

20
20

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR VESTLAND**
ÅRSRAPPORT



Forord

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

Dette dokumentet er ei samla årsrapport for dei to strategiane i Vestland i 2020. Rapportar og tal vert presentert samla for 2020. Samanlikningsgrunnlag frå 2019 er samanslåtte data frå dei to tidlegare separate områda.

I løpet av 2021 vil det bli etablert ny strategisk retning med Regional transportplan for Vestland for 2022-2033.

Innhald

1. Årsrapport frå eit uår	4
Om oppfølging av mål og strategiar	
2. Kollektivåret 2020	7
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken	
3. Økonomiske nøkkeltal	21
Status for økonomien i kollektivtrafikken	
4. Kollektivfakta	23
Oversikt over kontraktar, reisetal m.v.	

1

Årsrapport frå eit uår

2020 var både eit år for historiebøkene, og eit år som mange truleg berre vil leggje bak seg. I kollektivtrafikken førte Covid-19-pandemien til at vi lærte mykje og gjorde mykje annleis enn vi pleier. Når vi samanfattar 2020, er det difor med håp om at dette er lærdommar vi aldri treng å ta fram att. Det er likevel verdt å sjå attende på kva vi fekk til, både av kriseløysingar og raske endringar og av ordinært arbeid og planlagt utviklingsarbeid som vi gjennomførte trass i den allmenne unntakstilstanden.

Strategiske mål

Dei to gjeldande styringsdokumenta for kollektivtrafikken i Vestland er Kollektivstrategi for Hordaland og Regional transportplan for Sogn og Fjordane, med tilhøyrande handlingsprogram for 2020–2023. Frå 2021 vil det verte etablert ein samla strategi for utviklinga av tenestene i eit samla Vestland. Denne strategien vert del av Regional transportplan 2022–2033.

«Kollektivstrategi for Hordaland – utvikling fram mot 2030» har vore eit viktig, styrande dokument sidan strategien vart vedteken i Hordaland fylkesting i 2014. Kollektivstrategien er forankra i Regional transportplan Hordaland. Eit fireårleg handlingsprogram har vist kva initiativ og tiltak som er planlagt for å gjennomføre strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert årleg og lagt fram til politisk handsaming. I Sogn og Fjordane har Regional transportplan vore det sentrale styrande dokumentet, og rapportering frå kollektivområdet har vore del av den samla årsmeldinga for fylkeskommunen. For 2020 var handlingsprogrammet for oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland utarbeidd på same måte som tidlegare, men med tillegg for aktivitetane planlagt av Kringom.

Hovudmålet i RTP for Sogn og Fjordane 2018–2023 for kollektivtrafikken er at «kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle reisande», med følgjande delmål:

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

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

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

I eit normalår er dette utgangspunktet for rapporteringa, men i 2020 fekk ein i avgrensa grad arbeidd med å nå strategiske mål. Pandemien førte til at vi brått måtte tilstrebe å få godt nok smittevern i kollektivtransporten og dermed få færrast mogleg til å reise kollektivt. Resultata og passasjertala for 2020 speglar difor i mindre grad overordna mål og strategiar, og i unntakstilstanden har ein også sett til side ordinære målingar knytt til betre tilbod og enklare reiser.

Miljøvenleg drift

Eitt mål vart mindre påverka av pandemien, og det er det som gjeld miljøvenleg drift.

Temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland (vedtatt i fylkestinget oktober 2017) synte moglege tiltak for til saman 65 prosent lågare klimapåverknad mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020. Med tiltaka i temaplanen skulle busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020 og i resten av Hordaland innan 2025, under føresetnad av finansiering frå Miljøløftet og Enova.

Målet om fossilfri busstrafikk i bergensområdet vart nådd i 2020. 112 nye elbussar i den nye kontrakten for Bergen sentrum vil gi eit samla, årleg utsleppskutt på 6600 tonn CO₂ samanlikna med førre kontrakt. Med rein vasskraft har elektrisk transport stor effekt i klimasamanheng. Kvar buss som blir bytt til straum frå diesel eller gass, sparer om lag 50 tonn CO₂ i året. I ein tiårskontrakt er det snakk om 500 tonn CO₂ spart for kvar buss.

I den nye busskontrakten for Bergen nord går 125 av dei nye bussane på biogass, for ein stor del lokalprodusert av kloakkslam frå eigen region. Dei andre 33 bussane i kontrakten går på fossilfri og palmeoljefri biodiesel. Kuttet av klimagassar er berekna til om lag 70 prosent samanlikna med førre kontrakt.

Frå før var busskontraktane som dekkjer Bergen sør, Austevoll, Os, Nordhordland, Øygarden og Askøy allereie fossilfrie, med drift på fossilfritt biodrivstoff.

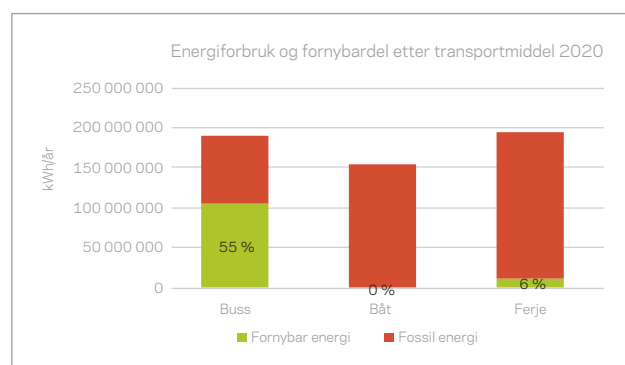
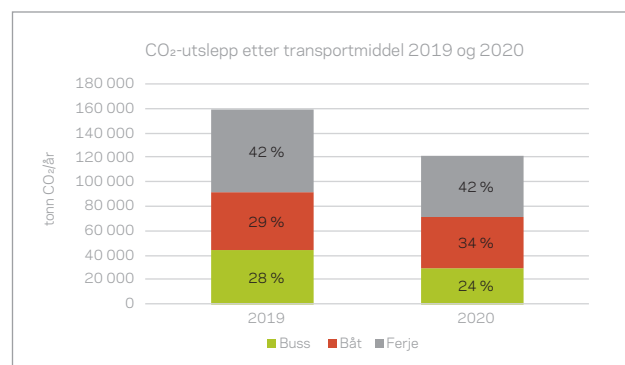
CO₂-utslepp frå fylkeskommunal kollektivtransport i Vestland

Det samla CO₂-utsleppet gjekk ned med om lag 24 prosent frå 2019 til 2020.

Den største reduksjonen heng saman med innføringa av berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff og auka bruk av biogass. Elektrifiseringa av bussar i Bergen vart først gjennomført i desember 2020 og har lite effekt på tala for heile året.

For fylkesvegferjene var utsleppsreduksjonen stor i 2020, men forseinkingar i elektrifiseringa førte til at det mellombels vart nytta noko fossilt drivstoff i ferjekontraktane. Utsleppsreduksjonen er dermed langt lågare enn forventa.

	2019 (tonn CO ₂)	2020 (tonn CO ₂)	Endring
Buss	44 700	29 200	-35 %
Båt	46 800	41 700	-11 %
Ferje	67 600	50 300	-26 %
Totalsum	159 100	121 200	-24 %



Utsleppsreduksjonen for båt heng saman med kortare sommarsesong på turistbåtrutene Hardanger og Bergen-Flåm på grunn av pandemien.

Føresetnader:

- Alle CO₂-tal er basert på rapporterte energital og omrekningsfaktorar frå Miljødirektoratet og DNV GL
- Alle tal er basert på rapportert drivstoff-forbruk
- For fossilt drivstoff i forbrenningsmotor er berre lokale CO₂-utslepp inkludert
- For biodrivstoff, biogass og straum er det inkludert berekna CO₂-utslepp i energiproduksjonen
- For innblanda biodrivstoff i autodiesel og biodrivstoff er det føresettt ein redusert klimapåverknad i høve fossilt drivstoff i tråd med lovpålagte minstekrav i produktforskrifta

Lokal luftforureining frå busstrafikken

Når det gjeld lokal luftforureining, er det Euro-standarden som set grenseverdier for utslepp frå køyretøy. Ein reknar ikkje med vidare utvikling av Euro-standarden, fordi dei lokale utsleppa med Euro 6 (nivået med strengast krav) er minimale. Som tabellen syner, nådde ein i 2020 det strengaste utslepps nivået for 95 prosent av bussparken i Hordaland, og for 84 prosent av bussparken i Sogn og Fjordane.

