

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR HORDALAND**
ÅRSRAPPORT

20
15

Forord

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 strategiar for kollektivtransporten i fylket, i eit perspektiv fram mot 2030. Kollektivstrategien peiker ut retning for korleis ein kan nå ambisiøse mål for kollektivtrafikken på lengre sikt. Kollektivstrategien vert følgt opp gjennom 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.

Bergen, 25.02.2016

Innhold

- 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 14**
Status i kollektivtrafikken sin økonomi
- 4 Kollektivåret 2015 18**
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken
- 5 Kollektivfakta 26**
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.

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

Best tilbod der flest reiser

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

Enkle reiser

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

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og forutsigbar 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.

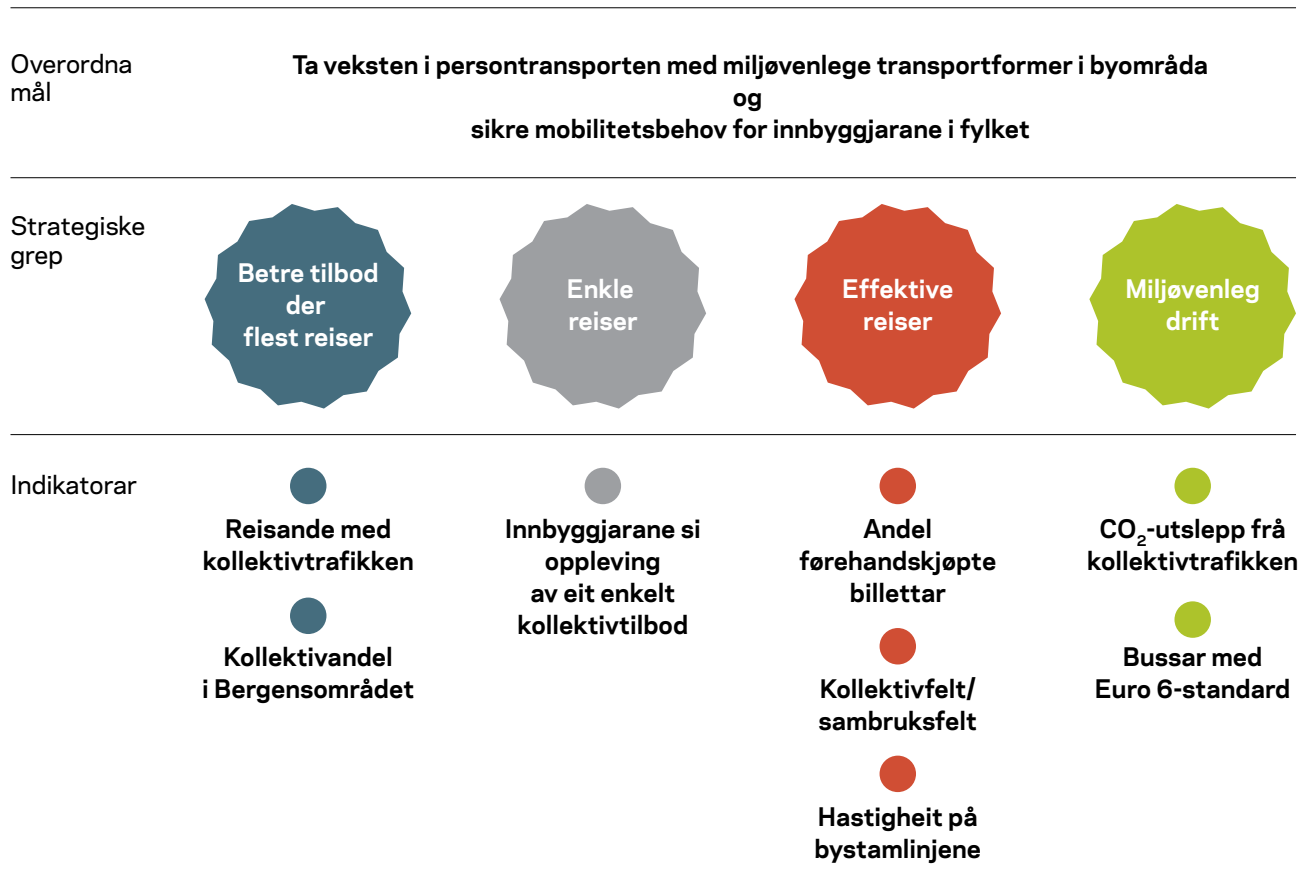
Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv. Handlingsprogrammet skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Rullert handlingsprogram vert lagt fram til politisk handsaming i desember kvart år, gjeldande handlingsprogram for 2016–2019 vart vedteke av fylkestinget i desember 2015.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien peiker ut retninga for kollektivtilbodet fram mot 2030. Handlingsprogrammet viser konkrete tiltak og prioriteringar dei neste fire åra. Formålet med denne årsrapporten er å gi informasjon om korleis vi ligg an når det gjeld å nå dei overordna måla og gjennomføre strategiane – kva har skjedd det siste året, korleis er utviklinga i kollektivtrafikken og når vi måla? Årsrapporten erstattar Kollektivmeldinga og er ein del av den systematiske oppfølginga av kollektivstrategi og handlingsprogram for kollektivtrafikken.

På grunnlag av overordna mål og strategiske grep i kollektivstrategien er det valt ut eit sett indikatorar for å kunne måle om utviklinga går i ønska retning. 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 bymiljøavtale.

Dei valde måleindikatorane er eit 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

Reisetall for Bergen og Bergensområdet viser at fleire reiser kollektivt også i 2015, men at veksten flatar noko ut samanlikna med åra 2011 til 2013. Dei to siste åra har vi sett at veksten ligg på om lag tre prosent. Tidlegare analysar har vist at auken i kollektivreiser i snitt bør ligge på fire prosent årleg for å sikre ei utvikling tilsvarande nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Reisande med kollektivtrafikken

Trafikkveksten i Bergensområdet var på nær tre prosent i 2015. Dette gav totalt 47,4 millionar kollektivreiser med buss og Bybanen. Bybanen hadde den største prosentvise veksten, på seks prosent, og nærma seg med det 10 millionar reisande.

Passasjerstatistikken for heile Hordaland viser også ein samla vekst på nær tre prosent i 2015, som gav over 54 millionar påstigande. Av alle kollektivreiser i fylket står bussen for 80 prosent, Bybanen i Bergen for 18 prosent og båt totalt for fylket for to prosent.

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. Frå 2016 vert det innført kontinuerlige RVU'ar gjennom heile året, mot tidlegare kvart fjerde år. Neste årsrapportar vil hente statistikk herfrå.

I tillegg til nasjonale reisevaneundersøkingar, gjennomfører Skyss 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		Endring	Endring
		sidan	sidan
		2014	2013
Bergensområdet	47 363 000	+3 %	+6 %
Hordaland totalt	54 265 000	+3 %	+7 %

Snøggbåten Kleppstø-Strandkaia inngår i påstigingstal for Bergensområdet. Tal påstigande for Hordaland er inklusiv båtrutene Sunnhordland, Nordhordland og Austevoll (båtruter med bruttokontrakt).

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbud, nye informasjonskanalar og fleire muligheter 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 enkelt å finne fram i kollektivsystemet.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbod

Skyss gjennomfører ei fast undersøking av korleis folk i Hordaland oppfattar Skyss og kollektivtilbodet der dei bur og ferdist. Her får ein også informasjon om kor enkelt befolkninga opplever at kollektivsystemet er å bruka. Desse undersøkingane omfattar både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport.

At kollektivtilbodet er enkelt å forstå er avgjerande for å få fleire til å reise kollektivt. Sjølv om ruteendringar kan skape frustrasjon, er dette ofte nødvendig for å få til forenkling og forbetring av tilbodet. I 2015 viser denne undersøkinga at 55 prosent av befolkninga er einig eller svært einig i at Skyss sitt kollektivtilbod er

enkelt å forstå. Dette er ei auke på fem prosent siste året.

Det er også ei positiv utvikling når det gjeld kor lett ein kan finne og forstå informasjon om kollektivtilbodet. Utvida bruk av digitale kanalar, som mobil, har gitt reisande meir oppdatert og lettare tilgjengeleg informasjon. I 2015 svarar seks prosent fleire at det er enkelt å finne informasjon om kollektivtilbodet enn i 2014. I 2015 meinte 58 prosent at informasjonen om kollektivtilbodet er lett å forstå, også her er ei positiv utvikling.

Til trass for nye salskanalar og ein svært populær mobilbillett, ser ein frå 2014 til 2015 ei svak negativ utvikling når det gjeld befolkninga i Hordaland si oppleving av kor enkelt det er å kjøpe og bruke billett. Noko av forklaringa kan ligge i at mobilbilletten berre er tilgjengeleg i sone Bergen. Generelt har dei som reiser utanfor Bergen sentrum eit dårlegare tilbod med omsyn til salskanalar, og det faktum at ein ikkje kan betale med bankkort om bord på bussane kan også vere med og forklare at denne skåren er lågare i 2015 enn året før.

Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg ganske einig eller svært einig i påstandane i 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	55 %	-2 +4
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	51 %	-2 +8
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	47 %	+2 +8
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	38 %	+6 +12
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	58 %	+11 +8
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	61 %	+6 +8
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	55 %	+5 +7

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 fokus på kundane sine behov og forventningar til kollektivtrafikken, og å etablere erfaringsutveksling og læring på tvers av organisasjonane. Frå 2014 har Skyss delteke i BEST-samarbeidet.

Kvart år vert det gjennomført ei felles undersøking av kor tilfredse innbyggjarane er med ulike aspekt ved kollektivtilbodet. Undersøkinga gir resultat for det enkelte byområde, og moglegheit til å samanlikne byane.

Alt i alt seier 53 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 skårer høgt når det gjeld å kjenne seg trygg på haldeplassar og på reisa, og at kollektivtrafikken er eit trafiksikkert reiseval, sjåførane sin opptreden, og oppfatning av at det å reise kollektivt er eit miljømessig og samfunnsmessig godt val. Dårlegast er skåren på lett tilgjengeleg informasjon for å planleggje og gjennomføre kollektivreiser. Siste år har tilfredsheiten med informasjon om kollektivtilbodet auka tydeleg, medan tilfredsheiten med pris går ned.

	Stockholm 2015	Oslo 2015	Helsinki 2015	Copenhagen 2015	Geneva 2015	Bergen 2015
TRAFFIC SUPPLY	67% (-2)	74% (+4)	76% (±0)	68% (+4)	71% (+1)	60% (+1)
RELIABILITY	54% (-8)	70% (+1)	80% (-3)	71% (+5)	77% (+2)	73% (+6)
INFORMATION	51% (-2)	63% (+3)	59% (+3)	56% (+5)	65% (±0)	52% (+10)
SECURITY AND SAFETY	71% (±0)	83% (+2)	80% (±0)	79% (+5)	78% (±0)	85% (+2)
COMFORT	63% (-1)	67% (+4)	73% (+1)	65% (+5)	69% (±0)	65% (+3)
STAFF BEHAVIOR	63% (-1)	70% (-1)	66% (+4)	73% (+4)	79% (+3)	68% (±0)
SOCIAL IMAGE	84% (-1)	92% (+1)	88% (-2)	76% (+3)	87% (±0)	87% (-2)
VALUE FOR MONEY	30% (-1)	42% (+3)	54% (+3)	25% (+5)	54% (+17)	33% (-10)
LOYALTY	57% (-2)	68% (+1)	79% (+1)	52% (+5)	76% (+1)	60% (-1)
OVERALL SATISFACTION	71% (-3)	72% (+2)	81% (+2)	59% (+5)	86% (+11)	53% (-3)

Effektive reiser

Stamlinjene i Bergen er prioriterte trasear for tilrettelegging av framkomst og haldeplassar. Eigne prioriterte køyrefelt er eit kraftfullt framkomsttiltak, det gir færre bussar i kø og høgare hastigheit. Siste året er det ikkje innført nye kollektiv- eller sambruksfelt, eller andre trafikale tiltak som prioriterer stamlinjene. Samstundes viser køyretidsmålingar ein svak nedgang i hastigheit på stamlinjene siste året. I høve mål om at stamlinjene skal vere eit forutsigbart og kapasitetssterkt tilbod peiker utviklinga i feil retning.

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 ombord. I Bergensområdet har satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett ombord gir resultat. Ein ser jamn vekst i bruken av mobilbilletter. Samstundes gjekk talet på billetter kjøpt om bord ned med nesten åtte prosent i løpet av 2015. Dette gir ei auke i andelen førehandskjøpte billetter på 17 prosentpoeng frå 2013.

	Andel i 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
Førehandskjøpte billetter	56 %	+8	+17

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 busskontraktane for Bergen er basert på timespris.

Eigne køyrefelt som prioriterer kollektivtrafikk er eit kraftfullt tiltak for å gi 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.

Sidan 2014 er det ikkje innført nye strekningar med kollektiv- eller sambruksfelt i Bergen. Sambruksfelt er køyrefelt for kollektiv og privatbilar med meir enn 2 personar, såkalla 2+. Sambruksfeltet i Fjøsangervegen retning sentrum skulle etter planen setjast i verk som ei forsøksordning i 2015, men er utsett til 2016. På strekninga Allestadveien–Skarphaugen i Fyllingsdalen er eit nytt kollektivfelt under arbeid, med førebels planlagt opning i årsskiftet 2016/2017.

Status for Bergen pr 2015 viser altså inga endring frå 2014 når det gjeld nye kollektiv- og sambruksfelt. Per 31. desember 2015 er det til saman 11,1 km kollektivfelt og 6,1 km sambruksfelt i Bergen.

	Samla lengde antal kilometer i 2015	Endring sidan 2014	Endring sidan 2013
Kollektivfelt	11,1	0 %	+21 %
Sambruksfelt	6,1	0 %	0 %

Hastigheit på bystamlinjene

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

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

Sett ut frå hastigheit viser køyretidene ein negativ trend frå 2014 til 2015. Linje 2, 3, 5 og 6 har alle ein svak nedgang i hastigheit målt i km/t. Linje 4 har ein svak auke i retning frå Flaktveit, men i motsett retning har hastigheita gått noko ned også her. Linje 4 fekk endra trasé i 2015 (ny endestopp på Hesjaholtet), som vil kunne ha noko innverknad på køyretidene samanlikna med 2014.

Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

	Rush morgon (7-9) Snitt hastigheit 2015	Endring sidan 2014	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2015	Endring sidan 2014
2 frå Strandkaien	26,4 km/t	-0,2	23,5 km/t	-0,3
frå Birkelundstoppen	25,0 km/t	-0,5	26,6 km/t	+0,2
3 frå Støbotn	30,4 km/t	-0,6	31,9 km/t	-0,4
frå Sletten	32,9 km/t	-1,5	32,4 km/t	-1,3
4 frå Hesjaholtet	34,6 km/t	-0,4	32,6 km/t	-0,2
frå Flaktveit	33,1 km/t	+0,4	34,0 km/t	+1,2
5 frå Loddefjord	33,7 km/t	-0,9	34,1 km/t	-0,5
frå Åsane terminal	33,8 km/t	-1,2	33,2 km/t	-1,7
6 frå Vadmyra	31,7 km/t	-0,5	32,1 km/t	-0,1
frå Lønborglien	30,2 km/t	-1,5	29,3 km/t	-1,7

Kva kostar eitt minutt auka køyretid på bussane?

Samanhengen mellom auka køyretider og kostnader kan illustrerast med eit konkret eksempel frå Helleveien i ytre Sandviken, strekninga NHH og Gamle Bergen.

Helleveien er betent av stamlinjene, linje 3, 4, 5, og 6 i tillegg til ei rekkje andre busslinjer. Totalt passerer nærare 1000 bussavgangar her på ein vanleg kvardag, der stamlinjene utgjer om lag 70 prosent. Endringar i trafikksituasjonen og

køyretider for bussane langs Helleveien gir difor vesentlege utslag i kostnader til kollektivdrift.

Målingane for 2015 viser auke i snitt køyretider i rush på inntil to minutt på stamlinjene som betener Helleveien. Dersom samtlege busslinjer i Helleveien får eitt minutt lenger køyretid, vil det gi ein årleg meirkostnad på om lag 3,5 mill kr. Det er ikkje medrekna helg- og sommardagar.

Endring i køyretid
på strekninga
+ 1 min

Antall bussar på ein
vanleg kvardag
1000

Årleg meirkostnad for
kollektivdrift
ca 3,5 mill kr

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 karbondioksider (CO₂), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gir dårleg luftkvalitet lokalt, og kan gje helseproblem i utsette område. Spesielt utslepp av nitrogenoksider (NO_x) er tidvis ei utfordring i Bergen.

Globale utslepp kan ein redusere ved å få ned forbruket av drivstoff, ved overgang til fornybare drivstoff eller overgang til elektrisk drift. 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 svært positiv utvikling med tanke på reduksjon av klimautslepp.

For kollektivtrafikken vil krav som vert stilt til bussane bidra til kraftig nedgang i lokale utslepp frå kollektivtrafikk i åra framover. Ei ny forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av køyretøy til vegtransport har vore på høyring. Dersom denne vert vedteke, vil det medføre innskjerping i krav om Euro 6-standard på bussparken. Bussar med Euro 6-standard har svært låge utslepp av NO_x, lågare enn privatbilar med dieseldrift.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

Med utbygging av Bybanen vert ein stadig aukande del av kollektivreisene utført med elektrisitet som energiform og dermed utan direkte CO₂-utslepp. I 2015 utgjorde reiser med Bybanen om lag 18 prosent av kollektivreisene i fylket.

