

## NOTAT

### Vedlegg nr. 2

Til: Styringsgruppen  
Fra: Vestland Fylkeskommune / Fylkesdirektør for mobilitet og kollektiv  
Kopi:

Saksbehandler/telefon:  
Målfrid Vik Sønstabø, Skyss  
Vår dato: 08.06.2020

## Sak 35/20 Notat fra Skyss: Om prinsipper for fordeling av midlar til kollektivtransporten

### Innleiing

Dette notatet er eit framlegg til prinsipper og rammer for fordeling og bruk av belønningmidlar for styrking og utvikling av kollektivtilbodet i byvekstavtaleområdet. Eit underliggende omsyn er å sikre at midlane kjem heile avtaleområdet til gode.

Ei mogleg tilnærming er å ta utgangspunkt i trafikkgrunnlag, det vil seie folketal og vekstprognosar for kvar av kommunane. Fordeling av midlane vil til dømes kunne skje gjennom årleg ruteendringssprosess etter dialog med kommunane. Ei anna tilnærming er å legge til grunn vedtekne og planlagde trafikkplanar for dei ulike geografiske områda som er omfatta av avtaleområdet. Trafikkplanar gir overordna føringar for rutetilbodet, basert på vurderinga av marknadsbehov, dagens tilbod, infrastruktur og effektiv bruk av kollektivmidlar. Tilrådinga her er å ivareta begge desse tilnærmingane.

### Folketal og reisestatistikk

Bergen kommune utgjer om lag 70 prosent av totalt tal busette i avtaleområdet. Kommunane Askøy, Alver, Bjørnafjorden og Øygarden utgjer mellom 6 og 10 prosent kvar.

2020	Askøy	Alver	Bjørnafjorden	Øygarden	Bergen	Total
Folketal, SSB	29 553	29 224	24 908	38 316	283 929	405 930
Fordeling %	7 %	7 %	6 %	10 %	70 %	100 %

### Folketal og -prognosar kommunar

Prognosar for folkeveksten fram mot 2030 viser størst vekst i Bjørnafjorden (18 %), Øygarden (14 %) og Askøy (12 %). For Alver kommune er prognosen åtte prosent vekst og Bergen kommune seks prosent (Fylkesprognosar Vestland 2019-2045). Veksten i busette endrar i liten grad fordelinga mellom kommunane frå dagens situasjon, men peikar på område der transportbehovet vil auke vesentleg det komande tiåret.

Reisestatistikk for 2019 viser totalt 72,6 millionar påstigande med buss eller bane i avtaleområdet. Inkluderer ein dei to bybåtsambanda for Askøy og Nordhordland vert det totale talet 73,3 millionar påstigande. 64,8 millionar av påstigingane var innanfor Bergen kommune, det vil seie 88-90 prosent av reisene, alt ettersom ein inkluderer dei to båtsambanda eller ikkje.

Område	Bergen 2017	Bergen 2018	Bergen 2019	Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden 2019
Tal påstigande buss, bane og båt	55 751 000	59 165 000	64 808 000	73 360 000

*Tal påstigande Bergen og avtaleområdet, buss, bane, båt*

## Trafikkplanar

Kollektivstrategi for Hordaland vart vedteke i 2014. Denne gir prinsipp og føringar for korleis utvikle kollektivtilbodet, med nullvektsmålet som overordna målsetting.

Kollektivstrategien dannar grunnlag for utarbeiding av geografisk avgrensa trafikkplanar, som konkretiserer tilbodet og utviklinga i eit to-ti års perspektiv. Bakgrunn for trafikkplanane er gjerne større infrastrukturprosjekt og nye transportkontraktar. Trafikkplanane vert lagt fram til politisk handsaming i fylkeskommunen.

Trafikkplanarbeidet inneber ein metodisk gjennomgang av marknadsgrunnlag, dagens tilbod og utviklingstrekk som grunnlag for framtidig tilbod. Tilgangen til data og kvaliteten på desse dataene er etter kvart blitt svært gode, noko som gjer at ein i endå større grad kan utføre faktabaserte analyser. Kommunane er involvert i arbeidet med innsikt om lokale forhold, utbyggingsplanar og planar for utvikling, samt i drøfting kring løysingsalternativ og konsekvensvurderingar.

For avtaleområdet er det pr. i dag vedtatt trafikkplanar for Nordhordland og for Bergen. Trafikkplan Nordhordland låg til grunn for etablering av regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen hausten 2018, og vil kunne ligge til grunn for fleire tiltak i åra framover. Trafikkplan Bergen vart vedteke i 2018, og legg grunnlag for komande omlegging av stamlinjenettet i Bergen. Gjennomføringa vil skje i samband med oppstart av nye kontraktar for Bergen sentrum og Bergen nord november 2020.