Bussar med Euro 6-standard	Prosentdel bussar med Euro 6-standard i 2019	Prosentdel bussar med Euro 6-standard i 2020
Hordaland	67 %	95 %
Sogn og Fjordane	84 %	84 %
Sum Vestland totalt	70 %	93 %



2

Kollektivåret 2020

2.1 Covid-19-pandemien og kollektivtrafikken

2.1.1 Generelt om utviklinga og konsekvensane for transportsystemet

Virussjukdomen Covid-19 dukka opp i slutten av 2019. Etter kvart som nyhenda om epidemien vart meir alvorlege utover på nyåret 2020, spreidde usikkerheita seg i det norske samfunnet. Covid-19 nådde Noreg for fullt etter vinterferien i februar, men konsekvensane av pandemien trefte ikkje kollektivtrafikken før 12. mars. Då innførte regjeringa strenge smittevernrestriksjonar i heile Noreg ved å stengje barnehagar, skolar, utdanningsinstitusjonar og ei rekkje verksemder, forby kultur- og idrettsaktivitetar og be alle halde seg heime så mykje som mogleg. Regjeringa var samstundes tydelege på at fylka skulle halde kollektivtrafikken i gong, slik at folk i samfunns-kritiske yrke kunne kome seg på jobb.

Reisetala for buss, bybane og båt gjekk rett ned etter stenginga. Den første månaden var talet på reisande med buss og bybane 15–20 prosent av normalen. Skolane stengte 13. mars, og Skyss/Kringom innførte skolefri-ruter for bussane den påfølgjande veka. Veka deretter innførte ein sommarruter på buss og bybane i bergensområdet og bussruter som ved skolefri i resten av Vestland. Alle natruter vart innstilte. Samla sett vart tilbodet med buss og bybane redusert med 32 prosent. Avgangar til og frå området rundt Haukeland universitetssjukehus vart skjerma og noko styrka, slik at helsearbeidarar og pasientar skulle kunne halde god avstand om bord.

Rutetilbodet for båt og ferje vart ikkje endra i samband med pandemien på noko tidspunkt i 2020, men spørsmålet vart utgreidd og vurdert i fleire rundar. Beredskapsplanar for sambanda vart også vidareutvikla for situasjonen ein var i. Båt hadde i snitt like stor passasjeredgang som buss og bybane. Ferje fekk ein brå trafikknedgang like etter nedstenginga i mars, men i gjennomsnitt vart reisetala

for ferje berre 7 prosent lågare i 2020 samanlikna med året før.

I midten av april byrja mobiliteten å auke noko, men reisetala for buss og bybane var likevel berre opp mot 30–40 prosent av normalen. 27. april gjenopna skolane for 1.–4. klasse. Frå same dato gjekk Skyss/Kringom attende til vanlege rutetider for buss. Resten av grunnskolen og vidaregåande skolar opna att 11. mai.

Smittepresset var lågt i starten av sommaren, og mange smittevernrestriksjonar vart letta. Mellom anna vart det mindre behov for heimekontor og opna for meir kryssing av landegrenser. Sjølv om passasjertala var langt frå normalen, vart det vurdert om ein skulle unngå reduksjon i tilbodet i sommarferien som normalt, for å sikre nok rom om bord til å halde god avstand, men ein landa på at dette ville vere særskilt vanskeleg utan å råke tilbodet utover hausten. Særleg i starten og slutten av sommarruteperioden var det difor på ein del avgangar i bystroka i rushtida utfordrande for reisande å halde god avstand.

I slutten av august og starten av september var passasjertala kome opp i 60–80 prosent av normalen. Kringom skolestart vart smittesituasjonen forverra fleire stader i landet, og snart vart det sett i verk nye smitterestriksjonar. Munnbind vart tilrådd for kollektivtrafikken i bergensområdet. Passasjertala gjekk ned att til om lag 50 prosent av normalen. I løpet av hausten og vinteren kom det fleire rundar med strenge restriksjonar, både nasjonalt og i bergensområdet spesielt.

Skyss/Kringom har normalt lang planleggingshorisont, ikkje minst i høve skoletrafikken og i samarbeidet med operatørane. Dei mange omleggingane av rutetilbodet for buss i løpet av våren, ofte på kort varsel, var utfordrande å løyse for både Skyss/Kringom og operatørane.

2.1.2. Smitteverntiltak på transportmidla, informasjonstiltak og kampanjar

Heilt frå starten av pandemien følgde Skyss/Kringom nasjonale råd gitt av helsestyresmaktene. Vi informerte gjennom heile året og justerte informasjonen i takt med gjeldande reiseråd og smittevernrestriksjonar. Vi nytta tilgjengelege kanalar og plattformar for å nå dei reisande – skyss.no, kringom.no, sosiale media, skjermar på terminalane og på transportmidla, og plakatar om bord.

Det vart tidleg innført forsterka reinhaldstiltak om bord i transportmidla. Då regjeringa stengde mykje av verksemda i landet i mars, vart dei reisande oppmoda om å unngå å reise kollektivt, og om dette ikkje var mogleg, reise utanom rushtida og halde god avstand om bord.

Smittevernråda frå helsestyresmaktene vart justerte undervegs. I starten ønskte ein å unngå at reisande sat ved sida av kvarandre, medan ein seinare landa på at det var tryggare å sitje skulder ved skulder enn å stå tett i midtgangen.

I midten av august vart munnbind tilrådd på bussar og tog i Oslo og Indre Østfold, og då smitten få veker seinare auka i Bergen, vart munnbind tilrådd i kollektivtrafikken også der. Etter dette vart munnbind vanleg på dei fleste offentlege arenaer og tilrådd i situasjonar der ein ikkje kunne ha ein meters avstand. I periodar med meir smitte i løpet av hausten og vinteren var munnbind påbode på kollektivtrafikken i Bergen og kringliggjande kommunar.

Skyss kundesenter på Bergen busstasjon haldt stengt frå 16. mars til 6. mai, og vart då opna med reduserte opningstider. På grunn av streik blant vektarane vart kundesenteret stengt på nytt 16. september og ikkje opna att før 4. desember. Kundeservice på telefon og i digitale kanalar var tilgjengeleg som vanleg gjennom heile året.

2.1.3 Reisetal

Reisetala for buss, båt og bybane vart sterkt påverka av dei endra transportbehova i samfunnet i samband med pandemien, og av at befolkninga vart oppmoda av helsestyresmaktene om å unngå å reise kollektivt.

Detaljert statistikk for buss og bybane syner at passasjertala gjekk ned kvar gong det kom nye nasjonale og/eller lokale restriksjonar og smittevernstiltak, og noko opp i periodar der smittepresset var lågare og det var færre restriksjonar. Reisetala mellom mars og desember 2020 var likevel ikkje på noko tidspunkt i nærleiken av reisetala frå før pandemien. På det lågaste var vi nede i 10-20 prosent av normale reisetal, og på det høgaste oppe i 60-80 prosent.



Hald avstand
Hald god avstand til alle rundt deg, også til føraren.

Ta ansvar
Host eller nys i armkroken eller i papirlommetørkle.

Stopp korona
Takk for at du ikkje reiser kollektivt dersom du kan reise på andre måtar.

skyss

Passasjerstatistikken for 2020 syner ein gjennomsnittleg nedgang på 35 prosent for buss, bybane og båt i heile Vestland.

Samla for buss, båt og bybane var det nærare 54 millionar påstigingar i heile Vestland i 2020. Totalt føregjekk 84 prosent av reisene i bergensområdet.

I 2020 var det vel 12 millionar påstigingar på Bybanen. Bybanen utgjorde med dette omlag 27 prosent av dei totale kollektivreisene i bergensområdet.

Båtrutene hadde i underkant av 1,2 millionar reisande i heile Vestland 2020. Nedgangen var på omlag 36 prosent frå 2019 til 2020. Bybåtsambanda i Bergen kan nemnast særskilt: Askøybåten hadde litt over 35 prosent nedgang i 2020 samanlikna med 2019, og Nordhordlandsbåten hadde ein nedgang på om lag 48 prosent for same periode.

Ferjetrafikken vart mindre prega av nedgang i den generelle mobiliteten. Det vart frakta 7 prosent færre personbileiningar samanlikna med 2019, og 6 prosent færre passasjerar.

Fordeling påstigande passasjerar (bybane, buss, båt):

Geografisk område	2019	2020	Endring 2019-2020
Bergensområdet	69 804 000	45 320 000	-35 %
Vestland totalt	82 503 000	53 921 000	-35 %

Transportmiddel	2019	2020	Endring 2019-2020
Buss	62 045 000	40 334 000	-35 %
Bybane	18 655 000	12 425 000	-33 %
Båt	1 803 000	1 162 000	-36 %



2.1.4 Utfordringar med billettkjøp, inntektssikring og snik

Som følgje av pandemien opplevde Skyss/Kringom utfordringar med billettsal hos sjåfør/mannskap, gjennomføring av billettkontrollar og auka prosentdel reisande utan gyldig billett. Frå byrjinga av mars oppfordra Skyss/Kringom dei bussreisande om å gå inn bak og unngå kontantbetaling. Ikkje lenge etter vart framdørene og området rundt førar på bussar og bybanevogner avstengt med sperreband. Det var dermed ikkje mogleg å kjøpe billett om bord eller å lese av kort på kortlesar. Reisande som var vande med å betale kontant eller fylle og betale med reisekort om bord, måtte dermed finne alternative metodar for billettkjøp.

