylkesrådmannens vurderinger, inviteres med dette Buskeruds 21 kommuner (evt våre 5 kommuneregioner) og øvrige samarbeidspartnere til å komme med innspill til fylkeskommunens videre behandling av saken.

For kommunene vil vi anta at dette spørsmålet særlig vil berøre grunnskolekontoret (skoleskyss) og teknisk etat (samarbeid om kollektivtiltak).

Erfaringer fra samarbeid om tilbudsutvikling, knutepunktutvikling, og andre kollektiv- og skoleskyssiltak, kan være tema for vurdering hos høringspartene.

Drammen, den 22. mars 2007

Terje Moen (rådgiver)

Runar Stustad (samferdselsrådgiver)