

Hordaland fylkeskommune  
Fylkesutvalget ved leder/nestleder

Postboks 7900  
5020 Bergen  
[hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)



Taxi 1 AS - Janaveien 48 - 5179  
Godvik

P.B 2420 Drottningsvik 5834 Bergen  
Org.nr: 987 061 480 Telefon: 05501  
E-post : [ledelse@taxi1.no](mailto:ledelse@taxi1.no) -  
[www.taxi1.no](http://www.taxi1.no)

Godvik 21.1.2017

## **Varsling om brudd på konsesjonsvilkår, miljøkrav og lov om universell utforming. Konkurransen på flybuss på ulike vilkår.**

### **1.1 Innledning**

Fylkesutvalget har tildelt Taxi 1 og Tide flybusskonsesjoner som skal gi et kollektivt løft i tilbringertjenesten til flyplassen.

Avinor har dessverre på nytt utestengt Taxi 1 frem til 2022 fra å tilby tilbringertjeneste og flybusstilbudet fra Taxi 1 kommer fortsatt ikke i gang.

Avinor velger i tillegg å se bort i fra Tide sine lovbrudd og tillater flybussdrift i strid med konsesjonsvilkår fastsatt av fylkesutvalget.

Avinor har anmodet om at Taxi 1 tar opp Tide sine brudd på yrkestransportloven, miljøforurensning og brudd på lov om universell utforming med løyvestyresmakt, hvilket er bakgrunnen for denne varslingen.

### **1. Det er et fylkeskommunalt ansvar å sikre aktørenes tilgang til infrastruktur.**

Det er et fylkeskommunalt ansvar å sikre tilgang til infrastruktur og holdeplasser. Til forskjell er det Avinors ansvar å legge til rette for at de løyvehavere som fylkeskommunen tildeler løyve til får adgang til de oppstillingsplasser som er påkrevd for å utøve sin rett og plikt til å utøve tilbringertransport.

Avinor kan åpenbart anordne kø slik de mener er formålstjenlig. Dette er f eks tilfelle for taxikø. Det er 700 drosjer som betjener Bergen lufthavn og køordning er etablert. Tilsvarende plikter Avinor å gjøre dette på like vilkår for flybussene til Taxi 1 og Tide.

Avinor plikter jf egen konsesjon å legge til rette for en høy kollektivandel så mulig.

Avinors rett til å drive flyplass er gitt på vilkår. Det hitsettes fra konsesjonsvilkår § 5 - Tilbringertjeneste.

*«Konsesjonshaver skal med de virkemidler som finnes tilgjengelig, medvirke til at kollektivandelen i tilbringertransporten ved landingsplassen holdes på et så høyt nivå som mulig.» (Vår understrekning)*

### **Som dokumentasjon tilbys: Konsesjonstildeling til Avinor 7.5.2013.**

Det er løyvemyndighet som bestemmer hvor ruter skal starte og stoppe og hvilke rutetider som skal følges og løyvehaver gis en rett og en plikt å utføre dette.

Den som hindrer utøvelsen av konsesjonen opptrer i strid med yrkestransportloven, og det er nettopp det Avinor gjør ved å begrense produksjonen og stenge Taxi 1 ute, i tillegg til å opptre i strid med egen konsesjon.

Taxi 1 anmoder om at fylkeskommunen påser at Avinor tilrettelegger for at Taxi 1 gis adgang på like vilkår med sine flybusser iht ruteplan.

## **2. Tide sine busser tilfredsstillende ikke kravet til universell utforming. I strid med konsesjonskrav, konkurranse på ulike vilkår.**

I vedtak av 20.5.2014 besluttet fylkesutvalget å tildele Tide buss nye flybusskonsesjoner.

Det hitsettes fra tildelingsbrev:

«Vi legg til grunn at de er kjend med pliktane dykkar overfor løyvestyresmakta, slik dei er føreskrivne i yrkestransportlova, yrkestransportforskrifta og diskriminerings- og tilgjengelighetslova og forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.»

### **Som dokumentasjon tilbys: Melding om vedtak, fylkesutvalget 20.5.2014**

Krav til universell utforming, er ufravikelig. Enkelte tekniske unntak kan gjøres, men ruteløyvehaver skal kunne frakte rullestol.

### **Som dokumentasjon tilbys fylkesrådmannens saksinnstilling til fylkesutvalget 19.5.2015.**

Tide buss har levert spesifikasjonslister til Avinor i konkurranse om leie av flybussholdeplass.

### **Som dokumentasjon tilbys skjema 1.10 Materielloversikt.**

Mangen av bussene som Tide benytter har siden 2009 ikke tilfredsstilt kravet til universell utforming.

Tide opplyser i sin redegjørelse overfor Avinor at de eldste bussene skal skiftes i 2019. Verken de eldste og flere av de yngre bussene tilfredsstiller kravet til universell utforming.

**Som dokumentasjon tilbys: E-brev fra statens Vegvesen for et utvalg av eldre og yngre busser registrert på Tide buss.**

Tide kan dermed ikke høres med at dette er reservemateriell. De brukes i trafikk daglig, sannsynligvis for å spare nytt materiell.

**Som dokumentasjon tilbys: Bilde fra Bergen lufthavn med gammel buss på ny rute**

Bruk av disse bussene tilfredstiller ikke konsesjonskravene satt av løyvestyresmakt. Uten at dette har betydning for løyvestyresmakt sin vurdering av brudd på konsesjonsvilkår tilfredstiller heller ikke bussene til Tide de krav Avinor har satt i konkurransegrunnlag.

