



Arkivnr: 2015/7972-12
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		11.11.2015
Fylkesutvalet		18.11.2015

Samandrag

I samband med komande nytt bussanbod for Sunnhordland er det utarbeidd ein trafikkplan for kollektivtrafikken i området. Trafikkplanen omhandlar i hovudsak busstilbodet i anbodsområdet, men skal og ta omsyn til samanhangen mellom båt, ferje- og busstilbodet i Sunnhordlandsregionen. Føremålet med planen er å gjere ein gjennomgang av dagens kollektivtilbod for å tilpasse dette betre til reisebehova i regionen. Trafikkplanen vil danne grunnlag for detaljplanlegginga av rutetilbodet til konkurransegrunnlaget som skal lysast ut i februar 2016.

Rammene for nytt anbod er dagens ruteproduksjon, det er såleis ikkje lagt opp til verken auke eller reduksjon i omfanget av kollektivtransporten i området. Store delar av rutetilbodet er knytt til skuleskys, noko som i stor grad er dimensjonerande for tilbodet og for bussmateriellet. Det vert difor ikkje lagt opp til store endringar. Tiltrådinga er gjort på bakgrunn av innspel frå ulike interesseaktørar og med eit breitt fagleg grunnlag.

Tre hovudgrep er tilrådd i trafikkplanen. Ein ønskjer å fastsette hovudlinjer som skal binde saman kommunane i regionen, å etablere eit enklare og meir effektivt linjenett i Leirvik og området rundt som sikrar godt tilbod til viktige reisemål, samt å tilpasse det lokale tilbodet til dagens busetnadsmønster og behovet for kollektivtransport.

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet sluttar seg til tilrådingane som er gitt i Trafikkplan for Sunnhordland om forbetringar i kollektivtilbodet i Sunnhordland. Trafikkplanen gir eit godt grunnlag for å detaljplanleggje rutetilbodet for nytt anbod i området.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:
Trafikkplan Sunnhordland
Innspel til Trafikkplan Sunnhordland

Fylkesrådmannen, 27.10.2015

Bakgrunn

Kollektivstrategi for Hordaland og tilhøyrande handlingsprogram viser til trafikkplanar som viktig ledd i den systematiske utviklinga av linjenett og rutetilbod. Trafikkplanar for definerte geografiske område skal gje ein heilskapleg gjennomgang av dagens tilbod og trafikkgrunnlag, samt ei vurdering av framtidige reisebehov og etterspurnad etter kollektivtransport i området.

Eit viktig formål med trafikkplanar er å gi rammer og føringar for komande nye anbod, og skal ligge til grunn for arbeidet med å detaljere konkurransegrunnlaga. Vidare skal planane danne grunnlag for årlege ruteendringar. Ambisjonen er også at trafikkplanane skal fungere som innspel til planar og prosessar hjå kommunar og andre aktørar, relatert til trafikkplanlegging.

Det skal lysast ut nytt bussanbod for Sunnhordland, med anbodstart juli 2017. Konkurransegrunnlaget skal lysast ut i februar 2016. Anbødet omfattar kommunane Bømlo, Fitjar, Stord og Sveio. I tråd med handlingsprogram for kollektivstrategien 2015-2018 er det no utarbeidd ein trafikkplan for området. Trafikkplanen omhandlar busstilbødet i anbødsområdet, men vil og sjå på samanhengen mellom båt- ferje- og busstilbødet både innanfor anbødsområdet og for resten av Sunnhordland.

Fylkesrådmannen legg med dette fram trafikkplan for Sunnhordland, med ein gjennomgang av hovudpunkta i planen. Trafikkplanen ligg som vedlegg til saka.

Overordna føringar og rammer for trafikkplan Sunnhordland

Rammene for nytt anbod er dagens ruteproduksjon. Dette ligg til grunn for anbefalingane som er gjort i trafikkplanen, og det er såleis ikkje lagt opp til verken auke eller reduksjon i omfanget av kollektivtransporten i området. Til det er det viktig å presisere at store delar av rutetilbødet er knytt til skuleskyss, noko som i stor grad er dimensjonerande for tilbødet og for bussmateriellet.

Til grunn for planen ligg mål og prinsipp i kollektivstrategien, med overordna mål om at veksten i persontransporten skal takast med miljøvenlege transportformer i byområda, og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket. Sunnhordland er i hovudsak distriktsområde, der tilbødet i stor grad må planleggast ut frå målet om å gi eit rimeleg nivå av mobilitet for folk som ikkje kan eller ønskjer å bruke bil. Kollektivandelen er relativ lik elles i Hordaland, utanom Bergen, på om lag 6 prosent. Bilen er eit nødvendig og viktig transportmiddel, og kollektivtransporten vil i store delar av Sunnhordland ikkje vere konkurransedyktig til privatbilen. I byområdet i og rundt Leirvik kan kollektivtransport i større grad vere konkurransedyktig, og bør planleggast ut frå prinsippet om å gi best tilbødet der flest reiser.

