

## Saksprotokoll

### Høringsinnspill til forslag fra samferdselsdepartementet om forskrifter for kommersielle ruter med motorvogn og fartøy.

---

Arkivsak-dok. 201867053  
Saksbehandler Torbjørn Finstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget	18.12.2018	347/18

---

#### Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 18.12.2018 sak 347/18

Fylkesutvalget sitt vedtak

Fylkesutvalget tar dette saksframlegget til orientering og godkjenner at fylkesrådmannen oversender en høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet i tråd med konklusjonene i dette saksframlegget.

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende forhold ved endringen klargjøres.

- Begrepet ved *flyplass* bør presiseres.
- Kravet til bussruter under 50 km som ikke trenger behovsprøving må presiseres slik at det gjelder kun for bussruter for passasjerer som enten går på eller av bussen ved flyplass.
- Begrepene motorvogn og buss som brukes om hverandre bør presiseres med tanke på motorvognens størrelse målt i antall seter.
- Forhold knyttet til bruk/tilgang til kollektivfelt, holdeplasser og gater bør avklares av Samferdselsdepartementet i samarbeid mellom storbykommuner, fylkeskommuner, politi og vegvesen. Herunder er det viktig at det avklares hva som kan vedtas som endringer av løpende ruteløvevilkår.
- Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

#### Behandling

Fylkesordfører ber om at punktene under fylkesrådmannens konklusjon i saken flyttes opp og blir en del av innstilling/vedtak i saken. Fylkesutvalget er enig i dette.

Votering

Fylkesrådmannens innstilling med punkter	Enstemmig vedtatt
---	-------------------

**Fylkesrådmannens innstilling:**

Fylkesutvalget tar dette saksframlegget til orientering og godkjenner at fylkesrådmannen oversender en høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet i tråd med konklusjonene i dette saksframlegget.



---

**Arkivsak-dok.** 201867053-2  
**Saksbehandler** Torbjørn Finstad

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Utvalgssaksnr</b>
Fylkesutvalget	18.12.2018	

---

## **Høringsinnspill til forslag fra samferdselsdepartementet om forskrifter for kommersielle ruter med motorvogn og fartøy.**

### **Fylkesrådmannens innstilling:**

Fylkesutvalget tar dette saksframlegget til orientering og godkjenner at fylkesrådmannen oversender en høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet i tråd med konklusjonene i dette saksframlegget.

**Vedlegg:**

Nummererte vedlegg som følger saken:  
forslag fra samferdselsdepartementet om forskrifter for kommersielle ruter med motorvogn og fartøy.

**Sammendrag**

Samferdselsdepartementets invitasjon til høring angående endret politikk for ekspressbusser blir i dette saksframlegget foreslått besvart med forslag om 4 presiseringer. Dessuten foreslås en prosess for å presisere adgangen til å sette vilkår ved tildeling av løyve og underveis i en løyveperiode knyttet til tilgang til bygater, kollektivfelt og holdeplasser.

**Bakgrunn:**

Samferdselsdepartementet har sendt ut et forslag om endring av yrkestransportloven med forskrift. Forslaget innebærer en liberalisering av ekspressbusspolitikken. Forslaget er i tråd med regjeringsplattformen og begrunnes videre med at endringene skal motvirke utilsiktede virkninger for ekspressbusnæringen.

Fylkestinget vedtok i fylkestingsak 154/2018 nå i desember politikk for kommersielle bussruter:

1. Med bakgrunn i innspill i høringen og i Hovedutvalgsmøtets høringskonferanse 31. oktober samt regjeringens forslag til liberalisering vil fylkesrådmannen tilrå at løyver tildeles alle kvalifiserte søkere.
2. Det forutsettes at bruk av busstraseer og holdeplasser må kunne reguleres. Det er viktig at det ikke oppstår trengsel som skaper framkommelighetsutfordringer for det offentlige kollektivtransporttilbudet. For å sikre et mest mulig helhetlig kollektivtilbud må det også kunne stilles krav til hvilke holdeplasser som de kommersielle bussrutene skal betjene
3. Trøndelag fylkesting er positiv til gjenopprettelse av en gjennomgående ekspressrute Namsos, Levanger sykehus, og til St. Olavs hospital.
4. Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

Saksframlegg, høringskonferanse og fylkestingsvedtak er grunnlaget for forslag til høringsuttalelse.

