

Kollektivmeldinga

2011



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



1	Innleiing	2
2	Politisk vedtak og målformuleringar for kollektivtrafikken	3
2.1	Målsetjingar og resultat for kollektivtrafikken	4
2.2	Trafikk- og marknadsutvikling	5

DEL I: Bergensområdet **6**

3	Kollektivtrafikken i Bergensområdet	6
3.1	Bybanen – eit driftsår	6
3.2	Rutebussar – ny rutestruktur og to nye rutepakkar	8
4	Infrastruktur for trafikken i Hordaland utanom Bergensområdet	10
4.1	Kollektivfelt, sambruksfelt og innfartsparkering	10
4.2	Terminalar og haldeplassar	12
5	Tilskotsordningar	14
5.1	Tilskotsordning for universell utforming i kommunesektoren	14
5.2	Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda	14

DEL II: Hordaland utanom Bergensområdet **16**

6	Kollektivtrafikken i Hordaland utanom Bergensområdet	16
6.1	Rutebussar i Hordaland utanom Bergensområdet	16
6.2	Ferjer og snøggåtar	18
7	Infrastruktur for trafikken i i Hordaland utanom Bergensområdet	19
7.1	Terminalar og haldeplassar	19
7.2	Kaianlegg	20
8	Tilskotsordningar	20
8.1	Trygt heim	20
8.2	Kollektivtransport i distrikta (KID-midlar)	21

DEL III: Marknad og informasjon **22**

9	Marknadsarbeid i 2011	22
9.1	Betre trafikantinformasjon	22
9.2	Utvikling og bruk av nye salskanalar og reiseprodukt	25
9.3	Informasjon om oppstart av nye anbodspakkar	25
9.4	Forbetring av servicekvalitet	25
9.5	Kampanjar	25
10	Billetteringssystemet	25
10.1	Billettar og prisar	25
11	Marknadsinformasjonssystem – MIS	27

DEL IV: Talmateriale **28**

12	Oversiktstabellar og statistikk	28
12.1	Fylkeskommunal finansiering	28
12.2	Bussruter – trafikkstatistikk	29
12.3	Bussruter – anbodsprosessen	31
12.4	Båtruter – trafikkstatistikk	32
12.5	Båtruter - ruteproduksjon	33
12.6	Ferjer – trafikkstatistikk	34
12.7	Ferjer - anbodsprosessen	36
12.8	Marknad - passasjerar og informasjon	37
12.9	Skyss kundesenter	38
12.10	Biltrafikk i Bergen	39

1. Innleiing

Kollektivmeldinga 2011 har i år oppsett som ei årsmelding, der dei viktigaste hendingane i kollektivtrafikken i Hordaland som fylkeskommunen har ansvaret for er gjennomgått. Kommersielle ruter og jernbanen er ikkje teke med i årsmeldinga. I meldinga er fylket delt i to mellom Bergensområdet og Hordaland utanom Bergensområdet. Bergensområdet vert her rekna som kommunane Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden. For bussdrifta inneber dette rutepakkane Bergen sør, nord og sentrum, saman med området som vil bestå av rutepakke Vest; kommunane Askøy, Fjell, Sund og Øygarden.

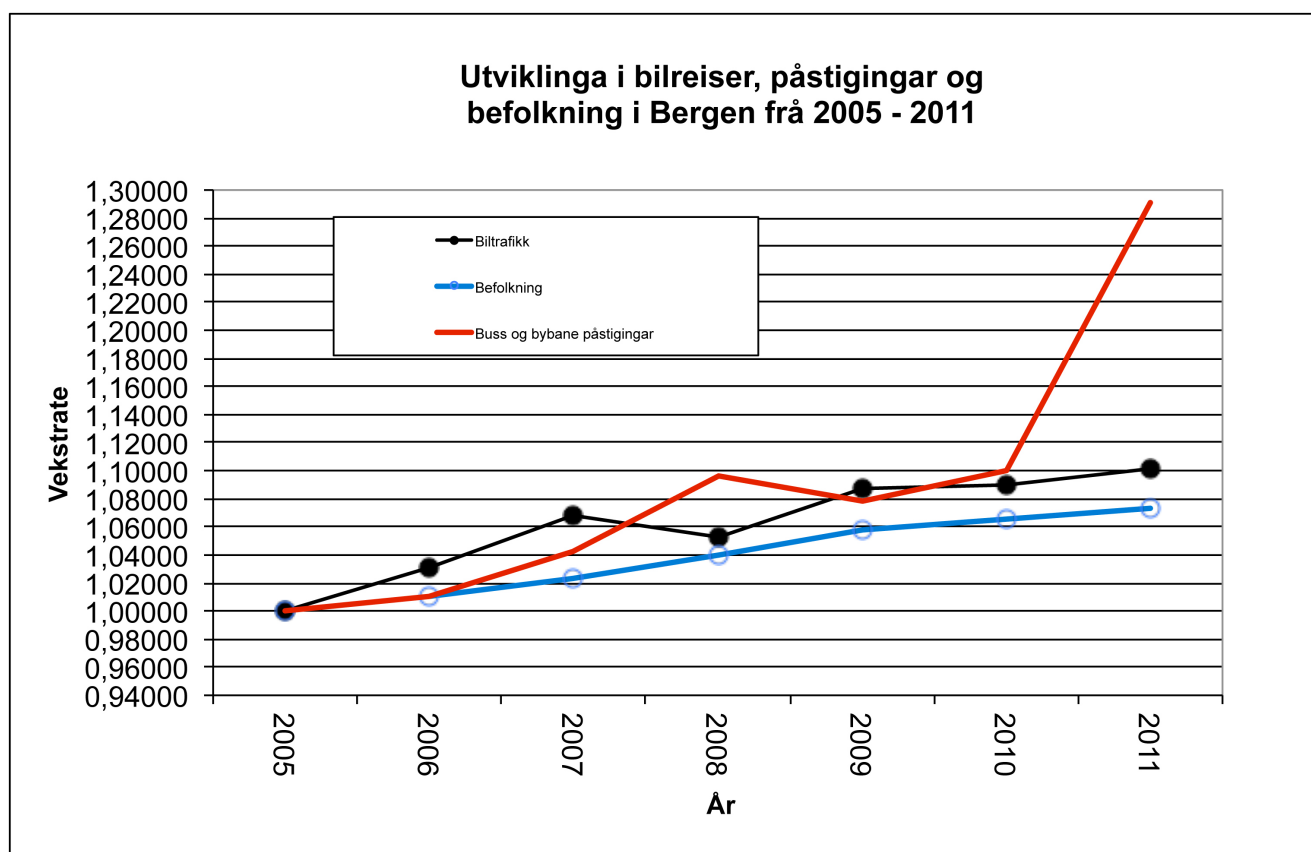
Veksten i talet på påstigingar for kollektivtrafikken heldt fram også i 2011. Totalt var det 44,5 mill påstigande for buss og Bybanen i Hordaland i 2011. Samla sett er dette ei auke på 12,4 % samanlikna med året før. For Bergen var talet på påstigingar på 32,2 mill., - ei auke på 19,2 %. For Bybanen har talet på passasjerar i 2011 vore formidabelt, med totalt 7 mill påstigingar. Bybanen har hatt særleg mange reisande i rushtrafikken morgon og kveld. Det kan synast som at den auka satsinga og utviklinga av kollektivtrafikken dei siste åra, og då særleg i Bergen, viser no att i talet på påstigingar. For Hordaland utanom Bergensområdet har talet på reisande gått noko ned. Vidare viser data frå reisevaneundersøkingar (MIS) at talet på nøgde reisande framleis er høgt, med eit gjennom-

snitt på 97 % for alle Skyss sine ruteområde. I ei undersøking mellom innbyggjarane i Hordaland, uavhengig av om dei reiser kollektivt, var det 44 % som sa at dei "alt i alt" er nøgd med kollektivtilbodet, medan 78 % opplyser at dei har ganske eller ganske god kjennskap til Skyss.

Det viser seg at det er flest passasjerar som kjøper produkta EnkeltSkyss og PeriodeSkyss, og totalt sett er det 78 % av dei reisande som kjøper billett ombord. Det er ei målsetjing å få fleire til å nytte Skysskortet, og å utvikle systemet slik at fleire har høve til å kjøpe billett på førehand.

Totalt vart tre rutepakkar for buss, og tre ulike rutepakkar for ferjedrift sett i drift i 2011. Bak dette ligg det eit omfattande arbeid både når det gjeld driftselementa i pakkane, og det marknadsretta arbeidet mot dei reisande. Av større infrastrukturprosjekt kan det nye bussanlegget på Haukås som opna 23. september 2011 nemnast her, saman med at ombygginga av Bergen busstasjon tok til hausten 2011. Etter planen skal nye Bergen busstasjon stå ferdig i 2013.

Samla sett går ein stor del av fylkeskommunen sitt driftsbudsjettet til kollektivtrafikken. Dei tyngste postane er bilruter og fylkesvegferjene. Ettersom alle utanom eitt av ruteområda



Figur 1. Utviklinga i bilreiser, buss og Bybanen påstigingar og befolkning i Bergen 2005-2011.

Påstigingar for buss og Bybanen	2010	2011	Endring i tal	Endring i %
Buss	24 175	25 197	1 022	4,2 %
Bybanen	2 896	7 060	4 164	143,8 % *
Bergen	27 071	32 257	5 186	19,2 %
Fjell, Askøy og Os	5 250	6 225	975	18,6 %
Bergensområdet	32 321	38 482	6 161	19,1 %
Hordaland utanom Bergensområdet	7 276	6 027	-1 249	-17,2 %
Heile Hordaland	39 597	44 509	4 912	12,4 %

Tabell 1. Påstigingar for buss og Bybanen i 2010 og 2011. Tal i tusen. *Om ein tek omsyn til berre eit halvt års drift i 2010 vert auken på 21,8 %.

for buss var anbudsutsett ved utgangen av 2011, så har dette store konsekvensar for inntektene i kollektivtrafikken. Dei totale billettinntektene i 2011 har auka med 2,2 % dersom ein inkluderer talet på skulereiser. Trekkjer ein ut skulereisene, vert auka på 4 %. Når inntektsauken ikkje er like stor som passasjerauken, kan det ha samband med at det er ein overgang frå bruk av einskildebillett til bruk av kortprodukt.

2. Politisk vedtak og målformuleringar for kollektivtrafikken

For Bergensområdet vart det i 2007 gjort følgjande politiske vedtak som skisserer målsetjinga for kollektivtrafikken:

- 50 prosent passasjerauke i Bergensområdet til 2020
- Full framkomst for kollektivtransporten på alle hovudtrasear i Bergen
- Universell utforming på kollektivtransportsystemet
- Miljøvenleg kollektivtransportdrift

For Hordaland utanom Bergensområdet er det ikkje vedteke konkrete målsetjingar for auke i talet på reisande i kollektivtrafikken, men målsetjingane om universell utforming og miljøvenleg kollektivtransportdrift ligg også til grunn her.

Figur 1 viser relativ utvikling i bilreiser i Bergen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er her målt ved Løvstakktunnelen, Gyldenpris, Kalbarbakken, Gamle Nygårdsbro, Nye Nygårdsbro, Sandviken og Gravdal (Statens vegvesen). Befolkningstala er henta frå SSB, og buss- og bybane påstigingar er henta frå ruteoperatørar fram til 2009, og deretter frå Skyss. Statistikken for 2011 syner at talet på kollektivpågistingar i Bergen går kraftig oppover. Talet på passerande i bomstasjonane i 2011 har hatt ei lita auke frå dei to føregåande åra. Dersom ein tek

utgangspunkt i talet for påstigingar på buss og bane i 2007, slik målsetjinga legg opp til, så viser tabellen under at talet på påstigingar har auka med 26 % frå 2007 til 2011.

For buss og Bybanen viser statistikken ein vekst i talet påstigingar for både Bergen og Bergensområdet på om lag 19 %. Totalt for fylket er det ein vekst på 12,4 %. Som tabell 1 viser er det ein formidabel vekst for Bybanen på om lag 144 % samanlikna med 2010, men om ein her tek omsyn til at Bybanen berre hadde halvtårs drift i 2010 vert Bybanen sin passasjervekst på 21,8 %. Trass dette er veksten likevel markant for Bybanen.

Ruteomleggingane i Bergen siste året har gjeve eit nytt system av stamlinjer og lokallinjer, som har medført at reisande får fleire bussbyte undervegs. Dette har ført til at talet på påstigingar aukar, sidan desse passasjerane vert registrert fleire gonger i løpet av reisa. Det er uklårt kor stor del av den totale auken i talet på påstigingar som skuldast fleire bussbyter, men reell auke er likevel markant. Når det gjeld billettinntektene for 2011 er det klart at store delar kjem frå kjøp av billett om bord. Det er venta at dette vil endre seg når det vert utplassert fleire billettautomatar og det vil verte mogleg å kjøpe billett på internett, samstundes som prisen vil auke på reiseprodukt som vert kjøpt om bord i oktober 2012. Totalt hadde fylkeskommunen over 635 mill kr i trafikkinntekter i 2011.

Salskanaler	Inntekt 2011	% av total inntekt 2011
Billettautomatar	76 197 574	12 %
Kundesenter	30 694 237	5 %
Om bord	414 368 780	65 %
SkuleSkyss	103 416 920	16 %
Kommisjonærar	11 061 825	2 %
Totalt	635 739 416	100 %

Tabell 2. Fordeling av salskanalar for billettar og prosent av inntektene.

2.1. Målsetjingar og resultat for kollektivtrafikken

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, og gjennom politiske vedtak og målformuleringar er målet å leggje til rette for eit kollektivtrafikktilbod som flest mogleg av innbyggjarane kan nytte godt av.

Mål om passasjervekst

For å lukkast med målsetjinga om passasjerauke må det vere ei kontinuerleg vidareutvikling av kollektivtrafikken. Eit meir attraktivt kollektivtilbod vil gje fleire passasjerar og auka inntekter. Tala på påstigingar frå 2011 viser ei positiv utvikling for Bergensområdet, noko som viser at dei omleggingane som er gjort for busstrafikken har vore nyttige.

Eit enklare kollektivtransportsystem

Det er eit mål å gjere kollektivtransportsystemet så enkelt som mogleg for dei reisande. Dette inneber eit koordinert rutesystem med gode og universelt tilrettelagte knutepunkt, eit sams billetteringssystem for heile fylket og utvikling av eit sanntidsinformasjonssystem. Spesifiserte krav til universell utforming har vore gjennomgåande i utlysingsteksten ved anbudsutsettinga av kollektivtrafikken. I Bergen vert det også lagt opp til å gje dei reisande eit reelt alternativ til privatbil for alle reiseføremål gjennom stive ruter, hyppig frekvens, god kapasitet og tverrgåande ruter. Stamlinjeprinsippet er ryggraden for bussane i Bergen, og heile ruteopplegget er bygd opp rundt desse linjene. For å få eit enkelt og tydeleg oversyn over linjesystemet i heile fylket er linjenummerering av bussane logisk bygd opp. I 2010 fekk alle bussane i fylket eit sams billetteringssystem, noko som gjorde det enklare å reise saumlaust.

