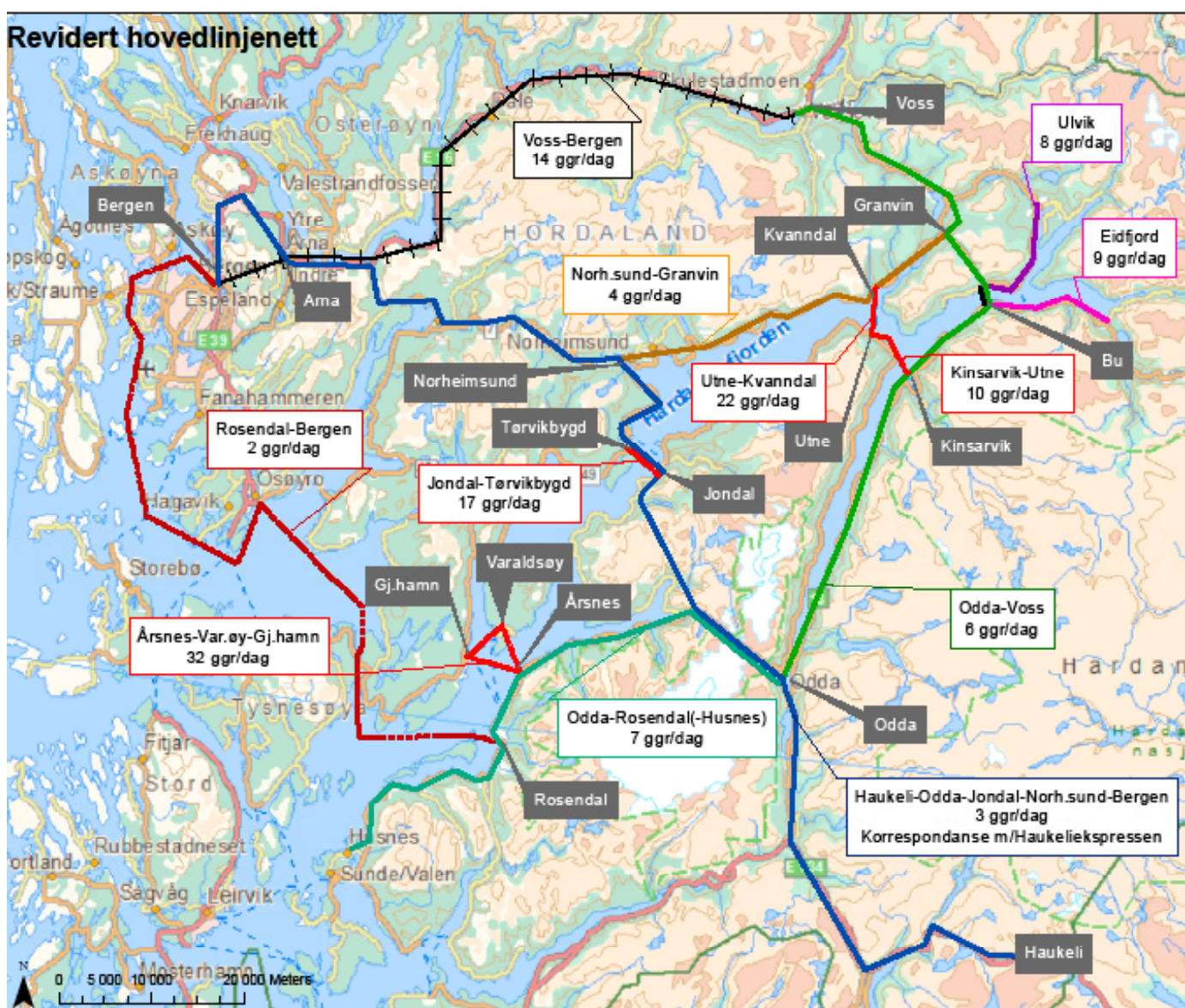


November 2012

NYTT KOLLEKTIVTILBUD I HARDANGER OG VOSS

Rapporten er utarbeidet av Rambøll på oppdrag fra Skyss



NYTT KOLLEKTIVTILBUD I HARDANGER OG VOSS

Oppdragsnr.: 1120117
Oppdragsnavn: Nytt kollektivtilbud i Hardanger og Voss
Dokument nr.: Versjon 1,0
Filnavn: Hardanger - Voss Rap v1,0.docx

Revisjon	0			
Dato	2012-11-06			
Utarbeidet av	Lars O. Ødegaard/ Nina Johannessen			
Kontrollert av	John Martin Jacobsen (Skyss)			
Godkjent av	Lars O. Ødegaard			
Beskrivelse	Sluttrapportering			

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder

FORORD

Denne rapporten presenterer anbefalingene fra et prosjekt som har utarbeidet forslag til nytt kollektivtilbud i Hardanger og Voss. Prosjektet er motivert av nye infrastrukturprosjekt som Jondalstunnelen, Hardangerbrua og nye veiprojekt i "Vossapakko". En sentral premisse i arbeidet er at tilskuddsnivået totalt i området ikke skal øke som følge av nytt tilbud. Eventuelle gevinster ved omlegging av rutetilbudet anbefales brukt til tilbudsforbedring i fylket for øvrig.

Rapporten anbefaler løsninger for buss, ferge og hurtigbåt som kan settes i drift samtidig med åpningen av Hardangerbrua sommeren 2013. I prosessen med å utarbeide rapporten har Skyss deltatt på to møter i Hardangerrådet. I arbeidet har man og samarbeidet med blant andre Statens vegvesen og NSB. Skyss arrangerte i oktober 2011 rutemøte i Hardangerregionen, der kommuner, ungdomsråd, reiselivsorganisasjoner med flere deltok.

Rapporten er skrevet av sivilingeniør Lars O. Ødegaard i Rambøll. En prosjektgruppe bestående av medlemmer fra Skyss og samferdselsavdelingen i fylkeskommunen har fulgt arbeidet. Medlemmene i prosjektgruppen har vært Olav Lydvo, Hans Christian Tveitsme, Tor Harald Rødseth, John Martin Jacobsen og Robert Solend.

Bergen november 2012

INNHOOLD

1.	INNLEDNING.....	7
1.1	Ny infrastruktur og bedre togtilbud	7
1.2	Kriterier for utvikling av nytt/endret kollektivtilbud.....	8
2.	DAGENS SITUASJON	10
2.1	Generelt	10
2.2	Økonomiske nøkkeltall.....	11
2.3	Dagens kollektivsystem med nøkkeltall.....	11
2.4	Passasjer- og kjøretøystatistikk.	14
3.	ENDRING I TRANSPORTMØNSTER.....	17
3.1	Hvordan endrer trafikkmønsteret seg	17
3.2	Konsekvenser for fergene	18
3.3	Reisetider Odda – Bergen med ny infrastruktur.....	19
3.4	Ny rutestruktur for hovedlinjer	19
3.5	Korrespondanser.....	20
3.6	Lokale ruter.....	22
3.7	Bestillingstransport	22
4.	KVANNDAL-UTNE-KINSARVIK.....	23
5.	NYTT REGIONALT HOVEDLINJENETT FOR BUSS	24
5.1	Regionale linjer.....	24
5.2	Rutetider.....	25
5.3	Terminaler og byttepunkt trenger noen forbedringer.	26
6.	ANBEFALINGER	28

FIGUROVERSIKT

Figur 1	Ny infrastruktur og eksisterende ferjeruter	7
Figur 2	Lokale linjer rundt Voss, og regionale forbindelser til Bergen.....	12
Figur 3	Regional kollektivtrafikk med buss, tog, ferge og hurtigbåt	13
Figur 4	Gudvangen	15
Figur 5	Variierende vegstandard.	16
Figur 6	Beregnete trafikk tall etter åpning av Jondalst. og Hardangerbrua.	17
Figur 7	Reisetider m/buss på delstrekninger	21
Figur 8	Knutepunktet på Bu begynner å ta form.....	22
Figur 9	Viktige regionale forbindelser m/Jondalstunnel og Hardangerbru	24
Figur 10	Oversikt over fremdrift på infrastrukturtiltak	26
Figur 11	Ferjekai i Jondal en oktoberdag i 2012.	27
Figur 12	Austrepollen, uten tilrettelegging for omstigning.)	27