Ei haldningsundersøking som Skyss gjennomførte i 2018, konkluderte med at auka kontrollar er det mest effektive verkemiddelet for å redusere talet på reisande utan billett. Ein har difor normalt hatt ein rekkje billettkontrollar på buss, båt og bybane kvart år, for å førebyggje snik og bidra til å auke talet på betalende passasjerar. Kontrollørane har også ei rolle i å førebyggje feilsal, rettleie reisande og bidra til ei trygg og hyggjeleg reise for alle. Smittevernrestriksjonar førte til avgrensa kontrollverksemd i store delar av 2020, både i omfang og form. Det vart også snart kjend gjennom lokalmedia at ein hadde stoppa billettkontrollane av smittevernomsyn. I tillegg gjekk vektarane ut i ein langvarig streik som varte i fleire månader. Dette førte til at kontrollverksemda vart fråverande store delar av hausten, noko dei reisande også fekk med seg.

Ein fekk gjennomført to teljekontrollar, i mai og desember. Teljekontrollane skal kartlegge kor mange reisande som har og ikkje har gyldig billett og vert brukt til å setje nivået på snikprosenten. Teljekontrollane i 2020 tyda på at mellom 27 og 33 prosent av dei reisande med Skyss mangla gyldig

billett. Det var berre eit fåtal av dei som mangla gyldig billett som oppgav at årsaka var problem med å få kjøpt billett.

I midten av mars stoppa Skyss/Kringom også manuell billettering i bruttokontraktane for ferje og båt og opna for at nettokontraktørane kunne gjere det same. Fleire tiltak for inntektssikring vart sette i verk. I mars vart Vipps innført som betalingsmåte for buss og lokalbåt i Kringom, og appen Skyss Billett opna for kjøp av båtbillett i Hordaland. Ei nasjonal koronaforskrift sikra at ferjeoperatørane kunne registrere kundane for etterfakturering ved hjelp av bilskilt, og det vart vedteke at fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane skulle ta i bruk AutoPASS.

2.1.5 Skoleskyss

Alle skolar i Noreg stengde 13. mars. Stenginga varte til 27. april for 1.-4. klasse og til 11. mai for resten av grunnskolen og vidaregåande. Skyss/Kringom innstilte alle skoleruter kort tid etter stenginga. Vanleg rutetilbod vart gjenoppretta så snart det var praktisk mogleg etter 27. april.

Utover hausten og fram til nyttår var smittesituasjonen varierende, og det veksla mellom gult og raudt smittevernnivå for skolane. Skyss/Kringom hadde full kapasitet i skysstilbodet, og i tillegg vart det gjennomført anbudsprosessar for å sikre ekstrakapasitet med turbuss til ein del skolar. I tråd med tydelege signal frå statlege styresmakter, jobba ein med utgangspunkt i at skoleskyssen ikkje skulle hindre elevane i å kome seg på skolen.

Skyssbehovet heng tett saman med korleis skoledagen er organisert på den einskilde skole, og Skyss/Kringom hadde difor mykje dialog med kommunar og skolar gjennom pandemien, mellom anna om dei lokale behova for ekstrakapasitet.

Ei utfordring for gjennomføringa av skoleskyssen var at smittevern for skoleskyss var omtalt i to ulike nasjonale smittevernrettleiarar, for skole og for kollektivsystemet elles. Dette skapte eit tolkingsrom for korleis kapasiteten i transportmidla kunne nyttast. Det var krevjande å navigere i dei ulike tilrådingane og ulike forventningar lokalt. Skyss/Kringom jobba med denne problematikken gjennom året, både i samarbeid med dei andre fylkeskommunane gjennom Kollektivtrafikkforeninga og i dialog med statsforvaltaren i Vestland.

I 2020 fekk om lag 22 000 elevar i grunnskular i Vestland innvilga skoleskyss. Av desse hadde om lag 2270 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. I og nær bergensområdet nyttar elevane i vidaregåande skole som hovudregel 30 dagars ungdomsbillett til skoleskyssen. I resten av fylket fekk omlag 5000 vidaregåande elevar innvilga gratis skoleskyss i 2020. Av desse hadde vel 500 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

2.2 Busstreik

Laurdag 26. september klokka 5 vart ein pågåande streik blant bussjåførar utvida til å omfatte sjåførar i Vestland, noko som fekk omfattande konsekvensar for busstilbodet i heile fylket i ei veke.

Med nokre få unntak stod alle bussar i Vestland i ro under streiken, medan Bybanen, båtar og ferjer gjekk som normalt. Skyss si rolle var å informere omgjevnadene om korleis streiken ville påverke dei reisande. Digitale kanalar vart nytta aktivt for å sikre dette.

Partane vart samde 1. oktober, og bussane starta gradvis opp att køyringa frå klokka 12. Produksjonen stabiliserte seg gjennom det første døgeret og var attende i normal drift i løpet av 2. oktober.

2.3. Nye busskontraktar i Bergen nord og Bergen sentrum

Med oppstart av to nye, ti års busskontraktar for ruteområda Bergen nord og Bergen sentrum fullførte Skyss oppstart av alle andregenerasjons anbuds-kontraktar for buss i Hordalandsområdet.

Biogass og biodiesel i Bergen nord

1. oktober starta den nye ti års busskontrakten mellom Skyss og Tide Buss AS for Bergen nord. Kontraksområdet inkluderer alle busslinjer i Åsane, Arna og Osterøy, i tillegg til bystamlinjene 3, 4 og 5. På grunn av busstreiken vart den offisielle markeringa av oppstarten utsett til 20. oktober.

I kontrakten inngår 158 miljøvenlege bussar der all energien er fornybar. Komfort og tryggleik vart heva for dei reisande, mellom anna med USB-kontakt for lading ved alle dobbeltsete og setebelte i alle bussane.

Elektrifisering i Bergen sentrum

1. desember starta den siste, store ti års busskontrakten i Bergen i denne omgang, mellom Skyss og Keolis Norge AS for kontraksområdet



Bergen sentrum. Kontrakten for Bergen sentrum er ein av dei største busskontraktane i Noreg og trafikkerer dei sentrale busslinjene i Bergensdalen, sentrum og i Bergen vest.

Det var ein merkedag for Skyss og kollektivtrafikken i Vestland då 112 nye, elektriske bussar vart sett i trafikk og Mannsverk bussanlegg vart heilelektrisk. Dei elektriske bussane utgjorde med dette om lag ein fjerdedel av alle rutebussane i Bergen. Kontrakten omfattar 102 elbatteribussar og ti trolleybatteri-bussar. Trolleylinja frå Birkelundstoppen til sentrum skal forlengjast til Lyngbø. Trolleybatteribussane kan køyre delar av strekninga på batteri og treng dermed ikkje køyreleidning gjennom dei inste bygatene og

over Puddefjordsbrua. Arbeidet med infrastrukturen mellom Gyldenpris og Lyngbø pågjekk gjennom 2020 i regi av Bybanen utbygging, og var planlagt å stå ferdig til opninga våren 2021.

Med i sentrumskontrakten er også 26 fossilfrie bussar på biodrivstoff, med tilhaldsstad på Straume på Sotra.

2.4 Ordinær kundeinformasjon og kampanjar

Marknadsføringa i 2020 vart i stor grad prega av smittevernrelatert informasjon til dei reisande, men det vart også plass til andre aktivitetar. Her er nokre høgdepunkt:





Reiser du med ferje?
Frå nyttår er det **gratis** for alle buss- og bilpassasjerar, gåande og syklende på alle ferjene våre.

Samstundes blir AutoPASS-brikkebetaling innført. For rutetider, prisar og korleis du får rabatt på køyretoyeditt, sjå skyss.no

Frå 1. januar 2020 har Skyss ansvar for alle ferjer i Hordaland med unntak av Halhjem-Sandvikvåg og Breistein-Valestrand.

skyss



Hent meg

Trym har vore i Tyssedal og skal heim til Odda. Han bestiller ein buss.

Bussen kjem til næraste haldeplass.

Bussen køyrer til avtalt stad.

