

Kollektivmeldinga 2013



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



Innhald

Del I: Kollektivåret 2013	4
Mål for kollektivtrafikken i Hordaland	4
Sentrale nøkkeltal	5
Bonus/malus i bruttokontraktar	6
Tiltak for å få fleire kollektivreisande	7
Bybanetrase til Asane	7
Reklamefinansiert kollektivtransport og byromsmøblar	7
Kollektivstrategi for Hordaland	9
Kollektivtrafikken i eit miljøperspektiv	9
Del II: Bergensområdet	11
Den europeiske mobilitetsveka 2013	11
Drift av Bybanen og buss i Bergen, Os, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden	11
Infrastrukturtiltak i Bergen	13
Tilskotsordningar	14
Del III: Hordaland utanom Bergensområdet	17
Drift av buss i distriktshordaland	17
Drift av ferjer	19
Organisering og drift av båttrutene	20
Infrastrukturtiltak i Hordaland utanom Bergensområdet	21
Tilskotsordningar	22
Del IV: Marknad og informasjon	23
Marknadsarbeid i 2013	23
Reiseaktivitet og billettbruk	25
Nøgde kollektivreisande i Hordaland	26
Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande	27
Del V: Talmateriale	28
Fylkeskommunal finansiering	28
Buss – trafikkstatistikk	29
Tekniske problem med vognparken	29
Buss og Bybanen – ruteområde	30
Ferjer – ruteområde	31
Ferjer – trafikkstatistikk	32
Båt – trafikkstatistikk	34
Båt – kontraktar	35
Sal av periodebillett - utvikling over år	35
Billettkontrollar og takstar	36
Bruk av Skyss sine tenester	37
MIS undersøking – kunden si oppleving av reisa – ruteområde	38
Biltrafikk i Bergen	40

Del I: Kollektivåret 2013

På ein vanleg kvardag er det omlag 150.000 påstigande på buss og bybane i Hordaland, og omlag 75% av alle kollektivreiser er ei bussreise. Totalt er det 752 bussar, 17 bybanevogner, 10 båtar og 20 fylkesvegferjer som utgjer kollektivnettverket til Skyss. Buss, bybane og båtar nyttar eit sams billetteringssystem noko som gjer at Skysskortet kan nyttast på tvers av transportmiddel. Alle ungdommar med UngdomSkyss har ei unik føremon fordi dei også kan reise på ferjene og NSB lokaltog med denne billetten.

Kollektivmeldinga for 2013 skal gje eit bilete av dette kollektivnettverket, og korleis arbeidet med infrastrukturprosjekt, og marknads- og informasjonstiltak er med på å gjere kollektivtrafikken saumlaus og meir attraktiv. I meldinga er det sett fokus på dei viktigaste hendingane i kollektivtrafikken i Hordaland som fylkeskommunen har ansvaret for. Drosjedrift, kommersielle ruter og jernbanen er ikkje teke med i årsmeldinga. 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.

Det er framleis passasjervekst. Utviklinga i talet på reiser held fram i 2013. Trafikkveksten på 6,5 % gav totalt 50,2 mill påstigande for buss og bybane i Hordaland i 2013. Frå 2011 til 2012 var passasjerveksten på 6,1%. For Hordaland utanom Bergensområdet er veksten på 0,4 % frå 2012 til 2013. For Bergensområdet var talet på påstigingar 44,2 mill for buss og bybane, - ei auke på 7,4 % frå året før. Framleis finn ein den høgaste veksten på bybanen. Åleine hadde bybanen 9,1 millionar påstigningar i 2013.

Når det gjeld inntektene så viser tala for buss og bybane billettinntekter på 603,6 mill kroner, som inneber ei auke på 7,3 % samanlikna med 2012-tala.

Talet på billetter som vert kjøpt ombord i bussen går tydeleg nedover. Frå 2012 til 2013 har det vore ei reduksjon på totalt 15 prosentpoeng. Framleis vert omlag 60 % av billettane kjøpt ombord. Kjøp av billett på mobil har hatt jamn vekst i løpet av året, og utgjer 7 % av billettinntektene.

Ser ein statistikken for ferjerutene under eitt, så ligg trafikkntala for PBE og passasjerar omlag på det same nivået som i 2012. Samla sett viser trafikkntala for snøggåttane ein nedgang. Det er i hovudsak nedgangen i talet på reisande på Sunnhordlandsruta som er årsaka til dette.

To store infrastrukturprosjekt står fram når det er snakk om 2013. Opninga av bybanetraseen til Lagunen i juni, og opninga av Hardangerbrua i august. To svært så ulike prosjekt både i storleik og omfang, men begge med same føremål; å knytte folk tettare saman.

På marknadssida må utviklinga av dei digitale kanalar nemnast. I januar vart det mogleg å kjøpe enkeltbillett for Sone Bergen med mobilen, og i oktober kunne ein konstatere at det var seld over ein million enkeltbilletter via mobiltelefonen. Hausten 2013 vart det også mogleg å kjøpe PeriodeSkyss for Sone Bergen og UngdomSkyss via mobiltelefonen. Sanntidsprosjektet har i 2013 vore i ein utrullingsfase, og innan året var omme hadde 350 bussar fått installert sanntidsløysing.

Utviklinga av nye salskanalar var avgjerande for å kunne innføre tillegg i pris ved kontant betaling ombord i bussane. I slutten av april var det klart for å kunne kjøpe EnkeltSkyss i ei rekkje kioskar og daglegvarebutikkar i Bergensområdet. Og med det på plass vart ombordtillegg innført i juni. Med dette tiltaket er det von om å få ned reisetida på bussane, og mindre kontantbeholdningar ombord.

Data frå reisevaneundersøkinga (MIS) viser at dei kollektivreisande stort sett er svært nøgd. 98% av alle kollektivreisande svarer at dei «alt i alt er nøgd med denne turen» når dei blir spurt, - tilsvarande tal for 2012 var 99%. I 2012 var 45% av alle innbyggjarane, uavhengig av om dei var kollektivreisande, «alt i alt tilfreds med kollektivtilbodet». Denne andelen har i 2013 hatt ei positiv auke, - og er no på 49%. Delt mellom Bergensområdet og Hordaland utanom Bergensområdet er det, ikkje overraskande, innbyggjarane i Bergensområdet som er mest nøgd med både kollektivtilbodet og talet på avgangar.

Ei av utfordringane framover er å sikra at trafikkveksten vert fylgt opp med auka ruteproduksjon. I dag hender det at overfylte bussar og bybanevogner gjev avvising.

Mål for kollektivtrafikken i Hordaland

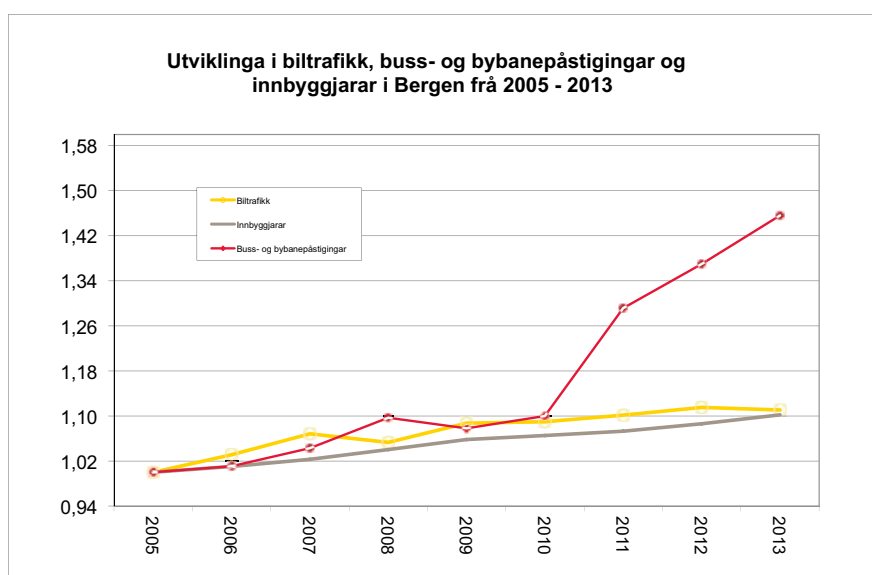
I Regional transportplan Hordaland 2013-2024 (RTP) er det vedteke målsetjingar for kollektivtrafikken i Hordaland. Det er lagt opp til ulike delmål for transport i Bergensområdet og Hordaland elles. For kollektivtrafikken i Bergensområdet er det ei målsetjing å auke frå 12% til 16%. Merk at Bergensområdet her også omfattar kommunane Samnanger, Vaksdal, Osterøy, Lindås, Radøy og Meland.

Mål om endring av reisemiddelfordeling i Bergensområdet	2012	2024
Delen av reiser med privatbil skal reduserast:	64 %	56 %
Denne reduksjonen skal fordele seg på miljøvennlige transportformer som følgjer:		
Delen av reiser med kollektivtransport skal auke:	12 %	16 %
Delen av reiser med sykkel skal auke:	3 %	8 %
Delen av reiser med gange:	19 %	19 %
Anna (taxi, mc, moped m.m):	2 %	1 %
Sum	100 %	100 %

Tabell 01. Mål om endring av reisemiddelfordeling i Bergensområdet

Sentrale nøkkeltal

Kollektivreisande og utvikling i biltrafikk Bergen



Figur 01. Utviklinga i biltrafikk, buss- og bybanepåstigingar og innbyggjarar i Bergen frå 2005 - 2013

Når det gjeld trafikken i bompengeringen er den 0,9 % lågare i 2013 enn i 2012 (ÅDT nedgang på 1335). Målt mot 2010 er veksten 2,7 %, ein auke i ÅDT på 3836. I høve til 2012 har det vore ein nedgang i frå vest (-1481), medan trafikken frå nord har auka (+233). I juli 2013 vart takstane i bomringen i Bergen auka. I andre halvdel av 2013 er biltrafikken 3% lågare enn i andre halvdel av 2012. Sentrumsretta trafikk i Bergen målt i

ÅDT i rushtida er 2,3 % lågare i 2013 enn i 2010. Nedgangen frå 2012 til 2013 er på 1,1%. For buss og Bybanen viser statistikken ein vekst i antal påstigingar for Bergensområdet på 7,4 %. Bybanen åleine har ein vekst på 14,1 % - noko som er svært bra. Talet for Hordaland utanom Bergensområdet er nær jamt med 2012-talet. Veksten totalt sett er på 6,5 % - som er om lag same auke som frå 2011 til 2012.

Tal i heile 1000

Påstigingar for buss og Bybanen	2010	2011	2012	2013	Endring i % 2012-2013
Buss	24 175	25 197	26 793	28 648	6,9
Bybanen	2 896	7 060	7 994	9 125	14,1
Bergen	27 071	32 257	34 787	37 773	8,6
Os og rutepakke Vest	5 250	6 225	6 403	6 486	1,3
Bergensområdet	32 321	38 482	41 190	44 246	7,4
Hordaland utanom Bergensområdet	7 276	6 027	6 030	6 052	0,4
Heile Hordaland	39 597	44 509	47 221	50 299	6,5

Tabell 02. Påstigingar for buss og Bybanen 2010, 2011, 2012 og 2013

Salskanalar og ulike billetter

Det er gledeleg å sjå at talet på billetter som vert løynt ombord går ned. I 2013 kom 61 % av alle billettinntektene frå kjøp ombord, samanlikna med 75 % i 2012. Fleire billettauto-

matar, og ikkje minst høve til å kjøpe billett via mobiltelefonen er med på å forklare dette. Andelen av billettinntekter som kjem frå billettautomatar har auka frå 18% til 23% siste året.

Salskanalar	Inntekt 2011	Inntekt 2012	Inntekt 2013	% av total inntekt 2013
Billettautomatar	76 197 574	101 078 523	140 207 940	23
Kundesenter	30 694 237	27 674 959	34 783 284	6
Om bord	414 368 780	421 913 323	367 523 117	61
Mobil			39 552 573	7
Kommisjonærer	11 061 825	12 173 758	21 541 561	4
Totalt	532 322 496	562 840 563	603 608 475	100

Tabell 03. Salskanalar og inntekt

Type billetter/rabattar	Inntekt 2011	Inntekt 2012	Inntekt 2013	% av total inntekt 2013
EnkeltSkyss	243 586 575	249 312 808	266 931 600	44
FleksiSkyss	21 891 831	24 769 468	23 527 489	4
Grupperabatt	33 120 258	32 187 936	28 457 409	5
Nattbilletter	12 303 322	12 631 257	12 652 548	2
PeriodeSkyss	221 038 784	243 585 428	271 717 613	45
Andre billettypar	381 726	353 667	321 815	0
Totalt	532 322 496	562 840 564	603 608 474	100

Tabell 04. Billettype og inntekt

Bonus/malus i bruttokontraktar

Dei fleste kontraktane mellom Skyss og operatørane er bruttokontraktar med kvalitetsbaserte insentiv. Det inneber at Skyss har inntektsansvaret, og operatør skal produsere det avtalefesta transportarbeidet med avtalt vognmateriell. For å motivere til høg leveranse kvalitet hjå operatør, inneheld kontraktane ein insentivdel som gjev høve til å oppnå bonus eller malus. Grunnlaget for bonus eller malus er kundetilfredsheit målt via Skyss sitt marknadsinformasjonssystem (MIS). Kor vidt operatør oppnår bonus eller malus, er avhengig av om kundetilfredsheit er over eller under eit fastsett nullpunkt.

Via MIS vert operatør målt på ei rad kvalitetsindikatorar. Kva kvalitetsindikator som inngår i bonus malus-modellen i den enkelte kontrakt varierer. I dei fleste kontraktane inngår mellom anna «alt i alt tilfredsheit», «sjåførs serviceinnstilling», «sjåførs køyrestil» og «sjåførs kunnskap om linja og overgangspunkt». Innhaldet i bonus malus-modellen er ikkje ein fullt integrert del av kontraktane, og kan justerast ein gong per år.

	Austevoll	Sunn-hord.	Hard. Voss	Modalen Vaksdal	Nord-hord.	Bergen sør	Bergen nord	Bergen sentrum	Ostergøy	Vest	Bybanen
Alt i alt tilfredsheit	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Punktlegheit	x	x	x	x	x				x		x
Sjåførs kjørestil	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sjåførs serviceinnstilling	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Sjåførs kunnskap om busslinja og overgangspunkt						x	x	x		x	
Innvendig reinhald	x	x	x	x	x				x	x	x
Temperaturen om bord	x		x	x					x		
Trygghetsfølelse buss-/bybanelinje dagtid											x
Trygghetsfølelse buss-/bybanelinje kveldstid											x

Tabell 05. Kontraktane og kvalitetsindikatorane per kontrakt

Tiltak for å få fleire kollektivreisande

Bybanetrase til Åsane

I 2013 har det vore arbeid mykje med utgreiing av traseval for Bybanen frå sentrum til Åsane (byggetrinn 4). Bergen kommune la i april 2013 ut Konsekvensutgreiing av Bybanen til Åsane til offentleg uttale. Utgreiinga var gjennomført av ei prosjektgruppe med deltaking frå Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune.