TABELLOVERSIKT

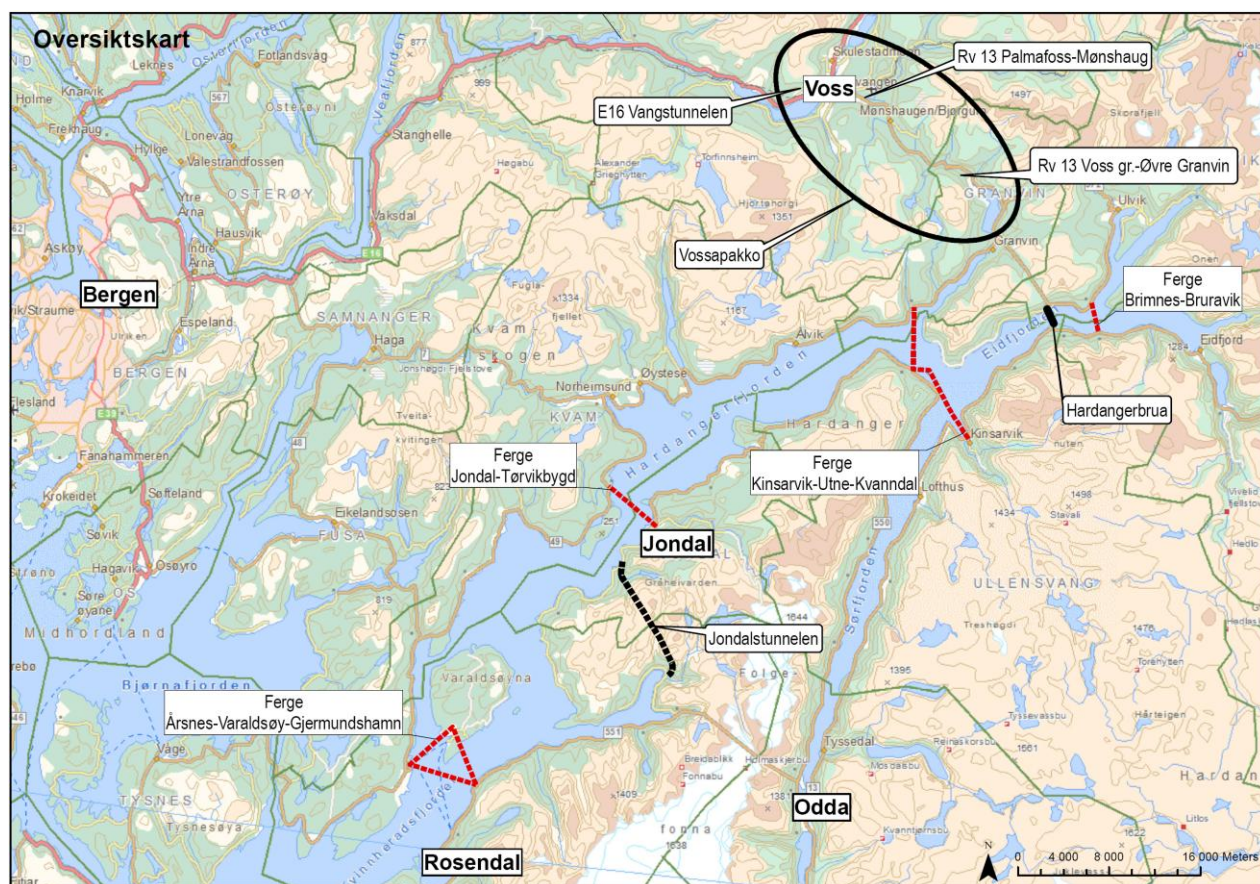
Tabell 1 Kommunestørrelser i Hardanger og Voss regionen.....	10
Tabell 2 Reisemuligheter mellom regionale knutepunkt	10
Tabell 3 Reisetider mellom regionale knutepunkt og Bergen	10
Tabell 4 Økonomiske nøkkeltall **	11
Tabell 5 Samlestatistikk pbe 2009-aug 2012.....	14
Tabell 6 Ferjestatistikk 2011.....	15
Tabell 7 Trafikk på ferger i sept. 11 og sept. 12, og Jondalstunnel.....	18
Tabell 8 Gjennomsnittlig antall pbe pr dag i oktober 2011 og 2012.....	19
Tabell 9 Reisetider kollektivt på forskjellige reiseruter Odda – Bergen.....	19
Tabell 10 Rutetabell. Ny regional rute Odda – Voss (Fra juli 2013)	25
Tabell 11 Rutetider for regional rute over Jondal, i korr med Haukeliekspr.....	25

1. INNLEDNING

1.1 Ny infrastruktur og bedre togtilbud

Jondalstunnelen åpnet 7. september 2012, Hardangerbrua åpner sommeren 2013 og Vossapakko ferdigstilles i løpet av 2013. I desember 2012 strømlinjeformes togtilbudet mellom Voss og Bergen, samtidig som det forberedes ruteleier for å kunne tilby tilnærmet timesfrekvens fra desember 2014. Timesfrekvens avhenger av at NSB og Samferdselsdepartementet oppnår enighet om trafikkeringen av strekningen. De nye veiforbindelsene vil ha konsekvenser for flere ferjestrekninger. Bruravik – Brimnes (riksvegferge) vil bli lagt ned og andre strekninger vil få store endringer.

Til sammen vil dette gi nye reisemønster, og nye reisemuligheter for kollektivtrafikanter. Skysst har satt i gang et arbeid med å planlegge fremtidens rutenett i regionen.



Figur 1 Ny infrastruktur og eksisterende ferjeruter

De viktigste endringene:

Jondalstunnelen åpner for et nytt og raskere samband mellom Odda og Bergen. Det blir ikke fergefritt, men 33,5 km kortere enn via Utne – Kvanndal. Kjører man via Hardangerbrua, er ruta 29 km lenger enn via Utne og 62,5 km lenger enn via Jondal, men man slipper ferje.

Hardangerbrua mellom Vallavik og Bu erstatter fergesambandet mellom Bruravik og Brimnes. Brua vil primært gi fergefri forbindelse mellom Bergen og Østlandet via Rv 7 over

Hardangervidda. Men den gir også en fergefri regional forbindelse nord – sør i Hardanger, mellom Voss og Odda og over Haukeli mot Grenland og Sørlandet.

Vossapakko er en utbyggings- og finansieringsplan for tre vegprosjekt på E16 og Rv. 13 i Voss kommune og Granvin herad. Vossapakko gir en radikal forbedring av vegstandarden på de aktuelle strekningene. I et regionalt perspektiv er forbedringen mellom nordsiden av Hardangerfjorden og Voss viktigere.

Avgrensing. Arbeidet er avgrenset til kommunene: Kvam, Odda, Ullensvang, Jondal, Granvin, Eidfjord, Ulvik og Voss. Hurtigbåten mellom Bergen og Rosendal, ferjesambandet Årsnes – Varaldsøy -Gjermundshamn, samt bussforbindelse fra Husnes til Odda ligger som faste elementer i arbeidet.

1.2 Kriterier for utvikling av nytt/endret kollektivtilbud

Hordaland fylkeskommune har et overordna ansvar for kollektivtilbudet i hele fylket med buss, snøggbåt og ferjer. I Bergen har fylkeskommunen også ansvar for Bybanen. NSB har ansvaret for persontransport med jernbanen. I tillegg til selve rutetilbudet, har fylkeskommunen ansvar for infrastrukturen, dvs terminaler og holdeplasser langs fylkesvegene og på fylkeskaier.

Mens det i Bergensområdet er viktig å frakte store mengder reisende kollektivt for å avlaste biltrafikk, er den viktigste rollen for kollektivtrafikken i Hardanger/Voss å dekke et grunnleggende mobilitetsbehov til de som ikke har tilgang til bil, som ikke ønsker å benytte egen bil eller ikke har førerkort (unge og gamle). Skoleungdom utgjør her den største gruppa. Skoleskyss utgjør en vesentlig del av kollektivtransporttilbudet, og er i mange sammenhenger dimensjonerende for tilbudet lokalt.

I Hardanger utgjør bussruter det viktigste kollektivtransporttilbudet, både på lange og korte strekninger. Til og fra Voss utgjør toget i tillegg til bussruter viktige kollektive regionale reisemuligheter. I tillegg utgjør snøggbåtruter et tilbud i Sunnhordland og Hardanger, og mellom disse områdene og Bergen. Vossebanen er viktig for kommunene øst for Bergen og videre mot Østlandet. På mange strekninger utgjør også ferjer et viktig element i rutetilbudet.

Store avstander og lavt passasjergrunnlag gjør at ruteproduksjon i distriktene krever større tilskudd per utkjørt km enn i Bergensområdet. Dagens samla rutetilbud er ei blanding av offentlige ruter i regi av Skyss, og kommersielle ruter drevet av private selskap som har fått konsesjon for dette. Private selskap har interregionale langruter, som for eksempel bussruter organisert gjennom NOR-WAY Bussekspress. De kommersielle rutene utgjør en mindre del av bussproduksjonen i denne regionen.

Mer detaljert oversikt over forskjeller i størrelse og økonomi finnes i kapittel 2.2 Økonomiske nøkkeltall, tabell 4.

I arbeidet med nytt kollektivtilbud for Hardanger og Voss har man hatt følgende faste forutsetninger:

- 1) Hurtigbåten Rosendal – Bergen skal fortsette med sitt nåværende trafikkeringsopplegg, eventuelt med mindre tilpassinger.
- 2) Tilskuddsnivået totalt i regionen skal ikke øke. Eventuelle gevinster ved omlegging av rutetilbudet anbefales brukt til tilbudsforbedring i fylket.