Nytt busstilbod i Odda frå 11. februar

No er det du som bestemmer når og kor bussen skal koma

HentMeg
- buss på bestilling

Tider: Måndag-fredag kl 9-12 og 16-20. Laurdag kl 8-15.
Bestilling: HentMeg.no eller tlf 177. Les meir på skyss.no

skyss

- Eit omfattande informasjonsarbeid vart lagt ned i samband med at dei fleste fylkesvegferje-kontraktane i Hordaland vart bruttokontrakter 1. januar og ein innførte AutoPass for ferje.
 - Piloten for bestillingstilbodet HentMeg i Odda vart marknadsført med ein kampanje retta mot reisande i Odda.
 - 10-årsjubileet for Bybanen i Bergen vart markert med ein marknadskampanje i juni.
 - Snikkampanjen «Snylteagurk» som vart lansert i 2019, vart vidareført i desember 2020. Den var bygd på same konsept som året før.
- 2019-kampanjen vann hausten 2020 Salgs- og reklameforeningen si reklamepris i kategorien «Beste effekt», og var også nominert i kategorien «Beste kampanje».
 - Skyss nytta store delar av hausten 2020 til å førebu innføring av nytt billettsystem og planlagde omleggingar av busslinjer i Bergen våren 2021.

2.5 Sal av billetter

Fordeling mellom salskanalar

I Hordaland medførte smittevern at det ikkje var mogleg å kjøpe billett om bord i bussen i store delar av 2020. Dermed vart Skyss sin billettapp ein enno meir sentral salskanal enn før og stod for meir enn 80 prosent av alle billetter som vart selde i 2020.

Dei resterande billettane vart selde på automat, om bord på Bybanen (Favoritt), på kundesenteret og hos kommisjonærar. Som følgje av korona vart båtbilletter gjort tilgjengelege i billettappen i mars/april. Her var det mogleg å kjøpe billett om bord, men billettappen sto likevel for nært 50 prosent av all sal.

I Sogn og Fjordane vart Vipps tatt i bruk til billettsal for buss i dei periodane det ikkje var mogleg med ombordkjøp. Hausten 2020 vart det opna for kjøp av billetter om bord, men berre med bankkort.

Fordeling, bruk av salskanal	Buss prosentdel	Båt prosentdel
Billettautomat	4,9 %	0,1 %
Kommisjonær	1,4 %	0 %
Kundesenter	0,2 %	0 %
Mobil	79,4 %	50,2 %
Om bord	14 %	49,7 %

Byte av billettsystem

Skyss gjennomførte i 2020 eit større arbeid med å utvikle ny digital betalings- og mobilitetsplattform, med mål om å utvikle Atries billettsystem, som vart innført i Hordaland for over ti år sidan. I 2020 sto Atries berre for 20 prosent av omsetninga, medan dei resterande 80 prosentane av billettkjøpa gjekk gjennom digitale kanalar. Kostnadene med dei eldste salskanalane var høge, samstundes som ein har sett behov for å leggje til rette for gjennomgåande billettering på tvers av ulike transportformer. Ny betalings- og mobilitetsplattform

vart ferdig utvikla og delvis implementert i 2020. Det inkluderer ei løysing for sal av billetter på nettet og ny salsløysing om bord i bussar, som kom på plass i alle dei nye bussane i kontraktane for Bergen nord og Bergen sentrum. Med stengte framdører på bussane på grunn av pandemien fekk ein likevel ikkje tatt i bruk denne nye løysinga i 2020.

Det nye betalingsystemet er bygd på Entur si ID-baserte billetteringsplattform, noko som gjer at Skyss sine billetter blir interoperable og dermed mogleg å bruke mellom anna på Vy sine lokaltog. Dei nye betalingsløysingane blir i første omgang rulla ut i Hordalandsområdet. I samband med arbeidet knytt felles takst- og sonestruktur for heile fylket, blir det utarbeidd ein plan for utrulling av tilsvarande salsløysingar i Sogn og Fjordane.

2.6 Prisendringar

Fylkestinget vedtok i desember 2019 følgjande takstar for kollektivreiser gjeldande frå og med 1. februar 2020:

Buss, bybane og båtruta mellom Kleppestø og Strandkaien:

- Gjennomsnittleg takstauke i samsvar med konsumprisindeksen (2,5 prosent).
- Nokre av billettane auka meir enn vanleg prisjustering. Periodebillett for barn vart sett til 50 prosent av vaksenbillett, tilsvarande dei fleste andre fylka i Noreg. I Hordaland var barnebilletten tidlegare litt lågare prisa, og auken vart difor større enn indeksreguleringa.
- Ungdomsbilletten auka frå 365 til 375 kroner for fri reise i Sogn og Fjordane, og frå 365 til 400 kroner månaden for fri reise i Hordaland. Sidan Skyss og Kringom framleis hadde ulike prismodellar, vart prisane endra uavhengig av kvarandre. I Hordaland hadde prisen ikkje vore endra sidan 2017, og ungdomsbilletten hadde i

ein del år vore på same nivå som periodebillett barn. Dette vart vidareført og prisen tilpassa ny billettpris for barn.

- For Hordaland vart vilkåra for familiebilletten endra til at ein person over 18 år med gyldig billett kan ta med seg inntil fire barn gratis på helge- og høgtidsdagar. Tidlegare gjaldt dette berre for personar med vaksenbillett, men vart no gyldig òg for personar med gyldig student- eller honnørbillett.
- Øvre aldersgrense for 40 prosent studentrabatt på periodebillett vart den same i heile Vestland. I Sogn og Fjordane var grensa 30 år, medan den var 33 år i Hordaland, og den vart no seinka til 30 år i heile fylket.

Båt

Prisane på båt auka i gjennomsnitt med 2,7 prosent.

Ferje

Den årlege justeringa av autopassregulativet og riksregulativet for ferje gav ein prisauke på om lag 2,7 prosent.

2.7 Ferjesambanda i Vestland

Trafikkutviklinga for ferje vart i likskap med andre transportområde påverka av pandemien, men nedgangen i talet på personbileiningar (PBE) var likevel berre på 7 prosent i høve til 2019. Variasjonen mellom sambanda var svært stor, frå meir enn ti prosent auke til over 30 prosent nedgang, men dei aller fleste sambanda hadde nedgang. Størst nedgang vart registrert på sambanda Kinsarvik-Utne (-31 prosent) og Hisarøy-Mjånes (-27 prosent). Talet på PBE på sambandet Skjersholmane-Ranavik auka på si side med 11 prosent, og på Husavik-Sandvikvåg med 7 prosent.

Trenden med aukande tal elbilar på ferjene held fram og synest upåverka av pandemien. Totalt sett for Vestland har prosentdelen elbilar på fylkesvegferjene auka frå 9 til 12,2 prosent i 2020. Størst prosentdel

elbilar er registrert på sambandet Krokeide-Hufthamar, der meir enn kvar fjerde bil er elektrisk.

Ferjedrifta i fylket har svært god driftsregularitet, med eit gjennomsnitt utanom force majeure på 99,59 prosent.

Nye ferjekontraktar: Elektrifiseringa snart fullført i Hordaland

Etter planen skulle alle fylkesvegferjesambanda i Hordaland vore ferdig elektrifiserte i løpet av 2. halvår 2020. Av dei 17 ferjesambanda var åtte samband fullelektrifiserte ved årsskiftet 2020/2021. Årsaka til at ikkje alle vart sett i elektrisk drift, var forseinka leveransar frå nettselskapa, manglande godkjenning av byggeløyve og konsekvensar av Covid-19-pandemien. Konsekvensen av forseinkingane var høgare kostnader og større CO₂-utslepp enn det som var berekna for 2020. Dei fleste ferjesambanda vil bli fullelektrifiserte i løpet av våren 2021. Manglande byggeløyve for oppsett av teknisk bygg i Våge kan skape ytterlegare forseinking for sambandet Halhjem-Våge.

Alle ferjene på sambanda er hybridferjer som kan operere både med diesel og elektrisk drift. Erfaringane syner at drifta går som føresett.

Overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar

Vestland fylkeskommune og dei fleste andre fylka som har fylkesvegferjer, har valt å følgje staten sine regulativ (både Riksregulativet for ferjetakstar og AutoPASS-regulativet for ferjetakstar) og å nytte staten sine billetteringsløyser og baksystem. Prinsippet er at ferje skal vere ferje for trafikantane, med same løyser og prissystem, uansett om det er riksveg- eller fylkesvegferjesamband.

Fylkestinget i Hordaland vedtok i oktober 2019 å halde fram med implementeringa av AutoPASS-regulativet for fylkesvegferjene i Hordaland i tråd med



tidlegare vedtak. Fylkestinget i Vestland vedtok våren 2020 at også fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane skulle ta i bruk AutoPASS så snart dette var praktisk mogleg, for å sikre inntektene når smittevernstiltak hindra betaling direkte til mannskapet. Dermed var alle fylkesvegferjesambanda i Vestland over på AutoPASS-regulativet.

Ved bruk av Riksregulativet for ferjetakstar tok ein tidlegare betalt for både køyretøy og passasjerar. Med AutoPASS-regulativet for ferjetakstar tek ein berre betalt for køyretøyet, medan prisen for passasjerar er bakt inn i køyretøyprisen.

