

## Bergen Lokaltrafikkforbund

Bergen Lokaltrafikkforbund (BLF) ble etablert i 1972, som et samarbeidsorgan for de rutetrafikkerende buss-selskapene i Bergen og Os og kommunene Bergen og Os. Bergen bystyre gjorde vedtak om etablering av Bergen Lokaltrafikkforbund i møte 15.5.1972. Forbundet ble etablert fordi det var et sterkt behov for å bedre samordningen av den kollektive nærtrafikken i Bergensområdet.

Følgende busselskaper var med i forbundet:

- A/S Bergen Sporvei
- Bilruta Fana-Os-Milde L/L
- Rutelaget Bergen-Vest A/S
- Åsane Billag A/S
- Bergen – Hardanger – Voss Billag A/S

Forbundets målsetning var:

Fremme den kollektive nærtrafikken i sitt område på grunnlag av en samfunnsmessig målsetning for transportsystemet, herunder følgende:

- o Best mulig rutesystem og trafikkopplegg
- o Lik takst for like trafikkytelser
- o Høyne den kollektive transportstandarden

Ivareta kollektivtrafikkens interesser overfor de organ som påvirker utviklingen av kollektivtiltak.

Målsetningene skulle fremmes på basis av sunne forretningsmessige målsetninger for transportselskapene og forbundet skulle være bedrifts- og interessenøytralt når det gjaldt forholdet mellom medlemmene. Til grunn for samarbeidet lå Lokaltrafikkavtalen.

Bergen Lokaltrafikkforbund var oppbygd med rådet som øverste utøvende organ. Rådet hadde 13 medlemmer, hvorav 6 fra medlemsbedriftene (daglig leder i medlemsbedriftene), 5 fra Bergen kommune, 2 fra Os kommune og 1 fra Samferdselsdepartementet. Formannen i rådet representerte samferdselsmyndighetene i fylket/Samferdselsdepartementet. I tillegg var det et arbeidsutvalg på 4 medlemmer, valgt blant rådets medlemmer, og et sekretariat/forbunds kontor bestående av direktør og en merkantil stilling. Direktøren var sekretær i rådet og arbeidsutvalget.

### Bakgrunn for opprettelsen av Bergen Lokaltrafikkforbund

På 1960- og 1970-tallet skjedde det store endringer i bo- og arbeidsmønsteret i byen. Folk flyttet ut i fra sentrum, samtidig som arbeidsplasser og serviceinstitusjoner ble værende igjen i bykjernen. Dette økte behovet for arbeidsreiser og transport til og fra sentrum. Det skjedde også en stor ekspansjon i privatbilismen. Dette la et større press på veinettet, og gjorde det ønskelig å få mer av reisebehovet over på kollektivtrafikken.

I forbindelse med kommunesammenslåingen i 1972 ble organiseringen av nærtrafikken drøftet, og det ble under Hovedutvalget for kommunesammenslutningen oppnevnt ei konsultativ faggruppe for samferdselsspørsmål.

Det var særlig to driftsformer for kollektivtrafikken som faggruppen drøftet.

- 1) Sammenslutning av samtlige buss-selskap til ett kommunalt eller kommunalt/privat selskap.
- 2) Opprettholde eksisterende driftsformer med eventuelle tilpasninger i konsesjonsgrensene.

Den konsultative faggruppen la fram forslag om ei frivillig samarbeidsordning mellom de eksisterende busselskapene. Denne ordninga innebar at selskapene avga noe av sin vedtaksrett til ett felles organ mot at de var sikret at virksomheten ble drevet på en bedriftsøkonomisk sunn måte. Samordningsorganet fikk navnet Bergen Lokaltrafikkforbund.

På 1970-tallet var kollektivtrafikken organisert slik at ansvaret var delt mellom stat, fylkeskommune, kommune og privateide og kommunalt eide busselskap. Staten hadde fram til 1979 ansvaret for tildeling av konsesjoner (ruteløyve) og kollektivtilskudd samt godkjenning av takster. Staten utformet

også regelverk og subsidiesystem forøvrig. Fra og med 1979 ble ansvaret for kollektivtrafikken i nærområdet overført fra staten til fylkeskommunen.

De enkelte ruteselskapene ble tildelt konsesjoner for å trafikere sine områder. Selskapene kunne drive sin virksomhet rasjonelt innenfor sine ruteområder, men i en større sammenheng ble det urasjonelt både i forhold til et uensartet pris- og ruteopplegg, og i forhold til behovet for styrking av kollektivtrafikken. Det var ønskelig med en bedre samordning ut ifra felles samfunnsinteresser. Bergen Sporveier var et kommunalt eid aksjeselskap, med Bergen formannskapet som sitt representantskap og med en del sentrale avgjørelser tillagt Bergen bystyre. Ved at formannskapet var representantskap, og bystyret vedtok budsjettet og eventuelle overføringer eller utbytte, hadde politikerne en viss innflytelse på priser og rutetilbud for Sporveien.