Kollektivstrategien skisserer nokre linjetypar som ein ønskjer å vidareutvikle, med visse kvalitetar og som del av eit heilskapleg kollektivnett. Det gjeld stamlinjer for byområde og hovudkorridorar i Bergensområdet, og hovudlinjer som skal binde saman kommune- og regionsenter i fylket. For trafikkplan Sunnhordland vil etablering av hovudlinjer vere eit viktig grep. I samband med omlegginga av kollektivtilbødet ved opninga av Hardangerbrua i 2013 (FUV-sak 275/12) vart det etablert eit hovudlinjenett med nokre overordna linjer. På same måte ønskjer ein å etablere hovudlinjer i Sunnhordland, som skal ligge fast og som bind saman kommunane i regionen.

Følgjande gir ein gjennomgang av utgreiingsarbeidet og tilråding om framtidig tilbødet i dei fire kommunane.

Innspel i planprosessen

Arbeidet med trafikkplanen har vore lagt fram for kommunane, både som orientering og for å få innspel til justeringar og omprioriteringar i busstilbødet lokalt, slik at det betre treff behovet i kommunen. Innspele frå kommunane og andre interesseaktørar er vedlagt saka. Det er mottatt innspel etter fastsatt frist som det ikkje har vore høve til å ta med i planarbeidet. Desse vil bli vurdert i detaljplanlegginga av rutetilbødet.

Felles for kommunane er ønskje om korrespondansar og gode bytter mellom hovudlinjene og lokale linjer, og mellom buss og båt, samt kommersielle bussruter. Behovet for faste og sterke hovudlinjer vert framheva, medan linjer og avgangar med svært få reisande bør vurderast nærare med omsyn til behovet for å oppretthalde eit fast rutetilbod.

Fitjar kommune ønskjer at fleire av avgangane mellom Leirvik og Fitjar skal gå om Helland, på vestsida av øya, samt eit betre tilbod helg/kveld. Lite brukte ruter på dagtid kan kuttast ned på.

Sveio er nøgd med tilbodet i «hovudleia» mellom Leirvik-Sveio-Haugesund, men ønskjer betre mating inn til hovudlinja. Kommunen ønskjer også ein ringbuss mellom Sveio sentrum-Haugesund-Aksdal, noko som og er spelt inn tidlegare til begge fylka.

Bømlo kommune er oppteken av å utnytte ny terminal Stokkabekken, som er under utbygging som del av Bømlopakken. Det er viktig for kommunen å få definert knutepunkt for korrespondansar og omstiging bil/buss. Aktuelle knutepunkt er Gassasundet og Rubbestadneset, i tillegg til Stokkabekken.

Stord kommune ønskjer å prioritere høg frekvens i rush på strekningar der flest reiser (sjukehuset, høgskulen, Leirvik, Heiane). Vidare er det ønskje om å prioritere betre tilbod ettermiddag og helg, og nattbuss, framfor avgangar med få reisande.

Dei andre kommunane som inngår i Samarbeidsrådet for Sunnhordland – Tysnes, Austevoll, Kvinnherad og Etne har og gitt uttrykk for ønskje om samanhengande tilbod mellom båt/ferje og buss til Stord og Bergen.

I tillegg til innspela frå kommunane gjennom ulike dialogmøter, er det innhenta informasjon om kommunane sine utbyggingsplanar og andre relevante planar som har innverknad på trafikkgrunnlaget. Det er og innhenta informasjon og innspel frå større arbeidsplassar og høgskulen Stord/Haugesund, om reisebehov og ønskje om betre tilrettelegging av tilbodet. Alle innspela er tatt med i vurderingane av framtidig tilbod.

Vurderingar

Dagens busstilbod i Sunnhordland er i stor grad uendra sidan før sist anbudsutsetting. Den største endringa som er gjort i seinare tid, er å tilpasse bussavgangar til dei nye snøggbåtrutene som vart innført i januar 2014. Det er heller ikkje rom for å gjere dei store endringane innanfor dei fastsette rammene, med tanke på at ein både skal ta omsyn til skoleskyss og ønskje om eit samanhengande kollektivnett for heile Sunnhordlandsregionen.

