skyss

2017

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

ÅRSRAPPORT

Forord

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategien peiker ut retning for korleis ein kan nå ambisiøse mål for kollektivtrafikken på lengre sikt. Kollektivstrategien vert følgt opp gjennom eit fireårig handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogrammet vert rullert kvart år og gir oppdatert status for prioriteringar og tiltak som er setje i verk.

Årsrapporten er ein del av den systematiske oppfølginga av Kollektivstrategi for Hordaland. I årsrapporten finn du informasjon om utviklinga i kollektivtrafikken, og korleis vi ligg an for å nå dei overordna måla vedtatt i Kollektivstrategi for Hordaland. Du finn også informasjon om viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken i Hordaland i året som gjekk.

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 2017 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

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland 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 trafikk-veksten 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 byområde 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. Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv. Handlingsprogrammet skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Rullert handlingsprogram vert lagt fram til politisk handsaming i desember kvart år, gjeldande handlingsprogram for 2018-2021 vart vedteke av fylkestinget i desember 2017.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien peiker ut retninga for kollektivtilbodet fram mot 2030. Handlings-programmet viser konkrete tiltak og prioriteringar dei neste fire åra. 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.

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. Indikatorane er og relevante i samband med målrapportering knytt til Miljøløftet og Byvekstavtalen for Bergen. Indikatorane er vist i figur 1 på neste side.

Dei valde måleindikatorane er grunnlag for systematisk måling over tid, men vil kunne verte justert og utvida etter kva ein ser behov for.

Figur 1: Indikatorer for kollektivstrategien

2. Når vi måla?

Best tilbod der flest reiser

Reisetala for 2017 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. Dette tilsvarer veksten i 2015 og 2016. Tal for 2017 viser at veksten er høgare enn dei to føregåande åra. For Bergensområdet visar tal påstigande ein vekst på heile seks prosent.

Reisande med kollektivtrafikken
Tal påstigande i Bergensområdet var i 2017 på totalt 61,5 millionar med buss og Bybanen. Bybanen sto for 12,5 millionar av desse reisene.

Totalt tal påstigande i Hordaland med buss, bane og båt var på nærare 70 millionar.

Av alle kollektivreiser i fylket sto busstrafikken for 80 prosent, Bybanen for 18 prosent og båt for omlag to prosent av reisene.

Ny metode for passasjerstatistikk
I 2017 har Skyss endra metode for å telje passasjerar på buss og bybane. Reisetal vart tidlegare basert på billetteringsdata, tal på kortregistreringar, salsstatistikk og ein faktor for gjennomsnittleg tal reiser per periodebillett. Men kjøpsmønstra har endra seg, og i Bergensområdet i dag er om lag 70 prosent av billettane kjøpt på mobil. Etter kvart som mobilbilletten har tatt ein stadig aukande del av salet, har ein fått behov for betre teljemetodar. Det er i dei siste åra difor investert i utstyr for automatisk passasjerteljing om bord i transportmidla. 2017 er det første året der passasjertal frå den automatiske teljinga ligg til grunn for statistikken.

Endra metodikk medfører at tidsserien for passasjerstatistikken vil ha eit brot mellom 2016 og 2017. Neste årsrapport vil nytte 2017 som referanseår.

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. Siste RVU for Bergensområdet vart gjennomført i 2013. Denne markerte ei positiv endring frå tidlegare år, med reduksjon i biltrafikken og auka kollektivandel for perioden 2008–2013. Fylkeskommunen har enno ikkje fått tilgjengeleggjort statistikk frå den nasjonale RVU som no vert gjennomført kontinuerleg. Målsettinga er å få løpande statistikk og såleis kunne basere framtidige årsrapportar på oppdaterte data for kollektivandelen i Bergensområdet.

	Tal påstigande buss, bane, båt* i 2017	Endring sidan 2016**
Bergensområdet	**61 563 000**	**+ 6 %**
Hordaland totalt	**69 863 000**	**+ 5 %**

*Båtruta Kleppestø–Strandkaien inngår i påstigningstal for Bergensområd. Tal påstigande for Hordaland er inklusiv båtrutene Kleppestø–Strandkaien, Sunnhordland–Austevoll–Bergen, lokalbåtrute Austevoll og Knarvik–Frekhaug–Bergen (båtruter med bruttokontrakt).

**Ny reisetallmodell i 2017 basert på automatisk passasjerteljing. Reell auke i reisetal frå 2016 til 2017 er justert med hensyn til dette.

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbodet, 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 oppfattar 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 resultata 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 forenkle og forbetre tilbodet. Resultata for 2017 viser at 65 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er enkelt å forstå – noko som er seks prosentpoeng fleire enn året før.

For at publikum skal kunne forstå sjølve tilbodet, må informasjonen om tilbodet vere lett tilgjengeleg og lett å forstå. For 2017 ser vi ei positiv endring på fem prosentpoeng samanlikna med 2016 når det gjeld opplevinga av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbodet. Samstundes er det i same periode ein fin vekst når det gjeld kor forståeleg kollektivtrafikken er, på seks 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 seks prosentpoeng. Vi ser og ei positiv endring på sju prosentpoeng i kundane si vurdering av kor lett det er å forstå kva billettar som passar den einskilde sitt reisebehov på.

Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg heilt eller ganske einig i påstandane	2017	Endring sidan 2016	Endring sidan 2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	**66 %**	**+ 5**	**+ 15**
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	**59 %**	**+ 6**	**+ 16**
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	**60 %**	**+ 7**	**+ 21**
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	**48 %**	**+ 5**	**+ 22**
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	**67 %**	**+ 2**	**+ 17**
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	**68 %**	**+ 5**	**+ 15**
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	**65 %**	**+ 6***	**+ 17**

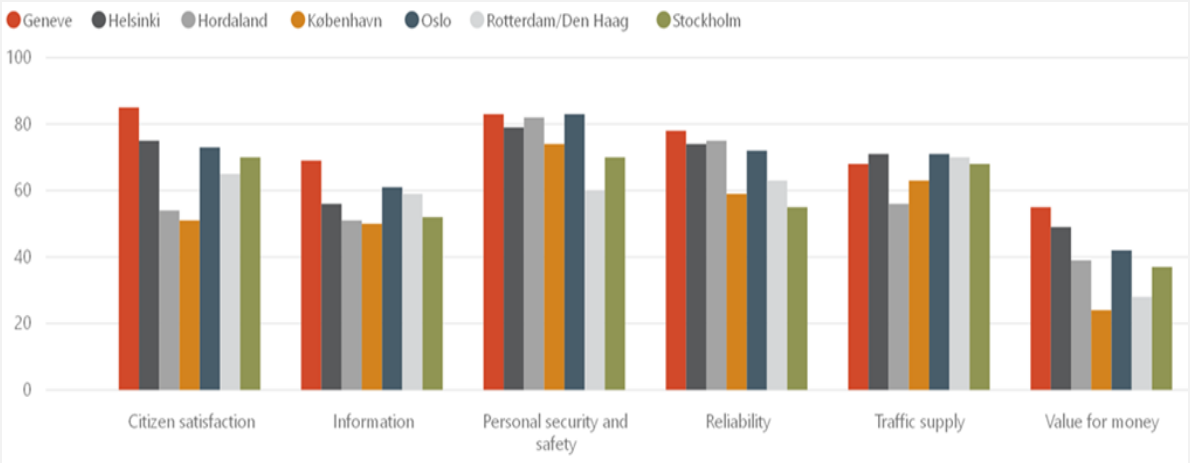
*I årsrapport 2016 blei det her rapportert 65 prosent. Talet var ukorrekt og er no korrigert. Rett tal i 2016 var 59 prosent.

Undersøkinga har ein feilmargin som gjer at ein ikkje bør leggje vekt på mindre endringar i prosentpoeng. Tala viser likevel utviklinga over tid.

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

Alt i alt seier 54 prosent seg tilfredse med kollektivtilbodet i Hordaland. Av byområda i undersøkinga for 2017 er Hordaland området med størst auke i tilfredsheit samanlikna med året 2016, og er ikkje lenger byen med den lågaste skåringa i undersøkinga. Hordaland skårar høgt når det gjeld å kjenne seg trygg på haldeplassar og på reisa, at kollektivtrafikken er eit trafikksikkert reiseval, og oppfatning av at det å reise kollektivt er eit miljø- og samfunnsmessig godt val. Sjølv om skåringane for Hordaland er betre i 2017 har ein fortsatt mykje å arbeide med for å forbetre kollektivtilbodet.



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 2017 viser varierande endringar frå 2016, og årsaka til endringane vil vere samansatt.

Andel førehandskjøpte billettar

Opp mot 25 prosent av reisetida i byen er opphald på haldeplass. Eitt verkemiddel for å redusere reisetida er difor å få ned sal av billettar om bord. I Bergensområdet har satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett om bord gitt resultat. Ein ser jamn vekst i bruken av mobilbillettar. Total andel førehandskjøpte billettar utgjorde 69 prosent i 2017, ei positiv auke på sju prosentpoeng frå 2016, og heile 36 prosentpoeng frå referanseåret 2013.