Tide sine gamle busser, som i følge konsesjonsvilkårene ikke kan benyttes, forurenses 30 ganger mer enn hvis de hadde fulgt vilkårene.

**Som dokumentasjon tilbys: Rapport fra Transportøkonomisk institutt av 18.1.2017**

Tide vil i forhold til antall avganger og kjørelengde fra 2014 til 2019 anslagsvis slippe ut 20.000 kg NOX partikler, mer enn hvis konsesjonsvilkårene hadde vært oppfylt.

Den miljømessige konsekvensen er uansett åpenbart omfattende når Tide driver i strid med konsesjonsvilkår og i strid med oppstilte miljøforpliktelser.

Tide ble tildelt enerett for alle flybussholdeplassene på vilkår av at de oppfyller konsesjonsvilkårene og at de har forpliktet å bidra positivt til lufthavnens filmprestasjon.

Det hitsettes fra konkurransegrunnlaget til Avinor:

«De prosentvis største bidragsyterne til klimaregnskapet er LTO – flybevegelser under 3000 fot (57 % av lufthavnens CO2- utslipp), og tilbringertjenester (41 %). Dermed er det i disse to kategoriene det er størst potensiale for reduksjon. Flybuss kommer inn under tilbringertjenester. Det er viktig at Flybussoperatøren(es) miljøprestasjon generelt og klimaprestasjon spesielt er god og bidrar positivt til lufthavnens miljøprestasjon.»

Tide kan ikke lovlig oppfylle sin avtale med Avinor med den opplistede busspark.

Avinor har dermed uriktig gitt Tide enerett på alle bussoppstillingsplasser på Flyplassen de neste 6 årene.

## Oppsummert.

Tide buss har omgått løyvestyresmakt sine konsesjonsvilkår siden 2014 og tilfredsstillter i ikke konsesjonskravene til ruteløyve.

Tide har dermed kunne utøve konkurranse med billig, gammelt og forurensende materiell som klart ikke tilfredsstillter kravet til universell utforming.

Konsekvensen ved at Tide ikke følger de samme krav som Taxi 1 er pålaget er at Tide ikke konkurrerer på like vilkår med Taxi 1.

Dette har gitt seg utslag i at flybusstilbudet er blitt mye dårligere og mye dyrere og miljøer lider sterkt av Tide sin adferd i strid med konsesjonsvilkårene. Dette må slik Taxi 1 ser det få konsekvenser.

På denne bakgrunn anmoder Taxi 1 om at fylkesutvalget vurderer å trekke konsesjonen til Tide tilbake.

*Robert Aasmul*

---

Robert Aasmul  
Daglig leder



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Avinor AS  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN

Deres ref

Vår ref  
11/1441

Dato  
07.05.2013

### Fornyhet konsesjon for Bergen lufthavn, Flesland

Vi viser til søknad av 11. januar 2012 fra Avinor AS om endret/fornyhet konsesjon for å anlegge, drive og inneha Bergen lufthavn, Flesland.

Den gjeldende konsesjonen for Bergen lufthavn, Flesland, ble gitt ved Luftfartstilsynets vedtak av 26. april 2006 og gjelder fra 1. mai 2006 til 1. mai 2016.

Avinor AS har iverksatt "Terminal 3-prosjektet" for å kunne møte forventet fremtidig vekst i flytrafikken og kapasitetsutfordringer ved Flesland. Dagens terminal er bygget for å håndtere 3,4 millioner passasjerer årlig. Lufthavnen hadde imidlertid 5,6 millioner passasjerer i 2012, og det er forventet fortsatt vekst i trafikken fremover. "Terminal 3-prosjektet" innebærer en ny terminal og nye flyoppstillingsplasser, som vil utvide kapasiteten ved lufthavnen til om lag 7,5 millioner passasjerer pr. år i første byggetrinn. Første byggetrinn er planlagt å være ferdig i 2017, og eventuelle utvidelser av lufthavnen utover dette forutsetter at det fremsettes ny søknad om endring av konsesjonen.

Gjeldende konsesjons § 4 regulerer fysiske og juridiske endringer knyttet til landingsplassen. Av konsesjonens § 4 annet ledd fremgår at luftfartsmyndigheten avgjør om endringene er av slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd. Samferdselsdepartementet legger til grunn at bygging av ny terminal er endring av en slik karakter at konsesjonen må fornyes og endres. Det vises også til forskrift 11. januar 2007 om konsesjon for landingsplasser (konsesjonsforskriften) § 16. I tillegg er det slik at i henhold til prognoser for trafikkvekst vil trafikkttaket i gjeldende konsesjon (87 100 flybevegelser per år) bli overskredet med mer enn 25 prosent før konsesjonen løper ut

---

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
<http://www.sd.dep.no/>

Kontoradresse  
Akersg. 59  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Luft- post- og teleavdelingen  
Telefon 22 24 90 90

Saksbehandler  
Tomn Alexander Øvre  
22248196  
Org no. 972 417 904

### **Konsesjonsvilkår**

Samferdselsdepartementet gir i medhold av lov om luftfart 11. juni 1993 nr. 101 §§ 7-5, 7-6 og 7-7 Avinor AS fornyet konsesjon til drift av Bergen lufthavn, Flesland. Konsesjonen gjelder fra 7. mai 2013 til 7. mai 2033. Fra 7. mai 2013 oppheves konsesjonen av 26. april 2006.

