



Trondheim, 16.11.2023

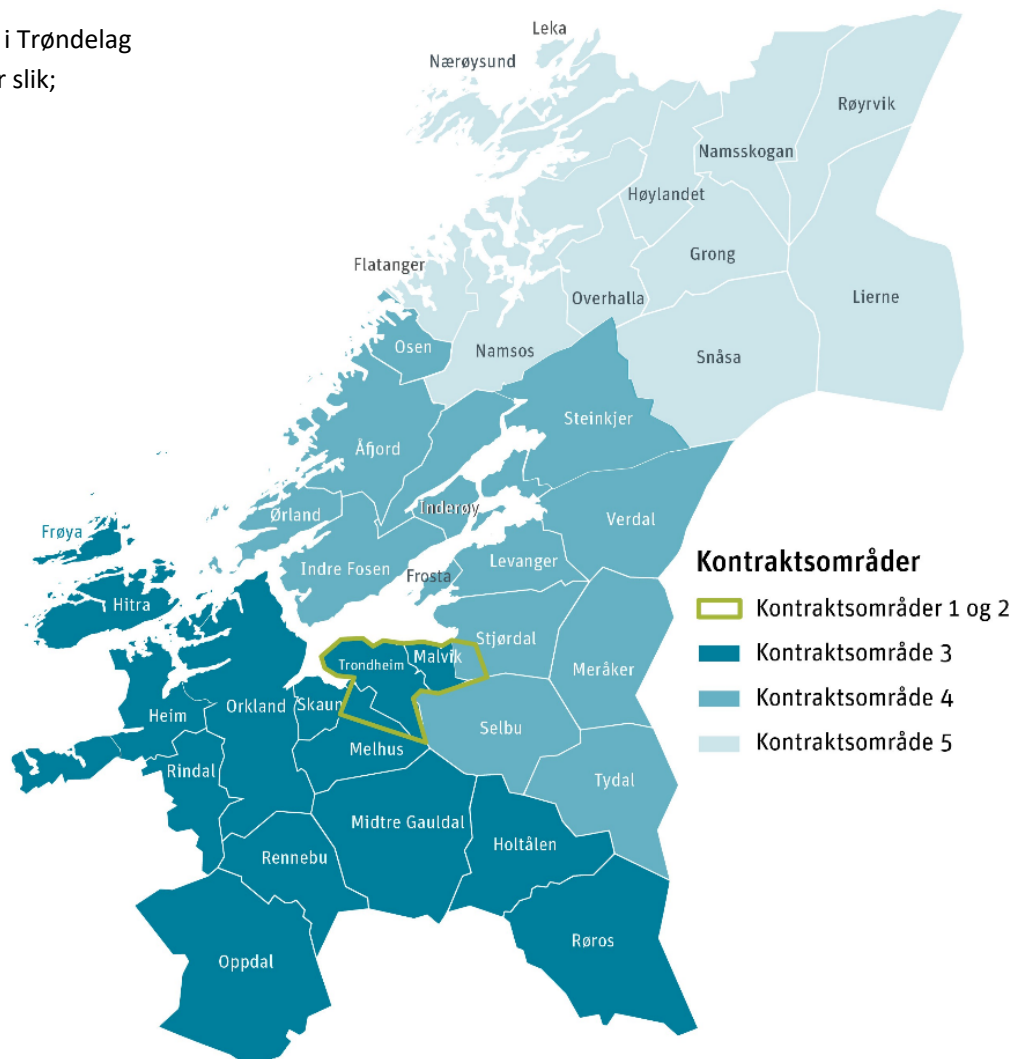
DIALOGNOTAT

Ønske om tilbakemeldinger og innspill fra markedet ang geografisk områder og inndeling av buss-/mobilitetskontrakter fra 2028/29 i Trøndelag.

AtB AS vurderer å endre på de geografiske områdene som busskontraktene skal gjelde for i Trøndelag og ønsker innspill fra markedet på dette. Nye kontrakter skal gjelde fra august 2028 (hvis opsjoner i dagens kontrakter ikke benyttes) og 2029 med planlagt utlysning av konkurranser rundt årsskiftet 2025/26 og 2026/27 avhengig av antall kontrakter og hvilket geografisk område kontraktene skal gjelde for.

AtB AS ønsker tilbakemeldinger fra markedet (bussoperatører, leverandører av transporttjenester og andre som har betydningsfulle og hensiktsmessige betraktninger) angående geografisk inndeling på buss-/mobilitetskontrakter i Trøndelag.

I dag er busskontraktene i Trøndelag fordelt på fem kontrakter slik;





Kontrakt 1

Geografisk område: «Stor-Trondheim». Dette området er fordelt på kontraktene 1 og 2.