Prioritering av strekningar

I Bergen, der kollektivtrafikken har størst marknadspotensial, er det grunnlag for å gje kollektivtrafikken føretrinn framfor bil mellom anna gjennom etablering av fleire sambruks- og kollektivfelt. Det er eit operasjonelt mål å ha full framkomst

på alle hovudtraséar for kollektivtrafikken innan 2020. For å nå dette målet vert det arbeidd med utgangspunkt i stamlinjene, og i 2011 var framkomsttiltaka særleg knytt til stamlinje 4 Flaktveit - Varden.

Oppgraderingar av haldeplassar og terminalar saman med god trafikantinformasjon

Oppgradering av haldeplassar med universell utforming og trafikantinformasjon er viktige ledd i arbeidet med å nå målsetjinga om 50 % passasjerauke i 2020. Det har vore ei positiv utvikling i talet på oppgraderte haldeplassar i Bergen i 2011. På terminalane er den universelle utforminga eit viktig element, saman med god og oppdatert informasjon til dei reisande om rutetider og korrespondansepunkt. Etablering av god trafikantinformasjon gjennom sanntidsinformasjonssystemet er eit viktig grep i dette arbeidet. I 2011 vart reiseplanleggjaren som applikasjon lansert, og informasjon om kollektivtrafikken og bussreisa vart styrka gjennom haldeplassinformasjon på bussar, informasjonssøyler, linjekart og plakatar på utvalde haldeplassar.

Miljøvenleg transport

Gjennom anbudsutsettinga av kollektivtrafikken er det lagt til grunn spesifiserte miljøkrav i kontraktane, og for 2011 viser dette seg konkret ved innkjøpet av 81 gassbussar til rutepakane Bergen nord og Bergen sentrum.

Restriksjonar mot bilbruk

Ved å sjå drift av kollektivtrafikken i samanheng med investeringar i infrastrukturen som gjev kollektivtrafikken betre framkomst, kan fylkeskommunen spare driftskostnader og samstundes gjera kollektivtilbodet meir attraktivt. Restriksjonar mot bilbruk kan etablerast gjennom å auka bompengetakstane, etablere sambruksfelt og gjennom parkeringspolitikken.

2.2. Trafikk- og marknads- utvikling

Trafikkutvikling i Bergen

Totaltrafikken for alle bomstasjonane, totalt 13 stasjonar, i Bergen har auka med 2,1 % frå 2010 til 2011. Biltrafikken inn mot sentrumskjerna målt i Nøstegaten, Sydnestunnelen, Gamle Nygårdsbro, Kalvarbakken, Sandviksveien, Fløyfjellet, Danmarks plass og Nygårdstunnelen har i fleire år synt nedgang. Den sentrumsretta trafikken er redusert med 509 bilar i døgnet frå 2010 til 2011 (-1,23 %).

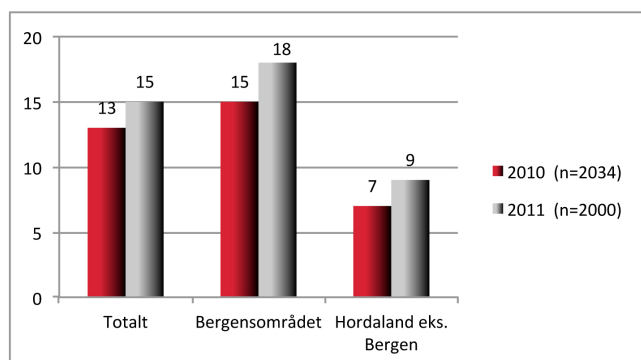
Kollektivtransporten sitt marknadsgrunnlag i Hordaland

Per 1. januar 2011 hadde Hordaland 484 240 innbyggjarar. For perioden 2010 til 2011 ser folkeveksten i Bergen ut til å verte på 1,45 %. Primærmarknaden for kollektivtrafikken er innbyggjarane frå 16 år og eldre, noko som utgjer om lag 370 000 personar. Bergensområdet (Bergen, Os, Askøy, Sund, Fjell og Øygarden) omfattar 214 724 personar i denne aldersgruppa.

Kollektivtransporten sin marknadsdel i Hordaland

På landsbasis er det berre 10 % som ikkje har tilgang til bil. I Hordaland er dette talet på 14 %, og i Bergensområdet 17 % syner tal frå reisevaneundersøkinga til Skyss (MIS).

Av talet på motorisert trafikk i 2011 dekkjer kollektivtransporten 15 % av denne i Hordaland. Dette er ein auke frå 13 % i 2010. Bergensområdet har dobbelt så høg kollektivdel som Hordaland elles, med 18 % samanlikna med 9 %. Kollektivdelen for kvinner er 4 prosentpoeng høgare enn for menn, med ei prosentfordeling på 13 % for kvinner og 9 % for menn. Kollektivdelen er 3-4 prosentpoeng lågare i den lyse årstida (2. og 3. kvartal), enn i haust- og vinterhalvåret (1. og 4. kvartal). For heile året er det november som er den månad innbyggjarane i størst grad nyttar seg av kollektivtransport.



Tabell 3. Kollektivtransporten sin marknadsdel av motorisert transport. Skyss si reisevaneundersøking (MIS).

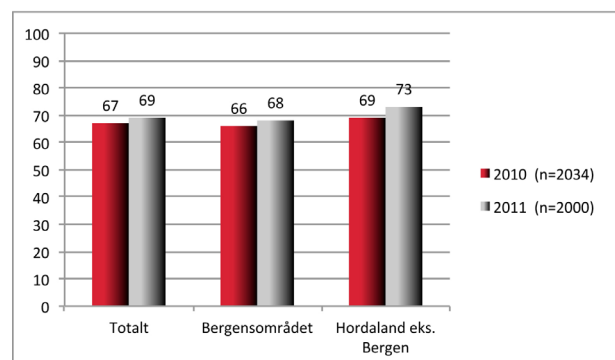
Reisande med gyldig billett

For heile kollektivruteneettet for buss hadde i 2011 totalt 99,4 % av alle kontrollerte passasjerar gyldig billett. Totalt vart over 620.000 passasjerar kontrollert. Lågast ligg Askøy, Bergen sør og Bybanen, - alle på 0,5 %. Bybanen skil seg her ut med over 460.000 kontrollerte passasjerar, og 99,5 % med gyldig billett.

Kjennskap til merkenamnet Skyss

Totalt 95 % av innbyggjarane i Hordaland seier at dei kjenner til Skyss, og kjennskapen er høg i alle gruppene. Kjennskapen til kollektivtilbodet i Bergen er godt. Over 70 % oppgjev at dei har "ganske" eller "veldig god" kjennskap til kollektivtilbodet viser ei undersøking frå TØI frå 2010. Talet kan tyde på at innbyggjarane kjenner til dei ulike informasjonskanalane, og at informasjonen når ut.

Om lag 2 av 3 innbyggjarane i Hordaland har eit godt inntrykk av Skyss (ganske + svært godt inntrykk). Dette talet har stige svakt frå 2010 til 2011, og er høgast i Hordaland utanom Bergen med 73 %.



Tabell 4. Inntrykk av Skyss. Skyss si reisevaneundersøking (MIS).

DEL I: Bergensområdet

3. Kollektivtrafikken i Bergensområdet

Endringane i kollektivtilbodet har også i 2011 vore omfattande for Bergensområdet. Bybanen har hatt sitt fyrste heile driftsår, to nye rutepakkar er sett i drift og ombygginga av Bergen busstasjon er sett i gang.

3.1. Bybanen – eit driftsår

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for Bybanen. Bybanen AS tek hand om forvaltning, drift og vedlikehald av Bybanen sin infrastruktur og rullande materiell, medan Skyss har ansvaret for kollektivtransporttenestene. Byggjetrinn 1, By-parken – Nesttun vart ferdigstilt i 2010 og er no vel etablert i kollektivbiletet for Bergen sør. Bybanen Utbygging har ansvar for vidare planlegging, design og utbygging av bana, og er no i gang med utbygginga mot Lagunen, og planarbeid for trasé til Flesland og Åsane saman med Bergen kommune.

Bybanen har hatt ein vesentleg passasjerauke hausten 2011 samanlikna med 2010. Gjennomsnittleg tal på reisande på kvardagar i oktober, november og fyrste halvdel av desember var 27 800 mot omlag 23 900 hausten 2010. Reisestatistikken viser at det normalt er fleire kollektivreisande i oktober og november enn resten av året, men auken er likevel markant. I ei reisevaneundersøking som nyleg er gjort for Bybanen, opplyser 47 % av dei spurde at dei reiser meir med kollektivtrafikk no, enn før opninga av Bybanen. Halvparten av desse oppgjev at dei reiser mykje meir enn tidlegare.

I oktober vart det sett inn 2 nye vogner, og frekvensen på bana vart auka. Bybanen fekk då 285 avgongar dagleg, og i snitt er det 98 passasjerar på kvar avgong. I rushtrafikken morgon og ettermiddag går bana no kvart 5. minutt. I tillegg er rushtidsperioden frå Nesttun om morgonen utvida fram til kl 09.30. Om natta i helgene går bana kvart 20. minutt. Elles på døgnet vekslar bana mellom kvart 10. og 15. minutt. Nattavgongane på Bybanen er elles særleine ved at det her er billettering om bord og innleidd vakthald.

Skyss gjennomfører jamlege brukarundersøkingar, og det går fram av desse at nærare 99 % av dei reisande er "ganske

tilfreds" eller "veldig tilfreds" med totalopplevinga av å reise med Bybanen.

Ullukkesfrekvensen på Bybanen er låg samanlikna med andre europeiske byar. Statistikken viser at det har vore 12 samanstøyt/kollisjonar mellom bana og andre trafikantar i 2011. Samstundes er Bybanen eit heilt nytt transportmiddel i Bergen, og det er særleg viktig å informere trafikantane om korleis dette verkar inn på trafikkbiletet. Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland gjennomførte ein trevekers haldningskampanje i haust som oppmoda fotgjengarar, syklistar og bilistar til å ta ansvar for eigen tryggleik i møte med bana.

Vidare utbygging av Bybanen

Byggjetrinn 2 av Bybanen, frå Nesttun til Rådal ved Lagunen, starta 3. januar 2011. Strekninga omfattar om lag 3,6 km dobbelspora trasé. Byggearbeidet vil gå føre seg i to år, og driftsoppstart er sett til sommaren 2013.

Byggjetrinn 3 er regulert mellom Rådal og Bergen lufthavn Flesland, og har ei lengd på 7,1 km. Byggestart er planlagt til 2013. I byggjetrinn 3 skal det byggjast:

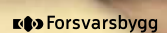
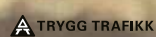
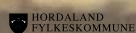
- 6 tunnelar
- 3 banebruer
- 3 gangbruer over bane og veg
- 7 haldeplassar
- Kollektivterminal
- Depot og verkstadsområde på om lag 80 mål inkl verkstadsbygg



Ta ansvar for egen sikkerhet

Bybanen er nesten helt lydløs. Kryss kun sporet på anviste steder.

skyss  bybanen



Stamlinjene i Bergen		
Linje 1	Byparken-Nesttun, Bybanen	Kvart 5. min. i rush
Linje 2	Strandkaaien-Haukeland-Birkelundstoppen	Kvart 10. min ca kl 07-19
Linje 3	Støbotn-Åsane-Sentrum-Haukeland-Sletten	Kvart 10. min. ca kl 07-19
Linje 4	Flaktveit-Åsane-Sentrum-Oasen-Varden	Kvart 10. min. ca kl 07-19
Linje 5	Åsane terminal-Eidsvågneset/Lønborglien-Vadmyra	Kvart 10. min. ca kl 07-19

Tabell 5. Stamlinjene i Bergen

3.2. Rutebussar – ny rutestruktur og to nye rutepakkar

I 2011 vart rutepakkane Bergen nord og Bergen sentrum sett i drift. Ved Vestpakken sin oppstart sommaren 2012 vil all kollektivtrafikk for buss i Hordaland vere konkurranseutsett. Målet med ny rutestruktur i Bergensområdet er å få eit betre og meir heilskapleg rutetilbod med eit robust og føreseieleg hovudnett. For å nå målet nyttar ein desse verkemidla:

- Stamruter: Hovudrutene inn mot sentrum
- Tverrgående linjer: Knyt saman bydelane på tvers
- Bylinjer: Dekkjer sentrumsnære område
- Korrespondanse på bydelsterminalar
- Ekspressruter
- "Stive ruter" – ruter som går til faste tidspunkt

Den nye rutestrukturen baserer seg på færre linjer og færre linjevariantar, gode korrespondansar og ny linjenummerering. Slik vert det lettare for dei reisande å orientera seg, og det vert enklare å informera om rutenettet.

Stamlinjenettet er ryggraden i kollektivtilbodet i Bergensområdet, og skal vera hovudlinjene til dei mest sentrale og befolkningstette bydelane med dei viktigaste terminalane. Stamlinjene har høg kapasitet, jamne intervall og høg effektivitet med avgang kvart 10. minutt eller hyppigare. Stamlinjene har fått linjenummer 1-5. Linje 1 er Bybanen, og er i eigen rutepakke. Linje 2 går i området for Bergen sentrum, men er ikkje ein del av rutepakken. Linje 3 og linje 4 er stamlinjene som dekkjer området nord og gjennom sentrum, medan linje 5 dekkjer området nord til vest. Dei tre sistnemnde linjene er tverrgående linjer, og tilhøyrer rutepakke Bergen nord.

Bylinjene utfyller rutetilbodet i sentrumsområdet rundt stamlinjene. Dei dekkjer sentrum og dei mest sentrale bydelane Sandviken, Landås, Fyllingsdalen og Laksevåg, og rutene går gjennom sentrum for å gje flest mogleg direkteiser. Målet med bylinjene er å redusera talet på bussar som terminerar i sentrum.

Etterspurnaden etter reiser mellom bydelane er aukande som følge av vekst i arbeidsplassar og bustader utanfor sentrum. Tverrgående linjer gjer det mogleg å reisa mellom bydelane

utan å måtta reisa via sentrum, og linjene etablerar samband mellom bydelssentra og dei viktigaste arbeidsplassane.

Ny rutestruktur i Bergen nord og Bergen sentrum

Rutepakke Bergen nord omfattar bydelane Åsane og Arna, medan rutepakke Bergen sentrum omfattar bydelane Bergenhus, Årstad, Fyllingsdalen og Laksevåg. Begge rutepakkane har driftsperiode fram til og med 30.09.18. Bergen nord er den største av alle pakkane, og har totalt 6.024.579 rutekm per år (18 %), medan rutepakke Bergen sentrum totalt har 4.160.317 rutekm per år (12 %) og er med det den femte største pakken.