### **§ 1 Landingsplassens innehaver**

Innehaver av konsesjonen er Avinor AS. Konsesjonshaver er ansvarlig for at konsesjonsvilkårene overholdes.

### **§ 2 Bruk av landingsplassen og åpningstid**

Landingsplassen er til offentlig bruk og er åpen for trafikk hele døgnet. Endringer i åpningstid skal meldes luftfartsmyndigheten. Innskrenkinger i åpningstid utover to timer krever samtykke fra luftfartsmyndigheten. Ambulanse-, politi-, og søk- og redningsflygninger skal tillates utenfor åpningstid dersom denne er innskrenket.

Landingsplassen skal kunne benyttes av enhver innenfor kunngjort åpningstid uten særskilt tillatelse fra konsesjonshaver.

Landingsplassen skal kunne brukes til rutetrafikk, charter, militære flygninger, allmennflyging, ambulanse-, politi-, søk- og redning-, helikopter-, og skoleflyging.

### **§ 3 Trafikkomfang**

Konsesjonen er basert på et maksimalt trafikkomfang på 103 000 flybevegelser per år. Ved økning av trafikkmengden på mer enn 25 prosent ut over dette må det søkes om endring av konsesjonen.

### **§ 4 Miljøkrav**

Konsesjonshaver har ansvar for å utarbeide inn- og utflygingstrasseer i samarbeid med lokale myndigheter.

### **§ 5 Tilbringertjeneste**

Konsesjonshaver skal med de virkemidler som finnes tilgjengelig, medvirke til at kollektivandelen i tilbringertransporten ved landingsplassen holdes på et så høyt nivå som mulig.

### **§ 6 Endring av konsesjonen**

Luftfartsmyndigheten skal varsles om alle større fysiske eller juridiske endringer som er knyttet til landingsplassen eller til landingsplassens nærområde i rimelig tid før endringen ønskes foretatt.

Luftfartsmyndigheten avgjør om endringene er av en slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd.

Tide Buss AS  
Postboks 6300  
5893 BERGEN

Dato: 04.06.2014  
Vår ref.: 2014/11298-11  
Saksbehandlar: torrods  
Dykkar ref.:

## Søknad frå Tide Buss om ruteløyve for flybussruter og søknad om godkjenning av ruteplan - melding om vedtak

Vi viser til dykkar brev av 28.01.14 med søknad om ruteløyve for flybuss på strekningane Åsane terminal – Bergen lufthamn og tilbringarrute til flybuss på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Bergen busstasjon.

Fylkesutvalet gjorde i møte 20.05.14 følgjande vedtak i saka:

- «1. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute på strekninga Åsane terminal – Stemmemyren – Fløyfjellstunnelen – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen – Ringveg vest – Bergen lufthamn. Vilkåra er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor.
2. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Møllendalsveien – Bergen busstasjon. Vilkåra er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor.»

De kan klage på vedtaket innan tre veker frå den dato de blei kjend med det. Ein eventuell klage skal sendast til samferdselsavdelinga. Vi vil på oppmoding gje nærmare informasjon om adgongen til å klage og framgongsmåten ved ein eventuell klage.

Vedlagt følgjer saksprotokoll med saksutgreiing, og ruteløyvedokument nr 1201 og 1202. Dei to sistnemnde skal oppbevarast på selskapet sitt hovudkontor. Kopi av ruteløyvedokumentet skal følgje alle vogner som vert nytta i rutedrifta saman med turvognløyvedokument og dokumentasjon på disposisjonsrett over vogna.

Vi legg til grunn at de er kjend med pliktane dykkar overfor løyvestyresmakta, slik dei er føreskrivne i yrkestransportlova, yrkestransportforskrifta og diskriminerings- og tilgjengelighetslova og forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.

Vi viser vidare til dykkar brev av 28.05.14 med melding om nytt rutetilbod for flybussen. Vi legg til grunn at dette er i samsvar med det som blei godkjend av fylkesutvalet, og har såleis ikkje merknader til det. Vi minner om at Skyss handsamar avtaler om bruk av fylkeskommunen sine bussterminalar og ruteinformasjonsplattformer.

Rolf Rosenlund  
Leiar

Tor Harald Rødseth  
Seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



Arkivnr: 2014/11298-9  
Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

## Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet	57/14	13.05.2014
Fylkesutvalet	104/14	20.05.2014

### Søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for "flybuss" på strekninga Åsane terminal - Bergen sentrum - Bergen lufthamn og tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus - Bergen sentrum - Bergen lufthamn

#### Samandrag

Tide Buss AS har søkt om ruteløyve for «flybuss» på strekninga Åsane terminal – Fløyfjellstunnelen – Fyllingsdalen – Ringveg vest - Bergen lufthamn, og tilbringarrute til/frå eksisterande «flybuss» mellom Haukeland universitetssjukehus (HUS) og Bergen busstasjon via Møllendalsveien.

Fylkesrådmannen finn det både miljømessig bra og tenleg for innbyggjarane i Åsane at det vert reetablert eit «flybusstilbod» frå/til Åsane/Ytre Sandviken. Fylkesrådmannen vil og tilrå den omsøkte ruta mellom HUS og Bergen busstasjon. Fylkesrådmannen rår til at det vert sett som vilkår at nye bussar som vert nytta i rutene skal ha Euro 5-motor.

#### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute på strekninga Åsane terminal – Stemmemyren – Fløyfjellstunnelen – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen – Ringveg vest – Bergen lufthamn. Vilkåra er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert nytta i rutedrifta har Euro 5-motor.
2. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Møllendalsveien - Bergen busstasjon. Vilkåra er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert nytta i rutedrifta har Euro 5-motor.

