

Saksprotokoll i Samferdselsutvalet - 22.10.2014

ORIENTERINGAR

Orientering om utgreiingsarbeid og status for aust-vest sambanda.

Kjell Kvåle om Statens vegvesen si aust-vest utgreiinga.
Børge Skårdal frå E134 Haukelivegen AS.
Knut Arne Gurigard frå IS Rv7.
Knut Eltun frå Stamvegutvalet E16.
Presentasjonane vart etterfylgt av spørsmål og synspunkt frå utvalet.

Biogasshybridbuss

Utvalet var med på prøvetur med den nye 24 m biogasshybridbussen som fylkeskommunen v/Skyss har kjøpt inn med støtte frå Transnova.

YMSE

Alf Helge Greaker sette fram fylgjande oversending

For to år sida omtala BergensAvisen (17.09.2013) kva bussliner det var mest klager på og kva det vart klaga på. Samferdselsutvalet ber om at desse tala for i år blir med i Kollektivmeldinga for 2014.

Alf Helge Greaker stilte fylgjande spørsmål:

I Fanaposten 15.10.2014 er det omtale av forprosjektet for Ringvei Øst. Vegvesenet uttalar at innslaget vil vere i Fjøsangerområdet. I fylkesutvalet si høyrings sak 25/2014 var det eine punktet:

"Fylkesutvalet meiner at ein tunnell mellom Arna med påkobling på eksisterande E39 på strekninga Fjøsanger - Hop, og med eventuell påkobling Ringvei Vest, kan bli eit viktig element i eit ringvegssystem rundt Bergen sentrum. Dette kan avlasta Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk både frå aksene nord/sør og frå aksene aust/vest."

Kva alternativ for tunnellingsslag arbeider Vegvesenet med? Er det eitt, eller fleire, av dei som var skissert i saksframlegget i SAMU sak 22/14?

Olav Finne orienterte:

Vi kjenner ikkje til oppslaget i Fanaposten, men vil uavhengig av det forhåpentleg kunne gi eit godt svar omkring Ringveg øst. Status er at det i samråd/samarbeid med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vert gjennomført eit forprosjekt for Ringveg øst. Prosjektet er under oppstart og er venta ferdig hausten 2015. Forprosjektet vert samordna med ei utgreiing om E39 Vågsbotn-Nordhordlandsbrua, bestilt av Bergen kommune gjennom bystyrevedtak 18.juni 2014 (sak 165-14)

På dette stadiet er det ikkje slik at prosjektideen Ringveg øst handlar om å "finne tunnelpåhogg" slik ein kan få inntrykk av gjennom media og ulike politiske utspel. Forprosjektet må avklare ei rekkje grunnleggjande spørsmål før vidare handsaming i formell planprosess. For å gi eit meir konkret

innsyn i kva dette går ut på, kan vi her referere eit utdrag frå konkurransegrunnlaget for konsulentkjøp:

Med bakgrunn i KVU/KS1-prosessen for transportsystemet i Bergensområdet vil Statens vegvesen i samarbeid med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gjennomføre et forprosjekt for Ringveg øst. Forprosjektet skal danne grunnlag for eventuell senere formell planprosess med planprogram/kommunedelplan (KDP) etter Plan- og bygningsloven. Utgangspunktet for prosjektidéen er å lede gjennomgangstrafikk utenom og øst for Bergensdalen/Nygårdstangen for å redusere miljøbelastningen av biltrafikk sentralt i Bergen. En slik ringveg tenkes også som omkjøringsveg når Fløyfjellstunnelen er stengt. Eventuell kobling mot Ringveg vest og øvrig overordnet vegnett i Bergen må også vurderes i dette prosjektet. I hovedtrekk må delprosjektet dokumentere dagens situasjon, presisere mål/effekt mål - hva ønskes oppnådd?, og drøfte og avklare forutsetninger og standardkrav. En må videre finne realistiske alternativer og virkemidler, analysere og vise trafikale effekter, areal- og miljøeffekter og konfliktpotensial for disse. Det skal foreslås siling av alternativer/virkemidler som er aktuelle å videreføre til formell planprosess. Tiltak/virkemidler og effekter må vurderes opp mot føringer i Nasjonal transportplan om at transportveksten i byene skal håndteres med miljøvennlige transportformer (gange/sykkel/kollektiv). Mål om nullvekst i biltrafikken vil også være sentralt i arbeidet med kommende bymiljøavtale for Bergen. Foreløpige analyser tyder på at effekten av å kun bygge et nytt vegtiltak vil være svært begrenset dersom dette ikke samtidig kombineres med andre og restriktive virkemidler. Dette må forprosjektet avklare nærmere. Det må også ses på om mål/effekt mål kan oppnås med alternativer som ikke innebærer større nye vegtiltak.

