



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 21/12287-19
Saksbehandler Jan Otto Hansen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	27.05.2025
Fylkesutvalget	03.06.2025
Fylkestinget	17.06.2025

Saksutredning vedr. vedtak i FT-sak 78/24 – Anbud på Kollektiv og betenkning om beredskap og samfunnssikkerhet.

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkestinget tar til etterretning statlig forskrift "Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport" (FOR-2022-12-20-2384) som fra 1. januar 2025 gir pålegg om at alle nye busser (med ståplasser) som anskaffes gjennom offentlige kontrakter må være nullutslippskjøretøy.
2. Fylkestinget ber administrasjonen om å legge "Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport" og Regionplan Agder 2030 til grunn for sitt arbeid med konkurranseutsetting av den fylkeskommunale kollektivtransporten i Agder.
3. Fylkestinget ber administrasjonen om å fortsette arbeidet med å forberede elektrifisering av den offentlig betalte kollektivtrafikken i kristiansandsregionen, med den hensikt å tilrettelegge for dette i bussanbudet som starter opp i 2028.
4. Fylkeskommunen er regional kollektivmyndighet. I en krise eller konfliktsituasjon vil kollektivtransporten kunne ta en viktig rolle for å sikre mobiliteten. Fylkestinget ser i denne sammenheng med en viss bekymring på robustheten til kollektivsystemet. Bekymringen er basert på en urolig geopolitisk situasjon der vi i Norge satser mye på batteri-elektriske busser som i tillegg har mye IT-teknologi produsert i andre verdensdeler. Samlet gjør dette kollektivsystemet sårbart. Fylkestinget forventer at statlige myndigheter sørger for koordinert statlig politikk på området som balanserer de ulike målkonfliktene.

Vedlegg

Forskrift for sivil transportberedskap - Lovdata

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport - Lovdata
250319-Brev-til-SD

Forskrift anbud - AKT

Sammendrag

Norge har innført strenge krav til nullutslippskjøretøy i offentlige anskaffelser for å redusere klimagassutslipp og forbedre luftkvaliteten. Fra 1. januar 2025 må alle nye busser¹ som anskaffes gjennom offentlige kontrakter være nullutslippskjøretøy. Dette er en del av regjeringens innsats for å nå klimamålene i Parisavtalen.

Forskriften om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport fastsetter at offentlige oppdragsgivere, operatører og deres underleverandører må stille miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy. Det er noen unntak, for eksempel for kjøretøy som brukes av forsvaret, brannvesenet og politiet, samt spesialtilpassede kjøretøy for personer med nedsatt funksjonsevne. Busser uten ståplasser som kjører langdistanse, motorvei med 100 km/t, kan kjøre med euro 6 dieselmotor. Bybusser som bruker biogass, er også unntatt fra forskriftskravet.

Fylkestinget vedtok i sak 78/24 følgende:

Anbud på kollektiv

Fylkestinget ber om en sak som vurderer muligheten for at man ved innhenting av anbud på ferger eller bussruter ber om at det legges ved et tilbud med fossile løsninger i tillegg til fossilfrie løsninger, slik at de som fatter beslutningene ser forskjellen i pris og tar avgjørelser deretter.

Det er ingen anbuds-utlysninger de neste årene der det er aktuelt med kjøring med busser uten ståplasser (som kan være euro 6 busser etter dagens forskrift).

Fylkeskommunen er i gang med et omfattende arbeid, i samarbeid med Glitre nett AS, for å skaffe nødvendig strøm til et buss-ladeanlegg i Kristiansand. Dette skjer på det offentlig eide bussenlegget på Dalane. Målet er å sikre Dalane bussenlegg nødvendig strøm (effekt) til oppstart av ny anbudskontrakt i 2028. Det vil bli foretatt omfattende investeringer på bussenlegget, og det betales betydelige anleggsbidrag til Glitre nett for å få gjennomført elektrifiseringen.

Siden nullutslipp ved hjelp av elektrifisering krever så lang tid å planlegge og gjennomføre, må det velges energiform i god tid før en tenker å gå ut i markedet med anbud.

Hoveddelen av kostnadene til elektrifisering av Dalane bussenlegg vil være påløpt allerede før anbudet på busskjøringen i Kristiansand går ut i markedet. Det vil derfor være lite rasjonelt å be om tilbud på kjøring på f.eks. biogass – i anbudet om busskjøring i kristiansandsregionen.

