

20
22

ÅRSRAPPORT



Innhald

| | |
|---|-----------|
| Presentasjon av nøkkeltal | 4 |
| Skyss i eit fugleperspektiv | 5 |
| Forord | 6 |
| 1. Innleiing | 7 |
| 2. Tilbake mot normalen | 11 |
| 3. Nullutslepp for framtida | 14 |
| 4. Vestland samla til eit kollektivrike | 17 |
| 5. Ein enkel og effektiv reisekvardag | 23 |
| 6. Kva skjer rundt bestillingstransport? | 27 |
| 7. Store omleggingar i 2022 | 31 |
| 8. Tal | 34 |

Presentasjon av nøkkeltal

49 163 767 rutekilometer med buss og bane

83,8 millionar passasjerar

57,8 millionar busspassasjerar

19,1 millionar passasjerar på Bybanen

1,6 millionar passasjerar med båt

123 250 kundehenvendelsar

ca. 3,2 mill. reiseapp-sesjonar i månaden¹

92 000 tonn CO₂-utslepp

4% nedgang i klimagassutslepp

skoleskyss til **21 000** elevar i grunnskole

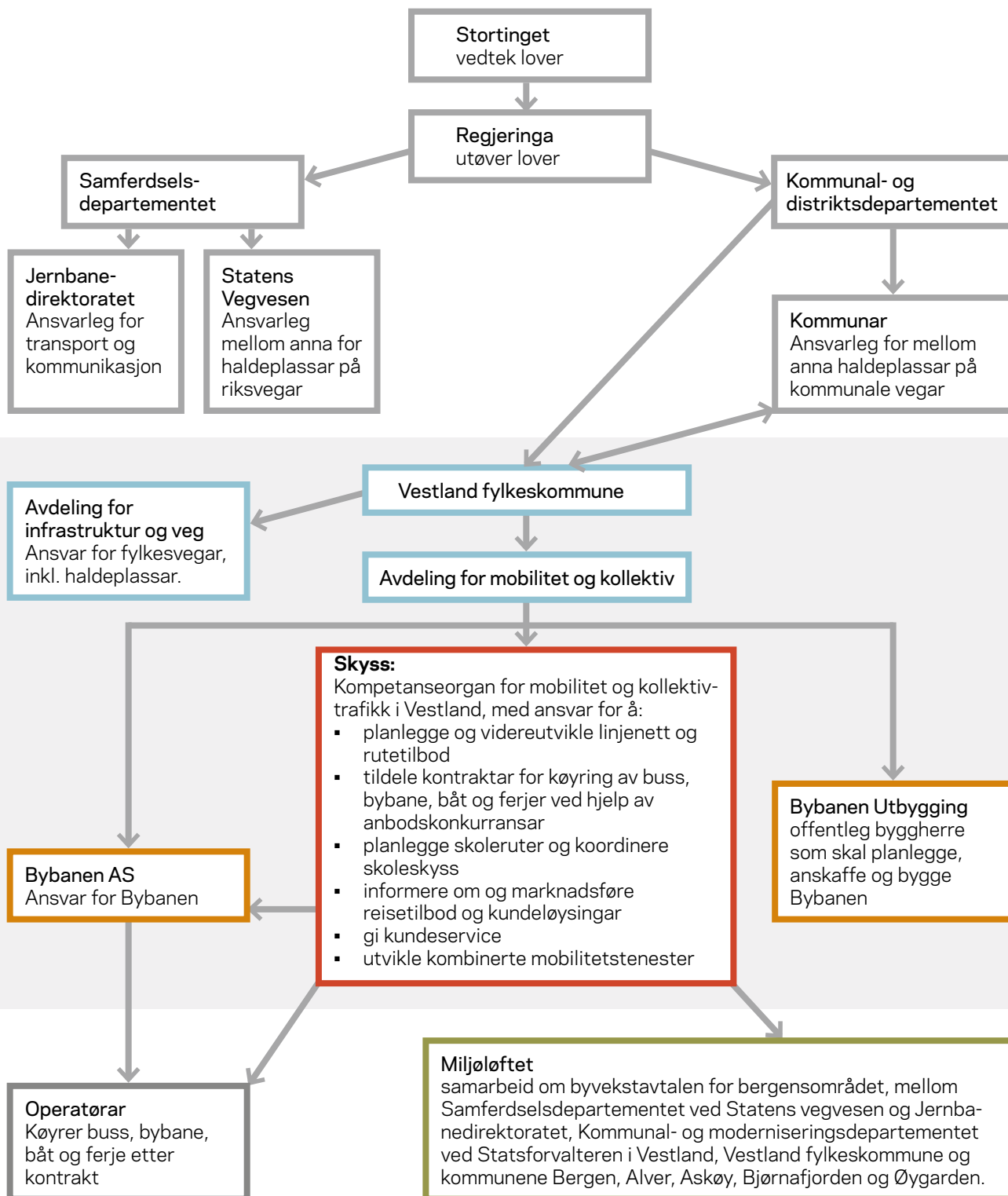
24 ferjesamband

961 bussar i produksjon

2 bybanelinjer

¹ Dette inkluderer bruk av nettsida reise.skyss.no og reiseappen for Android og iOS. Ein sesjon inneber at det er gjort eit søk.

Skyss i eit fugleperspektiv



Forord

Fram til i 2021 hadde Vestland fylke to styringsdokument for kollektivtrafikken: Kollektivstrategi for Hordaland og Regional transportplan for Sogn og Fjordane, begge med tilhøyrande handlingsprogram. Skyss leverte då ein samla årsrapport for dei to strategiane. I 2021 blei Strategi for berekraftig mobilitet 2022-2033 vedteken av fylkestinget, som ein del av den nye regionale transportplanen.

Strategien inneber eit vesentleg skifte. Skyss går frå å vere ein kollektivaktør til å vere ein mobilitetsaktør. Vi skal ha eit overordna blick på mobilitet, altså på korleis den enkelte kjem seg rundt. Det legg også opp til endringar når det gjeld drift og utvikling frametter.

Strategi for berekraftig mobilitet er også utgangspunkt for denne årsrapporten. Sjølv om mykje vil vere råd å kjenne att, har vi dessutan lagt om forma på årsrapporten noko, med artiklar om ulike tema. Målet har vore å gjere rapporten lettare tilgjengeleg, også for eit breiare publikum. Først i rapporten har vi også presentert Skyss i eit fugleperspektiv og vald ut nokre viktige nøkkeltal. Sist i rapporten er ytterlegare tal samla på ein stad.

Når vi i framtida ser tilbake på det tidlege 2020-talet er det liten tvil om at koronapandemien kjem til å vere ein viktig del av forteljinga. Både 2020 og 2021 var i stor grad prega av pandemien, også for oss i Skyss. Mange av oss reiste mindre, bilturar utgjorde ein større del av

reisene og bruken av kollektivtransport gjekk ned. Også tidleg i 2022 gjorde pandemien seg gjeldande, men utover på hausten har vi sett ei normalisering, og ei positiv utvikling i passasjertal.

Nokre endringar frå pandemitida kan også få varige følger, til dømes auka bruk av heimekontor. Det synleggjer kvifor det framover også er viktig å kunne tenke nytt, til dømes med nye betalingsløysingar og nye løysingar for bestillingstransport.

2022 var samtidig eit spennande år for kollektivtrafikken i Vestland: frå 20. juni blei Vestland samla til eit kollektivrike, i det Skyss blei felles namn for kollektivtrafikken i heile fylket, og skyss.no felles informasjonspunkt. På same tid blei det lagt om til sonestruktur for buss også i den nordlege delen av fylket, innført like rabattordningar, og Skyss sin reiseapp blei tilgjengeleg i heile fylket.

I november var det store omleggingar i bergensområdet som stod for tur. Først i månaden opna den nye E39 mellom Os og Bergen, og Skyss la om tilbodet mellom Bjørnafjorden og Bergen kommunar. Seinare i månaden opna bybanelinje 2 (mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen), ein merkedag for kollektivtransporten i Vestlandets hovudstad.

Alt dette og meir kan du lese om i årsrapporten. Vi ønsker deg god lesnad!



Målfrid Vik Sønstabø
direktør, Skyss

1.

Innleiing

Kva er målsetnadene til Skyss?

Det er Vestland fylkeskommune som har hovudansvar for den offentlege kollektivtransporten i fylket: buss, båt, ferje og bybane. På fylkeskommunen sine vegner tar Skyss hand om utviklinga og drifta av kollektivtrafikk og skoleskyss. Det inneber planlegging av, informasjon om og marknadsføring av tilbodet.

I tillegg ligg det til Skyss sitt mandat å utvikle eit samla mobilitetssystem. Kva tyder det?

Eit heilskapleg blick

I samfunnet har det tradisjonelt sett eksistert skarpe skilje mellom ulike måtar å ta seg rundt på, med fokus på anten bilisten, syklisten, fotgjengaren eller brukaren av kollektivtransport. Innan administrasjon, regulering og rammesetjing har det ofte vore eindimensjonale fokus på den enkelte av desse gruppene. Gjennom å snakke om mobilitet samla sett – og ikkje berre om til dømes kollektivtransport – endrar ein fokus. For kvar enkelt av oss handlar mobilitet om å kome seg rundt på ein enkel måte. Nokre gongar kan det vere med bil, nokre gongar på sykkel, nokre gongar noko heilt anna. Mobilitet er gjerne ein kombinasjon av fleire måtar å flytte seg på.

Tenk på pendlaren Trine, som køyrer heimanfrå til ei innfartsparkering og deretter tek bussen, før ho skiftar over til Bybanen. Då ho kjem fram til bybanestoppet sitt har ho eit stykke å gå. I blant bruker ho ein elsparkesykkel i staden for. Eller tenk på studenten Arne, som oftast bruker sykkel, men som trivst betre med kollektivtransport når vêret blir på sitt mest vestlandske. Eller på pensjonisten Ayoub, som bruker delebil når han skal

på langtur, men som elles for det meste er fotgjengar. Alle tre forflytter seg på ulike måtar. Eit godt fungerande mobilitetssystem kombinerer då også fleire former for mobilitet, både kollektivtransport, sykkel, gåing og andre transportmiddel.

Vestland fylkeskommune skal vere ein pådrivar for berekraftig utvikling. Regional Transportplan for Vestland 2022–2033 har mål om at fylket skal ha «eit effektiv, trygt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling». I strategi for berekraftig mobilitet, som er ein del av transportplanen, blir individuelle behov hos den enkelte innbyggaren og felles mål for samfunnsutviklinga balansert. Denne strategien legg føringar for korleis fellesskapet sine ressursar blir prioritert.

Kva er eit berekraftig mobilitetssystem?

For at eit mobilitetssystem skal vere berekraftig, må ressursane nyttast slik at tenestene og naturgrunnlaget kan oppretthaldast for framtidige generasjonar. Her kan kollektive og delte løysingar bidra til eit mindre økologisk fotavtrykk, både med tanke på areal, med tanke på støy, når det gjeld avfall og i høve klimagassutslepp.

Omgrepet berekraftig utvikling omfattar både økologisk (miljømessig), sosial og økonomisk berekraft, noko som mellom anna er synleg i FN sine berekraftsmål. Eitt av dei er målet om mindre ulikskap, som også er ein del av Skyss sitt samfunnsoppdrag. I eit berekraftig mobilitetssystem bind gode mobilitetsløysingar folk frå ulike delar av ein region saman, og bidreg også til å redusere ulikskap ved å gi alle praktisk og økonomisk moglegheit til å delta i arbeidsliv og utdanning, og til å ha ei aktiv fritid.

Målsetnadene

Strategi for berekraftig mobilitet slår fast at Skyss skal gjere kollektivreiser enklare og meir effektive, og samtidig også utvikle og tilby fleire transportmoglegheiter og større grad av individualisert tilbod. I botn ligg også fleire andre målsetnader: dei overordna klimamåla i Paris-avtalen, FN sine berekraftsmål og nasjonale mål om at veksten i persontrafikk i byområda skal takast med kollektiv, sykkel og gange.

I strategien munnar dette ut i fire konkrete målsetnader: Vi skal utvikle mobilitetssystemet. Vi skal gjere det enkelt å reise. Vi skal redusere klimafotavtrykket. Vi skal samarbeide for å nå måla.

Vi skal utvikle mobilitetssystemet: Vi skal vidareutvikle kollektivtilbodet der etterspurnaden er stor og der flest reiser. Vi skal bygge vidare på dei fagleg etablerte prinsippa for utvikling av linjenettet og sikre framkomst for kollektivtransporten.

I område med låg etterspurnad og der det ikkje er grunnlag for kapasitetssterkt og frekvent kollektivtilbod, skal vi prioritere mobilitetstilbod for dei utan eigen bil. Bestillingsbasert transport skal inngå som ein viktig del av tilbodet. Tilbodsnivået skal vere tilpassa marknaden og dei lokale tilhøva. Vi skal ta i bruk tilgjengeleg teknologi for dynamisk planlegging som gir fleksible og individuelle tenestetilbod.

Kollektivtilbodet er ein del av eit større nett og tilfang av mobilitetstenester. Vi skal kople ulike mobilitetstenester og transportformer saman, slik at det blir eit samla mobilitetssystem med fleire reisemoglegheiter tilpassa ulike reisebehov.

Les meir i kapitla «Bestillingbuss på Tertnes» og «Store omleggingar i 2022».

Vi skal gjere det enkelt å reise: Vi skal tilby mobilitet som ei teneste og gjere det enkelt for dei reisande å kombinere ulike transportmiddel, uavhengig av kven som eig eller driv mobilitetstenestene.

Dei reisande skal oppleve mobilitetssystemet som eit saumlaust tilbod tilpassa deira behov. Dei reisande skal kunne bestille og betale på våre digitale flater. Gjennom tilgang til data frå våre reisande skal vi tilpasse tilbod og løysingar for den enkelte reisande sine individuelle behov.

Les meir i kapitlet «Vestland samla til eit kollektivrike».

Vi skal redusere klimafotavtrykket: For at vi skal nå målet om nullutslepp, må alle transportmiddel i mobilitetssystemet vårt vere basert på nullutsleppsteknologi. Vi skal kutte klimagassutsleppa frå drifta gjennom elektrifisering og omlegging til fornybare drivstoffkjelder. Vi skal vere pådrivar for berekraft og sirkulær økonomi gjennom heile verdikjeda, mellom anna ved å stille krav til gjenvinning i bruk og produksjon av materiell.

Les meir i kapitlet «Nullutslepp for framtida».

