

20
19

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR HORDALAND**
ÅRSRAPPORT



Forord

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 Kollektivstrategi Hordaland, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategien er følgt opp gjennom eit fireårig handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar ein vil gjere for å gjennomføre strategiane. Gjennom årleg rapportering vert det gitt informasjon om utviklinga i kollektivtrafikken, om viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken gjennom året som er gått, og om korleis ein ligg an for å nå dei overordna måla som er vedtatt i Kollektivstrategi for Hordaland.

I Sogn og Fjordane har planar og tiltak som fell inn under kollektivområdet vore vedtatt med grunnlag i Regional transportplan 2018-2027, vedteke i fylkestinget 2017, med tilhøyrande handlingsplan. Årleg rapportering frå kollektivområdet er vore gitt gjennom fylkeskommunen si årsmelding, med informasjon om utvalde tiltaksområde, samt sentrale nøkkeltal.

Det vil bli utarbeidd felles styringsdokument, handlingsprogram og årsrapportering for mobilitets- og kollektivområdet for Vestland fylkeskommune. Denne rapporten, «Årsrapport 2019», er som tidlegare årsrapportar for kollektivstrategi Hordaland. I tillegg er det bak i rapporten lagt ved nokre nøkkeltal for 2019 frå kollektivtransporten i Sogn og Fjordane.

Innhald

1. Frå strategi til handling og rapportering	4
Oppfølging av mål og strategiar for Kollektivtrafikken	
2. Når vi måla?	6
Rapportering av utvikling i viktige måleindikatorar	
3. Økonomiske nøkkeltal	13
Status i kollektivtrafikken sin økonomi	
4. Kollektivåret 2018	16
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken	
5. Kollektivfakta	24
Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.	

1

Frå strategi til handling og rapportering

Mål og strategiar for kollektivtrafikken i Hordaland

Mål for kollektivtrafikken er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Utvikling av kollektivtrafikken vil i stor grad handle om å leggje til rette for auka andel kollektivbrukarar i byområdet i og rundt Bergen. Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket. Det er eit mål at flest mogleg skal velje å reise kollektivt der det er tilbod om dette, også utanfor Bergen.

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategi for Hordaland peiker ut retning for korleis ein kan nå felles nasjonale og regionale mål. Det er fastsett fire strategiske grep som gir tydelege føringar for kva som skal til for å få mange fleire reisande med kollektivtrafikken.

Best tilbod der flest reiser

For å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane er det nødvendig å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket. Dette handlar om å styrke rutetilbodet der det er mange reisande, eller potensiale for nye reisande er stort. Det handlar også om å forenkle linjenett og rutetilbod.

Enkle reiser

Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Tilbodet skal vere lett å bruke og ha høg kvalitet i heile reisekjeda. Dette handlar om å gjere det enkelt å finne informasjon, kjøpe billett og å auke befolkninga sin kjennskap til kollektivtrafikken.

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og føreseieleg framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida.

Miljøvenleg drift

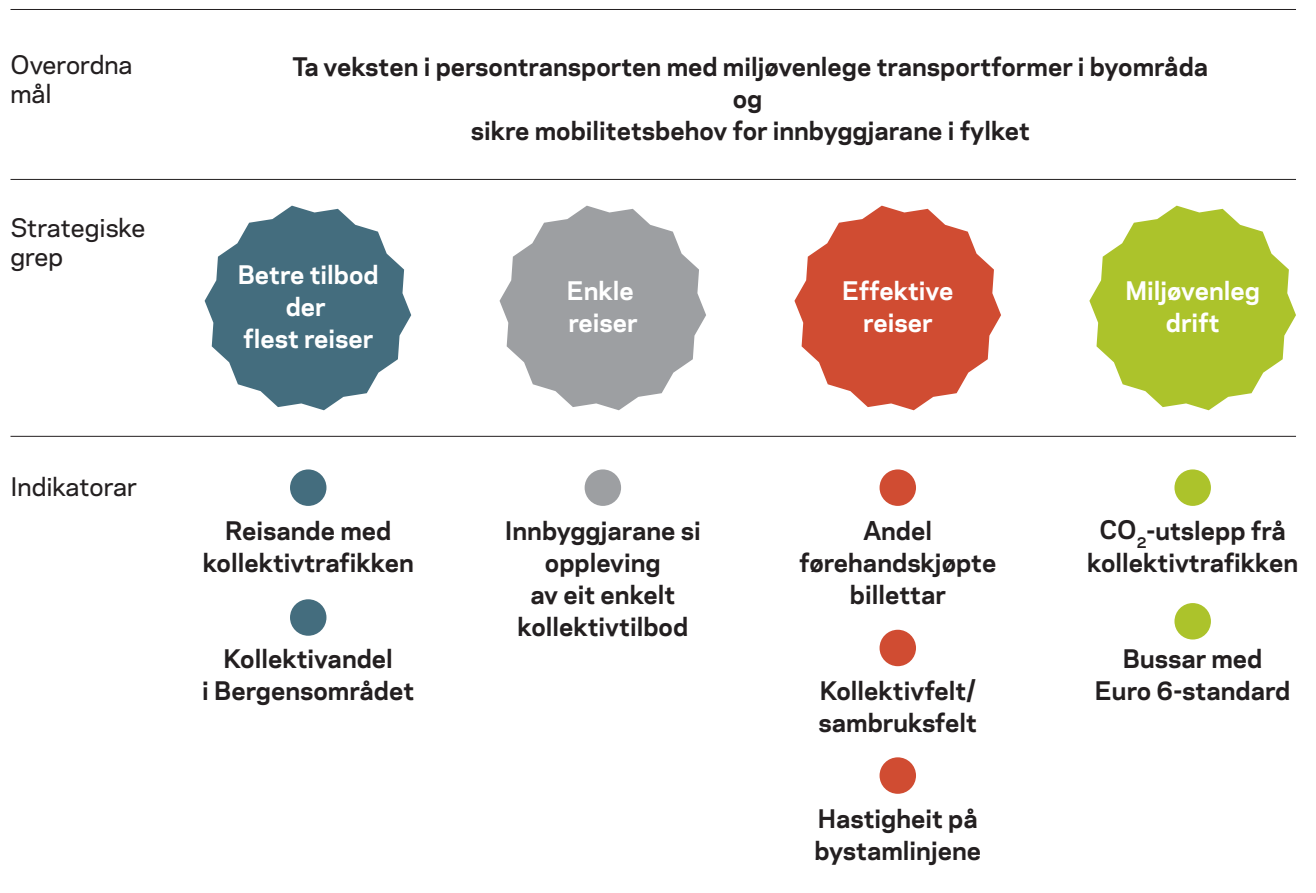
Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg vil vi arbeide for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv, og skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogram for 2019-2022 vart vedteke av fylkestinget i Hordaland i desember 2018. Handlingsprogram for 2020-2023 er vedtatt i fylkestinget 03.03.2020.

Føremålet med årsrapporten er å gi informasjon om korleis vi ligg an når det gjeld å nå dei overordna måla og gjennomføre strategiane; kva har skjedd det siste året, korleis er utviklinga i kollektivtrafikken og når vi måla? Årsrapporten er del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategi og handlingsprogram for kollektivtrafikken i Hordaland.

På grunnlag av overordna mål og strategiske grep i kollektivstrategien er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. Dei valde måleindikatorane er grunnlag for systematisk måling over tid. Indikatorane er og relevante i samband med målrapportering knytt til Miljøløftet og Byvekstavtalen inngått med staten. Indikatorane er vist i figur 1 på neste side.



Figur 1: Indikatorar for kollektivstrategien.

2

Når vi måla?

Best tilbud der flest reiser

Reisetala for 2019 viser at den positive utviklinga i tal reisande med kollektivtrafikken held fram.

For å nå nullvekstmålet for Bergensområdet, er det utarbeidd analysar som viser at kollektivtrafikken må ha ein passasjervekst på 3,5 prosent årleg. Passasjerstatistikken for 2019 viser vel seks prosent vekst i talet på kollektivreisande i Hordaland frå 2018. For Bergensområdet viser tal påstigande ein vekst på nærare tre prosent.

Om passasjerstatistikken

Reisetala for bybanen er i 2019 i all hovudsak basert på automatisk passasjerteljing, der ein i løpet av året har fått teljeutstyr (APC) om bord på alle vognene. Betre datagrunnlag gir betre kvalitet på passasjerstatistikken, og 2019 vil difor vere referanseåret for komande årsrapportering. Endringa i prosent for 2019 frå 2018 er basert på samanliknbare periodar for dei to åra i høve datagrunnlag.

Når det gjeld passasjerstatistikk for buss i Bergensområdet, er det også her større del av bussane som har automatisk teljeutstyr om bord. I dei nye kontraktane for Bergen Sør og Vest frå sommaren 2019, vart alle bussar levert med teljeutstyr, som del av krava i kontrakten.

APC-utstyr er frå start av kontrakt august 2018 installert i bussane i kontraktsområde Nordhordland, der mellom anna regionstamlinja mellom Knarvik og Bergen inngår. Passasjertal for Nordhordland inngår i tala for Hordaland utanom Bergensområdet.

Reisande med kollektivtrafikken

Samla for buss, båt og bane var det nærare 79 millionar påstigande i 2019 i Hordaland. 88 prosent av reisene var i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde 59 millionar. Bybanen viser framleis svært god vekst, med om lag 18,7 millionar påstigingar i 2019. Bybanen utgjer med det omlag 24 prosent av kollektivreisene i fylket.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var vel sju prosent frå 2018 til 2019. Veksten er i stor grad knytt til Askøysambandet.

