

**Organisasjonsnummer:** 842952972  
**Foretaksnavn:** Østfold fylkeskommune  
**Navn:** Guri Bugge  
**Kontonummer:** 61290587440  
**Adresse:** Oscar Pedersens vei 39  
**Postnr.:** 1702 Sarpsborg  
**Mobiltelefon:** 47906912  
**E-post:** gurib@ostfoldfk.no

**Mottaker:** Miljødirektoratet  
**Kopimottaker:** Fylkesmannen i Østfold

---

**SØKNAD**

**REFERANSENØ.:** 18S936BC

---

## Fossilfrie drosjer i mindre byer

**Type tiltak:** Forprosjekter for klimagassreducerende tiltak

### Hva skal prosjekteres?

Undersøke i samarbeid med drosjenæringen i Nedre Glomma; kan fossilfrie og utslippsfrie biler, med dagens teknologi og infrastruktur, brukes som drosje, også utenfor de største byene?

Alle kommunene i Østfold har sluttet seg til målet om fossilfri transportsektor innen 2030. For å kunne nå dette målet, og for at drosjenæringens skal kunne tilfredsstille forventede offentlige krav til at en andel av drosjer i tildelte anbud er utslippsfrie, må utskiftingen starte så snart som mulig. På grunn av dagens regler for avskrivninger, refusjon av merverdiavgift og engangsavgift, har drosjer en normal levetid i drosjevirkosomheten på tre til fem år. Å oppnå en tilfredsstillende andel fossilfrie og utslippsfrie biler vil for en drosjesentral kreve tid.

Taxisentralen AS, som er ledende drosjesentral i Nedre Glomma-regionen, ønsker å være framtidsrettet og ta konsekvensen av forventede politiske føringer. De vil utrede hva som må til for at drosjer i Nedre Glomma-regionen skal bli utslippsfrie. I samarbeid med Østfold fylkeskommune og Klima Østfold-samarbeidet vil det bli utviklet informasjonsmatriell rettet mot drosjeeiere som vil gjøre det enklere å foreta overgangen til fossilfrie og utslippsfrie drosjer. Dette vil bli delt med drosjesentraler i resten av fylket for nye tilbakemeldinger, og etter ny bearbeiding vil det bli gjort tilgjengelig for resten av landet. Det vil bli sterkest fokus på el-drosjer, men for de større bilene vil vi også undersøke mulighetsrommet og begrensingene ved omlegging til bærekraftig biogass.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har gjort et godt grunnlagsarbeid for å se på mulighetene for utslippsfrie drosjer i storbyområder. Dessverre oppleves det som utfordrende å bruke Oslo og andre storbyområdet som eksempel til etterfølgelse i distrikts-Norge. Nedre Glomma er også et by-område, men har i mindre grad enn Oslo fått storbytempel. Vi mener derfor at kunnskap og kommunikasjonsmatriell som hentes fram i denne regionen vil være lettere å overføre til andre deler av landet. Som del av prosjektet vil det bli utvekslet erfaringer med Vestfold, Hordaland, og andre fylker som har tatt tak i lignende problemstillinger tidligere. Västra Götalandsregionen i Sverige har også gjort seg erfaringer knyttet til

«miljø-fordon» i drosjenæringen, som vi vil kunne dra nytte av i vårt prosjekt.

**Beskriv hvorfor dette tiltaket er et utslippsreducerende tiltak kommunen ønsker å arbeide videre med:** Drosjer tilknyttet Taxisentralen AS tilbakela i 2017 en distanse tilsvarende 225 ganger rundt jorda med passasjer eller opptatt med passasjer. Dette tilsvarer minst 1000 tonn CO<sub>2</sub>. En drosje kjører ofte 100 000 kilometer årlig, og vil naturlig nok forbruke et tilsvarende antall liter drivstoff. I tillegg kommer tomgangskjøring i vinterhalvåret (varm bil påkrevd i anbud). Selv om vi allerede i dag har stor andel av våre biler som hybrider, er det ikke tvil om at en elektrifisering av deler av de 135 bilene vil bidra til en umiddelbar reduksjon i klimagassutslipp på mange tonn pr. år, i tillegg til å ha betydning for den lokale luftkvaliteten.

En sideeffekt, som må antas å ha stor betydning, vil være drosjepassasjerens opplevelse av fossilfrie og utslippsfrie biler i praksis. Det er kun positivt dersom en el-taxi kan bidra til å promotere elbiler slik at også passasjerene overbevises til å skifte biltype på kort eller lang sikt. Taxisentralen gjennomfører årlig mellom 420 000 og 450 000 turer.

Kunnskapen hentet fram i dette prosjektet vil ha direkte overføringsverdi for de fire andre drosjesentralene i Østfold, og mange andre mellomstore og små byer i Norge.