**Faktiske opplysninger:**

Erfaringer med ruter utenfor fylkeskommunal regi internt i Trøndelag og til/fra Trøndelag:

Bussruter til/fra Trøndelag:

- I regi av Nordland fylkeskommune kjøres en rute mellom Brønnøysund-Grong (forbindelse til/fra tog).

# Trøndelag fylkeskommune

## Samferdsel

- Møre og Romsdal fylkeskommune har ruter både til Oppdal (togbuss) og Trondheim som er inkludert i sitt rutekjøp. Begge disse rutesystemene betjener strekninger i Trøndelag med begrenset rutetilbud og de er gitt anledning til å ta på og sette av passasjerer internt i Trøndelag.
- Også på kommersielle ruter til/fra Trøndelag har fylkeskommunen gitt anledning til å ta på trafikanter som har reist internt i Trøndelag. Slike ruter har vært i drift mellom Trondheim og Oslo.

### Ruter internt i Trøndelag:

Unibuss og Nettbuss driver hver sin rute mellom Trondheim og Værnes. Samlet tilbud er oppe i 12 avganger hver vei i den travleste timen.

Flybussene har vært i drift i over 50 år. Det er ikke satt noen minimums- eller maksimumsgrense for omfang av rutetilbud. Begge aktørene bruker sørinnfarten til Trondheim, kjører kun delvis samme trase gjennom sentrum, og har hver sin ruteløsning mellom sentrum og flyplassen.

Med tradisjonell billettering (papirbilletter) har det i de siste 15 årene vært takstsamarbeid med bybussene i Trondheim. Dette takstsamarbeidet ble avsluttet av AtB årsskiftet 17/18. Ved en videre utvikling av takst- og billetteringsløsninger, kan det igjen bli muligheter for takstsamarbeid.

Ingen andre kommersielle ruter internt i Trøndelag er i drift. Så seint som i vinter var det drift på rute mellom Namsos og Trondheim og mellom Oppdal og Værnes. Begge ble lagt ned på grunn av manglende trafikk. Det er ikke satt krav om drift i løyvevilkårene slik at rettigheten til å drive disse rutene er i behold.

### Nye søknader om løyve:

Det er 4 søknader fra 2018 som ikke er behandlet (i praksis har de fått avslag inntil en politisk avklaring av retningslinjer for løyvetildeling av kommersielle ruter i internt i Trøndelag). Alle disse 4 søknadene inkluderer rutekjøring mellom Trondheim og Værnes.

2 av søknadene er på ruter over 5 mil (fra Namsos og Steinkjer) og 2 i Trondheimsområdet, den ene fra Trondheim sør og den andre fra Flakk med en antydning mulig utvidelse til/fra Fosen. Etter vedtak om politikk for slike ruter i fylkestinget nå i desember er det klart for å saksbehandle/tildel løyver for disse rutene.

### **Drøftinger:**

#### **Om høringsforslaget.**

Ingen behovsprøving av løyve for flybuss-ruter dvs. ruter hvor passasjerene enten må ha påstigning eller avstigning ved flyplass.

Innen Trøndelag har det ikke vært drift av kommersielle ruter som ikke har betjent Værnes og alle har hatt tilgang til det indre område av flyplassen.

Begrepet **ved flyplass** som brukes i høringsnotatet, er upresist. Spørsmålet er om det omfatter kun de som har avtale med Avinor om tilgang/oppstillingsplass innenfor bommen, eller om dette skal omfatte også holdeplassen ved innkjøringen til flyplassen knappe 200 m unna inngangen til flyplassterminalen. Dette er ingen urimelig gangavstand ved flyplasser.

Selve lovteksten er ikke like presis som teksten i høringsbrevet med tanke på krav om at alle passasjerer enten skal ha påstigning eller avstigning ved flyplassen.

**Ved flyplass** kan defineres som innenfor bommen rett ut for avgangs- og ankomsthall. Med en slik fortolkning begrenses antall aktører med mindre enn 5

# Trøndelag fylkeskommune

## Samferdsel

mil unna Værnes til de som Avinor inngår avtale med. Velger man dette prinsippet, er det Avinor som i praksis blir konsesjonsmyndighet for slike ruter.

For ruter lengre enn 5 mil foreslås det fri etablering/ingen behovsprøving av tilbud. De som ikke får avtale med Avinor om tilgang til det indre området og heller ikke får bruk av holdeplassen ved innkjøringen til flyplassen godkjent som en løsning **ved flyplass**, kan velge å forlenge ruten til over 5 mil.