	Andel i 2017	Endring sidan 2016	Endring sidan 2013
Førehandskjøpte billettar	**69 %**	**+ 7**	**+ 36**

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 kostnadar 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 redusert reisetid for mange passasjerar. Det gir også betre utnytting av kollektivmidlane og grunnlag for å styrke tilbodet.

Per 31. desember 2017 er det til saman 12,2 km kollektivfelt og 6,5 km sambruksfelt i Bergen. I mars 2017 sto kollektivfelt mellom Allestadveien og Skarphaugen ferdig. Dette var eit prosjekt som også omfatta ny sykkelveg med fortau langs strekninga. Det om lag 1,1 kilometer lange kollektivfeltet sikrar bussene meir føreseieleg framkomst inn mot knutepunktet ved Oasen.

Som ein del av ei samla tiltakspakke er det starta arbeid med kollektivfelt i Hesthaugvegen retning øst, med direkte innkøyring til Åsane terminal.

Samla lengde tal kilometer i 2017		Endring sidan 2016	Endring sidan 2013
Kollektivfelt	**12,2**	**+ 10 %**	**+ 33 %**
Sambruksfelt	**6,5**	0 %	**+ 7 %**

Hastigheit på bystamlinjene

Bystamlinjene (linje 2–6) utgjer tilbodet med høgast kapasitet og flest reisande. Køproblematikk og endringar i køyretider har difor særleg innverknad på desse busslinjene. Vidare utvikling av stamlinjenettet og kollektivnettet i Bergen vil i stor grad avhenge av betra framkomst for bussane.

Gjennom sanntidssystemet som er installert på alle bussane i Bergen, kan ein følgje køyretider og hastigheit på alle strekningar i busslinjenettet. Sanntidsdata gir og eit godt grunnlag for å følgje utviklinga i køyretidene over tid. Det er her teke utgangspunkt i køyretid utan tida for opphald på haldeplass.

Sett ut frå snitthastigheit viser køyretidene ei svak positiv endring i ettermiddagsrush, medan det i morgonrushet kjem til syne ei svak negativ endring frå 2016 til 2017. Størst redusert hastigheit ser ein for linje 3 (Støbotn–Sletten) om morgonen, og linje 5 (retning Åsane terminal–Loddefjord terminal) og linje 6 (retning Lønborglien–Vadmyra) i ettermiddagsrushet. På andre stamlinjer som linje 4 (Hesjaholtet–Flaktveit) er det relativt små endringar i hastigheita. Stamlinje 2 (Strandkaiterminalen–Birkelundstoppen) har auka hastigheita begge retningar om ettermiddagen. På linje 6 viser målingane at hastigheita på strekninga Vadmyra–Lønborglien har gått opp i overkant av ein km/t i både morgon- og ettermiddagsrushet.

Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

		Rush morgon (7-9) Snitt hastigheit 2017	Endring sidan 2016	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2017	Endring sidan 2016
2	frå Strandkaiterminalen	**24,2 km/t**	**- 0,80**	**23,1 km/t**	**+0,60**
	frå Birkelundstoppen	**24,1 km/t**	**- 0,20**	**25,1 km/t**	**+0,80**
3	frå Støbotn	**29,6 km/t**	**- 1,30**	**31,1 km/t**	**+0,50**
	frå Sletten	**32 km/t**	**- 0,20**	**30,8 km/t**	**- 0,40**
4	frå Hesjaholtet	**33,1 km/t**	**+0,50**	**31,6 km/t**	**- 0,10**
	frå Flaktveit	**31,8 km/t**	**- 0,30**	**32,3 km/t**	**+0,40**
5	frå Loddefjord	**34,8 km/t**	**+0,20**	**34,6 km/t**	**+0,40**
	frå Åsane terminal	**33,7 km/t**	**- 0,20**	**32,4 km/t**	**- 1,20**
6	frå Vadmyra	**33,9 km/t**	**+1,20**	**34,1 km/t**	**+1,50**
	frå Lønborglien	**32,9 km/t**	**+0,20**	**31 km/t**	**- 1,10**

Foto: Vegard Fimland

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 (CO_2), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gjev 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. Oppstart av bygging av Bybanen til Fyllingsdalen og nye kontraktar med elektrifisering av ferjeflåten gjev gode utsikter for utviklinga på desse områdene framover.

Temaplan for låg- og nullutsleppsbussar i Hordaland blei politisk vedteken oktober 2017 med fokus på elektrifisering og biodrivstoff. Etablering av køyreleidning og infrastruktur på endehaldeplass til lading føreset finansiering gjennom byvekstavtalen og Enova. Prognosar viser at med dei vedtekne ambisjonane vil CO_2-utsleppa frå transporttenester gå tilbake med om lag 50 prosent frå 2016 til 2021.

CO_2-utslepp frå kollektivtrafikken
Buss, båt og ferje slapp ut om lag 127 000 tonn CO_2 i 2017. Det utgjer 2,75 prosent av klimagassutsleppa i Hordaland. Bybanen vert drive med elektrisitet og bidreg difor ikkje til denne klimabelastinga. I 2017 utgjorde reiser med Bybanen om lag 24 prosent av kollektivreisene i Bergen kommune.

Ein stor del av CO_2-utsleppet kjem frå buss – om lag seks prosent av det totale CO_2-utsleppet frå vegtrafikken. Sjølv om kollektivtrafikk står for ein del av utsleppa er kollektivtrafikken eit viktig verkemiddel for å redusere dei totale klimagassutsleppa. Reiser med buss bidreg til å redusere CO_2-utslepp og ressursinnsatsen når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil. Det er difor viktig å sjå utsleppa frå kollektivtrafikken i samanheng med talet på reiser eller passasjerar.

I 2017 var gjennomsnittleg CO_2-utslepp per påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 0,716 kg, noko som er ein nedgang frå føregåande år. Endringar i metode for teljing av passasjertal kan vere del av årsak til endringa. Dette er eit snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Fylkesvegferjene står for ein annan stor del av CO_2-utsleppet. Ein har i 2016 og 2017 inngått nye kontraktar med samtlege ferjesamband. Operatørane har i kontraktane forplikta seg til samla sett 90 prosent reduksjon av klimagassutslepp frå ferjene, med full verknad frå 2021, samanlikna med dagens ferjeflåte.

CO_2-utsleppet frå passasjerbåtane har auka det siste året. Dette er forventa på bakgrunn av at ein no har fått eit større fartøy på sambandet Kleppestø – Strandkaien.

Bussar med Euro 6-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 gongar. 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 i denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale. Undersøkingar syner at bussar med Euro VI-standard har lågare utslepp av NOx enn privatbilar med dieseldrift.

Dei store utskiftingane i bussparken er knytt til nye anbod. Delen av bussparken med Euro VI-standard auka i løpet av 2017 frå 17 til om lag 23 prosent. I 2017 var det utskifting av bussparken i området Sunnhordland knytt til ny kontrakt, med sine 53 nye bussar, som var hovudårsaka til dette. Med utskifting av bussparken og krav i nye framtidige anbod vil ein ha Euro VI-standard på bussparken i Bergen frå 2020, og innan 2025 i resten av fylket.

CO_2-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

	2015	2016	**2017**	Endring sidan 2016*
CO_2-utslepp	46 987 000 kg	48 092 000 kg	**49 428 000 kg**	-
Tal påstigande	53 339 000	55 395 000	**68 753 000**	-
CO_2-utslepp per påstigande	0,88 kg	0,87 kg	**0,72 kg**	-

For å følgje utviklinga i klimabelastinga frå kollektivtrafikk med buss og bane er det gjort eit enkelt reknestykke: Det direkte CO_2-utsleppet basert på forbruk av drivstoff til bussparken er delt på det totale talet påstigande med buss og bane i fylket. Dette gir eit gjennomsnittleg CO_2-utslepp for reiser av svært ulik lengde.

* På grunn av endring i metode for teljing av passasjerar er det brot i tidsserien for passasjertal. Dette gjer at prosentvis endring frå føregåande år ikkje er berekna.

CO_2-utslepp frå kollektivtrafikken

	2015*	2016	**2017**	Endring sidan 2016
Ferjer	55 639 tonn	56 121 tonn	**54 896 tonn**	**- 2 %**
Passasjerbåt	23 659 tonn	23 888 tonn	**23 354 tonn**	**- 2 %**
Buss	46 987 tonn	48 092 tonn	**49 248 tonn**	**+ 2,5 %**

* På grunn av endring i metoden for berekning av CO_2-utslepp er utsleppstal frå 2015 oppdaterte samanlikna med tala i årsrapporten for 2015.

3. Økonomiske nøkkeltal

Økonomiske nøkkeltal kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for drift av kollektiv i 2017, og i så måte også rekneskapen for Skyss sitt ansvarsområde. Rekneskapen er per februar ikkje godkjent av fylkestinget og ikkje godkjent av revisor.

I 2017 var dei totale brutto kostnadane for drift av kollektivtrafikken 2,439 milliardar kroner. I høve rekneskapen for 2016 er det ein auke i brutto kostnader på vel seks millionar.

