

Kollektivmeldinga

2014



Innhold

Samandrag	4
Del I: Kollektivåret 2014	5
Kollektivstrategi for Hordaland	5
Sentrale nøkkeltal	5
Drosjenæringa sin plass i kollektivtilbodet	7
Den europeiske mobilitetsveka 2014	7
Spontan samkøyring	8
Demonstrasjonsprosjekt biogasshybridbuss	8
Del II: Bergensområdet	9
Drift av Bybanen og buss i Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden	9
Infrastrukturtiltak i Bergen	11
Tilskotsordningar	12
Del III: Hordaland utanom Bergensområdet	14
Drift av buss	14
Drift av ferjer	15
Drift av båtrutene	16
Infrastrukturtiltak Hordaland utanom Bergensområdet	17
Tilskotsordningar	18
Del IV: Marknad og informasjon	19
Marknadsarbeid	19
Kampanjearbeid	21
Utvikling og bruk av salskanalar og billetter	23
Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande	24
Nøgde kollektivreisande i Hordaland	24
Del V: Statistikk	27
Fylkeskommunal finansiering	27
Buss og Bybanen – ruteområder	28
Buss – trafikkstatistikk	29
Ferjer – ruteområder	30
Ferjer – trafikkstatistikk	31
Båt – trafikkstatistikk	33
Billettkontrollar og prisutvikling	34
Biltrafikk i Bergen	35

Samandrag

Kollektivmeldinga er ei årsmelding som gjev oversikt over utviklinga og hendingane i kollektivtrafikken i Hordaland i 2014.

Passasjerstatistikken for 2014 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Trafikkveksten på 2,7 prosent gav totalt 52,2 mill påstigande for buss og bybane i Hordaland i 2014. For Hordaland utanom bergensområdet var veksten på 3,3 prosent, medan den for bergensområdet var 2,6 prosent.

Bybanen er ryggraden i kollektivsystemet i bydelane den dekker. I 2014 hadde Bybanen 9,4 millionar påstigande, mot 9,1 millionar i 2013. Dette tilseier ein passasjerauke på 3,1 prosent. Tala for buss og bybane viser billettinntekter på 658,6 mill kroner ekskl. skuleskyss. Dette er ein vekst på omlag 8,3 prosent samanlikna med 2013.

Dei 16 fylkesvegferjesambanda i Hordaland transporterte ca. 4,5 millionar passasjerar i 2014, ein auke på 2,9 prosent samanlikna med 2013. Talet på køyretøy var ca. 2,3 millionar, tilsvarande ca. 3,3 millionar personbileiningar (pbe). Samanlikna med tal personbileiningar i 2013 utgjør dette vekst på 2,6 prosent.

Talet på reisande med snøggått i Hordaland var ca. 912 000 i 2014. I høve til 2013 er dette ein positiv trafikkauke. Oppstart av den nye snøggåtttruta Knarvik–Frekhaug–Bergen 1. januar 2014 var medverkande til denne positive utviklinga.

Det har vore gjennomført fleire store marknadsprosjekt i 2014 for å gjere det lettare å reise kollektivt og dermed få fleire kollektivreisande. Mobilapplikasjonen Skyss Reiser vart lansert i januar 2014 og 65 000 brukarar har lasta ned appen. Den viser m.a. avgangstider i sanntid frå busshaldplassar i Bergen og omland og tidtabellar for buss, bybane, båt, ferje og tog i heile Hordaland.

I mars 2014 opna Skyss eit nytt og moderne kundesenter på Bergen busstasjon Nonneseter. Skyss har òg gjennomført forenkling av omgrep og billettnamn som gjer det lettare for dei reisande å velja rett reiseprodukt.

Billettsal om bord er framleis den største salskanalen målt i omsetnad, men det er eit langsiktig mål å redusere kontantomsetninga om bord i dei ulike transportmidla. I 2013 vart det innført såkalla «ombordtillegg» – ved kjøp av billett om bord i sone Bergen og på Askøyruta betaler dei reisande eit tillegg til billettprisen.

I 2014 har det vore kraftig vekst i billettsalet via mobiltelefon, 180 000 brukarar og nærare 5 millionar selde billettar sidan oppstarten. Samstundes held salet på automat seg relativt stabilt på 22 prosent. Ei lita, men stabil gruppe, omlag 2,5 prosent av omsetnaden, kjøper billett via butikk og kiosk (kommisjonær).

Skyss sine kundeundersøkingar syner at 95 prosent av dei kollektivreisande i Hordaland alt i alt er nøgde med kvaliteten på kollektivtilbodet. Passasjerane er, trass ein svak negativ trend, fortsatt godt nøgd med kor punktleg kollektivtrafikken er. I fjor sa 92 prosent at dei var ganske/svært nøgde, mot 94 prosent i 2013. Opplivinga av prisen på kollektivreiser har ei markant negativ utvikling.

Ordinær drosjedrift, kommersielle ruter og jernbanen er ikkje omtala, men drosjene sin plass som supplement til kollektivtrafikken er behandla særskilt. Som tidlegare år er det gjort ei inndeling av fylket i bergensområdet og Hordaland utanom bergensområdet. Bergensområdet vert her rekna som kommunane Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden.

Del I: Kollektivåret 2014

Kollektivstrategi for Hordaland

I juni 2014 vedtok fylkestinget *Kollektivstrategi for Hordaland*. Strategien er forankra i *Regional Transportplan for Hordaland 2013–2024*, og utarbeidd gjennom ein brei og omfattande prosess.

Kollektivstrategien tek utgangspunkt i den nasjonale målsettinga om at veksten i persontrafikken i dei største byane skal takast med miljøvenlege transportformer. Det betyr nullvekst for personbiltrafikken til tross for venta auke i folketallet og vekst i trafikken i bergensområdet. Kollektivstrategien viser kva ein meiner må til for at kollektivtrafikken skal ta sin del av dette ambisiøse målet. På same tid skal ein i heile fylket knyte regionane saman og tilby eit samanhengande grunntilbod til innbyggjarane.

Eit sentralt grep for å styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane, er vidareutvikling av stamlinjene i Bergen og omland. Eit anna grep er å gjere kollektivreisa enklare, til dømes ved å gjere relevant informasjon lettare tilgjengeleg. Kollektivstrategien set dessutan fokus på behovet for å gjere kollektivreisene meir effektive og føreseielege – noko som vil krevje kraftfulle framkomsttiltak på innfartsårene til Bergen i åra framover. Strategien slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste miljøbidrag er å få fleire til å setje frå seg bilen og reise kollektivt. For å oppnå lågast mogleg utslepp frå bussane vil ein i bergensområdet satse på biogass, og på sikt vidareutvikle elektrisitet som framdriftsteknologi.

Kollektivstrategi for Hordaland dannar det faglege grunnlaget for utvikling av kollektivtilbodet og for prioritering av midlar til investeringar og drift. Ambisjonen er at strategien skal takast inn i arbeid med planar og utgreiingar i kommunar og statlege etatar. Føremålet er å få ein best mogleg samanheng mellom tilbodsutvikling og areal- og trafikkplanlegging, infrastruktur- og framkomsttiltak. Eit handlingsprogram over fire år for oppfølging av kollektivstrategien er utarbeidd og vert lagt fram for politisk handsaming i januar 2015. Det er eit mål at handlingsprogrammet vert samordna med årleg plan- og byggjeprogram og budsjett for fylket gjennom årlege rulleringar. Det er lagt opp til systematisk måling av utviklinga av kollektivtrafikken, gjennom eit sett utvalde måleindikatorar. Sentral indikator er tal reiser/påstigingar i bergensområdet og Hordaland, køyretid i rush på utvalde stamlinjer og reisemiddelfordeling mellom kollektivtrafikk og annan motorisert trafikk.

Sentrale nøkkeltal

Kollektivreisande i Hordaland

Passasjerstatistikken for 2014 viser at talet på kollektivreisande i Hordaland framleis aukar. Trafikkveksten på 2,7 prosent gav totalt 52,2 mill påstigingande for buss og bybane

i Hordaland i 2014. For Hordaland utanom bergensområdet var veksten på 3,3 prosent, medan den for bergensområdet var 2,6 prosent. Forbetra datafangst for skuleskys medfører ein viss auke i talet på skulereiser i forhold til 2013, som kan forklare den relativt høge veksten i distrikta i 2014 mot tidlegare år. I kontraktar utanfor bergensområdet utgjer skulereiser i gjennomsnitt omlag halvparten av alle kollektivreiser.

Den kraftige endringa i tala for båt kjem av at ein med oppstart av nye bruttokontrakter frå 2014 har passasjerar også frå sambanda som tidlegare var nettokontrakter. I tillegg er det oppretta eit nytt båtsamband mellom Nordhordland og Bergen.

Tal i heile tusen.

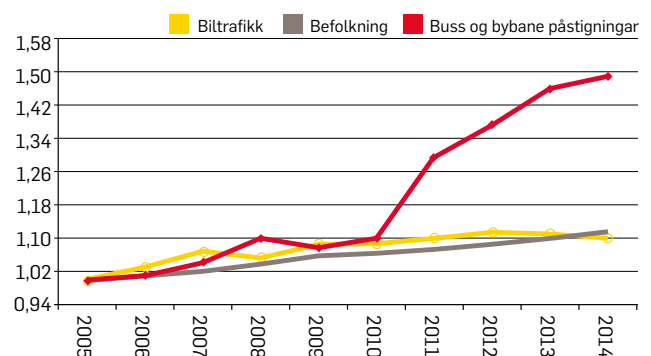
Driftsart	Påstigingar 2014	Påstigingar 2013	% endring same periode 2013
Buss	42 502	41 416	2,6 %
Bybanen	9 406	9 125	3,1 %
Båt *	799	317	151,9 %
Totalt	52 707	50 859	3,6 %

* Båt omfattar Kleppstø-Nøstet, Sunnhordland og Austevoll. Alle ruter unntatt Kleppstø-Nøstet hadde oppstart under bruttokontrakt 1.1.2014.

Tabell 1: Påstigingar etter driftsart i heile Hordaland.

Kollektivtrafikkreisande og utviklinga i biltrafikken i Bergen

Utviklinga i bilreiser, busspassasjerar og befolkning i Bergen frå 2005–2014



Figur 01. Utviklinga i biltrafikk, buss- og bybanepåstigingar og innbyggjarar i Bergen frå 2005–2014

Påstigingar for buss og Bybanen	2010	2011	2012	2013	2014	Endring i % frå 2013–2014	Endring i % frå 2010–2014
Buss i Bergen kommune	24 175	25 197	26 793	28 648	29 562	3,2%	22,3%
Bybanen	2 896*	7 060	7 994	9 125	9 406	3,1%	-
Bergen kommune	27 071	32 257	34 787	37 773	38 968	3,2%	43,9%
Vestpakken og Os	5 250	6 225	6 403	6 486	6 699	3,3%	27,6%
Bergensområdet	32 321	38 482	41 190	44 259	45 665	3,2%	41,3%

Tabell 2: Påstigingar for buss i Bergen kommune og bergensområdet, og med Bybanen. * Bybanen starta opp juni 2010. Tal i heile 1000.

Det siste året er biltrafikken gjennom bomringen i Bergen redusert med 1,1 prosent. Trafikken i 2014 var lågare enn i 2011, 2012 og 2013. Sentrumsretta biltrafikk i rushtida har gått ned med 5 prosent frå 2010 til 2014, medan folketalet i Bergen har auka med 1,5 prosent frå 2013 til 2014 (frå 267 950 til 271 949, per 1. januar).

Passasjerveksten på buss og bane har halde fram. Talet på påstigingar i Bergen er omlag 39 millionar i 2014 – ein auke på 3,2 prosent frå 2013. Dette er omlag 44 prosent høgare i 2014 enn i 2010.

Salskanalar og billetter

Arbeidet med å påverke fordelinga mellom salskanalane har gjeve gode resultat også i 2014. Salet av billetter om bord i bussane har gått betydeleg ned. Det er eit mål å redusere salet om bord mest mogleg, for å korte ned tida på haldeplassane slik at bussen kjem raskare fram. Med tanke på tryggleiken er det også ønskeleg at sjåførane må handtere minst mogleg kontantar.



Kjøp på billettautomat Foto: Tommy Næss.

Tall billettinntekter ekskl. MVA, regnskap 2014

Salskanalar	Inntekt R2011	Inntekt R2012	Inntekt R2013	Inntekt R2014	% av total inntekt R2014
Billettautomatar	76 197 574	101 078 523	140 207 940	138 660 535	21 %
Kundesenter	30 694 237	27 674 959	34 783 284	33 690 803	5 %
Om bord	414 368 780	421 913 323	367 523 117	338 757 968	51 %
Mobil			39 552 573	126 009 190	19 %
Kommisjonærer	11 061 825	12 173 758	21 541 561	16 576 059	3 %
Andre		3 829 437	4 262 525	4 974 447	1 %
Totalt	532 322 416	566 670 000	607 871 000	658 669 000	100 %

Tabell 3: Salskanalar og inntekt

Type billetter/ rabattar	Inntekt R2011	Inntekt R2012	Inntekt R2013	Inntekt R2014	% av total inntekt R2014
Enkeltbillett	243 586 575	249 312 808	266 931 600	303 723 504	46 %
10 klipp	21 891 831	24 769 468	23 527 489	18 116 701	3 %
Grupperabatt	33 120 258	32 187 936	28 457 409	30 782 638	5 %
Nattbillett	12 303 322	12 631 257	12 652 548	11 771 418	2 %
Periodebilletter	221 038 784	247 414 865	275 980 138	290 592 167	44 %
Andre	381 726	353 667	321 815	3 682 574	1 %
Totalt	532 322 496	566 670 001	607 871 000	658 669 000	100 %

Tabell 4: Billettype og inntekt

Bruken av mobilbilletter er aukande og utgjer ein stadig større del av salet. Sal av billetter på automat og via kiosk og butikk (kommisjonær) har halde seg stabilt.

Drosjenæringa sin plass i kollektivtilbodet

Drosjene er eit viktig supplement der det ordinære kollektivtilbodet ikkje strekk til for særskilte grupper reisande. Dette gjeld skulekøyning i grunnskulen og den vidaregåande skulen, fritidsreiser for funksjonshemma (TT-ordninga) og arbeidskøyning for funksjonshemma i verna bedrifter.

