

MOBILITET SUNNFJORDREGIONEN

STRATEGISK KUNNSKAPSGRUNNLAG FOR FRAMTIDIG MOBILITETSTILBOD

MARS 2024



Innhold

1. Om Mobilitet Sunnfjordregionen	3
2. Korleis utvikle mobilitetstilbodet i distrikta?	5
3. Kunnskap og innsikt	9
4. Mobilitetstilbodet i dag	15
5. Planlagd infrastruktur	18
6. Framtidig mobilitetstilbod	20
7. Oppsummering og vidare arbeid	29
8. Kjelder	30

1. Om Mobilitet Sunnfjordregionen

Mobilitet Sunnfjordregionen er eit strategisk kunnskapsgrunnlag for utvikling av mobilitetstilbodet i Sunnfjordregionen i eit tiårs-perspektiv.

Arbeidet vil danne grunnlag for vidare planlegging og realisering av tiltak gjennom årlege ruteendringar og budsjettprosessar i Skyss og Vestland fylkeskommune.

Utover å gi grunnlag for utvikling av Skyss sine tenester, er det også ein intensjon at arbeidet har ei nytteverdi for andre aktørar som ønsker å tilby nye mobilitetstenester i eit mest mogleg samordna mobilitetssystem. Dette kan vere kommunar eller kommersielle aktørar, gjerne i ulike samarbeid med Skyss.

Omfang og målsettingar

Sunnfjordregionen er i dette arbeidet definert som området med ein times køyretid til Førde, primært kommunane Sunnfjord, Kinn, Askvoll, Høyanger, Fjaler og Gloppen (figur 1).

Viktige årsaker til å vurdere mobilitetstilbodet i dette området er:

- Stor endringstakt i veginfrastrukturen, særleg i og rundt Førde, både i det lokale (Førdepakken) og regionale (E39, Rv5) vegnettet er det venta endringar. Dette påverkar dagens kollektivdrift.
- Nye billettsoner har gitt rimelegare prisar på kollektivreiser, og dyrare reiser lokalt (t.d. bybuss). Det er eit potensiale for auka bruk av kollektivtrafikk.
- I 2026 vert dagens busskontrakt i området (rutepakke Sunnfjord) fornya, og anbefalingane i dette kunnskapsgrunnlaget vil vere aktuelle i Skyss si anbudsplanlegging.
- Ønske om å utvikle nye tenester for delt mobilitet treng eit felles strategisk grunnlag for å sikte mot eit *samordna* mobilitetssystem. Kunnskapsgrunnlaget skal bidra til å peike ut kvar nye tenester kan spele ei rolle i det samla systemet.

Viktige mål med arbeidet er:

- Å utvikle eit meir attraktivt bybusstilbod i byane Førde og Florø
- Vidareutvikle pendlartilbodet til Førde frå dei viktigaste marknadene
- Peike på område som kan vere aktuelle for løysingar med bestillingstransport
- Identifisere aktuelle mobilitetspunkt
- Legge fram behov for kollektivinfrastruktur for å stø opp under ønska utvikling

Generelt gir arbeidet grunnlag for å vurdere kvaliteten og innrettinga av mobilitetstilbodet i eit område, og føreslå aktuelle tilpassingar.

Strategiske rammer

Strategi for berekraftig mobilitet i Vestland (2022-2033) gir det strategiske grunnlaget for arbeidet. Eit berekraftig mobilitetssystem inneber mellom anna at reisande kan kombinere fleire formar for mobilitet, både kollektivtransport, bil, gonge, sykkel og andre mobilitetsformer. Skyss skal utvikle og tilby nye tenester som gir at mobilitetssystemet vert opplevd som saumlaust for dei reisande. Dette arbeidet skal skje i samarbeid med relevante offentlege og private aktørar.

Strategien er også tydeleg på at kollektivtransporten er ryggrada i det berekraftige mobilitetssystemet, Skyss skal vidareutvikle kollektivtilbodet der etterspurnaden er stor og der flest reiser. I område med låg etterspurnad skal eit mobilitetstilbod for dei utan eigen bil ha prioritet. Bestillingsbasert transport kan inngå som ein del av tilbodet i slike område.

I planlegginga av det faste linjenettet bygger Skyss vidare på dei fagleg etablerte prinsippa for utvikling av linjenettet og for å sikre framkomst for kollektivtransporten. Prinsippa er særleg gildande i by- og bynære strok, om korleis

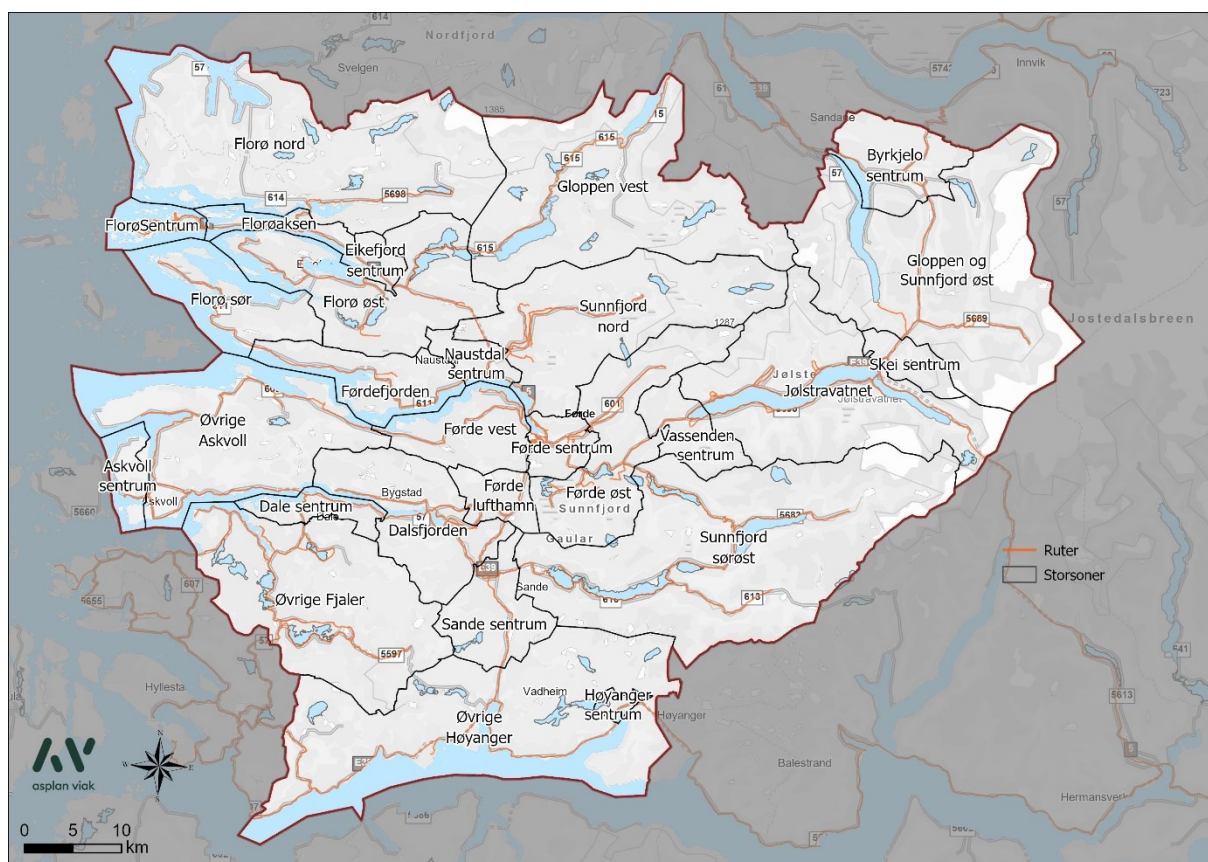
oppnå fleire reisemoglegheiter i eit samla kollektivnett som vert opplevd som enkelt og attraktivt.

Prosess og forankring

Det er gjennomført eigne møte med kommunane i Sunnfjordregionen. Føremålet har vore å utveksle informasjon om reisebehov, gildande og pågåande arbeid med utviklingsplanar, og drøfting av samordna areal- og transportplanlegging

og moglege løysingsforslag for framtidig berekraftig mobilitet.

Dagens bussoperatør i rutepakke Sunnfjord har medverka til arbeidet med sine perspektiv særleg knytt til infrastrukturbehov i desse områda, og generelle vurderingar av dagens drift- og logistikk situasjon. Ytterlegare involvering av representantar for sjåførar vil vere del av vidare innspel og konkretisering av tiltak.



Figur 1: Sunnfjordregionen, ca. 1 times køyretid til Førde.

2. Korleis utvikle mobilitetstilbodet i distrikta?

Føresetnadar for kollektivtransport

Å utvikle eit godt kollektivtransporttilbod i distriktssområda kan vere utfordrande. Mange tettstader er små og utbygginga er ofte spreidd. Samstundes er bilhaldet høgt. Dette gir i utgangspunktet eit svakt grunnlag for kollektiv transport. Reisemiddelfordelinga i Norge viser også at kollektivtransporten står for små marknadsdelar¹ i små byar og tettstader (10-30 000 innb).

Dei geografiske føresetnadene kan også variere ein heil del. Utbyggingsmønsteret har mykje å seie for kor lett det er å etablere eit godt kollektivtilbod. I nokre områder ligg busetting og næringsliv langs dalføre, vassdrag eller strandbelte som gir eit reisemønster gunstig for tradisjonell linjetraffikk. I andre område er utbygginga spreidd utover eit større areal, og det er vanskelegare å samle trafikken på ein god måte. I slike tilfelle er det ofte meir aktuelt å betene reisebehovet med ulike formar for bestillingstransport.

Grunnlaget for linjetraffikk

Utanfor tettstadene vil grunnlaget for linjetrafikken vere lågt. Dersom ein skal auke tilbodet med mange avgangar vil dette krevje høge tilskot til drifta. Skoleskyssen, som er eit lovpålagt transporttilbod, vil ofte vere det einaste tilbodet her. Samstundes er skoleskyssen som regel open og alle kan reise med tilbodet så lenge det er plass.

Område eller bygder som ligg langs regionale transportårer mellom dei større byane og tettstadene vil på si side vere gunstig plassert for å kunne ha relativt mange avgangar sett opp mot kor mange som bur der.

I små byar og tettstader (t.d. 8000 innb. eller meir) vil ein kunne ha ein større marknad for linjetraffikk. Fleire små byar i

Norge har m lagd om til eit enklare, rettare og hyppigare kollektivtilbod ved bruk av *pendellinjer* gjennom knutepunkt eller sentrum, etter modell frå større byar som Oslo og Bergen². Dette har også gitt positivt effekt på passasjertalet. Eit enklare tilbod på faste minuttavgangar er også lettare å kommunisere og forstå for kundane.

Grunnprinsipp for linjenettet

Til grunn for planlegginga av kollektiv- og mobilitetstilbodet ligg utvalde prinsipp for utvikling av linjenettet, basert på vel dokumenterte samanhengar av tiltak/nytte, etterspurnadseffektar og kundetilfredsheit. Mange av desse prinsippa vert nytta i større byar som Bergen og Oslo, men er også aktuelle i mindre byar og tettstader.

Linje er det bærande elementet i kollektivnettverket. Klar og konsis informasjon om nummer, destinasjon og trasé gir det enkelt for reisande. Den ideelle linja går mellom A og B og alle avgangar følger same trasé og stoppmønster utan lange omvegar. Linja kan ha ulik frekvens langs traséen for å ivareta ulike kapasitetsbehov undervegs.

Frekvens er verktøyet for å regulere tilbodet på ei linje til etterspurnaden. Jo høgare frekvens ei linje har, jo kortare er ventetida for kundane. Linjer som er del av same nettverk bør ha *kompatible* frekvensar, t.d. avgangar kvart 10. minutt og kvart 20.minutt eller kvart 15. minutt og kvart 30.minutt.