Utvikling av endret kollektivtilbud skal gjøres i lys av en del punkter, gitt i prioritert rekkefølge:

- a) Skolekjøring er en lovpålagt transport og vil fortsatt ha stort fokus.
- b) Prioriterte reisesegment er arbeidsreiser, skolereiser og ungdomsreiser, spesielt kveld og helg, samt turister.
- c) Det skal satses på et begrenset antall gjennomgående regionale linjer (hovedakser) med korrespondanse til sidelinjer i knutepunkter. Det suppleres med direkte avganger tilpasset skole- og arbeidsreiser til regionale sentra i morgen-/ettermiddagsrush der det er nødvendig av kapasitetshensyn.
- d) Det skal så langt det er mulig ikke kjøres busser parallelt med tog mellom Voss og Bergen.
- e) På Voss skal regional busslinje og tog til/fra Bergen korrespondere best mulig. Det skal tilstrebes korrespondanse mot Østlandet om morgenen og fra Østlandet om ettermiddagen.
- f) På Seljestad skal Haukeliekspressen korrespondere med regional linje mot Odda og Bergen over Jondal-Tørvikbygd.
- g) I Rosendal skal regional linje mellom Odda og Husnes korrespondere med båt til/fra Bergen.
- h) Bestillingstransport skal over tid innføres i områder og på tider av døgnet det er begrenset passasjergrunnlag. Bestillingstransport bør være et tilbud i nært samspill og korrespondanse med gjennomgående regionale linjer.
- i) Fylkeskommunen skal fortsette å ha fokus på kollektivtransport tilpasset reiselivet. Dette inkluderer blant annet Norway in a nutshell og Hardanger in a nutshell. Det søkes lagt opp til gjennomgående reisemuligheter Bergen – Rosendal – Odda – Voss – Bergen, eller omvendt, både direkte og reiser med stopp underveis på attraktive steder. Turistruta på Hardangerfjorden vil i sesongen fra mai til september vil være et viktig bidrag for å støtte opp om reiselivet
- j) Det bør vurderes om fylkeskommunen skal sette i verk spesielle tiltak for å møte reiselivet sine behov for kollektivtransport. Et område som i de senere år har hatt en stor vekst er Myrkdalen. Dette området utvikles med betydelige antall fritidshus og hotell. Det bør vurderes å etablere bussforbindelser til/fra Voss i korrespondanse med toget, ettermiddag/kveld fredager og søndager for å støtte opp under muligheten for å reise til/fra området uten å måtte bruke bil.

Som en konsekvens av fokus på Voss (og til dels Arna) som omstigningssted mellom buss og tog, bør det bli et større fokus på taktsamarbeidet med NSB for å sikre sømløse reiser mellom regionale busslinjer til/fra Voss og mot Bergen.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Generelt

Regionen har nesten 52 000 innbyggere, med Voss og Kvinnherad som de to største kommunene. Odda og Kvam er de nest største.

Regionen har 3 viktige regionale knutepunkt, **Voss, Odda** og **Norheimsund**. I tillegg noen mindre knutepunkt. Kollektivtrafikken består av skoleruter og lokale- og regionale ruter med betydelige innslag av skoletransport. Skoletransport skjer både til grunnskole og videregående skole.

Mellom knutepunktene finnes reisemuligheter kollektivt. Reisene innebærer oftest en ferjestrekning og/eller bytte av transportmiddel under veis.

Innbyggere	
Kvinnherad	13250
Jondal	1050
Odda	6950
Ullensvang	3400
Eidfjord	950
Ulvik	1100
Granvin	950
Voss	13950
Kvam	6500
Fusa	3800
Sum regionen	51900

Tabell 1 Kommunestørrelser i Hardanger og Voss regionen

Strekning	Ganger pr dag	Reisetid	Transportmiddel
Odda – Voss	7	2t 15m	Buss, ferje Kvanndal – Utne, buss
Norheimsund – Voss	5	1t 50m	Buss
	7	2t 30m til 3t 20m	Buss, tog (via Arna)
Odda - Norheimsund	5	2t 15m	Buss, ferje, buss. Sommer også buss, hurtigbåt (Kvanndal – Norheimsund)

Tabell 2 Reisemuligheter mellom regionale knutepunkt (Kilde: Regional transport plan 2013-2024)

Fra knutepunktene finnes relativt gode reisemuligheter til og fra Bergen. Disse rutene er dels direkteruter, dels med omstigning. Der det er omstigning er denne normalt kort og effektiv. Det er ingen direkte kommersielle ruter på de aktuelle strekningene, men Odda – Bergen trafikkeres i samarbeid og korrespondanse med Haukeliekspressen 3 ganger pr dag.

Strekning	Ganger pr dag	Reisetid	Transportmiddel
Odda – Bergen	5	3t 55m	Buss, ferje, buss (via Utne)
	3	3t 25m	Buss, ferje, buss (via Årsnes)
	2	2t 45m	Buss, hurtigbåt (via Rosendal)
Voss – Bergen	14	1t 10m	Tog
	6	1t 40	Tog, buss. (Bergen nord via Arna)
Norheims. - Bergen	12	1t 35m	Buss

Tabell 3 Reisetider mellom regionale knutepunkt og Bergen (Kilde: Regional transport plan 2013-2024)

2.2 Økonomiske nøkkeltall

Tabellen viser økonomiske nøkkeltall for passasjerer, inntekter og kostnader.

Region	Inntekt mill kr	Kostnad mill kr	Tilskudd mill kr	Tilskudds- andel	Påstigende passasjerer	Tilskudd kr pr påstigning *
Hardanger og Voss						
Buss	35,8	146,2	110,4	76 %	2 149 000	51
Ferge			78,7		1 197 000	
Turistbåt sommer	1,75		2,4	58 %	15 000	161
Hurtigbåten Rosendal - Bergen	8,40		12,4	60 %	44 300	280
Tall fra andre deler av Hordaland (2012)						
Rutepakker						
Modalen	0,5	12,3	11,8	96%		
Austevoll	2,2	14,7	12,5	85 %		
Sunnhordland	13,4	60,7	47,3	78 %		
Osterøy	6,4	34,7	28,3	82 %		
Nordhordland	22,0	103,3	81,2	79 %		
Bergen sør	80,2	183,2	103,0	56 %		
Bergen vest	61,7	110,4	48,7	44 %		
Bergen nord	124,4	193,9	69,5	36 %		
Bergen sentrum	126,9	165,2	38,2	23 %		
Bybanen	84,1	100,2	16,0	16 %		
Hurtigbåter						
Sunnhordlandsruta			24,9		326 000	77
Kleppestø-Nøstet			9,0		280 000	32
Espevær, lokalrute til øysamfunn			5,0		36 000	139
Austevoll, lokalrute til øysamfunn			8,9		11 900	749
Hellesøy-Hernar, lokalrute til øysamfunn			2,8		7 400	378

Tabell 4 Økonomiske nøkkeltall **

* **Tilskudd pr påstigning:** Dette tallet varierer betydelig. En mer korrekt tilnærming kunne vært tilskudd pr passasjerkm, men den statistikken er ikke tilgjengelig. Eksempelvis er en busstur normalt mye kortere enn en båttur. Austevoll-Bergen har en seilingstid på ca 2t 30 min, mens Hurtigbåten Rosendal - Bergen bruker ca 2 timer fra Rosendal til Bergen.

** **Kilde:** Utfordringsnotat fra Skyss i forbindelse med Hordaland fylkeskommune sitt budsjett for 2013.

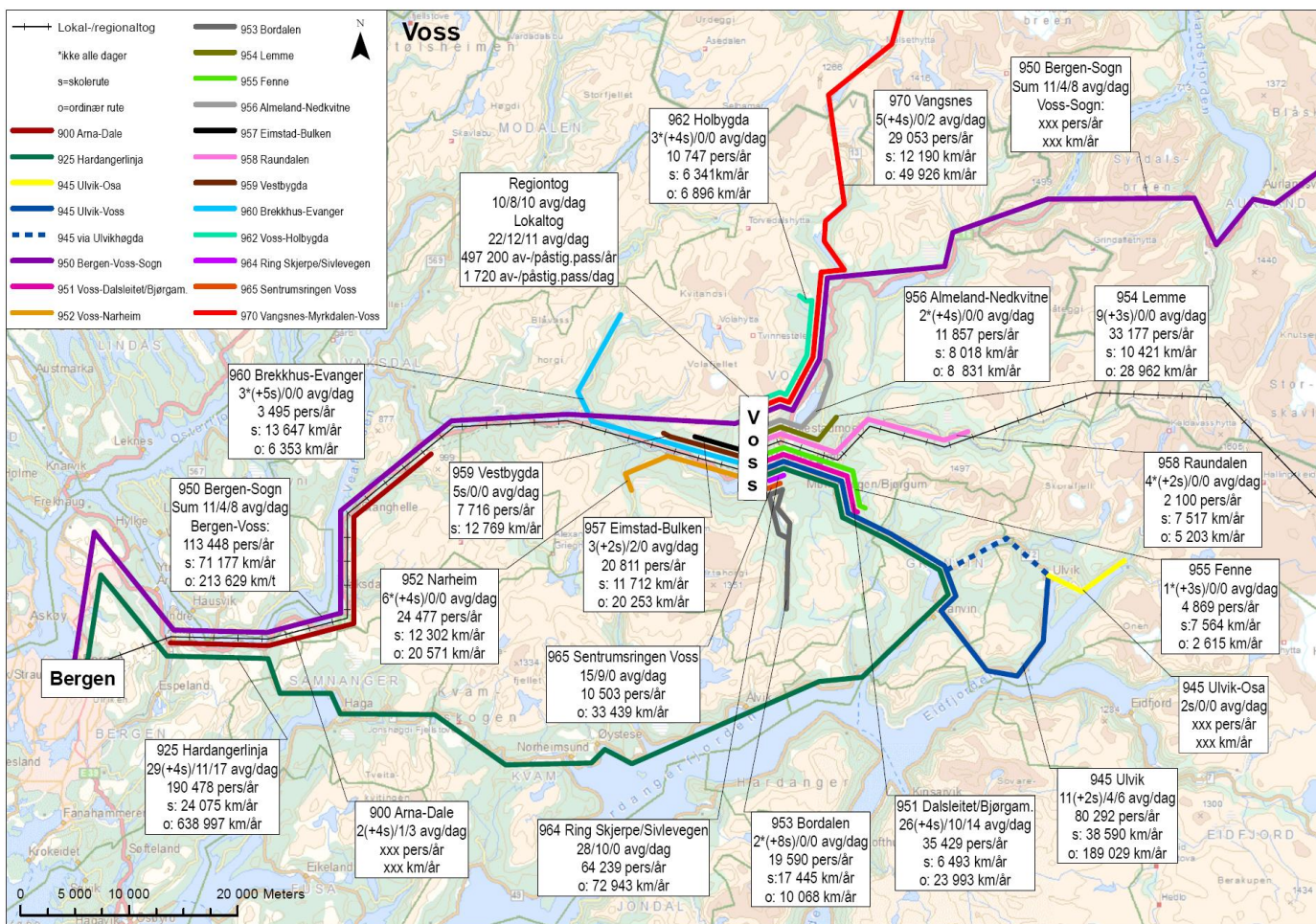
2.3 Dagens kollektivsystem med nøkkeltall

Under finnes et mer detaljert bilde av dagens kollektivsystem med nøkkeltall for de enkelte buss- båt- og fergerutene.