### Saksprotokoll i Samferdselsutvalet - 13.05.2014

Alf Helge Greaker sette fram forslag om å endra pkt 2 i innstillinga der andre del av siste setning går ut, og at det vert teke inn eit nytt pkt 3.

Vognmateriellet skal tilfredsstillast Euro VI-utsleppskrav.

## Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag til innstilling pkt 1 vart samrøystes vedteke.

Alf Helge Greaker sitt forslag til endra pkt 2 og nytt pkt 3 vart vedteke mot 2 røyster (FRP).

## Innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute på strekninga Åsane terminal – Stemmemyren – Fløyfjellstunnelen – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen – Ringveg vest – Bergen lufthamn. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga.
2. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Møllendalsveien - Bergen busstasjon. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga.
3. Vognmateriellet skal tilfredsstillast Euro VI-utsleppskrav.

## Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.05.2014

Terje Søviknes sette på vegner av Frp, H og V fram slikt forslag:

1. "Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute på strekninga Åsane terminal – Stemmemyren – Fløyfjellstunnelen – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen – Ringveg vest – Bergen lufthamn. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor.
2. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Møllendalsveien – Bergen busstasjon. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor."

## Røysting

Innstillinga fekk 1 røyst (SV) og fall.

Søviknes sitt forslag vart samrøystes vedteke.

## Vedtast

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute på strekninga Åsane terminal – Stemmemyren – Fløyfjellstunnelen – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen – Ringveg vest – Bergen lufthamn. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor.
2. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Tide Buss AS om ruteløyve for tilbringarrute på strekninga Haukeland universitetssjukehus – Møllendalsveien – Bergen busstasjon. Vilråa er at det ikkje vert utført lokaltransport på strekninga, og at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor.

## Fylkesrådmannen, 24.04.2014

## Bakgrunn

Tide Buss AS har i brev av 28.01.14 søkt om ruteløyve for «flybuss» på strekningane Åsane terminal – Fløyfjellstunnelen – Fyllingsdalen – Ringveg vest - Bergen lufthavn og tilbringarrute til/frå eksisterande «flybuss» mellom Haukeland universitetssjukehus (HUS) og Bergen busstasjon via Møllendalsveien.

### Saksopplysningar

Inntil nyleg dreiv Flybussbergen.no AS direkterute på strekninga Åsane terminal – Fløyfjellstunnelen - Fjøsanger – Bergen lufthavn. Denne ruta er no innstilt. Passasjerar mellom Åsane/Sandviken og flyplassen må no såleis byte buss i Bergen sentrum. Mellom Bergen sentrum og flyplassen køyrer Tide Buss med høg frekvens «flybuss» vekselvis via Fjøsanger og Fyllingsdalen.

I søknaden frå Tide Buss heiter det m.a følgjande:

*«Tide har vunnet utlyst konkurranse om å betjene to holdeplasser på Bergen lufthavn Flesland. Som en del av avtalen med Avinor har vi forpliktet oss til å gi et flybusstilbud til Åsane terminal og Haukeland sjukehus under føresetnad av at vi får løyve til å starte kjøringen.» [...]*

*Ruten vil ha påstigning langs traseene, men er ment som en ren flybussrute. Bussene vil ikkje utføre lokaltransport på rutetraseen.»*

Den omsøkte «flybussruta» til/frå Åsane vil ha timesfrekvens tur-retur måndagar – fredagar frå kl 03.10 til 20.00 og søndagar i tida 12.00 – 20.00. Det er ikkje lagt opp til avgangar laurdagar. Den planlagte ruta til/frå HUS vil utføre timesruter på kvardagar i tida 07.15 – 19.40, og ikkje ha avgangar laur- eller sundagar. Sistnemnde vil køyre parallelt med Skyss si linje 12.

For begge dei omsøkte rutene legg Tide Buss opp til eit differensiert takstregulativ med fleire rabattordningar. Planlagt vaksen einskildbillettkast til/frå Åsane er kr 130. Til/frå HUS vil taksten vere kr 90. Barn skal få ca 44% rabatt, og honnør, student og vernepliktige ca 23% rabatt. Vaksne skal kunne ta med eit barn fritt. Det er vidare planlagt ca 10% rabatt ved kjøp med mobiltelefon, og kontantbetalande med BT-kort (abonnentar av Bergens Tidende) vil få ca 15% rabatt. Det er lagt opp til å selje månadsbillett for ca 10 gonger prisen av vaksen einskildbillett.

### Høyring

I brev av 12.02.14 frå A-Taxi AS heiter det m. a følgjande:

*«A-Taxi AS har ingen innvendinger mot Tides søknad om flybussruter fra Åsane og Haukeland sjukehus.»*

I brev av 20.02.14 frå Bergen kommune er fylkesrådmannen gjort kjend med byrådet si innstilling til fråsegn. Den lyder som følgjande:

*«Bergen kommune avgir høringsuttalelse til søknad om ruteløyve for strekningane Åsane terminal – Bergen Lufthavn og Haukeland universitetssykehus – Bergen Sentrum slik det fremgår av saksutredningen.»*

I saksutgreiinga heiter det m.a følgjande.

