

---

**Saksnr:** 2020/58947-1**Saksbehandlar:** Vigdis Robak Bjørge

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		23.09.2020
Fylkesutvalet		29.09.2020

## Orientering om årleg ruteendingsprosess og rammer for bruk av belønningsmidlar i byvekstavtaleområdet

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ser det som positivt med ein føreseieleg og strukturert årleg ruteendingsprosess, med felles praksis for heile Vestland. Fylkesutvalet ber administrasjonen om å etablere ruteendingsprosessen slik det er skissert i saka.
2. Fylkesutvalet støttar overordna skisse lagt fram i saka, for bruk av belønningsmidlar i avtaleperioden. Dette vil sikre finansiering av viktige tiltak i avtaleområdet.
3. I samband med omlegging av stamlinjenettet i Bergen vert prioritert å nytte 40-45 mill kr i belønningsmidlar til tiltak for styrking og forbetring av kollektivtilbodet i Bergen. Tiltaka skal ivareta direktetilbod mellom Åsane og Haukeland Universitetssjukehus (HUS) og Sandviken og HUS, sikre kapasitet og frekvens Loddefjord-Bergen sentrum i rush, og betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje.

### Samandrag

Skyss/Kringom opererer med eitt fast tidspunkt på året for «hovudruteending» der ein iverksett eventuelle større ruteendingar for buss, bane, båt og ferje. Grunnlaget for endringane skjer med bakgrunn i faglege vurderingar kring transportbehov i fylket, og behovet for å styrke eller gjere tilpassingar i tilbodet. I dette arbeidet vil Skyss/Kringom etablere ein systematisk dialog med kommunane, for å få innspel om lokale forhold og prioriteringar.

Ny byvekstavtale med utvida avtaleområde gir auka årleg ramme for belønningsmidlar. Skyss planlegg å nytte belønningsmidlar i 2021 i samband med omlegging av stamlinjenettet i Bergen, i tråd med vedteken Trafikkplan Bergen. Vidare bruk av belønningsmidlane vil vere prioritert større, kjente tiltak basert på vedtekne og planlagde trafikkplanar. Skyss har ansvar for styring av tiltaksportefølja, der kommunane i byvekstavtaleområdet vil bli involvert.

Fylkesrådmannen vil i denne saka legge fram ein overordna prosess kring årleg ruteending og bruk av belønningsmidlar gjennom avtaleperioden.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Fylkesrådmannen vil i denne saka skissere prosessen knytt til årleg ruteendring for kollektivtilbodet i Vestland. I det ligg dialogen med kommunane i arbeidet med å prioritere og utvikle tilbodet i dei ulike delane i fylket, og vidare administrativ og politisk handsaming.

Prosessene kring årlege ruteendringar har vore ulik i dei to tidlegare fylka Hordaland og Sogn og Fjordane. I tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune, har ein kvart år invitert kommunar og interessentar til å komme med innspel om behov for endringar. Innspela har danna grunnlag for ein eigen «rutekjøpsak», der ruteendringane vert vedtatt. Saka har gått parallelt med budsjettprosessen. Hordaland har ikkje hatt tilsvarende systematiske årleg dialog med alle kommunane. Årlege ruteendringar vert gjennomført med bakgrunn i mandat gitt i Kollektivstrategi for Hordaland. Større tilbodsendingar er handsama gjennom eigne politiske saker, i hovudsak knytt til trafikkplanar der kommunane er involvert i utgreiings- og planleggingsarbeidet.

Budsjett for Vestland fylkeskommune gir dei årlege rammene for utvikling av kollektivtilbodet. Belønningsmidlar gitt gjennom byvekstavtalen utgjer ei vesentleg del av finansieringa av nye tiltak i Bergensområdet. Fylkesrådmannen skisserer her ein overordna plan for prioritering og fordeling av midlane i avtaleperioden, samt korleis kommunane i avtaleområdet vil bli involvert i dette arbeidet.

### Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet, jf. Delegasjonsreglementet.