1 tur og retur er oppgitt som 2 turer/dag (avganger/dag) på kartene. Det er gjort slik fordi antall påstigende passasjerer er hentet fra billettsystemet til Skyss, og angir totalt antall passasjerer som stiger på langs hele ruta i løpet av en tur fra a til b. Noen, spesielt lange ruter, har mange på- og avstigende passasjerer underveis. Det betyr at ruta kan ha mange passasjerer uten at bussen nødvendigvis er overfylt. Den betjener mange lokale markeder underveis.

Kartene gir et bilde av kollektivtrafikken, med sammenlignbare tall for frekvens (antall avganger pr dag), antall passasjerer pr år, antall (vogn)km pr år og skiller mellom rene skoleavganger og ordinære avganger. NB! ordinære avganger har et betydelig innslag skoleelever.

Voss. Her vises lokale og regionale bussruter der knutepunktet på Voss er sentralt. Jernbanetrafikken er inkludert fordi Voss er et viktig knutepunkt med blant annet overgang mellom buss og tog.



Figur 2 Lokale linjer rundt Voss, og regionale forbindelser til Bergen

Region (neste side) viser lokale bussruter, og regionale bussruter med utgangspunkt Odda, Bergen, Haugesund eller utenfor fylket. Jernbanetrafikken er inkludert.

Ferge og hurtigbåt (neste side) viser alle fergeruter og hurtigbåtruter innen det aktuelle området. Jernbanetrafikken er inkludert.

Tallet passasjerer/år for bussrutene på kart Region og Voss viser antall påstigninger i 12 måneder fra april 2011-mars 2012. Fergestatistikken med pbe/år, ÅDT pbe og personer/år er fra 2011. (pbe = personbilenheter, ÅDT = Årsdøgntrafikk)

Spesielle ruter.

Spesielle ruter er alt som ikke enkelt kan puttes inn i kategorien ordinært busstilbud eller skoletrafikk. Det kan være fordi de kjøres bare av og til, til spesielle tider av døgnet eller uka, har spesiell finansiering eller lignende. Disse omfatter:

- Bestillingsruter. Disse har en fast tidtabell og normalt en fast kjørestrekning. De kan tilbys 1, 2 eller flere dager pr uke. Men turene utføres kun når noen har bestilt en reise, normalt senest en viss tid på forhånd. Bestillingstiden kan variere fra 30 min, et par timer til dagen før. Selve trafikeringen kan utføres av ordinær buss, minibuss eller taxi, avhengig av hvem som har ansvar for trafikeringen. Slike ruter finnes i dag i Jondal, østsiden av Sørfjorden og i Eidfjord.
- Noe av dagens ruteproduksjon finansieres delvis gjennom øremerkede statlige midler til 3-årige prosjekt innenfor KID-ordningen. (KID = Kollektivtrafikk I Distriktene). Ordningen er i ferd med å utfases i dagens form. Det betyr at noen av dagens ordinære linjer i regionen vil falle bort hvis tilskuddet ikke økes eller man kan omfordele midler fra annen ruteproduksjon.
- Trygt heim-ruter. Det er et tilbud der ungdom kan reise trygt hjem fra arrangementer for en 50-lapp. Tilbudet er gratis for de som har UdomSkyss. Rutene kjøres natt til lørdag og/eller natt til søndag. Rutene trafikkeres med varierende materiell, men oftest minst med en minibuss. Slike ruter finnes i flere retninger rundt Voss og mellom Rosendal og Husnes – Utåker.

2.4 Passasjer- og kjøretøystatistikk.

Ferjer

For fergene er det i tillegg til passasjerer angitt antall personbilenheter (pbe) pr år og gjennomsnittstrafikken benevnt som årsdøgntrafikk (ÅDT pbe). Helgetrafikken, spesielt fredag og søndag ettermiddag er oftest større enn en gjennomsnittsdag. Det er en vanlig situasjon i de fleste ferjesamband og skaper tidvis noe ventetider. De viktigste fergerutene som blir berørt av ny bru og tunnel er Kvanndal – Utne – Kinsarvik, Jondal – Tørvikbygd og Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes. Samlestatistikk for pbe i sambandene 2009-2011:

	Årsdøgntrafikk (ÅDT) i personbilenheter (pbe)					
	2009	2010	Endr fra 09	2011	Endr fra 10	Trend t.o.m. august 2012
Kinsarvik-Utne-Kvandal	1220	1148	-8,7%	1051	-5,9%	- 5,5%
Jondal-Tørvikbygd	360	379	+5,3%	368	-3,0%	Stabilt
Årsnes-Valderøy-Gj.hamn	868	871	+0,3%	933	+7,1%	+ 10,9%

Tabell 5 Samlestatistikk pbe 2009-aug 2012

I en noe mer detaljert statistikk for 2011 er de to sambandene med tre anløpssteder delt opp i enkeltsamband:

	2011 tall	Kjøretøy	Personbil- enheter (Pbe)	Pbe ÅDT	Passa- sjerer
Fylkesveg					
Årsnes - Gjermundshamn		208 281	300 932	824	425 681
Varaldsøy - Gjermundshamn		14 850	19 788	54	31 034
Varaldsøy - Årsnes		15 808	20 020	55	27 561
Jondal - Tørvikbygd (før tunnel)		93 011	134 337	368	202 112
Utne - Kvanndal		192 764	342 584	939	412 063
Utne - Kinsarvik		14 425	18 500	51	45 507
Kinsarvik - Kvanndal		15 053	22 321	61	53 103
Riksveg					
Brimnes - Bruravik (Hardangerbrua i 2013)		357 348	543 937	1 490	900 069

Tabell 6 Ferjestatistikk 2011.

Båtruter

Hurtigbåtrute:

- Rosendal - Bergen (Helårsrute): 44 300 passasjerer

Reiselivsruter, ansvar Skyss

- (Bergen -) Norheimsund - Eidfjord, hurtigbåt. (mai - oktober): 15 000 passasjerer
- Gudvangen - Voss/Voss - Gudvangen: 40 855 passasjerer pr år. Dette er bussdelen av noen av Norway in a Nutshell-turene. Rundturen går enten Voss (tog) - Myrdal (tog) - Flåm - (passasjerferge/hurtigbåt) Gudvangen - (buss) Voss, eller omvendt.
- Geilo - Eidfjord - Odda, buss. (mai - september).

Reiselivsruter, andre operatører

- Gudvangen - Voss med charterbuss. Det er et helt kommersielt marked som også er en del av Norway in a Nutshell. Volumet er usikkert, men lokal kunnskap anslår det til minst det dobbelte av det Skyss betjener.
- Flåmsbana, tog. Helårsrute operert av Flåm utvikling
- Bergen - Voss - Myrdal - Flåm, tog. Integrrert del av det ordinære togtilbudet, men forsterket om sommeren for å gi et godt tilbud til reiselivet.



Figur 4 Gudvangen (Foto: Lars O. Ødegaard)

Buss.

Samlet antall påstigende passasjerer pr år: 2 149 000

Dette er antall registrerte påstigende passasjerer innen regionen. I tillegg tangerer Haukeliekspressen regionen helt i sør, med korresponderende siderute til Bergen fra Seljestad via Odda – Utne – Kvanndal.



