

20  
21

**KOLLEKTIVSTRATEGI  
FOR VESTLAND**  
ÅRSRAPPORT





## Forord

Sidan Vestland fylke såg dagens lys 1. januar 2020, har kollektivområdet vore styrt av dei to gjeldande styringsdokumenta frå dei tidlegare fylka, Kollektivstrategi for Hordaland og Regional transportplan for Sogn og Fjordane, med tilhøyrande handlingsprogram for 2020-2023.

Dette dokumentet er ein samla årsrapport for dei to strategiane i Vestland i 2021. Rapportar og tal vert presentert samla for 2021.

I 2021 vart Strategi for berekraftig mobilitet 2022-2033 vedtatt av fylkestinget, som ein del av ny Regional transportplan for Vestland for 2022-2033. Årsrapportering for denne strategien vil skje frå 2022.

## Innhald

<b>1. Frå strategi til handling og rapportering</b>	<b>4</b>
<b>2. Korleis var kollektivåret 2021, og når vi måla?</b>	<b>6</b>
<b>3. Fylkesvegferjene i 2021</b>	<b>24</b>
<b>4. Vegen vidare - Skyss som mobilitetseining</b>	<b>26</b>
<b>5. Nøkkeltal og fakta</b>	<b>30</b>

# 1.

## Frå strategi til handling og rapportering

### Måla i kollektivstrategien og i RTP

Dei to gjeldande styringsdokumenta for Skyss i 2021 er Kollektivstrategi for Hordaland og Regional transportplan for Sogn og Fjordane, med tilhøyrande handlingsprogram for 2020–2023. 2021 er det siste året der vi rapporterer på desse to planane.

«Kollektivstrategi for Hordaland – utvikling fram mot 2030» har vore eit viktig, styrande dokument sidan strategien vart vedteken i fylkestinget i 2014.

Kollektivstrategien er forankra i Regional transportplan Hordaland. Eit fireårleg handlingsprogram har vist kva initiativ og tiltak som er planlagt for å gjennomføre strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert årleg og lagt fram til politisk handsaming.

Overordna mål for kollektivstrategi for Hordaland er «å ta veksten i persontrafikken med miljøvenlege transportformer i byområda, og sikre mobilitetstilbod for innbyggjarane i fylket». Dei strategiske grepa er:



- Best tilbud der flest reiser
- Enkle reiser
- Effektive reiser
- Miljøvenleg drift

I Sogn og Fjordane har Regional transportplan vore det sentrale styrande dokumentet, og rapportering frå kollektivområdet har vore del av den samla årsmeldinga for fylkeskommunen. Hovudmålet i RTP for Sogn og Fjordane 2018–2023 for kollektivtrafikken er at «kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle reisande», med følgjande delmål:

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vere universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg
- Gradvis reduksjon i klimagassutslepp i samband med framtidige anbod for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050

### Måleindikatorar

Årsrapporten skal synleggjere korleis vi ligg an når det gjeld å nå dei overordna måla og gjennomføre strategiane. Kva har skjedd det siste året, korleis er utviklinga, og når vi måla? Årsrapporten er del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategi og handlingsprogram for kollektivtrafikken i Vestland.

I oppbygginga av årsrapporten er måla i dei to strategiane for enkelheita si skuld slått saman der dei er



mest samanfallande: 1) Best tilbud der flest reiser – Kollektivtilbodet skal nå flest mogleg, 2) Enkelt å reise kollektivt, 3) Effektive reiser, knutepunkt og materiell og 4) Miljøvenleg drift – Reduksjon av utslepp. Under kvart punkt er det referert tiltak på dette området i året som gjekk, saman med relevante tal og måleindikatorar. Indikatorar som er nytta:

1. Passasjertal, kollektivandel i bergensområdet og målingar av dei reisande si tilfredsheit med tilbodet
2. Tilfredsheitsmålingar knytt til kor enkelt det er å reise
3. Prosentdel førehandskjøpte billetter
4. Miljøtal (CO<sub>2</sub>-utslepp og tal bussar etter framdriftsteknologi)

Oppsummering av ferjedrifta 2021 er i eit eige kapittel, medan miljømåla for ferje er rapportert samla saman med kollektivtrafikken i avsnitt 2.4 om miljøvenleg drift.

## 2.

# Korleis var kollektivåret 2021, og når vi måla?

Covid-19-pandemien viste seg å sette nær like stort preg på 2021 som på 2020. Kollektivtrafikken vart også dette året sterkt påverka av smittevernrestriksjonar og redusert mobilitet i samfunnet.

Trass i dette var Skyss i større grad enn året før i stand til å operere normalt, både med dagleg drift og med større prosjekt. Resultata for måloppnåinga i 2021 må likevel sjåast i lys av pandemien.

### 2.1 Best tilbud der flest reiser - Kollektivtilbodet skal nå flest mogleg

Eit sentralt mål som er sett i Kollektivstrategi for Hordaland, er å gi eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane, innanfor dei økonomiske rammene. Det er definert at for å nå flest mogleg, må vi tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket, vidareutvikle stamlinjene i Bergen, utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett, samstundes som vi tilbyr eit samanhengande grunntilbod i heile fylket og samordnar den offentlege transporten i tynt befolka område.

I RTP for Sogn og Fjordane er det sett som mål at kollektivtilbodet skal vere innretta slik at det når flest mogleg.

#### Passasjerstatistikk for buss, bybane og båt

Måla om fleire kollektivreisande vart ikkje nådd i 2021. Talet på påstigingar i kollektivtrafikken i Vestland vart litt høgare i 2021 enn i 2020, men var likevel sterkt påverka av covid-19-pandemien og vart lågare enn tala for 2019. Talet på påstigingar svinga gjennom året i takt med tiltak og smittevernrestriksjonar.

Totalt var det 61,7 millionar påstigingar på buss, båt og bybane i 2021, mot 53,9 millionar i 2020. I 2019

var talet 82,5 millionar. Talet på påstigingar i 2021 var dermed 14 prosent høgare enn 2020, men framleis kring 25 prosent lågare enn «normalåret» 2019.

Sjå tabellar for påstigingar bak i rapporten.

#### 12 prosent oppgang for bybane

I 2021 var det nær 14 millionar påstigingar på Bybanen, framleis mykje lågare enn toppåret 2019 då det var 18,7 millionar, men ein auke frå 12,4 millionar i 2020. Bybanen utgjorde 27 prosent eller over ein fjerdedel av alle kollektivreisene i bergensområdet i 2021.

Statistikken over påstigingar syner ein gjennomsnittleg oppgang på 16 prosent for buss i heile Vestland for 2021 samanlikna med 2020.

Totalt føregjekk 85 prosent av kollektivreisene i 2021 i bergensområdet.

#### Lite endring for båt

Båtrutene hadde nær 1,2 millionar reisande i heile Vestland i 2021. Dette var berre ein auke på tre prosent frå 2020, og talet på påstigingar er 34 prosent lågare enn normalåret 2019. Mange båtruter har tilnærma same reisetel som i 2020. Bakgrunnen er ikkje undersøkt, men ein hypotese er at mange av dei som pendlar med båt, er arbeidsreisande som har kunna byte ut reiser med heimekontor.

#### Kollektivandel i bergensområdet

Reisemiddelfordelinga er ein sentral måleindikator i høve nullvekstmålet for byområdet. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er den viktigaste kjelda for å følgje utviklinga i reisemiddelfordelinga mellom personbil, kollektivtrafikk, sykkel og gonge.

## 2. KORLEIS VAR KOLLEKTIVÅRET 2021, OG NÅR VI MÅLA?

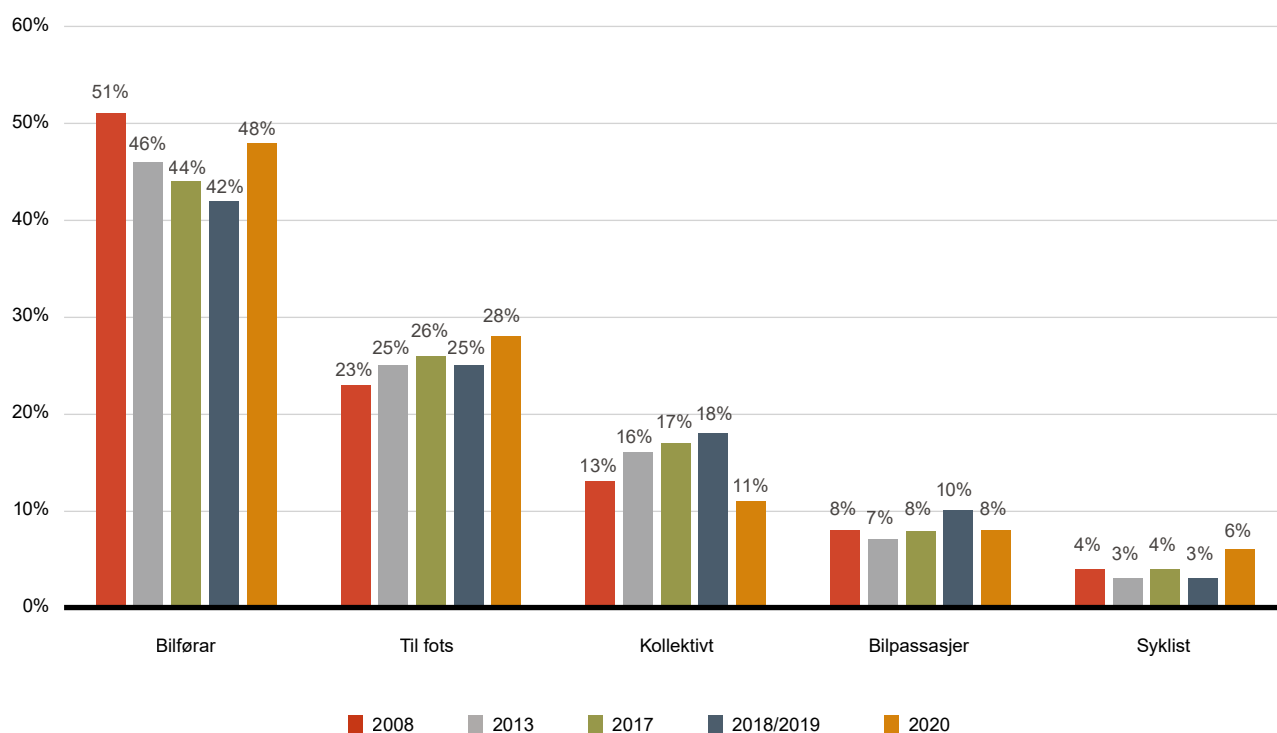
Det er ikkje kome tal for 2021, men 2020-tala er nyleg blitt publiserte, og dei kan kaste lys over korleis pandemien har påverka trafikken. Tala syner at pandemien har sett svært tydelege spor i reisemiddelfordelinga. Dette er ikkje uventa med tanke på at reiser med kollektivtrafikk vart frårådd, og at bekymring om smittefare om bord kan ha fått mange til å velje andre transportmetodar. Heimekontor fører dessutan til at mange ikkje lenger reiser kvar dag, og då kan terskelen bli lågare for å velje bil dei dagane ein skal på jobb.

I reisemiddelfordelinga for 2020 er prosentdelen bilførar 48 prosent, ein sterk auke på seks prosentpoeng

frå 2018/2019. Reisande som bilpassasjer gjekk ned frå ti til åtte prosent, som tyder at fleire enn før køyrer aleine. Kollektivdelen raste frå 18 til 11 prosent, som er under nivået heilt tilbake i 2008. På den positive sida har reiser både til fots og på sykkel auka med tre prosentpoeng kvar, som for sykkel sin del faktisk utgjør ei dobling.

Dette er altså RVU-tal for 2020, det første og verste pandemiåret. Reisetala for kollektivtrafikken har auka frå 2020 til 2021, men vi må vente på neste RVU for å sjå om kollektivandelen hadde ei tilsvarande positiv utvikling i 2021.