Starter man f.eks. flybussruten på Melhus i stedet for på Sluppen, er det ingen behovsprøving. Melhus og holdeplassen ved innkjøring på Værnes og kanskje videre til Stjørdal blir rutetraseen. Med en slik rutelengde kan passasjerer tilbys fritt valg av påstignings- og avstigningsholdeplasser langs den traseen som løyvehaveren velger.

For tilsvarende ruter nord for Værnes/Trondheim vil nok neppe start på ruten lengre sør enn Steinkjer være særlig aktuelt. Slike nordvendte ruter vil ikke få behovsprøving da de vil få en lengde på over 5 mil.

I høringsforslaget nevnes 8 og 10 mil som alternativ grense for hvilke ruter som kan etableres uten behovsprøving. Krav om økt rutelengde vil kreve økt grad av behovsprøving av ruter. Med negativt utfall av behovsprøvingen vil det bli økonomisk krevende i konkurranse med vanlige fylkeskommunale rutetilbud.

### Vognstørrelse ved drift av ruteløye.

I utgangspunktet er det ingen nedre eller øvre grense for vognstørrelse for drift av slike ruter. Kravet til vognene er at de skal være universelt utformet. Mens kravet til løyvehaver er tilsvarende kvalifikasjoner som for en turbilaktør som må ha felleskapsløye.

En slik løyvehaver kan knytte til seg drosjer eller selv ha drosjer/personbiler som er universelt utformet. En personbilbil som er universelt utformet kan nyttes i ruten. F.eks. kan drosjer tenkes kjøre slike ruter og både ta på passasjerer ved bestilling på ulike adresser og ved holdeplasser.

Hvilke krav som settes til et kjøretøy som ikke omfattes av bussforskrifter bør avklares, spesielt med tanke på universell utforming.

### Løpende konsesjoner

Dagens 2 flybussaktører er Nettbuss Travel AS som har løyve ut 2026 og Unibuss Ekspress AS som har løyve fram til 31.05 2020. Med tanke på bruk av infrastruktur har begge løyvehavere følgende vilkår:

*Løyvehaver må inngå avtale med Avinor på Værnes om bruk av holdeplass og oppholdstid på Værnes.* Når det ikke er gitt bestemmelse om trase i Trondheim, må/kan dette forstås slik at de selv kan velge trase og holdeplasser i Trondheim. Når løyvevilkårene ikke sier noe om dette, har det sin årsak i at Sør-Trøndelag Fylkeskommune som løyvemyndighet ved utstedelsen ikke ønsket å treffe et konkurransevridende vedtak og heller ikke så noen grunn til å regulere disse 2 rutetilbudene bort fra visse strekninger eller holdeplasser i Trondheim.

Avinor skal gjøre avtale(r) med ny(e) flybussaktør(er) fra 2020 og baserer sin anskaffelse/konkurranse i tiltro til at vinner(e) får nødvendig ruteløyve fra fylkeskommunen.

### Gatebruksplaner i Trondheim

Ruteløyve/konsesjon var tidligere ofte å betrakte som en varig enerett.

Her i Trøndelag har det vært konkurranse om kunder/ruter mellom Trondheim og Værnes. Denne løsningen har ikke vært vanlig ved andre flyplasser hvor storbyen

# Trøndelag fylkeskommune

## Samferdsel

og flyplassen ligger i samme fylke. Fylkesgrensen har ført til at staten har vært konsesjonsmyndighet for flybussene mellom Trondheim og Værnes.

Avinor har de siste årene redusert antall aktører til to, ved at kun to aktører har fått oppstillingsplass på det indre området av flyplassen.

Kaos som konkurranse skaper, før en vinner er kåret ved å bli foretrukket av passasjerene, har vært unngått både på Værnes og i sentrumsgatene og ved holdeplasser i Trondheim. Kommersielt rutetilbud blir ikke opprettholdt uten tilfredsstillende trafikk, slik at unødvendig trafikk/trengsel skapt av kommersielle bussruter over tid ikke vil forekomme.

Utfordringen ligger i bruken av infrastruktur for kollektivtrafikk. Dette gjelder både i kollektivfelt, vanlige gater, vegkryss og holdeplasser i Trondheim.