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Saka har relevans med omsyn til framtidig bruk av belønningsmidlar i ny byvekstavtale

**Klima:** Belønningsmidlar omfattar tiltak for bruk av null- og lågutsleppsteknologi

**Folkehelse:** Saka har ikkje direkte relevans, ut over kopling til overordna klima- og miljømål

**Regional planstrategi:** Byggjer på Kollektivstrategi for Hordaland (2014)

### Årleg ruteendringsprosess og samarbeid med kommunane

#### *Om årleg ruteendring*

Årleg ruteendring skjer i hovudsak i samband med oppstart av haustrutene. (Tidlegare Sogn og Fjordane har hatt sommarrutene som fast endringstidspunkt, men dette er frå 2020 samkøyrde mellom dei to tidlegare fylka.) Dette gjeld alle transportformer; buss, bane, båt og ferje. Eit fast årleg hovudtidspunkt for endring gir ein føreseieleg situasjon for brukarane av kollektivtransporten og for operatørane av transporten. Omsynet til heilskapleg planlegging av kollektivtilbodet ligg og til grunn for å ha eit fast tidspunkt i året for å gjennomføre endringar. Relativt små endringar kan innebere meir omfattande vurderingar for å sikre at kollektivtilbodet heng godt saman i dei ulike delane i fylket.

Mange endringar gjeld endra behov for skuleskyss, og som utgjer store delar av tilbodet i mange område i fylket. Innmelding av nye skuleskyssbehov skjer gjennom eigne årlege prosessar og etablerte kanalar mellom kommunane og Skyss/Kringom.

Grunnlaget for årlege ruteendring vert gjort med bakgrunn i innspel frå kommunar, dei reisande, operatørar, og faglege vurderingar basert på statistikk og kunnskap om tilbodet. Arbeidet er ressurskrevjande, men stadig betre datagrunnlag og verktøy er tilgjengeleg og ein jobbar kontinuerleg med å systematisere dette arbeidet.

Det skal vere ein viss dynamikk og fleksibilitet i utvikling av tilbodet. Sjølv om ein har eit fast årleg hovudtidspunkt for ruteendring, vil det gjennom året kunne vere behov for justeringar. Innmeldte

behov frå kommunane og andre kjelder til marknadsinnsikt og informasjon, gir grunnlag for naudsynnte endringar utanom det faste tidspunktet.

Årleg ruteendring er tett kopla mot budsjettprosessen gjennom eit felles årshjul. Budsjettet er basert på innsikt i behov for endringar som ein har tileigna seg gjennom året, og budsjettvedtaket i desember gir rammer for ruteendringar komande år. Det er dei til ein kvar tid økonomiske rammene som ligg til grunn for dei prioriteringane ein fell ned på. Skyss/Kringom utarbeider og implementerer ruteendringane, og sørgjer for at endringane er i tråd med vedtekne føringar og målsettingar for tilbudsutviklinga (jf. Kollektivstrategi for Hordaland og Regional Transportplan for Sogn og fjordane). Fylkesrådmannen vil legge fram ei årleg sak med orientering om endringar som er planlagt og iverksett for gjeldande år.

#### *Involvering av kommunane*

Fylkesrådmannen ser det som ein føremon å ha ein føreseieleg og systematisk prosess for samarbeid med kommunane, gjennom å legge til rette for årleg tilbakemelding om kommunane sine prioriteringar for utvikling av kollektivtilbodet.

Vestland fylke omfattar 45 kommunar, og grunna omfanget vil det vere mest hensiktsmessig å leggje opp til skriftlege tilbakemeldingar frå kommunane. Vidare vert det sett som ein føremon at kommunane tar ansvar for å koordinere innspel frå ulike interessentar og interessegrupper i eigen kommune. På denne måten kan og kommunane i større grad gjere ei samla prioritering av sine tiltaksbehov. Dersom særlege behov vil det sjølv sagt bli lagt til rette for egne møter med kommunar som ønskjer dette. Kommunane som inngår i byvekstavtalen vil ein leggje opp til ein noko utvida prosess.

Den skisserte prosessen kan gi innspel om til dømes endringar i transportbehov som følgje av utvikling i bu- og reisemønster, viktige korrespondansar, ønskje om styrking av tilbodet, og/eller prioriterte ruter, dagar, tider med omsyn til eventuelle omprioriteringar. Gjennom dialogen vil Skyss/Kringom og ha høve til å drøfte nye og alternative mobilitetsløyser med kommunane.