Delprosjektene krever bred kompetanse der hele transportsystemet, virkemiddelbruk og regelverk må ses i sammenheng. Selv om dette ikke primært er en «tegneoppgave» for alternative veglinjer/tunneler, vil det også være behov for mer detaljerte avklaringer og studier/ tegninger. Dette gjelder særlig kritiske områder som kryss og tunnelpåhugg der det er arealknapphet, høyt konfliktpotensial, og utfordringer ift.sikkerhetskrav i vegnormalen. For begge delprosjekter forutsettes at arbeidet med alternativsøk /-utvikling, vurdering av konfliktpotensial, og analyse av effekter legges opp slik at vi får fram realistiske alternativer. Med det menes et tilstrekkelig detaljeringsnivå der det er dokumentert og sannsynliggjort at forslag til videreførte alternativ er gjennomførbare, og helt eller delvis gir oppfylning av målene som settes. Om alternativ/virkemidler krever fravik fra vegnormal eller har andre særskilte utfordringer må dette dokumenteres. Dette gjelder f.eks. krav i forhold til kryss og tunnel (håndbok N100/N500). Full konsekvensutredning (KU) av alternativer vil først være aktuelt i senere formell planprosess. Det viktigste i delprosjektene er derfor på et overordnet nivå å beregne prissatte konsekvenser med Effekt6, og å kartlegge og vurdere konfliktpotensial for alle relevante ikke-prissatte tema.

Pål Kårbø og Gustav Bahus stilte følgende spørsmål

Ber om at det vert gjort ei vurdering om busstoppet ved «Gamle Bergen» bør annonserast som Gamle Bergen istadenfor Nyhavnsvegen

Kort grunngeving frå den som ba meg ta dette opp:

Som busspassasjer har jeg registrert at busstoppet annonseres som Nyhavnsveien. Andre steder langs rute 4 brukes det andre typer navn, f eks Ludebryggen, NHH, Ikea, Gullgruven, Industribygget,

Gamle Bergen er en viktig attraksjon i Bergen, og da synes jeg det er synd at busstoppet ikke markerer dette. Det burde være et naturlig ledd i markedsføringen av stedet og bidra til å holde oppe interessen også for den vanlige busspassasjerer.

Vanlige busspassasjerer som skal til Nyhavnsveien, vet hvor Nyhavnsveien er. Det er overveiende sannsynlig at de bor i området. For turister og andre besøkende til Gamle Bergen er det forvirrende at ikke Gamle Bergen annonseres på bussen. De er henvist til hyggelige medpassasjerer som tar ansvar og gjør søkende passasjerer oppmerksomme på at her er Gamle Bergen.

Det har hendt at besøkende til Gamle Bergen har blitt stående på bussen inntil de ser skiltet ute på busstoppen. Da er det gjerne for sent å komme seg av, bussen svinger tross alt ut på en meget travel motorvei. Slik det er nå, må turister og andre følge godt med for ikke å reise for langt. Kommer de seg ikke av på det rette stoppet, må de vandre langs motorveien tilbake. Bare de færreste har kjennskap til Mollbakken mv. I verste fall kan publikum som hadde tenkt seg til Gamle Bergen, bli med på en uønsket tur til Åsane.

