

20
18

**KOLLEKTIVSTRATEGI
FOR HORDALAND**
ÅRSRAPPORT



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 eit fireårig handlingsprogram der det går fram kva prioriteringar og satsingar fylkeskommunen vil gjere for å gjennomføre strategiane. Handlingsprogrammet vert rullert kvart år og gir oppdatert status for prioriteringar og tiltak som er sette 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.

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	13
Status i kollektivtrafikken sin økonomi	
4. Kollektivåret 2018	16
Viktige hendingar og tiltak i kollektivtrafikken	
5. Kollektivfakta	24
Informasjon om passasjerstatistikk, kontraktar o.a.	

1

Frå strategi til handling og rapportering

Mål og strategiar for kollektivtrafikken

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland er knytt opp mot nasjonale og regionale mål om at all trafikkvekst i persontrafikken i byområda skal skje i form av miljøvenlege transportformer – kollektiv, sykkel og gange. Den største trafikkveksten vil komme i Bergen og kommunane rundt. Utvikling av kollektivtrafikken vil i stor grad handle om å leggje til rette for auka andel kollektivbrukarar i byområdet i og rundt Bergen. Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket. Det er eit mål at flest mogleg skal velje å reise kollektivt der det er tilbod om dette, også utanfor Bergen.

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

Best tilbod der flest reiser

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

Enkle reiser

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

Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og føreseieleg framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til

dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida.

Miljøvenleg drift

Kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten, og få ein større del av dei motoriserte reisene kollektive. I tillegg vil vi arbeide for at utsleppa frå kollektivtrafikken skal vere så låge som mogleg.

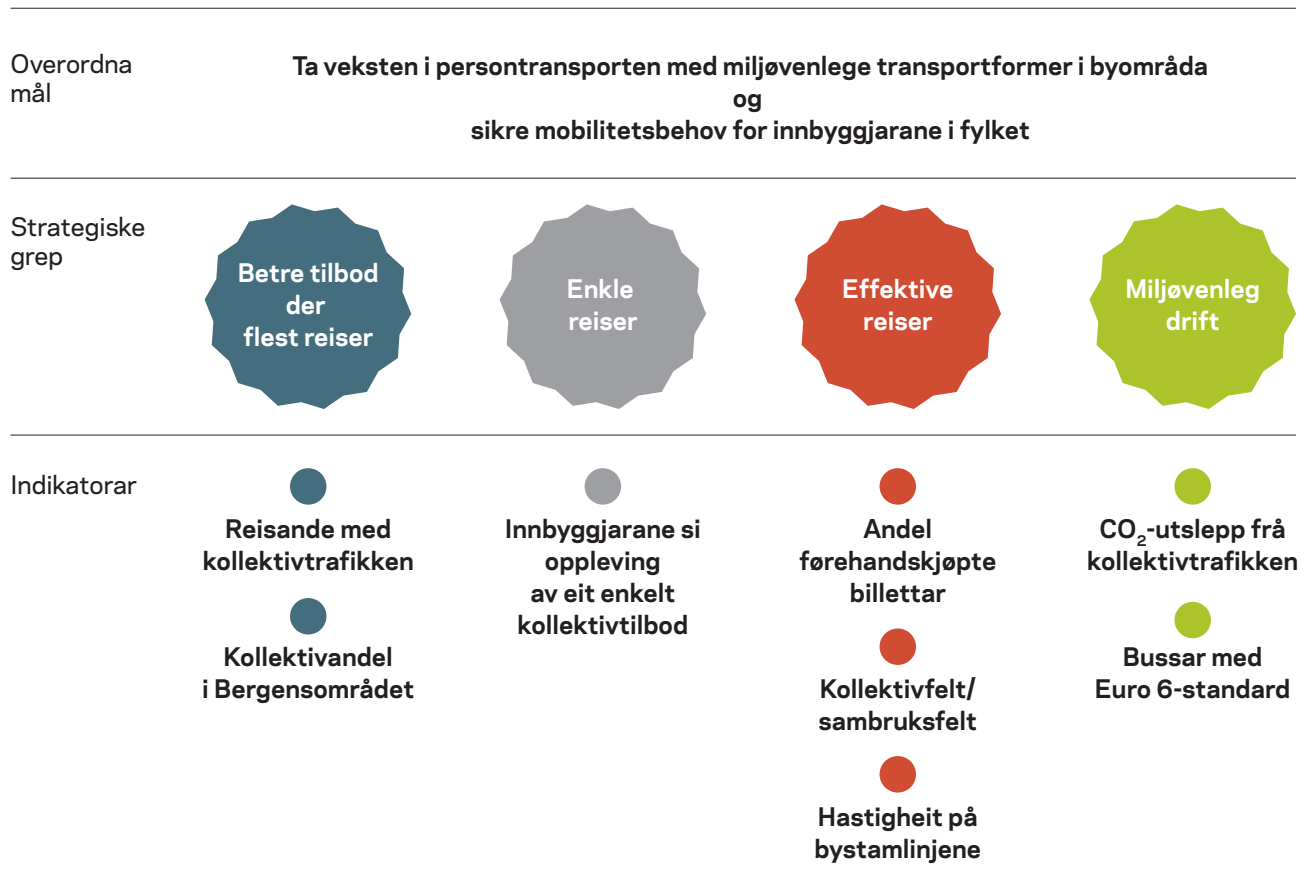
Kollektivstrategien er følgt opp av handlingsprogram med fireårig perspektiv. Handlingsprogrammet skal vise kva tiltak ein set i verk for å gjennomføre strategiane. Rullert handlingsprogram vert lagt fram til politisk handsaming i desember kvart år, gjeldande handlingsprogram for 2019-2022 vart vedteke av fylkestinget i desember 2018.

Årsrapportering – når vi måla?

Kollektivstrategien peiker ut retninga for kollektivtilbodet fram mot 2030. Handlingsprogrammet viser konkrete tiltak og prioriteringar dei neste fire åra. Føremålet med 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 er 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. Indikatorane er og relevante i samband med målrapporering knytt til Miljøløftet og Byveksttalen for Bergen. Indikatorane er vist i figur 1 på neste side.

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



Figur 1: Indikatorar for kollektivstrategien.

2

Når vi måla?

Best tilbud der flest reiser

Reisetala for 2018 viser at den positive utviklinga i tal reisande med kollektivtrafikken held fram.

For å nå nullvekstmålet for Bergensområdet, er det utarbeidd analysar som viser at kollektivtrafikken må ha ein passasjervekst på 3,5 prosent årleg. Passasjerstatistikken for 2018 viser om lag fire prosent vekst i talet på kollektivreisande i Hordaland frå 2017. For Bergensområdet viser tal påstigande ein vekst på heile fem prosent.

Reisande med kollektivtrafikken

Samla for buss, båt og bane var det nærare 73 millionar påstigande i 2018. Totalt var 88 prosent av reisene i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde 57 millionar. Bybanen heldt fram med positiv utvikling og hadde om lag 14,9 millionar påstigingar, ca. 20 prosent av kollektivreisene i fylket. For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var om lag fire prosent frå 2017 til 2018. Båtrutene hadde ca. 1,15 millionar reisande i fjor.

Kollektivandel i Bergensområdet

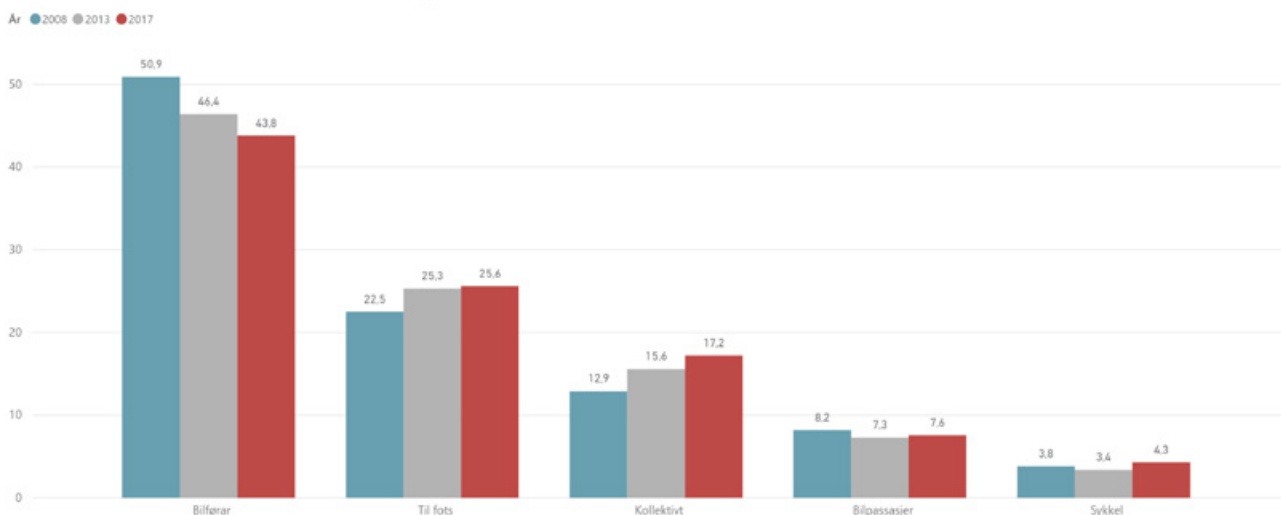
Reisemiddelfordeling er ein sentral måleindikator i høve nullvekstmålet for byområdet. Den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) er den viktigaste kjelda for å følgje utviklinga i reisemiddelfordeling mellom personbiltrafikken, kollektiv, sykkel og gange. Nyleg vart foreløpige resultat for 2016-2017 publisert for Bergen kommune. Denne markerte at den positive endringa vi såg frå 2008-2013 fortset, med reduksjon i biltrafikken og auka kollektivandel (sjå figur 2 nedanfor).