### Kollektivandel Bergen kommune - daglege reiser etter transportmiddel:



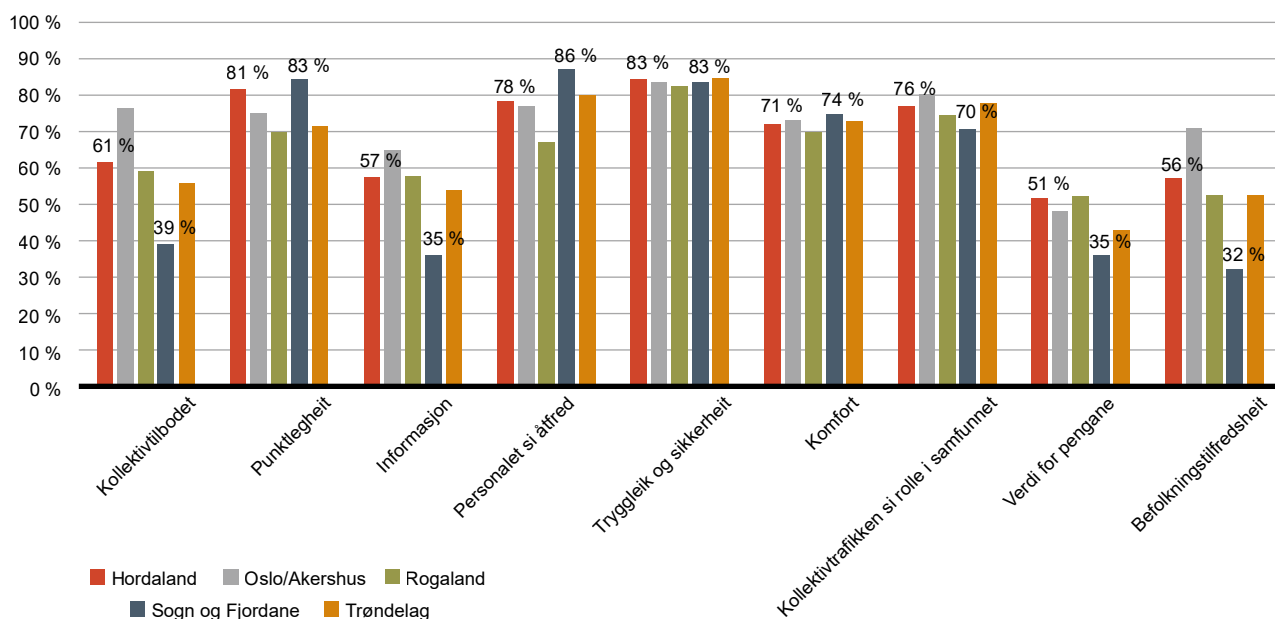
## Dei reisande og befolkninga si tilfredsheit med kollektivtrafikken

Skyss deltar i to benchmark-samarbeid som måler kor nøgde innbygarane er med kollektivtrafikken i Vestland, samanlikna med andre fylke og byområde i Noreg og med nokre byar i Europa. I det eine samarbeidet, Benchmarking European Service of Public Transport (BEST), samanliknar vi Hordaland med ein rekkje større byar og byområde i Europa. I det norske kollektivbarometeret måler ein kor nøgd befolkninga i norske fylke er med kollektivtrafikken. Undersøkingane bruker dei same måleparametrane.

56 prosent av befolkninga i Hordaland seier at dei er svært eller ganske tilfreds med kollektivtrafikken i 2021. Dette er lågare enn i Ruter sitt område Oslo/Akershus, men høgare enn Trøndelag og Rogaland. I 2020 var tilfredsheita på 58 prosent i Hordaland, slik at det var ein liten nedgang i 2021. Åra fram mot 2020 låg tilfredsheita stabilt på 52–53 prosent, så det er likevel snakk om ein gradvis auke.

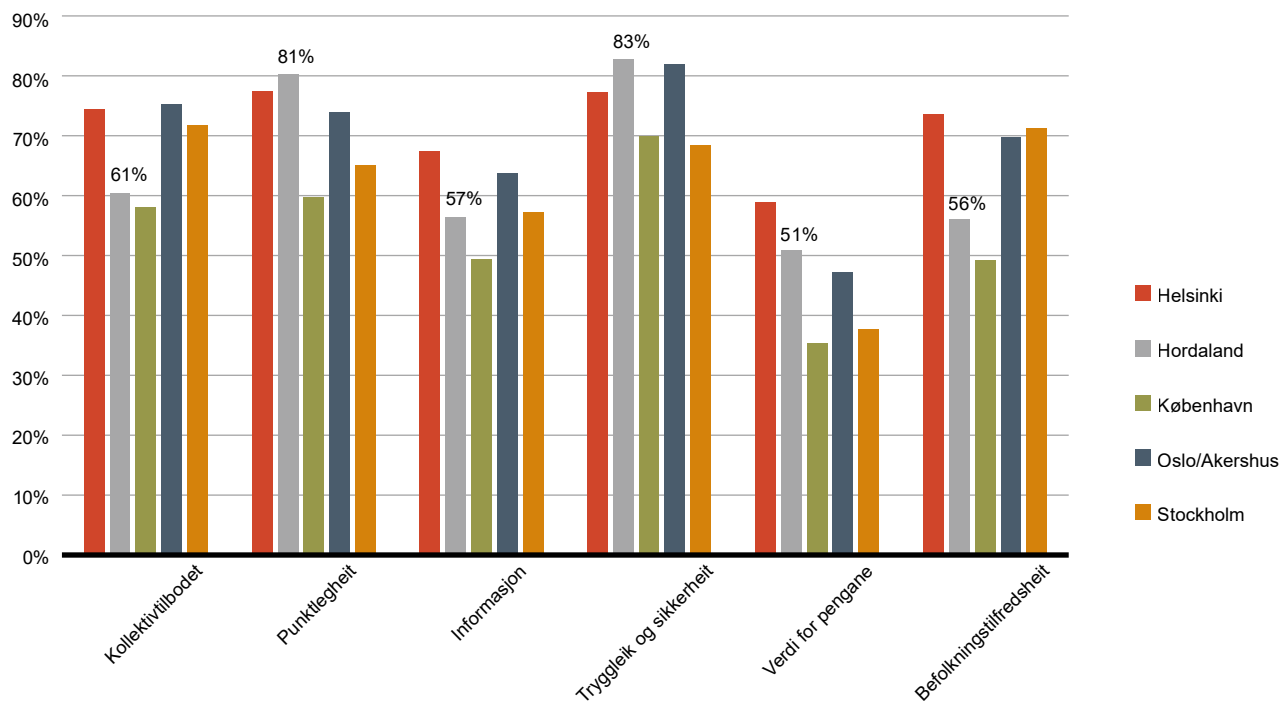
I Sogn og Fjordane var 32 prosent av befolkninga nøgd med kollektivtrafikken i 2021. Dette er ein relativt stor nedgang frå 2020, då prosentdelen tilfredse var 41 prosent. I 2019 var talet likevel 34 prosent, og det er vanskeleg å finne gode forklaringar på dei store svingingane. Ein mogleg grunn kan vere at utvalet av respondentar ikkje er stort nok.

I bergensområdet er befolkninga blitt meir tilfreds enn før, medan dei som bur utanfor sentrale område i Hordaland er mindre tilfredse. Dei som bruker tilbodet minst ein gong i månaden, er meir tilfredse enn dei som bruker tilbodet sjeldnare enn månadleg. Dei som er yngre enn 25 og eldre enn 65, er meir tilfredse enn dei som er mellom 25 og 65 år. Kvinner er meir tilfredse enn menn. Det er ingen særskilde endringar i dei ulike gruppene som kan forklare at den generelle tilfredsheita har auka.





## 2. KORLEIS VAR KOLLEKTIVÅRET 2021, OG NÅR VI MÅLA?



Samanlikna med andre nordiske byområde er befolkninga si generelle tilfredsheit med kollektivtrafikken lågare, men Hordaland skårar høgt på punktleghet og tryggleik.

Undersøkingane for Stockholm, Helsinki og København omfattar også omlandet rundt byane.

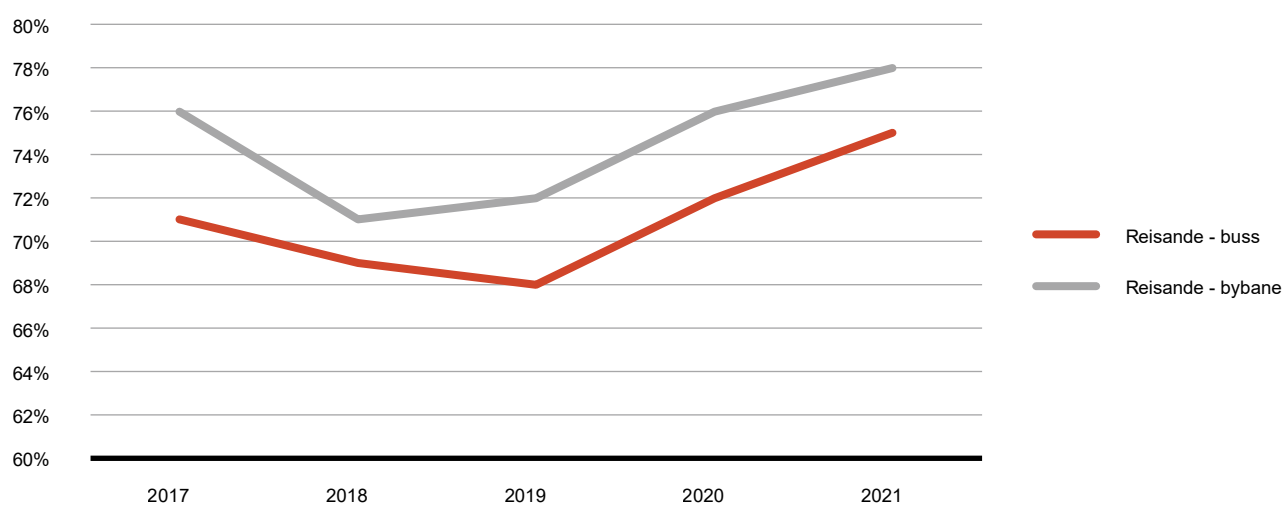




### Forskjellar mellom buss og bybane

Målingar tyder elles på at tilfredsheita med kollektivtrafikken er generelt noko høgare for bybane enn buss, både hos reisande og i befolkninga generelt. Dette vert gjerne referert til som «skjeneeffekten» og kan forklarast med at bybane er enklare tilgjengeleg og meir føreseieleg enn buss, mellom anna fordi infrastrukturen er synleg i gatebildet og at avgangsfrekvensen er høg.

Målingar blant reisande i Bergen syner at tilfredsheita med kollektivtrafikken er tre prosentpoeng høgare blant dei som oftast reiser med bybane, enn blant dei som oftast reiser med buss. «Reisande» er definert som dei som reiser ein gong i månaden eller oftare.



### Stor endring av rutetilbodet i Bergen

25. mai 2021 iverksette Skyss ei av dei mest omfattande omleggingane i busstrafikken i Bergen på ti år. Endringane av rutetilbodet var knytt til oppstart av to busskontraktar i Bergen (Bergen nord i 2019 og Bergen sentrum i 2020). Det grunnleggande målet var å gjere tilbodet meir effektivt med god nettverkseffekt, tydelegare linjeføring og betre utnytting av ressursane. I Trafikkplan Bergen er det omtalt slik: «Målet er at kundane opplever å kunne reise «saumlaust» i heile bergensområdet, også på reiser som ikkje er sentrumsretta eller som inneber byte undervegs. Når kundane har ei slik oppleving, er målet om å gi kundane fleire reisemoglegheiter nådd.»

Tidsmessig vart oppstarten koordinert med gjenopninga av Olav Kyrres gate, som er hovudgata for buss i Bergen sentrum. Gata hadde vore stengd i to år grunna oppgradering av gategrunn og infrastruktur i regi av Miljøloftet. Medan gata var stengt, var det til dels lange omkøyningar for bussane gjennom sentrumskjernen.

Skyss sette allereie i 2019 i gong eit prosjekt for å handsame omleggingane. Arbeidet omfatta mellom anna tilbodsplanlegging, rutedata og ruteinformasjon, kundeinformasjon og kampanjar, haldeplassutrusting, skilting, linjekart, opplæring og koordinering med involverte samarbeidspartnarar. Prosjektet var vellukka og oppstarten gjekk som planlagt.

I tillegg til Skyss sine vanlege kunde- og befolkningsmålingar vart det gjort eigne målingar knytt til ruteomlegginga. Både omlegginga og målingane skjedde midt under pandemien, noko som kan ha påverka både bruken og oppfatninga av kollektivtrafikken.

Kort tid etter omlegginga var det inga målbar endring i dei reisande si oppleving av kor enkelt det er å reise kollektivt. Dette gir ein god indikasjon om at arbeidet med

brei kundeinformasjon var vellukka og at dei reisande greidde å setje seg inn i det nye tilbodet. Prosentdelen kollektivreisande som alt i alt var nøgde med kollektivtilbodet, endra seg ikkje nemneverdig. Likevel auka den prosentdelen av dei reisande som var misnøgde, medan færre var nøytrale. Spørsmål direkte knytt til sjølve omlegginga syner at ein av fire var misnøgd med omlegginga, og blant arbeidsreisande var prosentdelen misnøgd større. Det er normalt ikkje mogleg å sjå alle effektar av ruteendringar med det same, og eit nytt rutetilbod treng gjerne eit år eller to før det har «sett seg». Skyss følgjer med på tilbakemeldingar etter omlegginga og er innstilt på å gjere tiltak etter behov.

### Båtsamband

Det vart inngått fleire nye båtkontraktar i 2021. Kontrakten for lokalbåtdrift i Sogn og Fjordane (også kalla rutepakke 2) vart tildelt Norled AS. Denne kontrakten stiller krav om minst 52 prosent reduksjon i CO<sub>2</sub>-utsleppa samanlikna med førre kontrakt. Dersom reduksjonen vert endå større, vert dette premiært med bonus. Kontrakten vil starte 1. mai 2024, men Norled har høve til å starte 1. november 2023 dersom dei vil. Lengda på kontrakten er 12 år, med høve for Skyss å forlengje avtalen med inntil to år.