Ved oppstart av rutepakke Bergen nord og Bergen sentrum vart det frå 3. oktober gjort vesentlege endringar i rutestrukturen i store delar av Bergen. I desse to rutepakkane er stamlinje 3, 4 og 5 dei viktigaste linjene. I tilknytning til stamlinjene vart det oppretta eit omfattande nett av lokale linjer til dei ulike lokale områda. Mange linjer både i Bergen nord og Bergen sentrum har fått endra trasé, og ein del ruter har fått nye linjenummer eller er blitt erstatta av andre linjer.

Det er sett inn nytt miljøvenleg bussmateriell i Bergen nord og Bergen sentrum. Til desse to rutepakkane vart det kjøpt inn 186 bussar, og av desse er om lag 40 leddbussar. Det er totalt kjøpt inn 81 gassbussar. Ein buss kostar om lag 2 mill kroner, noko som inneber ei totalinvestering på 400-500 mill kroner. Dei nye bussane er laventrébussar med 3 punkt tryggleiksele og integrerte barnestolar for barn 0-3 år. I tillegg er det sett inn el-bilar som vert nytta til avløyser for sjåførane, og slik sparar ein tomkøyring av bussar fram og tilbake til anlegga på Haukås og Mannsverk.

Ei særleg utfordring for kollektivtransporten som har rute gjennom Åsane har vore ombygginga av Nyborgkrysset som det vart arbeidd med i heile 2011. Vegarbeidet har ført med seg til dels store forseinkingar for bussruter som nyttar denne traseen. Det same har vore tilfellet for vegarbeidet i Helleveien i Sandviken, som har ført med seg forseinkingar på alle linjer i stengingsperiodane. Dette har ført til mest forseinkingar på stamlinjene 3, 4 og 5. I sentrum har stamlinje 2 hatt omlegging av rutemønsteret ved at Strandgaten var stengt heile året for busstrafikk. Stamlinje 2 har i same periode kjørt Olav Kyrres gate/Rådhusgaten/Christies gate. Dette innebar at det har vore eit stort tal ekstra bussar i Olav Kyrres gate, som igjen har ført med seg trafikkavviklingsproblem.

Stamlinjer og bylinjer

Gyldig fra 16. januar 2012



Rutepakke Bergen sør

Rutepakkeområde Bergen sør omfattar området rundt Nesttun; bydelane Fana og Ytrebygda samt Os. Rutepakken er den nest største med totalt 5.596.342 rutekm per år (17 %). I denne rutepakken er det 125 bussar til ein verdi av om lag 250 mill kroner. Fyrste del av ny rutestruktur starta ved oppstart ved denne pakken i 2010. Her er rutestrukturen bygd rundt Bybanen. Nesttun, Sletten og Wergeland er viktige bytepunkt der passasjerar byter mellom transportmidla. Lokaltrafikk i Bergen sør er såleis tilpassa rutetidene for bana. I samband med vidare utbygging av Bybanen vart Fanavegen stengt i eit halvt år (april – oktober). Fanavegen er ein av dei viktigaste kollektivgatene i Fana, og i denne perioden fekk alle bussar mellom Nesttun og Lagunen omkøyning via Apeltunvegen-Hjortevegen. Som avbøtande tiltak vart det sett inn fleire direkte avgangar mellom Lagunen og sentrum. I rushtrafikken vart det (i rushretning) avgangar i denne traseen kvart 7,5 minutt. På dagtid var frekvensen kvart 30. minutt.

Fanavegen vart opna att 3. oktober, og det vart då slutt på omkøyninga, samstundes som direktebussane på dagtid fall bort. Direkteavgangar i rushtidene held fram. Nokre linjer fekk endra trasé. I samband med utbygginga av Bybanen vart busshaldeplassen i sørgående retning på Nesttun terminal stengt frå 3. oktober, og dei reisande nyttar no mellombels haldeplass ved parkeringshuset i Nesttunvegen. Arbeidet på Nesttun terminal vil stå ferdig sommaren 2012.

Rutepakke Vest

I februar 2011 vart det kunngjort konkurranse om å køyre buss i Vest (Askøy, Sotra og Øygarden) i perioden 25.06.12-

24.06.19 med opsjon for oppdragsgjevar til å forlenge oppdraget med 1 + 1 år. Operatøren av anbudsområde Vest skal nytte dei fylkeskommunale bussanlegga på Straume og Haugland. Oppdraget utgjer til saman 4.756.584 rutekm per år (14 %), og er den fjerde største av rutepakkane i Hordaland. Nettbuss AS hadde det økonomisk mest fordelaktige tilbodet, og fekk tildelt kontrakt.

4. Infrastruktur for kollektivtrafikken

Det vert arbeidd kontinuerleg med målsetjinga om full framkomst for kollektivtransporten på alle hovudtrasear i Bergen. Tiltak i Bergen kommune vert handtert gjennom Bergensprogrammet.

4.1. Kollektivfelt, sambruksfelt og innfartsparkering

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen kommune er tufta på Tiltaksplan for kollektivtrafikken sin infrastruktur 2010 – 2013. Planen er utarbeidd i regi av Bergensprogrammet, og vart handsama i Bystyret i Bergen 31. mai 2011 og fylkesutvalet 13. oktober 2011. Når det gjeld framkomsttiltak har mellom anna rapport om framkomsttiltak for stamlinje 4

Vegnamn	Tiltak	Status
Fv 540 Fyllingsdalen	Tunnelmunning Løvstakktunnelen – rundkøyning Vestlundvegen sør og nord	Ferdig 2011 (støytilltak)
Fv 540 Fyllingsdalen	Rundkøyning Oasen - Skarphaugen	Ferdig 2011 (støytilltak)
E39 Skjoldskiftet - Elveneset	Forlenging av kollektivfelt Skjoldskiftet til Elveneset (Osvegen).	1. del ferdig 2010 2. del ferdig 2013
Fv 181 Apeltunvegen	Rundkøyning Skjoldskiftet - Apeltunvegen	Ferdig 2011
Fv 240/E39 Åsane terminal	Direkte utkjøring Åsane terminal - E39	Anbudsprosess, ferdig 2012
Fv 242 Liamyrane - Nyborg	Kollektivfelt under bygging	Ferdig 2012
E39/ Fv 267 Ervikvegen	Forlenging av avkjøringsfelt E39 Eidsvåg	Prosjektering, ferdig 2012
Fv 540 Fyllingsdalen	Oppstart regulering gjennomgåande kollektivfelt Fyllingsdalen	Reguleringsplanprosess, ferdigstilling ikkje avklart
Rv 555 Drottningsvik - Breivik	Kollektivfelt	Oppstart sommaren 2012

Tabell 6. Status for arbeid med kollektivfelt i Bergen

stått sentralt i 2011. Framkomsttiltak omhandlar ikkje berre etablering av kollektivfelt, men og utvikling av meir effektive haldeplassar, endring av vikepliktsforhold for kollektivtrafikken og anna. Tabell 6 gjev status for arbeidet med kollektivfelt i Bergen kommune.

Kollektivfelt

Tiltak som betrar framkomsten til kollektivtrafikken er av dei mest lønsame kollektivtiltaka. Med eit rutepakkesystem som kompenserer operatør etter rutetimar, inneber 10 % forseinking for busstrafikken i praksis 10 % auka kostnader. Dårlig framkomst inneber også dårlegare regularitet, noko som igjen fører med seg trong for auka reguleringstid for bussane mellom rutekøyninga. Sistnemnde har konsekvensar for driftskostnader samstundes som det understrekar at det er trong for vidareutvikling av haldeplassar og etablering av eigne reguleringsparkeringsplassar for bussar ved endepunkta for rutene.

For etablering av kollektivfelt har mellom anna eit fokus på stamlinjene vore sentralt. Som tabell 6 viser er fleire av desse tiltaka knytt til stamlinje 4 Flaktveit – Oasen.

Sambruksfelt

Fylkesutvalet handsama i februar 2010 sak om sambruksfelt på innfartsårene. Det vart gjort vedtak om å innføre ei prøveordning med sambruksfelt på søre innfartsåre (Fjøsangervegen), medan nordre og vestre skulle utgreiast vidare mellom anna med tanke på trafikktryggleik.

Den 28. november 2011 handsama fylkesutvalet saka om Tiltaksplan i samband med avtale om belønningsmidlar for betre kollektivtransport og mindre bilbruk 2011 – 2014. Tiltaksplanen legg til grunn at sambruksfelt frå sør vert innført i 2012, og at Statens vegvesen sluttfører utgreiingsarbeidet om nordre og vestre innfartsåre, med sikte på innføring i 2013.

Statens vegvesen la i oktober 2011 fram ei risikovurdering knytt til innføring av sambruksfelt på søre innfartsåre. Vurderinga viser til utfordringar med tanke på trafikktryggleik ved etablering av sambruksfelt, og tilrår såleis ikkje innføring av eit slikt tiltak. Rapporten går ikkje inn på høve til å etablere avbøtande tiltak som kan sikre trafikktryggleiken. Det vert no arbeidd med å finne avbøtande tiltak som kan gjere det mogleg å innføre sambruksfelt på søre innfartsåre.

Stad	Ca tal plassar	Merknad
Nesttun	188	
Nordahl Grieg vgs/ Lagunen	(Nordahl Grieg) 40	186 nye plassar Steinsvikvegen/Fanavegen august 2012
Oasen	120	Vert mellombels redusert med ca 20 plassar - byggearbeid Oasen. 100 nye plassar vert planlagt i samband med gjennomgåande kollektivfelt i Fyllingsdalen
Åsane*	180	80 nye plassar avhengig av avklaring bybanetrase Åsane
Storavatnet*	50	100 nye plassar vert realisert 2012
Birkelandskrysset	80	
Arna stasjon	500	JBV ser på ulike løysingar i tilknytning til Arna stasjon
Straume*	200	Fylkeskommunen er i dialog med Fjell kommune
Flatøy*	45	Skisseprosjekt på ny terminal med større innfartsparkeringsplassar
Knarvik	120	Fylkeskommunen er i dialog med Lindås kommune med tanke på leigeavtale og ev. forlenging av dagens ordning
Kleppestø	400	Ulike alternativ har vore vurdert i samband med Askøypakken
Os*	50	Fylkeskommunen leiger 50 plassar ved Kuven stasjon
Skjoldskiftet	50	Vert realisert som ein del av Bybanen til Rådal
Totalt	2023	

* Utpeikt som hovudsatsingsområde i sak for fylkesutvalet 23.06.11.

Tabell 7. Innfartsparkeringsplassar i Bergen, Fjell, Meland, Lindås, Askøy og Os.



Oasen terminal. Foto: Tommy Næss.

Innfartsparkering

Innfartsparkering vert her omtala for eit større område enn det som i denne årsmeldinga vert rekna som Bergensområdet. Her er kommunane Lindås og Meland også rekna inn, ettersom desse kommunane var ein del av saka om innfartsparkering i Bergensområdet som vart handsama i fylkesutvalet 23. juni 2011. I november vart det sett ned ei tverrpolitisk representativ gruppe som skal arbeida med ein meir offensiv strategi for innfartsparkering i Hordaland. Sjå tabell 7 for eit samla oversyn over innfartsparkeringsplassar.

I 2011 vart det etablert ein leigeavtale for 50 plassar på Os. Dette er fyrste fase i arbeidet med å etablere eit permanent tilbod for pendlarane i Os kommune. Det har vore gjennomført eit forprosjekt knytt til plassering av ny innfartsparkering ved Kuven stasjon, men grunnforholda her har vist seg å vere av ein slik art at det kan vere aktuelt å sjå på alternative plasseringar.

Det har i 2011 vore ei auke i etterspurnad etter innfartsparkeringsplassar. Dette gjeld særleg i Nesttunområdet, i tilknytning til Bybanen. Utfordringa for Nesttun må og sjåast i samband med nærleiken til senterområdet, og at plassane på Lagunen vart fjerna i samband med byggjetrinn 2 for Bybanen. På bakgrunn av dette vart utbygginga av ny innfartsparkeringsplass i Rådal (mellom Steinsvikvegen og Fanavegen) forsert.

For 2012 er det planlagt utviding av Storavatnet innfartsparkeringsplass (100 nye plassar), og nemde 186 nye plassar mellom Steinsvikvegen og Fanavegen. I tillegg vert det realisert om lag 50 nye plassar i Skjoldskiftet (2013), samstundes som det og kan nemnast at fylkeskommunen startar nytt skisseprosjekt for ny terminal og innfartsparkering på Flatøy.

4.2. Terminalar og haldeplassar

Arbeidet med opprusting av haldeplassar i Bergen omfattar mellom anna oppgradering til universell utforming. Det vert fokusert på følgjande:

- Tilpassing av kantsteinshøgde til nytt bussmateriell
- Nye busskur (med venteareal for rullestolbrukarar) og korrigerende av benkehøgda
- Etablering av ledelinjer for svaksynte/blinde til sentrale punkt på haldeplassen, som billettautomat, ruteinformasjon og inngangsdør på buss/bane
- Bruk av kontrastfargar både på dekkelegging og skur
- Opprydning/fjerning av hindre i gangbana
- Ny lyssetjing
- Tilrettelegging for sanntidsinformasjon på utvalde haldeplassar

Tiltaksplan for kollektivtrafikken sin infrastruktur legg opp til eit ambisiøst mål for oppgradering av haldeplassar og terminalar. Fokus er på strekningsvis oppgradering av dei tyngst trafikkerte linjene, det vil sei stamlinjene. Når det gjeld haldeplassar, så vart målsetjinga nådd for 2010, med 22 oppgraderte haldeplassar. For 2011 har det vore ei positiv utvikling med 31 oppgraderte haldeplassar, samstundes som det må peikast på at dette er eit stykke unna målsetjinga om 60 haldeplassar. Ein stor del av tiltaka har vore langs stamlinje 4, til dømes strekningsane Flaktveit – Nyborg og Varden – Skarphaugen.

Oppgradering av Bergen busstasjon

Prognosen for 2012 legg ikkje opp til ei auke i oppgraderingstakten for haldeplassar i Bergen. Dette heng saman

Terminal	År	Merknad
Bystasjonen	2011 oppstart	Nordre del ferdig 2012, søre del planlagt 2013
Storavatnet	2012	Ny terminal med innfartsparkering oppstart 2012
Rådal Nesttun	2013	Del av byggetrinn 2, Bybanen
Sentrumterminalen	2012 oppstart	Trinnvis oppgradering til universell utforming

Tabell 8. Arbeidet med oppgraderingar av terminalane

med at det viktigaste kollektivknutepunktet i Hordaland, Bergen busstasjon, skal oppgraderast til universell utforming i 2012. Oppgradering av busstasjonen vil leggje beslag på størsteparten av midlane innan programområdet kollektiv for neste år. Prosjektet er delt i to, der arbeidet med nordre del starta opp hausten 2011 og skal stå ferdig hausten 2012, medan søre del etter planen skal stå ferdig eitt år etter. Nordre er finansiert gjennom Bergensprogrammet, for søre delen er det føresett statleg finansiering, og det ligg inne forskoteringssøknad.