	Tal påstigande buss, bane, båt i 2018	Endring sidan 2017
Bergensområdet*	64 527 000	5 %
Hordaland total**	72 961 000	4 %

* Inkl. påstigingsstal båt Kleppestø-Strandkaien

** Inkl. båt Sunnhordland, Nordhordland og Austevoll (alle båtruter på bruttokontrakt)

Bergen kommune, hovudreisemåtar RVU 2008, RVU 2013 og RVU 2016/2017



Figur 2. Reisemiddelfordeling for Bergen kommune.

Enkle reiser

Forenkling av rutetilbudet, nye informasjonskanalar og fleire moglegheiter til å kjøpe billett er alle tiltak som skal bidra til at kollektivreiser skal bli opplevd som lett å forstå og bruke. Undersøkingar blant innbyggjarane i Hordaland viser at stadig fleire opplever det som enkelt å finne fram i kollektivsystemet.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbud

Kvar haust gjennomfører Skyss ei undersøking av korleis befolkninga (18 år+) i Hordaland oppfatar Skyss og kollektivtilbudet der dei bur og ferdast, og kor enkelt eller vanskeleg dei opplever at kollektivsystemet er å bruke. Sidan utvalet av respondentar er trekt tilfeldig frå befolkninga, omfattar resultatane både kollektivreisande og dei som ikkje nyttar kollektivtransport.

For å få fleire til å reise kollektivt, er det avgjerande at sjølve kollektivtilbudet er enkelt å forstå. Sjølv om

ruteendringar kan skape frustrasjon på kort sikt, er endringar ofte nødvendige for å forenkle og forbetre tilbudet. Resultata for 2018 viser at 69 prosent av befolkninga er heilt eller delvis einig i at Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå – noko som er fire prosentpoeng fleire enn året før.

For at publikum skal kunne forstå sjølve tilbudet, må informasjonen om tilbudet vere lett tilgjengeleg. For 2018 ser vi ei positiv endring på fire prosentpoeng samanlikna med 2017 når det gjeld opplevinga av kor lett det er å finne informasjon om kollektivtilbudet. Årsakene til denne auken er truleg at stadig fleire nyttar digitale kanalar, som til dømes mobil, og slik får lettare tilgang til oppdatert informasjon.

I tillegg til å gjere sjølve tilbudet og informasjonen om tilbudet enklare, er det avgjerande at vi senker tersklane for å kjøpe og bruke tilbudet. Vi ser ei tydeleg betring i kundane si vurdering av i kva grad det er enkelt å kjøpe billett det siste året, på fem prosentpoeng.

Innbyggjarane si oppleving av eit enkelt kollektivtilbud

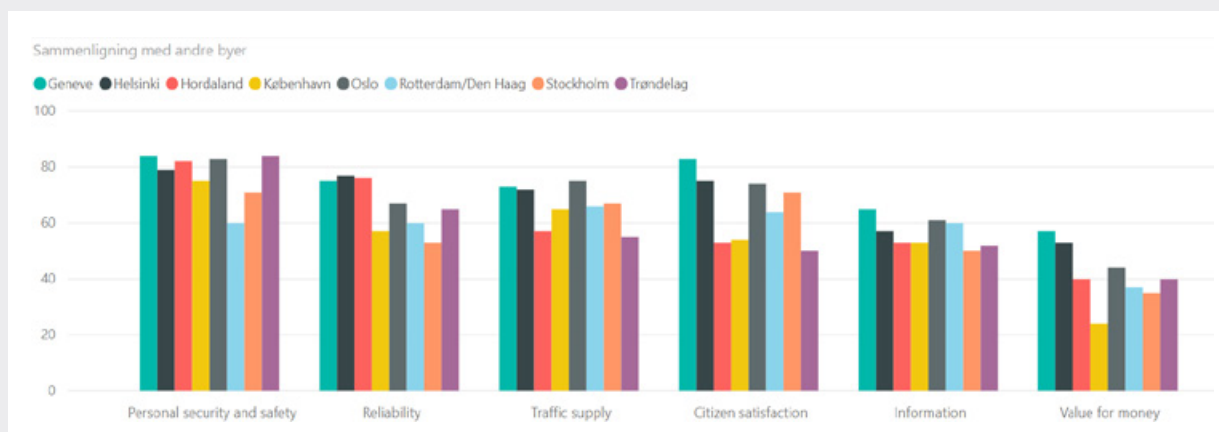
Andel av befolkninga i Hordaland som seier seg heilt eller ganske einig i påstandande	2018	Endring 2018-2017	Endring 2018-2013
«Skyss sine billetter er enkle å bruke»	67 %	+1	+16
«Skyss sine billetter er enkle å få kjøpt»	64 %	+5	+21
«Det er lett å forstå hvilke av Skyss sine billetter som passer for meg og mine reisebehov»	58 %	-2	+19
«Det er lett å finne informasjon om hvordan man skal ta overgang mellom kollektivlinjer»	48 %	0	+22
«Skyss sin informasjon om kollektivtilbudet er lett å forstå»	67 %	0	+17
«Det er lett å finne informasjon om Skyss sitt kollektivtilbud»	72 %	+4	+19
«Skyss sitt kollektivtilbud er enkelt å forstå»	69 %	+4	+21

Samanlikning med andre byområde

«Benchmarking European Service of public Transport» (BEST) er eit samarbeid mellom større byar i Europa. Formålet er å auke merksemda på kundane sine behov og forventningar til kollektivtrafikken, og å etablere erfaringsutveksling og læring på tvers av organisasjonane. Skyss har delteke i BEST-samarbeidet sidan 2014. Kvart år vert det gjennomført ei felles undersøking av kor tilfredse innbyggjarane er med ulike sider ved kollektivtilbodet. Undersøkinga gir resultat for det

enkelte byområde, og moglegheit til å samanlikne byane.

Alt i alt seier 53 prosent seg tilfredse med kollektivtilbodet i Hordaland. Det er omtrent på same nivå som i 2017. Hordaland skårar høgt samanlikna med dei andre byane når det gjeld punktleghet og tryggleik og sikkerheit.



Effektive reiser

Stamlinjene i Bergen skal vere eit føreseieleg og kapasitetssterkt tilbod, og køyretidsmålingar gir ein god indikasjon på framkomsten for kollektivtrafikken. Målingar i køyretid for 2018 viser varierende endringar frå 2017, og årsaka til endringane vil vere samansett.

Andel førehandskjøpte billetter

Ein del av reisetida er opphald på haldeplass. Eitt verkemiddel for å redusere reisetida er difor å få ned sal av billetter om bord. Satsinga på mobilbillett og høgare pris for kjøp av billett om bord har gitt resultat. Ein har også i 2018 sett vekst i bruken av mobilbilletter, spesielt sidan august 2018 da mobilappen for billettkjøp vart tilgjengeleg for bussreiser i heile fylket. Total andel førehandskjøpte billetter utgjorde 75 prosent i 2018, ei positiv auke på sju prosentpoeng frå 2017, og heile 41 prosentpoeng frå referanseåret 2013.

Andel førehandskjøpte billetter

	Andel i 2018	Endring sidan 2017	Endring sidan 2013
	(prosentpoeng)	(prosentpoeng)	(prosentpoeng)
Førehandskjøpte billetter	75 %	6	13

Kollektivfelt/sambruksfelt

Rask og effektiv framkomst for bussane er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar, ettersom godtgjering til operatørane i stor grad er basert på timepris.

Eigne køyrefelt som prioriterer kollektivtrafikk er eit kraftfullt tiltak for å gje bussen betre framkomst. Sterkt belasta strekningar med høg kollektivtrafikk vil særleg ha nytte av denne type tiltak. Eigne

Kollektivfelt/Sambruksfelt

	Samla lengde antal kilometer i 2018	Endring sidan 2017	Endring sidan 2013
Kollektivfelt	12,9	+6%	+ 41%
Sambruksfelt	6,5	0 %	+ 7%

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 til bodet.

Per 31. desember 2018 er det til saman 12,9 km kollektivfelt og 6,5 km sambruksfelt i Bergen.

Av viktige tiltak i 2018 var fleire mindre kollektivfelt i Åsane, inkludert kollektivfelt i Hesthaugveien frå vest og inn på terminalen, saman med kollektivfelt Haukås retning nord. Forlenging av kollektivfeltet i Årstadveien vart også starta i 2018 og er venta å betre busstrafikken sin framkomst inn mot Haukeland universitetssjukehus betydeleg. Vidare er det på Kråkenes og i Brønndalen starta opp breiddeutviding som skal gjere at to bussar no kan møtast på desse strekningane.

Hastigheit på bystamlinjene

Bystamlinjene (busslinjer 2–6) utgjer tilbodet med høgast kapasitet og flest reisande. Køproblematikk og endringar i køyretider har difor særleg innverknad på desse busslinjene. Vidare utvikling av stamlinjenettet og kollektivnettet i Bergen vil i stor grad avhenge av betra framkomst for bussane.

Sannstidssystemet ombord i alle bussane i Bergen gjer at Skyss kan registrere køyretider og hastigheit på alle strekningar i busslinjenettet. Sannstidsdata gir og eit grunnlag for å følgje utviklinga i køyretidene over tid. Tabellen under viser snitt køyrehastigheit i km/t for bystamlinjene i morgon- og ettermiddagsrush i 2018

samanlikna med 2017. Tida for opphald på haldeplass er ikkje inkludert i målingane.

Køytidsmålingane viser ei svak positiv endring på samtlege bystamlinjer både i morgon- og ettermiddagsrush. Unnataket er linje 4 i retning Flaktveit-

Hesjaholtet og linje 6 i retning Lønborg-Vadmyra i ettermiddagsrush, som viser ei svak nedgang i hastigheit. Størst positiv endring er registrert på linje 2 i retning Strandkaien-Birkelundstoppen, både morgon og ettermiddag, med høvesvis 1,4 km/t og 1,7 km/t høgare kørehastigheit.

