

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 18.04.2018

PRESENTASJONAR OG ORIENTERINGAR

Konklusjonar og tilrådingar frå prosjektet Biovekst i Hordalandskommunar v/prosjektleiar Nelson Rojas, HOG Energi

Presentasjon av Sunnhordland Naturgass v/dagleg leiar Jan Kåre Pedersen

Orientering om planane for Tokagjelet v/Håkon Rasmussen, Hordaland fylkeskommune

Orientering om skiltplanen v/Jostein Vandaskog, Statens vegvesen

INNSENDE SPØRSMÅL

1. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«E39 Flatøy-Eikefettunnelen

Spørsmålet gjeld utbyggingsplanane knytt til Kommunedelplan E 39 Flatøy-Eikefettunnelen, spesielt med omsyn til ny E39 forbi Hjelmås. Her er det ulike meiningar om behovet for denne og ikkje minst i kva grad dei planane som er lagt fram medfører for store øydeleggende naturinngrep.

Det er lenge sidan høyringsfristen, og spørsmålet til samferdsledirektøren er:

- Kor står saka no, og eventuelt når kan ein forvente vidare avklaring på trase?
- Når kjem saka til politisk handsaming?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Vidare arbeid med kommunedelplan for E39 Flatøy - Eikefettunnelen, i tråd med vedtatt planprogrammet, vil i etter planen starte opp hausten 2018. I samband med planarbeidet vil konsekvensar ved dei ulike alternativa bli utgreidd med omsyn til mellom anna miljø og samfunn.

I planarbeidet legg Statens vegvesen opp til ei organisering og involvering der Lindås kommune, Meland kommune og Hordaland fylkeskommune vert representerte i styringsgruppa. Det er sendt ut brev til etatane med informasjon og oppmoding om tilbakemelding på representantar til styringsgruppa frå politisk og administrativt nivå. Ut frå planarbeidet sin framdriftsplan tek ein sikte på å halde første møte i styringsgruppa i løpet av juni 2018.

Arbeidet med utgreiing, og etter kvart utarbeiding av forslag til kommunedelplan, vil halde fram i 2018 og 2019. Statens vegvesen forventar at forslag til kommunedelplan vil komme til politisk handsaming i løpet av 2020. Endeleg val av trasé på strekninga vil avhenge av tilrådinga frå utgreiingane og den politiske handsaminga.»

2. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Status miljøløftet

Kva er status på vårens forhandlingar om miljøløftet?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Ein ventar på at staten sitt mandat skal bli klart. Det er antyda at det kjem før sommaren. Forhandlingane kan i så fall ta til over sommaren.»

3. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Vedlikehold av sykkelveg

På gang-sykkelvegen bak Lagunen har eit stort stykke av vegen vore borte i lengre tid. Dette kan skape farlege situasjonar og føre til skade på syklist og andre. Det er ingen varselskiilt eller avsperring.

Dette er hovudsykkelrute mot Stend såvel som Sandsli. Det er trengt og mykje ferdsel av både syklande, gåande, samt bilar som køyrer til eigedomane. Det er også store rivner i midten av vegen, ofte må ein halde langt ut til sida. Skal ikkje meir enn ein augeblinks uoppmerksomheit til før ein kan hamne med framhjulet i fella.

På Facebooksida «På sykkel i Bergen» er det ein diskusjon om dette er ein feil som skal meldast inn til kommunen eller til Statens Vegvesen, på fiksgatami.no.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- Kor er det best å levere inn slike meldingar, kommunen si eiga feilmeldingsteneste eller fiksgatami.no?
- I kva grad vil ei melding levert inn på den eine tenesta bli kopla vidare til den rette eigaren og ansvarleg for utføringa?
- Kva skal til for at denne gang-sykkelvegen blir oppgradert og slike farlege parti blir fjerna og fiksa?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Det er Statens vegvesen (SVV) som på vegner av Hordaland fylkeskommune har ansvar for denne gang- og sykkelvegen.

SVV er kjent med at denne parsellen har utglidingar i vegkant og no også rivner i asfalten. Etter kontrakten med driftsentreprenøren skal slike forhold sikrast. Dette har tydelegvis svikta i dette tilfellet.

SVV vil følge opp entreprenøren på dette og syte for at sikring blir gjennomført. Når det gjeld permanent utbetring, har ein så langt ikkje kunne prioritere dette, men det skal bli utbeta før hausten.

Driftsentreprenøren har jamlege inspeksjonar på vegnettet og skal normalt «fange opp» behov for utbetringar.

Meldingar om farlege/akutte defektar på riks- og fylkesvegane kan meldast til 175.no.»

4. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Status og framdrift dobbeltspor Arna-Bergen

Viser til sak i Bygdanytt: <https://www.bygdanytt.no/nyheter/i/m6Lw9E/Dobbeltsporet-klart-i-2024>

«Bybanen gjør at arnabuerne må vente enda lenger før de får gleden av dobbeltsporet og avganger hvert 15. minutt.

I jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029 fra Jernbanedirektoratet, blir det opplyst om at dobbeltsporet Arna-Bergen først blir åpnet i 2024.»

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- Er samferdsledirektøren kjend med dette? Når og på kva måte?
- Er dette riktig, vil dette ha konsekvensar for bybanen og eller dobbeltsporet gjennom Ulriken?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Ja, vi er kjende med at opning av drift på dobbeltsporet gjennom Ulriken vert utsett. Jernbanedirektoratet fekk godkjenning av Samferdselsdepartementet hausten 2017. Dette er stadfesta i Statsbudsjettet for 2018.