Når det gjeld terminalar, så viser tabell 8 status både for avslutta og pågåande prosjekt. For sentrumterminalen (Christies gt., Olav Kyrres gt., Allehelgens gt., Torget og Nordahl Bruns gt.) vert oppgradering til universell utforming gjort i ein trinnvis prosess. Dette heng saman med kompleksiteten knytt til tiltak i sentrum, og at det er naudsynt å halde kollektivdrifta i gang.

Dei infrastrukturtiltak som er nemnd her har alle som føremål å auke tilgjenge til kollektivtransporten, og å styrke konkurransekrafta mot privatbil. Framkomsttiltaka vil gje kollektivtransporten føretrinn framfor privatbilen, samstundes som meir føreseieleg og effektiv framkomst vil redusere driftskostnader for fylkeskommunen og vere med å

styrka attraktiviteten til kollektivtilbodet.

Tilgjenge til kollektivtransporten kan styrkast gjennom haldeplass- og terminaltiltak, samt utvikling av informasjonstilbodet. Det kan i tillegg forventast betre framkomst som følgje av hurtigare av- og påstiging, og lettare inn- og utkøyring for bussane på dei oppgraderte haldeplassane.

Sykkelparkering

Det er etablert sykkelparkering i tilknytning til sentrale kollektivknutepunkt og haldeplassar, til dømes på Åsane og Loddefjord terminal, samt langs Bybanen. I 2011 vart det mellom anna etablert ei ordning med å sikre sykkelparkeringsplassane ved innfartsparkeringa på Nesttun, der 16 låsbare sykkelboksar gjer at sykkelen står trygt. Det vil vere trong for ei evaluering av bruken av sykkelboksane før det kan verte aktuelt å utvide ordninga.

Bussanlegget på Haukås

Det nye bussanlegget på Haukås opna 23. september 2011. Hordaland fylkeskommune har investert om lag 180 mill kroner i bygginga, og anlegget er sentralt både for rutepakkane Bergen nord og Bergen sentrum. Haukås bussanlegg inneheld administrasjonslokale, sjåførfasilitetar, gasspåfyllingsanlegg for buss, vaskehall og verkstad. Det er per i dag plass til 164 bussar og 100 personbilar ved anlegget.



Bussanlegget på Haukås. Foto: Tommy Næss.

5. Tilskotsordningar

Samferdselsdepartementet har etablert ulike tilskotsordningar som fylkeskommunane og kommunane kan søkje på, og Hordaland fylkeskommune og fleire kommunar i fylket inngjekk ulike avtalar med departementet om tilskotsordningar i 2011.

5.1. Tilskotsordning for universell utforming i kommunesektoren

I 2011 vart det løyvd 42 mill kroner over Samferdselsdepartementet sitt budsjett som tilskot til kommunesektoren for å oppnå raskare resultat i arbeidet med lagleg tilkomst til kollektivtransporten. Det er fylkeskommunar, bykommunar og kommunar som er valde ut til pilotkommunar for universell utforming av Miljøverndepartementet som kan søkje om tilskot. Randkommunar til storbyane kan òg søkje. Arbeidet er lagt opp slik at det er konsentrert til byområda. For å kunne få tildelt midlar frå ordninga vert det kravd minst ein lokal eigendel på 25 % av tiltaket sin kostnad. Totalt for heile landet vart det søkt midlar for om lag 140 mill kroner.

Hordaland fylkeskommune, Voss kommune og Stord kommune søkte om midlar til fem prosjekt i 2011 med ei samla kostnadsramme på 33 mill kroner, men fekk berre tilskot til prosjektet på Voss: Sjå tabell 9.

5.2. Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet inngjekk 20. juni 2011 avtale om belønningsmidlar til betre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2011 – 2014. Samferdselsdepartementet går i avtalen inn for å tildela 550 mill kroner over 4 år til finansiering av tiltak som kan medverke til å redusere biltrafikken og å auke bruken av kollektivtransport og sykkel i Bergensområdet. Følgjande fordeling av midlane er planlagt: Sjå tabell 10.

I avtalen er det sett opp følgjande effektmål for biltrafikken i Bergensområdet for perioden 2010 - 2014:

- Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auka i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.
- Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser reduserast med 5 % i 4 års perioden.

For å oppnå desse måla er det laga ein tiltaksplan med tiltak innanfor følgjande fire tiltaksgrupper:

- Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusera privatbilismen
- Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjera kollektivtrafikken meir attraktiv
- Tiltaksgruppe 3: Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging
- Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling

Prioritet	Tiltak/prosjekt	Søklar	Kostnader i tusen kr.	Søknadssum i tusen kr.	Tildeling i tusen kr.
1.	Oppgradering av Storavatnet terminal til universell utforming	Hordaland fylkeskommune	7.000	5.250	0
2.	Oppgradering av haldeplassane i Leirvik sentrum	Stord kommune	5.600	4.200	0
3.	Oppgradering av dei 20 tyngste haldeplassane i Bergensområdet	Hordaland fylkeskommune	8.000	6.000	0
4.	Planmidlar til Voss trafikknutepunkt	Voss kommune og Hordaland fylkeskommune	400	300	300
5.	Opprusting av 32 ferjekaier til universell utforming	Hordaland fylkeskommune	12.000	9.000	0
Totalt			33.000	24.750	300

Tabell 9. Søknad og tildeling av midlar. Tal i tusen

Tiltak	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod	30	25	20	15	90
Framkomsttiltak for buss	3	15	30	57	105
Informasjon og marknadsføring	2	5	7	16	30
Sykkeltiltak	3	14	30	23	70
Fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraseen	2	1	1	1	5
Bybanen 3. byggetrinn	30	90	80	50	250
Sum belønningsmidlar	70	150	168	162	550

Tabell 10. Fordeling av midlar. Tal i mill kr.

Iverksetjing av "restriktive tiltak" (tiltaksgruppe 1), er eit av vilkåra for å få belønningsmidlar. Ut frå dette er følgjande tiltak i tiltaksgruppe 1 planlagt gjennomført i avtaleperioden:

- Naudsynt takstauke i bompengeringen, for å finansiera bybaneutbygginga m.m. og for å redusere trafikken i samsvar med effektmåla i belønningsmiddelavtalen, vert gjennomført frå 1. januar 2013.
- Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune føreset at heimlane for miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssonar snarleg ligg føre, slik at nytt takstopplegg kan

implementerast i ei revidert bompengeordning i løpet av avtaleperioden.

- Sambruksfelt frå sør (Fjøsangerveien) vert innført i 2012. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune føreset at Statens vegvesen slutfører utgreiingsarbeidet om sambruksfelt på nordre innfartsåre og vestre innfartsåre, med sikte på innføring i 2013.
- Nye, strengare parkeringsordningar for bygging av næringsbygg. Avgiftene på offentlege parkeringsplassar auka i Bergen sentrum i 2011. Reduksjon av 200 parkeringsplassar i Bergen sentrum.

DEL II:

Hordaland utanom Bergensområdet

6. Kollektivtrafikken i Hordaland utanom Bergensområdet

Innan utgangen av 2011 var alle rutepakkane for Hordaland utanom Bergensområdet sett i drift, i og med at rutepakke Osterøy vart sett i drift 1. mars. Det er inngått avtale med Tide Buss om busskøyning i denne anbudsperioden som er sett til 01.03.11-28.02.18, med ein opsjon på 1+1 år. Totalt er rutepakken på totalt 1.012.098 rutekm per år, og har til saman 25 bus-sar. Rutemønster og avgongar er i stor grad ei vidareføring av tidlegare produksjon, og oppstarten av den nye rutepakken har vore tilfredsstillande. Tide Buss nyttar det fylkeskommunale bussenlegget på Lonevåg for drifta av rutepakken.

Det har i 2011 vore arbeidd med å samordne innspel knytt til kollektivtiltak utanfor Bergen. Ei gruppe med representantar frå Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har som siktemål å etablere ei felles tiltaksliste som skal danne grunnlag for budsjettering og byggeplan for mindre kollektivtiltak som busstopp, venteskur og liknande.

6.1. Rutebussar i Hordaland utanom Bergensområdet

Av viktige hendingar for kollektivtrafikken i Hordaland utanom Bergensområdet kan det for 2011 visast til to tunnelopningar hausten 2011 som har ført med seg betre tilhøve for kollektivtrafikken i Hardanger/Voss området. Børvenestunnelen i Kvam gjev noko kortare reisetid mellom Øystese og Norheimsund, i tillegg til at eit parti smal vegstrekning er fjerna. Største betringa har ein likevel fått ved at Tunsberg-tunnelen ved Rv13 er opna. Denne ligg mellom øvre Granvin og Voss grense, og erstattar svingane i Skjervet. Tunnelen vil resultere i at reisetida vert kortare, men ikkje minst på vinteren vil regulariteten verte betra når ein unngår trafikale vanskar ein tidvis har hatt i Skjervet.

Den største utfordringa innanfor rutepakke Hardanger/Voss i 2011 har vore manglande venterom for passasjerar på Seljestad. Overgang for reisande mellom Haukeliekspressen og ordinære rutebussar til/frå Odda-Bergen har tidvis vore vanskeleg. Ved dårleg ver- og føretilhøve over Haukeli er det ved enkelte høve ikkje buss på plass på Seljestad når overgang skal skje.

Reduksjon i rutetilbod - innsparingar

I sommar måtte ein av budsjettmessige grunnar redusere produksjonen i rutepakke Hardanger/Voss med om lag 310.000 rutekm på årsbasis. Dette innebar fjerning av Bergensbuss frå Tysnes, siste kveldsbuss Bergen-Norheimsund og fleire ruter på Sognebussen mellom Bergen og Sogndal. På sistnemnde strekning fekk ein erstatta tyngda av rutekutta ved at Fjord1 Sogn Billag overtok produksjonen. Ved forhandlingar mellom Vaksdal kommune, Voss kommune og fylkeskommunen fekk ein også på plass ei kveldsrute frå Voss til Vaksdal spesielt retta mot skuleungdom.

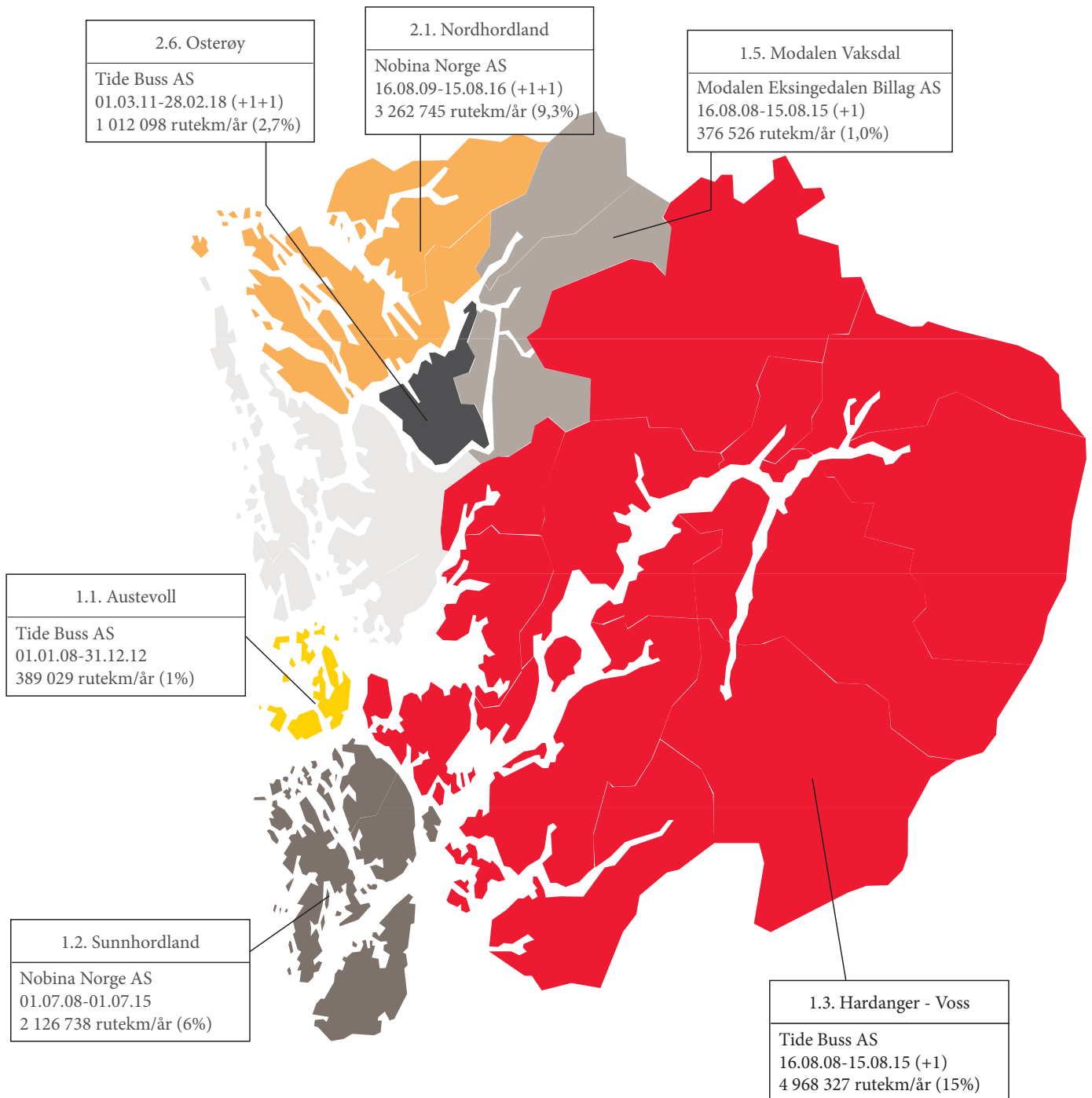
I rutepakke Sunnhordland og Nordhordland vart det reduksjon i sommarproduksjonen, samt å vidareføre reduksjonen frå haustrutene. I Sunnhordland vart det kutta i tal suppleringar i rute. Følgjande reduksjon vart gjort i rutepakke Nordhordland:

- Linje 321 (Manger-Austmarka), rutene via Sæbø, vart slått saman med 300 (Mastrevik-Knarvik) og 320 (Manger-Bergen).
- Nokre turar frå Mastrevik til Knarvik vart tekne vekk.
- Morgonturar til Skjelanger linje 341 og Ådland 346 gjekk ut.
- Linje 320 (Manger-Bergen) vart opna for lokalreisande på strekninga Klauvaneset - Nyborg.