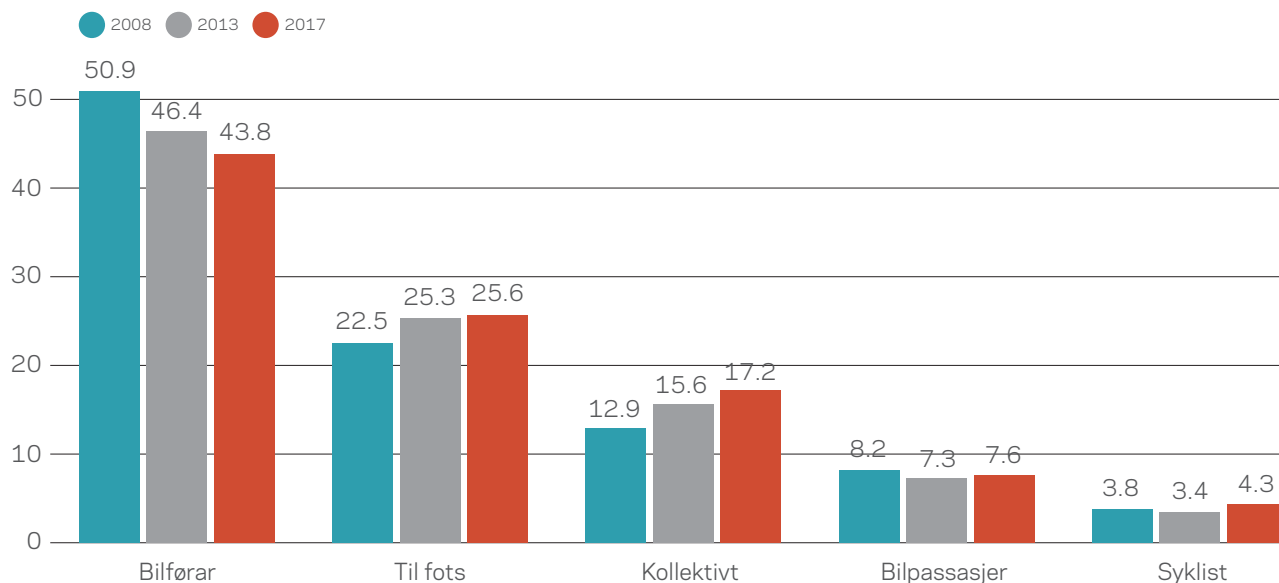
Kollektivandel i Bergensområdet

Reisemiddelfordeling er ein sentral måleindikator i høve nullvekstmålet for byområdet. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er den viktigaste kjelda for å følgje utviklinga i reisemiddelfordeling mellom personbiltrafikken, kollektiv, sykkel og gange. I 2019 vart foreløpige resultat for Bergen 2016-2017 publisert. Denne markerte at den positive endringa vi såg frå 2008-2013 held fram, med reduksjon i biltrafikken og auka kollektivandel (sjå figur 2 på neste side).

	Tal påstigande buss, bane, båt i 2019	Endring 2018-2019
Bergensområdet*	69 804 000	6 %
Hordaland total**	78 935 000	6 %

* Inkl. påstigingstal båt Kleppestø-Strandkaien

** Inkl. båt Sunnhordland, Nordhordland og Austevoll (alle båtruter på bruttokontrakt)



Figur 2. Reisemiddelfordeling for Bergen kommune.

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbudet, nye informasjonskanalar og fleire moglegheiter til å kjøpe billett er alle tiltak som skal bidra til at kollektivreiser skal bli opplevd som lett å forstå og bruke. Undersøkingar blant innbyggjarane i Hordaland viser at stadig fleire opplever det som enkelt å finne fram i kollektivsystemet.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Kvar haust gjennomfører Skyss ei undersøking av korleis befolkninga (18 år+) i Hordaland oppfatar Skyss og kollektivtilbodet der dei bur og ferdast, og kor enkelt eller vanskeleg dei opplever at kollektivsystemet er å bruke. Sidan utvalet av respondentar er trekt tilfeldig frå befolkninga, omfattar resultatata både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport.

For å få fleire til å reise kollektivt, er det avgjerande at sjølve kollektivtilbodet er enkelt å forstå. Sjølv om ruteendringar kan skape frustrasjon på kort sikt, er endringar ofte nødvendige for å forenkla og forbetre

tilbodet. Resultata for 2019 viser at 72 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er enkelt å forstå - noko som er tre prosentpoeng fleire enn året før.

For at publikum skal kunne forstå sjølve tilbodet, må informasjonen om tilbodet vere lett tilgjengeleg. For 2019 ser vi ei positiv endring på to prosentpoeng samanlikna med 2018 når det gjeld opplevinga av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbodet. Samanlikna med 2016 er det ein positiv endring på hele elleve prosentpoeng. Årsakene til denne auken er truleg at stadig fleire nyttar digitale kanalar, som til dømes mobil, og slik får lettare tilgang til oppdatert informasjon.

I tillegg til å gjere sjølve tilbodet og informasjonen om tilbodet enklare, er det avgjerande at vi senker tersklane for å kjøpe og bruke tilbodet. Vi ser ei tydeleg betring i kundane si vurdering av i kva grad det er enkelt å kjøpe billett det siste året, på ti prosentpoeng. Årsaka til framgangen kan vere forenklinga av sonestruktur for buss frå sommaren 2018, og at ein kan nytte seg av billettappen i heile Hordaland.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg heilt eller ganske einig i påstandane	2019	2018	Endring prosentpoeng 2019-2018	Endring prosentpoeng 2019-2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	71 %	67 %	4 %	20 %
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	74 %	64 %	10 %	31 %
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	62 %	58 %	4 %	23 %
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	48 %	48 %	0 %	22 %
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	69 %	67 %	2 %	19 %
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	74 %	72 %	2 %	21 %
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	72 %	69 %	3 %	24 %

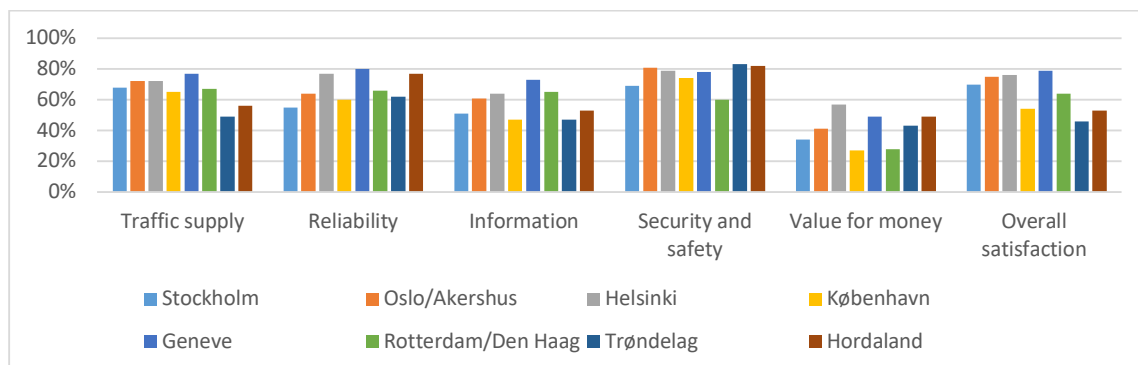
Samanlikning med andre byområde

«Benchmarking European Service of public Transport» (BEST) er eit samarbeid mellom større byar i Europa. Formålet er å auke merksemda på kundane sine behov og forventningar til kollektivtrafikken, og å etablere erfaringsutveksling og læring på tvers av organisasjonane. Skyss har delteke i BEST-samarbeidet sidan 2014. Kvart år vert det gjennomført ei felles undersøking av kor tilfredse innbyggjarane er med ulike sider ved

kollektivtilbudet. Undersøkinga gir resultat for det enkelte byområde, og moglegheit til å samanlikne byane.

Alt i alt seier 53 prosent seg tilfredse med kollektivtilbudet i Hordaland. Det er omtrent på same nivå som i 2018. Hordaland skårar høgt samanlikna med dei andre byane når det gjeld punktlegheit og tryggleik og sikkerheit.

Samanlikning med andre byområder (BEST)



Effektive reiser

Stamlinjene i Bergen skal vere eit føreseieleg og kapasitetssterkt tilbod, og køyretidsmålingar gir ein god indikasjon på framkomsten for kollektivtrafikken. Målingar i køyretid for 2019 viser varierende endringar frå 2018, og årsaka til endringane er samansett.

Andel førehandskjøpte billetter

Ein del av reisetida er opphald på haldeplass. Eit verkemiddel for å redusere reisetida er difor å få ned sal av billetter om bord. Satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett om bord har gitt resultat. Ein har også i 2019 sett vekst i bruken av mobilbilletter, spesielt sidan august 2018 da mobilappen for billettkjøp vart tilgjengeleg for bussreiser i heile fylket. Total andel førehandskjøpte billetter utgjorde 82 prosent i 2019, ei positiv auke på sju prosentpoeng frå 2018, og heile 48 prosentpoeng frå referanseåret 2013.

Andel førehandskjøpte billetter

	Andel 2019	Endring 2018-2019 (prosentpoeng)	Endring 2013-2019 (prosentpoeng)
Førehandskjøpte billetter	82 %	7	48

Kollektivfelt/sambruksfelt

Rask og effektiv framkomst for bussane er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar, ettersom godtgjering til operatørane i stor grad er basert på timepris.

Eigne køyrefelt som prioriterer kollektivtrafikk er eit kraftfullt tiltak for å gje bussen betre framkomst. Sterkt belasta strekningar med høg kollektivtrafikk vil særleg ha nytte av denne type tiltak. Eigne kollektivfelt gir betre framkomst for bussane, noko som gir

Kollektivfelt/Sambruksfelt

	Samla lengde antal kilometer i 2019	Endring % 2018-2019	Endring % 2013-2019
Kollektivfelt	13,1	1,5 %	30 %
Sambruksfelt	2,1	-210 %	-189 %

reduisert reisetid for mange passasjerar. Det gir også betre utnytting av kollektivmidlane og grunnlag for å styrke til bodet.

Per 31. desember 2019 er det til saman 13,1 km kollektivfelt, som er ei svak auke frå 2018. Nytt i 2019 er 200 meter som ei forlenging av kollektivfeltet i Haukelandsveien mot stoppet Haukeland sør. Når det gjeld samla km sambruksfelt har det i 2019 vore ein klar reduksjon. Vel to km i kvar retning langs Flyplassvegen er fjerna i samband med vegprosjektet E39 Sveгатjørn-Rådal. I høve planen for området vert dette ei permanent løysing for å gi plass til vekslingstrekingar på nye E39.

Bystamlinjene (busslinjer 2-6) utgjer tilbodet med høgast kapasitet og flest reisande. Problem med kø og dårleg framkomst har difor særleg innverknad på desse busslinjene. I 2019 var det oppstart av større midlertidige omleggingar av trafikken, og som påverkar stamlinjenettet i høve trasé, køyretider og -hastigheit på rutene. Omleggingane gjeld opprusting av Olav Kyrresgate i sentrum og arbeidet ved Haukeland Universitetssjukehus i samband med bybaneutbygginga. Konkret har endringane medført ny trasé gjennom sentrum i retning vest for linje 4, 5 og 6. Linje 2 og 3 vert påverka av arbeidet ved Haukeland.

Sannstidssystemet ombord i alle bussane i Bergen gjer at Skyss kan registrere køyretider og hastigheit på alle strekningar i busslinjenettet. Sanntidsdata gir og eit grunnlag for å følgje utviklinga i køyretidene over tid. Grunna endringane som er vist til over, er det derimot lite tenleg å samanlikne 2019 med tidlegare år.

