

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Frå: Vestland fylkeskommune
Kopi:

Vedlegg 4

Saksbehandlar/telefon:
Torill Klinker / 90899261
Vår dato: 27.09.2024

Sak 50/24 Bruk av Post 66-tilskot (belønningsmidlar) til drift av kollektiv

Bakgrunn

Denne saka er ei oppfølging av møtet i styringsgruppa den 6. desember 2023 der det i referatet heiter at: *Det var konkludert med at det er behov for å få presentert ei sak om den langsiktige planen for bruk av midlar til kollektiv og særleg bruk av belønningsmidlane; om belønningsmidlane kjem i tillegg til eit ordinært kollektivtilbod slik dei var tenkt. Det er viktig å ha fokus på både bruk av midlane, men også effekten av eventuelle tiltak. Sekretariatet går i dialog med fylkeskommunen med plan om å leggje fram ei sak.*

Statens vegvesen har nyleg etterspurt detaljar kring drift av kollektiv i byvekstområder. Vårt svar til SVV ligg difor vedlagt denne saka.

Vi legg også opp til å legge fram tilsvarande sak til hovudutval for samferdsle og mobilitet den 15. oktober.

Historikk

Hordaland fylkeskommune, og seinare Vestland fylkeskommune, har motteke statlege belønningsmidlar i mange år. Belønningsordninga var opprinneleg ei statleg ordning for å styrka kollektivtransport i storbyområda. Dei byområda som hadde stigande tal på kollektivreiser, og samstundes redusert bilandel, fekk ein større del statlege midlar. Det var ei rein belønningsordning der det å lukkast gav større statleg tilskot, og dersom bilandelen auka fekk ein nedtrekk i tilskotet. Fylkeskommunane søkte om midlar basert på oppdaterte reisetal, og dei som syntte til best utvikling fekk mest. Det var ingen andre krav enn at midlane stimulerte til betre framkome, helse og miljø i storbyområda. Ved inngangen til reforhandling i 2019 var det årlege tilskotet på 200 millionar kroner.

Bruken av midlane i gjeldande byvekstavtale

I gjeldande avtale (2019-2029) vart potten til drift av kollektiv auka til 280 mill. årleg + indeksregulering, med eit strengare krav om rapportering. Fylkeskommunen legg difor til

grunn at rapporteringskravet gjeld dei siste 80 mill., ikkje dei første 200. Som ledd i dette vart Skyss-direktør Målfrid Vik Sønstabø invitert inn til Styringsgruppa 12. juni 2020 for å orientera om den planlagde bruken av belønningsmidlar for heile avtaleperioden. I referatet frå møtet heiter det at:

Sak 35/20: Utkast til bruk av Skyss/ Kringom sine belønningsmidler for hele avtaleperioden, samt orientering om kollektivutfordringer under korona.

Adm. Direktør i Skyss, Målfrid Vik Sønstabø, presenterte forslag til prinsipper og rammer for fordeling og bruk av belønningsmidler i byvekstavtaleområdet. Skyss vil sikre at midlene kommer hele avtaleområdet til gode. To hovedspor for å oppnå dette, er årlig dialog med kommunene og mer langsiktige trafikkplaner. For å få til gode trafikkplaner, ønsker Skyss å overføre midler som ikke er benyttet fra et år til et annet, for slik å skalere opp rutetilbudet på en hensiktsmessig måte. Se tidligere utsendt notat fra Vestland fylkeskommune. Sønstabø redegjorde også kort for hvordan tiltakene etter koronautbruddet har påvirket Skyss. Se vedlagte presentasjon. Vedtak: *Styringsgruppen slutter seg til prinsippene i saken om bruk av belønningsmidlene. Vestland fylkeskommune kommer tilbake til styringsgruppen høsten 2020 med en sak som beskriver mer detaljert hvordan disse prinsippene skal følges opp, bl.a. dialogene med de andre partene i avtalen.*

Den 4. september 2020 var Skyss-direktøren igjen i Styringsgruppa (sak 47/20).

