

**KOLLEKTIVSTRATEGI  
FOR HORDALAND**  
ÅRSRAPPORT

20  
16



## Om årsrapporten

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 fireårige handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogramma vert rullert kvart år og gir oppdatert status for prioriteringar og tiltak som er set 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 2015 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 trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Utvikling av kollektivtrafikken vil i stor grad handle om å leggje til rette for auka andel kollektivbrukarar i 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 forenkla 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 2017–2020 vart vedteke av fylkestinget i desember 2016.

### Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien peiker ut retninga for kollektivtilbodet fram mot 2030. Handlingsprogrammet viser konkrete tiltak og prioriteringar dei neste fire åra. Føremålet med denne årsrapporten er å gje 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.

Overordna mål	<b>Ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket</b>			
Strategiske grep				
Indikatorar	<ul style="list-style-type: none"> <li> Reisande med kollektivtrafikken</li> <li> Kollektivandel i Bergensområdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Andel førehandskjøpte billetter</li> <li> Kollektivfelt/sambruksfelt</li> <li> Hastigheit på bystamlinjene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> CO<sub>2</sub>-utslepp frå kollektivtrafikken</li> <li> Bussar med Euro 6-standard</li> </ul>

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. Desse er vist i tabellen under. Indikatorane er og relevante i samband med målrapportering knytt til belønningsavtale for 2015–2018 og felles indikatorsett for framtidig byvekstavtale.

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

## 2

# Når vi måla?

### Best tilbud der flest reiser

Reisetil for Bergen og Bergensområdet viser at talet på kollektivreiser framleis er aukande, og at den prosentvise veksten er noko høgare enn tidlegare år, med fire prosent i 2016 mot tre prosent i 2015.

Det er gjort ulike analysar for å konkretisere kva målet om nullvekst i personbiltrafikken vil bety for kollektivtrafikken i dei største byane. I forarbeidet til trafikkplan for Bergen er det gjort ein gjennomgang av ulike prognosar. I planlegging av framtidig tilbud i Bergen legg ein til grunn at kollektivtrafikken må ha ein årleg passasjervekst på om lag 3,5 prosent dersom ein skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Da er potensialet for gang- og sykkelreiser justert opp i høve til tidlegare prognosar. Ein ser dermed for seg 80 millionar kollektivreiser i Bergen i 2030, mot 49,2 millionar i 2016.

### Reisande med kollektivtrafikken

Trafikkveksten i Bergensområdet var i 2016 på fire prosent. Dette gav totalt 49,2 millionar kollektivreiser med buss og Bybanen i Bergensområdet. Også i 2016 var det Bybanen som hadde den største prosentvise veksten, med sju prosent og 10,6 millionar reisande.

Passasjerstatistikken for heile Hordaland viser også ein samla vekst på fire prosent i 2016, noko som gav nærare 56,4 millionar påstigande. Dette ein auke på 11 prosent sidan referanseåret 2013.

Av alle kollektivreiser i fylket står bussen for 79 prosent, Bybanen for 19 prosent og båt for to prosent av reisene.

### 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. Framover vil det bli gjennomført kontinuerlege RVU'ar gjennom heile året, mot tidlegare kvart fjerde år. Når denne løysinga er på plass vil framtidige årsrapportar hente statistikk herifrå.

I tillegg til nasjonale reisevaneundersøkingar, gjennomfører Skysst eigne undersøkingar. For dei siste tre åra viser tala at marknadsandelen for kollektiv i forhold til motorisert trafikk har vore relativt stabil. Tala kan tolkast i svakt positiv retning, men det er ikkje grunnlag for å konkludere om trenden frå den nasjonale RVU-en i 2013 held fram.

	Tal påstigande buss, bane, båt i 2016	Endring sidan 2015	Endring sidan 2013
<b>Bergensområdet</b>	<b>49 210 000</b>	<b>+ 4 %</b>	<b>+ 10 %</b>
<b>Hordaland totalt</b>	<b>56 380 000</b>	<b>+ 4 %</b>	<b>+ 11 %</b>

Båtruta Kleppstø-Strandkaien inngår i påstigingsstal for Bergensområdet. Tal påstigande for Hordaland er inklusiv båtrutene Kleppstø-Strandkaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austevoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen (båtruter med bruttokontrakt).

## Enkle reiser

Forenkling av rutetilbudet, nye informasjonskanalar og fleire moglegheiter til å kjøpe billett er alle tiltak som skal bidra til at kollektivreiser skal opplevast 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 (15 år+) i Hordaland oppfattar Skyss og kollektivtilbudet 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.

For å få fleire til å reise kollektivt, er det avgjerande at sjølv kollektivtilbudet er enkelt å forstå. Sjølv om ruteendringar kan skape frustrasjon på kort sikt, er endringar ofte nødvendige for å forenkle og forbetre tilbudet. Resultata for 2016 viser at 65 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at Skyss sitt

kollektivtilbod er enkelt å forstå. Dette er ein auke på ti prosent frå i fjor.

For at publikum skal kunne forstå sjølv tilbudet, må informasjonen frå Skyss om tilbudet vere lett tilgjengeleg og lett å forstå. For 2016 ser vi berre ei lita endring når det gjeld opplevinga av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbudet (+2 prosentpoeng). Samstundes er det ein fin vekst når det gjeld kor forståeleg informasjonen er (+7 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 sjølv tilbudet og informasjonen om tilbudet enklare, er det avgjerande at vi senker tersklane for å kjøpe og bruke tilbudet. Vi ser lite endring i kundane si vurdering av i kva grad det er enkelt å kjøpe billett det siste året (+2 prosentpoeng). Vi ser likevel ei gradvis forbetring frå 2013, med i alt 10 prosent. Når det gjeld kundane si vurdering av om kollektivtilbudet er enkelt å bruke, ser vi ei tydeleg endring det siste året. Dette kjem i tillegg til ei jamn forbetring frå 2013 til 2015.

Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg heilt eller ganske einig i påstandane	2016	Endring	Endring
		sidan 2015	sidan 2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	61 %	+ 6	+ 10
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	53 %	+ 2	+ 10
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	53 %	+ 6	+ 14
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	43 %	+ 5	+ 17
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	65 %	+ 7	+ 15
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	63 %	+ 2	+ 10
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	65 %	+ 10	+ 17

Undersøkinga har ein feilmargen 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 48 prosent seg tilfredse med

kollektivtilbodet i Bergensområdet. Her har Bergen den lågaste skåren av byane i undersøkinga. Dette er ein klar indikator på at ein fortsatt har mykje å arbeide med for å forbetre kollektivtilbodet i Bergensområdet.

Bergen skårar høgt når det gjeld å kjenne seg trygg på haldeplassar og på reisa, og at kollektivtrafikken er eit trafikksikkert reiseval, og oppfatning av at det å reise kollektivt er eit miljø- og samfunnsmessig godt val.

	Stockholm 2016	Oslo 2016	Helsinki 2016	København 2016	Geneve 2016	Rotterdam/ Den Haag* 2016	Bergen 2016
TRAFFIC SUPPLY	68 % (1)	72 % (-2)	71 % (-5)	65 % (-3)	68 % (-3)	68 %	55 % (±0)
RELIABILITY	57 % (3)	70 % (±0)	73 % (-7)	65 % (-6)	79 % (2)	58 %	74 % (1)
INFORMATION	54 % (3)	62 % (-1)	57 % (-2)	53 % (-3)	65 % (±0)	56 %	49 % (1)
STAFF BEHAVIOUR	62 % (-1)	72 % (2)	67 % (1)	71 % (-2)	77 % (-2)	62 %	68 % (-1)
SECURITY AND SAFETY	70 % (-1)	83 % (±0)	78 % (-2)	76 % (-3)	80 % (2)	56 %	81 % (-3)
COMFORT	65 % (2)	67 % (±0)	72 % (-1)	62 % (-3)	68 % (-1)	54 %	65 % (-1)
SOCIAL IMAGE	86 % (2)	91 % (-1)	87 % (-1)	74 % (-2)	89 % (2)	62 %	87 % (±0)
VALUE FOR MONEY	34 % (4)	44 % (2)	46 % (-8)	26 % (1)	49 % (-5)	25 %	37 % (3)
LOYALTY	60 % (3)	68 % (±0)	73 % (-6)	47 % (-5)	77 % (1)	42 %	54 % (-5)
OVERALL SATISFACTION	71 % (±0)	74 % (2)	74 % (-7)	55 % (-4)	83 % (-3)	62 %	48 % (-2)

\* Deltok ikkje i 2015.



## Effektive reiser

Innføring av tidsdifferensierte bompengar i bompengeringen rundt Bergen i februar 2016 har hatt ein positiv effekt for trafikkavviklinga i korridorane inn mot Bergen sentrum. På enkelte strekningar har ein kunne måle reduserte forseinkingar, mellom anna i nordkorridoren mellom Åsane terminal og Gamle Bergen. På andre strekningar har ein ikkje sett den same effekten.