Det vart òg inngått ny kontrakt for Kystvegekspressen. Denne båtruta går mellom Måløy og Florø. I den nye kontrakten er tilbodet til dei reisande utvida med enkelte avgangar heilt til Selje. Også her var det Norled AS som fekk kontrakten. Oppstarten vil bli samstundes med oppstart for rutepakke 2, anten 1. november 2023 eller 1. mai 2024. Kontraktslengda er eitt år, men med opsjonar på forlenging i inntil fire år.

Vidare vart det inngått ny kontrakt for ekspressbåtane Bergen-Selje/Sogn/Flåm, også denne med Norled AS. Oppstart for ny kontrakt er sett til 1. mai 2022. Den varer 2 ½ år, med opsjon for Skyss til å forlenge den med inntil to år.

Turistruta mellom Flåm og Balestrand hadde sitt siste driftsår i 2021. I tråd med tidlegare politiske vedtak vert denne ruta ikkje vidareført.

Også båtdrifta var i 2021 framleis påverka av covid-19. Både turistruta Bergen-Flåm-Bergen og Norheimsund-Eidfjord fekk avkorta drifts sesong som følgje av mindre turisme.

## Skoleskyss

Lovpålagt skoleskyss utgjer grunnstammen i busstilbodet i mange delar av fylket. Skoleskyssen var i 2021 noko mindre prega av covid-19 og smitteverntiltak enn året før. Skyss hadde full kapasitet i skoleskysstilbodet gjennom året. Skyssbehovet heng tett saman med korleis skoledagen er organisert på kvar skole. Skyss har derfor hatt mykje dialog med kommunar og skolar gjennom pandemien, med vekt på å formidle smitteverntiltak og å vurdere lokale behov for ekstrakapasitet.

I 2021 fekk om lag 21 500 elevar i grunnskolar i Vestland innvilga skoleskyss. Av desse hadde om lag 2700 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat



skyssløysing. I og nær bergensområdet nyttar elevane i vidaregåande skole som hovudregel 30 dagars ungdomsbillett til skoleskyssen. I resten av fylket fekk omlag 5000 vidaregåande elevar innvilga gratis skoleskyss i 2021. Av desse hadde vel 600 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

## Årleg ruteendringsprosess

Vestland fylke har ein kompleks geografi, og rutetilbodet er eit omfattande puslespel. Skyss skal setje saman tilbodet for buss, båt, ferje og også tilpasse tilbodet til togtider. Start- og slutt-tider på skolane set rammene for skoleskyssen. For å sikre lokal forankring har Skyss

ein fast, årleg dialog med alle kommunar i Vestland. Her kan kommunane kome med innspel til justeringar i rutetilbodet for buss, båt og ferje. Målet er å fange opp lokale behov for justeringar som kan gi best mogleg samanheng i kollektivtilbodet, og som er tilpassa reisebehovet i dei ulike områda i fylket. Årlege ruteendringar vert i hovudsak gjort i samband med haustrutene.

For kommunane innanfor byvekstavtaleområdet (Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden) er det budsjettet med belønningssmidlar til mindre tiltak som kan styrke tilbodet. Skyss har ein eigen dialog med desse kommunane om prioritering av tiltak.

Utanfor byvekstavtaleområdet må endringar skje innanfor ramma av eksisterande rutetilbod. Dersom tilbodet skal styrkast ein stad, vil det derfor krevje omprioriteringar. I tillegg er det ofte bindingar i rutetidene knytt til skoleskyss og viktige korrespondansar. Det er likevel som regel alltid mogleg å gjere forbetringar, og då er den lokale kunnskapen om korleis tilbodet fungerer eller ikkje svært viktig.

Kommunane kan sende konkrete ønske og innspel om endringar, men det er ein fordel om dei koordinerer dei ulike innspela dei har fått og gir Skyss ei samla prioritering. I 2021 kom det skriftlege tilbakemeldingar frå 27 kommunar med til saman 131 ønskte tiltak. Mange av ønska gjaldt fleire avgangar eller nye tilbod, men det var òg konkrete innspel om betre korrespondansar ved å justere i rutetider. Bestillingsbaserte tilbod, som til dømes «Hent meg» er òg noko fleire kommunar ønsker seg. Hausten 2021 vart det gjort mindre ruteendringar i ein rekkje kommunar med bakgrunn i innspela.

### 2.2 Enkelt å reise kollektivt

At det skal vere enkelt å reise kollektivt, er sett som mål i både Kollektivstrategi for Hordaland og i Regional transportplan for Sogn og Fjordane. Skyss jobbar på

ulike måtar med å forenkle folk sin reisekvardag. Målet er at terskelen skal vere så låg som mogleg for å planlegge, gjennomføre og betale for ei reise.

#### **Innbyggerane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod**

Kvar haust har Skyss gjennomført ei undersøking av korleis befolkninga over 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 resultatane både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport. Frå 2020 har vi også spurt respondentar i Sogn og Fjordane, men tala frå desse undersøkingane kan ikkje samanliknast med historiske data frå Hordaland, og resultatane for dei to områda er framstilt på ulike måtar. For 2021 nyttar vi derfor heller relevante tal frå BEST-undersøkinga når det gjeld opplevinga av eit enkelt kollektivtilbod i Sogn og Fjordane.

Frå og med hausten 2022 vil Skyss samordne måleverkøya for heile Vestland, slik at vi får samanliknbare tal for heile fylket.

#### **Enkle reiser - tilfredsheit i Hordaland**

Fram til 2020 viste desse målingane ei positiv utvikling, der innbyggerane i Hordaland fann det stadig enklare å reise med Skyss. Pandemien har hatt ein negativ effekt på denne tilfredsheita. Resultatane for 2021 syner at 65 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at kollektivtilbodet er enkelt å forstå, noko som er sju prosentpoeng lågare enn i 2019. For 2021 ser vi også ei negativ endring på fire prosentpoeng samanlikna med 2019 i kor lett innbyggerane opplever at det er å finne informasjon om kollektivtilbodet.

Den negative utviklinga har truleg samanheng med at færre nytta kollektivtilbodet enn før pandemien.

Mange endra reisevanar, der dei reiser sjeldnare eller har gått over til å køyre bil, sykle eller gå. Opplevinga av tilbodet er avhengig av kor lenge det er sidan sist ein nytta det. Kunnskapen om å reise kollektivt er lågare blant dei som reiser sjeldan, og er blitt endå lågare det siste året. Vi ser at blant dei som reiser sjeldan eller aldri, har kunnskapen om næraste haldeplass, frekvens på avgangar, pris på billett og reisetid gått ned. Også blant dei som reiser regelmessig, er kunnskapen om tilbodet blitt redusert på dei fleste punkta. Hos dei

som reiser hyppig, er det lite endring. Pandemien har dermed ført til at dei som i liten grad nyttar tilbodet, har fått endå lågare kunnskap om tilbodet enn før.

Det er også færre som opplever det som enkelt å kjøpe billett, samanlikna med 2019. Dette kan henge saman med at Skyss bytte ut delar av billettsystemet det siste året, i tillegg til at periodar med stengte framdører på bussane gjorde det vanskelegare for ein del å få betalt for reisa.

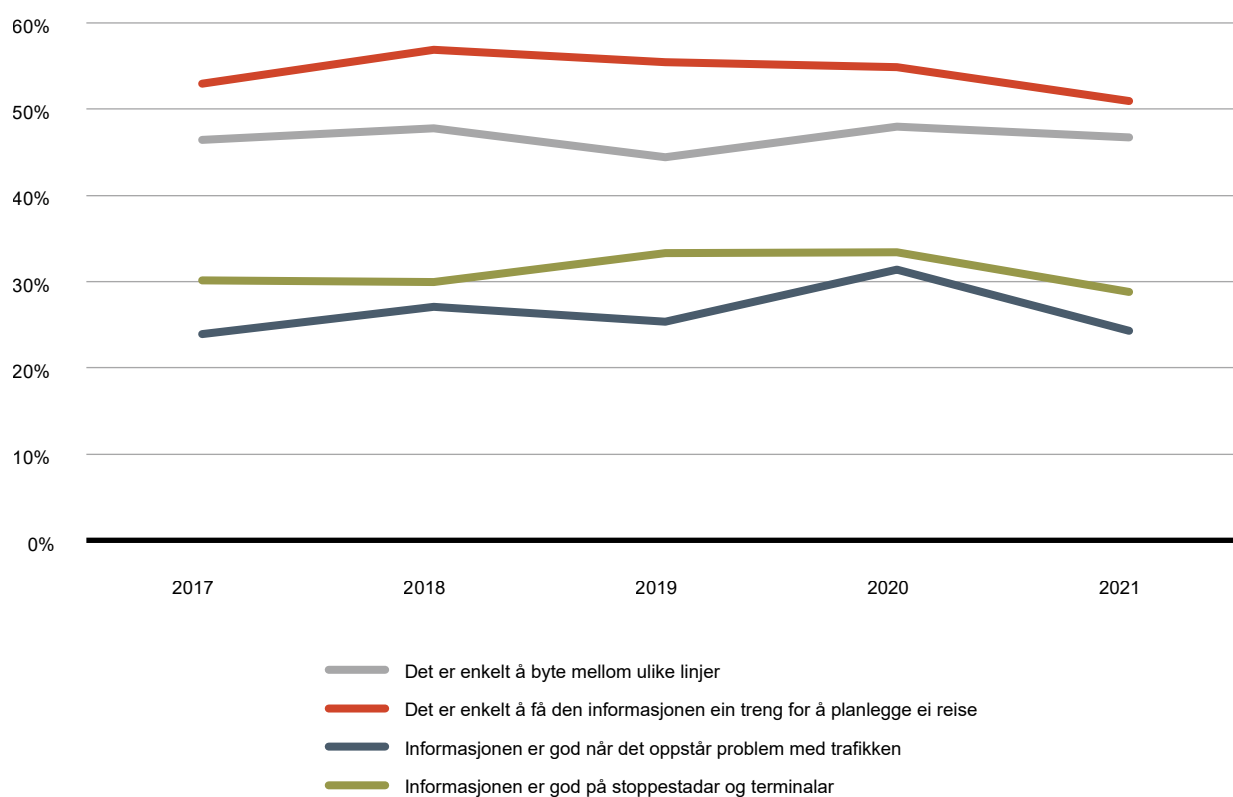
Prosentdel av befolkninga i Hordaland som seier dei er heilt eller ganske einig i påstandane:	2019	2020	2021	Endring prosentpoeng 2021-2019	Endring prosentpoeng 2021-2013
"Skyss sine billetter er enkle å bruke"	71 %	67 %	<b>63 %</b>	<b>-8 %</b>	<b>12 %</b>
"Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt"	71 %	68 %	<b>65 %</b>	<b>-6 %</b>	<b>22 %</b>
"Det er lett for meg å forstå kva for av Skyss sine billetter som passar for meg og mine reisebehov"	62 %	57 %	<b>54 %</b>	<b>-8 %</b>	<b>15 %</b>
"Det er lett å finne informasjon om korleis ein skal ta overgang mellom kollektivlinjer"	48 %	48 %	<b>45 %</b>	<b>-3 %</b>	<b>19 %</b>
"Skyss sin informasjon om kollektivtilbodet er lett å forstå"	69 %	69 %	<b>65 %</b>	<b>-4 %</b>	<b>15 %</b>
"Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbod"	74 %	72 %	<b>66 %</b>	<b>-8 %</b>	<b>13 %</b>
"Skyss sitt kollektivtilbod er lett å forstå"	72 %	70 %	<b>65 %</b>	<b>-7 %</b>	<b>17 %</b>

### Enkle reiser - tilfredsheit i Sogn og Fjordane

Tal frå BEST-undersøkinga syner at også i Sogn og Fjordane har befolkninga si tilfredsheit med kor enkelt det er å reise, gått noko ned i pandemiåra, men sett over tid

er det er stort sett lite variasjon. Generelt er tilfredsheita lågare i Sogn og Fjordane enn i Hordaland, som nok heng saman med at kollektivtilbodet er mindre i mindre befolka område.

## 2. KORLEIS VAR KOLLEKTIVÅRET 2021, OG NÅR VI MÅLA?





### Fysisk tilrettelegging – Bergen sentrum

Det vart gjort ein rekkje tiltak i 2021 for å gjere det enklare å finne og vente på buss i Bergen sentrum. Miljøøftet oppgraderte heile Olav Kyrres gate med breiare gangsoner, større leskur og høgare kantstein, som ga eit meir opent og oversiktleg gateareal og enklare påstiging. Som ein del av prosjektet vart også haldeplassane i Småstrandgaten og Lars Hilles gate rusta opp med nye leskur og kantstein. Tidlegare sann-tidsskilt og infosøylar vart reetablerte, og i tillegg sette Skyss ut totalt 12 interaktive informasjonsskjermer ved sju perrongar. Skjermene syner avgangstider, linjekart, kart over haldeplassane i sentrum, informasjon om bysyklar og om turistmål i Bergen på norsk og engelsk.