Samordning av linjer I områder der det ikkje er grunnlag for linjer med høg frekvens, bør ein samordne linjer som går langs same strekning slik at ein kan oppnå høgare frekvens på samstrekninga.

Takting i knutepunkt Enkel omstiging i knutepunkt der mange linjer møtes til felles avgangstid er det ideelle for å styre reisemoglegheitene. Faste mellomrom mellom avgangane gir det mogleg å takte

¹ [Lunke 2020](#)

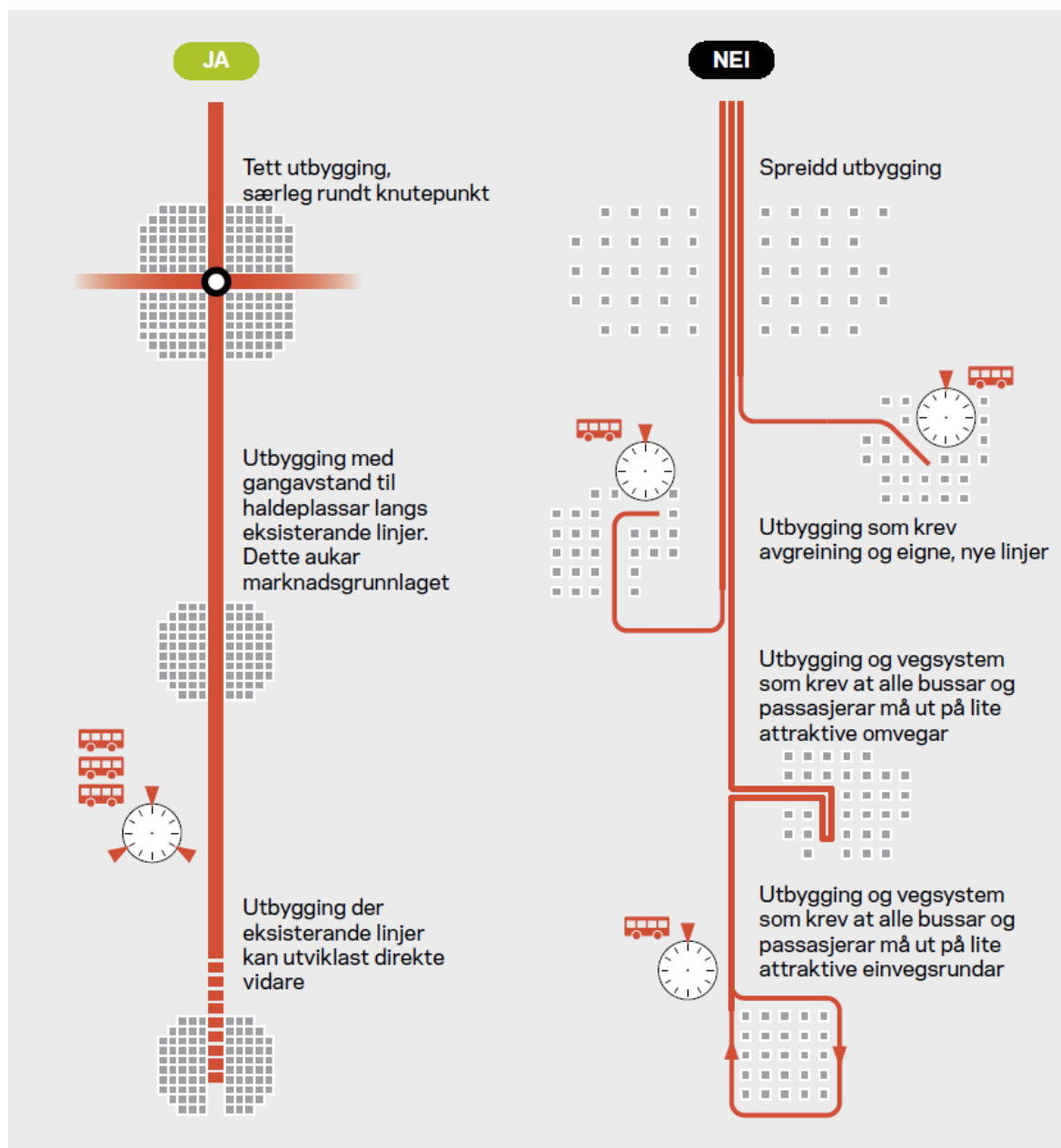
² [Tennøy m.fleire 2021](#)

linjer mot felles knutepunkt slik at overgang skjer utan lang ventetid. Det er særleg viktig med god takting i knutepunkt der linjer har låg frekvens.

Optimal ressursutnytting Store reisestraumar vert betent av linjer med høg kapasitet og rask framføring. Mindre reisestraumar vert betent av linjer med lågare kapasitet og som *matar* til linjer med høg kapasitet i utvalde byttepunkt. Med mating framfor direktelinje utan bytter, kan ressursane nyttast til å køyre oftare

lokal og på denne måten gi eit godt lokalt og regionalt tilbod.

Kollektivorientert byutvikling Fortetting og konsentrert byutvikling er ein føresetnad for å utvikle eit godt og attraktivt kollektivtilbod. Eit godt kollektivtilbod er og ein nøkkelfaktor for ei velfungerande byutvikling. Arealbruk og utbyggingsmønster som bygger opp under dei miljøvennlege trafikkformene er avgjerande for at kollektiv, gonge og sykkel skal kunne vere relevante alternativ til biltransport.



Figur 2: Døme på god praksis for å oppnå kollektivorientert byutvikling

Skoleskyss

Skoleskyss er det einaste transportoppdraget i Skyss som er lovpålagt, jf. Opplæringslova. Skoleskyssstilbodet vert difor vurdert på eit anna grunnlag enn marknadsbehov. Skoleskyss er basert på å oppfylle elevar sin rett til opplæring, og dei pedagogiske omsyna kjem først. Samstundes er Skyss sitt oppdrag å organisere skoleskyssen rasjonelt og kostnadseffektivt, på vegne av samfunnet sine felles ressursar.

Det er normalt gunstig å la skoleelevar reise med ordinære linjer. Dette er kostnadssparande, og kan styrke grunnlaget for å gi eit tilbod som kjem alle reisande til gode.

Mange stader utgjør skoleskyssen grunntilbodet i den rutegående kollektivtransporten. Skyss legg også til rette for skoleskyss med drosje eller minibuss for enkeltelevar eller grupper av elevar.

Bestillingstransport

Bestillingstransport kan vere aktuelt i område med spreidd geografisk utbygging og eit komplisert vegnett, eller at det er så få busette at det ikkje er grunnlag for fast linjetraffikk. Fordelen er at eit slikt system tilpassar seg dei relativt få kundane det er snakk om, framfor å køyre større tomme bussar til faste tider som berre passar nokre få³. Det kan også fungere godt på tider av døgeret der reisemønsteret varierer mykje. Ulike typar av bestillingstransport omfattar:

- Faste linjer som berre vert køyrde på bestilling (t.d. serviceskyss)
- Haldeplass til haldeplass der ein bestiller transport til og frå definerte haldeplassar innafor ei sone med fast opningstid (t.d. Hent meg i Odda)
- Dør til dør innafor ei definert sone med ei fast opningstid (t.d. Skyss bestilling på Tertnes i Bergen)

I nye bestillingstransportsystem skjer bestillinga skjer digitalt på nett/ app og ruteplanlegginga for dei sonebaserte tenestene skjer i *sanntid* etter kva bestillingar som kjem inn. Dette giv fleksible tenester til dei reisande, og høg grad av automatisering av administrasjonen knytt til tenestene. Meir digitaliserte tenester legg grunnlag for god informasjon og kommunikasjon med dei reisande, og moglegheit for skalerbar og kostnadseffektiv drift.

Andre mobilitetstenester

Delingsmobilitet omfattar utleige av ulike transportmiddel. Eit godt døme på dette er sparkesyklane og bysyklane som etter kvart er blitt vanlege i fleire byar i Norge. Sparkesyklane og bysyklar kan gi eit attraktivt tilbod til og frå haldeplassar, såkalla «first/last mile», eller til område som ikkje er dekkja av ordinær kollektivtrafikk. Dette kan gi ei utvida tilgjenge i byar og tettstader.

Ordningar som delebilar opnar opp moglegheita for å nytte bil som transportmiddel når ein treng det, men utan ansvaret og den økonomiske byrden med å eige og vedlikehalde eigen bil.

Samkøyring er ei dele-teneste som kan gi fleire reisemoglegheiter ved at ein kompenserer bilistar for å tilby samkøyring med andre. Dette kan vere ei relevant løysing i område med eit svakare kollektivtilbod. Ny teknologi sikrar løysingar som koplar sjåførar og passasjerar på ein enklare måte. Samkøyring som teneste er no under utprøving i Øygarden og Askøy.

Skyss vil vere ein pådrivar for å utforske og utvikle denne typen tenester, i samarbeid med relevante offentlege og kommersielle aktørar. Dette strategiske kunnskapsgrunnlaget skal bidra til å få fram behovet, og å samordne slike tenester i ein heilskap der ulike tilbod utfyller kvarandre.

³ [Nielsen og Lange, 2007](#)

Nye trender for mobilitet

Autonomi er den teknologien som i størst grad er venta å endre måten ein reiser på i framtida. Førarlaus bilar vil i vesentleg grad kunne auke bilens konkurransekraft. Terskelen for å ta i bruk bilar vil kunne bli lågare, fordi ein ikkje treng førarkort og dei reisande kan gjere andre ting under reisa. Førarlaus bilar kan også gi meir effektiv køyring (t.d. økokøyring og samkøyring) som er bra i eit miljøperspektiv, men det kan også gi eit redusert arealbehov til parkering og opne opp for byutvikling. Av negative effektar vil auka trafikk vere ei potensiell utfordring, fortrinnsvis i tettbygde strøk. Særleg i distrikta vil førarlaus bilar vere attraktivt ettersom det er eit avgrensa kollektivtilbod.

For kollektivselskapa og operatørane inneber autonomi også moglegheiter fordi ein ikkje er bunde av sjåførkostnader på same måte.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort modellberekningar som viser at robottaxiar vil kunne ta store delar av marknaden innafor skolereiser⁴. Pasientreiser er også ein mogleg marknad.

Det er framleis eit stykke fram til ei fullskala automatisering av bilparken i Norge, sjølv om testing av teknologien går føre seg både i Norge og utlandet. Korleis utviklinga i autonome køyretøy vil påverke behov for tiltak i Sunnfjordregionen er for tidleg å seie. Dette er ei utvikling vi må følge med på.



Figur 3: Autonom buss i Førde. Foto: Morten Wanvik/Skyss

⁴ [Nenseth, Ciccone, og Kristensen 2019](#)

3. Kunnskap og innsikt

Som grunnlag for arbeidet er det utarbeidd ein marknadsanalyse for Sunnfjordregionen (sjå vedlegg). Analysen er gjennomført med utgangspunkt i geografiske data om befolkning og arbeidsplassar, Skyss sine billettdata samt pendlingsdata og berekning av reisevanar og reisestraumar i ein regional transportmodell.

Heilt overordna viser analysen at marknadsgrunnlaget for kollektivtrafikk i Sunnfjordregionen er avgrensa og er i liten grad eit konkurransedyktig alternativ til bilen. Fram mot 2030 er det venta liten endring i dette biletet.

