

Fjordvegen etter Ryfast i 2019 - 14. sept 2016

Hans Jørgen Andersen, Reisemål Hardanger Fjord

Takk for at jeg får muligheten til å si noen ord i dag.

Jeg heter Hans Jørgen Andersen og er Reiselivsdirektør i Hardanger.

Først, en liten status hvordan det går med reiselivet i Hardanger. Reiselivsrelatert omsetning i regionen utgjør 1,5 mrd kroner pr år og står for rundt 1.200 årsverk. Det er mye i en region med 23.000 innbyggere, og reiselivet representerer en viktig faktor for sysselsetting og bosetting i Hardanger. Det har vært en svært god sommer for reiselivet i Hardanger i år, og det gjelder de fleste andre regioner i Norge. Hardanger har hatt en årlig vekst de siste 4 årene som ligger godt over gjennomsnittet for Norge. På toppen av dette er Hardanger blant de regionene i Norge som har hatt høyest vekst i sommersesongen 2016.

Så til dagens tema rundt kollektivtrafikk «Kva besøkande tapar Fjordveg – regionen». Det er et vanskelig spørsmål å svare eksakt på – det er veldig vanskelig å telle de som ikke kommer hit – men vi kan si:

De regionene i Norge som legger til rette for et kollektivtilbud der behovene til de som kommer på besøk er et av planleggingskriteriene – de regionene vil få en strategisk fordel – og de vil trekke til seg turister på bekostning av regioner som velger å ikke ta hensyn til turister i planlegging av sin kollektivtrafikk.

Og så er det jo et spørsmål, er det nå så viktig med kollektivtilbud til turister? I all hovedsak kan hele veksten i turisme til Norge de siste 10-15 årene forklares med veksten i flyruter til Norge. Når de som ikke reiser i grupper kommer har de to hovedalternativer: leiebil eller kollektivtransport. En stor andel velger kollektivtransport – de kommer inn til de store flyplassene – og reiser til eller gjennom regioner der de kan ta seg fram kollektivt. Så ja, kollektivtilbud er viktig – og de regionene som tenker gjennom dette og planlegger for dette vil få en strategisk fordel.

Vi skal også være klar over at i tillegg til de som planlegger Norgesferien på egen hånd og reiser kollektivt finnes det en rekke turoperatører i Norge og i utlandet som planlegger og selger reiser i Norge som er kollektivbasert. Det finnes en reiselivsindustri med salgsapparat der ute som bruker kollektivtilbudet i Norge til å planlegge for sine kunder. Igjen – de regionene som legger til rette for kollektivtrafikk får gjester.

Vestlandsrådet er klar over dette og skriver i Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013 – 2020 :

Ei av hovudfordringane for reiselivsnæringa på Vestlandet er transport til og i landsdelen.

Samferdsel er eit av dei prioriterte innsatsområda i Reiselivsstrategien.

Status: Det er vanskeleg å ta seg fram som reisande i landsdelen,....

Utfordring: Sterkare samordning mellom reiseliv og samferdsle på alle nivå i forvaltninga.

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

Om en skal ta de politiske signalene på alvor skal de tilreisende sine behov være et grunnleggende premiss i planlegginga av kollektivtilbudet på Vestlandet i årene som kommer.

I den vedtatte kollektivstrategien for Hordaland – som går fram til 2030 – her er det blant annet beskrevet hvilke kriterier kollektivtransporten i Hordaland skal planlegges etter – og dessverre er hensyn til behov for transport for besøkende fra inn- og utland ikke nevnt med ett eneste ord.

Hva vil det bety i praksis at man tenker kollektivtransport som legger til rette for turisme – som igjen betyr at en region får mere besøk – og et bedre grunnlag for sysselsetting og bosetting?

NHO reiseliv publiserte i 2010 «Reiselivets samferdselsløft» - som beskriver dette på en god måte i 4 hovedpunkt:

1. Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken
2. Bedre informasjon
3. Bedre ankomst- og knutepunkter (fysisk utforming)
4. Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene

Hva skjer når man ikke legger til rette for de besøkendes behov?

For Fjordvegen – som strekker seg fra Sandnes til Førde – her ligger det attraksjoner og besøksmål på rekke og rad – de reisende blir i høy grad sendt langs kysten. Bare deler av ruta har sammenhengende kollektivtilbud - et godt eksempel er rute 990 mellom Odda og Voss. For Fjordvegen snakker vi også om planlegging av kollektivtransport å tvers av fylker. Det er banalt å si det – turistene ser ingen fylkesgrenser – men det er mange av oss i salen her i dag som ser de. For en kollektivt reisende er det i dag vesentlig enklere å planlegge en tur fra Oslo til Odda, enn fra Stavanger til Odda.

I Odda kommune og videre nordover i Sørfjorden til Eidfjord og Ulvik er det flere tusen gjester hver natt i høysesong. I dag er det umulig for disse å reise kollektivt til Jondal og Folgefonna på dagsbesøk for breføring eller sommerski. Det er et paradoks at det er godt tilrettelagte pakker med kollektivtransport og breføring fra Bergen, som selger bra, men for de som er i Odda eller på Lofthus er det utilgjengelig. Det som mangler er en forbindelse mellom Odda og Jondal og opp til breen.

Det er ikke uvanlig ute i verden at man ar gått bort fra kontanthåndtering på buss – av flere grunner. For en tilreisende fra Japan eller andre steder er det pussig å oppleve å komme til moderne Norge og Hordaland og oppdage at man ikke kan betale med kort på bussen. Pølse med brød kan du kjøpe med kort – men ikke bussbillett- og du kan risikere å bli stående igjen.

Et siste eksempel – i Hordaland kan man ikke planlegge å ta med sykkel på buss – det er opp til sjåførene på den enkelte buss å vurdere om det er mulig. I Oppland fylke legger man til rette for å ta med sykkel på buss.

Min konklusjon blir da:

Vestlandet, eller deler av Vestlandet, kan skaffe seg en strategisk fordel i reiselivssammenheng, ved å øke sin tilgjengelighet med et gjennomtenkt kollektivtilbud i hvert fylke og på tvers av fylkene.