Vi skal samarbeide for å nå måla: Vi skal utnytte nasjonalt og internasjonalt samarbeid med andre mobilitetsaktørar til å utvikle oss sjølv og påverke andre for å finne gode løysingar på felles problem. Innovasjon krev òg samarbeid med våre operatørar og tenesteleverandørar, og involvering av brukarane våre. Den komande utviklinga og endringane i drifta krev auka økonomiske rammer og nye finansieringsløysingar. Vi skal søke etter nye modellar for å kombinere finansiering frå fleire kjelder, som stat, fylke, kommunar og private bedrifter. Eit mobilitetssystem som inkluderer fleire ulike aktørar krev òg at det blir etablert nye system for deling av kostnader og inntekter.



Figur 1. Målsetnader i strategi for berekraftig mobilitet.

Skoleskyss

Skyss har også ansvar for skoleskyss. Dette er ei lovpålagt oppgåve, og skoleskyssen skal vere med på å sikre barn og unge lik rett til opplæring, uavhengig av økonomisk bakgrunn, fysiske føresetnader, bustad og geografi. Mange stader utgjer han også ei grunnstamme i kollektivtrafikken.

I 2022 fekk om lag 21 000 elevar i grunnskolar i Vestland innvilga skoleskyss. Av desse hadde om lag 2700 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

I og nær bergensområdet nyttar elevane i vidaregåande skole som hovudregel 30 dagars ungdomsbil-

lett til skoleskyssen. I resten av fylket fekk omlag 5000 vidaregåande elevar innvilga gratis skoleskyss i 2022. Av desse hadde vel 600 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Skyssbehovet heng tett saman med korleis skoledagen er organisert på den einskilde skolen, og Skyss har difor hatt stort fokus på mykje dialog med kommunar og skolar gjennom året. Betre samordning på tvers av skoleruta og start- og sluttida bidrar til meir effektiv organisering av skoleskyss. Det kan også gi innsparingar på transportutgiftene. Samtidig er behovet for og kostnadene knytt til skoleskyss påverka av ei rekke

tilhøve, mellom anna lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande skular, større variasjon i ulike timeplanar for elevar og talet på elevar som har delt bustad.

Det blir stadig stilt høgare krav og forventningar til utføringane av oppgåvene knytt skoleskyss, mellom anna frå Statsforvaltaren.

Arbeid med økt digitalisering og gode brukargrensesnitt for fagsystem og løysingar ut mot elevar, skolar, kommunar og operatørar står sentralt for å sikre kontinuerleg utvikling og forbetring av Skyss sine tenester.



Marknadsføring

I løpet av 2022 har Skyss gjennomført ei rekke marknadsføringskampanjar. Den største av desse var i samband med samanslåinga av Kringom og Skyss under same merkevare i juni. Den andre store kampanjen var i samband med opninga av Bybanens linje 2 til Fyllingsdalen og nye E39 mellom Os og Bergen seinhaustes.

I tillegg kjem:

- Marknadsføring av bestillingstransport på Tertnes
- Salsretta aktivitetar knytt til betaling med bankkort
- Arbeid med å sette søkelys på konsekvensen av at fleire ikkje betaler for reisa si
- Ein eigen barnekampanje med fine filmar som viser kjekke reisemål som familiar enkelt kan nå med kollektiv
- Ein storoffensiv mot arbeidsreisande, med besøk hos ei rekke bedrifter. Dette arbeidet blir i 2023 vidareført gjennom kampanjen «Kvardagsluksus», der fordelane med å reise kollektivt blir framheva på ein humoristisk måte.

2. Tilbake mot normalen

Pandemien medførte endringer i reisevanar, med færre daglege reiser og færre kollektivreiser. I 2022 ser vi ei normalisering.

Miljøløftet er namnet på byvekstavtalen i bergensområdet, som blei inngått i 2020, og ei vidareføring av tidlegare byvekstavtale for Bergen. Avtala frå 2020 blei gjort mellom kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Hovudmålet i Miljøløftet er det som blir kalla nullvekstmålet: I byområda skal klimagassutslepp, kø, luftureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten blir teke med kollektivtransport, sykling og gange.

Prega av pandemi

Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er ei viktig kjelde for å følge utviklinga i reisemiddelfordelinga mellom personbil, kollektivtrafikk, sykkel og gonge. Dei nyaste tala er frå 2021, men blei tilgjengelege i 2022.

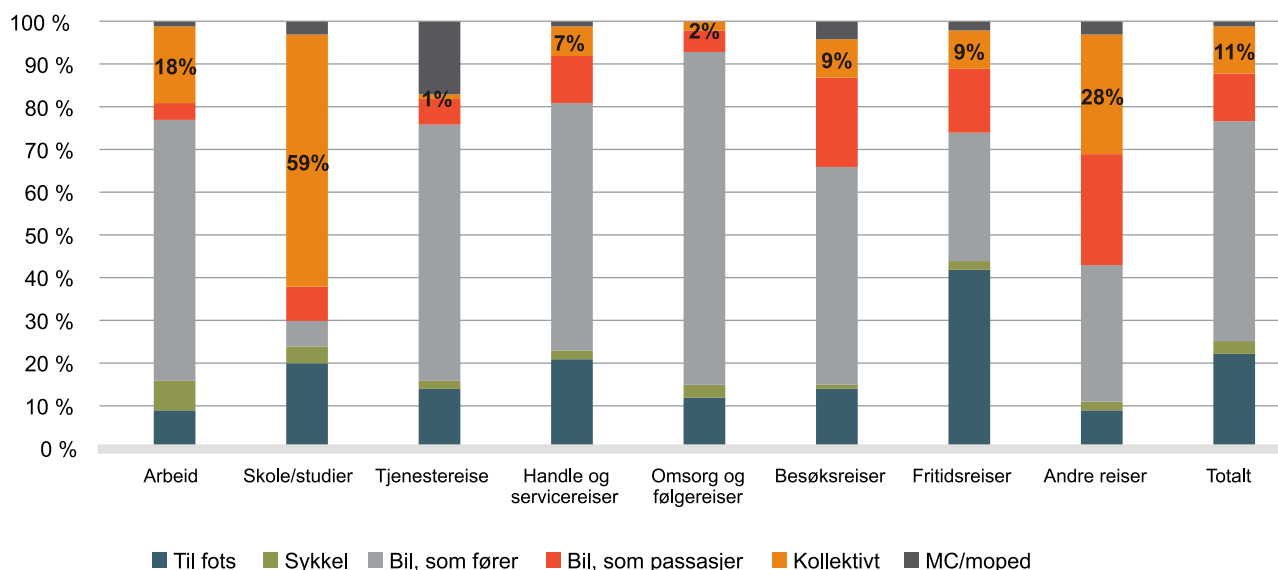
Tala frå både 2020 og 2021 – to år prega av covid-19 – viser at pandemien sette svært tydelege spor i



reisemiddelfordelinga. Det er ikkje uventa, både fordi reiser med kollektivtrafikk i periodar blei frårådd og fordi bekymring for smitte kan ha fått mange til å velje andre transportmetoder. Bruk av heimekontor førte dessutan til at mange ikkje lenger reiste kvar dag. I Bergensregionen gjekk snittalet på daglege reiser ned frå 2,8 til 2,3 i 2020 og til 2,5 i 2021. Samtidig gjekk prosentandelen som reiste som bilfører opp, og delen som reiste kollektiv ned. Som Miljøløftet sin statusrapport for 2021 peiker på blei nullvekstmålet likevel oppfylt, i hovudsak fordi vi reiste mindre under pandemien enn tidlegare.

Tabell 1. Reisevaneundersøkinga, tal for bergensområdet.

| | 2008 | 2013 | 2017 | 2018/2019 | 2020 | 2021 |
|--------------|------|------|------|-----------|------|------|
| Bilfører | 51 % | 46 % | 44 % | 42 % | 48 % | 51 % |
| Til fots | 23 % | 25 % | 26 % | 25 % | 28 % | 22 % |
| Kollektivt | 13 % | 16 % | 17 % | 18 % | 11 % | 11 % |
| Bilpassasjer | 8 % | 7 % | 8 % | 10 % | 8 % | 11 % |
| Syklist | 4 % | 3 % | 4 % | 3 % | 6 % | 3 % |



Figur 2. Transportmiddelfordeling etter reisemål, tal frå Reisevaneundersøkinga.

Ulike reisemål, ulike transportmiddel

Reisevaneundersøkinga synleggjer også variasjonar i kva transportmiddel som blir brukt til ulike reisemål. Kollektivandelen er størst når formålet er skole eller studiar. Andelen er også relativt høgt for «andre reiser», men desse utgjør nok ein beskjeden del av alle daglegreiser. Når det gjeld handle- og servicereiser er kollektivdelen relativt låg, sjølv om reisevaneundersøkinga viser at desse ofte er kortare enn andre reiser, både i avstand og tid. Det same gjeld for omsorgs- og følgereiser. Dette indikerer at reisebehovet er meir enn ei transportetappe, og at mange til dømes finn det tenleg å bruke bil for å kunne ha med seg varer.

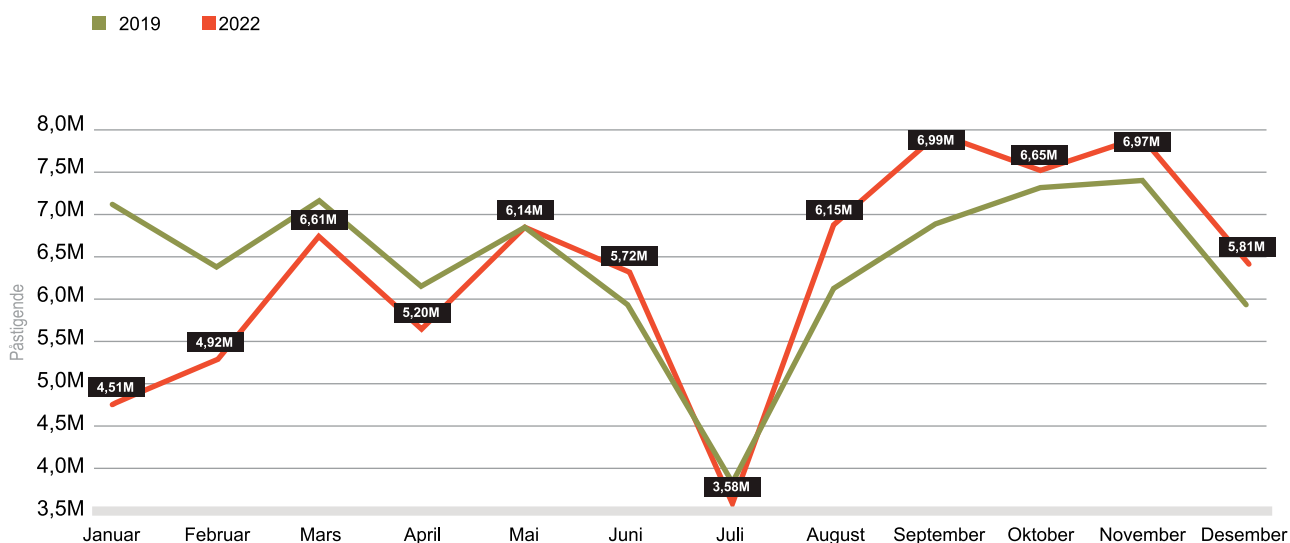
Normalisering

Mens dei ferskaste tala frå den nasjonale reisevaneundersøkinga framleis er sterkt prega av pandemien, viser

Skyss sine egne passasjertal ei normalisering, særleg hausten 2022. Dette er ein trend også andre aktørar innan kollektivtrafikk har rapportert om.

Tendensen er tydelegast i bergensområdet. Bybanen hadde i 2022 ei auke i passasjertalet på 2,5 prosent samanlikna med 2019. For buss i bergensområdet² var det stadig ein nedgang på 1,8 prosent frå 2019, men like fullt ei monaleg auke samanlikna med under pandemien. Ser ein utviklinga gjennom året er tendensen endå klårare: årets første to månader var stadig prega av pandemien, mens passasjertala om hausten ligg over dei frå 2019.

² Tala for bergensområdet inkluderer her kontraktssområda Bergen nord, Bergen sør og Bergen sentrum.



Figur 3. Utvikling i passasjertal, buss og bybane, i bergensområdet. 2019 og 2022. Skyss sine egne tal.

Biletet er annleis utanfor bergensområdet. I Hordaland utanfor bergensområdet er nedgangen i passasjertal på buss framleis på 29,8 prosent samanlikna med 2019, og for Sogn og Fjordane er talet 15,5 prosent. Når det gjeld båt var passasjertalet for fylket samla sett 11,7 prosent lågare i 2022 enn i 2019. Det er likevel ei auke på 33 prosent samanlikna med 2021.

Varige endringar?

Som nemnd gjekk snittalet på daglege reiser ned i dei to pandemiåra 2020 og 2021. Ei av forklaringane på dette er auka bruk av heimekontor, som også kan bli ein meir langvarig konsekvens av pandemien.

Ein rapport utarbeidd for NHO Transport i februar 2021 peikte på at andelen som bruker heimekontor kan auke frå ca. sju prosent før koronaen til opp til 40 prosent med dagens næringsstruktur. Kvart prosentpoeng auke vil ifølgje rapporten gi i underkant av 0,21

prosent lågare transportbehov og 0,16 prosent færre kollektivreiser på landsbasis. Rapporten peiker også på dette kan få stor tyding for rushtidstrafikk og behovet for vegbygging, og på at auka netthandel kan trekke i same retning.

I fjerde kvartal 2022 hadde om lag 15 prosent heimekontor 2-3 dagar i veka eller meir. Moglegheita for auka bruk av heimekontor har bidrege til auka offentleg interesse rundt nye og fleksible billettøysingar, som også Skyss testar ut i 2023.



3.

Nullutslepp for framtida

Det samla CO₂-utsleppet frå fylkeskommunal kollektivtransport var 92 000 tonn i 2022.

Det var ein nedgang på om lag fire prosent frå året før.

I «Utviklingsplan for Vestland» heiter det at Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030. Ein stor del av klimagassutsleppa i Vestland har kome og kjem frå energibruk i transportsektoren. Å gå over til nullutsleppsdrift i kollektivtransporten og mobilitetssystemet elles er difor eit naudsynt bidrag for å nå både regionale og nasjonale klimamål.

I 2019 var CO₂-utsleppet frå fylkeskommunal kollektivtransport på 157 100 tonn. Dei siste åra har dette gått markant nedover, til 92 000 tonn i 2022. Frå 2021 til 2022 var nedgangen på om lag fire prosent.