Måling av gjennomsnittleg hastigheit for bystamlinjene viser i hovudsak ei positiv endring frå 2015 til 2016. Stamlinjene i Bergen er prioriterte trasear for tilrettelegging av framkomst og haldeplassar. I høve mål om at stamlinjene skal vere eit føreseieleg og kapasitetssterkt tilbod er dette ei gledeleg utvikling.

### Andel førehandskjøpte billetter

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 billetter 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 mobilbilletter. Samstundes gjekk talet på billetter kjøpt om bord ned med nesten sju prosent i løpet av 2016. Dette gir ein auke i andelen førehandskjøpte billetter på 29 prosent frå 2013.

### Kollektivfelt/sambruksfelt

Rask og effektiv framkomst for bussane er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande.

Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar, ettersom godtgjering til operatørane i stor grad er basert på timespris.

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.

I mars 2016 opna det sambruksfelt for kollektiv og privatbilar med meir enn to personar på strekninga Fjøsanger-Kristianborg som eit forsøksprosjekt. Sambruksfeltet er på 427 meter. Utover dette er det ikkje innført nye strekningar med kollektiv- eller sambruksfelt i Bergen. På strekninga Allestadveien-Skarphaugen i Fyllingsdalen er eit nytt kollektivfelt under arbeid, med førebels planlagt opning våren 2017.

Status for Bergen per 2016 viser altså inga endring frå 2015 når det gjeld nye kollektivfelt og berre ei lita endring når det gjeld sambruksfelt. Per 31. desember 2016 er det til saman 11,1 km kollektivfelt og 6,5 km sambruksfelt i Bergen.

### 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

	Andel i 2016	Endring sidan 2015	Endring sidan 2013
<b>Førehandskjøpte billetter</b>	<b>62 %</b>	<b>+ 7 %</b>	<b>+ 29 %</b>

	Samla lengde i kilometer i 2016	Endring sidan 2015	Endring sidan 2013
<b>Kollektivfelt</b>	<b>11,1</b>	<b>0 %</b>	<b>+ 21 %</b>
<b>Sambruksfelt</b>	<b>6,5</b>	<b>+ 7 %</b>	<b>+ 7 %</b>

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 hastigheit viser køyretidene i hovudsak ei svak positiv endring frå 2015 til 2016 på fleire av linjene. Størst endring i hastigheita ser ein for linje 5 (*Åsane terminal-Loddefjord terminal*) og linje 6 (*Lønborglien-Loddefjord terminal-Vadmyra*), med betring i begge retningar. På andre stamlinjer slik som linje 3 (*Støbotn-Sletten*) er det relativt små endringar i hastigheita. På linje 2 (*Birkelundstoppen-Strandkai terminalen*) viser målingane at hastigheita på strekninga Birkelundstoppen til Strandkaia har gått ned i overkant av ein km/t i ettermiddagsrushet.

#### Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

		Rush morgon (7-9) Snitt hastigheit 2016	Endring sidan 2015	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2016	Endringa sidan 2015
2	frå Strandkaia	25 km/t	-0,30	22,5 km/t	+0,40
	frå Birkelundstoppen	24,3 km/t	+0,60	24,3 km/t	-1,20
3	frå Støbotn	30,9 km/t	+1,20	30,6 km/t	+0,50
	frå Sletten	32,2 km/t	0	31,2 km/t	+0,30
4	frå Hesjaholtet	32,6 km/t	+0,30	31,7 km/t	+1,40
	frå Flaktveit	32,1 km/t	+1,70	31,9 km/t	-0,40
5	frå Loddefjord	34,6 km/t	+1,50	34,2 km/t	+1,50
	frå Åsane terminal	33,9 km/t	+1,00	33,6 km/t	+1,40
6	frå Vadmyra	32,7 km/t	+2,10	32,6 km/t	+1,20
	frå Lønborglien	32,7 km/t	+2,50	32,1 km/t	+3,30

## 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<sub>2</sub>), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gjev dårleg luftkvalitet lokalt, og kan gje helseproblem i utsette område. Spesielt utslepp av nitrogenoksider (NOX) 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. Med vidare utbygging av Bybanen og vedtak om å leggje til rette for nullutsleppsalternativ for bussane i nye anbod i Bergen, ligg det an til ei svært positiv utvikling med tanke på reduksjon av klimautslepp. Ein samla plan for innfasing av null- og lågutsleppsteknologi for bussane i Hordaland er under utarbeiding, og vil bli lagt fram til politisk handsaming i 2017.

### CO<sub>2</sub>-utslepp frå kollektivtrafikken

Med utbygging av Bybanen vert ein stadig aukande del av kollektivreisene utført med elektrisitet som energiform og dermed utan direkte CO<sub>2</sub>-utslepp. I 2016 utgjorde reiser med Bybanen om lag 24 prosent av kollektivreisene i Bergen kommune.

Tidlegare berekningar har vist at bussar i Skyss-regi står for om lag seks prosent av det totale CO<sub>2</sub>-utsleppet frå vegtrafikken, medan lette køyretøy (privatbilar) står for om lag 75 prosent.

Sjølv om kollektivtrafikk står for ein del av utsleppa er den eit viktig verkemiddel for å redusere dei totale klimagassutsleppa. Reiser med buss bidreg til å redusere CO<sub>2</sub>-utslepp når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil. Det er difor viktig å sjå utsleppa frå kollektivtrafikken i samanheng med talet på reiser eller passasjerar. I 2016 var gjennomsnittleg

CO<sub>2</sub>-utslepp per påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 0,87 kg. Dette er eit snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

I 2016 sto fylkesvegferjene for eit CO<sub>2</sub>-utslepp på 56 121 tonn. Ein har i 2015 førebudd nye anbod der det vert lagt til rette for meir enn 50 prosent reduksjon av klimagassutslepp frå ferjene i nye kontraktar, med verknad frå 2020.

### 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 6 som krav til nye køyretøy, noko som betyr at alle bussar kjøpte inn etter 2014 held Euro 6-standard. Det er ikkje forventa vidare utvikling av nye nivå i denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale. Bussar med Euro 6-standard har svært låge utslepp av NOX, lågare enn privatbilar med dieseldrift.

Dei store utskiftingane i bussparken er knytt til nye anbod, men det skjer samstundes ei kontinuerleg oppgradering. Andelen av bussparken med Euro 6-standard auka i løpet av 2016 frå fire til om lag 17 prosent. Utskifting av bussparken i nye anbod i områda Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal, er hovudårsaka til dette.

**CO<sub>2</sub>-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland**

	2014	2015	2016
<b>CO<sub>2</sub>-utslepp</b>	48 636 000 kg	46 987 000 kg	48 092 000 kg
<b>Tal påstigande</b>	51 908 000	53 339 000	55 395 000
<b>CO<sub>2</sub>-utslepp per påstigande</b>	0,94 kg	0,88 kg	<b>0,87 kg</b>

For å følgje utviklinga i klimabelastinga frå kollektivtrafikk med buss og bane er det gjort eit enkelt reknestykke: Det direkte CO<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-utslepp for reiser av svært ulik lengde.

**CO<sub>2</sub>-utslepp frå kollektivtrafikken**

	2014	2015	2016
<b>Ferjer</b>	-	55 639 tonn	<b>56 121 tonn</b>
<b>Snøgg- og lokalbåt</b>	22 165 tonn	23 659 tonn	<b>23 888 tonn</b>
<b>Buss</b>	48 636 tonn	46 987 tonn	<b>48 092 tonn</b>

På grunn av endring i metoden for berekning av CO<sub>2</sub>-utslepp er utsleppstal frå 2014 og 2015 oppdaterte samanlikna med tala i årsrapport for 2015.

# 3

## Økonomiske nøkkeltal 2016

### Rammer til kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for Skyss. Rekneskapen for 2016 er ikkje godkjent av fylkestinget og er per februar 2017 ikkje godkjent av revisor.

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift. Kostnader knytt til buss utgjer om lag 57 prosent av totalkostnadane, og inkluderer ordinær skuleskyss. Ordinær skuleskyss er transport av skuleelevar utført med rutegående buss.

Dei totale brutto kostnadane til kollektivdrifta var i 2015 på 2,43 milliardar kroner. Dette er ein auke i kostnader på om lag seks prosent sett i høve til 2015. Størsteparten er knytt til buss, som aukar med 91,5 millionar kroner frå 2015 til 2016. Kostnadsauken skuldast i hovudsak styrking av ruteproduksjonen i tillegg til kontraktsmessige forhold og justeringar.

