

Vestland fylkeskommune
Vigdis Robak Bjørgo
Postboks 7900
5020 BERGEN

Referansenr.	Saksnr.	Saksh.	Dykkar ref.	Brevdato
21/27855	20/11372	Jannicke Ane Sem-Onarheim 56 57 50 00 post@bjornafjorden.kommune.no	2020/42250 - 0	10.05.2021

Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden - høyrings svar

Vestland fylkeskommune v/ Skyss har sin nye trafikkplan for Bergen sør og Bjørnafjorden ute på høyring. Bjørnafjorden kommune har tidlegare i denne prosessen levert ei detaljert gjennomgang av ulike linjetilbod i kommunen, men vil likevel nytte høve til å gje uttale til framlegget til ny trafikkplan i det følgjande.

Registrering av alle reisande

Som beslutningsgrunnlag for den nye trafikkplanen er det i høyringsdokumenta lagt ved ein marknadsanalyse. Dette sikrar ei kunnskapsbasert justering av eksisterande tilbod. Bjørnafjorden kommune vil imidlertid peike på ei vesentleg og uheldig side ved marknadsanalysen: det ligg ikkje føre registreringar for kollektivreisande på austsida av Bjørnafjorden kommune, på same måte som for vestsida av kommunen. Sjølv om kun ca 20% av innbyggjarane er busett på austsida av kommunen, så må det allereie frå 2022 hentast inn talmateriale om kollektivreisande på austre del av kommunen, som set lokale og regionale myndigheiter i betre stand til å planleggje og gjennomføre justeringar av rutetilbodet i regionen.

Senterstruktur og vekstområde

Med nye vegsamband vert det i utgangspunktet endå enklare å gjere motoriserte reiser mot Bergen, og dette må også speglast i kollektivtrafikktilbodet. Dei lokale busslinjene i bjørnafjorden må i langt større grad gje gode og føreseielege bytter mot tilbodet til/frå Bergen.

Det er positivt at regionsstamlingen mellom Osøyro og Bergen vert fordelt på to liner. Slik planutkastet legg opp til. Det er viktig for utvikling av næringscenteret Lyseparken, at busstilbodet i rushtid ikkje har lavare frekvens enn 15 minuttar på ny E39. Dersom 600E, 604 og 740 vert lagt ned, må dette føre til auka kapasitet og hyppighet på avgangar for ny rute.

Det er med stor glede at me registrerar at fylkeskommunen legg til grunn og bygger opp under senterstrukturen kommunen har etablert, og infrastrukturprosjektet Åsen-Helleskaret. Det er positivt at planen legger opp til å betre kobling av nærsentra i Bjørnafjorden vest og at særleg tilbodet for Nore Neset vert betra ved at busslinjene for Søre Øyane og Strøno går via Nore Nese og Tøsdalskiftet, før ankomst Osøyro. Kommunen støtter også at ein legg opp til ny samanhengande line mellom lagunen og Osøyro, via Lysefjorden, utan bytte.

Med tanke på vidare utvikling er det viktig for Bjørnafjorden kommune å minne fylkeskommunen om at kommunen har ambisjonar om vekst og utvikling òg på austsida av kommunen. Det kjem ikkje fram nokre stader i plandokumenta at heile Fusahalvøya venteleg vil stå fram som ein vekstsone i ein framtidig samordna areal- og transportplanlegging. Området ligg svært tett på dei sentrale kollektivaksane og -knutepunkta på Osøyro, og som

marknadsanalysen viser, så bur det i underkant av 1500 personar her. Dette talet stig for kvart år, og ny kommuneplan for Bjørnafjorden kommune vil måtte forholde seg til dette. Det er kommunen si vurdering at fylkeskommunen i for liten grad har vurdert marknadspotensialet knytt til framtidig befolkningsvekst både på Fusahalvøya og i Eikelandsosen. Slike vurderingar må gjerast og nye framlegg til rutejusteringar og -utvidingar må byggje på desse, på same måte som for Bjånes og Lysefjorden, om enn i ein annan skala.

Rutetilbodet på Fusasida

Bjørnafjorden kommune er positiv til at Skyss søkar betre løysingar for kombinerte buss og ferjereiser.

I planutkastet er bussavgangar til/frå Venjaneset satt opp samla for dei to rutene, Eikelandsosen og Strandvik. Dette gir eit unyansert og dermed uriktig bilete av det reelle tilbodet som reisande til dei to bygdene har. Som kjent ligg Eikelandsosen og Strandvik i vidt forskjellige retningar. For å kunne sjå det reelle rutetilbodet på Fusasida bør det skiljast mellom nord- (740) og sørgående (743) rute, slik som kommunen har gjort i sitt tidlegare nemnde innspel. Her kjem det tydeleg fram at rutetilbodet til desse to områda er svært begrensa, og då særskilt på kveld og i helgane.

I planframlegget frå fylkeskommunen vert det vist til at ein vil vurdere å leggje ned 740-linja til Bergen via Eikelandsosen og Osøyro som ledd i å styrke stamlinja (600). I eit slikt fall må bortfallet av denne ruta kompenseras med eit styrka rutetilbod mellom Eikelandsosen og Osøyro.

