

SKYSS/KRINGOM

MULIG ANLØPSSTED PÅ FITJAR

NOTAT

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Innledning og bakgrunn	2
2	Transportbehov	3
2.1	Markedet for dagens rute	3
2.2	Bo- og arbeidsmarkeder	4
3	Dagens reisemuligheter	8
4	Mulig driftsopplegg med betjening av Fitjar	10
5	Sammenfatning og anbefaling	12

PROJEKTNR.

A130365

DOKUMENTNR.

2

VERSION

1

UDGIVELSESDATO

24. aug. 2020

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

HVPE/KANL

KONTROLLERET

HKSA

GODKENDT

HVPE

1 Innledning og bakgrunn

I forbindelse med budsjettvedtaket i fylkestinget for Vestland er det gjort vedtak om å få utredet muligheten for nytt stopp for hurtigbåt på Fitjar.

Skyss har derfor bedt COWI om å utrede muligheten for et nytt stopp på Fitjar for Sunnhordlandsruta mellom Leirvik og Bergen, og konsekvensene av dette for rutetilbudet.

I dette notatet belyses muligheten for tilpasninger i driftsopplegget ved et nytt stopp. Samtidig belyses transportbehovet for et slikt anløp samt konsekvensene for de reisende – både de som vil få nytte av anløpet og de som vil bli berørt negativt.

Den alternative seilingsleden med anløp på Fitjar er skissert av Skyss og vist i Figur 1.

Skyss har estimert at denne leden inkl. et ekstra anløp vil medføre om lag 10 min. ekstra seilingstid. Dette er lagt til grunn for vurderingene i dette notat.

Notatet bygger på tilgjengelige datakilder og input fra Skyss og skal danne utgangspunkt for vurdering av om potensialet ved omleggingen er tilstrekkelig til å gå videre med detaljplanlegging og konkret implementering.



Figur 1 Mulig seilingsled med anløp på Fitjar.

Notatet ser kun på betjeningsmessige og driftsmessige fordeler og ulemper ved en slik løsning. Nærmere fysiske muligheter og evt. investeringsbehov/oppgraderingsbehov er ikke utredet her. Det tas derfor forbehold om at kaia som ble brukt til anløp av sunnhordlandsruta før i tiden fortsatt vil kunne brukes.

2 Transportbehov

I dette kapitel belyses transportbehovet ved en ny kai plass på Fitjar sammenliknet med markedsgrunnlaget for den eksisterende Sunnhordlandruta. Markedet for dagens rute beskrives innledningsvis bl.a. ved hjelp av passasjertall.

Deretter kartlegges og vurderes hvor bosatte og arbeidsplasser er lokalisert i forhold til kai plassene i området.

2.1 Markedet for dagens rute

Sunnhordlandsbåten Leirvik–Bergen er beskrevet i "Trafikkplan båt" utarbeidet av Skyss i 2017. Planen peker på skoleelever og arbeidsreisende som båtenes viktigste kundegrunnlag i Sunnhordland.

Planen fremhever at flere store arbeidsplasser og skoler samt service- og tjenestetilbud er konsentrert i og omkring Leirvik, som dermed er et viktig reisemål for ruta. Dessuten gir ruta adgang til en rekke viktige reisemål i Bergen samt enkel transport til og fra Flesland med bytte til buss mot flyplassen. Tilbudet kan ses som et supplement til buss – herunder Kystbussen – og et alternativ til privatbil for områdene mellom Leirvik og Bergen.

Passasjertall

Passasjertall på den samlede ruta (inkl. lokal betjening i Leirvik-området) lå i 2019 på rundt 415.000 påstigende, hvilket var en økning fra 2016 på 10–15 prosent. Tallene på månedsbasis varierte i 2019 mellom 31.000 og 38.000 pr. måned. Båten har en relativt jevn benyttelse over året, noe som peker på et markedsgrunnlag hvor reiser til utdanningsinstitusjoner og arbeidsplasser samt turist- og fritidsreiser alle utgjør en vesentlig del av grunnlaget for denne linja.

Det foreligger ikke oppdatert passasjerstatistikk detaljert på stoppestedsnivå for Sunnhordlandsbåten, men i forbindelse med utarbeidelsen av Trafikkplan Båt i 2017 ble det gjort tellinger i de to siste ukene av mars 2017. Utvalgte resultater er presentert i Figur 2 og Figur 3, og de anses fremdeles å gi et riktig bilde av bruken av båten.