Gjennomsnittleg hastigheit på bystamlinjene i Bergen

	Rush morgon (7-9) Snitt hastigheit 2018	Endring sidan 2017	Rush ettermiddag (15-17) Snitt hastigheit 2018	Endring sidan 2017
2 frå Strandkaien	25,6	1,4	24,8	1,7
frå Birkelundstoppen	24,7	0,6	25,9	0,8
3 frå Støbotn	30,3	0,7	31,4	0,3
frå Sletten	32,3	0,3	32,0	1,2
4 frå Hesjaholtet	33,3	0,2	32,8	1,2
frå Flaktveit	32,4	0,6	32,1	-0,2
5 frå Loddefjord	35,2	0,4	35,3	0,7
frå Åsane terminal	33,9	0,2	32,8	0,4
6 frå Vadmyra	34,1	0,2	34,3	0,2
frå Lønborglien	33,6	0,7	30,6	-0,4



Miljøvenleg drift

Det er vanleg å skilje mellom utslepp som har globale- og lokale verknader. Utslepp med global verknad er utslepp av klimagassar, i hovudsak karbondioksid (CO₂), som bidreg til global oppvarming og klimaendringar. Lokale utslepp gjev 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. Vidare utbygging av Bybanen, oppstart av nye kontraktar med elektrifisering av ferjeflåten, samt vedtak om biodrivstoff og elektrifisering av bussparken i Bergen gjev gode utsikter for utviklinga på dette området framover.

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

Buss, båt og ferje slapp i 2018 ut om lag 127 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Det er svært små endringar frå fjoråret.

Bybanen vert drive med elektrisitet og bidreg difor ikkje til denne klimabelastinga. I 2018 utgjorde reiser med Bybanen om lag 20 prosent av kollektivreisene i heile fylket.

For buss er det ein svak nedgang i utslepp knytt til overgang til biodiesel i Nordhordland frå hausten 2018. Busstrafikken i regi av Skyss står for om lag seks prosent av dei totale utsleppa frå vegtrafikken. Sjølv om busstrafikken står for vesentlege klimautslepp, er det viktig å hugse at busstilbodet også er eit viktig verkemiddel for å redusere dei totale klimagassutsleppa – spesielt i byområde. Reiser med buss bidreg til å redusere CO₂-utslepp og energiforbruk når kollektivreisene erstattar reiser med privatbil. Det er difor viktig å sjå utsleppa i samanheng med talet på passasjerar.

I 2018 var gjennomsnittleg CO₂-utslepp på påstigande med kollektivtrafikk på buss og bane 0,66 kg, noko som er ein ytterlegare nedgang det siste året. Dette er snitt for reiser i heile fylket, av svært ulik lengde.

Ein kan sjå noko auke i utslepp frå båttrafikken i 2018, som følgje av mellom anna utvida tilbod på sambandet mellom Kleppstø og Strandkaien.

Utslepp frå ferjene er i all hovudsak uendra frå fjoråret. I løpet av 2019 vil elektrifisering av dei første ferjesambanda i nye kontraktar gje vesentlege reduksjonar.

Bussar med Euro VI-standard

Euro-standard set grenseverdiar for kor mykje utslepp køyretøy kan ha for å verte godkjent for sal. Krava er retta mot utslepp som gir lokal luftforureining med fare for negative helseverknader. Krav til utslepp vart først sett i 1993 og er seinare skjerpa fleire gonger. Frå 2014 gjeld standarden Euro VI som krav til nye køyretøy, noko som betyr at alle bussar produsert etter 2014 held Euro VI-standard. Det er ikkje forventa vidare utvikling av nye nivå av denne standarden, fordi dei lokale utsleppa frå desse køyretøya er minimale. Undersøkingar syner at bussar med Euro VI-standard har lågare utslepp av NO_x enn privatbilar med dieseldrift.

Knytt til nye busskontraktar blir bussparken gradvis skifta ut. Delen av bussparken med Euro VI-standard auka frå 23 til 35 prosent i løpet av 2018. Med oppstart av ny kontrakt for bussdrift i Nordhordland er det no Euro VI-standard på samtlege bussar også i dette området.

Frå 2020 vil ein ha Euro VI-standard på samtlege bussar i kontraktene i Bergensområdet, og innan 2025 også i resten av fylket.

CO₂-utslepp per påstigande passasjerar buss og bane i Hordaland

	2016	2017	2018	Endring sidan 2017
CO ₂ -utslepp	48 092 000	49 248 000	47 431 000	-0,04
Tal påstigande	55 395 000	68 753 000	71 812 000	0,04
CO ₂ -utslepp per påstigande	0,87	0,72	0,66	-0,08

CO₂-utslepp frå kollektivtrafikken

	2016	2017	2018	Endring sidan 2017
Ferjer	56 121 000	54 896 000	56 376 000	2,7 %
Passasjerbåt	23 888 000	23 354 000	23 613 000	1,1 %
Buss	48 092 000	49 248 000	47 431 000	-3,7 %



3

Økonomiske nøkkeltal

Økonomiske nøkkeltal kollektivdrift

Dei økonomiske nøkkeltala som vert presentert og omtalt i det følgjande er rekneskapstal for drift av kollektiv i 2018, og i så måte også rekneskapen for Skyss sitt ansvarsområde. Rekneskapen er per februar ikkje godkjent av fylkestinget og ikkje godkjent av revisor.

I 2018 var dei totale brutto kostnadane for drift av kollektivtrafikken 2,643 milliardar kroner. I høve rekneskapen for 2017 er det ein auke i brutto kostnader på 203,7 millionar kroner.

Finansieringskjeldene til kollektivdrifta er billettinntekter og statlege belønningssmidlar. Dei samla inntektene i 2018 var 1,240 milliardar kroner, som er ein auke på nærare 127 millionar kroner i høve 2017.

Ut over billettinntektene og belønningssmidlar vert kollektivdrifta finansiert med midlar frå Hordaland fylkeskommune. Rekneskapen for 2018 viser at den fylkeskommunale andelen var på 1,403 milliardar kroner, om lag 77 millionar kroner meir enn i 2017.

Kostnader

Den største delen av Skyss sine kostnader er knytt til bussdrift, som også inkluderer skuleskyss utført med rutegående buss. Kostnader for bussdrift var i 2018 på 1,64 milliardar kroner og utgjer 62 prosent av totalkostnadene. Kostnadane til bussdrifta auka med nærare 35 millionar kroner. I hovudsak har det vore auke i kostnader til individuelt tilrettelagt skuleskyss i tillegg til kontraktsmessige forhold og indeksreguleringar.

For Bybanen og båtrutene var kostnadene også høgare enn året før.

Bybanedrifta hadde ein auke i kostnader på om lag 20 millionar kroner i forhold til fjoråret med ein totalkostnad på 243 millionar kroner. Endringa skuldast auka kostnader til drifta av Bybanen AS, infrastruktur- og driftskostnader knytt til ruteproduksjon. Båtrutene hadde ein kostnadsauke på 21 millionar kroner i forhold til fjoråret med ein totalkostnad på 198 millionar kroner i 2018. Kostnadsauken skuldast auke i kontraktskostnader for dei største bruttokontraktane.

Ferjedrifta hadde ein vesentleg kostnadsauke med 113 millionar kroner i auke frå fjoråret. Dette skuldast overgang til bruttokontrakter med oppstart på to samband frå 1. januar 2018. Totale kostnader for ferje i 2018 var på 403 millionar kroner.

Kostnaden til individuelt tilrettelagt skuleskyss var 193 millionar kroner i 2018. Kostnaden har auka med nærare 19 millionar kroner i forhold til fjoråret. Kostnaden for skuleskyss varierer frå år til år avhengig av behov, men trenden har vist ein auke i kostnader dei seinare åra.

Inntekter

Billettinntektene frå buss, inklusiv inntekter frå skuleskyss, frå bybane, båt og ferje var totalt på om lag 999 millionar kroner i 2018. Dette er ein auke på omlag 104 millionar kroner frå 2017. Den største auken kjem frå ferje der dei nye bruttosambanda har gitt nærare 50 millionar kroner i billettinntekter.

Buss og bybane hadde til saman ein auke i inntekter på 11,6 prosent i forhold til fjoråret. Båt hadde ein vekst i inntektene på to prosent i høve 2017.

Av belønningssmidlar vart det i 2018 tildelt 155 millionar kroner til kollektivdrift. I tillegg vart 27 millionar kroner i belønningssmidlar overført frå året før. Midlane er nytta til vidareføring av tidlegare iverksette tiltak.

Rekneskap brutto driftskostnader

	2016	2017	2018
Buss	1 387 943 000	1 430 273 000	1 446 412 000
Bybane	254 437 000	222 754 000	242 741 000
Båt	167 293 000	176 952 000	198 324 000
Ferje	314 394 000	290 176 000	403 500 000
Skuleskyss individuelt tilrettelagt	172 554 000	174 226 000	192 880 000
Administrasjon og drift	136 439 000	144 980 000	159 176 000
Totale brutto kostnader	2 433 060 000	2 439 361 000	2 643 033 000

Rekneskapen for 2018 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2019 ikkje godkjent av revisor.

Rekneskap inntekter

	2016	2017	2018
Billettinntekter buss	551 545 000	566 158 000	592 174 000
Billettinntekter Bybane	140 178 000	145 055 000	162 860 000
Billettinntekter båt	45 047 000	48 323 000	49 345 000
Billettinntekter ferje	0	0	49 387 000
Skuleskyss, refusjon kommunar	133 448 000	135 000 000	144 891 000
Belønningsmidlar	80 000 000	147 000 000	182 000 000
Andre inntekter	116 828 000	71 386 000	59 105 000
Totale inntekter	1 067 046 000	1 112 922 000	1 239 762 000

Rekneskapen for 2018 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2019 ikkje godkjent av revisor.

Fylkeskommunen si finansiering

	2016	2017	2018
Rekneskap	1 366 014 000	1 326 439 000	1 403 271 000
Budsjett	1 421 873 000	1 362 986 000	1 419 980 000

Rekneskapen for 2018 er ikkje godkjent av fylkestinget, og er per februar 2019 ikkje godkjent av revisor.