Tabellen under viser snitt køyrehastigheit i km/t for bystamlinjene i morgon- og ettermiddagsrush i 2019 og 2018. Tida for opphald på haldeplass er ikkje inkludert i målingane.

Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

	Rush morgen (7-9) Snitt hastigheit 2019	Endring 2018-2019	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2019	Endring 2018-2019
2 frå Strandkaian	25,4	-0,2	23,4	-1,4
frå Birkelundstoppen	23,0	-1,7	25,1	-0,8
3 frå Støbotn	30,6	0,3	31,1	-0,3
frå Sletten	31,9	-0,4	32	0,0
4 frå Hesjaholtet	33,3	0,0	32,6	-0,2
frå Flaktveit	31,1	-1,3	30	-2,1
5 frå Loddefjord	35,6	0,4	35,3	0,0
frå Åsane terminal	32,7	-1,2	30,7	-2,1
6 frå Vadmyra	34,8	0,7	34,7	0,4
frå Lønborglien	31,5	-2,1	28,7	-1,9



Miljøvenleg drift

Det er vanleg å skilje mellom utslepp som har globale og lokale verknader. Utslepp med global verknad er utslepp av klimagassar, i hovudsak karbondioksid (CO₂), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gir dårleg luftkvalitet lokalt, og kan gje helseproblem i utsette område. Spesielt utslepp av nitrogenoksider (NO_x) er tidvis ei utfordring i Bergen.

Globale utslepp kan ein redusere ved å få ned forbruket av drivstoff, ved overgang til fornybare drivstoff eller overgang til elektrisk drift. Vidare utbygging av Bybanen, oppstart av nye kontraktar med elektrifisering av ferjeflåten, samt vedtak om biodrivstoff og elektrifisering av bussparken i Bergen gir gode utsikter for utviklinga på dette området framover.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

Buss, båt og ferje slapp i 2019 ut om lag 118 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Det er ein nedgang på heile åtte prosent (9 000 tonn) frå fjoråret. Utsleppskutta skuldast i hovudsak innfasing av biodrivstoff og elektrisk drift.

Bybanen vert drive med elektrisitet og bidreg difor ikkje til denne klimabelastinga. I 2019 utgjorde reiser med Bybanen om lag 24 prosent av kollektivreisene i heile fylket.

For buss er det nedgang i klimagassutsleppa knytt til biodrivstoff i kontraktane Nordhordland, Bergen sør og Vest. Biodrivstoffet er berekraftsertifisert og palmeoljefritt. I Bergen nord er 60 prosent av gassbruken fornybar. Det gir ein samla fornybardel av drivstoff i busskontraktene på 29 prosent.

Kollektivtrafikken har svært låge utslepp per passasjer i samanlikning med til dømes privatbil. Med aukande passasjertal vert utsleppet enno lågare. I 2019 var

gjennomsnittleg CO₂-utslepp på påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 0,52 kg, noko som er ein ytterlegare nedgang det siste året. Dette er snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Utsleppa frå båttrafikken er i all hovudsak uendra frå fjoråret.

I 2019 starta elektrifiseringa av dei tre første ferjesambanda. Dei vesentlege klimagassreduksjonane kjem først frå 2020.

Bussar med Euro VI-standard

Euro-standard set grenseverdiar for kor mykje utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Krava er retta mot utslepp som gir lokal luftforureining med fare for negative helseverknader. Krav til utslepp vart først sett i 1993 og er seinare skjerpa fleire gonger. Frå 2014 gjeld standarden Euro VI som krav til nye køyretøy, noko som betyr at alle bussar produsert etter 2014 held Euro VI-standard. Det er ikkje forventa vidare utvikling av nye nivå av denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale. Undersøkingar syner at bussar med Euro VI-standard har lågare utslepp av NO_x enn privatbilar med dieseldrift.

Oppstart av nye busskontraktar i Vest og Bergen sør gav ei større utskifting av bussparken 2019. Delen av bussparken med Euro VI-standard auka med det frå 35 til 67 prosent.

Frå 2020 vil ein ha Euro VI-standard på samtlege bussar i kontraktane i Bergensområdet, og innan 2025 også i resten av Hordaland.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

	2017	2018	2019	Endring % 2018-2019
Ferjer	54 896 045	56 376 499	53 338 946	-5,4 %
Snøgg- og lokalbåt	23 353 648	23 612 972	23 629 721	0,1 %
Buss	49 248 283	47 431 343	40 577 755	-15,0 %

Bussar med Euro 6-standard

	Andel bussar med Euro 6-standard i 2017	Andel bussar med Euro 6-standard i 2018	Andel bussar med Euro 6-standard i 2019
Hordaland	22,82 %	35,00 %	67,05 %

CO₂-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

	2017	2018	2019	Endring % 2018-2019
CO₂-utslepp	49 248 283	47 431 343	40 577 755	-14,45
Tal påstigande	68 753 000	71 812 000	77 700 000	8
CO₂-utslepp per påstigande	0,72	0,66	0,52	-20,93



3

Økonomiske nøkkeltal

Økonomiske nøkkeltal kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for drift av kollektiv i 2019, og i så måte også rekneskapen for Skyss sitt ansvarsområde. Rekneskapen er per februar ikkje godkjent av fylkestinget og ikkje godkjent av revisor.

I 2019 var dei totale brutto kostnadane for drift av kollektivtrafikken 2,756 milliardar kroner. I høve rekneskapen for 2018 er det ein auke i brutto kostnader på 112,7 millionar kroner.

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er billettinntekter og statlege belønningssmidlar. Dei samla inntektene i 2019 var 1,288 milliardar kroner, som er ein auke på omlag 48 millionar kroner i høve til 2018.

Ut over billettinntektene og belønningssmidlar vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune. Rekneskapen for 2019 viser at den fylkeskommunale andelen var på 1,468 milliardar kroner, omlag 64 millionar kroner meir enn i rekneskapen for 2018.

Kostnader

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift, som også inkluderer skuleskyss utført med rutegåande buss. Kostnader for bussdrift var i 2019 på 1,7 milliardar kroner og utgjør 62 % av totalkostnadane. Kostnadane til bussdrifta auka med 69 millionar kroner frå 2018 til 2019. I hovudsak har det vore kostnadsauke til auka ruteproduksjon, auka kostnader på nye anbod i Vest og Bergen sør med oppstart i 2019, i tillegg til andre kontraktsmessige forhold.

Bybanedrifta hadde ein nedgang i kostnader på omlag 19,6 millionar kroner i forhold til fjoråret, og ein totalkostnad på 223 millionar kroner i 2019. Endringa skuldast ny kontrakt med operatør, der tidlegare kostnadselement som vognleige er tatt ut av kontrakten

både på kostnads- og inntektssida. Det har også vore reduksjon i kostnader til infrastruktur og vognvedlikehald.

Båtrutene hadde ein kostnadsauke på 11,4 millionar kroner i forhold til fjoråret med ein totalkostnad på 209,8 millionar kroner i 2019. Kostnadsauken skuldast auke i kontraktskostnader for dei største båtkontraktane.

Ferjedrifta hadde ein kostnadsauke på 36,5 millionar kroner i forhold til fjoråret. Kostnadsauken kom i hovudsak av auka kontraktskostnader som følgje av opsjonsprisar på fleire store samband. Totale kostnader for ferje i 2019 var på 440 millionar kroner

Kostnaden til individuelt tilrettelagt skuleskyss var på 196,5 millionar kroner i 2019. I forhold til fjoråret har ein hatt ein auke på 3,7 millionar kroner. Kostnaden for skuleskyss varierer frå år til år avhengig av behov, men trenden har vist ein auke i kostnader dei seinare åra.

Inntekter

Billettinntektene frå buss, inklusiv inntekter frå skuleskyss, frå bybane, båt og ferje var totalt på 1 032 millionar kroner i 2019. Dette er ein auke på nærare 33,6 millionar kroner frå 2018. Storparten av denne auken kjem frå billettinntekter frå buss og bane som hadde ein samla inntektsauke på nær opptil 28 millionar kroner. Inntektsfordeling mellom buss og bane er basert på passasjerstatistikk, sjå nærare forklaring i kap 2.

Buss og bybane hadde til saman ein auke i inntekter på 3,6 % i forhold til fjoråret. Båt hadde ein auke i inntekter på 7,7 millionar kroner frå 2018 til 2019. Det utgjorde ein vekst i inntektene på 13,6 %.

Av belønningssmidlar vart det i 2018 tildelt 155 millionar kroner til kollektivdrift. I tillegg vart 27 millionar kroner i belønningssmidlar overført frå året før. Midlane er nytta til vidareføring av tidlegare iverksette tiltak.

Rekneskap brutto kostnader drift

	2017	2018	2019
Buss	1 430 273 072	1 446 412 000	1 511 766 000
Bybane	222 753 952	242 741 000	223 120 000
Buss og bybane	1 653 027 024	1 689 153 000	1 734 886 000
Båt	176 951 997	198 324 000	209 751 000
Ferge	290 175 977	403 500 000	440 044 000
Skoleskyss individuelt tilrettelagt	174 225 761	192 880 000	196 533 000
Administrasjon og drift	144 979 963	159 176 000	174 542 000
Total brutto kostnader	2 439 360 722	2 643 034 000	2 755 756 000

Rekneskapen for 2019 er ikkje godkjent av fylkestinget

Rekneskap inntekter

	2017	2018	2019
Billettinntekter buss	566 157 734	592 174 000	579 802 000
Billettinntekter bane	145 055 128	162 860 000	203 189 000
Billettinntekter båt	48 322 622	49 345 000	57 082 000
Billettinntekter ferje	0	49 387 000	50 679 000
Skoleskyss, refusjon kommunar	134 999 984	144 891 000	141 490 000
Belønningsmidler	147 000 000	182 000 000	200 000 000
Andre	71 386 416	59 105 000	55 638 000
Total inntekter	1 112 921 884	1 239 762 000	1 287 879 000

Fylkeskommunen si finansiering

	2017	2018	2019
Rekneskap	1 326 438 838	1 403 271 000	1 467 877 000
Budsjett	1 362 985 764	1 419 980 000	1 461 866 000
Differanse rekneskap-budsjett	-36 546 926	-16 709 000	-6 011 000

Belønningsmidlar og Miljøløftet

Belønningsordninga for «betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda» inngår i gjeldande byvekst-avtale for Bergen, og i ny framforhandla byvekst-avtale for kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Byvekstavtalen er organisert gjennom Miljøløftet.