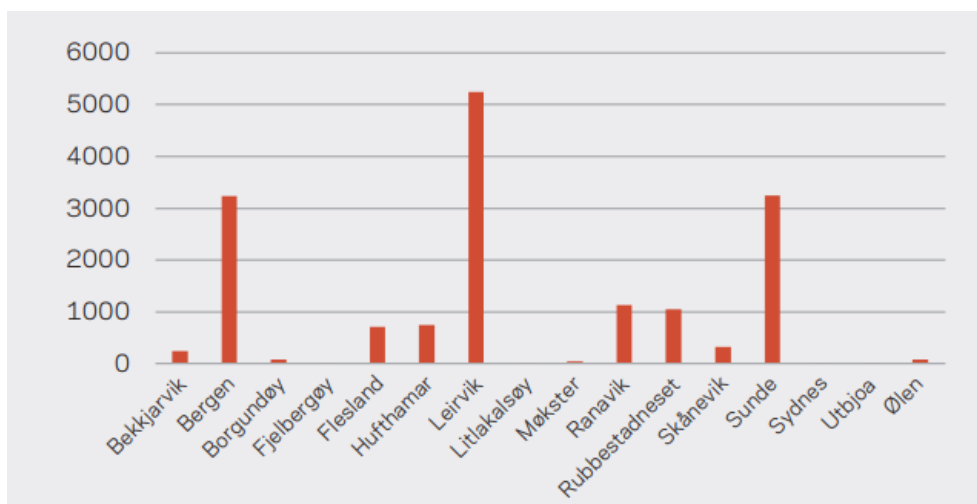
Figur 2 viser alle påstignere på Sunnhordlandruta (samlet inkl. lokalbetjening i Leirvik-området). Her har Leirvik naturligvis flest påstignere, da det er flest anløp her, men også Bergens rolle som viktig reisemål peker seg ut.

Figur 3 viser på- og avstigning på de to tyngste avgangene mellom Leirvik og Bergen – turen til Bergen om morgenen og fra Bergen om ettermiddagen. Dette indikerer at ruta benyttes til arbeidspendling. Videre kan man merke seg følgende:

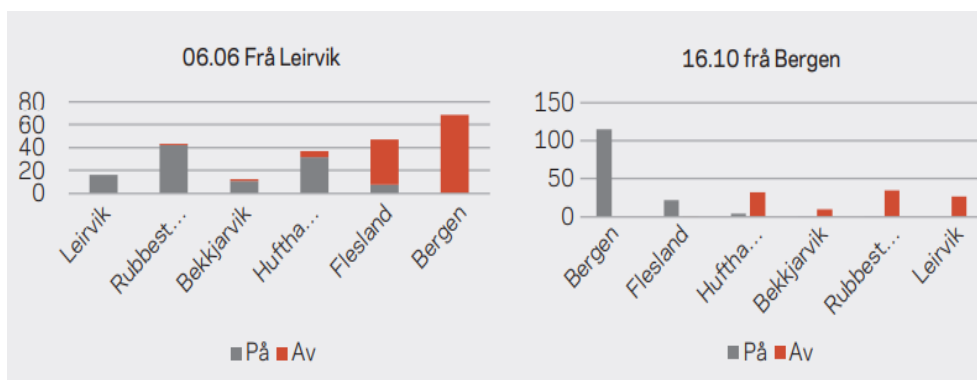
- > Mot Bergen om morgenen er det ca. 60 passasjerer som stiger på pr. avgang på Leirvik og Rubbestadneset, jf. figuren. Disse reisende vil seile på tvers av et nytt anløp på Fitjar, og vil som utgangspunkt oppleve ca. 10 min. lengere seiltid til Bergen ved et nytt stopp her.
- > Bildet er stort sett speilvendt om ettermiddagen, med rundt 60 reiser til Rubbestadneset/Leirvik.

- > Langt de fleste reiser mellom Bergen/Flesland og de øvrige fire stoppene på ruta. Det er kun få interne reiser på strekningen Leirvik–Hufthamar.
- > Bekkjarvik er det minst benyttede stoppet med om lag 10 påstigere mot Bergen om morgenen og 10 avstigere fra Bergen om ettermiddagen.

Øvrige avganger midt på dagen viser et relativt lavt belegg. Dette kan endre seg i sommersesongen (som ikke er tatt), der turister og fritidsreisende spiller en større rolle.