*«Byrådet tiltrer fagetatens synspunkt, og foreslår at kommunen avgir følgende høringsuttalelse:*

*Bergen kommune har ingen merknader til første del av strekningen Åsane terminal – Fløyfjellstunnelen - Bergen Lufthavn.*

*For strekningen Haukeland universitetssykehus – Bergen Sentrum – Bergen Lufthavn må det tas hensyn til at lokaltransportlinjene ikke blir forstyrret av flybusstransporten.*

*Byrådet mener det ved vurdering av nye ruteløyver må legges vekt på miljøvennlige drivstoffløsninger. Når det gjelder kollektivtransport i sentrale deler av byområdet, er det særlig viktig å redusere lokal forurensing mest mulig (partikler og NOx). Det er i tillegg viktig at klimagassutslippene reduseres mest mulig, og biogass bør vurderes som et alternativ for kollektivtransporten.»*

I e-brev av 28.02.14 frå Taxi 1 heiter det følgjande:

*«Taxi 1 har ikkje kommentarer til Tide Buss sin søknad om ruteløyver, utover at det må dokumenteres et klart behov for de omsøkte rutene før søknad kan vurderes og innvilges.»*

I e-brev av 28.02.14 frå Flybussbergen.no AS heiter det m.a følgjande:

*«Tide Buss opplyser i sin søknad at de gjennom bebyrdende avtale med Avinor har forpliktet seg til å søke nye flybuss konsesjoner. Avinor har med dette bekledd rolla som løyvemyndighet og bestemmer nå både vilkår for kven som skal drive flybussdrift og kven som skal ha tilgang til flybussholdeplassene på flyplassen. [...]*

*Flybussbergen har [...] tilskrevet Hordaland fylkeskommune og stilt seg villig til å forlenge dagens flybusslinje som går direkte frå Flesland til Haukeland sjukehus, vidare til Bergen busstasjon viss det er slik at det er dokumentert behov for en slik rute. Utan slik dokumentasjon kan det synes som om Tide Buss sin søknad er konstruert på en måte som skal undergrave Flybussbergen sin direktelinje frå Flesland til Haukeland sykehus. Gjennom å ha enerett, enn så lenge, på markedsføring av flybussruter på Bergen lufthavn, vil en flybussrute mellom Flesland, via Bergen Busstasjon og tilbake til Haukeland sjukehus vil bli oppfattet som villende og miljøfiendtlig hos forbruker. [...]*

*Det er velkjent at flybussholdeplassen på Flesland har vært monopolisert siden 2004 og utan at Hordaland fylkeskommune først bidrar til å myke opp denne monopol situasjonen vil en ytterligere tildeling av flybussløyver til Tide Buss sementere monopol situasjonen i konkurransen på flybusskjøring i Bergen. Dette er uheldig for konkurransen ut i frå forbrukes synspunkt. Monopol bidrar til høyere priser og gir et betydelig samfunnstap.*

*Flybussbergen tilrår ikkje at Tide Buss får innvilget søknad på grunn av bebyrdende avtaler med Avinor.»*

Det er no opna konkur i Flybussbergen.no AS.

I brev av 07.03.14 frå Avinor heiter det følgjande:

*«Bergen Lufthavn, Flesland ønsker å stimulere til kollektiv vekst og er positive til at Tide Flybuss får løyve for 2 nye ruter frå lufthavnen.*

- 1) *Åsane terminal – Fløyfjellstunellen – Bergen Lufthavn.*
- 2) *Haukeland Universitetssykehus – Bergen Sentrum – Bergen Lufthavn.»*

## **Vurdering**

Fylkesrådmannen merkar seg at dei to drosjesentralane som har kome med fråsegn ikkje har merknader til søknaden frå Tide Buss.

Fylkesutvalet kan tildele løyve for rutedrift både på offentlege og private vegar. Fylkesutvalet har tildelt mellom anna parallelle ruteløyve til/frå flyplassen til både Tide Buss og Flybussbergen. I følge veglova

regulerer den som eig ein veg kven som kan nytte den (med visse unnatak). Bussar med ruteløyve er ikkje unnateke regelen. Bergen lufthamn ligg på Avinor AS sitt område. Avinor er statleg eigd, men etter det fylkesrådmannen forstår, har selskapet kome til at veglova sine reglar for privat veg gjeld på deira grunn, og på dette grunnlag tildelt Tide Buss einerett til «flybusshaldeplassane» utanfor inngongen til flyplassen. Spørsmålet om einerett er til vurdering hjå Samferdselsdepartementet.

Fylkesrådmannen deler kommunen si vurdering av at det er viktig at bussane nyttar miljøvenlege drivstoffløysingar. Fylkesrådmannen vil her peike på at ein rutegående buss gjennomsnittleg har langt lågare utslepp pr passasjer enn ein bil, og finn det såleis tenleg for miljøet å tildele ruteløyve for flybuss til/frå Åsane. I tillegg kjem at bydelen no er utan flybusstilbod etter at Flybussbergen innstilte drifta.

Når det gjeld spørsmålet om tildeling av løyve for tilbringarrute mellom HUS og Bergen sentrum, stiller fylkesrådmannen tvilande til om dette vil gje miljøvinst. Ettersom det er lagt opp til bussbyte i sentrum vil ruta vere i tilnærma direkte konkurranse med Skyss si linje 12. Linje 12 går Møllendalsbakken/Møllendalsveien og har rutefrekvens på 15/20 min i rush og 30 min utanom rush. I tillegg går det fleire ruter mellom HUS og sentrum over Årstad og via Ibsens gate. Rutedekninga er såleis svært god på denne strekninga. Tide Buss vil ved ei eventuell drift av ei slik rute køyre kommersielle bussruter parallelt med bussruter dei køyrer på oppdrag frå Skyss. Fylkesrådmannen er i tvil om dette i så fall vil vere ei god løysing, og viser samstundes til kommunen sitt syn på dette.