78 prosent utsleppskutt i ferjedrifta sidan 2016

For ferjedrifta har utsleppsreduksjonane vore store over fleire år. Nye kontraktar for ferjesambanda i Hordaland blei starta opp i 2018–2020.

Det har vore forseinkingar når det gjeld å ferdigstille ladeinfrastruktur for ferjene, og for dei fleste av samband blei 2022 dermed det første året med

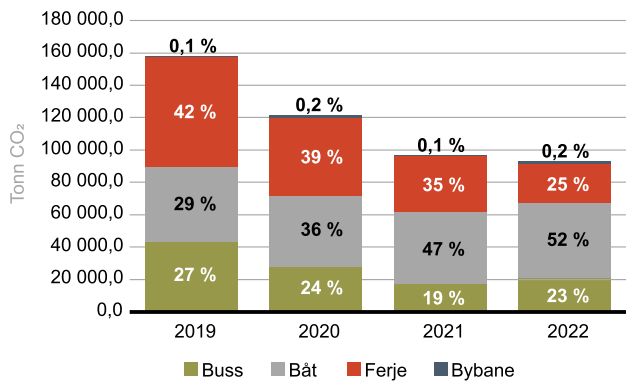
heilelektrisk drift. Klimagassutsleppet frå ferje gjekk ned med om lag 30 prosent frå 2021 til 2022. For ferjene i Hordaland har vi så langt oppnådd 78 prosent utsleppsreduksjon i høve 2016. Dette er likevel noko lågare enn forventta, og Skyss følger operatørane tett opp for å sikre at målsetningane blir nådd.

Klimagassutsleppet frå buss har gått ned dei siste åra, men gjekk opp i 2022. Denne utviklinga heng saman med bruken av biodrivstoff i bergensområdet. Biodrivstoff blei teke i bruk frå 2019, men på tilråding frå Miljødirektoratet blei det ved inngangen til 2022 avgjort å gå tilbake til diesel. Grunna det nasjonale omsetningskravet til biodrivstoff i vegtrafikken kan ein likevel legge til grunn at minst 15,5 prosent av drivstoffet i bussdrifta kom frå fornybare kjelder. I sum er klimagassutsleppet frå buss 17 prosent høgare i 2022 enn i 2021.

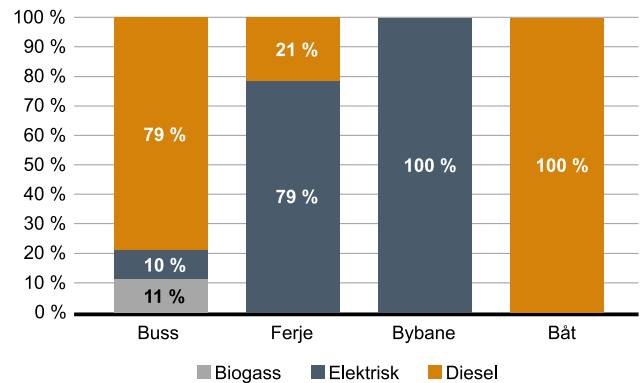
Straum til elektriske bussar og bybane blir kjøpt inn med opphavsgarantiar. Med ferdigstillinga av Bybanen si linje 2 til Fyllingsdalen gjekk klimagassutsleppet frå Bybanen likevel opp. Bybanen står samtidig for kvar fjerde reise med buss og bane, og har i den samanheng svært låge utslepp. Noreg hadde i 2021 eit gjennomsnittleg utslepp på 7,6 tonn CO₂-ekvivalentar per innbyggjar, mens utsleppa frå Bybanen var på til saman 200 tonn.

Tabell 2. CO₂-utslepp frå forbrenning av fossil energi og produksjon av fornybar energi (tonn CO₂).

| Transportmiddel | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring 21-22 |
|-----------------|---------|---------|--------|--------|---------------|
| Buss | 43 600 | 28 700 | 18 000 | 21 100 | 17% |
| Båt | 46 300 | 44 100 | 44 700 | 47 400 | 6% |
| Ferje | 67 000 | 47 400 | 33 100 | 23 300 | -30% |
| Bybane | 200 | 200 | 100 | 200 | 100% |
| Totalsum | 157 100 | 120 400 | 95 900 | 92 000 | -4% |

CO₂-utslepp etter transportmiddel 2019–2022Figur 4. CO₂-utslepp etter transportmiddel.

Køretøy/fartøy etter hovudenergiberar 2022



Figur 5. Køretøy/fartøy etter hovudenergiberar.

For båtdrifta blei det ikkje iverksett utsleppsreducerande tiltak i 2022. Klimagassutsleppa har gått noko opp som følge av at ruteproduksjonen har normalisert seg igjen etter redusert trafikk under pandemien.

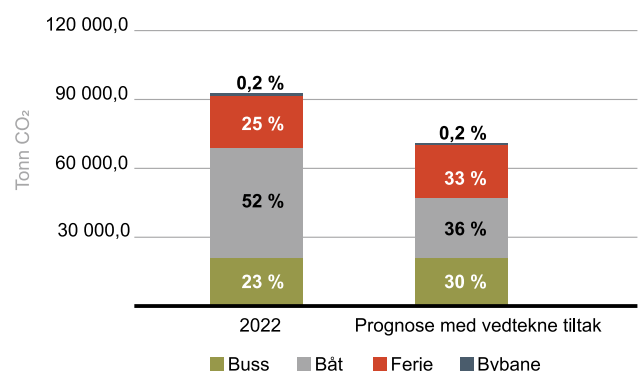
Kor står vi i overgangen til nullutslepp?

Skyss har ei målsetting om å basere alle transportmiddel i mobilitetssystemet vårt på nullutsleppsteknologi.

Dei siste åra har det skjedd større utskifting av køretøy og fartøy som køyrer for Skyss. Alle bybanevognene går på straum, mens 22 av 28 ferjer no er hybridfartøy med hovudsakleg elektrisk framdrift. Gassbussar og elektriske bussar drive på fornybar energi utgjer til saman 20 prosent av bussane i fylket. Alle båtar blir per i dag drifta på konvensjonelt drivstoff. Dette biletet har ikkje endra seg i 2022.

Pågåande arbeid og prognose

Det er vedteke fleire tiltak som vil redusere klimagassutsleppet til fylkeskommunal kollektivtransport i

CO₂-utslepp etter transportmiddel: PrognoseFigur 6. CO₂-utslepp etter transportmiddel. Prognose.



Vestland ytterlegare i løpet av dei neste åra, gjennom politisk vedtekne krav til nullutslepp:

- Utsleppskutt frå lokale båtruter i Sogn og Fjordane med oppstart mellom desember 2023 og mai 2024: 2 400 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå båtrutene til Askøy og Nordhordland, med oppstart mellom juni 2024 og januar 2025: 2 700 tonn CO₂.
- Utsleppskutt frå båtrutene mellom Bergen, Nordfjord og Sogn / Flåm mellom desember 2025 og desember 2026: 17 000 tonn CO₂.

Gjennom desse vedtekne tiltaka vil om lag 45 prosent av båtane i kollektivtransporten i Vestland bruke straum eller tilsvarande som hovudenergiberar innan 2026. Det gir eit estimert kutt i klimagassutsleppet på 25 prosent i høve 2022.

For dei resterande klimagassutsleppa blir det allereie arbeidd med å greie ut nye tiltak: Dagens kontraktar for ferje i Sogn og Fjordane, båtkontraktane i Hordaland og busskontraktane i distrikt skal i hovudsak alle fornyast innan 2029.

Nye kontraktar

I løpet av 2022 blei det inngått ein ny kontrakt med Fjord1 AS for drift av båtrutene Knarvik-Frekhaug-Strandkaien og Kleppestø-Strandkaien. Drifta skal starte opp i løpet av perioden 3. juni 2024 til 20. januar 2025. Det vil seie at operatør kan velje oppstartstidspunkt innanfor denne perioden, men at oppstart seinast skal vere 20. januar 2025. Kontrakten vil vare fram til 15. januar 2040.

Drifta på ruta Kleppestø-Strandkaien skal utførast av to fartøy med kapasitet til minimum 270 passasjerar. Desse skal driftast heilelektrisk. Ruta Knarvik-Frekhaug-Bergen skal utførast av eitt fartøy med kapasitet til 199 passasjerar. Dette fartøyet skal maksimalt bruke 3,8 liter drivstoff i forbrenningsmotor per kilometer. Det ligg inne ei bonusordning dersom operatør oppnår lågare forbruk.

Skyss har inngått kortvarige kontraktar med Norled AS på konvensjonell drift av rutene frå 1. januar 2023 til Fjord1-kontrakten startar opp.

4.

Vestland samla til eit kollektivrike

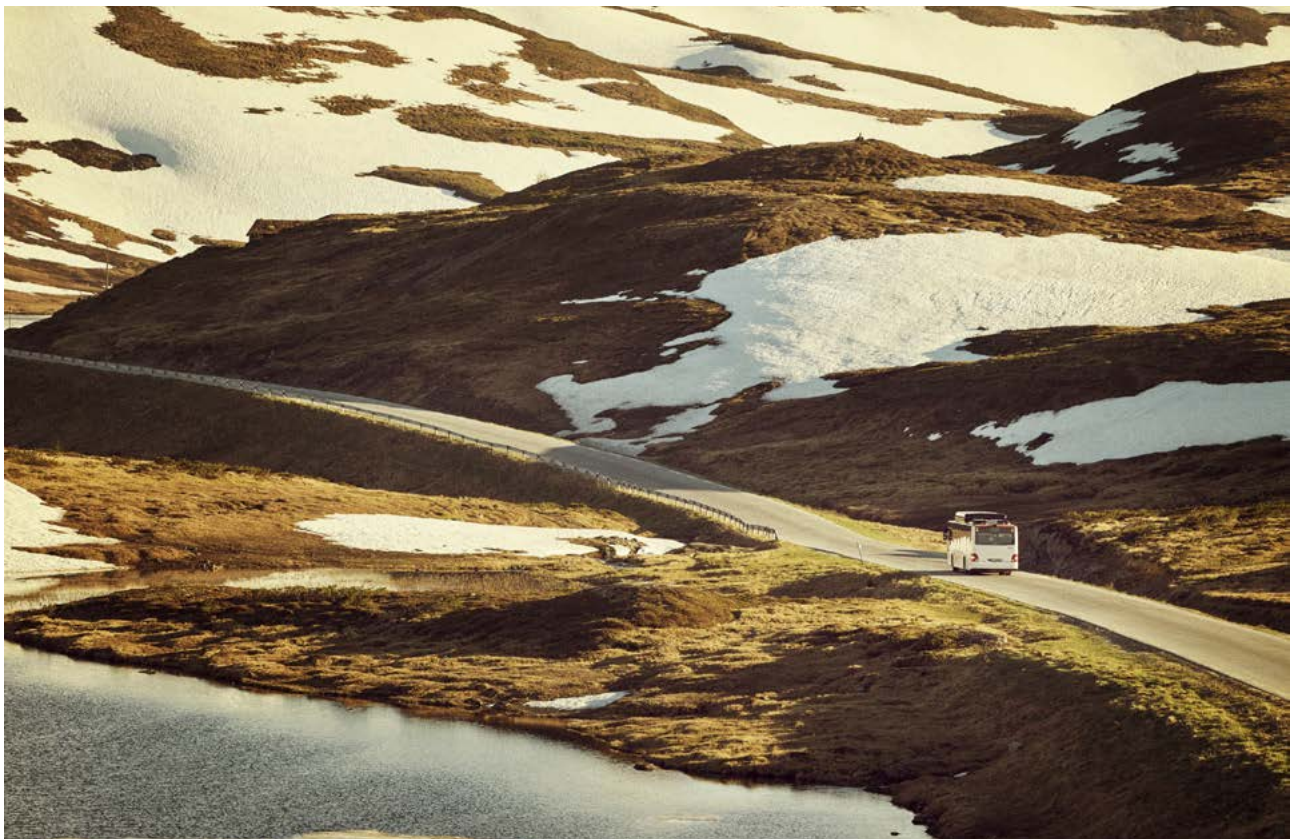
Frå 20. juni 2022 blei Skyss felles namn for kollektivtrafikken i heile Vestland fylke, og skyss.no felles informasjonspunkt. Samtidig blei det lagt om til sonestruktur for buss, også i den nordlege delen av fylket.

Endringane medførte at bussreiser blei billegare for dei fleste i den nordlege delen av Vestland. Der kundane dei fleste stader i Sogn og Fjordane tidlegare betalte kilometerpris, kunne dei i staden betale ein fast pris avhengig av talet på soner reisa gjekk føre seg. Det tyder til dømes at ein 30-dagarsbillett mellom Førde og Florø gjekk frå å koste 2150 kroner til å koste 755 kroner.

Sogn og Fjordane blei delt inn i fire prissoner, slik at det til saman blei ti soner i heile Vestland. Ein betaler aldri for meir enn fire soner.

Like rabattordningar og same app

Samtidig som innføringa av sonestruktur også i den nordlege delen av fylket, blei rabattordningane gjort like i heile Vestland. Aldersgrensa for barn blei dermed endra i Sogn og Fjordane, slik at barn reiser gratis på bussen til dei fyller seks, og deretter kan bruke barnebillett til dei fyller 18. Familierabatten i helger og på offentlege fridagar blei også gjeldande i heile





Vestland³. Det blei dessutan mogleg å kjøpe billettar i Sogn og Fjordane med appen Skyss Billett.

I samband med desse endringane blei det også gjenomført ein større marknadskampanje frå Skyss si side, med fokus på lågare prisar på mange strekningar, betre billettutval og betre rabattar. Kampanjen bygde opp under konseptet «Vi reiser saman» for å styrke merkevara Skyss, og Skyss hadde også stands i Førde, Måløy og Sogndal.

Færre passasjerar på bybussane

Det var vesentleg spenning til utviklinga av reisetala i Sogn og Fjordane etter omlegginga. Denne medførte langt rimelegare prisar på lengre strekningar, men noko dyrare pris på korte avstandar og 100 prosent prisauke på bybussane i Førde og Florø. Nokre båtsamband fekk også rimelegare prisar, blant dei rutene i Florabassenget.

Mens dei overordna tala for denne delen av fylket viser ein nedgang i busstrafikken samanlikna med 2019, er det for lengre busstrekningar med eit godt tilbod til pendlarar ei auke i passasjeretalet. For Florø–Førde er denne til dømes på 17 prosent, når ein samanliknar

veke 47 i 2022 og i 2019. Bybussane i Førde og Florø har derimot hatt ein nedgang på høvesvis 24 prosent og 16 prosent.

