

## Notat

**Frå:** Fylkesdirektør for samferdsle

**Til:** Hovudutval for samferdsle

### Fylkesoverskridande ruter

#### Bakgrunn

I finansutvalet 4. mai uttrykte utvalet ønskje om eit notat om problemstillingar knytt til kommersielle bussruter ved anbudsutlysing av kollektivtrafikk. Dette vart diskutert under handsaming av arbeidsdokument 3/16, pkt. 7.2 Bussanbod Sogn. Vi har valt å stile dette notatet til Hovudutvalet for samferdsle, og vi omtalar både fylkeskryssande ruter og kommersielle ruter.

#### Kva er fylkeskryssande ruter?

Når vi snakkar om fylkeskryssande ruter tenkjer vi i hovudsak på bussruter. Ekspressbåtane mellom Sogn og Fjordane og Bergen er eit eksempel på at vi og har fylkeskryssande ruter med båt. Vi har to hovudkategoriar fylkeskryssande ruter:

#### Kommersielle ruter

Ruter som vert utført av operatørar utan tilskot frå det offentlege. For at ei rute skal vere kommersielt drivverdig må inntektene frå dei reisande dekke driftskostnadane samt eit høveleg overskot.

#### Fylkeskommunale ruter

Fylkeskryssande ruter i offentlig regi der operatør får dekka kostnadane sine gjennom eit rutekjøp frå det offentlege.

- I nettokontraktar beheld operatør inntektene og har difor risiko knytt til det
- I bruttokontraktar har fylkeskommunen inntektsansvar og risiko.

#### Formålet med fylkeskryssande ruter

Fylkeskryssande ruter er oppretta for å gi gode kommunikasjonar mellom fylka. Rutetilbodet er bygt opp over mange år der ruteselskap og fylkeskommunane har samarbeidd om felles strukturar. I mange samanhengar tenkjer vi at det er innbyggjarane i Sogn og Fjordane som har behov for å komme seg til t.d. Bergen. Realiteten er sjølvsaugt at behovet går begge vegar – innbyggjarar i andre fylke har òg behov for å komme seg til Sogn og Fjordane. I tillegg kjem fleire andre reisegrupper som har behov for å reise mellom fylka.

Nokre av dei viktigaste formåla med reiser på tvers av fylkesgrenser:

- Vekependling (jobb/skule)
- Fritidsreiser
- Reise til behandling/undersøking (Helse)
- Arbeid og tenestereiser
- Turisme

Dei fylkeskryssande rutene gir viktige kommunikasjonar og er til nytte for samfunna der rutene går.

### **Fylkeskryssande ruter i Sogn og Fjordane**

Nedanfor ei oppstilling av dei fylkeskryssande rutene vi har i fylket

#### Fylkeskommunale ruter

- Stryn – Stranda – Ålesund
- Førde – Nordfjordeid – Kjøs – Volda
- Sogndal – Lom
- Lærdal- Lillehammer
- Flåm – Ål
- Sogndal - Vik – Voss
- Ekspressbåt Nordfjord – Bergen/Bergen - Nordfjord
- Ekspressbåt Sogn – Bergen
- Ekspressbåt Bergen – Flåm

#### Kommersielle ruter

- Nordfjordekspresen (Måløy – Stryn – Oslo)
- Sogn og Fjordane ekspresen (Førde – Sogndal – Oslo)
- Fjordekspresen (Ålesund/Trondheim/Eid/Stryn – Førde – Bergen)
- Sognebussen (Sogndal – Lærdal – Bergen / Sogndal – Vadheim – Bergen)
- Valdresekspresen (Årdalstangen – Oslo)

### **Fylkeskryssande ruter og anbod i Sogn og Fjordane**

Sogn og Fjordane fylkeskommune har no lyst ut alt rutekjøpet sitt på anbod. Dei kommersielle rutene har egne konsesjonar og er ikkje ein del av det fylkeskommunale rutekjøpet.

Dei fylkeskryssande rutene som var ein del av det fylkeskommunale rutekjøpet ved utlysning har blitt omfatta av anbodet. Dette gjeld i hovudsak rutene til og frå Møre og Romsdal og Oppland. For at innbyggjarane skal få eit tenleg busstilbod har vi difor gjennomført drøftingar med nabofylka og blitt einige om kva tilbod som skal ut på anbod og kven som skal betale. I nokre tilfelle er det blitt ei vidareføring av tidlegare tilbod, medan det andre stader er redusert tilbod på grunn av manglande interesse frå nabofylka.

Det har vore arbeid for å sikre dei reisande eit mest mogleg heilskapleg rutesystem med rutetider, korrespondansar, rutekunngjering og billettsystem.