Befolkningstettleik

Befolkninga i område er konsentrert til særleg Førde og Florø og ein rekkje mindre sentra: Naustdal, Askvoll, Dale, Sande, Byrkjelo og Høyanger (fig. 2). Førde er det klart største

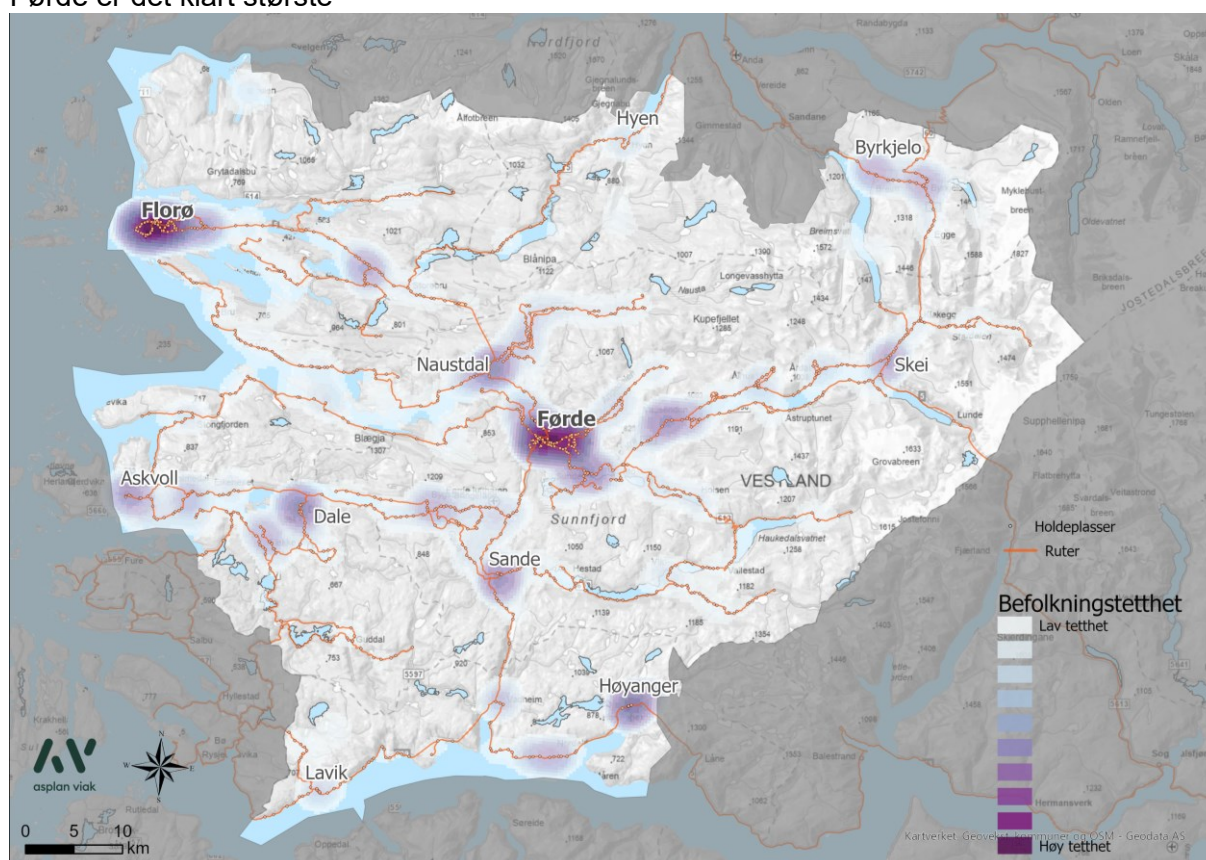
befolkningssenteret, men har og fleire mindre sentra i nærleiken, som Sande og Naustdal. Florø ligg meir isolert til og har få eller ingen nærliggande sentra i nærleiken.

Befolkningsprognose

Fram mot 2030 er det ikkje venta særleg vekst i folketalet. Forutan Sunnfjord og Fjaler er det nedgang i alle kommunane i studieområdet.

Tabell 1: Befolkningsprognose fram mot 2030 (SSB)

Kommune	2022	2030	Endring
Kinn	17131	16694	-2,6 %
Høyanger	3965	3688	-7,0 %
Fjaler	2901	3011	3,8 %
Sunnfjord	22116	22292	0,8 %
Bremanger	3521	3298	-6,3 %
Gloppen	5875	5741	-2,3 %
Askvoll	2951	2813	-4,7 %
Sum	58460	57537	-1,6 %



Figur 4: Befolkningstettleik i studieområdet. Kjelde: Asplan Viak

Arbeidsplassar

Samla sett er det ca. 30 000 arbeidsplassar i dei sju kommunane, kor 25 000 ligg til studieområdet. 70 % av arbeidsplassane ligg i Kinn og Sunnfjord. Førde og Florø er utvilsamt dei store tyngdepunkta for lokalisering av arbeidsplassar. Det er vanskeleg å vurdere framtidig utvikling i talet på arbeidsplassar, men det er grunn til å tru at dette følger utviklinga i innbyggartalet på kortare sikt.

Sysseletsette		Andel av sum
Kinn	8523	29 %
Høyanger	1663	6 %
Askvoll	1109	4 %
Fjaler	1365	5 %
Sunnfjord	12618	43 %
Gloppen	2817	10 %
Bremanger	1468	5 %
Sum		29563

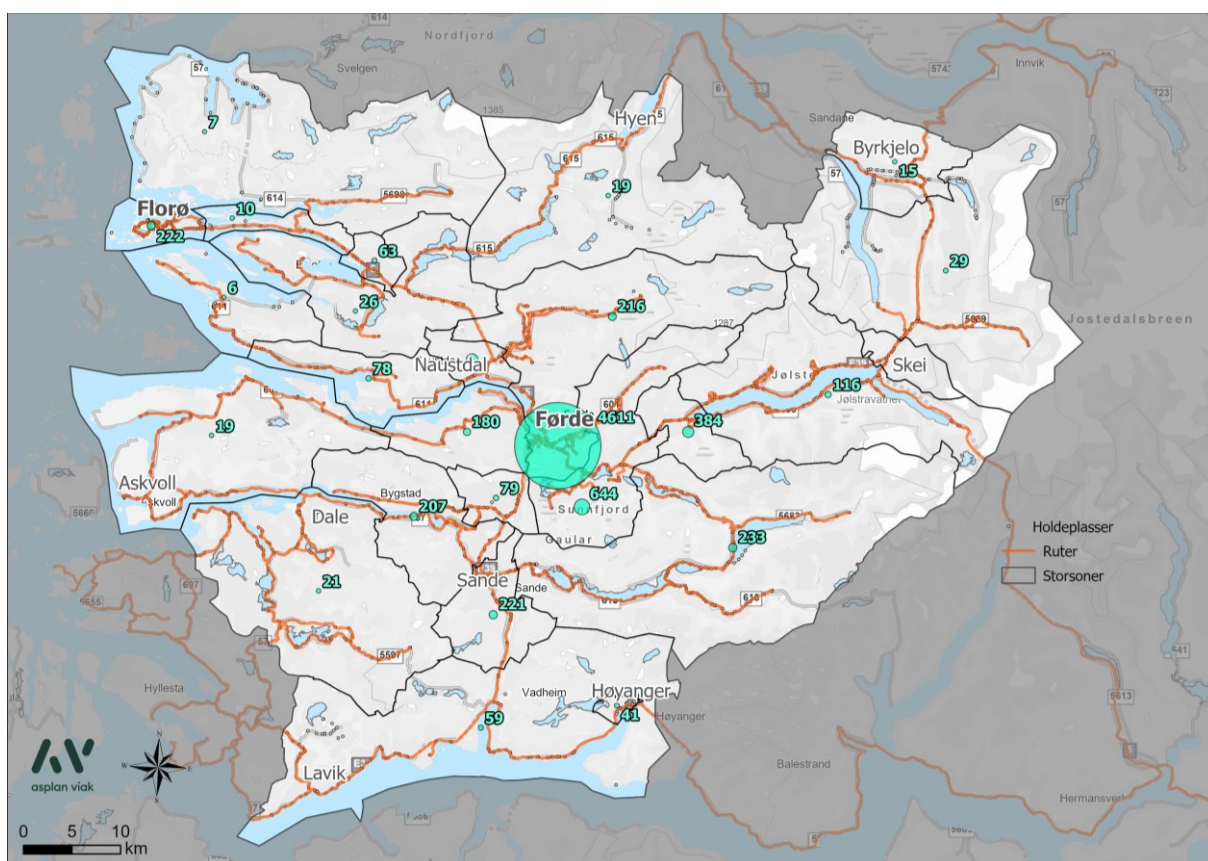
Pendling

Det store biletet viser at det vert gjennomført 18 700 reiser kvar dag i studieområdet. To av tre pendlarar reiser til anten Førde eller Florø.

I Førde er det 43 % som jobbar og bur i byen (internpendlarar), mens 57 % kjem frå omlandet rundt. Dei som pendlar inn kjem særleg frå dei nære tettstadene rundt Førde: Naustdal, Vassenden, Skei, Førde aust (Sunde/Farsund) og Sande.

Sjølv om Førde og Florø ligg nært kvarandre utgjør pendlinga mellom byane ein svært liten del av pendlingsvolumet. Fleirtalet pendlar frå Florø til Førde.

Heile 91 % av pendlinga skjer internt i Florø. Det er altså ein svært låg innpendling til Florø samanlikna med Førde.



Figur 5: Tal pendlarar til Førde.

Marknadsgrunnlaget

Ujamn marknadsfordeling

Førde og Florø står for godt og vel halvparten av kollektivreiser i området (54 %), mens den andre halvparten er fordelt utover heile regionen. Andre viktige destinasjonar er:

- Dale
- Sande
- Høyanger
- Naustdal
- Skei
- Vassenden

Hovuddelen av marknadsgrunnlaget for kollektivtransporten ligg altså i Florø og Førde. Sidan effektiv kollektivtransport til ein viss grad fordrar at reisene ikkje er for spreidd geografisk, indikerer dette at det først og fremst er i Førde og Florø ein finn eit visst marknadsgrunnlag for kollektivreiser i regionen. Resten av regionen er relativt spreiddbygd, noko som gir det vanskeleg å utvikle eit konkurransedyktig og effektivt tilbod til bilen.

Datakjelder om busetting, arbeidsplassar, påstigingar og skolereiser bygger opp under dette biletet.

Liten reiseaktivitet mellom regionar og områder

Ein stor del av kollektivreisene er relativt korte, og det er relativt liten reiseaktivitet mellom dei forskjellige områda i regionen. Dette gir at kollektivtransporten, som først og fremst står seg best på lengre reiser, har ein relativt liten marknad.

Låg konkurransekraft mot bilen

Lange regionale reiser mellom tettstadene har til dels gode konkurranseflater, t.d. mellom Førde og Florø, men det er få reiser, slik at marknadsgrunnlaget for kollektivtransport er lågt.

Tabell 2: Klassifisering av ulike delmarknader i området etter marknadsgrunnlag og potensiale

	Reiser		
		Få	Mange
	God	Regionale reiser	Ingen
Konkurranseflate	Dårleg	Lokale reiser utanfor sentrum	Lokale reiser i sentrum

Lokale reiser utanfor sentrum har dårlege konkurransetilhøve for kollektivtransporten og det er få reiser som vert gjennomført. Marknadsgrunnlaget er difor lite her.

Lokale reiser i sentrumsområda har svært dårlege konkurranseflater, men det er litt fleire reiser enn i andre område, som indikerer eit visst potensiale. Det er også her ein finn nokre av busslinjene med flest passasjerar (t.d. bybussane i Førde og Florø).