Trafikkplan for Bergen sør/sørkorridoren er no under arbeid. Denne er sett i samanheng med etablering av ny E39 Sveгатjörn-Rådalen og ny bybanelinje til Fyllingsdalen, der begge prosjekta er planlagt ferdigstilla innan 2022. Hovudtema for planen er etablering av regionstamlinje i sørkorridoren mellom regionsenteret Osøyro og Bergen, og tilpassing av busstilbodet til den nye bybanelinja. Bjørnafjorden kommune og Bergen kommune deltek i dette arbeidet.

Vidare planlegg Skyss å setje i gang arbeidet med trafikkplan for vestkorridoren, mellom anna i lys av nytt Sotrasamband. Eit hovudtema her vil vere regionstamlinje for vestkorridoren.

Det er og vedtatt ein trafikkplan for båt i Hordaland, som omhandlar framtidig overordna tilbods nivå på dagens båtsamband, samt ambisjonar om null- og lågutsleppsløysingar. I denne samanhengen er det dei to bybåtsambanda askøysambandet og nordhordlandssambandet som er relevante. Trafikkplanen legg opp til styrka kapasitet på begge sambanda, samt elektrifisering av askøysambandet. Gjennomføring av tiltak vert sett i samheng med nytt anbod for Bybåtkontrakten, som går ut år 2022. Fylkesutvalet har i tillegg nyleg vedteke ny utgreiing av kaiar for mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen.

Sammanstillinga under viser hovudtiltaka som er nemnt over, knytt til vedtekne og planlagde trafikkplanar. Dette er ikkje ei uttømmende liste, men gir oversikt om når større kjende tiltak i avtaleområdet er tenkt realisert, og som vil ha behov for finansiering innanfor byvekstavtalen.

Trafikkplan	Hovudtiltak	Iverksetting
Trafikkplan Nordhordland, 2016	Regionstamlinje nordkorridoren	2018 -
Trafikkplan Bergen, 2018	Omlegging og styrking av linjenettet	2020 -
Trafikkplan Bergen sør/sørkorridoren, under arbeid	Regionstamlinje sørkorridoren Tilpasse busstilbodet til ny bybanelinje	2022/2023 -
Trafikkplan båt, 2017	Auka kapasitet og null- og lågutsleppsløysingar på bybåtsambanda	2023 -
Trafikkplan vestkorridoren, ikkje starta	Regionstamlinje vestkorridoren	2026?

## Belønningsmidlar i avtaleperioden

Byvekstavtalen utgjer ein viktig finansieringskjelde for utvikling og styrking av kollektivtransporten i avtaleområdet. I all hovudsak gjeld det belønningsmidlar, der det i ny byvekstavtale ligg 280 mill. kr årleg til Skyss i perioden 2020-2029. Av desse er 25 mill. kr årleg øymerka til null- og lågutsleppstiltak.

Ei kjent utfordring er at midlar som vert nytta til drift eitt år vert kostnader ein dreg med seg i påfølgjande år. Det betyr at midlar som vert nytta tidleg i avtaleperioden vil bli bunden opp for resten av perioden. Dersom ein nyttar heile ramma det første året, vil det ikkje vere rom for nye tiltak i dei påfølgjande åra i avtaleperioden.

I førre byvekstavtale for Bergen låg det 200 mill. kr årleg i belønningsmidlar. I denne første avtaleperioden er midlane nytta til styrking og drift av rutetilbodet i Bergen. Dette er ei styrking som har skjedd over fleire år – også frå perioden då Bergen kommune og fylkeskommunen hadde ein såkalla belønningsavtale med staten, der det var opna for bruk

av belønningsmidlar til drift. For 2020 har fylkeskommunen budsjettert 200 mill. kr i belønningsmidlar til drift av kollektivtiltak i Bergen.

Belønningsmidlane vert løyvd årleg med bakgrunn i rapportering om bruken og resultat, mellom anna målt i passasjerstatistikk. Staten har stadfesta at det er mogleg å overføre midlar som ikkje er nytta frå eitt år til eit anna, for slik å skalere opp rutetilbodet på ein hensiktsmessig måte. Eit krav er då å kunne dokumentere framtidig behov for midlane.

## Oppsummering

Eit viktig prinsipp er å sikre god dialog med kommunane om prioritering av tiltak og bruk av belønningsmidlane. Innleiingsvis vert det vist til to tilnæringsmåtar, eller prosessar, som prinsipp for fordeling av belønningsmidlane.

- årlege ruteendringsprosessar for prioritering av tiltak, og som tar omsyn til transportgrunnet i dei einiskilde kommunane
- trafikkplanar som omfattar alle kommunane, som grunnlag for prioritering av større tiltak

Utsatt bruk av belønningsmidlane gjer det mogleg å legge ein overordna plan for bruk av midlane, som sikrar finansiering av større viktige tiltak for heile avtaleområdet.

Skyss legg opp til årlege ruteendringsprosessar, med dialog med kommunane om justeringar og forbetringar. Det bør difor sikrast at det også er midlar til å kunne gjennomføre mindre tiltak.