Hordaland fylkeskommune (fylkesutvalet) handsama saka fyrste gong 24. mai 2013, med den anbefalinga at både dagløyning og tunnel (via Christies gate) vart inkludert i det vidare arbeidet med tilleggsutgreiingar i sentrum. I Sandviken anbefalte fylkesutvalet trase i Sjøgaten, og i Åsane vart begge traseforslaga inkludert vidare.

31. oktober handsama fylkesutvalet tilleggsutgreiingane til konsekvensutgreiinga med anbefaling av dagløyning gjennom sentrum og Sandviken, og trase vidare langs E 39 gjennom Eidsvåg og Åsane sentrum. Endeleg traseval vert gjort av bystyret i Bergen, men det er førebels ikkje avklart tidspunkt for dette.

Reklamefinansiert kollektivtransport og byromsmøblar

Det er i dag fleire norske byar som har reklamefinansiert kollektivtransport og byromsmøblar. I Hordaland var dette spørsmålet fyrst oppe i 2003, men prosjektet vart ikkje

realisert. I 2011 gjorde fylkestinget vedtak om iverksetjing av eit nytt prosjekt for å klargjera det samla potensialet for reklameinntekter knytt til Hordaland fylkeskommune sitt engasjement innan kollektivtransporten. Vedtaket omfattar reklameflater som fylkeskommunen har direkte ansvar for gjennom verksemda i Skyss, - slik som bussar og billetter, og vidare reklameflater på objekt som i dag inngår i vedlikehald av vegnettet slik som busstopp og haldeplassar. Prosjektet har vore gjennomført i to fasar, der fyrste fase var knytt til rullande kollektivmaterialell, bybanestopp og større terminalar, medan fase to var knytt til byromsmøblar og vegutstyr.

Sluttrapport for prosjektet vart ferdigstilt hausten 2013, og saka vart handsama i fylkestinget i desember. I fylgje fylkestingsvedtaket skal fylkesrådmannen sende over saka til aktuelle kommunar og organisasjonar samt Statens vegvesen for uttale om innføring av reklamefinansierte leskur langs kommunale, fylkeskommunale og statlege vegar, samt på dei største terminalane i Bergensområdet. Vidare har fylkesrådmannen, under føresetnad om tilslutnad i Bergen kommune og Statens vegvesen, fullmakt til å starte planarbeid for plassering av reklame på leskur og byromsmøblar, og deretter setje i verk anbuds konkurranse med føremål å inngå kontrakt med reklameoperatør for investering i møblar og drift/vedlikehald av desse. Under føresetnad om tilslutnad i Bergen kommune har fylkesrådmannen fullmakt til å forhandle fram avtale med reklameoperatør for reklame på rullande kollektivmaterialell og kollektivterminalar. Skyss får ansvaret med å organisere reklamesalet gjennom outsourcing.

I fylgje retningslinjene som skal etablerast i samband med reklamefinansiering, skal ein halde dei historiske delane av



Foto: Morten Wanvik



Foto: Tommy Næss

Bergen sentrum fri for reklame på busstopp og terminalar. Dette inneber at bussyklar óg kan bli inkludert i dei historiske delane.

Fylkestinget presiserte at ordninga med reklamefinansiert kollektivtransport også kan omfatte resten av Hordaland der marknaden er til stades.

Kollektivstrategi for Hordaland

Det har gjennom 2013 vorte utarbeidd ein samla kollektivstrategi for Hordaland. Føremålet med kollektivstrategien er å vise korleis fylkeskommunen vil arbeide for å nå nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken i eit langsiktig perspektiv. Med grunnlag i kollektivstrategien vil Skyss systematisere arbeidet med tilbudsutviklinga, og strategien vil vere Skyss sitt viktigaste styringsverktøy i dette arbeidet. Skyss vil også utarbeide trafikkplanar som viser oversikt over status og framtidsutsikter i ulike område.

Nokre av hovudpunkta i strategien handlar om å:

- Styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
- Utvikle eit enklare linjenett
- Knyte regionane i fylket saman
- Gjere det enkelt å finne info om reisa
- Gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom
- Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar

Kollektivstrategien er venta lagt ut på høyring på nyåret i 2014, og arbeidet med eit handlingsprogram for gjennomføring av strategien er no i gang.

I dette arbeidet har ein lagt vekt på god involvering og på å auke kompetanse og merksemd rundt kollektivtrafikken. Mange gode foredragshaldarar er henta inn til ulike kollektivfaglege seminar, og det har vore faste møtepunkt med sentrale samarbeidspartnarar. Oppfølging av strategien vil skje gjennom eit eige handlingsprogram, kopla mot budsjettprosessar og andre relevante planprosessar. Handlingsprogrammet vil vise dei prioriterte tiltaka som er moglege innanfor gjeldande økonomiske ramar.

Kollektivtrafikken i eit miljøperspektiv

Miljøstrategi for Skyss

Sak om Miljøstrategi for Skyss var oppe som sak i fylkesutvalet i desember 2013. Miljøstrategi for Skyss skal gje retning og føringar for det langsiktige miljøarbeidet. Dette dokumentet vil legge ramar for nye kollektiv anbod i åra frametter. Miljøstrategien skal fungere som innspel til andre strategiar og planar i fylkeskommunen. Det er eit ynskje at denne strategien kan vere eit bidrag til planar og utgreiingar hjå kommunar og etatar i fylket. Miljøstrategien er ein del av

arbeidet med ny kollektivstrategi for Hordaland, og vil bli følgt opp gjennom kollektivstrategien sitt handlingsprogram.

Meir miljøvenleg busstransport

I samband med anbudsutsetjinga av busstrafikken i fylket har bussmateriellet blitt skifta ut. Ei samanlikning av utsleppa frå bussparken i 2007 og dagens bussar viser at CO₂-utsleppa er omlag på same nivå. Når det gjeld NOx og partiklar har dei nye bussane vesentleg lågare utslepp. Med dagens bussar er utsleppa av NOx og partiklar redusert med over 90%. Samanlikna med bussparken i 2007 var utsleppa av NOx på 210 tonn per år, og utslepp av partiklar 8,2 tonn per år. I den nye bussparken er utsleppa av NOx 15 tonn per år, og utslepp av partiklar 0,4 tonn per år.

Det er eit stort fokus på miljøvenlege transportsystem, og det er fornya interesse for system basert på 100% elektrisk drift. I oktober vedtok fylkesutvalet at det skulle utarbeidast ei muligheitsstudie for utvikling av trolleybuss i Bergen. Noverande trolleybusssystem i Bergen er avgrensa til stamlinje 2, og den 8 km lange strekninga mellom Strandkaaien-Birkelundstoppen.

Miljøgevinst for bussen

Det viktigaste grepet som kan gjerast for å få ein meir miljøvenleg kollektivtrafikk, er å få ned talet på bilistar og auke talet på kollektivreisande. Undersøkingar viser at så lenge det er fleire enn 6 passasjerar på bussen er kollektivtrafikken eit miljøvenleg alternativ til bilen. Dette gjeld både med tanke på klimautslepp og lokal forureining.

Fokus på miljøvenlege ferjer og snøggåtar

Ferjer og snøggåtar har eit stort utslepp av klimagassar. Fylkesferjene har eit utslepp av klimagassar som er større enn samla utslepp frå alle bussane i Hordaland. Dei relativt store utsleppa på ferjesida har mellom anna samanheng med at mange av ferjene er av eldre dato med gamal motorteknologi. Miljøprofilen til nytt ferjemateriell blir ein viktigare faktor ved tildeling av nye kontraktar. Fornying av ferjeflåten vert eit tema i politisk sak om strategi for neste års anbudsrunder for ferjedrifta.



Nyhet

Kjøp billett til buss og bybane her:

Gjelder kun i Sone Bergen

 •  Luca •    *Matkroken* 

skyss 



Del II: Bergensområdet

Den europeiske mobilitetsveka 2013

«Europeisk mobilitetsuke» finn årleg stad 16. – 22. september i heile Europa. I 2013 deltok Bergen som ein av over 2.200 byar i markeringa, og tema for veka var «Ren luft – gi bilen en pause». Slagordet vart synleggjort mellom anna i avisannonser, plakatar og på T-skjorter som vart delt ut.

Målet for veka er å få på plass permanente tiltak for miljøvennleg transport i byane, samt å synleggjere ulike reisealternativ og skape ei bevisstgjerings kring det å la bilen stå.

Fleire arrangement vart gjennomført i Bergen, og mobilitetsveka fekk omtale i fleire media. Opninga fann stad ved Musikkpaviljongen, der Sykkelbyavtalen for Bergen vart undertekna. Gjennom veka vart det mellom anna delt ut frukost til dei som nytta «grøne reisealternativ», Skyss gjennomførte bedriftsbesøk og det vart halde to temakvelder på Litteraturhuset. Veka vart avslutta med «Bilfri dag» på Bryggen der born og vaksne kunne «boltre seg» i ulike aktivitetar og konkurransar.

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

Totalt bur 74 % av alle innbyggjarane i Hordaland i Bergensområdet. Noko som mellom anna inneber at det i denne delen av Hordaland er eit særleg stort behov for eit godt og påliteleg kollektivtrafikknett. Til dagleg er det 459 bussar og 17 bybanevogner som utgjer kollektivnettet i Bergensområdet, og i 2013 vart det 44,2 mill påstigande på buss og bybane til og frå arbeid, skule og fritidsaktivitetar. Det er verdt å merke seg at reisevaneundersøkinga (MIS) viser at desse alt i alt er svært nøgde med kollektivtilbodet. Fokuset no er å få enno fleire til å reise kollektivt.

Dei største utfordringane i Bergensområdet er knytt til framkomst- og kapasitetsproblem på ein god del ruter. Berre i det sentrale Bergen er det dagleg meir enn 100.000 på- og avstigingar om ein ser samla tal for buss, bybane og tog. Det er ei utfordring å få dette til å gå opp med tanke på at det i sentrum er ein avgrensa haldeplasskapasitet. Utfordringane knytt til kapasitet og framkomst er ein del av arbeidet i Kollektivstrategien for Hordaland.

Bybanen

-Bybanen er vår tids bystorverk, sa fylkesordførar Tom-Christer Nilsen i sin opningstale då han fredag 21. juni opna andre byggjetrinn av bybanen, traseen mellom Nesttun og Lagunen, saman med ordføraren i Bergen. Vidare heldt Nilsen fram med at -Bybanen er ein suksess, det er det ikkje den minste tvil om. I dag diskuterer vi ikkje lenger om vi skal ha bybane, men kvar traseane skal gå.

Det har vore nok eit godt driftsår for Bybanen, og ein kan med god grunn slå fast at etableringa av bybane i Bergen har vore ein stor suksess! Det utvida tilbodet til Lagunen har blitt svært godt motteke. Ser ein bakover, så er det forventta talet på dagleg reisande med Bybanen passert for lenge sidan. Det er no i snitt omlag 25 000 dagleg reisande med banen, som er ein auke på 14,1 prosent. I 2013 hadde Bybanen 9,1 mill påstigningar. Til samanlikning var det 7,9 mill i 2012.

Bybanen har i heile 2013 køyrd med fem minuttars frekvens i rushtida morgon og ettermiddag på kvardagar og i handle-rushet på laurdagar. Skyss har lagt om delar av busstilbodet i Fana for å tilpassa det mot det nye bybanetilbodet.

Bybanen er blitt så populær at det i rushtida morgon og ettermiddag har vore ei rekkje kapasitetsutfordringar. Det har i 2013 vore 17 vogner i vognparken, og i rushtida må 15 av desse gå i trafikk for å produsere 12 avgongar i timen i kvar retning. To vogner er til ei kvar tid ute til vedlikehald. Dette inneber at det ikkje er noko buffer i situasjonar der vogner av ulike årsaker må ut av trafikk. I løpet av 1. halvår 2014 vil det bli levert ytterlegare tre bybanevogner. Med 20 vogner i vognparken vil ein få meir stabil kapasitet, og betre kunne klare å halde kapasiteten oppe ved uventa hendingar. Det vert no arbeidd med å vurdere korleis kapasiteten i rushtida kan styrkast, ikkje minst med tanke på opninga av det nye høgskulebygget på Kronstad hausten 2014, som vil auke presset på kollektivtilbodet i dette området, spesielt i rushtimane om morgonen.

I 2013 hadde diverre Bybanen ei tragisk ulukke, der ein person blei påkøyrd og drept ved Mårdalen haldeplass. Dette er den einaste dødsulukka sidan Bybanen vert sett i drift. Statistiken viser at dei fleste registrerte hendingane på Bybanen gjeld kollisjonar mellom privatbilar og Bybanen, - dei fleste av mindre alvorleg karakter.

Byggjetrinn 2 frå Nesttun til Lagunen er 3,6 km lang. Det er gått med om lag 700 000 arbeidstimar, eller over 350 årsverk. Arbeidarar frå over 20 nasjonar har vore i sving. Byggjekostnaden er om lag 1 250 mill. kroner.

Tal i heile 1000

Ruteområde	Rutekm 2013	Prosentandel	Bussar
Bergen sør	5 590	17,3	126
Bergen nord	5 603	17,3	109
Bergen sentrum	4 216	13,1	93
Vest	4 674	14,5	131
Totalt	20 083	62,2	459

Tabell 06. Rutekm per ruteområde og antall bussar

Bergen nord og Bergen sentrum

Ruteområde Bergen nord omfattar bydelane Åsane og Arna, medan ruteområde Bergen sentrum omfattar bydelane Bergenhus, Årstad, Fyllingsdalen og Laksevåg. I dei to områda er det totalt 202 bussar fordelt med 109 i Bergen nord og 93 i Bergen sentrum. Bergen nord er eit av dei to største ruteområda (17,3 %) i heile fylket, medan ruteområde Bergen sentrum er femte størst (13,1%).

I 2013 var det i Bergen nord og Bergen sentrum 22,7 mill påstigningar. Til samanlikning var det 21,4 mill i 2012.

Drifta i dei to ruteområda har i 2013 vore gjennomført utan store endringar. Linje 26 Åsane terminal - Birkelandskrysset terminal har fått ein større auke i talet på avgangar mellom Åsane terminal og Danmarks plass t/r. Det same har linje 13 Sentrum – Solheimsviken, der det er gjort ei styrking i samband med etablering av nye arbeidsplassar i Solheimsviken. Vidare har stamlinje 6 Vadmyra – Lønborglien fått fleire avgangar begge vegar.

Det vart starta opp ei servicelinje i Åsane i juli 2013, med Os-buss som operatør. Servicelinja dekkar område med dårleg busstilbod, og er tilrettelagt for eldre og rørslehemma.

