

TRAFIKKPLAN SUNNHORDLAND

BUSSTILBODET I BØMLO, FITJAR,
STORD OG SVEIO

Oktober 2015



Innhold

- 1 Bakgrunn 3
- 2 Trafikkgrunnlag 6
- 3 Utbyggingsplanar 10
- 4 Dagens kollektivtilbod 13
- 5 Framtidig kollektivtilbod 17

Framsidedfoto: Skyss/Simon Sortland

1 Bakgrunn

1.1 Føremål

Kollektivstrategi for Hordaland (Fylkestinget, 2014) er fylkeskommunen sin overordna strategi for utvikling av kollektivtilbodet i Hordaland. I tråd med kollektivstrategien skal det utarbeidast meir langsiktige trafikkplanar for korleis ein ønskjer å utvikle kollektivtilbodet vidare innanfor ulike område i fylket. Trafikkplanar skal gi grunnlag for å detaljere rutetilbodet i nye kollektivanbod og for årlege ruteendringar. Trafikkplanane skal og medverke til å identifisere behov for infrastrukturtiltak og gje innspel til planar for området.

Ny anbodskonkurranse for buss skal lysast ut for området Stord, Fitjar, Bømlo og Sveio, med utlysing februar 2016. I verksetting av nytt anbod vert juli 2017. Kollektivtilbodet i dette området er i stor grad uendra sidan før sist anbodusutsetting, samstundes som transportbehovet har endra seg. Det har kome nye utbyggings- og vekstområde, endringar i infrastruktur og skulestruktur, som har innverknad på reisemønsteret i området. Føremålet med trafikplanen

for Sunnhordland er ein heilskapleg gjennomgang av dagens kollektivtilbod i dei fire kommunane og tilpasse tilbodet til dagens etterspurnad og kundebehov. Trafikkplanen vil danne grunnlag for detaljplanlegginga av rutetilbodet til konkurransegrunnlaget for nytt anbod, samt gi føringar for dei komande neste ti åra.

Trafikkplanen omhandlar i hovudsak busstilbodet i anbodsområdet, men vil og sjå på samanhengen mellom båt-, ferje- og busstilbodet både innanfor anbodsområdet og for resten av Sunnhordlandsregionen.

1.2 Mål

Overordna mål for kollektivstrategi for Hordaland er å ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket. For å nå måla er det valt ut fire strategiske grep, som ligg til grunn for vidare utvikling av kollektivtilbodet.

Overordna mål	Ta veksten i persontransporten med miljøvenlege transportformer i byområda og sikre mobilitetsbehov for innbyggjarane i fylket			
Strategiske grep	Betre tilbod der flest reiser	Enkle reiser	Effektive reiser	Miljøvenleg drift

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

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

Effektive reiser. Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Dette handlar om infrastrukturtiltak som legg til rette for kollektivtrafikken, og andre verkemiddel som kan få ned reisetida.

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

Sunnhordland er i hovudsak distriktsområde, der store delar har lavt folketal og spreidd busetnad. Tilbodet må difor planleggast ut frå målet om å gi eit rimeleg nivå av mobilitet for folk som ikkje kan eller ønskjer å bruke bil, slik at desse får moglegheit til å nå til dømes skule og regionsenter.

Det er også område i Sunnhordland med meir konsentrert busetnad og næring, der kollektivtransport kan vere konkurransedyktig. Stord peikar seg ut med byprega utbygging i området i og rundt Leirvik, der det er størst trafikkgrunnlag og potensiale for fleire kollektivreisande. I dei andre tre kommunane er det først og fremst kommunesentra som utgjør tyngdepunkt for busetnad og arbeidsplassar, i tillegg til nokre mindre tettstader og næringsområde.

Målet for tilbudsutviklinga i Sunnhordland er å få eit enkelt og effektiv linjenett for flest mogleg der dei fleste reiser, og eit linjenett som i størst mogleg grad gir korrespondanse i sentrale knutepunkt og mellom ulike transportformer. På denne måten kan ein leggje til rette for samanhengande reiser og fleire moglege reiserelasjonar.

Informasjon om tilbodet og reisemoglegheitene er eit viktig ledd i å få fleire til å nytte kollektivtransport. Særleg ved større endringar er det viktig å sikre god informasjon til alle reisande. Trafikkplanen omhandlar ikkje korleis informasjonen skal innrettast, og heller ikkje tema som takst, soner og system for kjøp av billettar. Dette er tema som vert handtert i eigne prosessar. Når det gjeld spesifikasjon av bussmateriellet vil dette inngå i arbeidet med å konkretisere konkurransegrunnlaget, der omsyn til økonomi, effektiv ressursutnytting og miljø vil bli nærare vurdert.

1.3 Overordna føringar

Rammene for nytt anbod rutepakke Sunnhordland skal som utgangspunkt ligge innanfor dagens nivå på ruteproduksjon. Innanfor denne ramma vil det vere mogleg å gjere justeringar og omprioriteringar som kan gi eit betre, enklare og meir effektivt kollektivsystem.

Kollektivstrategien teiknar opp nokre grunnprinsipp for linjenettet og korleis linjene skal henge saman og bygge opp kring kvarandre (Grunnprinsipp for utvikling av kollektivnettet, s.18–19). Det skal leggast vekt på færrast mogleg parallelle linjer, og unngå variantar på hovudsambanda. Ved å samle ressursane på færre linjer kan vi få fleire avgangar på kvar enkelt linje.

Linjeføringa skal i størst mogleg grad gå rett fram mellom store reisemål, framfor omvegar som gir stor flatedekning. Omstiging må akseptast som ein nødvendig del av transportnettet, med knutepunkt som legg til rette for optimale bytte.

Linjenett i byområde skal i størst mogleg grad vere utforma slik at linjene pendlar gjennom sentrum/knutepunkt. Slik vil flest mogleg passasjerar få direkte reisemoglegheiter mellom til dømes bustad og arbeidsplass.

For å legge opp linjenettet, er det i kollektivstrategien definert ulike linjetypar med nokre kjenneteikn (Prinsipp for utvikling av stamlinjer og hovudlinjer, s.15). For Sunnhordland vil typen hovudlinje utgjere det tyngste tilbodet i regionen. Hovudlinjene sin funksjon er først og fremst å vere eit stabilt og fast tilbod som bind kommunane saman mellom kommunesenter og regionsenter. Som utgangspunkt skal hovudlinjene gi korrespondansar til lokale linjer og andre kollektivtilbod – båt, ferje, kommersielle fylkeskryssande ruter der dette er mogleg. Frekvensen og driftsdøgeret vil måtte tilpassast trafikkgrunnlaget.

1.4 Faktagrunnlag og involvering

Det er lagt vekt på å etablere eit breitt faktagrunnlag for trafikkplanen, både i form av relevante statistiske data samt planar og prosjekt som har innverknad på transportbehovet i området.

Alle kommunane i Sunnhordland har vore inviterte til å gi innspel om dagens kollektivtilbod, og om forslag til omprioriteringar. Det er gjennomført to dialogmøter siste halve året, samt eige informasjonsmøte i oppstarten av arbeidet.

Dagens operatør, Nobina, sine erfaringar med dagens tilbod er og tatt med i planarbeidet.

I tillegg til kommuneplanar har ein sett til andre planar og rapportar for Sunnhordland:

- Regional plan for senterstruktur
- Transportplan for Sunnhordland
- Areal- og transportplan for Haugalandet
- Prosjekt «Stord – lokomotiv for vekst og utvikling»

2 Trafikkgrunnlag

2.1 Kollektivandelen

Kollektivandelen i Sunnhordland er relativt lik kollektivandelen elles i Hordaland utanom Bergen, og ligg kring 6 %. Andelen husstandar med bil ligg på over 90 %, som også samsvarar med andre område utanfor Bergen. Bilen er eit nødvendig og viktig transportmiddel, og kollektivtransporten vil i store deler av Sunnhordland ikkje vere konkurransedyktig mot privatbilen.