2.8 Båtsambanda i Vestland

Ny kontrakt for Turistbåtrute Hardanger skulle starta opp 1. mai, men vart utsett til 24. juni grunna pandemien. Av same grunn vart sesongen også avkorta i den andre enden og vart avslutta 16. august. Turistrute Hardanger er eit hurtigbåtsamband retta mot reiselivet i Hardanger, og trafikkerer mellom Norheimsund og Eidfjord i sommarsesongen.

I likskap med Turistrute Hardanger, fekk også turistruta til Flåm ein innskrenka sesong i 2020. Ruta var berre open mellom 24. juni og 16. august.

I løpet av 2020 gjennomførte Skyss/Kringom konkurranse og inngjekk kontrakt for lokalbåtruter i Gulen og Ytre Solund. Ny operatør for ruta vert Vidar Hop

Skyssbåt AS, som er underleverandør for Fjord1 i den eksisterende kontrakten for disse sambanda. Den nye kontrakten vil starte 1. mai 2022.

I 2020 arbeidde Skyss/Kringom også med anbuds-konkurranse for ekspressbåt Sogn og Fjordane og for lokalbåt Florø-bassenget og indre Sogn.

Opsjon på bybåtsambanda i Bergen (Nordhord-landsruta og Askøyruta) vart utløyste i 2020. Etter utløsning av opsjon vil eksisterende kontraktar med Norled AS gjelde fram til 31.12.2022.

2.9 Status for samanslåinga av Skyss og Kringom

Skyss og Kringom vart slått saman då Vestland fylke vart oppretta 1. januar 2020. Dei to tidlegare fylka hadde mange ulike system for å administrere kollektiv-

trafikken, og i 2020 vart det lagt ned eit omfattande arbeid med integrasjon og samordning, eit arbeid som held fram i 2021.

Namn og merkevare

Målet er integrerte og felles løysningar for kundane i heile Vestland, som felles nettside, kjøpskanalar og reiseplanleggar. Felles merkevare og profil er ein grunnleggjande føresetnad for å kunne integrere kundetene- nestene. Sjølv om organisasjonen var blitt til ein, var ein difor samde om at dei to merkevarene skulle leve side om side ut mot kundane fram til ein fekk eit felles namn og deretter felles profil. Gjennom 2020 vart tilbodet og tenestene oppretthaldt under kvart sitt namn, både for rutetilbod, betalingsløysingar og informasjonskanalar som nettside, sosiale media og mobilapplikasjonar. Kundesenteret vart derimot samla i eitt frå 1. januar 2020.



29. oktober 2020 vedtok fylkesutvalet i Vestland einstemmig at Skyss skal vere det nye namnet på mobilitetseininga frå og med 1. januar 2021. Prosessen for å gjere Skyss til felles merkevare vil halde fram i 2021.

Pris- og sonestruktur

Eit stort steg på vegen mot eit integrert kollektivtilbod er felles pris- og sonestruktur for buss og bybane i Vestland. Ein enklare pris- og sonestruktur er òg ein føresetnad for å kunne tilby mobilløysing for billettkjøp til alle reisande. Takst- og sonestrukturen for bybane og buss i Hordaland vart reformert i august 2018 og følgd opp med ei evaluering i 2020. Evalueringa gir viktige føringar for arbeidet med den komande reforma for heile Vestland. Ny pris- og sonestruktur for buss og bybane i Vestland vert lagt fram for politisk handsaming 1. halvår 2021.

Rutetilbod

Etter samanslåinga hadde ein som mål å gradvis samordne og få ei felles utvikling av det samla rutetilbodet i Vestland. Pandemien førte til at ein måtte prioritere tilpassingar av tilbodet til smittevern og endra reisebehov. Det vart likevel etablert rutinar og starta opp systematisk dialog med alle kommunar om rutetilbodet. Arbeid med ny regional transportplan for Vestland og strategi for kollektiv- og mobilitetsområdet vil legge vidare føringar for utviklinga av rutetilbodet.

I februar vedtok fylkesutvalet nytt skoleskyss-reglement for Vestland fylkeskommune, som gjorde praksisen knytt til skoleskyss samordna frå skoleåret 2020/2021.

2.10 Digital transformasjon og ny mobilitet

Kollektivtransporten er i endring mot meir fleksible rutetilbod og nye transporttenester. Den rivande utviklinga knytt til ny teknologi og datadrivne løysingar

gir både fleire data og nye måtar å kople dei saman på, noko som opnar for nye og betre tenester. I takt med utviklinga forventar dei reisande at tenestetilbodet vert meir tilpassa den enkelte sine behov.

For å utnytte desse moglegheitene er det mellom anna gjennom fleire år innført system for automatisk passasjerteljing på bybane og buss i bergensområdet. Dette har gitt betre kvalitet på passasjerdata, og data frå eit større område. I pandemiåret 2020 vart passasjerdataa også tekne i bruk i arbeidet med å unngå trengsel. Skyss overvaka dagleg avgangar med trengsel og rapporterte dette i beredskapssamanheng til fleire aktørar. Data vart også brukte som grunnlag for iverksetting av tiltak for betre kapasitet der behova var størst. I tillegg vart sanntidsdata for fyllingsgrad i bussar med passasjerteljing gjort tilgjengeleg i appen Skyss Reise, slik at dei reisande kunne velje å reise på tidspunkt med mindre trengsel.

MUST

På vegner av Vestland fylkeskommune har Skyss ansvar for innovasjonssamarbeidet MUST, Mobilitetslaboratoriet for smartare transport. Nettverket er eit samarbeid mellom Vestland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen, og er delfinansiert av Samferdselsdepartementet etter ein nasjonal konkurranse. MUST skal vere eit laboratorium for smart mobilitet og sørgje for nettverksbygging, samarbeid og kompetanse om mobilitet. Must styrkte i 2020 kapasiteten og arbeidet med dei tre laboratoria INNOLAB, DATALAB og LIVINGLAB. I innovasjonslaboratoriet INNOLAB justerte MUST arbeidsforma frå store fysiske møte til digitale arbeidsseminar. I datalaboratoriet DATALAB vart det lagt vekt på kvalitetssikring og utvikling av nye datakjelder. Ein rekkje arbeidsseminar vart gjennomført, mellom anna i samband med Bergen kommune sin pilot for regulering av sparkesyklar. LIVINGLAB skal utvikle metode for pilotering og støtte for uttesting av ny

mobilitet i regionen og er involvert i mobilitetspilotar i Bergen kommune og i Skyss.

HentMeg i Odda

I februar 2020 starta Skyss opp tilbodet «HentMeg» i Odda, etter modell frå Kolombus i Rogaland. I staden for faste rutetider kunne dei reisande no bestille bussen via telefon eller internett. Prøveperioden avdekka at kundetilfredsheita ved bestillingsbuss varierte hos dei ulike målgruppene. Mange av dei eldre brukarane opplevde at HentMeg-konseptet gav eit meir uføreseieleg tilbod, medan ungdom og unge

vaksne, som i større grad er vande med og klarer å utnytte teknologien, opplevde at tilbodet vart meir fleksibelt. Skyss nytta læringa frå perioden til å endre tilbodet noko frå januar 2021.

Førarlaus buss i Førde

Sommaren 2020 starta Skyss saman med Sunnfjord kommune, Høgskolen på Vestlandet, Helse Førde og MUST opp eit forprosjekt for autonom buss i Førde med mål om å starte ein pilot. Forprosjektperioden skaffa Skyss ny kunnskap om autonomi og prosjektorganisering.





Foto: Lasse Michelsen

3

Økonomiske nøkkeltal

Nøkkeltal kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt her, er for drift av kollektiv i Vestland fylke i 2020, og i så måte rekneskapen for Skyss/Kringom. Rekneskapen er per februar ikkje godkjent av fylkestinget og ikkje godkjent av revisor. Tall for 2019 er samla tal for tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane.

I 2020 var dei totale brutto kostnadane for drift av kollektivtrafikken 4,273 milliardar kroner. I høve til rekneskapen for 2019 er det ein auke i brutto kostnader på 870,7 millionar kroner.

Finansiering

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er billettinntekter og statlege belønningssmidlar. Dei samla inntektene i 2020 var 1,473 milliardar kroner, som er ein auke på omlag 86,6 millionar kroner i høve til 2019-rekneskapen.

Utover billettinntekter og belønningssmidlar vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Vestland fylkeskommune. Rekneskapen for 2020 syner at den fylkeskommunale delen var på 2,8 milliardar kroner, omlag 784 millionar kroner meir enn i rekneskapen for 2019.

Kostnader

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift, som også inkluderer skoleskyss utført med rutegående buss. Kostnader for bussdrifta var i 2020 på 2,045 milliardar kroner og utgjør 48 prosent av totalkostnadane. Kostnadane til bussdrifta auka med 26,1 millionar kroner frå 2019 til 2020.