Belønningsmidlar og Miljøløftet

Belønningsordninga for «betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda» inngår i byvekstavtalen for Bergen, Miljøløftet. Midlane frå belønningsordninga er i byvekstavtalen fastsett til 1,4 milliardar kroner (2017-kroner), som utgjer 200 millionar kroner i årleg tilskott. I handlingsprogrammet for Miljøløftet er belønningsmidlane lagt flatt som eit tilskott til drift av kollektivtrafikk i Bergen. Midlane gir ikkje rom for nye tiltak, ettersom drift av allereie verksette tiltak for tilbodsforbetring og styrking av kapasiteten i kollektivnettet må dekkjast gjennom desse gitte rammene.

I budsjett for 2018 vart det budsjettert med 182 millionar kroner av belønningsmidlar til drift av kollektivtransport, inklusive overførte midlar frå 2017 på 27 millionar kroner. Midlane er nytta, og det vert såleis ingen overføring til 2019.

Midlar til styrka ruteproduksjon er del av dei pågåande reforhandlingane av byvekstavtalen. Den årlege fordelinga av midlane må rettast mot prosessane kring handlingsprogram for Miljøløftet, og vil vere avgjerande for finansiering av vidare utvikling og styrking av rutetilbodet i Bergensområdet. Tilskott til innføring av tiltak for reduksjon av klimabelastinga frå bussar og bybåtsamband må og rettast mot Miljøløftet og dei årlege prosessane kring handlingsprogrammet.



4

Kollektivåret 2018



Veksten i kollektivreiser held fram

Passasjerstatistikken for 2018 viser om lag fire prosent vekst i talet på kollektivreisande i Hordaland frå 2017. Samla for buss, båt og bane var det nærare 73 millionar påstigande i 2018. Totalt var 88 prosent av reisene i Bergensområdet. Påstigande på buss utgjorde 57 millionar. Bybanen heldt fram med positiv utvikling og hadde om lag 14,9 millionar påstigingar, ca. 20 prosent av kollektivreisene i fylket.

For fleire av båtsambanda i fylket har det vore vekst i talet på reisande. Samla auke var om lag fire prosent frå 2017 til 2018. Båtrutene hadde ca. 1,15 millionar reisande i fjor.

Auka kapasitet i kollektivnettet

Belønningsmidlar i 2018, tildelt gjennom Miljøloftet til styrking og drift av kollektivtransporten, gav ikkje rom for nye tiltak i Bergensområdet. Budsjettvedtaket for

2018, om å auke ruteproduksjonen i områda Bergen, Vest, Nordhordland og Hardanger/Voss/Sunnhordland er følgt opp med iverksette tiltak gjennom året og tidleg i 2019.

Etter innspel frå kommunane i vest, vart det frå våren 2018 innført ny ekspressbusslinje 23E Straume-Kokstad. Linja går gjennom Knappetunellen, og gjev ei rask reisemoglegheit for pendlarar mellom Straume, Loddefjord og Ytrebygda. Føremålet med tiltaket er å redusere kø-problematikken til/frå Sotra i rushtida. Det tar tid å etablere nye reisevanar, og linja har potensiale for å tiltrekke seg fleire reisande.

For Hardanger/Voss og Sunnhordland vil ein mellom anna rette tiltak mot fleire korrespondansar, utvide rutetilbod som i dag er avgrensa til delar av året til å gjelde heile året, samt noko styrka sommarproduksjon. Tiltak vert sett i verk i 2019.

Når det gjeld Nordhordland er det politisk vedtak om å nytte dei ekstra budsjettmidlane til eventuelle justeringar i samband med innføring av regionstamlinje mellom Knarvik og Bergen hausten 2018. Evaluering av tilbodet frå oppstart er gjennomført. Enkelte justeringar i køyretider er allereie iverksett, medan større endringar må baserast på data over noko lenger tidsrom. Styrking av tilbodet med nye avgangar vil bli gjennomført i løpet av våren 2019.

Midlane knytt til Bergen vert nytta til å auke ruteproduksjonen på Bybanen. Tiltaka er retta mot tidspunkta det er høgast belegg, og vil innebere å utvide rushperioden på kvardagar samt auka frekvens laurdag og søndag.

Trafikkplan for Bergen vart lagt fram og vedtatt våren 2018. Planen gir retning for utvikling av kollektivnettet, med ein ti-årig tidshorisont, og dannar mellom anna grunnlaget for rutetilbodet i komande nye bussanbod for kontraktssområda Bergen nord og Bergen sentrum. Tilpassingar i linjenettet inneber nye infrastrukturbehov, og trafikkplanen er eit viktig grunnlag for å prioritere og planlegge tiltak for t.d. endehaldeplassar og sjåførfasilitetar, knutepunkt-funksjonar og betre framkomst for bussane.

Ny busskontrakt Nordhordland

Frå 15. august 2018 starta ny kontrakt for bussdrift i Nordhordland. Det er Nettbuss AS som er ny operatør for området.

Største endring er omlegging av rutetilbodet mellom Knarvik og Bergen, med ny regionstamlinje 300. Regionstamlinja stoppar for på- og avstiging på alle haldeplassar linja betener, og går via Fløyfjellstunnelen til Bergen busstasjon. I rush er det lagt til nokre ekspressbussavgangar frå Knarvik til Bergen busstasjon, som køyrer utan stopp mellom Flatøy og Bergen busstasjon. Føremålet med regionstamlinja er

å nå fleire reisande med dei ressursane som allereie er i bruk, og å tilby eit attraktivt og raskt reisealternativ for fleire.

Sidan oppstart er det gjort enkelte mindre justeringar og tilpassingar i tilbodet. Vidare er det gjennomført ei første evaluering av passasjerbelegg og køyretider på den nye regionstamlinja og linje 340 Frekhaug-Bergen. Evalueringa dannar grunnlag for tiltak som blir iverksett våren 2019.

Betre informasjon til dei reisande

I 2018 vart både Arna terminal og deler av Åsane terminal oppgradert. Åsane terminal fekk utplassert to interaktive informasjonspunkt, der dei reisande sjølv kan velje å syne relevant reiseinformasjon som avgangstider, linjekart, terminalkart og informasjon om sykkelparkering. Det vart også etablert eit digitalt informasjonspunkt i tilknytning til mobilitetspunktet i Møllendal. Som standard syner informasjonspunktet avgangstider for buss, men ein kan også finne informasjon om bysyklar, sykkelruter og bildeling som er tilgjengelege ved mobilitetspunktet.

I arbeidet med å gjere det enklare å reisa kollektivt, lanserte Skyss i 2018 ein forbetra versjon av Skyss reise app – mobilapplikasjon for å finne rutetider og planlegge kollektivreise. Reiseappen har om lag 265 000 unike brukarar, og kan vise til ei auke i unike brukarar på åtte prosent i 2018.

Sal og billettar

I 2018 selde Skyss totalt 12,5 millionar billettar og om lag 93 prosent av desse var enkeltbillettar. Av samla omsetnad utgjer enkeltbillettar 50,5 prosent, medan periodebillettar utgjer 49,4 prosent.

Salet av mobilbillettar aukar framleis kvar månad og i 2018 vart det totalt seld om lag 7,8 millionar mobil-

billetter, ei auke frå 6,7 millionar i 2017. I desember 2018 var om lag 80 prosent av alle billetter seld på førehand. Sal om bord er nede i om lag 20 prosent, og nedgangen her er i tråd med målsetjingar i Kollektivstrategi for Hordaland.

Endring i prisar

Ved den årlege prisjusteringa 1. februar 2018 var det ingen auke for enkeltbillett 1-2 soner for reiser med buss, bane og båttruta Kleppstø-Strandkaien. For reiser lengre enn to soner auka prisen med 2,5 prosent. Rabatten på 17 prosent for enkeltbillett vaksen, ved bruk av reisepengar eller mobilkonto som betalingsmiddel, vart fjerna i 2018. Som følge av dette vart også «10 klipp» fjerna som billetttype. Periodebilletter for buss, bane og Askøybåten gjekk opp med 3,5 prosent for vaksen, honnør og student. Periodebilletter for barn hadde ingen takstauke i 2018.

30-dagars ungdomsbillett, som gjev rett til å reise med buss, bybane, båt, ferje og lokaltog i Hordaland, hadde heller ingen takstauke i 2018.

Ferjetakstane gjekk opp med 4,4 prosent som følge av justeringa av riksregulativet for ferjetakstar, og endring av meirverdiavgift som auka frå ti til tolv prosent 1. januar 2018.

Forenkla takst- og sonestruktur i Hordaland

I tråd med fylkestingets vedtak vart talet på takstsoner for buss og bybanen i Hordaland redusert frå 470 til sju soner. Endringa trådte i kraft 1. august 2018. Målet med den nye sonestrukturen er å gjere det lettare å reise kollektivt i heile fylket, og dermed få fleire kollektivreisande.

Det er ein pris innanfor kvar sone. Dersom ein kryssar sonegrensa blir billetten dyrare, men maksprisen for

enkeltilletter er fire soner, og for periodebilletter tre soner. Enkeltillett er gyldig i 90 minutt innanfor ei sone, og gyldig i 30 minutt ekstra for kvar sone ein kryssar.

Den nye takst- og sonestrukturen har også gjort det enklare å kjøpe billett. Mobilappen for billett kjøp er no tilgjengeleg for bussreiser i heile fylket. I Bergensområdet er over 70 prosent av alle billetter kjøpt i appen.

Båttrutene i fylket

Skyss registrerte ei auke i reisetala på bybåttrutene Kleppstø-Strandkaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen under Sykkel-VM 2017. Dette kan forklare bakgrunnen for at tala på Nordhordlandsbåten for hausten 2018 viser ein relativt stor nedgang samanlikna med 2017. Totalt for 2018 viser tala ein svak nedgang med tre prosent. Påstigande på Askøybåten viser 593 000, som er ein vekst på fem prosent frå 2017.

Sunnhordlandsruta hadde 402 000 påstigande i 2018. Tala viser ein vekst på tre prosent, mot sju prosent i føregående år. Passasjerveksten på lokalbåttruta på Austevoll held fram, med totalt 21 000 påstigande, mot 18 000 påstigande i 2017. Hardangerfjordekspressen mellom Rosendal og Bergen hadde ein vekst på sju prosent i 2018, med totalt 45 000 påstigande. For Turistrute Hardanger viser passasjertala ingen endring frå 2017.

