

TYSDAG 6. SEPTEMBER

Synfaringar

Møte med Kvam herad, Granvin herad og Statens vegvesen (SVV). Tema:

- Kvammapakken - status og vidare arbeid, orientering ved ordførar Jostein Ljones, Kvam herad
- Forprosjekt Tokagjelet, orientering v/ seksjonssjef Carl-Erik Nielsen, Statens vegvesen (SVV)
- Strakstiltak langs FV7, orientering v/Carl-Erik Nielsen, SVV
- Gjennomgang av vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane v/seniorrådgjevar Knut Helge Olsen, SVV
- Orientering om rassikringstiltaka i Hardanger og tiltak på RV13 Granvin-Voss v/avdelingsdirektør Olav Finne, SVV
- Orientering om fylkesvegane i Granvin v/ordførar Ingebjørg Winjum
- Orientering om fylkesvegane i Voss v/utvalsleiar Nils T. Bjørke.

ONSDAG 7. SEPTEMBER

Møte i utval for miljø og samferdsel

- Ordførar Hans Erik Ringkjøb orienterte om aktuelle samferdsels- og miljøsaker i Voss.
- Vegtilsynet v/direktør Trude Tronerud Andersen orienterte om oppgåvene til vegtilsynet og om kva for tilsyn som har vore gjennomført.
- Nytt frå Skyss v/direktør Oddmund Sylta:
 - Passasjerutvikling 1. halvår 2016
 - Sommarruter 2016 for buss og bane
 - Bybanen – oppstartutfordringar etter opning av byggjetrinn 3
 - Familiebillett
 - Oppstart for nye busskontraktar i Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal
 - Haustruter for buss i Bergensområdet med nye avgangar

YMSE

Spørsmål

Astrid Aarhus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Sommarrutene 2016

Korleis har ein opplevd sommarrutene til Skyss og spesielt Bybanen denne sesongen? Eg har fått innspel frå fleire om at sommarrutene denne sesongen varte for langt inn i august månad , noko som har skapt kaos på mange avgangar.

Er dette noko vi kan ta lærdom av til neste år, og kva kostnad har det dersom vi avsluttar sommarrutene tidlegare enn i år.»

Direktøren for Skyss svarte slik:

«Periode for sommarruter 2016:

I bussavtalane for ruteområda i Bergensområdet var det avtalefesta åtte veker redusert produksjon om sommaren. Dette vart kutta ned til sju veker for nokre år sidan, då det var utfordringar med manglande kapasitet både først og sist i sommarperioden. Ruteområda i Bergensområdet bør og ha lik periode for sommarrutene, då linjenett og rutetilbod heng tett saman. For Bybanen er det avtalefesta 7 veker sommarproduksjon tilsvarande som for buss.

I sommar var sommarrutene i Bergensområdet lagt til vekene 26 – 32, dvs. frå 27. juni til 14. august. Årsaka til valt periode for sommarrutene var at kommunane Osterøy, Sund, Øygarden og Os hadde siste skuledag før ferien midt i veke 25. Rutetilbodet i Bergen og kommunane rundt heng tett saman og bør derfor ha lik periode for sommarrutene.

For å gje tilfredstillande kapasitet i alle av sommarvekene var det på bakgrunn av tidlegare års erfaringar planlagt lagt inn ekstra kapasitet med Bybanen i veke 26 og 32 samt ekstra avgangar med linje 2 i veke 26 og 27. Rutetilbodet vart også denne sommaren styrkt på fleire linjer for å ta igjen etterslep etter fleire omgangar med styrking av tilbodet på kvardagar utanom sommar (sak FUV 130/2016) finansiert gjennom bruk av ekstra midlar på + 17 MNOK. Styrkinga skjedde på følgjande linjer:

- 3 (Støbotn – Sletten)
- 4 (Flaktveit – Hesjaholtet)
- 10 (Mulen – Søndre Skogvei/Wergeland)
- 19 (Sentrum – Løvstakskiftet/Oasen)
- 26 (Åsane terminal – Birkelandsskiftet terminal)
- 27 (Åsane terminal – Haukeland sjukehus)
- 28 (Oasen – Haukeland sjukehus)

Erfaringar med sommarrutene 2016:

Tilbakemeldingar frå kundar til Skyss tyder på at busslinjene i Bergensområdet i år hadde ok kapasitet i sommarvekene. Før 2016 var det særskilt mange tilbakemeldingar knytt til manglande kapasitet på «arbeidsrutene» linje 27 (Åsane terminal – Haukeland) og linje 28 (Oasen – Haukeland), men desse linjene vart styrkt med fleire avgangar i sommar. Busselskapa melder også at årets sommarruter vart gjennomført med minimalt med avvik.