Figur 2 Oversikt over samlet antall påstigere for Sunnhordlandsruta – både for strekningen Bergen–Leirvik og for båtenes avganger lokalt i Sunnhordland. (Skyss, 2017)



Figur 3 Illustrasjon av på- og avstigningsmønsteret på de to tyngste avgangene mellom Leirvik og Bergen. (Skyss, 2017)

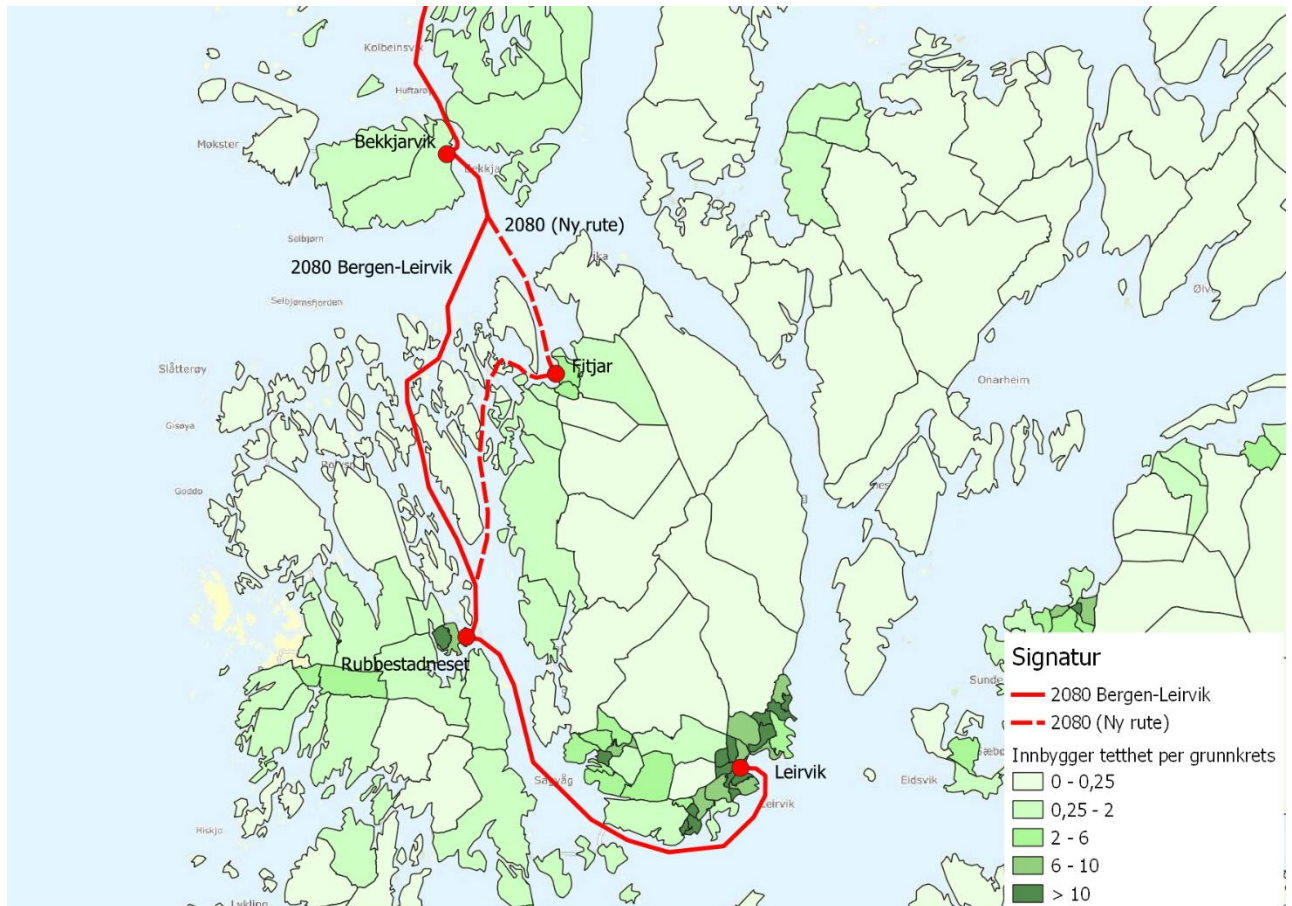
2.2 Bo- og arbeidsmarkeder

Antallet av bosatte og arbeidsplasser er blant de viktigste indikatorene for transportbehovet, og gir dermed et grunnlag for å vurdere passasjerpotensialet og hvilken nytte et nytt anløpssted vil ha.

Bosatte

På Figur 4 vises befolkningstettheten i hver grunnkrets målt som bosatte pr. hektar. Øya Stord, som Fitjar og Leirvik ligger på, er oppdelt i hhv. Fitjar kommune mot nord og Stord kommune mot sør. Stord kommune har ca. 18.800

innbyggere, hvorav størstedelen er bosatt i og omkring byen Leirvik som har ca. 14.000 innbyggere, tilsvarende til ca. 75%. Utover dette kan tettstedet Sagsvåg vest for Leirvik nevnes med ca. 3.400. Fitjar kommune har i alt ca. 3.200 innbyggere, hvorav ca. 2.000 er bosatt i tettstedet Fitjar. Tettheten av bosatte uten for disse tre tettstedene er generelt lav.