Kostnadsauken skuldast auke i kontraktskostnader, men det har òg vore innsparingar på kostnader til takstkompensasjon som følgje av færre reisande med

tog og på dei kommersielle bussrutene som følgje av pandemien.

Totalkostnaden for bybanedrifta var på 208,8 millionar kroner i 2020, ein nedgang på om lag 14,4 millionar kroner i høve til fjoråret. Endringa skuldast lågare kostnader til vognvedlikehald og noko lågare kontraktskostnader med mindre ekstraproduksjon og lågare bonusutbetaling.

Båtrutene hadde ein kostnad på 399,2 millionar kroner i 2020, ein auke på 38,6 millionar kroner i høve til fjoråret. Endringa skuldast kostnader med å oppretthalde full produksjon i det ordinære rutetilbodet gjennom heile 2020, trass i låge reisetil i perioden med smittevernrestriksjonar.

Ferjedrifta hadde ein kostnadsauke på 598,3 millionar kroner samanlikna med fjoråret. Kostnadsauken kom i hovudsak av oppstart av nye kontraktar med overgang frå netto- til bruttokontraktar i Hordalandsområdet. Totale kostnader for ferje var på 1,190 milliardar kroner i 2020.

Kostnaden til individuelt tilrettelagt skuleskyss var på 179,4 millionar kroner i 2020. I høve til fjoråret var det ein nedgang på 17,1 millionar kroner. Årsaka er redusert køyring som følgje av pandemien. Reduserte kostnader til skolekøyring gav mest innsparingar i perioden mars og april med stengde skolar.

Inntekter

Billettinntektene frå buss inkludert skoleskyss, bybane, båt og ferje var totalt på 945 millionar kroner i 2020. Dette er ein nedgang om lag 170,6 millionar kroner frå 2019.

Storparten av denne nedgangen skuldast nedgang i reisande med buss og bybane som følgje av

pandemien. Dette påverka billettinntektene vesentleg frå midten av mars og ut året.

Buss og bybane hadde ein samla nedgang i billettinntekter på 340,7 millionar kroner i 2020, som utgjorde over 40 prosent nedgang i høve til 2019.

Båt hadde ein nedgang i billettinntekter på 21,8 millionar kroner frå 2019 til 2020. Det var også her nedgangen i reisande som følgje av pandemien som påverka inntektstala negativt. I 2020 var nedgangen i billettinntekter på båt 33,4 prosent i høve til 2019.

Billettinntekter frå ferje hadde ein auke på 193,7 millionar kroner samanlikna med 2019. Denne auken skuldast overgangen til bruttokontraktar i Hordalandsområdet.

Covid-19 råka billettinntektene hardt i året som gjekk. Dei reduserte billettinntektene, korrigert for kostnadsinnsparingar som følgje av pandemien, vart kompensert med fleire krisepakker frå staten. Krisepakkene utgjorde til saman 414,3 millionar kroner.

I 2020 vart det utdelt til saman 477,3 millionar i statlege midlar knytt til byvekstavtalen, til Vestland fylkeskommune. Til kollektivdrifta vart det av dette inntektsført 200 millionar i belønningmidlar, som er nytta til vidareføring av tidlegare iverksette tiltak for styrking av ruteproduksjonen. Resten av midlane er avsett til bundne driftsfond, og står dermed også som ein kostnad i rekneskapsoversikta.

I budsjett for 2021 er det sett av 45 millionar kroner i belønningmidlar til omlegging av linjenettet i Bergen. Det er vidare sett av 50 millionar kroner til reduksjon i billettprisar frå 2021.

Frå Miljøloftet vart det utbetalt 12,1 millionar kroner til finansiering av kostnader med trafikale omleggingar som følgje av den mellombelse stenginga av Olav Kyrres gate i Bergen.

Andre inntekter utgjorde 38,4 millionar kroner i 2020.



4

Kollektivfakta

Ansvar og oppgaver i kollektivtrafikken

Vestland fylkeskommune har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Vestland er lagt til mobilitetseininga, som i 2020 bar namnet Skyss/Kringom. Fylkestinget i Vestland er det øvste styret og avgjer budsjettet til Skyss/Kringom. Mobilitetseininga skal sikre at vedtekne strategiar og tiltak blir sette i verk for å nå dei politiske måla.

Skyss/Kringom utviklar og planlegg rutetilbodet i Vestland fylke og har ansvar for å inngå avtalar for køyring av buss, båtruter og ferjer med trafikkelskap etter anbodskonkurransar, i tillegg til drosje knytt til skuleskyss. Bybanen AS har ansvaret for å inngå transportkontraktar for bybana.

I dei fleste tilfella er det Skyss/Kringom som har stått for planlegginga og marknadsføringa av kollektivtilbodet, medan sjølve transporten vert utført av trafikkelskap. Skyss/Kringom skal måle kvaliteten i tilbodet og følgje opp kontraktane og trafikkelskapa.

Der tilbodet er anbudsutsett i såkalla bruttokontraktar, har Skyss/Kringom ansvar for billettsystem, marknadsføring, ruteinformasjon og kundeservice. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan Skyss/Kringom som oppdragsgjevar får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene, i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får frå oppdragsgjevar for å drifte tenesta. I nettokontraktar har operatøren som ein hovudregel ansvar for marknad, informasjon og billettering. Alle kontraktar for bybane og buss i Vestland er bruttokontraktar. For båt og ferje er det både netto- og bruttokontraktar. Alle ferjekontraktane som vart starta i 2020 vart inngått som bruttokontraktar.

Bybanen i Bergen har ei særskild organisering med fleire aktørar. Planlegging av nye strekningar skjer i regi av Miljøløftet. Bergen kommune er planmynde og vedtek reguleringsplan for nye strekningar. Fylkeskommunen er ansvarleg for utbygging, drift og vedlikehald av Bybanen gjennom Bybanen utbygging, Bybanen AS og Skyss. Skyss har ansvar for rute-tilbodet og for kundekontakt i form av marknadsføring, sal og informasjon.



Nøkkeltal

Rekneskap brutto kostnader drift	2020	2019*
Buss	1 865 227 000	1 839 122 000
Bybane	208 754 000	223 120 000
Buss og bybane	2 073 981 000	2 062 242 000
Båt	399 174 000	360 551 000
Ferje	1 189 650 000	591 304 000
Skoleskyss individuelt tilrettelagt	179 407 000	196 533 000
Avsetting til bundne driftsfond	277 300 000	
Administrasjon og drift*	153 141 000	191 342 000
Total brutto kostnader	4 272 654 000	3 401 972 000

*) Tala for 2019 er fusjonerte tal for Hordaland (Skyss) og Sogn og Fjordane (Kringom)

Rekneskap inntekter	2020	2019*
Billettinntekter buss	370 704 000	624 402 000
Billettinntekter bane	116 162 000	203 189 000
Billettinntekter båt	43 321 000	65 082 000
Billettinntekter ferje	244 333 000	50 679 000
Skoleskyss, refusjon kommunar	170 464 000	172 190 000
Belønningsmidlar	200 000 000	200 000 000
Statlege byvekstavtalemiddel til fond	277 300 000	
Andre	50 497 000	70 638 000
Total inntekter	1 472 781 000	1 386 180 000

*) Tala for 2019 er fusjonerte tal for Hordaland (Skyss) og Sogn og Fjordane (Kringom)

Fylkeskommunen si finansiering	2020	2019*
Rekneskap driftsresultat	2 799 873 000	2 015 793 000
Budsjett	2 753 125 000	
Differanse rekneskap-budsjett	-46 748 000	

*) Tala for 2019 er fusjonerte tal for Hordaland (Skyss) og Sogn og Fjordane (Kringom)

Produksjon buss og bybane

	Rutekilometer vekeproduksjon kvardag		Rutekilometer årsproduksjon		Tal vogner i produksjon 2020
	2019	2020	2019	2020	
Bybane	34 527	34 204	2 142 069	2 166 853	28
					Tal bussar i produksjon* 2020
Sunnhordland	43 727	43 858	2 178 979	2 145 900	59
Hardanger og Voss	100 679	99 959	5 397 715	5 291 261	114
Modalen og Vaksdal	7 685	7 661	375 980	365 054	14
Nordhordland	62 068	61 649	3 361 048	3 321 674	76
Bergen sør, inkl. Austevoll	126 646	126 559	6 788 448	6 761 738	135
Osterøy	19 542		1 043 067		
Bergen nord	117 419		6 912 679		
Bergen nord, inkl. Osterøy		137 608		7 802 093	144
Bergen sentrum	90 148	89 573	5 121 066	5 093 340	126
Vest	107 186	100 516	5 650 197	5 259 704	141
Servicelinjene i Bergen	1 127	1 086	56 168	56 043	3
Totalt buss Hordaland	676 227	668 469	36 885 357	36 096 807	812
Nordfjord			1 556 370	1 538 921	39
Sunnfjord			4 429 565	4 412 851	112
Sogn			2 004 168	2 020 188	46
Totalt buss Sogn og Fjordane			7 990 103	7 971 960**	197