Rutemøte med kommunane og ruteplanlegging

Skyss har i 2011 starta opp att ein tidlegare praksis med rutemøte med kommunane i Hordaland. Det har gjennom året vore halde møte for områda Hardanger, Sunnhordland og Nordhordland. Det største møtet vart halde i Øystese i haust der 10 kommunar var representerte med både politisk og administrativ leiing. I tillegg var fleire interesseorganisasjonar inviterte. Rutemøta vart godt mottekne, og har resultert i eit godt engasjement hjå fleire kommunar. Kontakten mellom Hardangerrådet og Skyss må også trekkast fram som positiv.

Arbeidet med ruteplanlegging har retta seg mot ordinære ruteendring for Hardanger/Voss som er sett til 1. mai 2012. I denne rutepakken har det også vore stort fokus på dei største endringane som kjem i 2012 og 2013 gjennom opninga av Jondalstunnelen og Hardangerbrua. For dei fleste andre rute-pakkane skjer ruteendring ved skulestart kvar haust, medan det for ferje- og snøggåttane vert utarbeidd nytt rutehefte 1. januar kvart år.



Rutepakkekart med info for Hordaland utanom Bergensområdet



Norled. "Strand" med sommarturistar på strekninga Skjersholmane – Ranavik. Foto: Norled AS

6.2. Ferjer og snøggbåtar

Tre nye ferjeambod vart sett i drift frå 1. januar 2011, der eine av operatørane var ny i Hordaland; FosenNamsos Sjø AS som har fått driftsansvaret for rutepakke Midthordland & Austevoll, medan Norled AS gjekk over på anbudskontraktar for rutepakkane Nordhordland og Sunnhordland. For sambandet Halhjem-Våge er det ved anbudsoppstart sett inn ei ny og moderne gassdrivne ferje. Totalt sett har ferjetilbodet i Hordaland gjennom anbudsutsettinga fått noko forbetra rutetilbod, bilkapasitet og ferjemateriell.

Når det gjeld snøggbåtdrifta i Hordaland er opsjonane for driftsperiodane utløynt. Noverande snøggbåttilbod gjeld til 31.12.2013. Fylkeskommunen er i gang med arbeidet knytt til å lyse ut nye ambod som vil ha oppstart 01.01.2014.

Drivstoffløysingar og teknologi innan ferjedrift

Fylkesutvalet vedtok 27. oktober 2010 å setje i gang arbeid med eit forprosjekt for utvikling av alternativ drivstoffteknologi inklusiv batteridrift i ferjedrifta. Dette forprosjektarbeidet om alternativ framdriftsteknologi for miljøvenlege ferjer er utført hausten 2011. Arbeidet har vore organisert med ei prosjektgruppe med deltakarar frå samferdselsavdelinga, Skyss og næringsseksjonen i regionalavdelinga. Det Norske Veritas har vore konsulent for dette arbeidet.

Det norske Veritas har vurdert aktuelle teknologikombinasjonar (energiberar/energiomformar) for ferjedrifta i neste anbudsrunder her i fylket. Av energiberarar peikar LNG (Liquefied Natural Gas) og elektrisitet seg ut som dei mest miljøvenlege. Gassmotorar og batteri er dei mest miljøvenlege og kostnads-effektive energiomformarane. Ut frå dette er det tre energiberar/energiomformar-kombinasjonar som peikar seg ut og som ein bør sjå nærare på - diesel- og gasselektriske hybridferjer, LNG-drivne ferjer og batteriferjer.



Gassferja "Selbjørnsfjord" på strekninga Halhjem-Våge. Foto: FosenNamsos Sjø AS

Siktemålet er å kunne stille krav om ny og miljøvenleg framdriftsteknologi i eitt eller fleire ferjesamband i konkurransegrunnlaget for neste anbudsrunde i ferjedrifta. Fylkesutvalet bad i møte 28. november 2011 om å få attende ei sak med opplegg til eit hovudprosjekt.

7. Infrastrukturtiltak for Hordaland utanom Bergensområdet

7.1. Terminalar og haldeplassar

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Hordaland utanom Bergen kommune vert handtert gjennom Plan- og byggeprogram for fylkesvegvar. Byggeprogrammet fokuserte i 2011 på det store behovet for oppgradering

av haldeplassar rundt om i fylket. Oppgraderinga tek utgangspunkt i følgjande:

- Universell utforming (gjeld i utgangspunktet alle haldeplassar som har plattform/ fortau)
- Trafikktryggleik for reisande

Haldeplassar som har høg trafikk, ligg nær offentlege servicefunksjonar og haldeplassar der det er passasjerar med spesielle behov, har vore i fokus. I 2011 er følgjande tiltak gjennomførte: Sjå tabell 11.

Som det går fram av tabell 11 har tiltaka i 2011 vore konsentrert om opprusting og etablering av nye haldeplassar. Dette heng både saman med krav til universell utforming og krav til trafikktryggleik ved at bussen og dei reisande ikkje står i vegbana. Tiltaka er i hovudsak gjennomført som planlagt i Plan- og byggeprogram for fylkesvegvar.

Gjennomgangen av infrastrukturtiltak i Hordaland er som tidlegare nemnt delt inn etter byggeprogram. Det inneber at sjølv om viktige knutepunkt ligg innanfor definisjonen av Bergensområdet (Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden), så høyrer tiltaka planmessig til byggeprogrammet for fylkesvegvar utanom Bergen kommune/Bergensprogrammet.

Kommune	Veg	Tiltak
Fusa	Fv 48	Rød: 2 nye busslommer i samband med bygging av nytt kryss
	Fv 122	Østerbø og Holmefjord: Nye busskur Dalland: 2 nye busskur
Kvam	Fv 49	Oma, Tveitavegen, Eide, Tørvikbygd: 5 nye busskur
Lindås	Fv 57	Isdalstø: Oppgradering av 2 haldeplassar
	Fv 565	Alverflaten: Oppgradering av 6 haldeplassar
Meland	Fv 564	Mjåtveitflaten: Ny bussterminal og 4 nye haldeplassar
		Dalstø: 2 nye haldeplassar Alle tiltak gjennomført i samband med opprusting Fv 564 Dalstø – Mjåtveit
Os	Fv 552	Tøsdalskiftet - Hatvik: 10 oppgraderte haldeplassar
Sveio	Fv 6	Sentrum: Oppgradert 2 haldeplassar
	Fv 47	Sentrum: Oppgradert 3 haldeplassar
Tysnes	Fv 49	Windsorkrysset : Etablert 2 nye busslommer
Voss	E 16	Voss knutepunkt: Planleggingsmidlar

Tabell 11. Infrastrukturtiltak i Hordaland utanom Bergensområdet

Lindås kommune og Fjell kommune

Når det gjeld dei mest sentrale knutepunkta i området rundt Bergen, så kan Knarvik terminal trekkjast fram ettersom den vart oppgradert til universell utforming i 2010. Samstundes kan det nemnast at i Lindås og Fjell kommune vert det arbeid med større sentrumsplanar, som både omfattar nye terminalar og løysingar knytt til innfartsparkering.

Meland kommune

På Flatøy i Meland kommune arbeidar fylkeskommunen med eit prosjekt for ny terminal og større innfartsparkering. Det vert arbeid med samlokalisering mellom parkering og terminal, og med eit meir effektivt inn- og utkøyringsmønster for terminalen.

Os kommune

I Os kommune er 10 haldeplassar oppgradert til universell utforming. I 2011 vart det etablert ei leigeavtale der fylkeskommunen leiger private parkeringsplassar til bruk for innfartsparkering. Parallelt har det vore gjennomført eit forprosjekt for permanent innfartsparkingsplass i tilknytning til noverande areal, men grunnforholda på staden peiker i retning av at alternativ lokalisering bør undersøkast.

Stord kommune

Stord kommune er pilotkommune når det gjeld universell utforming, og har mellom anna fått statleg tilskot til nye universelt utforma busshaldeplassar i Leirvik sentrum. Det ligg no føre forslag om at desse haldeplassane vert opparbeidd i Osen (Leirvik sentrum), og at nedre delar av Osen vert reservert for kollektivtrafikk. I forslaget ligg det og at kystekspresbussane får haldeplass på delar av noverande bussterminal på kaien. For Hordaland fylkeskommune har det vore ein viktig del av arbeidet å sikre eit effektiv omstigningspunkt gjennom samlokalisering av snøggått, lokale og regionale bussar.

Voss kommune

For stasjonsområdet på Voss er det i samarbeid mellom NSB/Rom Eigedom, Jernbaneverket, Statens vegvesen, Voss kommune og Hordaland fylkeskommune utarbeidd framlegg til reguleringsplan for mellom anna ny kollektivterminal. Målsetjinga med planen er å utvikle eit funksjonelt, universelt utforma knutepunkt som legg til rette for oversiktleg og effektiv overgang mellom buss, tog, drosje og privatbil. Reguleringsplanen er venta godkjent 1. kvartal 2012. Som del av arbeidet med det nye trafikkknutepunktet sette Jernbaneverket i september i gong bygging av kulvert for gangtilkomst under jernbanespora.

Kvam herad og Odda kommune

I tillegg til desse prosjekta kan også knutepunkta Norheimsund og Odda nemnast. Norheimsund er det største knutepunktet på nordsida av Hardangerfjorden. Terminalen er relativt ny, og fungerer føremålstenleg der den ligg sentralt plassert i sentrum. Terminalen i Odda er eit tilsvarande sentralt knutepunkt gjennom at den er terminal for langruter, skuleruter og lokale ringbussar i Odda.

7.2. Kaianlegg

Ved anbudsutsettinga av kollektivtransporten har vilkåra for operatørane til sjølv å eige infrastruktur endra seg. På grunn av risikoen for konkurransevidning har det liten verdi for operatørane å eige infrastruktur, medan det er i fylkeskommunen si interesse å ha hand om infrastrukturen ved konkurranseutsettinga av kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen har gjennom sams vegadministrasjon eit tett samarbeid med Statens vegvesen kring drift, vedlikehald og oversikten over trong for nye kaianlegg. Investeringsbehov knytt til oppgraderingar og nye prosjekt vert vurdert i samarbeid med aktuelle kommunar.

Flesland flytekai

Fylkestinget gjekk 15. mars inn for kjøp av Flesland flytekai med tilhøyrande venteskur frå Tide Sjø AS. Kaien vert brukt i daglege snøggåttar innan fylket, og for fylkeskryssande ruter. Fylkeskommunen betalte 2,5 mill kroner for dette anlegget. Det vert arbeid med å oppgradere ventefasilitetane på kaien.

Årsnes ferjekai

Sjølv om opninga av Årsnes ferjekai var allereie 1. juli 2010, er det grunn til å nemne denne i ei slik melding. Investeringa ved å byggje kai, oppstillingsplass og tilførselsveg til Fv 551 var på totalt 58 mill kroner. Sambandet Årsnes-Gjermundshamn-Varaldsøy har hatt ei jamn og god trafikkutvikling etter opninga av Årsnes ferjekai. Sambandet har fått styrka kapasitet i seinare tid.

8 Tilskotsordningar

Det er laga til eigne tilskotsordningar for distrikta, for på den måten å betre kollektivtilbodet i ikkje bynære område.

8.1 Trygt heim

Trygt heim-ordninga i Hordaland vart etablert i 2005. Siktemålet med ordninga er å få ned talet trafikkulukker blant ungdom. Ordninga går ut på å tilby kollektivtransport heim frå nattlege arrangement i distrikta. Ettersom det berre har vore vanleg med nattbussar i bynære område, har mykje av heimtransporten i distrikta funne stad i privat regi.

Det vert i dag køyrd faste Trygt heim-ruter om natta frå tettstadene Husnes, Leirvik, Rosendal, Svortland og Vossevangen til omliggande stader i same kommune eller nabokommunane. Dette utgjer totalt om lag 400 trasekilometer i veka. Både bussar og maksitaxiar vert nytta. I tillegg har det i samband med større arrangement vore sett opp ekstraruter i andre om-

råde. Følgjande kommunar har hatt Trygt heim-tilbod i 2010 og 2011: Austrheim, Bømlo, Etne, Granvin, Kvinnherad, Lindås, Meland, Odda, Radøy, Stord, Voss, Ullensvang og Ulvik.

Ingen fylke har fleire Trygt heim-passasjerar enn Hordaland. Samla passasjertal for Trygt heim-ordninga i 2011 var på om lag 4 200 passasjerar, der om lag 3 000 av desse var på faste ruter og 1 200 reisande på sporadiske arrangement. Av dei som nyttar tilbodet er om lag 70 % under 25 år.

8.2 Kollektivtransport i distrikta (KID-midlar)

Samferdselsdepartementet har sidan 2007 delt ut øyremerka midlar for å stimulere fylkeskommunane til å prøve

ut nytenkjande tiltak som gjeld Kollektivtransport i distrikta (KID). For å få slike midlar må fylkeskommunen sjølv yta 50 % av prosjektkostnadene. Midlane kan nyttast både til drift og investering.

Fylkeskommunen fekk tildelt knapt 0,5 mill kroner i KID-midlar for 2010. Saman med eigenfinansieringa vart desse nytta til vidareføring av servicebussrutene i Eidfjord og Sund, og tilbringarruta til/frå snøggbåstogga på Tysnes. Ruta i Sund vert delfinansiert av kommunen og ein privat aktør.

For 2011 vart fylkeskommunen tildelt drygt 1,0 mill kroner i KID-midlar. Saman med overførte midlar frå 2010-løyvinga vart desse nytta til vidareføring av rutene i 2010, og nye prosjekt i Ullensvang og Voss. I Ullensvang vart det starta opp tilbringarruter frå heile austsida av kommunen til og frå idrettsanlegget på Lofthus. For Voss sin del vart midlane nytta til reguleringsplanarbeid i samband med prosjektet Voss Trafikknutepunkt.

DEL III: Marknad og informasjon

Kommunikasjon mellom den reisande, operatøren og ruteansvarleg er vesentleg for brukaropplevinga når ein nyttar seg av eit kollektivtilbod. Skyss legg til rette for at eksisterande og nye kollektivkundar er kjend med tilbodet og dei endringar som vert gjort. I 2011 vart marknadsarbeidet mellom anna konsentrert om følgjande tiltak:

- Betre trafikantinformasjon
- Utvikling og bruk av salskanalar og reiseprodukt
- Informasjon om oppstart av nye rutepakkar for buss
- Forbetring av servicekvalitet
- Marknadskampanjar

på utvalde haldeplassar og terminalar.