### Informasjon om nytt rutetilbod

Den største marknadsaktiviteten i 2021 var kommunikasjonstiltaka i samband med den store ruteomlegginga for buss, for å gjere det enklast mogleg for reisande i Bergen å finne ut korleis endringa påverka dei. Vi hadde ein større marknadskampanje, mellom anna med informasjon heim i postkassa til alle innbyggjarane i Bergen kommune. I oppstartsveka hadde vi eit titals rettleiarar (både eigne tilsette og innleigde) på haldeplassar i sentrum for å hjelpe reisande med å finne fram.



### Planlegging av reiser

Reisetid og ventetid er viktige drivarar for dei reisande si tilfredsheit. Det å måtte byte transportmiddel undervegs kan heve terskelen for å reise kollektivt. For å gjere byte så enkelt som mogleg, arbeidde Skyss med å forbetre informasjon ved byte, både med fysisk skilting, i reiseplanleggaren og i linjekarta. I forbetringa av reiseplanleggaren vart det lagt vekt på forenkling og universell utforming.

I samband med den store ruteomlegginga rydda Skyss opp i perrongfordelinga i sentrum og teikna perrongkartet på nytt. Alle haldeplassane i sentrumskjernen fekk samlenamnet "Bergen sentrum", slik at det vart mogleg å søkje samla i reiseplanleggaren utan å vite på førehand kva gate bussen går frå. Bybanestoppet i Byparken vart også inkludert, og skiltinga mot sentrum på bybanevognene vart endra frå «Byparken» til «Bergen sentrum» for å vere meir intuitivt forståeleg, ikkje minst for tilreisande.

### Kapasitetsindikator

Gjennom 2021 jobba Skyss med å fornye, forenkla og forbetre tenester, mellom anna ved at fleire datakjelder



vart tekne i bruk i planlegginga av tilbodet og i informasjonen til publikum. Til dømes vart det gjort mogleg for reisande i Hordaland å sjå om det er trengsel på bussen dei ventar på, ved hjelp av ein kapasitetsindikator på haldeplass-skilt og i reiseplanleggar-appen Skyss Reise. Tilbodet vil bli vidareutvikla i 2022.

### Marknadsføring

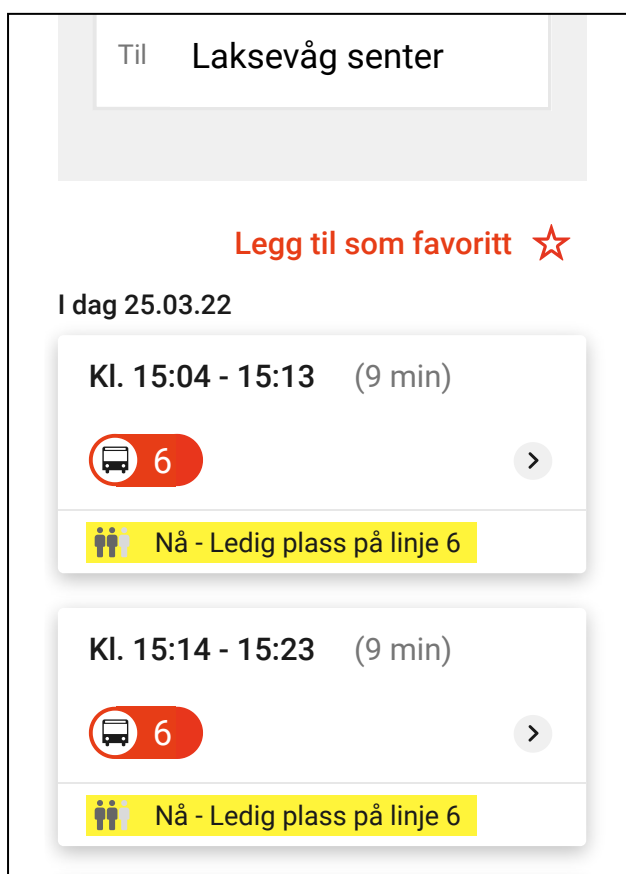
Marknadsarbeidet til Skyss var i 2021 framleis påverka av pandemien, der tid og informasjonskanalar måtte nyttast til kommunikasjon om forbod og påbod i takt med skiftande smittevernreglar. Trass i unntakstilstanden gjennomførte vi likevel ein rekkje marknadsaktivitetar.

### Salsfremmande og merkevarebyggande aktivitetar

For å få fram dei positive sidene ved kollektivreiser trass i pandemien, hadde vi salsfremmande aktivitetar for ungdomsbillett, studentbillett, Trygt heim og Serviceskyss. Vi laga reklamekampanjen «Vi reiser saman», med mål om å bygge positive kjensler rundt merkevara Skyss. Vi hadde òg ein haldningskampanje for refleks og ein større tryggleikskampanje for Bybanen. For sistnemnde er ungdom den viktigaste målgruppa, og her nytta vi mellom anna TikTok.

### Nye nettsider

Skyss.no og kringom.no er dei viktigaste kommunikasjonskanalane ut mot dei reisande i høvesvis Hordaland



Skjermdump frå reiseplanleggar-appen.



og Sogn og Fjordane. Skyss.no vart lansert i ny og meir brukarvennleg drakt i desember 2021. Arbeidet med ny nettstad var basert på systematisk innsikt for å identifisere utfordringar i brukaropplevinga. Målet var å gjere det enklare og raskare for dei reisande å finne rett informasjon for å reise kollektivt. Dei nye nettsidene vart tilrettelagde for å gi reiseinformasjon for heile Vestland når kringom.no etter planen blir lagt ned i 2022.

Tre av fire som opnar skyss.no, gjer det frå mobil. Sidene er derfor utforma slik at dei reisande lett kan navigere, gjerne medan dei er på farten. Dei fleste som besøker skyss.no, går rett til reiseplanleggaren, og den har som før ein sentral plass på forsida.

Sidestrukturen skal spegle kor ofte dei ulike sidene vert besøkt, og dei mest populære er reiseinformasjon som rutetider, trafikkavvik, prisar og billetter. Målet er at flest mogleg skal få svar ved å bruke nettsida. Ein finn også lett ut korleis ein kan kontakte Skyss ved behov.

### **2.3 Effektive reiser, knutepunkt og transportmiddel**

For at kollektivreisa skal vere eit reelt alternativ til bil, må reisetida vere kortast mogleg, og kollektivtilbodet må vere effektivt og føreseieleg. I Kollektivstrategi for Hordaland er det derfor sett som mål å tilby effektive reiser.

I Regional transportplan for Sogn og Fjordane er det sett som mål at viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.

#### **Fordeling på salskanalar**

I tillegg til arbeid for å sikre betre framkomst i trafikken, har det i fleire år vore eit sentralt tiltak i Hordaland å

reduere stopptida på haldeplass, mellom anna ved å legge til rette for at dei reisande kan kjøpe billetter før dei stig på transportmiddelet. Jo mindre tid ein brukar på haldeplassen, jo raskare kjem dei reisande fram dit dei skal.

#### **Fordeling mellom salskanalar**

Stengde framdører på bussane i Hordaland i store delar av 2021 bidrog til at mobilappen Skyss Billett var desidert størst salskanal i Hordaland. Billettappen stod for nærare 90 prosent av alle billetter som vart selde i 2021. Dei resterande 10 prosentane vart selde på billettautomatar, om bord på bussane, på Skyss kundesenter, hos kommisjonærar i kiosk/butikk, og via SMS.

Kundemålingar syner at billettappen er den salskanalen som dei reisande er mest tilfredse med, der over 80 prosent er nøgd eller svært nøgd.

Det er førebels ikkje mogleg å nytte billettappen i Sogn og Fjordane, og her skjer det aller meste av billettsalet om bord. Vipps vart tatt i bruk til billettsal for buss i dei periodane det ikkje var mogleg å kjøpe billett hos bussjåføren.

#### **Betalingsystem for billetter**

Korleis ein betaler for reisa har betydning for kor enkelt folk synest det er å reise kollektivt. Enkle betalingsmetodar med høg grad av sjølvbetening og førehandskjøp er også ein grunnleggande føresetnad for at kollektivreisene skal vere effektive.

Skyss har jobba i fleire år med oppgradering av kjøps- og betalingsløysingane for kollektiv og mobilitet, med mål om å samle dei fleste i ei felles plattform. Arbeidet med dette heldt fram i 2021. Målet er ein enklare og meir effektiv reisekvardag for dei reisande, effektiv utvikling og drift av systemet, og at det skal bli mogleg

å inkludere nye transportformer som sykkel, sparke-sykkel og andre delingstenester i mobilitetstilbodet. Bruk av nasjonale løysingar frå Entur vil legge til rette for framtidig kombinert mobilitet og interoperable billetter som kan kontrollerast av andre selskap.

### Nytt billettsystem på bussane i Hordaland

I Hordaland har ein del av arbeidet vore å byte ut Skyss sitt gamle billettsystem Atries, som vart innført i perioden 2009-2011. Etter innføringa av digitale salskanalar i Hordaland har talet på transaksjonar i Atries gått kraftig ned dei siste åra, og stod i 2021 berre for omkring ti prosent av omsetninga. Hausten 2020 fekk Skyss mange nye bussar i Bergen, der eit nytt og enklare, nettbrettbasert billettsystem for sal av billetter frå bussjåfør vart installert i alle, og alle kortlesarar vart fjerna. I løpet av 2021 bytte Skyss system i resten av bussane i Hordaland. Systemet vart tatt i bruk i september 2021 då alle smitteverntiltak vart fjerna i samband med den første nasjonale gjenopninga etter pandemien.

Det er førebels ikkje planar om å byte ut billettsystemet om bord i bussane i Sogn og Fjordane. Her er det allereie mogleg å betale med bankkort, og systemet er rekna å fungere godt også med nytt sonesystem som blir innført i 2022.

### Billett kjøp på nett

For å gi fleire inngangar til å kjøpe billetter, opna Skyss i januar 2021 nettbutikk for billett kjøp, med sal av enkeltbilletter og periodebilletter til buss, bybane og båt i Hordaland. Nettbutikken er eit tillegg til mobilappen Skyss Billett. I nettbutikken kan ein kjøpe billett på førehand til seg sjølv eller andre og sjølv velje kva tid den skal gjelde. Betaling skjer med bankkort eller Vipps. Billetter kan knytast til Skysskortet eller sendast til den reisande på SMS eller e-post. For å gjere nettbutikken kjent blant reisande, sendte vi brev heim til alle Skyss-

kort-kundar som hadde nytta Skysskortet sitt det siste året.

### SMS-billett

På grunn av pandemien køyrde bussane i ruteområda i Hordaland med stengte framdører i store delar av 2021, med unntak av ein kort periode om sommaren og dei litt over to månadene som gjekk frå den første nasjonale gjenopninga i september til det vart innført nye, nasjonale smitteverntiltak i desember. I Sogn og Fjordane var det berre stengte framdører i ein kort periode i desember. Stengte framdører gjorde det vanskelegare å kjøpe billett for reisande som ikkje er komfortable med digitale betalingsløysingar. På hausten innførte vi



**Nyheit!**  
**No får du kjøpt enkeltbillett på SMS**

Send tekstmelding:  
**Vaksen**  
**Honnør**  
**Barn**  
til telefonnummer:  
**2412**

Du får billetten som ein SMS (tekstmelding). Billettprisen vert lagt til på mobilrekninga di.

Les meir på [skyss.no](https://skyss.no)

**skyss** ✓

derfor SMS-billett i Hordaland, som gjorde det mogleg å kjøpe billett også med ikkje-smarte mobilar. Dette var eit tiltak særskilt retta mot reisande som vanlegvis kjøper billett hos sjåfør. Sjølv om løysinga var knytt til pandemien, vart det ikkje sett sluttdato.

### Pris- og sonestruktur

Eit stort steg på vegen mot eit integrert kollektivtilbod, er felles pris- og sonestruktur for buss og bybane i heile Vestland. Dette er også føresetnaden for å kunne tilby mobilbillett til alle reisande. Pris- og sonestrukturen for bybane og buss i Hordaland vart forenkla i 2018 og følgd opp med ei evaluering i 2020. Evalueringa gav viktige føringar for arbeidet med ei tilsvarande reform for resten av Vestland. Ny pris- og sonestruktur for buss og bybane i heile Vestland vart handsama i fylkestinget i desember 2021. Politikarane vedtok då ny sonestruktur med tre soner i Sogn og Fjordane, som gir totalt ti soner i heile Vestland. Takstar og reglar knytt til billettar vil bli endra i Sogn og Fjordane, slik at dei blir like i heile fylket. Skyss vil etter planen innføre endringa i første halvår 2022.

### Arbeid inn mot 2022

Det står att ein rekkje tiltak med billett- og betalings-system som vi jobbar vidare med i 2022. Eit av dei viktigaste tiltaka er innføring av bankkortbetaling på bussane i Hordaland. Sogn og Fjordane har allereie bankkort som del av ombordløysinga. Installasjon av utstyr for bankkortbetaling i Hordaland vil bli utført i ruteområda for buss etter tur utover i 2022. I tillegg kjem det ny kjøpsløysing for båtar i Hordaland, nye billettautomatar på bybanehaldeplassar og terminalar, og nye løysingar for Skyss kundesenter, bedrifter, organisasjonar og skoleelevar. Dei nye betalingsløysingane kjem i første omgang i Hordaland. I samband med innføringa av nytt takst- og sonesystem i Sogn og Fjordane, blir det utarbeidd ein plan for innføring av nye løysingar der.