2.2 Pendling

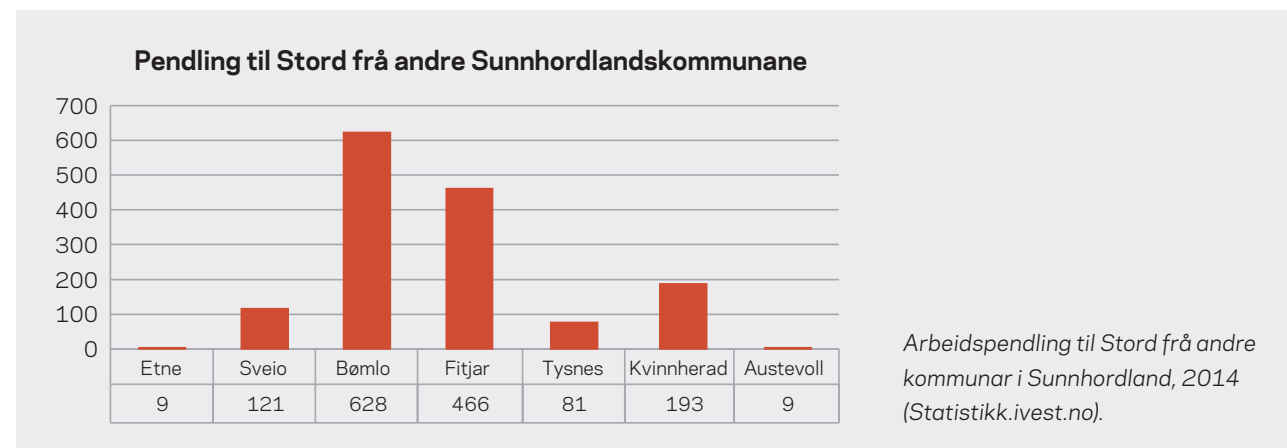
Skuleelevar og arbeidsreisande utgjer dei største kundegruppene for kollektivtransporten. Stord utgjer tyngdepunktet i tal reisande, både internt i kommunen og i regionen. Fleire store arbeidsplassar og skular er konsentrert i og kring Leirvik, og Stord har ei netto

pendling inn til kommunen i forhold til omlandskommunane. Til dømes har Stord sjukehus totalt kring 750 tilsette, der dei fleste arbeider i turnusordning. I tillegg er det mange brukarar og besøkande, som til saman gir stor trafikk til og frå sjukehuset gjennom heile dagen.

Pendlingsmatrisa under er basert på fylkeskommunen si pendlingsanalyse frå 2014. Matrisa viser kvar folk bur og kvar dei har sitt hovudarbeid. Denne viser at flest pendlar til Stord frå Bømlo og Fitjar. Bømlo har også fleire hjørnesteinsverksemdar, men som er meir spreidd geografisk enn tilsvarande på Stord. Største industriområdet på Bømlo ligg på Rubbestadneset.

Arbeid Bustad	Etne	Sveio	Bømlo	Stord	Fitjar	Tysnes	Kvinnherad	Austevoll
Etne	1406	1	1	9	0	0	19	1
Sveio	4	1057	26	121	2	1	2	3
Bømlo	0	31	4331	628	23	1	5	17
Stord	5	29	197	7807	233	21	31	17
Fitjar	0	6	16	466	917	3	1	13
Tysnes	0	0	4	81	4	911	19	2
Kvinnherad	20	2	12	193	4	24	5291	8
Austevoll	0	1	2	9	9	15	1	2285

Pendlingsmatrise Sunnhordland, 2014 (Statistikk.ivist.no).

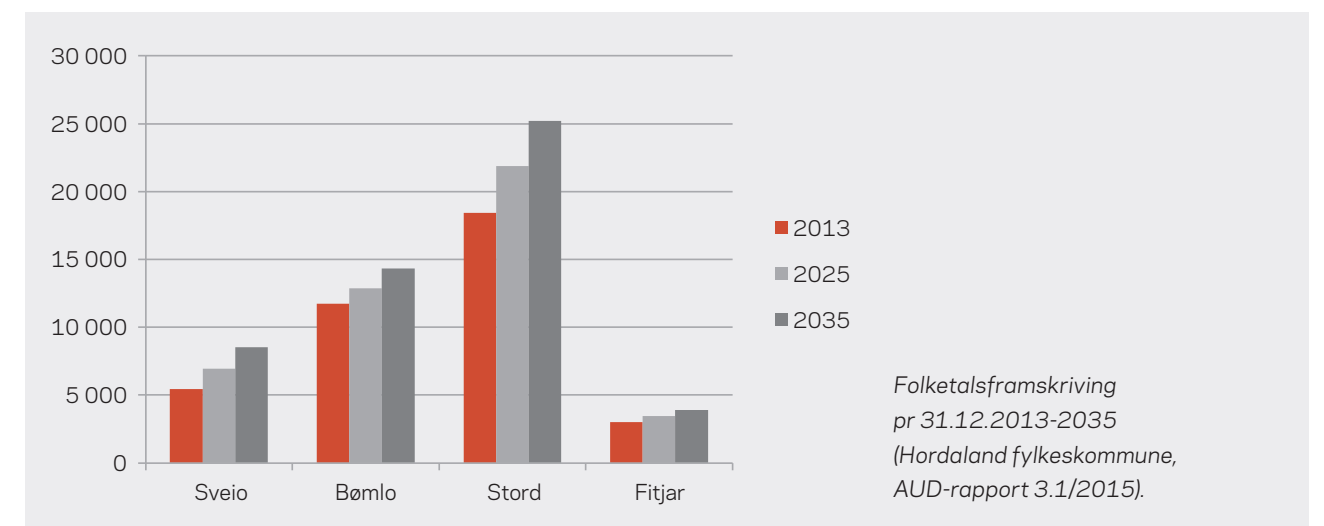


2.3 Folketal

Sunnhordlandsregionen har opplevd samla folketilvekst på over 13 % i perioden 1990–2014. Det er kommunane Bømlo og Stord som i hovudsak har stått for auken i folketal, medan Sveio og Fitjar har hatt marginal endring i perioden.

Hordaland fylkeskommune sin hovudprognose for befolkningsutviklinga fram mot 2035 (AUD-rapport

3.1–2015) viser vekst i alle dei fire kommunane. Snittet for årleg forventa vekst for heile Sunnhordlandsregionen er på 1,1 %. Kommunane Stord og Fitjar ligg noko over, medan Bømlo kommune ligg noko under snittet for regionen. Den største prosentvise endringa vil venteleg komme Sveio kommune. Ei forklaring på den relativt sterke forventa veksten i Sveio er betydninga av nærleiken til arbeidsmarknaden i Haugesundsområdet.



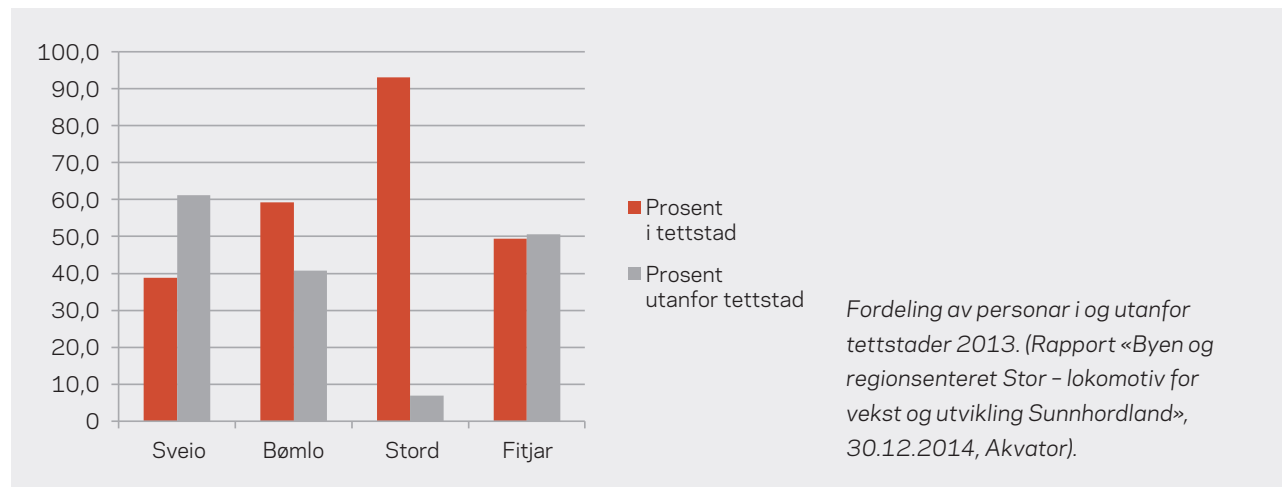
2.4 Tettstader og senterstruktur

Leirvik er regionsenter for store delar av Sunnhordlandsregionen - for kommunane Stord, Fitjar, Bømlo og Tysnes. Sveio og Etne er trekt mot Haugesund sine regionsenterfunksjonar. Kvinnherad har eige regionsenter på Husnes, og Austevoll vert rekna som del av omlandet for Bergen (Regional plan for senterstruktur i Hordaland). Uavhengig tilknytning til ulike regionsenter er Leirvik viktig reisemål for heile regionen, med mellom anna sjukehus, høgskule og vidaregåande skuletilbod.

Storleik og omfang av tettstadar og senter varierer mellom kommunane. Vi ser av grafen under at Stord merkar seg ut med heile 93 % av innbyggjarane

busette i tettstader i og rundt Leirvik. Også Bømlo har ein relativt høg andel busette i tettstader (nær 60 %), med Svortland som største tettstad og kommunesenter. Fitjar har størstedelen av busetnaden lokalisert i og rundt tettstaden og kommunesenteret Fitjar. I Sveio er busetnaden meir spreidd, og størstedelen bur utanfor tettstadar.