TT-kort skal kunne nyttast i alle drosjer i Hordaland. Det var omlag 13.000 TT-brukarar i Hordaland i 2014. I tillegg var det 206 brukararar av arbeidskøyningstenesta. Det vart nytta 46,5 mill. kr. til TT- og arbeidskøyning i 2014. TT-brukarar betalar 15 prosent eigenandel. Arbeidskøyning og skulekøyning er anbudsutsett, der drosjenæringa deltar i konkurranse med andre transportørar. I nokre tilfelle er

drosjene underleverandørar for kontraktssleverandøren. 2115 grunnskuleelevar og 529 elevar i vidaregåande skule fekk fylkeskommunal særskys i 2014. Utgifter til særskys grunnskulen var omlag 46,6 mill. kr og 50 mill. kr i den vidaregåande skulen. Taxinæringa stod for skuleskys i 15 av 16 kontraktspakkar, og 93 prosent av utgiftene var inntekt for taxinæringa.

Den europeiske mobilitetsveka 2014

EMU finn årleg stad 16. – 22. september, og Bergen var ein av 2000 byar som deltok i markeringa. Årets slagord var «Våre gater, vårt valg». Målsettinga er å få på plass permanente tiltak for miljøvenleg transport og skape ei holdningsending kring bruk av privatbil.

I veka vart det gjennomført fleire arrangement i Bergen. Desse fekk god omtale i media. Fleire lokale politikarar opna veka ved å dele ut overraskingar til dei som sykla, gjekk

eller nytta kollektivtransport til jobb. Skyss arrangerte frukostmøte, filmen «The Human Scale» vart vist på kino, og ein inviterte til foredrag med sykkelsatsing som tema. Den internasjonale «ParkingDay» vart markert 19. september, og heile 150 m² gras vart rulla ut på fleire parkeringsplassar i sentrum. Desse vart gjort om til flotte byrom der ein mellom anna kunne oppleve minikonsert, vaffelsteiking og gategym. «Bilfri dag» i Vågsbunnen avslutta veka. Her var det ei rekkje aktivitetar og konkurransar for små og store.

Spontan samkøyring

Prosjektet «Spontan samkøyring» vart initiert av Statens vegvesen, Region vest i 2007, og har som målsetting å utnytte ledige sete i privatbil, buss og taxi ved bruk av smarttelefon. Fleire appar for mobiltelefon koplar sjåførar i privatbilar saman med aktuelle passasjerar, men kvar for seg vert desse for små til å oppnå ein tilstrekkeleg brukarmasse. Ved å kople saman slike appar, samt taxi med ledige sete og sanntidsinformasjon for buss/bane på ein offentlig samkøyringsportal (OSP), vil dei reisande enkelt kunne orientere seg om ulike reisealternativ. Dei kommersielle appane som ønskjer integrasjon på ein slik OSP, må følgje lovverk knytt til skatt, personløyve og forsikring. I prosjektet vert det òg vurdert å innføre fordelar knytt til redusert bompengesats, sambruksfelt og tilrettelagt parkering for dei som er fleire i bilen.

Demonstrasjonsprosjekt biogasshybridbuss

Skyss har i 2014 kjøpt to nye biogasshybridbussar. Dette er eit samarbeidsprosjekt mellom HFK, Skyss, HOG energi, Transnova og EU. Prosjektet har bakgrunn i EU-prosjektet «Baltic Biogas Bus».

Den 17. oktober kom den første bussen til Bergen, og den 8. desember kl 10:00 gjekk den aller første offisielle køyreturen



Mobilitetsveka. Foto: Lars Ove Kvalbein.

ren frå Festplassen til høgskulen på Kronstad. Bussen er 24 meter lang, og kan ta 151 passasjerer. På grunn av lengda på bussens er det henta inn spesiell dispensasjon fra vegdirektoratet. Dette er innvilga på linje 9 og linje 2. Bussane køyrer no på linje 9 mellom Festplassen og Kronstad for å bli testa ut i drift.

Kjøp og testing av biogasshybridbussen er ein del av eit forsøksprosjekt. Fylkeskommunen og Skyss vil vere pådrivar for miljøvenleg utvikling ved å teste ut ny teknologi i praksis. Bussen har elektrisk framdriftsteknologi, og får straum frå ein eigen biogassmotor. I samarbeid med Høgskulen i Bergen vert det gjennomført eit måleprogram for å måle reelle utslepp under køyring. Dette vil gje forskingsbasert dokumentasjon på utsleppa frå denne type bussar, og ein vil samanlikne dette med meir konvensjonelle bussar i drift i Bergen.



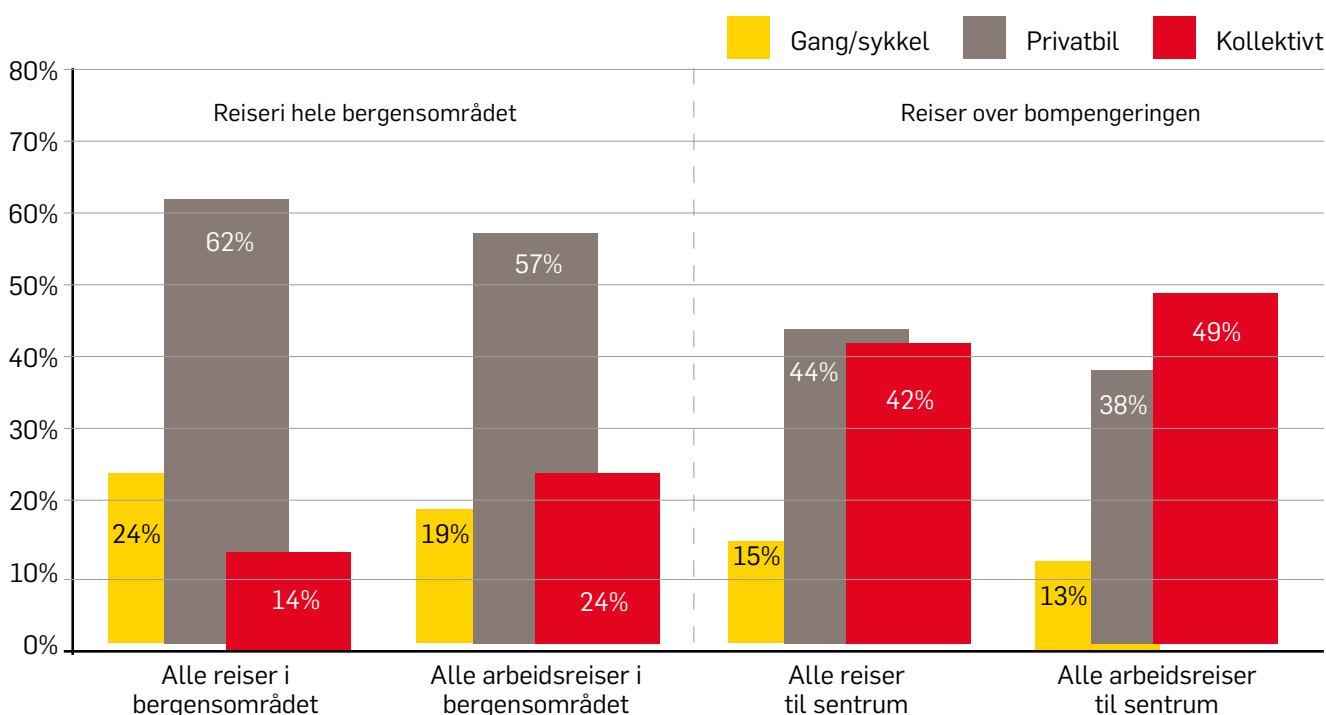
Ankomst dokken – Noregs lengste buss. Foto: Skyss.

Del II: Bergensområdet

Drift av Bybanen og buss i Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden

Kollektivtrafikken i bergensområdet kan vise til positive resultat i 2014. Med 46,0 millionar er dette ein auke på om lag 2,6 prosent frå 2013. Kollektivtrafikken bidrar til eit fungerande byområde ved å ta unna store trafikkmengder arealeffektivt og med mindre miljøbelastning enn ved bruk av bil. Ny reisevaneundersøking som vart lagt fram i 2014, viser

at ein innanfor Bergen kommune er i ferd med å oppnå ei endra reisemiddelfordeling – biltrafikken går ned og kollektivandelen aukar. På arbeidsreiser gjennom bompengeringen i Bergen sentrum reiser no fleire kollektivt enn med bil (49 prosent kollektivt, 38 prosent bil). Dette er positive tal med tanke på å nå nasjonale og regionale mål.



Figur 02 . Kollektivandelen for arbeidsreiser til sentrumskjernen i Bergen er 49 prosent, dette er høgare enn andelen som bruker privatbil.
Kjelde: Reisevaneundersøking for Bergensområdet, Sintef 2013.

Framkomst- og kapasitetsproblem er eit gjennomgåande tema for bussdrifta i bergensområdet. Rask og effektiv framføring er grunnleggjande for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Buss i kø medfører dessutan store direkte kostnader gjennom auka behov for driftsmidlar. Eitt minutt lengre køyretid på ei av bystamlinjene medfører om lag ein million kroner årleg i auka driftskostnader.

Bergen sentrum er sterkt trafikkert, og det er press både på haldeplassar og med omsyn til regulering i lyskryss. Spesielt er kapasiteten i Olav Kyrres gate og Christies gate ei utfordring, både for dei reisande og for driftsavviklinga. Problem med framkomst for bussane er ikkje avgrensa til sentrumskjernen. Det er store utfordringar på innfartsårene samt krevjande tilhøve for kollektivtrafikken ved dei viktige kollektivknutepunkta ved Lagunen, Oasen, i Loddefjord og Åsane terminal. I tillegg har den auka bruken av farts- humpar, mellom anna i traseane til dei tyngste busslinjene,

negative følgjer både for dei reisande og for operatøren. Dette medfører auka kostnader for kollektivdrifta.

Tal for 2014 per ruteområde	Påstigingar i heile tusen	Rutekilometer i heile tusen	Tal bussar/vogner
Bergen sør	7 292	5 635	129
Bergen nord	12 254	6 189	116
Bergen sentrum	11 255	3 909	99
Vest	5 448	4 730	137
Bybanen	9 406	1 445	20

Tabell 5 Nøkkeltal for ruteområda i bergensområdet



Bybanen ved Lille Lungegårdsvannet. Foto: Morten Wanvik.

Bybanen

Bybanen er vår viktigaste stamlinje. Den har stor kapasitet, høg frekvens og sikker framkomst. 2014 har vore det første året med heilårsdrift for strekninga mellom Bergen sentrum og Lagunen. Bybanen hadde 9,4 millionar påstigande i 2014, mot 9,1 millionar i 2013. Dette er ei auke på om lag 3,1 prosent.

Både 2013 og første del av 2014 var tidvis prega av kapasitetsproblem med fulle avgangar i rushtida. Talet på vogner vart auka i 2014 frå 17 til 20 totalt i vognparken. Fleire vogner la grunnlag for auka kapasitet i tilbodet, og frå august vart frekvensen auka. Ein la også om driftsopplegget noko for å få jamnare flyt i trafikken.

Det har vore nokre driftsutfordringar, mellom anna vognfeil. Tidvis mangel på vognførarar hjå operatøren Keolis Norge AS medførte ein periode med ein del innstilte avgangar. Kollisjon med ein varebil i Kaigaten i mai 2014 gav skader som medførte at ei vogn var ute av drift ut året.

Bergen nord og Bergen sentrum

Ruteområde Bergen nord omfattar bydelane Åsane og Arna, medan ruteområde Bergen sentrum omfattar bydelane Bergenhus, Årstad, Fyllingsdalen og Laksevåg. Tide Buss AS

er operatør i begge områda, og har totalt 215 bussar i drift – 116 i Bergen nord og 99 i sentrum. Anbodsperioden går til hausten 2018, med opsjon på 2 år. Trolleybussen (linje 2) er ein eigen kontrakt som også er drifta av Tide Buss AS. Denne linja er siste busslinje på kvalitetskontrakt. Avtaleperioden går ut i 2015, men det ligg føre vedtak om at trolleybussdrifta skal halde fram.

Bergen nord og sentrum har hatt ei god passasjerauke. I 2014 var det 23,5 millionar påstigingar, mot 22,7 millionar i 2013. I desse pakkane ligg bystamlinjene og fleire av dei tyngste bylinjene. Hausten 2014 vart busstilbodet i Solheimsviken/Kronstad styrka i samband med opning av den nye høgskulen og ei stadig auke i arbeidsplassar i området. Det vart oppretta ei ny linje – linje 9 – mellom Festplassen og Kronstad i samband med opninga av den nye Høgskulen på Kronstad. Linje 9 skal vere avlastning for Bybanen på strekninga der passasjermengda er størst. Linja er drifta med fem nye gassleddbussar.

I tråd med kollektivstrategien held satsinga på stamlinjene fram. Linje 5 (Åsane terminal – Loddefjord) og 6 (Lønborglien – Loddefjord – Vadmyra) fekk i 2014 ei god auke i frekvens store delar av døgnet. I Loddefjord har ein gjennom omprioritering av driftsmidlar auka frekvensen på fleire lokallinjer for

å gje eit samla sett betre tilbod til dei reisande. Då Eikåstunnelen opna hausten 2014 fekk linje 37, som dekkar Vikaleitet, auka frekvens. Det vart også gjort andre mindre endringar i området, mellom anna auka søndagsproduksjon.

Bergen sør

Ruteområde Bergen sør omfattar området rundt Nesttun, bydelane Fana og Ytrebygda, samt Os. Målt i rutekilometer er området av dei største i fylket. Tide Buss AS er operatør, og avtaleperioden går ut i august 2017, med opsjon på 2 år. Det er 129 bussar i rutepakken.

I 2014 hadde Bergen sør 7,3 millionar påstigingar. Til samanlikning var det 7,0 millionar i 2013. Dette utgjer ei auke på 3,2 prosent i dette området. I Os kommune vart det hausten 2014 gjort ei større omlegging av skuleskyssen, knytt til endringar i skulekrinsar og opninga av Nore Neset ungdomsskule. I tillegg har det vore auka behov for supplering av bussar på grunn av ny forskrift om setebelte for skuleelevar. Bygginga av bybanetraseen i Ytrebygda, med stenging og omregulering av vegar, har skapt midlertidige utfordringar for kollektivtrafikken.

Vest

Ruteområdet Vest omfattar Askøy, Sotra og Øygarden. Nettbuss AS er operatør, og har 137 bussar i denne pakken. Talet på bussar har auka i 2014 blant anna på grunn av krav om setebelte for skuleelevar. Anbodsperioden går til 24.06.2019, med opsjon på 2 år. I 2014 hadde rutepakken 5,4 millionar påstigingar, mot 5,2 millionar i 2013. Dette er ei auke på 3,3 prosent.