Lette køyretøy (privatbilar) står for den største delen av det totale CO₂-utsleppet frå vegtrafikken i fylket, om lag 75 prosent. Busstrafikken står for om lag 7 prosent, og tunge køyretøy (utan bussar i Skyssregi) for 18 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 CO₂-utslepp når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil. Det er difor viktig å sjå utsleppa frå kollektivtrafikken opp mot talet på reiser eller passasjerar som ligg bak. I 2015 var gjennomsnittleg CO₂-utslepp pr påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 1,045 kg. Dette er eit snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Fylkesvegferjene står for eit like stort CO₂-utslepp som all bussdrifta i Hordaland. Ein har i 2015 førebudd nye anbudsprosessar der det vert lagt til rette for meir enn 50 prosent reduksjon av klimagassutslepp frå ferjene. Snøgg- og lokalbåtane står for over 30 prosent av utsleppa frå kollektivtrafikken. Med tanke på at dei fraktar om lag 2 prosent av dei reisande, er dette ein høg andel.

Bussar med Euro 6-standard

Euro-standard set grenseverdiar for kor mykje utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Krav til utslepp vart først satt 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.

Dei store utskiftingane i bussparken er knytt til nye anbod, men det pågår samstundes ei kontinuerleg oppgradering. Om lag fire prosent av bussane i Hordaland er Euro 6.

I 2015 vart det inngått nye busskontraktar for Hardanger og Voss og Modalen og Vaksdal. Dette vil gje eit nytt løft for bussparken med ein stor andel nye Euro 6-bussar i løpet av 2016.

CO₂-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

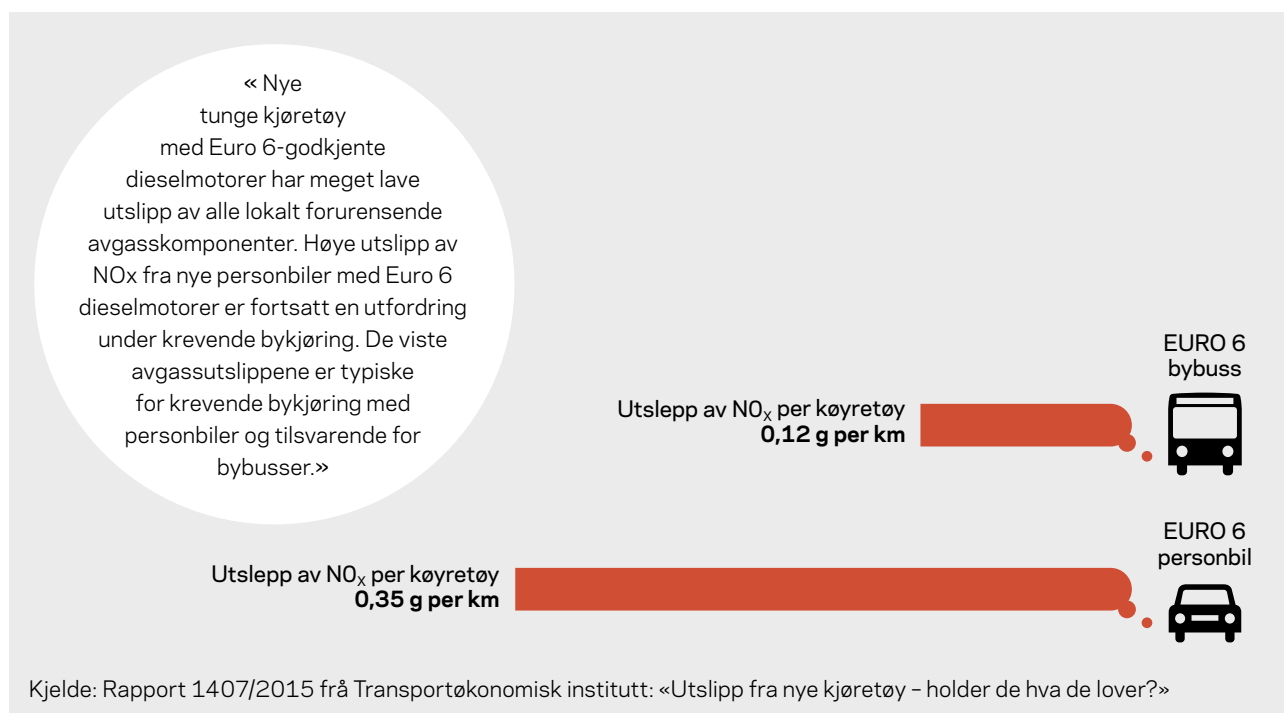
	2013	2014	2015
CO ₂ -utslepp	-	57 200 000 kg	55 700 000 kg
Tal påstigande	50 859 000	51 908 000	53 339 000
CO ₂ -utslepp per påstigande	-	1,102 kg	1,044 kg

For å følgje utviklinga i klimabelastinga frå kollektivtrafikk med buss og bane er det gjort eit enkelt reknestykke: Det direkte CO₂-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 CO₂-utslepp for reiser av svært ulik lengde.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

	2013	2014	2015
Ferjer	-	61 700 tonn	62 000 tonn
Snøgg- og lokalbåt *	16 000 tonn	25 000 tonn	26 700 tonn
Buss	-	57 200 tonn	55 700 tonn

* Nye anbod med nye båtsamband frå 1.1.2014 gir ei markant endring frå 2013 til 2014.



Økonomiske nøkkeltal 2015

Rammer til kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for Skyss. Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget og er per februar 2016 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 skyss av skuleelevar utført med rutegående buss.

Dei totale brutto kostnadene til kollektivdrifta var i 2015 på 2,293 milliardar kroner. Dette er ei auke i kostnader på om lag sju prosent sett i høve 2014. Over halvparten av auken er knytt til individuelt tilrettelagt skuleskyss, eit ansvarsområde som frå 2015 i si heilheilt vart overført frå samferdselsavdelinga i fylkeskommunen til Skyss. Individuelt tilrettelagt skuleskyss er skyss av skuleelevar som i hovudsak vert utført med drosjetransport. I 2013 var alle kostnader knytt til skuleskyss med i rekneskapsposten for buss.

Ut over endringane knytt til skuleskyss skuldast kostnadsauken frå 2014 til 2015 i stor grad kontraktsmessige forhold og justeringar.

Overgang frå netto- til bruttokontraktar på fleire båtsamband er årsaka til auken i bruttokostnader til båt frå 2013 til 2014. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjeveren har ansvar for passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren har ansvar passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjever kjøper. I 2015 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Ferjekontraktane er nettokontraktar, men ein førebur no å lyse desse ut som bruttokontraktar.

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. Gjennom stram økonomistyring er kostnader knytt til administrasjon og drift redusert frå 2014 til 2015. Dette til tross for høgt ambisjonsnivå, høg aktivitet og omfattande utviklingsoppgåver.

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

Billettinntektene for buss og bybane har auka noko frå 2014 til 2015. Dette kan sjåast i samheng med auka passasjertal frå 2014 til 2015 og auka billettakstar frå 1. februar 2015.

Årsaka til at billettinntektene for båt auka markant frå 2013 til 2014 var at Skyss gjekk over til å nytte bruttokontraktar for fleire samband, der Skyss får passasjerinntektene.

Skyss sine inntekter dekker om lag 40 prosent av Skyss sine kostnader. Om lag 60 prosent av kostnadane vert dekkja med budsjettmidlar frå Hordaland fylkeskommune. I 2015 utgjorde Hordaland fylkeskommune si finansiering 1,387 milliardar kroner. Budsjettet for 2015 var på 1,381 milliardar kroner.

Rekneskap brutto driftskostnader

	2013	2014	2015
Buss	1 258 225 000	1 242 498 000	1 296 383 000 kr
Bybane	192 961 000	232 699 000	223 054 000 kr
Båt	103 768 000	174 715 000	178 280 000 kr
Ferje	311 714 000	303 635 000	309 733 000 kr
Skuleskyss individuelt tilrettelagt *	-	57 746 000	156 446 000 kr
Administrasjon og drift	129 183 000	134 514 000	129 302 000 kr
Total brutto kostnader	1 995 851 000	2 145 807 000	2 293 198 000 kr

* Total kostnader for Hfk skuleskyss individuelt tilrettelagt var i 2013 171, 4 mill kr, i 2014 183,3 mill kr og i 2015 183, 6 mill kr – fordelt på Skyss og samferdselsavdelinga.

Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Rekneskap inntekter

	2013	2014	2015
Billettinntekter buss	472 084 000	499 260 000	526 554 000 kr
Billettinntekter bane	130 582 000	116 942 000	129 783 000 kr
Billettinntekter båt	5 205 000	42 446 000	44 670 000 kr
Skuleskyss ordinær, refusjon kommunar	108 353 000	113 603 000	128 129 000 kr
Belønningsmidlar	27 000 000	31 000 000	31 000 000 kr
Andre inntekter	37 061 000	45 601 000	45 735 000 kr
Totale inntekter	780 285 000	848 852 000	905 871 000 kr

Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Fylkeskommunen si finansiering

	2013	2014	2015
Rekneskap	1 215 566 000	1 296 955 000	1 387 327 000 kr
Budsjett	1 194 725 000	1 257 688 000	1 381 960 000 kr

Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Belønningsavtale 2015-2018

Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune inngått ein ny fireårig avtale med Samferdselsdepartementet om tildeling frå «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» for perioden 2015-2018. 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. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune søkte opphavleg om 905 millionar kroner i belønningsmidlar for perioden 2015-2017. Oversikt over planlagt fordeling av midlane er vist i eigen tabell.

I tillegg vart det i 2015 søkt om ekstra belønningsmidlar, i hovudsak til kapasitetsauke for kollektivtransporten knytt til innføring av tidsdifferensierte bompenger.

Belønningsavtalen som er inngått for 2015-2018 gir ei total ramme på kr 724 millionar kroner, inklusiv ekstramidlar for 2015. Avtalen inneber altså ein reduksjon i total beløp sett i forhold til søknaden. Dei tildelte belønningsmidlane på 724 millionar kroner fordeler seg årleg som følgjer:

- 2015: 184 mill. kr
- 2016: 140 mill. kr
- 2017: 200 mill. kr
- 2018: 200 mill. kr

I 2015 vart 90 millionar kroner av ramma fordelt til tiltak for utvikling og styrking av kollektivtilbodet. Av dette vart 31 millionar kroner nytta i 2015, og 59 millionar kroner overført til 2016. Midlane i 2015 vart

i all hovudsak nytta til drift av allereie iverksette kollektivtiltak frå tidlegare år.

Avtalen om belønningsmidlar og framtidig bymiljøavtale 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. Allereie iverksette tiltak vil krevje finansiering i påfølgjande år, samstundes som det er mål og planar om nye kollektivtiltak. Gjeldande belønningsavtale sikrar ikkje tilstrekkeleg finansiering til drift i samsvar med våre ambisjonar om vekst i talet på kollektivreisande.

Planlagt fordeling av midlar i søknad om belønningsmidlar for 2015–2018

	2015	2016	2017	2018	2015–2018
Planmidlar; bybane, buss og sykkel	40	30	15	10	95 mill kr
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet	45	50	60	65	220 mill kr
Terminalar og knutepunkt	20	20	80	80	200 mill kr
Framkomsttiltak for buss	20	20	80	80	200 mill kr
Sykkeltiltak	5	10	55	70	140 mill kr
Gangetiltak	2	5	15	8	30 mill kr
Miljøtiltak	2	5	5	8	20 mill kr
Sum	134	140	310	321	905 mill kr

Korleis sikre at alle reisande har gyldig billett?

Satsinga på nye salskanalar har vore eit løft for å gjere kollektivreisene enklare. Spesielt har kjøp av billett på mobil i sone Bergen vore ein suksess, ein har oppnådd både å redusere tidsbruk på haldeplassane og å redusere kontanthandlinga om bord. Baksida av medaljen er at det kan vere lågare terskel for å reise utan billett, sidan det er ikkje krav om at billett skal aktiverast eller synast fram til sjåfør.

Skyss jobbar med å redusere problemet med snik. I 2015 vart det gjennomført ei rekke tiltak, mellom anna:

- **Om lag 17 500 billettkontrollar**, og der vart det registrert 13 064 avvik, noko som gir ein «snikandel» på tre prosent. Dette er ei auke på ein prosent sett i høve til 2014.
- **«Storkontrollar» på buss i Bergen.** Dette inneber at samtlege bussar og passasjerar på utvalde haldeplassar vert kontrollert. Slike

kontrollar viser ein betydeleg høgare snikandel enn i vanlege kontrollar. Siste storkontroll viste ni prosent avvik.

- **Innført ei to-minutters forseinking** ved kjøp av billett på mobil, slik at fleire skal verte bevisste på at dei må kjøpe billett før dei går om bord.
- **Auke i satsane for tilleggskast** til 1 150 kroner, eller 950 kroner om ein betalar på staden.

Ei undersøking Skyss fekk gjennomført hausten 2015 viser at meir enn ein av fire har reist utan gyldig billett minst ein gong det siste året, mange av desse er under 30 år. Dei fleste som reiser utan gyldig billett definerer likevel ikkje seg sjølv som «snikarar». Mange av dei som reiser ofte vil oppleve omstende som gjer at dei av og til ikkje får løyst billett. Summen av enkelttilfelle utgjer uansett eit betydeleg inntektstap for Skyss, og ein vil jobbe vidare med tiltak for å redusere andelen som ikkje løysar billett.

4

Kollektivåret 2015

Stadig fleire kollektivreisande

Passasjerstatistikken for 2015 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Det var til saman totalt om lag 54,3 millionar påstigande på buss, båt og bane i 2015. Dette er i underkant av tre prosent vekst frå 2014. Den prosentvise veksten er tilnærma lik i Bergensområdet som Hordaland utanom Bergensområdet. På ein gjennomsnittleg kvardag var det i 2015 om lag 175 000 reisande med kollektivtrafikken i Hordaland.

Bybanen i Bergen held fram den gode utviklinga. I 2015 reiste seks prosent fleire med Bybanen enn året før, og statistikken viser i underkant av ti millionar påstigingar. Bybanen står no for 18 prosent av kollektivreisane i fylket.

Når det gjeld snøgg- og lokalbåtane i fylket, ser ein ei auke i passasjerar på om lag 16 prosent frå 2014 til 2015. Totalt står båtane for om lag to prosent av dei reisande med kollektivtrafikk i fylket. Båtsambanda i Sunnhordland og Austevoll viser ein svak nedgang på om lag ein prosent siste året.

Frå 1. januar 2015 fekk båtsambandet Kleppestø-Strandkaien fleire avgangar ettermiddagar og laurdagar. Anløpet i Bergen vart flytta frå Nøstet til Strandkai terminalen for å få eit større passasjergrunnlag og vere betre knytt til andre kollektivtilbod for reiser vidare. Desse tiltaka har gitt effekt, og ein har 114 000 passasjerar fleire enn 2014, noko som er ein vekst på 34 prosent. På dei mest populære avgangane har ein opplevd at passasjerar vert ståande igjen på kaien på grunn av full båt.

Båtruta mellom Bergen sentrum og Frekhaug/Knarvik har hatt ei jamn vekst dei to åra den har vore i drift. Veksten i 2015 er på heile 20 prosent, og talet på reisande er no over 100 000 i året. Båten har fire avgangar morgon og tre avgangar ettermiddag, og har

sitt fortrinn ved å tilby ei effektiv og føreseieleg reise i rushperiodane.

Kapasitet i kollektivnettet i Bergensområdet

I januar 2015 vart det gjort vedtak i Bergen bystyre om innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar i bomringen i Bergen, og vedtaket vart fulgt opp i fylkestinget i mars. Dette medførte ekstra merksemd kring kapasiteten i kollektivnettet i Bergen, og reiste spørsmål om kollektivsystemet var dimensjonert for å ta i mot dei forventa nye reisande.

På fleire viktige linjer i Bergen kunne ein vise til liten eller ingen ledig kapasitet på enkelte strekningar og i den travlaste delen av rushperioden. På bakgrunn av ei samla vurdering vedtok fylkestinget å iverksette rundt 300 nye avgangar innafor ei ramme på 35 mill. kr ved innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar.

Bybanen har i 2015 køyrd med så stor kapasitet som infrastruktur og talet på vogner har tillete. Det har tidvis vore kapasitetsproblem, i hovudsak når ein har hatt driftsproblem med innstilte avgangar. Dette grunna tekniske utfordringar med vognmateriell og oppgradering av tekniske system.

Dei nye bybanevognene som kjem i løpet av 2016 vil vere lengre og dermed ha større kapasitet. Vognene ein har i dag skal også forlengast. Den første nye lange vogna vart levert i oktober i 2015, og kan takast i bruk når nytt depot på Kokstad står klart. I 2015 har ein også tilpassa haldeplassane til dei lange vognene.

Oppdatert trafikantinformasjon på skilt, mobil og web

Skyss arbeider kontinuerleg med å forbetre og fornye trafikantinformasjonen. Særleg har auka bruk av digitale kanalar og betre informasjon når avvik oppstår vore prioritert i 2015.



Frå hausten 2014 har Skyss nytta eitt årsverk til å overvake trafikkbiletet og syte for at publikum får oppdatert informasjon ved avvik. Etablering av rutinar, opplæring og forbedring av verktøy for avviksinformasjon har vore viktig i 2015.

