

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 14.03.2018

PRESENTASJONAR

Temamøte om innfartsparkering:

Forskar Jan Usterud Hanssen frå Transportøkonomisk institutt orienterte om innfartsparkering – verkemiddel og effektar. Fylkesdirektør samferdsel orienterte om forslaget til handlingsplan.

Seksjonsleiar Ivar Thorkildsen frå Statens vegvesen orienterte om Haugalandspakken.

INNSENDE SPØRSMÅL

1. Astrid Århus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slike spørsmål:

Spørsmål a):

«På eit tidlegare MISA-møte blei det drøfta strakstiltak på E39 nordover – frå Eikåstunnellen og nordover. M.a. blei det peika ut ei utviding av vegbana for å få ei smidigare kollektivløysing rett etter lyskrysset nord for tunnelen og før Shellstasjonen på Breistein. For meg ser dette arbeidet ut til å ha stoppa opp. Fleire meiner dette har fått stopp frå Bergen kommune.

Spørsmål: Kva skjer med denne utvidinga, og når tid kan ein vente dette kjem på plass?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Arbeidet med kollektivfelt langs E39 frå krysset med Nordre Brurås og fram til bensinstasjonen på Haukås skal etter planen ferdigstillast til sommaren 2018.

Nett no er det pause i arbeidet – dette skuldast at det blir gjort ei vurdering av trong for reinseløysing for avrenning av overvatn til Haukåsvassdraget der det er utryddingstrua elvemuslingar.»

Spørsmål b):

«E39 og Steinestøkrysset - Hordvik

Eg har tidlegare skrive spørsmål om dette krysset og fått til svar at det ikkje er tilgjengelege midlar for trafikksikring før neste år. Samstundes ser eg og eg får spørsmål frå innbyggjarar som bur i området at det svært ofte er nestenulykker i krysset for dei som skal krysse vegen og skal sørover. Fartsgrensa er 70 km/t og det er ei lang strekning frå nord til krysset som gjer at vi også kan bli uoppmerksam på trafikkbildet. Både innbyggjarar og næringsliv i området er heilt avhengig av å kome seg trygt ut på ei svært trafikkert E39.

Spørsmål: Kan Statens vegvesen på ny sjå kva tiltak ein kan gjere i krysset for å få ei trafikksikringsløysing for innbyggjarar, næringsliv og trafikantane forøvrig?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«I krysset på Langamyrane er fartsgrensa 70 km/t og trafikkmengda er mellom 18300-20000 ÅDT. Spesielt i rushperiodane er det følgeleg få og korte tidsluker for trafikk som skal inn på E39 frå fylkesveg 269.

Krysset slik det ligg i dag vart bygd i 1994. Det har vore mange kryssulykker med lettare skadegrad her. I 10-årsperioden 2007-16 er det registrert 6 ulukker med til saman 9 lettare skadde.

Eldre reguleringsplan for E39 Åsane. Salhus bro (Nordhordlandsbrua), Ny tilførselsvei plan-id 8590000 stadfesta 24.04.1989 viser planskilt kryssløysing her. Dette er eit større og

kostnadskrevjande tiltak som så langt ikkje er prioritert. Sjå elles svar på spørsmål 3 om avklaring av framtidige trafikkkløysingar på E39.

Signalregulering av krysset blir vurdert som det mest aktuelle trafikkssikringstiltaket her. Det er ikkje prioritert midlar til trafikkssikringstiltak i dette kryssområdet i handlingsprogrammet til NTP 2018-23, slik at dette tiltaket vil kunne ligge noko fram i tid.

I samband med reasfaltering i 2018 vil det bli etablert ca. 500 m forsterka midtmerking (sinusfresing) frå krysset og i retning sentrum. På nordsida av krysset i retning Nordhordlandsbrua vart det gjennomført sinusfresing i 2015.

Statens vegvesen vil ut over dette på kortare sikt kunne vurdere mogelege avgrensa trafikkregulerande tiltak som t.d. fartsgrensevurdering.»