Det har også vore ein auke i kostnadane knytt til individuelt tilrettelagt skuleskyss med om lag 16 millionar kroner. Individuelt tilrettelagt skyss er transport av skuleelevar som i hovudsak vert utført med drosje.

Administrasjonskostnader omfattar i hovudsak lønskostnader, medan generell drift i hovudsak omfattar kostnader bundne opp i faste aktivitetar, som til dømes drift av kundesenteret og drift- og vedlikehald av IKT-system.

Skyss sine inntektskjelder er i hovudsak billettinntekter, refusjon frå kommunar for ordinær skuleskyss og belønningssmidlar frå staten. I tillegg til desse inntektene vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune.

Billettinntektene for buss og bybane har auka noko frå 2015 til 2016. Dette kan sjåast i samanheng med auka passasjertal og auka billettakstar frå 1. februar

2016. I 2016 hadde Skyss 49 millionar kroner meir i belønningssmidlar enn i 2015. Andre inntekter auka også med 71 millionar kroner.

Skyss sine inntekter dekker om lag 44 prosent av Skyss sine kostnader. Om lag 56 prosent av kostnadane vert dekt med budsjettmidlar frå Hordaland fylkeskommune. I 2016 utgjorde Hordaland fylkeskommune si finansiering 1,366 milliardar kroner. Budsjettet for 2016 var på 1,421 milliardar kroner. Årsaka til at rekneskapen blei lågare enn budsjettet er mellom anna noko høgare passasjerinntekter enn budsjettet og lågare kostnader knytt til kontraktsjusteringar.

## Rekneskap brutto driftskostnader

	2014	2015	2016
<b>Buss</b>	1 242 498 000	1 296 383 000 kr	<b>1 387 943 000 kr</b>
<b>Bybane</b>	232 699 000	223 054 000 kr	<b>254 437 000 kr</b>
<b>Båt</b>	174 715 000	178 280 000 kr	<b>167 293 000 kr</b>
<b>Ferje</b>	303 635 000	309 733 000 kr	<b>314 394 000 kr</b>
<b>Skuleskyss individuelt tilrettelagt *</b>	57 746 000	156 446 000 kr	<b>172 554 000 kr</b>
<b>Administrasjon og drift</b>	134 514 000	129 302 000 kr	<b>136 439 000 kr</b>
<b>Total brutto kostnader</b>	<b>2 145 807 000</b>	<b>2 293 198 000 kr</b>	<b>2 433 060 000 kr</b>

\* Totale kostnader for individuelt tilrettelagt skuleskyss var 183,3 mill. kr i 2014, 183, 6 mill. kr i 2015 og 203,3 mill. kr i 2016 - fordelt på Skyss og samferdselsavdelinga.

Rekneskapen for 2016 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2017 ikkje godkjent av revisor.

## Rekneskap inntekter

	2014	2015	2016
<b>Billettinntekter buss</b>	499 260 000	526 554 000 kr	<b>551 545 000 kr</b>
<b>Billettinntekter bane</b>	116 942 000	129 783 000 kr	<b>140 178 000 kr</b>
<b>Billettinntekter båt</b>	42 446 000	44 670 000 kr	<b>45 047 000 kr</b>
<b>Skuleskyss, refusjon kommunar</b>	113 603 000	128 129 000 kr	<b>133 448 000 kr</b>
<b>Belønningsmidlar</b>	31 000 000	31 000 000 kr	<b>80 000 000 kr</b>
<b>Andre inntekter</b>	45 601 000	45 735 000 kr	<b>116 828 000 kr</b>
<b>Totale inntekter</b>	<b>848 852 000</b>	<b>905 871 000 kr</b>	<b>1 067 046 000 kr</b>

Rekneskapen for 2016 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2017 ikkje godkjent av revisor.

## Fylkeskommunen si finansiering

	2014	2015	2016
<b>Rekneskap</b>	1 296 955 000	1 387 327 000 kr	<b>1 366 014 000 kr</b>
<b>Budsjett</b>	1 257 688 000	1 381 960 000 kr	<b>1 421 873 000 kr</b>

Rekneskapen for 2016 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2017 ikkje godkjent av revisor.

### Belønningsavtale 2015-2018 og framtidig byvekstavtale

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

Tiltaksplanen i søknaden er utarbeidd med grunnlag i Bergensprogrammet, fylkeskommunen sin kollektivstrategi og andre relevante planar og strategiar.

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. Av belønningsmidla blei det i 2016 fordelt 109 millionar kroner til kollektivdrift, inkludert ekstra belønningsmidlar på 35 millionar løyvd i 2015

som har gått til styrking av kollektivtilbodet i samband med tidsdifferensierte bompengesatsar i Bergen. Også i 2016 er det løyvd ekstra belønningsmidlar til styrka ruteproduksjon, men dette er midlar som er overført til 2017.

Det vert arbeid for å få på plass ein byvekstavtale med staten. Byvekstavtalen er eit overordna verkmiddel for å nå nullvekstmålet. Staten skal gjennom byvekstavtalen bidra til såkalla nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtransportløyvingar. For Bergen er det bybaneutbygginga som er peikt ut.

Avtalen om belønningsmidlar og framtidig byvekstavtale har avgjerande verdi for vidare utvikling og styrking av rutetilbodet. Samstundes vil det vere behov for å styrke finansiering til drift av kollektiv i åra framover. Tiltak som alt er sette i verk vil krevje finansiering i påfølgjande år, samstundes som nullvekstmålet gjev behov for nye kollektivtiltak.

### Korleis sikre at alle reisande har gyldig billett?

Skyss har i heile 2016 jobba med inntektssikring og billettkontroll. Ein har gjennomført vanlege kontrollar, storkontrollar og sivilkontrollar både på buss, bane og båt. Sommaren 2016 vart det sett i gang eit prosjekt for å målrette arbeidet med inntektssikring ytterlegare, i tråd med tidlegare vedtak i Fylkestinget. Ei ramme for prosjektet vart lagt fram for politisk handsaming i juni.

I tråd med vedtaket jobbar Skyss vidare med ein kombinasjon av tiltak mot snik, samstundes som

ein har starta eit arbeid for å optimalisere billettkontrollane.

I 2016 ble det utført om lag 15 400 billettkontrollar, og 342 085 personar blei kontrollerte. Det vart registrert 12 904 avvik, noko som gir ein «snikandel» på om lag fire prosent. Dette er ein auke på ein prosent sett i høve til 2015.

## 4

# Kollektivåret 2016



### Veksten i kollektivreiser held fram

Passasjerstatistikken for 2016 viser at veksten i talet på kollektivreisande i Hordaland held fram. Samla for buss, båt og bane var det om lag 56,4 millionar påstigande i Hordaland i 2016. Dette er fire prosent vekst frå 2015, og inneber ein noko høgare vekst enn det ein har sett dei to siste åra.

Bybanen held fram med ei positiv utvikling i passasjer-talet. I 2016 reiste sju prosent fleire med Bybanen enn året før. Bybanen har no om lag 10,6 millionar årlege påstigingar, og står for 19 prosent av kollektiv-reisane i fylket. Samla for buss og bybane er veksten i Bergensområdet på fire prosent.

Også for båtane i fylket har det vore ein positiv vekst i talet på passasjerar. Samla har talet på reisande auka med seks prosent frå 2015 til 2016. I 2016 var det om lag 1,1 million reisande med båttrutene i fylket.

### Opning av Bybanen til Birkelandsskiftet

15. august blei byggetrinn tre opna og Bybanen blei med det forlenga til Birkelandsskiftet. Birkelandsskiftet er midlertidig endepunkt fram til byggjearbeidet på Bergen lufthamn Flesland er ferdigstilt. Lufthamna vil etter planen opne som endeleg endepunkt i slutten av april 2017.

I løpet av året er det gradvis innført fleire lange vogner med større kapasitet. Forlenging av vognene held fram i 2017.

Etter opninga i august har det vore enkelte driftsutfordringar, spesielt den første perioden. I det store har situasjonen betra seg jamt sidan opninga.



## Auka kapasitet i kollektivnettet i Bergensområdet

I samband med innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar blei kollektivtilbodet utvida med om lag 300 nye avgangar frå januar. I tillegg blei det sett inn om lag 130 nye daglege avgangar i samband med fast årleg ruteendring i august. Bystamlinjene og andre linjer med kapasitetsproblem blei prioriterte. I tillegg blei det prioritert å sette inn fleire avgangar i helg og i sommarveke.

Samla har styrking av busstilbodet og forlenginga av Bybanen til Birkelandsskiftet gitt ei vesentleg styrking av rutetilbodet i Bergen, i form av auka kapasitet og frekvens på fleire tunge linjer. Likevel er det framleis fleire linjer med kapasitetsutfordringar. Spesielt ser ein at innerstrekninga for Bybanen mellom Kronstad og Byparken har svært mange reisande, tidvis også utanfor rushperiodane. Også stamlinjene 3 og 4 har pressa kapasitet i rushtidene. Skyss vil halde fram med å styrke tilbodet så lenge dei økonomiske og fysiske/arealmessige rammene gir høve til det.