Servicelinjene har med dette ruter i:

- Åsane
- Landås
- Laksevåg
- Sentrum

Registreringar som er gjort viser at det i rushtida er store forseinkingar på alle trasear gjennom sentrum. Særleg gjeld dette dei sterkt trafikkerte gatene Christies gate og Olav Kyrres gate. Her er det også mykje av- og påstiging som og kan gjere sjølv trafikkiletet noko uoversiktleg til tider. Framkomstproblema heng likevel i stor grad saman med at bussane må stå i same køen som bilane. Særleg dei to nemnde gatene har pressa haldeplasskapasitet. På ein kvardag er det omlag 210 bussar i den tyngste rushtimen (maxtimen) i Christies gate, og 40% av alle busspåstigningar i sentrum skjer i Christies gate/Olav Kyrres gate. Dette inneber eit stort press både på framkomsten til bussane, og kapasiteten på haldeplassar, reguleringsplassar og i lyskryss.

Bergen sør

Ruteområde Bergen sør omfattar området rundt Nesttun, bydelane Fana og Ytrebygda samt Os. Området er saman med Bergen nord den størst (17,3%) i fylket. I dette ruteområde er det 126 bussar. Rutestrukturen er bygd rundt Bybanen der særleg Lagunen og Nesttun er viktige bytepunkt for passasjerane mellom transportmidla. Lokalrutene i Fana er såleis tilpassa rutetidene for bybana. Dette ruteområde var også det fyrste området i Hordaland som fekk på plass ei fullstendig sanntidsløysning på bussar og haldeplasskilt.

I 2013 hadde Bergen sør 7,0 mill påstigningar. Til samanlikning var det 6,8 mill i 2012.

I Bergen sør vart det gjennomført ei større omlegging av busstilbodet frå hausten 2013 etter at Bybanen vart forlenga til Lagunen. For fleire linjer vart endestoppet flytta frå Nesttun til Lagunen, samstundes som det vart ei auke i busstilbodet mellom Lagunen-sentrum, Birkelandskrysset-Søreide-sentrum og Sædal-sentrum. I midten av desember vart det gjort nye tilpassingar i rutene i Bergen sør som ein konsekvens av at NSB endra sine togruter.

På grunn av vidare utbygging av Bybanen til Flesland har det i ruteområde Bergen sør vore mange utfordringar i 2013. Ytrebygdsvegen vart stengt 1. august, og det har vore redusert framkomst i Steinsviksveien og Sandsliveien. Utbygginga av ny terminal på Bergen Lufthavn Flesland har ført med seg endra køremønster og redusert framkomst for bussane.

Også i Bergen sør er det tidvis køproblem for bussen. Dette gjeld særleg framkomst for buss på strekninga Fjøsanger - sentrum i rushtida.

Vest

Ruteområde Vest omfattar Askøy, Sotra og Øygarden. Dette er det fjerde største ruteområdet i Hordaland (14,5%), med totalt 131 bussar. I 2013 hadde Vest 5,2 mill påstigningar. Til samanlikning var det litt over 2,5 mill i 2012.

For Vest sin del vart det gjennomført ei større ruteomlegging frå 12. august. Ruteomlegginga baserte seg mellom anna på rapporten «Analyse og utvikling av et nytt kollektivtilbud i vestkorridoren». Det vart etablert tre nye hovudlinjer frå Skogsskiftet, Ågotnes og Anglevik som skal ta all trafikk

på strekninga Straume – Bergen sentrum t/r. Desse linjene har ein frekvens på 20 minutt i rush noko som igjen gjev ein frekvens til/frå Straume på 6 - 7 minutt. Utanom rush er frekvensen kvar time, og med det kvart 20 minutt til/frå Straume. I og med omlegginga er korrespondansepunkta flytta ut til Skogsskiftet og Ågotnes. Faste korrespondansar på Straume er det berre utanom rushtida (dvs mellom kl 10 – 14 og etter kl 17).

I desember vart det gjort eit ytterlegare tiltak ved å etablere fire ekspressavgangar frå /til Ågotnes (4 kvar veg) som ikkje køyrer om Kolltveit, Straume og Storavatnet. Desse vert køyrd inn til sentrum om morgonen, og ut om ettermiddagen.

Dei største utfordringane knytt til framkomst for buss i Bergensområdet er på vestre innfartsåre. Situasjonen vil betre seg når kollektivfeltet i Drotningstveit står ferdig i 2014.

Utbygging av Bybanen - byggetrinn 3 Lagunen-Flesland

Utbygging av bybanetraseen til Flesland starta opp sommaren 2013, og etter planen skal bana stå ferdig til Flesland i 2016. Bybanetraseen mellom Lagunen terminal og Flesland vert på 7 km. Bygginga er kostnadsberekna til 2,5 mrd kroner (2012). I løpet av hausten er det sett i gang grunnarbeid over heile den nye traseen, med unntak av området Birkelandsskiftet. På verksted- og depotområdet er det planert ut eit område på omlag 70.000 m². Det er trong for at dette verkstadbygget vert ferdigstilt og depotområdet opparbeidd til hausten 2015.

Byggetrinn 3. inneheldt:

- 6 tunellar med ei samla lengde på 2850 meter
- 3 banebruer med lengde opp mot 110 meter, samla lengde 260 meter
- 3 gangbruer over bane og veg
- 6 kulvertar for banetrasé med ei samla lengde på 680 meter
- 7 haldeplassar: Råstølen, Sandslivegen, Sandslimarka, Kokstad, Birkelandsskiftet, Kokstadflaten og Flesland.
- Kollektivterminal

Infrastrukturtiltak i Bergen

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen kommune – utanom Bybanen – vert hovudsakleg handtert gjennom kollektivgruppa i Bergensprogrammet. Kollektivgruppa sitt arbeid er basert på Handlingsprogram for Bergensprogrammet og dei årlege plan- og byggeprogram, som vert handsama av bystyret i Bergen og fylkestinget. Tiltaka som vert gjennomgått i det følgjande er finansiert over programområde kollektiv i Bergensprogrammet.

Framkomsttiltak for kollektivtrafikken

Nye kollektivfelt i Fanaveien og Osvegen vart opna 28. mai. Kollektivfeltet i Fanaveien er etablert mellom rundkøringa i Rådalen og rundkøring utanfor Lagunen. Tiltaket kan nyttast av all busstrafikk frå sør og inn mot Lagunen terminal, og sikrar bussane betre framkomst inn mot bybanehaldeplassen på Lagunen. Kollektivfeltet i Fanaveien er og ein del av arbeidet med å fullføre tilnærma samanhengande kollektivprioritering mellom Birkelandsskiftet og Lagunen.

Kollektivfeltet i Osvegen vart realisert som ein del av Bybanen byggetrinn 2 til Lagunen. Feltet startar ved Elvenesvegen, og føremålet er å sikre bussane mellom anna betre framkomst inn mot bybanehaldeplassen i Skjoldskiftet.

Kollektivfelt i Askøyveien (Fv 562), frå Olsviktunnelen til rundkøring ved Storavatnet terminal var planlagt realisert i 2013. Tiltaket vert ikkje ferdigstilt før i 2014, då prosjektet er slått saman med etablering av kollektivfelt på Rv 555 mellom Olsvikkrysset og Storavatnet terminal. Begge kollektivfelt er planlagt å stå ferdig i løpet av april 2014.

Etablering av venstresvingefelt i Åsamyrane (retning sør) mot Rollandslia var og planlagt gjennomført i 2013, men vert ikkje ferdig før i 2014. Føremålet med tiltaket er å sikre bussen framkomst i Åsamyrane ved kryss mot Rollandslia.

Tosidig kollektivfelt i Drotningstveit (Rv 555) vert forskottert av fylkeskommunen. Arbeidet har pågått gjennom store delar av 2013, og vert fullført i 2014.



Foto: Morten Wanvik



Åpning Lagunen terminal. Foto: Statens vegvesen



Foto: Statens vegvesen

Terminalar og haldeplassar

Opning av Bergen busstasjon nordre del

Fylkesordførar Tom Christer Nilsen stod for den formelle opninga av den ombygde Bergen busstasjon sin nordre del den 31. januar. Kollektivreisande kunne reise til og frå den nye terminalen frå og med 1. februar. Bergen busstasjon fungerer både som nasjonalt, regionalt og lokalt knutepunkt. Den nye terminalen i nord er universelt utforma, - bygd med ei øy i midten, og perrongar på sidene, samt på utsida av terminalen. Terminalen har eit stort publikumsbygg med billettautomatar, reiseinformasjon på digitale skjermar, toalett og kiosk. På kvar perrong er det etablert informasjonssøyler med digital ruteinformasjon. Storparten av bussane som går frå Bergen busstasjon startar på nordre del, anten inne frå terminalen eller frå perrongane på utsida. Ekspressbussane ut av fylket, og bussane til Hardanger/Voss og Austevoll har framleis avgang frå søndre del. Nyopprusting av Bergen busstasjon har hatt ei budsjettramme på 110 mill kr. I underetasjen er det etablert sykkelparkering med abonnementsordning. Denne opna 8. april 2013. Oppgraderinga av terminal sør er venta å stå ferdig tidleg i 2014.

Lagunen terminal vart opna 15. april. Også denne terminalen er universelt utforma, og ruteinformasjonen finn ein på ulike digitale skjermar. Det er plassert ut fleire billettautomatar på terminalområdet. Totalt har terminalen 9 perrongar.

I tillegg til busstasjonen er det lagt ned betydeleg ressursar i å gjere kollektivtilbodet meir tilgjengeleg for alle. Gjennom Bergensprogrammet er 46 haldeplassar oppgradert til universell utforming på fylkesveg, i tillegg til fire på riksveg. Oppgraderinga inkluderer også framføring av straum til dei haldeplassar som er aktuelle for visningstavler for sanntidsinformasjon. Strekningane det har vore arbeidd med i 2013 er NHH – Bryggen og Varden – Spelhaugen. I tillegg er det gjennomført oppgradering i området Landåslien – Sollien – Lægdene i samband med omklassifisering av vegen frå fylkesveg til kommunal veg.

Ny snu- og reguleringsplass for buss på Kråkenes, som følgje av ny rutestruktur for buss, var opprinneleg planlagt gjennomført i 2013, men på grunn av manglande planavklaring er tiltaket flytta til 2014, med fullføring i 2015.

Innfartsparkering

Det er etablert 3 nye tilbod om innfartsparkering i samband med Bybanen byggetrinn 2 til Lagunen. Dette gjeld Skjoldskiftet (56 plassar) og Harevegen (29), som er realisert gjennom Bergensprogrammet. I tillegg leiger fylkeskommunen 150 plassar av Lagunen, desse kjem i tillegg til dei 186 ved Lagunen/Steinsvikvegen, som vart opna i 2012.

Tilskotsordningar

Tilskotsordning for universell utforming i kommunesektoren

Samferdselsdepartementet løyvde 45,8 mill kr. i tilskot til kollektivsektoren for å oppnå raskare resultat i arbeidet med tilgjenge til kollektivtransporten. For 2013 kunne det søkjast midlar til heilskapleg planlegging for å få til systematisk og koordinert arbeid for betre tilgjenge til kollektivtransporten, informasjonstiltak og tiltak for oppgradering av kommunal/fylkeskommunal infrastruktur.

36 tiltak rundt i landet fekk tilskot frå den statlege tilskotsordninga. I Hordaland fekk Bergen kommune kr. 450.000 til oppgradering av gangforbindelse mellom bustadfelt, idrettsanlegg og Haukeland Sjukehus. Askøy kommune fekk kr. 400.00 til oppgradering av 8 busshaldeplassar på kommunal veg. Hordaland fylkeskommune søkte om tilskot til 6 ulike tiltak, men fekk avslag på alle 6 søknadane. Det vart søkt om tilskot til kartlegging av ferjekaiene, opprusting av snøggåttkaia på Flesland, tre informasjonstiltak frå Skys og implementering av nye salskanalar for Skysprodukt.

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. Samferdselsdepartementet går i avtalen inn for å tildela 550 mill. kr. over 4 år til finansiering av tiltak som kan medverke til å redusere biltrafikken og å auke bruken av kollektivtransport og sykkel i Bergensområdet.

I avtalen er det sett opp følgjande 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 er det laga ein tiltaksplan med tiltak innanfor følgjande fire tiltaksgrupper:

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



Bergen busstasjon Foto: Bjarte Brask Eriksen

Tal i mill kr.

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

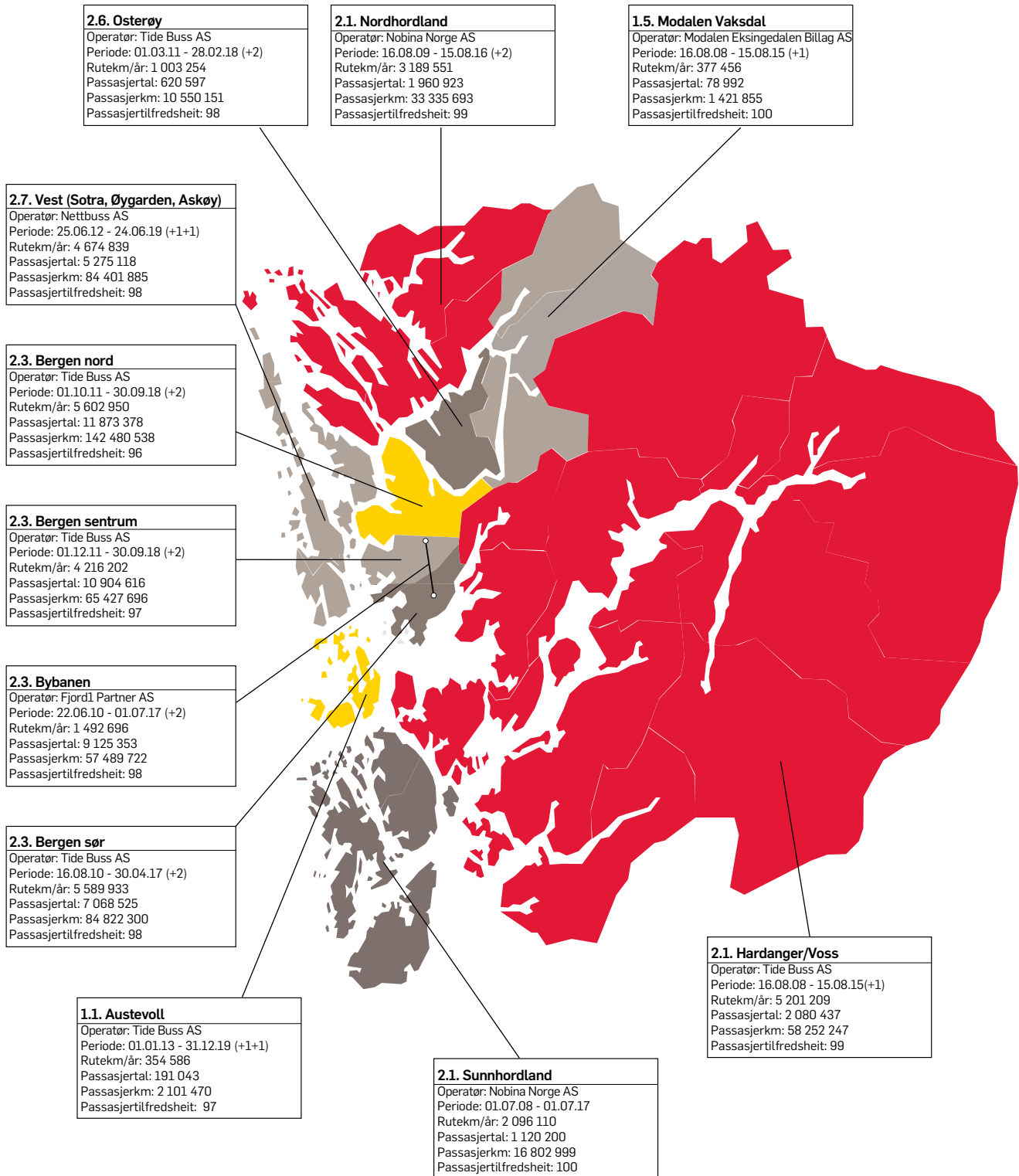
Tabell 07. Fordelinga av tildelte midlar i avtaleperioden

I 2013 har Bergensområdet mottatt 168 mill. kr. i belønningsmidlar. Disse midlane er fordelt på tiltaksområde slik tabellen viser. Tildelte belønningsmidlar til framkomsttiltak for buss og sykkeltiltak er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre, og er brukt som delfinansiering av totalramma for programområdet kollektiv og programområdet gang og sykkel. Midlar til vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod er brukt til vidareføring av einstakt/minstetakst og vidareføring av auke i talet på avgangar som følgje av innføring av ny rutestruktur i heile Bergen. Tildelte belønningsmidlar til informasjon om marknadsføring er brukt til informasjon og løysingar knytt utvikling og bruk av kanalar for kjøp av billetter før ombordstigning (via mobil, kommisjonær og automat), informasjonstiltak for å gjere rutetilbodet betre kjent (spesielt knytt til Bybanen til Lagunen og endringar i busstilbodet i Bergen sør), samt betring av informasjonen til dei reisande i samband med ombygging av haldeplasar og terminalar.