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er billettinntekter og statlege belønningsmidlar. Dei samla inntektene i 2017 var 1,113 milliardar kroner, som er ei auke på omlag 46 millionar kronar i høve 2016.

Ut over billettinntektene og belønningsmidlar vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune. Rekneskapen for 2017 viser at den fylkeskommunale andelen var på 1,326 milliardar kroner, som er 36,4 millionar kroner under budsjett.

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 2017 på 1,43 milliardar kroner, og utgjer nærare 60 prosent av totalkostnadene.

Kostnadane knytt til båt viser ei auke frå 2016 på om lag ti millionar kroner. Samanlikna med kostnadstal for 2015 er det derimot lite endring. Variasjonen skuldast i hovudsak indeksreguleringar og prisjusteringar i høve kontrakt. Innsetting av større båt på Askøysambandet gav og ei ekstrakostnad i 2017.

Ser ein på Bybanen og ferje er kostnadene til desse områda lågare enn fjoråret. For ferje skuldast nedgangen i hovudsak pris- og indeksjusteringar. Endringa for Bybanen skuldast eingongskostnader som kom i 2016, knytt til byggjetrinn 3 og mellom anna flytting av depot.

Kostnaden til individuelt tilrettelagt skuleskyss var 174 millionar kroner i 2017. Utviklinga siste åra har vist årleg vekst i behov for individuelt tilrettelagt skuleskyss, og dertil auka kostnader kvart år. For inneverande skuleår har denne trenden flata ut. I tillegg har systematisk arbeid med betra rutinar bidrege til at ein ikkje har fått den same kostnadsveksten som for tidlegare år.

Kostnadsområdet administrasjon og generell drift utgjer omlag seks prosent av dei totale driftskostnadene. Her inngår i hovudsak lønskostnader og kostnader bundne opp i faste aktivitetar som til dømes drift av kundesenteret og ulike IKT-system.

Inntekter

Billettinntektene, inklusive inntekter frå skuleskyss, frå buss, bybane og båt var totalt omlag 895 millionar kroner i 2017. Dette er ein auke på vel 24 millionar kronar i høve 2016. Buss og bybane hadde ein inntektsauke på tre prosent. Inntektsauken for båt utgjorde tre millionar kroner, det vil seie sju prosent vekst.

Av belønningsmidlar vart det i 2017 fordelt 147 millionar kroner til kollektivdrift. Av denne summen er 27 millionar overført til 2018. Størstedelen av midlane er nytta til vidareføring av tidlegare iverksetje tiltak. 15 millionar kroner er nytta til styrka rutetilbod (med heilårsverknad i 2018) og 45 millionar kroner er nytta til drift av Bybanen sitt siste byggjetrinn og auka kostnadar knytt til lange bybanevogner.

Rekneskap brutto driftskostnader

	2015	2016	**2017**
Buss	1 296 383 000 kr	1 387 943 000 kr	**1 430 273 000 kr**
Bybane	223 054 000 kr	254 437 000 kr	**222 754 000 kr**
Båt	178 280 000 kr	167 293 000 kr	**176 952 000 kr**
Ferje	309 733 000 kr	314 394 000 kr	**290 176 000 kr**
Skuleskyss individuelt tilrettelagt	156 446 000 kr	172 554 000 kr	**174 226 000 kr**
Administrasjon og drift	129 302 000 kr	136 439 000 kr	**144 980 000 kr**
Totale brutto kostnader	2 293 198 000 kr	2 433 060 000 kr	**2 439 361 000 kr**

Rekneskapen for 2017 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2018 ikkje godkjent av revisor.

Rekneskap inntekter

	2015	2016	**2017**
Billett inntekter buss	526 554 000 kr	551 545 000 kr	**566 158 000 kr**
Billettinntekter Bybane	129 783 000 kr	140 178 000 kr	**145 055 000 kr**
Billettinntekter båt	44 670 000 kr	45 047 000 kr	**48 323 000 kr**
Skuleskyss, refusjon kommunar	128 129 000 kr	133 448 000 kr	**135 000 000 kr**
Belønningsmidlar	31 000 000 kr	80 000 000 kr	**147 000 000 kr**
Andre inntekter	45 735 000 kr	116 828 000 kr	**71 386 000 kr**
Totale inntekter	905 871 000 kr	1 067 046 000 kr	**1 112 922 000 kr**

Rekneskapen for 2017 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2018 ikkje godkjent av revisor.

Fylkeskommunen si finansiering

	2015	2016	**2017**
Reknskap	1 387 327 000 kr	1 366 014 000 kr	**1 326 439 000 kr**
Budsjett	1 381 960 000 kr	1 421 873 000 kr	**1 362 986 000 kr**

Rekneskapen for 2017 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2018 ikkje godkjent av revisor.

Belønningsmidlar og Miljøløftet

Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune for perioden 2015–2018 hatt ei fireårig avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling frå «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene». Avtalen omhandlar i hovudsak tiltak innafor Bergen kommune sine grenser, og legg til grunn målet om nullvekst i personbiltrafikken.

For perioden 2015–2018 er det gjennom belønningsordninga tildelt ei samla løyving på 724 millionar kroner. Midlane vert fordelt mellom ulike tiltaksområde, der i blant tiltak for utvikling og styrking av kollektivtilbodet.

Belønningsavtalen går i 2018 inn i sitt siste år, og ordninga inngår no i Miljøløftet – den nye byvekstavtalen for Bergen som i 2017 vart inngått mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, HFK og Bergen kommune. Miljøløftet vert følgt opp gjennom fireårige handlingsprogram som vert rullert årleg.

Avtalen som er inngått sikrar 50 prosent statlig finansiering av kostnadene til Bybanen til Fyllingsdalen. Midlar til drift av kollektivtransporten må rettast mot prosessane kring handlingsprogram for Miljøløftet, og vil vere avgjerande for finansiering av vidare utvikling og styrking av rutetilbodet i Bergensområdet. Innføring av miljøtiltak for bussar og for bybåtsamband må også rettast opp mot finansiering gjennom Miljøløftet.

Foto: Fred Jonny

4. Kollektivåret 2017

Veksten i kollektivreiser held fram

Passasjerstatistikken for 2017 viser god vekst i talet på kollektivreisande i Hordaland. Samla for buss, båt og bane var det nærare 70 millionar påstigande i Hordaland i 2017. Påstigande på buss utgjorde 56,2 millionar. Dette er om lag fem prosent vekst frå 2016. Totalt finn 88 prosent av reisene stad i Bergensområdet, og veksten her svarer til seks prosent.

Bybanen held fram med ei positiv utvikling i passasjertalet. Bybanen har no om lag 12,6 millionar årlege påstigingar, og står for 18 prosent av kollektivreisane i fylket.

Passasjertala for 2017 er ikkje direkte samanliknbare med tal for 2016, fordi Skyss har teke i bruk ny og forbetra metodikk for berekning av passasjerar på buss og bybane, der tal frå automatisk teljing av passasjerane i køyretøyet er lagt til grunn. Berekna vekst frå 2016 til 2017 tek omsyn til dette.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore ein positiv vekst i talet på reisetal. Samla har talet på årlege båtreiser auka med om lag 13 prosent frå 2016 til 2017. I 2017 var det om lag 1,1 millionar reisande med båtrutene i fylket.

Opning av Bybanen til Bergen lufthamn

April 2017 var eit nytt byggjetrinn for Bybanen ferdigstilt, med Bergen lufthamn som endepunkt. Siste året er også kapasiteten på Bybanen styrka, med at alle vognene no er forlenga frå 32 til 42 meter.

Rutetilbodet er i all hovudsak vidareført som tidlegare, men med lengre strekning har ein fått eit noko kortare opphald om natta.

Auka kapasitet i kollektivnettet i Bergensområdet

I 2017 er det nytta belønningsmidlar til å styrke busstilbodet i Bergen. Bystamlinjene og andre linjer med mange reisande og kapasitetsproblem har vore prioritert. Det er og satt inn fleire avgangar i helg og kveld på utvalde linjer.

Linje 2 har fått utvida tilbod på ettermiddagen. Linje 10 og 36 fekk også eit godt løft, med nye avgangar på kveld og helg. I tillegg vart tilbodet i Bergen på nattetid styrka, med ei forventing om fleire reisande som følgje av avvikling av nattaksten.

Samla har styrking av busstilbodet og forlenginga av Bybanen til Bergen lufthamn gitt ei vesentleg styrking av kollektivtilbodet i Bergen, i form av auka kapasitet og frekvens på fleire tunge linjer. Likevel er det framleis fleire linjer med kapasitetsutfordringar.

Når det gjeld båtsambandet Kleppestø–Strandkaien har kapasiteten vore pressa på dei mest etterspurde avgangane. Våren 2017 vart det difor satt inn eit større fartøy på sambandet.

Foto: Fred Jonny

Oppstart nytt bussanbod Sunnhordland

Frå juli 2017 starta ny kontrakt for bussdrift i Sunnhordland. Det er Tide Buss AS som er ny operatør for området.