På Askøy har vegarbeid i områda Florvåg – Erdal og over Torvgarden skapt store utfordringar for bussane, og har ført til forseinkingar. Opning av kollektivfelta i Drotningstveit og frå Olsvikkrysset til Storavatnet har medført noko kortare køyretid til/frå sentrum. Sistnemnde kollektivfelt er på RV 555, og er eit riksvogtiltak. Dette har betra framkome på ei strekning med mykje kø og kan brukast av både Askøy- og Sotrabussane. I tillegg til nemnde kollektivfelt frå Olsvikkrysset til Storavatnet terminal, har ein 2014 opna eit kollektivfelt frå Olsviktunnelen til Storavatnet terminal (Fv 562 Askøyvegen), finansiert gjennom Bergensprogrammet.

Servicelinjene

Servicelinjene er eit tilbod som er tilrettelagt for eldre og rørslehemma. Desse køyrer med særskilt materiell, og med eit rutetilbod og trasear som ikkje følgjer same prinsipp som det ordinære rutetilbodet. Det er servicelinjer i Bergen sentrum, Landås, Laksevåg og Åsane. Desse er drifta av Osbuss AS, og anbodsperioden går til 30.06.2020 med opsjon på 2 år. Det er ikkje gjort endringar knytt til servicelinjene i 2014, og passasjeretalet ligg stabilt på om lag 12 000 påstigingar.

Drift av båtrutene

Bergensområdet har to båtsamband – Askøy–Bergen og Nordhordland–Bergen. Drift av bårutene er omtalt samla for heile Hordaland.

Infrastrukturtiltak i Bergen

Bybanen byggetrinn 3 Lagunen–Flesland

Bybanen byggetrinn 3 omfattar dobbeltspor mellom Rådal og Bergen lufthavn Flesland. Arbeidet starta opp i 2013. I 2014 vart det utført grunnarbeid på heile den 7 km lange forlenginga av Bybanen frå Lagunen til Bergen lufthavn, Flesland. Dei fire tunnelane, på tilsaman 2,9 km, på denne strekninga er ferdigsprengt, og arbeidet med verkstad og depot har pågått i heile 2014. På verkstad- og depotområdet på ca. 70.000 m² er grunnarbeidet ferdig, og kan takast i bruk innan utgangen av 2015.



Bygging av bru over Ytrebygdsvegen. Foto: Bybanen Utbygging AS.

Bybaneutbygginga vidare mot Flesland har vore krevjande både med omsyn til grunnforhold og annan infrastruktur, og ikkje minst trafikale omsyn. Utbygginga langs Ytrebygdsvegen har vore særleg krevjande. Her har ein måtte stenge for gjennomkøyring av bilar i 21 månader, noko som har vore utfordrande for brukarane. I samband med stengingane av Ytrebygdsvegen og Sandslimarka har det vore eit godt samarbeid mellom Bybanen Utbygging AS og Skyss for å finne gode kollektivtiltak i desse prosessane.

Kollektivterminalen i Birkelandsskiftet skal flyttast til austsida av Ytrebygdsvegen, og det skal byggjast ny banebru over Flyplassvegen. Begge desse delarbeida har vore utfordrande, og bygginga av banebrua vil fortsatt by på problem fram til opninga av Ytrebygdsvegen i mai 2015. Opning av den nye traseen heilt fram til lufthamna vert truleg sommar/haust 2016.

Bybanen byggetrinn 4

Det vart fatta vedtak om byggetrinn 4 til Åsane i juni 2014, men byrådet i Bergen har seinare gjort det klart at ein ynskjer å la saka kvile og i staden melde oppstart på regulering av Bybanen til Fyllingsdalen. Fylkesutvalet har følgd dette opp gjennom vedtak om å starte opp planlegging mot Fyllingsdalen. Traseen til Fyllingsdalen (Oasen) er



Olav Kyrresgate. Foto Morten Wanvik.

planlagt via Haukeland sjukehus og Mindemyren. Tilbydarar på anskaffinga regulering- og detaljprosjektering byggetrinn 4 vart prekvalifisert på slutten av 2014. Tilbodsgrunnlag er sendt ut for prising med frist i slutten av februar 2015.

Andre kollektivtrafikkinvesteringar

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen kommune – utanom Bybanen – vert hovudsakleg finansiert over Bergensprogrammet.

Framkomsttiltak for kollektivtrafikken

I tilknytning til Storavatnet terminal vart det i april 2014 opna to nye kollektivfelt. På strekninga frå Olsviktunnelen til kryss ved Storavatnet kollektivterminal (Fv 562) og frå Olsvikkrysset øvst i Loddefjordsdalen til Storavatnet kollektivterminal (Rv 555). Den siste strekninga vart finansiert med riksvegmidlar. Tiltaka sikrar framkomst for kollektivtrafikken inn mot bytepunktet på Storavatnet terminal og har gitt betre framkomst for trafikken både mot Askøy og Sotra/Øygarden.

16. mai 2014 opna tosidig kollektivfelt mellom Breiviksskiftet og Drotningstveit på Rv 555. Fylkeskommunen forskotterte 100 mill. kr til denne utbygginga som vert refundert frå riksvegmidlar.

Prosjektering av nytt kollektivfelt og sykkelveg med fortau mellom Allestadveien og Skarphaugen vart ferdigstilt i 2014, og vil ha anleggsstart tidleg i 2015. Prosjektet er del 1 av arbeidet med samanhengande kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Del 2 er planlagt å gå frå Skarphaugen via ny Oasen terminal til rundkøyring ved Spektrum/Folke Bernadottes vei, medan del 3 skal gå vidare til rundkøyring ved Sikthaugen og eksisterande kollektivfelt utanfor Løvstakktunnelen.

Haldeplassar og terminalar

Bergen busstasjon, terminal sør, opna i mars 2014. Hordaland fylkeskommune var byggherre, og har forskotert finan-

sieringa med refusjon frå staten. Bergen busstasjon fungerer som nasjonalt, regionalt og lokalt knutepunkt. Saman med terminal nord som opna januar 2013, har oppgraderinga gitt Bergen busstasjon ei stor kvalitetsheving og universell utforming, med tilgjenge for alle trafikantgrupper. Haldeplassane i Olav Kyrres gate, Nordahl Bruns gate, Christies gate, Småstrandgaten, Allehelgens gate og Torget vert omtala som «sentrumsterminalen». Opprustningsprosjektet for sentrumsterminalen går over fleire år. I 2014 vart det gjort tiltak på leskur på midtperrongane i Olav Kyrres gate for å gi tilgang til mellom anna rullestol og barnevogn.

Arbeidet med ny snu- og reguleringsplass for buss på Kråkenes er starta opp, og vert ferdigstilt i 2015. Ny rutestruktur for buss har gjort at bussane i dag køyrer fleire ekstra kilometer til og frå Fjøsanger for å snu. Dette vil ta slutt med ny snuplass på Kråkenes. Det er òg etablert ny snu- og reguleringsplass for buss med sjåførtilsetning på Hesjahollet. Tiltaket vil gi ein meir føremålstenleg trase for stamlinje 4 og bidra til å redusere noko av presset på Oasen terminal. Sletten terminal vert finansiert over fylkesvegbudsjettet i programperioden 2014 – 2017. Reguleringsplan er utarbeidd i 2014, og ventar på handsaming i Bergen kommune. 46 haldeplassar vart tilrettelagt for etablering av sanntidsinformasjon i 2014, medan 28 haldeplassar vart oppgraderte til universell utforming. Arbeidet vert vidareført i 2015.

Tilskotsordningar

Tilskotsordning for universell utforming i kommunesektoren For 2014 løyvde Samferdselsdepartementet 22 mill. kr i tilskot til 26 tiltak til universell utforming i kollektivtrafikken. Departementet opplyste at det vart søkt om midlar til 94 ulike tiltak rundt i Norge for ein samla sum på 148 mill. kr. Hordaland fylkeskommune søkte om tilskot til kartlegging av ferjekaiene, oppgradering av dei 20 tyngste busshaldeplassane i bergensområdet, einskapleg informasjon på sentrale terminalar og utviding av Skyss sitt mobilbillett til alle soner i fylket. Hordaland fekk tildelt kr. 560.000 til kartlegging av ferjekaiene som det vart søkt om.

For 2015 vart det frå Hordaland fylkeskommune søkt om tilskot til einskapleg informasjon på sentrale terminalar og til opprusting av 8 større busshaldeplassar på Fv 582 på strekninga frå og med Holen skole til og med Damsgård hovedgård på Laksevåg. I desember 2014 meldte samferdselsdepartementet at ordninga med statleg tilskot til auka tilgjenge til kollektivtransporten var avvikla.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområde

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet inngjekk 20. juni 2011 avtale om belønningsmidlar til betre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2011 – 2014. I avtalen vart det sett 2 effektmål for biltrafikken i bergensområdet for perioden 2011 – 2014:

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

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

Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusera privatbilismen.

Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjera kollektivtrafikken meir attraktiv.

Tiltaksgruppe 3: Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging.

Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling.

Samferdselsdepartementet har tildelt heile avtalesummen – 550 mill. kr. over 4 år – til finansiering av tiltak som kan medverka til å redusera biltrafikken og auka bruken av kollektivtransport og sykkel i bergensområdet. I 2014 vart det løyvd 162 mill.kr. I tillegg kom ei ekstra løyving på 20 mill.kr., som vil verte nytta i 2015 til opprusting av haldeplassar.

I 2014 har midlane blitt nytta slik:

Belønningsmidlar, i mill.kr.	Ubrukte midlar per 1.1.2014	Løyving 2014	Brukne midlar 2014	Ubrukte belønningsmidlar i 2014
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		15,00	15,00	
Framkomsttiltak for buss	0,75	57,00	57,45	
Etablering av byindekspunkt			0,30	
Informasjon og marknadsføring		16,00	16,00	
Sykkeltiltak		23,00	23,00	
Fortetting og konsentrert byutvikling langs kollektivaksane		1,00	1,00	
Bybanen 3. byggjetrinn		50,00	50,00	
Ekstra tilskot – opprusting av haldeplassar		20,00	0,00	20,00
Sum belønningsmidlar	0,75	182,00	162,00	20,00

Tabell 6: Belønningsmidlar 2014



Haldeplass. Foto Skyss

Biltrafikken gjennom bomringen har i perioden 2010–2014 auka med 1,6 prosent. Det er 1,6 prosent meir enn målsettinga for perioden. Det siste året er biltrafikken redusert med 1,1 prosent. Trafikken i 2014 var lågare enn i 2011, 2012 og 2013.

Trafikkutviklinga dei siste to åra har vore positiv i høve effektmål 1, sjølv om trafikken for heile perioden er noko over effektmålet. Sentrumsretta rushtrafikk målt i YDT er 5,0 prosent lågare i 2014 enn i 2010. Dette er i samsvar med målsettinga for perioden, effektmål 2.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har hausten 2014 søkt om ein 4-årig avtale for tildeling av midlar frå belønningsordninga for perioden 2015 – 2018. Samstundes vert arbeidet med «Regionpakke Bergen» vidareført gjennom arbeidet med å få på plass ein bymiljøavtale for bergensområdet. Søknaden legg til grunn at Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø vert revidert i tråd med rammeverket for heilskaplege bymiljøavtalar i avtaleperioden 2015 – 2018.

Del III: Hordaland utanom Bergensområdet

Drift av buss

Av eit samla påstigingstal på buss i Hordaland på 52,2 millionar, er 6,2 millionar av desse utanfor Bergensområdet. Passasjertala viser ein vekst på 3,3 prosent mot året før for buss i Hordaland utanom Bergensområdet. Forbetra datafangst for skuleskyss medfører ein viss auke i talet på skulereiser i forhold til 2013, som kan forklare den relativt høge veksten i 2014 mot tidlegare år. I kontraktar utanfor Bergensområdet utgjer skulereiser i gjennomsnitt omlag halvparten av alle kollektivreiser.

Kollektivstrategi for Hordaland peikar på at kollektivtrafikken i områda utanom Bergensområdet har ein viktig funksjon i å binde fylket saman gjennom å tilby reiser mellom regionane. Faste hovudlinjer skal vere ryggraden i kollektivnettet i distrikta. Saman med lokale linjer, skuleruter og eventuell bestillingstransport skal dette utgjere eit samanhengande grunntilbod i heile fylket. Passasjergrunlaget er i mange område lite, og tilbodet er i stor grad bygd opp rundt den lovpålagde skuleskyssen. Alt i alt er dei reisande godt nøgde med kollektivtilbodet, og denne oppfatninga har vore stabil dei siste åra.

Austevoll

I anbodspakke Austevoll er Tide Buss AS operatør med 9 bussar i drift i pakken. Anbodsperioden går til 31.12.2019, med opsjon på 1+1 år. Dette er den einaste anbodspakken som er inne i sin andre anbodsperiode. Passasjertalet på Austevoll viser 197 000 påstigingar i 2014.

Modalen og Vaksdal

Anbodspakka Modalen og Vaksdal er drifta av Modalen Eksingedalen Billag AS, med totalt 10 bussar. Anbodsperioden går ut 16.08.2016, etter at 1 års opsjon er utløyst.

Arbeidet med å førebu ny konkurranseutsetting av området vart starta opp i 2014. Fylkesveg 569 var delvis stengd fleire månader på grunn av vegutbetring. Dette resulterte i noko endra ruteoppsett for linjene 911 og 915. Modalen og Vaksdal hadde 81 000 påstigingar i 2014.

Hardanger og Voss

Det største ruteområdet utanom Bergensområdet er Hardanger og Voss, målt i ruteproduksjon. Ruteområdet omfattar 13 kommunar og har stor geografisk utstrekning. Tide Buss AS er operatør, med 135 bussar. Opsjon på 1 år er utløyst, og anbodsperioden går ut 16.08.2016. Arbeidet med å førebu ny konkurranseutsetting av området vart starta opp i 2014.

Målt i tal på passasjerar er Hardanger og Voss det største området utanom Bergensområdet, med 2,15 millionar påstigingar i 2014. Tilbakemeldingane etter ei større ruteomlegging i 2013 har vore svært positive, mellom anna med gode passasjertal på den nye linje 990 Odda–Voss. Ein har i 2014 berre gjort mindre justeringar i tilbodet. Etterverknadane av raset i Tokagjelet heldt fram i 2014. Kolonnekøyning og fartsreduksjonar på fylkesveg 7 har ført til at operatøren har hatt vanskar med å halde rutetider.

Hausten 2014 vart det sett i gang eit pilotprosjekt for bestillingstransport på Voss. Erfaringane frå dette vil påverke korleis slike tilbod vil bli utforma framover.