Figur 4 Befolkningstettheten i grunnkretsene i området hvor en omlegging av Sunnhordlandsruta vurderes. (Bosatte/hektar).

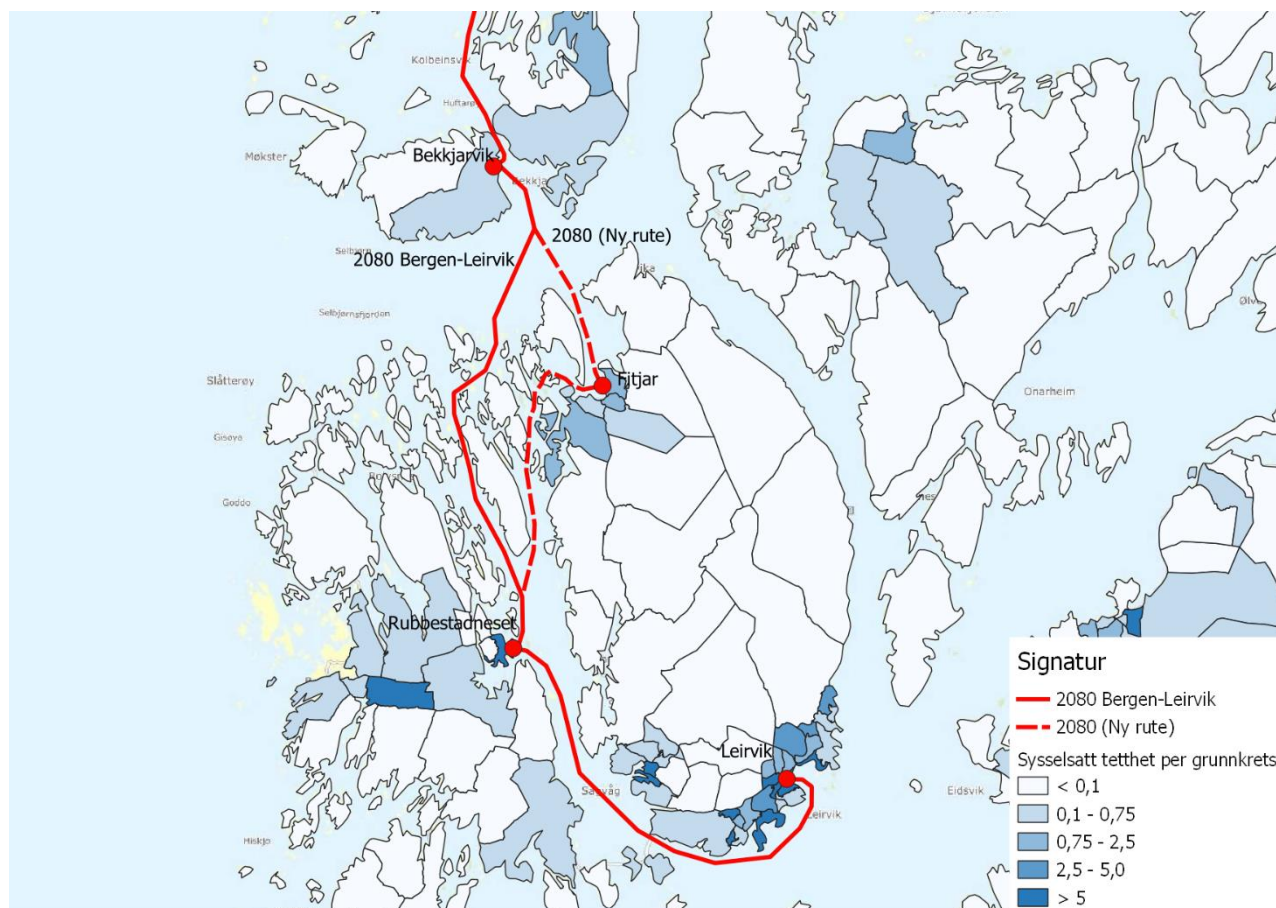
Sunnhordlandsruta – 2080 Bergen-Leirvik – anløper i dag Bekkjårvik og Rubbestadneset. Ved Bekkjårvik er befolkningstettheten relativt lav i de nærmeste grunnkretsene, som arealmessig er ganske store. Samlet bor ca. 2.200 innbyggere i de fem nærmeste grunnkretsene til Bekkjårvik.