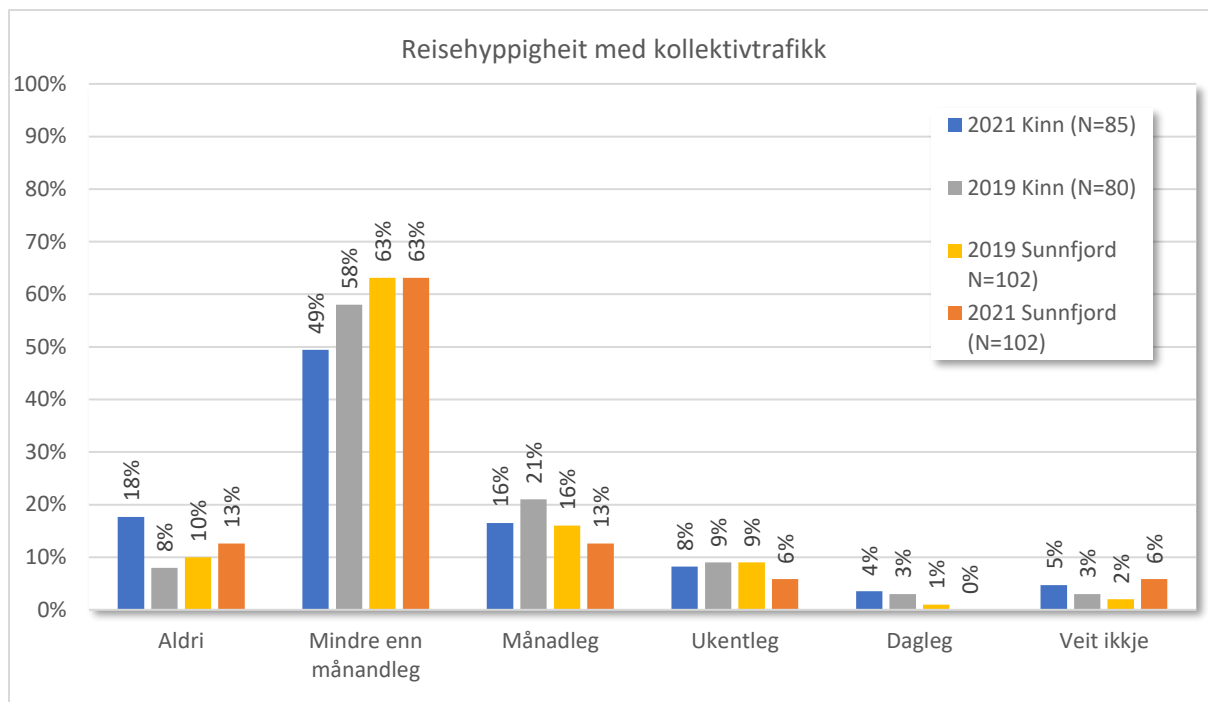
Det er ingen delmarknader som både har gode konkurranseflater og mange reiser.

Liten endring i marknadsgrunnlaget framover

Marknadsgrunnlaget i framtida vil vere nokså likt som dagens, med ein mogleg reduksjon på omtrent 6 % av kollektivreisene. Dette er først og fremst grunna svak befolkningsutvikling. Samtidig vil ei endring i alderssamansetninga truleg føre til at fleire nyttar bilen framfor kollektiv.

Kundeinnsikt

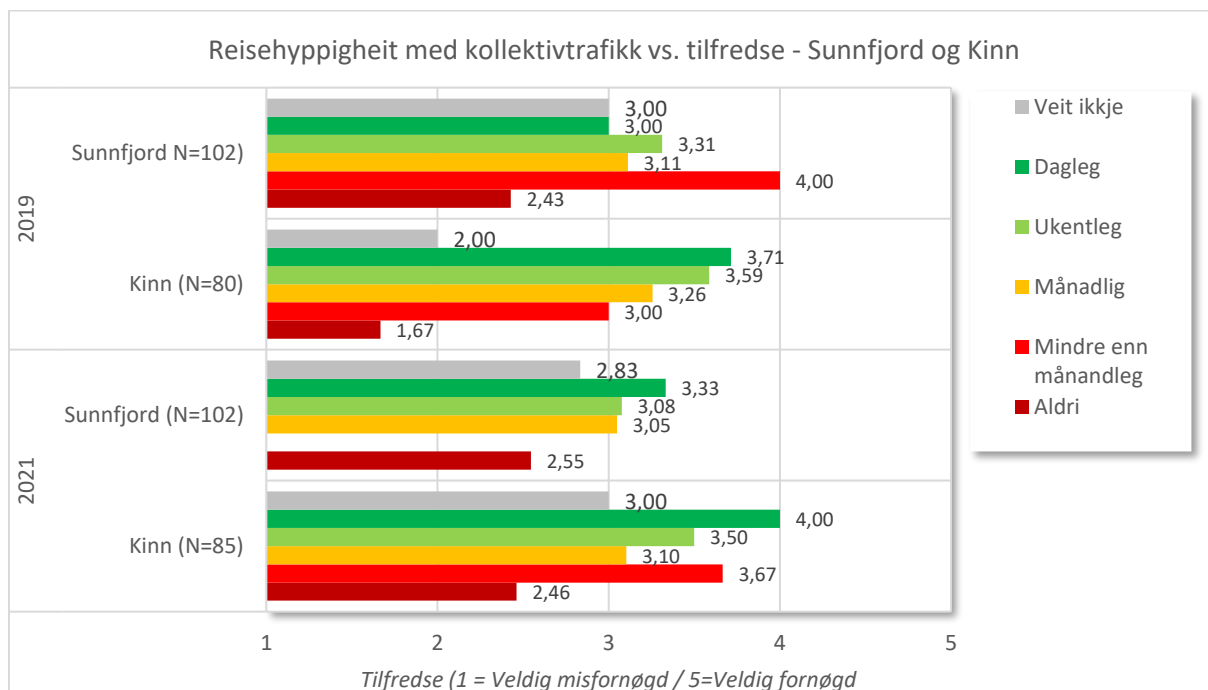
Det er vanskeleg å etablere eit godt detaljert talgrunnlag for kundeinnsikt. Det vert gjennomført større spørjeundersøkingar, men det er utfordrande å komme ned på eit detaljert geografisk nivå og sikre at svara er representative. Det er i dette arbeidet undersøkt to faktorar som bygger opp under andre marknadsvurderingar, tilfredsheit og reisehyppigheit, på kommunenivå:



Figur 6: Reisehyppigheit med kollektivtrafikk i Sunnfjord og Kinn kommune. Tal for 2019 og 2021.

Generelt er det få som reiser dagleg med kollektivtransport både i Sunnfjord og Kinn. Dei fleste reiser mindre enn ein gong i månaden. Dette stør opp om data frå marknadsanalysen som viser at kollektivandelen i området er låg og at mykje av passasjerane er dei som av ulike

grunnar må reise kollektivt framfor andre transportmiddel, t.d. skoleungdom, eldre og dei utan bil. Det er også slik at reisehyppigheit og tilfredse samvarierer til ein viss grad. Det vil sei at jo oftare du reiser, jo meir tilfreds er du med tilbodet.



Figur 7: Tilfredsheit og reisehyppigheit.

Tilbakemeldingar om rutetilbodet

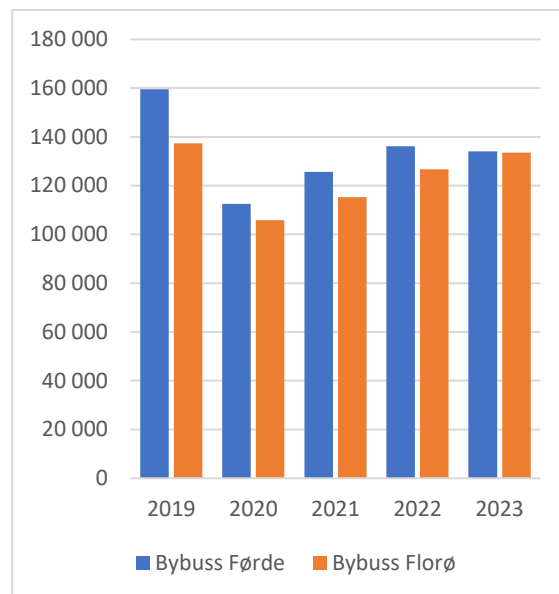
Skyss har gjennom arbeid med aktuelle kampanjar vore til stades på fleire lokasjonar i Førde, både på rådhuset, på sjukehuset og ved høgskolen (HVL). Fleire av tilbakemeldingane er relevante for problemstillingane i dette arbeidet. I korte trekk handlar tilbakemeldingane om ønske om:

- Eit meir attraktivt bybusstilbod, t.d. hyppigare avgangar og reiser gjennom sentrum.
- Betre søndagstilbod på bybussen
- Betre tilpassa rutetider på bybuss
- Eit styrka pendlartilbod til Førde
- Rutetider på regionale linjer som passar betre med vaktskifte på FSS
- Bestillingstransport som delreise frå bygder utanfor sentrum
- Kortare ventetider frå regionale avgangar på Førde rutebilstasjon til avgangar på bybuss

Reisetel

Reisetala for heile Sogn og Fjordane ligg på 2,4 millionar påstigingar i 2023. Sjølv om reisetala har henta seg inn etter pandemien, er nivået framleis redusert med 5 % sett mot 2019. Dette svarar til om lag 200 000 færre påstigingar. Mange av reisene skjer i Sunnfjordregionen der reisetala utgjer nærare 60 % av totalen i Sogn og Fjordane.

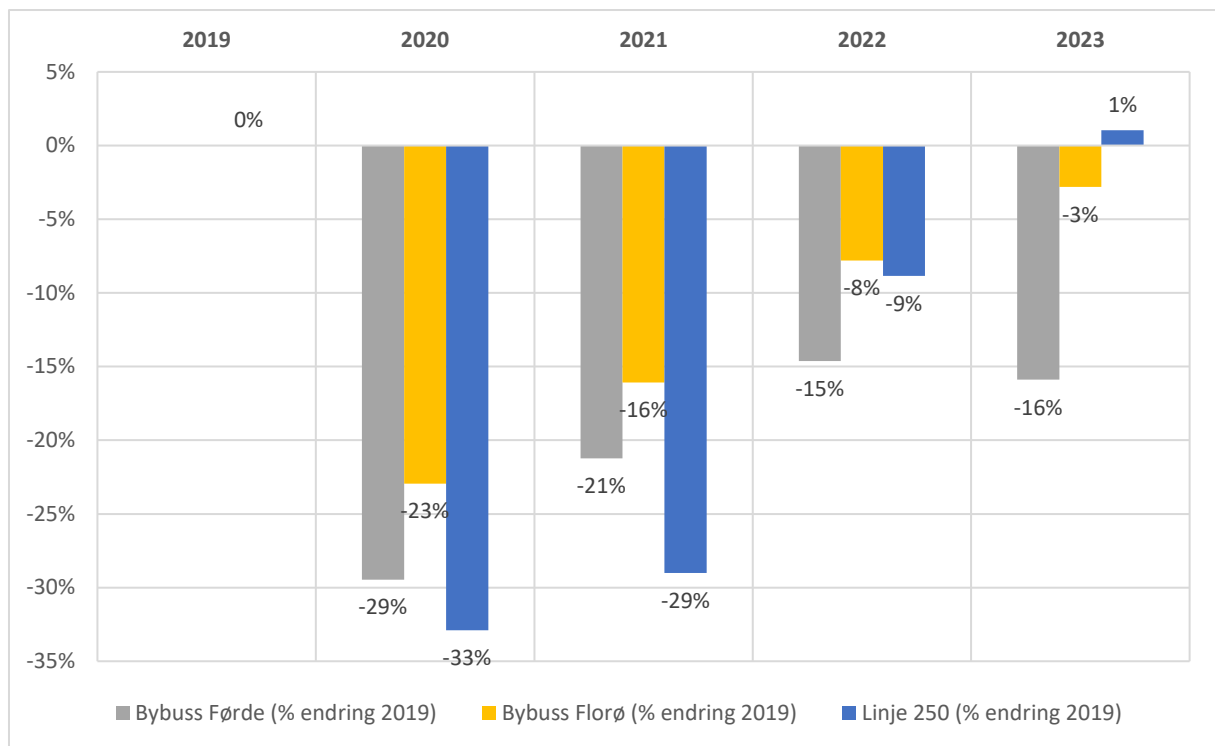
Bybusstilboda i Førde og Florø ligg på eit nivå rundt 135 000 påstigingar i året og nivået er relativt likt i begge byane. Historisk har bybussen i Førde hatt noko fleire reisande.