- Skilt og annonsering i køyretøy og på haldeplassar: Visuelt og audielt opprop av haldeplassar.
- Mobiltelefon/wap: Ruteinformasjon på sms/mobilapplikasjonar og sanntidsinformasjon
- Internett: Rutetabellar, linjekart, haldeplassoversikt osv.
- Ruteopplysningstelefonen

9. Marknadsarbeid i 2011

9.1. Betre trafikantinformasjon

Det er ei målsetjing for Skyss å utvikle eit system som formidlar informasjon om rutetilbodet til kollektivreisande slik at dei opplever det som heilskapleg, tydeleg og enkelt. Dei reisande skal få presentert informasjon om kollektivtilbodet på same måte i alle kanalar og uavhengig av transportmiddel. Trafikantinformasjon handlar om å gjere det enklare å forstå, planlegge og gjennomføre ei reise. Dette skal vere eit heilskapleg system for trafikantinformasjon som rommar fleire ulike element:

- **Sanntidsinformasjon:** Informasjon på haldeplass og terminal om nøyaktig passeringstidspunkt for buss/bybane.
- **Informasjonssøyler/informasjonsbærarar:** Informasjon på haldeplass og terminalar om rutetider, haldeplassnamn, kart, linjenummerering og transportmiddel. Sanntidsinformasjon vil og inngå som eit element i ei informasjonssøyde



Mobil som informasjonskanal

Den teknologiske utviklinga fører med seg nye måtar å nå dei reisande på. For å betre tilbodet for kundane vert det arbeid med å gjere rutetilbodet betre kjent gjennom stadig enklare, smartare og meir framtidsretta løysingar. Den 16. august 2011 vart reiseplanleggjaren som applikasjon for iPhone og Andriod-telefonar lansert. Kollektivreisande i Hordaland kan no planleggje reisa med mobiltelefonen. Applikasjonen er basert på den same tekniske løysinga som reiseplanleggjaren på skyss.no, den gjev standardformat frå rutetabell og gjev statisk avgangs – og ankomstinformasjon om buss, Bybanen, ferje og båt i Hordaland. Applikasjonen inneheld fleire ulike funksjonar:

Sanntidsinformasjonssystem (SIS)

Prosjekt for sanntidsinformasjon starta i 2011, og det vil verte Skyss sitt største prosjekt i 2012. Å ha presis informasjon er ein viktig faktor for å auke talet som er nøgd med kollektivsystemet, og på den måten auke talet på reisande. Sanntidssystemet vil i fyrste omgang omfatte buss, og planen er at sanntidsinformasjonen skal formidlast i ulike kanalar som mobil og internett, skilt på utvalde haldeplas-

sar og terminalar, samt ombord i bussane. I hovudleveransen vil utbreiing på mobil og internett verte prioritert framfor utstrakt utbreiing av skilt på haldeplassar. Skilt på haldeplassar og terminalar vil verte prioritert i tettbygde strøk. SIS vil også gje vesentlege datagrunnlagsforbetringar, til bruk i planlegging og utforming av kollektivtilbodet i Hordaland.



Bergen Busstasjon. Infotavle. Foto: Tommy Næss

- Reiseplanleggjar med søkfunksjonalitet. Planlegg reisa frå A til B ved å skrive inn avreisestaden og destinasjonen i søkjefeltet.
- Listevisning med ruteinformasjon om avgangar frå haldeplassar i nærleiken, basert på GPS-funksjonaliteten i smarttelefonar.
- Kartvisning av området der telefonen er. Haldeplassane vert viste med eit busskilt. Ein kan zoome inn på det aktuelle stoppet. Ved å klikke på eit stopp får du opp ei liste over dei neste avgangane frå dette stoppet.

Som ein del av sanntidsprosjektet er det ønskeleg at ein gjennom mobilapplikasjonar i framtida kan formidle sanntidsinformasjon om til dømes ankomst – og avgangstid til haldeplassar og terminalar. Per 31. desember hadde 27.870 personar lasta ned mobilapplikasjonen.

Skyss.no

I samband med oppstart av haustrutene for buss den 22. august hadde skyss.no over 26.000 besøkande på eitt døgn. Skyss.no, reiseplanleggjaren og mobilapplikasjonen vart også mykje nytta som informasjonskanalar knytt til ruteendringa i Bergen nord og Bergen sentrum i oktober 2011. Skyss.no hadde over 33.000 besøk 3. oktober, samanlikna med ein normaldag som ligg på om lag 16.000 besøk. Reiseplanleggjaren hadde rekord med nærare 33.000 søk same dagen - av desse var 15 % søk via mobilapplikasjonen. Skyss.no er ein viktig kanal for kundeinformasjon, og tal frå august 2011 viser at bruken var auka med det dobbelte samanlikna med august 2010.

Trafikantinformasjon på Bergen busstasjon

Ombygginga på Bergen busstasjon førte til nytt reisemønster frå 3. oktober. I samband med det kom det på plass nye informasjonssøyler, skilt, kart og piktogram både ute på terminalen og inne på Bergen Storsenter. Skyss er ansvarleg for informasjon til dei reisande om det nye gang – og

reisemønsteret for den nye busstasjonen. Bergen busstasjon er eit viktig knutepunkt for kollektivtrafikken i Bergen og arbeidet med eit nytt og moderne konsept for skilting er i gang. Det skal mellom anna installerast fleire digitale informasjonsflater for formidling av trafikantinformasjon. Løysningane skal dekke dei reisande si trong for informasjon, rutetabellar, sanntid og avvik. Føremålet er å gjere kollektivtilbodet enno meir attraktivt og tilgjengeleg for alle grupper reisande. Prinsippa om universell utforming skal leggjast til grunn.

Linjekart

Skyss har produsert linjekart for samtlege bydelar. Linjekarta er trykt på brosjyremateriell og i rutehefte, dei er også trykt på ulike plakatar og annonser, samt at dei ligg ute på skyss.no.

Plakatar på haldeplassar

Til ruteomlegginga i Bergen nord og Bergen sentrum vart det laga til nye haldeplassplakatar på kvar enkelt haldeplass. Dei nye haldeplassplakatane viser passeringstidspunkt etter rutetabell på haldeplassen. Plakatane viser også namn på haldeplass og trasélinje.



Bergen Busstasjon. Piktogram. Foto: Tommy Næss.

SMIL

for ein betre reisekvardag



Smidig

La passasjerar gå av før du sjølv går på.



Medpassasjer

Gje plass til andre, og ei hjelpande hand til dei som treng det.



I god tid

Ha Skysskort eller pengar klar før du går på buss eller bybane.



Lev som du lærer

Vis omsyn: Følg reglane, og få ein betre reisekvardag.

Sjå film på **skyss.no**

skyss 

9.2 Utvikling og bruk av nye salskanalar og reiseprodukt

Det vart sett i gang eit arbeid med salskanalar hausten 2011. Målet er å medverke til å auke talet på reisande ved å gjere tilbodet lettare å bruke. Alternative salskanalar som er vurdert i arbeidet var billettautomatar, kommisjonærlysningar, sal via web og mobil og vidareutvikling av Skyss sitt kundesenter. Nye salskanalar er viktige fordi dei vil føre med seg ei reduisering av kontanthandteringa om bord i bussane, noko som igjen vil føre med seg mellom anna kortare opphald på haldeplass (betre framkomst) og auka tryggleik for sjåførane. Alternative salskanalar vil også vere naudsynt når det vert 10 kroner påslag for billettkjøp om bord i buss frå og med oktober 2012. Det har vore gjennomført marknadskampanjar for å gjere utvalet av reiseprodukt betre kjend, og det er arbeidd ut meir heilskapleg brosjyremateriell på norsk og engelsk.

9.3 Informasjon om oppstart av nye rutepakkar

I samband med oppstart av dei nye rutepakkane vart det mellom anna distribuert rutehefte med informasjonskort til huslydar i dei aktuelle områda, annonsert om endringane både i papir – og nettaviser og hengt opp plakatar i bussane. I dagane etter ruteomlegginga 3.oktober stilte Skyss med om lag 30 kunderettleiarar i dei travlaste bussgatene i sentrum og ute på terminalane i dei aktuelle bydelane.

9.4 Forbetring av servicekvalitet

Skyss har produsert og distribuert ny og oppdatert utgåve av sals- og brukarmanual til sjåførar. Kundesenteret har og teke i bruk nytt telefonsystem og kundebehandlingssystemet "Boomerang".

9.5 Kampanjar

Marknadskampanjen "Reise smidig" – "SMIL" vart lansert i mai, og omhandla køkultur og det å ta meir omsyn til medpassasjerar når ein reiser kollektivt. Ein viktig del av kampanjen var reklamefilmar for web og kino.

I november vart det sett i gang ein marknadskampanje der målsetjing var å redusere talet på reisande som reiser utan gyldig billett. Dette var ein haldningskampanje retta mot dei som med overlegg snik, men kampanjen inneheldt også rettleiande informasjon om kva krav som er sett til dokumentas

jon ved billettkontroll. Kampanjen var stila både på norsk og engelsk.

10 Billetteringssystemet

I 2011 har det vore fokus på å vidareutvikle billetteringssystemet for å sikre driftsstabilitet. Det har i tillegg vore gjort ein del oppdateringar på billetteringsutstyret, – dette vart gjort for å gjere det enklare og raskare for kundane å kjøpe billett. Dei største endringane er valfri kvittering ved kjøp på automat. Kvittering vert ikkje lenger skrive ut automatisk. Dette er gjort for å få bort overflødig papir knytt til billettsystemet. Dei som treng kvittering til refusjon av reiserekningar og liknande kan få kvittering ved å følge rettleiinga på skjermbiletet. Det er også sett opp eit hurtigval for EnkeltSkyss sone Bergen på skjermbiletet.

Totalt er det no sett opp 43 billetteringsmaskiner fordelt på stoppa for Bybanen, og dei største haldeplassane i Bergen; Olav Kyrres gate, Torget, Åsane terminal og Loddefjord terminal.

10.1 Billettar og prisar

Takstar og sonestruktur

Det vart i 2011 starta opp eit prosjekt knytt til utvikling av ny takst og sonestruktur med det føremålet å forenkla tilbodet og gjere det meir attraktivt for dei reisande. Det er venta at dette prosjektet vil føre med seg ein stor økonomisk risiko for fylkeskommunen i samband med utfordringa i å auke talet på reiser, men samstundes oppretthalde billettinntektene.

Viktige spørsmål som vil avklarast i dette prosjektet er korleis andre takstsoner vil påverke etterspurnaden, korleis ulike prisnivå vil slå ut og kor store inntektene faktisk vil verte. For å gje eit bilete av kor omfattande denne prosessen er, kan ein samanlikne med utarbeidinga Ruter AS (selskapet som er ansvarleg for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus) har gjort, der det tok nærare tre år å utvikle og leggje tilrette implementeringa av ein forenkla sonestruktur med tilhøyrande takstendring.

Prisendring og nye produkt frå 1. januar 2011

Etter vedtak i fylkestinget auka alle prisar for reise med kollektivtrafikk med 2,5 % frå og med 1. januar 2011, med følgjande unntak:

- Minstetaksten for EnkeltSkyss og FleksiSkyss vart uendra
- Nattaksten vart uendra

Dette innebar mellom anna at:

- UngdomSkyss auka til 300 kroner
- Minstetaksten (1–2 soner/Sone Bergen) for PeriodeSkyss (30 dagar vaksen) auka til 660 kroner

I tillegg vart det lagt til to nye produkt; DagSkyss og PeriodeSkyss buss/tog:

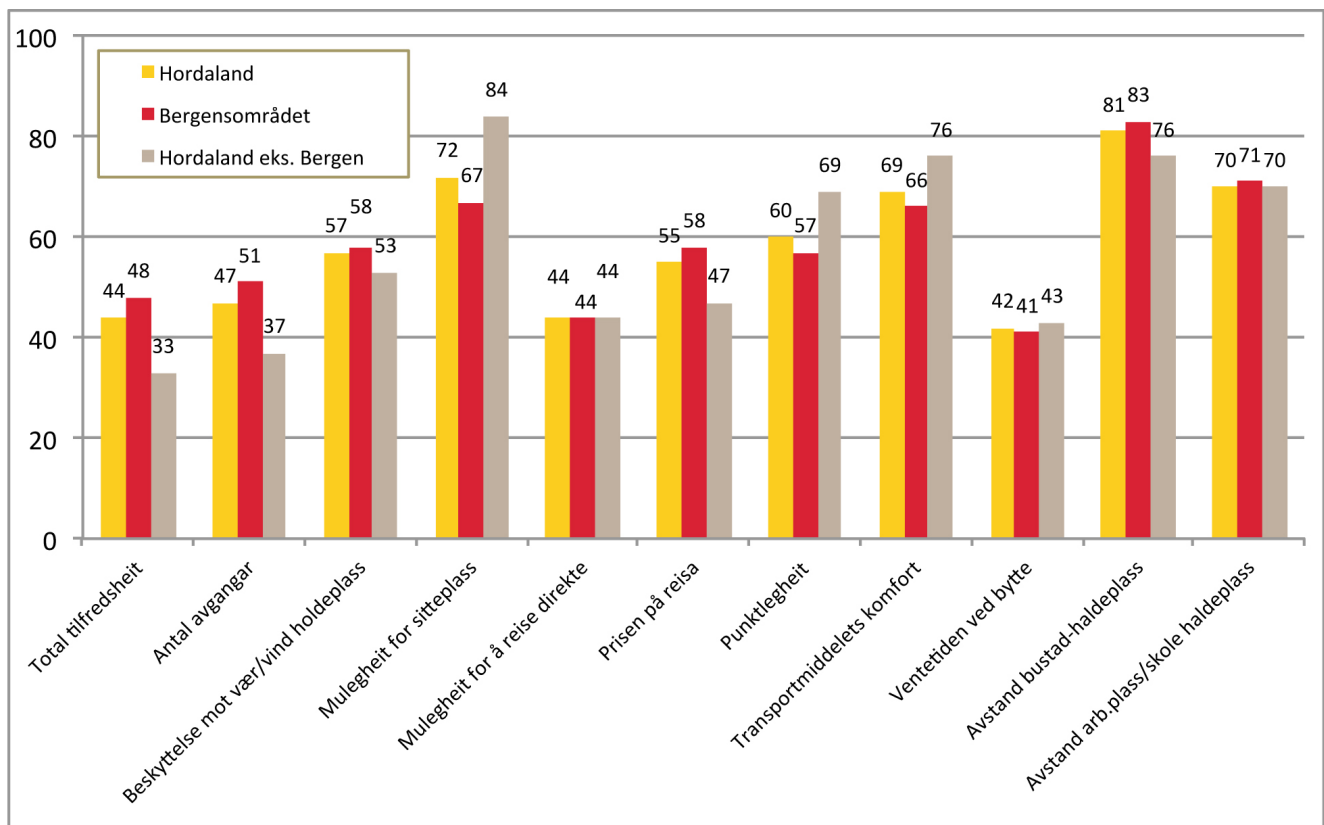
- DagSkyss gjeld for eit uavgrensa tal reiser innanfor Sone Bergen i 24 timar for 110 kroner. DagSkyss er gyldig på både anonymt og personleg Skysskort. I tillegg kan kunden få produktet på Skyss minikort på billettautomat og på kundesenteret på Bergen Storsenter (ikkje hjå sjåfør utan Skysskort). DagSkyss gjeld ikkje på ruter med nattakst, og det er lik pris for alle (ingen rabattordningar).
- PeriodeSkyss buss/tog gjeld for eit uavgrensa tal reiser med buss og lokaltog (Bergen-Voss) på ei bestemt strekning eller innanfor eit bestemt område. Produktet er berre gyldig på eit personleg Skysskort og gjeld i 30 dagar frå fyrste gong produktet vert brukt/aktivert.