Slik fylkesrådmannen ser det, bør eksisterande bussar som følgjer køyretøyforskrifta kunne nyttast i rutedrifta. Fylkesrådmannen rår likevel til at det vert sett som vilkår for løyvet at nye bussar skal oppfylle miljøkravet Euro 5

På bakgrunn av ovannemnde rår fylkesrådmannen til at Tide Buss sin søknad om ruteløyve for «flybuss» til/frå Åsane terminal vert godkjend på nemnde vilkår, og at søknaden om ruteløyve mellom HUS og Bergen sentrum vert godkjent. Grunngevinga for dette er at etableringa av denne ruta er eitt av vilkåra i avtalen mellom Tide Buss og Avinor om bruk av areal for av og påstiging på flyplassen.

Johnny Stiansen  
fung. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



Arkivnr: 2015/981-11  
Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet	60/15	12.05.2015
Fylkesutvalet		19.05.2015

## Delegasjonsreglement for Hordaland fylkeskommune - forslag til justering

### Samandrag

I saka er det gjort greie for mindre oppgåver med heimel i yrkestransportlova som fylkesutvalet har ansvar for, som fylkesrådmannen, på grunnlag av si vurdering, no finn tida inne for å delegerer til administrasjonen. Dei aktuelle oppgåvene er godkjenning av endringar av ruteplanar, handsaming av søknader om dispensasjon frå Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. og tildeling av løyve for konkurranseutsett rutedrift.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet delegerer si fullmakt til å gjere vedtak etter Forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn eller fartøy (yrkestransportforskrifta) av 26.03.2003 nr 401, § 28, 1. ledd til fylkesrådmannen.
2. Fylkesutvalet som løyvestyresmakt delegerer si fullmakt til å gjere vedtak om tildeling av ruteløyve etter Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) av 21.06.2002 nr 45, §§ 6 og 7 til fylkesrådmannen når det er nytta konkurranse i fylkeskommunal regi.
3. Fylkesutvalet delegerer si fullmakt som løyvestyresmakt til å gjere vedtak etter Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. av 03.12.2009 til fylkesrådmannen

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Fylkesrådmannen, 16.04.2015

### Bakgrunn

Kollektivtransporten i sentrale område har som kjend store og veksande utfordringar knytt til framkomst. Blant fylkeskommunen og transportverksemdene sine verkty for å løyse utfordringane er detaljert tilpassing av rutetider og rutetrasear ('ruteplanar'). Nøggeldande delegasjonsreglement set grenser for administrasjonen og verksemdene si nytte av desse verktya. Fylkesrådmannen finn tida mogen for å gjere ei ny vurdering av innhaldet i det aktuelle punktet i reglementet, og samstundes på oppgåvene som fylkeskommunen er tillagt i *Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.* ('FoU'). Fylkesrådmannen vil føreslå ei ressursparande formalisering av tildeling av ruteløyve i samband med konkurranseutsetting

### Saksopplysningar

#### Ruteplanar

Det har dei seinaste åra vore ein stor vekst i den kommersielle rutetransporten. Rutetilbodet har blitt større og konkurransen mellom aktørane har blitt skjerpa. Som ein del av konkurransen har det blitt reist spørsmål ved kor grensa mellom politisk og administrativt ansvar skal trekkjast i forvaltinga av ruteløyve.

I yrkestransportforskrifta § 28 1. ledd, 2. setning heiter det følgjande:

Forslag om endring av ruteplan sendes løyvemyndigheten senest 4 måneder før endringen skal tre i kraft.

I delegasjonsreglementet pkt 29, 10. ledd heiter det m.a følgjande:

Fylkesutvalet har fullmakt til å gjera vedtak etter [yrkestransport]forskrifta §§ 28, 1. ledd og 37.

Dette kan tolkast som at sjølv mindre endringar av ruteplanar må underleggjast administrativ saksførebuing og handsaming i samferdselsutvalet og fylkesutvalet. Det kan i så fall også omfatte tilpassing av rutetider til korresponderande transporttilbod, takting av rutetider av omsyn til trafikkflyt og haldeplasskapasitet, mindre omleggingar av rutetraseen og generell marknadstilpassing.

#### Tildeling av ruteløyve

Før det blei innført konkurranseutsetting av kollektivtransporten fann all tildeling av ruteløyve stad på grunnlag av fylkesutvalet si subjektive behovsvurdering, og fullmakta til å tildele ruteløyve ligg såleis hjå fylkesutvalet. Tildeling av kommersielle ruteløyve må framleis underleggjast ei slik politisk vurdering.

Vedtaket om å etablere ei fylkeskommunal eining som står for konkurranseutsetjing av den tilskotsretta kollektivtransporten, er å sjå på som ei generell behovsvurdering av trongen for slik kollektivtransport. Spesifikasjonane vert, på grunnlag av vedteken strategi for kollektivtransporten, utforma i detalj av Skyss, og tekne inn i konkurransegrunnlag som vert lyst ut etter reglane i Lov om offentlige anskaffelser (LoA). Det inneber at innlevering av tilbod på slik løyvepliktig rutetransport er å sjå på som søknad om ruteløyve.