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

***) Er basert på eit gjennomsnitt av produksjon vår og haust.

Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling (Hordaland)	2019	2020	Prosent endring frå 2019
Bybane	18 655 000	12 425 000	- 33 %
Buss Bergen kommune	46 153 000	29 465 000	- 36 %
Buss bergensområdet	50 477 000	32 462 000	- 36 %
Totalt bergensområdet*	69 804 000	45 320 000	- 35 %
Buss Hordaland eks. bergensområdet	8 568 000	5 760 000	- 33 %
Båt Kleppestø-Strandkaien (Askøyruta)	672 000	433 000	- 36 %
Båt Hordaland eks. Askøyruta	686 600	423 900	- 38 %
Totalt Hordaland	79 058 600	51 503 900	- 35 %

* Inkl. kontraktssområda for buss Bergen nord, Bergen sør, Bergen sentrum og Vest, Bybanen og båt Kleppestø-Strandkaien

Geografisk fordeling (Sogn og Fjordane)	2019	2020	Prosent endring frå 2019
Buss Sogn og Fjordane	3 000 000	2 112 000	- 30 %
Båt Sogn og Fjordane	444 577	305 991	- 31 %
Totalt Sogn og Fjordane	3 444 577	2 417 991	- 30 %

Passasjertal per transportform (heile Vestland)	2019	2020	Prosent endring frå 2019
Vestland buss	62 045 000	40 334 000	- 35 %
Vestland bybane	18 655 000	12 425 000	- 33 %
Vestland båt	1 803 177	1 162 891	- 36 %
Vestland ferje	5 107 134	4 787 028	- 6 %
Totalt Vestland	87 610 311	58 708 919	-33,0 %

Passasjerstatistikk båt

Båtsamband	2019	2020	Prosent endring frå 2019
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	415 000	269 000	-35 %
Lokalbåt Austevoll	18 000	16 500	-8 %
Espevær-Eidesvik **	35000	35500	1 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar **	7 000	6 700	-4 %
Rosendal-Bergen **	41 000	21 500	-48 %
Reksteren-Våge-Os **	12 600	3 400	-73 %
Kleppetø-Strandkaien	672 000	433 000	-36 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	130 000	68 000	-48 %
Norheimsund-Eidfjord	28 000	3 300	-88 %
Totalt Hordaland	1 358 600	856 900	-37 %
Gulen-Solund	24 237	17 971	-26 %
Florabasseng	103 046	96 173	-7 %
Kystvegekspress	10 308	9700	-6 %
Måløy-Silda	4 921	3 750	-24 %
Alden-Værlandet	138	0	-100 %
Balestrand-Flåm	0	101	
Kaupanger-Frønningen	1 322	1 653	25 %
Ortnevik-Måren-Nordeide	23 270	22 048	-5 %
Totalt lokale båtruter Sogn og Fjordane	167 242	151 396	-10 %
Bergen-Nordfjord-Bergen **	153 462	112 939	-26 %
Bergen-Sogn-Bergen **	54 064	35 417	-35 %
Bergen-Sogn-Flåm-Bergen **	69 809	6 239	-91 %
Totalt båtruter Bergen-Sogn (nettokontraktar)	277 335	154 595	-44 %
Totalt båtruter Sogn og Fjordane	444 577	305 991	-31 %
Totalt båt Vestland	1 803 177	1 162 891	-36 %
Køyretøy på kombisamband			
Florabasseng	10 794	11 263	4 %
Kystvegekspress	129	84	-35 %
Kaupanger-Frønningen	794	965	22 %
Ortnevik-Måren-Nordeide	8 126	7 964	-2 %
Totalt køyretøy	19 843	20 276	2 %

** Nettokontraktar

Trafikkstatistikk per ferjesamband

Samband	2019			
	Køytøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
Masfjordnes-Duesund	54 620	64 113	176	91 480
Fedje-Sævrøy	44 812	57 603	158	99 244
Leirvåg-Sløvåg	213 716	345 869	948	366 169
Langevåg-Buavåg	74 977	106 143	291	127 218
Skjersholmane-Ranavik	163 743	248 578	681	286 960
Skånevik-Matre-Utåker	77 544	131 122	359	144 061
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	198 012	262 093	718	324 250
Fjelbergruta	24 572	35 166	96	45 494
Krokeide-Hufthamar	303 861	436 322	1 195	582 861
Husavik-Sandvikvåg	60 774	91 404	250	114 774
Halhjem-Våge	184 554	214 611	588	361 214
Hatvik-Venjanaset	331 262	401 976	1 101	649 130
Kvanndal-Utne	83 031	176 226	483	168 492
Kinsarvik-Utne	15 779	24 077	66	45 484
Jondal-Tørvikbygd	240 512	364 546	999	515 047
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	259 570	388 915	1 066	502 330
Klokkarvik-Hjellestad	19 575	22 878	63	38 808
Totalt Hordaland	2 360 841	3 419 216	9 368	4 425 753
Barmen-Barmsund	6 865	7 480	20	10 006
Stårheim-Isane	124 967	194 516	533	219 702
Måløy-Husevågøy-Oldeide	72 552	106 114	291	137 487
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	89 563	112 258	308	182 689
Daløy-Haldorsneset	22 734	29 657	81	38 384
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	46 734	66 569	182	84 633
Hisarøy-Mjånes	5 603	6 407	18	8 480
Totalt Sogn og Fjordane	369 018	523 001	1 433	681 381
Totalt Vestland	2 729 859	3 942 217	10 801	5 107 134

PBE = personbileiningar

[PBEÅDT](#) = personbileiningar årsdøgntrafikk

2020				Endring 2019-2020	
Køretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Endring i PBE	Endring i passasjertal
50 619	60 698	166	61 319	- 5 %	- 33 %
38 598	47 008	128	87 770	- 18 %	- 12 %
203 416	346 223	946	368 572	0 %	1 %
65 772	87 070	238	114 845	- 18 %	- 10 %
167 275	274 805	751	283 449	11 %	- 1 %
63 942	106 049	290	61 188	- 19 %	- 58 %
188 221	248 955	680	329 994	- 5 %	2 %
23 071	33 723	92	42 394	- 4 %	- 7 %
285 126	417 947	1 142	553 484	- 4 %	- 5 %
63 788	97 885	267	118 051	7 %	3 %
163 498	205 361	561	370 701	- 4 %	3 %
292 548	382 582	1 045	668 310	- 5 %	3 %
74 270	145 289	397	100 694	- 18 %	- 40 %
12 375	16 612	45	21 925	- 31 %	- 52 %
200 901	326 332	892	388 456	- 10 %	- 25 %
228 995	348 725	953	445 424	- 10 %	- 11 %
18 622	20 851	57	36 738	- 9 %	- 5 %
2 141 037	3 166 113	8 651	4 053 314	- 7 %	- 8 %
6 338	7 486	20	7 248	0 %	- 28 %
115 306	177 305	484	219 646	- 9 %	- 0 %
68 773	99 435	272	190 771	- 6 %	39 %
82 060	105 394	288	159 550	- 6 %	- 13 %
21 379	27 082	74	34 664	- 9 %	- 10 %
44 309	63 838	174	115 691	- 4 %	37 %
3 904	4 702	13	6 144	- 27 %	- 28 %
342 069	485 240	1 326	733 714	- 7 %	8 %
2 483 106	3 651 354	9 976	4 787 028	- 7 %	- 6 %

Regularitet ferje

Samband	Regularitet 2020	Regularitet eks. force majeure 2020
Leirvåg-Sløvåg	98,06 %	99,20 %
Fedje-Sævrøy	96,88 %	98,19 %
Hufthamar-Krokeide	99,93 %	99,93 %
Husavik-Sandvikvåg	99,98 %	99,98 %
Hatvik-Venjanaset	99,92 %	99,95 %
Halhjem-Våge	99,98 %	99,98 %
Langevåg-Buavåg	97,29 %	98,96 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,68 %	99,70 %
Ranavik-Skjersholmane	99,13 %	99,16 %
Gjermundshamn-Varaldsnes-Årsnes	99,37 %	99,55 %
Jondal-Tørvikbygd	99,21 %	99,83 %
Klokkarvik-Hjellestad	99,15 %	99,36 %
Fjellbergsambandet	99,62 %	99,81 %
Masfjordnes-Duesund	99,68 %	99,68 %
Kinsarvik-Utne	98,98 %	99,25 %
Kvannal-Utne	99,08 %	99,39 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,37 %	99,38 %
Gjennomsnitt Hordaland	99,23 %	99,53 %
Barmen-Barmsund	99,57 %	99,68 %
Daløy-Haldorsneset	99,47 %	99,80 %
Mjånes-Hisarøy	100,00 %	100,00 %
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	99,85 %	99,87 %
Isane-Stårheim	99,86 %	99,87 %
Måløy-Oldeide-Husevågøy	99,71 %	99,94 %
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	98,68 %	99,00 %
Gjennomsnitt Sogn og Fjordane	99,58 %	99,73 %
Gjennomsnitt Vestland	99,32 %	99,59 %