Figur 8: Reisetel for bybussen. Kjelde: Skyss

Det har vore relativt store endringar for kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane dei seinare åra med pandemi og endring av sonestruktur. Pandemien ga utslag i reduserte reisetel, særleg i 2020 og 2021. Samstundes er prisane også vesentlege endra på mange strekningar. Billettpris for bybuss er harmonisert med sonene i resten av Vestland, som har gitt ei dobling av prisen på enkeltbillett lokalt. For dei regionale linjene, som t.d. linje 250 mellom Førde og Florø, er eit periodekort blitt over 60 % rimelegare fordi dei to byane ligg i same sone.

Ei samanlikning av reisetala mellom bybussen og linje 250 viser at reisetala for bybussen i Førde ligg 16 % bak nivået i 2019. For bybussen i Florø er tala nærare 2019-nivået og for linje 250 er det også ei positiv utvikling samanlikna med 2019 (figur 7)



Figur 9: Prosentvis endring i reisetala målt mot 2019-nivå

4. Mobilitetstilbodet i dag

Dagens rutetilbud med buss i Sunnfjordregionen består av regionale linjer, skolelinjer og bybuss samt andre lokale busstilbud. På strekningar utan grunnlag for faste rutetilbud er det tilbod om serviceskyss med drosje.

Regionale linjer

Dette omfattar i all hovudsak lengre busslinjer som trafikkerer mellom dei større tettstadene. I Sogn og Fjordane vert det regionale busstilbudet supplert av kommersielle linjer. Reisande med Skyss periodebilletter kan nytte dei kommersielle linjene på lokale reiser gjennom ein takstavtale.

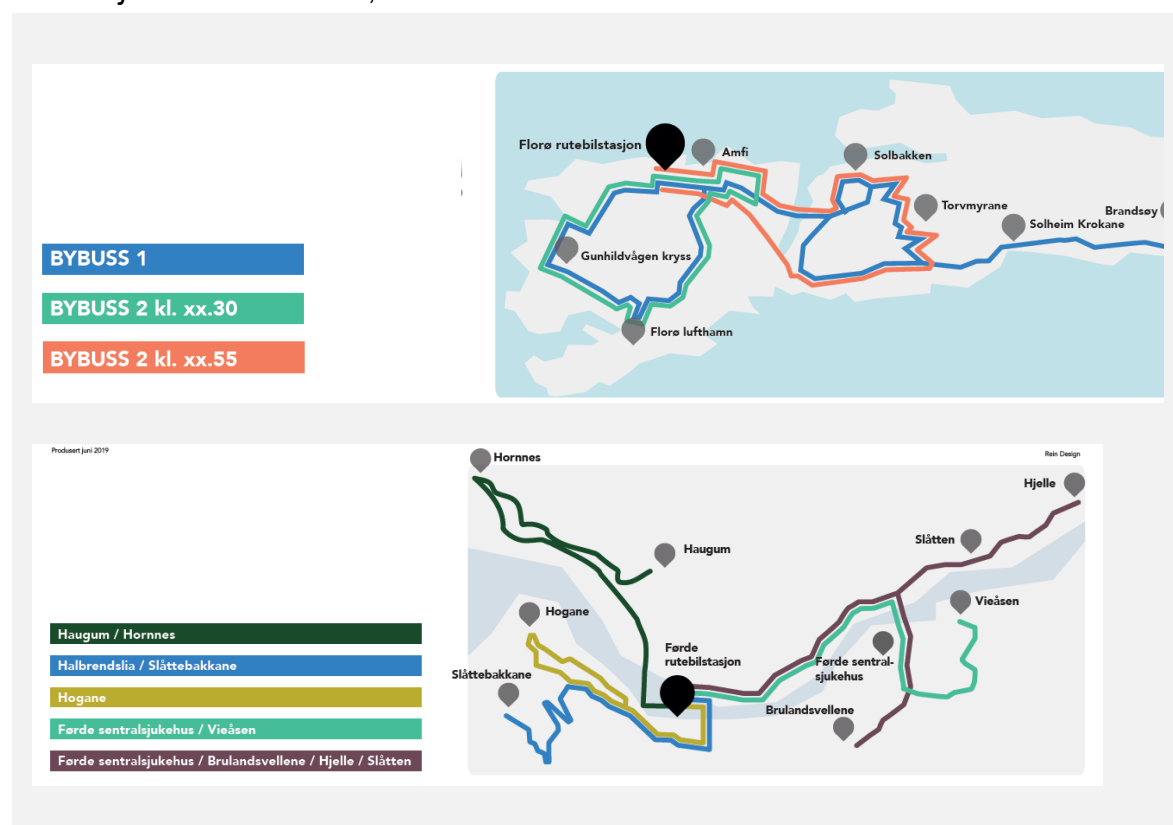
Fylkestinget i Vestland har vedteke eit *hovudlinjenett* for Vestland⁵, med ein

minstestandard på fire daglege avgangar kvar dag for reiser mellom fylke-, region-, og kommunesenter (figur 12). Aktuelle strekningar i heile fylket er kartlagt og det er identifisert at strekninga Førde-Nordfjordeid ikkje har eit rutetilbud i tråd med minstestandarden i hovudlinjenettet.

Skolelinjer

Ein stor del av produksjonen i Sunnfjordregionen består av skoleskyss.

I mange område utgjer skoleskyssen det einaste rutetilbudet. Typisk vil det vere nokre fleire turar innimellom skolerutene på andre tider av døgret. Dette rutetilbudet er opent for alle reisande.



Figur 10: Bybusstilbudet i Florø og Førde

⁵ [PS-129/2023 i Fylkestinget 13.des 2023](#)

Bybuss og andre lokale busstilbod

I Førde og Florø er bybussen det viktigaste lokale busstilbodet (Figur 11). Bussane har eige profil og nemning. Det er også laga eige linjekart og informasjonsmateriell for dette tilbodet. Trasé for bybussen er ofte basert på ringruter der bussen køyrer til/frå rutebilstasjon/terminal. Tilbodet har høg flatedekning og køyrer stort sett på timesruter, men i periodar går tilbodet kvar halvtime. Tilbodet går alle dagar gjennom uka og har også nattavgangar i helgane.

Bestillingstransport

Serviceskyss

Serviceskyss er eit tilbod på bestilling langs strekningar med eit svakt rutetilbod inn til næraste tettstad/senter. Drosje/taxi utfører transporten og dei reisande må bestille dagen før på telefon. Det er gjerne ein fast trasé, men dei reisande vert henta på adressa eller næraste haldeplass. Tenesta er berre open utvalde dagar og tidspunkt.

Trygt heim

Trygt heim er eit tilbod med nattavgangar i distrikta for ungdom mellom 16 og 24 år. Tilbodet omfattar både faste avgangar og

avgangar som berre vert køyrd ved bestilling. Andre reisande kan også nytte tilbodet om det er ledig plass.

Det er ikkje sett på innrettinga av serviceskyss og trygt heim som del av dette arbeidet, men Skyss jobbar med å gjere tenesta meir tilgjengeleg for publikum, t.d. tilrettelegging for bestilling på digitale flater og i våre kundekanalar.

Båt

Båt er eit aktuelt transportmiddel langs Sognefjorden (t.d. Nordeide og Lavik) og i området rundt Florø. Dette arbeidet vil i hovudsak konsentrere seg om tilbodet med buss. Arbeidet gir ingen føringar for båttilbodet, men der det er naturleg vil kopling mellom buss og båt vere omtalt. Skyss har gjennomført eigne prosessar for båttilbodet i samband med inngåing av nye driftskontraktar.

Delemobilitet

I Førde har det dei seinare åra vore eit tilbod med sparkesyklar levert av Mates, eit lokalt selskap som tilbyr kortidsleige av elektriske sparkesyklar. Det har også vore gjennomført ein pilot for tenesta i Høyanger. Sparkesyklane har vore tilgjengelege i sommarsesongen.



Figur 11: Hovedlinjenett for Vestland.

5. Planlagd infrastruktur

Veginfrastruktur

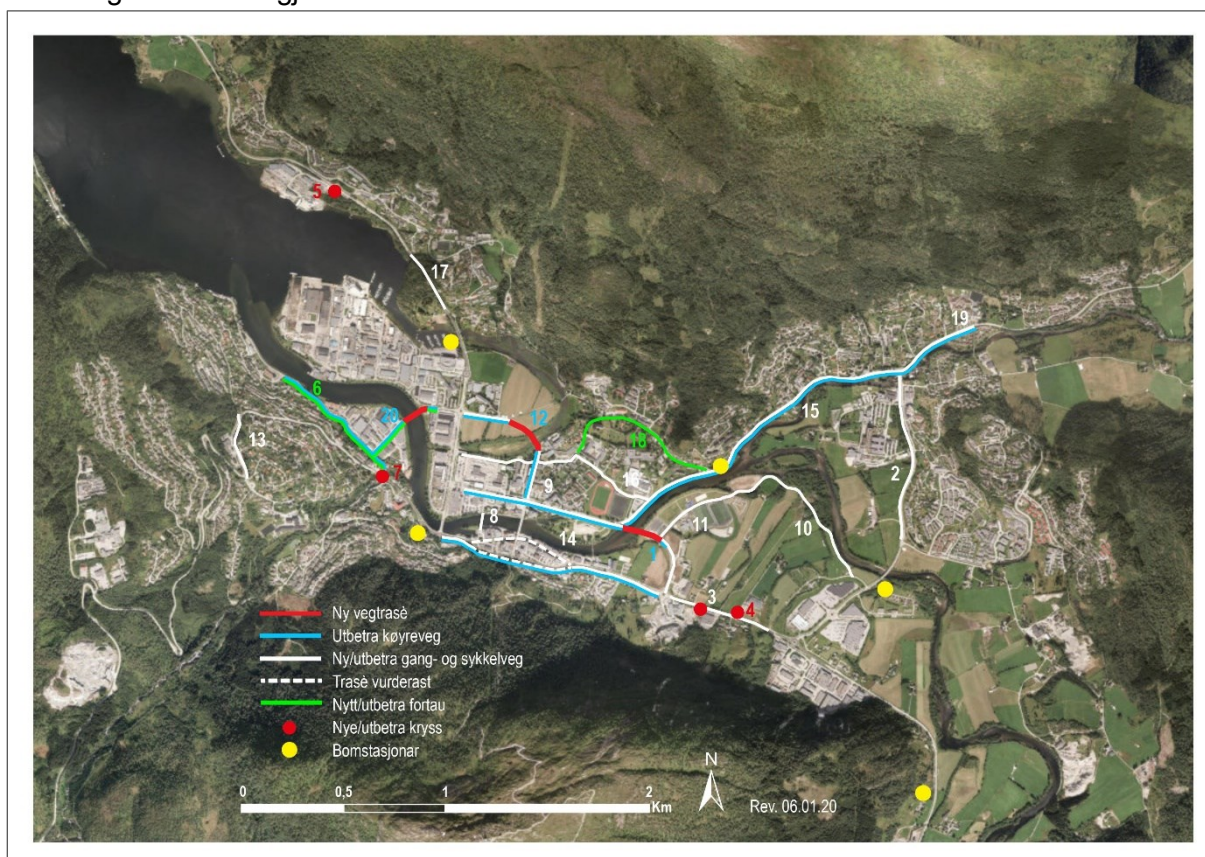
Førdepakken

Førdepakken er eit bompengefinansiert utbyggingsprosjekt. Totalt inneheld pakken 20 prioriterte delprosjekt i og rundt Førde. Tiltaka omfattar både utbetring av veg/køyrebane og nye gang/sykkelveg. Fleire av tiltaka er allereie ferdigstilt.