Bybanen hadde til dels store kapasitetsproblem den første og siste veke med sommarproduksjon, og spesielt siste veke (8. – 14. august). Dette er tilsvarande erfaringar frå åra før. Vognproblem medførte også at ein ikkje fekk kjørt den produksjonen som var planlagt i denne perioden.

Bybanen 2017

For Bybanen har det basert på erfaringane siste år vore trong for meir kapasitet i første eller siste veke av sommarrutene avhengig av kva veker ein har valt for sommarrutene. For Bybanen vart det derfor i samband med etablering av prisar for kjøring av byggetrinn 3 og kjøring av lange vogner forhandla fram 6 veker med sommarproduksjon frå 2017. Dvs. at ein frå 2017 vil ha ei veke mindre med sommarruter for Bybanen samanlikna med i år.

Kostnad dersom færre veker med sommarruter

Sommarruter nokre veker om sommaren er både praktisk og økonomisk nødvendig, sjølv om dei reisande opplever at kvaliteten på tilbodet går ned. I sommarferien er skolane stengt og dei fleste arbeidsplassane har redusert aktivitet, og dermed får vi færre reisande enn vanleg. Dei fleste bussjåførane har også hovuddelen av ferieavviklinga si om sommaren. Kva varighet av sommarruter som treff reisebehovet om sommaren best avheng også av kva tilbod som blir gitt i sommarvekene.

I ruteområda Bergen sentrum, nord og sør vil ei veke mindre med sommarruter ha ein kostnad på opp mot 4 MNOK. Det er då ikkje tatt med i overslaget om ein reduksjon frå 7 til 6 veker vil krevje at busselskapa må halde ein større arbeidsstokk av sjåførar for å få avvikla ferie.»

Astrid Aarhus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Kva rutinar gjeld for vedlikehald av haldeplassar (buss/bane og båt) og er det eit vedlikehaldsetterslep på eit slikt arbeid?»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Synnøve Solbakken (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Fartshumpar i Kvinnherad

Det har seinare tid vore fokus på misnøye med fartshumpar i Kvinnherad, det er bussjåførar, lastebilsjåførar og taxisjåførar som har klaga på fartshumpane som det stadig blir fleire av. Det blir og arbeid med å få etablert fleire slike fartshumpar gjennom kommunen vår som har hovudvegen som riksveg med mykje trafikk og alle utrykkingskjøretøy brukar desse vegane med den utfordringa det gjev.

Det er nødvendig med fartsreducerande tiltak, det går ikkje på det, men let det seg gjera å nytta andre metodar som å senka fartsgrensa og bruke fotoboks?

Nokre av fartshumpane er konstruerte slik at personbilar ikkje treng senka farten for å komma over, derfor ser det ut til at ikkje alle fungerer slik det var tenkt.

Spørsmålet mitt er om det i nokre tilfelle har vore vurdert – og om det let seg etablera på dei mest trafikkerte stadane fotoboks og senka fartsgrense som fartsreducerande tiltak?»

Statens vegvesen hadde utarbeidd slikt svar:

«Halsnøysambandet vart opna i 2008, og etter dette går ferjetrafikken på sambandet mot Stord over øya. I Toftebrekka vart ikkje veggen utbetra som følge av dårlege grunnforhold med kvikkleire.

Med den smale og svingete veggen, utan tilbod til dei mjuke trafikantane, vart bebruarane i nærområdet til Toftebrekka bekymra for tryggleiken langs veggen. Toftebrekka var ein del av skulevegen for mange av elevane på Tofte skule.

Som eit avbøtande tiltak vart fartsgrensa sett ned frå 50km/t til 30 km/t, med fartshumpar. Grunngevinga for tiltaket var Fartsgrensekriteriet frå Vegdirektoratet, der det er krav om 30 km/t og humpar der skulen ligg direkte mot fylkesveg.

I 2012 vart det endringar i skulestrukturen i Kvinnherad, og Tofte skule vart lagt ned.

