Vedlegg 2: Kollektivstrategi for Hordaland – høyringsuttalar

Følgande instansar har kome med uttale til framlegget til Kollektivstrategi for Hordaland:

1. Askøy kommune
2. Austrheim kommune
3. Bergen kommune
4. Bergen Næringsråd
5. Bergen Taxi
6. Bømlo eldreråd
7. Bømlo kommune
8. Destinasjon Voss
9. Fitjar kommune
10. Fjell kommune
11. Fylkeseldrerådet
12. Hardangerrådet IKS
13. Høgskulen Stord Haugesund/Studentparlamentet ved HSH/Studentsamskipnaden Stord/Haugesund
14. Jernbaneverket
15. Komponisthjemmene
16. Kvam herad
17. Lindås kommune
18. Meland kommune
19. NHO Transport
20. Norsk transportarbeiderforbund, Klubben Tide
21. Norsk transportarbeiderforbund, Nettbuss Sør
22. Norsk transportarbeiderforbund, Nobina Nordhordland
23. Norsk transportarbeiderforbund, Tide Buss, avd. Mannsverk
24. NSB
25. Næringsalliansen
26. Odda kommune
27. Os kommune
28. Osterøy kommune
29. Osterøy pendlarlag
30. Osterøy Venstre
31. Privatperson, Per Kristensen
32. Privatperson, Rune Karstensen
33. Radøy kommune
34. Reisemål Hardanger Fjord AS
35. Statens vegvesen
36. Stord kommune
37. Tide Buss AS
38. Tysnes kommune

39. Ulvik herad
40. Ungdommens bystyre
41. Ungdommens fylkesting
42. Vaksdal kommune
43. Velferdstinget i Bergen
44. Yrkestrafikkforbundet Hordaland, avd. 2
45. Øygarden kommune

Uttalane er samla under, i nummerert og alfabetisk rekkefølge.

Areal og samfunn

Hordaland Fylkeskommune, Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref:	Saksbehandler/Direkte Telefon:	Deres ref:	Dato:
2013/3426-3	Eva A.H. Herdlevær/56 15 81 17		11.04.2014

Uttale - Høringsutkast til Kollektivstrategi for Hordaland

Det vises til høringsbrev vedrørende høringsutkast til kollektivstrategi for Hordaland.

Askøy kommune, ved Arbeidsgruppe Samferdsel, har i møte 31. mars 2014 vurdert høringsutkastet og ønsker å komme med følgende uttale:

Askøy kommune mener høringsutkastet er gjennomarbeidet og et godt utgangspunkt for å få til gode kollektivløsninger for fremtiden. En slutter seg til mange av de strategier som fremkommer, men ønsker likevel å komme med følgende uttale.

Hordaland fylkeskommune har utarbeidet egne framskrivninger for befolkningsveksten i fylket. Disse er vist som søyler i et diagram (s.8) og ikke som tall eller prosenttall. Kommunene har selv ansvar for arealbruk og utbyggingsmønster i egen kommune, og legger rammene for å kunne få til effektive kollektivtilbud. Det er viktig at fylkets og kommunens framskrivninger samsvarer, og at kollektivsatsningen ikke blir feildimensjonert som følge av ulike utgangspunkt.

Høringsutkastet påpeker nødvendigheten av å prioritere ressursene der transportbehovet er størst, men samtidig gi et tjenlig tilbud til alle innbyggerne enten de er bosatt i tett- eller spredtbygde strøk. Hvor en eventuell grense vil gå på Askøy, er verken definert eller synliggjort. Askøy kommune ønsker et kart som viser den eventuelle grensen slik som kollektivstrategien definerer den.
Det er viktig at det blir gitt et godt tilbud til befolkningen i spredtbygde strøk.

Innfartsparkering må også satses på innad i omegnskommunene til Bergen, og ikke bare i ytterkanten av de regionale stamlinjene. Tilsvarende med kollektivtilbudet innad i kommunene, og Askøy kommune ser behov for en ringbuss for søre deler av kommunen.

Hurtigbåt er lite omtalt i høringsutkastet. Askøy kommune mener at det må satses på hurtigbåt som kollektivfremkomstmiddel, og ser flere fordeler hva gjelder reisetid, regularitet og miljø. Høringsutkastet sier i kap. 6 – «Miljøvenlig drift», at Skyss vil være restriktive med å tilby hurtigbåt der buss er et konkurransedyktig alternativ. Askøy kommune er uenig i en slik tankegang og synes ikke det det fremkommer tydelig nok hva som menes med konkurransedyktig i et slikt miljøperspektiv. Det viktigste miljøbidraget er å få folk til å velge

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Bank:
Postboks 323, 5323 Kleppestø	Klampavikvegen 1, 5300 Kleppestø	56 15 80 00	6515.06.05509
E-post:		**Telefaks:**	**Org.nr:**
postmottak@askoy.kommune.no	www.askoy.kommune.no	56 15 83 90	964 338 442

kollektiv fremfor bil. Som nevnt i rapporten så pågår det et konkret arbeid for å undersøke løsninger for elektrisk drift av hurtigbåt mellom Askøy og Bergen. Dersom en tenker kostnader inn i dette, så må også kostnader til vegbygging tas med når buss og hurtigbåt sammenlignes. Askøy kommune er svært fornøyd med å kunne tilby kollektivreiser med hurtigbåt, og mener denne transportformen må få mer omtale. En må utvikle tilbudet med persontransport på sjø, heller enn å begrense det.
Videre er det svært viktig å få til smidige overgangsordninger mellom buss, båt og bane.

Askøy kommune er enig i at regularitet og god fremkommelighet for kollektivtrafikken er viktig, og at dette kan gå på bekostning av biltrafikken. Det må satses mer på bygging av kollektivfelt.

Askøy stiller seg likevel negativ til bruk av restriktive tiltak for biltrafikken, som for eksempel bompenger, vegprising og rushtidsavgift.

Askøy kommune støtter tenkningen rundt enklere billettsystem, sanntids informasjon og synlighet og kvalitet på kollektivknutepunktene.

Med hilsen

Knut Natlandsmyr
Fagsjef Areal og samfunn

Eva A.H. Herdlevær
Leder seksjon plan- og utvikling

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift

Interne kopimottakere:

Areal og samfunn	Knut Natlandsmyr
Teknisk	Ivar Ådlandsvik

Gudrun Einbu

Fra:	Frode Hervik <Frode.Hervik@austrheim.kommune.no>
Sendt:	9. april 2014 14:49
Til:	Gudrun Einbu
Emne:	Høyringsfråsegn - Kollektivstrategi for Hordaland

Gudrun Einbu

Referanser:	Saksbehandlar:	Dato:
Dykkar:	Frode Hervik	09.04.2014
Vår: 14/453 - 14/2910	frode.hervik@austrheim.kommune.no	

Høyringsfråsegn - Kollektivstrategi for Hordaland

Saka gjeld Austrheim kommune si høyringsfråsegn til Kollektivstrategi for Hordaland.

Saka vart handsama av formannskapet i møte den 09.04.2014, der følgjande vedtak vart fatta:

Austrheim kommune gir følgjande uttale til kollektivstrategi for Hordaland.

Saksopplysninger

Hordaland fylkeskommune er ansvarleg for kollektivtransporten i Hordaland. Fylkeskommunen ved Skyss har utarbeidd utkast til kollektivstrategi for Hordaland som skal:
· vere fagleg grunnlag for prioriteringar i fylkeskommunen
· bidra inn i planar og utgreiingar hjå kommunar og etatar
· gi Skyss mandat i arbeidet med utviklinga av tilbodet

Skyss vil utvikle det beste tilbodet der flest reiser ved å
· styrke kollektivtilbodet for dei store reisestraumane
· utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett
· vidareutvikle stamlinjene i Bergen
· utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet
· knyte regionane i fylket saman
· samordne offentleg transport i tynt befolka områder

Skyss vil tilby enkle reiser ved å
· gjere det enkelt å finne relevant informasjon om reisa
· gjere det enkelt å velje riktig billett og å betale for denne
· auke kunnskapen om kollektivreiser
· gjere kollektivtrafikken synleg i det offentlege rom

· heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar

Skyss vil tilby effektive reiser gjennom
- å min mere stoppetid på haldeplass
  infrastrukturtiltak som får bussen fram
· restriktive tiltak for biltrafikken
- kollektivorientert byutvikling

Skyss vil sørge for miljøvenleg drift gjennom
· å sikre låge utslepp frå busstrafikken
· å redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken
· å vere pådrivar for forsking og fagleg utvikling
Kollektivstrategien vil bli følgd opp gjennom eit handlingsprogram som vil vise korleis fylkeskommunen vil setje i verk strategiane og konkrete prioriteringar i en periode på 4-5 år. Det ska også utarbeidast trafikkplanar som vider status og framtidsutsikter i ulike område, og som vil ligge til grunn for prioriteringar.

Vurdering

Austrheim kommune har forståing for at kollektivstrategien slår fast at det er nødvendig å prioritere ressursane der transportbehovet er størst, men vil gjerne understreke betydinga av den påfølgjande setninga: *Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og reioleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket.* Austrheim ligg utanfor det definerte Bergensområdet, men grensar til kommunar som er med.

Skyss ynskjer å utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett. Dette inneberer mellom anno færrast mogleg parallelle linjer på hovudforbindelsane og at linjeføringar i størst mogleg grad skal gå rett fram mellom store reisemål. Austrheim kommune støttar desse prinsippa. I det vidare arbeidet med handlingsprogram og trafikkplanar ynskjer Austrheim kommune at det vert vurdert å innføre ei ringrute Knarvik – Lindås – Austrheim sentrum – Austmarka – Knarvik utan omvegar. Ei slik rute med korrespondanse må gjere det mogleg for folk som pendlar frå Austrheim til Knarvik, samt Manger og Frekhaug, å nytte kollektivtilbodet ved å vere framme til jobbstart kl. 8. Alternativt må ein finne andre løysingar som gjer det mogleg og interessant økonomisk og tidsmessig for pendlarar å reise kollektivt.»

Austrheim kommune er positiv til utvikling av regionstamlinjer i Bergensområdet. For Nordhordland dreier det seg om buss og snøggbåt frå Knarvik/Frekhaug til Bergen. For innbyggjarar lenger ute kan dette også vere attraktivt.

For snøggbåten sin del føreset at ruteplanane må endrast slik at det vert mogeleg å reisa frå Austrheim (og dermed også Radøy og Lindås) med buss til Knarvik og vidare med båt til Bergen. I dag er det ikkje mogeleg å nå dei tre første avgangane frå Knarvik og det bør vera eit mål at ein i alle høve bør kunna nå tredje avgangen frå Knarvik klokka 07:50 dersom ein reiser kollektivt frå Austrheim. Tilsvarande bør båtrutene frå Bergen samordnast med bussrutene i Nordhordland på ettermiddag. For det andre må ein forbetre «park and ride» anlegga i Knarvik og på Flatøy. Regionstamlinjene må også ha god korrespondanse med linjer lenger ut i Nordhordland, som til dømes ei ringrute med Austrheim kommunesenter som knutepunkt i nord. Det er også viktig med korrespondanse mellom snøggbåten på Vardetangen og busstilbodet, slik at reisande lett kan ta seg vidare til og frå snøggbåtstoppet med kollektive transportmiddel.

Austrheim kommune er i utgangspunktet positiv til ideen om linjer for samanhengande reiser mellom regionssenter og større tettstader i fylket, men stiller spørsmål ved om det er rett prioritering til dømes å opprette ei hovudlinje mellom Knarvik og Voss. I Nordhordland er det etter vårt syn viktigare å sikre eit godt kollektivtilbod mellom kommunesentra og regionsenteret Knarvik og vidare til Bergen. Det er også viktig å sikre eit visst kollektivtilbod frå meir perifere delar av Austrheim kommune og inn til Austrheim kommunesentrum, spesielt med omsyn til eldre.

Grunntilbodet i kolleksivtrafikken i tynt befolka område er den lovpålagde skuleskyssen. Austrheim kommune meiner denne må betrast med sikte på å skape ei meir effektiv reisetid for elevar i nedslagsfeltet til Austrheim vidaregåande skule. Spesielt ser det ut til å vere behov for å korte ned reisetida til elevar som kjem frå Alversund og Radøy. Austrheim kommune er positive til at linjer med få passasjerar kan køyrast med maxitaxi eller liknande, og meiner at dette kan gje ei betre ressursutnytting. Austrheim kommune er også positiv til utprøving av ringeruter i tynt befolka område.

Busstilbodet til Austrheim laurdag ettermiddag og kveld er alt for dårleg. Det bør vera mogeleg å koma seg frå Bergen og Knarvik etter ein litt sein handledag. Det bør også vera mogeleg å gå på kino eller teater i Bergen og koma seg trygt heim laurdag kveld. Ein bør således også sjå nærare på natbusstilbodet og utvide «Trygt heim» ordninga til også å omfatte Nordhordland med faste ruter. Unge som tek bussen betalar om lag halv pris, likevel meiner dei som brukar bussen mykje, t.d. dømes til og frå diverse ungdomstilbod i kommunen, at kostnadane vert høge. På denne bakgrunn meiner Austrheim kommune at eit «barnekort» etter mal av ungdomskortet er noko som bør utgreiast og vurderast med sikte på innføring. Dette kan vera ein god ide som kan vera med på å gje barna gode reisevanar som på sikt vil redusera bilbruken. I sum vil eit godt kollektivtilbod vere positivt med tanke på både miljø og folkehelse.

Austrheim kommune meiner vidare at det bør takast ein gjennomgang av takstsonesystemet i Nordhordland og andre delar av fylket med sikte på å redusere talet på sonar. I dag er det eit lappeteppe av sonar, som ikkje er enkelt å forhalde seg til verken for sjåførar eller reisande.

Konklusjon

Austrheim kommune ynskjer å vere med å påverke utviklinga av eit godt og tenleg kollektivtilbod i Nordhordland, og ynskjer å få handlingsprogrammet og trafikkplanar til høyring når så langt kjem.

Med helsing

Jan Olav Osen
rådmann

Frode Hervik
prosjektleiar utvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og bør difor ingen signatur

Mottakere:

Gudrun Einbu

BERGEN KOMMUNE

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING, KLIMA OG MILJØ
Bergen Rådhus
Postboks 7700, 5020 Bergen
Telefon 05556/55566275
Telefaks 55566330
klima.miljo.byutvikling@bergen.kommune.no

Hordaland fylkeskommune
Samferdselavdelingen
Postboks 7700
5020 BERGEN

Deres ref.	Deres brev av:	Vår ref.	Emnekode	Dato
		201400030-93 SIDS	ESARK-03	10. april 2014

Høring - Kollektivstrategi for Hordaland

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 030414 sak 92-14 og fattet følgende vedtak:

«Til «Kollektivstrategi for Hordaland» avgir Bergen kommune høringsuttale i tråd med byrådets forslag, slik dette er inntatt i saken.»

Byrådets saksutredning lyder:
Byrådet tiltrer fagetatens synspunkt, og foreslår at kommunen avgir følgende høringsuttalelse:

«*Bergen kommune mener forslag til kollektivstrategi utgjør et godt grunnlag for drift og utvikling av kollektivtransporten kommende år, og vil slutte seg til fylkeskommunens prioriterte satsingsområder.*
Bergen kommune vil særlig understreke kollektivtransportens betydelige økning fra 2012 til 2013, som på en god måte underbygger Bergen kommunes vedtatte mål for byutvikling. Det skal være attraktivt, enkelt og effektivt å reise kollektivt, og det er viktig at ollektivtransporten generelt bidrar til bedre bymiljø og reduserte utslipp av klimagasser.
I årene som kommer blir det særdeles viktig å prioritere arbeidet med framkommelighetstiltak for kollektivtransporten. Dette omfatter både å bygge ut Bybanen og å gjennomføre tiltak for å prioritere bussene på vegnettet. Arbeidet med å få på plass flere kollektivfelt eller sambruksfelt, må intensiveres.

Bergen kommune er enig i at bussene må sikres plass i Bergen sentrum, og mener dette er særlig viktig inntil Bybanen står ferdig mot nord og vest. Det er likevel viktig at arealene i Sentrum ikke disponeres slik at vilkårene for gange og sykkel blir dårligere, for eksempel forbi Festplassen og i Olav Kyrres gate.

Når ny E39 til Os og ny Rv 555 til Sotra står ferdig om noen år, blir det en viktig oppgave å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Fra vest vil det bli bygget egne kollektivfelt til Storavatnet, og på denne strekningen vil forholdene bli godt tilrettelagt for styrket kollektivtransport. For strekningen videre mot Sentrum er det foreløpig ikke valgt løsning for kollektivtransporten. I en flertallsmerknad fra bystyret 22. mars 2010 går det fram at kollektivtrafikk skal ta trafikkveksten inn mot Bergen sentrum, og et konkurransedyktig

kollektivtilbud fra Storavatnet til Puddefjordsbroen skal være på plass før nytt Sotrasamband åpner.

Det er positivt at kollektivstrategien legger vekt på miljøvennlig drift av busser, båter og ferjer. Bergen kommune har nylig i byrådssak 1095/14 gitt høringsuttale til drift av ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg fra 2017. I uttalelsen understrekes betydningen av driftssikker og miljøvennlig teknologi, og at utslipp av klimagasser vektlegges ved valg av teknologi. Bergen kommune mener de samme kravene må stilles til fylkesvegferjene som til riksvegferjene, og bruk av biogass bør på sikt vurderes som et mulig alternativ for ferjene i fylket.»

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING, KLIMA OG MILJØ

Marit Sørstrøm - seksjonssjef
Anne Iren Fagerbakke - kommunaldirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Hordaland fylkeskommune
Skyss, Postboks 7900
5020 Bergen

Bergen 10. april 2014.

Høringsuttalelse: Kollektivstrategi for Hordaland

Bergen Næringsråd stiller seg positiv til hovedlinjene i høringsutkastet til Kollektivstrategi for Hordaland fylkeskommune.

Ni av ti kollektivreiser i Hordaland foretas i Bergensområdet, definert som kommunene Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. I tiårene fremover vil andelen ventelig øke ytterligere.

Prognosene forteller oss at folketallet i Hordaland vil øke fra dagens ca. 500.000 til om lag 650.000 i 2030. Ni av ti av disse nye innbyggerne i fylket vil slå seg til i pressområdet Bergen, Meland, Askøy, Fjell, Sund, Øygarden, Os og Osterøy. Det innebærer minst 450.000 nye reiser hver eneste virkedag. Legger vi Bergen kommunes og Hordaland fylkeskommunes nullvekst til grunn, må samtlige av disse reisene tas uten økt bruk av bil. Det vil kreve en økning i antall kollektivreisende på 200 prosent og en enorm økning i antall gående og syklende (200.000 daglig, ifølge beregningene i høringsutkastet).

For Bergen Næringsråds medlemmer er det avgjørende at vekstutfordringen løses. Kostnadene for næringslivet gjennom køståing er meget store. I en medlemsundersøkelse i 2011 beregnet vi næringslivets kostnader ved køståing til fire milliarder kroner i året. To år senere, høsten 2013, hadde tallet steget til fem milliarder kroner, en økning på hele 25 prosent.

Skal Bergensregionen lykkes med økt kollektivtrafikk, i kombinasjon med mindre bilkjøring i sentrum, er det viktig at det også bygges ringveier rundt Bergen. Vi har tidligere påpekt at ringveier i stor grad vil avlaste personbiltrafikken i sentrum. Ringvei Vest nærmer seg en ferdig utbygging, og det bør jobbes for at Ringvei Øst (Arnatunnelen) fra Fjøsanger til Arna startes opp.

Med flere ringveier vil befolkning i bergensregionen i større grad akseptere at det opprettes kollektivfelt på alle veiene inn til bykjernen. Dette tror vi må til om kollektivmålene skal lykke, men da må det også være mulig å kjøre utenom byens indre kjerne for å komme seg nord-sør eller øst-vest.

En stor del av vår medlemsmasse er avhengig av at nyttetransporten kommer seg fram. For å lykkes med dette, må antallet personbiler på veiene reduseres. Med ringveier på plass, kan det anbefales å prøve ut nyttetrafikk i nye kollektivtraseer inn til bykjernen. Vi vet at dette er under utprøving i Rogaland, og ønsker gjerne denne form for sambruksfelt også i Bergen.

Vi vil også minne om at taxi er en vesentlig del av nyttetrafikken/kollektivtrafikken. Taxi utgjør et viktig transportarbeid for næringslivet, og det er naturlig at taxi tas inn i kollektivtrafikken. Taxinæringen

Olav Kyrres gate 11 | Tlf. +47 55 55 39 00 | firmapost@bergen-chamber.no
Postboks 843 Sentrum | Fax. +47 55 55 39 01 | www.bergen-chamber.no
N-5807 Bergen | Org.nr. 961 744 776

opplever store utfordringer med tilrettelegging for taxi i kollektivfelt og tilrettelegging opp mot de store kollektivterminalene, som ved Lagunen. Som følge av at Hordaland fylkeskommune også har forvaltningsansvaret for taxinæringen, ser vi det som ønskelig at taxi innlemmes i kollektivstrategien.

Vi ønsker også å fremheve at tog er en viktig del av kollektivtilbudet i Bergen sentrum gjennom den gode forbindelsen til Arna. Det bør være et mål i kollektivstrategien at gode knutepunkter mellom tog og buss/bybane synliggjøres. Med dobbeltspor Arna-Bergen og forbedring av tognettet mellom Arna og Voss, vil det være god kollektivstrategi å fremheve togets fortrinn med hastighet og fremkommelighet.

Vekstutfordringene i regionen understreker behovet for prioriteringer. Høringsutkastet viser til at det er «nødvendig å prioritere ressursane der transportbehovet er størst». Vi leser hovedpunktene i høringsutkastet til kollektivstrategi slik:

- Styrking av kollektivtilbudet for de store reisestrømmene.
- Utvikling av et enklere og mer effektivt linjenett
- Videreutvikling av stamlinjene i Bergen
- Utvikle regionale stamlinjer i bergensområdet
- Knytte regionene i fylket sammen
- Samordne offentlig transport i tynt befolkede områder

Bergen Næringsråd støtter dette overordnete synet på fremtidig kollektivstrategi, selv om vi også deler holdningen om at kollektivtilbudet skal «vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket».

Bergen Næringsråd vil peke på viktigheten av:

- få mest mulig kollektivtrafikk for anvendte midler, blant annet gjennom standardisering av kontrakter, effektive ruter, og bruk av alternativ transport i distriktene (taxi)
- miljøvennlige transportløsninger inn mot Bergen, som bybane og gassbusser.
- utbygging av Bybanen til alle bydeler, uten opphold.
- Styrking av øvrig kollektivsystem (buss, tog, terminaler etc.), ikke minst fra de regionale vekstsentrene i Bergens omegnskommuner.
- gjeninnføring av gratisbuss i Bergen sentrum.
- innføring av nye båtruter/gjeninnføring av tidligere båtruter (f.eks. Flaggruten), der dette er mulig, helst ved bruk av nye energiformer som elektrisitet/gass.
- Sterk utbygging av sykkelveier

Minst en kvart million nye kollektivreisende daglig, og et par hundre tusen nye fotgjengere og syklister hver dag om 16 år, vil kreve en klar strategi med tydelig prioriteringer. Det vil også kreve en urbanisert utbygging av Bergen sentrum og av sentre i bergensregionen som både vil gjøre det mer attraktivt med kollektivtrafikk, gange og sykkel og som vil redusere transportbehovet til og fra arbeid og skole.

Som det står i høringsutkastet: «Vi må finne løysingar som er best for dei fleste, og må tåle å ikkje gjere alle til lags».