For kollektivtrafikken i Førde vil fleire av strekningane vere avgjerande fordi

utbygginga også fører med seg nye haldeplassar. Generelt vil utbetra vegstandard ha ein fordel for busstrafikken langs dei tyngst belasta vegane.

Frå eit mobilitetsperspektiv vil nye gang og sykkelveg betra tilhøve til gåande og syklande. Betre ganginfrastruktur gagnar også kollektivbrukarar då ein lettare vil kome seg til og frå haldeplassar på ein trygg måte.



Figur 12: Førdepakken. Kjelde: Statens vegvesen

E39 Storehaugen-Bruland

Prosjektet E39 Storehaugen–Førde omfattar bygging av ny E39 rundt Førde sentrum og Halbrendslia i Sunnfjord kommune. Hovudeffektane av prosjektet inkluderer kortare reisetid (10–15 minuttars innsparing for gjennomgåande trafikk på E39) og reduserte transportkostnader.

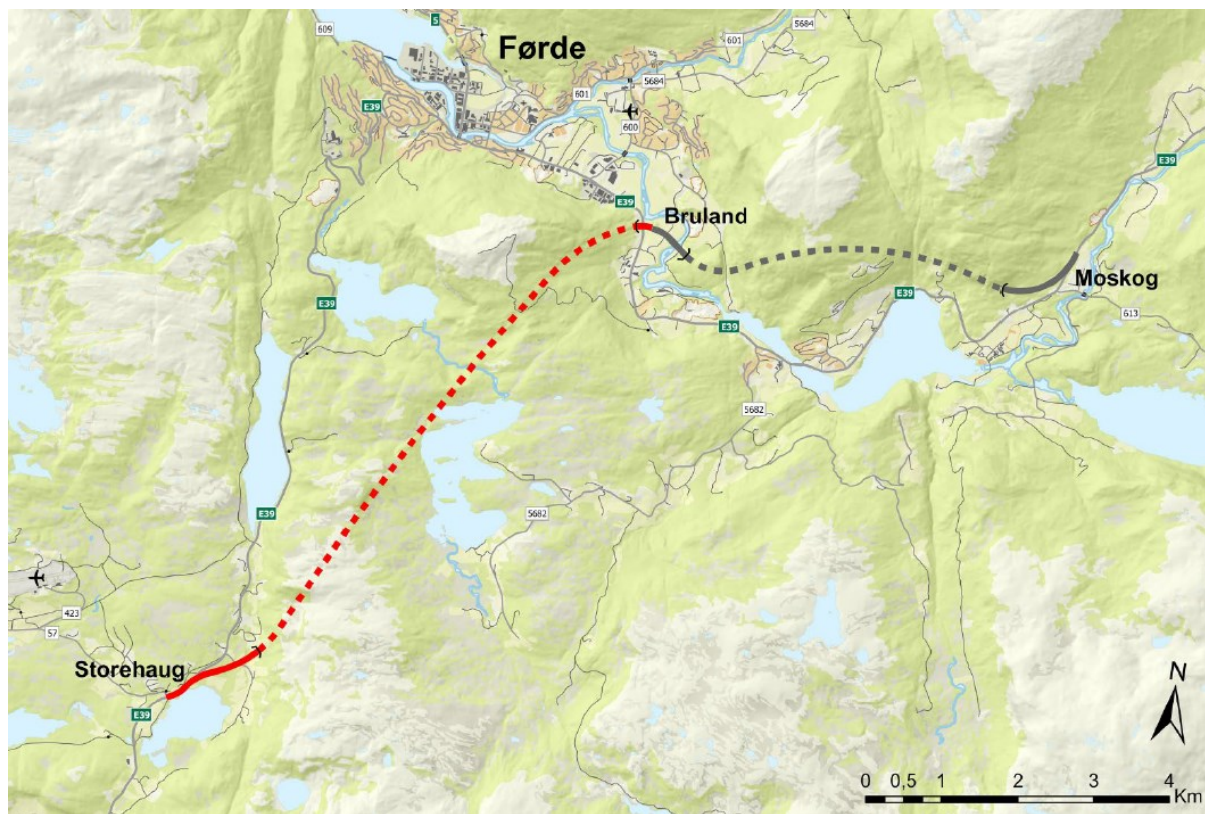
Prosjektet startar på Storehaug, i krysset med fylkesveg 57, og endar opp nord for Førde sentrum på Bruland. Hovuddelen av prosjektet er ein 7,7 km lang tunnel, med korte dagsoner som koplar seg til dagens E39 i sørvest og nordaust.

Vegprosjektet er prioritert for utbygging i Nasjonal transportplan 2022-2033 med forventa oppstart i perioden 2022-2027. Reguleringsplan for prosjektet vart

vedteken i Sunnfjord kommunestyremøte i februar 2023.

I samband med dette prosjektet har Skyss spelt inn behov løysingar for haldeplassar. Det er ikkje førespegla store endringar i

rutestrukturen for dei fylkeskommunale rutene, ettersom dei også betener reisande busett oppover langs Halbrendslia. Kommersielle ruter og andre langruter kan bli vurdert for omlegging til ny trasé.



Figur 13: Vegprosjektet Storehaugen-Førde. Kjelde: Statens vegvesen

Ny bussterminal i Førde

Dagens rutebilstasjon er planlagt oppgradert til ny bussterminal. Bygginga inneber også ei flytting av dagens verksemd knytt til verkstad, vask og depot for bussoperatør ut frå Førde sentrum. Samstundes vert det oppgradert sykkelveg

i Storehagen og nye gangforbindelsar. Ein ny terminal vil gi ein smidigare, tryggare og sikrare trafikkavvikling for kollektivtrafikken. Det vil også betre dei fysiske kvalitetane og universell utforming. Med ny terminal vil informasjonen om tilbodet og korleis ein kan reise bli betre.

6. Framtidig mobilitetstilbod

I dette kapittelet vert det lagt fram skisser til eit framtidig mobilitetstilbod i tråd med målsettingane for arbeidet. Dette omfattar følgjande:

- Rutekonsept for bybuss i Førde og Florø
- Det regionale busstilbodet
- Aktuelle område for bestillingstransport
- Lokasjonar for mobilitetspunkt
- Behov for kollektivinfrastruktur

Rutekonsept for bybuss

Bybusstilbodet har relativt høg bruk, både i Førde og Florø. Det er ikkje funne grunnlag for å endre bybusstilbodet frå eit fast rutegåande system til eit bestillingsbasert system, ettersom bruken av er relativt høg, og ein vil risikere utfordringar med kapasitet og/eller ventetid grunna høg etterspurnad.

Grunnidéen bak å skape eit meir attraktivt bybusstilbod i Førde og Florø inneber eit rettare og noko hyppigare busstilbod som er gjennomgåande i sentrumsområda, i tråd med anbefalingane og erfaringane frå andre byar av same storleik. Teorien og forkinga bak dette er omtalt nærare i kapittel 2. Tilbodet bør dekke dei viktigaste reisemåla i byane og vere enkelt å forstå og ta i bruk for dei reisande. For å få til dette vil ein måtte redusere flatedekninga noko. Der ein ikkje har like god dekning eller får ei utfordring knytt til avstandar vil andre tiltak som mikromobilitet, sykkel og gonge vere løysingar som kan gi betre tilgjenge.

Bybuss i Førde

I Førde vil planar om ny bussterminal, slik dei føreligg no, opne opp for eit pendelrutesystem med to linjer som betener heile det sentrale byområdet og erstattar andre tilbod/strekningar:

Linje A: Slåttebakkane – Sentrum – Vieåsen

Linje B: Haugum – Sentrum – Hafstad – Slåtten/Hjelle

Linjeføring

Dei to linjene har fellestrasé frå krysset Storehagen/RV5 via terminalen/rutebilstasjonen og vidare mot Førdehuset. Her skil linjene lag og linje A går i Angedalsvegen mot Vie, medan linje B går over ny bru til Hafstadsida og vidare til Slåtten/Hjelle. Begge linjene vil møte kvarandre igjen ved Førde sentralsjukehus. Linje B vil kunne avslutte turar ved Slåtten skole eller snuplass ved Hjelle. Ein ideell plassering av ein eventuell ny endehaldeplass/snuplass i området vil være nært knytt til bustadområdet ved Skora. På denne måten vil ein sleppe unødige køyring og gi god betening til bustadfeltet.

Den føreslegne linjestrukturen inneber at område som har hatt ei større flatedekning får noko lenger å gå til næraste haldeplass. Dette gjeld t.d. Hogane, som vert dekket av linje A og elles regionale bussar frå Askvoll. Eit anna døme er Haugum, der ein køyrer ein kortare tovegs trasé framfor ei bortomkøyring til Hornnes. Strekninga forbi Hornnes er også trafikkert av regionbussar frå Florø/Naustdal.

Frekvens og opningstid

Det er anbefalt eit tilbods nivå med avgangar kvart 30. minutt for kvar av linjene. Vidare er det gunstig at linjene er takta på ein slik måte at det kjem ein buss til Førde terminal/rutebilstasjon kvart 15. minutt. Dette sikrar eit godt tilbod mellom sentrum, sjukehuset og andre verksemdar i dette området. Dagens busstilbod har seinare opningstid på kvardagar, søndagstilbod og nattilbod. Ein bør vurdere ei meir avgrensa opningstid og/eller omprioritering av dagens søndagsproduksjon for å gi eit betre tilbod

på kvardagar og laurdagar. Dette vil kunne dekke dei fleste reisebehov og sikre at det er eit tilstrekkeleg høgt tilbodsnivå når busstilbodet først går.

Haldeplassar og betening

I det nye ruteopplegget for bybuss er det tilrådd at Førde sjukehus vert betent frå haldeplassen Hatlehaugen ute i Vievegen. Dette sikrar betre gjennomkøyring av sjukehusområdet utan forseinkingar ved inn/utkøyring til snuplassen ved sjukehuset.