I tråd med vedtaket knytt til Trafikkplan båt i 2017, er det arbeid med ei utgreiing av moglege båtsamband mellom Sotra og Bergen. Utgangspunkt for utgreiinga er dagens trafikale tilhøve, og kva effektar eit båt-tilbod kan ha i tida fram mot nytt Sotrasamband. Kommunane har vore invitert med i arbeidet, og ferdigstilt rapport vil bli lagt fram tidleg i 2019.



Arbeidet med å førebu nytt anbod som legg til rette for elektrifisering av sambandet Kleppest-Strandkaaien er i gong. Det er arbeid med avdekking av behov for tilrettelegging av infrastruktur på Kleppestø kai når det gjeld straumføring, og arealbehov for ladeinfrastruktur, plassering og type kai.

Ferjesambanda i fylket

Samla sett hadde fylkesvegferjene ein trafikkvekst på over to prosent i 2018, målt i personbileiningar (PBE), der Austevoll-sambanda peiker seg positivt ut. Hardanger-sambanda viser ein viss nedgang. Dette må sjåast i lys av ekstraordinære forhold, med fleire vegstengingar – særleg på Rv 13 mellom Kinsarvik og Odda (Deilo-utbygginga). På sambandet Leirvåg-Sløvåg har det vore tydeleg trafikkvekst.

Når det gjeld el-bilar på ferjene er trenden den same som registrert tidlegare. Tala viser ei auke på 28 prosent, og andelen el-bilar av totaltrafikken har stege frå fire til seks prosent.

Regulariteten for ferjedrifta i fylket er svært god, der snittet er på nærare 99,8 prosent.

Nye ferjekontraktar

Av dei nye ferjekontraktane som vart tildelt i 2016 og 2017, hadde sambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg oppstart i 2018. Erfaringa frå oppstarten viser at drifta av sambanda går som føreset. Alle dei tre ferjene er nybygde hybridferjer som kan operere både med diesel og elektrisk drift.

Dei nye ferje anboda vil føre til ein betydeleg reduksjon i miljøbelastninga frå ferjetransporten i fylket. Operatørane har samla sett forplikta seg til å redusere CO₂-utsleppet med over 90 prosent.

Dei nye ferjekontraktane gjev vesentleg auke i driftskostnader, samt investeringskostnader knytt til kaianlegg og ladeinfrastruktur. Kostnadsveksten for ferje vil vere utfordrande for økonomien til fylkeskommunen i åra framover.



Lågare utslepp frå kollektivtrafikken

I oktober 2017 vart temaplan for låg- og nullutslepps-teknologi for bussane i Hordaland vedteken i fylkestinget.

Temaplanen følgjer opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for utsleppsreduksjonar, basert på innføring av ny teknologi.

For å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken vil ein – enkelt sagt – erstatte det fossile drivstoffet med fornybart (biodrivstoff) eller elektrifisere drifta. Temaplanen viser moglege tiltak som gjev til saman 65 prosent lågare klimapåverknad mellom 2016 og 2025, og minst 40 prosent lågare klimapåverknad innan 2020. Med tiltaka som ligg i temaplanen, vil busstrafikken i Bergen bli fossilfri innan 2020 og i resten av Hordaland innan 2025. Temaplanen føreset finansiering frå Byvekstavgiften og Enova.

I Nordhordland er det frå oppstart av ny kontrakt hausten 2018 100 prosent fornybart og berekraftsertifisert drivstoff på bussane.

Nye anbod for bussdrift i kontraktsonråda Bergen sentrum og Bergen nord vart lyst ut i desember 2018. I konkurransegrunnlaget er det stilt krav om elektrifisering av utvalde linjer i Bergen sentrum, i tillegg til forlenging trolleybusslinje til Laksevåg. Gjennom elektrifiseringstiltaka skal ein oppnå om lag 65 prosent reduksjon i CO₂-utslepp frå busstransporten. Gjennomføring av tiltaket har fått tilsegn om støtte frå Enova. Dei resterande bussane i Bergen sentrum skal driftast med biodiesel, og for Bergen nord med bruk av biogass.

Skuleskyss

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

I 2018 fekk 17 017 elevar i grunnskular i Hordaland innvilga skuleskyss. Av desse hadde 2 050 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing. I Hordaland nyttar elevane i vidaregåande skule som hovudregel 30-dagers ungdomsbillett til skuleskyssen. For dei som ikkje nyttar ungdomsbillett til skuleskyss fekk 3 196 innvilga gratis skuleskyss i 2018. Av desse hadde 568 elevar tilrettelagt skyss med drosje eller privat skyssløysing.

Behovet for og kostnadane knytt til skuleskyss er påverka av ei rekkje forhold, mellom anna nedlegging/samanslåing av skular, lokalisering av ulike studieretningar for vidaregåande skular og andel elevar som har delt bustad.

Betre samordning av skuleruter og start- og sluttider på skulane kunne gje innsparingar i transportutgiftene. I 2018 har Skyss arbeidd tett opp mot kommunane og skular for å betre samhandlinga knytt til organiseringa av skuleskyssen.

Inntektssikring og redusert sniking i kollektivtransporten

Skyss får gjennomført ei rekke billettkontrollar på buss, båt og bybane kvart år. Målet med desse kontrollane er å førebygge snik og slik bidra til å auke talet på betalande passasjerar. Samstundes har kontrollørane ei rolle i å førebyggje feilsal, rettleie dei reisande og bidra til ei trygg og hyggjeleg reise for alle.

I tillegg til vanlege billettkontrollar har Skyss i 2018 gjennomført teljekontrollar. Desse kontrollane har til føremål å telje kor mange av dei reisande som har og ikkje har gyldig billett, og vil framover verte brukt som mål for snikprosenten i Hordaland. Det vert ikkje skrive ut gebyr i teljekontrollar.

Resultata frå teljekontrollane i 2018 tydar at mellom ti og elleve prosent av dei reisande med Skyss manglar

gyldig billett. I tala kan ein sjå til dels store variasjonar mellom ulike område i fylket.

Skyss gjennomførte i 2018 ei undersøking om haldningar og betalingsvilje, og resultatane frå undersøkinga kan blant anna tyde på at aksepten for å reise utan gyldig billett har vorte større. Det er likevel heldigvis slik at dei aller fleste ynskjer å betale for seg og meiner det ikkje er aktuelt å reise utan gyldig billett.

Skyss planlegg ein ny haldningskampanje for å auke betalingsviljen, som vil verte lansert i fyrste halvår av 2019.

Vidare utbygging av bybanen

I samband med pågåande bygging av bybanen til Fyllingsdalen er det arbeidd med omlegging av busstrafikken i enkelte område. Omleggingane er lagt opp til å gje minst mogleg påverknad for dei kollektivreisande. Det framtidige linjenettet og tilbodet som følgje av den nye bybanestrekninga til Oasen er skissert i Trafikkplan Bergen.

Bergen kommune har som planmynde starta opp arbeidet med reguleringsplan for vidare utbygging av bybanen til Åsane. Til dette arbeidet bidreg Skyss med faglege underlag, analysar og føringar for framtidig samla kollektivsystem i nordkorridoren. Byrådssaka frå juni 2018 syner ein framdriftsplan med forventa planvedtak i 2023, byggestart i 2025 og at ny bybanestrekning kan stå ferdig i 2031.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, og Bergen kommune har sagt seg samd i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. Arbeidet med å følgje opp strategien er godt i gang.

Det er gjennomført ei omfattande kartlegging i samarbeid med kommunane rundt Bergen med det føremål å stille nye areal til disposisjon. Resultatet har vore ein vekst i talet på plassar med om lag 300 i Bergensområdet. Dette talet omfattar også utviding og utbetring av eksisterande innfartsparkeringsplassar.

I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Fyllingsdalen og Åsane). Innfartsparkering for sykkel skal dei neste åra bli etablert på alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet.

Opprusting av haldeplassar og knutepunkt

Dei siste åra er det satsa stort på generell opprusting og universell utforming av haldeplassar og endehaldeplassar langs stamlinjene. Arbeidet med å gjere kollektivtrafikken tilgjengeleg for alle haldt fram i 2018. Totalt vart om lag 50 haldeplassar oppgradert og universelt utforma. Geografisk var hovudfokus i 2018 på Bønes og Fyllingsdalen. Når det gjeld terminalar, vart Åsane terminal utvida med ekstra perrong- og oppstillingskapasitet. Vidare sto også ein universelt utforma Arna terminal ferdig i 2018.

Satsinga med opprusting av haldeplassar held fram komande år. Føremålet med satsinga er både å auke kvaliteten for dei reisande, redusere reisetida og gjere kollektivnettet meir effektivt driftsmessig. Det vert arbeidd kontinuerleg med oppgradering av haldeplassar i Bergen, i regi av kollektivgruppa i Miljøløftet.

Det er gjennomført ei rekke mindre kollektivinfrastrukturtiltak i Hordaland utanom Bergen i 2018. Fokuset her er på drift av kollektivtrafikken, trafikktryggleik og betre tilhøve for dei reisande. Totalt omfattar arbeidet 26 haldeplassar. Av større tiltak kan snuplassar på Feste kai (Lindås), Siggjarvåg (Bømlo) og knutepunkt på Sunde kai (Kvinnherad) trekkast fram.

Styrking av planleggingsgrunnlaget

For å gjennomføre eit systematisk og faktabasert arbeid med utvikling av kollektivtilbodet er det naudsynt å styrke planleggingsgrunnlaget. Det å ha gode data på kundane sitt reisebehov og reisevanar er eit viktig grunnlag for å kunne innrette tilbodet på ein måte som er attraktivt og enkelt for dei reisande.