Også i 2016 har det vore pressa kapasitet på dei mest populære avgangane på sambandet Kleppestø-Strandkaia. I 2016 har tilbodet blitt styrka med fleire avgangar laurdagar. Frå våren 2017 planlegg ein å få inn ein større båt på sambandet.

## Betre informasjon til dei reisande

I 2016 har Skyss halde fram med å digitalisere trafikantinformasjonen og å fase ut trykte rutehefte. Rutehefte for Bergen vert ikkje lenger trykt opp, men utskrifter av desse kan tingast. Rutehefte for resten av Hordaland vert framleis trykt opp, men vert ikkje lenger distribuert om bord på bussane.

Som eit ledd i digitalisering av ruteinformasjonen er appen Skyss reise blitt oppdatert til også å inkludere

reiseplanlegger. Appen viser no avgangar i sanntid, i ruteområde der slikt utstyr er installert i bussane. Ny reiseplanlegger på web er òg under utvikling, med planlagt lansering første kvartal 2017.

I året som har gått har Skyss gjort tiltak for å forbetre systemet for informasjon på skjermar langs Bybanen, og ein har oppdatert fleire terminalar med utstyr som viser og les opp digital avgangsinformasjon. Ein har i tillegg kjøpt inn digitale skjermar til fleire bussar, og lagt til rette for løysningar for digitale informasjonspunkt i Bergen sentrum som vil verte installerte og sette i drift i 2017.

Skyss har i 2016 gjort mykje for å forbetre informasjonen til reisande ved avvik i kollektivtrafikken.



**Planlegg reisa i ein forbetra app:**

Last ned eller oppdater Skyss Reise, og slett den svarte appen.

skyss  
Skyss Reise

skyss

Mellom anna har ein etablert ei eiga gruppe medarbeidarar som har ansvar for å overvake trafikken, samle informasjon om avvik og publisere slik informasjon i ulike kanalar. Dette er eit område det vil bli jobba vidare med å utvikle og forbetre i 2017.

## Sal og billetter

I 2016 selde Skyss totalt 5,6 millionar billetter, 94 prosent av desse var enkeltbilletter. Enkeltbilletter for vaksne står for 76 prosent av det totale salet. Salet av mobilbilletter aukar framleis månad for månad. Ny rekord vart sett i november med 520 718 mobilbilletter. Talet for november 2015 var litt over 400 000. Ved utgangen av 2016 var billettappen lasta ned meir enn 333 000 gonger, det gjev over 80 000 nye brukarar samanlikna med året før.

Verda er i rask endring, og for å komme nærare eit svar på korleis løysingane for sal og billettering vil sjå ut i framtida har Skyss gjennomført ei kartlegging våren 2016. Den viktigaste konklusjonen frå arbeidet er at Skyss må implementere nye løysingar, men at desse i ein periode må leve side om side med dei eksisterande løysingane. Skyss jobbar vidare med å orientere seg i marknaden, og i samarbeid med andre aktørar, for å gjere sal og billettering enklare i åra som kjem.

## Endring i prisar

I den årlege prisjusteringa 1. februar vart prisen for alle billetter auka med eit gjennomsnitt på 2,5 prosent. Enkeltbillett vaksen i 1-2 soner gjekk opp frå 35 til 36 kroner. Pris for barn og honnør vart ikkje endra i 2016, det vart heller ikkje prisen for nattbillett. 30-dagars ungdomsbillett for heile Hordaland vart 10 kroner dyrare, og kosta 360 kroner i 2016.

## Vedtak om forenkla takst- og sonestruktur i Hordaland

I Hordaland er det pris- og marknadsmessig store forskjellar mellom reisande i og utanfor sone Bergen. Kundar i sone Bergen kan reise innanfor minstetakst og har fleire salskanalar tilgjengeleg, medan det for kundane i resten av fylket framleis er ei rekke små soner som avgjer billettprisen, og billetten må kjøpast om bord. Den gjeldande strukturen utanfor sone Bergen er komplisert og lite framtidsretta med tanke på salskanalar. Det har derfor lenge vore eit ønske om å forenkle takst- og sonestrukturen i Hordaland.

Ei politisk styringsgruppe har jobba saman med administrasjonen med ulike modeller og sett nærare på konsekvensane av endring, og har tilrådd ein modell med sju soner. Fylkestinget vedtok i desember å redusere talet på takstsoner til sju, og arbeidet med å førebu denne endringa skal starte i 2017. Nytt takstsonesystem skal tre i kraft i 2018.

## Båtrutene i fylket

Dei fleste båtrutene i fylket har hatt ein positiv vekst i talet på passasjerar.

Passasjertalet på båtruta Kleppstø-Standkaien var på 481 000 i 2016, noko som er om lag 33 000 fleire reisande enn i 2015. Dette er ei auke på sju prosent.

Veksten i reisande med båtruta Knarvik-Frekhaug-Bergen held fram. I 2016 reiste om lag 20 000 fleire passasjerar med båtruta samanlikna med i 2015. Talet på reisande i 2016 var totalt 121 000, noko som er ein vekst på 20 prosent frå 2015.

Sambandet Sunnhordland-Austevoll-Bergen hadde 366 000 reisande i 2016, noko som er 6000 fleire enn i 2015. I 2016 har ein opplevd noko pressa kapasitet på strekninga mellom Flesland kai og



Bergen, der det er sett inn særskilte tiltak for å transportere attståande passasjerar fredag ettermiddag.

### Ferjesambanda i fylket

Samla sett hadde fylkesvegferjene ein auke i personbileiningar på om lag to prosent. 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 har det i 2016 vore spesielt høg vekst på ferjesambanda Kvanndal-Utne (18 prosent vekst) og Kinsarvik-Utne (57 prosent vekst), noko som bør bli sett i samanheng med vegstengingar på riksveg 13 ved Deildo.

Også i 2016 har dei fleste ferjesambanda hatt ein regularitet (andel gjennomførte avgangar av dei planlagde) på over 99 prosent. Unnataka er sambandet Fedje-Sævrøy og Kinsarvik-Utne med ein regularitet på 98 prosent.

Det er ein aukande andel elbilar på dei fleste ferjesambanda. Samla var det nærmare 100 000 elbilar på ferjene i 2016, noko som er 19 000 fleire enn det var i 2015. Dette er ein vekst på 23 prosent.

Også for 2016 er det sambandet Krokeide-Hufthamar som har den høgste andelen med 11 prosent elbilar, noko som utgjer 4000 fleire elbilar enn i 2015.

### Stor miljøgevinst i nye ferje anbod

Skyss har i 2016 lyst ut alle ferjesambanda i nye konkurransar. I anboda blei det lagt inn krav om betydeleg reduserte utslepp av klimagassar, samanlikna med utsleppa frå dagens ferjeflåte.

I oktober blei første anbodsrunde avslutta og kontrakt for drift av sju ferjesamband blei tildelt Fjord1. Fjord1 forplikta seg til å redusere energibruken med 60 prosent og CO<sub>2</sub>-utsleppa med 87 prosent samanlikna med dagens utslepp. Kontrakt for dei resterande ferjesambanda skal bli tildelt i løpet av første halvår 2017.

Oppstart av nye kontraktar vil skje i perioden 2018-2020. Ein vil med oppstarten av nye ferje anbod oppnå ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i fylket.

## Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

I samband med nye busskontraktar i Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal har bussparken i kontraktområda fått eit betydeleg løft; av om lag 145 bussar totalt er 110 nye med Euro 6-standard som har svært låge lokale utslepp. Når ny kontrakt for Sunnhordland har oppstart i 2017 vil nye bussar som blir anskaffa har Euro 6-standard, medan resten har Euroklasse 5.

Som del av førebuingane til nytt anbod Nordhordland frå 2018 har Skyss gjennomført ei utgreiing av mogleheitene for alternativ framdriftsteknologi og drivstoff i dette området. I utgreiinga blir det tilrådd at Skyss stiller krav om bruk av syntetisk diesel (HVO) som drivstoff i ny kontrakt, noko som kan redusere CO<sub>2</sub>-utsleppa med 60-90 prosent.

I august opna nytt anlegg for biogass i Rådalen. Anlegget skal ha kapasitet til å produsere biogass til om lag 80 bussar.

På bakgrunn av vedtak om forlenging av trolleybusslinja frå Bergen sentrum til Laksevåg, er det arbeid

med eit teknisk forprosjekt for dette. Ein planlegg for at ei forlenga trolleylinje kan vere på plass til oppstart av nye bussanbod i Bergen i 2020.