Med vegutbetring gjennom Førdepakken vert det bygd ut nye haldeplassar, t.d. i Hafstadvegen frå ny bru over Jølstra. Dette sikrar betre tilgjenge til busstilbodet

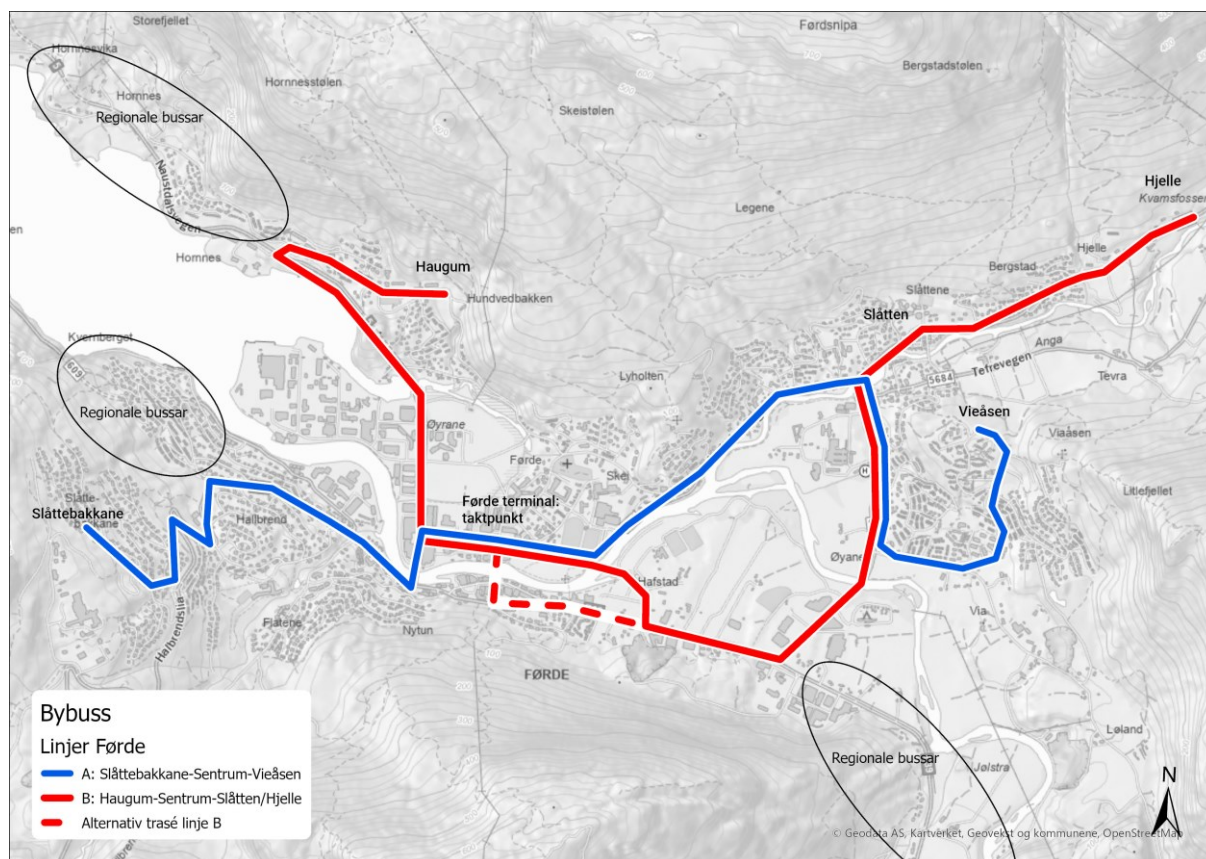
for nye bustader og verksemder i dette området.

Regulering

Regulering for bussane skjer ved endehaldeplass og sjåførbyte kan skje ved terminal/rutebilstasjon. Ein bør vurdere tiltak for å sørge for sjåførfasilitetar for pausar, t.d. toalett.

Materiell

Dagens bybussar vert drifta med lågentrebussar med 10m lengde. Det er vurdert at dette er ein passende storleik gitt den passasjermengda og vegstrukturen som er i Førde. Det føreslegne rutekonseptet kan bli drifta med fire bussar.



Figur 14: Rutekonsept for bybuss i Førde.

Bybusskonsept i Florø

Bybusslinjene i Florø kan på lik linje med Førde også fungere med to linjer som dekker det meste av byområdet. Geografien i Florø er litt anna enn i Førde, men det er døme på større interessepunkt i byen som generer reiseverksemd. Flyplassen, Evja og sentrumsområdet er alle viktige destinasjonar saman med arbeidsplasskonsentrasjonane i Gunhildvågen og på Fjordbasen.

Ei ulempe ved dagens bybusstilbod i Florø er at linjeføringa er kompleks med mange ringtraséar og manglande tovegs tilbod. Dette skapar eit unødig komplekst system å forstå for dei reisande.

Linjeføring

Eit nytt rutekonsept for bybuss i Florø tek utgangspunkt i at det er mogleg å få til eit

tovegs busstilbod på Florelandet, og at tilbodet vert gjennomgåande i Florø sentrum.

Med ein mogleg ny endehaldeplass på Florelandet, t.d. Florø lufthamn eller i Gunhildvågen, vil ein kunne oppnå eit gjennomgåande busstilbod i Florø sentrum utan bytte. Linjestrukturen kan då sjå slik ut:

Linje C: Flyplassen - Gunhildvågen – Havreneset – Florø terminal - Kulturhuset – Firdavegen – Nybøvegen – Jacob S.vegen – Fjord base

Linje D: Flyplassen – Kinnvegen – Kulturhuset – Evja – Botnaholten – Solheim – Brandsøy



Figur 15: Rutekonsept for bybuss i Florø

Linje C vil gi eit gjennomgåande tilbod i Florø sentrum som sikrar at ein kan reise på kortare tid frå Havreneset til sentrum og Evja, utan omvegen om Florelandet og

flyplassen. Med forbindelse frå Florø lufthamn til Fjord Base er ein sikra eit offentlig tilbod som kan dekke

arbeidsreisande og anna besøk til og frå industrien.

Linje D dekker austsida av Florelandet frå flyplassen mot kulturhuset. Ein oppnår her tovegs drift forbi Evja og over Krokane. Dette skapar eit føreseieleg tilbod for dei reisande i begge retningar.

Frekvens og opningstid

Som i Førde er dette eit bybusstilbod som bør ha ein avgangsfrekvens kvart 30. minutt for å fungere optimalt utan altfor lange ventetider.

Opningstida for dagens busstilbod er mellom 7 og 23. Ein bør vurdere ei meir avgrensa opningstid på kvardagane, for å kunne køyre oftare når dei fleste er ute og reiser.

Haldeplassar og betening

Eit premiss for ein slik løysing er å få til tovegs drift på Florelandet som krev nye haldeplassar og kan gi behov for traséendringar dersom det er tronge vegar. Vågavegen er i dag ein trong veg med redusert fartsgrense, og som gjer det vanskeleg med tovegs busstrafikk (figur 15). Kinnvegen tilbyr her eit raskare alternativ, men krev tilrettelegging av nye haldeplassar slik at dei reisande kan kome til bussen på ein grei måte.

Ein kan også vurdere det same for sløyfa rundt Industrivegen/Svanheimvegen, der alternativet vil vere drift i Kinnvegen og Havrenesvegen.



Figur 16: Vågavegen i Florø. Bilde frå juni 2019. Kjelde: Google

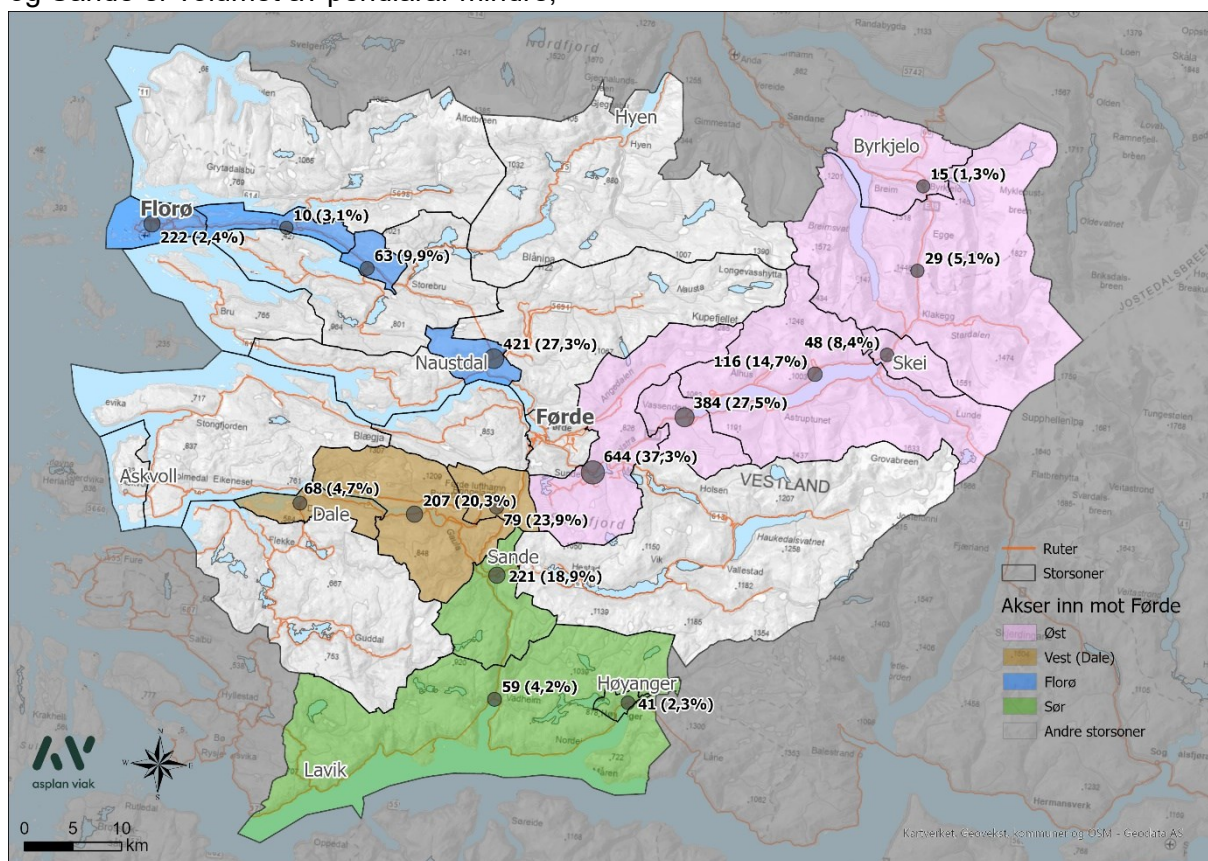
Regionalt busstilbud

Førde utgjør eit viktig reisemål for pendlarar i Sunnfjordregionen. Om lag 4600 pendlar til Førde dagleg. Dei fleste pendlarane kjem frå nærliggande bygder. Det største grunnlaget av pendlarar er særleg i korridoren aust for Førde som omfattar bygdene Skei og Vassenden samt Sunde og Farsundfeltet, som er byggefelt nært Førde. Dess nærare Førde ein kjem jo større del av befolkninga er det som pendlar til Førde. Også langs aksen Naustdal/Eikefjord og Florø er det mange pendlarar, der den største konsentrasjonen er i Naustdal. Frå Dale og Sande er volumet av pendlarar mindre,

sjølv om det også her er pendlingsaktivitet til Førde.

Florø-Førde

Dagens rutetilbud er relativt godt mellom Førde og Florø der linje 250 gir om lag timesfrekvens gjennom heile dagen. Med større billettsoner er strekninga også blitt vesentleg billigare. Dei låge prisane bidreg til at strekninga er funne konkurransedyktig mot bil i transportøkonomiske analyser. Dette er nærare omtalt i marknadsanalysen. På bakgrunn av desse funna er det ikkje funne grunnlag for vesentleg endring av tilbodet mellom Førde og Florø.



Figur 17: Pendling til Førde frå nærliggande område. Kjelde: Asplan Viak, Marknadsanalyse for Sunnfjordregionen

Austkorridoren

Ein vil til dels oppleve dei same fordelane aust for Førde, der ein har fleire pendlarar, men rutetilbodet er meir fragmentert i fleire linjer, både kommersielle og fylkeskommunale, som naturleg gir eit meir komplisert tilbod. Dagens frekvens ligg på halvtimesrute i rushtidene. Den høge andelen pendlarar tilseier behov for eit

hyppigare tilbod som kan dekke fleire kollektivreiser på strekningar. Utfordringa slik rutetilbodet er organisert er at mange av linjene er lange og kjem frå Sandane, Nordfjordeid, Stryn, Årdal og Sogn. Å sette inn fleire avgangar her vil difor vere kostbart. Pendlartalet er høgast nær Førde og det er særleg på strekninga Vassenden-Førde ein vil dekke flest

pendlarar per kilometer (sjå kart). Ei styrking med fleire avgangar vil saman med dei eksisterande rutene gi avgangar kvart 15. minutt i rushtidene.

Vest- og sørkorridoren

Rutetilbodet mot Dale og Sande, som i dag omfattar linje 820, 200 og 210, er retta inn mot å dekke pendlar- og skolereiser til Førde og er vurdert som tilstrekkeleg ettersom pendlarvolumet er noko lågare her.