Sunnhordland

Ruteområdet Sunnhordland er drifta av Nobina Norge AS, med 45 bussar i rute. Anbodsperioden går til 01.07.2017. I 2014 var det 1,16 millionar påstigande i Sunnhordland.

Tal for 2014 per ruteområde	Påstigingar i heile tusen	Rutekilometer i heile tusen	Tal bussar
Austevoll	197	389	9
Sunnhordland	1 155	2 116	45
Hardanger/Voss	2 148	5 429	135
Nordhordland	2 020	3 197	68
Modalen/Vaksdal	81	369	10
Osterøy	640	1 021	27

Tabell 7. Nøkkeltal for ruteområda utanom Bergensområdet



Ferge Hardangerfjorden. Foto: Torbjørn Taskjelle.

Bussrutene i Sunnhordland vart noko endra frå 1. januar for å vere betre tilpassa dei nye snøggått- og ferjerutene. Endringar i behovet for skuleskyss har medført behov for fleire bussar i rutepakken.

Nordhordland og Osterøy

Anbodspakken Nordhordland er drifta av Nobina Norge AS, som har totalt 68 bussar i pakken. Det er utløyst opsjon på 2 ekstra år, og anbudsperioden går no til 15.08.2018. For anbodspakke Osterøy har Skyss kontrakt med Tide Buss AS, og det er totalt 27 bussar i drift. Anbudsperioden går ut 01.03.2018, med opsjon på 1+1 år. I 2014 hadde desse to ruteområda til saman 2,66 millionar påstigingar.

I samband med opninga av Eikåstunnelen i oktober vart trasear for fleire linjer lagt om og tilpassa det nye vegsystemet. Linje 320 mellom Bergen og Knarvik køyrer no gjennom tunnelen, og reisetida er redusert. Vegarbeid på Flatøy som starta opp hausten 2014 har ført med seg mange forseinkingar for kollektivtrafikken.

Drift av ferjer

Hordaland fylkeskommune har ansvar for 16 ferjesamband på fylkesvegnettet. Desse 16 sambanda er drifta med 20 hovudferjer, og er fordelt på 6 ruteområde/kontraktar.

Nordhordland

Ruteområdet inkluderer følgjande 3 samband; Fedje–Sævrøy, Leirvåg–Sløvåg og Langevåg–Buavåg, og har totalt 3 hovudferjer. Norled AS er operatør, og anbudsperioden varer til 31.12.2018, med opsjon på 1 år. Det har generelt vore god og stabil drift i denne kontrakten. Sambandet Leirvåg – Sløvåg har hatt positiv trafikkutvikling (sjå ferjestatistikk)

Sunnhordland

Ruteområdet inkluderer følgjande 4 samband; Jektevik–Nordhuglo–Hodnanes, Skjersholmane–Ranavik, Skånevik–Matre–Utker og Fjellbergsambandet. Totalt har ruteområdet

5 ferjer. Norled AS er operatør, og anbudsperioden varer til 31.12.2018, med opsjon på 1 år.

Det har generelt vore god og stabil drift også i denne kontrakten. Det er likevel slik at dårleg tilgang til reserveferje ved nokre høve, har råka sambandet Skjersholmane–Ranavik ved at den såkalla ferje 2 har vore nytta som reserveferje i anna samband. Skyss arbeider tett opp mot operatør for å unngå slike hendingar i tida som kjem. Både sambandet Skjersholmane–Ranavik og Jektevik–Nordhuglo–Hodnanes har hatt positiv trafikkutvikling (sjå ferjestatistikken). Bortfall av bompengar i «Trekantsambandet» mot Haugalandet er sannsynlegvis med på å bidra til auka trafikkgrunnlag på sambandet Skjersholmane–Ranavik. Dersom ein ser på trafikkutvikling 2011 – 2014 er det dessutan grunn til å tru at noko trafikk frå Skånevik–Matre–Utåker og Sydnes–Utbjøa (Fjellbergsambandet) no går til Skjersholmane–Ranavik.

Hardanger

Ruteområdet har følgjande 3 ferjesamband; Kvannal–Utne–Kinsarvik, Jondal–Tørvikbygd og Gjermundshamn–Varaldsøy–Årsnes, og totalt 5 ferjer. Norled AS er operatør, og anbudsperioden varer til 31.12.2018, med opsjon på 1 år.

Det har generelt vore god og stabil drift også i denne kontrakten. Med bakgrunn i ny infrastruktur som Jondalstunnelen og Hardangerbrua ser me at nytt trafikkmonster er i ferd med å etablere seg på sambanda som kryssar Hardangerfjorden (sjå ferjestatistikken). Sambanda Kvannal–Utne–Kinsarvik, Jondal–Tørvikbygd og Gjermundshamn–Varaldsøy–Årsnes har samla hatt følgjande trafikkgrunnlag i perioden 2012–2014:

År / Statistikk	Kjøretøy	PBE	PBEÅDT	Pax
2012	572 647	902 043	2 471	1 213 865
2013	560 169	888 472	2 431	1 170 354
2014	538 254	849 687	2 328	1 115 503

Tabell 8: Trafikkgrunnlag



Krokeide ferjekai . Foto: Tommy Næss.

Vegutbetring mellom Eikelandsosen og Tysse saman med bortfall av bompenginnkrevjing for Folgefonnstunnelen, vil venteleg gje auke i trafikkgrunnlag mellom Gjermundshamn og Årsnes. Sannsynlegvis vil tilhøve som køyretid, ferjetilbod, vegstandard og bompengar påverke nokre av dei reisande sine val mellom å nytta Jondal–Tørvikbygd eller Gjermundshamn–Årsnes (aust-vest trafikk).

Midthordaland/Austevoll

Ruteområdet har følgjande 4 samband; Hatvik–Venjanaset, Halhjem–Våge, Krokeide–Hufthamar og Husavik–Sandvikvåg. Også her er det totalt 5 ferjer. FosenNamsos Sjø AS (FNS) er operatør. Anbudsperioden varer til 31.12.2018 (+1 år) for dei to førstnemnde sambanda, og til 31.12.2017 (opsjon for driftsåret 2017 er utløyst) for dei to sistnemnde.

Det har generelt vore god og stabil drift også i denne kontrakten. «Ferje 2» i sambandet Krokeide–Hufthamar er ei aktiv reserveferje i anbudsområdet. Ein må pårekna at ferja vil vera innstilt gjennomsnittleg sju-åtte veker i året, med bakgrunn i planlagde verkstadsopphald. I tillegg kan «ferje 2» påreknast innstilt ved ikkje-planlagde driftsavbrot i anbudsområdet. Det har generelt vore positiv trafikkutvikling i alle samband (sjå ferjestatistikken).

Klokkarvik–Lerøy–Bjelkarøy–Hjellestad

I denne kontrakten er det berre 1 ferjesamband, med 1 hovudferje; M/F «Sundferja». Trafikkgrunnlaget er stabilt. Kontrakt med Bergen–Nordhordland Rutelag AS vart avvikla pr. 30.9.2014, medan Gulen Skyssebåtservice AS vant anbodskonkurranse om drift av sambandet for perioden 1.10.2014 – 31.12.2018, med opsjon på 1 år.

Masfjordnes–Duesund

I denne kontrakten er det berre 1 ferjesamband, med kabelferja «Fjon-M». Operatøren er Wergeland AS. Anbudsperioden varer til 31.12.2017, med opsjon på 1 år. Det har

generelt vore god og stabil drift også i denne kontrakten. Trafikkgrunnlaget er stabilt.

Førebuing for nye ferjeandod

Arbeidet med å førebu neste generasjons ferjeandod er i gang. Første fase av arbeidet har som føremål å avklare prinsipp som legg ramme for arbeidet med konkurransegrunnlag for ferjeandoda. I 2014 har ein innhenta erfaringar frå andre oppdragsgjevarar, og det er gjennomført dialogkonferanse med næringa. Det er utarbeidd ulike kostnadsmodellar og sett på kontraktslengde, kontraktform og inndelingar i rutepakkar. Dette er tema som inngår i sak om strategiske vegval knytt til nye ferjeandod som vert handsama i samferdsleutvalet og fylkesutvalet i januar 2015.

Drift av båtrutene

Hordaland Fylkeskommune ved Skysst har ansvaret for snøgg- og lokalbåttrifta i fylket. Drifta er i all hovudsak oppdelt i 6 ulike rutepakkar. Desse rutepakkanne er fordelt på 3 bruttokontraktar og 3 nettokontraktar. Den samla aktiviteten i Hordaland vert utført av 13 hovudfartøy.



Foto: Ørjan Kvandal.

Sunnhordland og Austevoll

Dette ruteområdet er ei bruttokontrakt som består av snøggbåtruter mellom Sunnhordland–Austevoll–Bergen, samt lokalbåtrute i Austevoll. Kontrakten vart starta opp 01.01.2014 og medførte ei fornying av fartøya som trafikerer ruta. Vidare vart kapasiteten på fleire av fartøya auka i høve førre kontrakt. Tilbodet er drifta med 3 snøggbåtar pluss 1 lokalbåt i Austevoll. Kontraktperioden gjeld til 31.12.2023 med opsjon for 4 år (2+2). Operatør er Norled AS.

Askøy–Bergen

Ruteområdet er ei bruttokontrakt som består av snøggbåtrute mellom Askøy og Bergen. BNR dreiv den gamle ruta mellom Kleppstø og Nøstet ut 2014. I den nye kontrakten går båten mellom Kleppstø og Strandkaien, og rutetilbodet er utvida med avgangar tidlegare på morgonen og seinare på ettermiddag. I tillegg går ruta også på laurdagar, og kapasiteten på fartøyet er auka frå 180 passasjerar til 195 passasjerar. Rutepakken er drifta med ein snøggbåt. Den nye kontrakten starta 01.01.2015 og gjeld til 31.12.2017 med opsjon for 3 år (1+1+1). Operatør er Norled AS.

Nordhordland

Også dette ruteområdet er ein bruttokontrakt. Den er ei snøggbåtrute mellom Knarvik, Frekhaug og Bergen. Kontrakten vart starta opp 01.01.2014 og var eitt nytt tilbod til dei reisande. Rutepakken er drifta med 1 snøggbåt med kapasitet til 180 passasjerar. Kontraktperioden gjeld til 31.12.2018 med opsjon for 10 år (6+2+2). Operatør er Norled AS.

Espevær Eidesvik og Hellesøy–Hernar

Dette er ein nettokontrakt som består av to lokalbåtruter, Espevær–Eidesvik og Hellesøy–Hernar. Denne kontrakten vart starta opp 01.01.2014 og medførte ei fornying/modernisering av fartøy i dei to rutene. Rutepakken er drifta med 2 fartøy. Kontraktperioden gjeld til 31.12.2023 med opsjon for 4 år (2+2). Operatør er Gulen Skyssbåtservice AS.



Foto: Skyss.

Rosendal–Bergen og Reksteren–Våge–Os

Ruteområdet er ein nettokontrakt med snøggbåtrutene Rosendal–Bergen og lokalrute Reksteren–Våge–Os. Kontrakten vart starta opp 01.01.2014 og fartøyet på Rosendalsruta fekk auka kapasitet i høve tidlegare, frå 112 passasjerar til 145 passasjerar. Rutepakken er drifta med 2 snøggbåtar. Kontraktperioden gjeld til 31.12.2023 med opsjon for 4 år (2+2). Operatør er L. Rødne og Sønner AS.

Turistrute Hardanger

Turistrute Hardanger er ei nettokontrakt med ei snøggbåtrute i Hardanger (Stoggestader: Lofthus, Kinsarvik, Utne, Herand, Norheimsund og Ulvik og Eidfjord). Turistruta går berre i perioden 1.mai til 30.september kvart år. Kontrakten vart starta opp 01.05.2014 og fartøyet på ruta fekk auka kapasitet i høve tidlegare, frå 94 passasjerar til 112 passasjerar. Rutepakken er drifta med 1 snøggbåt. Kontraktperioden gjeld til 31.12.2018, med opsjon for 1 år. Operatør er Norled AS.

Infrastrukturtiltak Hordaland utanom Bergensområdet

Kollektivtiltak i Hordaland utanom Bergen vert hovudsakeleg finansiert over programområde kollektiv på plan- og byggeprogram for fylkesvegane. Det er oppretta ei gruppe med deltaking frå Statens vegvesen, Skyss og samferdselsavdelinga som har ansvar for å koordinere og utarbeide forslag til prioriteringslister for infrastrukturtiltak utanfor Bergen. Tiltaka i 2014 har vore konsentrert om opprusting av terminalar og haldeplassar, samt trafikktryggleikstiltak for dei reisande.

Alle tiltaka under programområdet kollektiv er anten gjennomført eller starta opp i løpet av 2014, med unntak av eit haldeplassstiltak ved kryss Fv 159/ Fv 160 i Os kommune.

Dette er framgang frå 2013, då nær halvparten av prosjekta var forseinka ved årsskiftet til 2014.

Tiltaka kan delast inn i 4 grupper:

- Leskur
- Haldeplassetablering/ -opprusting
- Snuplassar for buss
- Terminal og knutepunkt

Behovet for leskur for dei reisande er stort på fylkesvegnettet i Hordaland. Behova endrar seg i takt med mellom anna ruteendringar i kollektivtrafikken og skulestrukturen. Det



Haldeplass. Foto: Skyss.

har derfor vore sett av både ein eigen diversepost til føremålet innan programområdet kollektiv, og gjennom egne prosjekt direkte under programområdet. Fylkeskommunen som veigar har i dette prosjektet også hatt fokus på flytting og gjenbruk av gamle leskur frå haldeplassar som har fått oppgradering til universell utforming. Haldeplasstiltaka var spreidd på 14 kommunar i 2014. Av dei større tiltaka bør Fv 545 Sagvåg i Stord kommune, Fv 542 Mækjebakken i Bømlo, Fv 570 Haugsdal i Masfjorden og Fv 47 Viksedalen i Sveio trekkast fram.

Etablering av snuplass og –sløyfer har fått eit større fokus i 2014 enn tidlegare. Desse er etablert i samråd med Skyss og operatør i dei ulike rutepakkane. Tiltaka er retta inn mot

trafikktryggleik for å unngå rygging av buss i kryss, og gjeld to snuplassar i Bømlo kommune og ein i Voss kommune.

Arbeidet med ny terminal for buss ved ungdomsskulen på Storebø i Austevoll starta opp oktober 2014, og er venta ferdig i 2015. Prosjektet er eit samarbeid med Austevoll kommune sitt prosjekt for opparbeiding av parkering ved skulen. Ruteendringar i kollektivtrafikken som følgje av opninga av Jondalstunnelen har gitt behov for etablering av eit korrespondansepunkt i Austrepollen, ved kryss mellom Fv 551 og Fv 107.