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

## Skuleskyss

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

I 2016 fekk 17 090 elevar i grunnskulen innvilga skule skyss. Av desse hadde 2 123 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. For elevar i vidaregåande skule fekk 3 357 innvilga skuleskyss i 2016. Av desse hadde 597 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.







Trenden med aukande ressursbehov for individuelt tilrettelagt skuleskyss held fram. 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.

Det er starta opp eit arbeid med å utarbeide betre retningslinjer for praktisering av regelverket som gjev rett på skyss. Behovet for å etablere tydelegare system og retningslinjer for skuleskyssområdet blei også påpeikt i ein forvaltningsrevisjon i 2016.

### Planlegging av Bybanen til Fyllingsdalen

Gjennom Bergensprogrammet deltek HFK/Skyss i arbeidet med reguleringsplanar for utbygging av Bybanen. Eit sentralt tema i dette arbeidet er korleis framtidige haldeplassar for Bybanen skal fungere også som knutepunkt for eit samla kollektivnett med både buss og bane.

Utbygging av bybanenettet mot vest skal sikre betre kollektivdekning av Haukeland sjukehus, byutviklingsområde på Mindemyren og i Fyllingsdalen. Reguleringsplan vart lagt fram på slutten av 2016. Planlagt byggestart er tidleg 2018.

Det vert også arbeidd med kommunedelplan for framtidig kollektivsystem i Bergen vest. Planen skal avklare val av hovudkorridorar for det samla kollektivsystemet i Bergen vest, og kvar det skal vere buss/ bane.

Kommunedelplanen skal også avklare løysingar for framtidig bybane og buss i Bergen sentrum, noko som er avgjerande for gjennomføring av neste bygg trinn mot Fyllingsdalen.

### 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. I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). I samband med

byggetrinn tre til Flesland er det etablert innfartsparkering ved den nye terminalen i Birkelandsskiftet. Det er totalt 280 parkeringsplasser, fordelt på to etasjar, samt innandørs sykkelparkering. Prosjektet stod ferdig til opninga av byggetrinn tre. Innfartsparkering for sykkel skal etablerast ved alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet. Fleire av desse anlegga sto ferdig i 2016 og fleire vil opnast våren 2017.

I påvente av endeleg trase for Bybanen blir det også arbeidd med mellombelse løysingar for innfartsparkering i Åsane.

### Opprustning haldeplassar

Dei siste åra er det satsa stort på generell opprusting og universell utforming av haldeplassar og endehaldeplassar langs stamlinene. I 2016 er det rusta opp 58 haldeplassar. Oppgraderingane inkluderer nadsynt fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon for dei reisande. Satsinga med opprusting av haldeplasser held fram komande år. Føremålet med satsinga er både å auke kvaliteten for dei reisande, å redusere reisetida og gjere kollektivnettet meir effektivt driftsmessig.

Gjennom Bergensprogrammet held opprusting av Sentrumsterminalen fram. Sentrumsterminalen omfattar haldeplassane Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Her skal det etablerast betre terminalforhold med universell og estetisk utforming og tilrettelegging for busser og reisande. Realisering av tiltak starta opp i 2015/ 2016 og vert vidareført i 2017. Det er etablert store venteskur med høg standard på haldeplassen i Christiesgate, rett ved Festplassen. I 2017 vil også terminalen på Strandkai terminalen få same standard.

### Oppgradering av Voss knutepunkt

Voss er eit viktig knutepunkt for både lokale reiser med buss og tog, og turisttrafikk i regionen. Utbygging av

ny terminal for kollektivtrafikken på Voss er starta opp i november. Ein ny mellombels terminal er oppretta på «fengseltomta», om lag 250 meter frå dagens stasjon. Terminalen vil vere operativ i heile byggeperioden, som er rekna å vare i to og eit halvt år. Terminalbygget er fyrste ledd i utbygginga av eit nytt kollektivknutepunkt på Voss.

### Førebuing Sykkel-VM

2016 har vore prega av førebuingar til Sykkel-VM som skal gå av stabelen i Bergen 16.-24. september 2017.

Sykkel-VM er eit stort arrangement som forventast å trekke til seg om lag 500 000 publikumarar. Arrangementet skal vare i ti dagar, og gjennomføringa vil stille høge krav til avviklinga av kollektivtrafikken. Store delar av sentrum vil bli stengt, noko som vil krevje ei betydeleg omlegging av det ordinære kollektivtilbodet. Skyss må i samarbeid med andre relevante aktørar sikre at naudsynte framkomsttiltak og infrastrukturløysingar kjem på plass. Skyss vil også måtte styrke kollektivtilbodet på dei aktuelle dagane for å handtere eit auka tal reisande under arrangementet.

Omleggingane medfører omfattande informasjonsbehov, ein skal nå ut til både dei som bur, jobbar og går på skule i byen i tillegg til dei som kjem tilreisande til arrangementet.

## Kampanjar i 2016

Omdømet til Skyss vert i stor grad skapt gjennom kundane si oppleving av sjølve reisa. Også i 2016 har Skyss gjennomført fleire kampanjar som har som mål å bidra til at fleire reisande opplever reisa positivt.

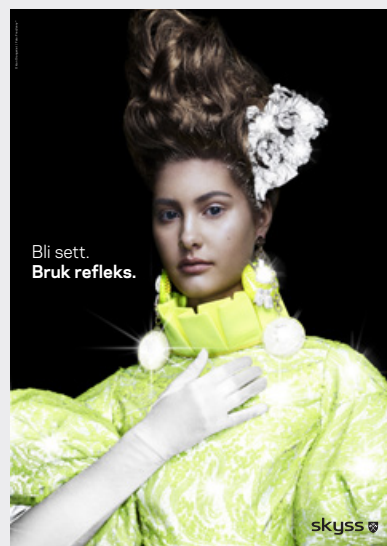
I året som har gått har ein særleg jobba med å framheve forbetringar i rutetilbodet. Dette har blitt marknadsført mellom anna gjennom annonser i lokale media, på våre digitale skjermar, på Facebook og skyss.no.

Som i tidlegare år har ein gjennomført egne kampanjar for ungdoms- og studentbillettar, og i 2016 har ein også hatt fokus på snik. Etter å ha gjennomført ei større marknadsundersøking vart det utvikla ein haldningskampanje mot snik, særskilt retta mot yngre målgrupper. Skyss har fått svært gode tilbakemeldingar på denne kampanjen.

Knytt til årets reflekskampanje har ein hatt eit godt samarbeid med studentar, noko som har gitt verdifull merksemd på refleksbruk. I 2016 har ein og jobba ut ei skulepakke med fokus på trafiksikkerheit rundt Bybanen, denne skal lanserast i 2017.

### Kampanjar i 2016:

- 300 nye avgangar
- Snik
- Oppstart av Bybanen til Birkelandsskiftet
- Utfasing rutehefter
- Ungdomsbillett og studentbillett
- Trafiksikkerhet Bybanen
- Billett-app
- Refleks
- Ny reise-app



## 5

# Kollektivfakta

### Ansvar og oppgaver 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 politikanane 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 trafikkelskap 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 følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 770 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