Kor nøgd er befolkninga?

Gjennom Kollektivbarometeret / Benchmarking in European Service of Public Transport (BEST) har vi tal som viser kor nøgde befolkninga er ved ulike sider av kollektivtilbodet. Dei som svarer på undersøkinga må ta stilling til ei rekkje påstandar, og prosentdelane som blir vist under er dei som er heilt eller delvis samde.

For fleire av punkta er prosentdelen sett med utgangspunkt i snittverdien frå fleire ulike spørsmål eller påstandar dei som har svara har teke stilling til. Talet for tilfredsheit med kollektivtilbodet tek til dømes utgangspunkt både i kor samd befolkninga er i at kollektivtrafikken fungerer godt til ulike reiseformål (arbeid / skole, fritid) og ulike stader (i og utanfor sentrale område), og også i påstandar knytt til avstand til haldeplass, til reisetid, til ventetid ved overgangar og til talet på avgangar. Talet for «valuta for pengane» tek utgangspunkt både i om befolkninga opplever at kollektivtrafikken gir verdi for pengane, om prisane er rimelege og om Skyss har eit utval av billettar som dekker behovet.

³ Frå 1. februar 2023 blei familierabatten utvida til å gjelde alle dagar.

Tabell 3. Tal frå Kollektivbarometeret / BEST, 2022.

| Indeks | Hordaland | Sogn og Fjordane | Rogaland | Trøndelag | Oslo/Akershus |
|---|-----------|------------------|----------|-----------|---------------|
| Kollektivtilbodet | 59% | 42% | 60% | 56% | 75% |
| Punktlegheit | 83% | 83% | 72% | 69% | 69% |
| Informasjon | 59% | 38% | 59% | 53% | 65% |
| Personalet si framferd | 77% | 87% | 71% | 77% | 76% |
| Tryggleik | 83% | 85% | 81% | 82% | 84% |
| Komfort | 72% | 76% | 71% | 72% | 72% |
| Kollektivtrafikken si rolle i samfunnet | 76% | 71% | 76% | 78% | 82% |
| Valuta for pengane | 52% | 46% | 51% | 43% | 42% |
| Befolkningstilfredsheit | 56% | 39% | 54% | 49% | 70% |





I Sogn og Fjordane har det variert kor mange som er nøgd med kollektivtilbodet dei siste åra. I 2021 sa 32 prosent av befolkninga at dei var det, i 2020 var det 41 prosent, i 2019 var det 34 prosent. Det er krevjande å finne gode forklaringar på desse svingingane, som kan ha samanheng med for få respondentar. I Hordaland låg tilfredsheita ganske stabilt rundt 52–53 prosent i åra fram mot 2020, før det steig til 58 prosent det året. I 2021 såg vi ein liten nedgang, til 56 prosent, som også er resultatet i 2022.

Bakgrunnstala viser at tilfredsheita har auka i Hordaland utanfor bergensområdet, mens den har gått noko ned i bergensområdet.

Fleire i Sogn og Fjordane meiner å få valuta for pengane

Med tanke på innføringa av sonestruktur i Sogn og Fjordane er det særleg verdt å merke seg at det er fleire enn tidlegare som meiner dei får god valuta for pengane. I 2022 var dette talet på 46 prosent i Sogn og Fjordane, mot 35 prosent i 2021. Bakgrunnsdata viser også at dette har endra seg i positiv retning i løpet av året.

Når det gjeld i kva grad det blir oppfatta som enkelt å få informasjonen ein treng for å planlegge ei reise ser vi ein positiv trend både i Sogn og Fjordane og i Hordaland utanfor Bergen, mens tala er stabile i Bergen.

Nye linjenummer

I samband med samansmeltinga av Skysst og Kringom blei det også gjort endringar i linjenummer på buss-, båt- og ferjeruter i Sogn og Fjordane. Frå 15. august blei det dessutan gjort nokre endringar i linjenummer i Hordaland. Med desse endringane fekk heile Vestland fylke eit felles linjenummersystem. Det medfører at alle linjenummer i same område høyrer til same serie, og at same linjenummer ikkje var i bruk fleire stader i fylket.

Linjenummer er nyttige når kundane skal planlegge ei kollektivreise og finne rett transportmiddel. Dei er mellom anna å finna i skiltkassen på bussen, i reiseplanleggaren, i rutetabellar og på informasjonsskjermar på terminalar. I Sogn og Fjordane fekk Nordfjord linjenummer i 100-serien, Sunnfjord i 200-serien og Sogn i 800-serien.

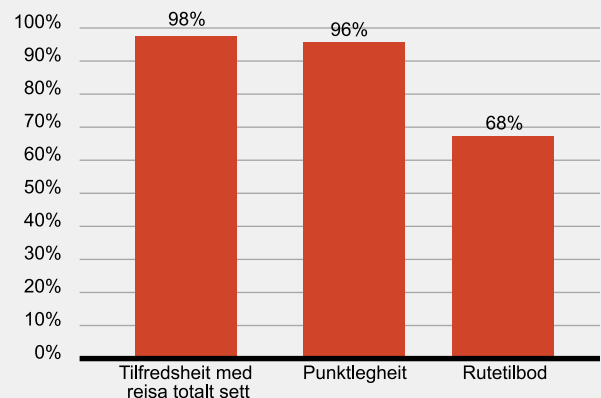
Kor nøgde er dei reisande?

Mens Kollektivbarometeret / BEST er undersøkingar blant befolkninga, har Skyss også tal frå kontinuerlege målingar av kundetilfredsheit gjort om bord i transportmidla våre. Grunna pandemien var det ikkje gjennomført mange intervju i 2020 og 2021.

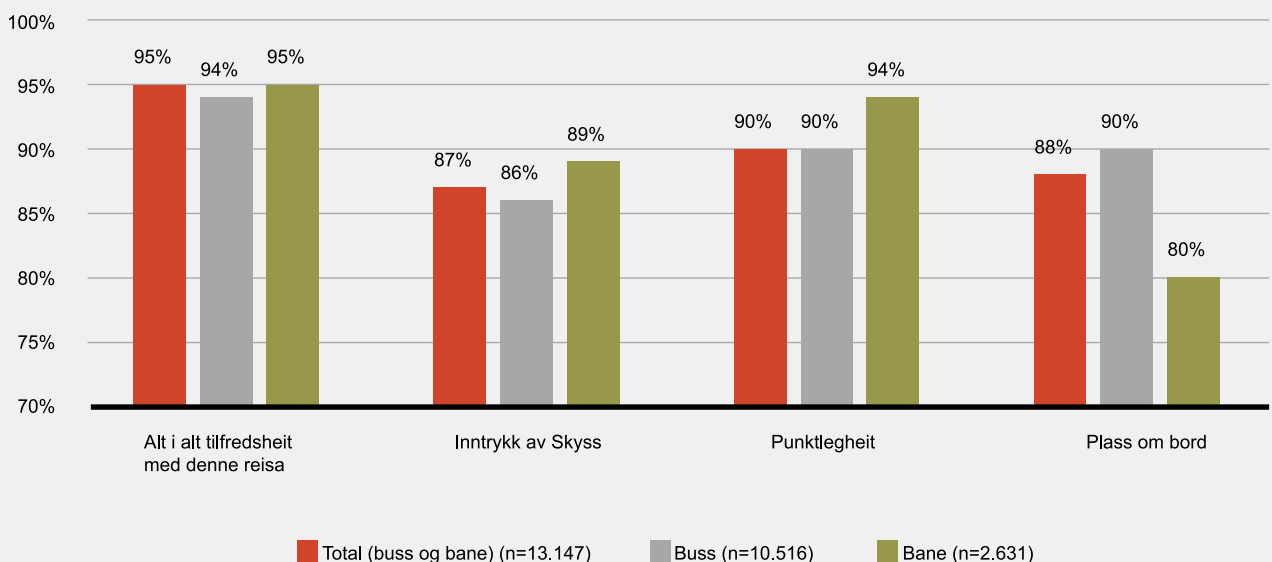
I 2022 blei over 13.000 reisande på buss og bane spurt om mellom anna tilfredsheit med reisa, inntrykk av Skyss, punktleghet og plassen om bord. Nær 3.000 reisande på bybåtane og på båtruta til Sunnhordland blei også spurd.

Tala viser at svært mange av dei som bruker kollektivtilbodet i regionen er godt nøgde, og at mange har eit godt inntrykk av Skyss. Ser vi på tala for buss og bane, syner det seg at passasjerane på Bybanen i endå større grad er nøgde med punktlegh-

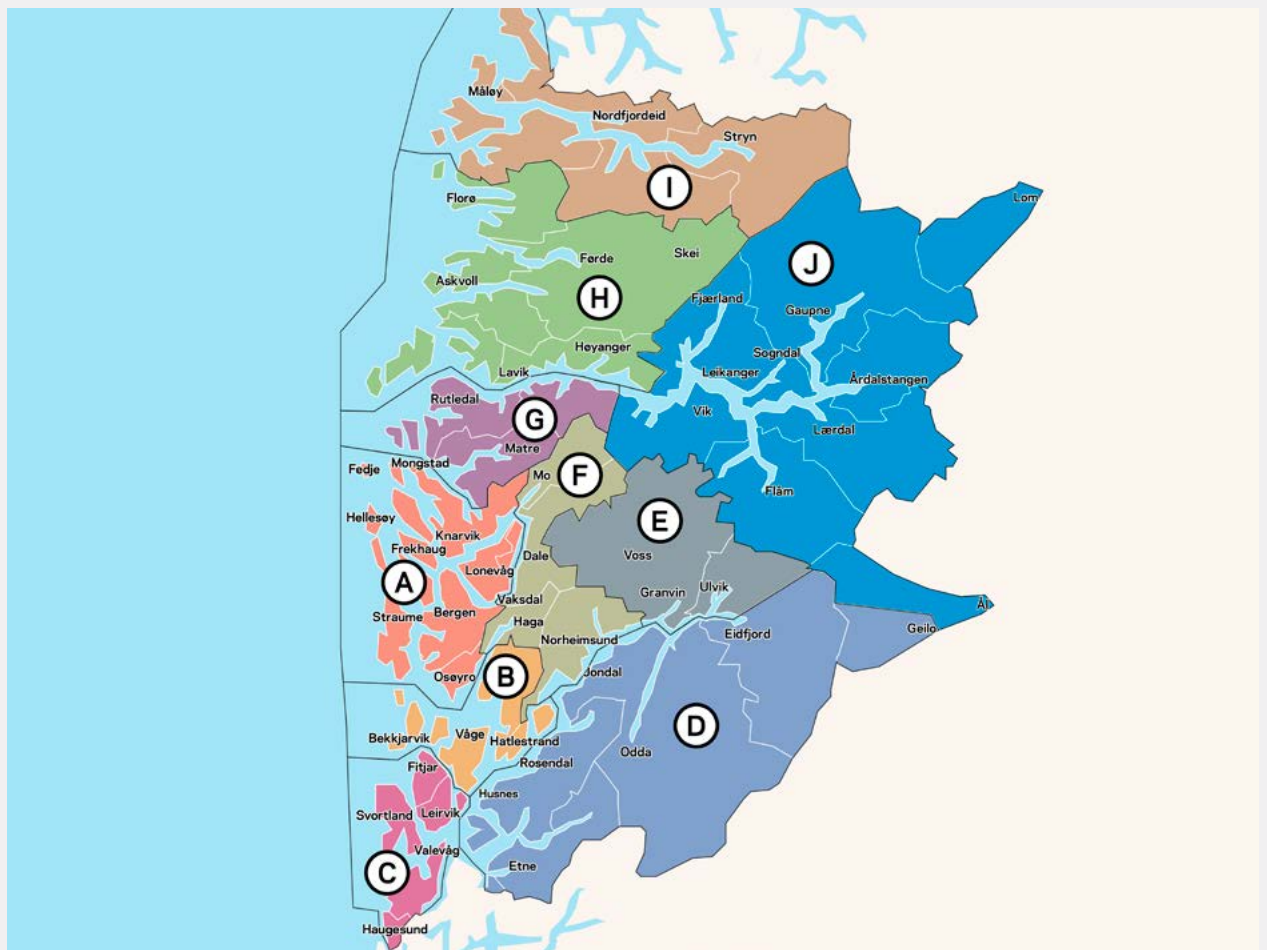
heita, men at dei i noko mindre grad er nøgde med plassen om bord. Når det gjeld båt er 98% nøgde med reisa, men færre er nøgde med rutetilbodet.



Figur 7. Resultat frå ombordundersøkinga (båt) - andel nøgde, båt.



Figur 8. Resultat frå ombordundersøkinga - andel nøgde, buss og bane.



Figur 9. Oversikt over sonene i Vestland fylke etter omlegginga.

- Sone A:** Bergen, Askøy, Øygarden, Osterøy, Alver, Austrheim, Fedje og tidlegare Os kommune.
- Sone B:** Områda rundt Bjørnefjorden.
- Sone C:** Sunnhordland.
- Sone D:** Ullensvang, Eidfjord, Kvinnherad aust for Hardangerfjorden og Etne.
- Sone E:** Voss, Granvin og Ulvik.
- Sone F:** Samnanger, Kvam, Vaksdal og Modalen.
- Sone G:** Masfjorden, Gulen og sørsida av Høyanger kommune.
- Sone H:** Sunnfjord, Solund, Hyllestad, Høyanger (nordsida), Fjaler, Askvoll, sørleg del av Kinn.
- Sone I:** Stad, Bremanger, nordleg del av Kinn, Gloppen og Stryn.
- Sone J:** Aurland, Lærdal, Årdal, Vik, Sogndal og Luster.

5.

Ein enkel og effektiv reisekvardag

Arbeidet med å forenkle, modernisere og effektivisere kjøp av kollektivbilletter heldt fram i 2022.

Utviklinga frå tidlegare år fortsette i 2022 og nesten 85 prosent av alle kollektivbilletter frå Skyss blei kjøpt i mobilappen Skyss Billett. I juni 2022 blei denne også teke i bruk for bussar og nokre båtsamband i Sogn og Fjordane, og det er grunn til å tru at utviklinga med auka bruk vil halda fram i 2023.

Sjølv om mobilappen vil vere det enklaste for dei fleste, skal det også vere mogleg å kjøpe billetter på andre måtar. Ein viktig del av det pågåande arbeidet dreier seg difor om desse, og om å gi eit godt tilbod til kundar som ikkje har tilgang til smarttelefon med installert mobilapp.