Korrespondansepunktet er ferdig bygd og legg dermed til rette for gode og trafikksikre byteforhold mellom ulike busslinjer.

Tilskotsordningar

Trygt heim

Ordninga med særskilte nattbussruter i distrikta i Hordaland heldt i 2014 fram på ellefte året, innanfor ei budsjettamme på 0,7 mill kr. Ruta i Kvinnherad har vore i gang i alle åra og vert no integrert i det føreståande bussanbodet for Hardanger og Voss. På Bømlo og Voss har det òg vore faste Trygt heimruter i dei fleste av åra, medrekna 2014. Alle rutene hadde i 2014 godt belegg, sjølv om det samla passasjervolumet i Voss er lite. Medan det i dei fleste andre fylke vert nytta ordinære drosjar i Trygt heimtransporten, gjerne berre etter tinging, er rutene i Hordaland faste ruter der størstedelen av passasjerane vert transportert med stor buss eller maksitaxi. Som tidlegare er det i 2014 nytta midlar til sporadiske turar i samband med arrangement der mange i målgruppa, alderen 16–25 år, tek del. Det er lagt opp til å gjennomføre ei ny evaluering av ordninga i 2015.

Kollektivtransport i distrikta

Innanfor denne ordninga har fylkeskommunen sidan 2007 årleg motteke øymerka midlar av varierende storleik. Midlane for 2013 finansierte oppstart i 2014 av Skyss sitt forprosjekt Bestillingstransport som inngår i prosjektet Ny rutestruktur i Hardanger/Voss. Omstruktureringa har resultert i gode passasjertal. Prosjektet har gjeve betre informasjon om publikum sine behov, og bestillingsordninga i Voss har gjeve grunnlag for ei mindre vridning av den lokale ruteproduksjonen tilpassa dette. KID-midlane har i 2014 finansierte vidareføring av «ungdomsruter» i Masfjorden og delfinansiert servicebuss i Sund. Det er vidare sett av midlar til delfinansiering av kommunalt regisserte prosjekt som ein føreset vil resultere i rutedrift i 2015.

Del IV: Marknad og informasjon

Skyss ønskjer at kunden skal oppleve kollektive transportmiddel som den enklaste og smartaste reisemåten i kvardagen. I 2014 har ein arbeidd særleg med forbetring av informasjon til dei reisande og tiltak for å gjere det enklare både å velje rett billett og å betale for denne.

Marknadsarbeid

Dei tre overordna satsingsområda for Skyss sitt marknadsarbeid i 2014 var:

- Prioritering av arbeidsreisande (både eksisterande og nye)
- Vidare arbeid med trafikantinformasjon
- Forenkling av billetterterminologi og takst/soner samt fokus på mobile salskanalar

Arbeidsreisande

Politisk vert det stilt krav om fleire kollektivreisande fram mot 2024, og ein føreset at ei forventna auke i det daglege transportbehovet skal dekkast av kollektive reisemiddel i Bergensområdet. I framtida vil trafikken verte tettare og køproblema meir akutte. Kostnadane knytt til bilkøyring vil verte høgare og det vil verte færre parkeringsplassar ved arbeidsstadene. Det er derfor grunn til å tru at fleire vil vurdere å bytte ut bilen med kollektive transportmiddel i åra som kjem.

Skyss sine eigne undersøkingar syner at arbeidsreisande er den gruppa som har størst potensial både for rekruttering av nye kundar og med tanke på å auke frekvensen hos

dei som reiser kollektivt til og frå arbeid av og til. Betre tilrettelegging for arbeidsreisande vil dermed raskt kunne gi gevinst i form av fleire kollektivreisande. Ei tilrettelegging av informasjon og tiltak for denne gruppa vil òg komme andre reisande til gode. I 2014 har Skyss gjennomført fleire tiltak retta særskilt mot arbeidsreisande. Hausten 2014 vart det gjennomført ein stor prøvekampanje for å få fleire bilistar til å reise kollektivt.

Skyss samarbeider med ei rekkje store bedrifter i Bergensområdet, og i 2014 har ein hatt ei tett oppfølging av desse. Skyss har fått høve til å informere på intranettsidene til fleire store arbeidsplassar, mellom anna DnB, Statoil og Haukeland universitetssjukehus. Mobile reklameplakatar (roll-ups) med informasjon om kollektivtilbodet har vore utplassert fleire stader, og Skyss har vore til stades på stands for å informere arbeidstakarane. Det vart også gjennomført fleire tiltak retta både mot tilsette og studentar i samband med at Høgskolen i Bergen flytta inn i nye lokale.

Trafikantinformasjon

Skyss legg mykje arbeid i å betre og fornye trafikantinformasjon i kollektivtrafikken, og det har blitt gjennomført fleire store prosjekt i 2014. I mars vart terminal sør på Bergen busstasjon opna. Her har Skyss, på same måte som på Bergen busstasjon terminal nord, teke i bruk digitale skjermar for å gi oppdatert informasjon om rutetider, prisar, billetter og kart over terminalområdet.

Digitale skjermar bidreg til betre kvalitet på trafikantinformasjonen og er eit viktig verkemiddel for å nå måla om å gjere det så enkelt som mogleg å reise kollektivt. Samstundes opna Skyss dørene til eit nytt og moderne kundesenter på Bergen busstasjon Nonneseter.



Nytt kundesenter. Foto: Vegard Fimland.



Presselansering av mobilapplikasjonen Skys Reise. Foto: Skys.

Mobilapplikasjonen Skys Reise vart lansert i januar 2014. Applikasjonen viser avgangstider i sanntid frå busshaldeplassar i Bergen, Askøy, Sotra, Øygarden, Os og Nordhordland. Appen viser òg tidtabelltider for buss, bybane, båt, ferje og tog i heile Hordaland. Publikum har teke godt imot Skys Reise, om lag 65 000 brukarar har lasta ned den nye applikasjonen i 2014.

I 2014 har Skys arbeidd med å byggje opp eit fagmiljø med kompetanse til å overvake trafikkbiletet, samle informasjon om avvik, tolke og leggje til rette meldingar og publisere avviksmeldingar i eksisterande og nye kanalar for trafikantinformasjon. Skys har tilsett ein eigen avvikskoordinator for dette arbeidet.

Undersøkingar Skys har gjort viser at talet på reisande som meiner det er lett å finne informasjon om Skys sitt kollektivtilbod, har auka frå 53 prosent i 2013 til 56 prosent i 2014 (kjelde: Merkevaremåling september 2014). Arbeidsreisande som brukar bil til og frå jobb dagleg er den viktigaste målgruppa i arbeidet for å få nye reisande. Denne gruppa meiner det er krevjande å orientere seg i kollektivtilbodet, og det er viktig å ta dette signalet på alvor. Skys vil halde fram arbeidet på dette viktige området.

Billett namn

Erfaring og undersøkingar har viste at mange kundar har hatt problem med å velje rett billett og forstå korleis billettane skal brukast. Vanskeleg billetterterminologi kan vere eit hinder når det gjeld å få folk til å reise kollektivt. I 2014 har Skys difor forenkla terminologien. Samordning av terminologi og nasjonale standard omgrep er ein viktig del av forenklinga. Arbeidet tok difor utgangspunkt i Statens vegvesen si handbok 206. Handboka er utarbeidd på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og skal leggje forholda til rette for at elektronisk billettering skal gjere det enklare for kundane å reise kollektivt. Dei nye omgrepa vart testa på fokusgrupper og kundepanel, i tillegg sendte ein ut spørreskjema til eit utval av befolkninga. Dei nye billett namna vart teke i bruk i perioden juni–august 2014.

Billett namn

Gamle namn	Nye namn
Skysskortet	Skysskortet
Skyss minikort	-
EnkeltSkyss	Enkeltbillett
EnkeltSkyss tur/retur båt	Tur/returbillett båt
FleksiSkyss	10 klipp
PeriodeSkyss	7-, 30-, 180-dagars billett
UngdomSkyss	30-dagar ungdomsbillett
DagSkyss	24-timars billett
KontantSkyss	Reisepengar
Favoritt	Favoritt
Mobilkonto	Mobilkonto
Mobilbillett	Mobilbillett
Nattakst	Nattbillett

Mobile salskanalar

Skys har eit langsiktig mål om å redusere kontantomsetninga om bord i transportmidla. Dette krev ei større grad av sjølvbetening, og dei siste åra har det vore sett i verk ei rekkje tiltak for å nå dette målet. Satsinga på billettsal via mobiltelefon er eitt av desse tiltaka. Mobilbillett er både kostnadseffektivt for Skys og enkelt for kunden. Mobilapplikasjonen vart lansert i januar 2013, og Skys har i heile 2014 hatt fokus på utvikling av mobile salskanalar. Veksten i talet på brukarar av mobilapplikasjonen og selde mobilbillett har vore god gjennom heile året.



Takst- og sonestruktur for kollektivtransporten i Hordaland

Fylkestinget i Hordaland vedtok i juni 2014 innføring av éi takstsoner i heile fylket. Skys sette i gong eit utgreiingsarbeid, og det vart lagt fram sak for politikarane i Samferdselsutvalet 17. september og i Fylkesutvalet 24. september. Med bakgrunn i utfordringar med å finansiere ei slik løysing, gjorde Fylkesutvalet vedtak om å utsetje innføringa av ny sonestruktur.

Eit revidert forslag til ny sonestruktur i Hordaland vart lagt fram for politisk handsaming i løpet av 2015. Målet er å etablere ein sonestruktur som kundane opplever som enkel og rettvis, og som dermed kan vere med på å leggje til rette for å skape vekst i talet på kollektivreisande.

Sanntidsinformasjonssystemet

I 2014 vart sanntidsløysinga for bussane i Bergensområdet fullført. Sanntidsutstyr er montert i om lag 600 bussar i områda Bergen, Os, Nordhordland, Sotra, Askøy og Øygarden. Så langt er det plassert ut 45 sanntidsskjermer på haldeplassar i Bergen. Dei er plasserte på haldeplassane langs traseen Bryggen–Handelshøyskolen, langs linje 2 (sentrum–Birkelundstoppen) og på Sandsli. Informasjon frå sanntidssystemet er i tillegg gjort tilgjengeleg for reisande gjennom mobilappen Skyss Reise. Haldeplassar i sentrum og langs stamlinjene vil verte prioriterte for vidare monter- ing av sanntidsskjermer i 2015.

Skyss.no og sosiale media

Totalt hadde Skyss.no ca. 1,6 millionar brukarar og i gjennomsnitt ca. 17 700 økter per dag i 2014, til saman 6,45 millionar økter og over 16 millionar sidevisingar. Ei økt er tidsrommet ein nyttar nettstaden aktivt. I denne samanhengen er ein brukar, ein som har gjennomført minst éi økt innanfor den valde datoperioden. Over 30 prosent av sidevisingane gjaldt ruteinformasjon. Dagane med flest økter var måndag etter påske, 17. mai, første dag med sommarruter og første dag med haustruter/studiestart, med mellom 25 000 og 32 000 økter dagleg.

I 2014 kom 47 prosent av øktene frå PC/desktop, 43 prosent frå mobilar og 10 prosent frå nettbrett. I 2014 har Skyss arbeid vidare med såkalla responsivt design, dvs. at designet tilpassar seg storleiken på skjermen. Slik vert nettsidene no betre egna for å visast på mobile einingar. I tillegg er heile nettstaden skyss.no omsett til engelsk, med same menystruktur og innhald.

Skyss lanserte eigen Facebook-profil i 2012. Profilen hadde ved utgangen av 2014 omlag 8500 følgjarar. Skyss nyttar Facebook til å svare på spørsmål frå kundar og til å nå ut til dei kollektivreisande med nyhende og trafikkmeldingar.

Kampanjearbeid

Dei tre største kampanjene i 2014 var:

- Snikkampanje
- Prøvekampanje for arbeidsreisande
- Haldningskampanje for smidigare reiser og meir effektiv trafikkavvikling

Snikkampanje

Nokre reisande snik bevisst, medan andre reiser utan gyldig reisebevis utan å vere klar over det – til dømes fordi dei har gløymt å ta med gyldig legitimasjon, studentbevis eller liknande. Bybanen er eit ope transportsystem utan billettering om bord. Etter innføringa av mobilbillett hausten 2013 er det fleire som reiser utan å vere i kontakt med ein sjåfør eller kortlesar også på bussane. Dette aukar behovet for informasjon om gyldig reisebevis og billettkontroll både på buss og

bane. Snik betyr tapte inntekter for kollektivnæringa. Desse pengane kunne vore brukte til å gjere tilbodet betre og setje inn fleire avgangar og nye ruter. Målet med kampanjen er å få flest mogleg til å løyse gyldig billett.

Skyss fekk òg laga ein humoristisk reklamefilm primært retta mot den yngre målgruppa, for å vise kor pinleg det kan vere å bli teken i billettkontroll. Filmen fekk nær 80.000 visingar på 10 dagar, noko som er eit oppsiktsvekkjande godt resultat. Resultata av snikkampanjen vart mellom anna omtalt i Dagens Næringsliv og BA.

Prøvekampanje for arbeidsreisande

Hausten 2014 vart det gjennomført ein stor prøvekampanje for å få fleire bilistar til å reise kollektivt. Til saman fekk 3 500 personar reise gratis, og det var god mediemerksemd i forkant av kampanjen. Kampanjen var vellukka sjølv om ein hadde hatt von om at enda fleire ville melde seg på. Heile 450 000 personar i Hordaland har sett den digitale kampanjen. Om lag 1 av 5 seier at kampanjen har gjort dei meir interesserte i å reise kollektivt, medan heile 75 prosent meiner kampanjen vil gjere andre meir interesserte i å reise kollektivt. Det å endre reisevaner er for dei fleste ein langsiktig prosess, og det er grunn til å tru at kampanjen har fått mange til å reflektere rundt eigne reisevaner noko som i neste omgang vil ha ein positiv effekt i form av fleire kollektivreisande.

Billetten min blåste bort

Jeg skulle jo bare ett stopp

BYBANEN KOM FØR BILLETTEN

Husk å alltid ha med gyldig billett samt dokumentasjon dersom du har krav på rabatt.
Unngå unødvendig gebyr på 750,-

skyss

Plakat til snikkampanje.



seteslusk

seteslusk -en, ar, -ane

subst. 1 Person som grisar til setet med tyggis, snus eller mat/drikke.