Restriktive tiltak er sentrale i belønningsordninga. Den 1. juli 2013 vart det innført takstauke i bomringen i Bergen. Målingar av trafikken i bompengeringsen i Bergen viser at trafikken i andre halvdel av 2013 var 3% lågare enn i andre halvdel av 2012. For året samla sett er det ein reduksjon på ca. 1 % frå 2012 til 2013. Dette viser at Bergen, som ein av få byar i Noreg, har ein reduksjon i biltrafikken. Ved utgangen av 2013 viser tala og at det framleis er behov for ytterlegare reduksjon for å nå effektmåla som er sett i belønningsavtalen.



Kollektivfelt Foto: Statens vegvesen



Oversikt over alle ruteområda for buss.

Del III: Hordaland utanom Bergensområdet

Drift av buss i distriktshordaland

Av ruteområda utanom Bergensområdet er det Hardanger/Voss og Nordhordland som er dei største, og har flest kollektivreisande. Rutetrafikken i områda utanfor Bergensområdet

er i hovudsak knytt til skulereiser, og rutetidene gjenspeglar i realtvt stor grad dette. Eit viktig element i desse områda er å ha gode knutepunkt mellom buss, båt og ferje, der korrespondansetidene fungerer bra mellom reisemidla. Elles er det fint å merke seg at som for Bergensområdet er dei kollektivreisande også her alt i alt godt nøgde.

Tal i heile 1000

Ruteområde	Rutekm 2013	Prosentandel	Bussar
Austevoll	355	1,1	9
Sunnhordland	2 096	6,5	44
Hardanger/Voss	5 201	16,1	135
Nordhordland	3 190	9,9	69
Modalen	377	1,2	10
Osterøy	1 003	3,1	26
Totalt	12 222	37,8	293

Tabell 08. Rutekm per ruteområde og antall bussar

Austevoll

1. januar 2013 vart fyrste andregenerasjons anbodspakke starta opp i ruteområde Austevoll. Tide Buss er operatør, anbodsperioden og er til 31.12.19+1+1. Ruteområde er det minste av alle (1,1%) i fylket. Ruteopplegget har halde fram som tidlegare, med dei tre hovudrutene i Austevoll; Drøna, Våge og Kalve, saman med dei tre daglege rutene til Bergen.

I 2013 hadde Austevoll 191 000 påstigningar. Til samanlikning var det 196.130 i 2012.


Ni nye bussar i Skyss-profil vart tekne i bruk på Austevoll. Oppstarten har gått tilnærma uproblematisk sett både frå Skyss og operatøren Tide Buss si side.

Modalen og Vaksdal

Modalen og Vaksdal er eit av det minste ruteområda (1,2%), med totalt 10 bussar. Operatøren Modalen og Eksingedalen Billag har utført arbeidet i 2013 på ein god måte.

I 2013 hadde Modalen og Vaksdal 79 000 påstigningar. Til samanlikning var det 81.971 i 2012.

NYE BUSSLINJER -KORTARE REISETID



"Med nye linje 990 brukar me berre 35 minutt frå Granvin til Mikkelparken i Kinsarvik."



Sjekk endringane for di linje på skyss.no

skyss buss

Kampanje

Hardanger og Voss

Hardanger og Voss er det absolutt største ruteområde (16,5%) i Hordaland utanom Bergensområdet, og har 135 bussar. Skuleelevar utgjør i overkant av 50% av passasjeretalet. Tide Buss er operatør i Hardanger og Voss.

Dette er også det største område når det kjem til påstigningar i Hordaland utanom Bergensområdet. I 2013 hadde Hardanger og Voss 2,08 mill påstigningar. Til samanlikning var det 2,11 mill i 2012.

Opninga av Hardangerbrua 19. august 2013 førte med seg ei større ruteomlegging for bussane. Tida vil vise om Hardangerbrua fører med seg endringar i reisemønsteret i heile regionen. Av dei største ruteendringane var oppretting av direktelinje Odda-Voss, med korrespondansepunkt på Bu med kommunikasjon til Eidfjord, og tilsvarande ny rute til Granvin med korrespondanse både til Kvam og Ulvik. Elles vart linje 930 med traseen Bergen-Odda-Jondal vart forkorta med 50 minutt.

Den 15. september gjekk det eit ras i Tokagjelet på fylkesveg 7 over Kvamskogen. Vegen vart då stengt i 12 veker, og dette fekk store konsekvensar for busslinje 925 og 930 mellom Bergen og Granvin/Norheimsund. Bussane måtte køyre via Mundheim og Strandebarm, og det har gjennom hausten vore store utfordringar med å halde korrespondansetidene med ferjer og andre bussar. Raset har også ført med seg store auka kostnader for bussdrifta.

Sunnhordland

I ruteområde Sunnhordland (6,5%) er det 44 bussar i rute, og det er Nobina AS som er operatør. Drifta av ruteområde har i 2013 vore tilfredstillande.

I 2013 hadde Sunnhordland 1,12 mill påstigningar. Til samanlikning var det 1,08 mill i 2012.

Kontrakten for Sunnhordland vart sett i drift 01.07.08 med varigheit fram til 01.07.15. I denne avtalen låg det ein ein-sidig opsjon for Skyss til å forlengje kontrakten med 2 år, denne vart utløyst i 2013. I kontrakten er det operatøren som har ansvar for å stille til rådvelde bussanlegg og oppstillingsplassar for bussar. Av omsyn til disponering av desse anlegga på lenger sikt fann ein det føremålstenleg å ta stilling til spørsmålet om utløysing av opsjon allereie i 2013. Kontrakten for ruteområde Sunnhordland er no såleis gjeldande fram til 01.07.17.

Nordhordland og Osterøy

Ruteområde Nordhordland (9,9%) har 69 bussar, med Nobina som operatør. Ruteområde Osterøy (3,1%) har 26 bussar, og Skyss har her kontrakt med Tide Buss.

I 2013 hadde Nordhordland og Osterøy 2,58 mill påstigningar. Til samanlikning var det 2,54 mill i 2012.



Foto: Morten Wanvik

Som ei følgje av at dei tre skulane Gjelvik, Hamre og Bruvik på Osterøy vart lagt ned så vart det sett inn fleire skuleruter, og skulerutene har blitt lengre. Elles vart det også gjort endringar i rutetidene i midten av desember som ein konsekvens av ruteendringar i togrutene til NSB. Drifta av ruteområda har elles vore stabil og tilfredstillande i 2013.

Drift av ferjer

Hordaland fylkeskommune har ansvaret for 16 ferjesamband. Desse 16 sambanda (20 hovudferjer + reserveferjer) er fordelt på seks ruteområde/kontraktar.

Ferjeruteområde Nordhordland

Ruteområde inkluderer følgjande tre samband; Fedje-Sævrøy, Leirvåg-Sløvåg og Langevåg-Buavåg, og har totalt tre ferjer. Norled AS er operatør. Det har stort sett vore stabil og god drift i denne rutepakken gjennom året. Sambanda Leirvåg - Sløvåg og Langevåg-Buavåg har hatt noko negativ trafikkutvikling, medan ferjesambandet Fedje-Sævrøy har hatt stabil trafikk.

Ferjeruteområde Sunnhordland

Ruteområde inkluderer følgjande fire samband; Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes, Skjersholmane-Ranavik, Skånevik-Matre-Utåker og Fjelbergsambandet, og har totalt fem ferjer. Norled AS er operatør. Det har vore generelt stabil og god drift. Sambanda Skjersholmane - Ranavik og Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes har hatt trafikkauke, medan Skånevik - Matre - Utåker og Fjelbergsambandet har hatt trafikknedgang.

Norled har hatt driftsutfordringar på sambandet Skjersholmane-Ranavik. Det er høgt fokus på å forbetra stabiliteten for dette sambandet. Norled har siste halvår hatt fleire uheldige tekniske utfordringar med hovud- og reserveferjer som har gjeve dårleg regularitet og kapasitet. «Ferje 2» i sambandet Skjersholmane - Ranavik har i nokre høve vore nytta som reserveferje i andre samband i Hordaland. I Sunnhordland har det samla sett vore ein liten auke i trafikken.

Ferjeruteområde Hardanger

Ruteområde har følgjande tre ferjesamband; Kvanndal-Utne-Kinsarvik, Jondal-Tørvikbygd og Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes, og totalt fem ferjer. Norled AS er operatør. I Hardanger vart Hardangerbrua opna i august, og Jondalstunnelen opna hausten 2012. Med dette er to store infrastrukturprosjekt på plass. Som følgje av desse to store prosjekta ser ein vesentleg endring i trafikkgrunnlag/reisemønster, spesielt mellom sambanda Kvanndal - Utne og Jondal - Tørvikbygd. Trafikken flyttar seg frå Kvanndal - Utne til Jondal - Tørvikbygd. I tillegg ser ein, - etter bruopninga, at trafikken mellom Kvanndal og Kinsarvik har vorte redusert. Sambandet Gjermundshamn - Årsnes har ein liten nedgang i trafikken.



Totalt sett for alle ferjesambanda i Hardangerpakken har det vore ein liten nedgang i trafikken. Tal bilar gjekk ned med - 2,21%, tal PBE gjekk ned med - 1,54% og tal passasjerar gjekk ned med - 3,62%. Det har vore nokre hendingar i 2013 som kan ha påverka reisemønsteret/aktiviteten i Hardanger:

- Stenging av Gudvangatunnelen
- Ras i Tokagjelet
- Opning Hardangerbrua 19. august

I samband med tekniske problem med hovud- og reserveferjer vart sambandet Kvanndal - Utne køyrd med redusert kapasitet (reserveferje) over lengre tid.

Med bakgrunn i endra reisemønster og betydeleg trafikkvekst for sambandet Jondal - Tørvikbygd har fylkeskommunen kjøpt større ferjekapasitet ved å setje inn M/F «Etne» som hovudferje, og har i tillegg auka kapasitet for reserveferje frå 35 pbe til 50 pbe. Sambandet har og fått eit utvida rutetilbod. Det vert arbeidd med betre kapasitet på oppstillingsplassen i Jondal. Sambandet Kvanndal - Utne - Kinsarvik har fått ein mindre reduksjon i rutetilbodet i høve tidlegare år.



Ferjeruteområde Midthordaland/ Austevoll

Ruteområde inneheld følgjande fire samband; Hatvik-Venjanaset, Halhjem-Våge, Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg, og har totalt fem ferjer. FosenNamsos Sjø AS (FNS) er operatør. Alle samband har hatt trafikkauke, mest på sambandet Hatvik – Venjanaset.

FNS utførte eit omfattande vedlikehaldsarbeid på M/F «Fosen» i april-mai 2013. Arbeidet tok lengre tid enn planlagt, og i tillegg fekk ferja tekniske problem etter dette opphaldet. I tillegg fekk FNS ei grunnstøyting med M/F «Marstein» i desember 2013. Til saman har dette ført til periodar med redusert ferjetilbod på sambandet Hufthamar – Krokeide. FNS har sett inn M/F «Herlaug» med redusert kapasitet på sambandet. M/F «Marstein» vil som følgje av grunnstøytinga få eit lengre verkstadsopphald og FNS vil setje inn ferja M/F «Tysfjord» i sambandet Hufthamar – Krokeide (som «Ferje 2» / reserveferje) frå byrjinga av februar 2014.

Ferjeruteområde Klokkarvik-Lerøy- Bjelkarøy-Hjellestad

I denne kontrakten er det berre eitt ferjesamband, med ei ferje; M/F «Sundferja». Bergen-Norhordaland Rutelag AS er operatør. Dette var det siste fylkesvegsambandet som vart anbudsutsett i regi av fylkeskommunen. Det har vore ei forbetring i høve driftsavbrot i sambandet i år, samanlikna med 2012. M/F «Sundferja» fungerer bra sjølv om det er problem å koma til kai på Lerøy og Bjelkarøy i dårleg vær.

Ferjeruteområde Masfjordnes-Duesund

I denne kontrakten er det berre eit ferjesamband, med kabelferja «Fjon-M». Operatøren er Wergeland AS. Det har vore stabil og god drift på sambandet, og stabil trafikk.

Organisering og drift av båtrutene

I 2013 var det siste driftsåret i den fyrste anbudsperioden for snøggbåtdrifta. Det har vore eit svakt år for snøggbåtdrifta med til dels stor passasjeredgong på hovudruta i Sunnhordland og mellom Sunnhordland og Bergen. Nedgongen er på om lag 18% og har i hovudsak kome på rutene mellom Sunnhordland og Bergen. Det er nærliggjande å tru at det særskilde ekspressbusstilbodet mellom Stord og Bergen har innverknad på reisemiddelfordelinga. Det har og vore nedgong på Espeværruta med om lag 9%. I ruta mellom Rosendal og Bergen ser det ut til at passasjertalet har stabilisert seg på omlag 44.000 reisande. Det har lagt på dette nivået dei 3 siste åra etter ein sterk og jamn vekst sidan oppstarten av ruta. Turistruta i Hardanger (+14%) og Austevollsruta (+4%) har hatt vekst i trafikktalet.