I gjeldande byvekst-avtale 2017-2023 utgjer belønningsmidlane totalt 1,4 milliardar kroner (2017-kroner), det vil seie 200 millionar kroner i årleg tilskott. I handlingsprogrammet for Miljøløftet er belønningsmidlane lagt flatt som eit tilskott til drift av kollektivtrafikk i Bergen. Midlane har ikkje gitt rom for nye tiltak, ettersom drift av tidlegare i verksette tiltak for tilbudsforbetring og styrking av kapasiteten i kollektivnettet også må dekkjast gjennom desse gitte

rammene. I 2019 vart belønningsmidlane på 200 mill. kr difor nytta til vidare drift av kollektivtiltak i Bergen.

Ny framforhandla byvekst-avtale for bergensområdet 2019-2020 er ikkje gjeldande før alle lokale avtale-partar har fatta politiske vedtak (frist 1. april), og avtalen er handsama i regjeringa. I avtalen ligg ei auke i belønningsmidlar som Skyss disponerer. For 2019 utgjer auken omlag 80 mill. kr. For perioden 2020-2029 utgjer belønningsmidlane til Skyss 280 mill. kr årleg. 25 mill. kr av desse er øyremerka innføring av låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten.

I tillegg til belønningsmidlar er det frå Miljøløftet utbetalt 10 mill. kr til trafikale omleggingar som følgje av midlertidig stenging av Olav Kyrresgate i Bergen.



4

Kollektivåret 2019



Veksten i kollektivreiser held fram

Passasjerstatistikken for 2019 viser vel seks prosent vekst i talet på kollektivreisende i Hordaland frå 2018. Samla for buss, båt og bane var det nærare 79 millionar påstigande i 2019. Av desse var 88 prosent av reisene i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde totalt 59 millionar. Stadig fleire reiser med bybanen, og i 2019 var det heile 18,7 millionar påstigande med banen. Bybanen utgjør med dette omlag 24 prosent av dei totale kollektivreisene i fylket.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var vel sju prosent frå 2018 til 2019. Båtrutene hadde til saman vel 1,2 millionar reisande i 2019.

Auka kapasitet i kollektivnettet

Fylkestinget løyvde kr 10 mill. til auka ruteproduksjon på bybanen og buss i Bergen i budsjettvedtaket for 2019. I tillegg vart vedtak frå 2018 om styrking av tilbodet følgt opp med gjennomføring av tiltak i 2019.

Dette vedtaket omfatta auka ruteproduksjon i områda Bergen, Vest, Nordhordland og Hardanger/Voss/Sunnhordland. Belønningsmidlar i 2019 gav ikkje rom for ytterlegare tiltak i Bergensområdet.

Med bakgrunn i passasjertal for bybanen er periodane for rush utvida på kvardagar, samt at det er satt inn fleire avgangar i helg. Vidare er busstilbodet i helg styrka med fleire avgangar på utvalde tunge linjer. Busstilbodet på natt er også auka i tal avgangar, i tillegg til at linjer som tidlegare har hatt egne natruter med egne trasear no har lik trase gjennom heile døgeret. På denne måten er tilbodet om natt utvida til å dekke fleire områder i Bergen.

Busstilbodet i helg er og styrka på Sotra og Askøy, mellom Straume og Bergen og Kleppestø og Bergen. Vidare er det oppretta to nye ekspresslinjer, 460E Ågotnes-Bergen og 450E Skogskiftet-Bergen, utan stopp mellom Bildøy og Bergen busstasjon. I tillegg er tilbodet frå Bergen til Straume styrka i rush, samt på kveldstid Bergen-Ågotnes. På Askøy er det oppretta

nytt tilbod for skule- og arbeidsreisande til og frå det nye bustadfeltet på Stongafjellet og Kleppestø/Bergen.

Når det gjeld Nordhordland var det politisk vedtak om å nytte dei ekstra budsjettmidlane til eventuelle justeringar i samband med innføring av regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen hausten 2018. Linje 300 er i 2019 styrka med nye avgangar, gjennom utviding av rushperioden kvardagar og styrka tilbod i helg.

For Hardanger/Voss og Sunnhordland har ein i 2019 mellom anna retta tiltak mot fleire korrespondansar, utvida rutetilbod som i dag er avgrensa til delar av året til å gjelde heile året, samt noko styrka sommarproduksjon. Det er satt opp to nye bussavgangar med korrespondanse båt Rubbestadneset frå Bergen, og to nye avgangar Husnes-Sunde kai knytt til snøggbåtruta i Sunnhordland.

Nye busskontraktar Bergen sør og Vest

Frå 25. juni starta ny kontrakt for området Vest. Ny operatør for dette området er Tide Buss AS. Det er ikkje knytt større endringar i tilbodet i samband med oppstart av denne kontrakten, men som nemnt over er det oppretta to ekspressbusslinjer for å gi eit raskare tilbod for pendlarar frå Sotra til og frå Bergen.

Nytt bussanbod for Bergen sør starta opp med ny kontrakt frå 16. august, med Tide Buss AS som operatør. Frå 01.01.2020 inngår også Austevoll i dette kontraktområdet. Det er heller ikkje i Bergen sør gjort større endringar i tilbodet knytt til kontraktstart. Det som kan nemnast er at fleire avgangar på linje 80 er forlenga til Strandkaaien i tillegg til fleire avgangar i helg.

Betre informasjon til dei reisande

I 2019 vart både Voss stasjon og Knarvik terminal oppgradert. Voss stasjon er unik med både tog, gondol og buss på same lokasjon. I innvendig venterom i tilknytning til bussperrengar er det

utplassert interaktivt informasjonspunkt og digitale skjermar med avgangstider, i tillegg til informasjonssøyler ved dei nye perrongane. Knarvik terminal er flytta til umiddelbar nærleik til Knarvik senter ved E39. Den nye terminalen har utandørs digital avgangsinformasjon, og informasjonssøyler ved alle perrongar.

I store delar av 2019 har trafikken i Bergensområdet vore prega av tre store midlertidige omleggingar. Olav Kyrresgate i sentrum og Carl Konow på Laksevåg er stengt, medan det ved Haukeland er begrensa framkomst og haldeplassar som er flytta. Skyss har prioritert ressursar for å sikre koordineringa av trafikale tiltak og informasjonstiltak ved slike større midlertidige omleggingar. Målingar i tilknytning til denne type tiltak viser at kundane i stor grad er nøgde med informasjonsarbeidet Skyss har gjort.

I arbeidet med å gjere det enklare å reisa kollektivt, lanserte Skyss i 2019 ein ny reiseplanlegger på skyss.no, som byggjer på eit tettare samarbeid med Entur. Også Skyss reiseplanleggar app vart oppdatert med nytt baksystem og funksjonalitet. Vi vil framover kontinuerleg oppdatere og forbetre informasjonen i alle våre kanalar.

Sal og billettar

I 2019 selde Skyss totalt 13 millionar billettar og om lag 92 prosent av desse var enkeltbillettar. Av samla omsetnad utgjør enkeltbillettar 48 prosent, medan periodebillettar utgjør 52 prosent.

Salet av mobilbillettar aukar framleis kvar månad og i 2019 vart det totalt seld om lag 9,4 millionar mobilbillettar, ei auke frå 7,8 millionar i 2018. I desember 2019 var om lag 84 prosent av alle billettar seld på førehand. Sal om bord er nede i om lag 16 prosent, og nedgangen her er i tråd med målsetjingar i Kollektivstrategi for Hordaland.

I samband med oppstart av nye kontraktar i Bergen sentrum og Bergen nord skal nye salskanalar lanserast

og enkelte av dei noverande salskanalar skal avviklast. Arbeidet med å førebu dette starta i 2019 og vil gå føre seg fram til implementering hausten 2020.

Endring i prisar

I tråd med budsjettvedtaket i fylkestinget vart prisane justert 1. februar 2019. Endringar for buss og bybane, samt båtsambandet Kleppestø-Strandkaaien var som følgjer:

- Redusert takst på periodebillett vaksen, honnør og student
- Ingen takstauke for periodebillett barn
- Ingen takstauke for 30-dagars ungdomsbillett
- Gratis for barn til og med 5 år (tidlegare 3 år)
- Barnebillett gjeldande til og med 17 år (tidlegare 15 år)
- Enkeltillett vaksen (ei sone) auka med ei krone

Når det gjeld båt, var takstauken om lag 2,7 prosent for alle typar billettar. Det er og blitt gratis å ta med sykkel på båt, så langt plassen tillet det. Ferjetakstane gjekk opp med 2,7 prosent som følge av justeringa av riksregulativet for ferjetakstar

Forenkla takst- og sonestruktur i Hordaland

1. august 2018 vart talet på takstsoner for buss og bybanen i Hordaland redusert frå 470 til sju soner. Med ny struktur vart SkyssBillett (app på smarttelefonar) innført i heile fylket, noko som har forenkla kvardagen til både reisande og sjåførar.

Skyss har nyleg gjennomført ei evaluering av endringa i takst- og sonestruktur. Ut frå spørjeundersøkingar, dataanalyse og andre tilbakemeldingar, er det stor grunn til å seie at ein har lukkast med målsettinga for endringa. I stor grad stadfestar evalueringa at sone-modellen vert oppfatta som enkel å forstå og bruke. Salsstatistikken indikerer og at endringane har ført til at fleire vel kollektivt.

Båtsambanda i Hordaland

Passasjertal for båtsambanda viser ein samla vekst i passasjerar med vel sju prosent. Største delen av veksten er knytt til Askøybåten, med over 13 prosent vekst samanlikna med 2018. Totalt tal påstigande på sambandet var 672 000 i 2019. Nordhordlandsbåten Knarvik-Frekhaug-Bergen har hatt ein svak nedgang i tal reisande også i 2019. Samla passasjertal for dette sambandet var 130 000 i 2019, ein nedgang på vel to prosent frå 2018. Noko av årsaka til nedgangen kan vere endringar i takst og sonestrukturen for buss, samt omlegging og styrking av busstilbodet mellom Knarvik og Bergen.

Sunnhordlandsruta kan vise til framleis passasjervekst på vel tre prosent og totalt 415 000 påstigande i 2019. Hardangerfjordekspresen hadde ein nedgang i tal passasjerar samanlikna med året før, men sett samla over dei seinaste åra er det likevel relativt stabile reisetal for dette sambandet. For dei andre mindre sambanda er det ingen eller noko nedgang i tal passasjerar. Endringane vert vurdert som normale variasjonar år til år.