Området med størst marknadsgrunnlag for kollektivtransport er i Leirvik/Sagvåg/Rommetveit. Her er det potensiale for at fleire korte reiser også utanom rush og på kveldstid kan takast kollektivt.



2.5 Skulestruktur

Skuleskyssen utgjør ein stor del av rutetilbodet og ruteproduksjonen i Sunnhordland. Skulestrukturen og endringar i denne har stor innverknad på korleis

tilbodet vert lagt opp. Tabellen under viser oversikt over dagens grunn- og vidaregåande skular i dei fire kommunane.

Kommune	Grunnskular	Ungdomsskular/ kombinert skular	Vidaregåande skular/høgskule
Sveio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auklandshamn skule ▪ Førde skule ▪ Valestrand oppvekstsenter ▪ Vikse skule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sveio skule 	
Bømlo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espevær skule ▪ Foldrøy skule ▪ Gilje skule ▪ Meling skule ▪ Svortland skule ▪ Våge skule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hillestveit skule ▪ Moster skule ▪ Rubbestadneset skule ▪ Bremnes ungdomsskule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bømlo vgs ▪ Rubbestadneset vgs
Stord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Huglo skule (ingen elevar p.t.) ▪ Hystad skule ▪ Langeland skule ▪ Leirvik skule ▪ Litlabø skule ▪ Rømmetveit skule ▪ Sagvåg skule ▪ Tjødnalio skule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nysæter ungdomsskule ▪ Nordbygdo ungdomsskule ▪ Stord ungdomsskule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stord vgs – knutepunktskule for tilrettelagt opplæring ▪ Høgskulen Stord/Haugesund
Fitjar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sælevik skule ▪ Øvrebygda skule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rimbareid barne- og ungdomskule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fitjar vgs

Oversikt over skular fordelt på kommunane Sveio, Bømlo, Stord og Fitjar pr august 2015.

Endringar i skulestruktur, start- og sluttider og skuleruter er noko vi må vere budd på også i framtida. For arbeidet Skyss gjer med planlegging av skuletransporten er det viktig med tidlig informasjon om endringar. Best mogleg samordning lokalt og regionalt om start- og sluttider, og planlegging av årlege skuleruter er også avgjerande for å planleggje eit kostnadseffektivt transportopplegg for skuleungane.

Når det gjeld planlagde endringar, er vi kjend med at ungdomstrinnet på Rubbestadneset skal overførast til Bremnes ungdomsskule frå skuleåret 2018.

I følgje vedtatt Skulebruksplan for Hordaland (Fylkestinget, mars 2013), skal Bømlo og Rubbestadnes vgs slåast saman til ny skule lokalisert på Rubbestadnes. Den nye skulen er i følgje planen dimensjonert for 300 elevar. Gjennomføring av samanslåinga er ikkje tidfesta p.t.. Skulebruksplanen legg og opp til endring i studietilbodet for skulane i Sunnhordlandsregionen, noko som kan gi nye og endra behov for skuleskyss.

2.6 Passasjertal

Passasjerstatistikk for 2014 viser totalt 1,16 millionar påstigande busspassasjerar innanfor ruteområdet for Sunnhordland. Av desse utgjør skuleskyss nærare 40 prosent

Passasjertal i dagens kollektivnett har vore ein viktig del av faktagrunnlaget for trafikkplanen. Statistikk for alle linjer og avgangar for november 2014 har vore del av vurderinga. Det er noko usikkerheit knytt til passasjertala, og ein har difor i tillegg gjennomført

manuell teljing over 14 dagar i juni (måndag-fredag) for eit utval linjer og avgangar. Dette utvalet vart i hovudsak gjort ut frå avgangar med få registrerte påstigande – både for å kvalitetssikre statistikken og for å få eit best mogleg grunnlag for potensielle omprioriteringar.

Passasjertala viser at relativt mange avgangar har svært lågt belegg (mellom null og fem passasjerar to-talt). Tabellen under viser eksempel på avgangar med ein eller ingen passasjerar.

Med slike passasjertall må ein vurdere om det er enkle grep som kan gjerast for å betre passasjergrunnlaget, som til dømes justeringar av avgangstider, endring av trasé, betre korrespondanse eller bytemoglegheiter.

Dersom ein ikkje kan identifisere slike tiltak, bør avgangen takast bort for å nytte ressursane betre ein annan stad.

Linje	KI	Strekning
157	15:25	Tittelsnes–Haugesund
157	17:15	Tittelsnes–Haugesund
159	17:00	Buavåg–Haugesund (Rød) frå Søre Våge
555	06:05	Svortland–Halleråker–Sønstabø
554	17:47	Gassasundet–Mosterhamn
558	11:25	Brandasund–Svortland
559	06:10	Rolvsnæs–Rubbetadneset–Svortland
559	05:40	Svortland–Rubbetadneset–Rolvsnæs
559	19:50	Svortland–Rubbetadneset–Rolvsnæs

3 Utbyggingsplanar

Ein har i arbeidet også lagt til grunn kommunale planar for utbygging og andre relevante tiltak av betydning for trafikkutviklinga i dei fire kommunane.

3.1 Stord

Av kommuneplanens arealdel går det fram at det skal «stimulerast til fortetting i eksisterande utbyggingsområde både ved tilrettelegging av mindre felt, deling av større tomter og meir konsentrert utbygging i sentrum og sentrumsnære område.» Det går vidare fram at framtidig utvikling og utbygging i hovudsak skal skje i område rundt Leirvik og Sagvåg med utviklingsretningar mot Heiane/Digernes og Rommetveit/Grov. Dette er ei utvikling som vil gje moglegheit for eit betre kollektivtilbod i Leirvikområdet.

Kommuneplanen for Stord kommune 2010–2021 definerer fire bydelar og lokalsenter i tillegg til Leirvik sentrum:

Heiane/Eldøy/Kårevik er prega av nyetablering av både nærings- og bustadmessig art. Kommunen opplyser at det er planlagt vidareutvikling av Heianeområdet. For Heiane Vest vil det i hovudsak vere snakk om næringsutbygging, medan det for Heiane sør er snakk om både næring, bustad og service. I kommunedelplanen blir det peikt på at det spesielt er viktig å ha fokus på samspelet mellom Leirvik og Heiane, og at det bør vere pendelbuss mellom Leirvik – Heiane og Skjersholmane.

Sagvåg/Litlabø er største bydelen utanom kommunesenteret Leirvik. Bydelen har fleire bydelsfunksjonar relatert til kommunale og private tenester og velferdstilbod. Kommunen opplyser at det er planlagt bustadbygging nærliggande fylkesveg 545 Heiane-Sagvåg-Fitjar

Nordbygdo (Hystad/Rommetveit) er i hovudsak prega av bustadområde med nokre bydelsrelaterte tilbod. Kommunen opplyser at det er planlagt betydeleg fleire bustader i Tyse/Vestliområdet. Av kommuneplanen går det fram at det i dette området er det også avsett areal for næringsutvikling, som eventuelt også kan gi rom for aktuelle bydelsfunksjonar.

Huglo har få funksjonar som kan relaterast til bydelsfunksjon. Området har få innbyggjarar, og har utfordringar knytt til fråflytting. Huglo er likevel eit viktig nærings- og eit viktig landbruksområde i kommunen, der det er ønskeleg å opprettehalda busetnad og lokalsamfunn.

I kommuneplanen blir det peikt på at ein stor del av biltrafikken i Leirvik sentrum er gjennomgangstrafikk mellom bustadområde og næringsområde (arbeidsplassar) både aust og vest for sentrum.

Som ledd i eit overordna mål om reduksjon av utslepp av klimagassar og meir effektiv og miljøvennleg energibruk, skal kommuneplanen definera viktige kollektivaksar i kommunen. Tilrettelegging av nye byggjeområde bør av denne grunn i størst mogeleg grad leggjast langs desse kollektivaksane.

3.2 Bømlo

Kommuneplanens arealdel legg opp til større grad av sentralisering av bustadbygginga (kommunesenter og delsenter). Det er lagt vekt på å vidareutvikle Svortland som kommunesenter samstundes som ein har lagt stor vekt på å sikre eit minimum av tenestetilbodet i lokalsentra Moster, Langevåg, Finnås og Rubbestadneset. Eit meir sentralisert busetnadsmønster vil gi endringar i reisemønster og behov for kollektivtransport.

Det er forventa stort behov for nye bustader i kommunen i langtidsperioden. Dette gjeld særleg området rundt kommunesenteret Svortland, i Røyksundområdet (som ligg like ved innfartsåra til kommunen) og frå Mosterhamn og nordover til trekantsambandet. I planen blir Svortland, Gilje, Meling, Rubbestadneset, Moster, Hillestveit trekt fram som områda som har størst behov for bustader og der kommunen forventar bustadvekst.