Med vennlig hilsen
BERGEN NÆRINGSRÅD

Marit Warncke
Adm.dir

Atle Kvamme

Olav Kyrres gate 11 Tlf. +47 55 55 39 00 firmapost@bergen-chamber.no
Postboks 843 Sentrum Fax. +47 55 55 39 01 www.bergen-chamber.no
N-5807 Bergen Org.nr. 961 744 776

07000
Bergen Taxi

Hordaland Fylkeskommune
Skyss
Postboks 7900
Bergen

Kokstad, 11. april 2014

Kollektivstrategi for Hordaland - Høring

Vi viser til ønsket om innspill til Kollektivstrategi for Hordaland. Som aktør i taxinæringen har vi følgende kommentarer til fremlagt forslag

- Vi registrerer at taxivirksomhet pr. dato overhodet ikke er omhandlet i kollektivstrategien.
- Gjennom arbeid utført av Norges Taxiforbund er vi gjort kjent med at dagens regjering/storting tydelig definerer taxi/drosje som et viktig og integrert del av kollektivtransporten
- Fylkesutvalget i HFK har tydelig pekt på at grensesnittet mot drosjenæringen må omtales.

Vi har i mange ulike sammenhenger tatt til orde for viktigheten av at taxitransport sees på som en vesentlig del av kollektivtransporten. Taxi er «den dynamiske del» av kollektivtransporten, dvs. «limet i kollektivtransporten» og derved viktig for å tilby/fremskaffe et komplett offentlig transportilbud til publikum

For å sikre tilfredsstillende tilgjengelighet (sømløs overgang) overfor publikum må taxiholdeplasser inngå som en del av Kollektivstrategien for Hordaland:

- Større taxiholdeplasser etablert som integrert del av alle kollektiv- og bussterminaler.
- Oppstillingsplasser for taxi på mellomstore trafikknutepunkt/holdeplasser.
- Av- og påstigningsplasser på mindre trafikknutepunkt.

For å sikre tilfredsstillende leveringsevne- og presisjon overfor publikum må fremkommelighet i trafikken sikres ved:

- At taxi gis tilgang til samtlige kollektivfelt og – gater, på lik linje med øvrig kollektivtransport
- At taxi gis anledning til effektive kjøremønstre, også der hvor ikke buss/bybane ferdes (fremkommelighetslinjer for taxi).

Med vennlig hilsen
07000 Bergen Taxi

Jan Valeur
Adm. direktør

PS 26/14 KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND – HØYRING

Vedlegg til utkast legg ved. e-post fra Birger Rogne

Uttale frå eldrerådet:

Innleiingsvis peikar strategidokumentet på utfordringar knytt til auken i innbuartalet og auken i trongen for personstransport.

Strategien tek stort sett berre inn over seg utfordringane i Bergen og det nære området, her ,- resten av fylket og folket der,-dei får gå eller seila sin eigen sjø.

Det er likevel slik at ein bil på Rubbestadnes eller Fitjar har like store utslepp og dei reisande her har like legitime behov for å koma seg på skule eller arbeid som i "sentrale satsingsområde i fylket"

Så litt til dei einskilde felta.

Snøggruta frå Rubbestadneset til Flesland og Bergen har stor betydning for folk og næringsliv på Bømlo.

Ikkje minst fylgjer mange båten når dei skal nytta seg av sjukehusa i Bergensområdet.

I Rubbestadneset er det eit stort ,fint og lyst venterom som står avlåst ,medan dei reisande står og hutrar utanfor låst dør og undrar seg på kven som har ansvaret for galskapen.

Dei har etter kvart vorte klar over at det er fylkeskommunen, og dei styrande i Bergen.

Eldrerådet har i fleire år teke opp desse problema utan å koma vidare,- Bømlo kommune har løyva ein del pengar for å løysa problemet , mens dei styrande i Bergen på si side visar lite interesse.

Båtruta.
Båtruta om morgonen kjem tidlegare enn før, dette er negativt og det skaper vanskar for samordninga med arbeidsrutene til Rubbestadneset.

Merkeleg nok har båten byrja gå oppom Bekkjarvik, i tillegg til Hufthamar. Frå Bekkjarvik er det sjeldan passasjerar og all den tid same båten går til Hufthamar så er ikkje det så rart.
At ei velfungerande rute til Rubbestadneset skal svekkast for å etablera dobbel korrespondanse på Austevoll finn me urimeleg.

Eldrerådet vil også peika på vanskane med å kjøpa billett om bord.

Ein vert stående når båten er i fart, med rykking, slingring og kanskje stampesjø i tillegg. Mange eldre og andre td. rørslehemma kvir seg til denne prosessen.

Me vonar at Skyss kan kviskra eit ord i øyra til rederiet som har anbodet for tida, slik at tilhøva vert lagt til rettes på ein betre måte.

Ruter for øvrig.
For øvrig sluttar me oss til merknadar som ligg vedlagt og som er samla inn av Birger Rogne. Han har gjort eit godt stykke arbeid med å gå gjennom rutene.

NB! Merknadane frå Birger Rogne vert lagt som vedlegg til saka i kommunestyret.

[illegible]

Til
Politikere, Ruteansvarlig i Skyss og Rutepianleggere i Busselskapet Nobina.

[illegible]

Bakgrunn:
[illegible]

Mine Kommentarer til de nye rutene:
Utgangspunkt, Hurtigbåtavgangen er flyttet frem 14. min fra 06.45 til 06.31(ny avgang) og de nye bussplanene fra 01.01.2014.

Fra Sortland terminal:
Rute 559/158. Ny bussrute til hurtigbåt. Avg Sortland terminal 06.15 til Rubbestadneset 06.30.
Eneste korrespondanser fra tilbringer bussruter som nå vil rekke denne avgangen er:
Rute 555: tidligavgangen 05.28 Halleraker-Meling-Økland-Gåsland
og Rute 556: tidligavgangen 05.45 Gilje/Mæland.

Fra Sør, 552 Langevåg-Svortland:
Rute 552/53: avg Langevåg 05.30 og ankomst 06.25 Svortland. (*rekker ikke korrespondansebuss til*

Rubbestadneset/Bergen).
Denne ruta har korrespondanse 06.00 ved K.Kanalen med rute 552/55 som går via Håvik og til Gassasund ank. 06.20 hvor den "skal" ha
Korrespondanse med rute 800/390 til Rubbestadneset (med avgang 06.10 fra Gassasund går det ikke!!) og Rute 800/391 til Leirvik.

Fra Vest. Rute 555. Halleraker-Melting-Økland-Gåsland.
Her må de som skal videre til Rubbestadneset/Bergen reise med første bussrute. Den er en ½ time tidligere enn det de må i dag.
Mange vil nok da foretrekke "en annen reisemåte".

Fra nord. 558 Brandasund-Sortland.
Rute 558/142 fra Brandasund 05.56 og ank. 06.26 Svortland. (*rekker ikke korrespondansebuss til Rubbestadneset/Bergen*).

Fra sør. 554 Mosterhavn-Gassasund.
Rute 554/87 er flyttet frem 10. min, for å rekke korrespondanse i Gassasund med Rute 800/390 til Rubbestadneset-Sortland.
Ekstra ventetid i Gassasund for de som skal mot Stord og 700 Haugesund.

Fra øst. 800 Leirvik-Rubbestadneset-Sortland:
Rute 800/390. Denne ruta er flyttet frem 10 min fra dagens rute, og korresponderer i Gassasund med rute 554 fra Mosterhavn og 552 fra Sakseid - Håvik.
I ruteoppsettet er det avsatt 20 min for strekningen Gassasundet – Rubbestadneset, noe som er alt for "knapt tid" dersom en skal betjene nye passasjerer på samme strekningen (Siggjarvåg-Folderøy-Stokkabekken). Her trenger er minst 25. min.

Fra nord. 559 Rolfsnes-Rubbestadneset.
Rute 559/157 avg fra Rolfsnes 06.20 og ank Rubbestadneset 06.20 (*rekker ikke hurtigbåtrute til Bergen*).

Konklusjon:
Det gir store ringvirkninger for morgenrutene til bussene på Bømlo når en flytter frem Hurtigbåtforbindelsen med 14 minutter.
Kollektivtilbudet for distriktene blir dårligere om en ikke tar hensyn til helheten.
Arbeidsrutene får også tidligere avgang..... lite populært.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Denne Ruta ***bør forlenges** til Svortland*, med kjøretrase via Håvik og opp Håvikbakken. I dag avslutter ruta i Gassasundet.
Her er ofte en del passasjerer fra Moster området som skal videre til Svortland, f.eks: skole, jobb, helse eller besøke på off kontorer.
Passasjerene må i dag **gå av** i Gassasundet og vente på Rute 800/398 for videre transport, noe som medfører at de
kommer 15-20 min senere til Svortland.

Mvh
Birger M. Rogne
Varaordf (AP) Sømlo kommunestyre
Ungdomsrådsmedlem
NTF Nærøre Sunnhordland
Tlf: 53427560 / 51142182
mailto: birger.rogne@bygnett.no

BØMLO KOMMUNE

Saksutgreiing til folkevalde organ

Dato: 18.03.2014
Arkivref: 2008/1972-6089/2014 / 000

Saksbehandlar: Sverre Olav Svarstad
53 42 30 52
sverre-olav.svarstad@bomlo.kommune.no

Sak nr i møte	Utval	Møtedato
	Formannskapet	09.04.2014

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND - HØYRING

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Bømlo kommune sluttar seg til hovudstrategiane i Kollektivstrategi for Hordaland med følgjande presiseringar:
   - Viktige rutetilbod må korrespondere . Det gjeld interne bussruter, interne bussruter som bringer reisande til knutepunkt for « inter city» trafikk og interne bussruter som bringer reisande til båtruter frå og til Bømlo kommune.
   - Tal på soner på reduserast monaleg. Målet må vera «einsonebillett»eller takst.
   - Avklaring på kva strategi Skyss og fylkeskommunen skal ha når det gjeld bussanlegg og framtidig anbodsstrategi. Skyss og/eller fylkeskommunen bør eige bussanlegg i dei anbodsområde Skyss og fylkeskommunen har som sine ansvarsområde.
   - Sørge for tenlege knutepunkt, haldeplassar og venteromsfasilitetar.

Dokument i saka: Tilsendt høyringsdokument for kollektivstrategi for Hordaland, datert05.02.2014

Bakgrunn for saka:
I oversendingsbrev datert 05.02.2014 har kommunen motteke framlegg til kollektivstrategi for Hordaland. Høyringsfrist er sett til 11.04.2014. I kommunestyremøte den 17.02.14 delegerte kommunestyre i Bømlo til formannskapet å gje høyringsuttale.

Fylkesutvalet i Hordaland Fylkeskommune handsama høyringsframlegget i sitt møte den 30.01.14 og gjorde følgjande vedtak:

1. *Framlegg til Kollektivstrategi for Hordaland gir eit godt grunnlag for det vidare arbeidet med å utvikle kollektivtransporten i fylket.*
2. *Kollektivstrategi for Hordaland vert sendt på høyring med høyringsfrist 11.april 2014.*
3. *Fylkesutvalet meiner at Kollektivstrategi for Hordaland også bør omtale grensesnittet mot drosjenæringa. I tillegg bør det seiast noko meir om strategien for kollektivtrafikken utanom Bergensregionen, herunder infrastrukturanlegg i anbodsområda.*

Arbeidet ned kollektivstrategi for Hordaland er forankra i Regional Transportplan(RTP)Hordaland 2013-2024, vedteke i fylkestinget desember 2012. Arbeidet har vore organisert som eit prosjekt i Skyss. Prosjektet har arbeidd ut frå følgjande mandat:

1. *Kollektivstrategien skal legge grunnlaget for fylkeskommunen sine prioriteringar for utviklinga av kollektivtransporten i fylket gjennom budsjettvedtak.*

2. *Kollektivstrategien skal vera styringsdokument for Skyss og samferdselsavdelinga sitt arbeid med utvikling av kollektivtrafikktilbodet, til dømes gjennom å gje føringar for neste generasjon anbodsutsetjingar.*
3. *Kollektivstrategien skal vera eit innspelsdokument til andre planar og prosessar op kommunalt, regionalt og statleg nivå.*

Utgangspunktet for Kollektivstrategi for Hordaland er dei nasjonale og regionale måla om betydeleg vekst i kollektivandelen dei komande ti-åra. Den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet treng ifølgje høyringsutkastet gode kollektive løysingar. Kollektivstrategien skal gje retning for utviklinga av tilbod i vekstområda. Samtidig skal strategien leggje grunnlag for eit attraktivt og tenleg kollektivtilbod for innbyggjarane i fylket.

Høyringsframlegget skisserer følgjande hovudstrategiar:

1. Hordaland fylkeskommune har ansvaret for den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. Det er eit samfunnsoppdrag av stor verdi for innbyggjarane, og som grip inn i kvardagen til mange. Kollektivstrategien skal vera grunnlaget for å gjera riktige vegval i eit langsiktig perspektiv.
2. Målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland innafor våre økonomiske rammer. Det gjer vi ved å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisestraumane i fylket.
3. Kollektivtrafikken skal vera eit enkelt og attraktivt reiseval. Den reisande skal møte eit tilbod som er lett å bruke og som held høg kvalitet – i heile reisekjeda.
4. Kollektivreisa skal vera eit reelt alternativ til bilen – også når det gjeld reisetid. I tillegg til rask framføring må kollektivtilbodet vera til å stole på. Avgangane går som planlagt og forseinkingane er minimale. Målet er at kollektivreiser er effektive og forutsigbare. Full framkomst er ein føresetnad for å nå eit slikt mål.

Vurderingar:
Rådmannen har ingen vanskar med å slutte seg til desse 4 hovudstrategiane. Intensjonane er rette og viktige.
Likevel er framlegg til Kollektivstrategi for Hordaland for det meste eit dokument for Bergen og Bergen og omegn. Rådmannen forstår langt på veg det – ikkje minst ut frå overskrifta til kapittel tre og strategi 2 – Best tilbod der flest reiser. I dokumentet les me også at Skyss vil styrkje kollektivtilbodet for dei store reisestraumane.

Skal me tolke denne strategien ut i frå ein « worst case» definisjon kan det bety at rutetilbod med lite passasjergrunnlag vert lagt ned til fordel for styrking av rutetilbod der dei store reisestraumane er (Bergensområdet) Det er igjen forståeleg ut i frå samfunnsøkonomiske vurderingar i stor definisjon. Men det kan utvilsomt koma til å stri imot strategi 4 - Kollektivreisa skal vera eit reelt alternativ til bilen.

Rådmannen forstår at det vil vera store skilnader i kollektivtilbodet i distriktskommunane og i Bergen og kommunane rundt Bergen. Det må likevel vera eit minstemål at det skal vera eit reelt og effektiv kollektivtilbod også i Bømlo kommune. Slik er det ikkje i dag. Det er for store manglar når det gjeld korrespondanse mellom:

- Bussruter internt i kommunen
- Bussruter til « inter city» busser
- Bussruter til båtruter.

Konsekvensen av desse manglande er at innbyggjarane ikkje opplever kollektivtilbodet som eit tenleg reisemiddel eller eit kollektivtilbod å stole på. Alternativet er større bruk av eigen bil. Konsekvensen er uheldig for miljøet. I tillegg kan dette føre til at passasjergrunnlaget vert mindre med det som resultat at Skyss legg ned rutetilbodet med grunngjeving i at ruta ikkje lenger er lønsam.

Utfordring 1: Bømlo kommune må gå i dialog med Skyss for å utforme eit tenleg kollektivtilbod internt i kommunen som samsvarar med dei strategiane som er omtalt i Kollektivstrategidokumentet.

Kollektivtilbodet skal vera eit enkelt og attraktivt reiseval. I Bergen og for kommunane rundt Bergen er det lagt til rette for « einskapstakstsone». Det er utvilsomt ein viktig faktor for at brukarane skal oppfatte kollektivtilbodet som attraktivt og reisevenleg. I Sunnhordland har med mange takstsonar. Stord har 10 soner, Fitjar har 9 soner og i Bømlo opererer Skyss med heile 17 takstsonar.(nokre er rett nok overlappande) Det gjer ikkje kollektivtilbodet i Bømlo kommune attraktivt og bruksvenleg. Sonene er måten billettprisen og Skyss sin kortpris vert fastlagt på. Kort sagt: Jo fleire sonar – jo høgare pris.
Når målet er fleire reisande over på kollektive reiser – så må betalingssystemet vera kjent og enkelt. Me må veta når bussen kjem, kva den kostar. Og det uavhengig av kvar ein bur i kommunen.

Utfordring 2: Langt færre soner i Sunnhordland og Bømlo kommune spesielt. Ei forenkling av betalingssystemet også for Bømlo kommune.

Rådmannen saknar planar for framtidige bussanlegg. Gjennom lang tid har kommunen drøfta med Hordaland Fylkeskommune og Skyss planar for bussanlegg i Bømlo kommune. Tilbakemeldingane har vore at dette skal vurderast i samband med neste generasjon anbodsstrategi. Rådmannen meiner dette må vera ein viktig del av den samla kollektivstrategien til Skyss og fylkeskommunen.

Utfordring 3:
Kva strategi skal Skyss og fylkeskommunen ha når det gjeld framtidige bussanlegg og korleis desse skal vera knytt opp mot anbodspakkane.

Det er flott at framlegg til kollektivstrategien tek til orde for å heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar. Rådmannen er samd i at dette er sentralt for å gjera det enkelt å reise kollektivt. Knutepunkta bitt kollektivnettet saman ved å legge til rette for omstiging mellom ulike linjer og transportmiddel. Å heve både standard og funksjonalitet i knutepunkta og på haldeplassar er eit viktig grep for å heve kvaliteten i kollektivtilboda.
Dette gjeld i høgaste grad også ventefasilitetar på kaiar, der reisande må vente på enten buss eller båt der manglande korrespondanse. Eit typisk døme (tragisk døme) er ventefasilitetane på Rubbestadneset kai. Det er fylkeskommunen som har ansvaret for offentleg transport. Når fylkeskommunen gjennom Skyss er oppteken av at dei reisande skal oppleve kollektivtilboda som attraktivt, er det uakseptabelt at ein kommune skal betale for å kunne få bruke ventefasilitetar som ligg som ein del av den totale infrastrukturen.

Utfordring 4:
Å legge til rette for gode brukarvenlege knutepunkt og ventefasilitetar / haldeplassar.

Økonomiske konsekvensar:
Ingen

Miljømessige konsekvensar:
Gode kollektive reisetilbodet vil vera ein vesentleg faktor for at innbyggjarane skal velje kollektiv transport framfor bruk av eigen bil. Mindre bruk av eigen bil vil føre til mindre CO2 utslepp og mindre negativ miljøpåverknad.

Beredskap- og samfunnstryggleik:
I denne samanheng ingen

Folkehelse:
Mindre privatbilisme vil føre til mindre negative miljøpåverknader som igjen vil virke positivt på den generelle folkehelsa.

Oppsummering og konklusjon:

Strategiane som framlegg til kollektivstrategi byggjer på har gode intensjonar. Framlagt kollektivstrategi er for Bergensdominert sjølv om dei største reisestraumane naturleg er knytt til Bergensregionen. Bømlo kommune må gå i dialog med Skyss og Hordaland Fylkeskommune for å koma fram til kva tiltak som er naudsynte for å gjera kollektivtilboda i kommunen attraktive i form av at sentrale kollektivtilbod er korresponderande og tilpassa lokale behov.

BØMLO KOMMUNE

Vår saksbehandlar:
Sverre Olav Svarstad

Direkte telefonnr.:
53 42 30 52

Vår dato:
09.04.2014

Dykkar dato:

Vår referanse:
2008/1972-0008274/2014

Dykkar referanse:

Hordaland Fylkeskommune Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND - HØYRING

I sitt møte den 14.02.2014 delegerte kommunestyre i Bømlo kommune til formannskapet å gje uttale til Kollektivstrategi for Hordaland, i sitt møte den 17.02.2014.

Formannskapet handsama i sak PS 26/14 den 09.04.14 - Kollektivstrategi for Hordaland og gjorde vedtak om å gje følgjande uttale:

1. Bømlo kommune sluttar seg til hovudstrategiane i Kollektivstrategi for Hordaland med følgjande presiseringar:

- Viktige rutetilbod må korrespondere. Det gjeld interne bussruter, interne bussruter som bringer reisande til knutepunkt for «inter city» trafikk og interne bussruter som bringer reisande til båtruter frå og til Bømlo kommune
- Tal på soner må reduserast monaleg. Målet må vera «einsonebillett» eller takst.
- Avklaring på kva strategi Skyss og fylkeskommunen skal ha når det gjeld bussanlegg og framtidig anbodsstrategi. Skyss og / eller fylkeskommunen bør eige bussanlegg i dei anbodsområda Skyss og fylkeskommunen har som sine ansvarsområde.
- Sørge for tenlege knutepunkt, haldeplassar og venteromsfasilitetar.
- Bømlo kommune sluttar seg fullt ut til den uttale som Eldrerådet har gjeve i samband med høyringsrunden for kollektivstrategi for Hordaland, og som vert lagt ved som ein del av kommunen sin høyringsuttale.
- Bømlo kommune er sterkt kritisk til at kollektivstrategien så sterkt er konsentrert til Bergen og kommunane rundt Bergen. Ein kollektivstrategi for Hordaland bør også setje sterkare fokus på korleis hovudstrategiane er tenkt gjennomført i distriktskommunane.

Postadr.: 5430 BREMNES
Kontor: Rådhuset, Leirdalen 1
E-post: postmottak@bomlo.kommune.no

Telefon: 53 42 30 00
Telefax: 53 42 30 01

Organisasjonsnr.: 834 210 622
Bankgiro: 3201.61.51679
Kontonr. for skatt: 6345.06.12199

Saksutgreiing og uttale frå Eldrerådet i Bømlo kommune vert lagt ved som vedlegg.

Med helsing
BØMLO KOMMUNE

Sverre Olav Svarstad
Rådmann

Voss 08.04.2014

Høyringsuttale til kollektivstrategi for Hordaland

Tilgang og tilkomst til reiselivsbedriftene i vår region, er heilt essensielt for deira eksistensgrunnlag. Soleis er spelar kollektivtilbodet i fylket ein nøkkelrolle.

Etter å ha gått igjennom utkastet til kollektivstrategi for Hordaland 2013 – 2024, undrar Destinasjon Voss seg over den manglande inkluderinga av reiselivsnæringa i strategiutkastet.

I Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013 - 2020, vedteken i Vestlandsrådet desember 2013 er "Transport til og i landsdelen", peika ut som ein av fire hovudstrategiar. Vidare står det fylgjande:

> "Hovudstrategien for utvikling av reiselivet i Fjord Noreg fram mot 2020 er fokusert satsing på enklare kommunikasjon inn til landsdelen og ein saumlaus struktur for kommunikasjon i landsdelen. Dette med grunnlag i innbyggjarane sine behov, og den reisande sine mål og behov for natur- og kulturbaserte opplevingar rundt omkring på Vestlandet".

Det verkar til å være svært lite samsvar mellom utkastet til kollektivstrategi og reiselivsstrategien Vestlandsrådet har vedteke. Når hovudstrategien for utvikling av reiselivet på Vestlandet, fokuserer på enklare og saumlaus kommunikasjon, burde reiselivsnæringa sine behov og utfordringar også vore teke med i ein kollektivstrategi for Hordaland.

Nokre hovudutfordringar for reiselivet, som me opplever i vår kvardag, og som me ynskjer skal takast med i kollektivstrategien:

- Rutene for kollektivtrafikk endrar seg stadig, og ein får kort forvarsel før nye ruter trer i kraft.
- Det er vanskeleg å ha med seg ski, syklar og anna bagasje, særleg på bussar.
- Det er teke lite omsyn til å tilretteleggje for fylkesoverskridande rutetilbod.
- Informasjon om kollektivtilbodet i fylket er vanskeleg tilgjengeleg, og det er sær lite informasjon tilgjengeleg på engelsk eller andre språk.
- Det er lite samspel mellom turoperatørleddet og aktørar ansvarlege for kollektivtilbodet.

Med venleg helsing,

Tom Erling Bahus
Dagleg leiar Destinasjon Voss

FITJAR

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900

5020 BERGEN

Dykkar ref:	Vår ref:	Sakshandsamar:	Arkivkode:	Dato:
2014/278-2	2014/140-2625/2014	Andreas Moe Larsen	N02	09.04.2014

Høyring - kollektivstrategi for Hordaland

Hordaland fylkeskommune sendte, i brev dagsett 05.02.14, kollektivstrategi for Hordaland på høyring til mellom andre kommunane i fylket.

Fitjar formannskap vedtok i møte 08.04.14 å senda følgjande uttale til Hordaland fylkeskommune:

Fitjar kommune meiner at Kollektivstrategi for Hordaland er eit godt utgangspunkt for det vidare arbeidet med å utvikla kollektivtilbodet i fylket. Kommunen meiner likevel at høyringsutkastet i for liten grad tek opp i seg utfordringane utanfor Bergensregionen.

Fitjar kommune meiner det er riktig å leggje vekt på hovudlinene mellom regionsentra og Bergen. Samstundes vil denne strategien berre lukkast om kollektivtransport blir eit reelt alternativ for innbyggjarane òg i distrikta. Det vil difor vera viktig å leggja til rette for ei teneste som er enkel og attraktiv å nytta, i konkurranse med privatbilen. Lokalrutene er eit viktig tilbod for mange grupper i distrikta, som ikkje har tilgang på eigen bil.

Sterkare konkurranse om arbeidskraft og nytt busettingsmønster gjer at mange bur langt vekke, ofte i andre kommunar, enn der dei har arbeidsstad. Hyppige lokalruter sikrar tilgang på kvalifisert arbeidskraft og styrkar busetnad og næringsliv i regionane. Skyss bør ha som overordna målsetnad at kollektivtilbodet skal støtta folkesetnaden og styrka næringsutviklinga i heile fylket.

Sunnhordland er ein region med eit sterkt næringsliv og ein folkesetnad i vekst. Som del av ein kollektivstrategi for Hordaland meiner Fitjar kommune at det bør lagast ein eigen kollektivplan for Sunnhordland.

For at kollektivtransport skal bli eit attraktivt alternativ til privatbilisme, må Skyss gje dei reisande eit tilbod som er enkelt og komfortabelt å nytta. Det bør difor leggjast vekt på følgjande tiltak:

- Betre samankopling mellom offentlege og private tilbod på hovudlinene.
- Enkel overføring av passasjerar frå regionbussruter til Bybanen.
- Felles takstsone for Sunnhordland

Rådmannen
Fitjar kommune
Postboks 83, 5418 FITJAR
Telefon: 53 45 85 00
Faks: 53 45 85 01
Direktetlf. og e-post: 53458511
anla@fitjar.kommune.no

- E-løysingar for kjøp av billetter og verdi- og periodekort i heile fylket.
- Plan for oppgradering av haldeplassar, og god informasjon på haldeplassane.
- Eit sterkare tilbod av lokalruter i distrikta

Med helsing
Fitjar kommune

Andreas Moe Larsen
assisterande rådmann

Gudrun Einbu

Fra: willy.soerensen@fjell.kommune.no
Sendt: 9. april 2014 13:15
Til: Gudrun Einbu
Emne: Høyringsuttale frå Fjell kommune - Kollektivstrategi for Hordaland

Til Hordaland Fylkeskommune
v/ Gudrun Einbu

Viser til dykkar oversending av Kollektivstrategi for Hordaland - Høyring, datert 05.02.2014.

Fjell kommunestyre handsama strategidokumentet i møte 27.mars 2014, og vedtok følgjande uttale:

Vedtak i Kommunestyret - 27.03.2014:

1.Fjell kommunestyre tek Hordaland fylkeskommune sin Kollektivstrategi for Hordaland til etterretning Fjell kommunestyre ser eit klart behov for ei positiv satsing på fleire og betre tilbod innafor kollektivtrafikken i framtida, og meiner at dette strategidokumentet kan bli eit positivt og viktig grunnlagsdokument i den samanheng.

2. Kommunestyret vil peike på at høyringsdokumentet ikkje vert oppleva som tydeleg på kva konsekvensar strategiane vil kunne få for dei meir «periferie» områda i kommunen, der rutetilbodet i dag av mange vert oppleva som ikkje tilfredsstillande. Dette må prioriterast i det vidare arbeidet, med siktemål å få eit best mogleg rutetilbod også for desse områda.

3. Strategidokumentet viser tydeleg at strategien vil krevje ein monaleg auke i fylkeskommunen sine budsjett dei komande tiåra. Fjell kommune er samd i ei sterk vektlegging på kollektivtrafikk.

Med venleg helsing

Willy Sørensen

Spesialrådgjevar/ Rådmannen

willy.soerensen@fjell.kommune.no
90179606

HORDALAND FYLKESKOMMUNE
Administrasjonseksjonen - Org avd
Sekretariat - Administrasjonsseksjonen

Notat

Dato: 10.04.2014
Arkivsak: 2014/557-26
Saksbehandlar: ingtakl

Til: Gudrun Einbu

Frå: Ingeborg Borgen Takle

Høyringsuttale til Kollektivstrategien - frå Fylkeseldrerådet

Fylkeseldrerådet (FYEL) er samd i mesteparten både når det gjeld struktur, tema og føringar som er lagt til grunn i strategien. FYEL er mest opptekne av korleis denne strategien vil virke for den eldre delen av folket i Hordaland, naturleg nok.

Etter FYEL si meining er det sers viktig å auke kollektivtrafikken mest mogeleg slik at ein på best mogeleg vis tek omsyn til miljøet. Det er likevel slik at i mange distrikt der det ikkje er mogeleg å nytte kollektivtilbodet fullt ut, må privatbilen nyttast. Sjølv om det ikkje høyrer heime i ei melding om kollektivstrategi, bør fylkeskommunen heile tida ha fokus på, og oppmode om at folk flest bør gå over til el- og hybridbilar når dei skal skifte bil.

FYEL meiner og at framkomst for kollektiv- og privat trafikk stadig vert hindra av trailarar med sjåførar som har lita røynsle og som er lite eigna til å bruke på vegane våre.

FYEL er og opptekne av at alle kollektive transportmidlar etterkvart bør få universell utforming. Det gjeld ikkje berre transportmidlane, men og haldeplassar o.l.

Det er viktig, slik som meldinga seier, at ein har som siktemål at dei ulike transport-midlane korresponderar med kvarandre. FYEL har motteke ein del klager på at det t.d. ikkje alltid er like god korrespondanse mellom buss og ferje. I regn, snø og kulde er det ikkje så lett for eldre menneske å måtte stå ute om der ikkje finst opphaldsrom eller leskur.

Når det gjeld billett- og takstsystem, er den eldste delen av folket ikkje serleg kjende med mobiltelefonar og app'ar. Difor bør det vere slik at ein framleis bør ha billettsal om bord på bussar, ferjer og hurtigbåtar. Det er etter FYEL si meining og naudsynt å ha takstar og ruter i hefte-form. FYEL har og mange gonger uttalt at ein, på hurtig-gåande båtar, bør gå rundt og selje billettar til eldre og funksjonshemma, serleg i dårleg ver. Utsagnet i meldinga om at «grunntilbodet i kollektivtrafikken er den lovpålagde skuleskyssen», er FYEL ikkje samd i. Serleg distrikta i Hordaland treng tidlegruter, seinruter og nattruter. I skulefrie periodar bør og rutene gå som vanleg, sjølv om dei er sette opp som «skuleruter».

Når det gjeld bestillingstransport, bør dette utvidast til alle distrikta i Hordaland.

Med venleg helsing,

Margot Bertheussen
Leiar
Fylkeseldrerådet

Hordaland fylkeskommune
Agnes Mowinckels gate 5
PB 7900
5020 Bergen
Tlf: 55 23 90 00
e-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no
Foretaksnr. NO 938 626 367 mva.
Kontonr. [xxxx xx xxxxxx]

Hardangerrådet iks

Hardanger

Til
Hordaland Fylkeskommune
Skyss
Postbok 7900
5020 Bergen
Epost: hfk@hfk.no / gudrun.einbu@skyss.no

KOLLEKSTIVSTRATEGI FOR HORDALAND. – HØYRING FRÅ HARDANGER.

Hardangerrådet iks viser til Høyringsbrev og Høyringsdokument vedrørande Kollekstivtrategi for Hordaland. Regionrådet i Hardangerrådet iks drøfta dette den 13.mars 2014 som sak 16/14 i møtet og gjorde slikt vedtak:

«Hardangerrådet iks er regionråd for kommunane/herada Eidfjord, Granvin, Jondal, Kvam Odda, Ullensvang og Ulvik. Hardangerrådet iks er ikkje høyringsinstans for Høyrings-dokumentet til Kollektivstrateg. for Hordaland, men tillet seg her å gje ein uttale basert på dei regionale utfordringane me har i Hardanger. Kommunane i regionen, som ønskjer det, vil supp.era denne uttalen nærmare for eigen kommune.

Hardangerrådet iks er i hovudsak samd i den strukturen, dei tema og dei klare føringane i Høyrdingsdokumentet som Kollektivstrategien for Hordaland legg opp til og har slike merknader:

1. Hardangerrådet iks ser det nødvendige i den tydeleg vinklinga over til meir kollektivtrafikk og til bilreduksjon i Bergensregionen. Hardangerrådet iks forventar då at me som kjem frå distrikta utanfor Bergensregionen får gode «Park-and-Ride» tilbod og at dette vert teke med i Kollektivstrategien.
2. Hardangerrådet iks ser det som svært positivt at Kollektivstrategien tek mål av seg å gjennomføre mange gode tiltak som til dømes utsjånad på trafikk-knutepunkt, informasjonsystem, billettering, effektiv køyretid/framkomst og miljøperspektivet. Dette er til stor fordel også for distrikta og Hardangerrådet iks forventar at slike goder også vert tilført distriktet utanfor Bergensområdet.
3. Hardangerrådet iks meiner at Kollektivstrategien også må vera tydelege for Hordaland Hovudlinjer når det gjeld rutefrekvens, for korrespondanse og natt-tilbod. Strategien må talfesta eit minimum bussruter slik det er i Hardanger i dag. Tog, båtar, ferjer og bussar må ha god korrespondanse, og det må vera to ferjer og nattferje Jondal-Tørvikbygd. Kollektivsystemet i Hardanger må også gje tilfredstillande kollektivsamband på tvers i Hardanger. Hardangerrådet iks kan ogsa tenkje seg ein tydleg servicegaranti for skyss om korrespondansen sviktar.
4. Hardangerrådet iks er usamd i setninga Kollekt vstrategien at «Grunntilbodet i kollektivtrafikken i distriktet er den lovpålagde skuleskyssen». Distrikta i Hordaland treng også tidlegruter, seinruter og natlruter og då må dette gå fram av Kollektivstrategien. Dersom ein med skuleruter meiner at rutene ikkje går når det er skuleferie, så er dette uheldig for kollektivbrukarane. Hardangerrådet iks føreslår at ordet «skuleruten» går ut av Kollektivstrategien og at kapitlet om dette vert omskrive til meir forpliktande tilbod for distrikta.

5. Hardangerrådet iks viser til at Skyss vil i vurdere fleksible løysingar for kollektivtrafikken, med mindre køyretøy og behovsbasert køyring i distriktet. Utprøvinga av bestillingstransport på materuter bør utvidast også til Hardanger. »

Hardangerrådet iks ønskjer at desse merknadane vert lagde fram i samband med politisk handsaming av Kollektivstrategi for Hordaland som Hardanger si høyring.

Kinsarvik 19.03.2014

Med fruktbar helsing frå Hardangerrådet iks

John Opdal / s
Rådsordførar

Leiv Vambheim
Dagleg leiar

STUDENTPARLAMENTET
Høgskolen Stord/Haugesund

HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Studentsamskipnaden
Stord/Haugesund

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND, HØYRING

Uttale:

Høgskolen Stord/Haugesund (HSH), Studentparlamentet ved HSH og Studentsamskipnaden Stord/Haugesund meiner at Kollektivstrategi for Hordaland er eit godt utgangspunkt for det vidare arbeidet med å utvikla kollektivtilbodet i heile fylket. Vi meiner likevel at høyringsutkastet i for liten grad tek opp i seg utfordringane utanfor Bergensregionen. I regionen Sunnhordland/Haugalandet bur det 3200 studentar som studerer ved Høgskolen Stord/Haugesund, og det er sers viktig at desse og vårt teke omsyn til i kollektivstrategien som no er på høyring.

Som del av ein kollektivstrategi for Hordaland meiner vi at det bør lagast ein eigen kollektivplan for Stord og nabokommunane, og det er og sers viktig å kopla på sambandet til Haugalandet. Kollektivplanen må visa behovet for kollektivtilbod og kor Skyss må setta inn meir innsats. Føremålet med planen må vera å få eit betre grunnlag for gode og effektive løysingar både for rutetilbod og gjennomgående korrespondansar i regionen. Rutetilbodet må i vesentleg større grad enn i dag ta opp i seg studentperspektivet utanom Bergen.

Betalingsløysinga i Sunnhordland/Haugalandet er ikkje tilfredstillande for studentane. Fylket bør snarest redusera talet på takstsonar i regionen til maks ein sone per kommune, slik dagens løysing i er i Bergen Kommune. På lang sikt bør ein leggja til rette for ei takstsone i heile Sunnhordland (einskapstakstsona). Mobilbillett må snarest også på plass i vår region og ikkje berre i Bergen.

For studentane ved HSH er rute 700 mellom Haugesund og Rommetveit eit framifrå tilbod som vi ønskjer sterkt skal satsast på og vidareutviklast som ei hovudlinje i vår region, og då med auka frekvens. Bussar og båtar frå andre delar av Sunnhordland bør korrespondere langt betre enn i dag med denne linja.

Tryggleiken på bussane må og ha fokus i handlingsplanane som skal utarbeidast seinare. Det er mange bussar som manglar setebelte og det er mange smale og svingete vegar som fører til høgare tryggleiksnivå.

Med helsing

Studentparlamentet ved HSH	Høgskolen Stord/Haugesund	Studentsamskipnaden Stord/Haugesund
Marita Vassnes	Svein Ove Eikenes	Hekli Aarøe Moe
leiar	informasjonssjef	direktør

Jernbaneverket

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Besøksadresse
Strømgaten 15, 5015
Bergen

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Henvendelse til: Nils Henning Anderssen
Tlf.: 47 25 42 81
Faks:
E-post: ANDNIL@jbv.no

Dato: 05.03.2014
Saksref.: 201204657-6
Deres ref.: 2014/278-2
Vedlegg:

Uttale til høyring - Kollektivstrategi for Hordaland - Del av regional transportplan for Hordaland 2013-2024

Syner til dykkar brev av 05.02.2014 om høyring av kollektivstrategi for Hordaland.

Jernbaneverket er samde i hovudlinene i kollektivstrategien. Vårt fokus er å bidra til auka kollektivtransport på jernbane, men også å sjå jernbanetrafikk i samband med det øvrige transporttilbodet i fylket

Jernbanen er sentral i austkorridoren frå Bergen sentrum mot Arna og Voss. Arbeidet med nytt dobbeltspor Arna-Bergen er i gong og vil styrke kollektivtransporten i austkorridoren monaleg med moglegheit for kvartersfrekvens på tog Arna-Bergen. Toget har konkurransefortrinn foran bil og buss på strekninga med om lag eit kvarter kortare reisetid. I kollektivstrategien er nemnt at restriktive tiltak for biltrafikken er avgjerande for å auke marknadsandelen for kollektivtransporten. Slike tiltak vil ikkje vere naudsynt for å auke kollektivtransporten Arna-Bergen og også Bergen-Voss, då toget der allereie i dag er konkurransedyktig i høve til bil.

Toget vert meir konkurransedyktig i framtida både ved auka frekvens Arna-Bergen og Bergen-Voss. I Nasjonal transportplan 2014-23 er det er lagt til grunn ein auke til kvartersfrekvens for Bergen-Arna og til timesfrekvens for Bergen-Voss etter ferdig Ulriken-tunnel og oppgradering av Vossebana. Vi syner til kollektivstrategien der det står at om vi skal auke kollektivandelen kraftig må vi satse der kollektivtrafikken har best føresetnader. Både Arna og Voss har i dag ein kollektivandel for pendling til Bergen på 37 %. Kollektivtransporten her har difor dei beste føresetnader.

KVU Voss-Arna, som er eit samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket, blir ferdig og sendt til Samferdselsdepartementet før påske i år. Departementet vil avgjere den vidare handsaming av denne. Planarbeidet for Ringeriksbanen, som vil forkorte reisetida med tog mellom Bergen-Oslo med ein time, er satt i gong. Utbygging av Ringeriksbanen blir venteleg starta opp i siste periode av Nasjonal Transportplan 2014-23.

Jernbaneverket ser det som viktig både ved infrastrukturtiltak og i samløysingar med andre transportmiddel, å auke bruken av tog og anna kollektivtransport. Dette gjeld mellom anna

ved endra rutetider hos NSB og Skyss, slik at ein får mest moglege effektive overgangar mellom tog og buss/bybane. Det må vere ei prioritert oppgåve å gjere kollektivtransporten samanlaus og meir attraktiv. Billettsystemet mellom tog og andre kollektive transportmiddel må gjerast enkelt og samordnast. Ulike takst og billetteringssystem på tog og buss/bybane gjer kombinerte reiser dyrare enn dei treng vere. Dette problemet bør kollektivstrategien adressere. Hordaland fylkeskommune bør kjøpe togtenester om dette er naudsynt for å skape like vilkår for kollektivreisande i Bergen.

Kollektivtransport må sjåast i ein heilheitleg samanheng. I kollektivknutepunkt som til dømes Bergen, Arna og Voss må det skapast gode løysingar for overgangar tog-bybane-buss slik at reisekostnadene og tidsbruken for dei reisande vert lågast moglege. På den måten kan ein gjere kollektivtransport meir konkurransedyktig og få bilbruken ned slik kollektivstrategien legg opp til.

Som kollektivstrategien er inne på, er fortetting og konsentrert byutvikling ein føresetnad for å utvikle ein godt og attraktivt kollektivtilbod i vekstområda. Ein godt kollektivtilbod er også ein nøkkelfaktor *for ei veltungerande* byutvikling. Vi vil spesielt nemne ei positiv utvikling i Indre Arna med fleire reguleringsplanar, der det blir lagt til rette for fortetting og byutvikling rundt Arna stasjon. Dette stimulerer til auka bruk av tog ved at fleire får gangavstand til stasjonen.

Vi har ellers ingen merknader til kollektivstrategi for Hordaland, og viser også til vår uttale til høyring av planframlegg med handlingsprogram til regional transportplan for Hordaland i brev av 22.05.2012.

Med helsing

Lars Christian Stendal
Regional plan- og utviklingsdirektør
Plan sør vest, utredning og forvaltning

Nils Henning Anderssen
Overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Gudrun Einbu

Hordaland Fylkeskommune

Skyss

Postboks 7900

5020 Bergen

EDVARD GRIEG MUSEUM Troldhaugen

Dato: 8. april 2014

Innspill til kollektivstrategi for Hordaland

Ettersom turisme og reiseliv ikke har fått en egen omtale i høringsutkastet til ny strategi for kollektivtransporten i Hordaland, finner vi det nødvendig å spille inn et par punkt som vi mener det er viktig å ha med.

Endringene i turistenes reisemønster det siste tiåret viser tydelig at en stadig større andel av de tilreisende til fylket benytter seg av kollektivtransport i stedet for organiserte gruppeturer. En kollektivstrategi som tar hensyn til dette er derfor svært viktig for tilgangen til mange av fylkets viktigste kulturattraksjoner. Det er særlig to utfordringer vi mener bør kunne løses av Skyss til beste for både attraksjonene og de som besøker regionen: Et rutetilbud som kan benyttes i attraksjonenes åpningstider og god informasjon som kan forstås av besøkende uten spesiell kjennskap til regionen.

1. **Rutetilbud**

Kollektivtilbudet i Hordaland legges naturlig nok i stor grad opp etter det behovet beboerne i fylket har for transport i forbindelse med jobb og skole. Dette fører imidlertid til at en ofte opplever et redusert rutetilbud i sommersesongen, som er attraksjonenes hovedsesong og i helgene, som er de viktigste dagene for attraksjonene både med tanke på et lokalt og et tilreisende publikum. For eksempel finnes det ikke et kollektivtilbud til Museet Lysøen om søndager i det hele tatt. For attraksjonene er det derfor helt nødvendig at det opprettholdes et rutetilbud også i sommersesongen og i helgene.

2. Informasjon

Informasjon om kollektivtilbudet på engelsk er blitt mye bedre de siste årene. Likevel vil besøkende som ikke har spesielt god kjennskap til regionen ha behov for enda bedre informasjon. En bør i større grad utvide tilbudet om informasjon/kart på holdeplassene som enkelt forklarer veien til de relevante attraksjonene i området, gjerne med opplysning om gangavstand. Som en generell merknad vil vi vise til at skilting til severdigheter gjøres på buss- og banestopp i mange andre land, gjerne med detaljerte oversiktskart der museer og attraksjoner er tegnet inn. Vår opplevelse er at turister i Bergensområdet viser stor vilje til å reise kollektivt, men at de opplever skilting og informasjon som mangelfull og lite tilrettelagt for utlendinger.

Enda viktigere vil det være å få navn på holdeplassene som viser at de er nærmeste holdeplass til en viktig attraksjon. For eksempel vil de eksisterende holdeplassene "Hop – sjølinjen" og "Buena kai" med fordel kunne kalles henholdsvis "Hop – Troldhaugen" og "Buena – Lysøen».

Vi vil også oppfordre til at en vurderer å kalle det planlagte bybanestoppet "Råstølen" for "Siljustøl", og at kjenningsmelodien for stoppet hentes fra eksempelvis Kjempeviseslåtten – i tråd med tradisjonen fra bybanestoppet på Hop (Troldhaugen). Komponisten Harald Sæveruds hjem er strøkets mest unike eiendom, og ligger sentralt plassert i hele Rå-området. I tillegg til å være museum og konsertarena, brukes den til rekreasjon og arrangementer av titusener hvert år. Uansett navnevalg må vi også her anmode om god skilting fra bybanestoppet.

Sigurd Sandmo

- Direktør Komponisthjemmene -

John S Hovland

- Senior rådgiver -

Hordaland Fylkeskommune samferdselsavdelinga

Postb. 7900

5020 BERGEN

Vår ref.	**Dykkar ref.**	**Dato:**
14/75-27/N-000//JDME		23.04.2014

Melding om vedtak i sak 012/14 HST - Kollektivsatsing for Hordaland - Høyring

Det er gjort følgjande vedtak i saka:

1. **Regionssenter.**

   Hordaland fylkeskommune har som uttalt mål å styrkja regionssentra. Regionssenteret i Kvam kommunen ligg i luftline berre 45 km frå Bergen sentrum.

   Kvam heradsstyre vil understreka at eit godt kollektivtilbod mellom Norheimsund og Bergen er viktig for vekst og utvikling i Hardanger-regionen.

   Hovudlinjene utgjer grunnstrukturen og skal sikra tilkomst og kopling mellom regionssentra og større tettstader i Hordaland på tvers av fylket og inn mot Bergen. Gode hovudlinjer har verdi for regional og lokal utvikling.

1. **Pendlarar**

   I 2012 var det over 600 personar som pendla mellom Bergen/ Bergen lufthavn, Flesland og Kvam, av desse var over 400 pendlarar mellom Bergen og Kvam.

   Kollektivtransport er eit nødvendig tilbod for folk som vel å bu i Kvam, men har arbeidsplassen i Bergen eller pendlar via Bergen lufthavn. Det same gjeld for studentar og elevar i vidaregåande skular
   Eit godt kollektivsamband på strekninga tryggjer busetnaden i Kvam og vil stø opp under målet om større arbeids- og buområde.

   Det er viktig at talet på ruter vert halde på noverande nivå eller auka, at det er enkle linjeføringar utan omvegar og variantar og at det er eit stabilt tilbod med faste rutetider.

2. **Distrikt**

Det er eit samfunnsansvar at det i grisgrendte strøk har eit tilbod som tek vare på eit rimeleg nivå av mobilitet for folk – utan bruk av bil. Koordinering av skuletransport og ordinær trafikk er eit godt verkemiddel, saman med td. bestillingstransport.

I områder med lågt trafikkgrunnlag må Skyss leggje til rette for fleksible transportløysingar med mindre køyretøy og behovsbasert køyring.
Særleg er dette viktig på kveldstid for å få idretts- og kulturlivet til å fungera.

3. **Produkt og informasjon**

Skyss viser i strategiane til at dei vil leggja opp til betre og meir relevant informasjon til brukarane via bruk av ny teknologi. Kvam herad ber om at mobil informasjon som viser eksakt når bussen er på ein haldeplass, vert prioritert også utanfor Bergensregionen.

Kvam heradstyre viser og til uttale frå Hardangerrådet, og støttar denne

Med helsing

Jorunn Drægni Mæland
Politisk sekretær

Kopi til:			
Kjell Helvik			

LINDÅS KOMMUNE

Hordaland Fylkeskommune

Referanser:	Saksbehandlar:	Dato:
Dykkar:	Tove Mette Arnø Fyllingen	04.04.2014
Vår: 14/2743 - 14/8274	ftm@lindas.kommune.no	

Kollektivstrategi for Hordaland - Høyringsuttale

Vedlagt følgjer uttale frå Lindås kommune.

Med helsing

Tove Mette Arnø Fyllingen
avdelingsleiar

Post
postmotak@lindas.kommune.no
Dokumentsenteret
Kvernhusmyrane 20, 5914
Isdalstø

Kontakt
www.lindas.kommune.no
Telefon +47 56 37 50 00
Telefaks +47 56 37 50 01

Konto 1503 22 54567
Org.nr. 935 084 733

DER DRAUMAR BUR RØYNDOM

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
39/14	Formannskapet	PS	03.04.2014

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Arne Eikefet	FE - 000	14/2743

Kollektivstrategi for Hordaland - Høyringsuttale

Vedlegg:
Brev Høyring Kollektivstrategi
KollektivstrategiSkyssHoyring-2014-01-07

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Framlegg til kollektivstrategi for Hordaland gir eit godt grunnlag for det vidare arbeidet med å utvikle kollektivtransporten i fylket.

2. Regionstamlinja mot Nordhordland, inkludert snøggbåt, må vidareutviklast og gjerast så attraktivt at det fører til ei klar, endra reisemiddelfordeling ved å konkurrere med privatbil-alternativet.

3. Bybana i Åsane må på sikt forlengast mot Nordhordland. I mellomtida må bana gjerast attraktiv for dei som vel å køyre med eigen bil mellom Nordhordland og endestopp i nord.

<u>Formannskapet - 39/14</u>

FO - behandling:
Protokolltilførsel Nina Bognøy-Ap:

Ein ser det som uheldig at høyringsuttale til kollektivstrategi for Hordaland frå Lindås kommune ikkje har vore til uttale i råd for menneske med nedsett funksjonsevne, eldrerådet, levekårsutvalet og plan- og miljøutvalet før endeleg uttale i formannskapet.

Framlegg frå B.Vatnøy-Frp om endring i pkt.3

3. Bybana eller tilsvarande (tog) i Åsane må på sikt forlengast mot Nordhordland. I mellomtida må bana gjerast attraktiv for dei som vel å køyre med eigen bil mellom Nordhordland og endestopp i nord.

Framlegg frå N.Bognøy-Ap om nytt punkt til rådmannen sitt framlegg:

4. Takstsystem, buss, bane og båt må harmoniserast og gje overgangsordningar som stimulerer til kollektivbruk med skifte av skyssmidler båt, buss, bane.

5. I folkehelseperspektiv må ein vurdera å ta sykkel med på offentleg transport gratis (desentralisert etablering av "park & ride" - punkt.

6. Arbeida for å etablere "park & ride" desentralisert i Hordaland på sentrale trafikk-knutepunkt i distrikta.

Framlegg frå N.Bognøy-Ap- vart samrøystes vedteke.

Rådmannen sitt framlegg med endring frå Frp vart samrøystes vedteke.

FO - vedtak:

Vedtak:

1. Framlegg til kollektivstrategi for Hordaland gir eit godt grunnlag for det vidare arbeidet med å utvikle kollektivtransporten i fylket.

2. Regionstamlinja mot Nordhordland, inkludert snøggbåt, må vidareutviklast og gjerast så attraktivt at det fører til ei klar, endra reisemiddelfordeling ved å konkurrere med privatbil-alternativet.

3. Bybana eller tilsvarande (tog) i Åsane må på sikt forlengast mot Nordhordland. I mellomtida må bana gjerast attraktiv for dei som vel å køyre med eigen bil mellom Nordhordland og endestopp i nord.

4. Takstsystem, buss, bane og båt må harmoniserast og gje overgangsordningar som stimulerer til kollektivbruk med skifte av skyssmidler båt, buss, bane.

5. I folkehelseperspektiv må ein vurdera å ta sykkel med på offentleg transport gratis (desentralisert etablering av "park & ride" - punkt.

6. Arbeida for å etablere "park & ride" desentralisert i Hordaland på sentrale trafikk-knutepunkt i distrikta.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal avgjerast i formannskapet

Saksutgreiing:
Fylkesutvalet vedtok 30. januar å sende framlegget til kollektivstrategi for Hordaland på høyring. Kollektivstrategien vil vere styrande for fylkeskommunen sine prioriteringar og for Skyss sitt arbeid med utvikling av kollektivtilbodet i fylket.
Kollektivstrategi for Hordaland skal vise korleis fylkeskommunen vil arbeide for å nå nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken. Utgangspunktet er dei nasjonale og regionale måla om betydeleg vekst i kollektivandelen dei komande tiåra.
Den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet, inkludert mellom anna Lindås, treng gode kollektive løysingar. Kollektivstrategien skal gi retning for tilbodsutviklinga i vekstområda. Samstundes skal strategien vere grunnlag for korleis kollektivtilbodet skal vere attraktivt og tenleg for innbyggjarane i heile fylket.
Eit handlingsprogram som konkretiserer prioriteringar og tiltak i den kommande 4 – 5 års perioden er under utarbeiding.

Vurdering:
Framlegget til strategidokument er ei konsentrert, men grundig gjennomgang av behova og omtale av kva prioriteringar som må til for ei framtidig god kollektivløysing i fylket.

For Nordhordland er særleg regionstamlinja gjennom Åsane viktig. Trafikkvekst med tilhøyrande køproblematikk vil sannsynligvis kjenneteikne dette strekket i åra framover. Som mottrekk må det her utviklast eit stadig meir hyppige og kapasitetssterkt busstilbod med god framkomst. Dette inkluderer nødvendig etablering av attraktiv innfartsparkering, både regionalt i Nordhordland, i Knarvikområdet og i Åsane.

Offentleg transport i tynt befolka områder er også grunnleggande for mange av innbyggjarane i Lindås. Her bør det utviklast nye og fleksible løysingar med behovsbasert køyring med mindre kjøretøy og bestillingstransport. Dette bør konkretiserast i handlingsprogrammet som skal utarbeidast på grunnlag av strategidokumentet.

Snøggbåten mellom Knarvik og Bergen er så vidt omtala i strategiframlegget. Utviklinga i trafikksituasjonen i Åsane er såpass alvorlig at snøggbåtalternativet må gjerast så attraktivt at det fører til ei klar endring i reisemiddelfordeling ved å konkurrere med privatbil-alternativet. Dette må konkretiserast i det påfølgande handlingsprogrammet.

Etablering av bybane gjennom Åsane må planleggast med attraktiv innfartsparkering ved nordre endestopp for dei som nyttar privatbil. På sikt må bybane eller tilsvarande etableras vidare mot Nordhordland.

Vurdering av miljøkonsekvensar:

Gode og miljøvennlege kollektivløysingar er eit hovudtiltak for reduksjon av forureining frå privatbilar.

Meland kommune

Hordaland fylkeskommune
14 APR 2014

Hordaland Fylkeskommune
Postboks 7900

5020 BERGEN

Referansar:	Saksbehandlar:	Dato:
Dykkar:	Randi Helene Hilland	11.04.2014
Vår: 14/744 - 14/5575	randi.hilland@meland.kommune.no	

Høyring, 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, T &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
Kollektivstategi 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 miljøvennlege 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 610 000 innbyggjarar. Halvparten av innbyggjarane vil bu i Bergen kommune, medan 70 % vil bu i Bergensregionen (Bergen inkludert)

Vurdering
Dersom kollektivtilbodet verkelegt skal kunne handtere den kraftige auken i behovet for persontransport som prognosene tiseier, må ambisjonane vere store. Kollektivstrategien for Hordaland inneheld derfor ambisiøse mål, som kommunane nødvendigvis kan slutte seg til.

Når det kjem til verkemidla, synes kollektivstrategien for Hordaland å vere nært knytt til folkevekstens 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-briller og ser nærare på målet om nullvekst 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 ein kollektiv bod 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, ber 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 biluruken når alternativet (kollektivt bodet) ikkje er ten og. 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 rutetrasear, også frå dei tettbygde og sentrale områda i regionen. Direkte båtrute mellom Knarvik, Freichaug og Bergen sentrum har retta opp mykje, men tilbodet er avgrensa til beste tidene 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 Kleppestø, Straume, Arna, Os og Frekhaug/ Knarvik. Skyss meiner å kunne forsvare ei 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 føregår i regionsentra nær Bergen, må det leggjast opp til ein mykje høgare standard på kollektivtilbodet langs desse regionstamlinjene også. Elles er det ikkje mogeleg å oppnå målet om null vekst i personbiltrafikken.

Det ser ikkje ut til at regionstamlinjene skal følgje hovudkorridorane, ikkje som no blir henvist til å nytte krokete lokalvegar i byde arne 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 ei tilfredsstillande transporta ternativ. Den økonomiske veksten på Vestlandet vil i all hovudsak føregå i korridoren Bergen – Stavanger, avhengig av m.a. transportsituasjonen generelt og tilgang på arbeidskraft og kapital. Her må Hordaland fylkeskommune / Skyss tenkje i rettelegging, 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 den regionale planane for miljøvenleg, samordna areal- og transportplanlegging og næringsutvikling, til fleire 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 «bestillingsruter» 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 ikkje 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 verknadane 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 føresetnadane for drift av føretaket 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 drøftingane 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 ein 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 er likevel opp at tilbodet til kollektivtilbodet bør 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 oljebruk. 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

NHO TRANSPORT

Vår dato 11.04.2014

Kollektivstrategi for Hordaland

NHO Transport viser til forslag til Kollektivstrategi for Hordaland.

Vår vurdering er at strategien danner et godt utgangspunkt for en god videreutvikling av kollektivtilbudet i Hordaland, og vil danne et godt grunnlag for å fortsette den positive veksten som kollektivtrafikken har hatt i Hordaland.

Vi ser at skal målene nås, om at kollektivtrafikken sammen med sykkel og gange skal ta veksten i personreiser, må det sikres at en langsiktig finansiering til både drift og investeringer i infrastruktur kommer på plass.

I tillegg til at staten gjennom bymiljøavtaler kan bidra med forutsigbar finansiering er det viktig at fylkeskommunen avklarer hvordan Hordaland skal øke bevilgningene til kollektivtrafikken de neste 10 årene. Vi kan ikke se av nåværende økonomiplan for Hordaland Fylkeskommune at det er lagt opp til å finansiere et betydelig økt kollektivtilbud.

Vi tror at behovet for driftsmidler til kollektivtrafikken er for lavt budsjettert i kollektivstrategien i forhold til behovet. Kontrakter for buss i Hordaland gir ikke grunnlag for lønnsom drift for dagens operatører. Denne situasjonen vil ikke kunne vedvare, og i en 10-årsperiode vil det å dekke inn dagens underskudd i kontraktene koste om lag 1 milliard kroner.

I strategien savner NHO Transport en klar strategi for å få til en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. Vi mener at strategien burde vært supplert med tiltak som:

- Bruk av standard bussmateriell for å få lavere materiellkostnad
- Standardkontrakter og bruk av bussindeksen som kan gi mindre risikopåslag i kontraktene
- Tiltak som kan sikre kontantfri kollektivtrafikk
- Effektivisering av Skyss f.eks. gjennom samarbeid med andre fylkeskommuner om innkjøpsorganisering og samarbeid om salgs- og billettsystemer.

Dersom det er forhold knyttet til våre innspill og/eller andre tema Skyss ønsker svar på, kan undertegnede kontaktes.

Vennlig hilsen
NHO Transport

Terje Sundfjord

NHO TRANSPORT
Org.nr. Org.no NO 970 168 168
Adresse Address Middelthuns gate 27, Oslo
Postadresse Postal Address Postboks 5477 Majorstuen NO-0305 Oslo, Norway
Telefon Telephone +47 23 08 86 00
Telefaks Telefax +47 23 08 86 01
E-post E-mail post@transport.no
Internett Internet www.transport.no

Gudrun Einbu

Fra: Roger.Moum@transportarbeider.no
Sendt: 10. april 2014 10:54
Til: Gudrun Einbu
Emne: Innspill kollektivstrategi for Hordaland
Vedlegg: Kollektivstrategiplan høringsuttale NTF Nettbuss Sør.docx

Hei

Vedlagt finner du høringsuttalelse til kollektivstrategi for Hordaland fra Norsk Transportarbeiderforbund sin klubb hos Nettbuss Sør.

MVh

Roger Moum
-leder-
Vestnorsk Transportarbeiderforening
Håkonsgaten 3-5
5015 BERGEN

tlf: 908 12 998
mob: 905 19 479
fax: 55309178
www.ntf19.no

Det er med en viss undring vi registrerer at kollektivtilbudet er tenkt planlagt og utbygd uten deltagelse av representanter for de som drifter kollektivtilbudet. Vi mener sjåfører kan tilføre en god del både i planlegging av veinett og annen infrastruktur, sikring av traseer og holdeplasser, planlegging av tilbudet, og evaluering av eksisterende tilbud. Det er vi som først møter kundene hver dag og får del i deres utfordringer, klager og forslag. Det er også vi som omsetter fylkets og Skyss sine prioriteringer, planer og tilbud i praktisk produksjon. Vi bør helt klart ha en taburett et eller annet sted i prosessen fra plan til produksjon. Fagorganisasjonene som organiserer sjåførene har medlemmer i alle operatørselskap, og er derfor nokså uhildet i en slik prosess.

Debatten om kontantfrie busser blusser med jevne mellomrom opp i samfunnsdebatten, og da gjerne som resultat av ran eller drap på bussen. Det har i mange år vært en kampsak for sjåførene å bli kvitt kontantene på bussen. Utviklingen har gått i riktig retning og det hører i dag til sjeldenhetene at veskene inneholder større beløp enn 10.000. Likevel er det så kort tid siden det gjorde det at vi tror mange fortsatt kan leve i den villfarelsen at beløpene er mye høyere og derfor fortsatt vil la seg friste. Imidlertid er utviklingen gått vekk fra store kontantbeholdninger i hele samfunnet. Derfor er også 5-10.000 å anse som «store» kontantbeholdninger i dagens samfunn. Andre steder er den slags summer stort sett sikret i egne mynt- og seddelautomater, eller med en vekter i nærheten. Kontantfrie busser vil ytterligere minske oppholdstiden på holdeplassene. Sjåførene og Skyss har derfor felles interesse i et ytterligere fokus på løsninger som kan føre til at kontantfrie busser blir en realitet innen kort tid.

Det er etter hvert en kjent sak at anbud på kollektivtrafikken og den senere tids økning i bruk av kollektivtransport, har ført til en del ulemper for sjåførene. Først og fremst ved at vi utsettes for relativt stor usikkerhet i og med selve anbudskonkurransen, og da knyttet til hvem som blir vår arbeidsgiver når konkurransene er avgjort. Gode og etablerte arbeidsmiljø blir brutt opp og nye skal etableres. Et annet kjent problem er at trafikkøkningen og dermed også den økte bestillingen til operatørene er knyttet hovedsakelig til de tradisjonelle rushtidene. For sjåførene medfører det en økning i antall delte skift. Det er skift som strekker seg opp i mot 12 timers arbeidsdag, og hvor man mitt på dagen har pause på 2 – 6 timer. Det er vanskelig å forestille seg at dette vil fremme rekrutteringen til yrket. Og økt rekruttering er en nødvendighet, dersom fylket skal nå målet om å doble antall kollektivreiser frem mot 2030. operatørselskapene sliter med rekrutteringen i dag, og vil få betydelig økte utfordringer i årene som kommer. Ikke bare skal man doble antallet reiser, men man skal gjøre det med en arbeidstokk som i dag har en gjennomsnitts alder på 55-60 år. Bare det å erstatte avgangen fra yrket de nærmeste 10 årene kan synes utfordrende. En dobling av antall reiser kan synes enda mer utfordrende. Vi ønsker derfor en økt produksjon også mellom de tradisjonelle rushtidene. Det tror vi, vil kunne virke stimulerende på økt bruk av fleksible arbeidstidsordninger eller i samfunnet. Viss arbeidspendlere ser at ved å starte eller avslutte arbeidsdagen en time eller to før eller etter vil redusere arbeidsreisene i tid, så er det kanskje grunn til å tro at rushtrafikken kan bli noe mindre utfordrende. Vi tror derfor fylket, passasjerene og sjåførene har felles interesse i en jevnere ruteproduksjon hele dagen. Bedre rutetilbud utenom rush fører til bedre arbeidstid for sjåførene og kan virke stimulerende på bruk av mer fleksible arbeidstidsordninger, som igjen fører til mindre /mer spredd rushavvikling.

Sjåførene ser i dag et behov for bedre eller mer gjennomgående skilting. Passasjerer som skal ut av byen og er avhengig av bussbytte underveis, har ofte problemer med å vite hvilken buss de skal ta ut fra byen og om det faktisk er den som korresponderer med neste buss. I våre skiftplaner står det som regel om vi skal korrespondere med andre busser, og vi prøver å melde fra til hverandre om forsinkelser, slik at neste buss venter noen minutter ekstra for å få med passasjerene på videre reise. Det fungerer dersom passasjerene er heldig å komme på riktig buss i byen. Dersom de selv skal beregne hvilken buss de må ta for å nå buss kan det hende at det ikke fungerer. Derfor bør det i større grad skiltes helt frem til hele den korresponderende rutens endeholdeplass i større grad enn tilfellet er i dag.

NTF Klubben Tide

VESTNORSK TRANSPORTARBEIDERFORENING - Norsk Transportarbeiderforbund

,

Kommentarer til høringsutkast kollektivstrategi. Hordaland

Anbud i kollektivnæringen:

Slik anbudene i dag er utformet er dette en stor utfordring både for sjåførene og operatørselskapene.

For sjåførene er urealistiske rutetider det største problemet. Skal kollektivtrafikken i Hordaland fungere må den være til å stole på. Slik det er i dag har vi som sjåfører ikke noe som helst påvirkning på dette. Det er vi som sitter med kompetansen ute i den virkelige hverdag og kjenner på kroppen problemene.

Her må de som har kjennskap til både traseer og rutetider taes med når det gjelder planlegging av nye ruter og justering av eksisterende.

Vi mener det bør bli en mer helthetlig tilbud over hele driftsdøgnet for at vi skal unngå to store topper i døgnet. Det er klart det ikke er så mye behov på formiddag og tidlig ettermiddag ,men alikevel bør det være en jevnere tilbud.

Sjåfører

En av de største utfordringene for at kollektiv satsingen skal bli vellykket er tilgangen på sjåfører. Her har Hordaland Fylkeskommune et stort ansvar for å utdanne nok sjåfører. I dag utdannes det kun 10% av behovet for sjåfører til bussyrket. Snittalderen i busselkapene er altfor høy p.g.a liten eller ingen tilgang på nye sjåfører. Og den største grunnen er prisen på et sertifikat.. Her har samfunnet et stort ansvar for å utdanne nok sjåfører.

Anbudsområdene.

I dag er det 5 store anbud i og omkring Begen Sentrum. Disse anbudene ble før driftet av et busselskap og en kunne da effektivisere driften på tvers av stasjoneringstedene. I dag er dette som sagt 5 anbud med vanntatte skott imellom. I framtiden bør dette bli et stort anbudsområde for å kunne effektivisere driften og spare kostnader.

Det er også lite miljøvennlig når busser kjører på kryss og tvers til og fra de forskjellige anbudsområdene.

Når det gjelder bestillingskjøring i grisgrente strøk så er det positivt. Da er det mulighet for de som ikke har egen bil å kunne nytte offentlig transport

Møllendalsveien 1 a
postboks 6300, 5893 Bergen
TELEFON.: 55 23 88 45
MOBIL .: 92095924
E-POST.: ntf@tide.no

Framkommelighet:

Når det gjelder framkommelighet for bussene så må det være reine kollektivfelt .Sambruksfelt er en dårlig løsning dersom en skal ha skikkelig framkommelighet på bussene. Slik det er nå står bussene i kø på sambruksfeltene (Fleslandsveien eks) i rushet og taper tid. Vi ser også at el biler opptar mer og mer plass i kollektivfeltene.

Positivt at en nå er intensjonen å gå fra fartsdumper til puter. Dette er en forbedring for de sjåførene som hver dag kjører over hundrevis av fartsdumper.

Betaling:

Brukervennligheten for betaling på kollektivtrafikkene må være så enkel at alle har mulighet å forstå den. Her må det legges opp til et så enkelt system som overhodet mulig. Kontanter må bort fra bussene. Dette både av sikkerhetsmessige årsaker og tidsbruk. Alle må være ferdig billettert når de går på bussen.

Mulighet for kjøp av billett på diverse utsalgssteder og automater på stoppestedene.

Park and Ride.

For å kunne betjene utkantene i størst mulig grad inn mot sentrum og mot der de store arbeidsplassene ligger så er utbygging av store parkplasser med busser som går mest mulig direkte en stor mulighet for å kunne få folk over på buss.

Enkel parkering og overgang til kollektiv transport er et “must”.

NTF Klubben Tide

Dagfinn Haga

Møllendalsveien 1 a TELEFON.: 05505 TELEFAX.: 55 23 88 45
postboks 6300, 5893 Bergen MOBIL .: 92095924 E-POST.: ntf@tide.no Web www.ntf-klubben.com

Innspel til Kollektivstrategi for Hordaland –Høyring frå NTF Nobina Nordhordland sjåførgruppa.

Soner: Det er alt for mange soner i dag om ein ynskjer ei rask og enkel billetering som den enkelte sjølv kan gjere på automatar. Det er også til hinder for at større deler av Hordaland kan ta i bruk for eksempel mobilbillett. Samtidig så utgjer det alt for store forskjeller i pris på å reise kollektivt i distriktet kontra å reise i bynære strøk. Vil også forenkle reisa om ein får eit meir forståeleg system. Det same gjeld linjenummer. Er mange stader misvisande skilting og ein skal være lokalkjent for å finne rett buss så dette må forenklast og gjerast meir forståeleg for kundane.

Priser: Her bør ein sjå bort frå prosentpåslag når ein skal ha takstauke om ein ynskjer rask billetering og raskast mulig reise og heller satse på runde priser for dei som betaler kontant på bussene. Alle har i dag tilgang på skyss kort om dei ynskjer så då er det bedre å bruke priser med kroner og ører på dei som betaler med kort eller andre steder der det ikkje går ut over reisetida. Slik det er i dag prøver ein jo å få bort litt av betalinga med kontanter på bussen i bergensområdet for å få raskare ombordstiging med å ta eit ombordstigings tillegg men då bør jo ikkje det komma på 41,- kroner slik at ein bruker lang tid på å veksle om ein ynskjer rask reise vel? Ein må få bygd ut automater og mobilbetaling slik at ein får bort kontanter frå sjåføren innan kort tid og det bør setjast ein dato for det av politikerne i fylket.

Park and Ride: Det er umogleg å ha eit kollektiv tilbod til alle utkantar og til alle tider slik arbeidslivet har utvikla seg der ein no jobbar fleksibelt og til alle tider av døgnet. Så for å konkurrera med privatbilen må ein ha eit tilbod om raskast mogleg reise og hyppige avganger. Dette er kun mogleg om kommunane i distriktet får pålegg om tilrettelegging av parkerings plasser i nærheten av busstopp på strategiske knutepunkt i kommunen slik at bussane kan gå strake vegen og ikkje rundt alle sidevegar for å ha tilbod til alle på samtlege avganger. Det er også ein fordel for då kan bussane gå meir direkte slik at ein ikkje treng å bytte buss så mange ganger slik det er i dag. Dette vil også korte ned reisetida drastisk slik at det blir eit alternativ til privatbilen for mange.

Vegvesenet Samarbeid og ansvar: Fylkeskommunen bør få til eit samarbeid med brukarane (bussjåførane) gjennom dei tillitsvalgte og verneombud med Vegvesenet sidan dei har ansvaret for å tilretteleggja for kollektivtrafikken. Det er alt for mange eksempel på sløsing av midler når kostbare prosjekt ikkje er brukande på grunn av manglane samarbeid i forkant (busstoppene på motorvegen ved IKEA og ny utkjørsel frå Åsane Terminal f.eks.) Det skaper også frustrasjon blant dei reisande når dei føler at det ikkje blir tilrettelagt for kollektivtransport.

Tilgjengelighet: Når skulerutene går er det eit bra tilbod til distrikta men når dei ikkje går er det mange plassar ikkje eit tilbod i det heile tatt. Det bør være eit krav om at der det til vanleg går fleire skuleruter om dagen må gå minst ei rute fra og til kommunesenteret om dagen for at ikkje ein skal være heilt utan kollektivtilbod i fleire månader. Det er eit godt tilbod til dei funksjonshemma frå Knarvik og til Bergen mens det ikkje er i distriktet utafor i Nordhordland. Det går bussar tilrettelagt for dette ute i distriktet på enkelte avganger men det er ikkje merka på noko vis og det er heilt opp til selskapet som har køyringa i området til å bruka kva buss dei ynskjer utan at dette kjem fram i ruteopplysningane. Dette kunne vært bedra med at det gjekk meir direkteruter som nevnt under Park and ride og at det vært opplyst om kva ruter ein kan fylgja frå distriktet og inn mot Bergen. Me trur også at fleire hadde brukt kollektiv reisemåte om nokre av bussane hadde gått igjennom Bergen sentrum til for eksempel Haukeland sjukehus eller til andre store områder med mange arbeidsplasser.

For styret NTF

Jarle Skjelvik

Avd. tillitsvalgt Nobina Nordhordland

Gudrun Einbu

Fra:	kenneth sveen <kennethsveen@yahoo.no>
Sendt:	4 april 2014 32 18
Til:	Gudrun Einbu
Emne:	Kollektivstrategi for Hordaland

Mitt navn er Kenneth Sveen, og jeg er lokal leder innen mitt forbund NTF, Norsk Transportarbeider Forbund.

Har studert ukast til kollektivstrategi, og har noen innspill i så måte.

Mye er bra, og noe gjør meg mer betenkt.

Man forventer en kraftig økning i innbyggerantallet i løpet av perioden frem mot 2030. Dette vil så igjen medføre nærmere 250.000 flere busspassasjerer daglig. Her er det særdeles viktig at man planlegger for en slik utvikling, ikke minst med tanke på rekruttering til bussyrket. Her har en aktør som Skyss en rimelig stor påvirkningskraft, gjennom å gjøre arbeidsforholdene for bussførere best mulig. Slik det er pr i dag, så har Skyss ikke noe formelt arbeidsgiveransvar ovenfor sjåførene, likevel er det vedtak som gjøres i dette selskapet som i størt grad påvirker den arbeidsdagen for sjåførene.

Skyss må legge tilrette for reelle kjøretider, gode pausemuligheter og toalettfasiliteter.

Kanskje må man og våge å tenke litt nytt, nemlig å øke produksjonen på formiddag. Slik det er pr i dag har man to korte og hektiske perioder med mange avganger, for så å ha en stille periode midt på dagen. Dette medfører at bussselskapet ikke kan produsere sammenhengende skift, og man ender opp med en stor andel såkalte deltskift, hvor sjåføren har to oppmøter på jobb, og hvor tiden i mellom disse bare i liten grad honnoreres. Som det ofte blir sagt; hvilke andre næringer ville funnet seg i å være knyttet opp mot arbeidsgiver inntil tolv timer hver dag, men bare bli lønnet for 7-8?

Vi vet mye om problemer knyttet til rekruttering. Behovet for stadig nye og fler sjåfører er adskillig større enn antall personer som velger å ta førerkort for buss. I den settingen er arbeidstidsordningene ofte avgjørende.

Som jeg tidligere har ivret for så mener jeg bestemt at Skyss burde innbydt personer med kjennskap til bussbransjen, til dialog. Dette FØR man kommer med omlegging av traseer og kjøretider mm. Dette trenger ikke skje ved "personlig oppmøte", men en liten gruppe av personer kunne holdt dialogen igang via f.eks mail. Da kunne man unngått endel uheldige konsekvenser av forøvrig nødvendige omleggingar.

Så til forslaget om å ha en takstøkning på omlag 2,5% pr år.

Jeg synes dette er en svært dårlig løsning. Prinsippielt burde jo offentlig transport vært gratis for brukerne, dekket over skatteseddelen. Nå er det jo ikke slik, så da må man i det minste forsøke å gjøre offentlig transport sa rimelig som mulig. Dette for å trekke til seg dem som ellers vil velge f.eks bil.

Min personlige mening er at det dummeste Skyss har gjort, noen gang, det er å gå ut med informasjon om at brukere av periodekort samt mobilbilletter bare skal sette seg ned, uten å trenge hverken registrere eller vise fører.

Skyss går som følge av dette glipp av store (!) summer grunnet omfattende "sniking".

Min mening er at Skyss må kjøre store kampanjer hvor de informerer om at heretter så SKAL man registrere kort på automat, eventuelt forevise mobil for fører. Gi fører tilbake kontrollen! Vi som kjører buss vet at i mange tilfeller sitter "halve" bussen på gratis!

Videre må man gjøre selve kortbruken adskillig mye mer effektiv! Et kort skal registreres umiddelbart, ikke som i dag hvor det fort går et par-ti sekunder. Ikke må det foreligge noe "legg kort på og trykk så på"-funksjon heller. Alle kort må kunne brukes likeverdig fremme og bak i buss. Alle forhåndskjøpte billetter må ha avventende validering, slik at de først aktiveres når man stiger ombord på buss. Gjør dem gjerne minst halvparten så billig som kontantkjøp, eller øk prisen for kontantkjøp!
Beste, og det man bør jobbe mot, er jo om man gjør all kontanthåndtering ombord på bussene umulig. Dette kan man få til dersom man utnytter allerede eksisterende ordninger bedre. Påfylling via nettet burde jo være en selvfølgelighet.

Virkningene av å gjeninnføre sjåføren som kontrollinstans er garantert at man får betydlig flere midler inn til Skyss, som igjen da kan brukes til å styrke tilbudet.

Jeg er meget skeptisk til forslaget, eller skal jeg si antydningen om å kutte i tilbudet i områder uten "bærekraftig" trafikk. Man må ikke utelukkende sette økonomiske kriterier på slikt! Jeg ser bare i mitt eget lokalområde, der har Skyss fjernet den bussen som bragte folk til distriktssenteret på jobb på lørdagene. Tidligere gikk denne slik at den fikk både arbeidende og handlende inn til senteret innen åpningstid. (Gjelder Sotra Sør, fra Forland). Nå kommer man inn en halvtime etter at senteret er åpnet, dette fordi man har prioritert stamlinjeavganger. Disse går forøvrig med stor overkapasitet. Jeg mener at tilbyder av transporttjenester har et samfunnsansvar for at også små steder skal kunne opprettholde offentlig transport innenfor "nødvendige" tider.

Man ønsker videre å effektivisere tiden man står i ro ved holdeplassene, bl.a ved å redusere antall stoppesteder. Jeg synes dette peker i feil retning. Eller, jo selvfølgelig ønsker man å effektivisere! Hva fungerer da best? Jo, å kutte ut salg

ombord, samt (og her kommer utfordringen) ikke binde sjåførene opp mot faste avgangstider på de enkelte holdeplassene. Hva er vitsen med å være effektiv om man må vente tre minutter på neste stopp uansett..? Selvfølgelig kan dette stort sett unngås ved å ha reelle kjøretider påstrekningen.

Svært positivt at man ønsker å ha fartsputer, og IKKE fartshumper på de strekningene med fartsreduksjonsønske. Dette vil både passasjere, fører og verksted være tjent med.

Liker og tanken om utbygging av kollektivfelt, samt "snarveier" der det er mulig. I den forbindelse kan man jo og våge å tenke litt stort; hva med egne"Bybanetraseer" for busser? Altså helt egne traseer hvor man setter inn store (f.eks de superbussene Mannsverk skal prøve ut) busser som vil ta unna store menneskemengder, samtidig som de er fleksible nok til å kunne omdirrigeres til ordinært veinett ved behov.

I andre ende av skalaen er det og positivt at man kan la busselskapene benytte seg av mindre kjøretøy på de linjer hvor dette kan forsvares. Dette er faktisk noe som også etterspørres fra enkelte av våre reisende.

I forlengelsen av dette vil det og være både miljømessig og kostnadsmessig besparende om man lar busselskapene selv velge om man skal benytte den eller den busstypen på de respektive linjer. I praksis betyr det f.eks på vår avdeling at man slipper å kjøre tom inn til stasjoneringssted bare for å sende en annen buss (som er tilnærmelsesvis identisk i lengde og utforming) ut for å kjøre avgangen. Ved å la busselskapene bestemme, kan disse lettere bygge skift uten bussbytter, og dermed spare unødvendig kjøring.

Vel, dette var noen tanker, lykke til med arbeidet fremover!

Mvh

Kenneth Sveen, leder NTF Tide Buss avd Mannsverk

Gudrun Einbu

Fra:	Myckland Henning <Henning.Myckland@nsb.no>
Sendt:	7. april 2014 13:02
Til:	Gudrun Einbu
Kopi:	Urhus Henning; Skaarnes Harald; Petersen Marit Ingunn; Aschehoug Kenneth
Emne:	14/542-1 - Høyring Kollektivstrategi for Hordaland Fylkeskommune

Hei!
Vi viser til ovennevnte høringsutkast. Vi har bare noen merknader til et ellers godt dokument:

Toget en viktig del av kollektivtilbudet
I kapittel 1 slås det fast at Hordaland fylkeskommune har ansvaret for den offentlige kollektivtransporten i hele fylket. Dette er riktig når det gjelder buss, båt og Bybanen. I korridoren Voss – Arna – Bergen er imidlertid toget viktigste kollektivtilbud. Selv om tilskuddsansvaret for dette tilligger staten, ville en tydeliggjøring av toget i denne korridoren tegne bildet av kollektivtrafikken i Hordaland mer komplett. Mellom Arna og Voss er da også tilbudet nylig oppgradert med flere avganger, i så nær timesfrekvens som mulig på dagens enkeltspor. Den nylig fremlagte felles KVU fra Statens vegvesen og Jernbaneverket peker i tillegg på et vesentlig utviklingspotensial også for togtilbudet i denne korridoren.

Gode tilknytningspunkter
Det er et godt samarbeid mellom Skyss og NSB om samordning av rutetider mellom buss og tog i viktige knutepunkter. Høringsdokumentet peker da også på gode tilknytningspunkter som sentrale de er av kollektivsystemet. Stikkord både her og generelt er «synlighet og lett å finne frem». For dem som er avhengig av ruteinformasjon, er det viktig at også tilknytningen mellom Bybanen og toget til Bergen stasjon gjøres tydelig ved navn og symbolbruk.

Korte reisetider - togets hastighetspotensial
Frekvens og reisehastighet er grunnleggende konkurranseparametere for kollektivtrafikken. Nettopp den korte reisetiden med toget mellom Arna og Bergen er en viktig årsak til at kollektivandelen her er så høy. Når dobbeltsporet gjennom Ulriken er ferdigstilt, vil det også muliggjøre en økning av frekvensen til hvert kvarter. En videre fornyelse av infrastrukturen mellom Arna og Voss vil på tilsvarende måte bidra til ytterligere å utløse togets hastighetspotensial. Utnyttelse av togets hastighetspotensial ligger også som bærende element i NSBs innspill til gjeldende Nasjonal transportplan, om en kombinert gods- og personlogforbindelse ved evt. etablering av ny godsterminal ved Flesland. Sammen med Bybanens fatedekning vil en slik løsning ytterligere bidra til målet om økt kollektivandel.

Med vennlig hilsen

HENNING MYCKLAND
NSB
Rådgiver, NSB Plan
henninom@nsb.no

nsb.no

T (+47) 93 84 56 03

næringsalliansen

Bergen 8. april 2014

Hordaland fylkeskommune
Skyss, Postboks 7900
5020 Bergen

Høringsuttalelse Kollektivstrategi for Hordaland fylkeskommune

Næringsalliansen stiller seg positiv til utgangspunktet for høringsutkastet til Kollektivstrategi for Hordaland fylkeskommune, slik det er formulert i høringsutkastet og sitert her:

«Utgangspunktet er dei nasjonale og regionale måla om betydeleg vekst i kollektivandelen dei komande tiåra. Den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet treng gode kollektive løysingar. Kollektivstrategien skal gi retning for tilbodsutviklinga i vekstområda. Samstundes skal strategien vere grunnlag for korleis kollektivtilbodet skal vere attraktivt og tenleg for innbyggjarane i heile fylket».

Næringsalliansen i Hordaland består av 14 uavhengige næringsforeninger, med en samlet medlemsmasse på rundt 3000 bedrifter og 125.000 arbeidsplasser.
Slik vi leser høringsutkastet er følgende punkter de førende for strategien som er foreslått:

- Styrking av kollektivtilbudet for de store reisestrømmene.
- Utvikling av et enklere og mer effektivt linjenett
- Videreutvikling av stamlinjene i Bergen
- Utvikle regionale stamlinjer i bergensområdet
- Knytte regionene i fylket sammen
- Samordne offentlig transport i tynt befolkede områder

Næringsalliansens medlemmer støtter at den største kollektivsatsingen bør skje i bergensregionen, men et flertall av Næringsalliansens medlemmer er samtidig bekymret hvis dette medfører en nedbygging av tilbudet utenfor det sentrale bergensområdet. Det vil i så fall forsterke en sentralisering i fylket. Næringsalliansen ber om at det legges en strategi som gir

- gode direktelinjer/ekspressruter mellom tettsteder/kommuner
- bedre koordinering av overganger mellom ulike akser.
- sikring av gode skoleruter, som en del av det helhetlige kollektivtilbudet
- ekspressruter til og fra regionsentre og til og fra Bergen
- bedre park & ride-muligheter.
- Dimensjonering av kapasiteten
- Bruk av sjøen (flere båtrutetilbud)
- fellestakst i størst mulig grad (ref jernbanen/Arna), samt at billettpris må være konkurransedyktig mot annen transport
- et mer differensiert tilbud ute i distriktene, dimensjonert for trafikkgrunnlaget.

Det er viktig å ha to parallelle strategier. I bergensområdet og i tettbebygde områder, skal kollektivtrafikken ta unna så store trafikkmengder som mulig så arealeffektiv som mulig og med så liten miljøbelastning som mulig. I de mer spredtbebygde områdene med langt færre reisende, skal kollektivtrafikken også fylle behovet for en god mobilitet for de som ikke vil eller kan bruke bil. Ikke minst gjelder dette skoletransport, men også transport til og fra regionsentrene.

Næringsalliansen vil understreke viktigheten av et linjenett som både ivaretar regional og lokal utvikling og ikke minst at tilbudet som gis til arbeidsreisende og skoleelever er godt nok, slik at arbeids- og boområder får et godt og tjenlig tilbud.

For Næringsalliansen, med vennlig hilsen

Marit Warncke
Bergen Næringsråd

Svein Nordvik
Nordhordland Handverk- og Industrilag

Anne-Grete Sandtorv
Stord Næringsråd

Lars Magne Byrsheim
Osterøy Industrilag

Per Aarsand
Vest Næringsråd

Næringsalliansen består av:
Bergen Næringsråd
Vest Næringsråd
Nordhordland Handverk og Industrilag
Stord Næringsråd
Osterøy Industrilag
Askøy Næringslivsforening
Austevoll Næringsråd
Etne og Vindafjord Næringsutvikling
Fusa Næringslivslag
Kvam Næringsråd
Hardanger Næringsråd
Samnanger Næringsforum
Voksdal Næringsselskap
Arna Næringsforum

Hordaland fylkeskommune
Skyss
Postboks 7900

5020 BERGEN

Dykkar ref.	Arkivsakid-doknr:	2014000372-1	Saksh:		Arkivkode	Dato:
	Journalpostid:	2014005485	Telefon:	53 65 46 64		11.04.2014

Kollektivtrategi for Hordaland - Merknader frå Odda kommune

Odda kommune vil gje følgjande merknader til mottatt høyringsutkast for Kollektivstrategi for Hordaland.

- Pkt 4. Enkle reiser: Odda kommune er med si plassering sør og aust i Hordaland avhengig av kollektivtilbodet som går over fylkesgrensene til Rogaland og Telemark. Dette inneber reiser som vert utført av Skyss, Kolumbus og Nor-Way Bussekspress. For slike reiser er kravet til enkle reiser på ingen måte innfridd. Vi ser heller ikkje av dokumentet at det vert planlagt tiltak for å betra dette. Odda kommune sine innbyggjarar nyttar i dag mange offentlege og private tenester i Haugesund og på Haugalandet. Reiser over fylkesgrenser er i dag komplisert både kva gjeld «enkelt å finna relevant informasjon om reisa» «enkelt å velja riktig billett og betala for denne» og «kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar». Odda kommune ber om at Skyss tar initiativ overfor samarbeidande kollektivselskap/operatørar som Kolumbus og Nor-Way Bussekspress for å betra kvalitet og rammer for fylkesgrensekryssande reiser. Dette gjeld i tillegg til dei ovanfor nemnde moment også auka bruka av gjennomgåande bussar på naturlege hovudstrekningar.

- «Betre kvalitet på knutepunkt og haldeplassar». For Odda kommune er det særskilt 2 knutepunkt/terminalar som det er viktig å ha fokus på:

    - Odda busstasjon. Denne bussterminal er aktuell å flytta frå dagens plassering ved kaien i Odda til nytt område inne på den gamle Smelteverkstomta og i umiddelbar nærleik til krysset mellom Fv 550 og Rv 13.

    - Seljestad vektstasjon. Dette området har i fleire tiår fungert som knutepunkt/omstigningspunkt for reiser som inkluderer Skyss, Kolumbus (sør for Etne) og Nor-Way Bussekspress. Odda kommune ønskjer at dette knutepunkt vert oppgradert til ein terminal med venteromsfunksjon og toalett. Det har i denne samanheng vore vurdert andre plasseringar i området.

For begge desse sakene ønskjer Odda kommune at Skyss vert ein aktiv medspelar i planprosessane slik at gode og tenlege løysingar kan koma på plass.

Venleg helsing
For Odda kommune

Jostein Eitrheim
Teknisk sjef

OS KOMMUNE
Stab, plan og utvikling

Skyss
v/ Gudrun Einbu

Saksnr.	Arkivkode	Saksh.	Dykkar ref.	Dato
14/616 - 2	*/ N02/*	Aina Tjosås - 56575043		10.03.2014

Høyringssvar frå Os kommune- Kollektivstrategi

Viser til høyringsutkast til Kollektivstrategi for Hordaland.

Kollektivtransporten har stor verdi for innbyggjarane i fylket og strategien skal vere grunnlaget for riktige vegval i eit langsiktig perspektiv. Målet er best mogleg tilbod til flest mogleg innbyggjarar. Strategien legg opp til ei spissing av kollektivtilbodet mot dei største reisestraumane i fylket.

Os kommune har per i dag eit relativt godt kollektivtilbod mot Bergen. Mellom kommunesenteret Osøyro og dei ulike krinsane er tilbodet langt dårlegare. Strategien omhandlar i svært liten grad konsekvensane ved å prioritere ressursane endå meir mot der transportbehovet er størst. Ein slik strategi som ein legg opp til her, krev eit godt utbygd nett av andre former for transport.

Strategien omtalar i all hovudsak busstransport. Skal den fungere som kollektivstrategi, bør strategien også sei noko om korleis buss/bybanetranspost skal sjåast i samanheng med for eksempel etablering av pendlarparkering, gang- og sykkelvegar og transportknutepunkt, der også drosje blir vurdert som kollektivtransportens forlenga arm.

I planprogram for Regional plan for attraktive senter i Hordaland, er Transport, tilgjenge og kommunikasjon eit eige planføremål. Føremålet er å gi retningslinjer for kvalitet for ulike transportformer og tilgjenge i ulike senter. I denne planen er også god breibanddekning, for å redusere behovet for transport, eit tema.

Slik vi vurderer det burde desse to planane i større grad bli sett i samanheng. Vi ser at dette kan bli vanskeleg å få til når planane alt er kome så langt i prosessen, men rår til at dette blir gjort ved neste rullering.

Med helsing

Paul J. Manger
Ass.rådmann

Aina Tjosås
Plan- og utviklingssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift av leiar

ADRESSE	TELEFON	WEB/EPOST	INFO
Rådhuset	*Sentralbord: 56 57 50 00*	*postmottak@os-ho.kommune.no*	*Bankgiro: 3201.48.86388*
Torggata 7	*Telefax: 56 57 50 01*	*www.oskommune.no*	*Org.nr.: 844 458 312*
Pb.84, 5202 Os	*Dir. innval: 56575043*		

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Bente Skjerping		14/1355

Saknr	Utval	Type	Dato
017/14	Formannskapet	PS	26.03.2014

Referatsaker og meldingar

Vedlegg:
KollektivstrategiSkyssHoyring-2014-01-07

Underliggjande saker:

Saksnummer	Tittel
1	Høyring - Kollektivstrategi for Hordaland

Framlegg til vedtak:
Referatsakene vert tekne til vitande.

Saksopplysningar:

<u>Formannskapet - 017/14</u>

FS - behandling:
<u>Ordføraren</u> gjorde slikt framlegg til fråsegn: "Skyss må synkronisera sine bussruter med togrutene Arna - Bergen. Kollektivtilbodet internt i kommunen og til/frå kommunen må styrkast. Tidlegare innspel frå kommunen i høve til kollektivsatsing står ved lag."

FS - vedtak:
Referatsakene vert tekne til vitande med slikt tillegg som foreslått av ordføraren.

OSTERØY KOMMUNE
Sektor for miljø og teknikk

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
5020 BERGEN

Dykkar ref.:	Vår ref.:	Arkiv:	Lonevåg
	11/610-6 ROH 12/12289	N-700	29.06.2012

REGIONAL TRANSPORTPLAN HORDALAND 2013-2024 - HØYRING AV PLANFRAMLEGG MED HANDLINGSPROGRAM

Saka vart handsama i heradsstyre den 20.06.12 og det vart gjort slikt vedtak:

"Fråsegn frå Osterøy kommune:

Utvikling av regionsentra som trafikale knutepunkt
Indre Arna stasjon med lokalbane til Bergen og bussterminal må utviklast vidare. Parkeringstilhøva i tilknyting til togstasjon og bussterminal må utvidast og betrast.

Vegnettet på Osterøy:
Overordna fylkesvegar.
Fv 566 Vesetgjelet.
Kommunen arbeider med reguleringsplan i eigen regi. I samband med regulering av eit 550 da stort næringsområde på Espevoll vil vegen og få regional nytte, då dette næringsområdet vil inngå som ein del av tilrettelagt næringsareal i Bergensregionen. Trafikk- og transportomsyn tilseier at det vil verta meir gunstig å etablera næringsverksemd aust for Bergen, der nær tilknyting til E-16 og E-39 og jernbane sikrar rask og effektiv varelevering. Osterøy kan tilby areal til næring og bustader nært brua, men då må vegnettet her tåla meir trafikk.

Øvrige fylkesvegar.
1. FV 360 Bruvikvegen
Bruvikvegen har dårleg standard og treng stadvis rassikring og sikring mot utgliding. Vegen har vektrestriksjonar og tunnelhøgde som skapar vanskar for varetransport inn til Bruvik sentrum.
Det ligg føre reguleringsplan for nytt bustadfelt på Bruvik, og det er rom for god vekst i bygda. Utbetring og sikring av fylkesvegen vil ha positiv verknad for utbygging av bustader. Kjøretid frå Osterøybrua er ca. 15 minuttar og feltet på Bruvik bør vera attraktivt for tilflytting til kommunen. Det er viktig at punktvis utbetring vert starta snarast råd og ein bed om at dette vert prioritert i perioden 2013 – 2017.

2. FV 360 Kvisti – Haus.
I kommunen sin arealdel er det lagt opp til ei stor utbygging av bustader på Åsheim i Haus. Dagens fylkesveg har dårleg standard og er rasfarleg og treng oppgradering.

Postadresse: 5282 LONEVÅG Org.nr. 864.338.712 Tlf: 56 19 21 00 Faks:56 19 21 01
E-post: post@osteroy.kommune.no
Sakshandsamar: Roald Hovden Tlf: 5619 2113

Gangvegar Osterøy.
FV 566 - Gangveg Loftås – Hauge
Regulering er starta. Ferdig bygd gangveg vil gje samanhengande god gang/sykkelveg Valestrand – Lonevåg.

Gangvegar i sentrumsområda, Lonevåg, Haus, Fotlandsvåg
Kommunen ser særleg trygge gangvegar til/frå skulane som viktig. Skuleborna må vera sikra trygg tilkomst til skulen, og sett i høve til folkehelse og førebygging er det viktig at borna kan gå til/frå skulen. Generelt må det leggjast opp til at folk kan gå/sykla trygt til arbeid, skule og fritidsaktivitetar, og då må områdesentra prioriterast. Prioritert rekkjefølgje: 1. Haus 2. Lonevåg 3. Fotlandsvåg.

Kollektivtilbod
Osterøy kommune ser Indre Arna som eit viktig trafikknutepunkt.
Dobbeltspor Arna – Bergen er no vedteke, og då må det lagast utvida og trygt parkeringstilbod i Arna. I tillegg må busstilbod til/frå Arna stasjon utviklast og betrast. På Osterøy må det leggjast til rette for parkering i tilknyting til bussterminalar-/trafikknutepunkt i kommunen, slik at fleire kan nytta seg av kollektivtransport inn til Bergen/Bergen sentrum.

Ferjedrift
Ferjesamband Valestrand – Breistein, Heradsstyret har tidlegare gitt si støtte til søknad om pilotprosjekt med elektrifisert ferje. Ferjesambandet er viktig for kollektivreisande og i sambandet mot Nordhordlandsregionen, der ein avlasta krysset i Vågsbotn.

Andre viktige vegar utanom Osterøy.
1 Ny Arnatunnel. Kommunen går inn for alternativ som kjem ut på Fjøsanger og ikkje Nygårdstangen
2 Nyborgtunnelen og ny kryss i Vågsbotn
3 Oppgradering Bergen - Voss , arbeid med ny KVU."

Vedtak vert også sendt pr post vedlagt sakspapir.

Med helsing

Roald Hovden
sektorleiar

Postadresse:		E-post:	Sakshandsamar:
5282 LONEVÅG	Tlf: 56 19 21 00	post@osteroy.kommune.no	Roald Hovden
Org.nr. 864.338.712	Faks:56 19 21 01		Tlf: 5619 2113

Høyringsfråsegn til kollektivstrategi for Hordaland frå Osterøy pendlarlag

Osterøy pendlarlag er glad for at Skyss har utarbeidd eit forslag til strategi for kollektivtrafikken i Hordaland, som gjer det mogleg å planleggje overordna og langsiktig for eit robust, smidig og kundetilpassa kollektivtilbod i åra framover. Strategien viser særs tydeleg kva for utfordringar fylket møter i framtida om ein skal nå målet om nullvekst i biltrafikken i ei tid der folketalet er venta å auke særs raskt, særleg i Bergensregionen. Pendlarlaget meiner dette gir eit klart signal til politikarane om kva økonomiske prioriteringar som må gjerast i åra framover.

Strategien slår fast at det er viktig å satse på å styrke tilbodet i dei områda der det bur flest folk, og at tilbodet kan verte svekka i meir grisgrendte strok. Vi er einige i at både kapasitet og frekvens i Bergensregionen må styrkast, men i ei tid der folkeauken truleg vil føre til fleire pendlarar over større avstandar, må også distrikta ha eit tilbod som gjer det mogleg å nytte kollektiv transport til og frå jobb. Det hjelper lite å styrke tilbodet sentralt dersom det fører til auka bilpendling inn frå distrikta. Til dømes pendlar allereie i dag nær halvparten av dei yrkesaktive innbyggjarane i Osterøy til arbeid i andre kommunar, og denne delen vil auke med forventa vekst i folketalet.

Strategien deler i framtidas linjenett inn i fire kategoriar: Bystamlinjer, regionstamlinjer, hovudlinjer og «samordning i tynt befolka område». Logikken bak inndelinga er systematisk og klar, og det er positivt at Skyss ser at det er naudsynt med direkteruter til/frå Bergen sentrum på regionstamlinjene langs hovudkorridorane. Sjølv om denne inndelinga er systematisk og i og for seg logisk, er Osterøy pendlarlag uroa for at den kan verte for lite fleksibel. Bakgrunnen for dette er at m.a. at det er vanskeleg å sjå kor Osterøy passar inn i inndelinga, og det same vil kunne gjelde for andre kommunar. Regionstamlinjene er definerte til å binde Bergen sentrum saman med sentra Kleppestø, Straume, Arna, Frekhaug/Knarvik og Os, område som allereie i dag er folkerike, og der folkeveksten også er venta å verte stor i framtida. Pendlarlaget vil påpeike at Osterøy på mange måtar passar inn i denne definisjonen. Kommunen ventast å få den største prosentvise folkeauken i fylket dei neste åra, og ein sterkare auke enn dei tala som synest å vere lagt til grunn i strategien. Det er også viktig å påpeike at den høgaste folkekonsentrasjonen i kommunen er i Hauge/Valestrandsområdet, og det er også her den største veksten er venta å komme i åra framover, både p.g.a. nærleiken til Bergen og tilgang på tomteland. Fleirtalet av dei nye innbyggjarane i Osterøy vil venteleg pendle til arbeid i Bergen eller andre omegnskommunar, og for å unngå at desse primært vert bilpendlarar, er det viktig med eit godt tilpassa kollektivtilbod både over Osterøybrua og ferjesambandet Valestrandsfossen-Breistein. For tilbodet over brua er det viktig med rask og effektiv transport inn til Arna terminal, medan det for tilbodet over ferja er naudsynt med gjennomgåande ruter inn til Bergen gjennom Åsane med minimum like bra frekvens som for rute 210 i dag. Pendlarlaget meiner derfor at denne ruta bør verte definert som regionstamlinje, eller i alle fall ha eit tilbod som ei regionstamlinje med noko lågare frekvens utanom rushtida. Da er det viktig å ha ei fleksibel haldning til dei forskjellige linjetypane. I motsett fall vil Osterøy verte ståande heilt utan direkteruter til Bergen sentrum, noko som vil vere eit kraftig tilbakesteg for kollektivtilbodet og utan tvil føre til meir pendling med privatbil.

Skyss ønskjer å innføre eit nytt stoppsystem for regionstamlinjene, der det skal vere færre stopp, men mogleg både å gå av og på bussen når den stoppar. Det vert hevda at dagens mønster med berre avstiging på veg til Bergen og berre påstiging på veg frå Bergen, er vanskeleg for passasjerar å forhalde seg til. Pendlarlaget er ikkje einig i dette forslaget. Vi synest dagens system fungerer godt, og med tydeleg merka bussar bør det ikkje vere vanskeleg for passasjerane å forstå og følgje stoppmønsteret. Vi trur det opplegget Skyss skisserer, vil verte meir forvirrande ettersom ein da må vite på kva definerte stopp ekspressrutene stoppar på i motsetnad til bussar som ikkje køyrer ekspress (f. eks bystamlinjene, som vi reknar med framleis vil ha ein kombinasjon av ruter utan stopp og ruter som stoppar overalt.).

Det Skyss definerer som hovudlinjer i Hordaland, skal binde saman regionsentra i fylket med regionstamlinjene. I strategiplanen er det ikkje nærare omtalt kva som utgjer desse regionsentra, men vi reknar med at det gjeld dei åtte sentra som er definert i Regionalavdelinga sitt rapportutkast «Regionsenter – kva er det eigentleg?» frå 2011, nemleg Knarvik, Leirvik, Norheimsund, Odda, Osøyro, Straume, Vossevangen og Haugesund. Sidan Haugesund ligg utanfor fylket og Knarvik, Os og Straume i kollektivstrategien er definerte som område med regionstamlinjer, reknar vi med at det er dei fire andre områda som er tenkt omfatta av tilbodet om «hovudlinjer i Hordaland». Også her er Osterøy fråverande, men pendlarlaget meiner at trafikken over Osterøybrua (dagens linje 200) som eit minimum må definerast som hovudlinje og at det må vere eit hyppig og raskt tilbod til/frå Arna stasjon, som også inkluderer ekspressbussar som ikkje stoppar i Bergen kommune. Dersom ferjesambandet Valestrand-Breistein skulle bli lagt ned, vil all trafikk måtte gå over brua, og det er da viktig at Osterøy-bussane går vidare til Åsane terminal som ekspressruter for å gi eit tenleg tilbod til alle dei som pendlar til Åsane. Vi understreker at dette er ein situasjon Skyss må ha ein beredskap for, men ikkje noko ein skal planleggje for i utgangspunktet. Dagens linje 200 er også eit døme på eit tilbod som ikkje passar inn i Skyss sin nye struktur, noko som nok ein gong syner behovet for fleksibilitet.

Togsambandet Arna-Bergen utgjer i dag ei utfordring i og med at det ikkje er samordning i prisstruktur og berre delvis samordning i ruter med det øvrige kollektivtilbodet. Etter siste ruteomlegginga frå NSB, er tilbodet vorte forverra for mange pendlarar som bruker buss til/frå Arna stasjon og reiser vidare med tog til Bergen. Dette er svært synd, for togsambandet har stort potensiale som eit integrert ledd i kollektivtrafikken i Bergensregionen. Det verkar utifrå omtale i media som at dialogen mellom fylkeskommunen og NSB er dårleg, og pendlarlaget vil understreke at den noverande situasjonen er særs kritikkverdig. Vi håper derfor at fylkeskommunen vil arbeide for at Skyss kan overta ansvaret for denne strekninga, noko som vi meiner er i samsvar med utsegna i strategien om at Bergen-Arna kan verte ei framtidig regionstamlinje. Dei politiske signala om konkurranseutsetjing av togtrafikken mogleggjer ei slik satsing; det er viktig å forstå at dette sambandet er ei søyle i kollektivtrafikken i Hordaland, og derfor bør vere under same politiske styring som resten av kollektivtrafikken.

Valestrandsfossen 10.04.14

For styret i Osterøy pendlarlag

Vidar Pedersen

Gudrun Einbu

Fra:	Kjersti Vevatne <kjeve70@gmail.com>
Sendt:	11. april 2014 14:04
Til:	Gudrun Einbu
Kopi:	Mona Haugland Hellesnes; Osterøy kommune; Vidar Pedersen
Emne:	Kollektivstrategi for Hordaland - innspel Osterøy Venstre

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

Viser til brev av 3. februar 2014, og vidare til fräsegn frå Osterøy kommune og Osterøy pendlarlag. Osterøy Venstre ønskjer med dette å utdjupe enkelte sider ved kollektivstrategien som er på høyring.

Bergensregionen går inn i ein kraftig folkeauke der det er forventa at mange vil busette seg i område og kommunar utanfor Bergen. Dette vil gje ein kraftig auke i talet på reiser i Bergensregionen; i særleg grad reiser til og frå arbeid. Strategiplanen set likevel som mål ein 0-vekst i biltrafikken. Dette vitnar om særs høge ambisjonar for kollektivtransport frå fylkeskommunen si side- noko som er bra med tanke på utfordringane folkeveksten skaper for miljø og transport.

For å nå dette målet vil Skyss satse på eit godt utvikla kollektivtilbod for dei store folkemassane, dvs. i korridorar der det bur mykje folk. Hovudtanken er at bussane skal gå i rette, effektive linjer, ikkje i sløyfer som dekker større flatar og tynnare befolka område. I første rekke er det bylinjer og transport mellom regionssenter i Hordaland som skal satsast på. Det er forventa at passasjerane som ikkje bur langs ei av hovudrutene, vil måtte ta buss til eit knutepunkt for skifte av buss. Det kan sjå ut til at tilbodet i distrikta vil bli redusert.

Det er ein mangel i kollektivstrategien at det kjem lite fram korleis kollektivløysingane vil vere for område og kommunar som ikkje ligg nær eller langs ruta til eit av Hordaland sine regionssenter. Dette er særleg viktig for dei kommunane som likevel ligg nær Bergen, og som har mange pendlarar til byen, slik som Osterøy.

Osterøy er, som dei fleste omeignskommunane til Bergen, inne i ein folkevekst. Hordaland fylkeskommune sine tal for 2012 viser at om lag 1/3 av arbeidstakarane på Osterøy jobbar i Bergen kommune. I 2012 var dette over 1250 menneske – eit tal som er blitt høgare med åra, og vil auke ytterlegare når fleire som i dag bur i Bergen flyttar til Osterøy. Kommunen har to fastlandssamband; bru og fergje, og begge desse er i bruk både av pendlarar og andre reisande. Ei god kollektivløysing for vår kommune nyttar begge desse sambanda.

Ein må forvente at kommunesenteret Lonevåg vil bli sikra gode kollektive transportløysingar. I tillegg peikar områdesenteret Valestrand-Hauge seg ut med ca. 7500 innbyggarar. Dette området vest i kommunen er eit tyngdepunkt i øykommunen sin folkesetnad. Det er også her storparten av Osterøy-pendlarane bur, og er også det området med størst ledig tomteareal. Ei god kollektivløysing for Osterøy må derfor legge til rette for ein effektiv transport som inkluderer dette områdesenteret. I dag er den kortaste og mest effektive kollektivtransporten for desse pendlarane med buss via ferjesambandet Valestrand-Breistein. Dette er eit tilbod som kan minne om ei «regionsstamlinje» slik ho er omtalt i Skyss sin kollektivstrategi, men fell utanfor definisjonen dersom høyringsdokumentet vert lagt til grunn. Det er grunn til å presisere at dette sambandet utgjer ein effektiv transport for storparten av Osterøy sine pendlarar. Dersom dette tilbodet vert redusert står ein i fare for at svært mange vil velje å kjøyre privatbil via ei nedbetalt bru (neste år), sjølv om denne reisa i kilometer er mykje lenger. Sambandet er også viktig for elevar som går på skule i Bergen og Nordhordland, t.d. den vidaregåande skulen på Knarvik (TAF). Ei reise via bru og om Arna vil vere ein lang omveg for desse elevane. Det er og grunn til å nemna at

innbyggarane på Osterøy nyttar seg av fleire tenester og funksjonar som er lagt til Knarvik, m.a. legevakten. Slike tenester bør ein kunne nå gjennom kollektiv transport.

Eit godt togtilbod i Arna er svært viktig for pendlarar og andre reisande til og frå Osterøy. Tilbodet har stort forbetringspotensiale, men kan på sikt bli ei god løysing for mange ostringar, enten det vert lagt til rette for «Park and ride» ved togstasjonen eller ein får på plass direktebussruter mellom Arna og Osterøy. Vi ser det som svært positivt dersom lokaltog frå Bergen til Arna vert innlemma i Skyss sine tenester.

Osterøy Venstre meiner at utkast til kollektivstrategi for Hordaland skisserer opp gode løysingar for Bergensområdet, men rår til at ein i tillegg gjer ei grundigare drøfting for korleis ein skal nå større konsentrasjonar av pendlarar og reisande som bur nær Bergen, og som fell utanfor dei definerte områda som det skal satsast særskilt på. Eit kollektivtilbod for reisande til og frå Osterøy må omfatte både buss med ferjesambandet Valestrand-Breistein, og gode kollektivløysingar over brua kombinert med tog i Arna.

For Osterøy Venstre

Kjersti I. Vevatne

Gudrun Einbu

Fra: hoyring@nlk.no
Sendt: 11. april 2014 08:52
Til: Gudrun Einbu
Emne: høyring kollektivstrategi

Fra: Daglig brukar av sambandet Kvinnherad - Stord!
Adresse: Halsnøy Kloster
Postnr: 5455
Namn: Per Kristensen
E-post: Per.Kristensen@dnvgl.com
Uttale: Sambandet Kvinnherad - Stord!
Effektivisering!
Det vises til: "Statens Vegvesen, Kommunedelplan med konsekvensutgreiing, Rv 544 Ferjesambandet Stord - Kvinnherad, Lokalisering av ferjeleie på Stord.
Hovudrapport September 2008."
Slik anbefalt i rapporten av SV må nytt ferjeleie på Kvernanestet/Stord snarast realiserast, og med nytt etterfylgjande ferjeleie på Ungholm /Kvinnherad.
Kvernaneset – Ungholm gjev den kortaste effektive reisetida mellom Husnes og Leirvik på 39 minutt, (6 min lengre ved Ranavik) (kjelde: Konsekvensutreiing tabell i punkt 4.3 side 27)

- Det er plan agt ein ferjefrekvens på avgang kvar halve time ved val av Kvernaneset.
- 88% av dei reisande frå Kvinnherad skal til Leirvik, Heiane eller sørover. (Ref. konsekvensutreiing)
- Kvernaneset ligg i tilknyting til E39 og kan ha korrespondanse med kystbussen på kvar einaste anløp /avgang, utan å laga ein «blindtarm» som på Skjersholmane!

Berre Kvernaneset åleine gjev ein samfunns netto nytteverdi på over 242,3 mill over ein 25 års periode når anleggskostnad til ferjeleie er betalt. (Ref. konsekvensutgreiing side 77 Tabell 26.)

- Flaggruten er nedlagt og kystbussen har overtatt. Slik bør det også bli i Stord – Kvinnherad sambandet på sikt! Ved å bruka offentlige middlar, som i dag går til hurtigbåt i sambandet, kan disse brukast til ringbuss Husnes torg- Leirvik torg – Kværner – Heiane og retur på kvar halvtimes ferjeavgang i normal jobb / skule tid og evt. time frekvens elles. Dette vil medføra at ein har eit kollektiv reise tilbod på frekvens mellom Kvinnherad- Stord- Stavanger og Bergen så lenge kystbussen kjører. (Kor ofte ser vi ikkje i dag at før ferja er til kai kjører bussen? Når vi skulle nådd kystbussen går det ikkje hurtigbåt! Og frå blindtarmen Skjersholmane til kystbussen går det ikkje offentlig korrespondanse!
- Det må kunna etablerast eit månads kollektiv sonekort på ringbussen Husnes – Heiane, som og gjelder andre lokale ruter i området Heiane – Kværner – Leirvik området. Dette vile kunne gi god gjevinst til dei reisande og grunnlag for mindre bruk av privatbil. (Til eksempel får ein i dag ikkje bruka månadskortet for hurtigbåt når ein reiser som person utan bil på ferja i sambandet, men må betala ekstra personbiljett)

Å satse på at ferje og hurtigbåt skal gå parallelt i eit framtidig samband når overfartstida på ferja kan kortast ned til under 15 minutt er heilt urimelig og frekvensen for kollektiv transport kan aukast monaleg!
Spesielt når ein kan få eit kollektiv transport tilbod med frekvens mot Bergen - Stavanger på kvar kystbuss anløp!

Gudrun Einbu

Fra: Rune Karstensen <runekars@gmail.com>
Sendt: 28 februar 2014 14:07
Til: Gudrun Einbu
Emne: Innspill til kollektivstrategi

Hvorfor er ikke samkjøring nevnt i strategien?
Kan du se for deg potensiale med ca 800 000 reiser i bil i dag. Prosentandelen med passasjer nå er på under 10 prosent? Dersom halvparten av de i snitt tar med en passasjer har du 400 000 reiser.
Hvis hver fjerde bil i snitt får med seg en passasjer har du over 200 000 reiser.

Det er gjort noen tiltak med hentmeg app og samkjøringsapplikasjoner som CarMa og andre. Men for at det skal fungere må det oppmuntres til snakkes om, være framme i media og legges til rette for.

Sett at jeg som passasjer med skyss-appen kunne se om det var noen biler som hadde samkjøringsmuligheet som var på vei til buss-stoppet mitt Strømmebro. Jeg så at det i en bil 5 min unna var 2 passasjerplasser ledig, jeg kjøpte en enkeltskyss og jeg klikket "hent meg". Sjåføren fikk en melding opplest fra sin skyss-app "en passasjer på stoppested strømmebro 900 meter" OK svarte sjåføren. stoppet og jeg satt meg inn. Systemet registrerte ved hjelp av triangulering og gps koordinater at jeg var i bilen og når jeg ble satt av. Sjåføren fikk godtgjørsle av skyss systemet pr passasjer og pr kilometer kjørt med passasjer

Slik kunne privatbilismen reduseres både ved at kapasiteten i bilene ble bedre utnyttet pluss at en del av bilene kunne bli regnet som kollektive transportmidler.

Kunne ikke finne drosje eller taxi om du vil nevnt i strategien?
Det er vel per definisjon et kollektivt transportmiddel?

Vh
Rune Karstensen

Radøy kommune
Kultur- og sørvistorget

Gudrun Einbu – SKYSS

Referanser:	Saksbehandlar:	Dato:
Dykkar:	Arthur Kleiveland	28.03.2014
Vår: 14/303 - 14/3231	arthur.kleiveland@radoy.kommune.no	

Kollektivstrategi Hordaland - høyring - uttale frå Radøy kommune

Radøy formannskapet har i sak 18/2014 gjeve følgjande samrøystes uttale til Kollektivstrategi for Hordaland:

Kollektivstrategi Hordaland - høyring

Radøy kommune har forståing for at kollektivstrategien slår fast at det er nødvendig å prioritere ressursane der transportbehovet er størst, men vil gjerne understreke betydinga av den påfølgjande setninga: *Samstundes skal kollektivtilbodet vere eit attraktivt og tenleg tilbod for alle innbyggjarane i fylket.* Radøy ligg i det definerte Bergensområdet, og har mange pendlarar som reiser inn til Bergen. Radøy kommune forventar derfor at tiltak også kjem reisande i Radøy til gode.

Skyss ynskjer å utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett. Dette inneber mellom anna færrast mogleg parallelle linjer på hovudforbindelsane og at linjeføringar i størst mogleg grad skal gå rett fram mellom store reisemål. Radøy kommune støttar desse prinsippa. I det vidare arbeidet med handlingsprogram og trafikkplanar ynskjer Radøy kommune at det vert vurdert å innføre ei linje som går kortaste vei Bø – Manger – Austmarka – Knarvik, samt ei «ringrute» Knarvik – Lindås – Austrheim – Austmarka – Knarvik utan omvegar. I kombinasjon med tilførselsbussar frå mindre tettbefolka område på enkelte avgangar, vil dette sikre eit betre kollektivtilbod utan at det vert dyrare. For Radøy kommune er det viktig å understreke at kommunesenteret Manger må vere eit viktig kollektivknutepunkt også i framtida.

Radøy kommune er positiv til utvikling av regionstamlinjer i Bergensområdet. For Nordhordland dreier det seg om buss og snøggbåt frå Knarvik/Frekhaug til Bergen. For innbyggjarar i Radøy som pendlar til Bergen er dette også attraktivt. Det er i denne samanheng også ynskjeleg å forbetre dei såkalla «park and ride» anlegga og kollektivterminalane i Knarvik og på Flatøy. Slik desse er organisert no går for mykje tid vekk i overgangen frå bil til buss. Regionstamlinjene må også ha god korrespondanse med linjer lenger ut i Nordhordland, som til dømes ei linje til Austmarka – Manger – Bø og ei ringrute over Radøy. I framtida er det naturleg å utvikla park-and-ride lenger ute i Nordhordland, som t.d. Holme, Austmarka, Seim, Ostereidet, slik at ein utviklar kollektivtilbodet i tråd med folketalsauken.

Radøy kommune er i utgangspunktet positiv til ideen om linjer for samanhengande reiser mellom regionssenter og større tettstader i fylket, men stiller spørsmål ved om det er rett prioritering til dømes å opprette ei hovudlinje mellom Knarvik og Voss. I Nordhordland er det etter vårt syn viktigare å sikre eit godt kollektivtilbod mellom kommunesentra og regionsenteret Knarvik og vidare til Bergen. Det er også viktig å sikre eit visst kollektivtilbod frå meir perifere delar av Radøy kommune og inn til kommunesenteret på Manger, spesielt med omsyn til eldre.

Grunntilbodet i kollektivtrafikken i tynt befolka område er den lovpålagde skuleskyssen. Radøy kommune meiner denne må betrast med sikte på å skape ei meir effektiv reisetid for elevar både i grunnskulen og til dei vidaregåande skulane. Radøy kommune er positive til at linjer med få passasjerar kan køyrast med maxitaxi eller liknande, og meiner at dette kan gje ei betre ressursutnytting. Sjølv om fokuset bør liggje på skuleskyss og arbeidsreiser, er det viktig også å sikre eit kollektivtilbod også på kveldstid. Radøy kommune er også positiv til utprøving av ringeruter i tynt befolka område.

Framlegget til kollektivstrategien har i seg ein reell fare for svekka kollektivtilbod i distrikta. Dei største taparane ved dette, er i så fall ungdommane i distrikta. Radøy kommune understrekar spesielt at det vert lagt opp til eit ungdomsretta kollektivtilbod , som gjer det mogeleg at ungdom og andre skal kome seg trygt heim i helgene. Heilt konkret ynskjer me at den ordinære nattbussruta natt til sundag frå Bergen vert forlenga frå Austmarka til Manger, dersom passasjerar. Vidare ynskjer me ei utgreiing/vurdering av nattbusstilbodet i Nordhordland. I denne samanheng er det ynskjeleg at Nordhordland vert inkludert i «Trygt heim» ordninga med faste ruter som også kan sikre eit tilbod i nordre del av Radøy, Lindås og Meland, samt Austrheim.

Radøy kommune meiner vidare at det bør takast ein gjennomgang av takstsonesystemet i Nordhordland og andre delar av fylket med sikte på forenkling.

Radøy kommune ynskjer å vere med å påverke utviklinga av eit godt og tenleg kollektivtilbod i Nordhordland, og ynskjer å få handlingsprogrammet og trafikkplanar til høyring når så langt kjem. Radøy kommune ynskjer også at regionrådet i Nordhordland vert høyringsinstans.

Med helsing

Arthur Kleiveland
konsulent kultur- og sørvistorget

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur.

Gudrun Einbu

Fra:	Hans Jørgen Andersen <andersen@hardangerfjord.com>
Sendt:	11. april 2014 18:56
Til:	Gudrun Einbu
Kopi:	Skyss - Postmottak
Emne:	Uttale til Kollektivstrategi for Hordaland. høyringsutkast januar 2014

Til Skyss,

Reisemål Hardanger Fjord AS er ikkje høyringsinstans for høyringsdokumentet til Kollektivstrategi for Hordaland, men tillet seg her å gje ein uttale.
Kollektivtrafikken i Hordaland betyr mykje for mange, og det er lagt ned eit godt arbeid i høyringsutkastet som er lagt fram.

Reisemål Hardanger Fjord saknar allikevel eit reiselivsperspektiv i høyringsutkastet, og ynskjer at behov for kollektivtransport for gjester frå inn- og utland vert med som ein av dei grunnleggjande premissane for planlegging av kollektivtransport i åra som kjem. Etterspurnaden frå turistar etter reiser med kollektive transportmidler auker, og dei regionane med gode løysingar vil få fleire tilreisande. Dette gjev grunnlag for verdiskapning og grunnlag for busetting og sysselsetting i distrikta.

Frå Vestlandsrådets Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-20 (vedteken 2013):

Ei av hovudutfordringane for reiselivsnæringa på Vestlandet er transport til og i landsdelen. Samferdsel er ett av dei prioriterte innsatsområda i Reiselivsstrategien.

Status: Det er vanskeleg å ta seg fram som reisande i landsdelen, og til dels komplisert for enkelte målgrupper/marknader å komme til Vestlandet

Utfordringar: 1. Sterkare samordning mellom reiseliv og samferdsle på alle nivå i forvaltninga. 2. ... 3. Samkjøring av eit føreseieleg og heilårleg transporttilbod med heilårsopne vegar i og mellom dei fire fylka tilrettelagt for tilreisande og fastbuande

Ambisjonar: Eit godt tilrettelagt kollektivtilbod både for fastbuande og tilreisande i regionen

Om ein skal ta dei politiske signala på alvor må reiselivet sine behov vere ein grunnleggjande premiss i planleggjinga av kollektivtilboet i fylket framover.

NHO Reiselivtes samferdselsløft (2010) nemner 4 hovudpunkt for å oppnå eit samferdsleløft:
1. Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken
2. Bedre informasjon
3. Bedre ankomst og knutepunkter
4. Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene

Kommentarar og ynskje til desse punkta:
1. Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken
a) Arbeide fram gode løysingar for turoperatørar som nytter kollektivtransport i tilbodet til sine kunder. Ettersporsnaden etter reiser med kollektivtransport organisert gjennom turoperatørar er venta å auka vidare i åra som kjem. Dei fylka/regionane som legg til rette for eit godt samspel mellom turoperatørar og kollektivtransport (t.d aksept av voucher som betalingsmiddel som ein del av krav til operatør) vil vere vinnarar i åra som kjem.
b) Langsiktig planlegging og tilrettelegging er viktig, særleg i turoperatørmarknaden. Ruter bør ha så lite variasjon i rutene som mogleg (helgedagar/kvardager/skuleferie osv), og dei bør vere fastlagde fleire år framover.
c) Materiellmessig tilrettelegging av buss/tog for å ta med syklar og ski. Internasjonalt finns det gode eksempler på dette. Våren 2014 vert nasjonal sykkelrute nr. 6 frå Voss til Leirvik skilta som sykkelrute. Med dagens busstilbod er det ikkje mogleg for ein syklist å planleggje å ta med seg sykkelen sin på buss på deler av strekninga. Dette bør endrast.
d) Reisemål Hardanger Fjord meiner at Skyss, evt i samarbeid med nasjonale myndigheiter bør kartlegge korleis land som er gode på kollektivtransport for eigen befolkning og tilreisande løyser sine utfordringar. Skyss bør lære av dei

beste kollektivtransportsystema i Europa der omsyn til reiseliv er teken inn som eit premiss. Skyss bør aktivt leite seg fram til dei beste døma (best practice) med kombinasjon kollektivtrafikk/reiseliv.
d) Tilegnare års praksis med årlege åpne møte i distrikta der ein ber om innspe. til Skyss bør takast opp att.

2. Bedre informasjon
a) I strategien: Gjere det enkelt å finne relevant informasjon om reisa på norsk. «og engelsk» bør vere med. Både for tilreisande og fastbuande som ikkje kan norsk.
b) Skyss må ha ein ambisjon om at eigen ruteplanleggar og nasjonale ruteplanleggjarar gjev best mogleg informasjon om tilboda i Hordaland på norsk og engelsk.
c) Informasjonsarbeid må alltid ta utgangpunkt i at det skal vere forståeleg for ein som ikkje er lokalkjend.

3. Bedre ankomst- og knutepunkter
Dette punktet er ve: ivareteken i høyringsutkastet.

4. Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene
a)Betre samordning av ruter på tvers av fylkesgrenser og mellom turistattraksjonar. Dette er ikkje berre ein fordel for tilreisande, og og for innbyggjarar i Hordaland. Eit døme på ei fylkeskryssande reiserute mellom turistattraksjonar er Trolltunga (22.000 på tur, og sterkt aukande) - Preikestolen (200.000 + på tur). Mange av dei besøkande reiser kollektivt, og ynskjer å reise med buss. I dag er dette omstendeleg. Eit anna døme på tilgjenge til turistattraksjoner er å reise til Folgefonn (ski/breløysing) i Jondal frå Voss/Ulvik/Eidfjord/Sørfjorden. I dag er det inga korrespondanse med skibussen Herand/Jondal/Folgefonna. Den nye Folgefonntunnelen gjev moglegheiter for å endre på dette. Store turistattraksjonar i Hordaland bør ha god tilgjenge med kollektivtrafikk frå Hordaland, og frå andre fylke. På same vis som store turistattraksjonar utanfor Hordaland (t.d. Preikestolen) bør ha god tilgjenge frå Hordaland.
b)Konkret forslag til planleggingsverktøy: Kartlegg dei største turistattrakasjonane i og kring Hordaland. Utvikle rutenett som gjev eit godt transporttilbod til og mellom desse i samarbeid med kringliggjande fylke.

Styret og administrasjon i Reisemål Hardanger Fjord står i felleskap bak denne uttalen.

Med hilsing frå fruktbare Hardanger

Hans Jørgen Andersen
reiselivsdirektør/managing director
Reisemål/Destination Hardanger Fjord AS
Sandvonvegen 40, N-5600 Norheimsund

Tel: +47 5655 3870
Fax: +47 5655 3871
Mob: +47 411 511 87
E-post: andersen@hardangerfjord.com
www.hardangerfjord.com

Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Skyss
P.b 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:	Sakshandsamar/innvalsnr:	Vår referanse:	Dykkar referanse:	Vår dato:
Region vest	Olav Terje Hove - 57655802	2014/016188-003		10.04.2014

Uttale Kollektivstrategi for Hordaland

Statens vegvesen (SVV) har motteke utkast til Kollektivstrategi for Hordaland.

SVV har vore med i dette arbeidet gjennom delprosjektet Full framkomst, og har også vore orientert om dei andre delprosjekta gjennom deltaking i Samarbeidsrådet for prosjektet.

I forordet til planen heiter det at kollektivstrategien for Hordaland er utarbeidd med forankring i Regional Transportplan for Hordaland 2013 – 2024. Det vert i planen peika på at oppfylling av måla i strategiplanen inneber at det må takast i bruk verkemiddel som fylkeskommunen ikkje rår over åleine. «Kollektivstrategien peikar såleis på ambisjonar vi har på vegne av våre samarbeidspartar, som stiller seg bak dei same måla».

I Regional transportplan for Hordaland 2013-2024 er det vist til nasjonale føringar som ligg i NTP og til andre nasjonale føringar. Konkret heiter det i planen at for Bergensområdet skal delen av reiser med privatbil reduserast frå 64% til 56% av alle turar innan 2024. Denne reduksjonen skal fordele seg med at reisande med kollektivtranport skal auka frå 12% til 16% og delen av reiser med sykkel skal auka frå 3% til 8%. I sentrale deler av byane og tettstadene bør sykkeldelen liggja i intervallet 10-20%.

Kollektivstrategi for Hordaland peikar på at oppfylgjing av strategien vil skje gjennom eit eige handlingsprogram, kopla mot budsjettprosessar og andre relevante planprosessar. Det heiter vidare at handlingsprogrammet vil visa dei prioriterte tiltaka som er mogelege innanfor gjeldande økonomiske rammer.

Statens vegvesen finn at Kollektivstrategien for Hordaland er eit oversiktleg og lett tilgjengeleg produkt. Strategien held seg på eit overordna nivå og peikar på korleis ein ser for seg utviklinga i kollektivsatsinga i fylket framover. Vegvesenet har ingen merknader til oppbygginga eller omfanget av planen. Vegvesenet har heller ingen meknad til presentasjonen av delprosjektet Full framkomst som etaten har hatt ansvaret for. Det vil vera naturleg å koma tilbake til dette prosjektet under arbeidet med handlingsprogrammet og i det vidare arbeid med bymiljøpakkar og belønningsordning.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

I planen er det peika på at universell utforming ligg som ein premiss for utviklinga av kollektivsystemet. Det heiter vidare «Dette inneber at vi så langt som mogeleg utformer løysingar som sikrar tilgjenge for alle, *utan spesielle tiltak for særskilde grupper.*» Det er uklart kva som ligg i den siste formuleringa.

Statens vegvesen vil knyta nokre generelle kommentarar til strategiplanen:

- For å sikra legitimitet bør det gå fram at det er Hordaland fylkeskommune som lagar strategi for kollektivtilbodet. Sjølv om det i praksis er Skyss som skal gjennomføra og fylgja opp planen, bør det gå fram at det er forvaltningsorganet Hordaland fylkeskommune gjennom sine folkevalte, sin strategi. Det vert spesielt vist til side 3 i planen.
- Statens vegvesen merkar seg at det er nytta andre tal for reisemiddelfordeling i Bergensområdet enn det som er måla i Regional Transportplan Hordaland 2013-2024 (som også er nytta i KVU for Bergensområdet, og som også låg til grunn for delprosjektet Full framkomst). Bruk av andre tal i reismiddelfordeling medfører m.a at ein kjem lågare ut med talet på syklande og bilpassasjerar, og høgare på talet på kollektivpassasjerar. Ulike tal vil slå ut på andre strategiar som sykkel- og gåstrategi. Dei same tala bør nyttast i ulike dokument og bør derfor kvalitetssikrast. Statens vegvesen vil spesielt peika på den låge andelen syklande som er føresett i planen. Her er ein reduksjon i andelen syklande medan det i andre samanhengar vert rekna at ein har eit stort potensiale i å få fleire til å nytta sykkel. I RTP er det føresett at sykkeldelen skal auka frå 3% i 2012 til 8% i 2024. Sjølv om det i kollektivstrategien er nytta 2040 som prognoseår, er det vanskeleg å sjå nokon grunn til at sykkeldelen skulle gå ned. Det kan også sjå ut som totaltalet på reiser i 2012 er sett høgt samanlikna med tal brukt i RTP/KVU.
- I Klimaplanen for Hordaland, som også er sendt ut på høyring, er det satt som mål at delen av reiser med kollektivtransport i Bergensområdet skal vera 18% i 2030, reiser til fots skal vera 21% og reiser på sykkel skal vera 10%.
- Statens vegvesen vil peika på samkøyringsprosjektet i Bergen der målet er å få fleire passajerar i kvar bil. Det går ikkje fram av planen kva verknader ein ser for seg at prosjektet får for reisemiddelfordelinga (ingen auke i talet på personbilar, men fleire passasjerar i kvar bil).
- Statens vegvesen vil peika på at val av utbyggingsalternativ (desentralisert senterstruktur) i RTP skulle gje mindre behov for reiser. Vi ser ikkje korleis dette er teke omsyn til i planen. I same retning peikar arbeidet med samordna areal- og transportplan på at ein god lokaliseringspolitikk gir behov for færre reiser.
- Statens vegvesen vil peika på at i arbeidet med handlingsprogrammet vil det statlege bidraget vera gitt gjennom midlane avsatt i Nasjonal transportplan og avtalar som måtte verta inngått gjennom forhandlingar om bymiljøavtalar og belønningsordning.

Konklusjon

Statens vegvesen meiner meiner planen er oversikteleg og har ei grei utforming og omfang. Det bør gå betre fram at dette er Hordaland fylkeskommune sin strategi for utvikling av kollektivtrafikken framover.

Statens vegvesen ser at ein i kollektivstrategien er komen lågt ut med talet på sykkelturar i forhold til RTP. Ved å auka talet på sykkelturar og ta med ein forventa effekt av samkøyringsprosjektet, er det mogeleg at talet på kollektivreiser er noko høgt. Det burde vore

lagt til grunn same reisemiddelfordelinga som i RTP, gjerne med ein auke i delen av turar til fots og med sykkel frå 2024 til 2040.

Med helsing

Hanne Hermanrud
Avd.dir Veg- og transportavdelinga

Olav Terje Hove

STORD KOMMUNE

Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga
Postboks 7900

5020 Bergen

Vår dato: 05.03.2014
Vår ref: 2014/678 - 5833/2014 / N02
Dykkar ref:

Kollektivstrategi for Hordaland - Høyring

De vert med dette orientert om at Stord formannskap 5. mars 2014, sak PS 9/14 «Kollektivstrategi for Hordaland, høyring», vedtok slik samrøystes

Uttale:

Stord kommune meiner at Kollektivstrategi for Sunnhordland er eit godt utgangspunkt for det vidare arbeidet med å utvikla kollektivtilbodet i fylket. Kommunen meiner likevel at høyringsutkastet i for liten grad tek opp i seg utfordringane utanfor Bergensregionen.

Stord er vekstkommune og regionssenter i Sunnhordland. Som del av ein kollektivstrategi for Hordaland meiner Stord kommune at det bør lagast ein eigen kollektivplan for Stord og nabokommunane. Kollektivplanen må visa behovet for kollektivtilbod og kor Skyss må setta meir innsats, føremålet med planen må vera å få eit betre grunnlag for gode og effektive løysingar både når det gjeld rutetilbod og anleggsstruktur i regionen. Rutetilbodet må gjelda både skuleskyss, pendling, yrkes- og fritidstrafikk.

"Betalingsløysing i Stord Kommune og omegn er dårleg. Fylket bør på kort sikt redusera talet på takstsonar i regionen til maks ein sone per kommune, slik dagens løysing i er i Bergen Kommune. På lang sikt bør ein leggja til rette for ei takstsone i heile Sunnhordland (einskapstakstsone)"

Med helsing

Magnus Mjør
rådmann

Rådhuset
Postboks 304
5402 Stord

Rådhuset
post@stord.kommune.no

Telefon
53 49 66 00

Telefaks
53 49 66 01

tide

HØRINGSUTTALELSE FRA TIDE BUSS

I forbindelse med forslag til **Kollektivstrategi for Hordaland,** datert januar 2014
Høringsfrist 11. april 2014

Skyss v/ direktør Oddmund Sylta
Postboks 7900
5020 BERGEN

tide

Kollektivstrategi for Hordaland, uttale fra Tide Buss.

Det vises til høringsutkast til kollektivstrategi for Hordaland med invitasjon til å gi uttale innen 11. april 2014.

Utkastet til kollektivstrategi er gjennomgående svært bra med viktige tiltak for å gjøre kollektivtilbudet effektivt og enda mer attraktivt. Vi setter også pris på det samspillet som Skyss legger opp til.

Tide har enkelte betraktninger som forhåpentligvis kan bidra positivt i det videre strategiarbeidet, og foreslår således et eget avsnitt som omhandler **MEST MULIG BUSS FOR PENGENE.**

- ✓ **Utvikle et ruteopplegg som gir en resursgjerrig produksjon**
- ✓ **Basere ruteopplegget på standard busser med god funksjonalitet**
- ✓ **Sikre fortsatt god konkurranse om oppdragene**

Hensikten med et slikt avsnitt er å synliggjøre at Skyss har en klar strategi for å unngå unødig bruk av "skattebetalernes penger".

Med å utvikle videre et ruteopplegg som gir resursgjerrig produksjon menes følgende:
Arbeide for å forbedre rutetilbudet til å bli enda mer effektivt og resursgjerrig gjennom aktivt samspill med operatørene. Overordnet er en effektiv produksjon preget av lite tomkjøring (busser som kjører i rute begge veier), kun nødvendig regulering og jevn produksjon over dagen.

Med å legge opp til standard busser med god funksjonalitet menes følgende:
Også i kommende anbudskonkurranser vil det legges vekt på at vognkravene er knyttet opp til funksjonalitet. Det skal videre arbeides for å implementere og bruke en nasjonal standard for kostnadseffektive busser, samt i størst mulig grad begrense ulike vogntyper. Basert på erfaring gir ulike vogntyper lavere effektivitet i ruteproduksjonen.

Med å sikre god konkurranse om oppdragene menes følgende:
Være en attraktiv oppdragsgiver gjennom å være forutsigbar og tydelig. Videreføre ordningen med å invitere potensielle fremtidige operatører til dialogmøter før utarbeidelse av anbudskonkurranser. På den måten får man tidlig innspill for å utvikle fremtidige kontrakter som er balanserte for både operatør og oppdragsgiver.

Tide foreslår et avsnitt om at Skyss skal være en pådriver for standardisering av kontrakter på nasjonalt nivå.
Som nest største oppdragsgiver i landet, ser vi det som naturlig at Skyss tar en toneangivende rolle i å utvikle nasjonale standarder knyttet til anbudsutsetting. Vi mener således at dette spesifikk bør omtales i strategiplanen.

tide

I forbindelse med punktene 3 og 5 etterlyser Tide at strategiforslaget i større grad beskriver faktorer relatert til fremkommelighet. Punktene handler blant annet om å gjøre linjenettet mer effektivt. Disse punktene kunne gjerne vært mer utfyllende og konkrete.

Fleksibilitet og reisetid er en avgjørende faktor for å få flere til å reise kollektivt. I dette perspektivet involverer fremkommelighet tiltak som alene og samlet kan redusere reisetiden. I denne sammenheng kan nevnes tiltak som kontantfrie busser. Kontantfrie busser vil medføre kortere opphold på holdeplasser, og dermed øke hastigheten på den aktuelle trasé. Samtidig opplever Tide at køkjøring er en utfordring, og det er nødvendig med raske tiltak for å begrense køkjøringen. Tide registrerer at i Sør-Trøndelag har kollektivsektoren og Statens Vegvesen et nært samarbeid for å øke effektiviteten i kollektivtrafikken. Tide tror et tilsvarende samarbeidstiltak i Hordaland kan bidra positivt før å øke effektiviteten tilsvarende. Tide vil i en slik sammenheng også være en naturlig ressurs/samarbeidspartner all den tid sjåfører/reisende er viktige lytteposter som beskriver "feltarbeidet" i kollektivtrafikken.

Avslutningsvis vil Tide foreslå at en eventuell redusering av rutetilbudet i tynt befolkede områder vil skje i en konstruktiv dialog med de aktuelle kommunene, ref punktet *" Skyss vil samordne offentlig transport i tynt befolka område"*.

Dersom det er forhold knyttet til de ovennevnte innspill og/eller andre tema Skyss ønsker svar på, kan undertegnede kontaktes.