Samtidig er det dei færraste som nyttar seg av kontantar, og heile 98 prosent av billettane blei i 2022 betalt utan bruk av kontantar.

Kortterminal på alle bussar

I løpet av vårhalvåret 2022 fekk alle bussar i Hordaland installert kortterminal. Dermed er det no mogleg å betale med både bankkort og kontantar om bord i alle Skyss-bussar og -båtar og i Vestland.

I løpet av 2022 er det også installert nye billettautomatar på bybanahaldeplassar langs linje 1 og linje 2. På desse automatane kan ein betala med bankkort, og dessutan med bankkort på mobil eller smartklokke. Bankkortet fungerer også som reisebevis. Automatane er utvikla i tråd med krav til universell utforming, med tilgang til opplising av innhald, justering av volum, bruk av hovudtelefonar og navigering i grensesnittet med knappar.

Utfasing av det gamle systemet

Då det gamle billettsystemet i Hordaland blei innført skulle det betene alle kollektivreisande i det gamle fylket. Systemet var basert på store mengder stasjonært utstyr i bussar, båtar, bybanevogner, på haldeplassar og terminalar. Når nesten ni av ti reisande no betaler billett med mobilappen, har det vore naturleg å fase ut det gamle og utstyrkrevande systemet. I 2022 blei difor billettautomatar på bussterminalar og busshaldeplassar fjerna, sal av billetter i kioskar og butikkar blei avslutta og reise pengar på Skyss-kort blei fasa ut.

Med moglegheit for kjøp av enkeltbillett og 24-timersbillett om bord i alle bussar og båtar, og på bybanahaldeplassar, er behovet likevel godt dekket. Det er dessutan mogleg å kjøpe billetter i nettbutikk, på Kundesenteret på Bergen busstasjon og per SMS.

ID-basert billettering

Gjennom dei nye bybaneautomatane har Skyss også starta arbeidet med ID-basert billettering med betalingskort som reisebevis. ID-basert billettering er ein internasjonal trend og legg til rette for å lage fleksible løysingar med kombinert mobilitet på tvers av offentlege og private tilbydarar. Ofte vil ID-en og reisebeviset vera eit bankkort, gjerne i kombinasjon med smartklokke eller smarttelefon. Erfaringane frå billettautomatar på bybanestopp vil vere nyttige for oss i det vidare arbeidet.

Komande kjøpsløyse for verksemder

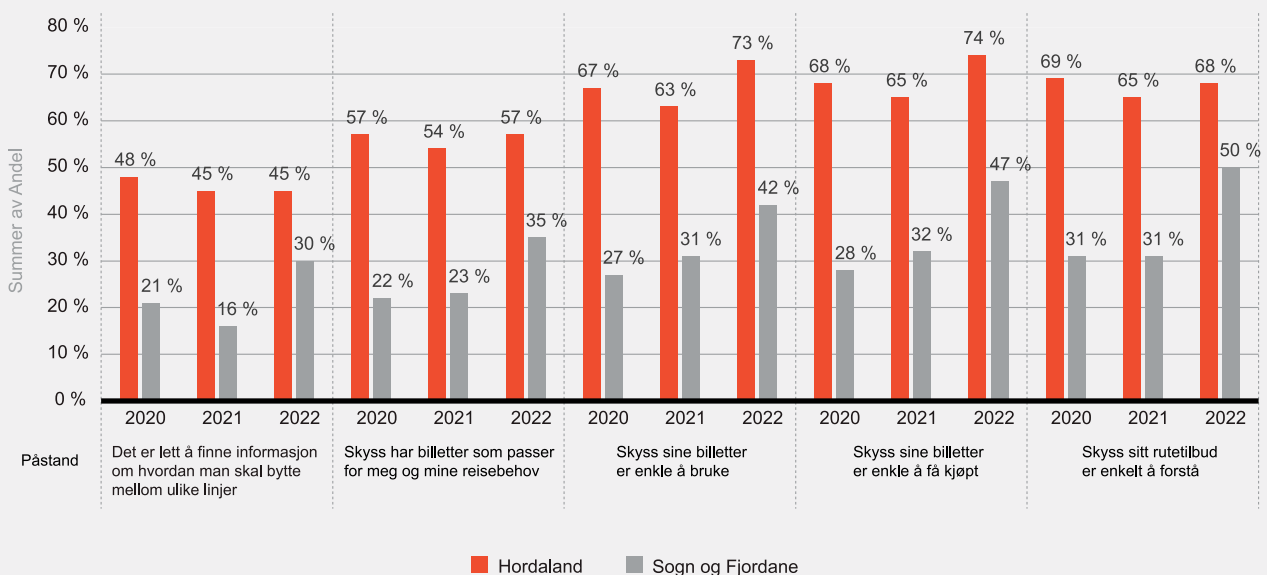
Vi har også jobba med ei ny kjøpsløyse for verksemder og organisasjonar, som blir lansert i 2023. Med denne kan registrerte tilsette og medlemmer velja bedriftskonto som ny betalingsmåte i mobilappen eller nettbutikken. Verksemdene og organisasjonane kan sjølv ha kontroll over bruken gjennom moglegheiter til å sette avgrensingar for kjøp.

Kundene meir nøgde med billettkjøp

Skyss fekk også i 2022 gjennomført ei merkeva-reundersøking, som mellom anna viser ei lita auke i delen av befolkninga som er heilt eller ganske samd i at Skyss sine billetter er enkle å bruke og enkle å få kjøpt. Auka frå 2020 og 2021 er markant både i Sogn og Fjordane og Hordaland, men dette har truleg også samband med smitteverntiltak under pandemien. Frå 2019 finst det berre tal for Hordaland, der det då var

71 prosent som meinte at det var enkelt å bruke og enkelt å få kjøpt Skyss sine billetter.

Påstandane i undersøkinga blei språkleg forenkla i 2022, mellom anna gjennom å erstatte ordet «reiseprodukt» med ordet «billetter». Dette kan ha påverka resultatet.



Figur 10. Resultat frå merkevaundersøkinga.

Auka trafikk på nokre gratisferjer

Frå og med 1. juli blei ti ferjesamband i Vestland gratis, i tillegg fire delstrekningar på fleirkantsamband.

Dette skjedde etter at regjeringa i revidert nasjonalbudsjett auka løyvinga til innføring av gratis ferje på alle fylkeskommunale ferjesamband med under

100.000 passasjerar på årsbasis. Dei utvida samtidig ordninga til å omfatte delstrekningar til øyer og samfunn utan vegsamband til fastlandet. Dei konkrete vurderingane rundt innføring og innretning blei samtidig lagt til fylkeskommunane. I Vestland fylkeskommune er det innført gratisferje på til saman ti samband. I tillegg blei nokre delstrekningar også gratis:

- Til og frå Gjervik og Værland på sambandet Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet
- Til og frå Varaldsøy på sambandet Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes
- Til og frå Nordhuglo på sambandet Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes
- Til og frå Husevågøy på sambandet Måløy-Husevågøy-Oldeide

Regjeringa har grunnleggjande ordninga med at det er viktig å legge til rette for at folk skal kunne bu, arbeide og

leve gode liv i heile Noreg, og med at ordninga både gjer reisekvardagen billigare for mange og reduserer kostnadene for næringslivet. I samband med vedtaket i fylkestinget i juni peikte fylkesordføraren også på korleis ordninga kan medverke til å redusere sosial ulikskap.

Samtidig peikte saksutgreiinga på risikoen for følgekonsekvensar, ikkje minst i form av auka omfang av fritidsreiser, trafikkauke på ferjesamband med få avgangar, og fleire attståande bilar. Trafikkutviklinga på desse ferjestrekningane kan difor vere av særleg interesse, samtidig som det er verdtt å merke seg at lokale tilhøve – til dømes vegstenging – også kan påverke reisestraumane.

| Samband | 2021 | | 2022 | | Endring i PBE mot 2021 | Endring i antall passasjerer mot 2021 |
|---------------------------------------|--------------------------|-------------|--------------------|-------------|------------------------|---------------------------------------|
| | Personbil-einingar (PBE) | Passasjerar | Personbil-einingar | Passasjerar | | |
| Barmen-Barmsund | 7 258 | 11 230 | 6 542 | 10 216 | -9,86 % | -9,03 % |
| Daløy-Haldorsneset | 29 660 | 39 277 | 26 911 | 36 552 | -9,27 % | -6,94 % |
| Fedje-Sævrøy | 54 880 | 89 994 | 60 992 | 92 924 | 11,14 % | 3,26 % |
| Fjelberg-Sydnes-Utbjoa | 32 921 | 47 140 | 38 504 | 67 393 | 16,96 % | 42,96 % |
| Hisarøy-Mjånes | 5 248 | 8 361 | 5 014 | 7 596 | -4,46 % | -9,15 % |
| Husavik-Sandvikvåg | 97 963 | 124 597 | 104 934 | 136 484 | 7,12 % | 9,54 % |
| Kinsarvik-Utne | 17 998 | 37 114 | 25 776 | 59 775 | 43,22 % | 61,06 % |
| Klokkarvik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad | 22 886 | 42 963 | 31 831 | 97 896 | 39,09 % | 127,86 % |
| Masfjordnes-Duesund | 68 621 | 87 516 | 69 941 | 95 268 | 1,92 % | 8,86 % |
| Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella | 70 615 | 78 448 | 66 900 | 85 580 | -5,26 % | 9,09 % |
| Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet* | 114 733 | 190 056 | 128 717 | 195 006 | 12,19 % | 2,60 % |
| Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes* | 362 981 | 501 319 | 370 093 | 516 704 | 1,96 % | 3,07 % |
| Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes* | 259 936 | 363 825 | 271 868 | 326 732 | 4,59 % | -10,20 % |
| Måløy-Husevågøy-Oldeide* | 102 484 | 217 624 | 100 891 | 203 833 | -1,55 % | -6,34 % |

* Tala gjeld sambanda under eitt

Tabell 4. Trafikkutvikling på gratisferjene.

På nokre av gratisferjene ser vi ein klår vekst samanlikna med fjoråret. Eit døme på utfordringar knytt til dette har vore at trafikkauke mellom Klokkarvik og Hjeltestad

førte til at bilar blei ståande att på Lerøy og Bjelkarøy. Her er det sett i verk tiltak for å sikre at busette på øyene får plass med bil på avgangar i rushtid.



6.

Kva skjer rundt bestillingstransport?

Prøveprosjekt har lovande resultat, men synleggjer også utfordringar.

Berekraftig mobilitet krev at vi som samfunn klarer å endre måten vi reiser på i framtida. Vi veit at det å eige eigen bil er den viktigaste drivaren for å bruke bil, både til korte og lange reiser. Bilen tek deg frå der du er til dit du skal, og er tilgjengeleg heile døgnet. Bruk av eigen bil er enkelt, gir høg grad av komfort og blir gjerne også opplevd å vere rimeleg samanlikna med annan transport, ikkje minst fordi ein del av kostnaden allereie er teke ved innkjøp av bilen (ein såkalla senka kostnad).

Det er denne røyndomen Skyss som mobilitetsaktør må utfordre gjennom å tilby så gode mobilitetsløysingar at den reisande opplever det som like enkelt, billeg og komfortabelt å velje gange, sykkel, kollektivtrafikk og andre delte løysingar. Her kan nye, fleksible transporttenester vere ein del av svaret. Digitale løysingar for bestilling og automatisk planlegging av rutetilbodet gjer det mogleg å tilby meir individualiserte tenester og å integrere nye tilbod med eksisterande tilbod. Samarbeid mellom privat drosjenæring og offentlege kollektivtilbod kan dessutan bidra til å utnytte eksisterande ressursar betre.

I løpet av 2022 har Skyss utarbeidd eit målbilete og vegkart for digital og fleksibel bestillingstransport. Det er også skaffa teknologi som er til hjelp i det vidare arbeidet. Ny teknologi og endra reisevanar gjer det mogleg for Skyss å teste fleksibilitet på nye måtar, der målsettinga er å gi dei reisande eit betra tilbod og ei betra reiseoppleving.

Det tradisjonelle bestillingstilbodet

Men kva er fleksibel bestillingstransport? For å forklare kan det vere nyttig å ta utgangspunkt i dei mange

eksempla vi i Vestland har på tradisjonelle bestillingsruter, både for båt, buss og ferje. Dette er vanlege avgangar som går etter ein fast trasé, med faste stoppestader og til faste tider, men som berre blir køyrd dersom reisande bestiller turen. I nokre område er det svært få reisande, og i blant ingen på ein tur eller eit båtstopp.

Ved å køyre etter bestilling unngår vi unødvendig ressursbruk, i hovudsak i form av drivstoff.

I Sogn og Fjordane har vi dessutan tenesta Serviceskyss. Dette er eit transporttilbodet som er ope for alle og som skal vere tilrettelagt for alle, men som samtidig er skreddarsydd mot eldre. Alle kommunar i desse delane av fylket har ei eller fleire serviceskyssruter, og tilbodet er også utforma i samarbeid med kommunane. Serviceskyss skal dekke transport inn til kommunesenter og gjerne i tilknytning til konkrete arrangement på dagtid som har eldre som målgruppe. Serviceskyss er faste ruter på faste dagar, men køyrer berre når det er bestilt. Bestillinga går direkte til operatør, dagen før køyring. På nokre ruter kan ein bli henta heime og få skyss frå dør til dør, men likevel langs ein fastsett trasé, til faste tider og med eit fast målpunkt. Billettprisen er 30 kroner, betalt til operatør, og er ikkje justert etter den nye takst- og sonestrukturen per no.⁴

Eit anna bestillingstilbod er Trygt Heim, som har reisande mellom 16 og 24 som målgruppe, men som kan nyttast av andre dersom det er ledig plass. I Sogn og Fjordane finst Trygt Heim i Førde, Florø, Nordfjordeid, Sandane, Sogndal og Stryn. Nokre av dei er bestillingsruter, andre ikkje, men alle er organisert i faste ruter natt til sundag, natt til 1. mai, 17. mai og 3. juledag. Også i Hordaland finst Trygt Heim-ruter (Bømlo / Stord, Voss / Granvin / Ulvik og i Kvinnherad), men dei er ikkje bestillingsruter.

4 I Bergen finn ein dei såkalla Servicelinjene, eit tilbodet som er særskilt tilrettelagt for eldre på dagtid. Tilbodet finst på Landås, Laksevåg, i sentrum og i Åsane, men dette er faste ruter som ikkje må tingast.