I kommuneplanens arealdel blir det peikt på at det er lagt til rette for næringsareal i dei fleste krinsane i kommunen, men at det i dei delane med størst aktivitet har minka på ledige næringsareal. I planen er næringsområda i Hollundsdalen, Brubakken (begge krins Svortland) og Hovlandshagen (krins Hillestveit) utvida. På Sakseid er næringsområde utvida med eit kombinert formål næring og bustad. Det er forventa utbygging av næringsområde på Rubbestadneset og ny fiskerihamn i Hovlandshagen. Her er planar under utarbeiding.

3.3 Fitjar

Kommuneplanen for Fitjar legg til grunn framleis spreidd bustadutbygging, med ønske om å opprettehalde ein desentralisert busetnad. Planen viser til eit mål om 20 nye bustadeiningar årleg innanfor planperioden. Planlagt utbygging i Fitjar vil i hovudsak ikkje vere av eit slikt omfang at det utløyser behov for større endringar i kollektivtilbodet.

Fitjar kommune opplyser at det er planlagt 30 nye bustadar på Rosneset (om lag 15 minutt gangavstand nord for Fitjar sentrum). Det blir vidare opplyst at det er regulert for 20–30 nye bustadar i Kolhøyholmen, men at det er usikkert når utbygginga vil bli gjennomført.

Vidare opplyser kommunen at det kan bli noko utbygging i Dåfjord, og at dette er bygda i kommunen med høgast relativ vekst. Per i dag er det for dårleg veg til at det er tilrettelagt for kollektivtrafikk.

Kommunen opplyser at det i liten grad er planlagt utbygging av næringsområde i kommunen. Det har vore noko utbyggingsplanar for Årskog (Fv 525), som allereie er eit etablert næringsområde, men førebels er dette ikkje sett i gong. På sikt vil det kunne kome fleire arbeidsplassar i dette området.

3.4 Sveio

Av kommuneplan for Sveio 2011–2023 viser ei aukande fortetting rundt Sveio sentrum, i tråd med kommunen sin arealpolitikk. Av kommuneplanen går det fram at Sveio kommune skal arbeide for fortetting og sentrumsutvikling, men samstundes legge til rette for spreidd busetnad. Ved lokalisering av nye byggjeområde for heilårsbustadar vert det lagd fokus på nordre og søre del av kommunen, samt vidareutvikling av Sveio sentrum.

Sveio kommune ligg sentralt plassert langs hovudferdselsåra mellom Stord og Haugesund og Bergen og Stavanger. På bakgrunn av dette er større næringsareal søkt plassert langs dei to hovudferdselsårene gjennom kommunen, Rv 47 frå Haugesund og E39 mellom Stavanger og Bergen. Areal som er sett av ligg i hovudsak nær Sveio sentrum, med målsetting om samlokalisering med vegnett og nærleik til sentrum.

Sveio kommune inngår i tillegg til Sunnhordlandsregionen også i Haugalandet. I regional plan for areal og transport på Haugalandet (høyringsutkast 29.01.2015) er Haugesund sentrum peikt ut som regionsenter, og Sveio kommune (med fleire) er definert som regionsdelsenter. Relasjonen mellom Sveio og Haugesund påverkar reisemønsteret og behovet for kollektivtransport.

Planen viser til aukande arbeidspendlinga på tvers av kommunegrensene i regionen. Det går fram at om lag 90 % av befolkningsveksten i Haugalandregionen dei ti siste åra har kome i ytre del av regionen – mellom Sveio i nord, Aksdal i øst og Åkra/Kopervik i sør. Denne veksten har særleg stor konsekvens for byutvikling, transportutvikling og infrastrukturbehov på Haugalandet. Det er mellom anna sett mål om meir effektiv kollektivtransport. Kollektivbruket på Haugalandet er i hovudsak barn, skuleelevar og ungdom. Eit grunnleggande kollektivtilbod i heile regionen kan i følgje planen sikrast med utgangspunkt i skuleskyssen, slik at det også i spreiddbygde område blir tilbydd transportmoglegheter for dei som ikkje disponerer bil.

4

Dagens kollektivtilbod

4.1 Busstilbodet

Sunnhordlandsregionen er bunde saman med buss, båt og ferjesamband som i all hovudsak er i regi av Skyss. Av andre aktørar er i dag Kystbussen mellom Bergen og Stavanger, samt riksvegferjesambandet mellom Sandvikvåg og Halhjem.

Det vart gjort få større endringar i busstilbodet ved oppstart av inneverande anbod, i 2008. Heller ikkje i anbodsperioden er det gjort særlege endringar,

utanom mindre justeringar som følgje av endringar i båtruter og i skulestruktur. Skuleskyss er i stor grad dimensjonerande for tilbodet og bussmateriellet. Dei fleste linjene har fleire ulike variantar tilpassa skuleskyssen.

Tabellen under viser dagens busstilbod i dei fire Sunnhordlandskommunane, fordelt på linjer og avgangar, inklusiv skuleskyss.

Linje	Strekning	Kvardag	Lør	Søn	Kommentar
157	Tittelsnes-Haugesund	7/4	4/5	2	Linje 700 på delstrekning enkelte avgangar Drosjer på enkelte avgangar
158	Ålfjorden (Søre Våge-Ålfjorden)	10	-	-	Hovudsakleg skuleruter t/r. Drosjer på enkelte avgangar. Korresponderer med linje 700 og 157
159	Buavåg-Haugesund (Rød)	5/5	1	1	Linje 700 og 157 på delstrekning enkelte avgangar. Korrespondanse ferje Buavåg-Langevåg
700	Haugesund-Sveio-Stord	6	-	-	Hovudsak skule- og arbeidsrute 1 rute til Rommetveit og Jektevik
552	Langevåg-Svortland	10/9	2	2	Dekkjer i tillegg Eidesvik. Stor del skuleruter. Korrespondanse ferje Buavåg-Langevåg
552	Langevåg-Gassasundet	3	-	-	Skule- og arbeidsruter. Korrespondanse linje 800 til Leirvik og linje 554 til Mosterhamn
554	Mosterhamn-Gassasundet	10/10	2/1	1	Stor del skuleruter. Ettermiddags- og kveldsruter med drosje. Korrespondanse linje 800
555	Hiskjo-Svortland m/sideveggar	9/10	3	1	Skuleruter og handleruter. Korrespondanse linje 800
556	Tordmodsetre-Fylkesnes/ Stokkabekken-Svortland	5	-	-	Skuleruter og handleruter (drosje)
558	Brandasund-Svortland	5/6			Skuleruter og handleruter
559	Rolvsnes-Rubbestadneset- Svortland	13/16	2	3	Hovudtrase Rubbestadneset-Svortland Skule- og arbeidsruter, handleruter Korrespondanse snøggbåt Bergen/Leirvik
800	Svortland-Leirvik	19/18	4	4	Ca 30/60 frekvens Arbeidsruter Rubbestadneset og Kværner
673	Leirvik-Vikanes o/Sagvåg	15/13	4/2	-	Ringrute. Arbeidsrute Kværner Stord
675	Leirvik-Øklandslio-Rommetveit	22	7	2	30-60 min frekvens
674	Leirvik-Heiane-Hornelandsvågen	14	4	2	20-60 min frekvens dagtid
676	Leirvik-Kårevik	16	4	2	15-60 min frekvens, 1 kveldsrute Arbeidsruter Kværner Stord

Linje	Strekning	Kvardag	Lør	Søn	Kommentar
677	Leirvik-Sjukehuset-Ådland-Leirvik	21	5	-	15-60 min frekvens
678	Leirvik-Fjellgardane	2	-	-	Skulerute
679	Huglo	2/5	-	-	Skulerute
680	Fitjar-Sandvikvåg-Koløyholmen	10/8	-	-	4 ordinære ruter, resten skuleruter. Drosje/maksitaxi Korrespondanse buss Leirvik/Sagvåg
671	Leirvik-Jektavik-Fitjar-Sandvikvåg	13/11	3	2	Dekkjer både aust- og vestsida av Stord. Korrespondanse ferje frå Jektavik kai. Kopling ferje Sandvikvåg kai

Linjer og avgangar for dagens busstilbod i rutepakke Sunnhordland.

4.2 Hovudsamband i regionen

Linje 800, 700 og 671 utgjør hovudsambanda mellom Leirvik og dei tre kommunane Bømlo, Sveio og Fitjar. Det er lagt opp til moglege overgangar på Føyne mellom linje 800 og 700 på fleire avgangar. Linje 800 mellom Svortland og Leirvik har flest avgangar, med ca 30 min frekvens i rush. Linje 700 mellom Leirvik og Haugesund er i hovudsak retta mot skule- og arbeidsreisande, og har i dag ingen tilbod i helg. I tillegg har Sveio linje 157 og 159 som gir fleire avgangar til/frå Haugesund, også i helg. Linje 671 mellom Fitjar og Leirvik går på begge sidar av Stordøya, med kopling mot Sandvikvåg og Jektevik kai.