Rubbestadneset ligger i Bømlo kommune med ca. 12.000 innbyggere. Rubbestadnesets to nærmeste grunnkretser er Solhøgda og Rubbestadneset med i alt ca. 1.200 bosatte, men kaien fanger reelt sett opp størstedelen av Bømlo kommune, og dekker bl.a. kommunesenteret Svortland ca. 7 km fra kai.

Sysselsatte

På Figur 5 ses tilsvarende tettheten for arbeidsplasser i hver grunnkrets.

Som for befolkningstettheten er størstedelen av områdets arbeidsplasser konsentrert i Leirvik-området. Der er det ca. 8.300 arbeidsplasser, mens Fitjar-området har ca. 1.250 arbeidsplasser. Det er dessuten en ganske stor tetthet av arbeidsplasser omkring Sagsvåg.



Figur 5 Tetthet av sysselsatte i grunnkretsene i området hvor en omlegging av Sunnhordlandsruta vurderes. (Sysselsatte/hektar).

For de øvrige anløpsstedene i området kan det nevnes at tettheten av arbeidsplasser omkring Bekkjårvik er relativt lav, noe som til dels skyldes de store grunnkretsene her. De fem nærmeste grunnkretsene som kaien betjener dekker ca. 950 arbeidsplasser i alt. Dette er en smule lavere enn for Fitjar.

Ved Rubbestadneset er arbeidsplassene hovedsakelig plassert i Rubbestadneset grunnkrets (ca. 790) og i tettstedet Svortland (ca. 1.680) vest for Rubbestadneset. I den delen av Bømlo kommune som betjenes fra Rubbestadneset er det ca. 3.300 arbeidsplasser, men fordelt over et relativt stort areal.

Hvis man sammenlikner folketall og antall arbeidsplasser mellom Fitjar, Bekkjårvik og Rubbestadneset, så ligger omlandet til Fitjar størrelsesmessig over Bekkjårvik og noe under Rubbestadneset.

Utdanning

I tillegg til grunnskole er det en videregående skole i Fitjar med yrkesfaglige studieretninger. Potensialet for skolependling med båten vurderes primært å være dagpendling, eller ukependling for studenter.

Pendling

Blant de bosatte i Fitjar kommune som er i jobb, jobber over 50 % internt i Fitjar kommune mens 30 % jobber i Stord kommune. 57 personer har registrert arbeidsplass i Bergen kommune, mens hhv. 14 og 18 personer jobber i Austevoll og Bømlo.

Til sammenlikning pendler ca. 200 personer fra Bømlo kommune til Bergen og 320 fra Stord kommune til Bergen.

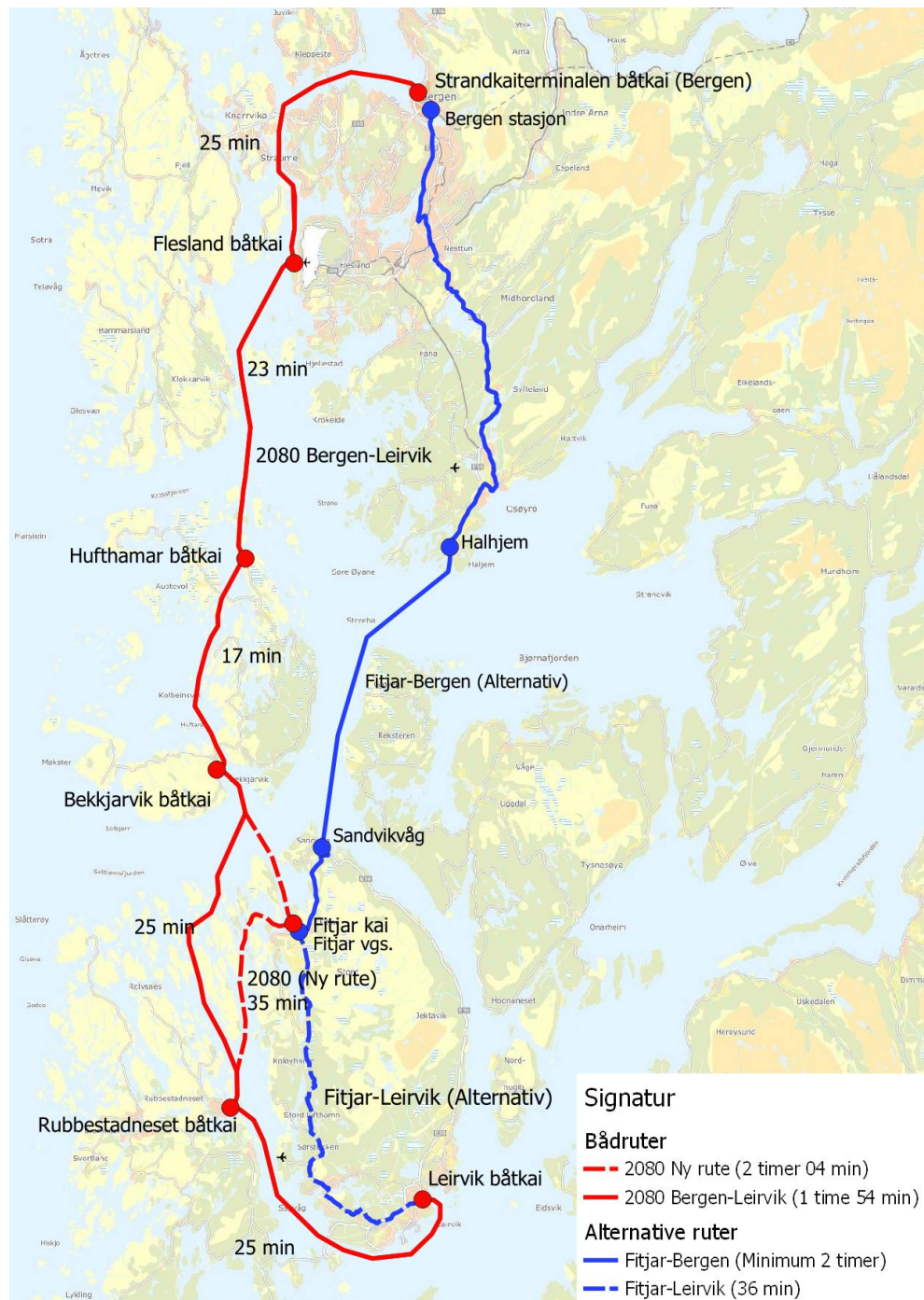
Blant de som er ansatt i bedrifter i Fitjar kommune kommer over 90 % fra Stord, og det er dermed lite pendling utefra.