Rutetilbodet er i all hovudsak som tidlegare, men nokre justeringar er gjort i tråd med Trafikkplan Sunnhordland. Størst endring er forenkling av linjenettet i og rundt Leirvik, som gir fleire direkte

reisemoglegheiter mellom bustadområder, større arbeidsplassar og tenestetilbod.

Betre informasjon til dei reisande

I 2017 vart det etablert digitale informasjonspunkt i Christies gate og Allehelgensgate i Bergen sentrum. Skjermane viser linje- og terminalkart, og vil på sikt kunne ha meir dynamisk innhald. I samband med opning av Bybanen til Bergen lufthamn vart det etablert tre informasjonspunkt på terminal 3. Det er og satt ut digitale informasjonsskjermar på bybanehaldeplassane Bergen lufthamn og Kokstadflaten.

For å betre handteringa av uføresette hendingar og informasjon ved avvik i kollektivtilbodet, har ein i løpet av året tatt i bruk nye funksjonar for å sende ut avviksmeldingar til sjåførar og kundar, med informasjonsskjermar i bussar og på bybanehaldeplassar.

I løpet av 2017 vart det plassert ut digitale infoskjermar i totalt 64 bussar i Bergensområdet. Skjermane viser neste haldeplassar undervegs, avviksmeldingar og informasjonskampanjar.

Haldeplassen ved Strandkaiterminalen er oppgradert, og i samband med dette er det satt ut infosøyler og digital visning av rutetider.

Sal og billettar

I 2017 selde Skyss totalt 12,1 millionar billettar, 91 prosent av desse var enkeltbillettar, og omlag sju prosent var periodebillettar. Omsetnadsmessig står både enkeltbillettar og periodebillettar for om lag 47 prosent av det totale salet. Resterande omsetning kjem frå andre billettypar, til dømes gruppebillettar og 10 klipp.

Salet av mobilbillettar aukar framleis månad for månad. Totalt i 2017 vart det seld 6,7 millionar mobilbilletter. Dette er ei auke frå 5,6 millionar i 2016. Ny månadsrekord vart sett i september med over 760 000 selde mobilbillettar. Ved utgangen av 2017 var Skyss sin billettapp lasta ned 438 000 gonger, mot 330 000 samanlikna med året før.

Foto: Morten Wanvik

Endring i prisar

I den årlege prisjusteringa 1. februar vart prisen for alle billetter for buss, bane og båt auka med eit gjennomsnitt i overkant av to prosent. Enkeltbillett vaksen i 1-2 soner gjekk opp frå 36 til 37 kroner. Enkeltbillett for barn og honnør gjekk opp frå 18 til 19 kroner. 30-dagars ungdomsbillett for heile Hordaland vart fem kroner dyrare, og kosta 365 kroner i 2017, samstundes vart aldersgrensa for ungdomsbillett utvida med eitt år frå 20 til 21 år.

I februar 2017 blei nattaksten fjerna. Tiltaket har gitt vesentleg vekst i passasjertala på nattavgangane.

Vedtak om forenkla takst- og sonestruktur i Hordaland

Fylkestinget i Hordaland har vedteke å redusere talet på takstsoner for kollektivtrafikken i fylket frå 470 til sju. Skyss vart i mars 2017 gitt mandat til å starte arbeidet med å førebu innføring av den nye sonestrukturen, og i budsjettet for 2018 vart det vedteke at innføring skal skje frå 1. august 2018.

Ny takstsonestruktur i Hordaland er eit viktig tiltak for å gjere det lettare å reise kollektivt i heile fylket. Målet med forenkling er å få fleire kollektivreisande, slik det er skildra i Kollektivstrategi for Hordaland. Potensialet for auke i talet på reisande må sjåast i eit lengre tidsperspektiv, og i samband med utvikling av arbeids- og bustadmarknaden i heile regionen.

Modellen med sju soner er enkel å forstå, bruke og informere om. Dei aller fleste kollektivreisande, om lag 95 prosent, vil reise innanfor ei sone.

Forenkla takstsoner gjer det mogleg å innføre mobilbillett for reisande i heile Hordaland, noko som er planlagt gjennomført i samband med ny sonestruktur.

Båtrutene i fylket

Etterspurnaden på båtruta Kleppestø – Strandkaien er framleis aukande. Større fartøy har gitt betre kapasitet og forventa passasjervekst. Sykkel-VM bidrog og til gode passasjertal for september månad. I 2017 var det om lag 563 000 passasjerar med båtruta, noko som er ein vekst på 17 prosent frå 2016.

Passasjertalet på båtruta Knarvik–Frekhaug var på 137 000 i 2017, noko som er om lag 16 000 fleire reisande enn i 2016 – ei auke på 13 prosent. For begge bybåtsambanda er det ledig kapasitet, og relativt lavt belegg utanom rushtidene.

Også turistruta i Hardanger, Sunnhordlandsruta og lokalbåten i Austevoll har hatt passasjervekst i 2017.

Hausten 2017 vart Trafikkplan båt vedtatt i fylkestinget. Trafikkplan båt legg grunnlag for komande nye transportanbod for båtsamband i fylket. Planen tar utgangspunkt i dagens båtsamband, og skal gje føringar for rutetilbodet på overordna nivå.

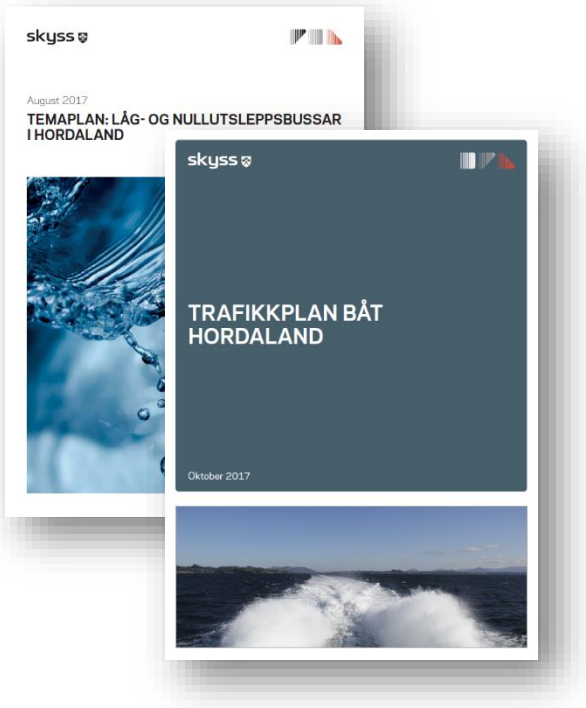
I trafikkplan båt har ein sett på moglegheitene for å redusere utslepp frå båtrutene. Konkret gir planen tilrådingar for framtidige moglege løysingar for elektrifisering av båtruta Kleppestø–Strandkaien. Til grunn for tilrådingane ligg moglegheit for å auke kapasiteten på sambandet, med to båtar og høgare frekvens.

Ferjesambanda i fylket

Samla sett hadde fylkesvegferjene ein nedgang i personbileiningar på om lag to prosent frå 2016. Størst nedgang ser ein på sambanda Krokeide–Hufthamar, Hatvik–Venjaneset og Halhjem–Våge. Sambanda Masfjorden–Duesund og Klokkarvik–Hjellestad viser og ein reduksjon i talet på personbileiningar. Variasjonar i ferjestatistikken frå år til år kan vere påverka av trafikale situasjonar som har innverknad på val av reiserute i eit område. Til dømes kan trafikknedgangen i tungtrafikken på sambandet Halhjem–Våge sjåast i samanheng med endra kjøretrasear, eller vere ein indikator på endringar i næringsutviklinga i regionen.

Også i 2017 har dei fleste ferjesambanda hatt ein regularitet (andel gjennomførte avgangar av dei planlagde) på over 99 prosent. Unnataka er sambanda Krokeide–Hufthamar og Fedje–Sævrøy med ein regularitet på høvesvis 96 og 98 prosent.

Det er ein aukande andel elbilar på dei fleste ferjesambanda. Unntaka er sambanda Skånevik–Matre–Utåker og Husavik–Sandvikvåg med ei nedgang på høvesvis fem og sju prosent. Samla var det om lag 115 000 elbilar på ferjene i 2017, noko som er 15 000 fleire enn det var i 2016. Dette er ein samla vekst på 15 prosent.



Nye ferjekontraktar

Skyss tildelte nye kontraktar for fylkesferjesambanda i 2016 og 2017. Dei 17 ferjesambanda er no fordelt på fem kontraktar som startar opp mellom 2018 og 2020.

Ein vil med oppstart av nye ferjekontraktar oppnå ein betydeleg reduksjon i miljøbelastinga frå ferjetransporten i fylket. Operatørane har samla sett forplikta seg til å redusere CO_2-utsleppet med over 90 prosent. Det svarar til det årlege

CO_2-utsleppet frå 21 000 gjennomsnitts personbilar.

Dei nye ferjekontraktane gir ein 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 nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland vedteken i fylkestinget. Temaplanen følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for utsleppsreduksjonar, basert på vurdering av mogelegheitene for 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 for elektrifisering og bruk av biodrivstoff som gjev til saman 65 prosent lågare klimapåverknad frå bussane i Hordaland 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 føresett finansiering frå Byvekstavtalen og Enova.