Ein kombinasjon av svak passasjerutvikling og det at den nye anbuds pakken for Sunnhordland gjeldande frå 01.01.2014 la opp til at den skulle dekke all fylkesintern trafikk, medførte at Norled hausten 2013 varsla om at ein ville leggja ned Flagg-ruten mellom Bergen-Stavanger frå årsskifte 2013/2014.

I samband med dette vart det føreteke sonderingar mellom Rogaland og Hordaland fylkeskommune for å sjå på moglege løysingar for å oppretthalda ruta. Dette førte ikkje fram, og ei tradisjonsrik rute med historie tilbake til byrjinga på 1960-talet var dermed innhenta av utviklinga.

Det var planen at ein i 2013 skulle ta stilling til om det skulle opprettast ei miljøbåtrute mellom Kleppstø-Bergen. Det vart gjort eit omfattande utgreiingsarbeid rundt miljøteknologi for båtdrift, og alt låg til rette for ei anbudsutlysning. I siste fase av prosjektet syntet det seg at Askøy kommune sine planar om ei omfattane utbygging på Kleppstø ikkje kunne kombinerast med ei miljøbåtrute og dei faste installasjonar som den krev. Det vart difor vedteke å utlysa sambandet for ein mellombels periode gjeldande frå 01.01.2015.

I samband med 2. generasjon anbuds konkurransen som vart gjennomført i 2012, 2013 og inn i 2014 vart talet på kontraktar og samansetjing noko endra. Det er lagt opp til tre bruttokontraktar og tre nettokontraktar. Dei fleste av kontraktane vil gjelde for perioden 1.1.2014 – 31.12.2023 med + 2 + 2 års opsjon.

Det er utlyst og tildelt løyve til 6 ulike rutepakkar med 3 ulike operatørar. Det har vore vanskeleg å oppnå ønskjeleg konkurransen for alle rutepakkane. Skyss registrerer at det er få leverandørar i marknaden for desse tenestene.

Med dei nye kontraktane har ein fått tre nybygde fartøy, ein ny snøggbåt med kapasitet til 240 pax og 35 knop (Sunnhordland) og to nye lokal-/ kombinasjonsbåtar med kapasitet til 47 pax og 19,9 knop som kan ta med to bilar eller ein liten lastebil (Austevoll og Espevær).

Infrastrukturtiltak i Hordaland utanom Bergensområdet

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Hordaland utanom Bergen (kommune) vert hovudsakleg finansiert over programområde kollektiv på fylkesvegbudsjettet. Tiltaka i 2013 har vore konsentrert om opprusting og etablering av haldeplassar og trafikksikringstiltak for dei kollektivreisande. Det bør likevel nemnast at det er forseinkingar på halvparten av dei planlagde prosjekta i Hordaland for 2013.

Austrheim

Fv 568 – Venterom Sæverøy kai

Venterom på Sæverøy kai vert bygd ferdig i 2013. Arbeidet kom seint i gong grunna få tilbud i anbudsprosessen.

Stord

Fv 49 Jektevik – Etablere venterom

Venterom med toalettfaselitetar på Jektevik ferjekai – ferdig 2013.

Voss

E 16 Voss stasjon

Det er avtalt eit spleiselag mellom stat og fylkeskommune om å planlegge og bygge kollektivterminalen på Voss stasjon. I 2013 har ein dekkast restkostnader på planarbeidet. Prosjektering av terminalen er ikkje starta opp. I forslag til Handlingsprogram 2014-2017 for Nasjonal transportplan ligg det ikkje inne statlege midlar før i 2017, noko som igjen fører til at det førebels ikkje vert sett av fylkeskommunale midlar før i 2017. Dette må sjåast i samanheng med endeleg handsaming av Handlingsprogrammet til NTP.

Austevoll

Fv 546 Terminal Storebø ungdomsskule

Det skal opparbeidast parkering, gong- og sykkelveg og ei busslomme ved Terminal Storebø på Fv 546. Arbeidet starta opp først mot slutten av 2013 på grunn av lang prosjekteringstid, og vil bli ferdigstilt i 2014.

Masfjorden

Fv 570 Haugsdal – Hostelnd

Tre busshaldeplassar vert bygd for å sikre at skuleelevar slepp å stå i vegbana. Arbeidet er i gang, og vert ferdig i 2014.

Bømlo

Fv 542 Mækjebakken

Det er oppført to nye leskur på Fv 542 Mækjebakken. Bømlo kommune har peika på at det er trong for å trafikksikre dette kollektivpunktet betre ved å gjennom fjellrensk langs vegen. Prosjektet vert derfor først ferdigstilt i 2014.

Kvinnherad

Fv 107 Austrepollen

Anbudsprosessen vert ikkje avslutta i 2013, etablering av knutepunkt for kollektivtrafikken i Austrepollen vert derfor ikkje ferdigstilt før i 2014.

Voss

Fv 306 Bjørgemarka

Tiltak i Bjørgemarka er ein del av riksvegprosjektet på Bjørgum. Prosjektet på Bjørgum er forseinka, og realisering vert først i 2014.

Andre tiltak

Det er skifta ut leskur på ei rekkje haldeplassar i fylket over diverseposten på programområde kollektiv. Utanfor Bergen har dette inkludert Kolltveit i Fjell kommune, Nordrepollen i Kvinnherad, Kabuso (Øystese) i Kvam og Alversund i Lindås kommune. Tiltaket omfattar både nyetablering av leskur, og gjenbruk av skur som vert fjerna i samband med oppgradering til universell utforming.



Foto: Tommy Næss

Tilskotsordningar

Trygt heim

Denne ikkje-lovpålagte ordninga, som blei etablert i Hordaland i 2005, heldt fram i tilnærma uendra form i 2013. Stabiliteten heng saman med at måloppnåinga her i fylket med positivt forteikn skil seg ut frå dei andre fylka, og at midlar sett av har vore stabilt. I 2013 vart det nytta 0,7 mill kr til Trygt heim ordninga. Bruken av midlane har vore fordelt på faste ruter i kommunane Bømlo, Granvin, Kvinnherad, Stord, Voss og Ulvik. Samstundes har det vore opna for ad hoc-tilskot til alle kommunane i Hordaland. I 2013 fekk arrangement i kommunane Austrheim, Lindås, Meland, Odda og Radøy ei slik tildeling. Samla passasjertal for Trygt heim ordninga i 2013 var på omlag 2700 passasjerar. Dette er ein liten nedgang frå passasjertala for 2012 og 2011. Av dei som nyttar tilbodet er omlag 60 % under 25 år.

Kollektivtransport i distrikta

For sjuande år på rad har fylkeskommunen motteke øyremerka statlege midlar til kollektivtransport i distrikta gjennom KID-ordninga. Gjennom ordninga kan ein motta prosjektstønad for inntil 3 år til forsøk på nyskapande transportopplegg, med sikte på å hauste inn nye erfaringar. Som tidlegare, kjem midlane etter søknad, i tillegg til rammeoverføringa til fylkeskommunen, men på vilkår av at det lokalt eller regionalt vert løyvd same beløp.



Opprusta haldeplass Foto: Statens vegvesen

For bruk i 2012 fekk fylkeskommunen til delt 0,9 mill kr, noko som svarte til 4% av dei nasjonale midlane til ordninga. For 2013 mottok fylkeskommunen 3,3 mill kr, noko som svarar til 15% av totalbeløpet. Det har i 2013 såleis vore rom for større satsing på kollektivtransporttiltak i distrikta enn det har vore tidlegare. Tradisjonelt har tilskota frå KID-ordninga vore nytta til mindre prosjekt, til dømes drift av servicebussruter. Desse prosjekta har vore lokalisert frå Masfjorden i nord til Tysnes i sør, og frå Sund i vest til Eidfjord i aust.

Tilskotsauken i 2013 gav rom for eit oppskalert prosjekt; pilotprosjektet Bestillingstransport. Pilotprosjektet inngår i eit større prosjekt som gjeld nytt rutetilbod i Hardanger og Voss i samband med den store utbygginga av veginfrastrukturen der dei siste åra. Det nye ruteopplegget tok til å gjelde ved skulestart i 2013, og tingsrutene kom i gang 2. januar 2014.

Del IV: Marknad og informasjon

Skyss legg til rette for at eksisterande og nye kollektivkundar er godt kjent med rutetilbodet, og eit sentralt mål er å tilby billetter som er enkle å forstå, kjøpe og bruke for alle. Lett tilgjengeleg og enkel informasjon om kollektivtilbod er avgjerande for både kundetilfredsheit og for kor mange som reiser kollektivt.

Marknadsarbeid i 2013

I 2013 hadde ein mykje dei same satsingsområda som det var fokus på i 2012.

- Utvikling og bruk av salskanalar og billetter
- Auke kjennskapen til Skyss sitt rutetilbod
- Arbeid med trafikantinformasjon

Utvikling og bruk av salskanalar og billetter

I marknadsarbeidet er det lagt vekt på utvikling av nye salskanalar og bruk av ulike typar billetter. Undersøkingar som Skyss har gjennomført viser at dei reisande er opptekne av at reisa skal gå raskt og smidig. Det er framleis ein stor andel av billettsalet som vert gjort som enkeltkjøp om bord. Nye, sjølvbetjente salskanalar har ut frå dette vore eit prioritert område i 2013. Eit tiltak for å redusere tidsbruken på haldeplassane er innføring av billettsal via kommisjonærar (kiosk og daglegvarebutikk) og mobil, samt at det er innført pristillegg for kjøp av enkeltbilletter ombord. Målet er høg grad av sjølvbetjening og førehandsbillettering som gjev raskare av- og påstiging, i tillegg til at redusert kontanthandtering ombord gjev auka tryggleik for sjåførane.

Mobilbilletten for enkeltbilletter i Sone Bergen vart lansert i januar 2013. Hausten 2013 vart det også mogleg å kjøpe PeriodeSkyss 7 og 30 dagar for Sone Bergen, og UngdomSkyss for heile Hordaland via mobilen. Sidan oppstarten har det vore god vekst i talet på nye mobilbillettbrukarar. Det har vore ein jamn auke i nye brukarar gjennom 2013, og totalt over 100.000 brukarar og nær 1,5 mill selde billetter.

Sal av enkeltbilletter hjå kommisjonær vart innført innanfor Sone Bergen i april 2013. Dette har blitt godt motteke, og løysinga fungerer godt som tillegg til sal av enkeltbilletter på

mobil og billettautomatar. Totalt er det seld over 237.000 billetter over disk. Sal av enkeltbilletter hjå kommisjonær gjorde det også mogleg å innføre tillegg i prisen for enkeltbilletter kjøpt om bord ved kontant betaling innanfor Sone Bergen frå 3. juni i år. Innføring av to-prissystem har hatt ønska effekt ved at det er oppnådd reduksjon av sal av billetter om bord i og med at dei kollektivreisande no nyttar billettautomatane meir, i tillegg til å kjøpe billett i kiosk/butikk og med mobilbillett.

I samband med at billett-appen for Skyss Billett vart lansert, så vart det gjort ulike kampanjearbeid i media og på kino, plakatar i bussar, brosjyremateriell til kundar og aktivitetar i bybiletet. Det same vart gjort då sal av enkeltbilletter via kommisjonær vart etablert. Også til andre typar billettprodukt har det vore gjennomført kampanjearbeid. Totalt er det gjennomført 15 ulike kampanjar i 2013.

Auke kjennskapen til Skyss sitt rutetilbod

For å kunne nå måla om auka andel kollektivreisane, må potensielle kollektivreisande ha kjennskap til rutetilbodet eller kjennskap til kvar dei kan få slik informasjon når dei treng det. Som ein konsekvens av endra og nytt rutetilbod i 2013, har Skyss gjennomført kampanjar retta mot både nye og gamle kollektivreisande. Kampanjearbeidet har i størst mogleg grad vore knytt til annonsering i media, bussplakatar, fulldistribusjon av informasjon om nye ruter direkte i postkassen til aktuelle huslydar, rettleiarar på sentrale haldeplassar og terminalar. Desse kampanjetiltaka vart nytta når det gjaldt opninga av Bybanen til Lagunen, og omlegginga av rutetilbodet i Bergen sør. Det same vart gjort i samband med nye ruter i ruteområde Vest, samt nye ruter i ruteområde Hardanger og Voss.

Arbeid med trafikantinformasjon

Trafikantinformasjonen involverer ei rekkje kanalar, og erfaring viser at det er ressurskrevjande å få ut heilskapleg og rett informasjon i alle kanalar som til ei kvar tid skal vera oppdatert. Undersøkingar som Skyss har gjort viser at innbyggjarane framleis synest at det er vanskeleg å orientere seg i kollektivtilbodet. Vaksne som bruker bil til/frå jobb dagleg er den viktigaste målgruppa for å få nye reisande, og det er difor særleg viktig å merke seg at det er denne gruppa som synes

- I 2013 vart det gjennomført omlag 22.000 kontrollar og over 636.000 personar vart kontrollert
- Dette er over 310.000 færre enn i 2012
- Nedgangen er i tråd med målsetninga om å dreie fokus frå bybanen til andre linjer
- I 2012 stod over 805.000 kontrollar om bord i bybanen for 85% av all kontrollaktivitet i Skyss
- I 2013 var dette redusert til omlag 60% av det totale antallet
- Lite fokus på områder utanfor Sone Bergen i 2013
- Dei over 7000 avvika i 2013 gjev ein «snikandel» på 1,11 %



det er vanskeleg å orientere seg i kollektivtilbodet. Også mellom dei som reiser kollektivt i dag, er ein stor del framleis misnøgd med informasjon på haldeplassane og om bord. Berre desse to opplysingane åleine fortel oss at det framleis er viktig med ytterlegare arbeid med trafikantinformasjonen.

I 2013 vart Lagunen terminal og Bergen busstasjon såkalla papirause terminalar - det inneber at all informasjon og skilting er digital. Skyss er ei av dei fyrste som innfører terminalar med berre digitale skjermar i Noreg. Den digitale skiltinga vert vidareutvikla og innført fleire stadar etterkvart. Så langt har dette gått svært bra, med gode tilbakemeldingar. Fordelen med digital skilting er at ein kan tilby dei kollektivreisande oppdatert og relevant info på mange ulike lokasjonar frå ein sentral lokasjon.

Sanntidsinformasjonssystemet

I 2013 starta utrullinga av sanntidsløyninga for bussane i Bergensområdet. Starten gjekk i mai då sanntidsinformasjonssystemet vart installert på 36 bussar på stamlinje 3 og 4, og vidare i juni for ruteområde Bergen Sør, i november Bergen nord, og i desember Bergen sentrum. På stamlinje 3 og 4 er det også installert innvendig haldeplassopprop. Totalt var det ved årsskiftet omlag 350 bussar med i sann-



Foto: Frode Endresen

tidsløyninga. Når planlagt utrulling er ferdig vil omlag 570 bussar inngå i sanntidsløyninga. Oppstart i ruteområda Nordhordland og Vest er planlagt i fyrste del av 2014. Avtalen har og opsjon på installasjon i dei andre bussane i fylket.