Ny E39 i tunnel mellom Storhaug og Bruland vil korte ned reisetida, særleg på lengre gjennomgåande reiser. Det er førebels usikkert om det er reisetidsgevinstar ved å velje den nye traséen om E39 for bussane som skal inn til Førde frå sør når veganlegget står ferdig. Dersom ein legg bussane i trasé via tunnelen vil ein heller ikkje dekke Halbrendslia på veg inn til Førde.

Hovudlinjenettet

Minstestandarden i det vedtekne hovudlinjenettet for Vestland tilseier at ein skal ha minst fire daglege avgangar i kvar retning gjennom uka. I Sunnfjordregionen er det strekningane Florø-Førde, Sogndal-Skei-Førde, Førde-Nordfjordeid og Bergen-Førde som er omfatta av minstestandarden (figur 11). På strekninga Førde-Nordfjordeid er det behov for å styrke rutetilbodet på kveldstid for å oppnå minstestandard. Det er i dag forbindelse til Sandane, men ikkje heilt fram til Nordfjordeid.

Område for bestillingstransport

Konsept for bestillingstransport

Skyss jobbar med fleire ulike konsept for bestillingstransport. Sunnfjordregionen har allereie tenester som *Serviceskyss* og *Trygt heim*, som har vore bestillingsbaserte i fleire år. Slik sett er ikkje bestillingstransport radikalt nytt for kundane i dette området. Forskjellen ligg i bruken av ny teknologi. Det er i dag løysingar for automatisert ruteplanlegging som planlegg og samkøyrer innkomne turar fortløpande. Dette har bana veg for

tilbod som er sonebaserte der ein ikkje har faste traséar eller haldeplassar. Køyringa kan skje frå dør til dør eller frå haldeplass til haldeplass, avhengig av servicegrad. Dette er vidare omtalt som *fleksibel bestillingstransport*. Desse nye fleksible bestillingstenestene gir større fleksibilitet for dei reisande og nye reisemoglegheiter.. Døme på slike teneste er Hent meg i Odda og Skyss sin pilot for bestillingstransport på Tertnes i Bergen.

Når bør ein etablere bestillingstransport?

Bestillingstrafikk skil seg frå fast linjetrafikk. For det første skjer køyringa på bestilling. Reisande må aktivt melde inn når og kor dei ønsker å reise. Innkomne bestillingar vert sett i eit køsystem. I dei fleste tilfelle vil den som melder inn først, bli henta først og levert først, som vert praktisert i mange bestillingstransporttilbod. Jo fleire som bestiller, jo meir vil ventetida auke i dette systemet. Dette gjeld særleg dersom etterspurnaden er svært spreidd i tid og rom, altså at få skal til same stad på same tid.

I fast linjetrafikk vert ikkje brukarane av tilbodet «ramma» på same måte når nye brukarar kjem til. Ventetida vert den same, og dersom bruken aukar så mykje at ein treng å sette inn fleire bussar eller auke talet på avgangar kjem dette alle brukarane til gode.

Desse forskjellane legg naturlege avgrensingar for når bruk av bestillingstransport er fornuftig, både frå eit kundeperspektiv og eit økonomisk perspektiv. Gjennomførte berekningar av potensiale for bestillingstransport i marknadsanalysen tilseier at bestillingstransport er gunstig der ein har færre enn ca. 20 000 påstigande per år og der avstandane er relativt korte. T.d. har bybussen i Førde 132 000 påstigande per år, som vil seie at det ikkje er tilrådd å legge om dette tilbodet til bestillingstransport. Det same vil gjelde i Florø der ein også ligg over desse terskelverdiane.



Figur 18: Fleksibel bestillingstransport på Tertnes i Åsane, Bergen. Foto Øyvind Strømmen, Skyss

Aktuelle område for digital fleksibel bestillingstransport

Det er særleg to område i Sunnfjord som peiker seg ut for digital fleksibel bestillingstransport i ein liknande modell som Odda og Tertnes:

- Høyanger (1 931 innb.)
- Sandane (2 520 innb.)

Dei to tettstadene har allereie ringbusslinjer som køyrer i faste traséar som ein del av sitt lokaltilbod. Dette er produksjon som kan bli erstatta av sonebasert bestillingstransport innafor den same opningstida. Fordelane for dei reisande vil vere at ein har ein større fleksibilitet med eit bestillingsbasert tilbod framfor ei fast rute.

Serviceskyss og Trygt heim

Serviceskyss og trygt heim er tenester som vert køyrd på faste tidspunkt utført av taxiselskap. Rutetidene er gjerne fastsett men ein har ein viss fleksibilitet i betening av traséen som vert køyrd. Ei digitalisering av desse tenestene inneber at tilbodet vert meir synleg i aktuelle

kundeflater og dermed lettare å ta i bruk for dei reisande.

Strategiske vurderingar og endringar knytt til dagens serviceskyss- og trygt heim-ruter er lagt til arbeidet med bussenbodet for Sunnfjord 2026.

Omlegging av andre linjer til bestilling

Terskelverdien for 20 000 påstigande gir isolert sett eit stort potensiale for å vurdere omgjerding frå linjetrafikk til bestillingstrafikk på mange av linjene i Sunnfjordregionen. Samstundes må ein gå djupare i å finne ut om det er tenleg utifrå økonomi eller kundetilpassing. Mange linjer handterer også skoletrafikk som må gå i fast rute. Det er i dette arbeidet ikkje vurdert ytterlegare tiltak for å endre dagens linjer til bestilling, utover etablering i Høyanger og Sandane.

Mobilitetspunkt

Framtidas mobilitetssystem krev at den fysiske og digitale infrastrukturen er tilrettelagt for å kunne ta i bruk eit større spekter av mobilitetstenester enn det ein gir i dag.

Mobilitetspunkt eller *mobilpunkt* er definerte geografiske punkt der ein kan ta i bruk ulike transportmidlar eller mobilitetstenester. Dei er gjerne utforma på ein måte som gir det enkelt å gjere saumlause overgangar i mobilitetssystemet. Dette krev også at ein har etablert digitale verktøy som gir det enkelt for brukaren å velje egna transportmiddel, samt planlegge, bestille og betale for reisa.

Med ein betra infrastruktur for gåande og syklande, t.d. med utbygginga av tiltaka i Førdepakken er det no lettare å reise med sykkel og andre transportmiddel. Mobilitetspunkt kan difor vere ein

inngangsport for å gjere mobilitetsteneste som bysyklar og sparkesyklar meir tilgjengeleg.

Etablering av mobilitetspunkt er framleis under utprøving i Norge. Det pågår arbeid i Skyss for å klargjere eit felles kunnskapsgrunnlag for korleis ein vil etablere og møblere aktuelle mobilitetspunkt.

Dagens kollektivnett og tilhøyrande infrastruktur er ikkje tilpassa ein auka integrasjon av fleire ulike mobilitetstenester. Ein må jobbe vidare med å løyse dette for å skape saumlause reiser og auke mobiliteten.



Figur 19: Mobilpunkt i Bergen. Foto: Morten Wanvik

Aktuelle lokasjonar for etablering av mobilpunkt

Eit av måla i dette arbeidet er å føreslå aktuelle lokasjonar for etablering av framtidige mobilitetspunkt. I dette arbeidet er det sett på kva lokasjonar som kan ha vinstar i eit samla kollektivsystem, særleg med omsyn til korleis ein kan utvide tilgjenge og reisemoglegheiter.

Det er tre moglege lokasjonar som her peikar seg ut:

- Øyrane ved Øyrane vgs i Førde
- Førde terminal
- Kulturhuset i Florø

Desse lokasjonane ligg i tilknytning til sentrumsområda og vil også dekke område som i mindre grad er tilgjengeleg med ordinær kollektivtrafikk.

I Førde vil eit eventuelt mobilitetspunkt ved Øyrane VGS ligge strategisk plassert nær vidaregåande skole og området ytre Øyrane. Eit mobilitetspunkt vil kunne vende seg mot reisande som treng vidare forbindelse, anten internt i sentrumsområdet, men ligg også nær vegnettet for bruk av delebil-løysingar.

Ei anna aktuell plassering er nær knytt til nye Førde terminal slik at mobilitetstenestene i enda større grad er knytt til både regionale og lokale busslinjer i området.

I Florø vil lokalisering ved kulturhuset ligge tett på eit av dei mest brukte haldeplassane i Florø og det ordinære rutetilbodet. Her vil ein også kunne sjå føre seg at ein kan nytte mobilitetstenester vidare inn i sentrumsområdet eller utover Florelandet.



Figur 20: Aktuelle lokasjonar for mobilitetspunkt i Førde og Florø.

7. Oppsummering og vidare arbeid

Tilrådinga frå dette arbeidet er at ein jobbar vidare med følgande:

Styrke tilbodet med bybuss i Førde og Florø gjennom ny rutestruktur

Ferdigstilling av ny veginfrastruktur (Førdepakken) med tilhøyrande løysingar for haldeplassar gjennom Førdepakken vil være avgjerande for å få til den føreslegne rutestrukturen med pendeldrift i Førde.

I Florø er det behov for å jobbe vidare med tilrettelegging av tovegs busstrafikk for å etablere den føreslegne rutestrukturen.

Styrke pendartilbodet inn til Førde

Tilbodet til pendlarane kan bli styrka gjennom mindre grep i rutestrukturen og noko auke i ruteproduksjonen.

Etablere nye område for fleksibel bestillingstransport

Det er tilrådd utprøving eller etablering av løysingar for fleksibel bestillingstransport i Sandane og Høyanger. Det er behov for ytterlegare kartleggingar og dialog med aktuelle kommunar for å planlegge desse tenestene.

Legge til rette kollektivinfrastruktur

Det er tilrådd ny snuplass for bybuss i Førde (Skora), samt nye haldeplassar på

traséar som tidlegare har hatt busstrafikk ein veg. Det er behov for å gå i dialog med vegeigar i meir detaljerte drøftingar om kva som er mogleg å få til innafør dei aktuelle areala.

I Florø er det også behov for å gå i dialog med vegeigar i ei nærare kartlegging av korleis ein kan legge til rette for haldeplassar i tovegs busstrafikk. Dette vil omfatte både kommunal og fylkeskommunal veg.

Etablere mobilitetspunkt i Førde og Florø

Med ny infrastruktur for gåande og syklande, særleg i Førde, vil det vere eit potensiale for å ta i bruk og etablere mobilitetstenester som bysyklar og sparkesyklar. Dette vil vere eit tilbod som i stor grad vil komplimentere det lokale bybusstilbodet, særleg på korte reiser.

Skyss vil vere pådrivar for å etablere kunnskap og erfaring om korleis etablere mobilitetspunkt. Vi vil gå i dialog med vegeigarar og andre aktuelle aktørar for utvikling av mobilitetspunkt i Førde og Florø.



Illustrasjonsfoto: Morten Wanvik/Skyss

8. Kjelder

Lunke 2020: *Bystørrelse og reisevaner*. TØI rapport 1786/2020. lenke: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=54169>

Tennøy m.fleire, 2021: *Kollektivtransport og byutvikling, hvordan styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft versus bilens i små og mellomstore byer*. TØI-rapport 1860/2021. Lenke: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71820>

Nilesen og Lange, 2007: *Bedre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikts- og småbyregioner*. TØI rapport 887/2007. Lenke: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=6202>

Nenseth, Ciccone, og Kristensen 2019: *Samfunnsmessige konsekvenser av automatiserte kjøretøy - norske scenarioer*. TØI-rapport 1700/2019
Lenke: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50576>

VESTLAND FYLKESKOMMUNE V/SKYSS

Besøksadresse Lars Hilles gate 22, 5008 Bergen Postadresse Postboks 7900, 5020 Bergen

T +47 55 55 90 70 E skyss@skyss.no

skyss.no