Figur 5 Varierende vegstandard. (Foto: Skyss, Olav Lydvo)

3. ENDRING I TRANSPORTMØNSTER

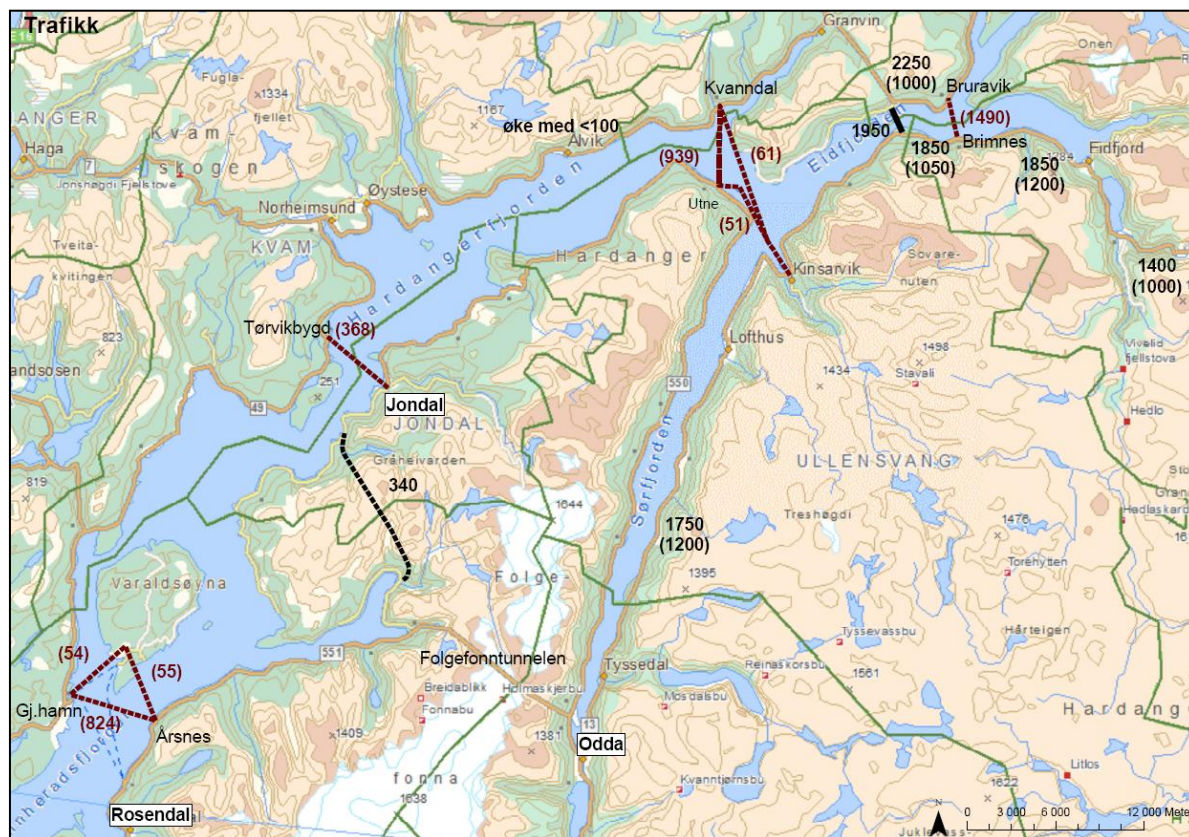
3.1 Hvordan endrer trafikkmønsteret seg

En gjennomgang av aktuelle Stortingsproposisjoner gir ingen entydige svar på hvordan trafikkbildet endrer seg med ny tunnel, ny bru og forbedrede vegstrekninger. Følgende proposisjoner er gjennomgått:

- St.prp. nr 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland.
- St.prp. nr 72 (2007-2008) Om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland.
- St.prp. nr 2 (2008-2009) Om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland

Proposisjonene tar primært for seg forventet trafikk i Jondalstunnelen og over Hardangerbrua. Det er sannsynligvis fordi proposisjonene større grad fokuserer på finansiering av tiltakene enn konsekvenser for reisemønster og spesielt fergetrafikk.

Det er brukt to trafikkmønstre for å beregne trafikken i Jondalstunnelen og over Hardangerbrua. En statisk, basert på trafikktegninger og en ren omfordeling av trafikk, og en dynamisk (såkalt 4-trinns metodikk) som ivaretar endringer i transportetterspørsel og transporttilbud. Resultatene spiker noe. Statens vegvesen sine tilrådte trafikk tall, årsdøgntrafikk (ÅDT) er oppsummert på kartet under.



Figur 6 Beregnede trafikk tall etter åpning av Jondalstunnelen og Hardangerbrua.

Kart viser trafikk tallene i dag, (dvs beregnet for 2010) i parentes for vegger og ferger. Videre beregnede trafikk tall for vegstrekningene (2010) etter åpning. Kartet viser ingen tall for fergerne etter åpning, for det er det ikke omtalt i proposisjonene.

3.2 Konsekvenser for fergene

Konsekvenser for fergestrekningene er ikke tydelig omtalt i proposisjonene. Følgende observasjoner og resonnement er viktige:

- **Østsiden av Sørfjorden**, Rv 13 Odda - Kinsarvik – Hardangerbrua forventes å øke med 550 kjt/dag. Noe av denne trafikken antas å være nyskapt trafikk, men det aller meste, antatt i område 80%, er sannsynligvis overført trafikk fra vestsiden av Sørfjorden. (Antakelse om 80% overføring til østsiden av Sørfjorden er en kvalifisert gjetning basert på trafikktallene i Stortingsproposisjonene)
- **Jondalstunnelen** får beregnet ÅDT til 340. Dette er en helt ny rute mot Bergen. Noe er lokal trafikk mellom Jondal/Norheimsund/Tørvikbygd og Odda og til dels Kvinnherad. Mot Odda vil det være bompenger i to tunneler frem til 2016. Noe er også gjennomgående trafikk som i dag dels bruker Utne – Kvanndal og dels bruker Årsnes – Gjermundshamn og videre enten via Tysse (mot Bergen nord) eller via ferje Venjaneset – Hatvik (mot Bergen sør). Forsiktig anslås at 50% av trafikken i Jondalstunnelen er lokal trafikk og 50% er gjennomgående trafikk mellom Østlandet og nordsiden av Hardangerfjorden og Bergen. Denne trafikken vil representere en økning på Jondal – Tørvikbygd med 170 – 200 pbe pr døgn. Det antas at hvis ferjekapasiteten Jondal – Tørvikbygd økes tilstrekkelig, vil en god del tungtrafikk velge denne ruta. Ruta mot Bergen vil være mer enn 6 mil kortere enn via brua og 3,4 mil kortere enn via Utne - Kvanndal.
- **Utne – Kvanndal** har i dag ÅDT på 939. Det kan antas at det er mange av disse man finner igjen på Rv 13 og Hardangerbrua. Forsiktig anslått kan man kalkulere med en reduksjon på i overkant av 600 pbe (550 kjøretøy, herav en god del tunge) og man sitter igjen med ca 300-350 pbe pr døgn.

Oppsummert: Basert på et enkelt resonnement antas det at etterspørselen i sambandet Utne – Kvanndal vil bli redusert til ca 1/3 av dagens trafikk. Etterspørselen etter kapasitet på Jondal – Tørvikbygd vil forsiktig anslått øke med 50-70%. Fremtidig disponering av ferjer bør sees i lys av dette.

I løpet av arbeidet med nytt rutetilbud er Jondalstunnelen åpnet, 7. september 2012. Det foreligger trafikktall for september for fergestrekningene som antas berørt av tunnelen, (Kinsarvik) - Utne – Kvanndal, Jondal – Tørvikbygd og Årsnes – (Varaldsøy) – Gjermundshamn. Det understrekes at tallgrunnlaget omfatter 1 uke uten tunnel og 3 uker med åpen tunnel. Det må også påpekes at den nye tunnelen kan ha en viss nyhetsinteresse, slik at trafikken har vært noe større enn en normal september. Samtidig kan den raske nye forbindelsen Odda – Bergen ha utløst et latent behov, slik at økningen vil vedvare. Når Hardangerbrua åpner, er det rimelig å anta at noen av de som nå kjører over Jondal, vil velge brua fordi man da slipper ferje, selv om det er en lengre kjørestrekning.

Strekning	Sept 2011	Sept 2012	ÅDT 2011	Sept 2011	Sept 2012	Merknader
Utne-Kvanndal			939	1032	828	Ca -18%
Kinsarvik-Kvandal	Sum 1144	Sum 940	61		61	Antar samme trafikk som i 2011
Kinsarvik-Utne			51		51	Antar samme trafikk som i 2011
Jondal-Tørvikbygd			368	405	658	Korrigert for 3 uker
Jondalstunnelen		Anslag på ÅDT i St. proposisjonen:		340	435	Bt.no 14/10-2012. Korrigert for 3 uker.
Årsnes-Gj.hamn			933	1056	1074	1,7% økning

Tabell 7 Trafikk på ferger i sept. 11 og sept. 12, og Jondalstunnel. Base: 3 ukers statistikk

Tallgrunnlaget er foreløpig begrenset, og det tas forbehold om at tilfeldige variasjoner kan forekomme. Helt fersk statistikk for første hele måned med Jondalstunnelen åpen er vist i tabellen under.

Strekning	Okt 2011, pbe/dag	Okt 2012, pbe/dag	%-vis endring	Merknader
Utne-Kvanndal	Sum	Sum		Totaltallene skjuler at det har vært en liten økning på Kinsarvik. Reell nedgang på Kvanndal er -14%
Kinsarvik-Kvandal	995	885	-11%	
Kinsarvik-Utne				
Jondal-Tørvikbygd	354	590	+66%	
Årsnes-Gj.hamn	835	833	-0,1%	

Tabell 8 Gjennomsnittlig antall pbe pr dag i oktober 2011 og 2012

Man kan likevel trekke noen foreløpige slutninger:

- Jondalstunnelen har en trafikk omtrent som forventet, kanskje noe i overkant. Ferjestatistikken indikerer at september normalt ligger litt over årsgjennomsnittet. I tillegg har tunnelen en viss nyhetsinteresse som kan dra trafikktallene noe opp.
- Jondal – Tørvikbygd har fått en økning sept.2011 til sept.2012 på drøyt 60%. I oktober er økningen 66%, men de absolutte trafikktallene er lavere enn for september. Det er omtrent som antatt. Forskjellen i absolutte tall kan skyldes normal årsvariasjon.
- Utne – Kvanndal har for september fått en reduksjon på ca 18% eller -273 biler. 252 av disse kan antas overført til Jondal – Tørvikbygd. For oktober er reduksjonen ca 14% på Utne - Kvanndal, mens Kinsarvik – Kvanndal og Kinsarvik – Utne begge har en liten økning. Utne – Kvanndal har også lavere absolutte tall for oktober enn for september.
- Årsnes – Gjermundshamn er ikke blitt påvirket av Jondalstunnelen.

