

Trøndelag fylkeskommune
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Oslo, 27.08.18
Deres referanse: 201845483-3

Att: Torbjørn Finstad

Høringssvar – Løyvepolitikk for kommersielle bussruter i Trøndelag

Det vises til Trøndelag fylkeskommunes høringsnotat datert 17.07.18. Dette omhandler forslag til retningslinjer for kommersielle bussruter i Trøndelag.

Fylkesrådmannen ønsket opprinnelig at Fylkesutvalget skulle vedta forslaget til retningslinjer på Fylkesutvalgets møte 19.06.18 uten å ha vært på høring blant berørte instanser. NHO Transport er dermed glad for at Trøndelag fylkeskommune har oppmerksomme politikere, som sørget for at forslaget får en mer demokratisk behandling via en høringsrunde.

NHO Transport har følgende kommentarer til de aktuelle dokumenter:

1. Kommersielle ruters rolle og potensiale er underkommunisert

De kommersielle rutene i Norge består av:

- Ordinære ekspressbusser er eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddel i store deler av landet. I andre deler av Norge er disse et viktig supplement til togtilbudet ved at de dekker områder med lengre avstander til togstasjoner. Ekspressbussene er dermed viktige for bosetningen og sysselsettingen i distriktene. Disse har også stor betydning for reiselivet. Nevnte funksjoner er svært viktige i Trøndelag, som har en spredt bosetning utenfor Trondheims-området.
- Som betegnelsen tilsier, frakter flybussene passasjerer til og fra flyplassene. Disse bidrar dermed til å øke kollektivandelen og redusere bruken av privatbil til og fra flyplassene, noe som er også et tilfelle med hensyn til Værnes flyplass i Stjørdal. Det er hovedsakelig takket være flybussene at man allerede i 2015 oppnådde en kollektivandel på 52 prosent på nevnte flyplass. Målet var som kjent 50 prosent i 2020. Disse rutene skal imidlertid ut igjen på anbud mot slutten av 2018, og disse vil fremstå som lite attraktive hvis de foreslåtte retningslinjer blir vedtatt.

Det er svært viktig å få frem at de kommersielle bussrutene ikke mottar noen form for offentlig støtte verken fra staten eller fylkeskommunene. Til sammenligning subsidieres toget med kroner 2,50 per passasjerkilometer, og fylkeskommunale, anbudsbaserte bussruter støttes i gjennomsnitt med kroner 1,72 per passasjerkilometer. Det kan dermed stilles spørsmåltegn ved de samfunnsøkonomiske sidene ved det sterke ønsket om å øke togtilbudet og antall togreiser. Ved å utnytte ekspressbussenes kostnadseffektivitet frigjøres offentlige midler, og disse kan brukes til ytterligere å styrke det fylkeskommunale kollektivtilbudet gjennom AtB, finansiere andre offentlige velferdstjenester eller redusere skatte- og avgiftstrykket.

Det har også skjedd mye med bussprodusentenes motorteknologi de siste årene, og NoX-utslippet til nyere busser med Euro 6-motor utgjør en sjettedel av utslippet til en personbil med samme Euro-klasse. Benyttes biodiesel, vil CO₂-utslippet kunne reduseres med 80 prosent¹.

2. Mangler overordnede føringer

Målsetningen og rammene for foreslåtte retningslinjer for Trøndelag fylkeskommune virker uklare, men disse bør uansett baseres på følgende overordnede føringer og hensyn:

- Norge har de kommende årene forpliktet seg til å gjennomføre store reduksjoner i utslipp av CO₂, og transportsektoren skal være en viktig bidragsyter i denne forbindelse. Klimaforliket i Stortinget tilsier samtidig at all vekst i reisebehovet i de større byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å oppnå dette, må en stor del av de daglige reisene overføres fra privatbil til kollektivmidler. Ekspressbussene og flybussene er og skal være en viktig bidragsyter med hensyn til å nå målene om redusert biltrafikk og økt kollektivandel.
- Skal man lykkes med å øke antall kollektivreisende, må denne transportformen ansees som attraktiv og være konkurransedyktig. Dette fordrer igjen at reisetiden med kollektivmidler ikke må være vesentlig lenger enn med bil. I tillegg må det være tilstrekkelig kapasitet og rutene må ha en viss frekvens. For å oppfylle disse kravene, må fylkeskommunene sørge for at midlene til kollektivtrafikken blir brukt på en kostnadseffektiv måte slik at man får mest mulig kollektivtrafikk for pengene. Dette krever igjen at de ulike kollektivformer sees i sammenheng via en effektiv samordning og bruk av de mest kostnadseffektive kollektivformer på ulike strekninger eller ruter.

Forslagene til retningslinjer har tilsynelatende en motsatt innfallsvinkel, som tilsier at såkalte kommersielle bussruter må begrenses mest mulig. Andre fylkeskommuner har imidlertid lyktes med en viss samordning av kommersielle og fylkeskommunale kollektivtilbud basert på en langt mer liberal praksis. Eksempelvis vurderer Ruter hvordan ekspressbusser og flybusser kan supplere og forsterke det offentlige tilbudet i Oslo og Akershus, noe som er spesielt aktuelt i områder med svak kollektivdekning og -andel. Det er heller ikke lagt vekt på at konkurranse mellom private og offentlige aktører skaper økt dynamikk, et bedre tilbud og lavere kostnader.

¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45648>

3. Strider mot sentral politikk og føringer

Følgende sentrale føringer bør også tas med i vurderingen av foreslåtte retningslinjer for kommersielle bussruter i Trøndelag:

- Stortinget behandlet i juni 2017 forslag til ny Nasjonal transportplan, og et enstemmig Storting fattet i denne forbindelse en merknad med blant annet følgende ordlyd: *"...ber regjeringen vurdere grep for å styrke ekspressbussenes rammevilkår i forbindelse med ny handlingsplan for kollektivtrafikk. Dette bør blant annet innbefatte hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas både frem til 2020 og etter at regionreformen er vedtatt."*
- Stortingets merknad er fulgt opp av Regjeringen i handlingsplan for kollektivtransport, som ble publisert 05.07.18. Ifølge planens punkt 2.1 vil *"...Samferdselsdepartementet vurdere hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas framover. Endringer i regelverket for ekspressbusser skal bygge på videreføring av en etablert ekspressbusspolitikk i lys av et mål om full liberalisering"*. Departementet vil på denne bakgrunn komme med nye retningslinjer for tildeling av ekspressbussløyver mot slutten av 2018 eller tidlig i 2019. I handlingsplanens punkt 2.4 legger Regjeringen samtidig vekt på betydningen av å styrke kollektivtilbudet til og fra flyplassene.
- Samferdselsdepartementet har i rundskriv N-2-2017 angitt følgende om fylkeskommunenes behovsprøving av kommersielle bussruter: *"Departementet skjerpar hermed krava til fylkeskommunane si praktisering av behovsprøvinga av ekspressbussane, samt krava til grunngjeving av vedtaket. Den einskilde fylkeskommune skal foreta ei grundig vurdering av kva positive og negative verknader ekspressbussruta vil ha for lokaltrafikken og eventuelle andre relevante forhold"*. Rundskrivet omtaler også en oppmykning av løyvepolitikken i forhold til jernbane, og at *"...eventuell konkurranse med jernbane i seg sjølv ikkje skal vere avgjerande grunn for avslag på søknader om ekspressbussløyve"*.

De foreslåtte retningslinjer i Trøndelag samsvarer i svært begrenset grad med skisserte føringer fra Storting, regjering og Samferdselsdepartementet, og retningslinjene i Trøndelag kan tvinge departementet til å ytterlige stramme inn retningslinjene eller på andre måter begrense dagens fylkeskommuner og fremtidige regioners fullmakter. Det er også verdt å nevne at ulike EU-organer for tiden behandler den såkalte Mobilitetspakke 2, som legger stor vekt på likebehandling av kommersiell og offentlig kollektivtransport. Blant annet foreslås det at private og offentlige aktører skal ha likeverdig tilgang til passasjerterminaler.

4. Manglende konsekvensutredning

NHO Transport ser ingen grunn til å kommentere alle åtte foreslåtte punkter, men savner en konkret konsekvensvurdering av de mest restriktive begrensningene. Når det eksempelvis foreslås at kommersielle tilbud ikke skal ha avganger nærmere enn 30 minutter fra parallelle buss- eller togtilbud, er det faktisk av betydning å få frem hvor mange av dagens ruter som ville bli berørt av denne bestemmelsen. Det samme gjelder for kravet om at man ikke kan akseptere

¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45648>

flere enn ti kommersielle avganger per time på hver hovedvei inn og ut av Trondheim. Det virker svært begrensende så lenge all flybusstrafikk til Værnes inkluderes i det angitte tallet, men også på dette punktet savnes informasjon om hvor mange avganger man per i dag har per time. Ekspressbussene er også avhengige av fremkommelighet og muligheter for tidsregulering. I tillegg må sjåførene ta avtalte pauser, og det blir da urimelig å fastsette at ekspressbusser ikke skal ha reguleringstid i Trondheim sentrum.

5. Unødvendig hastverk

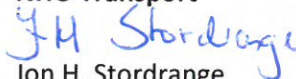
Som påpekt under punkt 3, vil Samferdselsdepartementet mot slutten av 2018 eller tidlig i 2019 komme med nye retningslinjer for fylkeskommunene og regionenes fremtidige behandling av ekspressbussløyver. I tillegg skal fylkespolitikerne diskuterte og behandle av AtBs utredning om fremtidige distriktanbud i Trøndelag, noe som indirekte også vil påvirke ekspressbussenes rammebetingelser og fremtid. Hvis ikke forslag til retningslinjer blir avvist allerede nå, bør det være naturlig å avvente endelig behandling til departementets nye retningslinjer er klare og forslag til fremtidige rammer for distriktanbud er debattert.

NHO Transport frykter at de foreslåtte retningslinjer vil gjøre det uinteressant å etablere nye kommersielle bussruter i Trøndelag og videreføre eksisterende tilbud ved fornyelse av løyve basert på skisserte kriterier. I stedet for å overregulere det kommersielle tilbudet, "presse" ekspressbusselskapene ut av markedet og erstatte disse med subsidierte offentlige tilbud, bør Trøndelag fylkeskommune ha retningslinjer som forener alle gode krefter med sikte på å skape et best mulig kollektivtilbud på en kostnadseffektiv måte. Det vil passasjerene, klimaet, distriktene og skattebetalerne tjene på.

Skulle det være ønskelig med mer informasjon, er det bare å ta kontakt. NHO Transport stiller også gjerne på et møte for å utdype skisserte synspunkter.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange

Administrerende direktør