På same måte løyser ikkje planutkastet behovet for styrka rutetilbodet på Fusahalvøya (linje 743); igjen primært på kveld og i helgane. Kommunen syner til det tidlegare innsendte innspelet til denne prosessen, og meiner planframlegget ikkje er grundig nok utgreid for denne linja.

Grunnprinsippa for den nye trafikkplanen

Utkastet til ny trafikkplan byggjer på 6 grunnprinsipp. Desse er alle lette å stille seg bak ut frå ein urban kontekst, men Bjørnafjorden kommune vil minne om at desse prinsippa ikkje må kome i skade for å hindre lokale tilpasningar for at kollektivtilbodet skal verte opplevd som tilstrekkeleg attraktivt for dei reisande.

Som lokal myndigheit styrer vi etter det same nullvekstmålet som fylkeskommunen, og me har største forståing for krav til rasjonell og økonomisk drift av transportselskapet, men i semiurbane og rurale områda er det eit faktum at dei reisande må bringast inn til stamlinjene med buss om ein skal unngå at reisa vert teke med privatbil.

Anlegg for innfartsparkering eller bestillingsbasert busstransport kan i beste fall og kun for gitte område fungere som eit supplement til eit fast og føreseieleg rutetilbod.

To av prinsippa (nr. 3 og 6) som det vert vist til i den nye trafikkplanen må etter Bjørnafjorden kommune sitt syn difor supplerast med vurderingar som gjeld for dei områda som har eit lågt volum reisande per i dag, men som i lys av kommunen si utvikling og ei samordna areal- og transportplanlegging har eit betydeleg potensiale for å understøtte ei utbygging av kollektivtilbodet. Det må opnast for eit system som er differensiert og fleksiblet nok til at ein òg i framtidige vekstområde i utkanter av kommunen kan reise kollektivt og slik følgje opp sentrale klima- og miljømål.

Restriksjonar om av- og påstigning

Ei rekkje av rutene som går i dag har restriksjonar knytt til av- og påstigning. Dette er ei avgrensing som ikkje er forankra i behov eller ønskje hjå dei reisande, med unntak for

ekspressruter. Spesielt for reisande som skal vidare med korresponderande buss, ferje eller snøggbåt, er denne fleksibiliteten viktig. Det er Bjørnafjorden kommune si klare tilråding at denne type restriksjonane vert fjerna.

Korrespondanse

«Reisetid», seiast å vere blant dei aller viktigaste drivarane for val av reisemåte/reisemiddel. Planen legger opp til at fleire reiser omfattar bytte mellom liner og ulike transportmiddel. Då står det tydeleg fram ein utfordring: behovet for funksjonell og effektiv korrespondanse mellom buss og buss, båt eller ferje. Dette må sikrast.

Som det kjem fram i det tidlegare omtalte dokumentet som kommunen har sendt inn i denne saka, er det fleire døme på totalt manglande korrespondanse mellom ulike reisemiddel i vårt område. Det er kommunen si forventning at fylkeskommunen tek sitt ansvar når det gjeld å syte for betre samhandling mellom tilbydarane av kollektivereiser i vår kommune i åra framover.

Frekvens

Bjørnafjorden kommune stiler seg bak det meste som kjem fram i planutkastet av mål for framtidig frekvens for bussavgangar. Det kan likevel synast som om «frekvens» har eit noko sterkt fokus. For Bjørnafjorden kommune, som ferje- og snøggbåtkommune er det minst like viktig, ja, kan hende viktigare, jf. den lokale spørjeundersøkinga i 2020, at tilbudet utvidast på kveld og i helgane. Dette poenget er understreka i uttalen som kommunen allereie har sendt inn, og kommunen opplever sine innbyggjarar i å vere tydeleg på dette punktet: viktigare enn hyppigare frekvens er eit utvida tilbod om buss og ferje (og båt) på kveldstid og i helgane. Spesielt gjeld dette reisande over Hatvik-Venjanaset.

Infrastrukturbehov

Bjørnafjorden kommune jobber for tida med å innkorporere innspelet frå Samarbeidsrådet i Sunnhordland om Osøyro si framtidige rolle som kollektivknutepunkt for reisande frå sør inn mot Bergensregionen. Ny kollektivterminal, oppstillings- og reguleringsplassar for bussar, utviding av kaiområdet med landstraumanlegg og funksjonell og trygg sykkelparkering vert no jobba inn i den nye områdeplanen for Osøyro («Sentrumsplanen»). Tilsvarande vil bli sett nærare på under detaljreguleringane som skal skje i Lysefjorden og kan hende i samband med prosessen om å byggje eit nytt venterom på Hatvik fergekai. Dette er alle moment som den nye trafikkplanen bør være oppdatert på og ta inn i kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget for den endelige planen.

Med vennleg helsing

Jannicke Ane Sem-Onarheim
Plansjef

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.