Spørsmål c):

«E39 Vågsbotn - Klauaneset, ny trasé – Nordhordlandstunnellen

I eit tidlegare MISA-møte fekk utvalet orientering om at planarbeidet for Klauaneset - Vågsbotn skal startast opp i løpet av våren. Det er svært viktig at dette arbeidet kjem i gong no. Nordhordland og Bergen nord for Eikåstunnellen kjenner på kroppen kvar dag dei utfordringane som er med både kø, trange køyreforhold, trafikkssikring og beredskap. Veggen fører til Noregs største industristad, med Europas største offshorebase og med store kjøretøy, farleg gods og aukande trafikk samt at bussane står i same kø. Dette gjer at det er blitt ein vond sirkel. No må vi ha gang i planlegginga og få på plass regulering og det som trengst for å få midlar til utbygging. Dette hastar og innbyggjarar og næringsliv står saman om dette og vi kan ikkje misse meir tid no.

Spørsmål: Når startar planlegginga og kva framdriftsplan ligg føre for denne?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Statens vegvesen er har sett i gang arbeidet med kommunedelplan (kdp) for E16/E39 Arna – Vågsbotn - Klauaneset. Først jobbar vi med å bemanne prosjektet, og avklare innhald og framdrift. Prosjektet har som mål å ha eit fastsett planprogram medio 2019, og ein godkjend kdp innan utgangen av 2020.»

2. Astrid Århus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Fylkesveg 565 på Alverflaten i Lindås kommune har hatt sterk vekst i trafikken dei seinare år. Fylkesvegen går gjennom Alverflaten, Alversund og til Radøy og vidare.

Bebuarar / husstandar på Alverflaten har sendt meg ei liste med over 50 underskrifter der dei viser til at dei er utsette for mykje støv frå trafikken og støy.

Dei ber no om støyskjerming, noko som også er peika på tidlegare.

Kan vegeigar ved Statens vegvesen (SVV) i fyrste omgang ta ei synfaring – møte bebuarar for å sjå og vurdere kva tiltak som kan gjerast for å få eit betre bumiljø for dei som bur så tett opp til denne fylkesvegen på Alverflata?

Kan SVV leggje til rette for støyskjerming?»

Fylkesadministrasjonen har mottatt slikt svar fra Statens vegvesen:

«Informasjon om regelverket Statens vegvesen følger når det gjelder støytiltak for bolig
Statens vegvesen følger to forskjellige regelverk når det gjelder støy fra vegtrafikk. Det ene er forurensingslovens forskrift (forurensingsforskriften kap. 5) om støy. Denne gjelder for boliger langs eksisterende veg. Det andre er T-1442/2017 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Dette er ikke et rettslig bindende regelverk, men en retningslinje som vegvesenet følger ved bygging av nye vegprosjekter. Førstnevnte stiller kun krav til innendørs støy, mens sistnevnte tar for seg både innendørs og utendørs støy.

Forurensingsforskriften

Statens vegvesen har ansvar for å kartlegge og utbedre trafikkstøy fra riks- og fylkesvegnettet i henhold til forurensingsforskriften kapittel 5. For å ha krav på støytiltak må innendørs støynivå være beregnet til minst 42 dBA som gjennomsnitt over døgnet. I henhold til § 5-5, § 5-6 og § 5-8 i nevnte forskrift beregner Statens vegvesen innendørsstøy for boliger langs riks- og fylkesveg hvert 5. år. Forrige kartlegging ble gjennomført i 2017.

Støyverdiene finnes ved å beregne støynivå utenfor boligen som funksjon av blant annet trafikkmengde (prognosetall for 2022), tungtrafikkandel, terreng, fartsgrense og stigning. Deretter trekker man ifra dempingen i fasaden på bygget, basert på standardiserte verdier for ulike konstruksjonstyper, for å finne støyen inne. Beregningene av støynivå blir utført i samsvar med metoder som er godkjent i henhold til forurensingsforskriften. Alle boliger som får beregnet støynivå over forskriftenes grenseverdi blir nærmere tiltaksutredet, og befaring av boligene gjennomføres etter avtale med huseier. Dersom tiltaksutredningen bekrefter at beregnet innendørs støynivå for boligen er minst 42 dBA som gjennomsnitt over døgnet, blir huseiere informerte om dette og tilbudt støyreduserende tiltak fra Statens vegvesen.