Rutekilometer: 9 935 305

Antall busser: 180 hvorav 44 metrobusser (hybrid drivstoff), 68 biogass-busser, 68 HVO/biodiesel-busser. Type busser: 115 klasse I og 65 klasse II. 67 lav-entre, 11 lavgulv og 13 leddbusser. Mrk: Det er en ambisjon om 100% el-buss-andel fra 2029 i Trondheim by.

Depot: to lokasjoner med beliggenhet på Sandmoen og Stjørdal. Sandmoen er tilrettelagt av Trøndelag fylkeskommune mens Stjørdalsdepot er operatørs ansvar.

Antall sjåførere: totalt 339 hvorav 271 antall hele og faste stillinger. Andel deltidsstillinger er 20% og stillingsprosenten i disse er gj.snittlig 68%.

Kontrakt 2

Geografisk område: «Stor-Trondheim». Dette området er fordelt på kontraktene 1 og 2.

Rutekilometer: 7 513 031

Antall og type busser: 144 hvorav 14 metrobusser (hybrid drivstoff), 38 el-busser, 56 biogass-busser og 36 hybrid-busser (i tillegg til metrobussene). Type busser: 138 klasse I og 6 klasse II, alle lav-entre. Mrk: Det er en ambisjon om 100% el-buss-andel fra 2029 i Trondheim by.

Depot: en lokasjon med beliggenhet på Sorgenfri som er tilrettelagt av Trøndelag fylkeskommune.

Antall sjåførere: totalt 442 hvorav 285 antall hele og faste stillinger. Andel deltidsstillinger er 64% og stillingsprosenten i disse er gj.snittlig 63%.

Kontrakt 3

Geografisk område: «Trøndelag Sør»

Rutekilometer: 5 326 900

Antall busser: 165 diesel-busser. Type busser: 122 klasse II, 13 klasse III, 30 klasse B.

Depot/stasjoneringssteder: 29 inkl hjemmestasjonering hos bussjåfør.

Operatør har ansvar for dette.

Antall sjåførere: totalt 271 hvorav 139 antall hele og faste stillinger.

Andel deltidsstillinger er 50%.

Kontrakt 4

Geografisk område: «Trøndelag Midt»

Rutekilometer: 4 863 535

Antall busser: 221 diesel-busser. Type busser: 3 klasse I, 181 klasse II, 6 klasse III, 29 klasse B.

Depot/stasjoneringssteder: 24 inkl hjemmestasjonering hos bussjåfør.

Operatør har ansvar for dette.

Antall sjåførere: totalt 268 hvorav 185 antall hele og faste stillinger. 83 er deltidsstillinger.



Kontrakt 5

Geografisk område: «Trøndelag Nord»

Rutekilometer: 2 940 178

Antall busser: 99 diesel-busser. Type busser: 3 klasse I, 50 klasse II, 7 klasse III, 38 klasse B og 1 minibuss.

Depot/stasjoneringssteder: 29 inkl hjemmestasjonering hos bussjåfør.

Operatør har ansvar for dette.

Antall sjåførere: totalt 117 hvorav 79 (65%) har fast ansettelse. Av de 79 fast ansatte er 34 (43%) på deltid.

Se beskrivelse av reisestrømmer og befolkningsutvikling til slutt i notatet.

Per i dag vet vi ikke omfanget av, hvilke ruter som skal kjøres eller innholdet i kontraktene for øvrig som skal gjelde for de nye kontrakt(e). I besvarelsen kan det tas utgangspunkt i dagens kontrakter og geografiske inndeling og drøft ut ifra disse. Eksempelvis kan drøftingene systematiseres ut fra om dagens kontrakter 1 og 2 bør begrenses til kun å gjelde innenfor Trondheim kommunes grenser, om det geografiske området i kontraktene 1 og 2 bør beholdes som i dag, eller om kontraktene 1 og 2 bør utvides til også å omfatte kommunene hele Melhus, Skaun, Orkland og Stjørdal. Alle andre forslag og drøftinger knyttet til geografisk inndeling av kontraktene totalt i Trøndelag er også velkomment.