LoA fastset at det, gjennom konkurranse, skal nyttast objektive kriteria i vurderinga av kven som skal stå for drifta av den spesifiserte ruteproduksjonen som er teken inn i konkurransegrunnlaget. Det er såleis, ikkje høve for fylkesutvalet til å behovsvurdere kven som skal utføre ruteproduksjonen etter at konkurransen er gjennomført og leverandør vald på grunnlag av objektive kriteriene. Den leverandør som blir vald må, som følgje av reglane i LoA få ruteløyve. Tildeling av ruteløyve i samband med anbod er såleis ein rein formalitet.

#### Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

Med innføringa av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven ('LoD') blei personar med nedsett funksjonsevne gjeve same rettar som andre på alle område i samfunnet, mellom anna når det gjeld lik og likeverdig tilgong til og i kollektivtransportsystemet.

FoU er ikkje teken inn i delegasjonsreglementet. I forskrifta er det nedteikna ei rekkje svært detaljerte og strenge tekniske krav til korleis rutebussar skal vere utforma. Til dømes lyder § 6 a) som følgjer:

«Dimensjon skal være i henhold til vedlegg VI og pkt. 3.6.3 i vedlegg til direktiv 2001/85/EF.»

Krava i forskrifta er implementerte i kravspesifikasjonane i bussenboda.

I § 8 i FoU er fylkesutvalet gjeve høve til å gjere nokre unntak. Der heiter det følgjande:

For buss i klasse II og III kan løyvemyndigheten i enkelte tilfeller gjøre unntak fra et eller flere av kravene i § 4. Dette gjelder ikke kravene til innstigningshjelpemiddel, innfesting av rullestol, bilbelter, brannslukkingsutstyr, førstehjelpsutstyr og arbeidslys.

For motorvogn som nevnt i § 2 a) kan løyvemyndigheten gjøre unntak fra enkelte av kravene i § 6. Dette gjelder ikke kravene til innstigningshjelpemiddel, innfesting av rullestol, bilbelter, brannslukkingsutstyr, førstehjelpsutstyr og arbeidslys. Det kan tillates skinner som innstigningshjelpemiddel.

Bussar i klasse II og III kjenneteiknast ved at dei har meir enn 22 passasjerplassar og berre eller nesten berre sitteplassar. «Motorvogn som nevnt i § 2 a)» er «motorvogn i løyvepliktig transport som er spesielt utformet eller utstyrt for transport av funksjonshemmede, jf [...]».

Dei fleste krava i FoU §§ 4 og 6 som fylkesutvalet kan gje unntak frå er svært tekniske.

To av krava i FoU § 4 er mindre tekniske, og lyder som følgjer:

[...] I tillegg skal bussene ha:

- a) Automatisk holdeplassannonsering med tale og elektronisk tavle inne i bussen plassert slik at den kan ses tydelig fra reservert plass.
- b) Utvendig utroperanlegg (lydfyr) som annonserer hvilken buss det er som ankommer holdeplassen.

Fylkesrådmannen vil her påpeike at forskriftsteksten berre gjev opning for å gjere unntak i «*enkelte tilfeller*». Det inneber at hovudregelen er at det ikkje skal gjevast unntak. Fylkesrådmannen ser dette i samanheng med LoD § 4, 4. ledd der det heiter følgjande:

«Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål, og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller dem som forskjellsbehandles, anses ikke som diskriminering etter loven her. [...]»

Fylkesrådmannen vil her trekkje fram krava til «*saklig formål*» og «*uforholdsmessig inngripende*», og halde seg til dette.

### Vurdering

Slik fylkesrådmannen ser det vil ein, med delegering av ansvaret for å godkjenne endringar av ruteplanar og dispensasjonar frå FoU, gjere fylkesadministrasjonen meir operativ og redusere saksmengd både for politiske organ, næringsdrivande og administrasjonen.

Fylkesrådmannen finn det naturleg at søknader om ruteløyve som må behovsprøvast subjektivt framleis vert handsama politisk. Ruteløyve som må utferdast på objektivt grunnlag i samband med konkurranseutsetting finn fylkesrådmannen tilrådeleg å delegere til administrasjonen. Det vil i så fall, slik fylkesrådmannen ser det, spare både samferdselsutvalet, fylkesutvalet, administrasjonen og eksterne aktørar for sakshandsaming av rein formell karakter. Ei slik delegering vil vidare sikre god framdrift i anboda i kollektivtransporten.



Ovannemnde føreset at fylkesutvalet delegerer følgjande av sine fullmakter til fylkesrådmannen:

- Godkjenning av endringar av ruteplanar..
- Tildeling av løyve for konkurranseutsett rutedrift.
- Handsaming av saker etter Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport.

På grunnlag av ovannemnde rår fylkesrådmannen til at fylkesutvalet vedtek den delegering av fullmakt som går fram av forslag til innstilling.



Forsterker  
reiseopplevelsen.

## 1.10 Materielloversikt

Tide Buss vil tilbyr bussene i oversikten under for begge periodene i denne konkurransen. Bussene vil bli skiftet ut så snart de er 10 år gamle. Dette betyr at allerede i 2019 vil Tide Buss gå til anskaffelse av nye flybussar som vil erstatte våre Volvo-modeller fra 2009. Videre vil vi i 2020 erstatte våre 2010-modeller. De tre nederste bussene er i dag kun brukt som reservemateriell. Det er viktig for Tide Buss å presisere at vårt reservemateriell vil naturlig også bli skiftet ut før det passerer 10 år.