Informasjonsskjermar er montert på terminalane Bergen busstasjon og Lagunen terminal inklusiv skjermar på 17 perrongar på desse terminalane. Haldeplasskilt er utplassert på terminalane Oasen, Sandeide og Dolvik, på haldeplassar langs traseen Bryggen – Handelshøyskolen (NHH), samt på nokre haldeplassar på Sandsli. Totalt er det utplassert haldeplasskilt på 22 haldeplassar i løpet av 2013.

Det er vidare planlagt utplassering på ytterlegare omlag 35 haldeplassar i 2014, i hovudsak på haldeplassar langs stamlinje 2, på Flaktveit og i Bergen sentrum.

I tillegg til faste informasjonsskjermar på terminalar og skilt på haldeplassar vil sanntidsinformasjon verte tilgjengeleg på mobil- og web-løyningar. Det er planlagt lansering av en mobil-app (sanntid) januar 2014.

Skyss.no

Nettsida skyss.no vart oppgradert 14. november 2013, der den mellom anna fekk responsive (skalerbare) sider tilpassa ulike plattformer. Også reiseplanleggjaren vart oppgradert i 2013. Bruken av mobil er ein ny trend, og av dei over 6,2 mill sidevisningane, fordelt på nær 1,4 millionar personar, av skyss.no i 2013, kom 43% frå ei mobil eining. Dei to best besøkte dagane var i midten av august. Begge med over 28.000 treff. Første dagen for sommarruter viser også ein tydeleg topp. Gjennomsnittleg antal personar som besøker skyss.no kvar dag varierer mellom 13.000-16.000, det vil seie omlag 19.000 besøk og omlag 60.000 sidevisningar.

Facebook-profilen til Skyss vart lansert i 2012, og har no 2.400 følgjarar. Dette er ei dobling i talet på følgjarar iløpet av eit år.

Reiseaktivitet og billettbruk

Data frå reisevaneundersøkinga MIS viser at den totale befolkninga i Bergensområdet (15 år og eldre) i gjennomsnitt utfører om lag 112 kollektive reiser per år. Tilsvarende tal for befolkninga i Hordaland elles er på 59. Dette forholdstalet viser seg også att i høvesvis 13% og 8% kollektivandel. Samanlikna med tidlegare år har ikkje kollektivandelen i Bergensområdet endra seg siste to åra, samstundes som den har vakse med 2 prosentpoeng i Hordaland elles. For å legge til rette for auka kollektivandel er det mellom anna gjort viktige grep når det gjeld utvikling av billettsystemet og billettar. Det har heile tida vore eit mål å få fleire til å nytte Skysskortet som betalingsmiddel ombord, eller kjøpe billett på førehand. I hovudsak er det dei reisande i Bergensområdet som har bytta til elektronisk billett når ein ser dei kollektivreisande i fylket under eitt. Overgangen til elektronisk billett gjekk svært raskt blant dei yngre passasjergruppene.

Nøgde kollektivreisande i Hordaland

I marknadsinformasjonssystemet (MIS) vert data om kollektivtrafikk og innbyggjarane i Hordaland henta inn. Det vert både gjort intervju undervegs på ei kollektivreise, og det vert gjort undersøkingar blant innbyggjarane uavhengig av kollektivreise. Det vert gjort omlag 12.000 intervju ombord kvart år, fordelt representativt på kontraktane og kvartalsvis. Generelt kan ein seie at dei som reiser kollektivt (intervjua på reisa) er meir nøgd med kollektivtilbodet enn innbyggjarane elles.

Dei kollektivreisande i Hordaland er alt i alt nøgde med kvaliteten på kollektivreisene. På spørsmål om «alt i alt tilfredsheit med reisa», seier 39% i 2013 at dei er «svært tilfreds», og 58% «ganske tilfreds». Totalt er dette på nivå med tilsvarande resultat hjå Ruter i Oslo og Akershus. Når ein splittar resultat på Bergensområdet vs. Hordaland elles, ser vi at færre kundar i Bergensområdet enn i fylket elles er «svært fornøgd». I begge område ser vi også at andelen «svært fornøgd» fell frå 2012 til 2013 etter tre år med auke.

Dei kollektivreisande er også alt i alt tilfreds med kollektivtrafikken sin «punktlegheit». For Hordaland totalt oppgjev 55% «ganske fornøgd» og 39% «svært fornøgd». Det er i realiteten ingen forskjell på opplevd punktlegheit i Bergensområdet og Hordaland elles. Etter tre år med auka tilfredsheit med punktlegheit, fell tilfredsheita i 2013 i både Bergen og fylket for elles. I tillegg til generelle eigenskaper ved kollektivtilbodet, er «sjåfør si serviceinnstilling» og evne til å gje tydeleg og korrekt informasjon særleg viktig for passasjerane si oppleving av turen. MIS-resultata for Hordaland samla viser at totalt 94% av dei reisande er tilfreds med sjåfør si serviceinnstilling (57% ganske tilfreds og 37% svært tilfreds). Og 92 % er tilfreds med «sjåfør sin kunnskap om lina». (57% ganske tilfreds og 35% svært tilfreds). Resultata varierer ein del mellom ulike kontraktar og mellom Bergensområdet og Hordaland elles. På overordna nivå viser resultata at kollektivkundar stort sett er nøgd med sjåførane som kunderettleiarar. Resultat frå MIS tyder og på at folk alt i alt kjenner seg trygge. Litt mindre trygge på kveldstid enn på dagtid (89% vs 99%), og tryggleikskjensla er sterkare i distriktet enn i Bergensområdet.

Innbyggjarane sin tilfredsheit med kollektivtilbodet

Innbyggjarane i Hordaland gjev på ulike måtar uttrykk for at dei er middels godt nøgd med kollektivtilbodet. På spørsmål om «alt i alt tilfredsheit med kollektivtilbodet der ein bur og ferdast», er 49 % fornøgd (ganske+svært fornøgd), og 50% er tilfreds med «antal avgangar». Dette er dei to tilfredsheitsspørsmåla som skil Bergensområdet tydelegast frå Hordaland elles, ved at innbyggjarane i Bergensområdet er markant meir tilfreds: «Alt i alt tilfredsheit» (55% vs. 35%), og «antal avgangar» (55% vs. 36%). Medan innbyggjarane i

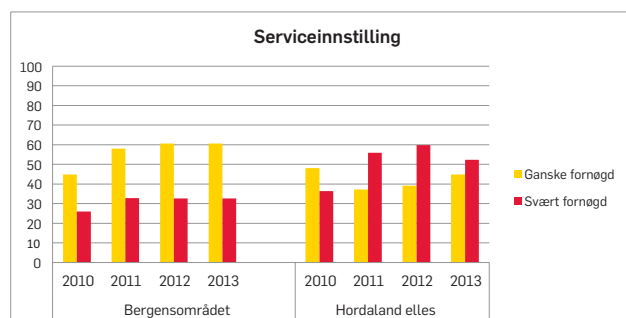
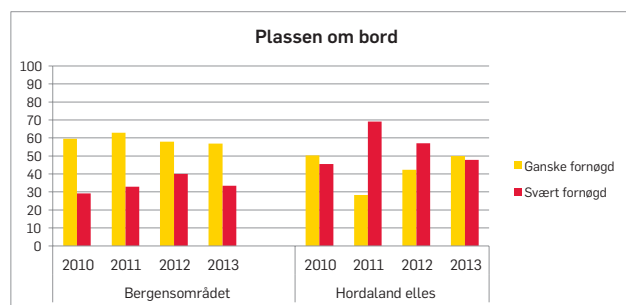
Bergensområdet blir meir tilfreds for kvart år, er hordalendingane elles om lag like nøgd i 2013 som dei var i 2010. Bakgrunntala viser og svært tydeleg at dess oftare ein nyttar seg av kollektivtransport, dess meir tilfreds er ein med tilbodet.

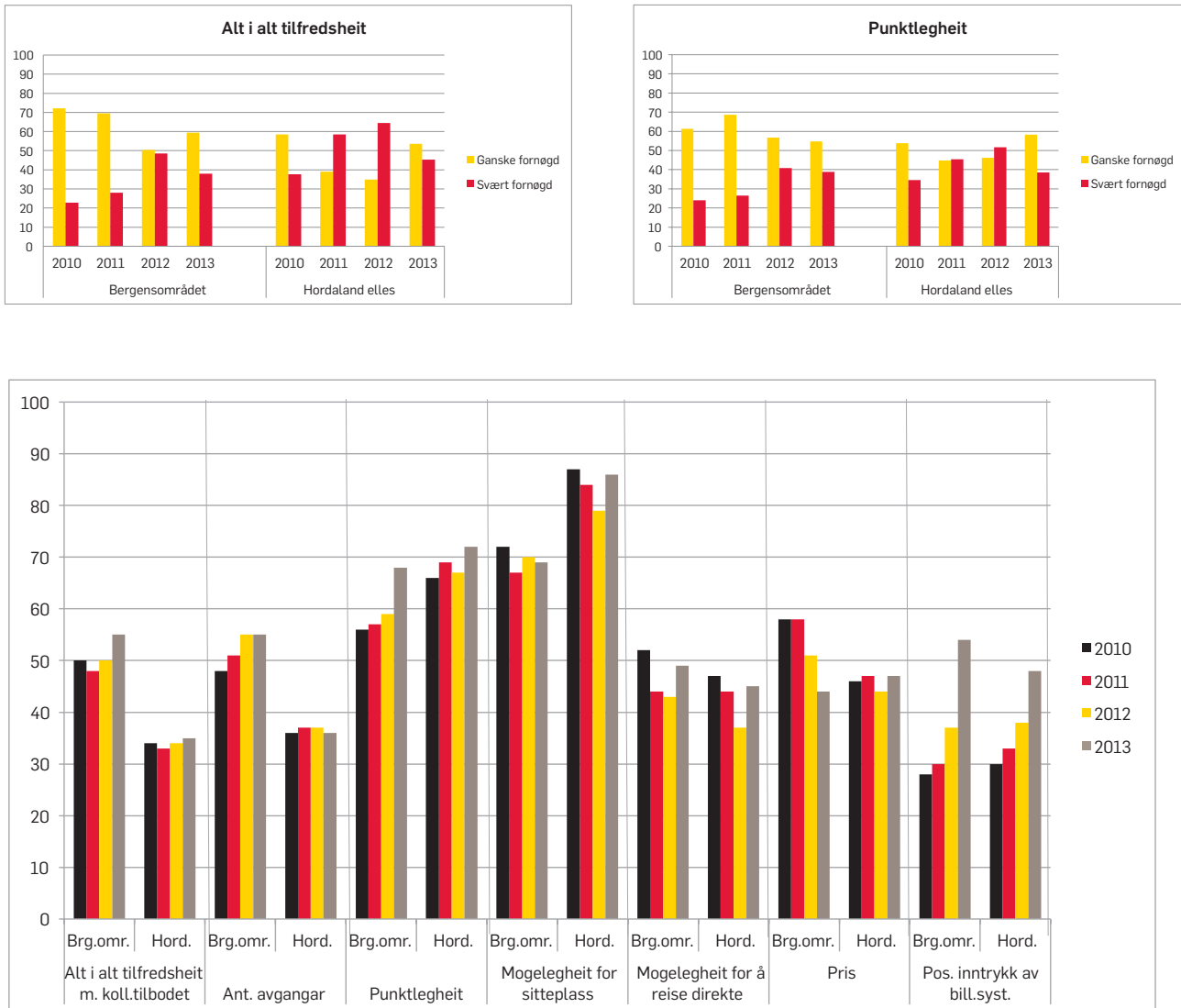
Når det gjeld faktorane «punktlegheit» og «mulegheit for sitteplass» er distriktet meir tilfreds enn Bergensområdet, men i løpet av det siste året er innbyggjarane i by og bynære områder blitt markant meir fornøgd med punktlegheita i kollektivtrafikken. Motsett utvikling finn ein for faktoren «mulegheit for sitteplass». I begge områder opplever publikum at det oftare enn før er mindre tilgang på sitteplass.

Kor vidt ein kan «reise direkte» utan omstiging til andre kollektive transportmiddel, er for mange viktig når det gjeld valet av transportmiddel. Etter tre år med dalande tilfredsheit, kan det synast som det er eit skifte det siste året, både i Bergensområdet og i Hordaland elles.

Når det gjeld «pris» og «inntrykk av billettsystemet» så viser undersøkinga for 2013 at i Bergensområdet er langt mindre tilfreds med prisen på kollektivreiser i 2013 enn i 2010. Vidare er det registrert ei markant positiv utvikling i innbyggjarane si oppleving av billettsystemet. I tillegg ser ein at dess oftare ein reiser kollektivt, dess meir tilfreds er ein med billettsystemet: 64% blant dei som reiser minimum 2 dagar per veke, 54% blant dei som reiser kvar veke/månadleg, og 37% blant dei som reiser sjeldnare.

Figur 02. MIS Kundeintervju (ombord)





Figur 03. MIS RVU tilfredshet blant innbyggjarar, område og år

Takstar og endringar i reglementet for kollektivreisande

Fylkestinget vedtok nye prisar for buss og Bybanen gjeldane frå og med 1. februar 2013. Etter vedtak i fylkesutvalet vart det og innført prispåslag for billetter kjøpt ombord frå 3. juni 2013. Ordninga vart gjort gjeldande innanfor Sone Bergen. Det vart som nemnd eit auka sal både via mobil og hjå kommisjonær då ombordtillegget vart innført.

I tillegg vart det gjort ei større endring for bruk av UngdomSkyss, i og med at det vart gjort avtale med Rogaland fylkeskommune om at UngdomSkyss kunne vere fylkesgrenseoverskridande frå og med 19. august 2013. Dette innebar at alle som nytta UngdomSkyss kunne bruke dette på Kolumbus sine bussar i kommunane Haugesund, Karmøy, Bokn, Tysvær og Vindafjord i Rogaland.