Det er i 2017 inngått ny kontrakt for bussdrift i Nordhordland, med oppstart august 2018. Her har ein stilt krav om 100 prosent fornybar og berekraftsertifisert drivstoff. Dette er første kontrakt med krav til drivstoffløysing som vil gje reduksjon i klimapåverknaden.

På bakgrunn av vedtak om utviding av trolleylinja er det fullført eit teknisk forprosjekt av Bybanen utbygging. Konklusjonen av forprosjektet var at ei utviding av linje 2 til Laksevåg kan gjerast med lading under køyring («in-motion charging»). Trolleybatteribussar kan lade frå tradisjonell trolleyinfrastruktur og køyre delstrekningar med batteri. Føresett finansiering av infrastrukturtiltaket kan ei forlenga trolleylinje vere på plass til oppstart av nye bussanbod i Bergen i 2020.

I tillegg er det identifisert potensial for elektrifisering av linjer med hurtiglading på endehaldeplass i områda Bergen sentrum og Bergen sør.

Endeleg grad av elektrifisering vil vere avhengig av finansiering og tilrettelegging for eit utvida trolleyleidningsnett og tilgjengelege areal til lading på relevante haldeplassar og terminalar.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har vedteke å innføre beredskapstakstar (femdobling av gjeldande bompengetakstar) med gratis kollektivtransport som tiltak på dagar med for høg luftforureining. Skyss har arbeidd med å førebu korleis kollektivtransporten skal organiserast på slike dagar.

Foto: Volvobuses.com

Skuleskyss

Skuleskyss er ei lovpålagt oppgåve, og skuleskyssen er i stor grad dimensjonerande for kollektivtilbodet og bussmateriellet i mange av områda i fylket.

I 2017 (skuleåret 2017/2018) fekk 17 218 elevar i grunnskular i Hordaland innvilga skuleskyss. Av desse hadde 2 177 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 3 436 innvilga gratis skuleskyss i 2017. Av desse hadde 566 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Trenden med aukande ressursbehov for individuelt tilrettelagt skuleskyss har flata ut, men behovet vil kunne variere. Årsaker er mellom anna at nedlegging/samanslåing av grunnskular ofte fører til lengre reiseavstandar og fleire elevar med rett på skyss. Lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande og delt omsorg

er andre faktorar som påverkar behovet for skuleskyss. Det er også behov for betre samordning av start- og sluttider på skulane. Dette vil kunne gje store innsparingar på transportsida.

Etter ein forvaltningsrevisjon av skuleskyssområdet i 2016, har det i 2017 vore arbeidd med å utarbeide betre system, rutinar og retningslinjer for praktisering av regelverket som gjev rett på skyss. Nokre tiltak er no rekna som ferdigstilte, medan andre krev kontinuerleg arbeid og forbetring.

Planlegging av Bybanen til Fyllingsdalen

Reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen vart vedteken juni 2017, og førebuingane for bygging er i gong. Utbygging av bybanenettet mot vest skal sikre betre kollektivdekning av Haukeland sjukehus, byutviklingsområde på Mindemyren og i Fyllingsdalen. Planlagt byggestart er tidleg 2018, men allereie hausten 2017 starta arbeidet med utgraving i Store Lungegårdsvatn.

Arbeidet med å planlegge og avklare løysingar og omleggingar for kollektivtrafikken under utbygginga av Bybanen mot Fyllingsdalen og buss i vest held fram i arbeid mellom HFK/Skyss, stat og kommune.

I 2017 har Bergen kommune arbeidd med traséval for Bybanen mot Åsane. Formell start av reguleringsarbeidet vil skje når endeleg beslutning om samla trasévalg er klart.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, og Bergen kommune har sagt seg samd i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. Arbeidet med å følgje opp strategien er godt i gang.

I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Fyllingsdalen og Åsane). I samband med byggetrinn tre til flyplassen er det etablert innfartsparkering ved den nye terminalen i Birkelandsskiftet. Det er totalt 258 parkeringsplasser, fordelt på to etasjar, samt innandørs sykkelparkering.

Sykkelparkering i Åsane, på Nesttun og Kleppestø stod ferdig i 2017. Innfartsparkering for sykkel skal dei neste åra bli etablert på alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet.

Foto: Morten Wanvik

Opprusting haldeplassar og knutepunkt

Dei siste åra er det satsa stort på generell opprusting og universell utforming av haldeplassar og endehaldeplassar langs stamlinjene. I 2017 er 32 haldeplassar oppgradert til universell utforming. Oppgraderinga inkluderer fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon for dei reisande. Også langs andre mykje nytta busslinjer I 2017 har det vore arbeidd med opprusting, mellom anna på Laksevåg og Bønes/ Kråkenes. Satsinga med opprusting av haldeplassar held fram komande år. Føremålet med satsinga er både å auke kvaliteten for dei reisande, redusere reisetida og gjere kollektivnettet meir effektivt driftsmessig.

Gjennom Bergensprogrammet har opprusting av Sentrumsterminalen helde fram. Fleire tiltak har sidan 2015/2016 betra terminalforholda i Bergen – med universell og estetisk utforming og tilrettelegging for bussar og reisande. I 2017 er det etablert store venteskur med høg standard på Strandkaiterminalen og haldeplassen i Christiesgate. Oppgradering av Olav Kyrres gate, Nordahl Bruns gate og Torget held fram, og Allehelgensgate blei ferdigstilt i 2017. I 2017 starta og arbeidet med oppgradering av Åsane terminal.

Det vert arbeidd kontinuerleg med oppgradering av haldeplassar i Bergen, i regi av kollektivgruppa i Bergensprogrammet. Dette blir vidareført i Miljøløftet.

Sykkel-VM

Året som gjekk var også prega av førebuingar til og gjennomføring av sykkel-VM som gjekk av stabelen i Bergen 16.-24. september 2017. Sykkel-VM trakk til seg fleire hundre tusen publikumarar over ein periode på ti dagar, noko som stilte høge krav til avviklinga av kollektivtrafikken. Store delar av sentrum blei avstengt, noko som medførte ei betydeleg omlegging av kollektivtilbodet.

I samarbeid med sentrale aktørar sikra ein at naudsynte framkomsttiltak og infrastrukturløysingar kom på plass. Skyss måtte styrke kollektivtilbodet på dei aktuelle dagane for å handtere det auka tal reisande under arrangementet.

Omleggingane medførte omfattande informasjonsbehov – ein skulle nå ut til både dei som bur, jobbar og går på skule i byen i tillegg til dei som kom tilreisande til arrangementet. Alt i alt lukkast ein svært godt med å nå ut med informasjonen og med å hjelpe dei reisande til å finne fram, og i etterkant av arrangementet var det stor pågang med positive tilbakemeldingar.

Ei kundetilfredsheitsundersøking i etterkant av arrangementet viste at to av tre nytta kollektivtransport i Bergensområdet under sykkel-VM. Sju av ti oppgav at dei hadde eit godt eller svært godt inntrykk av korleis rutetilbodet var tilrettelagt i perioden. Alt i alt oppgav sju av ti at dei hadde eit godt totalinntrykk av Skyss i perioden.

For september månad var det ei auke i billettinntekter på 14 prosent samanlikna med september 2016. Søndag 24. september blei det solgt over 69 000 billetter. Dette er rekord for Skyss i antall selde billetter på ein dag.

Foto: Morten Wanvik

Kampanjar 2017

2017 var eit spesielt år i Skyss kor førebuingane og gjennomføringa av sykkel-VM tok mykje tid og ressursar i organisasjonen. Det var likevel gjennomført ei rekkje kampanjar. For sykkel-VM var det viktigaste marknadsarbeidet å førebu befolkninga på omleggingane som venta i kollektivtrafikken og vegnettet. Dette gjorde vi i form av utstrakt pressearbeid, annonsering (facebook, radio) og ved å ta i bruk plakatplassar og disponible skjermar i transportmidlar og på terminaler. Vi avslutta med ein takkekampanje kor vi retta ei varm takk til våre reisande for smidighet og tolmod.

Den mest vellykka kampanjen var kampanjen for ungdomsbillett. Kampanjen vart evaluert i ettertid og tala viste at filmane nådde ut til mange og at dei falt i god smak hjå målgruppa.

Kampanjar i 2017:

- Ruteendringar sykkel-VM
- Ungdomsbillett
- Åpning av Bybanen til Bergen lufthamn Flesland
- Ruteomlegging i Sunnhordland
- Refleks – verdas største refleks på Torgalmenningen
- «Vær grei»
- «Feelgood» julekampanje – reis kollektivt også i jula

5. Kollektivfakta

Ansvar og oppgåver i kollektivtrafikken

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Hordaland er lagt til Skyss. Skyss vart oppretta i november 2007, og er organisert som ei ytre eining under samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune.