Tysnes har i dag ein gjennomgåande bussavgang mellom Våge-Hodnanes-Leirvik tur/retur. I tillegg er det korrespondanse med ferja Jektevik-Hodnanes til/frå Våge. Dette gjeld både for bussar som køyrer om Uggdal og om Onarheim. Ved oppstart nytt anbod for Hardanger og Voss fell det gjennomgåande busstilbodet mellom Våge og Leirvik bort. Korresponderande bussar med ferja vil bli oppretthalde på dagens nivå.

Kvinnherad har både båt- og ferjesamband til Leirvik. Båtsambandet er knytt opp med korresponderande bussar til/frå Sunde og Ranavik på fleire avgangar/ankomstar.

Austevoll har båt- og ferjesamband som knyter kommunen saman med Sunnhordland. Ferjesambandet Husavik-Sandvikvåg gir vidare reisemoglegheiter med byte til/frå Kystbussen og linje 671 på enkelte avgangar til/frå Sandvikvåg. I tillegg gir båtsambandet Hufthamar-Rubbestadneset-Leirvik også reisemoglegheiter mellom Austevoll og Stord/Bømlo.

Etne har båtsamband Skånevik-Utbjoa-Leirvik. Det er vedtatt å ta bort sambandet til/frå Utbjoa som følgje av bortfall av tilskott frå Rogaland fylkeskommune til dette tilbodet. Endringa vil ikkje få vesentlege konsekvensar for båtsambandet til/frå Skånevik.

4.3 Fylkeskryssande bussar

Kystbussen utgjør i dag det kommersielle busstilbodet mellom Bergen, Haugesund og Stavanger, med følgjande tilbod p.t.:

- Ca timesavgangar for strekninga, nokre turar går ikkje om Haugesund
- Stopper på Jektavik på bestilling
- Ungdomsbillett frå Hordaland gyldig på strekninga Haugesund-Bergen samt på lokale reiser mellom Sandvikvåg og Haugesund.

4.4 Båt- og ferjetilbodet

For Sunnhordlandsregionen er båt- og ferjesambandet viktig ledd i å knyte regionen saman, aust-vest og nord-sør. Samanhengen mellom båt/ferje og buss ligg til grunn for ruteplanlegginga.

Ruta Sunnhordland-Austevoll-Bergen er i hovudsak eit lokalt tilbod som knyter kommunane rundt Sunnhordlandsbassenget saman. I tillegg gir ruta samband til Flesland kai og Bergen sentrum, med fire daglege ankomstar.

Leirvik kai har til saman 18 anløp med båt på kvar-dagar. Båttilbodet legg til rette for pendling mellom Ølen (fell bort frå 2016), Skånevik, Sunde og Ranavik til skular og arbeidsplassar i og rundt Leirvik.

Linje	Relasjon	Antal avgangar (ei retning)		
		Kvar-dag	Lør	Søn
2080	Sunnhordland-Austevoll-Bergen	19	7	6
2079	Espevær-Eidesvik	10	5	5
1011	Langevåg-Buavåg	17	13	14
1013	Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	27	24	23
1008	Ranavik-Skjerholmane	23	17	16
1018	Husavik-Sandvikvåg	13	9	10

Båt- og ferjetilbodet i Sunnhordland.

Det er lagt opp med korresponderande bussar på enkelte avgangar på ferjesambanda, i hovudsak knytt til skule- og arbeidsreiser. Det er ikkje korrespon-

derande bussar knytt til Ranavik-Skjerholmane og Høylandsbygd/Valen, og heller ikkje for Husavik-Sandvikvåg og Hufthamar.

Om morgonen går det 4 bussar frå Leirvik kai, mellom anna til Kværner Stord. Overgangen mellom båt og buss er viktig for arbeids- og skulereisande i regionen. I samband med utgreiing av ny bussterminal for Leirvik er det gjort ei kartlegging av omfanget av overgangen mellom buss og båt. Ut frå statistikk for januar til mai 2014 over selde billetter med og utan overgang til buss i Leirvik (billettzone 550) kan ein anta at 25% av reisande med enkeltbilletter og 50% av reisande med ungdomsbilletter reiser vidare med buss i Leirvik. Totalt er det rekna nærare 15 000 reiser per måned. Tar ein omsyn til reiser til/frå andre soner på Stord kan ein anta ein prosentdel på overgangar båt til buss på opp mot 45-50%.

4.5 Knute- og byttepunkt

Kommune	Knute-/byttepunkt	Dagens muligheter for bytte
Fitjar	Sandvikvåg	Ferje Halhjem og Husavik
Bømlo	Svortland terminal	Knutepunkt lokale linjer og linje 800
	Gassasundet	Byttepunkt linjene 554, 552 og 800
	Stokkabekken	Byttepunkt linjene 559 og 800
Stord	Rubbestadneset kai	Snøggbåt Bergen og Leirvik
	Leirvik terminal	Knutepunkt bussar og snøggbåt
	Føyno	Byttepunkt linjene 800 og 700, Kystbussen
Sveio	Jektavik kai	Ferje Hodnanes og Nordhuglo
	Søre Våge	Byttepunkt linjene 157, 159 og 700
	Ulveraker og Liereid sør	Byttepunkt linjene 157 og 700

Oversikt viktigaste byttepunkt i dei fire kommunane.

Leirvik terminal utgjør det tyngste knutepunktet i regionen. Terminalen er i dag plassert på kaiområdet nær snøggbåten. I tillegg til bussbyte, fungerer terminalen som byttepunkt mellom bussar og snøggbåtar i området. Ny terminal for Leirvik, og plassering av denne, er under planlegging, og ikkje avklara p.t.

I samband med Bømlopakken er ny terminal på Stokkabekken under arbeid, med planlagt ferdigstilling innan nytt bussanbod juli 2017. Her er det lagt opp til 6 busslommer med leskur og ventehus, samt innfartsparkering.

5 Framtidig kollektivtilbod

5.1 Hovudlinjer

Det bør etablerast faste hovudlinjer i regionen til/frå Leirvik, med definerte knutepunkt for kopling til lokale linjer i kommunane og mellom hovudlinjene. Hovudlinjene skal ha følgjande kvalitetar og kjenneteikn:

- 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 Føyno og Leirvik.
- Snøggbåtruta utgjør hovudlinjene mellom Kvinnherad, Etne og Leirvik.
- Tilbodet mellom Tysnes og Stord bør baserast på samanhengande reiser mellom lokale linjer på Tysnes, ferje Jektevik-Hodnanes og lokale linjer på Stord, med vekt på arbeids- og skuleruter.

5.2 Grunntilbod

Lovpålagt skuleskyss skal så langt muleg vere del av det ordinære tilbodet. Linjenettet bør byggjast slik at det betener både skulereiser og «ordinære» reiser.

Trafikkgrunnet og passasjertal frå dagens tilbod vil vere førande for grunntilbodet i dei ulike områda i kvar kommune.

- I område med lågt folketal og spreidd busetnad vil grunntilbodet vere skuleruter
- I område med noko større trafikkgrunnlag vil det også vere arbeidsrelaterte turar og eit minimumstilbod dagtid

5.3 Stord

5.3.1 Dagens tilbod

Dei lokale linjene i og rundt Leirvik består i hovudsak av fem linjer, med noko variasjon i tilbodet både kvardagar og helg. Alle linjene startar og sluttar i Leirvik, men med mulige byter for vidare reiser på ein del avgangar. Det er og lagt opp for byter mellom båt og buss for skulereiser og avgangar knytt til skifttider på Kværner Stord.

5.3.2 Anbefalt tilbod

Folketal og busetnadsmønster i og rundt Leirvik gir grunnlag for eit busstilbod gjennom heile dagen, med god frekvens og stive rutetider i utvalde traséar. Tilbodet må baserast på prinsipp om enkelt linjenett, med vekt på få linjer som gir gjennomgåande reise-moglegheiter mellom tunge reisemål.

Det vert sett som viktig å sikre eit godt tilbod for Stord sjukehus og Rommetveit med Høgskulen Stord/ Haugesund (HSH). Begge desse reisemåla utgjer store arbeidsplassar, og har stor andel reisande ut over rushperioden morgon og ettermiddag.

Heiane er også eit betydeleg reisemål, både for innbyggjarane på Stord og for kommunane rundt, og bør difor sikrast god tilgjengelegheit.