### Prisendringar

15. januar sette Skyss ned prisen på alle periodebillettar (7, 30 og 180 dagar) for bybane og buss (inkludert båtsambandet Kleppestø–Strandkaaien) i Hordaland. Reduserte prisar var eit resultat av byvekstavtalen, der regjeringa gjennom bompengeforliket hadde sett av pengar til billegare billettar på kollektivtrafikk i dei store byane. Gjennom Miljøloftet skal bergensområdet få 50 millionar årleg i tilskot til dette i perioden 2020–2029. Fylkestinget har vedtatt at pengane skal brukast til å gjere periodebillettar for buss og bybane billegare i heile Hordaland. Til dømes vart 30-dagarsbillett for vaksen 1 sone redusert frå 800 til 735 kroner.

Det vart ingen endringar i prisen på enkeltbillettar for buss, bybane og båtsambandet Kleppestø–Strandkaaien i Hordaland (framleis 39 kroner for vaksen og 20 kroner for barn og honnør). Det same gjaldt kontanttillegget for sone A (21 kroner for vaksen og 10 kroner for barn og honnør). Prisen på 24-timarsbillettar vart heller ikkje endra. Maksimalpris for sykkel vart avvikla, slik at sykkel vart prisa på same måte som barn.

Samstundes vart ungdomsbillett/ungdomskort gjort felles med lik pris i heile Vestland. I praksis vart Skyss





ungdomsbillett gjort gyldig i Sogn og Fjordane, medan Kringom ungdomskort vart gyldig i Hordaland. Prisen på ein 30 dagars ungdomsbillett vart redusert tilsvarende andre periodebilletter i Hordaland som følgje av bompengeforliket. Ny pris vart 370 kroner, ein reduksjon frå 400 (Skyss) og 375 (Kringom). Aldersgrensa for ungdomsbillett vart også samordna til å gjelde for ungdom frå 16 til og med 20 år i heile Vestland. Dette var ein auke med eitt år for Kringom ungdomskort, der aldersgrensa før var 19 år.

Andre billett-typar for buss i Sogn og Fjordane auka med 2,5 prosent, i takt med den ordinære prisauken i samfunnet. På same måte vart alle prisar for båt i Vestland auka med 2,5 prosent.

### 2.4 Miljøvennleg drift

#### CO<sub>2</sub>-utslepp frå fylkeskommunal transport i Vestland

Det samla CO<sub>2</sub>-utsleppet frå fylkeskommunal kollektivtransport og ferjer gjekk ned med om lag 23 prosent frå 2020 til 2021.

Den største reduksjonen i CO<sub>2</sub>-utslepp frå buss kjem av elektrifiseringa av bussar i ruteområdet Bergen sentrum og overgangen til biogass i Bergen nord i 2020. Dette gir heilårseffekt for 2021. Trolleybussane bidrar også positivt til nullutsleppsdrifta i bergensområdet.



I tillegg til dette vart berekraftssertifisert og palme-oljefritt biodrivstoff brukt på resten av bussane i bergensområdet. Skyss avslutta bruken av biodrivstoff ved utgangen av 2021 og gjekk då tilbake til diesel etter tilråding frå Miljødirektoratet. Det har i praksis ingen effekt å kjøpe 100 prosent biodrivstoff, når dette inngår i eit nasjonalt krav til innblanding av biodrivstoff i all diesel som vert seld i Noreg. Som følgje av kravet vert det i dag blanda inn om lag 15,5 prosent biodrivstoff i diesel. Kjøp av 100 prosent biodrivstoff har bidratt til ei positiv utvikling i Skyss og fylkeskommunen sitt klimarekneskap dei siste åra. Når dette no vert fasa ut, kan ein forvente eit hopp i klimagassutsleppa neste år. Desse variasjonane er altså vurdert å ikkje påverke den globale klimapåverknaden.

All straum til buss og bybane vert kjøpt med opphavsgarantiar. Bybanen reduserte sitt CO<sub>2</sub>-utslepp ved hjelp av vasskraft med enno lågare CO<sub>2</sub>-utslepp i 2021 enn tidlegare.

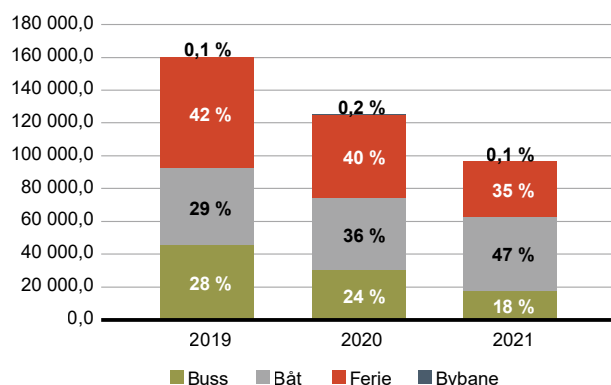
I ferjedrifta er utsleppsreduksjonen stor. Fleire samband vart elektrifiserte i 2021, noko som reduserte utsleppa frå fossilt brennstoff i desse kontraktane. Alle ladeanlegga er no sette i drift, og heilårseffekten frå ferjeelektrifiseringa i Hordaland kjem frå 2022.

I båtdrifta vart det ikkje gjort utsleppsreducerande tiltak i 2021, men det vart arbeidd mykje gjennom året med førebuing av utsleppsreduksjonar i kommande båt-kontraktar, gjennom krav stilt i anskaffingsprosessane.

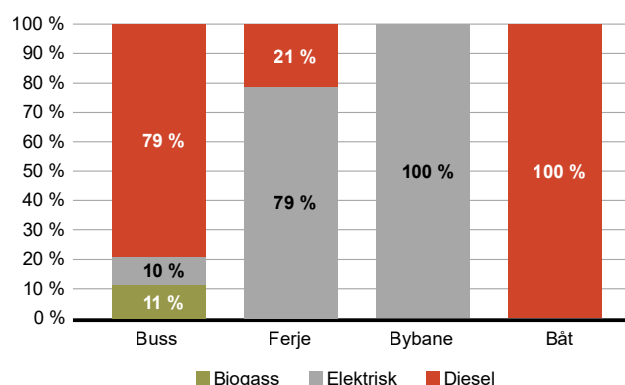
Transport- middel	2019 (tonn CO <sub>2</sub> )	2020 (tonn CO <sub>2</sub> )	2021 (tonn CO <sub>2</sub> )	Endring 20-21
<b>Buss</b>	<b>45 500</b>	<b>30 200</b>	<b>17 600</b>	<b>-42 %</b>
<b>Båt</b>	<b>46 800</b>	<b>44 500</b>	<b>45 200</b>	<b>2 %</b>
<b>Ferje</b>	<b>67 600</b>	<b>50 300</b>	<b>33 500</b>	<b>-33 %</b>
<b>Bybane</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>-50 %</b>
<b>Totalsum</b>	<b>160 100</b>	<b>125 200</b>	<b>96 400</b>	<b>-23 %</b>

Historiske tal er korrigert for feil i tidlegare berekning.

CO<sub>2</sub>-utslepp etter transportmiddel 2019-2021 i tonn



Køretøy/fartøy etter hovudenergiberar 2021



### Framdriftsteknologi

Elektrifiseringsgraden for køretøy og fartøy i Skysst sine transportkontraktar har auka dei siste åra. Alle bybanevognene går på straum, medan 22 av 28 ferjer no er hybridfartøy med hovudsakeleg elektrisk framdrift. Gass- og el-bussar på fornybar energi utgjer til saman 20 prosent av bussane i fylket. Alle båtar vert drifta på konvensjonelt drivstoff, men dei første hybrid-elektriske fartøya vil kome i drift frå 2023/24.

### Føresetnader

- Alle energital er i utgangspunktet basert på rapportert forbruk av drivstoff
- Alle CO<sub>2</sub>-tal er i utgangspunktet basert på rapporterte energital og omrekningsfaktorar frå Miljødirektoratet og DNV
- For fossilt drivstoff i forbrenningsmotor er berre lokale CO<sub>2</sub>-utslepp inkludert
- For biodrivstoff, biogass og straum er berekning av CO<sub>2</sub>-utslepp inkludert i energiproduksjonen
- For innblanda biodrivstoff i autodiesel og biodrivstoff er det føresettt ein redusert klimapåverknad i høve fossilt drivstoff i tråd med lovpålagte minstekrav i produktforskrifta

### Lokal luftforureining frå busstrafikken

Når det gjeld lokal luftforureining, er det Eurostandard som set grenseverdiane for utslepp frå køretøy. Ein reknar ikkje med vidare utvikling av Eurostandard, fordi dei lokale utsleppa med Euro VI (nivået med strengast krav) er minimale.

I dieselbussparken i Vestland var det ikkje endringar i prosentdelen bussar med Euro VI-standard frå 2020 til 2021. 95 prosent av dieselbussane i Hordaland er Euro VI, og 84 prosent i Sogn og Fjordane. Samanlagt er summen 93 prosent Euro VI-bussar av dieselbussane i heile Vestland. Vegen vidare mot ein busspark som er 100 prosent Euro VI, vil skje gjennom iverksetting av nye busskontraktar.



### 3.

## Fylkesvegferjene i 2021

#### Trafikktal for ferjene

På fylkesvegferjene var det 5,1 millionar passasjerar i 2021, og med dette var passasjertalet tilbake til 2019-nivå. Ferjetrafikken vart ikkje like sterkt råka av pandemien som kollektivtrafikken, og passasjertalet for 2020 var på 4,8 millionar, berre 7 prosent under 2019-nivået.

Talet på personbileiningar (PBE) vart 3,9 millionar i 2021, som også var det same som i 2019. I 2020 var talet på PBE 3,6 millionar.

I 2021 var dermed totaltalet på både køyretøy og passasjerar på fylkesvegferjene i Vestland tilbake til

same nivå som i 2019. Det var likevel til dels store variasjonar mellom dei ulike sambanda, der nokre framleis låg under 2019-nivået, medan andre auka og låg over.

Ferjedrifta i fylket hadde svært god driftsregularitet i 2021, med eit gjennomsnitt utanom force majeurehendingar på 99,9 prosent. Nokre kommunar og reisande har opplevd utfordringar med regulariteten på enkeltsamband i året som gjekk, særleg knytt til dårleg vær. Sjå tabell for regulariteten på alle ferjesamband bak i rapporten.

#### Elektrifisering

Etter planen skulle alle fylkesvegferjesambanda i Hordaland vore elektrifiserte frå 2. halvår 2020.







Årsaka til at ein ikkje vart ferdige innan då, var forseinka leveransar frå nettselskapa, manglande godkjenning av byggeløyve og konsekvensar av covid-19-pandemien. Av dei 17 ferjesambanda var 16 samband full-elektrifiserte ved årsskiftet 2021/2022. Manglande byggeløyve for oppsett av teknisk bygg i Våge er hovudårsaka til forseinkinga for sambandet Halhjem-Våge. Operativ lading på Våge vart klar vinteren 2022. Konsekvensen av forseinkingane var høgare kostnader og større CO<sub>2</sub>-utslepp enn det som var berekna for 2021.

Elektrifiseringa av fylkesvegferjene i Hordalandsområdet inneber ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i Vestland. Alle ferjene på sambanda er hybridferjer, som kan operere både på diesel og elektrisk drift. Erfaringane så langt syner at drifta går som føresett.

Av dei totalt 24 fylkesvegferjesambanda i Vestland nyttar heile 19 av sambanda i hovudsak elektrisitet til framdrifta.

For utsleppstal, sjå kapittel 2.4 om miljøvennleg drift.

#### Ferjepris

Ferjetakstane gjekk opp med 3,2 prosent frå og med 1. januar 2021 som følge av justeringa av AutoPASS-regulativet for ferjetakstar.

Frå 1. juli 2021 gjekk prisane ned med 25 prosent for fylkesvegferjene, etter at fylkesutvalet følgde opp Stortinget si løyving til reduserte ferjeprisar i revidert nasjonalbudsjett. I tillegg vart det vedtatt at ordninga med ei ekstra takstsone ikkje skulle vidareførast, og dermed gjekk prisen ytterlegare ned. Med sonereguleringa vart prisane for fylkesvegferjene igjen harmoniserte med Statens vegvesen sine regulativ for ferjetakstar.

Frå 1. oktober vart meirverdiavgifta sett tilbake til 12 prosent, i tråd med at alle nasjonale koronatiltak vart avvikla. Momsen hadde vore redusert til 6 prosent sidan april 2020, som eit ledd i den statlege krisepakka.

## 4.

# Vegen vidare - Skyss som mobilitetseining

### Status for samanslåinga av Skyss og Kringom

Skyss og Kringom vart slått saman då Vestland fylke vart oppretta 1. januar 2020. Etter vedtak i fylkesutvalet vart Skyss det nye namnet på den samanslåtte mobilitetseininga frå og med 1. januar 2021.