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

Skyss inngår avtalar for køyring av buss, bybane, båtruter, ferjer og drosje til trafikkselskap etter anbodskonkurransar. Det er i dei fleste tilfelle Skyss som planlegg og marknadsfører kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss har følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 766 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 28 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband.
- Seks båtkontraktar med ni båtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskyss.

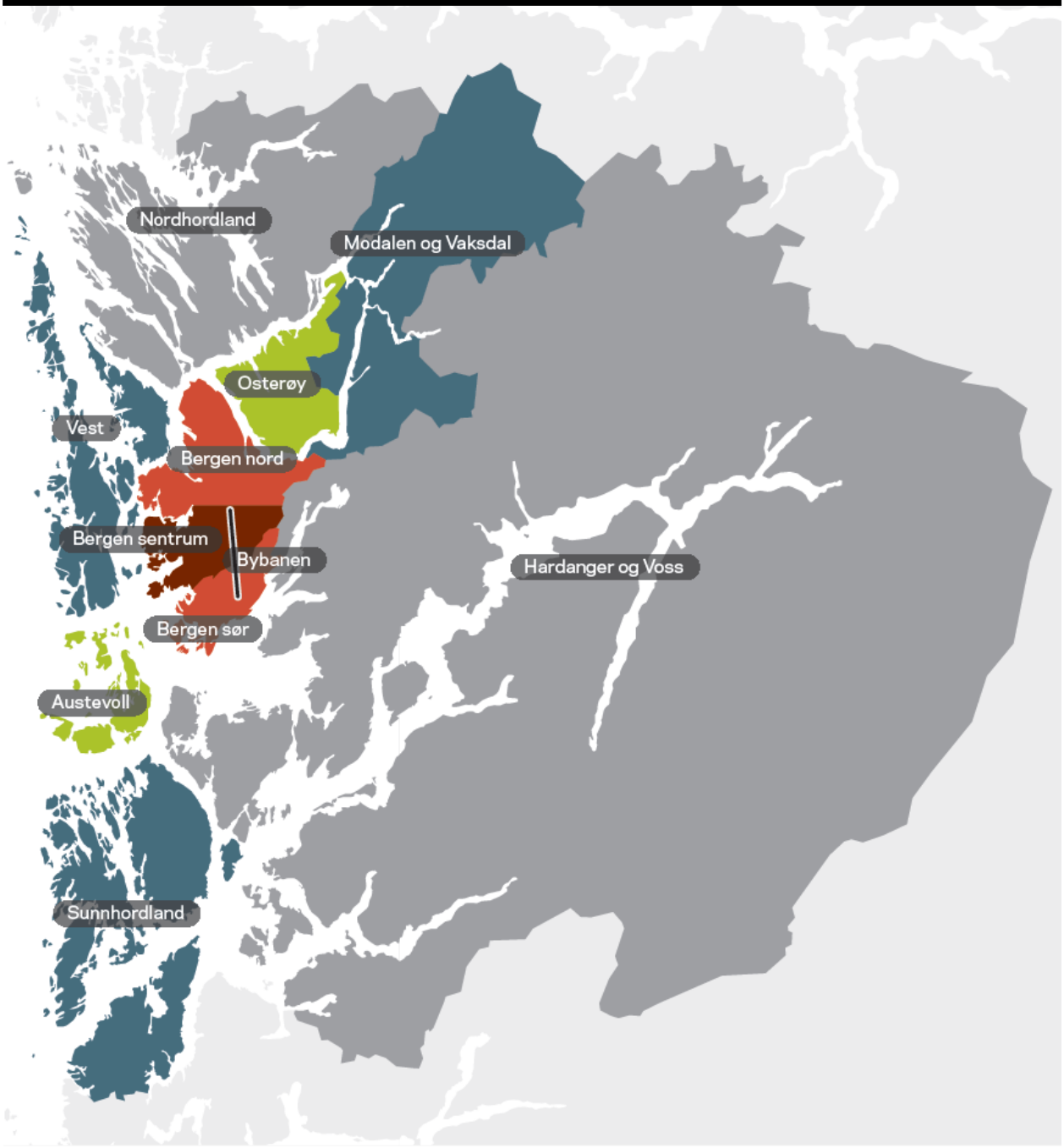
Skyss vart oppretta da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. I 2017 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Kontraktane for samtlege ferjesamband med oppstart i 2020 er inngått som bruttokontraktar.

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

Fylkeskommunen har ansvar for prosjektering, design og utbygging, gjennom Bybanen utbygging, som er ei avdeling i Hordaland fylkeskommune. Frå infrastrukturen står klar ligg ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur og rullande materiell hjå Bybanen AS, som er heileigd av Hordaland fylkeskommune.

Skyss har ansvaret for planlegging av tilbodet på Bybanen, og inngå og følgje opp avtale med operatør for køyringa.

Kontraktsområder – buss og bybane



Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling	2015	2016	**2017**	**Endring frå 2016***
Buss Bergen kommune	30 101 000	33 294 000	**43 161 000**	**-**
Buss Bergensområdet**	36 928 000	38 075 000	**48 408 000**	**-**
Bybane	9 987 000	10 655 000	**12 591 000**	**-**
Total Bergensområdet	47 363 000	49 210 000	**61 563 000**	**+ 6 %**
Båt Kleppestø-Strandkaien	448 000	481 000	**563 000**	**+ 17 %**
Buss Hordaland ekskl. Bergensområdet	6 423 000	6 666 000	**7 753 000**	**-**
Båt Hordaland ekskl. Bergensområdet***	477 000	504 000	**547 000**	**+ 9 %**
Total Hordaland	54 265 000	56 380 000	**69 863 000**	**+ 5 %**
Fordeling på driftsart				
Buss	43 352 000	44 741 000	**56 162 000**	**-**
Bybane	9 987 000	10 655 000	**12 591 000**	**-**
Båt	926 000	984 000	**1 110 000**	**+ 13 %**

* Sjå kapittel 2 for forklaring på endring i metodikk for teljing av passasjerar for buss og bybane.

** Talet har tidligare inkludert båtruta Kleppestø-Strandkaien. Båtruta er i 2017 teken ut av talet

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

Oversikt kontraktar – buss og bybane

	Kontraktperiode	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	16.08.2009-15.08.2018 16.08.2018-15.08.2027	**Nobina Norge AS** **Nettbuss AS**
Osterøy	01.03.2011-28.02.2020 + 1 + 1	**Tide Buss AS**
Bergen sør	26.06.2010-15.08.2019**	**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	**Nettbuss AS**
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020 + 1 + 1	**Osbuss AS**
Bybanen	22.06.2010-01.07.2019	**Keolis Norge AS**

*Frå 01.01.2020 blir kontrakt for Austevoll slått saman med kontraktsområde Bergen sør.

** Feil utløpsdato for kontrakt rettet opp etter behandling i MISA og FUV.

Buss og bybane – omfang av produksjonen

	Rutekilometer vekeproduksjon kvardagar		Tal vogner i produksjon
	2016	**2017**	
Bybanen	30 332	**33 105**	20
			Tal bussar i produksjon*
Austevoll	7 914	**7 874**	9
Sunnhordland	42 940	**44 311**	51
Hardanger og Voss	99 315	**99 352**	114
Modalen og Vaksdal	7 472	**7 472**	10
Nordhordland	58 391	**58 690**	77
Osterøy	19 245	**19 448**	26
Bergen sør	114 438	**114 781**	121
Bergen nord	112 066	**114 481**	112
Bergen sentrum	86 613	**88 299**	110
Vest	94 922	**95 383**	133
Servicelinjene i Bergen	1 073	**1 073**	3
Totalt bussar i produksjon			766
Total rutekilometer (år)	35 117 981	**35 733 743**	