### **Fylkeskryssande ruter og anbod i nabofylka**

I tida før anbod var det ruteselskapa som tok initiativ til langrutene, ved at lokal ruteproduksjon vart kopla saman til langruter. Fylkeskommunane opprettheldt kjøpet av lokalruter frå sine lokale ruteselskap. Ruteselskapa inngjekk samarbeid med ruteselskapa i nabofylka og saman etablerte dei gjennomgåande ruter. Kwart ruteselskap sin lokalruteproduksjon vart utgangspunktet for fordelinga av dei gjennomgåande rutene.

Ved innføring av anbod har bevisstgjeringa og fokuset endra seg i de fleste fylka. Fylkeskommunane har naturleg nok fokus på fylkesinterne reiser. Fylkeskryssande ruter har i mange tilfelle ramlå mellom to stolar.

Hordaland har lagt ned sitt engasjement i rutene som gjekk til Sogn og Fjordane. Møre og Romsdal har satsa på høg frekvens på innfartsårane, der langtreisande ofte må gå over på desse rutene, i staden for at ekspressbussen får gå heilt fram til sentrum.

### **Samarbeid mellom fylkeskommunar og samarbeid med kommersielle aktørar**

Truleg har pendelen svinga litt for langt i forhold til manglande koordinering mellom fylka. Ruteselskapa er med anbodsordninga avskorne frå å påverke det fylkeskommunale kjøpet. Staten ynskjer ikkje å engasjere seg, sjølv om fylkeskryssande trafikk elles er eit statleg anliggende (fly, hurtigrute og tog).

For å sikre eit heilskapleg og godt rutetilbod, også mellom fylka, er det no starta opp eit arbeid i regi av Kollektivtrafikkforeningen. Dette er ein nasjonal bransjeorganisasjon for offentlege aktørar der alle fylkeskommunane er med.

Det vert no sett på korleis vi kan samhandle med kommersielle aktørar. Her er det eit strengt regelverk med lite rettspraksis. Alle partar er forsiktige og tilbakeholdne, for å unngå å gjere feil.

Vidare vert det sett på korleis fylkeskommunane bør samarbeide om rutetilbodet mellom fylka. Det verkar som det er stor interesse for å få på plass køyrereglar mellom fylkeskommunane. I det førebelse arbeidet som er gjort ser Kollektivtrafikkforeningen mellom anna på:

- Etablere samarbeidsorgan
- Dialog om rutefunksjon
- Ruteperiode
- Avtaleperiode
- Reglar for endring
- Marknadsføring
- Kostnads- og inntektsfordeling
- Anbud – avtale med operatør

Resultatet av dette arbeidet er viktig for fylkeskryssande ruter og for Sogn og Fjordane. Det er forventa fleire avklaringar vinteren 2016/2017.

### **Forholdet til dei kommersielle rutene i Sogn og Fjordane**

Administrasjonen i Sogn og Fjordane fylkeskommune arbeider mellom anna for at det skal vere lettast mulig for dei reisande å nytte kollektivtilbodet. Historisk har det vore slik at rutetilbodet har vore heilskapleg og einsarta. Uansett kva buss du har gått på så har du betalt det same, fått gå av på det stoppet du vil, funne rutekunngjeringar på same stad, vore trygg på at bussar korresponderte osv. Dei kommersielle bussrutene som går gjennom Sogn og Fjordane har vore ein naturleg del av kollektivtilbodet, og har tenestegjort både som lokalrute og som langrute.

På nasjonalt plan ser vi at ekspressrutene i tettbygde strøk har spissa seg meir mot langrutesegmentet. Dei kuttar små lokale stopp, køyrer motorvegen og stansar berre på større stadar. Dette for å få ned reisetida, då tid er ein konkurransefaktor. Vidare tek dei bort fordyrande tenester som plassgaranti og korrespondansar. Lokaltrafikk skal bort frå ekspressrutene. Langtreisande kundar som bestiller og betalar på nett er kundesegmentet som det blir satsa på. Dette er ein strategi som egnar seg for sentrale område med eit godt utbygd og til dels overlappende kollektivnett, der det er marknad for både langruter og lokalruter side om side.

I Sogn og Fjordane fyller langrutene også lokalrutefunksjonar. Offentleg og kommersielt rutenett utfyller kvarande. Ei oppsplitting kan føre til dårlegare tilbod til publikum, og behov for å etablere fylkeskommunale lokalruter parallelt med den kommersielle ruta.

Dei siste åra har dei kommersielle aktørane i Sogn og Fjordane arbeidd aktivt for å få innført minstepris for korte reiser, stopp på nokre få haldeplassar, ikkje overgangsbillettering og liknande.