Digital, fleksibel bestillingstransport

Vi har dei siste åra testa ut digital teknologi og meir fleksible løysingar. Då handlar det om transport innanfor eit definert område, utan faste traséar eller tider. Dei kan likevel ha ulike former:

- Moglegheit til å bestille reiser frå punkt til punkt innanfor ei sone (eller dør-til-dør)
- Moglegheit til å bestille reiser frå haldeplass til haldeplass innanfor ei sone
- Moglegheiter til å bestille reiser frå ei sone til eit knutepunkt (der ein kan kome vidare med anna kollektivtilbod, eller til funksjonar i eit lokalsentrum)

I Odda finst tilbodet Hent Meg, som først blei introdusert av Kolumbus i Sauda. Dette er eit døme på fleksibel transport mellom busshaldeplassar. Tilbodet kom til som eit prøveprosjekt, men har no vore i drift nokre år. Den reisande kan bestille bussen på hentmeg.no eller ved å ringe Skyss sin kundeservice. Ruta blir planlagt i

eit digitalt automatisert plansystem, og bussen køyrer «på kryss og tvers» ettersom nye bestillingar kjem til.

I oktober 2022 blei det også sett i gang eit prøveprosjekt med bestillingsbuss på Tertnes. På Tertnes og i området rundt Åsane senter kan du – på dagtid på vekedagar – bli henta der du er, og køyrd dit du skal, og det med ein vanleg bussbillett. Bestillinga gjer du via ein app, på ei nettside eller ved å ringe eit telefonnummer hos Skyss. Ein app hos sjåføren planlegg køyringa etter kva turar som er bestilt, slik at fleire kan reise saman dersom dei har bestilt i same tidsrom.

Erfaringar

Både Hent Meg i Odda og bestillingsbussen på Tertnes gir oss erfaringar i det vidare arbeidet med fleksibel transport. Hent Meg i Odda har ei stabil brukarbase, og trass noko låg etterspørsel er samkøyringsgraden god, 43 prosent. For Tertnes såg resultatata hausten 2022 slik ut ⁵:

5 Så langt i 2023 har vi sett endå betre tal, med fleire brukarar, stadig betre samkøyringstal og lågare kostnad per tur og per passasjer.

| | Oktober (frå oppstart) | November | Desember |
|---|------------------------|----------|----------|
| Nye brukarar registrert | 280 | 211 | 152 |
| Turar bestilt | 270 | 519 | 541 |
| Ombordstigningar | 344 | 654 | 663 |
| Kilometer køyrd | 2000 | 4000 | 4150 |
| %-del digitale bestillingar | 53% | 78% | 70% |
| Snittventetid i minutt | 12 | 11 | 15 |
| Snittkøyretid i minutt | 8 | 7 | 8 |
| Turar med fleire enn ein passasjer, i % | 62% | 65% | 69% |
| Samkøyringsgrad | 24% | 30% | 31% |

Tabell 5. Resultat frå bestillingsbuss, Tertnes.



Vi har også fått gode tilbakemeldingar frå brukarane av tenestene, mellom anna i ei marknadsundersøking. Denne viser også at 45 prosent av reisene med bestillingstransport er turar som elles ville ha vore gjort åleine i personbil.

Samtidig er nokre utfordringar avdekka på Tertnes. Sjølv om det er over 80 prosent digitale bestillingar, er det framleis mange blant dei eldste brukarane som ikkje ønsker å bestille gjennom digitale kanalar. Det er også mange ungdomar som bruker tilbodet, sjølv om hovudmålgruppa har vore eldre.

Likevel er bruken framleis for låg til å få høg nok samkøyringsgrad. Det blir no vurdert ulike tiltak for å imøtekomme desse utfordringane.

Kva er samkøyringsgrad

Samkøyringsgraden fortel oss kor stor del av dei bestilte turane som blir køyrt saman, altså med fleire passasjerar. For å få ei teneste som er så kostnadseffektiv og klimavenleg som mogleg bør dette talet vera høgt. Resultata frå Odda og Tertnes er gode samanlikna med andre tenester nasjonalt og internasjonalt.

Moglegheitene i ny teknologi

Den nye generasjonen av bestillingstilbod er teknologidrivne med automatisk planlegging. Det vil seie at organiseringa består i å fastsette opningstider og justere parameter som hentetidsrom, kapasitet og maksimal omkøyringstid. Utover dette vil systemet sjølv planlegge og kommunisere informasjon om reisa til sjåfør og kunde. Fleksible, bestillingsbaserte tilbod kan tilpassast målgrupper og aktivitetar for ulike gjeremål. I det vidare arbeidet er det difor viktig å skaffe seg kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppene sine reisebehov før oppstart.

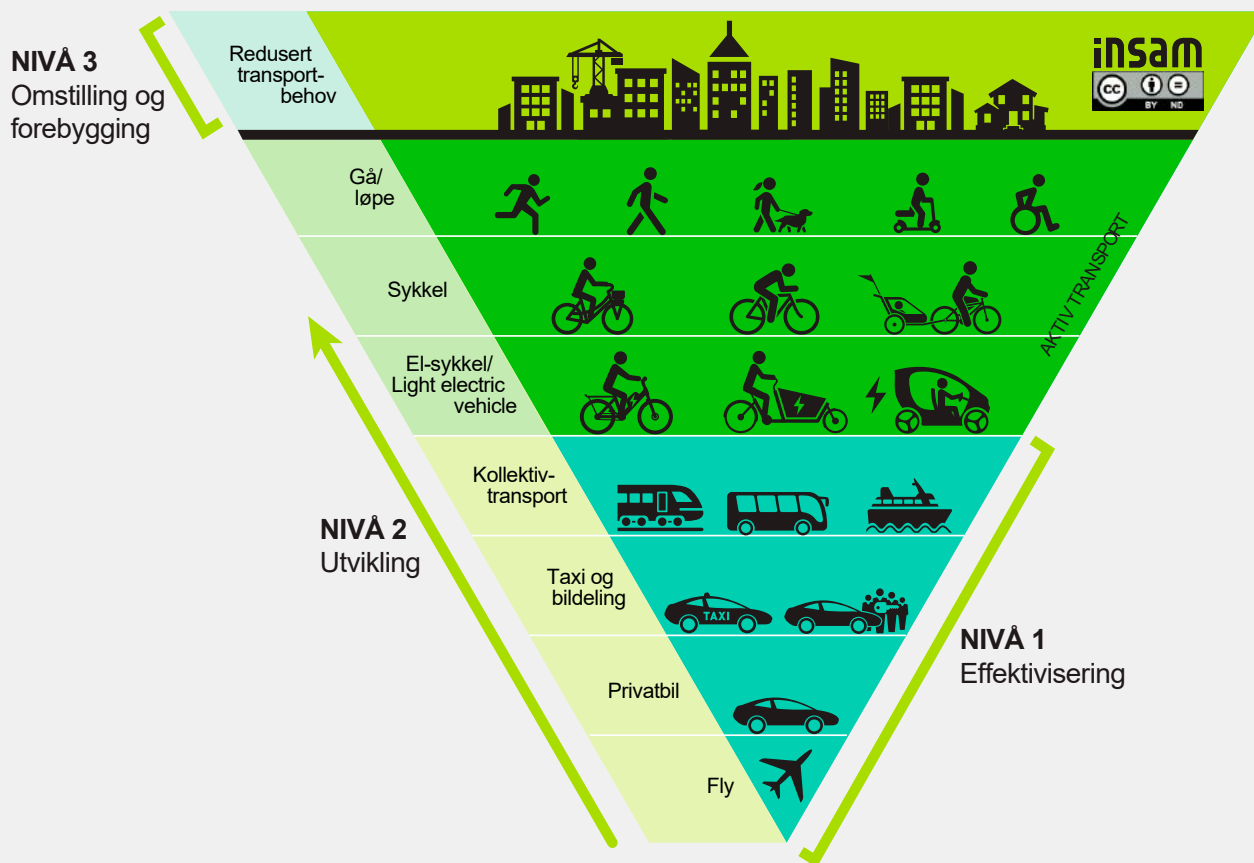
God og systematisk samhandling mellom anna med kommunane er avgjerande for dette arbeidet. Fleksible, bestillingsbaserte transporttenester kan også bli tilpassa individuelle reisebehov, og på denne måten bli meir skreddarsydde. Eit eksempel kan vere dør-til-dør transport for dei som av ulike årsaker har behov for det. Det kan òg opne for andre individualiserte tenester, som til dømes såkalla first mile/last mile-transport, for reiser mellom heim og kollektivknutepunkt.

Det er aukande interesse for slike tilbod både i opinionen og frå fleire kommunar. Erfaringar frå Vestland og frå andre fylke er at fleksibel og digital bestillingstransport er ressurskrevande og kan innebere meir køyring per passasjer samanlikna med rutegående transport. Med ny teknologi og med utgangspunkt i erfaring og uttesting ulike stader, håper vi å kunne effektivisere dette. Det er likevel ressurskrevande utviklingsarbeid som krev omprioritering eller tilførsel av nye ressursar til Skyss. Nye fleksible og bestillingsbaserte løysingar må sjåast i samheng med resten av tilbodet i eit område, og det må analyserast korleis nye tenester best mogleg kan inngå i det større mobilitetsbiletet. Dette betyr at vi framover vil gjere ytterlegare testing som vil gi fleire svar på kva som er rett type bestillingstransport til rett målgruppe, i rett område.

Mobilitetspyramiden

Mobilitetspyramiden synleggjer ei heilskapleg tilnærming til mobilitet. Ei slik vil omfatta strategiar og tiltak for å redusere transportbehovet og samtidig styrke alternative til mobilitetsløysingar til privatbil

og fly. Utviklingstiltak og prioriteringar som bidreg til at transportmiddel høgare opp i pyramiden blir opplevd som minst like attraktive som bilen, vil vere viktige for å redusere bruken av privatbil.



Figur 11. Mobilitetspyramiden med tiltaksnivå. Illustrasjon laga av Insam As, under CC BY-SA-lisens.

7. Store omleggingar i 2022

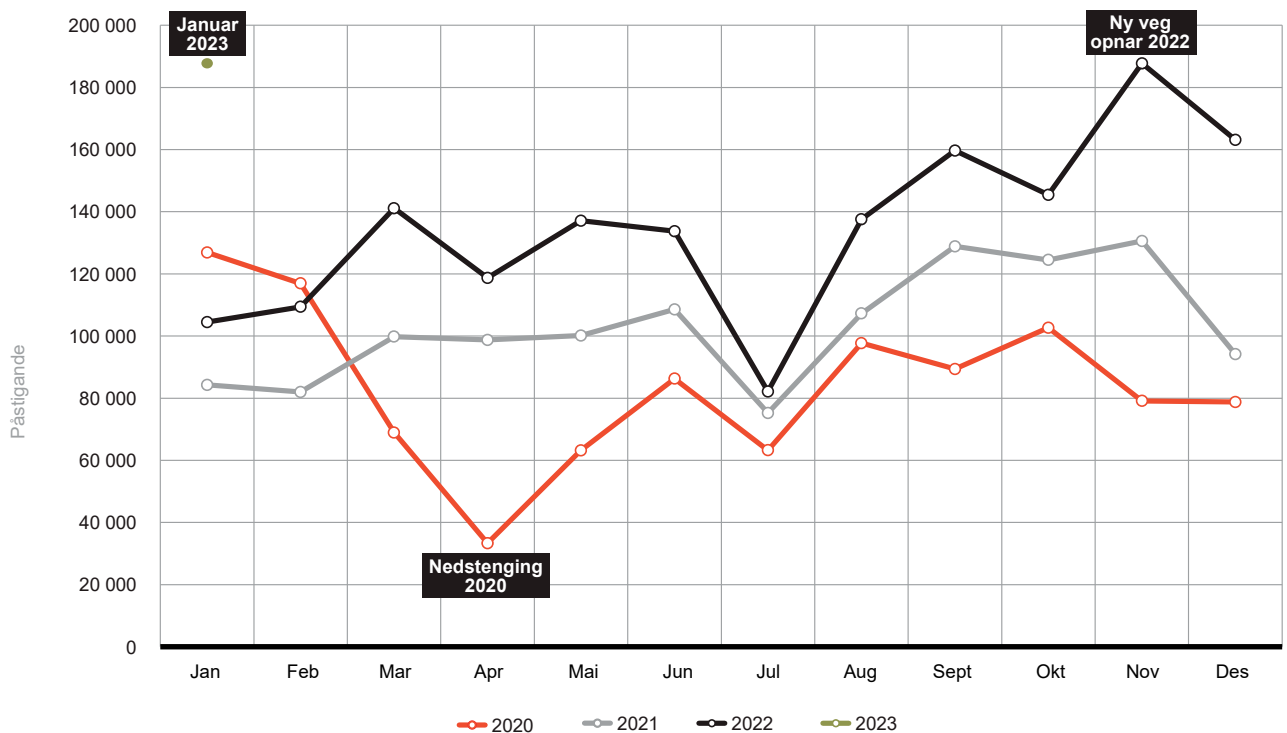
November 2022 skjedde to store omleggingar i kollektivtransport i bergensområdet, i samband med opninga av ny E39 til Os og i samband med opninga av bybanelinja til Fyllingsdalen.

Den nye motorvegen mellom Sveгатjørn og Rådal var på same tid ei moglegheit og ei utfordring for Skyss. Moglegheita ligg i å kunne tilby raskare kollektivreiser, ikkje minst til Lagunen-området. Utfordringa ligg i å gi eit best mogleg tilbod både langs nye- og gamlevegen,

og dessutan i at motorvegen i utgangspunktet styrker privatbilen si konkurransekraft.

Skyss etablerte linje 600 som regionstamlinje langs nyevegen, mens ei lokal linje - 610 - trafikkerer gamlevegen, no fylkesveg 583, frå Osøyro via Søfteland til Nesttun terminal. Endringane kom frå 1. november. Samtidig blei lokale ruter tilpassa dei nye linjene, og busstillbodet mellom Osøyro og Eikelandssosen fekk ei styrking gjennom fleire avgangar enn tidlegare.

Passasjerutvikling Os-Bergen (tal påstigande)



Figur 12. Passasjerutvikling Os-Bergen. For tida før omlegginga er tala for linje 600, 600E og 604, mens dei etter omlegginga er for linjene 600 og 610.



Fleire påstigande

I november 2022 var det 18 prosent fleire påstigande på busstilbodet mellom Os og Bergen enn i september.

Som vanleg var trafikken lågare i desember, men også i januar 2023 var talet på eit tilsvarande nivå. Generelt ser vi ein positiv trend i talet på passasjerar etter pandemien. Utviklinga er også positiv samanlikna med 2019-nivået, men det er noko større usikkerheit knytt til 2019-tala, grunna endra tellemetode.