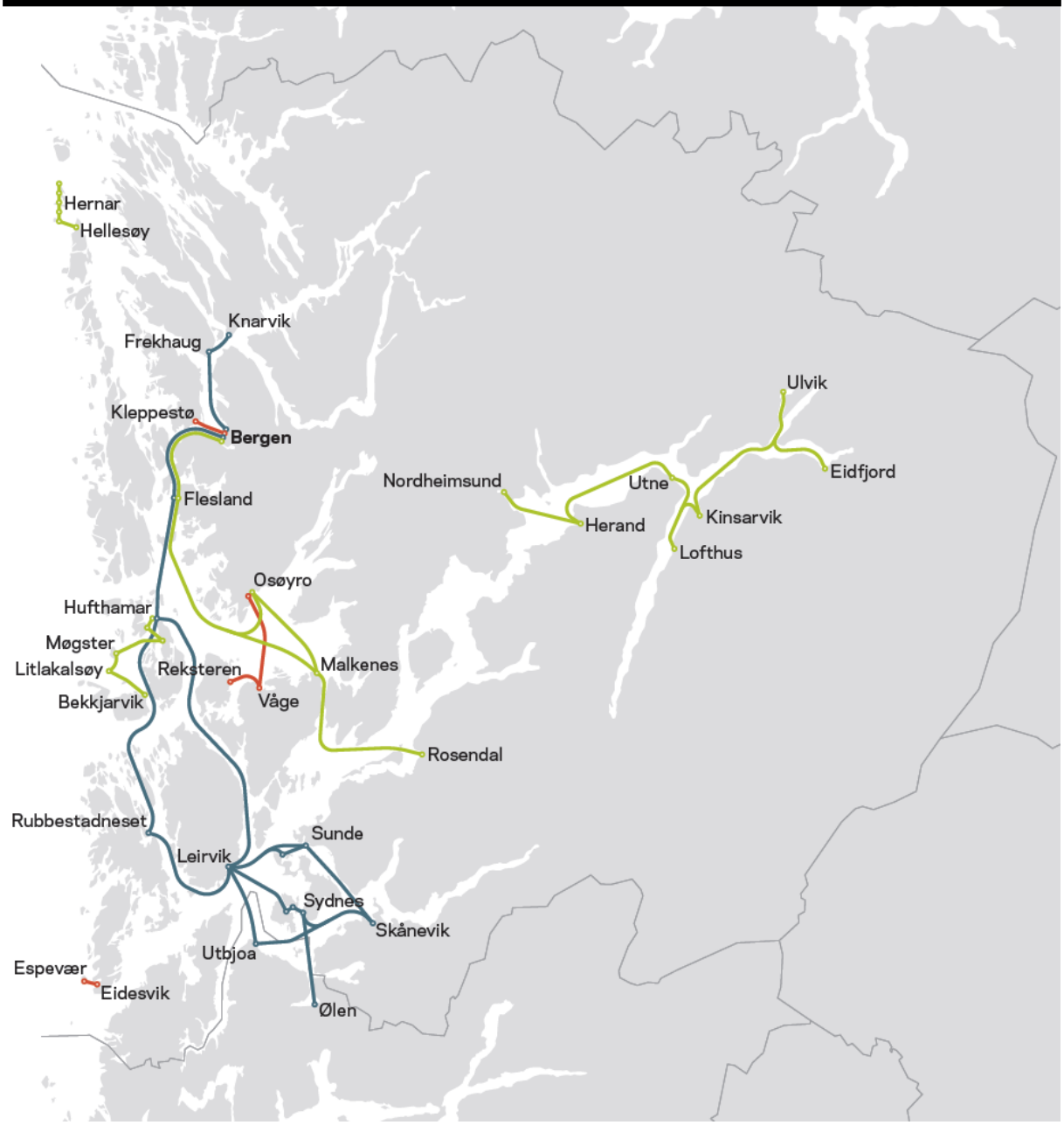
* Dette er talet bussar som rutetilbodet krev på det travlaste tidspunktet i døgnet (maksuttak). Den totale bussparken til operatør vil vere større på grunn av reservemateriell og liknande.

Nøkkeltal 2017

	Buss Bergens-området	Buss og bane Bergens-området	Buss ekskl. Bergens-området	Båt Bergens-området*	Båt utanom Bergens-området**
Brutto kostnader	857 392 000	1 280 278 000	572 881 000	25 906 000	151 046 000
Billettinntekter	500 776 459	631 029 235	80 204 096	8 169 861	40 152 761
Påstigingar	48 408 000	61 000 000	7 753 000	563 000	547 000
Tilskott* **	356 615 541	649 248 765	492 676 904	17 736 139	110 893 239
Avgangar	1 692 000	1 797 000	543 000	12 500	16 800
Rutekilometer** **	23 114 000	25 124 000	12 620 000	63 000	558 000

* Båt Kleppestø–Strandkaien
** Bruttokontraktar
*** Inkluderer refusjon frå kommunar (skuleskyss), belønningsmidlar og andre inntekter
**** Tidligare feil i rapportert tal for buss ekskl. Bergensområde retta opp

Båtsamband


Hernar
Hellesøy
Knarvik
Frekhaug
Kleppestø
Bergen
Flesland
Ulvik
Eidfjord
Nordheimsund
Utne
Herand
Kinsarvik
Lofthus
Osøyro
Hufthamar
Møgster
Litlakalsøy
Bekkjarvik
Reksteren
Våge
Malkenes
Rosendal
Rubbestadneset
Sunde
Leirvik
Sydnes
Skånevik
Utbjoa
Espevær
Eidesvik
Ølen

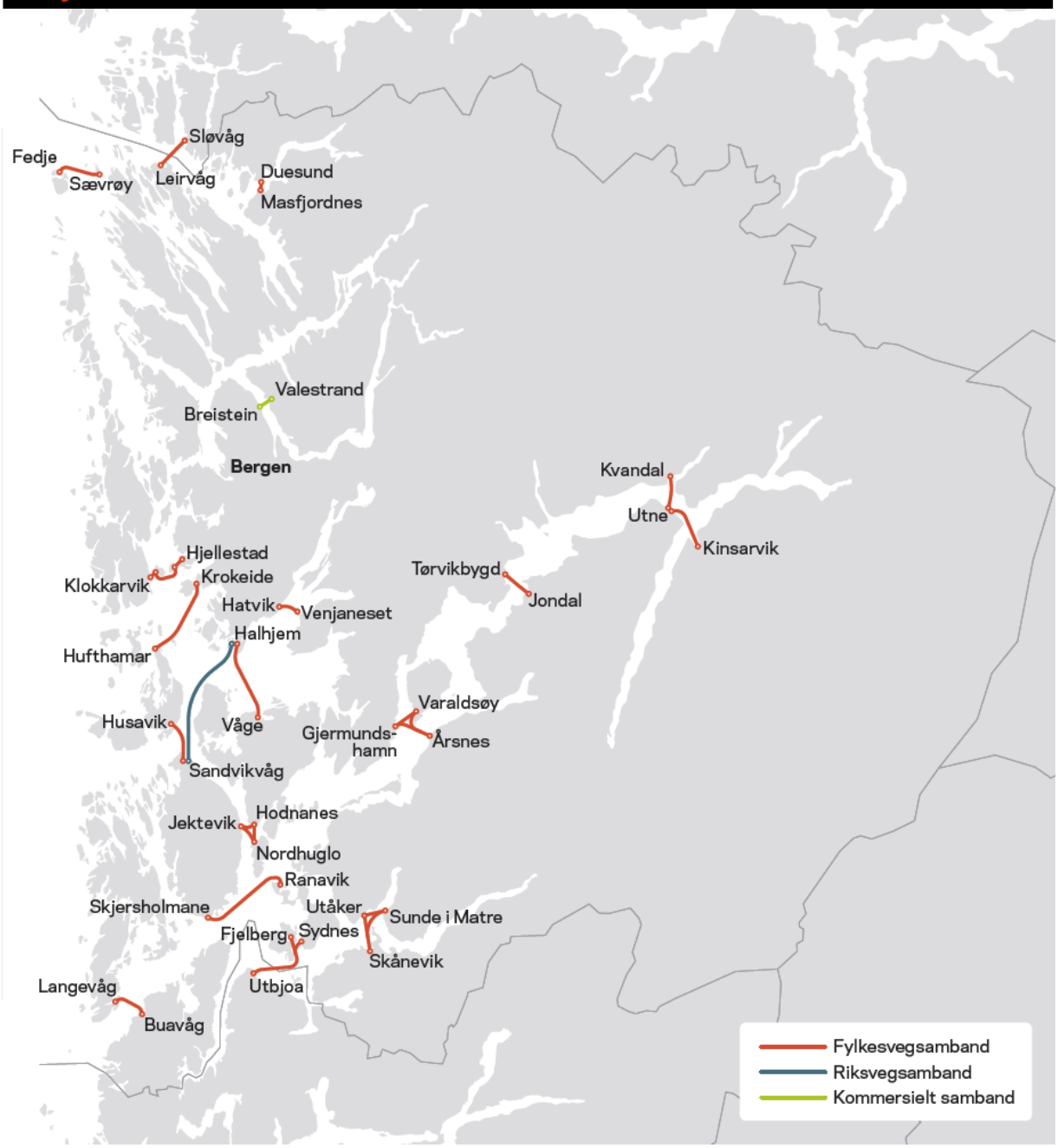
Passasjerstatistikk per båtsamband

	2015	2016	**2017**	**Endring frå 2016**
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	360 000	366 000	**392 000**	**+ 7 %**
Lokalbåt Austevoll	16 000	16 000	**18 000**	**+ 13 %**
Espevær-Eidsvik	33 000	37 000	**35 000**	**- 5 %**
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	9 000	9 000	**6 000**	**- 33 %**
Rosendal-Bergen	45 000	42 000	**42 000**	**0 %**
Reksteren-Våge-Os	12 000	15 000	**15 000**	**0 %**
Kleppestø-Strandkaien	448 000	481 000	**563 000**	**+ 17 %**
Knarvik-Frekhaug-Bergen	101 000	121 000	**137 000**	**+ 13 %**
Norheimsund-Eidfjord	23 000	26 000	**31 000**	**+ 19 %**