Ny kontrakt for Turistrute Hardanger vart signert før sommaren 2019, med Norled AS som operatør. Ny kontrakt startar opp i 2020. Turistrute Hardanger er eit hurtigbåtsamband retta mot reiselivet i Hardanger, og trafikkerer i sommarsesongen i Hardangerfjorden mellom Norheimsund og Eidfjord med stopp i Herand, Utne, Lofthus, Kinsarvik og Ulvik. Frå 2021 vil tilbodet bli utvida med ein månad i kvar ende. Det er lagt opp til automatisert billettsal og reservasjonar både gjennom operatørs eigne og andre relevante aktørar sine salskanalar. Nye moglegheiter kring sal og formidling av produkt og tenester skal utforskast vidare, i samarbeid mellom operatør og kommunane og næringslivet i området.

Sommaren 2019 starta to kontraktar for mindre lokale båtruter. Den eine gjeld sambandet Geitanger-Knappskog i nye Øygarden kommune, og den andre

er Osterfjordruta som i hovudsak betener veglause stader langs fjorden mellom kommunane Lindås, Osterøy og Vaksdal.

I tråd med vedtaket knytt til Trafikkplan båt i 2017, er det gjennomført ei utgreiing av mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen. Utgangspunkt for utgreiinga er dagens trafikale tilhøve, og kva effektar eit båttilbod kan ha i tida fram mot nytt Sotrasamband. Rapport frå utgreiinga er sendt på høyring til dei aktuelle kommunane og relevante næringsaktørar i området, og vil bli lagt fram politisk våren 2020.

Arbeidet med å førebu nytt anbod som legg til rette for elektrifisering av Kleppstø-Strandkaien er i gong. Miljødirektoratet har gitt støtte til dialog med leverandørmarknaden, kommune og nettselskap. Målet er å konkretisere korleis straumframføring, ladeinfrastruktur og kai kan utformast på Kleppstø og Strandkaien.

Ferjesambanda i Hordaland

Samla sett hadde fylkesvegferjene ein svak nedgang i trafikken på vel ein prosent i 2019, målt i personbileiningar (PBE). Størst nedgangen er registrert på sambandet Husavik-Sandvikvåg, med nærare 15 prosent. Også sambanda Krokeide-Hufthamar, og Duesund-Masfjordnes, har i 2019 hatt ein reduksjon i tal PBE. Sambandet Klokkarvik-Hjellestad kan vise til sju prosent vekst. Øvrige samband viser liten eller ingen endring i PBE.

Trenden med aukande tal el-bilar på ferjene held fram. Statistikken for 2019 viser ei samla auke i tal el-bilar på 50 prosent frå 2018. Andelen el-bilar av totaltrafikken har stege frå seks til 8,5 prosent i 2019. Størst andel el-bilar er registrert på sambandet Krokeide-Hufthamar, der nærare kvar fjerde bil er elektrisk.

Ferjedrifta i fylket kan vise til svært god regularitet, med snitt, eksl. force majeure, på 99,8 prosent.

Nye ferjekontraktar

Av dei nye ferjekontraktane som vart tildelt i 2016 og 2017, starta sambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg opp i 2018 og Duesund-Masfjordnes i 2019. Alle ferjene på sambanda er hybridferjer som kan operere både med diesel og elektrisk drift, men vert køyrt med heilelektrisk drift. Erfaringa frå oppstarten viser at drifta av sambanda går som føreset.

Dei nye ferjeanboda vil frå 2020 føre til ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i fylket. Operatørane har samla sett forpliktet seg til å redusere CO₂-utsleppet med over 90 prosent. Alle ferjekontraktane i Hordaland vil då og vere såkalla bruttokontraktar, som inneber at inntektsansvaret ligg hjå Skyss.

Dei nye ferjekontraktane gir vesentleg auke i driftskostnader, samt investeringskostnader knytt til kaianlegg og ladeinfrastruktur. Kostnadsveksten for ferje vil vere utfordrande for økonomien til fylkeskommunen i åra framover.

Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

I oktober 2017 vart temaplan for låg- og nullutslepps-teknologi for bussane i Hordaland vedteken i fylkestinget. Temaplanen følgjer opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for utsleppsreduksjonar, basert på innføring av ny teknologi.

For å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken vil ein, enkelt sagt, erstatte det fossile drivstoffet med fornybart (biodrivstoff) eller elektrifisere drifta. Temaplanen viser mogelege tiltak som gir til saman 65 prosent lågare klimapåverknad mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020. Med tiltaka som ligg i temaplanen, vil busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020 og i resten av Hordaland innan 2025. Temaplanen føreset finansiering frå Byvekstavtalen og Enova.



I kontraktområda Bergen sør og Vest er det frå oppstart av ny kontrakt sommar 2019 100 prosent fornybart og berekraftsertifisert drivstoff på bussane. I kontraktområde Nordhordland vart dette innført allereie 2018.

Det vart inngått ny kontrakt for kontraktssområda Bergen sentrum og Bergen nord i juli 2019. Operatør har forplikta seg til batteridrift på 82 % av Bergen sentrum inklusive trolleybusslinje til Laksevåg. Gjennom elektrifiseringstiltaka skal ein oppnå om lag 65 prosent reduksjon i CO₂-utslepp frå buss-transporten. Gjennomføring av tiltaket har fått tilsegn om støtte frå Enova. Dei resterande bussane i Bergen sentrum skal driftast med biodiesel, og for Bergen nord med bruk av biogass.

Skuleskyss

I 2019 fekk omlag 17 100 elevar i grunnskular i Hordaland innvilga skuleskyss. Av desse hadde om lag 2 070 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. I Hordaland nyttar elevane i vidaregåande skule som hovudregel 30-dagers ungdomsbillett til skuleskyssen. For dei som ikkje

nyttar ungdomsbillett til skuleskyss fekk omlag 3 800 innvilga gratis skuleskyss i 2019. Av desse hadde vel 450 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Behovet for og kostnadane knytt til skuleskyss er påverka av ei rekkje forhold, mellom anna nedlegging/samanslåing av skular, lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande skular og andel elevar som har delt bustad.

Betre samordning av skuleruter og start- og sluttider på skulane kunne gje innsparingar i transportutgiftene. I 2019 har Skyss arbeidd tett opp mot kommunane og skular for å betre samhandlinga knytt til organiseringa av skuleskyssen. Det er mellom anna etablert ordning med faste kontaktpersonar i kommunane og årlege kommunesamlingar. Vidare har det vore arbeidd med å automatisere oppgåver og å ta i bruk relevante digitale verktøy for å effektivisere arbeidsprosessane innan skuleskyssområdet.

Inntektssikring og redusert sniking i kollektivtransporten

Skyss får gjennomførte ei rekke billettkontrollar på buss, båt og bybane kvart år. Målet med desse kontrollane er å førebygge snik og slik bidra til å auke talet på betalande passasjerar. Samstundes har kontrollørane ei rolle i å førebyggje feilsal, rettleie dei reisande og bidra til ei trygg og hyggjeleg reise for alle.

I tillegg til vanlege billettkontrollar har Skyss i 2019, som i 2018, gjennomført teljekontrollar. Desse kontrollane har til føremål å telje kor mange av dei reisande som har og ikkje har gyldig billett, og vil framover verte brukt som mål for snikprosenten i Hordaland. Det vert ikkje skrive ut gebyr i teljekontrollar.

Resultata frå teljekontrollane i 2018 tyda at mellom ti og elleve prosent av dei reisande med Skyss mangla gyldig billett. Tala viste til dels store variasjonar mellom ulike område i fylket. Skyss har i 2019 auka talet på kontrollar, samt gjennomført ei større haldningskampanje. Desse tiltaka har hatt ein effekt. I 2019 tyder resultata at dei som reiser utan gyldig billett er redusert til omlag seks prosent. Resultata frå ei haldningsundersøking Skyss gjennomførte i 2018 konkluderte og med at auka kontrollar er det mest effektive verkemiddelet for å redusere talet på dei som ikkje betalar.

Vidare utbygging av bybanen

I samband med pågåande bygging av bybanen til Fyllingsdalen er det arbeidd med omlegging av busstrafikken i enkelte områder. Omleggingane er lagt opp til å gje minst mogleg påverknad for dei kollektivreisande. Det framtidige linjenettet og kollektivtilbodet som følgje av den nye bybanestrekninga til Oasen er skissert i Trafikkplan Bergen, og vil bli nærare utgreia i planlagd trafikkplan for Bergen sør.

Bergen kommune har som planmynde ansvar for reguleringsplan for vidare utbygging av bybanen til Åsane. Til dette arbeidet bidreg Skyss med faglege underlag, analysar og føringar for framtidig samla kollektivsystem i nordkorridoren. Byrådssaka frå juni 2018 syner ein framdriftsplan med forventa planvedtak i 2023, byggestart i 2025 og at ny bybanestrekning kan stå ferdig i 2031.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der Bergen kommune og har sagt seg samd i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. Handlingsplan for innfartsparkering 2018 - 2029 legg grunnlaget for prioritering av tiltak.

Målet for handlingsplanen er 6000 innfartsparkeringsplassar innan 2030, og ein ligg godt an i høve måloppnåing. Ved utgangen av 2019 var det nærare 4150 plassar totalt. Dei sentrale innfartsparkeringsområda har generelt pressa kapasitet medan enkelte områder kan utnyttast betre, som til dømes Birkelandsskiftet terminal, Storavatnet terminal og Lagunen.

I det vidare arbeidet er Åsane og Arna særleg prioritert. I 2019 starta planlegging av innfartsparkering i Vågsbotn, med planlagd opning i byrjinga av 2020. I samband med ny reguleringsplan for Indre Arna og ny togstasjon og bussterminal inngår og plan for innfartsparkering.

Innfartsparkering for sykkel er pr. i dag lite i bruk. I lys av nullvekstmålet og auka bruk av sykkel er det likevel ei målsetting om at alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet skal ha løysing for sikker sykkelparkering.

Opprusting av haldeplassar og knutepunkt

Det vert arbeidd kontinuerleg med oppgradering av haldeplassar og knutepunkt. Føremålet med satsinga er både å auke kvaliteten for dei reisande, redusere reisetida og gjere kollektivnettet meir effektivt driftsmessig. Følgjande skisserer kort større arbeid siste året.

Våren 2019 starta eit omfattande arbeid med å oppgradere Olav Kyrresgate, for å betre tilgangen til haldeplassane knytt til sentrumsterminalen. Hovudgrepet er å omprioritere areal frå køyrefelt til fortau og passasjerareal. Mellom anna omfattar tiltaket heva kantstein for trinnlaus tilkomst til bussane, ledelinjer for synshemma og betre venteareal. Opprusting av Olav Kyrresgate inngår i Miljøløftet, og Statens Vegvesen står for gjennomføringa.

Ny bussterminal ved Voss stasjon vart ferdigstilla og er no opna. Den nye bussterminalen gjer det enklare å byte mellom buss og tog, samt tilgang til nye oppgraderte fasilitetar som sykkelparkering, bagasjeoppbevaring og venterom.