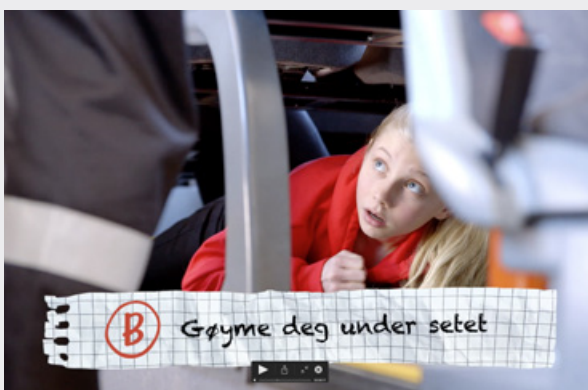
Skyss arbeider for å få full dekning for system for automatisk passasjerteljing på alle busslinjer og på Bybanen. Skyss har i 2018 jobba med anskaffing og implementering av ei ny løysning for automatisk passasjerteljing for ni av 28 vogner på Bybanen, og vil implementere løysinga på resten av vognene i løpet av 2019/2020. Det er også implementert automatisk passasjerteljing på nesten alle kjøretøy i Nordhordland i samband med ny busskontrakt som starta opp 16. august. I tillegg har ein fått på plass god rapportering av detaljerte reisedata frå båtrutene Kleppestø-Strandkaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen for å kunne tilpasse rutetilbodet og nytte ressursane best mogleg etter marknadsbehovet.

Kampanjar i 2018

I 2018 var ny pris- og sonestruktur den største nyheita. I tilknytning til ny pris- og sonestruktur vart det åpna for bruk av Skyss billett-app i heile fylket. Dette skjedde samstundes med oppstart av ny kontrakt i Nordhordland med ei større omlegging av rutetilbodet. Desse to kampanjane vart derfor samordna. Verkemidla som vart brukt var blant anna annonser i lokale og sosiale medier, brosjyremateriell, kinovisning og bodskap på Skyss-skjermer, bussplakatar og skyss.no.

I tillegg til å ha marknadssført nokre av dei mest populære billettypane, som ungdomsbillett og studentbillett, har det vore gjennomført haldningskampanjar for auka refleksbruk og trafikksikker atferd knytt til Bybanen.

Det er også utvikla eit digitalt undervisningsopplegg for skuleelevar i heile fylket som omhandlar det å reise kollektivt. I 2018 gjennomførte 51 klasser dette undervisningsopplegget, og konseptet har fått svært gode tilbakemeldingar.



5

Kollektivfakta

Ansvar og oppgaver i kollektivtrafikken

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for nær all den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Oppgåvene med å organisere dei offentlege kollektivtransporttenestene i Hordaland er lagt til Skyss. Skyss vart oppretta i november 2007, og er organisert som ei ytre eining under samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune.

Skyss har ansvar for å planleggje, kjøpe og marknadsføre kollektivtransporttenester for buss, bybane, båt og ferje etter dei budsjett som politikarane vedtek, samt drosje knytt til skuleskyss. Vidare har Skyss ansvar for å setje i verk vedtekne strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland.

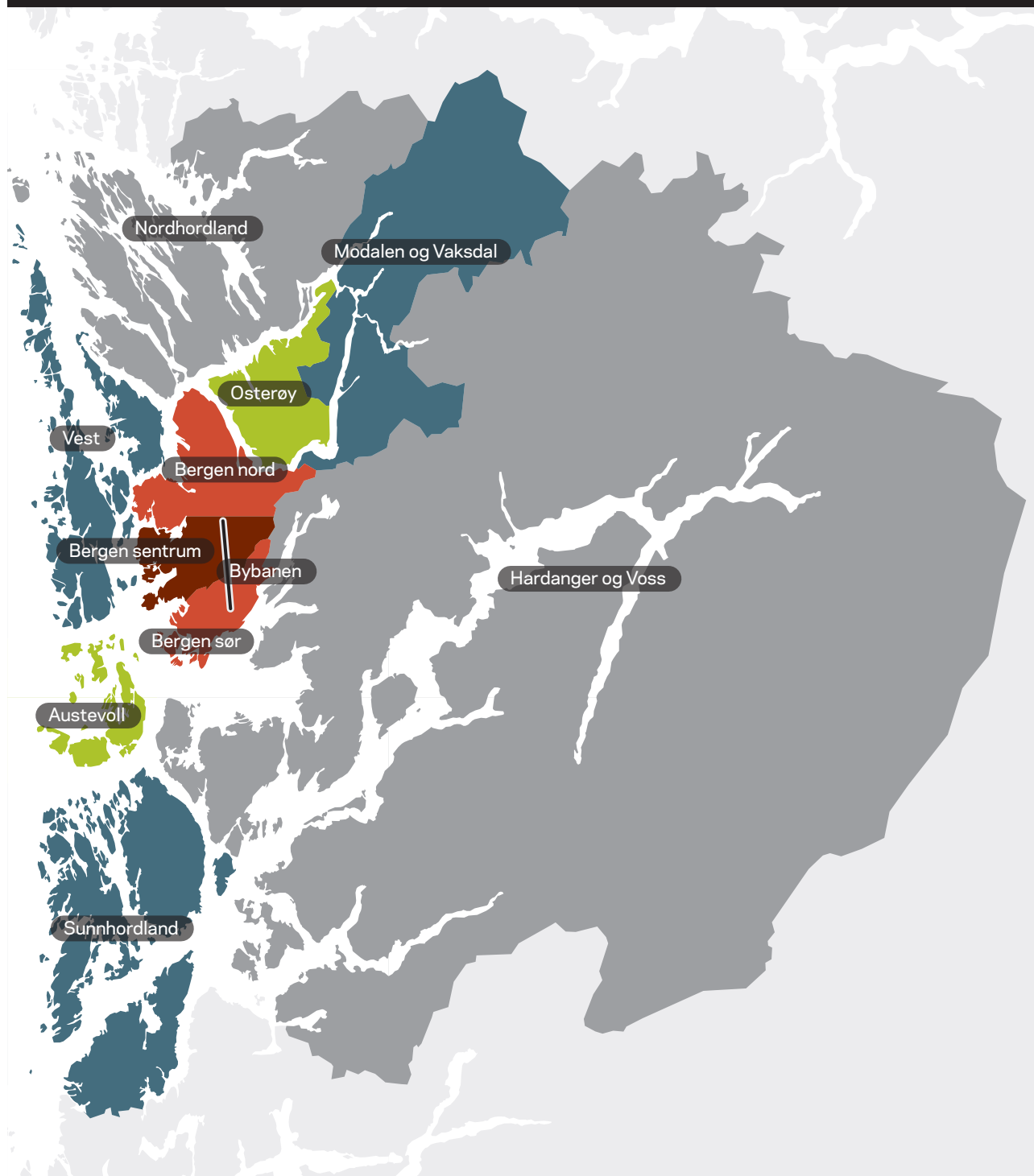
Skyss inngår avtalar for køyring av buss, bybane, båtruter, ferjer og drosje til trafikkselskap etter anbodskonkurransar. Det er i dei fleste tilfelle Skyss som planlegg og marknadsfører kollektivtilbodet, medan det er ulike operatørar som har ansvar for å gjennomføre drifta av tenestene. Skyss har følgjande kontraktar:

- Elleve busskontraktar, med produksjon som krev om lag 777 bussar.
- Ein kontrakt for køyring av Bybanen, med 28 bybanevogner.
- Seks ferjekontraktar med 17 ferjesamband.
- Seks båtkontraktar med ni båtsamband.
- Drosjekontraktar for individuelt tilrettelagt skuleskyss.

Skyss vart oppretta da ein vedtok å leggje ut busstrafikken på anbod med bruttokontraktar. Bruttokontrakt inneber at operatøren får eit avtalt beløp, medan oppdragsgjevaren får alle passasjerinntektene. Nettokontrakt inneber at operatøren får alle passasjerinntektene i tillegg til det avtalte beløpet operatøren får for å drifte tenesta oppdragsgjevar kjøper. I 2018 er alle kontraktar for buss og bane bruttokontraktar. For båt har ein både netto- og bruttoavtalar. Nytt i 2018 er oppstart av bruttokontrakt for to ferjesamband. Kontraktane for samtlege ferjesamband med oppstart i 2020 er inngått som bruttokontraktar.

Bybanen i Bergen har ei særskild organisering, der fleire aktørar har oppgaver. Planlegging av nye strekningar er prosjekt i regi av Miljøløftet (samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Bergen kommune). Bergen kommune er planmynde og vedtek reguleringsplan for nye strekningar.

Fylkeskommunen er ansvarleg for utbygging, drift og vedlikehald av bybanen, med Bybanen Utbygging, Bybanen AS og Skyss. Det er vedtatt at Bybanen AS skal overta ansvaret for kontrakt og operatør oppfølging i forbindelse med ny kontrakt frå våren 2019. Skyss har framleis ansvaret for ruteplanlegging, informasjon og billettering.