Dei to tidlegare fylka hadde mange ulike system for å administrere kollektivtrafikken. Det er gjennom dei to åra som har gått, lagt ned eit omfattande arbeid med samordning av administrative system, men det står likevel att ein del arbeid med integrasjon og samordning. Målet er integrerte og felles løysingar for dei reisande i heile Vestland, som felles nettstad, kjøpskanalar og reiseplanleggar.

Skyss er merkevarenamnet for kollektivtrafikken i Hordaland. Kringom er merkevara for kollektivtrafikken

i Sogn og Fjordane, men var ikkje ei eiga eining i Sogn og Fjordane fylkeskommune. Felles merkevare og profil er ein grunnleggjande føresetnad for å kunne integrere kundetenestene. Sjølv om to organisasjonar vart til ein i 2020, var ein samde om at dei to merkevarene Skyss og Kringom skulle leve side om side ut mot dei reisande inntil ein fekk slått saman alle grunnleggjande tenester og løysingar. Tilbodet og tenestene i dei to tidlegare fylka har derfor så langt vore oppretthaldt under kvart sitt namn.

Arbeidet med å gjere Skyss til ei felles merkevare for kollektivtrafikken i heile fylket og å samordne alle løysingar vil halde fram i 2022.

### Strategi for berekraftig mobilitet 2022-2033

Strategi for berekraftig mobilitet er ein del av



Regional transportplan (RTP) for Vestland 2022–2033 og erstattar det tidlegare planverket for kollektivtrafikken frå Sogn og Fjordane og Hordaland. Strategien vart vedteke som del av RTP i fylkestinget 15. desember 2021, etter at det hadde vore gjennomført ein høyringsrunde med mange innspel.

Strategi for berekraftig mobilitet vil bety mykje for utviklinga til Skyss i dei komande åra. Målet med strategien er å utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Eit godt fungerande mobilitetssystem kombinerer fleire former for mobilitet, både kollektivtransport, bil, sykkel, gonge og andre transportmiddel. Eit berekraftig mobilitetssystem skal nytte ressursar slik at tenestene og naturgrunnlaget kan bli oppretthaldt for framtidige generasjonar. Kollektive og delte løysingar og sirkulærøkonomi kan bidra til eit mindre fotavtrykk av arealbruk, støy, avfall og klimagassar.

### **Digital transformasjon og ny mobilitet**

#### **Betre tenester**

Digitalisering i transportbransjen gjer det mogleg med nye og betra tenester, gjennom stadig fleire og betre data og auka kompetanse innan kvalitet og bruk av data. Skyss har i 2021 gjennomført digitale kundundersøkingar i Hordaland via reisepanleggaren. Denne typen publikumstenester gir nye kjelder til data om folk sine behov og reisevanar, som igjen kan generere nye tenester. Skyss er oppteken av å nytte desse moglegheitene, men er avhengig av at organisasjonen har tilgjengeleg kompetanse og kapasitet.

#### **Data og innsikt om kollektivtransport for eksterne samarbeidspartar**

Gjennom året har Skyss fått ein rekkje førespurnader frå ulike partar som treng data frå Skyss sin transport.

For å sikre effektive prosessar og gode data har Skyss i 2021 arbeidd med å legge til rette for sjølvbetent datahenting for passasjertal og reisetider gjennom opne tilgjengelege kjelder (ope API). Dette er eit pågåande arbeid der vi stadig gjer nye datakjelder tilgjengelege.

#### **Innsikt i reisedata**

Digitale verktøy gjer det mogleg å få svært god innsikt i dei reisande sine reisevanar og behov. Det vart i 2021 arbeidd med å undersøke kvaliteten og verdien av automatisk innsamla reisedata frå kundane sine mobiltelefonar (etter aktivt samtykke frå den reisande) og blåtansensorar om bord i køyretøy. Målet vårt er å kjenne folk sine reisebehov best mogleg, slik at vi kan tilpasse transporttilbod og andre tenester etter data og innsikt.

Skyss har òg stilt data til disposisjon for Entur og samarbeidd med dei om å utvikle ein modell for venta passasjertal per avgang og haldeplass, fram i tid. Ei slik løysing vil gjere det mogleg for publikum å sjå kva avgangar som vil ha god kapasitet og kor det kan vere fullt, når dei skal planlegge reiser fram i tid. Arbeidet vil halde fram i 2022.

#### **Samarbeid om nye løysingar**

Gjennom heile 2021 har Skyss deltatt aktivt i innovasjonsarbeid i regi av Kollektivtrafikkforeininga. Innovasjon er sentralt for å klare den digitale transformasjonen og for å få fram nye mobilitetsløysingar, og samarbeid i bransjen mellom både dei offentlege kollektivaktørane og private aktørar blir stadig viktigare. Gjennom samarbeidet er det delt erfaringar og kunnskap om tema som mobilitetspunkt, fleksible billettsystem og prismodellar, vidaresal av produkt og tenester, bil som teneste, mobilitetstenester i eldrebølgja, og Smart city og datadeling. Konkret vert det no mellom anna jobba med ein nasjonal standard for merking av mobilitetspunkt. Arbeidet vil halde fram i 2022.

## MUST

Også i 2021 har Skyss hatt ansvar for MUST-nettverket (Mobilitetslaboratorium for utvikling av smartare transport). Nettverket er eit samarbeid mellom Vestland fylkeskommune, Skyss, Bergen kommune og Statens vegvesen, og er delfinansiert med totalt 12,5 millionar kroner av Samferdselsdepartementet etter ein nasjonal konkurranse. Departementet si finansiering er planlagt fram til 2023, der det står att i alt 2,5 millionar for 2022 og 2023. MUST skal vere ein katalysator for teknologiutvikling, næringsutvikling og samfunnsutvikling knytt til mobilitet og transport. I 2021 har MUST lagt vekt på å utvikle kompetanse og bruk av "Living Lab" som verktøy og metode. MUST har eigne nettsider der Living Lab og ulike prosjekt er omtalt.

MUST Living Lab har i 2021 mellom anna arbeidd med Bergen kommune sitt prosjekt for regulering av mikromobilitet, Skyss sitt prosjekt for autonom buss i Førde og Skyss sine prosjekt for digital bestillingstransport. MUST har òg gjennomført ein innovasjonskonkurranse i samarbeid med Skyss og Bergen kommune. Formålet med konkurransen er å komme i kontakt med entreprenørar som kan utvikle ei brukarvennleg bestillings- og informasjonsteneste for eldre og/ eller ikkje-digitale brukarar. Dette arbeidet går framleis føre seg.

Ein viktig del av MUST sitt arbeid er å legge til rette eit mobilitets-dashbord (Microsoft Power BI) som samlar data frå ulike kjelder og har mange bruksområde. Bergen kommune har tatt dashbordet i bruk i rapporteringa frå kommunen sitt samvirkesenter.

### Nokre funn frå MUST sitt mobilitetsdashbord:

- Per 31.12.2021 var det nesten 9 millionar fleire passeringar med biltrafikk i Bergen enn på same tidspunkt i 2020.
- Av internasjonale flygingar var det Amsterdam og København som stod for flest flyreisande til og frå Bergen lufthavn Flesland i desember 2021.

### Digital og automatisert bestillingstransport

Skyss ønsker eit godt mobilitetstilbod til flest mogleg. Vi har tru på at eit tilbod basert på kundebestilling vil vere ein del av eit slikt tilbod. Erfaringar i Skyss og i andre delar av landet tyder på at denne typen tilbod kostar meir enn eit planlagt, rutegåande tilbod. Det er derfor nødvendig å finne balansen som gir eit betre tilbod til fleire, på ein mest mogleg kostnadseffektiv måte. Slike tilbod blir truleg mest kostnadseffektive og skalerbare når dei er tilrettelagte for digital bestilling og automatisert ruteplanlegging. Tilbodet "HentMeg" i Odda er eit slikt digitalt tilbod. Dette har vore i drift i to år. I løpet av denne tida er det fullført nesten 10 000 bestillingar og gjennomført i underkant av 12 500 reiser. Skyss opplever at pilotprosjektet har skapt eit godt engasjement for kollektivtransport lokalt og gitt viktig læring for vidare utvikling av digital og automatisert bestillingstransport.

Til liks med dei andre transporttenestene til Skyss, har også HentMeg i Odda vore prega av pandemien. I denne situasjonen er det interessant at tilbodet auto-

matisk vert justert i høve til etterspurnaden, og vi ser at bussen køyrer mindre når det er færre passasjerar. HentMeg i Odda vert vidareført også i 2022.

I 2021 starta Skyss arbeid med vidare tilrettelegging av digital bestillingstransport. Eit mål er mellom anna å få innsikt i korleis automatisk planlagt bestillingstransport kan bli ein del av eit heilskapleg mobilitetstilbod. Konkret jobbar vi med eit prøveprosjekt for ei fleksibel transportløsning på Tertnes i Bergen. Transporten vil bli tilrettelagt for eldre og reisande med spesielle behov og skal gi eit transporttilbod til reisande som av ulike årsaker ikkje har tilgang til eller ikkje kan nytte det vanlege kollektivtilbodet. Skyss har dialog med fleire kommunar i Vestland om liknande tilbod, utan at noko er bestemt enno.

##### Sjølvkøyrande buss i Førde

Hausten 2021 realiserte Skyss eit pilotprosjekt med ein sjølvkøyrande buss i Førde, i tett samarbeid med

Sunnfjord kommune, Høgskulen på Vestlandet, Helse Førde og MUST. Den sjølvkøyrande bussen var i drift i tre månader, og i tillegg vart det gjennomført ein rekkje aktivitetar mot reisande i Førde. Prosjektet ga verdifull læring om korleis vi kan samarbeide om eit slikt prosjekt og korleis innbyggjarane vil ta imot sjølvkøyrande teknologi. Pilotprosjektet vart avslutta før jul, og evalueringa vil bli klar i 2022.

##### Grunnleggande utfordringar

Ny strategi og nye mål stiller høge krav til Skyss som organisasjon. Tidlegare har Skyss hatt eit handterleg tal grensesnitt å halde seg til i drifta av kollektivtransporten. Få operatørar og relativt enkel datafangst har sett moderate krav til ressursomfang og kompetanse. Med måla om å legge til rette for berekraftig mobilitet, aukar nedslagsfeltet, omfanget og kompleksiteten i grensesnittet drastisk. Ikkje berre aukar den tekniske kompleksiteten, men òg behova for forretningsutvikling og kundeinnsikt. Dette stiller igjen nye krav til annan datafangst gjennom nye og eksisterande teknologiar.



## 5.

# Nøkkeltal og fakta

### Økonomiske nøkkeltal for kollektivdrifta

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt her, er for drift av kollektiv i Vestland fylke i 2021, og i så måte rekneskapen for Skyss. Rekneskapen er ikkje godkjent av fylkestinget og revisor per mars 2022.

Brutto kostnader for drift av kollektivtrafikken var på 4,1 milliardar kroner i 2021, ein nedgang på 3,3 prosent samanlikna med 2020. Driftsinntekter inklusive statlege belønningssmidlar til bymiljø/byvekstavtaler og statleg tilskot til reduserte billettprisar til kollektiv, var på 1,5 milliardar kroner i 2021, ein auke på 1,8 prosent samanlikna med 2020. I 2021 var netto driftskostnader på 2,6 milliardar kroner, ein nedgang på 5,9 prosent samanlikna med 2020.

### Finansiering

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er i all hovudsak billettinntekter, statlege belønningssmidlar til bymiljø/byvekstavtaler, statleg tilskot til reduserte billettprisar til kollektiv og midlar frå Vestland fylkeskommune.

I 2021 var dei samla billettinntektene på 816,4 millionar kroner. Belønningssmidlar til bymiljø/byvekstavtaler var på 239 millionar kroner i 2021, medan tilskot til reduserte billettprisar til kollektiv var på 50 millionar kroner i 2021. Vestland fylkeskommune bidrog med 2,6 milliardar kroner i 2021.

### Kostnader

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift, som også inkluderer skoleskyss utført med rutegåande buss. Kostnader for bussdrifta var på 2 milliardar kroner i 2021 og utgjer 47,8 prosent av totale brutto kostnader. Kostnader til bussdrifta auka med 5,9 prosent frå 2020 til 2021. Mykje av auken i kostnader i 2021 skuldast mindre kostnader i 2020 som følgje av buss-streiken, men det var også ein

prisauke i kontraktane i 2021. Utover dette var det innsparingar på kostnader til takstkompensasjon som følgje av færre reisande med tog og dei kommersielle bussrutene på grunn av pandemien i 2021.

Kostnader for bybanedrifta var på 261 millionar kroner i 2021, ein auke på 25 prosent i høve til fjoråret. Endringa skuldast høgare kostnader til kontrakt, vognvedlikehald, infrastruktur og administrasjon.

Båtrutene hadde ein kostnad på 329,7 millionar kroner i 2021, ein nedgang på 17,4 prosent i høve til fjoråret. Endringa skuldast lågare kostnader til kontrakt og kortare sesongtilbod på turistruter som følgje av pandemien.