3.3 Reisetider Odda – Bergen med ny infrastruktur

Under er det vist beregnede reisetider med kollektivtrafikk mellom Odda og Bergen avhengig av hvilken reisetrekning man velger. Reisetid med bil vil være noe kortere fordi biler har en litt høyere fremføringshastighet. Men forholdet mellom de forskjellige strekningene vil være noenlunde lik som for kollektiv transport, bortsett fra ruta via Rosendal der bil ikke er noe alternativ. I tillegg kommer det inn en effekt av bompenger for passering av bru/tunnel og fergekostnader som avhenger noe av fergestrekning.

Strekning	Reisemiddel	Tid
Odda – Rosendal - Bergen	Buss/båt	02:45 1xB
Odda – Årsnes – Venjanaset - Bergen	Buss/ferje/buss/ferje/buss	03:20 1xB, 2xF
Odda – Jondal – Norheimsund - Bergen	Buss/ferje/buss	02:50 2xB, 1xF
Odda – Utne – Norheimsund - Bergen	Buss/ferje/buss	03:25 1xF, 1xB
Odda – Voss - Bergen	Buss/tog	03:30 2xB*

B = Bompenger. F = Fergekostnad * Bompenger i Vossapakko

Tabell 9 Reisetider kollektivt på forskjellige reiseruter Odda – Bergen

3.4 Ny rutestruktur for hovedlinjer

I kriteriene som er lagt for utvikling av nytt/endret kollektivtilbud er det noen deler som ikke kan endres, mens andre kan være i spill. Skolekjøring er lovpålagt. Kfr. kap 1.2 Videre skal det så

langt som mulig ikke kjøres buss parallelt med tog. Hurtigbåten Rosendal – Bergen skal gå tilnærmet likt som i dag. Det man skal, er å satse på et regionalt linjenett fortrinnsvis med gode korrespondanser i vel definerte knutepunkt. I lys av dette sattes det på tre hovedakser:

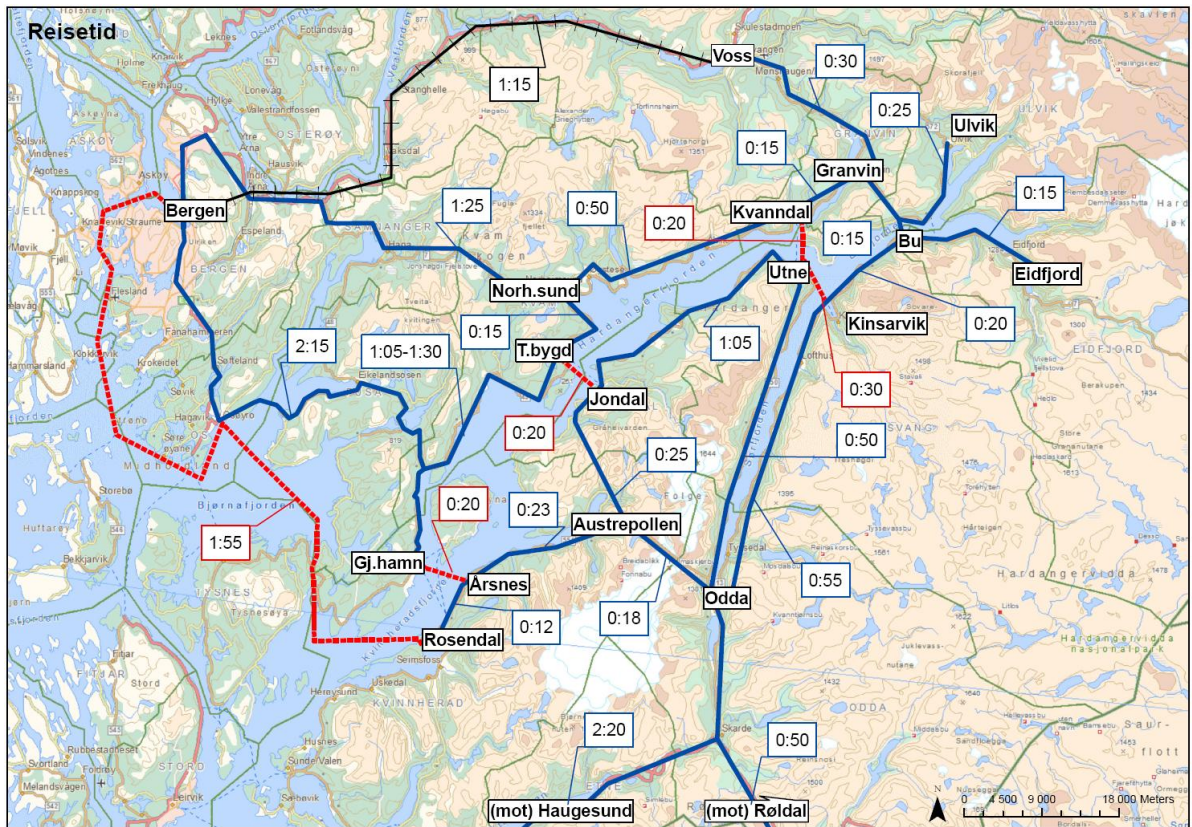
- 1) (Odda – Årsnes -) Rosendal – Bergen (buss/båt). Avgangstider og frekvens på denne reisestrekningen bestemmes delvis av rutetidene for hurtigbåten Rosendal – Bergen. Anbudsutlysning juni 2012. Denne forbindelsen kan korrespondere i Rosendal med regional linje Bergen – Osøyro – Eikelandsosen – Gjermundshamn – Årsnes – Rosendal – Sunde.
- 2) Østlandet/sørvestlandet - Odda – Jondal – Kvam – Bergen. Denne relasjonen benytter den nye Jondalstunnelen og vil erstatt dagens reiserute Odda-Utne-Kvanndal-Kvam-Bergen. I tillegg opprettholdes flere daglige forbindelser Øystese – Norheimsund – Bergen.
- 3) Odda – Kinsarvik – Bu – Granvin – Voss. Relasjonen benytter Hardangerbrua og bør ha korrespondanser til/fra Bergen i Voss, og til/fra Kvinnherad i Odda.
- 4) Bergen – Voss (tog). Dette er ikke en ny regional linje, men det er viktig å bygge opp under denne forbindelsen med aktiv mating til Voss.

Langs disse aksene har man følgende knutepunkt:

- Voss, Odda, og Norheimsund er viktige knutepunkter i dag. Rosendal og Granvin er knutepunkter som får økt betydning. Bu (ved det sørlige bruhodet på Hardangerbrua) blir et nytt knutepunkt. I tillegg blir det et byttepunkt i Seljestad, Austrepollen og Kinsarvik.

3.5 Korrespondanser

Geografien og dermed kjøreavstandene i Hardanger er preget av et relativt enkelt vegnett begrenset av fjorder og fjell. Det gir samtidig veldig få frihetsgrader for å legge ruter, og kjøretider med lite fleksibilitet. Kartet under viser transporttider med buss, ferge eller tog på aktuelle strekninger.



Figur 7 Reisetider m/buss på delstrekninger

Granvin og Bu

- a) Hvis mulig bør nord-sørgående busser være i Granvin samtidig med sør-nordgående busser. Det gir mulighet for å mate både øst-vestgående og vest-østgående busser på samme tidspunkt, og man får reisemuligheter i alle retninger med korte overgangstider.
- b) Ulvik og Kvam (Norheimsund – Øystese – Ålvik – Kvanndal, reiser retning Voss) mates til Granvin.
- c) Eidfjord mates til Bu.



Figur 8 Knutepunktet på Bu begynner å ta form. (Foto: Skyss, Olav Lydvo)

3.6 Lokale ruter

Lokale ruter må i et slikt system underordne seg de regionale hovedrutene, selv om det vil bety endringer i forhold til dagens ruter og avgangstider. Det suppleres i nødvendig grad med skreddersydde skoleruter.

Det er noen områder i regionen som har tilstrekkelig befolkning og dermed markedsgrunnlag til at man bør tilby et byaktig tilbud med stive frekvenser hele driftsdøgnet og med materiell tilpasset tettsteds- eller bytrafikk. Dette gjelder rundt Voss og Odda, og strekningen Norheimsund – Øystese. Dette er områder med bedre kostnadsdekning enn i resten av regionen og det vil være markedsmessig riktig å satse rundt disse tettstedene.

3.7 Bestillingstransport

Bestillingstransport skal i deler av regionen avløse ordinære bussavganger med svært tynt belegg. De bør der det er praktisk mulig mate inn til gjennomgående regionale linjer. Man er avhengig av at det finnes lokal operatører som kan utføre transportene.

Målsetting for bestillingstransport er at man i forbindelse med utlysning av neste anbudsperiode skal ivareta dette.