Når det gjeld fordelinga av dei ulike reiseprodukta står PeriodeSkyss for 42 % av det samla billettsalet. Einskildbilletter (EnkeltSkyss og grupperabatt) står samla for 52 % av billettinntektene. Det er ei målsetjing å få opp talet på reisande som nyttar Skysskort når dei løyser billett, og på den måten få ned tidsbruken på haldeplassane, og sjåførane sitt ansvar for store kontantmengder.

Reiseprodukt	Inntekt 2011	% av total inntekt 2011
EnkeltSkyss	243 586 575	46 %
FleksiSkyss	21 891 831	4 %
Grupperabatt	33 120 258	6 %
Nattbilletter	12 303 322	2 %
PeriodeSkyss	221 038 784	42 %
Andre reiseprodukt	381 726	0 %
Totalt	532 322 496	100 %

Tabell 12. Fordeling av inntekt for dei ulike typane av reiseprodukt. Inntektene for skuleskyss kjem i tillegg.





Tabell 13. Befolkninga sin tilfredsheit med kollektivtilbodet. Prosentverdiar = ganske fornøgd + svært fornøgd. Skyss si reisevaneundersøking (MIS)

11. Marknadsinformasjonssystem – MIS

Med ny teknologi er det lettare å innhente kunnskap om korleis dei reisande sjølv opplever kollektivtilbodet, dette gjeld både sjølve reisa, men også informasjonsapparatet rundt reisa. For å innhente denne kunnskapen, vart MIS etablert i april 2010. MIS er marknadsinformasjonssystem for kollektivtrafikken i Hordaland, og er fylkeskommunen si verktøy for å hente inn reisevaneinformasjon. MIS innhentar og presenterer marknads- og kundedata løypande gjennom heile året frå alle delar av fylket.

Tilfredsheit

Ein av dei opplysningane som vert henta ut av MIS er innbyggjarane si tilfredsheit med kollektivtilbodet. Dette er ein viktig indikasjon på korleis tilbodet vert oppfatta, og kva som tel mest når dei reisande sjølv vurderer kollektivtilbodet. Årleg vert det gjort 2000 intervju blant innbyggjarane i Hordaland, og det vert gjennomført om lag 12.000 kundeintervju om bord i transportmiddel fordelt på alle rutepakkeane etter passasjergrunnlaget. Talet på kundar som er nøgd med reisa totalt sett (ganske nøgd + svært nøgd), held seg framleis på eit svært

høgt nivå i alle rutepakkar. Av dei om lag 12 000 kundeintervju sa 62 % at dei er ganske nøgd, og 35 % at dei er svært nøgd med den reisa.

Det er eit gjennomgåande trekk at kundane er atskilleg meir tilfreds med kollektivtilbodet enn innbyggjarane elles. Det er også gjennomgåande at dei som reiser med kollektivtransport ofte er meir tilfreds enn dei som reiser sjeldnare. Nedanfor er det vist innbyggjarane sin tilfredsheit med kollektivtilbodet i sitt bustad- og ferdselsområde.

44 % av innbyggjarane i Hordaland oppgjev i 2011 at dei "alt i alt" er fornøgd med kollektivtilbodet. Det er 2 prosentpoeng lågare enn i 2010. Dei var mest tilfreds med gangavstand til haldeplass og høve til sitteplass, og minst tilfreds med ventetid ved bytte mellom kollektive transportmiddel, samt høve til å reise direkte. Målt på identisk måte, ser vi at Ruter har ein total tilfredsheit for Oslo og Akershus på 68 %.

Markant fleire i Bergensområdet enn i Hordaland utanom Bergensområdet oppgjev at dei alt i alt er tilfreds med kollektivtilbodet. Dette finn ein også att for talet på avgangar, prisen på reisa og avstand frå bustad til haldeplass. Motsett mønster ser ein for høve til sitjeplass, punktleg passeringstidpunkt og komfort.

DEL IV: Talmateriale

12. Oversiktstabellar og statistikk

12.1. Fylkeskommunal finansiering

Driftsbudsjett

Budsjetterte nettodriftsutgifter - kollektivtrafikk 2007 - 2011 (på KOSTRA funksjon/kostnadsstad).

Kollektivfremål /År (Kr. i heile 1000)	2007	2008	2009	2010	2011
Bilruter	418 900	604 360	659 205	649 821	752 010
310 220 Bilruter	300 000	476 300	546 350	504 333	586 844
300 310 Skoleskyss grunnskule	29 100	34 600	35 716	52 600	54 020
300320 Skoleskyss vg. skole	89 000	80 400	56 593	55 900	50 200
310220 Generell drift					22 290
310 100 Administrasjon av Skyss	0	12 060	17 881	23 283	29 536
Anna (Bystasjonen, Bussterminalar, m.m)	800	1 000	2 665	13 705	9 120
Fylkesvegferjer*	13 200	13 700	16 200	308 200	301 915
Båtruter	54 000	60 600	62 554	66 709	74 499
Bybanen	0	0	1 500	17 992	30 583
Sum nettodriftsutgift kollektivfremål	486 100	678 660	739 459	1 042 722	1 159 007
Sum nettodriftsutgift heile HFK	3 068 641	3 386 007	3 379 098	4 172 342	4 528 000
Kollektiv netto driftsutgift i % av nettodr. utg. heile HFK	15,8 %	20,0 %	21,9 %	25,0 %	26,0 %
Bilruter i % av sum drift heile HFK	13,6 %	17,8 %	19,5 %	15,6 %	17,0 %

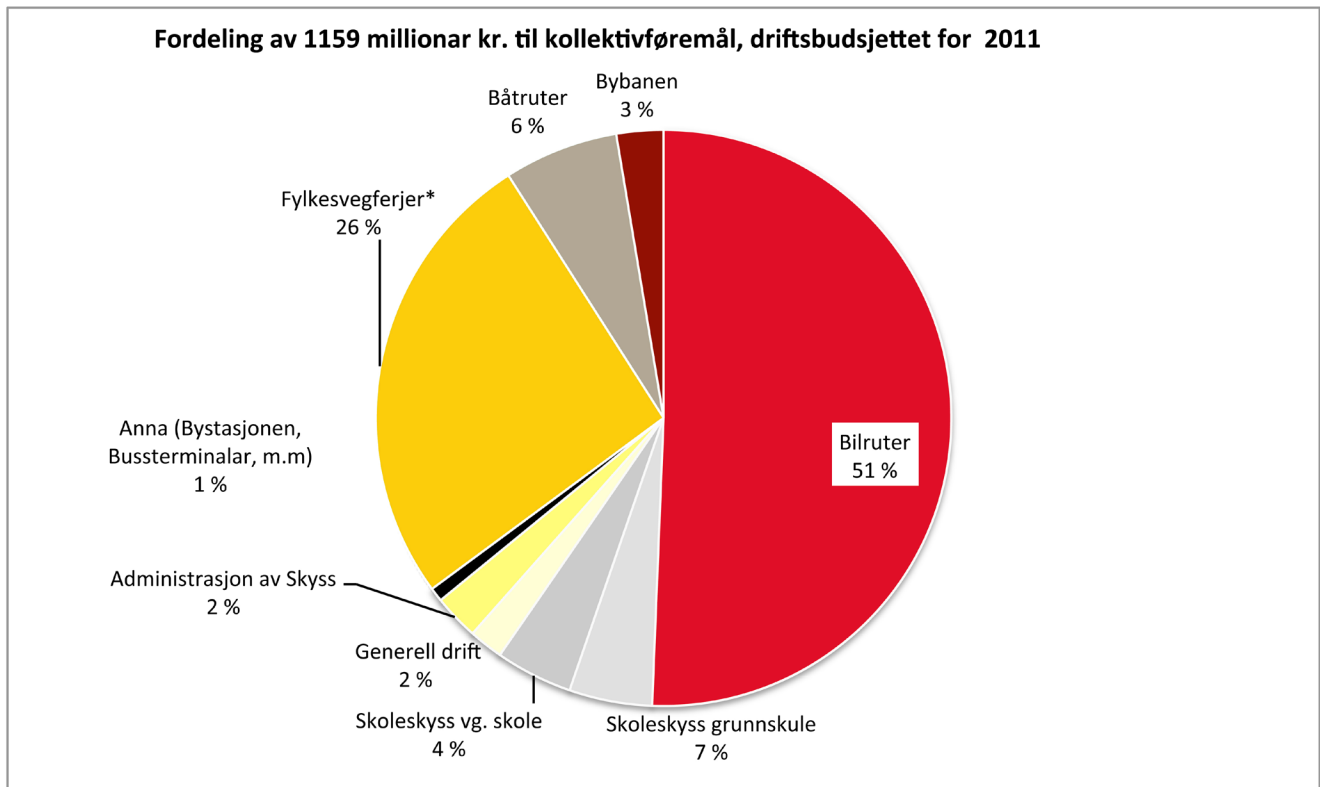
Tabell 14.

Investeringsbudsjett

Investeringsutgifter - i heile 1000 kr. (på KOSTRA funksjon).

År	Rekneskap 2008	Rekneskap 2009	Rekneskap 2010	Revidert budsjett 2011
730 Bilruter	160 251	71 891	207 911	143 700
734 Bybanen	72 249	102 303	184 960	31 000
Sum:	232 500	174 194	392 971	174 700
Sum invest. HFK*	705 130	1 262 495	2 569 337	2 629 200
Kollekt.i % av sum invest.	33 %	14 %	15 %	6 %

Tabell 15. * stor vekst i invest.budsjettet pga. overtaking av "øvrige riksvegar" 01.01.2010



12.2. Bussruter – trafikkstatistikk

Antall påstigingar etter rutepakke/område og driftsart

Rutepakke	2011	Snitt per dag 2011
1.1 Austevoll	188 626	517
1.2 Sunnhordland	1 121 919	3 074
1.3/1.4 Voss & Hardanger	2 178 443	5 968
1.5 Modalen & Vaksdal	84 819	232
2.1 Nordhordland	1 870 721	5 125
2.2 Bergen Sør	6 660 071	18 247
2.4 Bergen Nord	2 740 007	7 507
2.5 Bergen Sentrum	682 569	1 870
2.6 Osterøy	512 645	1 405
Tide Kvalitetsavtale (inkl b.pos)	21 409 226	58 655
Bybanen	7 060 109	19 343
Totalt, påstigingar	44 509 155	121 937

Tabell 16.

Samanlikning med 2010 er avgrensa til 5 kontraktar ettersom det berre var desse som vart starta opp med anbudskontraktar, og hadde Atries-billettering per januar 2010.

Driftsart	2011	% endring 2010	Snitt per dag 2011
Buss	37 449 046	3,1	102 600
Bybanen	7 060 109		19 343

Tabell 17.

Det er gjort 44,5 mill. påstigingar til buss og Bybanen i 2011. I gjennomsnitt per dag for 2011 er på 121 937. Tal påstigingar til Bybanen etter billettype viser følgjande for 2011: Periodeprodukt 56,9 %, EnkeltProdukt 34,4 %, Skole 2,0 %, Gruppe 6,7%.

12.3. Bussruter – anbudsprosessen

Status for konkurranseutsettinga av bussruteproduksjonen

Rutepakke	Kommunar/bydelar	Driftsperiode	Operatør
Austevoll	Austevoll	01.01.2008 - 31.12.2012	Tide Buss AS
Sunnhordland	Stord Fitjar Bømlo Sveio	01.07.2008 - 01.07.2015 + 2	Nobina AS
Hardanger	Etne Odda Kvinnherad Jondal Ullensvang Eidfjord Tysnes Fusa Samnanger Kvam	16.08.2008 - 15.08.2015 + 1	Tide Buss AS
Voss	Voss Granvin Ulvik Delar av Vaksdal	16.08.2008 - 15.08.2015 + 1	Tide Buss AS
Modalen/Vaksdal	Modalen Vaksdal	16.08.2008 - 15.08.2015 + 1	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	Austrheim Radøy Meland Masfjorden Lindås	16.08.2009 - 15.08.2016 + 1+1	Nobina AS
Osterøy	Osterøy	01.03.2011 - 28.02.2018 + 1+1	Tide Buss AS
Bergen Sør	Fana Ytrebygda Os	16.08.2010 - 30.04.2017 + 1+1	Tide Buss AS
Bybanen	Byparken - Nesttun	22.06.2010 - 01.07.2017 + 1+1	Fjord1 Partner AS
Bergen Nord	Åsane Arna Lønborg Laksevåg Fyllingsdalen Bønes Loddefjord	01.10.2011 - 30.09.2018 + 1+1	Tide Buss AS
Bergen Sentrum	Bergen sentrum Sandviken Årstad	01.12.2011 - 30.09.2018 + 1+1	Tide Buss AS

Tabell 18.

Framtidig rutepakke

Rutepakke	Kommunar/bydelar	Driftsperiode	Operatør
Vest	Askøy Sotra Øygarden	25.06.2012 - 24.06.2019 + 1+1	Nettbuss AS

Tabell 19.

12.4. Båtruter – trafikkstatistikk

SNØGGBÅTRUTER	2007	2008	2009	2010	2011
Tide Sjø AS					
Sunnhordlandsruta	329 549	336 473	335 314	327 841	326 077
Austevoll	16 108	11 964	10 990	11 742	11 881
Espevær	29 251	29 533	30 832	32 718	36 022
Turistrute Hardanger	12 971	15 715	14 914	14 185	14 928
L. Rødne & Sønner AS					
Rosendal - Bergen	24 178	35 263	39 192	39 922	44 312
Bergen-Nordhordland Rutelag AS					
Kleppestø - Bergen	225 276	252 134	260 502	274 037	279 578
Hellesøy - Hernar	6 675	6 594	8 274	6 578	7 405
Strønen's Båtservice					
Rekstern - Våge - Os	5 700	6 791	5 800	7 500	8 501
Samla antal snøggåtreisande	649 708	694 467	705 818	714 523	728 704

Tabell 20.

I tillegg har Flaggruta noko kommersiell produksjon i Hordaland med om lag 40.000-50.000 reisande mellom Bergen/Flesland og Austevoll/Sunnhordland.