#### **Hvordan er søknaden politisk forankret?**

Alle ordførerne i Østfold, Follo og Fyrbodalen (nabokommunene på svensk side) har signert en erklæring om at de skal bidra til fossilfri transportsektor innen 2030. Dette målet er også forankret i en rekke lokale og regionale vedtak, og er inkludert i fylkesplanen for Østfold som nå er under utarbeidelse. Fylkestinget i Østfold har ved flere anledninger tatt til orde for å fremme fossilfrie og utslippsfrie løsninger i drosjesektoren.

## **Gjennomføring**

#### **Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?**

Start: 01.09.18

Avsluttet: 31.12.19

#### **Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:**

Drosjenæringen er i dag organisert slik at hver bil eies av et enkeltpersonforetak, som er tilknyttet en sentral. Sentralen har i liten grad direkte styring over eiers valg av bil. Slik sett må en drosjesentral utøve påvirkning overfor drosjeeier, i tillegg til markedet forøvrig, slik at utskiftning av biltype oppnår ønsket hastighet.

For å optimalisere bruken av drosjene, og unngå tomkjøring, har Østfold fylkeskommune valgt å ha hele fylket som ett løyvedistrikt. Dette har store miljøfordeler, da det gir drosjer som kjører noen fra en by til en annen mulighet til å ta med nye passasjerer i retur. Med de nye forskriftene gir løyvedistriktsinndelingen oss utfordringer; forskriften åpner nå for at løyvemyndigheten kan stille vesentlig strengere miljøkrav, men kun om samme krav gjelder i hele løyvedistriktet. Selv i et så lite fylke som Østfold er det store forskjeller på byene og distriktene. I mange deler av landet er distriktdrosjene også en del av beredskapen og kollektivtransporten, og innføring av miljøkrav vil bare kunne gjennomføres med svært god dialog med næringen.

Taxisentralen AS vil i samarbeid med Østfold Fylkeskommune kartlegge om rammevilkårene for å elektrifisere en større andel av dagens drosjepark. Dette arbeidet vil også drosjer tilknyttet Østfolds fire

andre sentraler nytte godt av.

- Som enhver selvstendig næringsdrivende er drosjeeiere opptatt av egen virksomhet. Virksomheten skal være egnet til å forsørge familie, lønne ansatte og betjene sine forpliktelser.
- Både drosjeeiere og lønnsmottagere er opptatt av forutsigbarhet. For en drosjeeier oppnås til en stor grad forutsigbarhet ved deltagelse i offentlige anbud, f.eks. skolekjøring og pasienttransport.
- Det forventes at offentlig utlyste anbud vedr. persontransport snart vil inneholde krav til en andel utslippsfrie biler.
- Drosjeeiere, som næringsdrivende for øvrig, antas generelt å være mer opptatt av egen virksomhet og evne til å drive med overskudd, enn å være miljøvennlig.
- Som et resultat av nåværende rammevilkår omkring utslippsfrie biler (batteridrevne biler), har disse generelt sett vesentlig lavere driftskostnader enn tradisjonelle fossilbiler.

I hovedtrekk må det foretas undersøkelser omkring følgende områder:

- Hva er dagens situasjon mhp utslipp, forbruk av drivstoff, CO<sub>2</sub>-utslipp pr. passasjerkilometer etc. Dette for å avdekke et forbedringspotensiale.
- Minstekrav til rekkevidde og ladehastighet, samt øvrige bilegenskaper mhp drosjedrift.
- Minstekrav vedr. tilgjengelighet til ladepunkt.
- Incentivordninger overfor drosjeeier for å bytte biltype, med de ulemper dette medfører.
- Evt. muligheter for markedsfortrinn i person- og bedriftsmarked for «miljøtaxi»

Gjennomføring:

- Konkret kartlegging av biler med tilfredsstillende egenskaper for drosjebruk tilgjengelig på markedet i 2018. Test av utvalgte bilmodeller.
- Kartlegging av tilgjengelig ladeinfrastruktur (nåværende og tilgjengelig i løpet av 2018), med særskilt vekt på hurtiglading og drosjebruk. Vil det i distriktsområder i Østfold være behov for dedikert infrastruktur for yrkestransport, eller er det tilstrekkelig ledig kapasitet ved dagens hurtigladere.
- Kartlegging av kostnadsbildet ved bruk av fossilfrie og utslippsfrie biler som drosje.

Eksempler på hvilke undersøkelser som må gjennomføres for å utarbeide en (eventuell) positiv argumentasjonsrekke for fossilfrie og utslippsfrie biler. Disse skal delvis gjøres gjennom undersøkelser, og delvis :

Bileier: Hvilke incentiver kan bidra til at bileier raskere beslutter overgang fra fossilbil til utslippsfri bil? Undersøkelser i egne rekker og blant drosjeeiere andre steder som allerede har tatt valget.

Rekkevidde: Er det kun en inngrodd oppfatning av at el-biler ikke kjører langt nok?

Undersøke om rekkevidden til tilgjengelige el-bil-alternativer er tilstrekkelig for den type kjøring som i hovedsak utføres. Det vil bli gjennomført forsøk med utslippsfrie biler, der taksameter installeres i utvalgte biltyper, som settes inn i tilnærmet normal drift.