2 Person som plasserer beina i setet.

setesluskeri -et

subst. Setesluskeri er å grise til setet med tyggis, snus eller mat, eller å ha beina på setet.





Plakatlar til "Ver grei"-kampanjen.

Haldningskampanje for smidigare reiser og meir effektiv trafikkavvikling

Skyss får mange tilbakemeldingar, både frå kundar og sjåførarar, om at det ein må fokusere på at folk må ta omsyn til kvarandre når dei reiser.

Dei mest vanlege problemstillingane er:

- **Tilgrising av sete:** tyggis, snus, skitne sko, søppel
- **Okkupering av sete:** at ein tek opp sete med vesker/bagar eller ikkje reiser seg for medpassasjerar som har større behov for å sitje
- **Trengsel:** dei som brøytar seg inn og ut av buss og bybane
- **Sperring:** folk som står i vegen for ferdsel inn og ut av buss/bybane
- **Støy:** høg musikk frå hovudtelefonar eller folk som snakkar høgt i mobiltelefon

Under overskrifta "Ver grei!" utvikla Skyss ein kampanjen som vart vist i ei rekkje kanalar, både tradisjonelle som avis-radio- og kinoannonsar og i digitale kanalar. Kampanjen fekk mykje presseomtale, og både NRK Hordaland, P1-Norgesglasset og BT laga positive saker. Skyss vann to BT-prisar for «Ver grei»-kampanjen, både kategori «Beste avisannonse» og «Beste multimediale kampanje». Ei rekkje skular kontakta Skyss med ønskje om å bruke plakatarne i undervisningssamanheng. Test av kampanjen viste særskilde gode resultat.

Sitat TNS Gallup: "Kampanjens gjennomslagskraft når det gjelder å involvere og motivere publikum anses som svært bra: Den tester betydelig bedre enn snittet for andre kampanjer det er relevant å sammenligne seg med. Dette gjelder for alle kanalene kampanjen har gått i (plakat/film/radiospot). Kampanjen kan dessuten skilte med de beste resultatene noensinne innenfor kategorien 'samferdsel'."

Utvikling og bruk av salskanalar og billett

Mobilbillett

Heilt sidan starten har det vore ein jamn og god vekst i talet på brukarar og selde mobilbillett. I starten av året vart det selt i overkant av 200 000 billett i månaden, medan talet i desember var 350 000. Ved utgangen av 2014 var det registrert 180 000 brukarar og nærare 5 millionar selde billett sidan oppstarten. Enkeltbillett for vaksne står for over 80 prosent av salet, medan enkeltbillett for barn og honnør utgjør høvesvis 10 og 3 prosent.

Billettautomat og kiosk/butikk

Til tross for den kraftige veksten i salet via mobiltelefon har salet på automat halde seg relativt stabilt gjennom året. I 2014 stod automatane for 22 prosent av omsetnaden, noko som er marginalt mindre enn året før. Sal via butikk og kiosk (kommisjonær) utgjorde ca. 2,5 prosent av omsetnaden. Dette er omtrent det same som i slutten av 2013, noko som tyder på at ein liten, men stabil kundemasse kjøper enkeltbillett i kiosk og butikk.

Sal om bord

Sal om bord er framleis den største salskanalen målt i omsetnad, men prosentdelen går stadig nedover. I november 2013 var talet 60 prosent av omsetnaden, medan sal om bord var redusert til 43 prosent i november 2014. I 2013 vart det seld 350 000 periodebillett om bord i buss, mot 270 000 i 2014, samstundes som det totale salet auka med 30 000. Skyss ser veksten i sal via mobiltelefon som hovudårsaka til denne nedgangen.

Periodebillett på mobil vart lansert i november 2013. Statistikken viser at det i heile 2014 vart seld omlag 610 000

periodebilletter totalt. Av desse vart om lag 270 000 seld om bord i bussane, nærare 110 000 på mobil, og omlag 160 000 periodebilletter på automat. Dei resterande periodebillettane vart seld på kundesenteret og hjå NSB m.fl. På omlag eitt år har periodebillett på mobil tatt ein god del av periodebillettsalet, og det er i hovudsak salet om bord i bussane som er redusert. Dette er eit godt bidrag til reduksjon i kontantomsetnaden om bord.

Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande

Fylkestinget vedtok nye prisar for buss og Bybanen gjeldane frå og med 1. februar 2014. Det vart vedteke å gjere UngdomSkyss til ein upersonleg billett, men slik at berre éin person i riktig alder kan bruke billetten om gongen. Rabatten for KontantSkyss, FleksiSkyss og gruppe vart redusert til 17 prosent, medan det vart innført tilsvarande rabatt på EnkeltSkyss vaksen ved bruk av mobilkonto i Skyss Billett-appen. Det vart også bestemt at studentrabatten på EnkeltSkyss skulle takast vekk. Ved nytt politisk vedtak vart rabatten innført på nytt 16. juni.

Detaljar om prisendringane frå 1. februar 2014:

- EnkeltSkyss innanfor 1-2 soner og Sone Bergen auka til kr 31,- for vaksen og 16 for barn/honnør. I dei andre sonene vart prisen auka med i gjennomsnitt 2,8 prosent
- Ombordtillegget innanfor Sone Bergen vart sett til kr 10,- for vaksen og kr 5,- for barn/honnør.
- Prisane for PeriodeSkyss og UngdomSkyss vart ikkje endra.
- Pris for FleksiSkyss vart auka slik at ein no kunne kjøpe 12 enkeltreiser til prisen av 10.
- Prisen for DagSkyss vart redusert frå kr 110,- til kr 80,- for vaksen og det vart innført DagSkyss for barn/honnør til kr 40,-.

Inntektssikring

I 2014 vart det gjennomført ca:

- 20.000 kontrollar, og over 574 000 personar vart kontrollerte
- Dette er om lag 62 000 færre enn i 2013, noko som skuldast færre kontrollar på Bybanen og fleire på andre linjer
- 11.709 avvik vart registrert i 2014, noko som gir ein "snikprosent" på 2,04
- Hausten 2014 gjennomførte Skyss sin første storkontroll på Eidsvåg haldeplass. Alle bussar og passasjerar som passerte vart kontrollerte, og det var ikkje mogleg for passasjerane å forlate transportmидdelet utan kontroll. Det vart registrert 122 avvik i storkontrollen, ein snikprosent på 4,12

Nøgde kollektivreisande i Hordaland

Sidan 2010 har Skyss henta inn kunde- og markedsdata kontinuerleg via marknadsinformasjonssystemet MIS. Kundedata vert samla inn ved personlege intervju om bord i buss, bane og båt. I tillegg vert folk intervjuva på telefon om si oppleving av kollektivtilbodet. Om lag 12 000 kundeintervju vert utført kvart år, i tillegg kjem om lag 2000 telefonintervju. TNS Gallup står for intervju og rapportering.

Generelt er innbyggjarane i Hordaland, og særskilt i Bergensområdet, godt nøgde med kollektivtilbodet. Dei kollektivreisande i Hordaland er «alt i alt» nøgde med kvaliteten på kollektivtilbodet. På nokre spørsmål har likevel tilfredsheita gått ned dei siste åra. På spørsmål om total tilfredsheit med reisa, seier 95 prosent i 2014 at dei er tilfredse (ganske + svært tilfreds). Splittar ein resultat på Bergensområdet og Hordaland elles, er det færre kundar i Bergensområdet enn i fylket elles som er «svært nøgd». Delen som er «svært nøgd» fell frå 2012 til 2014 i begge områda.

På spørsmål om «total tilfredsheit» og «tal avgangar» er dei reisande i Bergensområdet markant meir nøgde enn i Hordaland elles. Dette er dei to enkelttilhøva som tydelegast syner eit skilje mellom by og land. Bakgrunnstala for «total tilfredsheit» viser at dei som nyttar kollektivtransport ofte (2–7 dagar per veke) er meir tilfredse med kollektivtilbodet enn dei som nyttar kollektivtransport sjeldan (maks 1 dag per veke). Dei over 67 er mest nøgde, dernest kjem dei yngste, medan dei minst nøgde er 30–50-åringane.

Opplevinga av prisen på kollektivreiser har hatt ei markant negativ utvikling siste tre år. Samstundes har inntrykket av billetteringssystemet vorte svært mykje betre i heile Hordaland. Fleire er tilfredse med høvet til å reise direkte utan omstiging undervegs, dette gjeld i heile fylket, men dette er også tydelegast i Bergensområdet. I fjor sa 92 prosent at dei var ganske/svært nøgde, mot 94 prosent i 2013 og 98 prosent i 2012. Passasjerane i Bergen er fortsatt litt mindre nøgde enn passasjerane elles i Hordaland. Trass i ein svak negativ trend er passasjerane framleis godt nøgde med kor punktleg kollektivtrafikken er.

På spørsmåla som gjeld service og kunnskap hos sjåføren (to separate spørsmål), er det nedgang i tilfredsheit for tredje året på rad. Tilfredsheit med service har falle frå 97 prosent i 2012 til 89 prosent i 2014, og for kunnskap er det nedgang frå 95 til 86 prosent. Nedgangen er sterkast i Bergensområdet.

Passasjerane er totalt sett fornøgd med informasjon om avgangstider på haldeplass. Men også her ser vi ein markant reduksjon dei siste to åra for Hordaland totalt, frå 96 prosent i 2012 til 86 prosent i fjor. Fallet i tilfredsheit er langt større i distriktet enn i byområdet.

MIS RVU - befolkningsundersøking i Hordaland

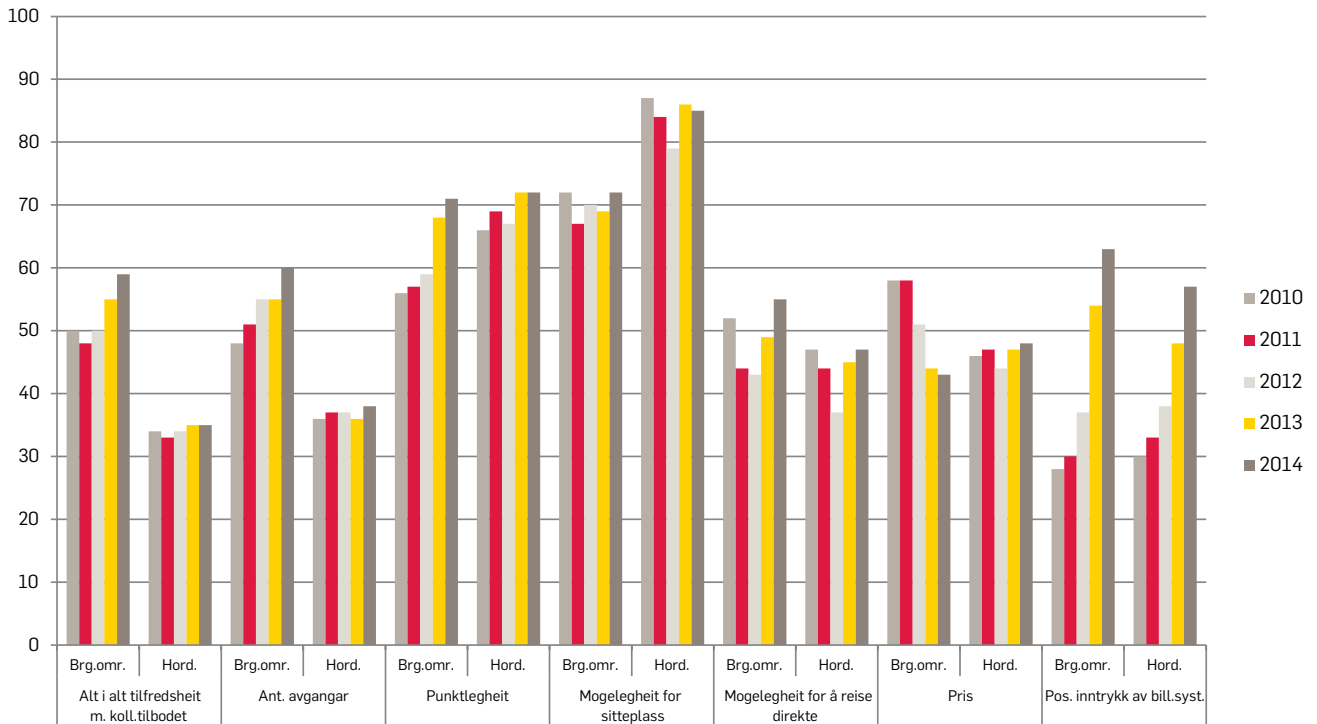


Fig 03: Innbyggjarane i Hordaland si oppleving av kollektivtilbodet i området der ein bur og ferdast. Kjelde: Skyss marknads- og informasjonssystem, befolkningsundersøking.

Kunden si oppleving av reisa

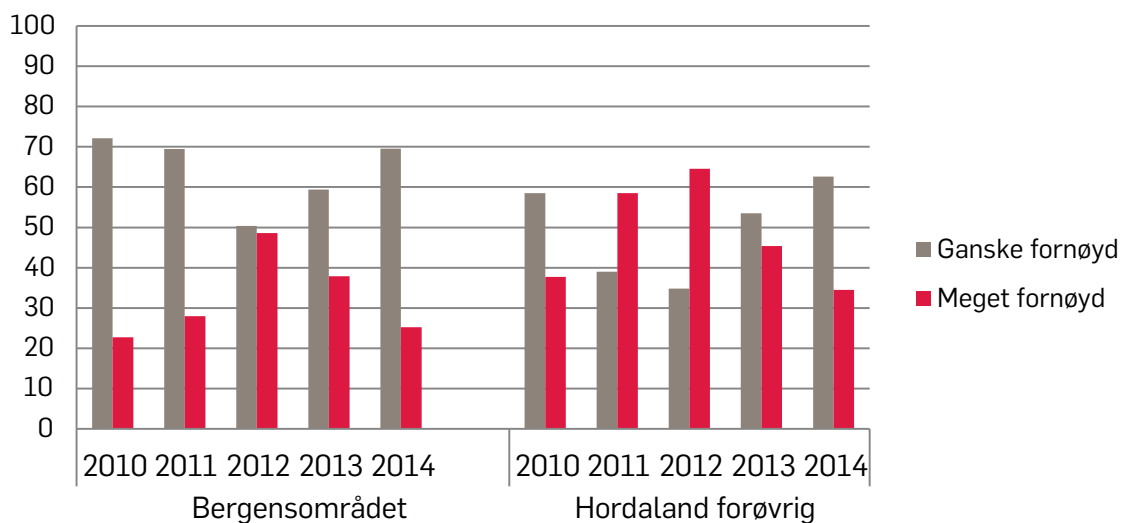


Fig 04 A: Kollektivreisande si totale tilfredsheit med reisa. Kjelde: Skyss marknads- og informasjonssystem, kundeundersøking.

