

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.05.2017

Sakene vart behandla i slik rekkefølge: PS 56-58/17, PS 60-68/17, PS 59/17.

ORIENTERINGAR

Biogasstrategi for Hordaland v/klima- og naturressurssjef Sølve Sondbø, regionalavdelinga

Trolleybussutviding i Bergen – presentasjon av teknisk forprosjekt v/sjef anskaffelser og totalentrepriser Ole Wilhelm Mortensen, Bybanen Utbygging

Nytt frå Statens vegvesen v/avdelingsdirektør Olav Finne, Statens vegvesen

- Grethe Vikane vert ny avdelingsdirektør etter Olav Finne frå 1. august 2017
- Etterundersøking av sambruksfelt som vart teke i bruk 9. mars 2016
- Status for trafikkavvikling under Sykkel-VM 16.-24. september 2017

Nytt frå Skyss v/sals- og marknadssjef Hanne Alver Krum, Skyss

- Prisar og billetter i kollektivtrafikken

INNSENDE SPØRSMÅL

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Det vert synt til oppslag på NRK der det vert hevda at SVV i region Vest ikkje har gode nok rutinar og dokumentasjon for vedlikehald av bruer. Kan SVV gjera greie for status og kva etterslep ein har på dette området og kva som vert gjort for at ein skal oppnå tilfredstillande vedlikehald av bruer i Hordaland?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Vegtilsynet har revidert vegvesenet sitt system for oppfølging av riksvegbruene i Region vest. Fylkesvegbruene vert ikkje omfatta av revisjonen, men forholde er ikkje annleis her.

Hovudfunnet i rapporten er at vi ikkje dokumenterer enkel inspeksjon i BRUTUS (vegvesenet sitt bruregister). Handbøkene våre tilseier at bruene skal inspiserast kvart år, evt. annakvart år avhengig av type / storleik, og at denne inspeksjonen skal registrerast i BRUTUS. Vi har i eigen instruks gitt driftsentreprenør ansvar for å føreta eit årleg tilsyn med bruene våre. Dette vert rapportert på eigne ark og vert ikkje registret i BRUTUS

Det er i alt 1600 bruer på rv og fv i Hordaland herav ca. 550 på rv og 1050 på fv. For å oppfylle handbokskravet, må vi ha enkel inspeksjon på ca. 80 bruer pr. arbeidsdag heile året. Til det trengst det min. 2-3 mann eller mellom 2-3 mill. for å leige denne tenesta. Vi er kome til at det er meir føremålstenleg å la driftsentreprenør som er på vegen også sjå til bruene. På denne måten vil dei også få eit eigarforhold til bruene. Ei slik løysing er ikkje i samsvar med vegvesenet sin normal. Til orientering ligg det føre eit forslag til ny normal som skal gjelde fylkesvegbruer. Denne er heimla i forskrift for fylkesvegbruer. Her kan ein ut frå ein risikoanalyse endre intervall på enkel inspeksjon, og også utelate den heilt.

Dette vert grunngjeve med at bruene også har ein meir grundig inspeksjon kvart 5. år, hovudinspeksjon. Det er denne som i all hovudsak dannar grunnlaget for forslaga våre til vedlikehaldsplanar. I 2016 var dei fleste planlagde hovudinspeksjonane utført i regionen, med unntak av Hordaland. Vi har inngått avtale med eit konsulentfirma om å utføre desse inspeksjonane. Dei har første året av kontrakten, 2016, berre klart å inspisere 2/3 av de av dei bruene som var avtalt. Dette medfører ei forskuing, slik at intervallet mellom kvar inspeksjon kan verte nærare 6 år enn dei 5 åra som er vanleg intervall.

Det er også påpeikt at trafikkerte bruer ikkje alltid vert registrerte i BRUTUS. Her er det svikt i rutinar for overlevering frå nybygg til drift.

Eit anna funn er at skader ikkje vert reparert tidsnok i høve til krava. Dette kan skuldast fleire forhold;

- vi kan vere ueinig i vurderinga av alvorret av ein skade
- vi manglar saksbehandlar / byggeleiarressursar
- vi manglar pengar

Vi har sjølvsgt sterkt fokus på dei mest alvorlege skadene, og vurderer det som trygt å bruke bruene.