### **Belønningsmidlar – rammer og prinsipp for fordeling**

Den nye byvekstavtalen for perioden 2019-2029, vedtatt av fylkeskommunen (FTING 1/2020) og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden, gir ei årleg ramme for belønningsmidlar på 314 mill. kr gjeldande frå 2020. Av desse er 280 mill. kr fordelt til fylkeskommunen v/Skyss. Dette er ei auke på 80 mill. kr samanlikna med tidlegare byvekstavtale, der ramma var på 200 mill. kr årleg. Av dei 280 mill. kr er 25 mill. kr årleg øyremerka til null- og lågutsleppstiltak. I årets budsjett ligg det inne 200 mill. kr til drift av kollektiv, det vil seie til vidareføring av tiltak som er iverksett gjennom fleire år med styrking av rutetilbodet.

Differansen mellom 314 og 280 mill. kr (34 mill. kr) er tildelt kommunane med ein fordelingsnøkkel basert på folketal. Dette er midlar som kommunane sjølv disponerer. Bergen kommune utgjør om lag 70 prosent av totalt tal busette i avtaleområdet. Kommunane Askøy, Alver, Bjørnafjorden og Øygarden utgjør omlag seks og ti prosent kvar.

Fylkesrådmannen ønskjer å etablere ein føreseieleg prosess kring belønningsmidlane gitt som ramme til fylkeskommunen, når det gjeld bruk av midlar til nye tiltak. Føremålet er å ta omsyn til at midlane skal komme heile avtaleområdet til gode, samstundes som ein sikrar at midlane vert nytta på ein måte som bidreg til best mogleg måloppnåing.

Ei kjent utfordring er at midlar som vert nytta til styrka ruteproduksjon eit år vert driftskostnader ein drar med seg i påfølgjande år. Det betyr at midlar som vert nytta tidleg i avtaleperioden vil bli bunden opp for resten av perioden. Belønningsmidlar er mogleg å overføre frå eit år til eit anna, dersom ein ser det som meir tenleg å nytte midlane noko seinare i avtaleperioden. Dette opnar for at det er mogleg å sette av midlar til planlagde tiltak fram i tid. Vedtekne og planlagde trafikkplanar som omfattar byvekstavtaleområdet, vil vere eit godt utgangspunkt for ei slik form for porteføljestyling av tiltak med finansiering gjennom belønningsmidlane.

#### *Trafikkplanar og tiltak med behov for finansiering*

Kollektivstrategien for Hordaland, vedteke i 2014, 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. Trafikkplanane vert lagt fram til politisk handsaming i fylkeskommunen.

Trafikkplanarbeidet inneber ei 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 enno større grad kan utføre faktabaserte analysar. 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 ligg til grunn for etablering av regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen hausten 2018, og dannar grunnlag for vidare tiltak i regionen. Trafikkplan Bergen vart vedteke i 2018 (FUV PS 80/2018). Planen gir føringar for komande omlegging av stamlinjenettet i Bergen i samband med nye kontraktar for Bergen sentrum og Bergen nord, samt vidare tiltak i dette området.

Trafikkplan for Bergen sør er under arbeid (jf. FUV, PS-126/202). Denne er sett i samanheng med etablering av ny E39 Sveгатjørn-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 deltar i dette arbeidet.

Vidare planlegg Skyss å setje i gang arbeidet med trafikkplan for vestkorridoren, for framtidig kollektivtilbod med nytt Sotrasamband. Eit hovudtema her vil vere å etablere regionstamlinje for vestkorridoren. Øygarden kommune og Bergen kommune vil bli inviterte inn i arbeidet.

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 samanheng med nytt anbod for Bybåtkontrakten, som går ut 31.12.2021 med moglegheit for eit års opsjon. I tillegg har fylkesutvalet (PS-73/2020) vedtatt at det skal gjennomførast ny utgreiing av tre kaialternativ for mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen.

Samanstillinga under viser hovudtiltaka som er nemnt over, knytt til vedtekne og planlagde trafikkplanar. Dette er ikkje ei uttømmande liste, men gir oversikt om når større kjende tiltak i avtaleområdet er tenkt realisert, og som vil ha behov for finansiering innanfor byvekstavtalen. Dei øyremerka midlane til null- og lågutslepp vil bli knytt til elektrifisering av buss- og båt drifta i avtaleområdet.