For de 3 vegeierne i Trondheim er det en utfordring å gi kollektivtrafikken samlet (inkludert og kanskje først og fremst bybusser/framtidige metrobusser) fortrinns gode nok til å være et alternativ til bruk av personbil for tilstrekkelig mange.

Ineffektivt samlet kollektivsystem kan unngås hvis fylkeskommunen i sine løyvevilkår enten praktiserer først til mølla eller på annen måte tillater seg å pålegge aktørene konkurransevridende ruteløsninger.

For de som allerede har ruteløyver må det vurderes i hvilken grad man kan pålegge de krav om endringer av trase´ og tilgang til holdeplasser.

Nye aktører kan f.eks gis en begrensning i trase´ ved at de kun tillates kjøre rute mellom sentralstasjonen og flyplassen uten bruk av mellomliggende holdeplasser. Reguleringsregler som ikke gis i løyvevilkår kan gis ved skilting av traseer, kollektivfelt og holdeplasser. I praksis kan dette skje ved underskilt som skiller mellom metro- og bybusser, distriktsbusser i AtB-regi, forskjellige kommersielle ruter, turbusser, drosjer, 2 hjulinger med og uten motor, elbiler/øvrige biler med eller uten passasjerer. Dette vil være krevende å håndheve. Erfaringene fra Olav Tryggvasons gate i sommer viser at politiet som skal håndheve denne skiltingen krever klare og gode skiltløsninger.

Gatebruksplaner er under utredning i Miljøpakkesamarbeidet. Tidstyver i kollektivtraseer skal avdekkes, både dagens og nye aktører med kommersielle ruter forutsettes å måtte finne seg i regulering av gatebruk og holdeplassbruk både som endret vilkår i løyvevilkår og ved skilting av tilgangsbegrensninger i bygatene.

Det er ønskelig at samferdselsdepartementet utreder/gjør rede for i hvor stor grad og på hvilken måte vegeier kan regulere tilgangen til sine gater og holdeplasser for de enkelte trafikantgrupper når det nå foreslås tilnærmet fri tilgang på ruteløyver.

### Avinor/Trønderbanen/Fylkesinterne flyruter.

Staten har ansvaret for driften av Trønderbanen og flyruter og det forutsettes at staten selv avklarer forholdet mellom frislipp av ekspressruter og konkurranseforholdet mellom tog, fly og ekspressbuss.

Av adresselisten går det ikke fram at Avinor er inkludert i denne høringen. Fylkesrådmannen har tipset departementet om dette forholdet.

### Lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene

Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som

# Trøndelag fylkeskommune

## Samferdsel

ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

### **Fylkesrådmannens konklusjon:**

Vedtak og saksframlegg i denne saken samt til fylkestingsak 154/2018 oversendes som grunnlag for følgende høringsuttalelse:

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende forhold ved endringen klargjøres.

- Begrepet *ved flyplass* bør presiseres.
- Kravet til bussruter under 50 km som ikke trenger behovsprøving må presiseres slik at det gjelder kun for bussruter for passasjerer som enten går på eller av bussen ved flyplass.
- Begrepene motorvogn og buss som brukes om hverandre bør presiseres med tanke på motorvognens størrelse målt i antall seter.
- Forhold knyttet til bruk/tilgang til kollektivfelt, holdeplasser og gater bør avklares av Samferdselsdepartementet i samarbeid mellom storbykommuner, fylkeskommuner, politi og vegvesen. Herunder er det viktig at det avklares hva som kan vedtas som endringer av løpende ruteløvevilkår.
- Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.



## Saksprotokoll

### Løyvepolitikk for kommersielle bussruter

---

Arkivsak-dok. 201845483  
Saksbehandler Torbjørn Finstad

Saksgang	Møtedato	Saknr
Hovedutvalg for transport	14.11.2018	82/18
Eldrerådet	05.12.2018	39/18
Rådet for likestilling av funksjonshemmede	05.12.2018	44/18
Fylkesting	12.12.2018	154/18

#### Fylkesting har behandlet saken i møte 12.12.2018 sak 154/18

##### Fylkestingets vedtak

1. Med bakgrunn i innspill i høringen og i Hovedutvalgsmøtets høringskonferanse 31. oktober samt regjeringens forslag til liberalisering vil fylkesrådmannen tilrå at løyver tildeles alle kvalifiserte søkere.
2. **Det forutsettes at bruk av busstraseer og holdeplasser må kunne reguleres. Det er viktig at det ikke oppstår trengsel som skaper framkommelighetsutfordringer for det offentlige kollektivtransporttilbudet. For å sikre et mest mulig helhetlig kollektivtilbud må det også kunne stilles krav til hvilke holdeplasser som de kommersielle bussrutene skal betjene**
3. Trøndelag fylkesting er positiv til gjenopprettelse av en gjennomgående ekspressrute Namsos, Levanger sykehus, og til St. Olavs hospital.
4. Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