Fig 04 fortset på neste side

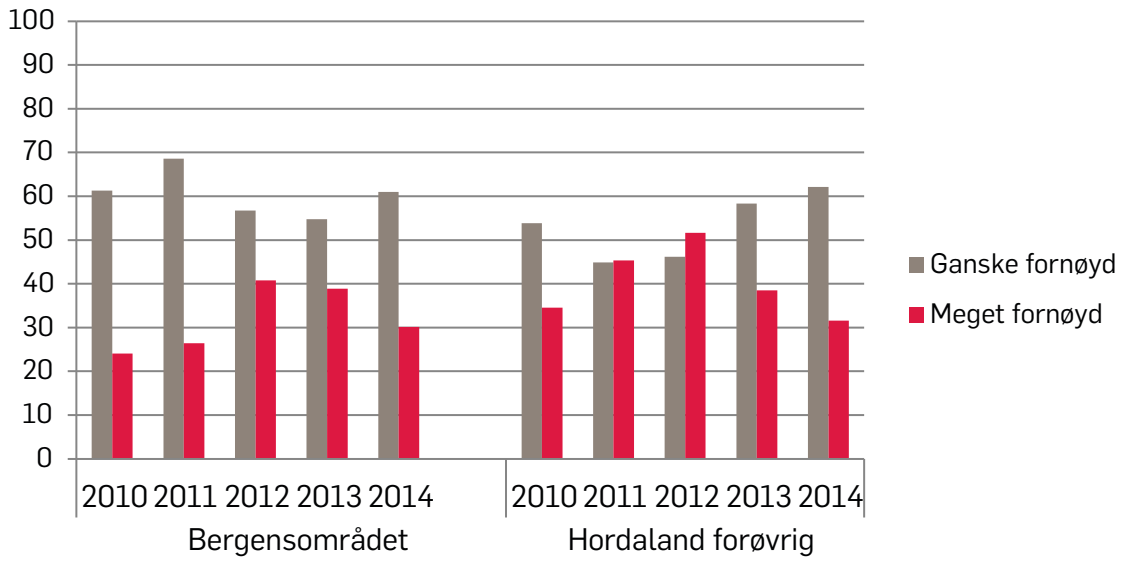


Fig 04 B. Kollektivreisande si tilfredsheit med punktlegheten.
Kjelde: Skyss marknads- og informasjonssystem, kundeundersøking.

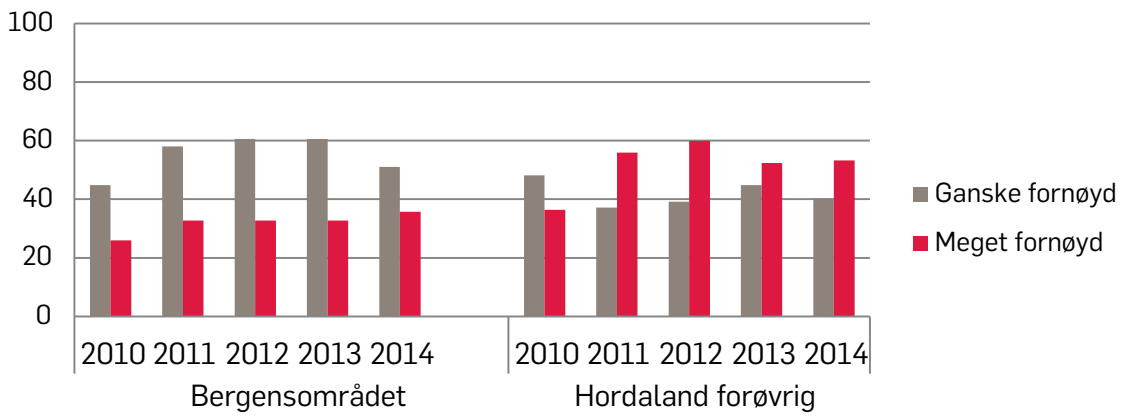


Fig 04 C. Kollektivreisande si tilfredsheit med serviceinnstillinga til sjåføren.
Kjelde: Skyss marknads- og informasjonssystem, kundeundersøking.

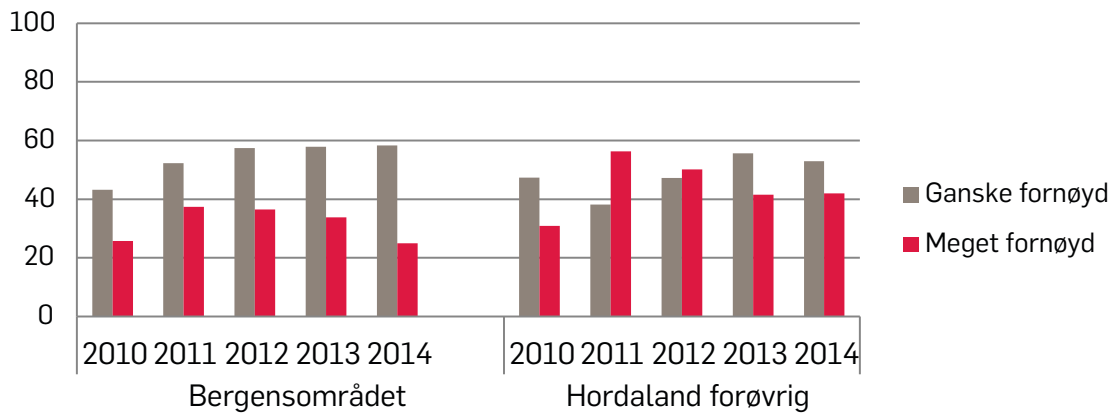


Fig 04 D. Kollektivreisande si tilfredsheit med sjåføren sin kunnskap.
Kjelde: Skyss marknads- og informasjonssystem, kundeundersøking.

Del V: Statistikk

Fylkeskommunal finansiering

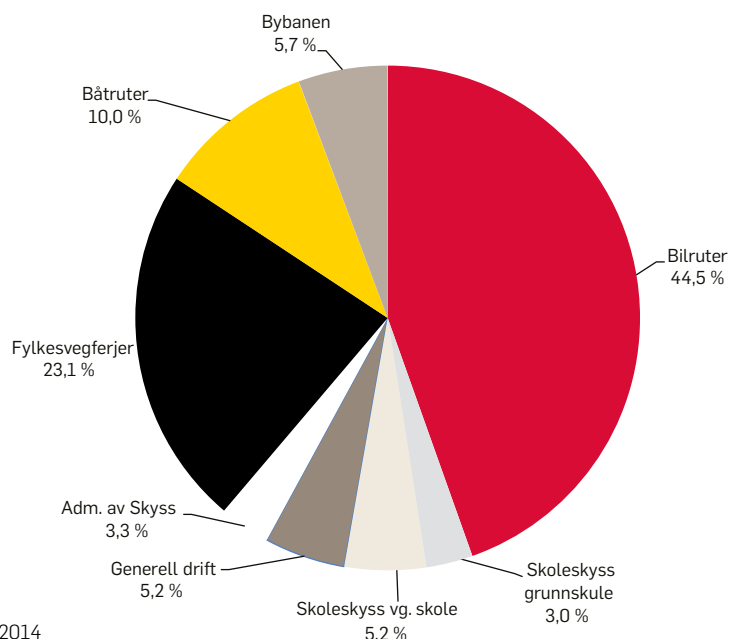
Budsjetterte nettodriftsutgifter – kollektivtrafikk 2008–2014 (på KOSTRA funksjon/kostnadsstad)

Kollektivføremål /År (Kr. i heile 1000)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bilruiter	604 360	659 205	649 821	752 010	763 797	789 508	838 691
310 220 Bilruiter	476 300	546 350	504 333	586 844	593 666	496 376	610 405
300 310 Skoleskyss grunnskule	34 600	35 716	52 600	54 020	42 000	37 500	41 063
300320 Skoleskyss vg. skole	80 400	56 593	55 900	50 200	55 400	65 500	71 483
310220 Generell drift				22 290	36 274	152 032	70 938
310 100 Administrasjon av Skyss	12 060	17 881	23 283	29 536	36 457	38 100	44 802
Fylkesvegferjer*	13 700	16 200	308 200	301 915	305 272	311 569	316 240
Båtruiter	60 600	62 554	66 709	74 499	82 744	87 219	136 749
Bybanen	0	1 500	17 992	30 583	50 868	38 782	78 554
Sum nettodriftsutgift kollektivføremål	678 660	739 459	1 042 722	1 159 007	1 202 681	1 227 078	1 370 234
Sum nettodriftsutgift heile HFK	3 386 007	3 379 098	4 172 342	4 528 000	4 755 500	4 555 400	5 163 462
Kollektiv netto driftsutgift i % av nettodr.utg. heile HFK	20,00 %	21,90 %	25,00 %	26,00 %	25,29 %	26,94 %	26,50 %
Bilruiter i % av sum drift heile HFK	17,80 %	19,50 %	15,60 %	17,00 %	16,06 %	17,33 %	16,24 %

*overtaking av «øvrige riksvegferjesamband» 01.01.2010.

Tabell 9 Budsjetterte nettodriftsutgifter 2014 til kollektivmeldinga

Fordelinga av 1370 mill. kr. til kollektivføremål i 2014 budsjettet



Figur 05. Budsjett kollektivføremål 2014

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

År	Rekneskap 2009	Rekneskap 2010	Rekneskap 2011	Rekneskap 2012	Rekneskap 2013	Budsjett 2014
730 Bilruter	71 891	207 911	105 600	30 000	40 300	54 500
734 Bybanen	102 303	184 960	16 200	87 000	161 100	74 000
Sum	174 194	392 971	121 800	117 000	197 200	128 500
Sum invest. HFK*	1 262 495	2 569 337	2 446 500	2 827 900	3 198 200	4 379 000
Kollektiv % av sum invest.	14,0 %	15,0 %	5,0 %	4,0 %	6,0 %	2,9 %

*stor vekst i invest.budsjettet pga. overtaking av «øvrige riksvegar» 01.01.2010.

Tabell 10 Investeringsutgifter 2014 til kollektivmeldinga

Buss og Bybanen – ruteområder

Rutepakke	Kommunar/bydelar	Driftsperiode	Operatør
Austevoll	Austevoll	01.01.2013–31.12.2019+1+1	Tide Buss AS
Sunnhordland	Stord Fitjar Bømlo Sveio	01.07.2008–01.07.2015+2	Nobina AS
Hardanger/Voss	Etne Odda Kvinnherad Jondal Ullensvang Eidfjord Tysnes Fusa Samnanger Kvam Voss Granvin Ulvik Delar av Vaksdal	16.08.2008–15.08.2015+1	Tide Buss AS
Modalen/Vaksdal	Modalen Vaksdal	16.08.2008–15.08.2015+1	Modalen-Eksingedalen Billag AS
Nordhordland	Austrheim Radøy Meland Masfjorden Lindås	16.08.2009–15.08.2016+1+1	Nobina AS
Osterøy	Osterøy	01.03.2011–28.02.2018+1+1	Tide Buss AS
Bergen Sør	Fana Ytrebygda Os	16.08.2010–30.04.2017+1+1	Tide Buss AS

Tabellen fortset på neste side

Rutepakke	Kommunar/bydelar	Driftsperiode	Operatør
Bybanen	Byparken – Nesttun	22.06.2010–01.07.2017+1+1	Fjord1 Partner AS
Bergen Nord	Åsane Arna Lønborg Laksevåg Fyllingsdalen Bønes Loddefjord	01.10.2011–30.09.2018+1+1	Tide Buss AS
Bergen Sentrum	Bergen sentrum Sandviken Årstad	01.12.2011–30.11.2018+1+1	Tide Buss AS
Vest	Askøy Sotra Øygraden	25.06.2012–24.06.2019 +5 mnd+1 år	Nettbuss AS
Servicelinjene i Bergen	Sentrum Landås Laksevåg Åsane	01.07.2013–30.06.2020 +2	Osbus AS

Tabell 11 Ruteområde buss og Bybanen

Buss – trafikkstatistikk

(tal i heile tusen)

Ruteområde	2014	2013	% endring 2014/2013
1.1 Austevoll	197	191	3,1 %
1.2 Sunnhordland	1 155	1 120	3,1 %
1.3/1.4 Voss & Hardanger	2 148	2 080	3,2 %
1.5 Modalen & Vaksdal	81	79	3,1 %
2.1 Nordhordland	2 020	1 951	3,5 %
2.6 Osterøy	640	621	3,2 %
Totalt, påstigingar Hordaland eks. Bergensomr.	6 242	6 042	3,3 %
2.2 Bergen sør	7 292	7 062	3,2 %
2.3 Bybanen	9 406	9 125	3,1 %
2.4 Bergen nord	12 254	11 873	3,2 %
2.5 Bergen sentrum	11 255	11 145	1,0 %
2.7 Vest	5 448	5 275	3,3 %
Servicelinjen	12	12	0,0 %
Totalt, påstigingar	45 666	44 499	2,3 %

Tabell 12 Påstigande med buss og bane pr kontraksområde, tal i heile 1000.