I referatet står det: Sak 47/20 Bruk av belønningsmidler for styrking av kollektivtilbudet. Saken er en oppfølging av sak 35/20 fra styringsgruppen sitt møte 12. juni. Her la Skyss fram to spor for bruk av belønningsmidler; årlige ruteendingsprosesser for prioritering av mindre tiltak og etablering av trafikkplaner knyttet til behov for større tiltak. Bruk av belønningsmidler må skje gjennom porteføljestyring sammen med de berørte kommunene. Direktør i Skyss, Målfrid Vik Sønstabø, presenterte saken i møtet. Vedtak: *Styringsgruppa tar saken til orientering.*

Også i fylkeskommunen har det jamleg vore lagt fram politiske saker om bruken av belønningsmidlar:

FUV PS 188/ 2020: Årleg ruteendingsprosess og rammer for bruk av belønningsmidlar:

Samandrag: Skyss/ Kringom opererer med eitt fast tidspunkt på året for «hovudruteendring» der ein iverksett eventuelle større ruteendringar 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 tilbudet. 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 ruteendring og bruk av belønningsmidlar gjennom avtaleperioden.

Vedtak

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 det 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.

SAMO PS 80/ 2021 Busstilbod Bergen sentrum

Samandrag: Bakgrunn for saka er tidlegare politiske vedtak knytt til servicelinja og busstilbodet i Bergen sentrum, om å arbeide med alternativ til servicelinja. Fleksibelt kollektivtilbod er særskilt trekt fram. Med bakgrunn i dagens tilbod og marknadssituasjon er det vurdert ulike løysingar ut frå to innfallsvinklar; løysingar innanfor eksisterande linjenett og fleksibel bestillingsbaserte transportløysingar. Nygårdshøyden og Nordnes/ Nøstet er begge to område med relativt dårleg tilgjenge til dagens kollektivtilbod. Nordnes/ Nøstet har høg bustadtettleik og fleire større arbeidsplassar, som gir grunnlag for å styrke kollektivtilbodet. Avdelingsdirektøren tilrår å gjere tiltak innanfor eksisterande linjenett som styrkar kollektivtilbodet for dette området. For Nygårdshøyden er marknadsgrunnlaget og dei fysiske forholda annleis. Her vil det vere aktuelt å vurdere eit fleksibelt bestillingsbasert tilbod. Vidare konkretisering av tiltak vil bli gjennomført i dialog med Bergen kommune.

Vedtak: Hovudutval for samferdsel og mobilitet støttar vurderingane kring moglege løysingar for å betre tilgangen til kollektivtilbodet i områder med låg kollektivdekning i Bergen sentrum. I sentrumsområde med stort marknadspotensiale, og moglegheit for å køyre buss med høg frekvens og kapasitet, bør tilbodet styrkast. Tiltak bør i hovudsak gjennomførast innanfor eksisterande linjenett. Aktuelt tiltak er forlenging av busslinjer for å gi betre kollektivdekning for området Nordnes/ Nøstet. Iverksetting bør skje i løpet av 2022, innanfor ei årleg kostnadsramme på inntil 3 MNOK finansiert med belønningsmidlar. I sentrumsområde med lågt marknadsgrunnlag, og der det ikkje ligg til rette for å køyre frekvente og kapasitetssterke busslinjer, kan bestillingsbaserte tilbod vere ei løysing. Aktuelt område for denne type tiltak vil vere Nygårdshøyden/ Møhlenpris. Utvikling av bestillingsbaserte løysingar inneber behov for ressursar og tid til utvikling, og vil eventuelt kunne skje på noko lenger sikt. I arbeidet med konkretisering av tiltak skal dette skje i dialog med Bergen kommune.

FUV PS 107/ 2021 Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden

Samandrag: Bygging av ny E39 Svevatjørn – Rådal og ny bybanelinje til Fyllingsdalen har gitt behov for å gjere vurderingar av linjenett og rutetilbod i områda Bergen sør og Bjørnafjorden. Ein trafikkplan for desse områda ligg no føre, med tilrådde endringar i busstilbodet. Tilrådingane bygger på faglege prinsipp for utvikling av kollektivtilbod i byområde frå Kollektivstrategi for Hordaland, og bygger vidare på endringane som blir

gjort i Bergensområdet i mai i år. Etablering av nytt regionstamlinjetilbud i sørkorridoren i samband med ny E39 har ein estimert kostnad på 6-7 MNOK. Når det gjeld tilpassingar i busstilbudet til den nye bybanelinja, er utgangspunktet at tiltaka i 2022 skal gjerast innanfor dagens nivå av ruteproduksjon. Samstundes vil trafikkplanen vere utgangspunkt for vidare tilbudsutvikling i dei aktuelle områda. Bergen kommune og Bjørnafjorden kommune har begge gitt uttale til planen, samt deltatt med innspel og informasjon undervegs i arbeidet. Kommunane støttar hovudgrepa som er tilrådd i planen.