Ferjedrifta kosta 1 milliard kroner i 2021, ein nedgang på 12,7 prosent i høve til året før. Endringa er knytt til lågare kontraktskostnader, inkludert endring i betalingsplan til operatørane.



Kostnaden til individuelt tilrettelagt skoleskyss var på 213,5 millionar kroner i 2021, ein auke på 19 prosent i høve til 2020. I 2020 var det redusert køyring som følgje av pandemien på grunn av stengde skolar. Køyringa er no attende på same nivå som før pandemien.

### Inntekter

Billettinntektene for buss, bybane, båt og ferje var på 816,4 millionar kroner i 2021, mot 774,5 millionar kroner i 2020. Til tross for at pandemien påverka inntektene i 2021 òg, auka billettinntektene for alle områda i 2021 samanlikna med 2020.

Billettinntektene frå ferje var på 242 millionar kroner i 2021, og syner ein nedgang på om lag 1 prosent samanlikna med 2020. Nedgangen skuldast takst-reduksjonen som vart innført med verknad frå 1. juli 2021. Staten har kompensert takstreduksjonen med 35,4 millionar kroner i 2021. Kompensasjonen kom som auka ramme frå Vestland fylkeskommune.

Sjølv om billettinntektene i 2021 var høgare enn i 2020, var billettinntektene i 2021 lågare enn i eit nor-

malår. Dei reduserte billettinntektene, korrigert for kostnadsinnsparingar som følgje av pandemien, vart kompensert med fleire krisepakker frå staten. Krisepakkene utgjorde til saman 411,7 millionar kroner i 2021, mot 414,3 millionar kroner i 2020. Av desse beløpa vart 347,2 millionar kroner i 2021 og 357,8 millionar kroner i 2020 inntektsført saman med billettinntekter. Resterande beløp frå respektive år vart ført på fond.

I 2021 vart det utdelt og inntektsført til saman 289 millionar kroner i statlege belønningssmidlar til bymiljø-/byvekstavtaler og tilskot til reduserte billettprisar til kollektiv. Av desse midlane vart 239 millionar nytta til vidareføring av tidlegare iverksette og nye tiltak for styrking av rutetilbodet, og 50 millionar til reduksjon i billettprisar. Resten av midlane er avsett til bundne driftsfond og står dermed også som ein kostnad i rekneskapsversikta.

Frå Miljøløftet vart det utbetalt 12,7 millionar kroner i 2021 til finansiering av kostnader med trafikale omleggingar som følgje av den mellombelse stenginga av Olav Kyrres gate i Bergen.

## Rekneskap brutto driftskostnader

	2021	2020
Buss	1 974 443 000	1 865 227 000
Bybane	260 997 000	208 754 000
Båt	329 721 000	399 174 000
Ferje	1 038 080 000	1 189 650 000
Skoleskyss, individuelt tilrettelagt	213 491 000	179 407 000
Avsetting til bundne driftsfond	140 300 000	277 300 000
Administrasjon og drift	176 225 000	153 142 000
<b>Brutto driftskostnader</b>	<b>4 133 257 000</b>	<b>4 272 654 000</b>

## Rekneskap driftsinntekter

	2021	2020
Billettinntekter buss og bybane	527 594 000	486 866 000
Billettinntekter båt	46 794 000	43 321 000
Billettinntekter ferje	242 031 000	244 333 000
Skoleskyss, refusjon kommunar	201 600 154	170 464 000
Belønningsmidlar	288 950 000	200 000 000
Belønningsmidlar til fond	140 300 000	277 300 000
Andre	52 532 846	50 497 000
<b>Driftsinntekter</b>	<b>1 499 802 000</b>	<b>1 472 781 000</b>

## Fylkeskommunen si finansiering

	2021	2020
Netto driftskostnader rekneskap	2 633 455 000	2 799 873 000
Netto driftskostnader budsjett	2 783 962 000	2 753 125 000
<b>Differanse</b>	<b>150 507 000</b>	<b>-46 748 000</b>

## Produksjon buss og bybane

	Rutekilometer vekeproduksjon måndag-fredag (veke 35)		Rutekilometer årsproduksjon		Tal vogner i produksjon 2021
	2020	2021	2020	2021	
Bybane	34 204	35 957	2 166 853	2 235 253	28
					Tal bussar i produksjon* 2021
Sunnhordland	43 858	43 519	2 145 900	2 191 946	53
Hardanger Voss	99 959	99 890	5 291 261	5 446 066	106
Modalen Vaksdal	7 661	8 130	365 054	396 542	13
Nordhordland	61 649	62 444	3 321 674	3 404 027	80



	2020	2021	2020	2021	Tal bussar i produksjon 2021
Bergen sør	126 559	<b>110 333</b>	6 761 738	<b>6 306 798</b>	122
Bergen nord	137 608	<b>131 409</b>	7 802 093	<b>7 479 978</b>	152
Bergen sentrum	89 573	<b>127 080</b>	5 093 340	<b>7 167 090</b>	128
Vest	100 516	<b>99 931</b>	5 259 704	<b>5 425 800</b>	130
Servicelinjene i Bergen	1 086	<b>1 044</b>	56 043	<b>52 523</b>	3
<b>Totalt buss Hordaland</b>	<b>668 469</b>	<b>683 780</b>	<b>36 096 807</b>	<b>37 870 770</b>	<b>787</b>
Nordfjord			1 538 921	<b>1 532 616</b>	39
Sunnfjord			4 412 851	<b>4 577 438</b>	106
Sogn			2 020 188	<b>2 065 491</b>	46
<b>Totalt Sogn og Fjordane</b>			<b>7 971 960**</b>	<b>8 175 545</b>	<b>191</b>

<sup>\*)</sup> 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.

<sup>\*\*)</sup> Er basert på eit gjennomsnitt av produksjon vår og haust

## Passasjerstatistikk - oversikt

Geografisk fordeling (Hordaland)	2019	2020	2021	Endring frå 2020	Endring frå 2019
Bybane	18 655 000	12 425 000	<b>13 901 000</b>	12 %	-26 %
Buss Bergen kommune	46 153 000	29 465 000	<b>33 050 000</b>	12 %	-28 %
Buss bergensområdet	50 477 000	32 462 000	<b>37 967 000</b>	17 %	-25 %
Totalt bergensområdet*	69 804 000	45 320 000	<b>52 303 000</b>	15 %	-25 %
Buss Hordaland eks. bergensområdet	8 568 000	5 760 000	<b>5 794 000</b>	1 %	-32 %
Båt Kleppestø-Strandkaien	672 000	433 000	<b>435 000</b>	0 %	-35 %
Båt Hordaland eks. Kleppestø-Strandkaien	687 000	424 000	<b>431 000</b>	2 %	-37 %
<b>Totalt Hordaland</b>	<b>79 059 000</b>	<b>51 504 000</b>	<b>58 527 000</b>	<b>14 %</b>	<b>-26 %</b>

\* Bybanen, kontraktsområda for buss i Bergen nord, Bergen sør, Bergen sentrum, Vest og båt Kleppestø-Strandkaien

Geografisk fordeling (Sogn og Fjordane)	2019	2020	2021	Endring frå 2020	Endring frå 2019
Buss Sogn og Fjordane	3 000 000	2 112 000	<b>2 878 000</b>	36 %	-4 %
Båt Sogn og Fjordane	445 000	306 000	<b>330 000</b>	8 %	-26 %
<b>Totalt Sogn og Fjordane</b>	<b>3 445 000</b>	<b>2 418 000</b>	<b>3 207 000</b>	<b>33 %</b>	<b>-7 %</b>

<b>Påstigingar kollektivtrafikk</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Endring frå 2020</b>	<b>Endring frå 2019</b>
Vestland buss	62 045 000	40 334 000	<b>46 639 000</b>	16 %	-25 %
Vestland bybane	18 655 000	12 425 000	<b>13 901 000</b>	12 %	-26 %
Vestland båt	1 803 000	1 163 000	<b>1 195 000</b>	3 %	-34 %
<b>Totalt kollektiv Vestland</b>	<b>82 503 000</b>	<b>53 922 000</b>	<b>61 735 000</b>	<b>14 %</b>	<b>-25 %</b>

<b>Ferje - heile Vestland</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Endring frå 2020</b>	<b>Endring frå 2019</b>
Passasjertal	5 107 000	4 787 000	<b>5 100 000</b>	7 %	0 %
Personbileiningar (PBE)	3 942 000	3 651 000	<b>3 910 000</b>	7 %	-1 %
Tal køyretøy	2 730 000	2 483 000	<b>2 733 000</b>	9 %	0 %

## Passasjerstatistikk båt

<b>Båtsamband</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Endring frå 2020</b>	<b>Endring frå 2019</b>
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	415 000	269 000	<b>269 518</b>	0 %	-35 %
Lokalbåt Austevoll	18 000	16 500	<b>16 908</b>	2 %	-6 %
Espevær-Eidesvik *	35000	35500	<b>37 146</b>	5 %	6 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar *	7 000	6 700	<b>6 868</b>	1 %	-3 %
Rosendal-Bergen *	41 000	21 500	<b>21 911</b>	2 %	-47 %
Reksteren-Våge-Os *	12 600	3 400	<b>6 891</b>	103 %	-45 %
Kleppestø-Strandkaien	672 000	433 000	<b>434 718</b>	0 %	-35 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	130 000	68 000	<b>67 032</b>	-1 %	-48 %
Norheimsund-Eidfjord	28 000	3 300	<b>4 244</b>	27 %	-85 %
<b>Totalt Hordaland</b>	<b>1 358 600</b>	<b>856 900</b>	<b>865 236</b>	<b>1 %</b>	<b>-36 %</b>
Gulen-Solund	24 237	17 971	<b>23 177</b>	29 %	-4 %
Florabassenget	103 046	96 173	<b>100 718</b>	5 %	-2 %
Kystvegekspressen	10 308	9700	<b>10 853</b>	12 %	5 %
Måløy-Silda	4 921	3 750	<b>5 830</b>	55 %	18 %
Alden-Værlandet	138	0	<b>0</b>		

Båtsamband	2019	2020	2021	Endring frå 2020	Endring frå 2019
Balestrand-Flåm	0	101	<b>103</b>	2 %	
Kaupanger-Frønningen	1 322	1 653	<b>1 301</b>	-21 %	-2 %
Ortnevik-Måren-Nordeide	23 270	22 048	<b>22 416</b>	2 %	-4 %
<b>Totalt lokale båtruter Sogn og Fjordane</b>	<b>167 242</b>	<b>151 396</b>	<b>164 398</b>	<b>9 %</b>	<b>-2 %</b>
Bergen-Nordfjord-Bergen *	153 462	112 939	<b>118 715</b>	5 %	-23 %
Bergen-Sogn-Bergen *	54 064	35 417	<b>38 457</b>	9 %	-29 %
Bergen-Sogn-Flåm-Bergen *	69 809	6 239	<b>8 131</b>	30 %	-88 %
<b>Totalt båtruter Bergen-Sogn</b>	<b>277 335</b>	<b>154 595</b>	<b>165 303</b>	<b>7 %</b>	<b>-40 %</b>
<b>Totalt båt Sogn og Fjordane</b>	<b>444 577</b>	<b>305 991</b>	<b>329 701</b>	<b>8 %</b>	<b>-26 %</b>
<b>Totalt båt Vestland</b>	<b>1 803 177</b>	<b>1 162 891</b>	<b>1 194 937</b>	<b>3 %</b>	<b>-34 %</b>
<b>Køyretøy på kombisamband</b>					
Florabassenget	10 794	11 263	<b>11 880</b>	5 %	10 %
Kystvegekspressen	129	84	<b>125</b>	49 %	-3 %
Kaupanger-Frønningen	794	965	<b>841</b>	-13 %	6 %
Ortnevik-Måren-Nordeide	8 126	7 964	<b>7 388</b>	-7 %	-9 %
<b>Totalt køyretøy</b>	<b>19 843</b>	<b>20 276</b>	<b>20 234</b>	<b>0 %</b>	<b>2 %</b>

