

Saksprotokoll i Samferdselsutvalet - 16.09.2014

Møte i utvalet gjekk over to dager. Fyrste del av dag 1 var sett av til seminar om innfartsparkering. Det var deretter 2 orienteringar/synfaringar. Overnatting på Clarion Hotel Bergen Airport. Dag 2 starta med orientering/synfaring før møte i utvalet på fylkeshuset.

ORIENTERINGAR

Bybanen byggjetrinn 3

Prosjektdirektør Roger Skogli orienterte om prosjektet. Synfaring langs traseen med buss. Prosjektet vert ferdig medio 2016.

Utbyggjinga på Flesland

Avinor v/flyplassjef Aslak Sverdrup og prosjektdirektør Alf Sognefest orienterte om utbyggjinga av flyplassen med nytt terminalbygg og andre anlegg på området. Det vart og orientert om framtidige planar for utvikling av området og trafikkprognosar. Prosjektet vert ferdig i 2017.

Ringveg Vest

Prosjektleiar Sverre Ottesen og kontraktsansvarleg Jon Ove Bjørge orienterte om prosjektet. Det var deretter synfaring i tunnelen og på anleggsområdet ved Liavatnet. Opning hausten 2015.

Tyssetunnelen

Olav Finne orienterte om prosjektet. Gjorde greie for problema med massane i anlegget som er hovudårsaka til at kostnadane har auka vesentleg. Det har vore mangelfulle grunnundersøkingar. Utfyllinga i Frølandsvatnet har gjeve større kostnader enn føreset. Fundamenteringa av Frøland bru har og gjeve meirkostnader. Samla kostnadsauke er på minimum 110 mill kr. I tillegg er det ein tvist med entreprenøren om 20 mill kr. Prosjektet skal evaluerast når det er slutført. Opning juni/juli 2015.

Nytt frå Skyss

Oddmund Sylta orienterte om fylgjande:

Skuleskyssoppstart,- aktuelle problemstillingar.

Ferjestatistikk per august 2014.

YMSE

Tom Skaug sette fram fylgjande spørsmål.

Auka inntekter i bomringen

I gjeldande bompengesøknad vart takstane dobla. I søknaden heiter det at takstauken ville få ned trafikken. Ein trudde på ein reduksjon på 10% i 2013. Etter dette kan Bergen få ein vekst på ein prosent i året frem til 2025. Ein stans i trafikkauken i Bergen har vore ein føresetnad for å få utløyst årlige statlige midlar til mellom anna bygging av Bybanen. Bergenspressen har hatt tal som syner at prisauken ikkje fekk nedgang som venta.

1. Kor stort er avviket frå søknaden i talet på bilar, % bilar og i inntekter?
2. Korleis er den demokratiske prosessen for å drøfte bruk av desse friske inntektene?
3. Bergensområdet har stor mangel på investeringsmidlar til trafikksikring og til infrastruktur for utvida trolleybuss. Vil administrasjonen legge frem sak der slik bruk av ekstraintektene vert drøfta?

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Trafikkfelle i Møllendalsvegen

Vegstyresmaktene har sett opp vern av fotgjengarar på eit strekk langs Møllendalsveien i Bergen. Farten for bilar er og sett ned til 30 k/t. Dette er ei prisverdig vern av mjuke trafikantar etter innflytting i studentblokka like ved.

Frå den godt beskytta gangvegen manglar det no vel 50 meter til gang- og sykkelvegen rundt Store Lungegårdsvann. Eit fotgjengarfelt fører folk til andre sida, slik at inngang til gang- og sykkelvegen kjem i ein lite oversiktleg sving ved BiR sitt anlegg.

1. Er administrasjonen og vegstyresmaktene kjent med trafikkfella i Møllendalsvegen?
2. Kan HfK og eller SVV ta eit initiativ til mellombels lån av areal til samanhengande gang- og sykkelveg på strekket?
3. Kva planar og pengar føreligg for å gjere ferdig ein samanhengande gang- og sykkelveg rundt Store Lungegårdsvann?