At vi ikkje får registret at skader er reparert er sjølvsgt svært beklageleg, og her må vi forbetre oss.

Ein liten statistikk for Hordaland for å vise omfanget:

Antal	Bruer	T9-T16 ¹⁾	B9-B16 ²⁾	V9-V16 ³⁾	Tiltak planl.	Tildeling mill. kr
rv	559	116	21	181	1052	25,5
fv	1076	218	46	327	2238	15,0

- 1) T9-T16 Alvorlege skader som har konsekvens for trafikksikkerheit, der T16 er mest alvorleg
- 2) B9-B16 Tilsvarande for skader som har konsekvens for bæreevne
- 3) V9-V16 Tilsvarande for skader, som dersom dei ikkje vert reparert, vil gi auka vedlikehaldskostnader

Tiltak vil verte utarbeidd og sett i verk på grunnlag av revisjonsrapporten. Tilbakemelding om korleis Statens vegvesen planlegg å lukke avvika, vil verte sendt vegtilsynet innan midten av juni i år.»

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

«Ledige p-plassar - innfartsparkering

Innfartsparkering er eit viktig tiltak for våre pendlarar. Likevel ser vi at der er mykje ledig plass på dei merka områda for dei med veke-/månadskort. Eit døme: Ein av dei som var til stades på bybaneopninga til Flesland nyleg opplevde at i det nye P-anlegget på Birkelandsskiftet var heile etasjar tomme.

Spørsmålet er då: For å kunne også bruke desse tomme plassane kunne det vore mogleg med ei enkel betaling her? Slik at plassane kan takast i bruk av andre som ikkje har veke eller månadskort.»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Observasjonane om at det er ledig kapasitet på parkeringshuset på Birkelandsskiftet stemmer godt med dei observasjonane som fylkesadministrasjonen har gjort. Det er nokre av anlegga for innfartsparkering som har ledig kapasitet. I tillegg til anlegget på Birkelandsskiftet har anlegget ved Storavatnet/Godviksvingane på Ytre Laksevåg og det mellombelse anlegget ved Horisont i Åsane ledig kapasitet. Dei aller fleste av anlegga for innfartsparkeringane har fullt belegg, og kunne sikkert utvida for å ta i mot fleire om det hadde vært mogleg.

Fylkesrådmannen vil i det vidare arbeidet med innfartsparkering arbeide vidare med betalingsløysingar for innfartsparkering. Som varsla i budsjettokumentet for 2017 skal det utarbeidast ein handlingsplan for å følgje opp gjeldande strategi for innfartsparkering fram mot 2030. Betalingsløysingar for innfartsparkeringar vil bli ein del av arbeidet med handlingsplanen. Når det gjeld anlegget på Birkelandsskiftet, vil fylkesrådmannen følgje spesielt med på om det er ei utvikling i bruken av plassane som følgje av at Bybanen no går heilt fram til flyplassen. Om det viser seg at dette anlegget i stor grad blir tatt i bruk som parkering for reisande til flyplassen vil ein vurdere å gjennomføre tiltak.»

Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Korrespondanse mellom pendlarbuss Stord og Snøggbåt Sunnhordland

I dagens (8. mai) Bladet Sunnhordland står tre fortila reisande igjen på bryggekannten i det snøggbåten har reist.

Artikkelen talar stort sett for seg sjølv, men problemet er at pendlarbussen til verftet nokre gongar kjem for seint til avgang for snøggbåten frå Leirvik båtkai. Då må dei pendlande venta ein time lenger før neste buss.

Som ein kanskje kjenner til er trafikksituasjonen gjennom Leirvik ganske tett til tider, og denne uforutsigbarheita skaper naturlegvis problem for dei som nyttar kollektivtilbodet vårt. Dei seier sjølv at båtruta har tid til å vente litt.

Skyss seier at dette kan la seg ordna ved at buss og båt kommuniserar, eg lurar på om dette er blitt oppmoda om ovanfor våre operatørar?»

Direktøren for Skyss svarte at Skyss har starta ein dialog med buss- og båtoperatørar, for å unngå at det oppstår slike uheldige situasjonar som går ut over pendlarane.

John Torgeir Torsvik (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Planarbeid for opprusting/rassikring av veg mellom Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen

Jondalstunnelen AS har som kjent satt i gang en prosess med sikte på utrede muligheten for å kunne forlenge bompengerperioden for Jondalstunnelen, der formålet er å finansiere en nødvendig opprusting/rassikring av vegen mellom utløpet av Jondalstunnelen i Nordrepollen, frem til v 551 i Austrepollen. Strekningen er totalt ca. 3 500 meter.

Initiativet har bakgrunn i at Jondalstunnelen blir nedbetalt flere år før de 15 år som stortingsproposisjonen tillater, og et stort behov for bedre og tryggere veg på den aktuelle strekningen.

Den aktuelle vegstrekningen er i dag smal og med mange trafikfarlige partier, og den har partier med sterk stigning som vanskeliggjør vinterkjøring, spesielt for tunge kjøretøyer. Store deler av strekningen er sterkt rasutsatt. Jondalstunnelen har siden åpningen i 2013, hatt en sterk trafikkvekst som ser ut til å fortsette. Mer trafikk vil øke ulykkesrisiko på den aktuelle strekningen, og er i ferd med å bli et problem også rent trafikalt.

Jondalstunnelen har engasjert ekstern konsulent i en avklaringsfase, og det er opprettet god kontakt med Hordaland Fylkeskommune, som internt har engasjert prosjektleder.

Spørsmål:

1. Hvilken fremdrift ser Hordaland fylkeskommune for seg i dette prosjektet?
2. Hvordan vil planarbeidet bli lagt opp og hvilket omfang vurderes som nødvendig?

3. Jondalstunnelen har ca. kr. 1,8 mill. stående på konto, som stammer fra forhåndsinnkrevde bompenger krevet inn på fergen. Jondalstunnelen AS ønsker å benytte disse midlene til planarbeidet.

Hvordan vurderer fylkeskommunen en slik bruk av disse midlene?»

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

Svein Halleraker (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«**Trafikksikring av gang- og sykkelveger**

Gang- og sykkelveg representerer i seg selv en vesentlig trafikksikring og vi er i en god utvikling der stadig flere strekninger får egen trase for myke trafikanter.

Det er viktig at disse vegene blir brukt av flest mulig. Dessverre ser vi at særlig syklistene ofte velger kjørebane fremfor gang- og sykkelvegen. Dette kan skyldes flere forhold, men manglende rengjøring av veibanen er en vesentlig årsak. Andre årsaker er at gang- og sykkelveg ofte benyttes til oppstilling av avfallsbeholdere etc., som utgjør potensiell kollisjonsrisiko.

Egen erfaring gjelder gang- og sykkelvegene langs E39 på Stord. Her benytter mange syklistene vegbanen fordi gang- og sykkelvegene ikke feies og det derfor ligger igjen mye grus etter vinteren. Innslag av glasskår er heller ikke uvanlig. Dette er en trafikkfarlig strekning og det vil være et enkelt og meget effektivt trafikksikringstiltak å sørge for at gang- og sykkelveger er godt rengjort.

Spørsmål:

Er det mulig for Hordaland fylkeskommune å ta aktivt initiativ for bedre renhold av gang- og sykkelveger i fylket?»

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

SPØRSMÅL I MØTET

Renate Møgster Klepsvik (Frp) stilte slikt spørsmål:

«Ferjer

Kan utvalet få ei kort løypemelding / oppdatering på sluttforhandling og detaljar om ferjemateriell og rutetilbod i Rutepakke 1 og spesielt for sambanda Husavik - Sandvikvåg og Krokeide - Hufthamar som har oppstart i 2018.»

Direktøren i Skyss svarte på spørsmålet.

På spørsmål frå **Marthe Hammer (SV)** om når det vert lagt fram sak om organisering av Bybanen, opplyste seksjonsleiar Rolf Rosenlund at det kjem sak i neste møte.