12.5. Båtruter - ruteproduksjon

Status for båt ruteproduksjon i Hordaland

Snøggbåtruter i Hordaland

Kontrakt / snøggbåtruter	Kommunar	Driftsperiode	Operatør
Kleppesø – Nøstet	Askøy Bergen	01.01.2005 - 31.12.2014	Bergen-Nordhordland Rutelag AS
Espevær – Eidesvik	Bømlo	01.01.2007 - 31.12.2013	Norled AS
Austevollsruta	Austevoll	01.01.2007 - 31.12.2013	Norled AS
Sunnhordlandsruta	Bergen Austevoll Bømlo Stord Kvinnherad Etne Vindafjord	01.01.2007 - 31.12.2013	Norled AS
Rosendal – Bergen (Hardangerfjord-ekspressen)	Bergen Os Tysnes Kvinnherad	01.01.2007 - 31.12.2013	L. Rødne & Sønner AS
Turistrute Hardanger	Kvam Ulvik Ullensvang Eidfjord	01.01.2007 -31.12.2013	Norled AS
Reksteren – Våge – Os	Tysnes Os	02.01.2008 - 31.12.2012 +1+1+1	Strønen's Båtservice AS
Hellesøy - Hernar	Øygarden	01.01.2007 -31.12.2013	Bergen-Nordhordland Rutelag AS
Frekhaug – Knarvik – Bergen	Meland Lindås Bergen	løyve til 20.09.2017	Bergen-Nordhordland Rutelag AS
Flaggruten (kommersiell)	Bergen - Stavanger	løyve til 30.04.2017	Norled AS

Tabell 21.

Lokalbåtruter i Hordaland

Kontrakt / snøggbåtruter	Kommunar	Driftsperiode	Operatør
Åkra fjorden	Etne	Kontinuerleg	Nils Kjetil Eikemo
Osterfjorden	Osterøy Vaksdal Lindås	01.07.2007 -	Osterøy sjøreise
Fykkesundet - Botnen	Kvam	23.04.2008 -31.12.2011	Fykkesund fjordreiser v/Terje Haugsvær
Geitanger	Fjell	01.06.2008 - 31.05.2018	Geitanger transport

Tabell 22.

12.6. Ferjer – trafikkstatistikk

Samband	Kjøretøy 2010	Pbe 2010	Pbeådt 2010	Pax 2010	Kjøretøy 2011	Pbe 2011	Pbeådt 2011	Pax 2011
Masfjordnes-Duesund "Fjon-M"	52 428	58 221	160	85 894	53 917	60 226	165	86 460
Nordhordland								
Fedje-Sævrøy "Fedjefjord"	40 035	49 848	137	90 874	43 372	53 770	147	97 072
Leirvåg-Sløvåg "Melderskin"	177 802	269 128	737	310 686	177 319	260 893	715	317 427
Langevåg-Buavåg "Utstein"	73 705	94 659	259	131 948	76 134	94 633	259	136 693
Sunnhordland								
Skjersholmane-Ranavik "Strand" "Høgsfjord"	132 477	204 341	560	241 915	133 231	200 832	550	242 591
Skånevik-Matre-Utåker "Kvinnherad"	85 531	127 578	350	168 594	85 350	128 781	353	166 485
Jektevik-N.Huglo- Hodnaneset "Følgefonn"	160 219	207 697	569	281 171	165 776	214 540	588	290 127
Fjelbergruta "Sveio"	26 027	36 617	100	54 242	29 881	41 286	113	60 270
Midthordland og Austevoll								
Krokeide-Hufthamar "Trondheim" "Marstein"	264 586	365 272	1 001	509 456	277 509	378 068	1 036	542 902
Husavik-Sandvikvåg "Heilhorn"	49 003	75 574	207	90 616	54 848	79 336	217	104 950
Halhjem-Våge "Selbjørnsfjord"	157 344	200 791	550	316 308	164 387	204 428	560	331 213
Hatvik-Venjanaset "Fosen"	359 401	483 419	1 324	730 033	363 516	472 170	1 294	720 120
Hardanger								
Kvandal-Utne-Kinsarvik "Hardingen" "Jondal"	240 427	419 805	1 150	539 847	222 242	383 405	1 051	510 673
Jondal-Tørvikbygd "Ølen"	95 912	138 577	380	206 801	93 011	134 337	368	202 112
Gj.hamn-Varaldsøy-Årsnes "Vikingen" "Hordaland"	220 725	318 670	873	445 231	238 939	340 740	933	484 276

Samband	Kjøretøy 2010	Pbe 2010	Pbeådt 2010	Pax 2010	Kjøretøy 2011	Pbe 2011	Pbeådt 2011	Pax 2011
Klokkarvik-Hjellestad								
"Sundferja"	18 723	21 157	58	37 074	18 664	21 828	60	37 633
Samla Hordaland (HFK ansvar) anbudsutsette ferjesamband	2 154 345	3 071 354		4 240 690	2 198 096	3 069 273		4 331 004
Breistein-Valestrand "Ole Bull"	191 625	232 457	637	411 798	184 916	246 137	674	391 617
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar og kommersiell rute)	2 345 970	3 303 811		4 652 488	2 383 012	3 315 410		4 722 621
Halhjem-Sandvikvåg "Bergensfjord" "Fanafjord" "Raunefjord"	870 611	1 594 342	4 368	2 068 779				
Bruravik-Brimnes "Sogn" "Gulen"	361 206	544 649	1 492	865 306				
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar, kommersiell rute og SVV ansvar)	3 577 787	5 442 802		7 586 573	2 383 012	3 315 410		4 722 624

Tabell 23. PBE: Personbileining. PAX: Passasjertal inkl. førar.

12.7. Ferjer - anbudsprosessen

Rutepakkane for ferjedrift

Rutepakke-ferjesamband	Kommunar	Driftsperiode	Operatør
Masfjordnes – Duesund Masfjordnes – Duesund	Masfjorden	01.01.2010 - 31.12.2017 + 1 år	Wergeland AS
Nordhordland Fedje – Sævrøy Leirvåg – Sløvåg Langevåg – Buavåg	Fedje Austrheim Gulen Bømlo Sveio	01.01.2011 - 31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Sunnhordland Skjersholmane – Ranavik Skånevik – Matre – Utåker Jektevik – Hodnanes – Nordhuglo Fjelberg – Sydnæs – Utbjoa	Kvinnherad Vindafjord Stord Etne Tysnes	01.01.2011 - 31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Midthordland og Austevoll Krokeide – Hufthamar Husavik – Sandvikvåg Halhjem – Våge Hatvik – Venjanaset	Bergen Austevoll Os Tysnes Fitjar	01.01.2011 - 31.12.2018 + 1 år	FosenNamsos Sjø AS
Hardanger Kvanndal – Utne – Kinsarvik Tørvikbygd – Jondal Gjermundshamn – Årsnes – Varaldsøy	Ullensvang Granvin Kvam Jondal Kvinnherad	01.01.2012 - 31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Klokkarvik – Hjellestad Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjellestad	Bergen Sund	01.02.2012 - 31.01.2017 + opsjon inntil 3 år	Bergen-Nordhordland Rutelag AS
Kommersielt løyve Breistein – Valestrand	Bergen Osterøy	Løyve til 30.04.2014	Osterøy ferjeselskap AS
Riksvegsamband Halhjem – Sandvikvåg	Os Fitjar	01.01.2007 - 31.12.2016	Fjord1
Riksvegsamband Bruravik – Brimnes	Ulvik Eidfjord	01.01.2011 - til bruopning, venta 01.07.2013	Fjord1

Tabell 24.

12.8. Marknad - passasjer og informasjon

Billettkontrollar på buss for 2011

Billettkontrollar i 2011

Sone	Antal kontrollerte	Antal avvik	% avvik
Austevoll	463	3	0,6 %
Sunnhordland	993	14	1,4 %
Hardanger/Voss	1 763	29	1,6 %
Nordhordland	1 174	10	0,9 %
Askøy	9 341	46	0,5 %
Bergen Nord	41 737	251	0,6 %
Bergen sør	71 361	331	0,5 %
Bergen vest/sentrum	29 511	257	0,9 %
Sotra	3 841	43	1,1 %
Osterøy/Arna	824	17	2,1 %
Bybanen	460 776	2 525	0,5 %
TOTALT	621 784	3 526	0,6 %

Tabell 25. Tal på kontrollerte passasjerar med gyldig billett. Merk at sone er ikkje identisk med rutepakke.

Oversikt over takstar på einskildbillett og månadskort per 01.01.2012:

Samanlikning av prisar på einskildbillett og månadskort i ulike byar (1-2 soner)

Produkt	Bergen	Oslo	Trondheim	Stavanger	Kristiansand	Tromsø
Enkeltbillett	27*	30/50**	30	27	35	28
Månadskort	660	620	585	650	760	640

Tabell 26.

*Ved bruk av Skysskort er prisgrunnlaget kr 25, og reell takst vert kr 20,75.

** Enkeltbillett: Kr. 30 kjøpt på førehand, kr. 50 kjøpt hjå sjåfør. Prisendring 01.02.2012.

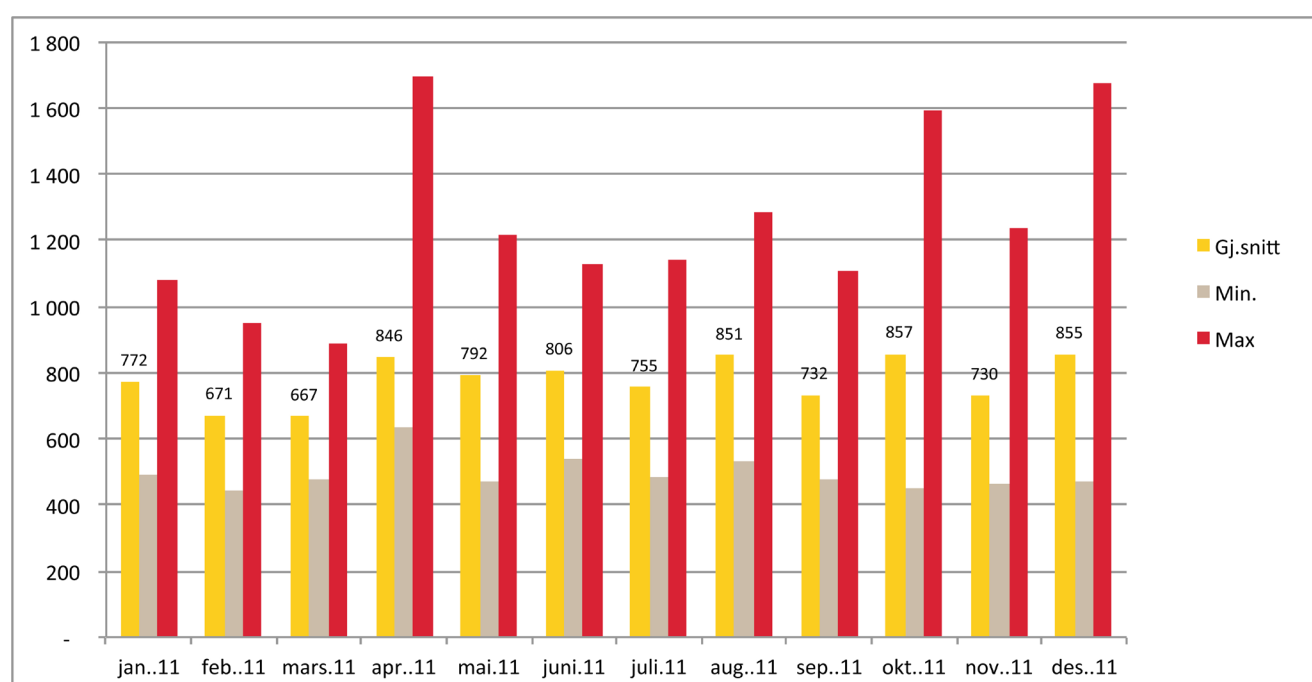
Merk at det her vert vist til takstar for 2012, og ikkje 2011, ettersom noverande takstar gjev det beste samanlikningsgrunnlaget.

12.9. Skyss kundesenter

Telefonar til Skyss kundesenter 2011, tasteval 1.

Månad	Gj.snitt per dag	Min.	Max	Antal
Januar	772	494	1 081	23 953
Februar	671	444	948	18 805
Mars	667	476	886	20 679
April	846	634	1 698	25 392
Mai	792	472	1 215	24 537
Juni	806	537	1 126	24 185
Juli	755	485	1 144	23 419
August	851	535	1 286	26 387
September	732	480	1 106	21 973
Oktober	857	449	1 592	26 562
November	730	467	1 240	21 908
Desember	855	468	1 676	26 491
Totalt	794	495	1 668	284 291

Tabell 27.



Tabell 28. Diagramoversikt

12.10. Biltrafikk i Bergen

Totaltrafikken for alle bomstasjonane i Bergen, totalt 13 stasjonar.

ÅDT BERGEN 2010- 2011

Bomstasjon	2010	2011	Endring	Endring i %
Kalfarbakken	3732	3524	-208	-5,6 %
Gamle Nygårdsbro (Florida)	2508	3058	550	21,9 %
Gravdal	18 489	18856	367	2,0 %
Løvestakkstunnelen (Fyllingen)	8246	8364	118	1,4 %
Sandviken	27 008	27 279	271	1,0 %
Gyldenpris	4256	4258	2	0,0 %
Nye Ngårdsbrua	26 955	26 925	-30	-0,1 %
Michael Krohngt.	8824	9215	391	4,4 %
Fjøsanger	20 837	21 526	689	3,3 %
Ringveg vest Dolvik/Straumbro*	10 350	11 215	865	8,4 %
Damsgårdsveien (Kommunal vei)	874	1087	213	24,4 %
Nattland	5492	5466	-26	-0,5 %
Storetveit	4028	3805	-223	-5,5 %
ÅDT alle bomstasjonane	141 599	144 578	2979	2,1 %

Tabell 29.

* Trafikken på Ringveg vest Dolvik og Straume bru er slått saman i teljinga. Ringveg vest Dolvik opna hausten 2010. SVV har for 2010 teljingar berre for september og oktober. 2010 talet er estimert ut frå Bro- og tunnelselskapet sine tal på bompengepasseringar dei fire siste månadane i 2010. Det er her føresett at trafikktalet dei siste 4 månadane i 2010 ville utgjort ein like stor andel av trafikken i 2010 som trafikktalet for dei siste 4 månadane av 2011 utgjør av trafikktalet for heile 2011.

ÅDT BERGEN 2010- 2011

Sentrumretta trafikk per teljestasjon	2010	2011	Endring	Endring i %
Gamle Nygårdsbro, mot sentrum	2508	3058	550	21,93 %
Sydnestunnellen, mot sentrum	1449	1564	115	7,94 %
Nygårdstunnelen mot sentrum	6037	6137	100	1,66 %
Fløyfjellet mot sentrum	2605	2626	21	0,81 %
Sandviksveien, mot sentrum	8050	8003	-47	-0,58 %
Kalfarbakken, mot sentrum	3732	3524	-208	-5,57 %
Nøstegaten, mot sentrum	7454	7022	-432	-5,80 %
Danmarksplass mot sentrum	9546	8938	-608	-6,37 %
Sum sentrumsretta trafikk	41381	40872	-509	-1,23 %

Tabell 29.

Den sentrumsretta trafikken er redusert med 509 frå 2010 til 2011 (-1,23 %).

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 90 00
e-post: hfk@hfk.no

www.hordaland.no

Januar 2012. Samferdselsavdelinga.