Det er i dag stor grad av korrespondanse mellom båt og buss i Sunnhordland. Dette er korrespondansar ein ønskjer å vidareføre inn i nytt anbod. Vidare er det i stor grad lagt opp til moglege byter og korrespondansar i bussnettet. Opplevinga av og innspela om for dårleg samanheng mellom tilboda står difor etter fylkesrådmannen sine vurderingar ikkje alltid i forhold til det faktiske reisetilbodet, men må takast med som del av ruteplanlegginga og korleis ein kan sikre god informasjon om tilbodet.

Korrespondansar og bytemoglegheiter er ikkje alltid enkelt å løyse i same grad som er ønska og forventa. Kollektivnettet i Sunnhordland omfattar både buss, båt og ferje, samt kommersielle bussruter, der ambisjonen er å få tilbodet til å henge best mogleg saman. Det vil vere nødvendig å prioritere, og det er fleire faktorar som må takast med i vurderingane. På linjer med fleire moglege korrespondansepunkt, må ein til dømes ofte gjere eit val for å unngå ekstra avgangar og behov for fleire bussar. Korrespondanse i begge retningar til lange linjer er også krevjande. I mange tilfelle vil det vere nødvendig å velje korrespondanse i ein retning. Ei anna problemstilling kan vere prinsippet om stive rutetider på tunge lokale linjer og korrespondanse med linjer som har varierende rutetider. Store delar av tilbodet og rutetidene må også tilpassast skule- og arbeidstider. Korrespondansar knytt til skule- og arbeidsreiser bør som utgangspunkt prioriterast.

I tillegg til å tydeleggjere hovudlinjene i regionen, er det også gjort ein gjennomgang av det lokale linjenettet og tilbodet i dei fire kommunane. Sentralisering og store delar tynt befolka område pregar busetnadsmønsteret i kommunane. Det er behov for å jamne ut forskjellar i kollektivtilbodet i ulike område, og i større grad tilpasse tilbodet til det faktiske behovet for kollektivtransport.

Tilråding til framtidig busstilbod, er gjort på bakgrunn av innspel frå ulike interesseaktørar og eit breitt faktagrunnlag – mellom anna folketal og busetnadsmønster, utbyggingsplanar, pendling og dagens passasjertal.

Hovudlinjer

Hovudlinjene vil basere seg på dagens linje 800 Svortland-Leirvik, linje 700 Leirvik-Haugesund og linje 671 Fitjar-Leirvik. Linje 671 vert anbefalt å ha hovudtilbodet langs vestsida av Fitjar, om Helland. Linje 800 bør følgje dagens trasé, for å fange opp reisande langs strekinga. Linje 700 følgjer same trasé, men her bør det vurderast å styrke tilbodet mellom Sveio og Haugesund noko.

Følgjande bør kjenneteikne hovudlinjene:

- Hovudlinjer mellom regionsenteret Leirvik og kommunesentra i kommunane rundt Stord skal utgjere eit forutsigbart og stabilt tilbod, om mogleg heile dagen og alle dagar.
- Lokale linjer skal som utgangspunkt ha korrespondanse med hovudlinjene.
- Hovudlinjene vil inngå som viktig del av det lokale tilbodet – dei fangar opp lokale reiser internt i kommunane. Val av trasé må vegast opp mellom å nå flest mogleg og unngå for lang reisetid for dei lange reisene.
- Hovudlinjene bør leggje til rette for samanhengande reiser mellom Fitjar-Bømlo og Bømlo-Sveio, med vekt på arbeids- og skulereisande. Naturlege byttepunkt vil vere Føyyno og Leirvik.
- Snøggbåtruta utgjer hovudlinja mellom Kvinnherad, Etne og Stord.
- Tilbodet mellom Tysnes og Stord bør baserast på korrespondansar mellom lokale linjer på Tysnes, ferje Jektevik-Hodnanes og lokale linjer på Stord, med vekt på arbeids- og skuleruter.

Lokale linjer Stord

Folketal og busetnadsmønster i og rundt Leirvik gir grunnlag for eit busstilbod gjennom heile dagen, med god frekvens og stive rutetider i utvalde traséar. Det er anbefalt å knyte hovudtilbodet til to gjennomgåande linjer, som betener sjukehuset og høgskulen/Rommetveit. Linjene bør gå via Leirvik og saman dekke Heiane og større bustadområde vest for Leirvik sentrum. I tillegg vil det vere behov for supplerande tilbod med egne linjer. Tilbodet på desse vil vere lågare enn på dei to gjennomgåande linjene.

Lokale linjer Fitjar, Bømlo og Sveio

Når det gjeld dei lokale linjene inneber tilrådingane i stor grad mindre justeringar av tilbodet.