Digitale skjermar med relevant reiseinformasjon og avgangstider er eit viktig verkemiddel ute i trafikken. I 2015 har Skyss arbeidd spesielt med å forbetre trafikantinformasjon på sentrale terminalar og haldeplassar i Bergensområdet. Det er plassert ut sanntidsskilt og informasjonssøyler, utvikla terminalkart og lagt til rette for skjermbasert avgangsinformasjon. I tillegg er haldeplassar på fleire sentrale strekningar oppgradert. Bybanen, båtar og nokre bussar har fått informasjonsskjermar.

Skjermar for å vise sanntidsinformasjon for buss er etablert på totalt 76 haldeplassar i Bergen. Bergen sentrum har vore hovudprioritet i 2015. I oktober 2015 vart det også installert eit nytt sanntidssystem på Bybanen, og informasjonstavlene på bybanestoppa viser no sanntidsinformasjon.

Digitale kanalar overtek for rutehefta

Skyss har over tid opplevd redusert etterspurnad etter rutehefte i papirformat. Våre reisande nyttar i aukande grad digitale kanalar som skyss.no og mobil-app, noko som gir meir oppdatert og nøyaktig informasjon. Frå sommaren 2015 vart det difor vedteke å redusere opplaget, og å fjerne rutehefta frå bussane Bergen og omegn. Ein omfattande informasjonskampanje vart gjennomført i forkant av tiltaket.

Totalt hadde nettsida skyss.no om lag 1,75 millionar besøkande i 2015. Meir enn halvparten av sidevisingane gjaldt ruteinformasjon. Bruken av reiseplanleggjaren på skyss.no har auka, medan annan ruteinformasjon har gått tilbake.

Suksessen med mobilbillett held fram

Kundane har fått ei rekke nye kjøpsmoglegheiter for billetter dei siste åra, og særleg mobilen som salskanal har hatt ein markant vekst. I 2015 vart det gjennomført ei oppgradering av mobil-appen. I tillegg er nokre nye billettypar lagt til, appen er gjort tilgjengeleg også for utanlandske telefonabonnentar og har fått eit reinare og meir moderne utsjåande.

Bruken av mobilbillett har vakse jamt i 2015. Til saman vart det selt 4,3 millionar mobilbilletter i 2015. Ny månadsrekord vart sett i november med sal av i overkant av 400 000 billetter. Enkeltilletter for vaksne står framleis for majoriteten av selde billetter med nærare 80 prosent av salet.

Ved utgangen av 2015 var det registrert 247 000 brukarar av bilettappen, noko som betyr at store delar av potensielle brukarar i Sone Bergen har lasta den ned.

Sal om bord er framleis den største salskanalen målt i omsetnad, men prosentandelen går stadig ned. Målt i talet på selde billetter har mobilsal gått forbi sal om bord og er no den største salskanalen. Mange kundar kjøper framleis periodebillett om bord, noko som forklarar kvifor omsettinga er høg sjølv om det vert seld fleire billetter via mobil.

I heile 2015 er det, på bakgrunn av politiske vedtak i 2014, arbeid vidare med forenklingar i takst- og sonesystemet i Hordaland. Hausten 2015 vart det sett ned ei politisk arbeidsgruppe, som har gjennomført fleire arbeidsmøte saman med adminis-

trasjonen. Ny politisk handsaming er planlagt første kvartal 2016.

Endring i prisar

I den årlege prisjusteringa 1. februar auka minste-taksten for einskildebillett vaksen frå 31 til 35 kroner, medan pris for barne- og honnørbillett gjekk opp frå 16 til 18 kroner. Pris for einskildebillett kjøpt om bord i buss i sone Bergen auka til 50 for vaksne og 25 kroner for barn/honnør. 30-dagers ungdomsbillett for heile Hordaland vart 40 kroner dyrare, og kosta 350 kroner i 2015. Billetter for båt auka i gjennomsnitt med tre prosent, og tur/retur-rabatten vart fjerna for nokre strekningar. Kombinasjonsbilletter for buss/tog gjekk i gjennomsnitt opp med seks prosent.

Innfartsparkering

Fylkestinget vedtok i mars 2015 ny strategi for innfartsparkering. Strategien vert fulgt opp gjennom handlingsprogram for samla kollektivstrategi for Hordaland.

Hausten 2015 fekk to parkeringsplassar oblatordning for kollektivreisande på Straume på Litle-Sotra. Ved kollektivterminalen på Straume er det om lag 130 plassar, og i Kystbygarasjen 50 plassar.

Oppgradering av knutepunkt i fylket

Det er stort behov for oppgradering av knutepunkt rundt i fylket. I 2015 har Storebø terminal i Austevoll fått ei etterlengta oppgradering. Medan det tidlegare var to kantstopp har ein no fått ein god terminal med tilknytting til idrettsanlegg og ungdomsskule.

I 2015 er det også arbeid med planane for nye Voss knutepunkt. Arbeidet er i rute, og det går mot byggestart første halvår i 2016. Dette vert ei kraftig



standardheving for dei reisande, i eit viktig knutepunkt både for buss og jernbane.

Skuleskyss i distrikta

Lovpålagt skuleskyss utgjer ein betydeleg del av kollektivtilbodet i distrikta. I 2015 hadde i alt 16 672 elevar i grunnskulen rett på skyss, mot 15 947 i 2014. Av desse hadde 1 886 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. For elevar i vidaregåande skule auka talet frå 3 011 til 3 246 i 2015. Av desse hadde 605 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Kostnadane med individuelt tilrettelagt transport kan variere frå år til år på grunn av elevsamansettinga og køyrestrekningar, men ein ser ein trend med aukande ressursbehov for skuleskyss. Mellom anna fører nedlegging/samanslåing av grunnskular ofte til lengre reiseavstandar og fleire elevar med rett på skyss. Lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande og delt omsorg er andre faktorar som påverker behovet for skuleskyss.

Det auka behovet for skuleskyss er ressurskrevjande. Når ein treng fleire nye avgangar til same tid, til dømes til skulestart om morgonen, vert det behov for både fleire bussar og fleire sjåførar. Desse vil ikkje nyttast meir enn i eit svært kort tidsrom, noko som gir dårleg utnytting av ressursane. Betre samordning av start- og sluttider på skulane kan difor gje store innsparingar på transportsida.

I Hardanger og Voss har ein i 2015 testa ut ein ny busstype for å unngå å måtte utvide bussparken. Bussar med ekstra setekapasitet har gjort at ein har fått med seg alle elevane utan å setje inn ekstra buss. Busstypen vert vidareført i nytt anbod i 2016, og også i nytt anbod i Sunnhordland.

Fylkesvegferjene

Samla sett hadde fylkesvegsambanda i 2015 ei auke i personbileiningar på i underkant av 50 000 sett mot 2014. Sambandet Jondal-Tørvikbygd har den klart største veksten med nærare 40 000 fleire personbileiningar (pbe) enn i fjor og ein prosentvis



vekst på om lag 14 prosent. Masfjordnes-Duesund har den nest største prosentvise veksten med om lag elleve prosent. Den prosentvise nedgangen er størst på sambanda Hatvik-Venjanaset, Kvanndal-Utne-Kinsarvik og Klokkevik-Hjellestad. Sambandet Kvanndal-Utne- Kinsarvik vart frå oktober 2015 delt i sambanda Kvanndal-Utne og Utne-Kinsarvik.

Alle ferjesamband har i 2015 hatt ein regularitet (andel gjennomførte avgangar av dei planlagde) på over 99 prosent, med unntak av sambandet Leirvåg-Sløvåg, der talet er 98,8 prosent. Det er ein aukande andel elbilar på dei fleste ferjesambanda, og sambandet Krokeide-Hufthamar har den høgste andelen med 9,56 prosent elbilar.

Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

Demonstrasjonsprosjektet med biogasshybridbussar som vart gjennomført i 2013 og 2014 er no avslutta. Prosjektet har gire nyttige erfaringar og positive resultat. Høgskulen i Bergen har gjort målingar som viser at utsleppa er svært låge. Utsleppa av NO_2 (den farlegaste komponenten i giftlokket over Bergen) er nær null. Utsleppa av NO_x tilsvarar utsleppet frå éin bensindrivne personbil. Det vart målt 15 til 20 prosent reduksjon i CO_2 -utsleppet per passasjerkilometer, samanlikna med ein konvensjonell gassbuss. Dei to bussane er no i ordinær drift, men avventer evaluering av dispensasjon frå Vegdirektoratet.

Etter vedtak om vidare satsing på trolleybussdrifta i Bergen overtok fylkeskommunen infrastrukturen for

trolleybussane frå juni 2015. Trolleybussane har i samband med dette fått ei oppgradering.

I desember 2015 vedtok fylkestinget at ein skal førebu for nullutsleppsløysingar i nye bussanbod i Bergen. Nye avtalar vil for bussdrifta i Bergen vil vere gjeldande frå 2020.

Bybanen til Bergen lufthamn Flesland snart klar til oppstart

Det er i 2015 arbeidd med å førebu opning av bybanen mellom Lagunen og Bergen lufthamn Flesland. Dette skal etter planen skje hausten 2016.