Kontraktsområder - buss og bybane

Passasjerstatistikk

Geografisk fordeling	2016	2017	2018	Endring frå 2017
Buss Bergen kommune	33 294 000	43 161 000	44 303 000	3%
Buss Bergensområdet	38 075 000	48 408 000	49 073 000	1%
Bybane	10 655 000	12 591 000	14 862 000	18%
Total Bergensområdet*	49 210 000	61 563 000	64 527 000	5%
Båt Kleppestø-Strandkaaien	481 000	563 000	593 000	5%
Buss Hordaland eks. Bergensområdet	6 666 000	7 753 000	7 877 000	2%
Båt Hordaland eks. Bergensområdet (brutto)	504 000	547 000	556 000	2%
Total Hordaland	56 380 000	69 863 000	72 961 000	4%

*Inkl. båt Kleppestø-Bergen

Fordeling driftsart	2016	2017	2018	Endring frå 2017
Buss	44 741 000	56 162 000	56 950 000	1%
Bybane	10 655 000	12 591 000	14 862 000	18%
Båt*	984 000	1 110 000	1 149 000	4%

*Inkl. Kleppestø-Strandkaaien, Sunnhordland-Austevoll-Bergen, lokalbåtrute Austvoll og Knarvik-Frekhaug-Bergen

Oversikt kontraktar - buss og bybane

	Kontraktperiode	Operatør
Austevoll	01.01.2013 - 31.12.2019	Tide Buss AS
Sunnhordland	01.07.2017 - 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
Nordhordland	16.08.2018 - 15.08.2027	Nettbuss AS
Osterøy	01.03.2011 - 30.09.2020	Tide Buss AS
Bergen sør	16.08.2010 - 15.08.2019	Tide Buss AS
	16.08.2019 - 15.08.2028 +1+1	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	Nettbuss AS
	25.06.2019 - 25.06.2028 +1+1	Tide Buss AS
Servicelinjene i Bergen	01.07.2013 - 30.06.2020 +1+1	Osbus AS
Bybanen	22.06.2010 - 01.07.2019	Keolis Norge AS
	01.07.2019 - 30.06.2029 +2	Keolis Norge AS

Buss og bybane - omfang av produksjonen

	Rutekilometer vekeproduksjon kvardag		Rutekilometer årsproduksjon		Tal vogner i produksjon 2018
	2017	2018	2017	2018	
Bybane	33 105	33 900	2 010 092	2 064 333	20
					Tal bussar i produksjon* 2018
Austevoll	7 874	7 893	398 912	396 925	10
Sunnhordland	44 311	43 684	2 193 365	2 183 375	51
Hardanger og Voss	99 352	99 711	5 425 715	5 388 198	114
Modalen og Vaksdal	7 472	7 677	369 324	376 915	10
Nordhordland	58 690	61 091	3 209 054	3 275 495	79
Osterøy	19 448	19 575	1 023 845	1 029 174	26
Bergen Sør	114 781	115 067	6 244 996	6 261 002	124
Bergen nord	114 481	136 419	6 668 084	7 204 051	115
Bergen sentrum	88 299	86 369	5 013 540	4 975 665	112
Vest	95 383	96 307	5 133 171	5 172 987	133
Serviceinjene i Bergen	1 073	1 073	53 737	54 139	3
Totalt bussar i produksjon					777
Total rutekilometer (år)	35 733 743	36 317 925	35 733 743	36 317 925	

* 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.

Nøkkeltal 2018

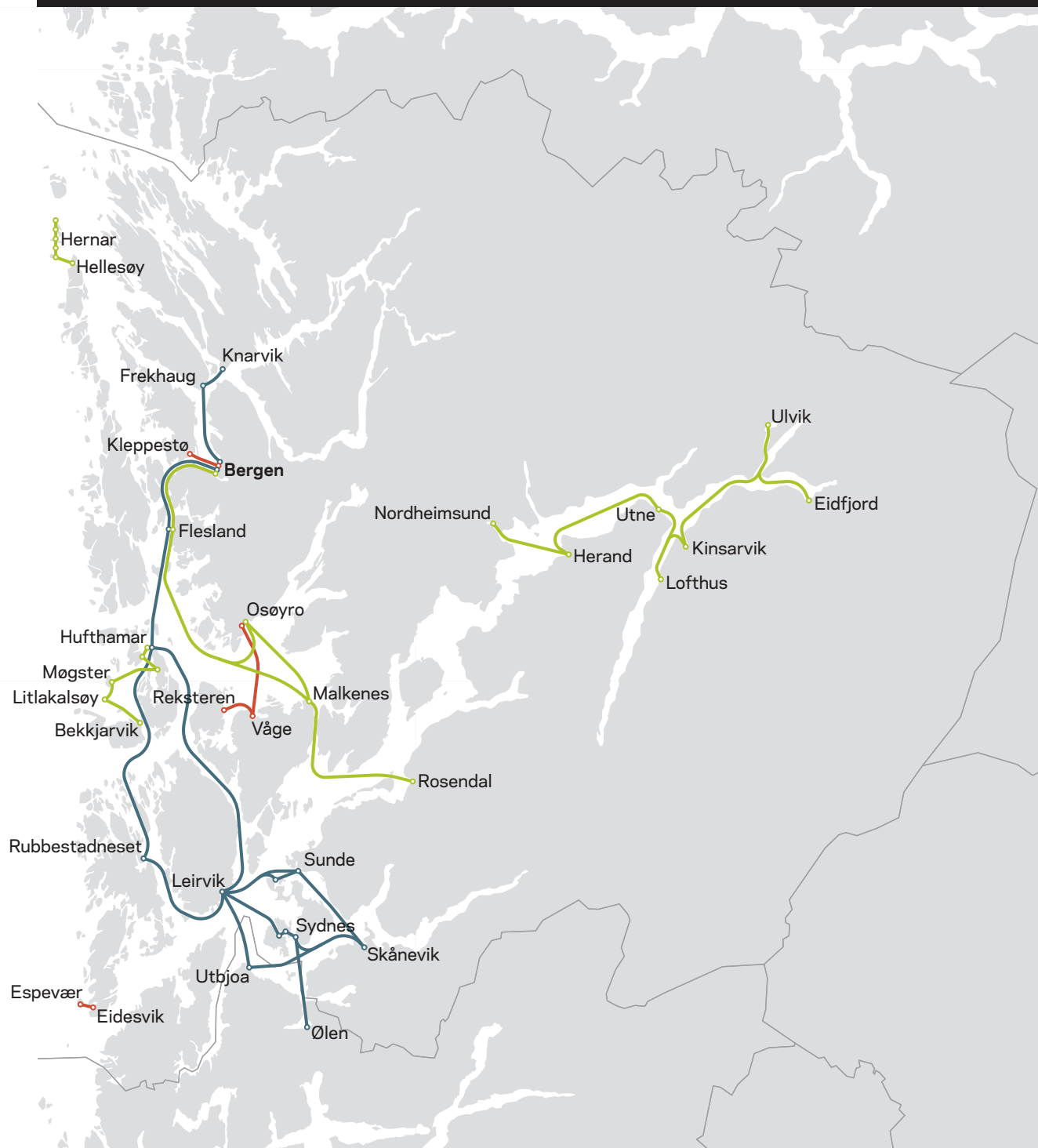
	Buss Bergens- området	Buss og bane Bergens-området	Buss eks Bergens-området	Båt Bergens- området*	Båt utanom Bergens-området**
Brutto kostnader	973 335 000	1 216 076 000	472 707 000	34 209 000	119 506 000
Billettinntekter	515 955 000	672 215 000	82 819 000	8 489 000	40 856 000
Påstigingar	49 073 000	64 527 000	7 877 000	593 000	556 000
Tilskott***	457 380 000	543 861 000	389 888 000	25 720 000	78 650 000
Avgangar	1 681 000	1 785 000	542 000	13 000	13 000
Rutekilometer	23 668 000	25 732 000	12 650 000	73 000	576 000

* Båt Klepppestø-Strandkaien

** Bruttokontraktar

*** Inkluderer refusjon frå kommunar (skuleskyss), belønningmidlar og andre inntekter

Båtsamband



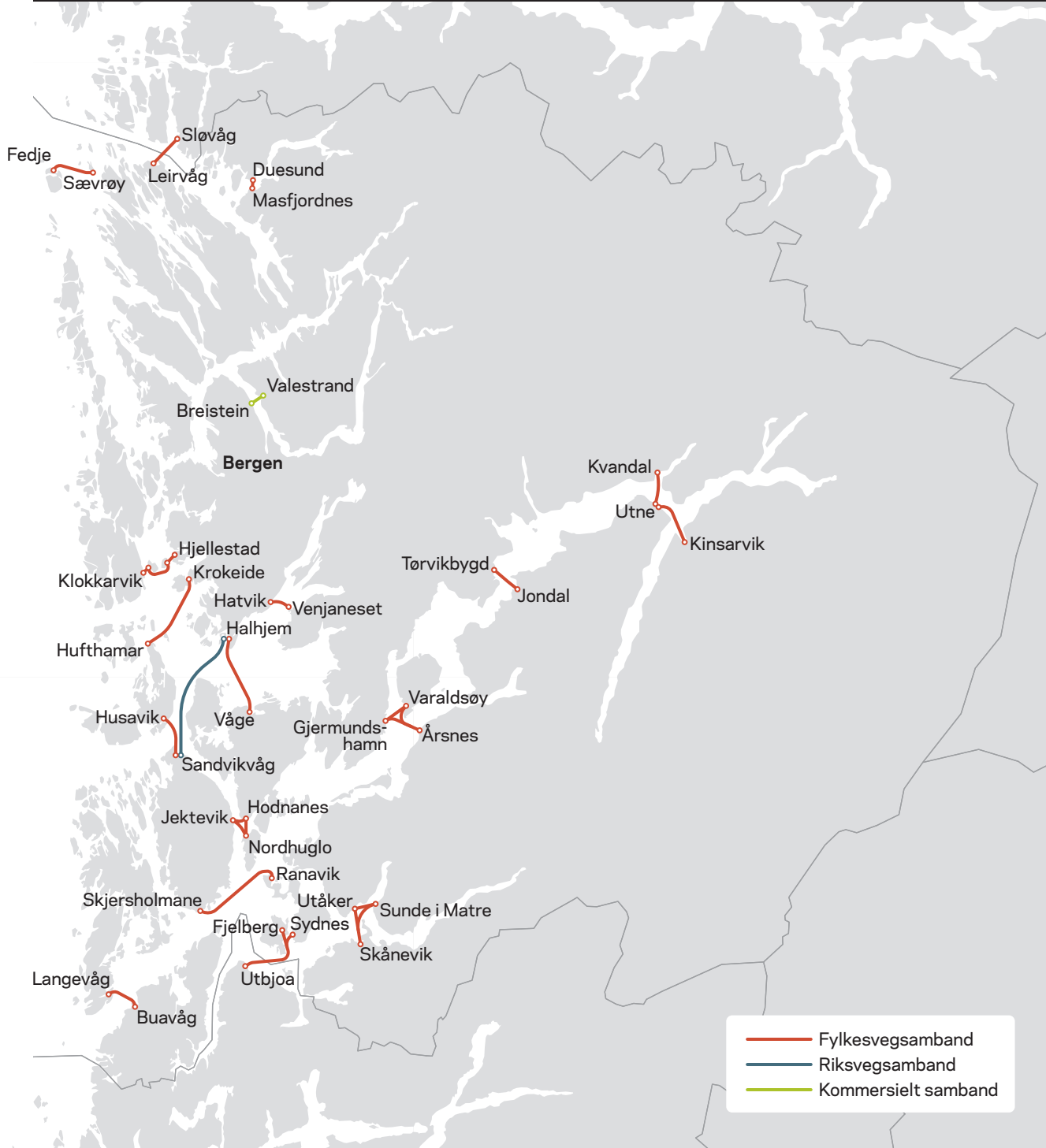
Passasjerstatistikk per båtsamband

	2016	2017	2018	Endring frå 2017
Sunnhordland-Austevoll-Bergen	366 000	392 000	402 000	3 %
Lokalbåt Austevoll	16 000	18 000	21 000	17 %
Espevær-Eidesvik	37 000	35 000	35 000	0 %
Hellesøy-Lyngøy-Hernar	9 000	6 000	8 000	33 %
Rosendal-Bergen	42 000	42 000	45 000	7 %
Reksteren-Våge-Os	15 000	15 000	12 000	-20 %
Kleppestø-Strandkaaien	481 000	563 000	593 000	5 %
Knarvik-Frekhaug-Bergen	121 000	137 000	133 000	-3 %
Norheimsund-Eidfjord	26 000	31 000	31 000	0 %