Hausten 2019 flytta Knarvik terminal (tidlegare Knarvik Skysstasjon) til ny midlertidig plassering langs E39 ved Knarvik Senter. Terminalen er universelt utforma, og har sanntidsskilt, infoskilt og venteskur.

Rosendal kai og Fitjar terminal er begge kollektivknutepunkt som er oppgradert siste året. Rosendal har fått ny kai til snøggbåten, to oppstillingsplassar til buss samt nytt servicebygg med venterom. Nye Fitjar terminal har fått tre oppstillingsplassar for buss og venteskur.

Styrking av planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det naudsynt å styrke planleggingsgrunnlaget. Det å ha gode data på kundane sitt reisebehov og reisevanar er eit viktig grunnlag for å kunne innrette tilbodet på ein måte som er attraktivt og enkelt for dei reisande.

Skyss arbeider for å få full dekning for system for automatisk passasjerteljning på alle busslinjer og på bybanen. Skyss har i 2019 arbeida med å implementere løysinga med automatisk passasjertelling for dei eksistrande 19 bybanevognene slik at alle vognene no har passasjertellingsutstyr.

I nye kontraktar for Bergen sør og Vest er det implementert nye IT-løysingar i bussene. I desse to kontraktssområda, samt i komande nye busskontraktar, er operatør eigar og ansvarleg for vedlikehald av det meste av IT-utstyret ombord i bussane, mellom anna sanntids- og passasjerdata.

Sanntids- og pasasjertellingsutstyr frå tidlegare kontraktar vert demontert og nytta ombord i bussar i kontraktssområde utanom Bergensområdet. Dette vil gi oss betre statistikk og grunnlag for tilbodsutvikling i større delar av Hordaland.

Kampanjar i 2019

I 2019 har Skyss gjennomført ein større kampanje mot snik, kalla «Snylteagurk». I tillegg til å redusere tal snik, er føremålet med kampanjen å fremje haldningar om at det ikkje er greit å reise utan gyldig billett og at kvar billett tel. Kampanjen gikk gjennom heile året i sosiale mediar, på skjermar og ombord i transportmiddel. Resultata frå kampanjen er svært gode. Undersøkingar viser at budskapet både er lagt merke til, er godt likt og at fleire enn tidlegare meiner det er viktig å betale for kollektivtransport. I tillegg ser vi ei positiv utvikling i billettkontrollane som er gjennomført i 2019 samanlikna med året før.

I samband med stenging av Olav Kyrres gate for oppgradering, vart det gjennomført ei omfattande informasjonskampanje for å nå ut til publikum om endringane i trasé og stoppmønster for bussane i Bergen sentrum. I dagane etter omlegginga var det og stort tal rettleiarar i bybildet som hjalp folk å finne fram til rett buss og haldeplass.

Det var og gjennomført ei større markering i samband med at bybanen nådde 100 millionar reisande i november 2019.



5

Kollektivfakta

Ansvar og oppgaver i kollektivtrafikken

Fylkeskommunen har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Hordaland har vore lagt til Skyss, fram til samanslåing av Hordaland og Sogn og Fjordane til Vestland fylkeskommune 01.01.2020. Skyss vart oppretta i november 2007, organisert som ei ytre eining under samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune. I Sogn og fjordane fylkeskommunen har kollektivansvaret vore plassert i samferdselsavdelinga, gjennom merkenamnet Kringom. I Vestland fylkeskommune er Skyss/Kringom plassert som ei ytre eining under avdeling for mobilitet og kollektiv. Prosess for felles merkevare er i gong.

Skyss har ansvar for å planleggje, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje etter politisk vedtekne budsjett. Vidare har Skyss hatt ansvar for å setje i verk vedtekne strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland.

Skyss har ansvar for å inngå avtalar for køyring av buss, båtruter og ferjer til trafikkelskap etter anbodskonkurransar, samt drosje knytt til skuleskyss. Frå 2019 er ansvaret for å inngå transportkontrakt for drift av Bybanen lagt til Bybanen AS, mot tidlegare plassert i Skyss. I dei fleste tilfella er det Skyss som har stått for planlegging og marknadsføring av kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har hatt ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss har i 2019 hatt følgjande kontraktar:

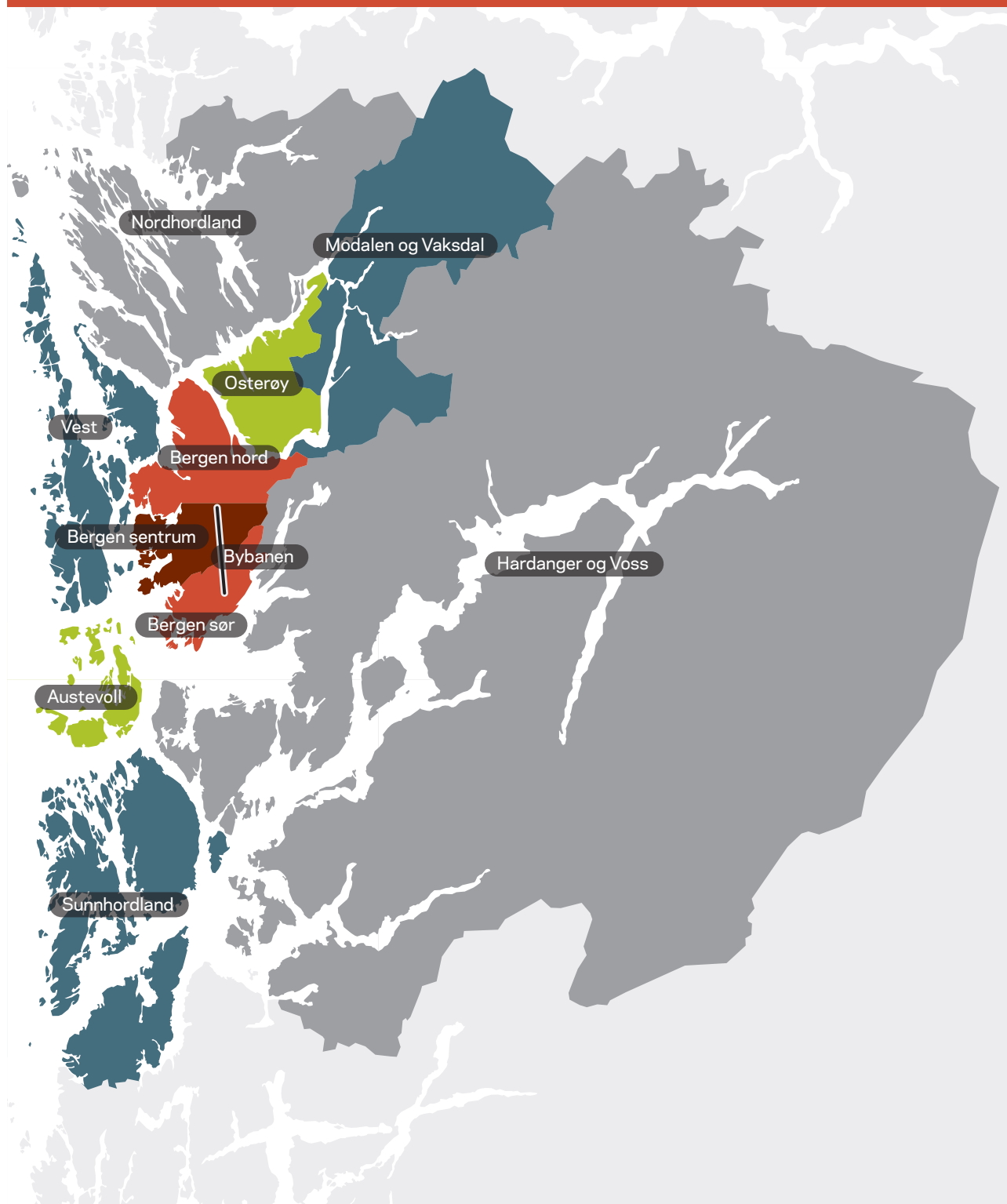
- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev vel 800 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 28 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband.
- Sju båtkontraktar med elleve båtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskyss.

Hordaland fylkeskommune etablerte Skyss da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. Alle kontraktar for buss og bane i Hordaland er bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Nytt i 2018 var overgang frå netto til bruttokontrakt for to ferjesamband. Kontraktane for alle ferjesamband med oppstart i 2020 er inngått som bruttokontraktar.

Bybanen i Bergen har ei særskild organisering, der fleire aktørar har oppgaver. Planlegging av nye strekningar er prosjekt i regi av Miljøløftet (samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Bergen kommune). Bergen kommune er planmynde og vedtek reguleringsplan for nye strekningar.

Fylkeskommunen er ansvarleg for utbygging, drift og vedlikehald av bybanen, gjennom Bybanen Utbygging, Bybanen AS og Skyss. Skyss har ansvaret for rutetilbodet, og kundekontakt i form av marknadsføring, sal og informasjon.

Kontraktssområder - buss og bybane



Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling	2017	2018	2019	% Endring frå 2018**
Buss Bergen kommune	43 160 000	44 303 000	46 153 000	4 %
Buss Bergensområdet	48 408 000	49 073 000	50 477 000	3 %
Bybane	12 591 000	14 862 000	18 655 000	16 %
Total Bergensområdet*	61 563 000	64 528 000	69 804 000	6 %
Båt Kleppestø-Strandkaaien	563 000	593 000	672 000	13 %
Buss Hordaland eks. Bergensområdet	7 753 000	7 877 000	8 568 000	9 %
Båt Hordaland eks. Bergensområdet (brutto)	547 000	556 000	563 000	1 %
Total Hordaland	69 863 000	72 961 000	78 935 000	6 %

*Inkl. kontraktsområda buss Bergen nord, Bergen sør, Bergen sentrum, Vest, Bybanen og båt Kleppestø-Bergen

**Sjå kap 2 for nærare forklaring

Fordeling driftsart	2017	2018	2019	% Endring frå 2018
Buss	56 162 000	56 950 000	59 045 000	4 %
Bybane	12 591 000	14 862 000	18 655 000	26 %
Båt*	1 110 000	1 149 000	1 235 000	7 %

*Inkl. Kleppestø-Strandkaaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austvoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