60 prosent av dei reisande reiser langs nye E39 og 40 prosent langs fv583. I rushtid ser vi mindre forskjellar. På nokre avgangar på 600-linja i rushtid har det vore kapasitetsutfordringar, og frå mars 2023 er tilbodet styrka med fleire avgangar i rushtid.

Satsing på nettverk og knutepunkt

21. november var ein merkedag for kollektivtransporten i Bergen. Då opna bybanelinje 2 mellom Kaigaten i Bergen sentrum og Fyllingsdalen terminal.

Denne linja har avgang kvart 7.-8. minutt i rushtid, og passerer også det nye underjordiske bybanestoppet ved Haukeland sjukehus. Saman med busslinjene 5, 6, 12 og 16E gjer dette Haukeland sjukehus til eit meir sentralt knutepunkt i kollektivtrafikken i Bergen.

Også andre haldeplassar er viktige knutepunkt etter omlegginga: Fyllingsdalen terminal, Kristianborg, Kronstad, Bergen busstasjon og ikkje minst sentrumshaldeplassane Byparken og Kaigaten. Slike knutepunkt er ein sentral del av det samla kollektivtilbodet, og legg

til rette for fleire gode bytemoglegheiter, både mellom buss og bane, og mellom dei to bybanelinjene.

Knutepunkt er også viktige for å få ein god nettverkseffekt. Gjennom å satse på stamlinjer med høg frekvens og gode bytemoglegheiter, kan vi gi eit tilbod med høgare frekvens både for arbeidspendlarar og for dei som reiser på fritida. Omleggingane i samband med opning av linje 2 inneber at rundt 8000 fleire innbyggjarar kan nytte godt av denne effekten, med avgangar (minst) kvart tiande minutt.

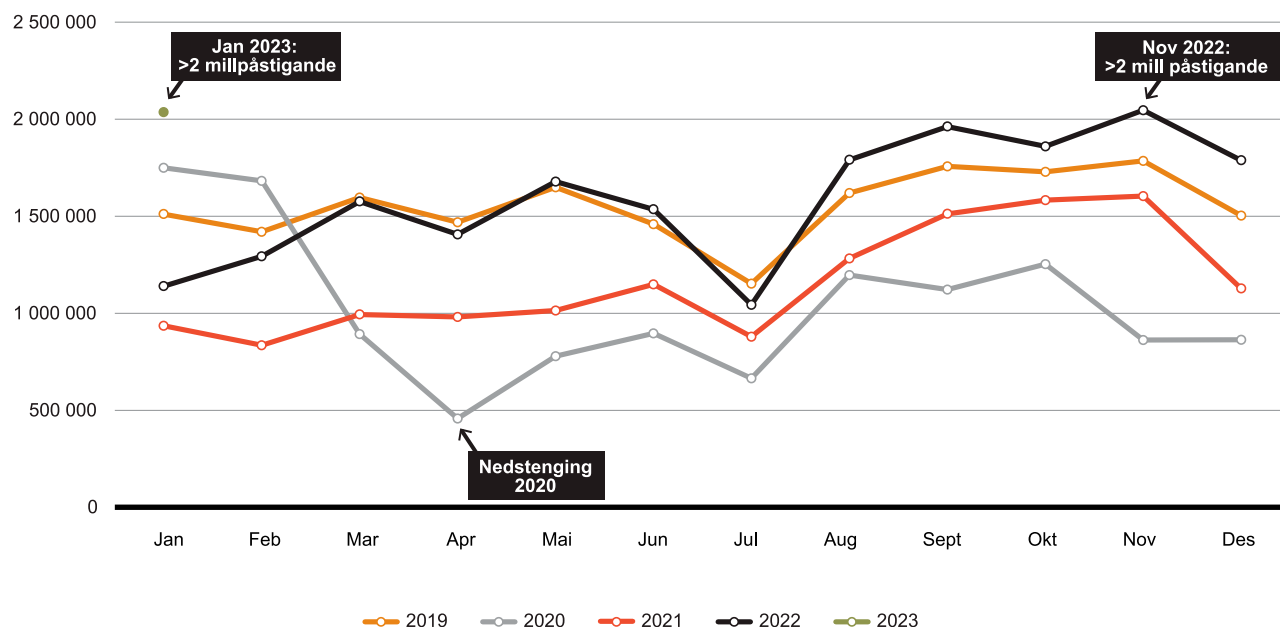
Samtidig som linje 2 blei bygd inn i det øvrige kollektivtilbodet kom det justeringar i bussrutene i Fana, Ytrebygda og Bergen vest. Bybanelinje 2 tok også over for fleire direktelinjer til og frå Haukeland sjukehus.

Aukande passasjertal på Bybanen

Når det gjeld passasjertal på Bybanen har desse, som nemnd i eit tidlegare kapittel, normalisert seg etter pandemien, og utviklinga er god.

Hovudvekta av dei som reiser med banen reiser med linje 1. I januar 2023 reiste rundt 80 prosent av dei som brukte Bybanen med linje 1 og rundt 20 prosent med linje 2. Sidan linje 2 opna i andre halvdel av november og desembertala er prega av julefeiring, er det mest naturleg å samanlikne tal frå januar 2023 med tal frå januar 2020, like før pandemien kom til Noreg. Då ser vi seks prosent lågare reisetil på linje 1. Linje 2 bidreg samtidig til passasjervekst samla sett.

Passasjerutvikling bybanen



Figur 13. Passasjerutvikling, Bybanen.

8. Tal

Rekneskap brutto driftskostnader

| | 2022 | 2021 |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Buss | 2 082 656 000 | 1 974 443 000 |
| Bybane | 267 971 000 | 260 997 000 |
| Båt | 377 125 000 | 329 721 000 |
| Ferje | 1 125 021 000 | 1 038 080 000 |
| Skoleskyss, individuelt tilrettelagt | 248 053 000 | 213 491 000 |
| Avsetning til bundne driftsfond | 0 | 140 300 000 |
| Administrasjon og drift | 194 403 000 | 176 225 000 |
| Brutto driftskostnader | 4 295 229 000 | 4 133 257 000 |

Rekneskap driftsinntekter

| | 2022 | 2021 |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Billettinntekter buss og bybane | 728 042 000 | 527 594 000 |
| Billettinntekter båt | 54 106 000 | 46 794 000 |
| Billettinntekter ferje | 183 274 000 | 242 031 000 |
| Skoleskyss, refusjon kommunar | 197 266 000 | 201 600 154 |
| Belønningsmidlar | 265 000 000 | 288 950 000 |
| Belønningsmidlar til fond | 0 | 140 300 000 |
| Andre | 103 982 000 | 52 532 846 |
| Driftsinntekter | 1 531 670 000 | 1 499 802 000 |

Fylkeskommunen si finansiering

| | 2022 | 2021 |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|
| Netto driftskostnader rekneskap | 2 763 559 000 | 2 633 455 000 |
| Netto driftskostnader budsjett | 2 750 512 000 | 2 783 962 000 |
| Differanse | -13 047 000 | 150 507 000 |

Produksjon buss og bybane

| | Rutekilometer 2022 | Tal bussar i produksjon* |
|--------------------------------|--------------------|--------------------------|
| Austevoll | 403 470 | 10 |
| Sunnhordland | 2 179 661 | 53 |
| Hardanger og Voss | 5 449 293 | 104 |
| Modalen og Vaksdal | 379 175 | 11 |
| Nordhordland | 3 453 984 | 80 |
| Bergen nord inkl Osterøy | 9 163 923 | 153 |
| Bergen sør | 5 706 790 | 112 |
| Bergen sentrum | 6 322 508 | 118 |
| Vest | 5 431 650 | 124 |
| Servicelinjene i Bergen | 51 570 | 4 |
| Sogn | 2 092 867 | 46 |
| Nordfjord | 1 568 756 | 40 |
| Sunnfjord | 4 632 705 | 106 |
| Sum buss | 46 836 352 | 961 |
| | | Tal vogner i produksjon |
| Bybanen | 2 327 415 | 20 (26 med linje 2) |
| Samla tal rutekilometer | 49 163 767 | |

*bussar i maksuttak

Passasjerstatistikk - oversikt

| Hordaland | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Buss, Bergen kommune | 46 153 000 | 29 465 000 | 33 050 000 | 43 674 192 | 32,1 % |
| Buss, Bergensområdet* | 50 477 000 | 32 462 000 | 37 967 000 | 49 586 239 | 30,6 % |
| Bybane | 18 655 000 | 12 425 000 | 13 901 000 | 19 122 433 | 37,6 % |
| Total Bergensområdet* | 69 804 000 | 45 320 000 | 52 302 718 | 69 296 603 | 32,5 % |
| Båt Klepppestø-Strandkaien | 672 000 | 433 000 | 434 718 | 587 932 | 35,2 % |
| Buss Hordaland eks. bergensområdet | 8 568 000 | 5 760 000 | 5 794 000 | 6 013 519 | 3,8 % |
| Båt Hordaland eks. bergensområdet | 686 600 | 423 900 | 430 518 | 565 351 | 31,3 % |
| Total Hordaland | 79 058 600 | 51 503 900 | 58 527 236 | 75 875 473 | 29,6 % |

* For buss gjeld talet kontraktsområda Bergen nord (utanom Osterøy), Bergen sentrum, Bergen vest og Bergen sør (uten Austevoll). I totalsummen er også Bybanen og båt Klepppestø-Bergen.

| Sogn og Fjordane | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Buss Sogn og Fjordane* | 2 609 936 | 1 794 003 | 2 024 571 | 2 205 410 | 8,9% |
| Båt Sogn og Fjordane | 444 439 | 305 890 | 329 598 | 438 287 | 33,0 % |
| Total Sogn og Fjordane* | 3 054 375 | 2 099 893 | 2 354 169 | 2 643 697 | 12,3 % |

* Tala er justert frå tidlegare årsrapportar, der 2019-talet var basert på eit anslag, og tala for 2020 og 2021 inkluderte anslag knytt til skuleskyss. Talet for 2022 er det registrerte databasetalet, og for at samanlikninga skal vere reell er desse også brukt for dei tidlegare åra.

| Påstigingar kollektivtrafikk, heile fylket | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Buss* | 61 654 936 | 40 016 003 | 45 785 571 | 57 805 167 | 26,3 % |
| Bybanen | 18 655 000 | 12 425 000 | 13 901 000 | 19 122 433 | 37,6 % |
| Sum, buss og bane | 80 309 936 | 52 441 003 | 59 686 571 | 76 927 600 | 28,9 % |
| Båt | 1 803 039 | 1 162 790 | 1 194 834 | 1 591 570 | 33,2 % |
| Passasjertal, ferje | 5 107 134 | 4 787 028 | 5 100 301 | 5 238 603 | 2,7 % |
| Total Vestland | 87 220 109 | 58 390 821 | 65 981 706 | 83 757 733 | 26,9 % |

* Tala frå Sogn og Fjordane er justert frå tidlegare årsrapportar, sjå over.

| Ferje, heile Vestland | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| Passasjertal | 5 107 134 | 4 787 028 | 5 100 301 | 5 528 603 | 2,7 % |
| Personbileiningar (PBE) | 3 942 217 | 3 651 354 | 3 910 188 | 4 135 274 | 5,7 % |
| Tal køyretøy | 2 729 859 | 2 483 106 | 2 733 108 | 2 925 109 | 7,0 % |

Passasjerstatistikk båt

| Passasjertal for båtsamband | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|-------------------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Sunnhordland-Austevoll-Bergen | 415 000 | 269 000 | 269 518 | 324 590 | 20,40 % |
| Lokalbåt Austevoll | 18 000 | 16 500 | 16 908 | 16 176 | -4,30 % |
| Espevær-Eidesvik ** | 35000 | 35500 | 37146 | 35066 | -5,60 % |
| Hellesøy-Lyngøy-Hernar ** | 7 000 | 6 700 | 6 868 | 6 846 | -0,30 % |
| Hardangerfjordekspressen ** | 41 000 | 21 500 | 21 911 | 43 192 | 97,10 % |
| Reksteren-Våge-Os ** | 12 600 | 3 400 | 6 891 | 7 428 | 7,80 % |
| Kleppestø-Strandkaien | 672 000 | 433 000 | 434 718 | 587 932 | 35,20 % |
| Knarvik-Frekhaug-Bergen | 130 000 | 68 000 | 67 032 | 117 058 | 74,60 % |
| Turistrute Hardanger | 28 000 | 3 300 | 4 244 | 14 995 | 253,30 % |
| Total Hordaland | 1 358 600 | 856 900 | 865 236 | 1 153 283 | 33,30 % |

| Passasjertal for båtsamband | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Gulen-Solund | 24 237 | 17 971 | 23 177 | 22 273 | -3,90 % |
| Ruter i Flora-bassenget | 103 046 | 96 173 | 100 718 | 102 056 | 1,30 % |
| Kystvegekspressen | 10 308 | 9700 | 10 853 | 12 797 | 17,90 % |
| Maløy-Silda | 4 921 | 3 750 | 5 830 | 5 154 | -11,60 % |
| Kaupanger-Frønningen * | 1 322 | 1 653 | 1 301 | 2 276 | 74,90 % |
| Ortnevik-Måren-Nordeide | 23 270 | 22 048 | 22 416 | 23 675 | 5,60 % |
| Total for lokalruter i Sogn og Fjordane | 167 104 | 151 295 | 164 295 | 168 231 | 2,40 % |
| * I dette sambandet blir det brukt ferje | | | | | |

| Passasjertal for båtsamband | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Bergen-Nordfjord-Bergen ** | 153 462 | 112 939 | 118 715 | 162 069 | 36,50 % |
| Bergen-Sogn-Bergen ** | 54 064 | 35 417 | 38 457 | 55 790 | 45,10 % |
| Bergen-Sogn-Flåm-Bergen ** | 69 809 | 6 239 | 8 131 | 52 197 | 542,00 % |
| Total for båtruter Bergen-Sogn og Fjordane | 277 335 | 154 595 | 165 303 | 270 056 | 63,40 % |
| ** Nettokontraktar | | | | | |

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endring frå 2021 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Total båtruter, Sogn og Fjordane | 444 439 | 305 890 | 329 598 | 438 287 | 33,00 % |
| Total båtruter, Vestland fylke | 1 803 039 | 1 162 790 | 1 194 834 | 1 591 570 | 33,20 % |