Håkon Rasmussen opplyste fylgjande:

Møllendalsvegen er kommunal veg og tiltak på denne er planlagt og gjennomført av Bergen kommune. Kommunen arbeidar med planar for samanhengande gang- og sykkelveg rundt store Lungegårdsvann.

Regjeringa sin kollektivstrategi om Bybane til Åsane

Regjeringa har laga Handlingsplan for kollektivtransport. Under punktet om «Statleg investeringstilskot til fylkeskommunale infrastrukturtiltak for kollektivtransport» er Bybane til Åsane lista opp som eit viktig tiltak. Men det heiter også i teksten «Det skal ikkje planleggjast for unødig fordyrande løysningar».

1. Korleis tolkar administrasjonen dette utsegnet i høve til alternativa for Bybanetrase.
2. Gir Kollektivmeldinga grunnlag for eit nytt initiativ frå HfK mot Bergen kommune ettersom det er HfK som betalar for traseen?

Håkon Rasmussen opplyste fylgjande.

Fylkeskommunen har ikkje noko eige synspunkt på departementet si vurdering av finansieringsmogelegheitene for Bybanen mot Åsane, og kva innverknad det har for trasevalg. Administrasjonen arbeidar tett med Bergen kommune for å få fortgang på planarbeidet, i henhold til Bystyret sitt vedtak, både i retning mot Åsane og mot Fyllingsdalen.

Pål Kårbø stilte fylgjande spørsmål.

STATUS FOR ARBEIDET MED GANG- OG SYKKELVEG - FYLKESBUDSJETTET FOR 2015 FV 107 SÆTVEITHAGEN BUSTADFELT – JONDAL SENTRUM

Hordaland KrF er oppteken av å finna ei løysing slik at arbeidet med gang- og sykkelveg frå Sætveithagen bustadfelt til Jondal sentrum kan realiserast. Vegstykket er om lag 1 km. Fv 107 er delvis smal og ikkje forsvarleg for gåande eller syklande born, samstundes som tunge kjørety trafikkerer vegen.

Grunngjevinga vår er følgjande:

1. Trafikken har auka monaleg sidan opninga av Jondalstunnelen til og frå ferja. Trafikktal for tunnelen frå juni / juli 2014 syner auke på over 6% i år i høve til same periode i fjor. ÅDT for juli 2014 er utrekna til 741.

2. Jondal kommune har innvilga skuleskyss p.g.a. "farleg skuleveg". Dette er uheldig for borna når det gjeld å innarbeida gode vanar ved å bruka sykkel eller gå til og frå skulen.
3. Fylkesmannen har kome med motsegn når det gjeld å utvida bustadfeltet med nye tomter før det er bygd gang- og sykkelveg. Dette set kommunen i ein vanskeleg situasjon når det gjeld tilbod om nye bustadtomter.
4. I fylkeskommunen sin miljøplan er det og peika på at gang- og sykkelveggar lokalt er miljøvern i praksis.

Kvar står denne saka?

Kan noko gjerast for å få fortgang?

Olav Finne gav fylgjande orientering.

Reguleringsplan for Jondal ferjekai var i utgangspunktet tenkt å ta med seg også denne strekninga. Ambisjonsnivået i planen vart redusert til ferjekaia. Av hensyn til plass og kostnader er det beslutta å anbefale overføring av mjuke trafikantar til kommunal veg som går parallelt med fylkesvegen. Det føreligg nye fartsgrensevedtak både for Jondal sentrum og Sætveithagen som har vore på høyring. Det er midlar til å sette opp nye skilt på byggeprogrammet i år. I Jondal sentrum vert det sett opp fartshumpar, men det vert ikkje gjort i Sætveithagen pga stigningsforhold. Der vert kun farten sett ned no.

Større tiltak for Jondal – Sætveithagen er ikkje på planstadiet før det eventuelt ligg ein finansieringsplan bak. Det er dårleg plass langs vegen til å utvide og bygge gang- og sykkelveg. Eit slikt tiltak vil difor verte kostbart. Dei tiltaka som no vert utført vil betre situasjonen i dag, så SVV vil truleg ikkje anbefale at tiltaket kjem inn i RTP i neste periode.