Årsmodell	Euroklasse	Merke	Reg.nr.	Alder
2014	VI	Mercedes	BS84582	2
2014	VI	Mercedes	BS84584	2
2014	VI	Mercedes	BS84583	2
2013	VI	Volvo	SV39760	3
2013	VI	Volvo	SV39755	3
2011	V	Volvo	SV15802	5
2010	V	Volvo	SV26991	6
2010	V	Volvo	SV15830	6
2010	V	Mercedes	AE26920	6
2009	V	Volvo	SU72648	7
2009	V	Volvo	SU73711	7
2009	V	Volvo	SU73710	7
2009	V	Volvo	SU74149	7
2009	V	Volvo	SU74151	7
2008	V	Volvo	SU68957	8
2008	V	Volvo	SU68975	8

## ledelse@taxi1.no - Robert Aasmul

---

**Fra:** Nes Kjartan Ytreland <kjartan.ytreland.nes@vegvesen.no>  
**Sendt:** 24. januar 2017 10:36  
**Til:** ledelse@taxi1.no - Robert Aasmul  
**Emne:** SV: utforming

Har sjekket SU 68975 og SU 73711 og de er ikke godkjent etter 2001/85 for krav til universell utforming.

Mvh Kjartan

---

**Fra:** [ledelse@taxi1.no](mailto:ledelse@taxi1.no) - Robert Aasmul [<mailto:ledelse@taxi1.no>]  
**Sendt:** 24. januar 2017 10:35  
**Til:** Nes Kjartan Ytreland <[kjartan.ytreland.nes@vegvesen.no](mailto:kjartan.ytreland.nes@vegvesen.no)>  
**Emne:**

Med vennlig hilsen/ best regards  
Robert Aasmul – Leder - Taxi 1 as



**PS, husk å benytte kampanjekode Taxi1Lojal ved bestilling av din neste tur via App. Da får du 17 % rabatt.**  
<http://taxi1.no/tjenester/bestillingsmaater>



Konsesjon til Åsane  
Ikke universell  
Kun Euro 5

Åsane terminal  
over Fyllingsdalen

1519

SVE1519

BILLETTER  
TICKETS  
10.

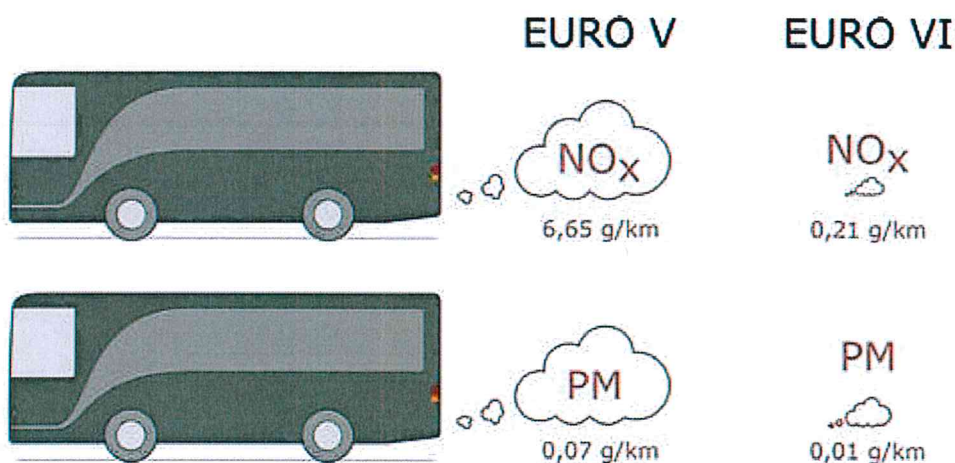
## Utslipp fra kjøretøy med Euro 6-teknologi

Målinger av utslipp fra bilparken viser at busser med Euro VI-teknologi fortsatt klarer utslippskravene. Overraskende viser det seg at to bensinbiler med direkteinnsprøytning også viser overskridelser av grenseverdiene for NO<sub>x</sub>.

Resultatene stammer fra forskningsprogrammet EMIROAD, hvor TØI på oppdrag av Statens Vegvesen og i samarbeid med forskningsinstituttet VTT i Finland tester utslipp fra ulike biler.

### Rene busser

Til sammen 11 busser med Euro VI-teknologi er testet i måleprogrammet. De nye resultatene stadfester tidligere målinger som viser at nye tunge kjøretøyer nå har svært lave utslipp til luft både når det gjelder NO<sub>x</sub> og partikler (PM). Busser som tilfredsstillt Euro VI-kravene som ble innført i 2015, har ca 30 ganger lavere utslipp av NO<sub>x</sub> enn forrige generasjon busser.



Figur 1 viser hvor store reduksjoner i utslipp av NO<sub>x</sub> og partikler (PM) man har oppnådd for busser som tilfredsstillt Euro VI-kravene som ble innført i 2015, sammenliknet med Euro V-krav.

Videre presenterer rapporten funn fra en internasjonal undersøkelse av utslipp fra lastebiler. Hovedfunnene er at kjøretøy med gasmotorer som kjøres på naturgass ikke fører til besparelse i klimagassutslipp, sammenliknet med dieselmotorer som kjøres på fossil diesel. Når det gjelder utslipp av lokalt forurensende avgasser, er det typegodkjenningsklassen fremfor drivstoffet som bestemmer utslippsnivået.

### Diesel personbiler sliter med kravene

Testen viser også som tidligere målinger at diesel personbiler Euro 6 sliter med å oppfylle avgasskravene når de kjøres i en testsyklus som tilsvarer virkelig trafikk. Ved 23 °C slipper bilene ut om lag fire ganger så mye NO<sub>x</sub> sammenliknet med hva som er tillatt i typegodkjenningen. I kulde er utslippene 10 ganger høyere.