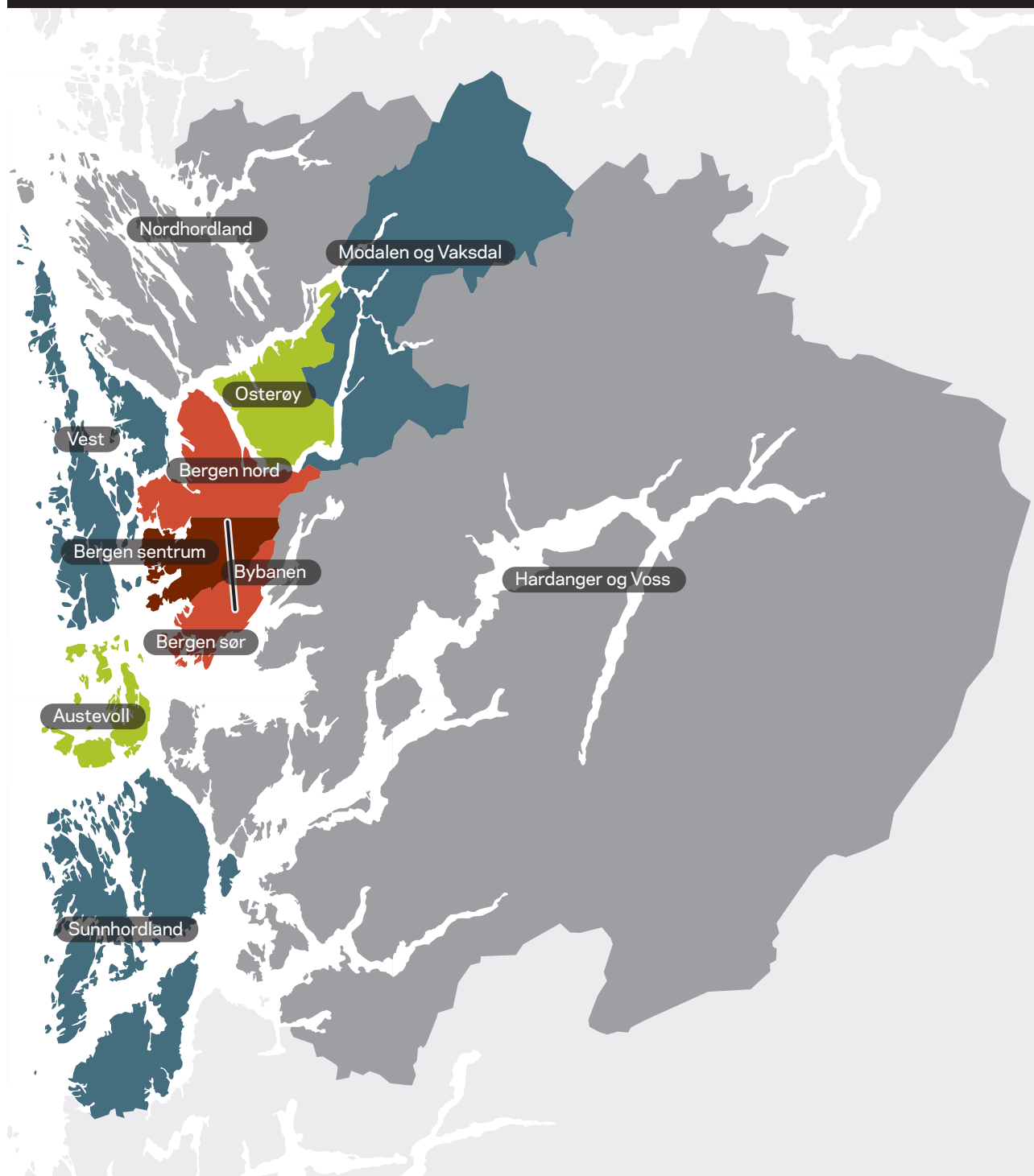
beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. I 2016 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Ferjekontraktane er i 2016 lyst ut som bruttokontraktar.

**Bybanen i Bergen** har ei særskild organisering, der fleire aktørar har oppgaver. 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	2014	2015	2016	Endring frå 2015
<b>Buss Bergen kommune</b>	29 562 000	30 101 000	<b>33 294 000</b>	<b>+ 11 %</b>
<b>Buss Bergensområdet *</b>	36 594 000	37 376 000	<b>38 556 000</b>	<b>+ 3 %</b>
<b>Bybane</b>	9 406 000	9 987 000	<b>10 655 000</b>	<b>+ 7 %</b>
<b>Total Bergensområdet</b>	46 000 000	47 363 000	<b>49 210 000</b>	<b>+ 4 %</b>
<b>Båt Kleppestø-Strandkaien</b>	334 000	448 000	<b>481 000</b>	<b>+ 7 %</b>
<b>Buss Hordaland eks. Bergensområdet</b>	6 242 000	6 423 000	<b>6 666 000</b>	<b>+ 4 %</b>
<b>Båt Hordaland eks. Bergensområdet**</b>	464 000	477 000	<b>504 000</b>	<b>+ 6 %</b>
<b>Total Hordaland</b>	52 707 000	54 265 000	<b>56 380 000</b>	<b>+ 4 %</b>

\* inkl. båt Kleppestø-Strandkaien

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

Fordeling på driftsart	2014	2015	2016	Endring frå 2015
<b>Buss</b>	42 502 000	43 352 000	<b>44 741 000</b>	<b>+ 3 %</b>
<b>Bybane</b>	9 406 000	9 987 000	<b>10 655 000</b>	<b>+ 7 %</b>
<b>Båt *</b>	799 000	926 000	<b>984 000</b>	<b>+ 6 %</b>

\* Inkluderer Kleppestø-Strandkaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austevoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

## Oversikt kontraktar – buss og bybane

	Kontraktperiode	Operatør
<b>Austevoll</b>	01.01.2013-31.12.2019 + 1 + 1	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Sunnhordland</b>	01.07.2008-01.07.2017	<b>Nobina Norge AS</b>
<b>Hardanger og Voss</b>	16.08.2016-22.06.2025	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Modalen og Vaksdal</b>	16.08.2016-22.06.2025	<b>Modalen-Eksingedalen Billag AS</b>
<b>Nordhordland</b>	16.08.2009-15.08.2018	<b>Nobina Norge AS</b>
<b>Osterøy</b>	01.03.2011-28.02.2020	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Bergen Sør</b>	16.08.2010-26.06.2019	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Bergen nord</b>	01.10.2011-30.09.2020	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Bergen sentrum</b>	01.12.2011-30.11.2020	<b>Tide Buss AS</b>
<b>Vest</b>	25.06.2012-24.06.2019	<b>Nettbuss AS</b>
<b>Servicelinjene i Bergen</b>	01.07.2013-30.06.2020 + 1 + 1	<b>Osbus AS</b>
<b>Bybanen</b>	22.06.2010-01.07.2019	<b>Keolis Norge AS</b>

## Buss og bybane - omfang av produksjonen

	Rutekilometer	Tal vogner i produksjon
<b>Bybanen</b>	<b>1 602 448</b>	<b>21</b>
	Rutekilometer	Tal bussar i produksjon *
<b>Austevoll</b>	<b>400 429</b>	<b>10</b>
<b>Sunnhordland</b>	<b>2 152 104</b>	<b>44</b>
<b>Hardanger og Voss</b>	<b>5 406 500</b>	<b>114</b>
<b>Modalen og Vaksdal</b>	<b>368 335</b>	<b>10</b>
<b>Nordhordland</b>	<b>3 199 974</b>	<b>76</b>
<b>Osterøy</b>	<b>1 027 905</b>	<b>26</b>
<b>Bergen sør</b>	<b>6 252 575</b>	<b>123</b>
<b>Bergen nord</b>	<b>6 525 750</b>	<b>113</b>
<b>Bergen sentrum</b>	<b>4 619 636</b>	<b>114</b>
<b>Vest</b>	<b>5 109 829</b>	<b>133</b>
<b>Servicelinjene i Bergen</b>	<b>54 944</b>	<b>3</b>
<b>Totalt</b>	<b>35 117 981</b>	<b>766</b>

\* 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.