Det er utarbeidd ein trafikkplan for omlegging av busslinjene i området, som vil verte iverksett knytt til oppstart av banen. Bussnettet skal sikre «mating» til Bybanen, dekke behov for kollektivtrafikk lokalt og sikre kopling mellom viktige reisemål som ikkje vert dekkja av banen. Det er usikkert i kva grad det vert behov for avlasting av Bybanen med busstrafikk.

Planarbeid for Bybanen til Fyllingsdalen

I mai 2015 vart planprogram for bybane på strekninga Bergen sentrum–Haukeland–Fyllingsdalen vedteke i komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune. Gjennom Bergensprogrammet deltek HFK/Skyss i arbeidet med reguleringsplanar. Eit sentralt tema i dette arbeidet er korleis Bybanen sine haldeplassar skal fungere også som knutepunkt for samla kollektivnett med både buss og bane.

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 byggetrinn mot Fyllingsdalen.





Planlegging av nye anbod

Skyss har i 2015 arbeidd med å førebu anbods-konkurransar for å inngå nye ferjekontraktar, da samtlege avtalar går ut i perioden 2017-2019. Det er vedteke ein «miljømodell» med krav om lågutslepp, og at nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk. Skyss vil leggje føringar knytt til utslepp av klimagassar for kvar rutepakke, medan operatørane definerer kva løysingar som må til for å oppnå desse effektane. Oppstart av nye kontraktar vil skje 1. januar 2020, med unntak av sambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg som skal starte opp 1. januar 2018.

Det er i 2015 inngått nye avtalar for køyring av buss i Hardanger og Voss, og Modalen og Vaksdal. Ein har i grunnlaget for nytt anbod i Hardanger og Voss gjort fleire mindre endringar for å imøtekomme lokale behov og prioriteringar frå kommunane. Utover dette er det ikkje gjort større omleggingar i rutetilbodet og samla ruteproduksjon i området er planlagt vidareført på dagens nivå. Kollektivtilbodet i Modalen og Vaksdal er

i all hovudsak basert på lovpålagd skuleskyss, og det er ikkje lagt opp til endringar i tilbodet i dette området. Nye kontraktar har oppstart i august 2016.

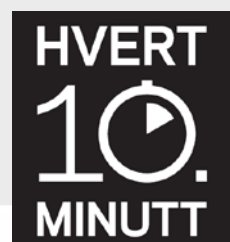
Som førebuing av nytt anbod i Sunnhordland (Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio) frå juli 2017, er det utarbeidd ein trafikkplan for området. Det er gjort ei vurdering av dagens kollektivtilbod og utforming av framtidig linjenett og rutetilbod basert på utviklinga i transport-behovet i regionen. Trafikkplanen gir overordna tilrådingar til linjenett og rutetilbod i området, og danner grunnlag for detaljering av konkurransegrunnlaget til nytt anbod.

Kampanjar i 2015

Omdømet til Skyss vert i stor grad skapt gjennom kundane si oppleving av sjølve reisa. I 2015 har Skyss gjennomført fleire kampanjar som har som mål å bidra til at fleire reisande opplever reisa positivt.

Appy. Målet med kampanjen «Appy» for billett-app var å vise fram alle fordelane knytt til å kjøpe billett på mobiltelefon, for slik å få fleire fornøyde brukarar. Kampanjen besto av ein serie små, humoristiske animasjonsfilmar der «Appy» var ein gjennomgangsfigur. Filmane er distribuert i ei rekke ulike kanalar.

Stamlinjene. Hausten 2015 vart det køyrt ein kampanje for å auke kjennskapen til stamlinjene nr. 2, 3, 4, 5 og 6 for å få fleire arbeidsreisande til å ta buss til og frå arbeid. Undersøkingar viser at mange ikkje kjenner til at dei har ei stamlinje i nærleiken av der dei bor eller arbeider. Stamlinjene skil seg ut mellom anna ved å ha hyppige avgangar, god kapasitet, faste trasear og intervall, og lange driftsdøgn. Det vart utarbeidd korte animasjonar som vart distribuert i ei rekke kanalar, i tillegg til radioreklame. Det vart også gjennomført bedriftsbesøk. Kampanjen vil verte fulgt opp vidare i 2016.



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 politiskarane 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, snøgg- og lokalbåt, ferjer og drosje til trafikkselskap etter anbodskonkurransar. Det er i dei fleste tilfelle Skyss som planlegg og marknadsfører kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 770 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 20 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband
- Seks båtkontraktar med åtte snøgg- og lokalbåtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skule-skyss.

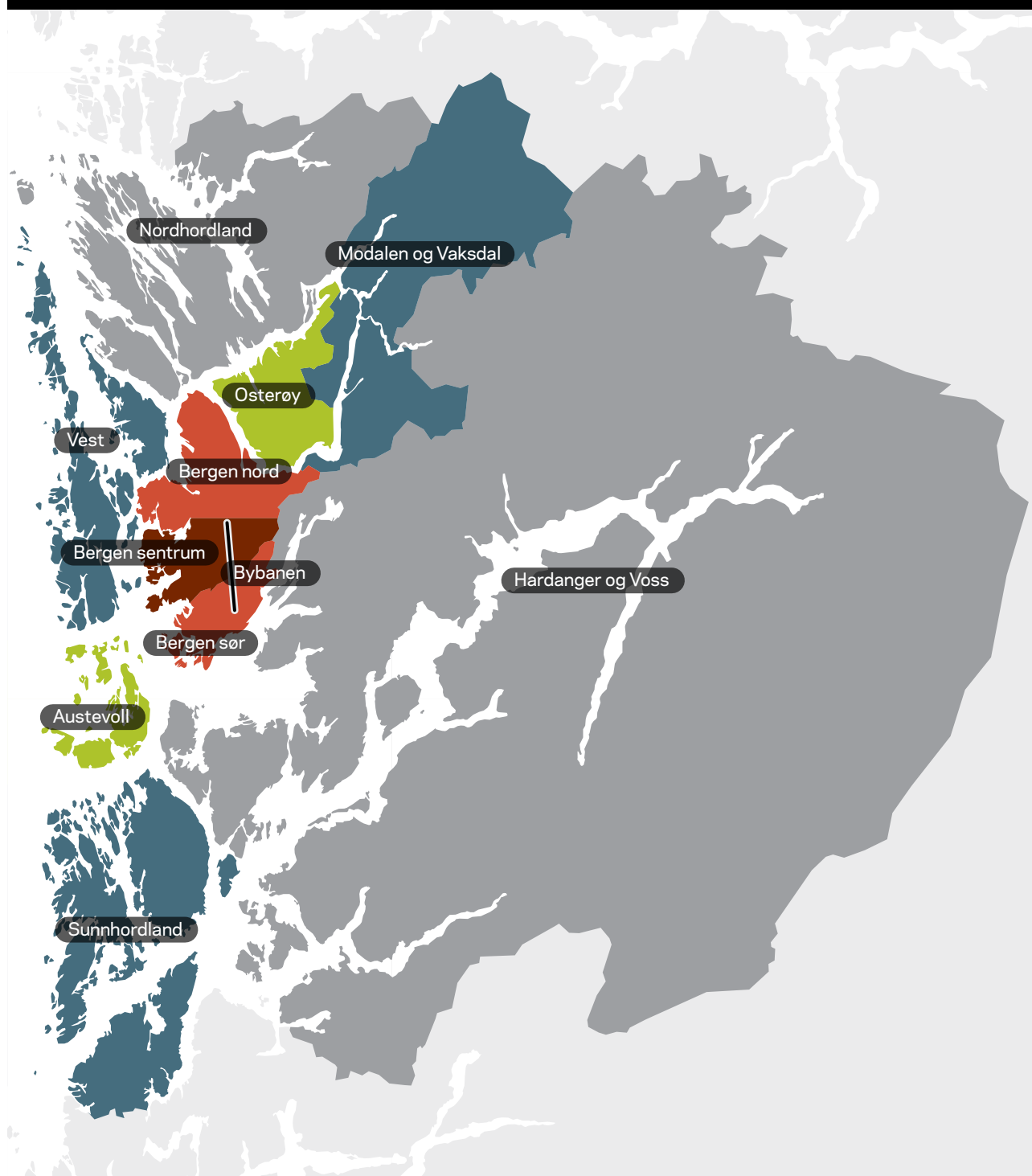
Skyss vart oppretta da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod, med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt

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 2015 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Ferjekontraktane er nettokontraktar, men ein førebur no å lyse desse 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	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Buss Bergen kommune	28 648 000	29 562 000	30 101 000	+2 %
Buss Bergensområdet *	35 691 000	36 594 000	37 376 000	+2 %
Bybane	9 125 000	9 406 000	9 987 000	+6 %
Total Bergensområdet	44 816 000	46 000 000	47 363 000	+3 %
Båt Klepppestø-Strandkaiaen	317 000	334 000	448 000	+34 %
Buss Hordaland eks. Bergensområdet	6 042 000	6 242 000	6 423 000	+3 %
Total Hordaland	50 859 000	52 707 000	54 265 000	+3 %