Trafikkplan, vedtak	Hovudtiltak	Iverksetting
Trafikkplan Nordhordland, 2016	Regionstamlinje nordkorridoren	2018 ->
Trafikkplan Bergen, 2018	Omlegging og styrking av tilbodet	2020/2021 ->
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? ->

Tiltaka som er nemnt over er per i dag usikre med omsyn til kostnadar. Grove overslag syner at belønningsmidlane i all hovudsak vil bli bundne opp dersom finansiering av tiltaka og vidare drift av desse utelukkande må dekkast gjennom desse midlane.

Ut frå dei førebelse estimata kan det ligge eit handlingsrom for andre tiltak på om lag 4-5 mill. kr fordelt per år frå 2021 til og med 2029. Tilgjengelege midlar heng som nemnt saman med kor tidleg eller seint i avtaleperioden ein nyttar midlane. Fylkesrådmannen vil involvere kommunane i byvekstavtalen i arbeidet med å prioritere tiltak og bruk av desse midlane gjennom avtaleperioden.

### **Ruteendringsprosess og bruk av belønningsmidlar 2020/2021**

I høve skissa for gjennomføring av årleg ruteendringsprosess, er ein noko på etterskot for 2021 når det gjeld tid. Det er likevel ein ambisjon å etablere kontakt med kommunane i løpet av hausten, og få innspel til tiltak som kan gjennomførast i løpet av neste år. Mindre endringar kan vere aktuelt å iverksette snarleg, og ikkje vente til den årlege ruteendringa ved oppstart av haustrutene.

For kommunane som inngår i byvekstavtalen er tilrådinga å legge opp til årlege faste møter for innspel og drøfting av moglege tiltak. Rammene for dette bør drøftast vidare med kommunane gjennom Miljøøftt sine organ, også med omsyn til eventuelle tiltak i 2021.

I tillegg til unytta belønningsmidlar for 2020 er det i vår overført omlag 70 mill. kr frå staten til fylkeskommunen for 2019 gjennom den nye avtalen. Skyss planlegg å nytte 40-45 mill. kr i belønningsmidlar til forbetringstiltak i samband med oppstart av nye kontraktar i Bergen nord og Bergen sentrum og omlegginga av mellom anna stamlinjenettet i tråd med vedtatt trafikkplan.

Hovudtiltaka som er planlagt er:

- Ivareta eit direkteført tilbod mellom Åsane og Haukeland Universitetssjukehus (HUS)
- Ivareta eit direkteført tilbod mellom indre Sandviken og HUS
- Ivareta frekvens og kapasitet på strekinga Loddefjord-Bergen sentrum i rush
- Betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje

### **Konklusjon**

Fylkesrådmannen vil invitere kommunane i Vestland kommune til å gje innspel om ruteendringar i samband med årleg ruteendringsprosess, slik det er skissert i saka. Arbeidet startar opp hausten 2020, med mål om å skaffe eit breitt grunnlag for faglege vurderingar og gjennomføring av eventuelle tiltak frå 2021.

Skyss/Kringom utarbeider og iverksett endringane, innanfor dei gitte økonomiske rammene og vedtekne strategiske føringane for tilbodsutviklinga. Fylkesrådmannen vil orientere politiske organ om endringar, gjennom årleg politisk sak, der økonomiske konsekvensar vil bli omhandla.

Den skisserte overordna planen for bruk av belønningsmidlane i byvekstavtalen vil vere utgangspunkt for prioritering gjennom porteføljestyling av tiltak. Slik vil ein kunne sikre finansiering av vedtekne større tiltak innanfor byvekstavtaleområdet. Kommunane vil bli involvert i prosessen, både gjennom trafikkplanarbeidet og kring prioritering av andre tiltak gjennom avtaleperioden.

Fylkesrådmannen rår til at det i samband med omlegging av stamlinjenettet i Bergen vert prioritert bruk av belønningsmidlar til tiltak for styrking og forbetring av kollektivtilbodet i Bergen. Tiltaka skal ivareta direktetilbod mellom Åsane og Haukeland Universitetssjukehus (HUS) og Sandviken og HUS, sikre kapasitet og frekvens Loddefjord-Bergen sentrum i rush, og betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje. Samla kostnad for tiltaka er rekna til 40-45 mill. kr. Sandviken og HUS, sikre kapasitet og frekvens Loddefjord-Bergen sentrum i rush, og betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje.