



Meland kommune

Hordaland Fylkeskommune

Postboks 7900

5020 BERGEN

Referansar:

Dykkar:

Vår: 14/744 - 14/5575

Saksbehandlar:

Randi Helene Hilland

randi.hilland@meland.kommune.no

Dato:

11.04.2014

Høring, framlegg til kollektivstrategi for Hordaland

Vedlagt følgjer vedtak.

Med helsing

Randi Helene Hilland
konsulent

Postadresse

postmottak@meland.kommune.no
Postboks 79, 5906 Frekhaug
Besøksadr: Havnevegen 41 A
5918 Frekhaug

Kontakt

www.meland.kommune.no
Telefon +47 56 17 10 00
Telefaks +47 56 17 10 01

Konto 1503 18 83722
Org.nr. 951 549 770

Kartinfo: www.nordhordlandskart.no

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FA - N02, TI - &30	14/744

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
30/2014	Utval for drift og utvikling	PS	01.04.2014
24/2014	Kommunestyret	PS	09.04.2014

Høyring, framlegg til kollektivstrategi for Hordaland

Vedlegg:

Kollektivstrategi for Hordaland - høyring

Kollektivstrategi for Hordaland - høyringsutkast

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune har sendt «Kollektivstrategi for Hordaland» ut på høyring, med høyringsfrist 11.04.2014. Strategidokumentet er utarbeidd av Skyss. Kollektivstrategien skal ikkje vere ein plan etter plan- og bygningslova, men ein strategi definert av fylkeskommunen. Denne skal leggje grunnlaget for fylkeskommunen sine prioriteringar og vere styringsdokument for Skyss sitt arbeid med utvikling av kollektivtilbodet i fylket. Eige handlingsprogram vil bli kopla mot budsjettprosessar.

Strategien legg til grunn:

- Det nasjonale målet om at veksten i persontrafikken skal takast med miljøvenlege transportformer. Kollektivtransporten må ta den vesentlege delen av trafikkveksten (NTP 2014 – 2023 og Klimaforliket)
- Det regionale målet om nullvekst i privatbilismen for Bergensområdet, der Meland er inkludert (Regional Transportplan for Hordaland 2013 – 2024)
- Folketalet i Hordaland vil auke med meir enn 20 % til 2030 og passere 600 000 innbyggjarar
- Halvparten av innbyggjarane vil bu i Bergen kommune, medan 70 % vil bu i Bergensregionen (Bergen inkludert)

Vurdering

Dersom kollektivtilbodet verkeleg skal kunne handtere den kraftige auken i behovet for persontransport som prognosene tilseier, må ambisjonane vere store. Kollektivstrategien for Hordaland inneheld derfor ambisiøse mål, som kommunane bør kunne slutte seg til.

Når det kjem til verkemidla, synes kollektivstrategien for Hordaland å vere nært knytt til folkeveksten i Bergen kommune og tilhøyrande auka marknad for kollektivtrafikken. Det bør vere

fullt mogeleg å oppnå nullvekst i personbiltrafikken innafor Bergen kommune.

Dersom ein tek av seg Bergen kommune-brillene og ser nærare på målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergensregionen, må biltrafikken i Bergens sentrale område reduserast, slik rådmannen ser det; nullvekstvisjonen er ikkje nok. Bergensregionen dekkjer kommunar som har ein stor del spreidd busetnad, med eit kollektivtilbod som ikkje er i nærleiken av å dekkje nødvendig persontransport. Store grupper av busette i Bergensregionen har ikkje noko anna val enn å nytte privatbil for å dra på arbeid eller oppsøke normale samfunnsfunksjonar og –tenester.

Skyss er tydeleg på at det er eit mål å styrke kollektivtilbodet der det er flest reisande. Dersom «dei reisande» omfattar personbiltrafikk i tillegg til kollektivtrafikk, altså potensialet for auka kollektivtrafikk, bør strategien få tilslutning. Rådmannen meiner ei slik styrking må bety at ein del kollektivruter blir kraftig oppgradert for å flytte dei reisande frå personbil til båt eller buss. Det er ikkje nok å legge økonomiske restriksjonar på bilbruken når alternativet (kollektivtilbodet) ikkje er tenleg. Kollektivtilbodet for Nordhordland er ikkje godt nok i dag; å reise kollektivt er relativt uinteressant utanom rushtidene på kvardagane.

Kollektivtilbodet dekkjer ikkje ein gong transportbehovet for reisande frå tettstadene eller regionsentra i Bergensregionen. For Nordhordland sin del er effekten av kollektivtilbodet redusert over fleire år på grunn av ineffektive rutestrukturar og rutetraséar, også frå dei tettbygde og sentrale områda i regionen. Direkte båtrute mellom Knarvik, Frekhaug og Bergen sentrum har retta opp mykje, men tilbodet er avgrensa til bestemte tider på dagen.

Skyss omtaler denne problematikken gjennom å peike på behovet for å utvikle regionstamlinjer i Bergensområdet, definert til å gå mellom Bergen sentrum og Kleppstø, Straume, Arna, Os og Frekhaug/ Knarvik. Skyss meiner å kunne forsvare eit kapasitetssterkt tilbod og god framkomst, men vil ikkje kunne forsvare same frekvens som bystamlinjene i Bergen. Etter rådmannen sitt syn er dette feil konklusjon, basert på frykt for manglande økonomisk oppfølging. Skal kollektivstrategien verkeleg ta opp i seg den utviklinga som foregår i regionsentra nær Bergen, må det leggjast opp til ein mykje høgare standard på kollektivtilbodet langs dei såkalla regionstamlinjene også. Elles er det ikkje mogeleg å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Det ser elles ut til at regionstamlinjene skal følgje hovudkorridorane, ikkje som no bli henvist til å nytte kronglete lokalveggar i bydelane med uakseptabel tidsbruk på vegen mot sentrum. Det er i så fall eit positivt trekk.

Skyss vil ha restriktive tiltak for biltrafikken, for å betre trafikkavviklinga for kollektivtrafikken. Då er det igjen viktig å legge til rette for eit fullgodt transportalternativ. Den økonomiske veksten på Vestlandet vil i all hovudsak foregå i korridoren Bergen – Stavanger, avhengig av m.a. transportsituasjonen generelt og tilgang på arbeidskraft og kapital. Her må Hordaland fylkeskommune / Skyss tenkje tilrettelegging, i staden for å snu problematikken; det er ikkje utbyggingsmønsteret som skal byggje opp under kollektivtrafikken, men kollektivtrafikken som skal byggje opp under utbyggingsmønsteret. Kollektivstrategien må ta inn over seg dei regionale planane for miljøvenleg, samordna areal- og transportplanlegging og næringsutvikling, til liks med dei enkelte kommunane sine kommuneplanar.

Når det gjeld område utanfor kommunesentrum, har Meland kommune, til liks med dei fleste kommunane i Hordaland, område med mindre tett busetnad – men med kort avstand til sentrum. Såkalla «bestillingsreiser» synes ikkje å vere eit tenleg tilbod her. Dersom Skyss ikkje vil utvikle tilbodet i mindre tettbygde – men sentrale – område, må det satsast stort på innfartsparkeringsanlegg i kollektivknutepunkt (buss eller båt) dersom personbiltrafikken inn til

sentrum skal reduserast. Dette er ikkje særleg problematisert i strategien.

Andre tema:

Folkehelse: Betre kollektivtilbod vil kunne betre luftkvaliteten og ha positiv verknad for folkehelsa.

Miljø: Betre kollektivtilbod vil kunne redusere dei samla negative verknadene av trafikk.

Økonomi: Betre kollektivtilbod vil krevje vesentleg større økonomisk innsats av sentrale ressursar men påverker ikkje kommuneøkonomien.

Konklusjon

Rådmannen meiner at det er positivt å utvikle ein kollektivstrategi for Hordland. Strategien burde likevel vore løfta opp på eit meir overordna nivå i høve til samordna areal- og transportplanlegging og dei samla miljøutfordringane, med mindre fokus på føresetnadene for drift av foretaket Skyss.

Ein framtidsretta kollektivstrategi må vektleggje kollektivtilbodet som eit fullgodt alternativ til personbiltrafikk også i dei såkalla regionstamlinjene, og ha eit mykje sterkare fokus på tidsbruk og frekvens heile døgnet, sommar som vinter, enn kva Skyss signaliserer. Område for regionstamlinjer må ha eit visst omfang, og burde i større grad gå på tvers i regionen; det er store arbeidsplassar og næringsområde utanom Bergen sentrum. Val av buss, bane eller båt må vere sidestilte og samkjørte alternativ til bilbruk.

Strategien er prega av manglande tillit til at innbyggjarane vil velje kollektivtransport dersom tilbodet blir godt nok, derfor blir det heller ikkje satsa på å få tilbodet godt nok. Det er peika på mogelege restriksjonar og «straff» dersom personbiltrafikken ikkje går ned.

Det er elles positivt at drosjenæringa er trekt inn i drøftingane.

Framlegg til vedtak:

Meland kommune er positiv til at det blir utvikla ein kollektivstrategi for Hordaland. Kommunen ber likevel om at tilliten til kollektivtilbodet blir heva og at kollektivtransport i sterkare grad får status som det beste alternativet. Val av buss, tog, bane eller båt må bli sidestilte og samkjørte alternativ til bilbruk. Dersom framlegget til kollektivstrategi blir sluttbehandla i si noverande form bør det snarast startast eit arbeid med ein kollektivstrategi som i sterkare grad fangar opp både miljøutfordringane og strukturane som gjev underlag for den sterke veksten i regionen.

Utval for drift og utvikling - 30/2014

UDU - behandling:

UDU - vedtak:

Meland kommune er positiv til at det blir utvikla ein kollektivstrategi for Hordaland. Kommunen ber likevel om at tilliten til kollektivtilbodet blir heva og at kollektivtransport i sterkare grad får status som det beste alternativet. Val av buss, tog, bane eller båt må bli sidestilte og samkjørte alternativ til bilbruk. Dersom framlegget til kollektivstrategi blir sluttbehandla i si noverande form bør det snarast

startast eit arbeid med ein kollektivstrategi som i sterkare grad fangar opp både miljøutfordringane og strukturane som gjev underlag for den sterke veksten i regionen

Kommunestyret - 24/2014

KS - behandling:

KS - vedtak:

Meland kommune er positiv til at det blir utvikla ein kollektivstrategi for Hordaland. Kommunen ber likevel om at tilliten til kollektivtilbodet blir heva og at kollektivtransport i sterkare grad får status som det beste alternativet. Val av buss, tog, bane eller båt må bli sidestilte og samkjørte alternativ til bilbruk. Dersom framlegget til kollektivstrategi blir sluttbehandla i si noverande form bør det snarast startast eit arbeid med ein kollektivstrategi som i sterkare grad fangar opp både miljøutfordringane og strukturane som gjev underlag for den sterke veksten i regionen.

Frekhaug, den 11.04.2014

Anny Bastesen
sektorsjef teknisk