Jeg vet ikke hvor mange besøkende som tar rutebuss til Gamle Bergen. Det har vi ikke statistikk på, men utfra mine observasjoner kan vi nok snakke om minst 3 - 4 tusen i løpet av sesongen.

Jeg synes også det er et viktig argument at utbyggerne i Nyhavn i annonser, har referert til at de ligger like ved Gamle Bergen. Det tyder klart på at det er Gamle Bergen som bør annonseres som busstoppets navn.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Øyvind Hardeland stilte fylgjande spørsmål

Det har i lang tid blitt jobba for å få erstatta dei to kommunale ferjekaiane på Borgundøy og Fjelbergøy med bru mellom øyane og kabelferje over til Sydnes på Halsnøy. Fylkeskommunen har fått godkjent plan for prosjektet, men dessverre ser det ut til at det vil gå lang tid før dette blir realisert. Det betyr at ein enno i mange år må nytte dei to eksisterande kommunale ferjekaiane. For ein god del år sidan fikk Kvinnherad kommune utarbeidd ein fagrapport som konkluderte med at spesielt ferjekaia på Borgundøy kunne bli øydelagt av utvasking dersom det vart sett inn ferje med baugpropell. Til tross for dette har fylkeskommunen sett inn slik ferje, og resultatet vart utvasking og dermed ei kommunal investering på over 10,0 mill. kroner i 2013. Fylkeskommunen har vist nok som prinsipp at ein ikkje betaler for reparasjon av kaier som ein ikkje eig, og sjølv om det er heva over all tvil kva som er årsaka har fylkesadministrasjonen difor sagt nei til å dekke deler av kostnaden.

Når fylkeskommunen har fått utarbeidd og godkjent plan som slår fast at sambandet mellom dei to øyane og omverda er eit fylkeskommunalt ansvar, bør ikkje fylkeskommunen då tilby seg å overta dei to kommunale ferjekaiane? Om dette ikkje let seg gjere, bør ein ikkje då i det minste overta vedlikehaldet av kaiane inntil Fjelbergsambandet blir realisert?

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Jostein Ljones gav uttrykk for bekymring for at toalettbygget på Mundheim ikkje vert bygt pga at det ikkje er klart kven som skal ha ansvar for drift av bygget.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Silja Ekeland Bjørkly syntte til at personar som har meldt seg på Skyss sin innfartsparkeringkampanje har fått tilbakemelding om at dei ikkje har fått plass. Stilte spørsmål om kvifor ein fekk denne tilbakemeldinga frå Skyss samstundes som ein registrerar at det er ledig plass på innfartsparkeringsplassane.

Oddmund Sylta opplyste om at 3700 hadde søkt om oblat, og at det var ikkje høve til å gje gratis oblat til alle som ynskte det pga kapasiteten på innfartsparkeringsplassane.

Silja Ekeland Bjørkly tok opp spørsmålet om snikprosenten på bussane/bybana. Den oppgjevne 2% snikandel skal ikkje omfatta feil på billettutstyret. Kor mykje bortfall skuldast feil på utstyret?

Oddmund Sylta orienterte om korleis ein gjennomfører kontrollverksemnda. Det er ingen ting som tyder på at det er stort inntektsbortfall pga feil på systemet.

Innfartsparkering

Håkon Rasmussen opplyste om at innfartsparkeringstrategien skal leggjast fram på neste møte i utvalet.

Gustav Bahus orienterte om arbeidet i underutvalet for innfartsparkering, og peika på at det var dårleg oppmøte av medlemmane i gruppa. Det medfører at strategien slik den no føreligg er dårleg forankra politisk.

Trafikksikringskonferansen 2014

Invitasjon til den årlege trafikksikringskonferansen for kommunane i Hordaland vart delt ut. Konferansen vert arrangert den 26. november og medlemmane i utvalet vert påmelde.

-- slutt på saksprotokoll ---