##### Behandling

#### Forslag fremmet av Rakel Trondal (SV) på vegne av SV, A, Sp, MDG og Krf.

##### Alternativ til punkt 2:

Det forutsettes at bruk av busstraseer og holdeplasser må kunne reguleres. Det er viktig at det ikke oppstår trengsel som skaper framkommelighetsutfordringer for det offentlige kollektivtransporttilbudet. For å sikre et mest mulig helhetlig kollektivtilbud må det også kunne stilles krav til hvilke holdeplasser som de kommersielle bussrutene skal betjene.

Tilleggsforslag:

3. Trøndelag fylkesting er positiv til gjenopprettelse av en gjennomgående ekspressrute Namsos, Levanger sykehus, og til St. Olavs hospital.

4. Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

**Forslag fra Egil Haugbjørg (V)**

Eldrerådets uttalelse følger protokollen

Votering

Innstillingens punkt 1 fikk 75 stemmer og ble vedtatt, mot 2 stemmer (Rødt og Kolstad fra SV)

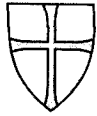
Det ble foretatt alternativ votering mellom innstillingens punkt 2 og forslag fra Rakel Trondal. Innstillingen fikk 17 stemmer (H, Frp, Pp) og falt, mens forslag fra Trondal fikk 60 stemmer og ble vedtatt.

Tilleggsforslag fra Rakel Trondal, nytt punkt 3 og 4, ble enstemmig vedtatt

Forslag fra Egil Haugbjørg ble enstemmig vedtatt

**Hovedutvalg for transport sin innstilling:**

1. Med bakgrunn i innspill i høringen og i Hovedutvalgsmøtets høringskonferanse 31. oktober samt regjeringens forslag til liberalisering vil fylkesrådmannen tilrå at løyver tildeles alle kvalifiserte søkere.
2. Det forutsettes at bruk av busstraseer og holdeplasser reguleres så det ikke oppstår trengsel som skaper framkommelighetsutfordringer for det offentlige kollektivtransporttilbudet gjennom byen.



---

**Arkivsak-dok.** 201845483-16  
**Saksbehandler** Torbjørn Finstad

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Utvalgssaksnr</b>
Hovedutvalg for transport	14.11.2018	82/18
Fylkesting	12.12.2018	

---

## **Løyvepolitikk for kommersielle bussruter**

### **Fylkesrådmannens innstilling:**

1. Med bakgrunn i innspill i høringen og i Hovedutvalgsmøtets høringskonferanse 31. oktober samt regjeringens forslag til liberalisering vil fylkesrådmannen tilrå at løyver tildeles alle kvalifiserte søkere.
2. Det forutsettes at bruk av busstraseer og holdeplasser reguleres så det ikke oppstår trengsel som skaper framkommelighetsutfordringer for det offentlige kollektivtransporttilbudet gjennom byen.

**Vedlegg:**

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Høringsinnspill til forslag til løyvepolitikk for kommersielle bussruter.

Andre refererte dokumenter i saken:

1. Fylkesutvalget 19.06.08, sak 194/18, Løyvepolitikk for kommersielle bussruter
2. Handlingsplan for kollektivtransport. Samferdselsdepartementet, 6 juli 2018
3. Høring - Endring i yrkestransportloven om ekspressbuss. Høringsnotat fra Samferdselsdepartementet utsendt 15 oktober 2018.

**Sammendrag**

Det er gjennomført høring og høringskonferanse av forslag til løyvepolitikk for kommersielle bussruter, ref sak 194/18 i Fylkesutvalget. Bussbransjeaktører har argumentert for full liberalisering. Andre har påpekt at parallelle kommersielle bussruter kan undergrave det offentlige kollektivtilbudet så tilskuddsbehovet øker eller tilbudet må reduseres. Høringsinnspill har også påpekt behovet for å regulere tilgang til busstraseer og holdeplasser for å unngå kø som hemmer det offentlige busstilbudet.