For å unngå dette har fylkeskommunen inngått avtale om delvis kostnadskompensasjon for at dei kommersielle rutene skal:

- Bruke alle dei fylkeskommunale stoppa
- Bruke fylkeskommunale takstar, rabattar og kort på reiser internt i fylket
- Tilby plassgaranti på reiser internt i fylket
- Tilby overgangsbillett på reiser internt i fylket slik at lange reiser blir billigare

Med denne ordninga får kundane dei same produkta uavhengig av kva buss som køyrer så lenge reisa startar og stoppar innanfor fylkesgrensa. På reiser som kryssar fylkesgrenser står dei kommersielle aktørane fritt med omsyn til fastsetjing av takstar og rabattar, plassgaranti og liknande.

### **Fordelar/utfordringar med kommersielle bussruter**

Dei kommersielle bussrutene i Sogn og Fjordane er på mange måtar ryggrada i bussrutene i fylket sidan dei utgjer ein stor del av rutetilbodet på E16, E39, rv. 5 og rv. 15. Historisk har fylkeskommunen vore med og bygt opp mange av dei kommersielle rutene vi har i dag gjennom rutekjøpsavtalar og tilpassing av tilbringarruter til/frå hovudrutene. Etter kvart som rutene er blitt kommersielt drivbare har fylkeskommunen overlata drifta til operatør

Sogn og Fjordane er eit grisgrendt område. Det å drive kommersielle ruter til og frå Sogn og Fjordane er hardt arbeid med små marginar. Kombinasjonen av passasjerar som reiser langt og lokalreisande har vore det vesle ekstra som har gitt eksistensgrunnlag for mange ruter.

Reisevanar, vegar, ferjefrekvens, reisealternativ m.v. endrar seg stadig. Gårsdagens tilbod er ikkje nødvendigvis det som er morgondagens løysing.

Fram til for nokre få år sidan har dette vore ei næring i vekst, men dei siste åra har det blitt vanskelegare å tene pengar og operatørane har måtte gjere endringar for å ikkje tape pengar. I vårt fylke har vi erfart dette i Nordfjord når Nordfjordekspresen reduserte frå 3 til 2 daglege avgangar i tillegg til å endre rutetider. Desse endringane kom utan forvarsel og viser at det ikkje berre er bra å vere avhengig av kommersielle ruter. Mange av kundane på rutene som vart lagt ned/endra var avhengig av tilbodet og vi måtte på svært kort varsel setje inn ein del avbøtande tiltak mellom Måløy og Stryn på dei viktigaste tidspunkta. Det vart ikkje gjort tiltak for fylkeskryssande reiser.

Dei kommersielle rutene står fritt til å bestemme kor mange avgangar dei vil køyre og når dei vil køyre. Det er med andre ord ein risiko knytt til om dei kommersielle rutene framleis ønskjer å ha rutetider som er tilpassa vårt rutetilbod. Med dagens regelverk for offentlege anskaffingar har vi i liten grad høve til å diskutere tilpassingar mellom det offentlege rutetilbodet og det kommersielle.

### **Fylkeskommunal drift av fylkeskryssande ruter**

I nokre tilfelle kan det vere freistande å tenke at vi kan ta over og drive fylkeskryssande ruter sjølve. Dette vil kunne sikre oss full råderett over rutenettet og vi kan planlegge og drifte rutene til beste for innbyggjarane.

For å få eit tilstrekkeleg kundegrnlag på ei fylkeskryssande rute må ruta vere skreddarsydd i heile nedslagsfeltet til ruta. Det vil vere ressurskrevjande for ein fylkeskommunal administrasjon å skulle drive ruter over halve Sør-Noreg. Risikoen er stor for store feilslåtte ruter og store underskot.

### **Fylkeskryssande ruter og innsparingskrav**

I forkant av anbodet i Sogn søkte Nettbuss om å få køyre Sognebussen på kommersiell basis. I tråd med tidlegare praksis sa vi ja til at også denne ruta vart kommersiell. Tidlegare har både Fjordekspresen og Sogn og Fjordane ekspresen blitt gjort om til kommersielle ruter.

I rutekjøpssaka for 2017 som skal handsamast av Hovudutval for samferdsle den 25. oktober synleggjer vi innsparinga for fylkeskommunen ved at Sognebussen vart kommersiell. Vi må ha som utgangspunkt at rutetilbodet vert som i dag, men det har vi sjølv sagt ikkje garantiar for. Dersom vi må inn med avbøtande tiltak på lokalruter på eit seinare tidspunkt vil det gå på bekostning av dei innsparingane som er registrert i denne omgang.