Statens vegvesen hadde som følge av dette ein dialog med Kvinnherad kommune, transportbedrifter og privatpersonar i 2012-2013. Det vart konkludert med at Statens vegvesen skulle greia ut om humpane skulle fjernast eller bestå.

I tida etter at humpane vart bygde, er det kome mange innspel på å fjerna og behalda humpane.

Slik Statens vegvesen ser det, var det nærleiken til Tofte skule som var orsaka til at humpane vart bygde. Grunntilhøva med kvikkleire er ei av dei største behova for å fjerna humpane. Det er påvist kvikkleire i Toftebrekka, og Statens vegvesen ynskje å tilføre færrast moglege element som kan føre til ein utrasing.

Konklusjonen vert at ulempene i dag er større enn fordelane.

Når det er sagt, må ein leggja til at trafiktryggleiken likevel tel mest.

Statens vegvesen vil difor følgja utviklinga i fartsnivået før og etter at humpane vert fjerna. Deretter vil vi vurdere framtidig fartsgrense i Toftebrekka sett i samanheng med fartsgrense i Sæbøvik sentrum.»

Synnøve Solbakken (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Trailervelt i Austevoll

Ein trailer velta utfor vegen på Storebø sist veke.

Dette er den mest trafikkerte strekninga i området, og vegen manglar god nok fundamentering og sig derfor ut i kantane. Store bilar har velta same stad tidlegare, og folket er urolege for skulebuss og annan trafikk som køyrer denne vegen dagleg.

Har fylkeskommunen planar for utbetring av denne fylkesvegen? Ligg dette i ei prioriteringsliste?»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Gustav Bahus (Frp) stilte slikt oppfølgingsspørsmål:

«Kven har ansvaret for dei økonomiske tapa 3.-part blir påført i slike tilfelle når politiet rutinemessig beslaglegg førerkortet med mistanke om straffbare forhold. Det har vore fleire slike uhell kor det har vore vegen som gjev etter. Eit døme er ei ulukke kor eit vogntog velta i trøndelag (saka er omtala på Adressa.no og var på E39 i Orkdal).»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Viser til sak i Bergensavisen – BA 26. juni
<http://www.ba.no/nyheter/hordfast/statens-vegvesen/her-er-arsakene-til-at-hordfast-na-koster-39-milliarder-kroner/s/5-8-379006>

I samband med at Hordfastprosjektet har gått så dramatisk opp i pris, har det vore eit ønske om å få vurdert den indre traséen for sambandet på nytt. «Men til BT slo veivesenet denne tanken til jorden. De viste til en kostnadsberegning fra mai 2015. I den skal det gå frem at en vei om Fusa ville koste 40,7 milliarder kroner, nesten to milliarder kroner mer enn den valgte traseen med lang bro over Bjørnafjorden.»

Sjølve formålet med offentlegheitslova er å lese i § 1. Formål

«Formålet med lova er å leggje til rette for at offentleg verksemd er open og gjennomiktig, for slik å styrkje informasjons- og ytringsfridommen, den demokratiske deltakinga, rettstryggleiken for den enkelte, tilliten til det offentlege og kontrollen frå ålmenta. Lova skal òg leggje til rette for vidarebruk av offentleg informasjon.»

Avisa BA har bedt om at denne kostnadsberekninga frå mai 2015 vert gjort tilgjengeleg, men fått avslag med tilvising til offentlegheitslovas formuleringar om intern saksførebuing.

Spørsmål til samferdselsdirektøren:

Statens vegvesen har sjølv presentert desse tala i offentlegheita. I det tala vert presentert i offentlegheita så er ikkje desse tala del av ein intern saksførebuing meir, da er tala ein del av den offentlege debatten. For å styrke «informasjons- og ytringsfridommen, den demokratiske deltakinga [...] og for vidarebruk av offentleg informasjon spør eg etter underlagsgrunnlaget for denne kostnadsberekninga, og at den vert gjort tilgjengeleg for offentlegheita.»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Eg og fleire har blitt kontakta av ei mor som har spørsmål om billettløysingane for foreldre som reiser med barn. I den samanhengen ønskjer eg å formidle spørsmålet vidare til samferdsledirektøren.

"Vyrde folkevalde!