Vedtak:

1. Fylkesutvalet sluttar seg til Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, og tilrådingar om omlegging av bussnettet i samband med ny E39 Svevatjørn – Rådal og ny bybanelinje til Fyllingsdalen.
2. Tiltak knytt til regionstamlinje for sørkorridoren frå 2022, og vidare oppfølging av Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden, vert finansiert med belønningssmidlar gjennom Byvekstavtalen og prioriteringar i årlege budsjettprosessar.
3. Fylkesutvalet merker seg at det har vore korte svarfristar og at innbyggjarane har hatt kort tid til å komme med innspel til omlegging. I framtidige trafikkomleggingar må Skyss i større grad involvere nærmiljøa, nærmiljøorganisasjonar og andre i arbeidet med trafikkplanen, og utvalet ber om eit notat om prinsipp for korleis involvering skjer ved større trafikkomleggingar.
4. I den vidare detaljplanlegginga bes SKYSS involvere aktuelle aktørar, slik som nærmiljøorganisasjonar, for å sikre ein god dialog og best mogleg tilbod for innbyggjarane som vert berørt av planen.

FUV PS 215/2021

Fylkesutvalet fatta følgjande vedtak den 9. november (PS 215/2021):

«1. Vestland fylke har gått føre innan grøn omstilling til sjøs. Ferjeamboda visar at ambisiøse klima- og miljøkrav gjev gode resultat langt ut over eit godt ferjetilbod, gjennom at næringsliv vert internasjonalt leiande på ny grøn teknologi. Vestland fylke vil i tråd med vår utviklingsplan fortsette å stille klima og miljøkrav i nye anbod. Bybåtsambanda i Bergen har hatt ein positiv utvikling dei siste år. Fylkesutvalet vil satse vidare på desse, og inkludere dei i den grønne omstillinga og i satsinga på sjøen som vegen. 2. Fylkesutvalet ber om at det vert lagt til grunn nullutsleppsdrift av Askøysambandet, med ambisjon om oppstart frå 2023, med bruk av to fartøy. Administrasjonen bes legge til grunn slik at markedet kan levere på eit nullutslepps alternativ allereie frå 2023. Vidare skal det leggest til rette for at rutetilbodet stegvis skal kunne styrkast gjennom kontraktperioden. Fartøya må ha god kapasitet til å ta med sykklar.

3. Fylkesutvalet ber om at administrasjonen kjem attende med sak om Nordhordlandsambandet. I saka bør ein greie ut på kva måte ein kan styrke passasjergrunnlaget for Nordhordlandssambandet, til dømes gjennom å inkludere sambandet i takst/sone strukturen, samt fleire stopp gjennom finansiering gjennom miljøløftet. Fylkesutvalet ber også om at ein kjem attende med sak om kva for moglegheiter som finnes for å stille krav til nullutslepp på sambandet snarast råd. Utgreiinga skal også vurdere

- prisstruktur / del av sonestruktur

- evt fleire stoppestader
 - ladeinfrastruktur og fartøy
 - samt moglegheiter for anna statleg medfinansiering. Saka bør inkludere oversikt over både kostnader og klimautslepp ved å a) lyse ut for nullutslepp frå 2025 b) nytt 2-årig kontrakt med konvensjonelt anbod (med opsjon) c) nytt 4-årig kontrakt (med opsjon på 4 år til)
4. Fylkesutvalet ber om at dei tre driftskontraktane nemnd i punkt 1-3 vert utforma som bruttokontraktar.
5. Statlege stønadsordningar og belønningssmidlar kan nyttast til finansiering av styrka rutetilbod og nullutsleppsteknologi på Askøysambandet. Askøy kommune vert invitert til dialog om det framtidige båttilbodet og finansieringsløyser knytt til infrastrukturtiltak på Kleppestø.»

FUV PS 66/2022 Konkurransetsetting båtrutene Kleppestø – Strandkaien og Knarvik – Frekhaug – Strandkaien

Samandrag: Fylkesutvalet vedtok i PS 215/ 2021 at askøyruta skal vere utsleppsfri og driftast med to fartøy. Fylkesdirektøren tilrår bruk av kontraktsvilkår som stiller krav om heilelektrisk drift, samt legg til rette for frekvens- og kapasitetsauke, god drift- og avvikshandtering, avskrivningstid og ei balansert risiko- og ansvarsfordeling mellom oppdragsgjevar og operatør. For nordhordlandsruta er det vurdert tiltak for å auke etterspurnaden på ruta, samt moglege framdriftsløyser for utsleppskutt. Fylkesdirektøren tilrår elektrifisering ved bruk av minstekrav til utsleppskutt, krav om fornybar energi og ein bonusmodell med høg kronesats som premierer høgare utsleppskutt. Elles tilrår fylkesdirektøren ei vidareføring av dagens kapasitet og rutetilbod for ruta.