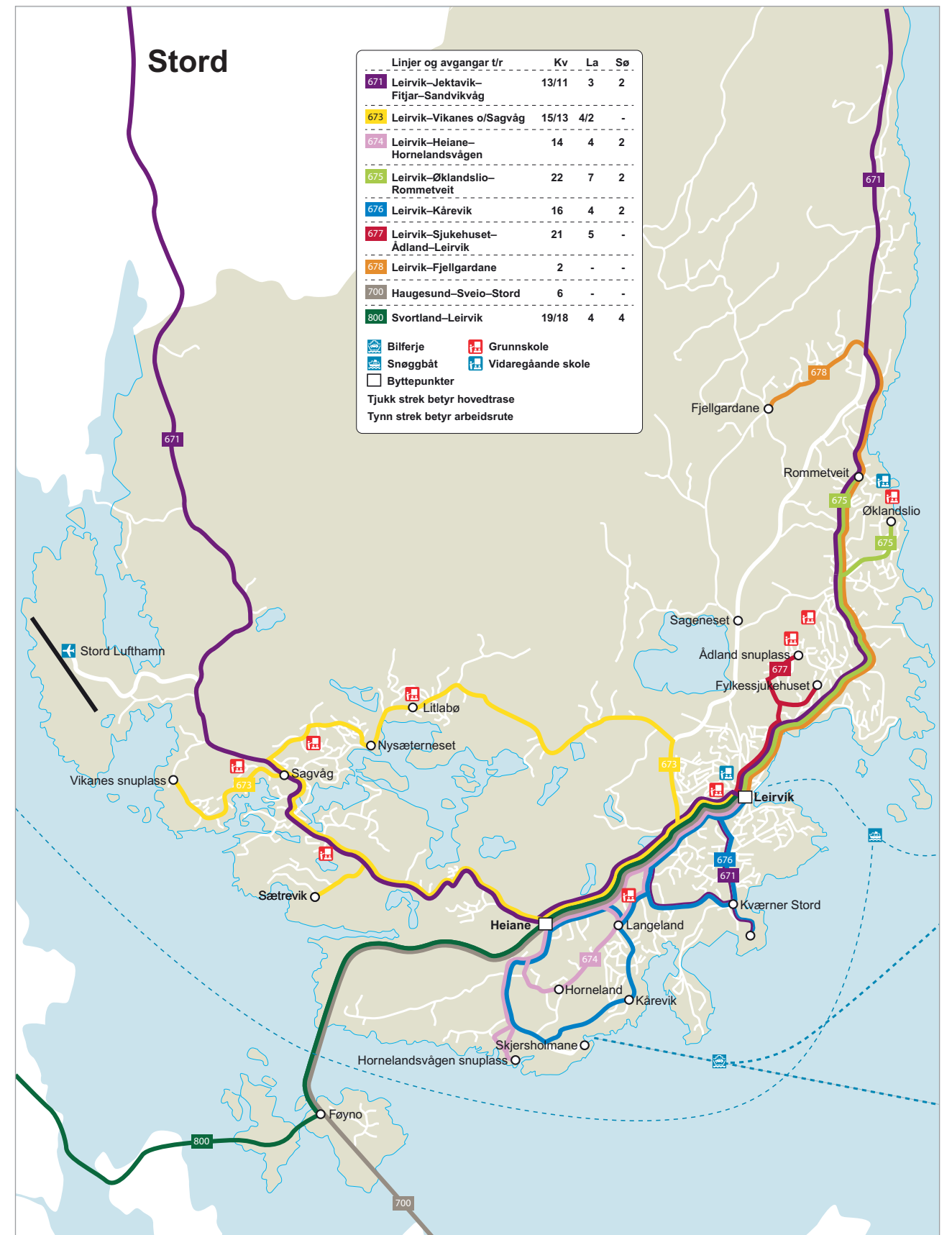
For området vest for Heiane er passasjergrunnlaget vesentleg høgare i området Sætrevik, Sagvåg og Nysæter enn Litlabø. Dagens ringrute bør difor delast, og området dekkast av to separate linjer. Trafikkgrunnlaget over Litlabø er svakt og gir grunn for å trekke tilbodet noko ned i høve dagens tilbod.

Tyselio/Vestlivegen er nytt bustadområdet, med næraste kollektivtilbod og haldeplass i Rommetveitsvegen. Det vil vere behov for infrastrukturtiltak, som haldeplassar og snuplassar, for å legge ei eiga linje til området.

Gode bytemoglegheiter mellom båt og buss vidare i Leirvikområdet er ønskeleg å få til, særleg for arbeidsreisande til/frå Sjukehuset og Kværner Stord, samt høgskulen og vidaregåande skuleelevar. Fordi båten har ulike rutetider gjennom dagen, kan slike overgangar mellom buss og båt bli vanskelig utan at det går ut over målsettinga om stive rutetider. Start og sluttider på skular og arbeidsskift er også moment som skal takast omsyn til. Ambisjonen er likevel å kunne leggje til rette for samanhengande reiser mellom båt og buss i tilknytning til vidaregåande skular og skifttider for dei større arbeidsplassane.

Oppsummert er anbefalinga å knytte hovudtilbodet til to gjennomgåande linjer som pendlar gjennom Leirvik sentrum, der den eine betener sjukehuset og den andre HSH, Rommetveit. Linjene bør gå via Leirvik og saman dekke Kværner Stord, Heiane og dei største bustadområda vest for Leirvik sentrum. I tillegg vil det vere behov for supplerande tilbod med eigne linjer. Tilbodet på desse linjene bør tilpassast passasjergrunnlaget, og vil vere lågare enn på dei gjennomgåande linjene.

Områda Fjellgardane og Huglo bør ha eit grunntilbod tilsvarande som i dag.



Kart over dagens linjer og avganger på Stord.

5.4 Fitjar

5.4.1 Dagens tilbod

Linje 671 betener begge sider av Stordøya, med byttepunkt ved Jektevik kai og Sandvikvåg. Passasjergrunnlaget er størst på vestsida, med utbyggingsområdet rett nord for Fitjar sentrum og eit større bustadområde sørvest for Fitjar mot Vestbøstad.

I tillegg til linje 671 mellom Fitjar og Leirvik, har Fitjar ei lokal linje 680 som går mellom Fitjar og Koløyholmen på veststida og Eide på austsida av Fitjar. Desse rutene er i all hovudsak skuleruter.

5.4.2 Anbefalt tilbod

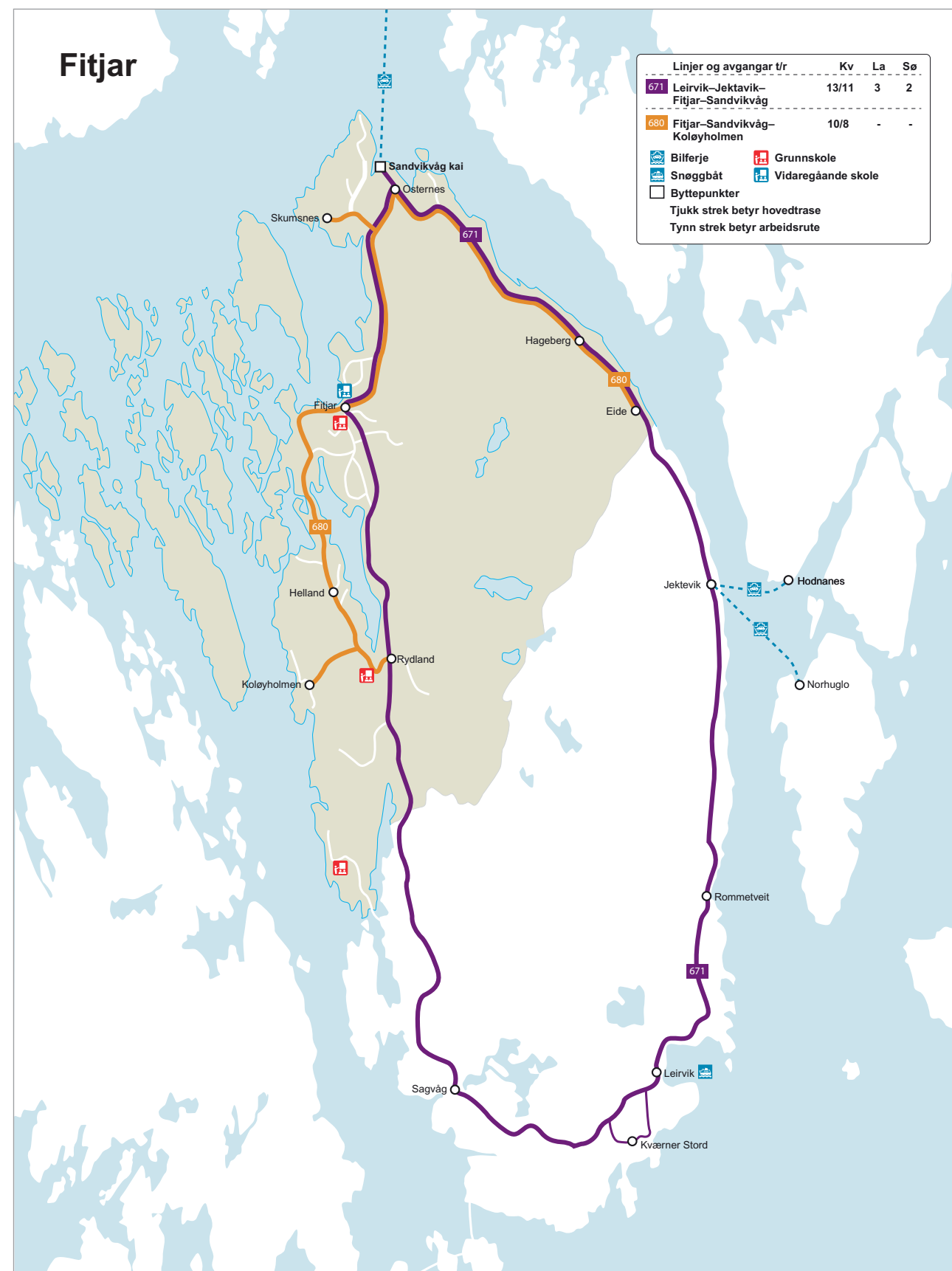
Dagens linje 671 hovudlinje vil framleis utgjere hovudtilbodet i kommunen. Linja bør i hovudsak gå på vestsida av kommunen, med trasé om Helland.