Tilbakemeldingene angående geografisk inndeling kan gjerne belyse tema som;

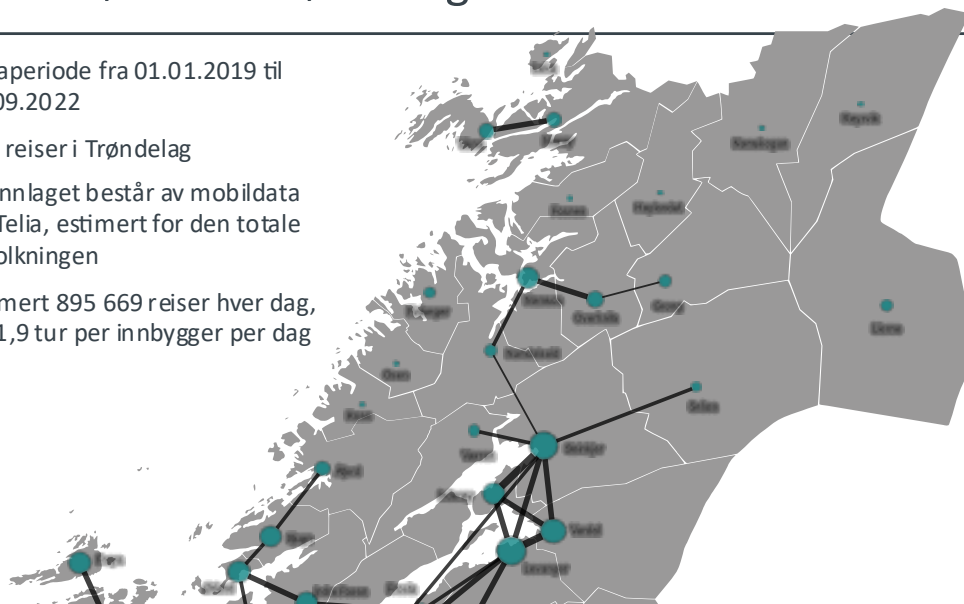
- **Konkurranse i markedet.** Hvordan bør fordeling av geografisk områder og antall kontrakter i Trøndelag være for å stimulere til sunn og god konkurranse i markedet blant leverandører av transport-tjenester?
- **Økonomi.** Hvilke kostnadsfaktorer blir påvirket av kontraktens geografiske områder og inndeling? Hvilken geografisk inndeling, og dens påfølgende konsekvenser, bidrar til å minske eller øke kostnader? Elementer kan være;
 - Busstyper
 - Buss-depot (knytt eventuelt kommentarer til eierskap og ansvar for buss-depot, inkluder gjerne problemstillinger knyttet til infrastruktur for nullutslipp og/eller fossilfri energi for busser)
 - Lønnskostnader, administrasjons- og organiseringskostnader
- **Arbeidsforhold og arbeidssituasjon for bussjåførere.** Hvordan bør den geografiske inndelingen av kontraktene være for best å ivareta bussjåførens arbeidsforhold og -situasjon? Spesielt med tanke på rekruttering og å beholde bussjåførere i yrket. Har geografisk inndeling av kontraktene påvirkning på mulighetene for mest mulig fulltidsstillinger for bussjåførere (og på hvilken måte)?
- **Trafikksikkerhet.** På hvilken måte kan geografisk inndeling av kontraktene påvirke trafikksikkerheten til bussjåførere, busspassasjerer og trafikanter for øvrig, og hvilken geografisk inndeling vil kunne ta mest hensyn til dette?
- **Rutetilbudet.** På hvilken måte kan geografisk inndeling av kontraktene påvirke et kundevennlig rutetilbud? Hvilken geografisk inndeling er mest optimalt for å utvikle et mest mulig brukervennlig tilbud? Begrunn.
- **Miljø.** Hvilken geografisk inndeling av busskontraktene kan gi minst mulig CO₂-utslipp? Vil geografisk inndeling kunne ha betydning for ambisjonen om minst mulig klimagassutslipp? På hvilken måte?

Oppsummert kan dere beskrive synspunkter på hvilken geografisk inndeling og antall kontrakter som dere vurderer som mest optimalt.

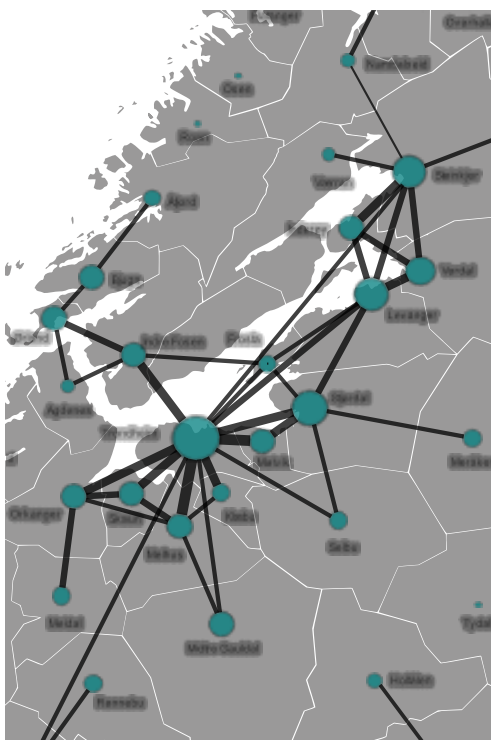
Alle synspunkter og innspill er velkomne, også forhold som spesifikt ikke er nevnt i dette notatet, men som markedsaktørene synes er av betydning.