* inkl. båt Klepppestø-Strandkaiaen

Fordeling på driftsart	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Buss	41 416 000	42 502 000	43 352 000	+2 %
Bybane	9 125 000	9 405 000	9 987 000	+6 %
Båt *	317 000	799 000	926 000	+16 %

*Inkluderer Klepppestø-Strandkaiaen, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austevoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

Oversikt kontraktar - buss og bybane

	Kontraktperiode	Operatør
Austevoll	01.01.2013-31.12.2019 + 1 + 1	Tide Buss AS
Sunnhordland	01.07.2008-01.07.2017	Nobina Norge AS
Hardanger og Voss	16.08.2008-16.08.2016	Tide Buss AS
	16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS
Modalen og Vaksdal	17.08.2008-16.08.2016	Modalen-Eksingedalen Billag AS
	16.08.2016-22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	16.08.2009-15.08.2018	Nobina Norge AS
Osterøy	01.03.2011-28.02.2018 + 1 + 1	Tide Buss AS
Bergen Sør	16.08.2010-30.04.2019	Tide Buss AS
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020	Tide Buss AS
Vest	25.06.2012-24.06.2019 + 5 mnd + 1 år	Nettbuss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-30.06.2020 + 1 + 1	Osibuss AS
Bybanen	22.06.2010-01.07.2018 + 1	Keolis Norge AS

Buss og bybane – omfang av produksjonen

	Rutekilometer	Tal vogner i produksjon
Bybanen	1 436 034	20
	Rutekilometer	Tal bussar i produksjon *
Austevoll	387 859	10
Sunnhordland	2 144 613	44
Hardanger og Voss	5 385 518	135
Modalen og Vaksdal	371 173	10
Nordhordland	3 180 874	76
Osterøy	1 020 947	26
Bergen sør	5 696 524	124
Bergen nord	6 399 946	113
Bergen sentrum	4 440 193	99
Vest	4 836 392	133
Servicelinjene i Bergen	53 289	3
Totalt	33 917 328	773

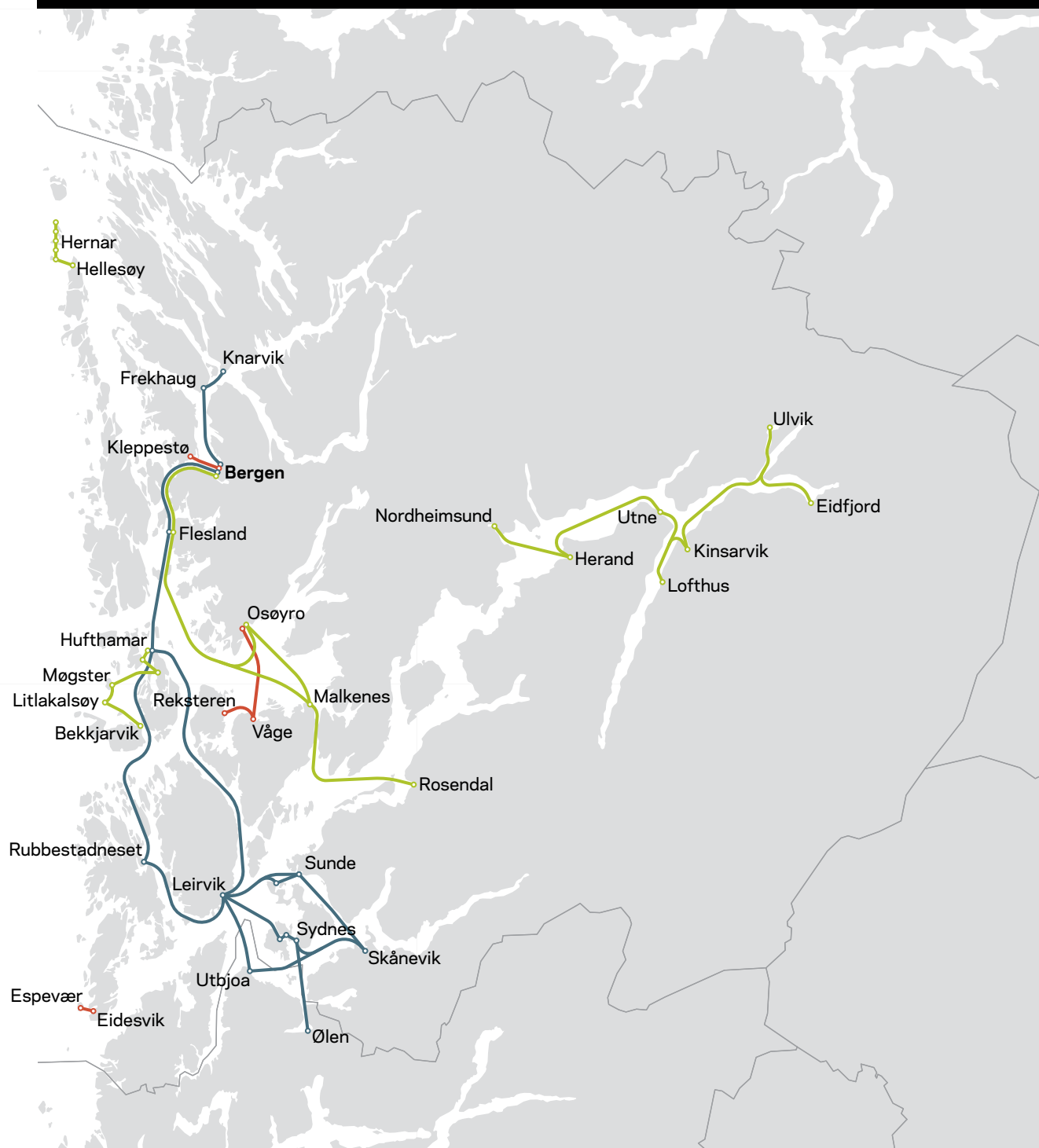
* Dette er talet på bussar som rutetilbodet krev på det travlaste tidspunktet i døgnet (maksuttak). Den totale bussparken til operatør vil vere større på grunn av reservemateriell ol.

Nøkkeltal buss Hordaland

	2013	2014	2015
Brutto kostnader, kroner *	1 258 225 000	1 242 498 000	1 296 383 000
Billettinntekter, kroner *	472 084 000	499 260 000	526 554 000
Påstigingar	41 776 000	42 502 000	43 352 000
Avgangar	1 986 847	2 086 889	2 120 057
Vognkilometer	32 621 191	33 464 850	33 917 328

* Rekneskapen for 2015 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2016 ikkje godkjent av revisor.

Snøgg- og lokalbåtsamband



Passasjerstatistikk per båtsamband

	2013	2014	2015	Endring frå 2014
Sunnhordland-Austevoll-Bergen ¹	254 000	364 000	360 000	- 1 %
Lokalbåt Austevoll	13 000	16 000	16 000	0 %
Espevær-Eidesvik	33 000	33 000	33 000	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	7 000	7 000	9 000	+ 29 %
Rosendal-Bergen	44 000	45 000	45 000	0 %
Reksteren-Våge-Os ²	10 000	-	12 000	- %
Kleppestø-Strandkaiaen ³	301 000	334 000	448 000	+ 34 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen ⁴	-	84 000	101 000	+ 20 %
Norheimsund-Eidfjord	17 000	19 000	23 000	+ 21 %

¹ Usikre tal for 2013.

² Endringar i sambandet og datafangst gir usikre tal for 2014.

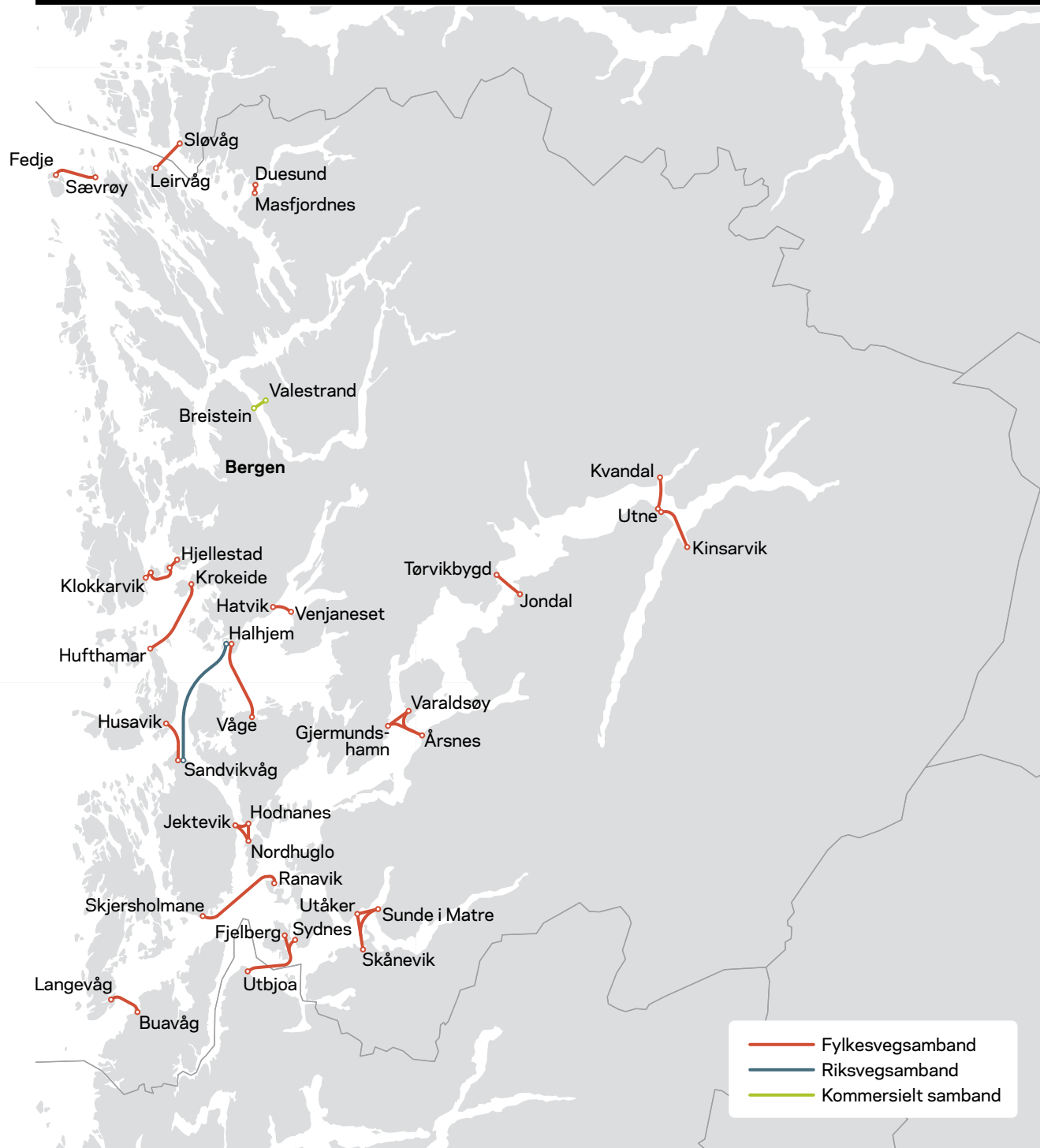
³ Endra anløp i Bergen frå Nøstet til Strandkaiaen 1.1.2015.

⁴ Nytt samband 1.1.2014.

Oversikt kontraktar – båt

	Kontraktsperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland og Austevoll Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær og Hernar Espevær-Eidesvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Kvinnherad-Bergen og Reksteren-Våge-Osøyro Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014 - 31.12.2023 + 2 + 2	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner
Kleppestø - Strandkaiaen	01.01.2015-31.12.2017 + 1 + 1 + 1	Bruttokontrakt	Norled AS
Nordhordland Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2014-31.12.2018 + 6 + 2 + 2	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund-Eidfjord	01.01.2014-31.12.2018 + 1	Bruttokontrakt	Norled AS

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2015	Regularitet ekskl. force majeure 2015
Masfjordnes-Duesund	-	-
Fedje-Sævrøy	99,77 %	99,98 %
Leirvåg-Sløvåg	98,80 %	99,74 %
Langevåg-Buavåg	99,38 %	99,74 %
Skjersholmane-Ranavik	99,05 %	99,27 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,81 %	99,95 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,63 %	99,74 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjøa	99,44 %	99,47 %
Krokeide-Hufthamar	99,78 %	99,69 %
Husavik-Sandvikvåg	99,84 %	99,76 %
Halhjem-Våge	99,65 %	99,55 %
Hatvik-Venjanaset	99,85 %	99,80 %
Kvanndal-Utne-Kinsarvik	99,72 %	99,61 %
Tørvikbygd-Jondal	99,95 %	99,97 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99,50 %	99,85 %
Klokkarvik-Hjellestad	99,84 %	100,00 %

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

	2013				2014
	Køytøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køytøy
Masfjordnes - Duesund	53 752	62 415	171	85 159	55 570
Fedje - Sævrøy	44 589	54 950	151	100 217	45 289
Leirvåg - Sløvåg	181 637	276 246	757	327 969	197 238
Langevåg - Buavåg	76 724	100 394	275	135 668	77 604
Skjersholmane - Ranavik	138 756	216 409	593	253 140	149 536
Skånevik - Matre - Utåker	82 382	127 923	350	156 724	81 879
Jektavik - Nordhuglo - Hodnanes	171 057	225 427	618	294 998	184 074
Fjelbergruta	28 487	39 272	108	54 888	27 615
Krokeide - Hufthamar	289 023	390 235	1 069	565 870	300 893
Husavik - Sandvikvåg	55 998	83 196	228	106 873	60 278
Halhjem - Våge	174 200	214 629	588	347 715	183 987
Hatvik - Venjanaset	378 816	482 912	1 323	738 289	391 491
Kvandal - Utne - Kinsarvik*	158 007	277 800	761	359 819	114 722
Jondal - Tørvikbygd	155 529	243 841	668	327 793	179 396
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	246 633	366 831	1005	482 742	244 136
Klokkarvik - Hjeltestad	20 814	23 269	64	39 190	20 814
Samla Hordaland	2 256 404	3 185 749		4 377 054	2 314 522

* Kvanndal - Utne - Kinsarvik er 1.10.2015 delt i to samband: Kvanndal - Utne og Kinsarvik - Utne. Det vil verte rapportert separat for kvart av desse sambanda frå og med årsrapport 2016.

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsgogntrafikk

			2015			
PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
64 433	177	88 606	60 344	71 392	196	95 483
55 568	152	101 357	71 392	56 666	155	104 293
304 356	834	352 489	196	315 868	865	349 422
102 996	282	136 554	95 483	108 030	296	138 689
232 691	638	272 736	151 888	233 647	640	277 116
131 601	361	155 307	81 901	128 897	353	154 598
245 169	672	318 822	194 621	260 130	713	334 385
38 581	106	54 017	27 920	39 822	109	53 018
407 956	1 118	602 482	314 297	426 181	1 168	632 993
88 115	241	114 358	61 520	89 299	245	120 435
225 012	616	369 742	186 250	222 436	609	368 203
498 848	1 367	781 764	366 275	454 730	1 246	742 402
201 974	553	256 022	104 736	183 922	504	236 046
287 349	787	388 081	202 748	327 318	897	435 926
360 364	987	471 400	257 924	378 068	1 036	500 888
23 269	64	39 190	18 520	20 611	56	37 454
3 268 282		4 502 927	2 354 061	3 317 017		4 581 351

Elbilar per ferjesamband

	2013		2014		2015	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	-	- %	-	- %	521	0,9 %
Fedje-Sævrøy	4	0,0 %	166	0,4 %	722	1,5 %
Leirvåg-Sløvåg	61	0,0 %	515	0,3 %	1856	0,9 %
Langevåg-Buavåg	175	0,2 %	470	0,6 %	899	1,1 %
Skjersholmane-Ranavik	857	0,6 %	2 989	2,0 %	5 650	3,7 %
Skånevik-Matre-Utåker	57	0,1 %	695	0,9 %	1152	1,4 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	304	0,2 %	1 440	0,8 %	3 264	1,7 %
Fjelbergruta	545	1,9 %	607	2,2 %	592	2,1 %
Krokeide-Hufthamar	6 507	2,3 %	19 989	6,6 %	30 040	9,6 %
Husavik-Sandvikvåg	936	1,7 %	2 789	4,6 %	4 656	7,6 %
Halhjem-Våge	1 202	0,7 %	4 308	2,3 %	7 611	4,1 %
Hatvik-Venjanaset	2 943	0,8 %	8 250	2,1 %	15 482	4,2 %
Kvandal-Utne-Kinsarvik	64	0,0 %	464	0,4 %	864	0,8 %
Jondal-Tørvikbygd	338	0,2 %	1 328	0,7 %	3 174	1,6 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	137	0,1 %	1 823	0,8 %	3 592	1,4 %
Klokkarvik-Hjellestad	-	- %	-	- %	881	4,8 %

Oversikt kontraktar – ferje

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

Kjelder og bakgrunnsmateriale

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram
2016–2019 finn du på nettsida skyss.no/rapportar.

Dokumentet

Alle foto: Morten Wanvik

Illustrasjonar

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5, 13, 27, 30, 32: Truls Lange, Civitas

Side 25: Oktan Orangeriet

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

skyss.no