Detaljar om prisendringane frå 1. februar 2013:

- EnkeltSkyss for 1-2 soner/Sone Bergen auka med 7 %. Ny pris for vaksen vart kr. 29,- og for born/honnør vart prisen kr. 15,- . EnkeltSkyss vaksen innanfor Sone Bergen betalt med KontantSkyss vart kr. 22,40. EnkeltSkyss for 3 soner og oppover auka med 5 %
- PeriodeSkyss auka med 4 % for alle reisestrekningar. Priskeksempel for PeriodeSkyss 30 dagar for 1-2 soner/ Sone Bergen: Vaksen kr. 690,-, student kr. 415,- og born/honnør kr. 345,-
- PeriodeSkyss buss/tog auka med 4 % for alle reisestrekningar
- Det vart også innført ny prisstruktur for PeriodeSkyss buss/ferje. Prisen auka for dei korte strekningane, medan den minska for dei lange strekningane
- For UngdomSkyss auka prisen til kr. 310,-
- FleksiSkyss for 1-2 soner/Sone Bergen auka med 7 %. Ny pris for vaksen vart kr. 270,- og for born/honnør vart prisen kr. 150,- . FleksiSkyss for 3 soner og oppover aukar med ca. 5 %
- I tillegg kom ombordtillegget i sone Bergen frå 3. juni

Del V: Talmateriale

Fylkeskommunal finansiering

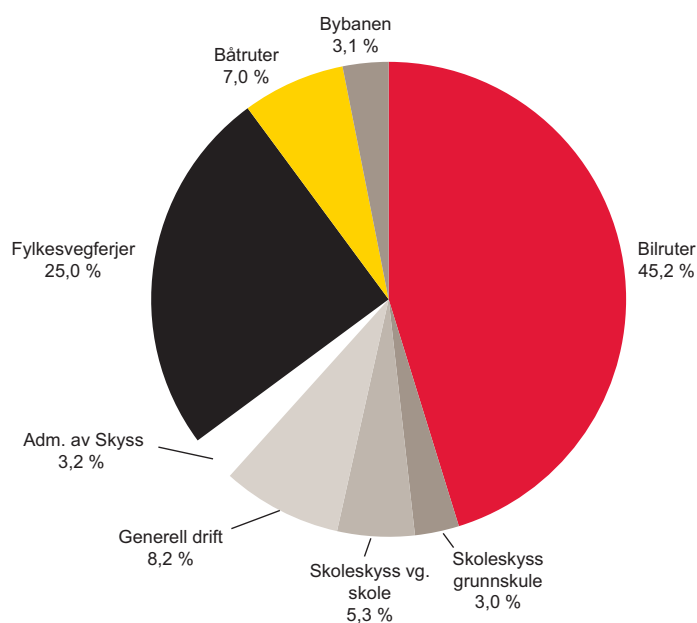
Budsjetterte nettodriftsutgifter - kollektivtrafikk 2007 - 2013 (på KOSTRA funksjon/kostnadsstad)

Kollektivføremål /År (Kr. i heile 1000)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bilruiter	418 900	604 360	659 205	649 821	752 010	763 797	808 090
310 220 Bilruiter	300 000	476 300	546 350	504 333	586 844	593 666	563 290
300 310 Skoleskyss grunnskule	29 100	34 600	35 716	52 600	54 020	42 000	37 500
300320 Skoleskyss vg. skole	89 000	80 400	56 593	55 900	50 200	55 400	65 500
310220 Felles driftskostnader					22 290	36 274	101 800
310 100 Administrasjon av Skyss	0	12 060	17 881	23 283	29 536	36 457	40 000
Fylkesvegferjer*	13 200	13 700	16 200	308 200	301 915	305 272	311 569
Båtruiter	54 000	60 600	62 554	66 709	74 499	82 744	87 219
Bybanen	0	0	1 500	17 992	30 583	50 868	38 782
Sum nettodriftsutgift kollektivføremål	486 100	678 660	739 459	1 042 722	1 159 007	1 202 681	1 245 660
Sum nettodriftsutgift heile HFK	3 068 641	3 386 007	3 379 098	4 172 342	4 528 000	4 755 500	4 556 400
Kollektiv netto driftsutgift i % av nettodr.utg. heile HFK	15,80 %	20,00 %	21,90 %	25,00 %	26,00 %	25,29 %	27,34 %
Bilruiter i % av sum drift heile HFK	13,60 %	17,80 %	19,50 %	15,60 %	17,00 %	16,06 %	17,74 %

*overtaking av «øvrige riksvegferjesamband» 01.01.2010.

Tabell 09. a Driftsbudsjett Nettodriftsutgifter KM 2013

Fordeling av 1245 mill. kr. til kollektivføremål i 2013



Figur 04. Driftsbudsjett

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

År	Rekneskap 2008	Rekneskap 2009	Rekneskap 2010	Rekneskap 2011	Rekneskap 2012	Budsjett 2013
730 Bilruter	160 251	71 891	207 911	105 600	30 000	53 000
734 Bybanen	72 249	102 303	184 960	16 200	87 000	157 500
Sum	232 500	174 194	392 971	121 800	117 000	210 500
Sum invest. HFK*	705 130	1 262 495	2 569 337	2 446 500	2 827 900	2 991 000
Kollektiv % av sum invest.	33 %	14 %	15 %	5 %	4 %	4 %

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

Tabell 10. Investeringsbudsjett

Buss – trafikkstatistikk

Ruteområde	2011	2012	Snitt per dag 2012	2013	Snitt per dag 2013
1.1 Austevoll	188 626	196 130	536	191 043	523
1.2 Sunnhordland	1 121 919	1 088 487	2 974	1 120 200	3 069
1.3/1.4 Voss & Hardanger	2 178 443	2 116 523	5 783	2 080 437	5 700
1.5 Modalen & Vaksdal	84 819	81 971	224	78 992	216
2.1 Nordhordland	1 870 721	1 921 984	5 251	1 960 923	5 372
2.6 Osterøy	512 645	625 220	1 708	620 597	1 700
2.2 Bergen Sør	6 660 071	6 863 464	18 753	7 068 525	19 366
2.3 Bybanen	7 060 109	7 994 741	21 844	9 125 353	25 001
2.4 Bergen Nord	2 740 007	11 147 165	30 457	11 873 378	32 530
2.5 Bergen Sentrum	682 569	10 253 937	28 016	10 904 616	29 876
2.7 Vest		2 510 286	6 859	5 275 118	14 452
Kvalitetsavtalen	21 409 226	2 421 246	6 615	–	–
Totalt, påstigingar	44 509 155	47 221 154	129 863	50 299 181	137 805

Tabell 11. Buss - trafikkstatistikk

Tekniske problem med vognparken

Hendingar med årsak feil på materiell.

2013	By-banen	Bergen Sentrum	Bergen Sør	Vest	Bergen Nord	Sunn-hordland	Hardan-ger/Voss	Nord-hordland	Linje 2	Auste-voll	Modalen	Osterøy	Total-sum
jan	61	50	23	14	18	8	2		1			1	178
feb	91	41	15	16	9	14	1	1	3				191
mar	55	34	35	6	16	4	2	3		1			156
apr	52	23	13	8	9	5	1		2				113
mai	37	31	11	5	10	8	2		1	1			106
jun	44	24	11	7	4	5		1	1				97
jul	43	30	20	8	7	3	3	2	1		1		118
aug	125	35	19	11	14		3	1					208
sep	149	34	10	24	5	3	3	6					234
okt	32	29	16	20	4	1	2	1	1	1			107
Totalsum	689	331	173	119	96	51	19	15	10	3	1	1	1 508

Tabell 12. Tekniske problem med vognparken

Kilde: Operatørens egne rapporter levert til Skyss

Buss og Bybanen – ruteområde

Ruteområde	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 - 01.07.2017	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 +2	Nobina AS
Osterøy	Osterøy	01.03.2011 - 28.02.2018 +2	Tide Buss AS
Bergen Sør	Fana Ytrebygda Os	16.08.2010 - 30.04.2017 +2	Tide Buss AS
Bybanen	Byparken – Nesttun	22.06.2010 - 01.07.2017 +2	Fjord1 Partner AS
Bergen Nord	Åsane Arna Lønborg Laksevåg Fyllingsdalen Bønes Loddefjord	01.10.2011 - 30.09.2018 +2	Tide Buss AS
Bergen Sentrum	Bergen sentrum Sandviken Årstad	01.12.2011 - 30.11.2018 +2	Tide Buss AS
Vest	Askøy Sotra Øygraden	25.06.2012 - 24.06.2019 +1+1	Nettbuss AS
Servicelinjene i Bergen	Sentrum Landås Laksevåg Åsane	01.07.2013-30.06.2020 +2	Osbus

Tabell 13. Ruteområde buss og Bybanen

Ferjer – ruteområde

Anbudspakke - 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 Bømlø Sveio	01.01.2011 - 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 – Hjeltestad Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjeltestad	Bergen Sund	01.02.2012 - 31.01.2017 + inntil 2 år og 11 mnd opsjon	Bergen-Nordhordland Rutelag AS
Kommersielt løyve Breistein – Valestrand	Bergen Osterøy	Løyve til 30.04.2014	Osterøy ferjeselskap AS
Riksvegsamband Halhjem – Sandvikvåg	Os Fitjar	01.01.2007 - 31.12.2016	Fjord1
Riksvegsamband Bruravik – Brimnes	Ulvik Eidfjord	01.01.2011 - til bruopning, august 2013	Fjord1, nedlagt ved bruopning

Tabell 14. Rutepakkane i Hordaland for ferje

Ferjer – trafikkstatistikk

Samband	Kjøretøy 2011	Pbe 2011	Pbeådt 2011	Pax 2011	Kjøretøy 2012	Pbe 2012	Pbeådt 2012	Pax 2012	Kjøretøy 2013	Pbe 2013	Pbeådt 2013	Pax 2013
Masfjordnes-Duesund «Fjonn-M»	53 917	60 507	166	86 460	54 031	61 606	169	85 727	53 752	62 415	171	85 159
Nordhordland												
Fedje-Sævrøy «Fedjefjord»	43 372	54 454	149	97 072	44 690	54 758	150	100 239	44 589	54 950	151	100 217
Leirvåg-Sløyvåg «Melderskin»	177 319	265 798	728	317 427	186 684	278 459	763	339 950	181 637	276 246	757	327 969
Langevåg-Buavåg «Utstein»	76 134	95 639	262	136 693	78 953	102 906	282	138 664	76 724	100 394	275	135 668
Sunnhordland												
Skjersholmane-Ranavik «Strand» «Høgsfjord»	133 358	205 382	563	242 808	131 534	201 702	553	240 390	138 756	216 409	593	253 140
Skånevik-Matre-Utåker «Kvinnherad»	85 350	130 877	359	166 485	84 829	130 948	359	167 489	82 382	127 923	350	156 724
Jektevik-N. Huglo-Hodnaneset «Følgefonn»	165 776	216 872	594	290 127	168 057	220 994	605	292 698	171 057	225 427	618	294 998
Fjelbergruta «Sveio»	29 881	41 797	115	60 270	30 869	42 742	117	61 483	28 487	39 272	108	54 888
Midthordland og Austevoll												
Krokeide-Hufthamar «Trondheim» «Marstein»	277 509	378 068	1 036	542 902	285 406	390 536	1 070	558 460	289 023	390 235	1 069	565 870
Husavik-Sandvikvåg «Heilhorn»	54 848	79 336	217	104 950	56 304	81 400	223	108 774	55 998	83 196	228	106 873
Halhjem-Våge «Selbjørnsfjord»	164 387	204 428	560	331 213	168 956	207 667	569	340 918	174 200	214 629	588	347 715
Hatvik-Venjanaset «Fosen»	363 516	472 170	1 294	720 120	359 926	464 665	1 273	690 208	378 816	482 912	1 323	738 289

Samband	Kjøretøy 2011	Pbe 2011	Pbeådt 2011	Pax 2011	Kjøretøy 2012	Pbe 2012	Pbeådt 2012	Pax 2012	Kjøretøy 2013	Pbe 2013	Pbeådt 2013	Pax 2013
Hardanger												
Kvandal-Utne-Kinsarvik «Hardingen» «Jondal»	222 242	393 525	1 078	510 678	203 374	365 679	1 002	467 253	158 007	277 800	761	359 819
Jondal-Tørvikbygd "Ølen", "Etne" frå 1.5.2013	93 011	135 503	371	202 112	111 686	160 228	439	234 955	155 529	243 841	668	327 793
Gj.hamn-Varaldsøy-Årsnes «Vikingen» «Hordaland»	238 939	347 285	951	484 276	257 587	376 136	1031	511 657	246 633	366 831	1005	482 742
Klokkarvik-Hjeltestad «Sundferja»	18 664	21 828	60	37 633	19 477	22 049	60	37 449	20 814	23 269	64	39 190
Samla Hordaland (HFK ansvar) anbudsutsette ferjesamband	2 198 223	3 103 469		4 331 226	2 242 363	3 162 475		4 376 314	2 256 404	3 185 749		4 377 054
Breistein-Valestrand «Ole Bull»	184 629	250 843	687	394 977	188 828	240 120	658	405 524	191 660	234 653	643	405 029
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar og kommer- siell rute)	2 382 852	3 354 312		4 726 203	2 431 191	3 402 595		4 781 838	2 448 064	3 420 402		4 782 083
Halhjem-Sandvikvåg «Bergensfjord» «Fana fjord» «Raunefjord»	888 618	1 660 132	4 548	2 089 712	912 463	1 743 838	4 778	2 125 863	931 698	1 825 368	5 001	2 140 254
Bruravik-Brimnes* «Sogn» «Gulen»	357 348	543 937	1 490	900 069	350 397	530 820	1 454	873 146	261 759	414 565	1 818	680 301
Samla Hordaland (inkl. HFK ansvar, kommersiell rute og SVV ansvar)	3 628 818	5 558 381		7 715 984	3 694 051	5 677 253		7 780 847	3 641 521	5 660 335		7 602 638

Tabell 15. Ferjer trafikkstatistikk 2013

* Bruravik - Brimnes nedlagt 17. august 2013

Båt – trafikkstatistikk

Operatør/rute	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Norled AS							
Sunnhordlandsruta	329 549	336 473	335 314	327 841	326 077	311 153	254 360
Austevoll	16 108	11 964	10 990	11 742	11 881	12 808	13 276
Espevær	29 251	29 533	30 832	32 718	36 022	36 093	32 759
Turistrute Hardanger	12 971	15 715	14 914	14 185	14 928	14 832	16 925
L. Rødne & Sønner AS							
Rosendal - Bergen	24 178	35 263	39 192	39 922	44 312	44 880	44 427
Bergen-Nordhordland Rutelag AS							
Kleppestø – Bergen*	225 276	252 134	260 502	274 037	279 578	302 593	300 891
Hellesøy - Hernar	6 675	6 594	8 274	6 578	7 405	7 600	7 258
Strønen's Båtservice							Gulen (GSS)
Rekstern – Våge – Os**	5 700	6 791	5 800	7 500	8 501	5 958	10 399
Samla antal snøggbåtreisande	649 708	694 467	705 818	714 523	728 704	735 917	649 708

Tabell 16. Båtruter trafikkstatistikk 2013

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

** Det har tidlegare år (2009 - 2012) vore dårleg kvalitet på registrering av skulereisande med påfølgjande dårleg kvalitet på statistikken for sambandet Reksteren - Våge - Os. I 2013 har det vore tilrettelagt for betre registrering.

Båt – kontraktar

Kontrakt snøggåtruter	Kontraktstype	Driftsperiode	Operatør
Sunnhordland og Austevoll (Rutepakke 1)	Bruttokontrakt	01.01.2014 - 31.12.2023 +2+2	Norled AS
Kleppestø – Strandkaiaen (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	Gulen Skyssbåtservice AS
Kvinnherad - Bergen og Rekstern - 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
Kontrakt lokalbåtruter			
Åkrafjorden		Kontinuerleg	Nils Kjetil Eikemo
Osterfjorden		01.07.2007 -	Osterøy sjøreise
Geitanger		01.06.2008 - 31.05.2018	Geitanger transport

Tabell 17. Snøgg- og lokalbåtruter i Hordaland

Sal av periodebillett - utvikling over år

År	Barn	Honnør	Student	Ungdom	Voksen	Totalsum	%-endring
2011	15 825	19 526	96 486	162 001	194 679	488 517	
2012	19 440	22 535	116 442	168 703	217 207	544 326	11,4 %
2013	20 894	26 416	120 835	167 957	249 458	585 560	7,58 %

Tabell 18. Sal av periodebillett - utvikling.