Hovudlinje Sandvikvåg–Fitjar–Leirvik

- Flest avgangar på vestsida. Austsida i hovudsak avgangar knytt til skuleskyss
- Korrespondanse Sandvikvåg ferje til/frå Bergen der mogleg, med vekt på skule- og arbeidsreiser
- Tilbod heile dagen, samt noko laurdag og søndag. Avgangar bør tilpassast betre reisebehovet på dagtid laurdag og kveldstid helg.

5.4.3 Øvrig tilbod

- Skule- og arbeidsrelaterte turar utgjer grunntilbodet for områda som i dag er betjent av linje 680.
- Bytte til/frå hovudlinja for samanhengande reiser, med prioritet til/frå Fitjar sentrum



Kart over dagens linjer og avganger på Fitjar.

5.5 Sveio

5.5.1 Dagens tilbod

Dei tre lokale linjene på Sveio er i hovudsak bygd opp kring skule- og arbeidsruter. Tilbodet ut over dette varierer mellom områda, utan at det nødvendigvis kan sjåast i samanheng med dagens reisebehov og trafikkgrunnlag.

Linje 700 mellom Leirvik og Haugesund er også i stor grad knytt opp til skule- og arbeidsreiser. Det er ingen tilbod på kveldstid eller i helger på linje 700 i dag. Linje 157 utgjør tilbodet i helgar mellom Tittelsnes og Haugesund. I tillegg har linje 159 ein avgang begge vegar laurdag og sundag.

Nord: Tittelsnes-Valestrand

Dagens linje 157 har, i tillegg til lokale skuleruter, arbeids- og skuleruter mellom Tittelsnes og Haugesund. Tilbodet gir reisemoglegheiter til/frå Sveio/ Haugesund heile dagen og i helg. Fleire avgangar er kopla mot linje 700 med byter på Liareid sør og. Enkelte avgangar går om Valevåg ferjekai.

Enkelte avgangar har svært lågt belegg. Også tilbodet i helg viser til dels svært låge passasjertal. Unnataket er nattbussane og avgangar laurdag til/frå Haugesund.

Området har spreidd busetnad, svakt trafikkgrunnlag og ligg ikkje innanfor kommunen sine planar om utbygging og bustadvekst.

Aust: Ålfjorden-Førde

Dagens linje 158 er bygd opp kring skoleskyss. For reiser til/frå Haugesund må ein byte buss.

Området har spreidd busetnad, svakt trafikkgrunnlag og ligg ikkje innanfor kommunen sine planar om utbygging og bustadvekst.

Vest: Auklandshamn-Buavåg-Sveio

Dagens linje 159 er kopla mot ferje til/frå Langevåg, og elles i all hovudsak skuleruter. Kveldsrutene har svært lågt belegg (snitt mellom 0-1 og 2-5 reisande). Området har spreidd busetnad og har svakt trafikkgrunnlag.

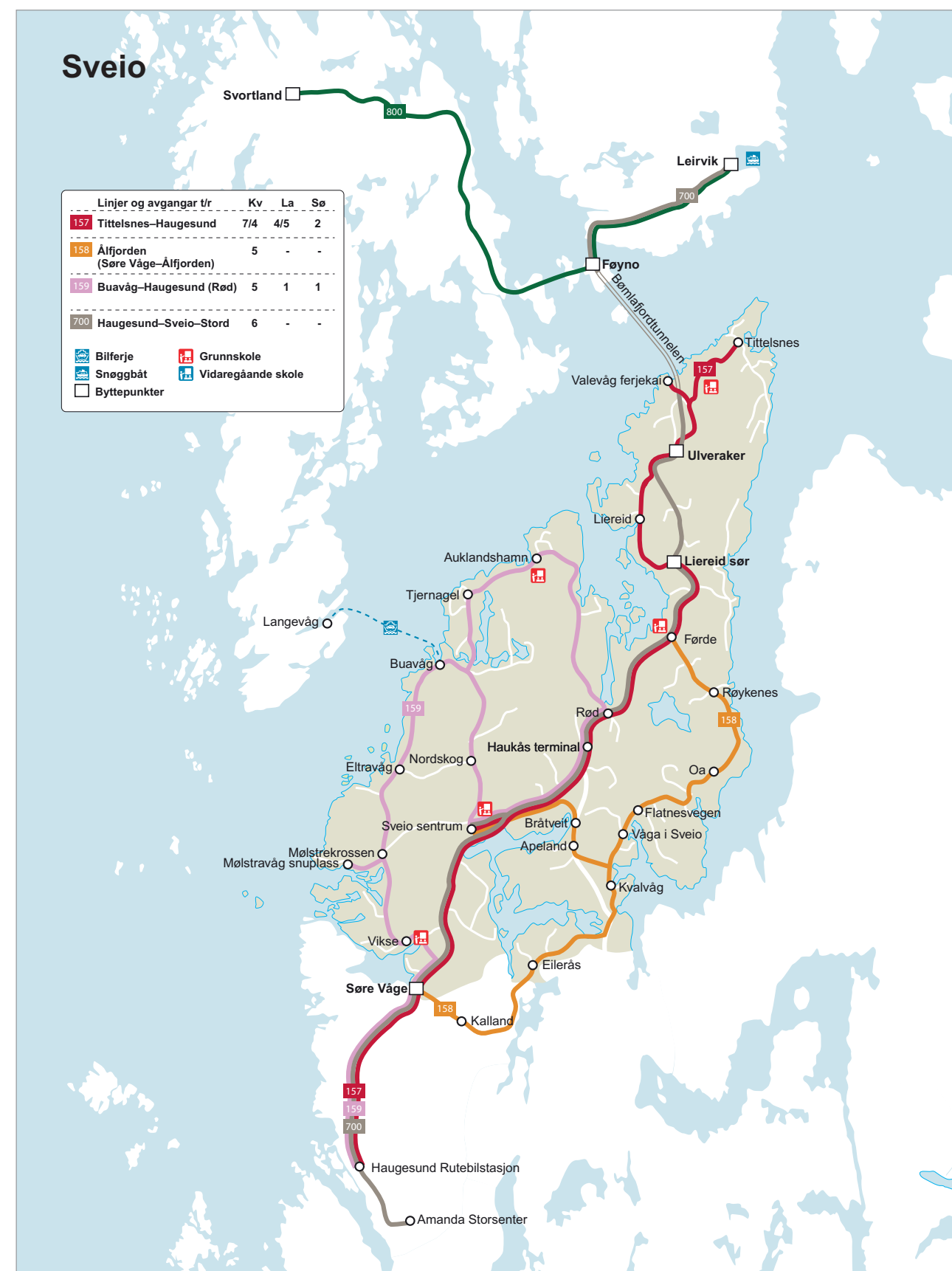
5.5.2 Anbefalt tilbod

Hovudlinje Haugesund-Sveio-Leirvik:

- Skule- og arbeidsrelaterte turar, i tillegg enkelte avgangar dagtid, samt noko laurdag
- Alle turar bør ha start og stopp på Haugesund rutebilstasjon (Flotmyr). Unnataket er avgangar knytt til skoleskyss som vil gå til skulane.
- Fleire avgangar mellom Sveio og Haugesund er ønskeleg
- Overgangsmoglegheit på Føyno til hovudlinje til/frå Svortland bør tilstrebast

Øvrig tilbod:

- Skule- og arbeidsrelaterte turar utgjør grunntilbodet
- Bytte til/frå hovudlinja for samanhengande reiser til/frå Leirvik og Haugesund
- Samanhengande buss/ferjereiser Bømlo-Langevåg-Buavåg-Sveio-Haugesund om mogleg, med prioritet for arbeidsrelaterte reiser



Kart over dagens linjer og avganger i Sveio.