Oversikt kontraktar - buss og bybane

	Kontraksperiode	Operatør
Austevoll	01.01.2013-31.12.2019*	Tide Buss AS
Sunnhordland	01.07.2017-28.06.2026	Tide Buss AS
Hardanger og Voss	16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS
Modalen og Vaksdal	16.08.2016 - 22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	16.08.2018-15.08.2027	Vy Buss AS
Osterøy	01.03.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen Sør	16.08.2010-15.08.2019	Tide Buss AS
	16.08.2019-15.08.2028 +1+1	Tide Buss AS
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020	Tide Buss AS
Vest	25.06.2012-24.06.2019	Tide Buss AS
	25.06.2019-25.06.2028 +1+1	Tide Buss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020	Osbus AS
Bybanen	22.06.2010-01.07.2019	Keolis Norge AS
	01.07.2019-30.06.2029 +2	Keolis Norge AS

* Inngår i kontrakt Bergen Sør frå 01.01.2020

Buss og bybane – omfang av produksjonen

	Rutekilometer vekeproduksjon kvardag		Rutekilometer årsproduksjon		Tal vogner i produksjon 2019
	2018	2019	2018	2019	
Bybane	33 900	34 527	2 064 333	2 142 069	28
					Tal bussar i produksjon* 2019
Austevoll	7 893	7 787	396 925	394 184	9
Sunnhordland	43 684	43 727	2 183 375	2 178 979	52
Hardanger og Voss	99 711	100 679	5 388 198	5 397 715	114
Modalen og Vaksdal	7 677	7 685	376 915	375 980	10
Nordhordland	61 091	62 068	3 275 495	3 361 048	85
Osterøy	19 575	19 542	1 029 174	1 043 067	26
Bergen Sør	115 067	118 859	6 261 002	6 394 264	132
Bergen nord	136 419	117 419	7 204 051	6 912 679	118
Bergen sentrum	86 369	90 148	4 975 665	5 121 066	112
Vest	96 307	107 186	5 172 987	5 650 197	143
Servicelinjene i Bergen	1 073	1 127	54 139	56 168	3
Totalt	674 866	676 227	36 317 925	36 885 347	804

* Dette er talet på bussar som rutetilbodet krev på det travlaste tidspunktet i døgnet (maksuttak).
Den totale bussparken til operatør vil vere større på grunn av reservemateriell o.l.

Nøkkeltal 2019

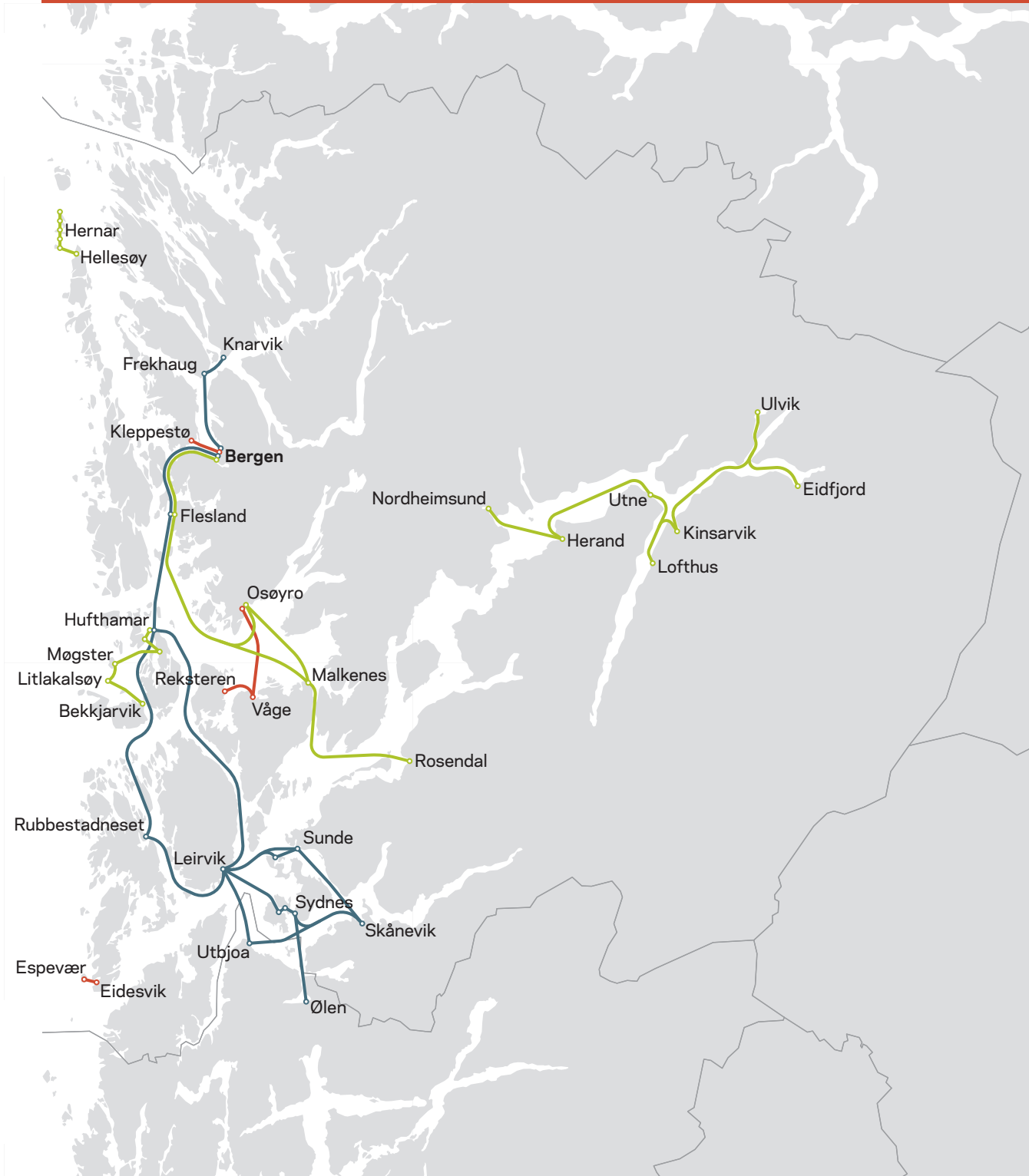
	Buss Bergensområdet	Buss og bane Bergensområdet	Buss eks Bergensområdet	Båt Bergensområdet*	Båt utenom Bergensområdet**
Brutto kostnader	1 010 159 000	1 187 312 000	461 593 000	34 291 000	127 386 000
Billettinntekter	508 662 000	696 650 000	86 341 000	10 353 000	46 729 000
Påstigingar	50 477 000	69 132 000	8 568 000	672 000	563 000
Tilskudd***	501 497 000	490 662 000	375 252 000	23 938 000	80 657 000
Avgangar	1 718 000	1 885 000	544 000	13 000	13 000
Rutekilometer	24 134 000	26 276 000	12 751 000	73 000	570 000

* Båt Kleppstø-Strandkaien

** Bruttokontraktar

*** Inkluderer refusjon frå kommunane (skuleskyss), belønningsmidlar og andre inntekter

Båtsamband



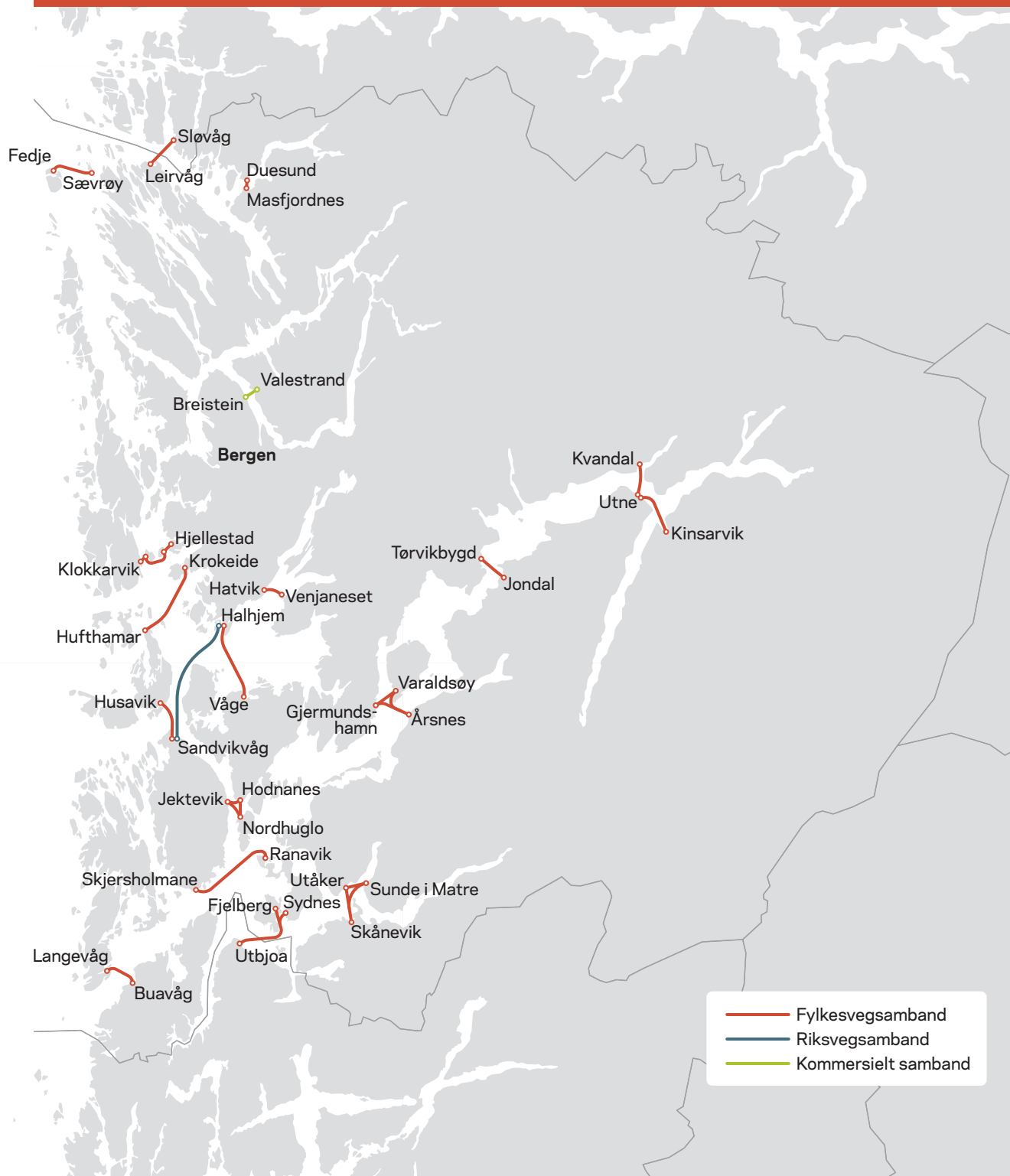
Passasjerstatistikk per båtsamband

	2017	2018	2019	% Endring frå 2018
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	392 000	402 000	415 000	3 %
Lokalbåt Austevoll	18 000	21 000	18 000	-14 %
Espevær-Eidesvik	35000	35000	35000	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	6 000	8 000	7 000	-13 %
Rosendal-Bergen	42 000	45 000	41 000	-9 %
Reksteren-Våge-Os	15 000	12 000	12 600	5 %
Kleppestø-Strandkaaien	563 000	593 000	672 000	13 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	137 000	133 000	130 000	-2 %
Norheimsund-Eidfjord	31 000	31 000	28 000	-10 %