Ferjer – ruteområder

Anbodspakke – ferjesamband	Kommunar	Driftsperiode	Operatør
Masfjordnes – Duesund Masfjordnes – Duesund	Masfjorden	01.01.2010–31.12.2017 + 1 år	Wergeland AS
Nordhordland Fedje – Sævrøy Leirvåg – Sløvåg Langevåg – Buavåg	Fedje Austrheim Gulen Bømlo Sveio	01.01.2012–31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Sunnhordland Skjersholmane – Ranavik Skånevik – Matre – Utåker Jektevik – Hodnanes – Nordhuglo Fjelberg – Sydnes – Utbjoa	Kvinnherad Vindafjord Stord Etne Tysnes	01.01.2011–31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Midthordland/Austevoll Krokeide – Hufthamar Husavik – Sandvikvåg	Bergen Austevoll Fitjar	01.01.2011–31.12.2016 + 1 år	FosenNamsos Sjø AS
Halhjem – Våge Hatvik – Venjanaset	Tysnes Os Fusa	01.01.2011–31.12.2018 + 1 år	
Hardanger Kvanndal – Utne – Kinsarvik Tørvikbygd – Jondal Gjermundshamn – Årsnes – Varaldsøy	Ullensvang Granvin Kvam Jondal Kvinnherad	01.01.2011–31.12.2018 + 1 år	Norled AS
Klokkarvik – Hjellestad Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjellestad	Bergen Sund	01.10.2014–31.12.2018 + 1	GulenSkyss AS

Tabell 13 Rutepakkane i Hordaland for ferje

Ferjer – trafikkstatistikk

Samband	Kjøretøy 2012	Pbe 2012	Pbeådt 2012	Pax 2012	Kjøretøy 2013	Pbe 2013	Pbeådt 2013	Pax 2013	Kjøretøy 2014	Pbe 2014	Pbeådt 2014	Pax 2014
Masfjordnes–Duesund «Fjon-M»	54 031	61 606	169	85 727	53 752	62 415	171	85 159	55 570	64 433	177	88 606
Nordhordland												
Fedje–Sævrøy «Fedjefjord»	44 690	54 758	150	100 239	44 589	54 950	151	100 217	45 289	55 568	152	101 357
Leirvåg–Sløvåg «Melderskin»	186 684	278 459	763	339 950	181 637	276 246	757	327 969	197 238	304 356	834	352 489
Langevåg–Buavåg «Utstein»	78 953	102 906	282	138 664	76 724	100 394	275	135 668	77 604	102 996	282	136 554
Sunnhordland												
Skjersholmane–Ranavik «Strand» «Høgsfjord»	131 534	201 702	553	240 390	138 756	216 409	593	253 140	149 536	232 691	638	272 736
Skånevik–Matre–Utåker «Kvinnherad»	84 829	130 948	359	167 489	82 382	127 923	350	156 724	81 879	131 601	361	155 307
Jektevik-N. Huglo–Hodnaneset «Følgeforn»	168 057	220 994	605	292 698	171 057	225 427	618	294 998	184 074	245 169	672	318 822
Fjelbergruta «Sveio»	30 869	42 742	117	61 483	28 487	39 272	108	54 888	27 615	38 581	106	54 017
Midthordland og Austevoll												
Krokeide–Hufthamar «Trondheim» «Marstein»	285 406	390 536	1 070	558 460	289 023	390 235	1 069	565 870	300 893	407 956	1 118	602 482
Husavik–Sandvikvåg «Heilhorn»	56 304	81 400	223	108 774	55 998	83 196	228	106 873	60 278	88 115	241	114 358
Halhjem–Våge «Selbjørnsfjord»	168 956	207 667	569	340 918	174 200	214 629	588	347 715	183 987	225 012	616	369 742
Hatvik–Venjanaset «Fosen»	359 926	464 665	1 273	690 208	378 816	482 912	1 323	738 289	391 491	498 848	1 367	781 764

Tabellen fortsett på neste side

Samband	Kjøretøy 2012	Pbe 2012	Pbeådt 2012	Pax 2012	Kjøretøy 2013	Pbe 2013	Pbeådt 2013	Pax 2013	Kjøretøy 2014	Pbe 2014	Pbeådt 2014	Pax 2014
Hardanger												
Kvandal-Utne-Kinsarvik «Hardingen» «Jondal»	203 374	365 679	1 002	467 253	158 007	277 800	761	359 819	114 722	201 974	553	256 022
Jondal-Tørvikbygd "Ølen", "Etne" frå 1.5.2013	111 686	160 228	439	234 955	155 529	243 841	668	327 793	179 396	287 349	787	388 081
Gj.hamn-Varaldsøy-Årsnes «Vikingen» «Hordaland»	257 587	376 136	1031	511 657	246 633	366 831	1005	482 742	244 136	360 364	987	471 400
Klokkarvik-Hjellestad «Sundferja»	19 477	22 049	60	37 449	20 814	23 269	64	39 190	20 814	23 269	64	39 190
Samla Hordaland (HFK ansvar) anbudsutsette ferjesamband	2 242 363	3 162 475		4 376 314	2 256 404	3 185 749		4 377 054	2 314 522	3 268 282		4 502 927
Breistein-Valestrand «Ole Bull»	188 828	240 120	658	405 524	191 660	234 653	643	405 029	188 682	233 835	641	394 912
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar og kommerisiell rute)	2 431 191	3 402 595		4 781 838	2 448 064	3 420 402		4 782 083	2 503 204	3 502 117		4 897 839
Halhjem-Sandvikvåg «Bergensfjord» «Fana fjord» «Raunefjord»	912 463	1 743 838	4 778	2 125 863	931 698	1 825 368	5 001	2 140 254	966 965	1 894 119	5 189	2 243 368
Bruravik-Brimnes* «Sogn» «Gulen»	350 397	530 820	1 454	873 146	261 759	414 565	1 818	680 301	0	0	0	0
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar, kommersiell rute og SVV ansvar)	3 694 051	5 677 253		7 780 847	3 641 521	5 660 335		7 602 638	3 470 169	5 396 236		7 141 207

Tabell 14 Ferjer trafikkstatistikk 2014

Båt – kontraktar

Kontrakt snøggbåtruter	Kontraktstype	Driftsperiode	Operatør
Sunnhordland og Austevoll (Rutepakke 1)	Bruttokontrakt	01.01.2014–31.12.2023 +2+2	Norled AS
Kleppestø–Strandkaaien (Rutepakke 4)	Bruttokontrakt	01.01.2015–31.12.2017 +1+1+1	Norled AS
Nordhordland (Rutepakke 5)	Bruttokontrakt	01.01.2014–31.12.2018 +6+2+2	Norled AS
Espevær og Hernar (Rutepakke 2)	Nettokontrakt	01.01.2014–31.12.2023 +2+2	GulenSkyss AS
Kvinnherad–Bergen og Reksteren–Våge–Osøyro (Rutepakke 3)	Nettokontrakt	01.01.2014–31.12.2023 +2+2	L. Rødne & Sønner AS
Turistrute Hardanger (Rutepakke 6)	Nettokontrakt	01.01.2014–31.12.2018 +1	Norled AS

Tabell 15 Snøgg- og lokalbåtruter i Hordaland

Båt – trafikkstatistikk

SNØGG- / LOKALBÅTRUTER	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Norled AS								
Sunnhordlandsruta**	329 549	336 473	335 314	327 841	326 077	311 153	254 360	36 4435
Austevoll	16 108	11 964	10 990	11 742	11 881	12 808	13 276	16 105
Turistrute Hardanger	12 971	15 715	14 914	14 185	14 928	14 832	16 925	19 371
Nordhordlandsruta								84 499
L. Rødne & Sønner AS								
Rosendal–Bergen	24 178	35 263	39 192	39 922	44 312	44 880	44 427	44 427
Rekstern–Våge–Os	5 700	6 791	5 800	7 500	8 501	5 958	10 399	7 361
Bergen–Nordhordland Rutelag AS								
Kleppestø–Bergen*	225 276	252 134	260 502	274 037	279 578	302 593	300 891	334 235

Tabellen fortset på neste side

SNØGG- / LOKALBÅTRUTER	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
GulenSkyss AS								
Espevær–Eidesvik	29 251	29 533	30 832	32 718	36 022	36 093	32 759	33 286
Hellesøy–Hernar	5 700	6 791	5 800	7 500	8 501	5 958	10 399	10 399
Samla antal snøggbåtreisande	649 708	694 467	705 818	714 523	728 704	735 917	649 708	649 708

* For sambandet Klepppestø–Nøstet vert ikkje sal over billettautomater (på land) og mobilbillett registrert.

** Usikre data for Sunnhordlandsruta for 2013

Tabell 16 Båtruter trafikkstatistikk 2014

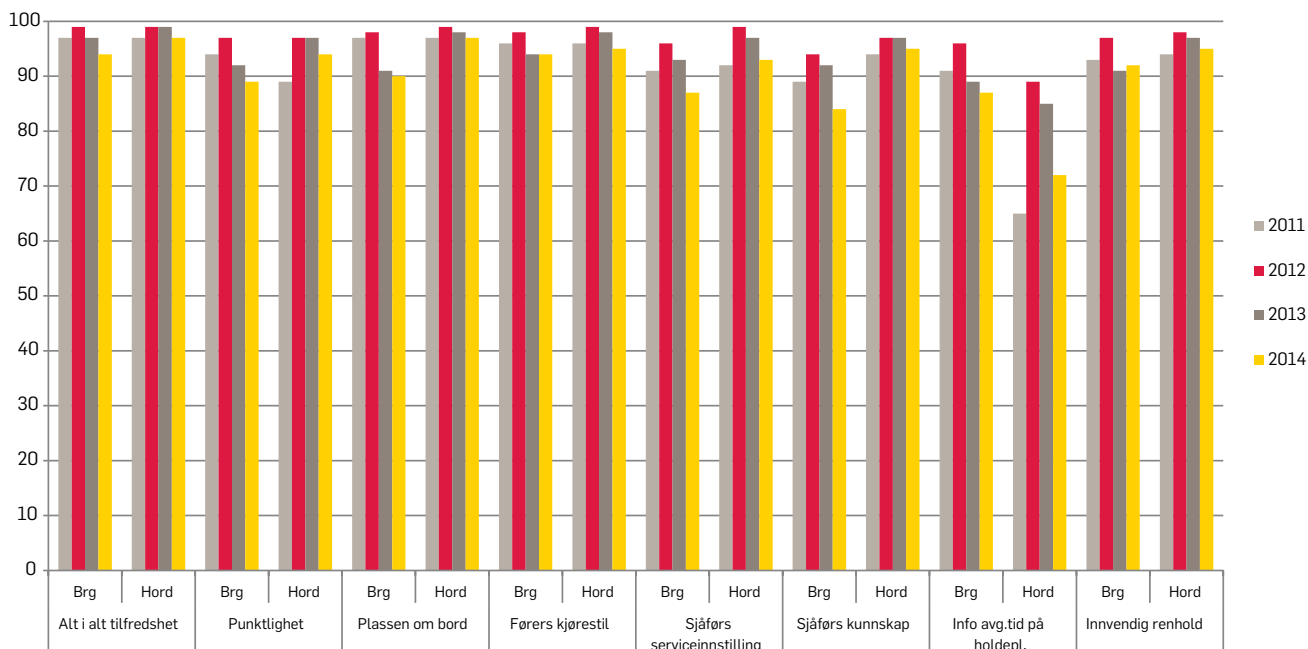
Billettkontrollar og prisutvikling

Sone	Kontrollar i 2014			Kontrollar 2013	2014 vs 2013
	Ant. kontrollerte	Antall avvik	% avvik	Ant. Kontrollerte	
Austevoll	850	19	2,24 %	24	2,24 %
Sunnhordland	2 624	106	4,04 %	0	4,04 %
Hardanger/Voss	3 459	83	2,40 %	183	0,20 %
Nordhordland	1 854	37	2,00 %	1 994	0,50 %
Askøy	4 412	84	1,90 %	2 514	0,20 %
Bergen Nord	33 744	948	2,81 %	86 396	1,61 %
Bergen Sør	94 297	2 074	2,20 %	109 013	1,10 %
Bergen Vest	39 370	1 291	3,28 %	49 922	1,48 %
Sotra	5 460	169	3,10 %	4 901	1,60 %
Arna/Osterøy	843	33	3,91 %	313	0,71 %
Bybanen	387 092	6 865	1,77 %	380 744	0,77 %
Totalt	574 005	11 709	2,04 %	636 004	

Tabell 17 Kontroll og pris.

MIS undersøking – kunden si oppleving av reisa

Kundeoppleving av reisen



Figur 06 Dei kollektivreisande i Hordaland si oppleving av kollektivtilbodet. Kjelde: Skysst marknads- og informasjonssystem, kundeundersøking.

Biltrafikk i Bergen

ÅDT Bergen 2010–2014

Bomstasjon	2014	2013	2012	2011	2010	Endring 13–14	Endring 13–14 i %
Kalfarbakken	3285	3433	3538	3524	3732	-148	-4,31 %
Gamle Nygårdsbro (Florida)	3252	3253	3160	3058	2508	-1	-0,03 %
Gravdal	19155	19211	19368	18856	18 489	-56	-0,29 %
Løvestakkstunnelen (Fyllingen)	7638	7883	8203	8364	8246	-245	-3,11 %
Sandviken	27768	27 611	27 378	27 279	27 008	157	0,57 %
Gyldenpris	4027	4215	4303	4258	4256	-188	-4,46 %
Nye Ngårdsbrua	27196	27 461	27 573	26 925	26 955	-265	-0,97 %
Michael Krohngt.	8675	8612	9128	9215	8824	63	0,73 %

Tabellen fortset på neste side

Bomstasjon	2014	2013	2012	2011	2010	Endring 13-14	Endring 13-14 i %
Fjøsanger	22484	22 545	22 365	21 526	20 837	-61	-0,27 %
Ringveg vest Dolvik/Straumbro	10452	11 313	11 735	11 215	10 350	-861	-7,61 %
Damsgårdsveien (Kommunal vei)	886	797	775	1087	874	89	11,17 %
Nattland	5251	5344	5439	5466	5492	-93	-1,74 %
Storetveit	3737	3757	3805	3805	4028	-20	-0,53 %
ÅDT alle bomstasjonane	143 806	145 435	146 770	144 578	141 599	-1629	-1,12 %

Tabell 18 Biltrafikk i Bergen 2014 (Heile tal per dag)

ÅDT Bergen 2010–2014

Sentrumretta trafikk per teljestasjon	2014	2013	2012	2011	2010	Endring 13-14	Endring 13-14, i %
Gamle Nygårdsbro, mot sentrum	3252	3253	3160	3058	2508	-1	-0,03 %
Sydnestunnellen, mot sentrum	1574	1651	1638	1564	1449	-77	-4,66 %
Nygårdstunnelen mot sentrum	5401	5666	6045	6137	6037	-265	-4,68 %
Fløyfjellet mot sentrum	2418	2477	2522	2626	2605	-59	-2,38 %
Sandviksveien, mot sentrum	7861	7861	7940	8003	8050	0	0,00 %
Kalfarbakken, mot sentrum	3285	3433	3538	3524	3732	-148	-4,31 %
Nøstegaten, mot sentrum	7419	7529	7380	7022	7454	-110	-1,46 %
Danmarks plass mot sentrum	8321	8492	8852	8938	9546	-171	-2,01 %
Sum sentrumsretta trafikk	39 531	40 362	41 075	40 872	41 381	-831	-2,06 %

Tabell 19 Biltrafikk i Bergen 2014 (Heile tal per dag)

Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune har ansvar for at fylket har eit funksjonelt transporttilbod med bil, bane, båt og buss.

Vi driftar, planlegg og utviklar kollektivtilbodet og fylkesvegane for at folk skal reise trygt og miljøvennleg til jobb, skule og fritidsaktivitetar.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gt 5
Postboks 7900
N-5020 BERGEN

Telefon: 55 23 90 00

www.hordaland.no