Trafikkstatistikk per ferjesamband

| Samband | 2021 | | | |
|-------------------------------------|------------------|--------------------------|---------------|------------------|
| | Køyretøy | Personbil-einingar (PBE) | PBEÅDT | Passasjerar |
| Masfjordnes-Duesund | 58 477 | 68 621 | 188 | 87 516 |
| Fedje-Sævrøy | 45 322 | 54 880 | 150 | 89 994 |
| Leirvåg-Sløvåg | 233 433 | 388 013 | 1 063 | 353 355 |
| Langevåg-Buavåg | 71 262 | 89 880 | 246 | 122 136 |
| Skjersholmane-Ranavik | 185 603 | 300 313 | 823 | 311 112 |
| Skånevik-Matre-Utåker | 68 538 | 110 114 | 302 | 129 206 |
| Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes | 198 001 | 259 936 | 712 | 363 825 |
| Fjelberg-Sydnes-Utbjoa | 23 573 | 32 921 | 90 | 47 140 |
| Krokeide-Hufthamar | 320 295 | 447 782 | 1 227 | 595 434 |
| Husavik-Sandvikvåg | 67 023 | 97 963 | 268 | 124 597 |
| Halhjem-Våge | 179 087 | 226 133 | 620 | 354 644 |
| Hatvik-Venjanaset | 323 547 | 409 981 | 1 123 | 590 535 |
| Kvanndal-Utne | 78 932 | 149 291 | 409 | 148 835 |
| Kinsarvik-Utne | 13 842 | 17 998 | 49 | 37 114 |
| Jondal-Tørvikbygd | 238 682 | 369 345 | 1 012 | 446 305 |
| Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes | 247 328 | 362 981 | 994 | 501 319 |
| Klokkarvik-Hjellestad | 20 756 | 22 886 | 63 | 42 963 |
| Sum, totalt Hordaland | 2 373 701 | 3 409 038 | 9 340 | 4 346 030 |
| Barmen-Barmsund | 6 471 | 7 258 | 20 | 11 230 |
| Stårheim-Isane | 117 925 | 171 152 | 469 | 209 275 |
| Måløy-Husevågøy-Oldeide | 71 629 | 102 484 | 281 | 217 624 |
| Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet | 86 083 | 114 733 | 314 | 190 056 |
| Daløy-Haldorsneset | 23 460 | 29 660 | 81 | 39 277 |
| Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella | 49 454 | 70 615 | 193 | 78 448 |
| Hisarøy-Mjånes | 4 385 | 5 248 | 14 | 8 361 |
| Sum, totalt Sogn og Fjordane | 359 407 | 501 150 | 1 373 | 754 271 |
| Sum, totalt Vestland | 2 733 108 | 3 910 188 | 10 713 | 5 100 301 |

| 2022 | | | | | | |
|------------------|--------------------------|---------------|------------------|------------------------|------------------------------------|--|
| Køyretøy | Personbil-einingar (PBE) | PBEÁDT | Passasjerar | Endring i PBE mot 2021 | Endring i tal passasjerar frá 2021 | |
| 60 548 | 69 941 | 192 | 95 268 | 1,92 % | 8,86 % | |
| 51 131 | 60 992 | 167 | 92 924 | 11,14 % | 3,26 % | |
| 234 625 | 386 420 | 1 059 | 221 707 | -0,41 % | -37,26 % | |
| 81 921 | 107 492 | 294 | 134 811 | 19,60 % | 10,38 % | |
| 200 445 | 319 052 | 874 | 339 179 | 6,24 % | 9,02 % | |
| 67 249 | 107 126 | 293 | 120 813 | -2,71 % | -6,50 % | |
| 205 409 | 271 868 | 745 | 326 732 | 4,59 % | -10,20 % | |
| 27 141 | 38 504 | 105 | 67 393 | 16,96 % | 42,96 % | |
| 348 924 | 480 257 | 1 316 | 617 624 | 7,25 % | 3,73 % | |
| 74 836 | 104 934 | 287 | 136 484 | 7,12 % | 9,54 % | |
| 190 801 | 234 366 | 642 | 364 880 | 3,64 % | 2,89 % | |
| 349 471 | 443 274 | 1 214 | 648 368 | 8,12 % | 9,79 % | |
| 95 405 | 171 859 | 471 | 173 329 | 15,12 % | 16,46 % | |
| 21 551 | 25 776 | 71 | 59 775 | 43,22 % | 61,06 % | |
| 271 035 | 412 399 | 1 130 | 488 125 | 11,66 % | 9,37 % | |
| 254 100 | 370 093 | 1 014 | 516 704 | 1,96 % | 3,07 % | |
| 27 924 | 31 831 | 87 | 97 896 | 39,09 % | 127,86 % | |
| 2 562 516 | 3 636 184 | 9 962 | 4 502 012 | 6,66 % | 3,59 % | |
| 5 893 | 6 542 | 18 | 10 216 | -9,86 % | -9,03 % | |
| 113 669 | 164 115 | 450 | 197 808 | -4,11 % | -5,48 % | |
| 68 668 | 100 891 | 276 | 203 833 | -1,55 % | -6,34 % | |
| 98 975 | 128 717 | 353 | 195 006 | 12,19 % | 2,60 % | |
| 22 259 | 26 911 | 74 | 36 552 | -9,27 % | -6,94 % | |
| 48 663 | 66 900 | 183 | 85 580 | -5,26 % | 9,09 % | |
| 4 466 | 5 014 | 14 | 7 596 | -4,46 % | -9,15 % | |
| 362 593 | 499 090 | 1 367 | 736 591 | -0,41 % | -2,34 % | |
| 2 925 109 | 4 135 274 | 11 330 | 5 238 603 | 5,76 % | 2,71 % | |

Driftsregularitet for fylkesvegferjene, 2022

| Strekning/rutepakke | Regularitet | Regularitet ekskl. force majeure |
|--|----------------|----------------------------------|
| Barmen-Barmsund | 99,75 % | 99,78 % |
| Daløy-Haldorsneset | 99,94 % | 99,98 % |
| Mjånes-Hisarøy | 99,79 % | 99,94 % |
| Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet | 99,76 % | 99,87 % |
| Isane-Stårheim | 99,53 % | 99,66 % |
| Måløy-Oldeide-Husevågøy | 99,66 % | 99,91 % |
| Rysjedalsvika-Rutledal-Losna-Krakhella | 99,56 % | 99,88 % |
| Gjennomsnitt, Sogn og Fjordane | 99,66 % | 99,85 % |
| Leirvåg-Sløvåg | 99,40 % | 99,41 % |
| Fedje-Sævrøy | 98,98 % | 99,21 % |
| Hufthamar-Krokeide | 99,92 % | 99,94 % |
| Husavik-Sandvikvåg | 99,59 % | 99,59 % |
| Hatvik-Venjanaset | 99,76 % | 99,85 % |
| Halhjem-Våge | 99,72 % | 99,81 % |
| Langevåg-Buavåg | 97,82 % | 99,53 % |
| Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes | 99,78 % | 99,90 % |
| Ranavik-Skjersholmane | 99,56 % | 99,70 % |
| Gjermundshavn-Varaldsøy-Årsnes | 99,77 % | 99,93 % |
| Jondal-Tørvikbygd | 99,79 % | 99,83 % |
| Klokkarvik-Hjellestad | 99,66 % | 99,92 % |
| Fjellbergsambandet | 99,70 % | 99,92 % |
| Masfjordnes-Duesund | 99,96 % | 99,96 % |
| Kinsarvik-Utne | 99,75 % | 99,94 % |
| Kvannal-Utne | 100,00 % | 100,00 % |
| Skånevik-Matre-Utåker | 99,84 % | 99,94 % |
| Gjennomsnitt, Hordaland | 99,63 % | 99,82 % |
| Gjennomsnitt, Vestland | 99,64 % | 99,83 % |

Oversikt over kontraktar

Skyss hadde i 2022 følgande kontraktar:

- 11 busskontraktar
- 9 ferjekontraktar for i alt 24 ferjesamband
- 12 båtkontraktar
- Drosjekontaktar for individuelt tilrettelagt skoleskyss i bergensområdet



Oversikt busskontraktar

| Kontraktssområde | Kontraktperiode | Operatør |
|-------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Bergen sør | 16.08.2019-25.06.2028 (1+1) | Tide Buss AS |
| Bergen sentrum | 01.12.2020-20.-30.06.2030 (1+1) | Tide Buss & Bane AS |
| Bergen nord | 01.10.2020-20.-30.06.2030 (1+1) | Tide Buss AS |
| Vest | 25.06.2019-25.06.2028 (1+1) | Tide Buss AS |
| Nordhordland | 16.08.2018-15.08.2027 | Vy Buss AS |
| Sunnhordland | 02.07.2017-28.06.2026 | Tide Buss AS |
| Hardanger & Voss | 16.08.2016-22.06.2025 | Tide Buss AS |
| Modalen & Vaksdal | 16.08.2016-22.06.2025 | Modalen-Eksingedalen Billag AS |
| Sogn | 19.06.2017-22.06.2025 (+2) | Tide Buss AS |
| Sunnfjord | 20.06.2016-23.06.2024 (+2) | Firda Billag AS |
| Nordfjord | 23.06.2014-23.06.2024 | Firda Billag AS |

Alle busskontraktene er bruttokontrakter. Tal i parentes er opsjonsår.

Oversikt båtkontraktar

| Kontrakt båt | Kontraksperiode | Type kontrakt | Operatør |
|--|---------------------------------------|----------------|-------------------------|
| Sunnhordland–Austevoll–Bergen Lokalbåt Austevoll | 01.01.2014–31.12.2027 | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Espevær–Eidesvik Hellesøy–Lyngøy–Hernar | 01.01.2014–31.12.2027 | Nettokontrakt | GulenSkyss AS |
| Rosendal–Bergen Reksteren–Våge–Os | 01.01.2014–31.12.2027 | Nettokontrakt | L. Rødne & Sønner AS |
| Drift av båtruta Kleppstø–Strandkaaien | 01.01.2023–02.06.2024 (19.01.2025) | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Drift av båtruta Knarvik–Frekhaug– Strandkaaien | 01.01.2023–02.06.2024 (19.01.2025) | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Turistrute Hardanger Norheimsund–Eidfjord (sommarrute) | 01.05.2020–31.10.2024 (1+1) | Nettokontrakt | Norled AS |
| Lokalrute Geitanger–Knapskog | 01.07.2019–01.07.2024 (1+1) | Nettokontrakt | Geitanger Transport AS |
| Lokalrute Osterfjorden | 01.08.2019–31.07.2024 (1+1) | Nettokontrakt | Osterøy Ferjeselskap AS |
| Hurtigbåt Bergen–Nordfjord/Sogn Nordfjord–Bergen–Nordfjord Bergen–Nordfjord–Bergen Sogn–Bergen–Sogn Bergen–Flåm–Bergen (sommarrute) | 01.05.2022–30.11.2024 (+2) | Nettokontrakt | Norled AS |
| Lokalbåt Gulen og Solund Gulen–Ytre Solund Hardbakke–Nåra–Mjømna Hardbakke–Kolgrov–Utvær Gåsvær–Midtre Solund–Hardbakke Nord Solund | 01.05.2022–24.06.2029 (1+1) | Bruttokontrakt | Vidar Hop Skyssbåt AS |
| Lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger Vik–Ortnevik Ortnevik–Måren–Nordeide Kaupanger–Frønningen (ferje) | 01.05.2012–31.10.2023 (+0,5) | Bruttokontrakt | Fjord1 AS |
| Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy Florøbassenget (fleire ruter) Kystvegekspressen Florø–Smørhamn– Måløy Måløy–Silda/Måløy–Hennøystrand | 01.05.2012–31.10.2023 (+0,5) | Bruttokontrakt | Fjord1 AS |

| Kontrakt båt | Kontraksperiode | Type kontrakt | Operatør |
|---|---|----------------|-----------------------|
| Lokal båtruter i Sogn og Fjordane Florabassenget (Nord/Sør/Vest) Måløy-Silda/ Måløy-Gangsøy-Risøy Vik-Ortnøvik/Ortnøvik-Måren-Nordeide Kaupanger-Frønningen (ferje) | 01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2036 (+2) | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Kystvegekspressen Selje-Måløy-Florø | 01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2025 (+4) | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Godsbat Bergen-Gulen, Solund og Askvoll | 16.08.2022-15.08.2027 (2+2) | Nettokontrakt | Vidar Hop Skyssbåt AS |

Oversikt ferjekontraktar

| Kontrakt ferje | Kontraksperiode | Type kontrakt | Operatør |
|--|--|----------------|--------------|
| Rutepakke 1 Leirvåg-Sløvåg Fedje-Sævrøy Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg Hatvik-Venjanaset Halhjem-Våge Langevåg-Buavåg | 01.01.2020 (2018)-31.12.2029 (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2018) | Bruttokontrakt | Fjord 1 AS |
| Rutepakke 2 Skjersholmane-Ranavik Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes Jondal-Tørvikbygd | 01.01.2020-31.12.2028 (+1) | Bruttokontrakt | Fjord 1 AS |
| Rutepakke 3 Klokkarvik-Hjellestad Fjellberg-Sydnes-Utbjoa | 01.01.2020-31.12.2028 (+1) | Bruttokontrakt | Norled AS |
| Rutepakke 4 Masfjordnes-Duesund | 01.01.2019-31.12.2028 (+1) | Bruttokontrakt | Wergeland AS |
| Rutepakke 5 Kvannal-Utne Kinsarvik-Utne Skånevik-Matre-Utåker | 01.01.2020-31.12.2028 (+1) | Bruttokontrakt | Boreal AS |

| Kontrakt ferje | Kontraksperiode | Type kontrakt | Operatør |
|--|---|---------------|-------------------------|
| Fire fylkesvegferjesamband Måløy-Oldeide-Husevågøy Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella-Losna Isane-Stårheim Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet | 01.01.2016-31.12.2026 (opsjon utløyst) (oppstart 01.01.2017) (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2017) | Nettokontrakt | Fjord1 |
| Barmen-Barmsund | 01.06.2019-31.05.2029 (+ inntil 24 mnd.) | Nettokontrakt | Vidar Hop Skyssbåter AS |
| Daløy-Haldorsneset | 01.01.2020-31.12.2026 (opsjon utløyst) | Nettokontrakt | GulenSkyss AS |
| Mjånes-Hisarøy | 01.09.2013-31.12.26 (opsjon utløyst) | Nettokontrakt | Wergeland AS |

VESTLAND FYLKESKOMMUNE V/SKYSS

Besøksadresse Lars Hilles gate 22, 5008 Bergen **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

T +47 55 55 90 70 **E** skyss@skyss.no

skyss.no