Vedtak:

1. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av askøyruta basert på følgjande føresetnader:
 - o Drifta skal gjennomførast med to heilelektriske fartøy
 - o Operatør kan sjølv velje å starte opp mellom desember 2023 til januar 2025.
 - o Kontrakten skal ha 15 års varigheit rekna frå januar 2025
 - o Dei to fartøya skal minimum kunne frakte 270 passasjerar kvar
 - o Begge fartøya skal minimum ha plass til 30 sykklar, og sykkelparkeringa skal ha ei praktisk plassering knytt til ombord- og ilandstigningsområdet
 - o For å leggje til rette for at rutetilbodet stegvis kan styrkast gjennom kontraktperioden skal det nyttast opsjonar om kjøp av ekstra avgangar i kontraktens første halvdel og reinvestering av batteri halvvegs i kontrakten
 - o All drift med hovudfartøy og reservefartøy skal skje med fornybart drivstoff o Kontrakten skal utover dette vere utforma i samsvar med forslaga skissert i saksframleggets punkt 2.
2. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av nordhordlandsruta basert på følgjande føresetnader:
 - o Operatør kan sjølv velje å starte opp mellom desember 2023 til januar 2025.

- o Ruta skal driftast av eitt fartøy som er godkjent for frakt av minimum 199 passasjerar
 - o Dagens frekvens og tal avgangar skal vidareførast
 - o Kontrakten skal ha 15 års varigheit rekna frå januar 2025
 - o Det vert stilt minstekrav til utslepp i kombinasjon med ein bonusmodell. Høgste foreslått kronesats skal nyttast.
 - o All drift med hovudfartøy og reservefartøy skal skje med fornybart drivstoff
 - o Det vert stilt krav om Tier III for å betre den lokale luftkvaliteten
 - o Fartøyet skal ha god plass til syklar ombord og sykkelparkeringa skal ha ei praktisk plassering knytt til ombord- og ilandsstigningsområdet
 - o Kontrakten skal utover dette vere utforma i samsvar med forslaga skissert i saksframleggets punkt 3.4 og 3.5.
3. Meirkostnader knytt til kontraktane for askøyruta og nordhordlandsruta vert finansiert ved ulike støtteordningar, belønningsmidlar og eigne midlar. Endeleg finansiering må handsamast som del av budsjettprosessen. Fylkesdirektøren vil invitere kommunane til dialog om moglege medfinansiering knytt til infrastrukturinvesteringar.
4. Styrking av rutetilbodet på Askøyruta skal bidra til nullvekstmålet. Fylkesutvalet føreset at Askøy kommune gjennom si areal- og transportplanlegging støtter opp under dette og forventar at dette vert spegla i rulleringa av komande handlingsprogram for Miljøløftet.
5. Nordhordlandsruta vert lagt inn i takstsone A.

Prioritering av midlane

Som vist i tabellen under har belønningsmidlane vorte nytta til ei rekke tiltak, mellom anna styrking og omlegging av stamlinjenettet i Bergen, styrking av kollektivtilbodet på Nygårdshøyden og Nordnes/ Nøstet og styrking av kollektivtilbodet til Bergen Sør/ Fyllingsdalen og Bjørnafjorden, samt ulike kommunikasjonstiltak og samkøyringsordninga i Bergen Vest. Framover ynskjer vi også å prioritera styrka rutetilbod og bestillingstransport på Askøy og i Øygarden, styrka rutetilbod og nullutsleppsteknologi på Askøysambandet, samt meirkostnader knytt til kontraktane for Askøyruta og Nordhordlandsruta.