Elbilar per ferjesamband

Ferjesamband	2019	2019	2020	2020
	Elbilar	Prosentdel	Elbilar	Prosentdel
Masfjordnes-Duesund	2 573	4,7 %	3 702	7,3 %
Fedje-Sævrøy	3 342	7,5 %	2 386	6,2 %
Leirvåg-Sløvåg	13 626	6,4 %	20 091	9,9 %
Langevåg-Buavåg	5 789	7,7 %	5 677	8,6 %
Skjersholmane-Ranavik	16 839	10,3 %	18 145	10,8 %
Skånevik-Matre-Utåker	3 556	4,6 %	4 652	7,3 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	11 696	5,9 %	17 461	9,3 %
Fjelbergruta	1 759	7,2 %	1 759	7,6 %
Krokeide-Hufthamar	69 255	22,8 %	75 849	26,6 %
Husavik-Sandvikvåg	7 701	12,7 %	9 134	14,3 %
Halhjem-Våge	23 836	12,9 %	27 243	16,7 %
Hatvik-Venjanaset	40 473	12,2 %	51 976	17,8 %
Kvanndal-Utne	2 755	3,3 %	3 900	5,3 %
Kinsarvik-Utne	947	6,0 %	1 053	8,5 %
Jondal-Tørvikbygd	14 556	6,1 %	19 013	9,5 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	13 273	5,1 %	18 805	8,2 %
Klokkarvik-Hjellestad	1 670	8,5 %	4 030	21,6 %
Totalt Hordaland	233 646	9,9 %	284 876	13,3 %
Barmen-Barmsund	56	0,8 %	387	6,1 %
Stårheim-Isane	3 461	2,8 %	5 773	5,0 %
Måløy-Husevågøy-Oldeide	1 940	2,7 %	2 582	3,8 %
Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet	3 104	3,5 %	4 933	6,0 %
Daløy-Haldorsneset	798	3,5 %	900	4,2 %
Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella	1 446	3,1 %	2 342	5,3 %
Hisarøy-Mjånes	95	1,7 %	116	3,0 %
Totalt Sogn og Fjordane	10 900	3,0 %	17 033	5,0 %
Totalt Vestland	244 546	9,0 %	301 909	12,2 %

Transportkontraktar

Skyss/Kringom hadde i 2020 følgjande kontraktar:

- 12 busskontraktar
- Ni ferjekontraktar for i alt 24 ferjesamband
- 12 båtkontraktar
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skule-skyss

Oversikt busskontraktar

Kontraktsonråde	Kontraktperiode	Operatør
Bergen sør	16.08.2019-15.08.2028 (1+1)	Tide Buss AS
Bergen sentrum	01.12.2011-30.11.2020 01.12.2020-20.-30.06.2030(*) (1+1)	Tide Buss AS Keolis Norge AS
Bergen nord	01.10.2011-30.09.2020 01.10.2020-20.-30.06.2030(*) (1+1)	Tide Buss AS Tide Buss AS
Osterøy (inkludert i Bergen nord frå 01.10.2020)	01.03.2011-30.09.2020	Tide Buss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013-31.03.2021	Osbus AS
Vest	25.06.2019-25.06.2028 (1+1)	Tide Buss AS
Nordhordland	16.08.2018-15.08.2027	Vy Buss AS
Sunnhordland	02.07.2017-28.06.2026	Tide Buss AS
Hardanger og Voss	16.08.2016-22.06.2025	Tide Buss AS
Modalen og Vaksdal	16.08.2016-22.06.2025	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Sogn	19.06.2017-22.06.2025 (+2)	Tide Buss AS
Sunnfjord	20.06.2016-23.06.2024 (+2)	Firda Billag AS
Nordfjord	23.06.2014-23.06.2024	Firda Billag AS

Alle busskontraktane er bruttokontraktar.

Oversikt båtkontraktar

	Kontraksperiode	Type kontrakt	Operatør
Sunnhordland-Austevoll-Bergen Lokalbåt Austevoll	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Bruttokontrakt	Norled AS
Espevær-Eidesvik Hellesøy-Lyngøy-Hernar	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Nettokontrakt	GulenSkyss AS
Rosendal-Bergen Reksteren-Våge-Os	01.01.2014-31.12.2023 (2+2)	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Bybåtsambanda Kleppestø-Strandkaien Knarvik-Frekhaug-Bergen	01.01.2018-31.12.2022 (frå 01.01.2019)	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund-Eidfjord (Sommarrute)	01.05.2020-31.10.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Norled AS
Lokalrute Geitanger-Knapskog	01.07.2019-01.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Geitanger Transport AS
Lokalrute Osterfjorden	01.08.2019-31.07.2024 (1+1)	Nettokontrakt	Osterøy Ferjeselskap AS
Ekspressbåt Bergen-Sogn og Fjordane Bergen-Selje Bergen-Sogn Turistrute Bergen-Flåm (Sommarrute)	01.05.2012-30.04.2022	Nettokontrakt	Norled AS
Lokalbåt Gulen, Solund og Askvoll Gulen-Ytre Solund Hardbakke-Nåra-Mjømna Hardbakke-Kolgrov-Utvær Gåsvær-Midtre Solund-Hardbakke Nord Solund	01.05.2012-30.04.2022	Bruttokontrakt	Fjord1
Lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger Vik-Ortnevik Ortnevik-Måren-Nordeide Flåm-Balestrand (sommarrute) Kaupanger-Frønningen (ferje)	01.05.2012-30.04.2022	Bruttokontrakt	Fjord1
Lokalbåt Flora, Bremanger og Vågsøy Florabassenget (fleire ruter) Kystvegekspressen Florø-Smørhamn-Måløy Måløy-Silda / Måløy-Hennøystrand Ambulansbåt + ruter i Florabassenget	01.05.2012-30.04.2022	Bruttokontrakt	Fjord1
Godsbåt Bergen-Gulen, Solund og Askvoll	01.05.2012-30.04.2022	Nettokontrakt	Kyst1

Oversikt ferjekontraktar

Kontrakt ferje	Kontraktperiode	Type kontrakt	Operatør
Rutepakke 1 Leirvåg-Sløvåg Fedje-Sævrøy Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg Halhjem-Våge Langevåg-Buavåg	01.01.2020 (2018)-31.12.2029 (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2018)	Bruttokontrakt	Fjord 1 AS
Rutepakke 2 Skjersholmane-Ranavik Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes Jondal-Tørvikbygd	01.01.2020-31.12.2028 (+1)	Bruttokontrakt	Fjord 1 AS
Rutepakke 3 Klokkarvik-Hjellestad Fjellberg-Sydnes-Utbjoa	01.01.2020-31.12.2028 (+1)	Bruttokontrakt	Norled AS
Rutepakke 4 Masfjordnes-Duesund	01.01.2019-31.12.2028 (+1)	Bruttokontrakt	Wergeland AS
Rutepakke 5 Kvanndal-Utne Kinsarvik-Utne Skånevik-Matre-Utåker	01.01.2020-31.12.2028 (+1)	Bruttokontrakt	Boreal AS
Fire samband Måløy-Oldeide-Husevågøy Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella-Losna Isane-Stårheim Askvoll-Gjevik-Fure-Værlandet	01.01.2016-31.12.2025 (1+1) (oppstart 01.01.2017) (oppstart 01.01.2018) (oppstart 01.01.2017)	Nettokontrakt	Fjord1
Barmen-Barmsund	01.06.2019-31.05.2029 (+ inntil 24 mnd.)	Nettokontrakt	Fjord1
Daløy-Haldorsneset	01.01.2020-31.12.2023 (+ inntil 60 mnd.)	Nettokontrakt	Vidar Hop Skyss- båter AS
Mjånes-Hisarøy	01.09.2013-30.04.2023 (+ inntil 60 mnd.)	Nettokontrakt	GulenSkyss AS



Foto: Skyss/Kringom, Morten Wanvik og Lasse Michelsen

Omslag: April

Sats og trykk

Bodoni AS

Layout

Bodoni AS

VESTLAND FYLKESKOMMUNE

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

T +47 55 23 95 50 **F** +47 55 23 95 20 **E** skyss@skyss.no

skyss.no