Eg skriv til dykk, fordi eg tenkjer at de kanskje kan sjå på ei lita sak med stor betydning for mange. Det har seg slik at viss ein tek bussen med barn over 4 år, går eit barn gratis med ein vaksen. Men berre viss denne vaksne kjøper seg enkeltbillett. Ikkje viss den vaksne har periodebillett. Dimed må familiar som bruker buss til barnehagelevering (og lar bilen stå) kjøpa eige månadskort til barnet. Eller enkeltbilletter. Medan familiar som brukar bilen i kvardagen, og buss i helga på kosetur til byen, dei får gratis billett til ungene over 4.

Vert det ikkje litt urettferdig at dei som bruker bussen/bybanen til kvardagstransport skal betala for eigne billetter til 4-5 åringar? Og må ordna eige kort til ungen, som må leggest i barnehagen, fordi det ofte er ein forelder som leverer og ein som hentar, og for å sleppa å ha to periodebilletter til ungen, må kortet avleverast, på ein eller anna måte.

Kan de få til ei ordning kor også ungar som reiser med vaksne som har periodebillett kan reisa gratis?

Spørsmål til samferdsledirektøren:

Kva for vurderingar er lagt til grunn for dagens billettordning for foreldre med barn? Og er det planlagt endringar på dette?»

Direktøren for Skyss svarte at det i budsjettet for 2017 vil verte foreslått ei endring av familiebilletten som sikrar lik rett til å ta med barn på alle billettkategoriar.

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Trafikkaos og trafikklys - Berget / Ullensvang

Det har i sommar vore fleire hendingar med langvarig kork på RV 13 i Ullensvang. Vegen er ikkje god nok til å ta trafikkauken som sommartrafikken gjev.

Spørsmål til samferdselsdirektør/fylkesrådmann: Vil HFK be

- a. Statens vegvesen (SVV) gjere greie for tiltak på kort og lengre sikt som kan gje god bruksveg på traséen til RV 13?
- b. SVV og Ullesvang kommune om utale for om trafikklys kan vere tenleg på dei verste strekka, t.d. Berget?

<http://www.hardanger-folkeblad.no/ullensvang/samferdsel/riksveg-13/krev-tiltak-mot-kork-langs-rv-13/s/5-22-53029>»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Gustav Bahus (Frp) viste til tidlegare innsendt spørsmål:

«Oppfølging og understreking av viktigeita av omgjerung av dispensasjonsregelverket for tømmertransport.

Den enkle løysinga er å omdefinera tømmer til IKKJE å vera "delbart gods" Ventar svar på tidlegare spørsmål.»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Gustav Bahus (Frp) stilte slikt spørsmål:

«Har administrasjonen planar om å utvida ordninga med studentrabatt på kollektiv ut over den aldersgrensa som er i dag.

Det er svært diskriminerande at studentar over denne grensa vært behandla ulikt med andre studentar i 100 % studiar.»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Gustav Bahus (Frp) stilte slikt spørsmål:

«Eg har tidlegare snakka om kapasiteten på Jondal-Tørvikbygd som er for liten. Kan eg få ein status frå Skyss.»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Øyvind Hardeland (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Hordaland fylkeskommune driftar veglysa langs fylkesvegane på følgjande måte:

Fylkeskommunen betalar for straumforbruket.

Driftsutgifter for vedlikehald av linjer og utskifting av armatur vert kompensert etter ein fast sum med kvar enkelt kommune.

Etter nye krav kan det ikkje nyttast armatur med kvikksølv lampar ved utskifting til nye.

Ein lyt derfor skifta desse ut til eventuelt LED-lys. Dette er ein kostnad som kommunane vanskelig kan ta aleine for fylkeskommunale vegarmatur.

Innanfor fagmiljø meiner ein at det er store besparing av straumforbruk og stor miljøgevinst dersom alle veglysa vert skifta over til LED. Det vert hevda at det vil vera økonomisk gevinst å låna til utskifting.

Spørsmålet er derfor:

Kan Hordaland fylkeskommune ta initiativ for å løysa denne utfordringa?»

Administrasjonen vil kome attende med svar.

Ymse

Møteleiar **Nils T. Bjørke (Sp)** viste til brev frå Osterøy kommune om Osterøyferja, og spurde om kvar saka ligg. Fylkesdirektør samferdsel vil kome tilbake med svar.

Møteleiaren viste til invitasjon til synfaring på Hardangervidda, og opplyste at han vil delta. Han oppmoda også ein representant frå «opposisjonen» om å delta.