\* Nettokontrakt

## Trafikkstatistikk per ferjesamband

Samband	2019				2020*	
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE
Masfjordnes-Duesund	54 620	64 113	176	91 480	50 619	60 698
Fedje-Sævrøy	44 812	57 603	158	99 244	38 598	47 008
Leirvåg-Sløvåg	213 716	345 869	948	366 169	203 416	346 223
Langevåg-Buavåg	74 977	106 143	291	127 218	65 772	87 070
Skjersholmane-Ranavik	163 743	248 578	681	286 960	167 275	274 805
Skånevik-Matre-Utåker	77 544	131 122	359	144 061	63 942	106 049
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	198 012	262 093	718	324 250	188 221	248 955
Fjelbergruta	24 572	35 166	96	45 494	23 071	33 723
Krokeide-Hufthamar	303 861	436 322	1 195	582 861	285 126	417 947
Husavik-Sandvikvåg	60 774	91 404	250	114 774	63 788	97 885
Halhjem-Våge	184 554	214 611	588	361 214	163 498	205 361
Hatvik-Venjanaset	331 262	401 976	1 101	649 130	292 548	382 582
Kvannal-Utne	83 031	176 226	483	168 492	74 270	145 289
Kinsarvik-Utne	15 779	24 077	66	45 484	12 375	16 612
Jondal-Tørvikbygd	240 512	364 546	999	515 047	200 901	326 332
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	259 570	388 915	1 066	502 330	228 995	348 725
Klokkarvik-Hjellestad	19 575	22 878	63	38 808	18 622	20 851
<b>Totalt Hordaland</b>	<b>2 360 841</b>	<b>3 419 216</b>	<b>9 368</b>	<b>4 425 753</b>	<b>2 141 037</b>	<b>3 166 113</b>
Barmen-Barmsund	6 865	7 480	20	10 006	6 338	7 486
Stårheim-Isane	124 967	194 516	533	219 702	115 306	177 305
Måløy-Husevågøy-Oldeide	72 552	106 114	291	137 487	68 773	99 435
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	89 563	112 258	308	182 689	82 060	105 394
Daløy-Haldorsneset	22 734	29 657	81	38 384	21 379	27 082
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	46 734	66 569	182	84 633	44 309	63 838
Hisarøy-Mjånes	5 603	6 407	18	8 480	3 904	4 702
<b>Totalt Sogn og Fjordane</b>	<b>369 018</b>	<b>523 001</b>	<b>1 433</b>	<b>681 381</b>	<b>342 069</b>	<b>485 240</b>
<b>Totalt Vestland</b>	<b>2 729 859</b>	<b>3 942 217</b>	<b>10 801</b>	<b>5 107 134</b>	<b>2 483 106</b>	<b>3 651 354</b>

PBE = Personbileiningar PBEÅDT = personbileiningar årsdøgntrafikk

		2021					
PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Endring i PBE frå 2020	Endring i tal passasjerar frå 2020
166	61 319	58 477	68 621	188	87 516	13 %	43 %
128	87 770	45 322	54 880	150	89 994	17 %	3 %
946	368 572	233 433	388 013	1 063	353 355	12 %	-4 %
238	114 845	71 262	89 880	246	122 136	3 %	6 %
751	283 449	185 603	300 313	823	311 112	9 %	10 %
290	61 188	68 538	110 114	302	129 206	4 %	111 %
680	329 994	198 001	259 936	712	363 825	4 %	10 %
92	42 394	23 573	32 921	90	47 140	-2 %	11 %
1 142	553 484	320 295	447 782	1 227	595 434	7 %	8 %
267	118 051	67 023	97 963	268	124 597	0 %	6 %
561	370 701	179 087	226 133	620	354 644	10 %	-4 %
1 045	668 310	323 547	409 981	1 123	590 535	7 %	-12 %
397	100 694	78 932	149 291	409	148 835	3 %	48 %
45	21 925	13 842	17 998	49	37 114	8 %	69 %
892	388 456	238 682	369 345	1 012	446 305	13 %	15 %
953	445 424	247 328	362 981	994	501 319	4 %	13 %
57	36 738	20 756	22 886	63	42 963	10 %	17 %
<b>8 651</b>	<b>4 053 314</b>	<b>2 373 701</b>	<b>3 409 038</b>	<b>9 340</b>	<b>4 346 030</b>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>
20	7 248	6 471	7 258	20	11 230	-3 %	55 %
484	219 646	117 925	171 152	469	209 275	-3 %	-5 %
272	190 771	71 629	102 484	281	217 624	3 %	14 %
288	159 550	86 083	114 733	314	190 056	9 %	19 %
74	34 664	23 460	29 660	81	39 277	10 %	13 %
174	115 691	49 454	70 615	193	78 448	11 %	-32 %
13	6 144	4 385	5 248	14	8 361	12 %	36 %
<b>1 326</b>	<b>733 714</b>	<b>359 407</b>	<b>501 150</b>	<b>1 373</b>	<b>754 271</b>	<b>3 %</b>	<b>3 %</b>
<b>9 976</b>	<b>4 787 028</b>	<b>2 733 108</b>	<b>3 910 188</b>	<b>10 713</b>	<b>5 100 301</b>	<b>7 %</b>	<b>7 %</b>

\*) Tala for 2020 er ikkje samsvarande med statistikk i Ferjedatabanken. Grunna mangelfull rapportering til Ferjedatabanken knytt til pandemiltak på ferjene i 2020, har Skyss henta tal for mange av ferjesambanda manuelt frå ferjeoperatørar.

## Driftsregularitet for fylkesvegferjene 2021

Samband	Regularitet	Regularitet utanom force majeure
Barmen-Barmsund	100,00 %	100,00 %
Daløy-Haldorsneset	100,00 %	100,00 %
Mjånes-Hisarøy	100,00 %	100,00 %
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	99,98 %	99,98 %
Isane-Stårheim	99,83 %	99,84 %
Måløy-Oldeide-Husevågøy	99,94 %	99,94 %
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	99,97 %	99,97 %
<b>Gjennomsnitt Sogn og Fjordane</b>	<b>99,95 %</b>	<b>99,96 %</b>
Leirvåg-Sløvåg	99,87 %	99,97 %
Fedje-Sævrøy	99,32 %	99,48 %
Hufthamar-Krokeide	99,78 %	100,00 %
Husavik-Sandvikvåg	99,98 %	99,98 %
Hatvik-Venjanaset	99,95 %	99,95 %
Halhjem-Våge	99,84 %	99,86 %
Langevåg-Buavåg	98,25 %	99,31 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,72 %	99,86 %
Ranavik-Skjersholmane	99,38 %	100,00 %
Gjermundshamn-Varaldsnes-Årsnes	99,73 %	99,93 %
Jondal-Tørvikbygd	99,95 %	100,00 %
Klokkevik-Hjellestad	99,65 %	99,65 %
Fjelbergsambandet	99,94 %	99,94 %
Masfjordnes-Duesund	99,97 %	100,00 %
Kinsarvik-Utne	99,55 %	99,83 %
Kvanndal-Utne	99,93 %	99,96 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,62 %	99,79 %
<b>Gjennomsnitt Hordaland</b>	<b>99,70 %</b>	<b>99,87 %</b>
<b>Gjennomsnitt Vestland</b>	<b>99,76 %</b>	<b>99,90 %</b>

## Elbilar per ferjesamband

Ferjesamband	2020		2021	
	Elbilar	Prosentdel	Elbilar	Prosentdel
Masfjordnes-Duesund	3 702	7,3 %	5 327	9,1 %
Fedje-Sævrøy	2 386	6,2 %	6 517	14,4 %
Leirvåg-Sløvåg	20 091	9,9 %	29 104	12,5 %
Langevåg-Buavåg	5 677	8,6 %	8 593	12,1 %
Skjersholmane-Ranavik	18 145	10,8 %	24 415	13,2 %
Skånevik-Matre-Utåker	4 652	7,3 %	6 034	8,8 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	17 461	9,3 %	21 577	10,9 %
Fjelbergsambandet	1 759	7,6 %	2 319	9,8 %
Krokeide-Hufthamar	75 849	26,6 %	96 551	30,1 %
Husavik-Sandvikvåg	9 134	14,3 %	11 691	17,4 %
Halhjem-Våge	27 243	16,7 %	36 260	20,2 %
Hatvik-Venjanaset	51 976	17,8 %	69 438	21,5 %
Kvannadal-Utne	3 900	5,3 %	5 522	7,0 %
Kinsarvik-Utne	1 053	8,5 %	1 233	8,9 %
Jondal-Tørvikbygd	19 013	9,5 %	28 590	12,0 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	18 805	8,2 %	27 567	11,1 %
Klokkarvik-Hjellestad	4 030	21,6 %	4 171	20,1 %
<b>Totalt Hordaland</b>	<b>284 876</b>	<b>13,3 %</b>	<b>384 909</b>	<b>16,2 %</b>
Barmen-Barmsund	387	6,1 %	693	10,7 %
Stårheim-Isane	5 773	5,0 %	7 094	6,0 %
Måløy-Husevågøy-Oldeide	2 582	3,8 %	4 057	5,7 %
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	4 933	6,0 %	7 577	8,8 %
Daløy-Haldorsneset	900	4,2 %	1 578	6,7 %
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	2 342	5,3 %	3 967	8,0 %
Hisarøy-Mjånes	116	3,0 %	339	7,7 %
<b>Totalt Sogn og Fjordane</b>	<b>17 033</b>	<b>5,0 %</b>	<b>25 305</b>	<b>7,0 %</b>
<b>Totalt Vestland</b>	<b>301 909</b>	<b>12,2 %</b>	<b>410 214</b>	<b>15,0 %</b>

## Transportkontraktar

Skyss hadde i 2021 følgjande kontraktar:

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



## Oversikt busskontraktar

Kontraktsområde	Kontraktperiode	Operatør
Bergen sør	16.08.2019-15.08.2028 (1+1)	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2020-20.-30.06.2030 (1+1)	Keolis Norge AS
Bergen nord	01.10.2020-20.-30.06.2030 (1+1)	Tide Buss AS
Serviceinjene i Bergen	01.07.2013-31.05.2021, deretter inkludert i kontrakten for Bergen nord	Osbuss AS
Vest	25.06.2019-25.06.2028 (1+1)	Tide Buss AS
Nordhordland	16.08.2018-15.08.2027	Vy Buss AS
Sunnhordland	02.07.2017-28.06.2026	Tide Buss AS
Hardanger Voss	16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS
Modalen Vaksdal	16.08.2016-22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Sogn	19.06.2017-22.06.2025 (+2)	Tide Buss AS
Sunnfjord	20.06.2016-23.06.2024 (+2)	Firda Billag AS
Nordfjord	23.06.2014-23.06.2024	Firda Billag AS

Alle busskontraktane er bruttokontraktar.



## Oversikt båtkontraktar

Båtsamband	Kontraksperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær-Eidesvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Bybåtsambanda: Kleppestø-Strandkaaien Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2018-31.12.2022 (frå 01.01.2019)	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund -Eidfjord (sommarrute)	01.05.2020-31.10.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Norled AS
Lokalrute Geitanger-Knapskog	01.07.2019-01.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Geitanger Transport AS
Lokalrute Osterfjorden	01.08.2019-31.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Osterøy Ferjeselskap AS
Ekspressbåt Bergen-Sogn og Fjordane: Bergen-Selje	01.05.2012-30.04.2022	Nettokontrakt	Norled AS
Bergen-Sogn Turistrute Bergen-Flåm (sommarrute)	01.05.2022-30.11.2024 (+2)	Nettokontrakt	Nettokontrakt
Lokalbåt Gulen, Solund og Askvoll: Gulen-Ytre Solund Hardbakke-Nåra-Mjømna Hardbakke-Kolgrov-Utvær	01.05.2012-30.04.2022	Bruttokontrakt	Fjord1
Gåsvær-Midtre Solund-Hardbakke Nord Solund	01.05.2022-24.06.2029 (1+1)	Bruttokontrakt	Vidar Hop Skyssbåter AS
Lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger: Vik-Ortnevik Ortnevik-Måren-Nordeide Flåm-Balestrand (sommarrute) Kaupanger-Frønningen (ferje)	01.05.2012-31.10.2023 (+0,5)	Bruttokontrakt	Fjord1 AS
Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy: Florabassenget (fleire ruter) Kystvegekspressen Florø-Smørhamn -Måløy Måløy-Silda / Måløy-Hennøystrand Ambulansbåt + ruter i Florabassenget	01.05.2012-31.10.2023 (+0,5)	Bruttokontrakt	Fjord1 AS

Lokale båttruter i Sogn og Fjordane:

Florøbassenget Nord/Sør/Vest Måløy-Silda / Måløy-Gangsøy-Risøy Vik-Ortnevik / Ortnevik-Måren -Nordeide Kaupanger-Frønningen	01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2036 (+2)	Bruttokontrakt	Norled AS
Kystvegekspressen Selje-Måløy-Florø	01.11.2023/01.05.2024- 30.04.2025 (+4)	Bruttokontrakt	Norled AS
Godsbat Bergen-Gulen, Solund og Askvoll	01.05.2012-30.04.2022	Nettokontrakt	Kyst1 AS

## Oversikt ferjekontraktar

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

<b>Fire samband</b> Måløy-Oldeide-Husevågøy Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella-Losna Isane-Stårheim Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	01.01.2016-31.12.2025 (1+1) (oppstart 01.01.2017) (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2017)	Nettokontrakt	Fjord1 AS
<b>Barmen-Barmsund</b>	01.06.2019-31.05.2029 (+ inntil 24 mnd.)	Nettokontrakt	Vidar Hop Skyssebåter AS
<b>Daløy-Haldorsneset</b>	01.01.2020-31.12.2023 (+ inntil 60 mnd.)	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
<b>Mjånes-Hisarøy</b>	01.09.2013-30.04.2023 (+ inntil 60 mnd.)	Nettokontrakt	Wergeland AS



**VESTLAND FYLKESKOMMUNE V/SKYSS**

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

**T** +47 55 55 90 70 **E** [skyss@skyss.no](mailto:skyss@skyss.no)

[skyss.no](http://skyss.no)