Dei lokale linjene skal knytast saman med hovudlinjene, der korrespondansar til/frå eige kommunesenter bør prioriterast. I område med lågt folketal og spreidd busetnad vil det vere grunnlag for å trekke tilbodet noko ned i høve dagens tilbod.

Nokre område får færre direkte linjer, ettersom dei lokale linjene i større grad skal mate til hovudlinjene. Dette inneber noko fleire byter. Formålet er å samle meir av produksjonen på dei tre utvalde hovudlinjene, og gi grunnlag for å kunne styrke tilbodet på desse. Det vil og kunne gi rom for auka tilbod i Leirvikområdet, og såleis betre reisemoglegheitene til viktige reisemål, som sjukehuset og høgskulen.

Knutepunkt og terminalar

Tilrådingane over har i stor grad tatt utgangspunkt i dagens byttepunkt, med unnatak av Stokkabekken terminal som etter planen skal vere ferdigstilt til oppstart av nytt bussanbod Sunnhordland. Fleire omstigingar føreset gode byttepunkt, og godt tilrettelagte kollektivløysingar der det er fleire kryssande linjer.

Fitjar sentrum manglar i dag tydeleg tilrettelagte haldeplassfelt, noko som gir dårleg oversikt og potensielt farlege situasjonar. I tillegg må bussane i dag køyre eit stykke ut av sentrum for å snu køyreretning. Dette er lite effektivt sett med kollektivauge samt at det skapar unødig trafikk gjennom sentrumsområdet. Ein eigen kollektivterminal i sentrum er ønskjeleg for å sikre trygge forhold kring av og påstiging, og bytter mellom transportmiddel. Ein terminal vil og gi ei effektiv snuløysing for bussane i sentrum, og gi moglegheit for omstiging mellom bussar frå aust, vest og sør i kommunen.

Dagens sentrumsterminal i Svortland er heller ikkje tilfredsstillande, korkje med omsyn til tilhøve for passasjerar, bussoperatør og når det gjeld plasseringa i tilknytning til brannstasjonen. Det er difor eit ønskje om ny eigna terminalplassering i sentrumsområdet, med tilstrekkeleg kapasitet og med betre forhold for passasjerane.

Haldeplass for industriområdet på Heiane vest vil vere gunstig for å utvikle kollektivbeteninga i området. Det er søkt om å få opprette haldeplass på dagens riksveg, og saka ligg no hjå Statens vegvesen.

I Sveio er det behov for betre tilhøve for omstiging ved Søre Våge og Ekrene.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen meiner at trafikkplan for Sunnhordland legg til rette for forbetringar i rutetilbodet i området framover. Det er ikkje utsikter til auke i rammene for drift av kollektivtrafikken i dette området. Kollektivtilbodet er i stor grad bygd opp kring lovpålagt skuletransport, og ein har ikkje det store handlingsrommet for endringar. Det er da desto viktigare at ein ser grundig på korleis ressursane blir brukt, og gjer dei forbetringar som er mogleg innanfor desse rammene.

Grepa som ein i trafikkplanen legg opp til, med ei tydeleggjering og samling av ressursane for å styrke hovudlinjene, vil vere positivt for regionen. Den største utviklinga i busetnad og transport har ein i Leirvikområdet, og dette vil ein no ta høgde for med eit meir byprega kollektivtilbod som vil kome mange til gode.

Ein har i trafikkplan Sunnhordland lagt fram eit godt grunnlag for overordna prioriteringar. Med desse tilrådingane ligg det til rette for å detaljere ut forbetringar i kollektivtilbod for Sunnhordland.

Tentativ framdriftsplan konkurranseutsetting av rutepakke Sunnhordland

Det vert lagt opp til å gjennomføre anskaffinga som ein forhandla prosedyre i to steg, der første steg er gjennomføring av prekvalifikasjon. Det vert ikkje lagt opp til eigen dialogkonferanse med marknaden om denne anskaffinga då det vert lagt til grunn at ein kan nyttegjere seg av innspela ein fekk i samband med gjennomføring av slik konferanse forut for konkurranseutsettinga av rutepakke Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal.

Det vert planlagt ut ifrå følgjande overordna framdriftsplan:

Januar 2016	Utlysing konkurranse
Slutten av februar 2016	Utsending av konkurransegrunnlag til kvalifiserte leverandørar
April 2016	Tilbudsfrist
Juni 2016	Tildeling og signering av ny kontrakt

Ny kontrakt tek til å gjelde med verknad frå 01.07.17. Fylkesrådmannen vil leggje fram statusmelding for samferdselsutvalet og fylkesutvalet i mars 2016.