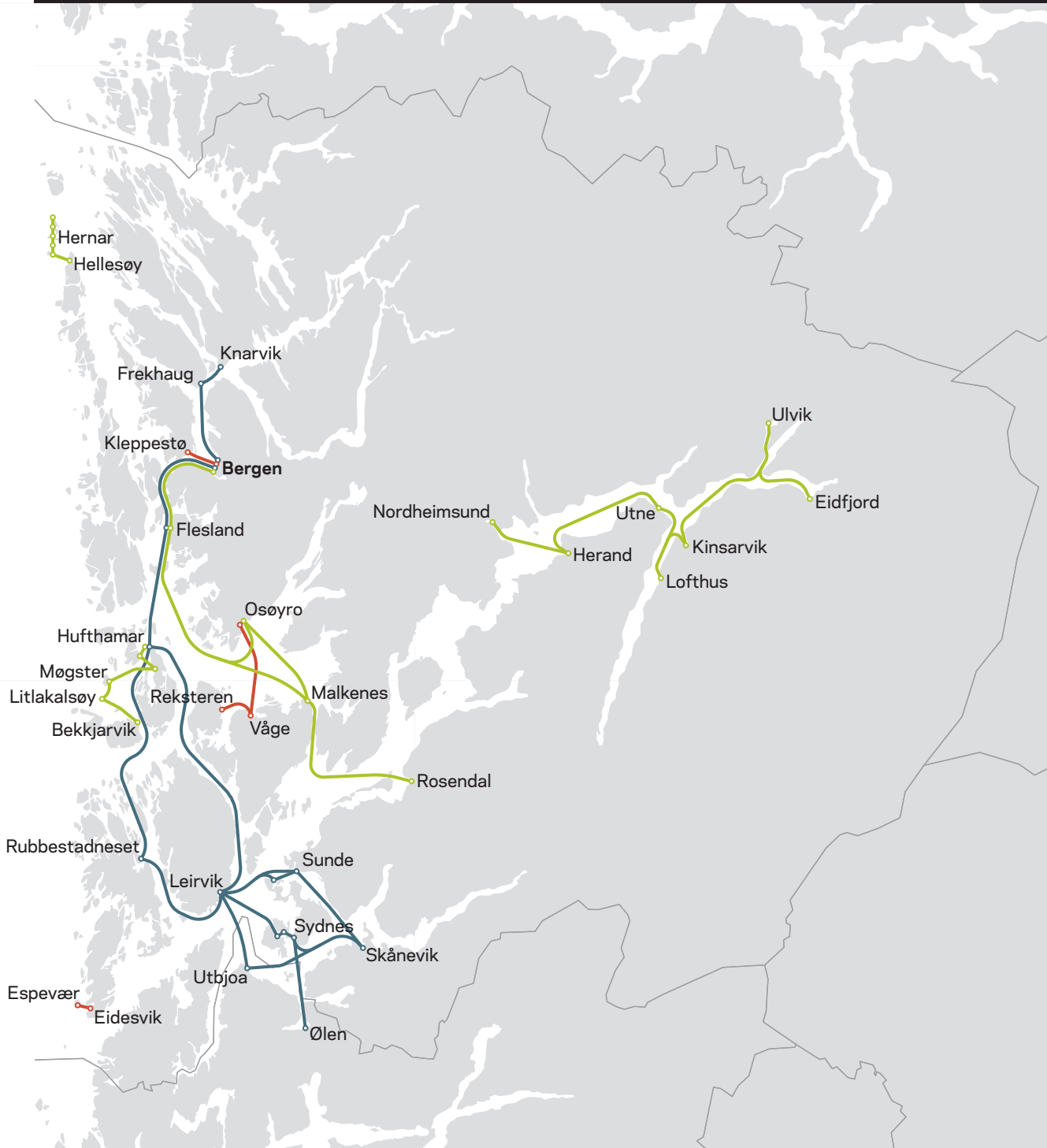
## Nøkkeltall 2016

	Buss Bergensområdet	Buss og bane Bergenområdet	Buss eks. Bergensområdet	Båt Bergensområdet <sup>1</sup>	Båt utenom Bergensområdet
<b>Brutto kostnader</b>	887 904 000	1 142 341 000	500 039 000	21 371 000	145 922 000
<b>Billettinntekter <sup>2</sup></b>	515 334 000	655 512 000	36 211 000	4 809 000	40 239 000
<b>Påstigingar</b>	38 556 000	48 730 000	6 666 000	481 000	504 000
<b>Tilskott <sup>3</sup></b>	372 570 000	486 829 000	463 828 000	16 562 000	105 683 000
<b>Avgangar</b>	1 624 342	1 738 311	542 309	6 032	16 802
<b>Rutekilometer</b>	22 507 790	24 110 238	14 212 639	68 640	820 497

1) Båt Kleppesø-Strandkaien. 2) Inkluderer billettinntekter.

3) Inkluderer refusjon frå kommunar (skuleskyss), belønningsmidlar og andre inntekter.

## Båtsamband



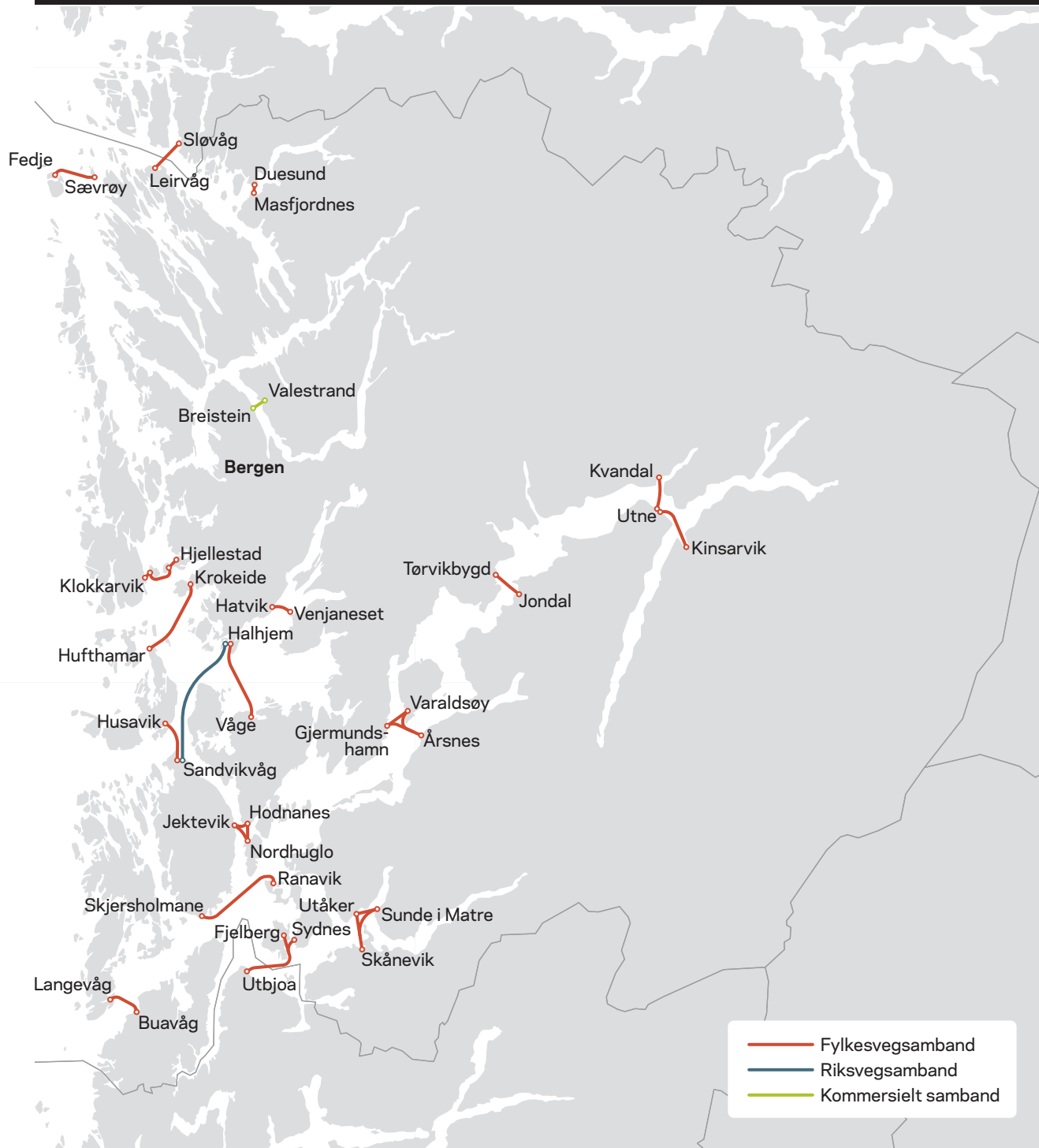
## Passasjerstatistikk per båtsamband

	2014	2015	2016	Endring frå 2015
<b>Sunnhordland-Austevoll-Bergen</b>	364 000	360 000	<b>366 000</b>	<b>+ 2 %</b>
<b>Lokalbåt Austevoll</b>	16 000	16 000	<b>16 000</b>	<b>0 %</b>
<b>Espevær-Eidesvik</b>	33 000	33 000	<b>37 000</b>	<b>+ 12 %</b>
<b>Hellesøy-Lyngøy-Hernar</b>	7 000	9 000	<b>9 000</b>	<b>0 %</b>
<b>Rosendal-Bergen</b>	45 000	45 000	<b>42 000</b>	<b>- 7 %</b>
<b>Reksteren-Våge-Os</b>	-	12 000	<b>15 000</b>	<b>+ 25 %</b>
<b>Kleppestø-Strandkaaien</b>	334 000	448 000	<b>481 000</b>	<b>+ 7 %</b>
<b>Knarvik-Frekhaug-Bergen</b>	84 000	101 000	<b>121 000</b>	<b>+ 20 %</b>
<b>Norheimsund-Eidfjord</b>	19 000	23 000	<b>26 000</b>	<b>+ 13 %</b>

## Oversikt kontraktar - båt

	Kontraktperiode	Type kontrakt	Operatør
<b>Sunnhordland og Austevoll</b> Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Bruttokontrakt	<b>Norled AS</b>
<b>Espevær og Hernar</b> Espevær-Eidesvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	<b>GulenSkyss AS</b>
<b>Kvinnherad-Bergen og Reksteren-Våge-Osøyro</b> Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	<b>L. Rødne &amp; Sønner</b>
<b>Kleppestø-Strandkaaien</b>	01.01.2015-31.12.2017	Bruttokontrakt	<b>Norled AS</b>
<b>Nordhordland</b> Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2014-31.12.2018	Bruttokontrakt	<b>Norled AS</b>
<b>Turistrute Hardanger</b> Norheimsund-Eidfjord	01.01.2014-31.12.2019	Bruttokontrakt	<b>Norled AS</b>