Indeksering*								Planlagt 2025-kr				
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Iverksette tiltak ved inngang til byvekstavtalen	200	200	200	206	211	248	261	261	261	261	261	
Styrking og omlegging av linjenett i Bergen	0	0	26	47	48	54	57	57	57	57	57	
Årleg ruteendring i byvekstavtaleområdet	0	0	0	5	10	11	22	27	32	37	42	
Styrking i Bergen sentrum linje 11	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
Etablering avregionstamlinje Bergen- Bjørnafjorden	0	0	0	6	7	7	7	7	7	7	7	
Nullutslepp båt Bergen– Askøy og Bergen- Alver	0	0	0	0	0	0	20	20	20	20	20	
Styrka rutetilbod og bestillingstransport Askøy	0	0	0	0	0	0	15	15	15	15	15	
Styrka rutetilbod og bestillingstransport Øygarden	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10	
Kommunikasjonstiltak – korleis få fleire til å reise kollektivt?	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	

Samkøring Askøy og Øygarden	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0
Nullutslepp båt Bergen - nettoppgradering	0	0	0	0	3	10	0	0	0	0	0
SUM TILTAK	200	200	226	265	281	336	388	389	403	408	413
TILDELT FRÅ MILJØLØFTET	270	280	289	75	289	325	396	396	396	396	396
TIL / FRÅ FONDR ÅR	70	80	63	-190	8	-11	8	7	-7	-12	-17
FONDAKKUMULERT PR ÅR	70	150	213	23	31	20	29	36	30	18	1

* Vi har nytta SSB sin kostnadsindeks for buss for å synleggjera åttaka er justert med generell prisvekst (Internasjonale forhold, straum- og oljepris, lønsauke, vedlikehaldmiljøkrav mm). Dei tiltaka som tidlegare har vore iverksett kostar enkelt sagt vesentleg meir no enn då dei vart iverksette.

Tilbakeholdte midlar

For å skalera opp rutetilbodet på ein hensiktsmessig måte la Skyss i 2020 ein plan om å nytta mindre belønningmidlar enn årleg tildeling tidleg i avtaleperioden, og meir enn årleg tildeling seinare i avtaleperioden. Dette fekk dei tilslutning til i styringsgruppa i 2020 (Sak 35/20 og sak 47/20). Midlane som ikkje vart nytta vart sett på fond hjå VLFK.

SVV varsla våren 2022 at tilskotsmidlar i utgangspunktet skal nyttast i løyvingåret, og hausten 2022 vart vi varsla om eit nedtrekk på kroner 250 mill.

Basert på tidlegare innsendte prognosar for bruk av belønningmidlar fekk vi nedtrekk også i 2023 (25 mill.). Hausten 2023 varsla vi SVV om at vi hadde behov for midlane så snart som mogleg, og fekk til svar at dei tidlegast kunne tilbakebetalast i 2025. Pr no har vi ei skriftleg tilbakemelding på at midlane vert tilbakebetalt over ein 5-årsperiode, med 55 mill. årleg i perioden 2025 -2029, noko som også er vist i tabellen. (I tråd med brøken som er lagt til grunn i avtaleteksten vert Skyss tildelt 89% av belønningmidlane, og 11% vert fordelt til kommunane basert på folketal. Den same brøken er nytta til tilbakeholdte midlar.)

Kostnadsvekst

Drift av kollektivtransport innanfor avtaleområdet er styrt gjennom langsiktige kontraktar. Internasjonale forhold, straumprisar, miljøkrav og generell prisvekst har gjort at kontraktane har fått ein stor kostnadsvekst utan at nye tiltak er lagt inn. VLFK har dei siste åra hatt 455 mill. i kostnadsvekst utover deflatoren. Drivarane i kontraktane er løn, energi, rentekostnader og valuta. Dei tiltaka som tidlegare har vore iverksett kostar enkelt sagt vesentleg meir no, og denne tilleggskostnaden har fylkeskommunen i stor grad finansiert over eigne budsjett, ettersom belønningmidlane allereie er avsett til planlagde tiltak. Kostnadsauken er særleg krevjande fordi det gjer at det er utfordrande berre å oppretthalde dagens ruteproduksjon, og urealistisk å auka produksjonen. Auka vedlikehaldsbehov er også ein del av det langsiktige bildet, til dømes gjeld dette for bybanevognene som no har nådd ein viss alder.

Forslag til vedtak

Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek tidlegare bruk av belønningmidlar til drift av kollektiv til orientering, og sluttar seg til framtidig prinsipp for bruk av belønningmidlar til

drift av kollektiv, som vist i saka. Styringsgruppa ber om at det for resten av avtaleperioden årleg vert utarbeidd prosjektark, i samband med den ordinære handlingsprogramprosessen, med forslag til bruk av post 66 til drift av kollektiv.