Oversikt kontraktar - båt

	Kontraksperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland og Austevoll Sunnhordland - Austevoll - Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær og Hernar Espevær - Eidesvik Hellesøy - Lyngøy - Hernar	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Kvinnherad - Bergen og Reksteren - Våge - Os Rosendal - Bergen Reksteren - Våge - Os	01.01.2014-31.12.2023 +2 +2	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Bybåtsambanda Kleppestø - Strandkaaien Knarvik - Frekhaug - Bergen	01.01.2018-31.12.2021 +1 (frå 01.01.2019)	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund - Eidfjord	01.01.2014-31.12.2019	Nettokontrakt	Norled AS
Geitanger Lokalrute Geitanger - Knapskog	01.07.2019-01.07.2024 +1 +1	Nettokontrakt	Geitanger Transport AS
Osterfjorden Lokalrute Osterfjorden	01.08.2019-31.07.2024 +1 +1	Nettokontrakt	Osterøy Ferjeselskap AS

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2019	Regularitet ekskl force majeure 2019
Masfjordnes-Duesund	99.94 %	99.94 %
Fedje-Sævrøy	98.85 %	99.07 %
Leirvåg-Sløvåg	99.26 %	99.85 %
Langevåg-Buavåg	99.12 %	99.58 %
Skjersholmane-Ranavik	99.76 %	99.81 %
Skånevik-Matre-Utåker	99.96 %	99.96 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99.96 %	99.96 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	99.26 %	99.85 %
Krokeide-Hufthamar	99.72 %	99.73 %
Husavik-Sandvikvåg	99.98 %	99.98 %
Halhjem-Våge	99.70 %	99.85 %
Hatvik-Venjanaset	99.80 %	99.97 %
Kvanndal-Utne	99.26 %	99.27 %
Kinsarvik-Utne	99.78 %	99.78 %
Tørvikbygd-Jondal	99.95 %	99.96 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99.70 %	99.85 %
Klokkarvik-Hjellestad	99.80 %	99.84 %

Trafikkstatistikk per ferjesamband

Samband	2017				2018
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy
Masfjordnes-Duesund	54 710	64 180	176	85 649	56 593
Fedje-Sævrøy	47 168	57 705	158	102 574	46 762
Leirvåg-Sløvåg	204 324	327 674	898	347 918	218 040
Langevåg-Buavåg	79 366	107 429	294	137 527	79 743
Skjersholmane-Ranavik	158 641	243 835	668	283 690	156 859
Skånevik-Matre-Utåker	78 052	123 664	339	147 620	81 097
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	198 797	256 722	703	332 410	199 931
Fjelbergruta	25 787	37 903	104	48 864	24 206
Krokeide-Hufthamar	302 792	421 134	1 154	590 104	319 744
Husavik-Sandvikvåg	67 083	97 627	267	125 201	71 007
Halhjem-Våge	185 835	219 208	601	367 600	187 341
Hatvik-Venjanaset	311 282	377 116	1 033	649 890	324 892
Kvanndal-Utne	109 528	198 531	544	218 855	95 677
Kinsarvik-Utne	22 528	30 813	84	63 191	18 240
Jondal-Tørvikbygd	219 077	348 008	953	473 848	227 187
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	264 918	391 808	1 073	517 702	262 417
Klokkarvik-Hjellestad	18 479	21 125	58	36 965	19 691
Samla Hordaland	2 348 367	3 324 481	9 108	4 529 608	2 389 427

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsdøgntrafikk

2019						
PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
68 192	187	90 200	54 620	64 113	176	91 480
57 768	158	101 804	44 812	57 603	158	99 244
345 817	947	371 302	213 716	345 869	948	366 169
106 600	292	138 090	74 977	106 143	291	127 218
249 385	683	281 468	163 743	248 578	681	286 960
130 956	359	151 166	77 544	131 122	359	144 061
262 551	719	331 600	198 012	262 093	718	324 250
35 340	97	45 749	24 572	35 166	96	45 494
462 274	1 267	609 568	303 861	436 322	1 195	582 861
107 126	293	130 280	60 774	91 404	250	114 774
218 055	597	365 903	184 554	214 611	588	361 214
396 489	1 086	633 468	331 262	401 976	1 101	649 130
175 940	482	193 678	83 031	176 226	483	168 492
24 194	66	50 112	15 779	24 077	66	45 484
364 330	998	495 563	240 512	364 546	999	515 047
388 922	1 066	507 064	259 570	388 915	1 066	502 330
21 366	59	37 662	19 575	22 878	63	38 808
3 415 306	9 357	4 534 677	2 331 339	3 371 643	9 239	4 463 016

Elbilar per ferjesamband

Ferjesamband	2017		2018		2019	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	744	1,36 %	1 518	2,68 %	2 573	4,7 %
Fedje-Sævrøy	1 004	2,13 %	1 616	3,46 %	3 342	7,5 %
Leirvåg-Sløvåg	6 606	3,23 %	9 149	4,20 %	13 626	6,4 %
Langevåg-Buavåg	3 537	4,46 %	4 856	6,09 %	5 789	7,7 %
Skjersholmane-Ranavik	9 250	5,83 %	12 265	7,82 %	16 839	10,3 %
Skånevik-Matre-Utåker	1 489	1,91 %	1 907	2,35 %	3 556	5,0 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	4 314	2,17 %	6 020	3,01 %	11 695	5,9 %
Fjelbergruta	1 209	4,69 %	1 307	5,40 %	1 759	7,2 %
Krokeide-Hufthamar	37 148	12,27 %	49 658	15,53 %	69 255	22,8 %
Husavik-Sandvikvåg	4 162	6,20 %	5 977	8,42 %	7 701	12,7 %
Halhjem-Våge	10 546	5,67 %	13 308	7,10 %	23 836	12,9 %
Hatvik-Venjanaset	20 953	6,73 %	25 498	7,85 %	40 473	12,2 %
Kvanndal-Utne	1 185	1,08 %	2 085	2,18 %	2 755	3,3 %
Kinsarvik-Utne	666	2,96 %	758	4,16 %	947	6,0 %
Jondal-Tørvikbygd	5 920	2,70 %	9 095	4,00 %	14 556	6,0 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	4 721	1,78 %	7 811	2,98 %	13 273	5,1 %
Klokkarvik-Hjellestad	1 225	6,63 %	1 454	7,38 %	1 670	8,5 %

Kontraktar ferje 2019

	Kontraksperiode	Operatør
Rutepakke 4 Masfjordnes-Duesund	01.01.2019-31.12.2028	Wergeland AS
Nordhordland Fedje-Sævrøy Leirvåg-Sløvåg Langevåg-Buavåg	01.01.2012-31.12.2019	Norled AS
Sunnhordland Skjersholmane-Ranavik Skånevik-Matre-Utåker Jektevik-Hodnanes-Nordhuglo Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Midthordland / Austevoll (1) Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg	01.01.2018-31.12.2029	FosenNamsos Sjø AS
Midthordland / Austevoll (2) Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Hardanger Kvannal-Utne Kinsarvik-Utne Tørvikbygd-Jondal Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Klokkarvik-Hjellestad	01.10.2014-31.12.2019	GulenSkyss AS

Ferjekontraktar frå 2020

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



Nøkkeltall Kringom

Rekneskap brutto driftskostnader	2017	2018	2019
Buss	276 877 000	297 929 000	303 477 000
Båt	104 303 000	130 040 000	144 100 000
Ferje	128 172 000	123 379 000	151 260 000

REKNESKAP INNETEKTER	2 017	2 018	2 019
Billettinntekter buss	40 000 000	44 900 000	44 300 000
Billettinntekter båt	7 420 000	7 700 000	7 700 000
Billettinntekter ferje	0	0	0
Skuleskyss, refusjon kommunar	26 150 000	31 200 000	30 700 000
Andre inntekter	9 527 000	10 570 000	11 280 000

PRODUKSJON	2 019
Tal avgangar buss	345 000
Tal km ruteproduksjon buss	8 000 000
Tal bussar i maksuttak	200
Tal avgangar båt	24 000

PASSASJERSTATISTIKK	2019
Buss	3 000 000
Båt	580 000
Ferje	680 000*

*2018-tal, men stabile tal frå år til år

CO2-UTSLEPP	2019
Buss	7 285 526
Båt	23 959 801
Ferje	11 304 311
SUM	42 549 637

Fornybar-del	
Buss	7 285 526

EURO-KLASSAR	
Euro VI	84 %

Kontrakter Kringom

Buss

Kontrakt	Operatør	Kontraktsform
Nordfjord	Firda Billag Buss	Brutto
Sunnfjord	Firda Billag Buss	Brutto
Sogn	Tide Buss	Brutto

Båt

Kontrakt	Operatør	Kontraktsform
Hurtigbåt Bergen - Sogn og fjordane	Norled AS	Netto
Lokalbåt Gulen, Solund og Askvoll	Fjord1	Brutto
Lokalbåt Høyanger, Vik og Lærdal	Fjord1	Brutto
Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy	Fjord1	Brutto
Godsbåt Bergen-Gulen, Solund og Askvoll	Kyst1	Netto

Ferje

Kontrakt og samband	Operatør	Kontraktsform
4 fylkesvegferjer	Fjord1	Netto
Krakhella-Rutleda-Ryskjedalsvika		
Måløy-Oldeide-Husevågøy		
Isane-Stårheim		
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet		
Hisarøy-Mjånes	Wergeland	Netto
Barmen-Barmsund	Vidar Hop Skyssbåtar	Netto
Daløy-Haldorsneset	Gulen Skyss	Netto

Kjelder og bakgrunnsmateriale

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram
finn du på nettsida skyss.no/rapportar.

Dokumentet

Foto: Morten Wanvik og Vegard Fimland

Illustrasjonar

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5 og kart: Truls Lange Civitas

Foto side 10, 12, 15, 16 og 20: Morten Wanvik

Foto side 19: Vegard Fimland

Foot side 23: Oktan Bergen

Sats og trykk

Bodoni AS

Layout og rådgiving

Truls Lange, Civitas

VESTLAND FYLKESKOMMUNE

Besøksadresse Sandslihaugen 30, 5254 Sandsli **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

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

skyss.no