Med vennlig hilsen
Tide Buss AS

Bergen den 11. april 2014

Roger Harkestad
Administrerende direktør

TYSNES KOMMUNE
Rådmannskontoret
5685 UGGDAL
Telefon: [illegible]
Telefaks: [illegible]

Hordaland fylkeskommune
Skyss
Postboks 7900

5020 BERGEN

UGGDAL, 07.04.2014

Saksnr	Dok.nr	Arkivkode	Arkiv.Sek.Sekvens	Deres ref
12/1367	2640/14	700	FSK RÅD STIDAL	

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

Frå møte i formannskapet 26.03.14, sakn.r. 23/14.

De vert herved orientert om at det er gjort følgjande vedtak:

«Tysnes kommune merkjer seg hovudpunkta i Kollektivstrategi for Hordaland.

Tysnes kommune er positive til å vurdera meir fleksible kollektivstrategiar for vegtransport i eigen kommune. Me føreset at ein slikt tilbod vert utvikla i tett dialog mellom Hordaland fylkeskommune og Tysnes kommune.

For Kollektivstrategi for Hordaland kan bli ein viktig styringsverktøy for å utvikla tilbodet, må dokumentet som no ligg føre, supplerast med strategiar som tek opp satsingar for betre samordning av sjø- og landbasert transport. Ein slik samordning har potensial til å auka talet på kollektivreisande frå distrikta vesentleg.

Tysnes kommune ser det som urovekkjande at Kollektivstrategi for Hordaland knappast tek opp sjøbaserte satsingar i det heile. Me vil på det sterkaste oppmoda om at det vert arbeidd vidare med dette!»

* * *

Me legg ved kopi av møteboka for sak 23/14.

Med helsing
Tysnes kommune

Steinar Dalland
rådmann

SAMLA SAKSPAPIR AMSTRUPLUNG

Tysnes kommune

Arkivsak : 12/1367 -
Arkivkode: 700

Sakshandsamar: Steinar Dalland

Handsamingar:

Utvalssaker:	Utval	Møtedato
PS 23/14	FORMANNSKAPET	26.03.2014

KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND

Vedlegg: 1. Kollektivstrategi Hordaland- høyring
2. Kollektivstrategi for Hordaland

SAKSFRAMSTILLING:

Det vert vist til vedlagde høyringsutkast for Kollektivstrategi for Hordaland.

Kollektivstrategi Hordaland byggjer på Regional Transportplan for Hordaland 2013 - 2024 og vil vera Skyss sitt viktigaste styringsdokument i for å utvikla kollektivtilbodet framover.

Mykje av strategidokumentet konsentrerer seg, naturleg nok, kring dei store befolkningssentra. Kollektivtransport har også viktige funksjonar der folk ikkje bur likt tett, for å oppretthalda ein grad av mobilitet hjå dei som ikkje nyttar bil.

For Tysnes kommune sitt vedkomande er det særskilt viktig å merkja seg at Skyss ønskjer å samordna offentleg transport i område som er lynt befolka. Det er i den samanheng interessant å merkja seg at det vert lagt til at skulesyssets, som er grunnstamma i det lokale tilbodet, kan utviklast til å nå fleire målgrupper. I tresetningen er at det kan gjerast mykje å svekka tilbodet til skuleelevane.

Skyss opnar også for meir fleksible strategiar med mindre kapasitet og behovstilpassa køyring. Rådmannen trur det vil vera positivt å arbeida saman med Skyss langs ein slik akse, det nyttar i den sammanheng strekast under behovet for ei god lokal medverknad i ei slik utvikling.

Det er også interessant å merkja seg at Skyss ønskjer å utvikla gode regionstamlinjer i Bergensområdet. For vårt vedkomande vil det da særskilt vera stamlina Os- Bergen som er interessant. I ei utvikling av denne ønsker ein å ha ambisjon om å også finna opp større deler av trafikken frå ferjesambanda på Halhjem. For å lykkast med å flytta trafikk her frå bil til buss ma det også leggjast til rette for dagparkering i nærleiken av ferjestad.

Tilsvarande er det positivt å merkja seg ambisjonen om å binda regionen saman mot Sunnhordland og Haugalandet.

I eit fylke som Hordaland der sjøvegen framleis er ei viktig kommunikasjonsnetve er det skuffande at kollektivstrategien i så lita grad tar opp problemstillingar knytt til transporttilbodet på sjø, og ikkje minst samanhaeng mellom veg- og sjøbasert transport. For å lukkast med å gje effektive reisetilbod må Skyss i langt større grad ta opp i seg samordning mellom sjø- og landtransport. Det ferjesambandet Tysnes kommune har både Hodnanes – Jektevik og Varge – Halhjem ber i dag mykje biltrafikk inn i bolkuingssentra rett og slett på grunn av at det ikkje finnes formålsig samordning mellom ferje – buss og snøggbåttrafikk. I særskilt grad er Hålhjem eit stort trafikknutepunkt mellom Bergen og Sunnhordland, det er saleis påfallande at dette knapt nok er omtalt i Skyss sine tankar om å vidareutvikla regionstamlinje i Bergensområdet.

Det er elles svært lite som står om båt og ferjetrafikk i Kollektivstrategi for Hordaland, i hovudsak er det omtala i samband med at Skyss vil redusera miljøbelastning frå båt og ferjetrafikk. I det heile ber Skyss sine tankar om sjøtransport veldig lite spenst i seg!

Rådmannen gjer tilleggsforslag om slik uttale til Kollektivstrategi for Hordaland.

INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:

Tysnes kommune merkjer seg hovudpunkta i Kollektivstrategi for Hordaland.

Tysnes kommune er positive til å vurdera meir fleksible kollektivstrategiar for vegtransport i eigen kommune. Ein føreset at ein slikt tilbod vert utvikla i tett dialog mellom Hordaland fylkeskommune og Tysnes kommune.

For Kollektivstrategi for Hordaland kan bli ei viktig styringsverktøy for å utvikla tilbodet, men dokumentet som no ligg føre, supplerast med strategiar som tek opp satsingar for betre samordning av sjø- og landbasert transport. Ei slik samordning har potensial til å auka talet på kollektivreisande frå distrikta vesentleg.

Tysnes kommune ser det som uroverkjande at Kollektivstrategi for Hordaland knappast tek opp sjøbaserte satsingar i det heile. Me vil på det sterkaste oppmoda om at det vert arbeidd vidare med dette!

VEDTAK I FORMANNSKAPET 26.03.2014:

I samsvar med innstilling.

Hordaland Fylkeskommune

1 1 APR 2014

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
5020 BERGEN

ULVIK HERAD
5730 ULVIK

Dykkar ref.:	Vår ref.:	Direkte innval:	Stad/Dato:
	12/565-6/K2-N02/RME	56527018	10.04.2014

SÆRUTSKRIFT: Kollektivstrategi for Hordaland

09.04.2014 Heradsstyret

HST-011/14 SAMRØYSTES VEDTAK:

Ulvik herad vil i hovudsak støtta den framlagde strategien for kollektivtrafikken i Hordaland. Heradet er samd i måla om nullvekst i privatbilismen, og at kollektivtransporten må stå for trafikkveksten. Alt av omsyn til å sikra eit funksjonelt samfunn med god mobilitet, og for å nå måla om betre klima og miljø. Dette er gode målsettingar for framtida.

Ulvik herad saknar likevel meir fokus på distrikta sine behov i kollektivtrafikken. Me vil peika på fylgjande aspekt som me ber Hordaland Fylkeskommune leggja vekt på i handsaminga av strategien:

- Kollektivbrukarane må sikrast eit godt rutetilbod ut over den lovpålagde «skuleskyssen». Me treng eit kollektivtilbod som er tilgjengeleg heile året, også av omsyn til turismen i sommarmånadane.
- Kollektivbrukarane må sikrast eit heilskapleg kollektivtilbod. Det er difor viktig med god korrespondanse mellom buss og tog, slik at tilbodet vert funksjonelt. Ein må pårekna større mobilitet mellom distrikt og sentrum i framtida. Dette må kollektivstrategien ta høgde for. Eit funksjonelt parkeringstilbod (i trafikk-knutepunkta) er viktig for dei som pendlar over lengre avstandar t.d. Ulvik-Bergen. Utforming av trafikk-knutepunkt, effektiv køyretid, betre informasjonssystem og moderne billetering må også koma distrikta til gode.
- Ruteskyssen må oppretthaldast på dagens nivå, og ikkje byggjast ned, sjølv om hovudsatsinga i planen er i Bergensområdet. Ulvik/Hardanger vil koma nærare Bergen med raskare togsamband/betre vegar Voss-Bergen
- Betre kommunikasjonar og meir samhandling i Hardanger krev eit godt utbygd kollektivtilbod, på tvers av kommunegrensene for heile regionen.
- For Ulvik herad er det viktig at kollektivtilbodet tek omsyn til Hjeltnes Vidaregåande skule og andre arbeidsplassar, og at det mogleggjer dag- og vekependling frå regionssentra og nabokommunane.

Internett adresse:	E-post:	Telefon:	Telefax:
www.ulvik.kommune.no	ulvik@ulvik.kommune.no	56 52 70 00	56527001

Med hilsing

Reidar Meel
assisterande rådmann

BERGEN KOMMUNE

[redacted]

[redacted]

Deres ref.	Deres brev av:	Vår ref.	Emnekode	Dato
Gudrun Einbu		201128005-7 BJFR	ESARK-022	8. april 2014

Høringsuttalelse til 'Kollektivstrategi for Hordaland'.

Ungdommens bystyre (UB) stiller seg positiv til Kollektivstrategi for Hordaland, og vil benytte anledningen til å komme med forslag som vi tror forbedrer kollektivtrafikken i Hordaland ytterligere. Alle representantene i UB har undersøkt på egne skoler hva elevene mener, og oversikten nedenfor er en summering av de tilbakemeldinger som ble gitt.

1. Billetter og priser

Det bør gis økt tilskudd til kollektivtrafikken slik at prisen for barnebilletter kan reduseres.
Aldersgrensen for barnebillett økes til fylte 18 år, og dette erstatter dermed delvis UngdomSkyss som gjelder fra 16 til og med 19 år.

Lav pris er et godt virkemiddel for å beholde, men også for å få flere til å bruke buss. Dette vil det bidra til å beholde barn og unge som bussbrukere i en periode hvor mange av disse eller ville tatt sertifikat på moped og i stedet velger dette som transportmiddel.

2. Flere avganger.

Det bør legges til rette for flere avganger i distriktene både for busser og ferger. Dette gjelder særlig på kveldstid og i helger. Det er ikke vanskelig å finne flere eksempler der det til distriktene kun går buss annenhver time på kveldstid. Når det gjelder ferger kan nevnes at fergen til Askøy har sin siste avgang fra Bergen kl. 1650 på hverdager og ellers ikke har noen avganger lørdag og søndag.

3. Større billettutvalg

Det er ønskelig med flere typer billetter, for eksempel en «helge-billett» som gjør det mulig å reise ubegrenset i løpet av en helg (lørdag – søndag) innenfor nærmere angitte soner. Dette blir en utvidelse av DagSkyss med sine 24 timers varighet.

4. Bedre informasjon om billett-typer.

Mange barn og unge gir tilbakemeldinger på at det er vanskelig å sette seg inn i innholdet i de ulike billett-typene. UB ønsker derfor at det ses på om denne informasjonen kan gjøres mer lettfattelig og forståelig for denne målgruppen.

5. Renhold.

Det etterlyses flere søppelspann på buss-stoppene. Disse er dessverre utsatt for hærverk av og til, og bør da erstattes/repareres så snart som mulig.
Det bør også være flere og større søppelspann på bussene.
UB ønsker i tillegg at det ses på alderen til buss-parken. Enkelte busser er svært gamle og preges av dette i form av slitasje og dårlig luft ombord. Det oppleves også dårlig luft i nyere busser og på bybanen, særlig på dager med nedbør, og det bes vurdere om det kan gjøres noe med dette.
Renhold av buss-stoppene bør gjøres oftere.

6. Miljøvennlige busser.

UB ønsker flere gass-drevne busser, særlig i Bergen sentrum. Dette bidrar til bedre luftkvalitet for innbyggerne. Gass-busser slipper i motsetning til dieselbusser ut minimalt med helseskadelige partikler og NOX.

7. Holdeplasser.

Mange barn og unge melder tilbake om at buss-sjåfører flere ganger har passert busstoppene uten å ta dem med. Dette gjelder på dager med dårlig vær siden mange da velger å stå helt inn i buss-skuret for ikke å bli våt og kald. De er dermed ikke så lett å se for bussjåføren. Mange av bussholdeplassene gir dessuten lite beskyttelse i dårlig vær. UB mener derfor at det bør ses nærmere på bussholdeplassene sine utforming slik at dette bedres, gjerne i form av bedre belysning.

8. Flere billett-automater.

I og med at det er billigere å kjøpe billett fra automat i stedet for hos sjåfør mener UB at det bør utplasseres flere billettautomater. Det er ikke riktig at man må betale høyere pris når det ikke er tilgjengelige automater ved buss-stoppene.

Ungdommens bystyre vil takke for anledningen til å komme med innspill i form av denne høringsuttalelsen, og håper punktene vil bli tatt med i det videre arbeidet med kollektivstrategien.

Med vennlig hilsen
for Ungdommens bystyre

Bjarte K. Frønsdal
juridisk rådgiver

UNGDOMMENS FYLKESTING
HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Notat

Til:	Gudrun Einbu
Frå:	Ingeborg Borgen Takle

Referanse
2014/560-43

Dato
23.04.2014

Uttale til Kollektivstrategien - frå Ungdommens fylkesutval

Me i Ungdommens fylkesutval stiller oss positivt til Kollektivstrategien, og er svært nøgd med «Skyss vil samordne offentlig transport i tynt befolka område» sitt avsnitt der skuleskyss er førsteprioritet.

Med helsing

Olve Akselsen
Ansvarleg Samferdsel

Vaksdal kommune
Samfunnsutvikling

Hordaland fylkeskommune
Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

Referanser:	**Saksbehandlar:**	**Dato:**
Dykkar:	Willy Andre Gjesdal	19.03.2014
Vår: 14/310 - 14/1749	willy.andre.gjesdal@vaksdal.kommune.no	

Kollektivstrategi for Hordaland - Høyringsfråsegn

Høyringsutkast for Kollektivstrategi for Hordaland peiker på at behovet for kollektivløysingar er størst i dei 12 kommunane i Bergensområdet der om lag 90 % av kollektivreisene skjer i dag. Bergensområdet er definert som Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os.

Kollektivtilbodet i og til/frå Vaksdal kommune vert i tillegg til Skyss dekt av jernbane og fylkeskryssande kommersielle liner. Det er ønskjeleg at desse vert samordna slikt at ein har eit effektivt kollektivtilbod for områda aust for Bergen. Her har fylkeskommunen ved Skyss eit særskilt ansvar og bør innta ein pådrivarrolle.

Traséen frå Bergen sentrum til Arna vert omtalt som regional stamline og «på sikt vidare mot Voss», medan dei til andre bydelssentre er bystamliner. Bystamliner kjem i ein heilt anna kategori, og har høgare prioritet enn regionale stamliner.

Vaksdal kommune ønskjer ei bymessig utvikling i traseen Arna - Vaksdal - Voss. Framtidig utvikling av dobbeltspor Bergen - Voss vil bringe dagleg arbeidsreisetid for pendlarar ned til 40 minutt for heile strekninga. Ei framtidig oppgradering til bystamline for deler av traseen vil vere naturleg å sjå i samanheng med den framtidige utviklinga og eventuelle endringar som måtte kome i samband med kommunereformen. Arne er ein bydel i Bergen, denne delen av banen bør sjøvsagt allereie no anerkjennast som bystamline.

I planen vert det peikt på at parkering langs stoppestadane er eit kommunalt ansvar, men fylkeskommunen har ansvaret for koordinering av kollektivtilbodet og bør ha ein pådrivarrolle «park and ride», som vil vere viktig langs heile strekninga Arna – Voss.

Det er viktig at fylkeskommunen gjennom Skyss tek samfunnsansvar med å ivareta, vidareutvikle og koordinere eit tilbod for offentleg transport også i tynt befolka område i fylket.

Med helsing

Post
post@vaksdal.kommune.no
Konsul Jebsensgt. 16, 5722 Dalekvam

Kontakt
www.vaksdal.kommune.no
Telefon +47 56 59 44 00
Telefaks +47 56 59 44 01

Konto
Org.nr. 961 821 967

vaksdal kommune
BYNÆRT BYGDELIV

Eirik Haga
Ordførar

Willy Andre Gjesdal
Einingsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har difor ingen underskrift.

VAKSDAL KOMMUNE

Hordaland fylkeskommune
Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

Referanser:	**Saksbehandlar:**	**Dato:**
Dykkar:	Willy Andre Gjesdal	04.04.2014
Vår: 14/310 - 14/2178	willy.andre.gjesdal@vaksdal.kommune.no	

Melding om vedtak - Kollektivstrategi for Hordaland - høyring

Kommunestyret - Sak 17/2014**:**

Det er gjort slikt vedtak i saka:

Vaksdal kommune ønskjer gjennom vedlagte høyringsuttale til «Kollektivstrategi for Hordaland» å peike på at kollektivtilbodet aust for Bergen sentrum vert prioritert i tråd med moglegheitene for utvikling som følgje av utbygging av veg og bane.

Rett utskrift:

Sølvi Legård
Politisk sekretær

Brevet er godkjent elektronisk og har difor ingen underskrift.

Høyringsfråsegn

Hordaland fylkeskommune v/Skyss: Kollektivstrategi for Hordaland.

Bergen, 21. februar 2014

Velferdstinget takkar for høve til å svara på denne høyringa.

> Velferdstinget er ein samanslutnad av studentdemokratia tilknytt Studentsamskipnaden i Bergen (SiB) og representerer kring 27 000 studentar. Me er bergenstudentane si stemme andsynes SiB, utdanningsinstitusjonane, Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten i velferdspolitiske spørsmål.

Det er viktig for Bergen som studentby at ein har eit velutbygd og velfungerande kollektivtilbod. Studentar er ei befolkingsgruppe som skjeldan disponerer motorkøyrety og er difor avhengig av kollektivtransport for å komme seg frå A til B.

Prisar

Velferdstinget meiner at Skyss, i sin prosess for å forenkla billettilbodet, bør fjerna aldersgrensa på kollektivtransport for studentar. Det er ikkje gitt at ein student plutseleg får betre økonomi når ein går over den sette aldersgrensa, og Velferdstinget meiner det noverande systemet ikkje fungerer hensiktsmessig og rammar feil.

Tilgang

Velferdstinget meiner Skyss må styrka kollektivtilbodet kring viktige studentknutepunkt i Bergen. Døme på slike nøkkelpunkt er studentbustadane ved Grønneviksøren og Høgskolen i Bergen sitt nye bygg ved Kronstad. Ved slike punkt er det mange studentar som på ulike tidspunkt av dagen skal til og frå, og Velferdstinget fryktar at tilbodet ikkje er tilstrekkeleg. Som ei gruppe menneskje som ofte ikkje disponerer alternative transportmiddel blir me ekstra skadelidande om kollektivtilbodet er underdimensjonert.

Trygt heim

Studentar treng eit godt og trygt tilbod òg kveld- og nattestid. Velferdstinget ber Skyss prioritera fleire nattruter som sikrar at studentar og andre som skal heim gjer dette på ein trygg og enkel måte ved bruk av kollektivtransport. Tilbodet må styrkast og utvidast til nøkkelpunkt som Fantoft, Grønneviksøren, Hatleberg og Årstad. Det må vera mogleg å betala nattaksten med betalingskort på bussen.

Enkelt og greit

Det må vera lett å kjøpa rett billett hjå Skyss. Velferdstinget tykkjer satsinga på mobilbillett er bra og oppmodar Skyss om å vidareutvikla dette tilbodet.

Med beste helsing

Tommy Aarethun
Samferdsleansvarleg,
Velferdstinget i Bergen

Velferdstinget i Bergen
Studentsenteret, Parkveien 1
5007 Bergen

Telefon: 55 54 50 11
post@vtbergen.no
vtbergen.no

Kollektivstrategi for Hordaland

Høringsvar frå Yrketrafikkforbundet Hordaland

Bergen 2 april 2014

Planen omfatta ambisiøse mål for kollektivtrafikken, og ingen veit sikkert kva dette vil krevje framover. Men om vi skal ta måla på alvor er det nødvendig med vilje til innsats og prioritering av ressursar hos alle aktørane. Skal det lukkast må ein samordne viktige prosessar og prioriteringar

For Yrkestrafikkforbundet Hordaland er det viktig å gje signal om raske handlinger.

Moment

1 Redusere tida bussen står på haldeplass

2 Vi har eit for komplisert utval av billettar, rabattar og kanalar for sal i dag. Første store steg i arbeidet er å gjere dette enklare inklusiv å endra sonestrukturen som ligg til grunn for takstane

3 Viktige tiltak er å legge til rette for salskanalar som tek vekk salet av billettar og hantering av kontanter om bord i bussen Nytta bussmateriell som gir rask av- og påstiging og å auke haldeplassavstandane der det gir gode effektar på reisetid.

4 Full framkomst for kollektivtrafikken. Vi slutter oss til *«Verktøykasse for framkomst for buss» utarbeida av Statens vegvesen Region Vest.* **Buss i kø er dyrt.** Forseinkingane medfører store samfunnsøkonomiske kostnader. Skyss og fylkeskommunen har direkte kostnader ved forseinkingane. Dette er ressursar som kunne vore frigjort til å betre og forsterke tilbod..

5 Ta i bruk aktiv signalprioritering.

6 Linjeføring utan omvegar. Terminaler/stop må liggja langs kollektivtraseen. Ikkje langt i frå.

7 Det må opnas for større valfriheit for reisemogleheiter og unngå tvangsstyring mot bybane.

8 Kollektivstrategien verkar godt gjennomtenkt men er ikkje til hjelp dersom det ikkje blir set i gang tiltak gjennom ein rask tiltaksplan/utføringsplan.

Yrkestrafikkforbundet Hordaland avd.2

Frode Sælen, Leder

Fra: Jarle Kåre Oen (jarle.kare.oen@oygarden.kommune.no)
Sendt: 16.04.2014 09:44:50
Til: Hordaland Fylkeskommune - Postmottak
Kopi: Beate Hetlevik

Emne: KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND - UTTALE
Vedlegg: image001.jpg;KOLLEKTIVSTRATEGI FOR HORDALAND - UTTALE (L)(214604)_O.pdf

Sjå vedlagte dokument

Rong, 16.04.2014

Hei,

Øygarden kommunestyre vedtok slik uttale i saka 9. april 2014

KS-019/14 VEDTAK:

1. Øygarden kommunestyre sluttar seg i hovudsak til framlegg om Kollektivstrategi for Hordaland.

2. Øygarden kommunestyre har slik merknad:

- Skal fleire frå Øygarden velja kollektivtransport til og frå Bergen, må det særleg setjast inn fleire direktebussar til og frå, spesielt i pendlartida. Avgangane til og frå busstopp i Øygarden må aukast og ventetida ved overgang reduserast. Kapasiteten på bussane må vera tilstrekkeleg (ikkje ståplass). I tillegg må tilbodet på parkeringsplass nært opp til dei kollektive knutepunkta Ågotnes, Straume – alternativt Kolltveit – byggjast ut. Fylkeskommunen må også vurdera å etablera eit båtsamband frå Ågotnes til Bergen.
- Skal fleire frå Øygarden velja kollektivtransport må også avgangane til og frå busstopp i Øygarden aukast på kveldstid og i helgene. Mindre bussar bør setjast inn på strekninga mellom Ågotnes og Hellesøy med hyppigare avgangar.

Med venleg helsing

Jarle Kåre Oen
Spesialrådgjevar
Øygarden kommune

Telefon : 56 38 20 65 / mob 911 51 658
E-post : jko@oygarden.kommune.no **Heimeside :** www.oygarden.no