Reiseliv

Fitjar kommune skriver i kommuneplanens samfunnsdel 2020-2040 at kommunen vil utvikle "bærekraftig reiseliv og kortreiste opplevelser". Et av tiltakene for å nå dette målet er å la hurtigbåten anløpe Fitjar, noe som gjør det enkelt å komme seg til opplevelsene i området.

3 Dagens reisemuligheter

I dette kapitlet beskrives dagens reisemuligheter med Sunnhordlandsbåten mellom Leirvik og Bergen samt reisemulighetene fra Fitjar til ulike målpunkt i Bergen.



Figur 6 Reisetid mellom stoppene på Sunnhordlandsbåten, samt reisemuligheter fra Fitjar til Bergen.

Figur 6 **Error! Reference source not found.** viser den nåværende båtruta fra Bergen til Leirvik (rød) og den nye alternative ruta via Fitjar (rød stiplet). I tillegg vises de nåværende alternativene for kollektivreiser fra Fitjar til Bergen.

Leirvik-Bergen

Sunnhordlandsbåten har i dag fire avganger tur/retur Leirvik–Bergen på hverdager, to avganger tur/retur på lørdager og fem avganger tur/retur på søndager. Reisetid fra Leirvik til Bergen er ca. 1 time og 55 min., men varierer litt mellom de ulike turene og stoppmønstre. Prisen er ca. 400 kr for en voksenbillett.

Det er faste stopp på Rubbestadneset, Hufthamar og Flesland kai. De fleste turene har også stopp på Bekkjarvik. Reisetidene mellom de ulike stoppene er vist i Figur 6.

Avgangene mellom Leirvik og Bergen er knyttet opp mot de lokale båt- og bussrutene i Sunnhordland og Austevoll, med korrespondanser i Leirvik og Hufthamar.

Frå	Kvardagar	Laurdag	Sundag
Leirvik	06.06, 10.10, 14.10, 17.00	07.52, 12.20	10.22, 12.12, 14.25, 16.15, 18.25
Bergen	08.10, 12.15, 16.10, 20.10	10.10, 14.45	12.45, 14.30, 16.40, 18.30, 20.40

Figur 7 Avgangstider fra Leirvik og Bergen på Sunnhordlandsbåten.

Som alternativ kan de reisende velge Kystbussen fra Leirvik til Nesttun eller Bergen. Denne turen tar typisk 2 timer og 5 minutter og en voksenbillett kan forhåndsbestilles til rundt 250 kr.

