



Arkivnr: 2015/8325-43

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		11.11.2015
Fylkesutvalet		18.11.2015

Søknad frå Tide Buss AS om løyve for direkterute til/frå Bergen lufthamn

Samandrag

Samferdselsavdelinga har motteke søknad frå Tide Buss AS om direkterute via tilleggstraséen ringveg vest for flytilbringarruta deira på strekinga Bergen sentrum – Bergen lufthamn, samt ei utviding frå 4 til 6 turar per time. Fylkesrådmannen rår til at søknaden vert godkjend.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad av 07.10.15 frå Tide Buss AS om å køyre direkterute mellom Bergen sentrum og Bergen lufthamn, og at frekvensen vert utvida frå 4 til 6 turar per time.
2. Haldeplassen i Olav Kyrres gate skal berre vere for påstiging, ikkje for regulering av rutetider.
3. Nykjøpt vognmateriell som vert nytta i ruta skal ha motor med så lågt avgassnivå som tilgjengeleg på marknaden, for tida Euro VI.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 29.10.2015

Bakgrunn

Samferdselsavdelinga har i e-post av 07.10.15 frå Tide Buss AS (Tide) motteke søknad om tilleggstrasé for flytilbringarruta deira på strekninga Bergen sentrum – Bergen lufthamn. Søknaden gjeld løyve til å køyre direkterute via ringveg vest.

Generelt om transportløyve og fullmaktar

Transport i Norge er regulert i yrkestransportlova. Grunnleggjande i lova er ulike løyveordningar for transport mot vederlag, mellom anna for drosje-, turvogn-, gods-, og rutedrift med motorvogn eller fartøy. Omgrepet 'vederlag' skal tolkast i vid forstand.

Løyveordningane vert forvalta av fylkeskommunane, med unntak av turvogn- og godsløyveordningane. Ansvaret for forvaltning av dei to sistnemnde løyveordningane blei 01.01.15 overdrege frå fylkeskommunen til Statens vegvesen. Løyveordningane har som sams føremål å sikre at alle transportørar har god vandel, tilstrekkeleg fagleg kompetanse og tilfredsstillande økonomisk evne. Ordningane har i tillegg separate tilleggsføremål, til dømes behovsvurdering.

Ordninga med ruteløyve («konsesjon») har som føremål å sjå til at det er behov for spesifikk rutegående motorisert transport av personar mot vederlag, og om det i så fall bør setjast vilkår for drifta. I yrkestransportlova er rutetransport definert som «regelmessig transport av personar i eit bestemt trafikksamband dersom transporten står open for alle, og på- og avstiging kan skje på stoppestader som er fastsette på førehand». Ruteløyve vert ikkje utlyst.

Fylkestinget vedtok i møte 11.10.05 i sak 53/05 at det skulle opprettast ei fylkeskommunal innkjøpseining for kollektivtransporten i Hordaland, Skyss, som er underlagt fylkesdirektør samferdsel. Gjennom dette vedtaket, og fortløpande saker om overordna rutetilbod og kollektivtransportstrategi, er rutedrift i regi av fylkeskommunen allereie behovsprøvt.

Dei sakene om ruteløyve som vert lagde fram for politisk handsaming gjeld privat initierte søknader om løyve for rutetransport. Fylkesutvalet skal gjere behovsvurderingane etter innstilling frå samferdselsutvalet. Ei viktig avveging i mange saksframlegg som gjeld ruteløyve er ofte konkurranseflaten mot Skyss sitt tilbod. Ruteløyve gjev ikkje einerett.

I yrkestransport-, vegtrafikk- og likestillings- og diskrimineringslova, med tilhøyrande forskrifter, er det gjeve detaljerte føresegner om korleis ruteløyve skal driftast og om korleis vognmateriell skal vere utrusta.

Av føresegnene om drifta følgjer mellom anna at ein må søkje fylkeskommunen om å endre ruteplanar og takstregulativ som er lagt til grunn i samband med tildeling av ruteløyve. I tillegg kan fylkeskommunen på eige initiativ krevje endringar. Fylkesrådmannen har fullmakt til å gjere vedtak i slike saker og andre saker av administrativ karakter. Saker som gjeld større endringar, til dømes vesentleg utviding av godkjent ruteplan vert lagt fram for fylkesutvalet.

Dei lovfesta krava til vognmateriell er for det meste implementeringar av gjeldande EU-direktiv. Eit av desse set avgasskrav som for tida er lik den mest miljøvennlige fossildrivne motorteknologien, 'Euro VI-standard'. Eit anna set krav til universell utforming. På sistnemnde område er lova strengare enn det aktuelle EU-direktivet.

Fylkesutvalet står fritt til å setje vilkår for dei einskilde løyva som er strengare eller meir konkrete enn aktuelle lovkrav. Til dømes er det i mange ruteløyve sett vilkår om at det ikkje skal utførast lokaltransport. Dette gjeld mellom anna Tide sin «flybuss», som ikkje ta opp passasjerar i Fyllingsdalen som skal av i sentrum og vice versa. Det sentrale føremålet med dette vilkåret er å unngå inntektstap for Skyss. Eit anna vilkår som ofte vert sett er krav relatert til avgassnivå frå bussmotorane.