Fra kommunens side opplevdes det som sterkt ønskelig å få til en større samordning mellom de private busselskapene og kommune/stat. En slik samordning medførte behov for overføring av makt fra de private busselskapene til folkevalgte organ. Dette for at kollektivtrafikken ikke skulle være underlagt sektorinteressene til busselskapene, men i større grad tjene tverrsektorielle oppgaver og behov.

### Bergen Lokaltrafikkforbund – Lokaltrafikkavtalen og organisering

Som det framgår over, så var ansvaret for beslutningene innen den kollektive nærtrafikken i Bergen svært fragmentert mellom private busselskaper og folkevalgte organ, og mellom ulike forvaltningsnivå. Dette medførte at det var et stort behov for å styrke samordningen. Samtidig var det en viss interessekonflikt mellom de ulike forvaltningsnivåene og mellom offentlige og private aktører når det gjaldt overføring av makt og innflytelse.

Opprettelsen av Bergen Lokaltrafikkforbund var et forsøk på å bedre samordningen og styrke kollektivtrafikken i Bergensområdet.

Samarbeidet og samordningen innenfor kollektivtrafikken ble styrket gjennom en rekke saker som Bergen Lokaltrafikkforbund la fram, bl.a.:

- Etablering av et felles takstsystem.
- Etablering av overgangsordninger for busspassasjerene.
- Utarbeiding av nøkkeltall og nøkkeltallssammenligninger mellom medlemskapsbedriftene (driftskontroll/driftskontrollskjema).
- Opprettelse av sentralt beliggende stoppesteder for forstadsselskapene i sentrum med omstigningsmuligheter.
- Trafikkplanlegging med kartlegging av aktuelle behov for rutesamarbeid.
- Utredning av ulike trafikkspørsmål for Bergen kommune (I brev fra rådmannen datert 12.10.1978 blir BLF gjort hovedansvarlig for å utarbeide planutkast innen kollektivtrafikksektoren, og blir bedt om å utarbeide kommunens uttalelse til for revisjon av Norsk Samferdselsplan for 1982-85 og Norsk vegplan 1986-89.)

Men selv om flere saker ble tatt opp og løst gjennom Bergen Lokaltrafikkforbund, var vurderingen at samordningen av kollektivtrafikken ikke lyktes i den grad målsetningen skulle tilsi. (jf *Den kollektive transport i Bergen og Os kommune. En utredning i tilknytning til Norsk Samferdselsplan og Norsk Vegplan*. Utredet av BLF og lagt fram for rådet 3. mai 1979.)

I 1976 vedtok rådet for Bergen Lokaltrafikkforbund derfor å nedsette en komite, Vurderingskomiteen, som skulle gjennomgå gjeldende Lokaltrafikkavtale og fremme forslag om andre organisasjonsformer.

Vurderingskomiteen utarbeidet et forslag til ny Lokaltrafikkavtale, og foreslo en organisering av kollektivtrafikken i Bergensområdet tilpasset Stor-Oslo-modellen, men likevel slik at selskapene beholdt sine konsesjoner. Et mindretall ville beholde nåværende ordning og organisering. Stor-Oslo-modellen innebar at et offentlig administrasjonsselskap (Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S) fikk konsesjon for kjøringene i området. Administrasjonsselskapet tildeler videre kontrakter på kjøring til busselskapene. Ved tildeling av kontrakter får busselskapene garanti for kjørevolum og ansvar for rasjonell drift. Administrasjonsselskapet har ansvar for rute- og takstopplegget. Trafikkselskapene mottar alle offentlige tilskudd og fører kontroll med kostnadsutviklingen.

Vurderingskomiteen var samlet enig i at kollektivtrafikken i Bergen og Os kommuner inngår som et så sentralt og viktig element i Bergensområdets totale transportpolitikk, at de lokale myndighetene må styre kollektivtrafikken for å oppnå den best mulige helhetsløsning.

Vurderingskomiteens forslag forelå i 1978, og ble behandlet av formannskapet (13.12.1978) og i Rådet til BLF 5.3.1979. Deretter ble saken sendt til behandling i Samferdselsstyret (stat/fylkeskommune) 6. og 7.11.1979.

Samferdselsstyret gikk imot de hovedprinsippene som var lagt til grunn i Vurderingskomiteens innstilling. Samferdselsstyret sitt vedtak innebar at:

- Staten/fylkeskommunen ikke godtok ei ordning som medfører overføring av ansvar fra fylkeskommunen, til et kommunalt organ eller til særorgan.
- Staten/fylkeskommunen ikke godtok en sammenslutning av ruteselskap som trafikkerte innen Bergen og Os kommune, eller overføring av konsesjonsretter til et stort selskap eller et overbyggingsselskap.

Etter Samferdselsstyrets vedtak fant Vurderingskomiteen enstemmig ut at det ikke var mulig å organisere kollektivtrafikken i Bergensområdet etter Stor-Oslo Lokaltrafikk-modellen, og at det var urealistisk å foreslå at selskapene sluttet sammen til ett selskap. Bergen Lokaltrafikkforbund ble nedlagt i 1981 som en følge av at de ideer man hadde hatt ved opprettelsen ikke lot seg gjennomføre med gjeldende organisering.