Ladetid: I kombinasjon med ovenstående punkt, rekkevidde, undersøke om lading av elbiler til drosjedrift gir tilstrekkelig rekkevidde i løpet av akseptabel ladetid.

Hjemmelading: For å starte arbeidsdagen med «full tank», hva finnes av hjemmelade-alternativer, begrensninger ift ladetid og kWh, og hva må til for å ivareta hensynet til regnskapsføring av driftskostnader.

Hurtiglading: Undersøke om det finnes tilstrekkelig hurtiglading tilgjengelig, og hvilket belegg disse har. Hvilke ladestandarder finnes hvor.

Ladestasjoner: I kombinasjon med ovenstående utrede behov og muligheter for å etablere egne drosje-prioriterte hurtigladestasjoner, og hvordan disse kan finansieres og driftes. Eventuelt under den forutsetning at når tilstrekkelig ladeinfrastruktur er utbygd generelt, frigjøres den drosje-prioriterte ladestasjonen til fordel for alle.

Kostnader Undersøke mulige storkundefordeler hos eksisterende ladetilbydere. Utarbeide eksempeloversikt over antatt forbruk for utvalgte biltyper, samt hvilke utslippsfrie biler de kan erstattes med, med tilhørende kostnadsbilde. Dette for å eksemplifisere besparelser for drosjeeier.

For at undersøkelsen skal ha høy troverdighet og realisme, vil det i dette arbeide være like viktig å samtidig kartlegge ulempene en (høy) andel fossilfrie og utslippsfrie biler vil ha for drosjeeier og drosjesentral. Som drosjesentral er vi av godkjennende myndighet pålagt å ha både liten bil, minibusser og store biler tilpasset rullestoltransport, som også kan takle å kjøre lange distanser.

Mye av arbeidet vil nødvendigvis foregå hos Taxisentralen som egeninnsats, andre deler av arbeidet vil kunne kjøpes som tjenester. Samtaler med drosjeeiere, alternative forhandlere av biler samt ladetilbydere. Vurdering fra el-installatør vedr. montering av hjemmelader med forhøyet effekt. Testkjøring av aktuelle biltype(r), inklusive montering og demontering av taxameter for realistisk bruk. Arrangere informasjonsmøter med drosjeeiere, både med og uten bilforhandlere tilstede. Finne og opprette kontakt med evt. andre drosjesentraler i tilsvarende situasjon og høste erfaringer derfra. Kartlegging og gjennomgang av evt. andre rapporter ved. dette temaet som kan være relevante. Østfold fylkeskommune har et veletablert samarbeid med Elbilforeningen, de større ladestasjonsoperatørene, og Biogass Oslofjord, og vil trekke veksler på kunnskap fra disse samarbeidene.

#### **Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:**

Dette er et prosjekt som det i utgangspunktet ikke er satt av tilstrekkelige midler til i fylkeskommunens budsjett. Det er svært ønskelig å få utredet mulighetene for utslippsfrie og fossilfrie drosjer, men vi er avhengige av statlig støtte for å få gjort det på skikkelig vis.

## **Kostnadsoverslag / Budsjett**

<b>Utgifter til gjennomføring av tiltaket</b>	<b>Beløp uten mva</b>
Innleid konsulent, undersøkelser egenregi	200 000
Testkjøring i trafikk, herunder leie/mont/demont TXM	50 000
Montering nødvendig infrastruktur Taxisentralen ifbm testkjøring.	40 000
Møter med tilbydere og andre aktører, reise o.l.	30 000
Andre tjenester, informasjons-/presentasjonsmateriell etc.	30 000
Egeninnsats Taxisentralen AS	125 000
Egeninnsats Østfold fylkeskommune	25 000
<b>Total sum</b>	<b>500 000</b>

## Finansiering

Finansiering av tiltak	Beløp uten mva
Samlet kostnad ved tiltak(ene)	500 000
- Andre offentlige tilskudd	0
- Annen finansiering	125 000
- Egne midler	125 000
= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen	250 000

Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Nei

## Utdyping finansiering

Er noe av finansieringen annet enn kommunale midler eller klimasats-midler? Får eller har tiltaket mottatt eksterne midler av noe slag? Ja

Oppgi type midler, beløp og vilkår:

125000 er egeninnsats fra Taxisentralen AS knyttet til undersøkelser, uttesting av kjøretøy, og gjennomføring av møter/workshops med sjåførene.

Har tiltaket søkt/bedt om eksterne midler, men ikke fått svar enda? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om andre offentlige midler, men ikke fått slik støtte? Nei

## Vedlegg

 klimasatssøknad drosjer Østfold.pdf (Prosjektbeskrivelse)

**Merknad:**

*Ingen merknad*

[sign] Guri Bugge for Østfold fylkeskommune

---

Lvert 12.02.2018