Saksopplysningar

Tide har frå før av ruteløyve som gjeld mellom Bergen sentrum og Bergen lufthamn. Den godkjente ruteplanen følgjer både strekninga via Fjøsanger og den via Fyllingsdalen. I samband med opninga av ringveg vest har Tide no søkt om også å køyre direkterute (utan mellomstogg) via ringveg vest. Det er planlagt å vidareføre det takstregulativet som vert nytta på flytilbringarruta i dag.

Søknaden inneheld ei planlagt auke i normalfrekvensen frå 4 til 6 avgangar per time. Det er planlagt at 3 av desse skal ha endepunkt i Olav Kyrres gate. Tide sine flytilbringarruter har i dag endepunkt på Åsane terminal, Dreggsallmenningen og Haukeland universitetssjukehus.

Taxi 1 fekk 10.06.14 utferda løyve for direkterute mellom Bergen sentrum og Bergen lufthamn, men dette løyvet er til no ikkje nytta. Ruteløyvet som Taxi 1 har gjev rom for å nytte ringveg vest.

Høyring

I samband med søknaden peikar Skyss på at det er ei aukande utfordring med kapasiteten på haldeplassane i Bergen sentrum. Det er på bakgrunn av mellom anna bekymringsmeldingar frå operatørar og verneteneste i gong ein konfliktstudie om Olav Kyrres gate.

I epost av 09.10.15 frå Taxi 1 heiter det mellom anna følgjande:

Det er oppsiktsvekkende at administrasjonen i Hordaland fylkeskommune sender på høyring en søknad om ny flybusskonsesjon som er nær identisk Taxi 1 sin flybuss-konsesjon. [...]

Utestengelsen av andre aktører enn Tide på Bergen lufthavn, har medført at konsesjonene til Taxi 1 ikke ennå har kommet til effektiv anvendelse. [...] Taxi 1 forventer at Avinor innen kort tid likebehandler alle aktører som har rett til å utføre tilbringervirksomhet [...].

Taxi 1 sitt formelle standpunkt til Tide sin søknad er at Tide sin søknad skal avslås [...] [Taxi 1 si understreking.]

Det heiter i brev av 19.10.15 frå Tide, med kommentarar til Taxi 1 si fråsegn, mellom anna følgjande:

Det er Tides oppfatning at den omsøkte traséendring kunne blitt behandlet administrativt, slik Taxi 1 også anfører for sitt eget vedkommende.

I epost av 28.10.15 frå Taxi 1 heiter det mellom anna følgjande:

[...] Tildeling av enda en konsesjon til Tide vil svekke taxinæringen i sin helhet ytterligere. [...]

Ekspressbussruten til Taxi 1 er et dedikert konsept i markedet. [...]

Tide søker i realiteten om å få kopiere Taxi 1 sitt konsept [...]

Avinor AS og Bergen kommune har fått saka til høyring utan å kome med fråsegn.

Vurdering

Når fylkesrådmannen legg denne saka fram for politisk handsaming, er det fordi det kan vere ulike syn på om direkterute langs ny trasé bør behovsprøvast, og fordi fylkesrådmannen vil unngå tvil om ryddigheit i sakshandsaminga.

Ved tildelinga av ruteløyve til Taxi 1 for direkterute mellom Bergen sentrum og Bergen lufthamn slutta fylkesutvalet seg samrøystes til fylkesrådmannen sitt forslag om godkjenning av søknad om direkterute til/frå flyplassen. Tildelte løyve til kommersielle bussruter gjev ingen form for einerett.

Taxi 1 fekk juni 2014 løyve for flytilbringarrute til/frå Bergen lufthamn, utan at dette til no er nytta. Dette grunnjev ein med at Avinor ikkje gjev dei tilstrekkeleg tilgong til flybussterminalen. Saka mellom Taxi 1 og Avinor ligg utanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde.

Tildelte løyve til kommersielle bussruter gjev ingen form for einerett. Ein står såleis fritt til å tildela fleire løyve på paralelle strekningar. Etter fylkesrådmannen si vurdering er det naturleg at den einaste operative flybusstransportøren får høve til å nytta snøggaste trase til/frå flyplassen på rutene sine.

Det er lagt til grunn for søknaden at direkterute via ringveg vest kan vere snøggare enn direkterute langs noverande traséar. Reisetid er ein av dei viktigaste konkurranseflatene mellom kollektivtransport og privatbil.

Fylkesrådmannen finn ikkje grunnlag for å påleggje ruteselskapa å køyre direkteruter langs andre traséar enn dei snøggaste, spesielt når det vil vere eit godt flytilbringartilbod via Fjøsanger og Fyllingsdalen. Med opninga av ringveg vest utan flytilbringarrute kan personbilen få styrka si konkurransekraft mot kollektivtransport til/frå flyplassen.

Det er i dag ingen bussruter som regulerer eventuell ventetid mellom ankomst og avgang ('reguleringstid') i Olav Kyrres gate. Dette heng saman med at det ikkje er ledig kapasitet til regulering av rutetider nokon stad i gata. Fylkesrådmannen kan såleis ikkje tilrå ein ruteplan med start-/endepunkt i Olav Kyrres gate. Den omsøkte ruta frå Tide er integrert i det samla flytilbringartilbodet deira, og fylkesrådmannen vil difor ikkje tilrå at flybusshaldeplassen i Olav Kyrres gate vert nytta for snøgg påstiging.

Konklusjon

Fylkesrådmannen rår til at søknad av 07.10.15 frå Tide Buss AS vert godkjend på dei vilkåra som går fram av forslag til innstilling.