

NOTAT

Til: Styringsgruppen
Fra: Vestland fylkeskommune
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Stian Skår Ludvigsen / 41322734
Vår dato: 05.09.2025

Sak 51/25

Utgreiing av takst og soneinndeling i sone A – verknader for reisekostnader, reiseaktivitet og inntekter

Bakgrunn

Fylkesutvalet i Vestland fylkeskommune vedtok 5. juni 2024 å be om ei utgreiing «som viser korleis endringar i takst og soneinndeling i Sone A og nærliggande områder kan påverke reiseaktivitet, inntekter og kostnader» (sak PS 124/24).

I samband med budsjettet for 2025 vart det vedteke eitt verbalpunkt direkte knytt til sonestrukturen, der det vart vedteke følgjande:

«Fylkestinget endrar ikkje Sone A no, men arbeidar vidare i 2025 for å sjå på moglege endringar i Sone A frå 2026. Endringane skal drøftast mellom partane i Miljøløftet».

Direktør mobilitet og kollektivtransport har 01.09.25 motteke vedlagd notat frå direktør Skyss. Direktør MOK og fylkesdirektør har ikkje teke stilling til notatet frå Skyss, men om fylkesdirektør konkluderer med at han på bakgrunn av utgreiinga vil fremje forslag om ny sonestruktur, vil det måtte handsamast i fylkesutvalet *før* budsjetthandsaminga for 2026.

Direktør MOK legg derfor opp til følgjande prosess rundt notatet:

- 15.09.25: Møte i prioriteringsrådet
- 22.09.25: Samordningsmøte Bergen kommune/Vestland fylkeskommune
- 29.09.25: Møte i styringsgruppa for Miljøløftet
- 14.10.25: Møte i SAMO
- 21.10.25: Møte i fylkesutvalet

Fylkesdirektør si tilråding til innstilling vert kjent i samband med innkallinga til SAMO 08.10. Dersom styringsgruppa ønskjer å leggje ved ein uttale til saka, vil det vere høve til dette den 29.09, men styringsgruppa vil måtte gi slik uttale utan å kjenne fylkesdirektør si tilråding.

Notatet frå Skyss er offentleg frå og med innkallinga til prioriteringsrådet.

Føresetnader og hovudfunn i utgreiinga

Utgreiinga legg til grunn nye sonegrenser som i hovudsak følgjer kommunegrensene, med unntak av Alver/Austrheim/Fedje som blir ei sone, og Bjørnafjorden/Tysnes/Austevoll som blir ei sone. Vidare legg utgreiinga til grunn 50 % takstauke ved ei sonekryssing, og 100 % takstauke for etterfølgjande kryssingar.

Utgreiinga viser at det er like i overkant av 6 millionar reiser årleg som kryssar dei føreslegne nye sonegrensene.

Resultatet av sone- og takstendringa er på kort sikt venta å vere eit bortfall av mellom 605 000 og 1 060 000 reisande per år, og ein inntektsauke på mellom 21 og 31 MNOK per år.

På lang sikt er det risiko for inntil 3 000 000 færre reiser og eit inntektsbortfall på 22 MNOK per år.

Verknadene på anna trafikk er venta å vere små: Trafikkarbeidet (køyretøykm.) er venta å auke med mellom 0,3 % for Bergen og 0,7 % for Askøy, mens det for sonekryssingane er venta å bli ein auke mellom 0,46 % for Nordhordlandsbrua og 0,92 % for Lyshorntunnelen og Kaland. Totalt svarer dette til om lag 600 fleire bilar i korridorane inn mot Bergen per dag.

Avslutningsvis lister notatet til Skyss opp følgjande fordelar og ulemper:

Fordelar

- Kan gi høgare billettinntekter for fylkeskommunen, så lenge nedgangen i reisetil ikkje blir for stor.
- Lengre reiser vil i større grad betale for den faktiske ressursbruken, noko som kan opplevast som meir rettferdig for dei som berre reiser korte distansar.
- Kan redusere presset på kollektivsystemet dersom nokon færre vel å reise kollektivt, særleg i rushtid.
- Soner basert på kommunegrenser er enkle å kommunisere og forstå, og kan lett integrerast i dagens billettsystem utan omfattande tekniske endringar.
- Gir fylkeskommunen eit verktøy for å differensiere prisnivået meir presist i tråd med ønska prioriteringar.

Ulemper

- Høgare billettprisar for pendlingsreiser frå omegnskommunar til Bergen kan svekkje kollektivtransporten sin konkurransekraft mot privatbil.
- Går imot målsetjingane i byvekstavtalen og nullvekstmålet dersom fleire vel bil framfor kollektivtransport.
- Gjer prissystemet meir komplekst og mindre intuitivt for kundane, som i dag opplever éi stor sone som enkelt og føreseieleg.
- Kan opplevast som sosialt urettferdig, fordi dei som bur lengst unna Bergen sentrum, og har færrest alternativ, får dei største prisaukingane.
- Risiko for svekt omdøme og redusert tillit dersom prisforskjellar mellom tilsvarende reiser i ulike delar av fylket vert for store.
- Auka billettprisar kan òg føre til meir sniking.

Forslag til konklusjon

Saka vert lagt fram for styringsgruppa, til orientering og moglegheit for uttale før saka vert lagt fram for hovudutval for samferdsle og mobilitet 14.10.2025.