Oversikt kontraktar – båt

	Kontraktperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland og Bergen Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Bruttokontrakt	**Norled AS**
Espevær og Hernar Espevær-Eidsvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	**GulenSkyss AS**
Kvinnherad-Bergen og Reksteren-Våge-Osøyro Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	**L. Rødne & Sønner**
Kleppestø-Strandkaien	01.01.2014-31.12.2017 01.01.2018-31.12.2020 + 1 + 1	Bruttokontrakt	**Norled AS** **Norled AS**
Nordhordland Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2014-31.12.2018 01.01.2019-31.12.2020 + 1 + 1	Bruttokontrakt	**Norled AS** **Norled AS**
Turistrute Hardanger Norheimsund-Eidfjord	01.01.2014-31.12.2019	Nettokontrakt	**Norled AS**

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2017	Regularitet ekskl. force majeure 2017
Masfjorden-Duesund	**99,55 %**	**99,59 %**
Fedje-Sævrøy	**98,76 %**	**99,67 %**
Leirvåg-Sløvåg	**99,53 %**	**99,76 %**
Langevåg-Buavåg	**99,23 %**	**99,75 %**
Skjersholmane-Ranavik	**99,67 %**	**99,74 %**
Skånevik-Matre-Utåker	**99,79 %**	**99,85 %**
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	**91,65 %**	**99,91 %**
Fjeldberg-Sydnes-Utbjoa	**99,28 %**	**99,38 %**
Krokeide-Hufthamar	**96,57 %**	**96,60 %**
Husavik-Sandvikvåg	**99,73 %**	**99,82 %**
Halhjem-Våge	**99,68 %**	**99,84 %**
Hatvik-Venjaneset	**99,53 %**	**99,72 %**
Kvanndal-Utne	**99,68 %**	**99,68 %**
Kinsarvik-Utne	**99,64 %**	**99,64 %**
Tørvikbygd-Jondal	**99,96 %**	**100,00 %**
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	**99,68 %**	**99,75 %**
Klokkarvik-Hjellestad	**99,52 %**	**99,89 %**

Med regularitet meiner ein andelen avgangar som er gjennomført av dei totalt planlagde avgangane.
Med force majeure meiner ein innstilte avgangar som følgje av hindringar utanfor operatør sin kontroll.

Trafikkstatistikk per ferjesamband

	2015				2016
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy
Masfjorden-Duesund	60 344	71 392	196	95 483	57 700
Fedje-Sævrøy	46 993	56 666	155	104 293	46 371
Leirvåg-Sløvåg	198 390	315 868	865	349 422	203 988
Langevåg-Buavåg	79 734	108 030	296	138 689	80 364
Skjersholmane-Ranavik	151 888	233 647	640	277 116	152 805
Skånevik-Matre-Utåker	81 901	128 897	353	154 598	79 371
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	194 621	260 130	713	334 385	198 121
Fjelbergruta	27 920	39 822	109	53 018	25 482
Krokeide-Hufthamar	314 297	426 181	1 168	632 993	319 044
Husavik-Sandvikvåg	61 520	89 299	245	120 435	65 754
Halhjem-Våge	186 250	222 436	609	368 203	191 897
Hatvik-Venjaneset	366 275	454 730	1 246	742 402	337 883
Kvanndal-Utne	90 583	164 871	452	102 359	106 373
Kinsarvik-Utne	16 838	22 528	*	36 215	24 541
Jondal-Tørvikbygd	202 748	327 318	897	435 926	218 415
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	257 924	378 068	1 036	500 888	263 252
Klokkarvik-Hjellestad	18 520	20 611	56	37 454	19 468
Samla Hordaland	2 354 061	3 317 017	9 088	4 581 351	2 390 829

* Kvanndal–Utne–Kinsarvik er 1.10.2015 delt i to samband: Kvanndal–Utne og Kinsarvik–Utne

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsdøgntrafikk

			2017			
PBE	PBEÅDT	Passasjerar	**Køyretøy**	**PBE**	**PBEÅDT**	**Passasjerar**
66 996	184	87 408	**54 710**	**64 180**	**176**	**85 649**
56 534	155	108 259	**47 168**	**57 705**	**158**	**102 574**
326 246	894	353 063	**204 324**	**327 674**	**898**	**347 918**
107 836	295	136 036	**79 366**	**107 429**	**294**	**137 527**
236 227	647	268 553	**158 641**	**243 835**	**668**	**283 690**
126 605	347	149 606	**78 052**	**123 664**	**339**	**147 620**
263 340	721	330 321	**198 797**	**256 722**	**703**	**332 410**
36 801	101	46 846	**25 787**	**37 903**	**104**	**48 864**
442 221	1 212	606 356	**302 792**	**421 134**	**1 154**	**590 104**
98 057	269	123 872	**67 083**	**97 627**	**267**	**125 201**
230 563	632	373 662	**185 835**	**219 208**	**601**	**367 600**
412 125	1 129	676 491	**311 282**	**377 116**	**1 033**	**649 890**
194 273	532	105 945	**109 528**	**198 531**	**544**	**218 855**
35 451	97	38 059	**22 528**	**30 813**	**84**	**63 191**
347 221	951	469 732	**219 077**	**348 008**	**953**	**473 848**
388 827	1 065	509 136	**264 918**	**391 808**	**1 073**	**517 702**
21 936	60	38 138	**18 479**	**21 125**	**58**	**36 965**
3 391 259	9 291	4 421 483	**2 348 367**	**3 324 481**	**9 108**	**4 529 608**

Elbilar per ferjesamband

	2015 Elbilar	Andel	2016 Elbilar	Andel	**2017 Elbilar**	**Andel**
Masfjorden-Duesund	521	0,9 %	730	1,27 %	744	**1,36 %**
Fedje-Sævrøy	722	1,5 %	907	1,96 %	1 004	**2,13 %**
Leirvåg-Sløvåg	1 856	0,9 %	4659	2,28 %	6 606	**3,23 %**
Langevåg-Buavåg	899	1,1 %	2824	3,51 %	3 537	**4,46 %**
Skjersholmane-Ranavik	5 650	3,7 %	7382	4,83 %	9 250	**5,83 %**
Skånevik-Matre-Utåker	1 152	1,4 %	1566	1,97 %	1 489	**1,91 %**
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	3 264	1,7 %	3165	1,60 %	4 314	**2,17 %**
Fjeldberg-Sydnes-Utbjoa	592	2,1 %	1121	4,40 %	1 209	**4,69 %**
Krokeide-Hufthamar	30 040	9,6 %	34413	10,79 %	37 148	**12,27 %**
Husavik-Sandvikvåg	4 656	7,6 %	4493	6,83 %	4 162	**6,20 %**
Halhjem-Våge	7 611	4,1 %	9045	4,71 %	10 546	**5,67 %**
Hatvik-Venjaneset	15 482	4,2 %	17872	5,29 %	20 953	**6,73 %**
Kvanndal-Utne	591	0,65 %	976	0,92 %	1 185	**1,08 %**
Kinsarvik-Utne	330	1,96 %	622	2,53 %	666	**2,96 %**
Tørvikbygd-Jondal	3 174	1,6 %	4879	2,23 %	5 920	**2,70 %**
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	3 592	1,4 %	4010	1,52 %	4 721	**1,78 %**
Klokkarvik-Hjellestad	881	4,8 %	1139	5,85 %	1 225	**6,63 %**

Dagens ferjekontraktar (2017)

	Kontraktperiode	Operatør
Masfjorden-Duesund	01.01.2010-31-12-2018	**Wergeland AS**
Nordhordland Fedje-Sævrøy Leirvik-Sløvåg	01.01.2012-31.12.2019	**Norled AS**
Sunnhordland Skjersholmane-Ranavik Skånevik-Matre-Utåker Jektevik-Hodnanes-Nordhuglo Fjeldberg-Sydnes-Utbjoa Langevåg-Buavåg	01.01.2011-31.12.2019	**Norled AS**
Midthordland / Austevoll (1) Krokeide-Våge Husavik-Sandvikvåg	01.01.2011-31.12.2017	**FosenNamsos Sjø AS**
Midthordland / Austevoll (2) Halhjem-Våge Hatvik-Venjaneset	01.01.2011-31.12.2019	**Norled AS**
Hardanger Kvanndal-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**

Nye ferjekontraktar

	Kontraktperiode	Operatør
Kontraktsområde 1 ferje Hufthamar – Krokeide Husavik – Sandvikvåg Hatvik – Venjaneset Halhjem – Våge Langevåg – Buavåg Leirvåg – Sløvåg Fedje – Sævrøy	01.01.2018-31.12.2029 01.01.2020-31.12.2029	**Fjord 1 AS**
Kontraktsområde 2 ferje Skjersholmane – Ranavik Jektevik – Nordhuglo – Hodnanes Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes Jondal – Tørvikbygd	01.01.2020-31.12.2028	**Fjord 1 AS**
Kontraktsområde 3 ferje Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjellestad "Fjelbergsambandet"	01.01.2020-31.12.2028	**Norled AS**
Kontraktsområde 4 ferje Masfjordnes – Duesund	01.01.2019-31.12.2028	**Wergeland AS**
Kontraktsområde 5 ferje Kvanndal – Utne Kinsarvik – Utne Skånevik – Matre – Utåker	01.01.2020-31.12.2028	**Boreal Sjø AS**

Notater

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS
Besøksadresse Lars Hillesgt. 20B 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