Reisestrømmer Trøndelag 2019 -2022

- Dataperiode fra 01.01.2019 til 08.09.2022
- Alle reiser i Trøndelag
- Grunnlaget består av mobildata fra Telia, estimert for den totale befolkningen
- Estimert 895 669 reiser hver dag, ca. 1,9 tur per innbygger per dag

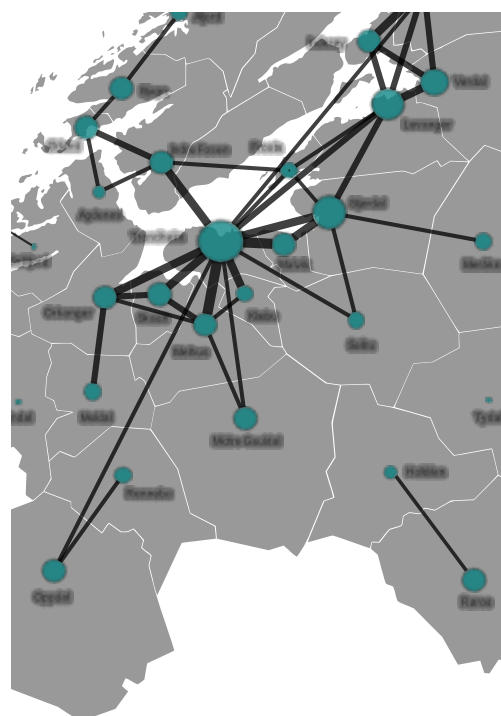


- Trondheim – Oslo og Røros – Os er ikke illustrert
- Noen småkommuner har mye pendling, men de største reisestrømmene finnes i Trondheimområdet og Innherred
- Kommuneinndelinger fra 2019



Pendler-aksen

- Trondheim og omliggende kommuner har de fleste og største reisestrømmene
 - Trondheim – Melhus og Trondheim – Malvik er størst (estimert 17454 og 14062 reiser hver dag)
 - Orkanger, Skaun, Klæbu og Stjørdal har også mange reiser til og fra Trondheim (mellom 6000-10000 reiser daglig)
- Også mye pendling fra Innherredsbyene
 - Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger



Trøndelag Sør

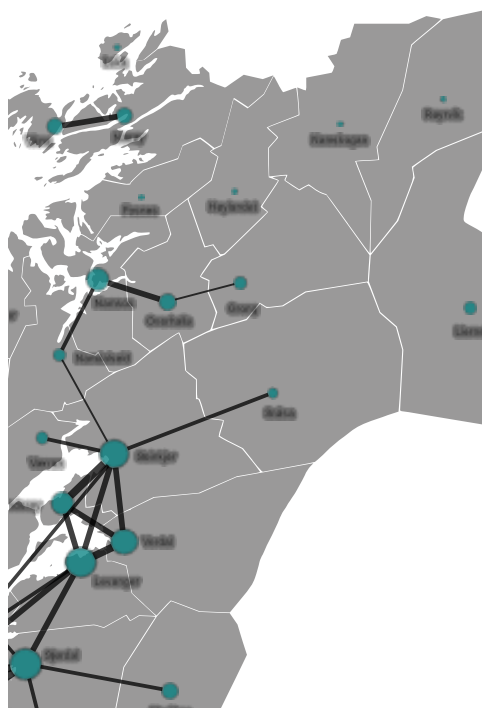
- Noen enkeltstående pendlerstrømmer
 - Holtålen – Røros
 - Rennebu – Oppdal
- Midtre Gauldal trekkes mot Melhus og Trondheim
- Meldal er i dag en del av Orkland kommune





Øyregionene og Fosen

- Hitra – Frøya
 - Også en reisestrøm fra Hitra til Snillfjord (kommunen er i dag delt opp, med en del tilhørende Hitra)
- Fosen har en del pendling mellom kommunene, med flere reisestrømmer
 - Flere av disse kommunene er slått sammen i dag



Namdal

- Namdal har en stor pendlerstrøm mellom Vikna og Nærøy (nå begge i Nærøysund kommune)
- Namsos drar til seg reisende fra Overhalla og Namdalseid, Overhalla- Grong er også en liten reisestrøm i området

