



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no
Ref: 18/1706-

REF: OVS
Dato: 20.12.2018

FORSLAG TIL ENDRING AV § 6 I LOV 21 JUNI 2002 NR. 45 OM YRKESTRANSPORT MED MOTORVOGN OG FARTØY (YRKESTRANSPORTLOVA) – LIBERALISERING AV EKSPRESSBUSSPOLITIKKEN.

Transportsektoren er ansvarlig for omtrent en tredjedel av de norske klimagassutslippene, og vegtrafikken er i tillegg den største kilden til lokal luftforurensing, som kan ha store helsemessige konsekvenser i tettbygde strøk. Kollektivtrafikkbransjen jobber målrettet med å redusere egne utslipp, og aller viktigst – for å styrke sine markedsandeler på bekostning av mindre utslippseffektive transportformer. Et godt kollektivtilbud gir økt mobilitet for alle, noe som er vesentlig for velfungerende byer og lokalsamfunn.

Kollektivtrafikkforeningen er i utgangspunktet positive til alle tiltak som vil styrke de reisendes tilgang til kollektivtransport, enten tilbudene er i regi av offentlige eller kommersielle aktører. Når det er sagt er det viktig at eksisterende og nye kommersielle aktører også bidrar til at det helhetlige mobilitetstilbudet til kundene styrkes.

Når det gjelder «*Forslag til endring av § 6 i lov 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) – Liberalisering av Ekspressbusspolitikken*» er Kollektivtrafikkforeningen opptatt av kundens beste ivaretas i den endelige utformingen av lovforslaget, og vil derfor be om at Samferdselsdepartementet inkluderer følgende vurderinger i denne videre prosessen.

Fremkommelighet

Fremkommelighet er avgjørende for kvaliteten i kollektivtilbudet. Dette gjelder både langs tungt trafikkerte traseer og ved eksisterende holdeplasser og terminaler. I mange områder er kapasiteten allerede på bristepunktet når det gjelder hvor mange busser disse kan betjene, uten negative konsekvenser for trafikkavviklingen. Et økt antall busser som trafikkerer disse stedene vil kunne føre til store forsinkelser, uforutsigbarhet og lavere attraktivitet i mobilitetstilbudet som helhet.

Det er derfor svært viktig at lokale myndigheter får anledning til å prioritere lokaltrafikk på belastede holdeplasser, terminaler og langs særlige traseer. Dette betyr som et minimum at løyvemyndigheten uansett må gis adgang til å stille vilkår om trasévalg og hvilke holdeplasser som kan benyttes ved etablering av kommersielle rutetilbud.

Helhetlig og forutsigbart mobilitetstilbud

Å reise kollektivt må være raskt, enkelt, sømløst og forutsigbart for å være et attraktivt transportalternativ. Bransjen jobber hele tiden for å gjøre det lettere for kundene å reise sømløst på tvers av transportformer og ruter, med utgangspunkt i at mobilitetstilbudet skal oppleves som en helhet. Særlig utenfor tettbygde strøk er



kommersielle ekspressbusslinjer en viktig del av det totale tilbudet, og ofte integrert med det offentlige rutetilbudet. Dette gjelder særlig i områder hvor jernbane ikke eksisterer og kan dekke det regionale transportbehovet.

I disse områdene er det er kritisk for kvaliteten i det totale mobilitetstilbudet at både rute- og billettsystemer koordineres, og at de kommersielle og offentlige transporttilbudene utfyller hverandre. Det er viktig å unngå nye ruter kort med levetid, f.eks. på grunn av dårligere inntjeningsgrunnlag enn forventet. Resultatet av lovforslaget må ikke bli at kundene opplever et mer fragmentert og uforutsigbart tilbud.

Konklusjon

Kollektivtrafikkforeningen er i utgangspunktet positive til alle tiltak som vil styrke de reisendes tilgang til kollektivtransport, enten tilbudene er i regi av offentlige eller kommersielle aktører. Samtidig er det kritisk at en ev. lovendring ikke får indirekte negative konsekvenser for kvaliteten i det totale mobilitetstilbudet. Også de nye regionene må ha tilgang til de nødvendige virkemidlene for å ivareta sitt ansvar for et helhetlig og rasjonelt mobilitetstilbud internt – og man bør derfor unngå en sentralisering av myndighet fra regionalt nivå til statlig nivå på dette området.

Hvis denne endringen skal gjennomføres, ber Kollektivtrafikkforeningen derfor om at det tas hensyn til følgende vurderinger:

Det må innføres en tydeligere bestemmelse i lovverket som gir lokale myndigheter anledning til å prioritere lokaltrafikk på belastede holdeplasser, terminaler og langs særlige traseer, utover Yrkestransportloven §11.

Det er behov for en reell mulighet til å sette vilkår for kommersielle aktørers bruk av holdeplasser og traseer, og for integrering med lokal kollektivtrafikk – hvis en skal sikre kvaliteten i det helhetlige mobilitetstilbudet.

Den nedre km-grensen for fritak fra behovsprøving bør settes til 100 km i luftlinje, én vei. Dette vil likevel legge til rette for fri etablering på et stort antall strekninger, da et flertall av dagens kommersielle ruter er over 100km. Dette er også det mest sannsynlige utfallet av EU-kommisjonens forslag til revidering av forordning 1073/2009.

Å reise kollektivt må være raskt, enkelt, sømløst og forutsigbart for å være et attraktivt transportalternativ. Det gjelder både for dem som kan velge å benytte egen bil, dem som har begrenset tilgang til privatbil og dem som bor langs strekninger hvor kommersiell drift ikke er mulig. Det til enhver tid gjeldende lovverk må reflektere dette behovet – til det beste for både den enkelte reisende og samfunnet som helhet.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting, daglig leder (sign.)