5.6 Bømlo

5.6.1 Dagens tilbud

På Bømlo er det lokale busstilbodet i hovudsak skule- og arbeidsruter i tillegg til enkelte ruter dagtid til/frå Svortland. Bømlo har i dag ordninga Trygt heim med natttruter knytt til linje 800, 554 og 552.

I dag er det korrespondanse mellom buss og båtsambandet til/frå Rubbestadneset-Bergen på alle avgangar/ankomstar med unnatak av siste ankomst frå Bergen om kvelden.

Rolvsnæs-Aga

Området er i dag betent av linje 559 mellom Rubbestadneset og Svortland, med i all hovudsak skuleruter. I tillegg er det i dag ein avgang frå Rolvsnes morgon med korrespondanse til Rubbestadneset kai og båt til Bergen. Denne avgangen har svært lågt belegg.

Området har spreidd busetnad, svakt trafikkgrunnlag og ligg ikkje innanfor kommunen sine planar om utbygging og bustadvekst.

Rubbestadneset-Svortland

Dette området utgjør det tyngste området med omsyn til busetnad og arbeidsplassar, og er det viktigaste utbyggingsområde i kommunen.

Brandasund og omkringliggjande område

Dagens linje 558 betener området i nordvest på Bømlo, i hovudsak skuleruter og handleruter 2 dagar per veke. Området har svakt trafikkgrunnlag og få reisande. I tillegg eit tilbod ettermiddag frå Svortland kvar fredag, og ein arbeidsrute morgon.

Hiskjo-Mehus-Alsvåg

Området er betjent av linje 555, med ulike traséar og tilbod gjennom dagen. Store delar av området har svakt trafikkgrunnlag og få reisande

Mosterhamn

Området i og rundt Mosterhamn er eit tettstadsområde, som i dag er betjent av linje 554 til/frå Gassasundet. For reiser til/frå Leirvik og Svortland er det lagt opp til bytter til linje 800 på alle avgangar.

Trafikkgrunnlag stør opp om eit tilbod heile dagen, samt noko laurdag/søndag.

Langevåg

Langevåg er tettstaden lengst sør på Bømlo, med ferjesamband mot Buavåg og båtsamband mot Espevær. Kommunen har ikkje peikt på utbyggingsplanar for området, og busetnadsmønsteret er spreidd og relativt svakt. Dagens linje 552 betener i dag strekninga Langevåg-Svortland, med ein variant Langevåg-Gassasundet.

5.6.2 Anbefalt tilbod

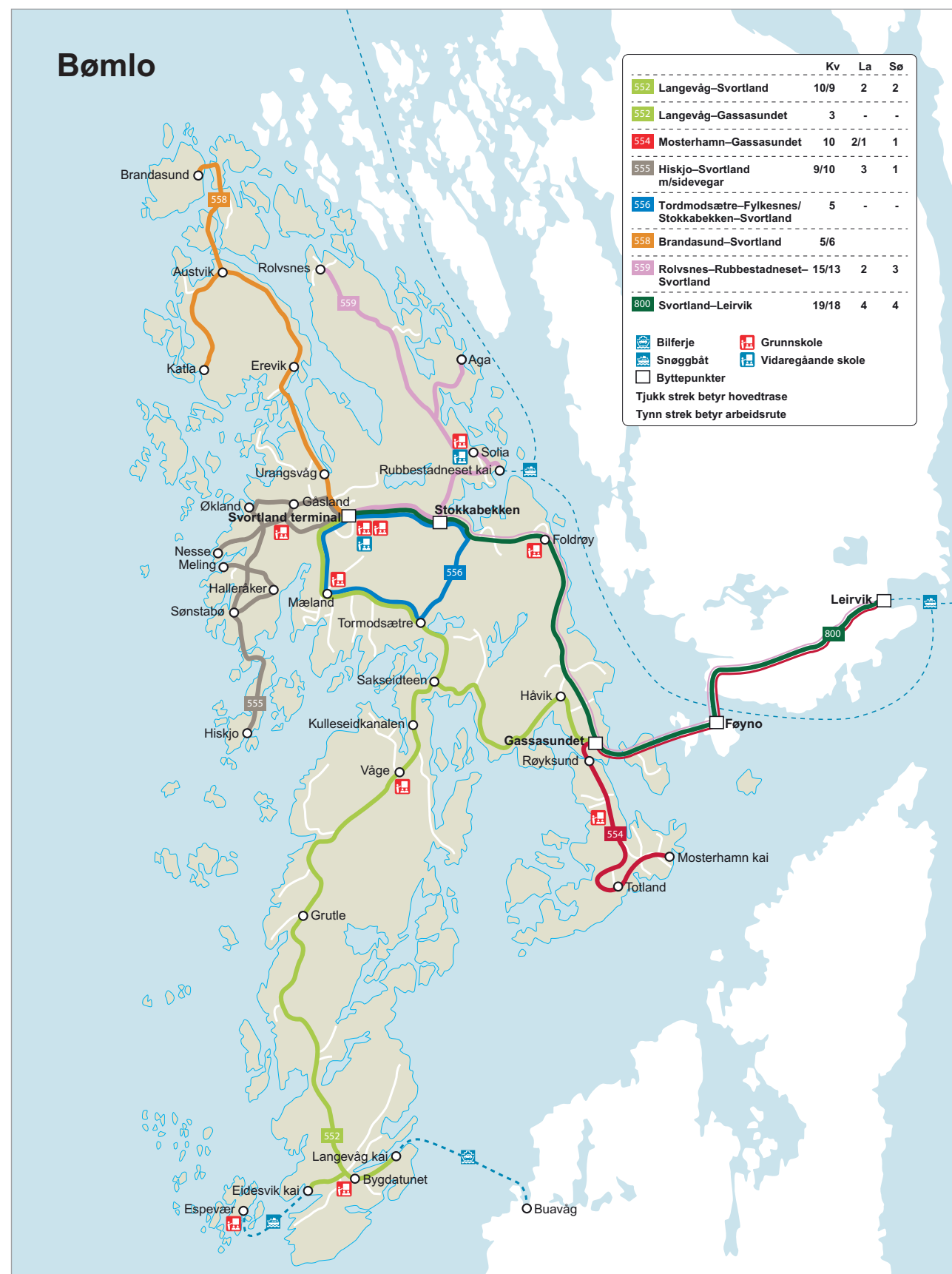
Hovudlinje Svortland-Leirvik

- Overgangsmoglegheit på Føyno til hovudlinje til/frå Haugesund bør tilstrebast

- Stokkabekken terminal knutepunkt mellom hovudlinje og linje til/frå Rubbestadneset

Øvrig tilbod:

- Bytte til/frå hovudlinja for samanhengande reiser til/frå Svortland sentrum
- Korrespondanse buss Svortland-Rubbestadneset og båt til/frå Bergen
- Moster, Rubbestadneset, Langevåg noko tilbod utover grunntilbodet



Kart over dagens linjer og avganger på Bømlo.

- Overgang Mosterhamn–Svortland/Leirvik på Gassasund, med prioritet korrespondanse til/frå Svortland
- Samanhengande buss/ferjereiser Bømlo–Langevåg–Buavåg–Sveio–Haugesund om mogleg, med vekt på arbeidsrelaterte reiser.

5.7 Oppsummering anbefalt tilbod

Tilrådingane inneber større endringar, men i stor grad mindre justeringar i tilbodet. Med dagens ruteproduksjon som ramme, vil skuleskyssen framleis legge føringar for innrettinga av store delar av tilbodet.

Nokre område får færre direkte linjer, ettersom dei lokale linjene i større grad skal mate til hovudlinjene. Ved å samle linjetrafikken på dei tre utvalde hovudlinjene, vil det gi grunnlag for å 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.

Tilbodet på dei lokale linjene vil i hovudsak vere uendra, men med nokre justeringar ut frå vurderingar av trafikkgrunnlaget i dei ulike områda. Området i og rundt Leirvik vil få eit betre tilpassa linjenett ut frå dagens utbyggingsmønster og reisebehov.

5.8 Knutepunkt og terminalar

Tilrådingane over har i stor grad tatt utgangspunkt i dagens infrastruktur, med unnatak av Stokkabekken terminal som etter planen skal vere ferdigstilt innan oppstart nytt anbod Sunnhordland.

For å få eit enklare og meir effektivt kollektivnett vil omstiging vere nødvendig. Dette 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 sentrumsområde. 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 ein 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 ville vere gunstig for å utvikle kollektivbetjeninga i området. Det er søkt om å få opprette haldeplass, og saka ligg no hjå Statens vegvesen. Vegvesenet viser til at midlar til tiltak på riksveg kjem via NTP, og at tiltaket vil bli spelt inn i denne prosessen. I 2015 fekk Sunnhordland ikkje midlar til kollektivtiltak på riksveg.

I Sveio ser ein behov for betre tilhøve for omstiging ved Søre Våge og Ekrene.

HORDALAND FYLKESKOMMUNE V/ SKYSS

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

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

skyss.no