Billettkontrollar og takstar

Reisande med gyldig billett

	Kontrollar i 2013			Kontrollar i 2012	2013 vs 2012
	Ant. kontrollerte	Ant. avvik	% avvik	Ant. kontrollerte	
Sone					
Austevoll	24	0	0 %	0	0,00 %
Sunnhordland	0	0	0 %	421	- %
Hardanger/Voss	183	4	2,20 %	210	-0,20 %
Nordhordland	1 994	29	1,50 %	926	0,00 %
Askøy	2 514	42	1,70 %	4 614	0,90 %
Bergen Nord	86 396	1 021	1,20 %	45 765	0,40 %
Bergen sør	109 013	1 143	1,10 %	54 634	0,60 %
Bergen vest/sentrum	49 922	915	1,80 %	29 721	0,90 %
Sotra	4 901	75	1,50 %	3 887	-0,30 %
Osterøy/Arna	313	10	3,20 %	656	2,40 %
Bybanen	380 744	3 852	1,00 %	805 728	0,50 %
Totalt	636 004	7 091	1,11 %	946 562	

Tabell 19. Billettkontrollar 2012 og 2013.

Prisutvikling i Hordaland i perioden 2007-2013. Alle prisar gjeld minstetakst dersom ikkje ane er opplyst.

Oversikt over ulike typar billettar:

Hordaland	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Pris per enkeltreise/40 reiser
Enkeltbillett vaksen (kontant om bord i Sone Bergen*)	23	23	24	25	25	27	29 (40*)	29 (40*)
Enkeltbillett vaksen kjøpt på forhånd i Sone Bergen**							29	29,0
Enkeltbillett vaksen kjøpt med KontantSkyss				20,8	20,8	20,8	22,4	22,4
FleksiSkyss vaksen 1-2 soner (12 enkeltreiser)	230	230	240	250	250	250	270	22,5
Månadsbillett vaksen 1-2 soner	600	600	620	640	660	660	690	17,3
Månadsbillett ungdom heile fylket	330	295	295	300	300	300	310	7,8
Månadsbillett student 1-2 soner	360	360	375	385	400	400	415	10,4
Månadsbillett barn/honnør 1-2 soner	300	300	310	320	330	330	345	8,6

Tabell 20. Prisutvikling. Minstetakst.

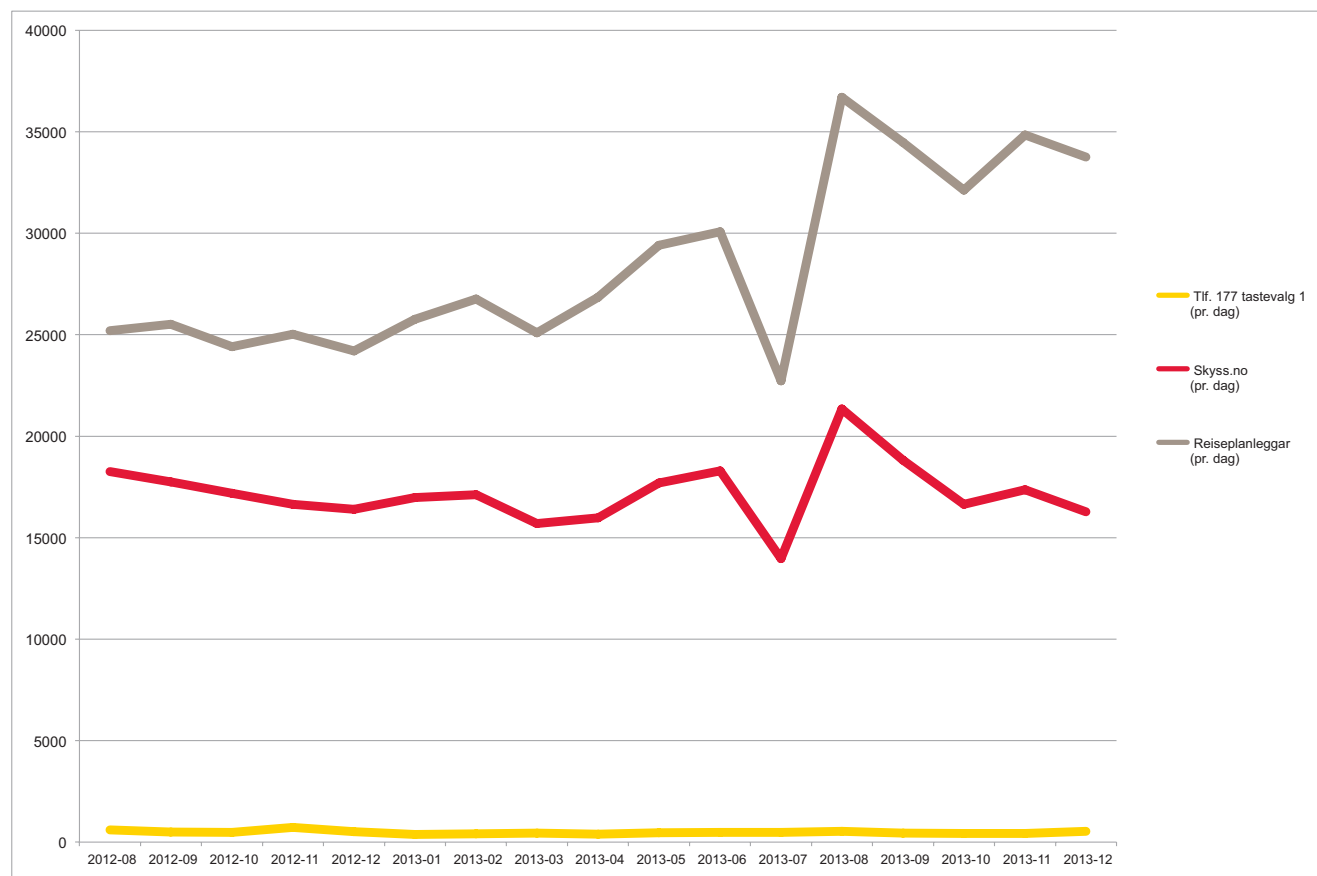
* Ombordtillegg vart innført i Sone Bergen 3. juni 2013 - ingen ombordtillegg utanfor Sone Bergen

** Billettar i Sone Bergen kan kjøpast på førehand på mobiltelefon, automat, butikk/kiosk

Bruk av Skyss sine tenester

Mnd-år	« Tlf. 177 tastevalg 1 » (pr. dag)	« Skyss.no » (pr. dag)	« Reiseplanleggar » (pr. dag)
2012-08	607	18 255	25 204
2012-09	500	17 749	25 517
2012-10	485	17 185	24 406
2012-11	730	16 645	25 025
2012-12	513	16 391	24 196
2013-01	377	16 981	25 766
2013-02	402	17 122	26 763
2013-03	439	15 690	25 104
2013-04	388	15 976	26 857
2013-05	468	17 689	29 408
2013-06	479	18 286	30 073
2013-07	471	13 969	22 728
2013-08	540	21 350	36 694
2013-09	442	18 820	34 475
2013-10	424	16 640	32 132
2013-11	422	17 372	34 836
2013-12	527	16 285	33 760

Tabell 21. Bruk av Skyss sine tenester



Figur 05.

MIS undersøking – kunden si oppleving av reisa – ruteområde

	Austevoll			Sunnhordland			Hardanger Voss			Modalen Vaksdal			Nordhord.				
År =>	10	11	12	13	10	11	12	13	10	11	12	13	10	11	12	13	
Kundeopplevelse av reisa	96	226	321	335	297	680	545	545	315	714	823	843	120	187	201	219	646
Alt i alt - kor nøyd er du med denne turen? (%)	95	95	100	97	94	97	99	100	98	98	100	99	99	98	99	100	99
Punktlegheit	84	85	98	96	90	89	99	97	91	88	96	97	84	89	97	100	97
Plassen om bord	98	96	100	97	97	99	99	99	97	98	99	99	91	91	100	98	96
Sjåførs kjørestil	89	92	99	96	96	97	99	100	96	97	100	97	92	91	99	97	97
Sjåførs serviceinnstilling	89	89	95	96	78	93	100	100	84	94	99	97	85	90	100	99	96
Sjåførs kunnskap om busslinja og overgangspunkt	86	91	96	92	72	95	99	100	77	95	98	97	77	95	99	96	98
Info om avgangstid på haldeplass	66	60	94	84	78	52	81	75	77	57	85	85	76	49	96	88	92
Trong for ruteinformasjon på reisa	14	26	66	83	18	1	2	0	29	8	40	56	54	22	75	77	80
Tilgjenge på ruteinformasjon ombord	87	80	95	93	91	96	99	100	88	87	97	96	91	74	99	96	94
Reinholdet på bybanestoppet du gjekk på																	
Innvendig reinhold	91	93	99	96	96	94	97	95	97	97	98	98	89	88	99	94	96
Temperaturen ombord	92	99	100	96	88	96	99	99	93	97	99	97	97	97	99	95	95
God tid til å gå ombord*	100	96	100	99	96	100	99	100	97	99	100	99	92	98	99	98	98
Tryggleikskjensle på buss-/ bybane- linja på dagtid	91	95	99	99	98	99	99	100	98	99	99	99	98	92	99	100	99
Tryggleikskjensle på buss-/ bybane- linja på kveldstid	90	88	97	95	98	92	97	96	96	93	97	96	97	87	98	89	93

	Brg. sør			Bybanen			Brg. nord			Brg. sentrum			Osterøy			Vest				
	10	11	12	13	10	11	12	13	10	11	12	13	10	11	12	13	10	11	12	13
Kundeopplevelse av reisa	År =>																			
Antal kunde-intervju (n)	582	1902	1562	1786	975	2000	1395	1802	264	1451	2330	2594	504	2078	1863	1942	496	2144	880	1007
Alt i alt - kor nøyd er du med denne turen? (%)	97	97	99	98	96	99	100	98	93	97	99	96	91	97	98	97	98	95	97	98
Punktlegheit	86	94	98	94	93	99	100	99	80	93	97	91	74	93	97	92	96	81	95	96
Plassen om bord	95	97	99	91	80	93	99	88	93	97	98	89	90	97	98	93	94	94	96	98
Sjåførs kjørestil	93	95	98	94	89	96	100	95	93	96	98	93	91	96	98	95	95	92	97	97
Sjåførs serviceinnstilling	78	88	96	94	38	92	99	100	79	91	95	92	66	91	96	93	100	72	93	97
Sjåførs kunnskap om busslinja og overgangspunkt	78	85	95	93	16	89	99	98	76	90	94	90	67	90	94	91	99	71	93	95
Info om avgangstid på haldeplass	73	88	96	86	91	99	100	93	78	94	97	90	68	93	96	90	97	68	88	94
Trong for ruteinformasjon på reisa	44	48	61	55	19	74	90	55	32	43	62	61	36	44	61	58	42	37	34	58
Tilgjenge på ruteinformasjon ombord	86	90	97	89	85	95	97	90	80	91	95	92	73	92	94	91	89	82	89	94
Reinholdet på bybanestoppet du gjekk på					86	89	99	88												
Innvendig reinhold	92	94	98	90	91	96	100	88	85	95	97	92	81	93	98	92	87	88	92	94
Temperaturen ombord	94	97	97	88	81	95	100	90	92	96	97	92	89	96	97	92	89	92	97	96
God tid til å gå ombord*	96	77	99	99	97	95	100	99	88	79	99	99	92	80	99	99	98	93	69	99
Tryggleikskjensle på buss-/ bybane- linja på dagtid	99	98	99	99	96	99	100	99	97	98	99	99	96	99	99	99	96	96	99	98
Tryggleikskjensle på buss-/ bybane- linja på kveldstid	96	97	97	84	87	99	99	85	93	96	97	90	89	97	97	90	93	91	97	93

Tabell 22. Kundetilfredsheit per kontakt

Biltrafikk i Bergen

Totaltrafikken for alle bomstasjonane i Bergen, totalt 13 stasjonar. ÅDT 2010-2013.

Bomstasjon	2010	2011	2012	2013	Endring 12 -13	Endring 12 - 13, i %
Kalfarbakken	3 732	3 524	3 538	3 433	-105	-2,97 %
Gamle Nygårdsbro (Florida)	2 508	3 058	3 160	3 253	93	2,94 %
Gravdal	18 489	18 856	19 368	19 211	-157	-0,81 %
Løvestakkstunnelen (Fyllingen)	8 246	8 364	8 203	7 883	-320	-3,90 %
Sandviken	27 008	27 279	27 378	27 611	233	0,85 %
Gyldenpris	4 256	4 258	4 303	4 215	-88	-2,05 %
Nye Nygårdsbrua	26 955	26 925	27 573	27 461	-112	-0,41 %
Michael Krohngt.	8 824	9 215	9 128	8 612	-516	-5,65 %
Fjøsanger	20 837	21 526	22 365	22 545	180	0,80 %
Ringveg vest Dolvik/Straumebro*	10 350	11 215	11 735	11 313	-422	-3,60 %
Damsgårdsveien(Kommunal veg)	874	1 087	775	797	22	2,84 %
Nattland	5 492	5 466	5 439	5 344	-95	-1,75 %
Storetveit	4 028	3 805	3 805	3 757	-48	-1,26 %
ÅDT alle bomstasjonane	141 599	144 578	146 770	145 435	-1 335	-0,91 %

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

Tabell 23. Biltrafikk i Bergen 2013

Sentrumstretta trafikk per teljestasjon i Bergen. ÅDT 2010-2013.

Sentrumstretta trafikk per teljestasjon	2010	2011	2012	2013	Endring 12 -13	Endring 12 - 13, i %
Gamle Nygårdsbro, mot sentrum	2 508	3 058	3 160	3 253	93	2,94 %
Sydnestunnelen, mot sentrum	1 449	1 564	1 638	1 651	13	0,79 %
Nygårdstunnelen mot sentrum	6 037	6 137	6 045	5 666	-379	-6,27 %
Fløyfjellet mot sentrum	2 605	2 626	2 522	2 477	-45	-1,78 %
Sandviksveien, mot sentrum	8 050	8 003	7 940	7 940	0	0,00 %
Kalfarbakken, mot sentrum	3 732	3 524	3 538	3 433	-105	-2,97 %
Nøstegaten, mot sentrum	7 454	7 022	7 380	7 529	149	2,02 %
Danmarks plass mot sentrum	9 546	8 938	8 852	8 852	0	0,00 %
Sum sentrumsretta trafikk	41 381	40 872	41 075	40 801	-274	-0,67 %

Tabell 24.

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

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



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Samferdselsavdelinga
Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 93 63
e-post: samferdsel@hfk.no

www.hordaland.no