KID-ruter med bestilling må sees i sammenheng med øvrig bestillingstransport

4. KVANNDAL-UTNE-KINSARVIK

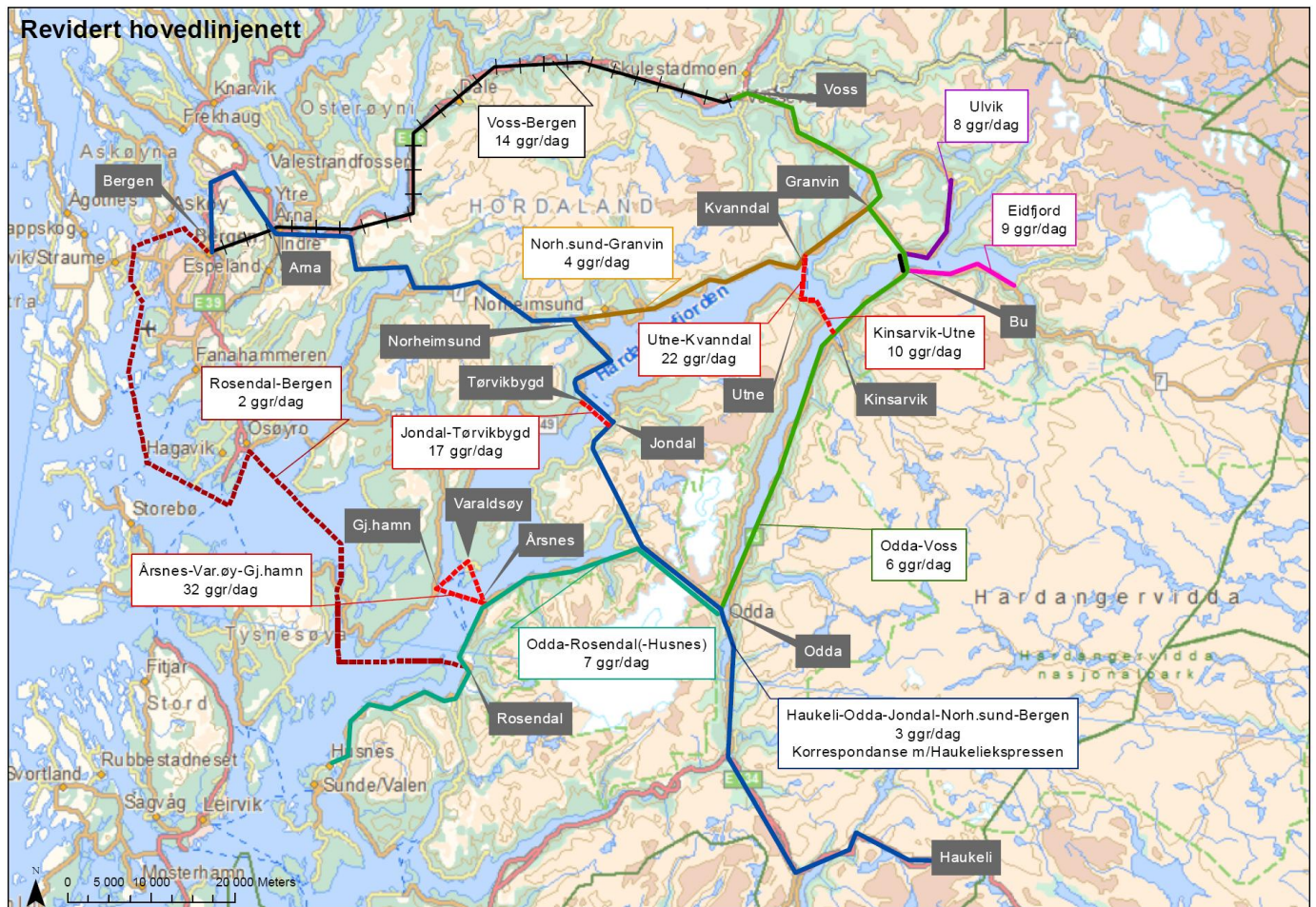
Ferjedriften krever mye ressurser. Det er vesentlig å avgjøre hva man gjør med ferjetilbudet mellom Utne og Kvanndal. (Ferjesambandet Årsnes – Varaldsøy - Gjermundshamn er ikke med i vurderingen. Se også kap 3.2) I lys av at etterspørselen grovt sett antas å reduseres til ca 1/3 av dagens trafikk, vil det være logisk å trekke ned kapasiteten som tilbys i dag. Samtidig skaper antatt økning på Jondal – Tørvikbygd behov for mer kapasitet på denne strekningen. Det er (minst) **3 betjeningskonsept på Kvanndal – Utne – Kinsarvik:**

1. 2+1. To ferjer i samme ruteopplegg som i dag, men med mindre kapasitet. Den største ferja overføres til Jondal – Tørvikbygd. Overføring av stor ferje til Jondal – Tørvikbygd forutsetter sannsynligvis et mindre tiltak slik at tilleggslengden i Jondal og Tørvikbygd forlenges, for eksempel ved å bygge en dykkdalb (ankringspunkt for båter som er en god del lengre enn kaia).
2. 1+2. Én mellomstor ferje betjener hele trekanten. Det betyr betydelig redusert tilbud i forhold til i dag, men mulighet for biltransport både Kinsarvik – Utne og Kinsarvik Kvanndal som til sammen har 110 personbilenheter. Stor og liten ferje overføres til Jondal – Tørvikbygd. Trafikking med 2 ferjer på Jondal – Tørvikbygd forutsetter tilgjengelig liggeplass ved kai for den ene ferja, i lavtrafikkperioder.
3. 1+1. Mellomstor ferje Kinsarvik – Utne – Kvanndal. Det betyr betydelig redusert tilbud i forhold til i dag, men mulighet for biltransport både Kinsarvik – Utne og Kinsarvik Kvanndal som til sammen har 110 personbilenheter. Stor ferje overføres til Jondal – Tørvikbygd. En forutsetning er at den har tilstrekkelig kapasitet til å ta unna trafikken i Jondal, slik at man kun på spesielle dager får ventende biler utenfor oppstillingsområdet.

Foreløpige observasjoner tyder på at Jondal – Tørvikbygd fungerer ok, bortsett fra fredag og søndag ettermiddag i forbindelse med helgeutfart. Da kan det være noe ventetid. Det er en situasjon som er vel kjent fra mange andre ferjesamband.

5. NYTT REGIONALT HOVEDLINJENETT FOR BUSS

Figuren under viser hovedtrekkene i et nytt regionalt linjenett. Lokale linjer er ikke vist på kartet, men vil i stor grad være som dagens tilbud.



Figur 9 Viktige regionale forbindelser m/Jondalstunnel og Hardangerbru

5.1 Regionale linjer

- 1) Odda – Kinsarvik – Bu – Granvin – Voss. Regional linje som tilpasses togets ankomst- og avgangstider på Voss med best mulig korrespondanse til/fra regionalt togtilbud Voss - Bergen. Granvin som systemstopp med 4 møtende busser hvis det er mulig. Ruta forlenges til Rosendal hvis/når det passer med korrespondanse med Hurtigbåten.
- 2) (Husnes – Etne/Odda) - Rosendal – Bergen. Hvis regional bussrute Voss – Odda kan forlenges til Rosendal slik at det passer med ettermiddagsavganger med båten, så er det bra. Hvis ikke opprettholdes dagens bussruter som mater til båten. Samme tankegang brukes ved båtankomst og korrespondanse med nordgående regionrute.
- 3) (Østlandet – Seljestad -) Odda – Jondal – Kvam – Bergen. Denne forbindelsen henger på Haukeliexpressen. Den vil korte ned reisetiden til Kvam kommune på nordsiden av Hardangerfjorden og Bergen. Denne ruta har mange bindinger i forhold til rutetider. Det er med korrespondanser i flere retninger øst for Haukeli samt hensyn til kjøre- og hviletidsbestemmelser og hvor man må ta pause. Utfordringen her blir å tilpasse fergrutene på Jondal – Tørvikbygd slik at gjennomgående buss ikke taper tid.
- 4) Rosendal – Bergen, hurtigbåten opprettholdes i tilnærmet samme trafikk som i dag.

5.2 Rutetider

Rutetabell for den nye regionale linjen mellom Odda og Voss er vist til høyre. Innimellom disse avgangene betjenes deler av strekningen med flere lokale avganger tilpasset arbeidsreiser og skolekjøring.

Korrespondansen fra **Bergen mot Odda** er god 0915, 1115 og 1315. Avgang 1550 er bundet til skoleslutt på Videregående skole og passer dårlig med tog. 1735 har kort overgangstid mens 2145 primært er tilpasset togankomst fra Østlandet.

Voss	09:15	11:15	13:15	15:50	17:35	21:45
Granvin	09:45	11:45	13:45	16:20	18:05	22:15
Bu	10:00	12:00	14:00	16:35	18:20	22:30
Odda	11:15	13:15	15:15	17:50	19:35	23:45
Odda	06:30	07:55	12:25	14:10	17:15	19:20
Bu	07:45	09:10	13:40	15:25	18:30	20:35
Granvin	08:00	09:25	13:55	15:40	18:45	20:50
Voss	08:30	09:55	14:25	16:10	19:15	21:20

Tabell 10 Rutetabell. Ny regional rute Odda – Voss (Fra juli 2013)

Korrespondansen fra **Odda mot Bergen** er god 0830, 25 minutter ventetid 0955, god 1425, 25 min ventetid 1610 og god 1915 og 2120. 0830 gir 38 min ventetid til tog mot Østlandet. En eventuell økning til 8 avganger pr dag vil gi mulighet for ytterligere skreddersøm mot togenes ankomst og avgangstider, samtidig som man ivaretar nødvendige lokale hensyn.