Bybanen er avhengig av frigjering av jernbanen sitt areal på Minde på veg til Fyllingsdalen. Arealet vert nytta til mottak av nye bilar. Samstundes skal Bane Nor bygge strekninga frå Bergen stasjon til Fløen og auke kapasiteten på godsterminalen. Komplekse bindingar mellom prosjekta gjer at samanhengande dobbeltspor frå Bergen til Arna ikkje kan takast i bruk før 2024. Framdrift for bygging av Bybanen er då prioritert slik at strekninga til Fyllingsdalen kan følgje planlagd framdrift.»

5. John Torsvik (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Trafikkulykke i Matre – E39 var stengt

Statens vegvesen (SVV) skal i perioden 2015 - 2025 oppgradere tunnelane på E-39 for fleire mrd. kroner som fylgje av tunnelsikringsforskrifta. For tida pågår det arbeid i Masfjordtunnelen aust for Matre og deretter skal arbeidet starte opp i Matrebergtunnelen og Trodalstunnelen like vest for Matre. Felles entreprise for desse tunnelane skal lysast ut våren 2018.

Trodalskrysset er eit av 4 kryss på ei strekning på ca. 4 km på E-39 som Masfjorden kommune sin trafikktryggleiksplan (s. 33-34) omtalar som svært trafikkfarleg både for mjuke trafikantar spesielt og øvrig trafikk generelt.

Onsdag 11. april i år var det på nytt ei alvorleg ulukke på strekninga, nettopp i Trodalskrysset. Ulukka var kollisjon mellom vogntog og personbil knytt til påkjøring på uoversiktleg forkjørsvog (E-39).

Denne gangen var det den kommunale heimetenesta som vart råka, neste gang kan det vere elevar på veg til Matre skule?

Spørsmål:

Vil SVV ivareta trafikkisikringstiltak knytt til Trodalskrysset mellom tunnelane i Matresberget, ved utlysinga av entreprisane for Matrebergtunnelen og Trodalstunnelen?

Har SVV ein plan for ferdigstilling av trafikkisikringstiltak på E-39 strekninga Haugsvær – Matre?

Bergensavisen - Trafikkulykke i Matre – E39 var stengt

https://www.ba.no/nyheter/ulykker/trafikkulykker/trafikkulykke-i-matre-e39-var-stengt/s/5-8-775894?ns_campaign=editorial.article&ns_mchannel=editorial.email&ns_source=editorial.email&ns_linkname=editorial.share.article&ns_fee=0

Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

6. Astrid Aarhus Byrknes (KRF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Gjennom media har vi kunna lese at fylkesrådmannen vurderer å droppe bybanestopp på Spelhaugen. Dette er eitt av to planlagde stopp i Fyllingsdalen, og bane med berre eitt stopp i Fyllingsdalen vil bli redusert til ein bane til Oasen. Stoppet på Spelhaugen har eit veldig Byutviklingspotensiale.

Kva er bakgrunnen for at stoppet er vurdert droppa ?
Er lokalisering av kulturhus på dagens kollektivterminal med på å auke kostnaden for bybaneutbygginga?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Bakgrunnen for å vurdere avkorting av Bybanen til Fyllingsdalen etter stoppet ved Oasen er det samla kostnadsbiletet for prosjektet. Etter rapport med ekstern kvalitetssikring er det gjennomført ein kuttprosess for å få akseptabel risiko i prosjektet, slik at Hordaland fylkeskommune som prosjekteigar er trygg på å kunne styre prosjektet i hamn innan gitte økonomiske rammer. I kuttprosessen vart alternativet med avkorting vurdert som best, sidan det er relativt få reisande i Spelhaugenområdet no. Føresetnaden er at linja enkelt kan byggjast til Spelhaugen seinare. Spelhaugen har gjennom planprosessen vorte eit viktig utviklingsområde, og vil på sikt også trenge Bybanen for å få visjonane realisert.

Flytting av dagens terminal ligg inne som del av prosjektet. Tett kopling mellom bussar og Bybanen er særskilt viktig på denne terminalen, som skal vere overgangspunkt for mange reisande. Kulturhuset kan liggje på dagens terminal, utan at det har økonomiske konsekvensar, dersom dei byggjer etter at terminalen er flytta.»

OPEN TIME

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) stilte spørsmål knytt til ei hending der vektarane har fått sterk kritikk for behandlinga av ein mannleg busspassasjer. Direktøren for Skyss svarte.

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) spurde kvifor venterommet på Åsane terminal vert stengt før nattbussane går. Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

Natalie Golis (MDG) stilte slikt spørsmål:

«Status for finansiering av innføring av lav- og nullutslippsbusser

Hva er status for nødvendig finansering (da med særlig fokus på 2019-budsjett) for gjennomføring av vedtatt Temaplan for innføring av lav- og nullutslippsbusser i Bergen og da innføring av bl.a. bruken av biogass og elektrifisering.

Hva skal til for å sikre dette økonomisk både pr. år og samlet sett.

Dette må også sees i lys av Miljøløftet og vurderes opp mot våre vedtatte mål i Klimaplanen, Klimabudsjettet, Temaplanen og oppfølging av fylkestingsvedtak fra oktober.»

Fylkesdirektør samferdsel opplyste at Regjeringa har invitert Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os kommunar og Hordaland fylkeskommune til forhandlingar om byvekstavtale. Lenkje til informasjon:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/664-milliarder-kroner-i-potten-regjeringen-inviterer-i-dag-fylker-og-kommuner-til-forhandlingar-om-byvekstavtale/id2598175/>