Administrasjonen har per i dag ikke oversikt over hva en stopp i pågående elektrifiseringsarbeid vil bety og/eller om biogass er en tilgjengelig løsning for oss. Det vi vet er at transport av gass generelt sett er kostbart, dersom gassen ikke produseres lokalt. Videre ser vi at det er batterielektriske løsninger de fleste kollektivtraffikkselskapene velger å bruke i dag, blant annet Ruter i Oslo.

Dersom det er politisk ønskelig å velge vekk elektrifisering av busskjøringen i Kristiansand og i stedet velge biogass, må beslutning om dette gjøres nokså omgående for å redusere løpende kostnader i det pågående elektrifiseringsarbeidet.

Ny uro i verden og økt oppmerksomhet på robuste systemer, gjør at målkonflikter oppstår. Når det gjelder busser som brukes i den offentlige kollektivtrafikken er det en målkonflikt mellom å kjøre 100 % utslippsfritt med batteri-elektriske busser med mye teknologi vs. busser som virker i en krise der f.eks. elektrisitet faller ut eller der busser gjøres ubrukelige i et cyberangrep. Agder fylkeskommune som kollektivmyndighet er oppmerksom på

¹ Dette gjelder busser med ståplasser. Det vises ellers til spesielle unntak i forskriften.
Dokumentnr.: 21/12287-19

risikofaktorene og ønsker å videreformidle dette til nasjonale myndigheter som har ansvar for sikkerhet i Norge.

Saksopplysninger

Forskriften om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport har som formål å fremme nullutslippsløsninger i veitransporten. Revidert forskrift gjelder fra 1. januar 2025. Den gjelder for alle offentlige anskaffelser av kjøretøy, inkludert kjøp, leasing og leie. Forskriften stiller krav til at kjøretøy som anskaffes skal ha lavest mulig CO₂-utslipp, og den omfatter ulike kjøretøyklasser. For den offentlige kollektivtrafikken er kravet nullutslipp, med to spesielle unntak.

Unntak for bybusser som bruker biogass og for busser som kjører langs motorvei (uten ståplasser). Denne siste typen busser kjører typisk lange ruter mellom byer og regioner. Denne type buss kan enn så lenge bruke euro6 dieselmotor.

Unntak gjelder også for spesialkjøretøy som brukes av Forsvaret, Sivilforsvaret, tolletaten, brannvesen og politi, samt kjøretøy tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne.

Utslippsfri transport refererer til transportmidler og systemer som ikke slipper ut klimagasser eller andre skadelige stoffer under drift.

Klimanøytral transport refererer til transportmidler og systemer som ikke bidrar til netto økning av klimagasser i atmosfæren. Dette oppnås ved å balansere utslippene med tiltak som fjerner tilsvarende mengder klimagasser fra atmosfæren, eller ved å bruke teknologier og drivstoff som ikke slipper ut klimagasser i det hele tatt.

Noen eksempler på kjøretøy som regnes som nullutslipp:

1. **Elektriske kjøretøy** som bruker fornybar energi til lading.
2. **Hydrogenkjøretøy** som bruker hydrogen produsert fra fornybare kilder.
3. **Biodrivstoff** som er laget av biologisk materiale.

Disse tiltakene er en del av større strategier, som EUs Green Deal, som har som mål å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med 90% innen 2050.

Det er i dag ingen opplagte lokale leverandører av biogass i Agder-regionen. Etter et søk kom følgende lokale initiativer opp:

1. Odderøya biogassanlegg i Kristiansand kommune har fått tillatelse til drift og behandler avløpsslam fra både Kristiansand og andre kommuner.
2. Lista biogass AS planlegger å etablere et biogassanlegg i Farsund kommune som skal produsere oppgradert flytende biometan og karbondioksid.
3. Biogass Agder-prosjektet i Birkeland jobber med å finne bærekraftige løsninger for bruk av energi, inkludert biogass.

Administrasjonen har per dato ikke undersøkt noe videre omkring status for disse prosjektene eller planene deres mht. bruk og produksjonsvolum.

En viktig del av arbeidet med å tilrettelegge for utslippsfri kollektivtransport er arbeidet med å bygge ladeinfrastruktur for busser. Dette skjer typisk på bussanleggene. På Moland park er det bygget et nytt stort ladeanlegg for kollektivtransporten i arendalsregionen. På tilsvarende måte pågår det et arbeid med å forberede Dalane bussanlegg i til et stort ladeanlegg i kristiansandsregionen. Det er begrensninger i dagens strømnnett i Kristiansand og dette må derfor forsterkes. Dette er kostbart, og det tar lang tid å etablere kapasitet i overliggende nett.