## Ferjesamband



## Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2016	Regularitet eksl. force majeure 2016
Masfjordnes-Duesund	99,92 %	99,93 %
Fedje-Sævrøy	98,37 %	99,29 %
Leirvåg-Sløvåg	99,28 %	99,79 %
Langevåg-Buavåg	99,32 %	99,67 %
Skjersholmane-Ranavik	99,11 %	99,34 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,66 %	99,79 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,88 %	99,93 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	99,71 %	99,79 %
Krokeide-Hufthamar	99,73 %	99,92 %
Husavik-Sandvikvåg	99,95 %	99,96 %
Halhjem-Våge	99,90 %	99,99 %
Hatvik-Venjanaset	99,89 %	100,00 %
Kvannal-Utne	99,73 %	99,77 %
Kinsarvik - Utne	98,85 %	99,03 %
Tørvikbygd-Jondal	99,83 %	99,83 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99,35 %	99,60 %
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

	2014				2015
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy
<b>Masfjordnes-Duesund</b>	55 570	64 433	177	88 606	60 344
<b>Fedje-Sævrøy</b>	45 289	55 568	152	101 357	46 993
<b>Leirvåg-Sløyvåg</b>	197 238	304 356	834	352 489	198 390
<b>Langevåg-Buavåg</b>	77 604	102 996	282	136 554	79 734
<b>Skjersholmane-Ranavik</b>	149 536	232 691	638	272 736	151 888
<b>Skånevik-Matre-Utåker</b>	81 879	131 601	361	155 307	81 901
<b>Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes</b>	184 074	245 169	672	318 822	194 621
<b>Fjelbergruta</b>	27 615	38 581	106	54 017	27 920
<b>Krokeide-Hufthamar</b>	300 893	407 956	1 118	602 482	314 297
<b>Husavik-Sandvikvåg</b>	60 278	88 115	241	114 358	61 520
<b>Halhjem-Våge</b>	183 987	225 012	616	369 742	186 250
<b>Hatvik-Venjanaset</b>	391 491	498 848	1 367	781 764	366 275
<b>Kvanndal-Utne</b>					90 583
<b>Kinsarvik-Utne</b>					16 838
<b>Jondal-Tørvikbygd</b>	179 396	287 349	787	388 081	202 748
<b>Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes</b>	244 136	360 364	987	471 400	257 924
<b>Klokkarvik-Hjellestad</b>	20 814	23 269	64	39 190	18 520
<b>Samla Hordaland</b>	2 314 522	3 268 282		4 502 927	2 354 061

\* Kvanndal-Utne-Kinsarvik er 1.10.2015 delt i to samband: Kvanndal-Utne og Kinsarvik-Utne.

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsgdntrafikk



			2016			
PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
71 392	196	95 483	<b>57 700</b>	<b>66 996</b>	<b>184</b>	<b>87 408</b>
56 666	155	104 293	<b>46 371</b>	<b>56 534</b>	<b>155</b>	<b>108 259</b>
315 868	865	349 422	<b>203 988</b>	<b>326 246</b>	<b>894</b>	<b>353 063</b>
108 030	296	138 689	<b>80 364</b>	<b>107 836</b>	<b>295</b>	<b>136 036</b>
233 647	640	277 116	<b>152 805</b>	<b>236 227</b>	<b>647</b>	<b>268 553</b>
128 897	353	154 598	<b>79 371</b>	<b>126 605</b>	<b>347</b>	<b>149 606</b>
260 130	713	334 385	<b>198 121</b>	<b>263 340</b>	<b>721</b>	<b>330 321</b>
39 822	109	53 018	<b>25 482</b>	<b>36 801</b>	<b>101</b>	<b>46 846</b>
426 181	1 168	632 993	<b>319 044</b>	<b>442 221</b>	<b>1 212</b>	<b>606 356</b>
89 299	245	120 435	<b>65 754</b>	<b>98 057</b>	<b>269</b>	<b>123 872</b>
222 436	609	368 203	<b>191 897</b>	<b>230 563</b>	<b>632</b>	<b>373 662</b>
454 730	1 246	742 402	<b>337 883</b>	<b>412 125</b>	<b>1 129</b>	<b>676 491</b>
164 871	452	102 359	<b>106 373</b>	<b>194 273</b>	<b>532</b>	<b>105 945</b>
22 528	62	36 215	<b>24 541</b>	<b>35 451</b>	<b>97</b>	<b>38 059</b>
327 318	897	435 926	<b>218 415</b>	<b>347 221</b>	<b>951</b>	<b>469 732</b>
378 068	1 036	500 888	<b>263 252</b>	<b>388 827</b>	<b>1 065</b>	<b>509 136</b>
20 611	56	37 454	<b>19 468</b>	<b>21 936</b>	<b>60</b>	<b>38 138</b>
3 317 017		4 581 351	<b>2 390 829</b>	<b>3 391 259</b>		<b>4 421 483</b>

## Elbilar per ferjesamband

	2014		2015		2016	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	-	- %	521	0,9 %	<b>730</b>	<b>1,27 %</b>
Fedje-Sævrøy	166	0,4 %	722	1,5 %	<b>907</b>	<b>1,96 %</b>
Leirvåg-Sløvåg	515	0,3 %	1856	0,9 %	<b>4 659</b>	<b>2,28 %</b>
Langevåg-Buavåg	470	0,6 %	899	1,1 %	<b>2 824</b>	<b>3,51 %</b>
Skjersholmane-Ranavik	2 989	2,0 %	5 650	3,7 %	<b>7 382</b>	<b>4,83 %</b>
Skånevik-Matre-Utåker	695	0,9 %	1152	1,4 %	<b>1 566</b>	<b>1,97 %</b>
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	1 440	0,8 %	3 264	1,7 %	<b>3 165</b>	<b>1,60 %</b>
Fjelbergruta	607	2,2 %	592	2,1 %	<b>1121</b>	<b>4,40 %</b>
Krokeide-Hufthamar	19 989	6,6 %	30 040	9,6 %	<b>34 413</b>	<b>10,79 %</b>
Husavik-Sandvikvåg	2 789	4,6 %	4 656	7,6 %	<b>4 493</b>	<b>6,83 %</b>
Halhjem-Våge	4 308	2,3 %	7 611	4,1 %	<b>9 045</b>	<b>4,71 %</b>
Hatvik-Venjanaset	8 250	2,1 %	15 482	4,2 %	<b>17 872</b>	<b>5,29 %</b>
Kvanndal-Utne*			591	0,65 %	<b>976</b>	<b>0,92 %</b>
Kinsarvik - Utne*			330	1,96 %	<b>622</b>	<b>2,53 %</b>
Jondal-Tørvikbygd	1 328	0,7 %	3 174	1,6 %	<b>4 879</b>	<b>2,23 %</b>
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	1 823	0,8 %	3 592	1,4 %	<b>4 010</b>	<b>1,52 %</b>
Klokkarvik-Hjellestad	-	- %	881	4,8 %	<b>1 139</b>	<b>5,85 %</b>

\* Kvanndal-Utne-Kinsarvik er 1.10.2015 delt i to samband: Kvanndal-Utne og Kinsarvik-Utne.

## Oversikt kontraktar - ferje

	Kontraksperiode	Operatør
<b>Masfjordnes-Duesund</b>	01.01.2010-31.12.2018	<b>Wergeland AS</b>
<b>Nordhordland</b> Fedje-Sævrøy Leirvåg-Sløvåg Langevåg-Buavåg	01.01.2012-31.12.2019	<b>Norled AS</b>
<b>Sunnhordland</b> Skjersholmane-Ranavik Skånevik-Matre-Utåker Jektevik-Hodnanes-Nordhuglo Fjelberg-Sydnes-Utbjøa	01.01.2011-31.12.2019	<b>Norled AS</b>
<b>Midthordland / Austevoll (1)</b> Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg	01.01.2011-31.12.2017	<b>FosenNamsos Sjø AS</b>
<b>Midthordland / Austevoll (2)</b> Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset	01.01.2011-31.12.2019	<b>FosenNamsos Sjø AS</b>
<b>Hardanger</b> Kvannal-Utne Kinsarvik-Utne Tørvikbygd-Jondal Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	01.01.2011-31.12.2019	<b>Norled AS</b>
<b>Klokkarvik-Hjellestad</b>	01.10.2014-31.12.2019	<b>GulenSkyss AS</b>





### **Kjelder og bakgrunnsmateriale**

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram  
2017-2020 finn du på nettsida [skyss.no/rapportar](http://skyss.no/rapportar).

### **Dokumentet**

Foto: Morten Wanvik og Vegard Fimland

### **Illustrasjonar**

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5 og kart: Truls Lange Civitas

### **Sats**

Bodoni AS

### **Layout og rådgiving**

Truls Lange, Civitas



**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](mailto:skyss@skyss.no)

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