Siden saken ble fremmet for Fylkesutvalget i juni har Samferdselsdepartementet publisert en handlingsplan for kollektivtransport og lagt ut forslag til endringer av yrkestransportloven for ekspressbusser på høring. Begge disse dokumentene understreker at det pågår en liberalisering, og det er foreslått at alle ruter med rutelengde på over 5 mil og alle ruter som kun frakter passasjerer til/fra flyplasser skal kunne etableres uten behovsprøving.

Som en tilpasning til den varslede liberaliseringen og høringssvarene i saken foreslår fylkesrådmannen at det ved behandlingen av løyvesøknader ikke stilles krav til maksimalfrekvens eller tidsavstand til offentlig ruter. Det pågår et arbeid i regi av Miljøpakken med å vurdere hvilke kjøretøy som skal ha tilgang til busstraseer og holdeplasser i kollektivbuen med formål om å utarbeide retningslinjer for dette. Disse retningslinjene vil bli gjort gjeldende for alle typer trafikanter, inklusive ekspressbusser.

**Bakgrunn:**

Fylkestinget har gitt AtB mandat for å utforme en strategi for et felles anbud på hele det fylkeskommunale busstilbudet utenfor Trondheim fra 2021. Inkludert i dette oppdraget skal AtB foreslå en strategi for håndtering av kommersielle busstilbud.

Men i og med at Trøndelag fylkeskommune har mottatt fire søknader på etablering av kommersielle ruter, som bør behandles før AtB avgir sin anbefaling i desember ba fylkesrådmannen Fylkesutvalget i juni (sak 194/18) ta stilling til hvordan slike søknader skulle behandles inntil anbudsstrategien avklarer spørsmålet prinsipielt.

# Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

Så lenge nye tilbud har utfylt eksisterende rutetilbud har det ikke vært vanlig å detaljregulere kommersielle ruter med vedtak om rutetilbud og trase, ut over at det i enkelte tilfelles er satt vilkår om takstsamarbeid med fylkets egne ruter.

I sak 194/18 løyvepolitikk for kommersielle bussruter ble det foreslått 8 vurderingskriterier for søknader om etablering av kommersielle bussruter. Fylkesutvalget vedtok at foreslåtte løyvepolitikk skulle sendes ut på høring før ny behandling i hovedutvalg for transport og fylkestinget i desember. I tillegg er det besluttet å arrangere en høringskonferanse som en del av ekstraordinært Hovedutvalg for transport 31.oktober.

I Samferdselsdepartementet sin *Handlingsplan for Kollektivtransport*, publisert i juli i år, ble det varslet at departementet vil vurdere hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas framover. Endringer i regelverket for ekspressbuss skal bygge på videreføring av den etablerte ekspressbusspolitikken i lys av et mål om full liberalisering.

15. oktober i år sendte Samferdselsdepartementet ut forslag til endring i yrkestransportloven om ekspressbuss på høring. Den varslede liberaliseringen følges opp i forslag om at alle ruter med rutelengde på over 5 mil og alle ruter som kun frakter passasjerer til/fra flyplasser skal kunne etableres uten behovsprøving.

## **Faktiske opplysninger:**

Forslag til løyvepolitikk ble sendt på høring til relevante næringsaktører, fagforeninger og næringsorganisasjoner og alle kommuner i fylket. Det er mottatt 16 høringsinnspill, vedlagt saken. De som har gitt høringsinnspill ble invitert til høringskonferansen under hovedutvalg for transport 31.oktober.

Høringen på forslaget fra staten vil bli besvart etter en sak til fylkesutvalget. Dette for å rekke høringsfristen like over nyttår.

## **Drøftinger:**

Formålet med dette forslaget til løyvepolitikk er primært å få vedtatt kriterier for å behandle mottatt søknader om løyve, frem til det vedtas en langsiktig løyvepolitikk for kommersielle ruter som en del av anbudsstrategien. Formålet med fylkeskommunens langsiktige løyvepolitikk er å skape forutsigbare rammer for næringsaktører og bidra til godt samspill mellom kommersielle og offentlige ruter så totaltilbudet til befolkningen blir best mulig. Offentlig og private tilbud bør utfylle hverandre, ikke konkurrere direkte på en måte som gjør at det offentlige kollektivtilbudet undergraves. I tillegg er det viktig å sikre at busstrafikken organiseres på en måte som medfører at det ikke oppstår trengsel i kollektivtraseer og holdeplasser.