Arbeidet med å tilrettelegge for elektrifisering av kollektivtransporten må derfor startes opp i god tid før et bussanbud går ut i markedet. Om AKT/fylkeskommunen i anbudet skulle velge å ikke bruke den nyetablerte strøm-infrastrukturen så vil dette gjøre disse investeringene overflødige. Dette vil i så fall være dårlig samfunnsøkonomi.

Som et resultat av situasjonen i verden og i Europa er spørsmål om beredskaps- og samfunnssikkerhet igjen blitt aktuelt i den pågående samfunnsdebatten. Fylkeskommunen har en viktig rolle som kollektivmyndighet i Agder og har ansvar for betydelige deler av den offentlige persontransporten med buss, ferge og båtruter.

Elektrifiseringen av kollektivtransporten i Norge har vært en viktig del av landets strategi for å redusere klimagassutslipp og forbedre luftkvaliteten. Mange byer i Norge har begynt å erstatte dieselbusser med elektriske busser. Oslo har som mål å ha en fullstendig elektrisk bussflåte innen 2028 og er på god vei. I Agder skal vi ha ny kontrakt om busskjøring i Kristiansand fra 2028. Norge har vært en pioner innen elektriske ferger. Verdens første helelektriske bilferge, "Ampere", ble satt i drift i 2015. Siden da har flere elektriske ferger blitt introdusert langs kysten.

I en krise eller konfliktsituasjon vil bussene som brukes i kollektivtransporten ha en viktig rolle for å sikre mobiliteten. Den samlede situasjonen gir en viss bekymring for hvor robust kollektivsystemet vil være om noen år. Bekymringen er basert på en urolig geopolitisk situasjon der vi i Norge satser mye på batteri-elektriske busser som i tillegg har mye IT-teknologi produsert i andre verdensdeler. Samlet gjør dette kollektivsystemet sårbart. Fylkeskommunen forventer at statlige myndigheter sørger for koordinert statlig politikk på området som balanserer ulike mål.

Vurderinger

På bakgrunn av saksutredningen og gjeldene statlige forskrift vurderer fylkeskommunedirektøren det som lite hensiktsmessig å be tilbydere som ønsker å kjøre offentlig bestilt kollektivtransport om tilbud om å kjøre på fossile løsninger. Det er ingen nært forestående kontrakts utlysninger som har lange bussruter langs motor vei – der forskriften åpner opp for fossilkjøring med busser uten ståplasser. Fylkeskommunedirektøren ser liten hensikt i å be om løsninger i kommende anbud som vil være i strid med vedtatt forskrift.

Forskrift for sivil transportberedskap (FOR-2020-12-10-3342) gir fylkeskommunen ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap i fylket. Fylkeskommune som kollektivmyndighet er oppmerksom på dagens risikofaktor og ønsker å videreformidle dette til nasjonale myndigheter som har ansvar for sikkerhet i Norge og for å avveie ulike målkonflikter.

Regionplan Agder 2030

En tilrettelegging for nullutslipp i kollektivtrafikken vil være i tråd med regionplan Agder 2030 og være et viktig bidrag inn i å nå målene i planen.

Regional plan for mobilitet 2023-2033

En tilrettelegging for nullutslipp i kollektivtrafikken vil være i tråd med mobilitetsplanen hovedmål: Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn.

Økonomiske konsekvenser

Forslag til vedtak medfører ingen nye kostnader utover de som allerede påløper i arbeide med å tilrettelegge for nullutslipp kollektivtransport i Kristiansandsregionen ved hjelp av batteri-elektrisk busser.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren anbefaler fylkestinget å vedta å fortsette arbeidet med å bygge et nullutslipps kollektivtilbud i Kristiansand og Agder. Per i dag er førende nullutslipps teknologi – batteri-elektriske kjøretøy. I framtiden kan andre nullutslipps og/eller klimanøytrale løsninger kunne bli aktuelle dersom disse kan konkurrere med teknologien som gjelder i dag. Det anbefales videre at statlige myndigheter må sørge for koordinert statlig politikk på området som balanserer de ulike målkonfliktene mellom bussteknologi og samfunnssikkerhet.

Kristiansand, [Klikk eller trykk for å skrive inn en dato.](#)

Tine Sundtoft
Fylkeskommunedirektør

Ola Olsbu
fylkesdirektør