Foreløpig rutetabell for regional rute i korrespondanse med Haukeliekspressen er vis til nedenfor.

Bergen	08:25	11:55	21:05	Åmodt	14:35	18:05	03:10
Norheimsund	09:55	13:25	22:30	Seljestad	16:40	20:05	05:05
Tørvikbygd	10:10	13:40	22:45	Odda	17:10	20:40	05:30
Jondal	10:30	14:00	23:05	Jondal	18:00	21:30	06:15
Odda	11:20	14:50	00:00	Tørvikbygd	18:20	21:50	06:35
Seljestad	11:50	15:20	00:25	Norheimsund	18:35	22:05	06:50
Åmodt	13:50	17:20	02:25	Bergen	19:55	23:20	08:10

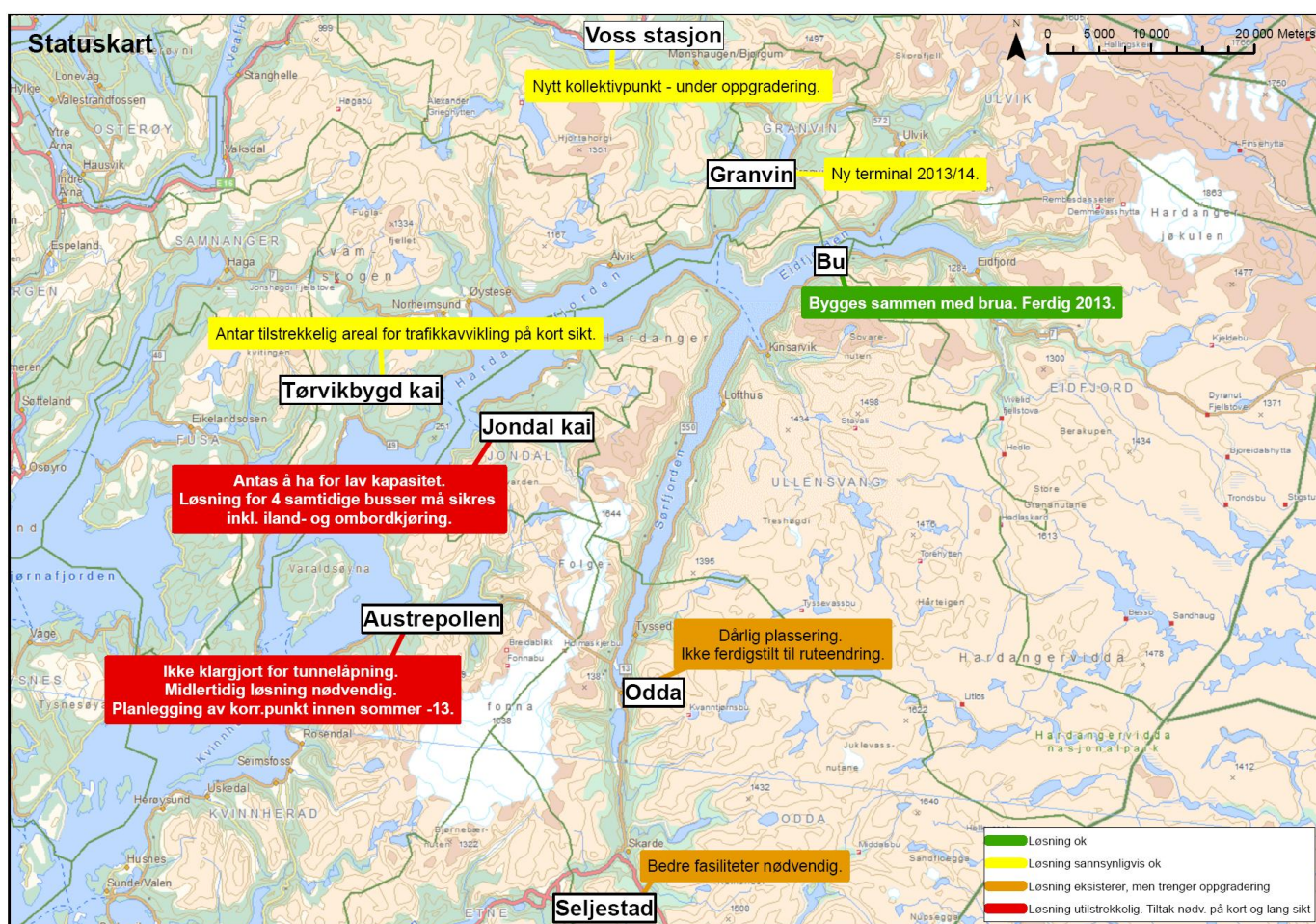
Tabell 11 Rutetider for regional rute over Jondal, i korrespondanse med Haukeliekspressen. (Fra juli 2013)

For at bussen ikke skal tape tid, forutsetter det to justeringer av ferjeruten i forhold til dagens seilinger:

- Avgang fra Jondal 2130. I dag seiler ferja 2100 og 2200
- Avgang fra Tørvikbygd 2245. I dag går siste ferje 2230.

5.3 Terminaler og byttepunkt trenger noen forbedringer.

Endringene i vegsystemet gir muligheter for endringer i det kollektive linjenettet. Da fremtrer nye knutepunkter og byttepunkter. Kartet under viser tiltak i kollektivnettet. Noen er i rute og noen steder gjenstår varierende grad av tilrettelegging. På Voss er det under arbeid en større oppgradering av Voss stasjon som knutepunkt. I Granvin er det under planlegging nytt knutepunkt. Det er i oktober 2012 usikkerhet knyttet til om den nye løsningen til knutepunktet i Granvin er ferdigstilt til sommeren 2013. Det er behov for å etablere bedre fasiliteter for de reisende på Seljestad. Knutepunktet på Bu blir etablert samtidig med Hardangerbrua. I Odda har knutepunktet ikke en optimal plassering.



Figur 10 Oversikt over fremdrift på infrastrukturtiltak

Jondal

Oppstillingsområdet i Jondal har fysiske begrensninger. I dag er det knapt oppstillingsplass (kjøretøy lengdemeter) tilsvarende kapasiteten på dagens ferje. For å håndtere forventet trafikkøkning på 50-70%, er det minst to løsninger. Oppstillingsområdet utvides, noe som ikke umiddelbart er enkelt på grunn av manglende tilstøtende arealer. Man kan seile med to ferjer. Da vil man kunne tilby avgang hvert 30 minutt i de travleste periodene og dermed ta unna kø. Overfart med t/r på 60 minutter er en presset tidtabell. Man kan alternativt seile med 2 ferjer hvert 40 min og legge den ekstra landtiden til Jondal. Da kan man starte lastning 10-15 min før ferjeavgang og på den måten bruke ferjene som kapasitetsbuffer. To ferjer forutsetter kai plass

for ferje II i lavtrafikkperioder. Videre bør tilleggslengden ved ferjekaia i Jondal økes hvis man øker ferjestørrelsen til en 80-90 bilers ferje. Det kan gjøres som et mindre tiltak ved å bygge en dykkdalb eller lignende litt ut fra dagens ferjekai.



Figur 11 Ferjekai i Jondal en oktoberdag i 2012. (Foto: Skyss, Olav Lydvo)

Austrepollen

Austrepollen blir et nytt omstigningspunkt der busser mellom Odda og Jondal korresponderer med busser til/fra Rosendal. Tidvis kan det være omvendt. I dag er det ikke lagt til rette for omstigning. Området er et vegkryss.



Figur 12 Austrepollen, uten tilrettelegging for omstigning. (Foto: Skyss, Olav Lydvo)

6. ANBEFALINGER

Ny regional rute Odda – Voss

Det opprettes en ny regional linje Odda – Voss med god korrespondanse med tog til/fra Bergen og Østlandet. 6 avganger pr dag anbefales som minimum. 8 avganger pr dag gir gode forbindelser til/fra Bergen hele driftsdøgnet. Lokale busser mater til/fra regional linje i knutepunktene Granvin og Bu.

Regional linje Odda – Husnes

Regional linje Odda – Husnes gis frekvens og avgangstider som sikrer korrespondanse til og fra Hurtigbåtens avganger og ankomster i Rosendal

Regional linje Seljestad – Odda – Bergen

Regional linje 3 ganger pr dag Seljestad – Odda – Bergen t/r i korrespondanse med Haukeliekspressen, opprettholdes, men rutes over Jondal.

Justering av ferjetider Jondal – Tørvikbygd

Det anbefales å justere ferjetidene slik at de passer med gjennomgående regional linje Seljestad – Bergen, i korrespondanse med Haukeliekspressen.

Justering av ferjekapasitet

Det anbefales å øke ferjekapasiteten på Jondal – Tørvikbygd og redusere den noe på Utne – Kvanndal. Utviklingen på sambandet Utne – Kvanndal bør følges nøye, både før og etter at Hardangerbrua er åpnet. Det blir i dette arbeidet ikke anbefalt å gjøre endringer i ferjesambandet Årsnes – Varaldsøy – Gjermundshamn.

Samordnet billettering

Sømløse reiser med gjennomgående billettering er en forutsetning når fylkeskommunen baserer sitt tilbud på overgang mellom buss og tog. Samordning av takst- og billettstruktur med NSB er en forutsetning for gjennomgående reiser Odda – Voss – Bergen.

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

Besøksadresse Vestre Strømkaien 9, 5008 Bergen **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

T +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** skyss@skyss.no

skyss.no