Oversikt kontraktar - båt

	Kontraktperiode	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 - Os Rosendal - Bergen Reksteren - Våge - Os	01.01.2014 - 31.12.2023 +2 +2	Nettokontrakt	L. Rødne & Sønner AS
Bybåtsambanda Kleppestø - Strandkaaien Knarvik - Frekhaug - Bergen Knarvik - Frekhaug - Bergen (Nordhordland)	01.01.2018 - 31.12.2021 +1 01.01.2014 - 31.12.2018	Bruttokontrakt	Norled AS
Turistrute Hardanger Norheimsund - Eidfjord	01.01.2014 - 31.12.2019	Nettokontrakt	Norled AS

Ferjesamband



Regularitet ferjesamband

	Regularitet 2018	Regularitet ekskl force majeure 2018
Masfjordnes-Duesund	99,99 %	100,00 %
Fedje-Sævrøy	99,50 %	99,68 %
Leirvåg-Sløvåg	99,48 %	99,82 %
Langevåg-Buavåg	99,44 %	99,61 %
Skjersholmane-Ranavik	99,61 %	99,62 %
Skånevik-Matre-Utåker	99,64 %	99,77 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	99,86 %	99,87 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	99,76 %	99,92 %
Krokeide-Hufthamar	99,70 %	99,71 %
Husavik-Sandvikvåg	99,59 %	99,60 %
Halhjem-Våge	99,84 %	99,99 %
Hatvik-Venjanaset	99,77 %	99,94 %
Kvannal-Utne	99,77 %	99,85 %
Kinsarvik-Utne	99,52 %	99,55 %
Tørvikbygd-Jondal	99,82 %	99,92 %
Gjermundshamn-Årsnes-Varaldsøy	99,56 %	99,73 %
Klokkarvik-Hjellestad	99,85 %	99,93 %

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

Samband	2016				2017
	Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Køyretøy
Masfjordnes-Duesund	57 700	66 996	184	87 408	54 710
Fedje-Sævrøy	46 371	56 534	155	108 259	47 168
Leirvåg-Sløvåg	203 988	326 246	894	353 063	204 324
Langevåg-Buavåg	80 364	107 836	295	136 036	79 366
Skjersholmane-Ranavik	152 805	236 227	647	268 553	158 641
Skånevik-Matre-Utåker	79 371	126 605	347	149 606	78 052
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	198 121	263 340	721	330 321	198 797
Fjelbergruta	25 482	36 801	101	46 846	25 787
Krokeide-Hufthamar	319 227	442 581	1 213	607 166	303 689
Husavik-Sandvikvåg	65 754	98 070	269	124 187	67 083
Halhjem-Våge	192 207	230 933	633	480 146	192 702
Hatvik-Venjanaset	342 086	427 774	1 172	630 025	317 209
Kvanndal-Utne	106 373	194 273	532	105 945	109 528
Kinsarvik-Utne	24 541	35 451	97	38 059	22 528
Jondal-Tørvikbygd	218 415	347 221	951	469 732	219 077
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	263 252	388 827	1 065	509 136	264 918
Klokkarvik-Hjellestad	19 468	21 936	60	38 138	18 479
Samla Hordaland	2 390 829	3 391 259	9 291	4 421 483	2 348 367

PBE = personbileiningar

PBEÅDT = personbileiningar årsdøgntrafikk

PBE	PBEÅDT	Passasjerar	Passasjerar	2018			
				Køyretøy	PBE	PBEÅDT	Passasjerar
64 180	176	85 649	95 483	56 593	68 192	187	90 200
57 705	158	102 574	104 293	46 762	57 768	158	101 804
327 674	898	347 918	349 422	218 040	345 817	947	371 302
107 429	294	137 527	138 689	79 743	106 600	292	138 090
243 835	668	283 690	277 116	156 859	249 385	683	281 468
123 664	339	147 620	154 598	81 097	130 956	359	151 166
256 722	703	332 410	334 385	199 931	262 551	719	331 600
37 903	104	48 864	53 018	24 206	35 340	97	45 749
422 408	1 157	579 004	632 993	319 744	462 274	1 267	609 568
98 491	270	125 406	120 435	71 007	107 126	293	130 280
227 299	623	468 017	368 203	187 341	218 055	597	365 903
389 892	1 068	592 524	742 402	324 892	396 489	1 086	633 468
198 531	544	218 855	102 359	95 677	175 940	482	193 678
30 813	84	63 191	36 215	18 240	24 194	66	50 112
348 008	953	473 848	435 926	227 187	364 330	998	495 563
391 808	1 073	517 702	500 888	262 417	388 922	1 066	507 064
21 125	58	36 965	37 454	19 691	21 366	59	37 662
			4 581	2 389	3 415		
3 324 481	9 108	4 529 608	351	427	306	9 357	4 534 677

Elbilar per ferjesamband

Ferjesamband	2016		2017		2018	
	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel	Elbilar	Andel
Masfjordnes-Duesund	730	1,27 %	744	1,36 %	1 518	2,68 %
Fedje-Sævrøy	907	1,96 %	1 004	2,13 %	1 616	3,46 %
Leirvåg-Sløvåg	4 659	2,28 %	6 606	3,23 %	9 149	4,20 %
Langevåg-Buavåg	2 824	3,51 %	3 537	4,46 %	4 856	6,09 %
Skjersholmane-Ranavik	7 382	4,83 %	9 250	5,83 %	12 265	7,82 %
Skånevik-Matre-Utåker	1 566	1,97 %	1 489	1,91 %	1 907	2,35 %
Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	3 165	1,60 %	4 314	2,17 %	6 020	3,01 %
Fjelbergruta	1 121	4,40 %	1 209	4,69 %	1 307	5,40 %
Krokeide-Hufthamar	34 413	10,79 %	37 148	12,27 %	49 658	15,53 %
Husavik-Sandvikvåg	4 493	6,83 %	4 162	6,20 %	5 977	8,42 %
Halhjem-Våge	9 045	4,71 %	10 546	5,67 %	13 308	7,10 %
Hatvik-Venjanaset	17 872	5,29 %	20 953	6,73 %	25 498	7,85 %
Kvanndal-Utne	976	0,92 %	1 185	1,08 %	2 085	2,18 %
Kinsarvik-Utne	622	2,53 %	666	2,96 %	758	4,16 %
Jondal-Tørvikbygd	4 879	2,23 %	5 920	2,70 %	9 095	4,00 %
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	4 010	1,52 %	4 721	1,78 %	7 811	2,98 %
Klokkarvik -Hjellestad	1 139	5,85 %	1 225	6,63 %	1 454	7,38 %

Dagens ferjekontraktar (2018)

	Kontraktperiode	Operatør
Masfjordnes-Duesund	01.01.2019 - 31.12.2028	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-Utbjoa	01.01.2011-31.12.2019	Norled AS
Midthordland / Austevoll (1) Krokeide-Hufthamar Husavik-Sandvikvåg	01.01.2018-31.12.2029	Fjord 1
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

Nye ferjekontraktar

	Kontraksperiode	Operatør
Kontraksområde 1 ferje Hatvik-Venjanaset Halhjem-Våge Langevåg-Buavåg Leirvåg-Sløvåg Fedje-Sævrøy	01.01.2020-31.12.2029	Fjord 1 AS
Kontraksområde 2 ferje Skjersholmane-Ranavik Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes Jondal-Tørvikbygd	01.01.2020-31.12.2028	Fjord 1 AS
Kontraksområde 3 ferje Klokkarvik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad «Fjelbergsambandet»	01.01.2020-31.12.2028	Norled AS
Kontraksområde 4 ferje Masfjordnes-Duesund	01.01.2019-31.12.2028	Wergeland AS
Kontraksområde 5 ferje Kvanndal-Utne Kinsarvik-Utne Skånevik-Matre-Utåker	01.01.2020-31.12.2028	Boreal Sjø AS

Kjelder og bakgrunnsmateriale

Kollektivstrategi for Hordaland og Handlingsprogram
2017-2020 finn du på nettsida skyss.no/rapportar.

Dokumentet

Foto: Morten Wanvik og Vegard Fimland

Illustrasjonar

Omslag: Oktan Orangeriet

Side 5 og kart: Truls Lange Civitas

Foto side 10, 12, 15, 16 og 20: Morten Wanvik

Foto side 19: Vegard Fimland

Foot side 23: Oktan Bergen

Sats og trykk

Bodoni AS

Layout og rådgiving

Truls Lange, Civitas

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

Besøksadresse Lars Hillesgt. 20B 9, 5008 Bergen **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

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

skyss.no