Fitjar - Bergen

Reisende fra tettstedet Fitjar har i dag to muligheter for å komme til Bergen:

- > Den korteste turen oppnås ved å ta seg til **Sandvikvåg**, og derfra med den private "Kystbussen" eller kombinasjon av ferje og den offentlige ruta 600. Turen med Kystbussen til Bergen tar 1 time og 30 min., mens kombinasjon av ferje og rute 600 tar rundt 2 timer. I tillegg kommer transport til Sandvikvågen – med bil fra tettstedet Fitjar til Sandvikvåg tar det ca. 7 min. mens bussen kjører turen på ca. 10 min., men bussen korresponderer ikke med alle avganger. Den raskeste reisemuligheten er dermed under 2 timer Fitjar–Bergen med Kystbussen og med en pris ved forhåndsbestilling på under 200 kr. Reisetiden her forventes redusert med 15–20 minutter når nye E39 via Rådal-Svegatjørn åpner – ventelig i 2022.
- > De reisende kan alternativt ta seg til **Leirvik** og derfra benytte båt til Flesland eller Bergen. Båtens seiltid er som nevnt litt under 2 timer, mens transporttiden til Leirvik med bil er ca. 35 min og med buss ca. 40 min. pluss ventetid i forbindelse med omstigning. Samlet blir reisetiden her da ofte opp mot 3 timer til Bergen sentrum og med en pris på 400 kr for en voksenbillett på båten. Dette velger man derfor trolig kun ved spesifikke ønsker om ankomsttid eller på grunn av komforten ved båtturen.

4 Mulig driftsopplegg med betjening av Fitjar

Skyss har vurdert seilings- og kaiforholdene og konkludert med at kai plass sentralt i Fitjar kan betjenes med Sunnhordlandsbåten via den viste seilingsleden på Figur 6.

Mulig reisetid

Anløp Fitjar anslås å medføre ca. 10 minutter ekstra seilingstid Leirvik–Bergen. Med det nye anløpsstedet kan reisetiden Fitjar–Bergen bli omkring 1 time og 20 minutter.

Relasjonen Fitjar–Bergen styrkes

Med omleggingen vil det dermed bli en merkbar reduksjon i reisetiden for reisende i Fitjar, hvis de skal til Bergen eller Flesland. Hvis båtens nåværende ankomst i Bergen om morgenen og avgang fra Bergen om ettermiddagen fastholdes vil bosatte i Fitjar kunne være i Bergen kl. 08.00 om morgenen og kunne ta båt tilbake kl. 16.10 om ettermiddagen, og da være i Fitjar ca. kl. 17.30. Båten kunne dermed brukes som direkte pendlingstilbud.



Figur 8 Fitjar kai som vurderes som mulig anløpssted for Sunnhordlandsbåten. (kilde: Sunnhordland.no)

Ekstra seiltid gir utfordringer

På den annen side vil de 10 min. ekstra seiltid pr. retning også ha en rekke negative konsekvenser for drift og passasjerer.

Muligheten for et ekstra stopp på Sunnhordlandsruta er tidligere belyst i forbindelse med muligheten for å utnytte denne ruta til å betjene Brattholmen på Lille Sotra. Vurderingen den gang viste at et stopp ville gi ca. 5 min. ekstra seiltid, og analysen viste et visst passasjerpotensial for kai plassen. Løsningen ble likevel ikke anbefalt. Det skyldtes flere utfordringer som i enda større grad er viktige i vurderingen av mulig stopp på Fitjar som vil kreve 10 min. ekstra seilingstid pr. retning:

- > **Båtene** som seiler på dette sambandet i dag har **meget stramt driftsopplegg**. De har for eksempel kun 10 minutters opphold i Bergen på de to første avgangene, noe som vurderes å være absolutt minimum med tanke på den lange seilruta og behov for passasjerutveksling, regulering og fylling av drivstoff. Med anløp på Fitjar på alle avganger vil det samlede driftsopplegget måtte økes med opp mot 80 minutter (4 avganger av 10 minutter i 2

retninger). Dermed blir det neppe mulig å opprettholde eksisterende korrespondanser, og avgangstidene gjennom dagen kan bli mindre gunstige både for langruta Bergen–Leirvik og for lokalbåt i Sunnhordland.

- > Driftsopplegget pr. i dag utnytter arbeidstiden i de fastsatte bemanningsoppleggene maksimalt. Dersom dagens opplegg fra vaktens start til slutt økes med bare 5–10 minutter kan det medføre **behov for annet skiftopplegg med flere mannskap**, noe som vil føre til uforholdsmessig stor merkostnad.
- > For de reisende vil et ekstra stopp bety at passasjerer som reiser på tvers av det nye anløpet **pålegges ekstra reisetid** på vei til/fra Bergen. Konkret vil det ifølge tellingene fra 2017 være snakk om ca. 120 reisende pr. dag til/fra Leirvik og Rubbestadneset som vil få 10 min. ekstra seiltid.