I innspill gitt på høringen og i høringskonferansen la bussbransjeaktører stor vekt på at ekspressbuss utgjør et viktig supplement til offentlig kollektivtilbud. Fra disse næringsaktørene var det et tydelig budskap at det i større grad er positivt samspill enn konkurranse mellom de ulike tilbudene. Den viktigste konkurrenten til det offentlige kollektivtilbudet er privatbilen, ikke ekspressbussen. Til Trondheim Lufthavn utgjør ekspressbussene det dominerende kollektivtilbudet.

## Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

Dagens operatører poengterer at de har behov for regulering i sentrum og tilgang til holdeplasser i sentrum.

Andre aktører har pekt på at kommersielle aktører vil konsentrere sitt tilbud rundt forretningsmessig lønnsomme avganger. Et parallelt kommersielt rutetilbud kan svekke inntektsgrunnlaget for det offentlige tilbudet og føre til økt tilskudsbehov eller nedtrapping av det offentlige tilbudet.

Noen høringsinnspill legger vekt på kommersielle busser ikke skal forsinke offentlige kollektivtilbud i Trondheim sentrum og argumenterer for at det er behov for å regulere tilgangen til bussholdeplasser i sentrum.

Fylkeskommunen står da igjen med valget mellom å lytte til departementet og næringen som ønsker liberalisering, de andre offentlige aktørene som ønsker sterk regulering og Trondheim kommune som ønsker regulering innenfor egne grenser.

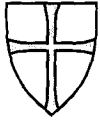
Trondheim kommunens ønsker vil bli håndtert av prosessen i Miljøpakken.

I valget mellom ønsket om liberalisering og vern av offentlig rutetilbud, vil departementets foreslåtte liberalisering trumfe ønskene om vern. Det er ingen tvil om at departementets håndtering av saken vil bli premissgiver for hele området.

### **Fylkesrådmannens konklusjon:**

Med bakgrunn i innspill i høringen og i Hovedutvalgsmøtets høringskonferanse 31. oktober samt regjeringens forslag til liberalisering vil fylkesrådmannen tilrå at løyver tildeles alle kvalifiserte søkere.

Det pågår et arbeid i regi av Miljøpakken med å vurdere hvilke kjøretøy som skal ha tilgang til busstraseer og holdeplasser i kollektivbuen med formål om å utarbeide retningslinjer for dette. Disse retningslinjene vil bli gjort gjeldende for alle typer trafikanter, inklusive kommersielle bussruter.



# Trøndelag fylkeskommune

## Samferdsel - seksjon Mobilitet



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

MOTTATT

29 DES 2018

**Vår dato:** 21.12.2018

**Vår referanse:** 201867053-4

**Vår saksbehandler:**

**Deres dato:**

**Deres referanse:**

Torbjørn Finstad

## Høringsinnspill knyttet til kommersielle rutetilbud.

Vi viser til mottatt invitasjon om høring.

I Trøndelag har vi hatt behov for å avklare vår egen politikk knyttet til løyver for kommersielle bussruter. Denne politikken ble avklart i en sak til fylkestinget nå i desember.

Uken etter ble det lagt fram en sak for fylkesutvalget hvor vårt innspill til høringsinnspill ble vedtatt.

Vedtaket gir grunnlag for følgende innspill:

- Begrepet ved *flyplass* bør presiseres.
- Kravet til bussruter under 50 km som ikke trenger behovsprøving må presiseres slik at det gjelder kun for bussruter for passasjerer som enten går på eller av bussen ved flyplass.
- Begrepene motorvogn og buss som brukes om hverandre, bør presiseres med tanke på motorvognens størrelse målt i antall seter.
- Forhold knyttet til bruk/tilgang til kollektivfelt, holdeplasser og gater bør avklares av Samferdselsdepartementet i samarbeid mellom storbykommuner, fylkeskommuner, politi og vegvesen. Herunder er det viktig at det avklares hva som kan vedtas som endringer av løpende ruteløvevilkår.
- Det forutsettes at løyvehaverne tilbyr lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene som ikke er dårligere enn tarifferte vilkår i Bussbransjeavtalen.

Vi legger ved saksframleggene og vedtak for både fylkesting og fylkesutvalg. Drøftingsdelen av disse viser bakgrunnen for vårt innspill.

Med vennlig hilsen

Torbjørn Finstad

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*