På bakgrunn av dette ser det ut til å bli vanskelig å utforme et driftsopplegg med god ressursutnyttelse uten vesentlige forverringer andre steder. For å oppnå et driftsopplegg med fornuftig ressursutnyttelse kan det bli nødvendig med dårligere rutetilbud i form av for eksempel bortfall av korrespondanser, færre avganger eller å droppe betjeningen av andre kaiplasser på noen eller alle avganger.

5 Sammenfatning og anbefaling

Betjening av Fitjar mulig	Vurderingen har vist at anløp på Fitjar i utgangspunktet vil være mulig, gitt at kaia som tidligere ble brukt for anløp av Fitjar fortsatt kan brukes. Seilingsforhold og kaianlegg er akseptable for å kunne betjene Fitjar. Omleggingen anslås til å medføre omkring 10 min. ekstra seiltid for Sunnhordlandruta. Omleggingen vil derfor ha både positive og negativ konsekvenser.
Bedre sammenheng Fitjar-Bergen	<p>Med et ekstra stopp vil reisende fra Fitjar få vesentlig enklere reise til Flesland og Bergen. Man kan klare reisen til Bergen uten skift på ca. 1 time og 20 minutter, mens Bergen Lufthavn kan nås tilsvarende raskt med bytte til buss på Flesland kai.</p> <p>Dermed kan man dagpendle fra Fitjar til Bergen med ankomst kl. 8 og avgang kl. 16.30, noe som vil styrke relasjonen til Bergen.</p>
Ny E39 styrker bussforbindelsen	<p>Forbedringen må imidlertid ses i forhold til dagens transportsituasjon, hvor reisetiden med Kystbussen mellom Sandvikvågen og Bergen er omkring 1 time og 30 minutter, mens det tar ca. 7 minutter i bil og 10 minutter i buss mellom Fitjar sentrum og Sandvikvågen. Samtidig ventes ny E39 Rådal-Svegatjørn fra 2022 å kunne redusere bussens kjøretid til Bergen med 15-20 min. Hvis det kan sikres gode korrespondanser på Sandvikvågen vil reisetiden denne veien dermed ikke være særlig lengre hva båt fra Fitjar kunne tilby.</p> <p>Gevinsten ved båten vil derved bli mindre og en del reisende må forventes å benytte buss fremfor båt, f.eks. hvis tidspunktene passer bedre eller grunnet prisforskjell (buss er billigere enn båt i dag).</p>
Ulemper for reisende fra Leirvik/Rubbestadneset	<p>Omleggingen vil medføre ca. 10 min. ekstra seiltid. Det fordyrer i seg selv driften av tilbudet, men betyr også at ca. 120 daglige reisende til/fra Leirvik/Rubbestadneset forsinkes med 10 min. i forhold til dagens situasjon.</p> <p>Samtidig vil det være vanskelig å opprettholde dagens korrespondanser med buss og annen båt underveis. Dette gjelder særlig Hufthamar og Leirvik.</p>
Problematisk driftsopplegg	<p>Mest problematisk er det kanskje at dagens stramme tidstabell utfordres. Ruta til Bergen seiles i dag med to båter, som utnyttes nær maksimalt og med meget korte opphold i endene. Samtidig er grensen for seiltid med ett mannskap pr. båt utnyttet nær maksimalt i dag, noe som betyr at selv en liten økning i seiltiden vil føre til behov for annet skiftopplegg med flere mannskap.</p> <p>Begge disse utfordringene kan naturligvis løses ved å tilføre en ekstra båt og/eller ekstra mannskap til ruta, men dette vil være ganske kostbart.</p> <p>Alternativt kan driftsomfanget reduseres andre steder på ruta – enten ved å redusere driften eller ved å velge bort andre kaiplasser. Med tanke på at Fitjar har andre reisemuligheter til Bergen og at forbindelsen via Sandvikvåg styrkes fra 2022 er nok ikke dette ønskelig.</p>
Anbefaling	Basert på ovenstående vurderes ikke fordelene ved omleggingen av Sunnhordlandruta til Fitjar å kunne oppveie for ulempene. Nyttene ved den potensielle reisetidsbesparelsen samt vekst i kundepotensialet vurderes ikke å være større

enn serviceforverringene for eksisterende passasjerer, utfordringene med korrespondansene samt den forventede ekstrakostnaden ved driftsopplegget, enten økonomisk eller gjennom dårligere betjening andre steder på ruta.

Det anbefales derfor å fastholde tilbudet som det er nå, og fokusere på gode korrespondanser til relevante bussavganger fra Sandvikvåg også etter åpningen av ny E39.