Forurensingsforskriften omtaler ikke utendørs støy, så for boliger langs eksisterende vegnett blir det ikke vurdert å bygge støyskjerm når ikke nivået inne er over grenseverdien.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

I forbindelse med nye vegprosjekter etter plan- og bygningsloven er det T-1442/2017 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging som ligger til grunn for støytiltakene Statens vegvesen gjennomfører. Disse retningslinjene omfatter både innendørs- og utendørsstøy, hvor anbefalte støyverdier etter tiltak er maks 55 dBA utendørs og 30 dBA innendørs. Tiltakene finansieres gjennom de spesifikke prosjektene, og det er derfor ikke mulig å gi tiltak i forbindelse med prosjekter som er avsluttet. I motsetning til Forurensingsforskriften er ikke denne retningslinjen rettslig bindende i utgangspunktet, men gjøres gjeldende gjennom reguleringsplanbestemmelser. T1442 gjelder også ved etablering av nye boliger langs eksisterende veg, hvor kommunen stiller krav til støytiltak gjennom reguleringsplan og/eller ved behandling av byggesaker.

Støymåling vs. støyberegning

Statens vegvesen foretar ikke faktiske målinger av støynivå. Ettersom grenseverdien på 42 dBA i Forurensningsforskriften omtaler et års(døgns)gjennomsnitt, vil en støymåling måtte suppleres med beregninger, basert på korttidsmålinger, for å finne verdien støynivået man er ute etter. Dette skyldes at det ikke er praktisk mulig å måle kontinuerlig i minst ett år for å finne riktig verdi, da dette blant annet ville innebære at ingen andre lydkilder forekommer. En måling sier samtidig bare noe om støynivået i ett punkt, og man må gjøre beregninger for å finne støynivået alle andre relevante steder på samme eiendom. Slike faktorer gjør at rene beregninger har lavere usikkerhet enn fysiske målinger.

Vi vil informere om at ny kartleggingsrunde for innendørs støy i henhold til forurensingsforskriften vil gjennomføres i 2022. Ved denne runden vil en legge prognosetall for ÅDT i 2027 til grunn, basert på trafikktegninger i 2022. Med andre ord vil trafikkøkningen fanges opp i nye beregninger

av støynivå, og prognoser for trafikk 5 år frem i tid brukes som inputdata. I forbindelse med kartleggingen vil alle som kommer over grensen på 42 dBA i nye beregninger bli informerte.

Støytiltak for egen kostnad

Vi har forståelse for plager som kommer av vegtrafikkstøy for boliger og eiendommer langs riks- og fylkesveger, og får mange henvendelser hvor det bes om støyreducerende tiltak. Vi må imidlertid følge det regelverket vi skal i vår behandling av støysaker, og må behandle søknader likt etter dette regelverket.

Det er mulig å søke om å få sette opp støyskjerm for egen kostnad. Dersom tiltaket kommer nærmere riks- eller fylkesveg enn 50 meter vil det være nødvendig å søke om dispensasjon fra byggegrense etter vegloven §§ 29 og 30. Søknadsskjema finnes på våre nettsider:

<https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/kontakt+oss/skjemaer-og-blanketter/skjemaer>

Vi anbefaler å benytte akustisk konsulent ved privat bygging av støyskjerm og/eller støymessig oppgradering av bygningsfasade for å sikre at resultatet blir tilfredsstillende.

For mer info om regelverk m.m.:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy>

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

Spørsmål 1:

«Kva er status for einskapstakst med Bane Nor Bergen - Arna?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Syner til meldingssak på saklista. Kan elles opplysa at det skal vera dialogmøte med NSB på fredag førskomande. Denne saka vert då teke opp.»

Spørsmål 2:

«I desse dagar iverkset Bane Nor parkeringsavgift ved Arna stasjon. Parkeringsavgifta blir, etter det eg har fått opplyst, også iverksett for alle som har månadskort/periodekort. Dette vil føre til ulik praksis for dei som bruker tog versus periodekort og innfartsparkering ved de andre innfartsparkeringane og buss/bybane.

- Kva er status på dette?
- I kva grad er Hordaland fylkeskommune involvert i dette og kor er dette forankra/vedteke?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Syner til sak på saklista om Handlingsplan for innfartsparkering.»

SPØRSMÅL I MØTET

Gustav Bahus (Frp) viste til artikkel i Grannar 13.03.2018 «- Bilane våre blir øydelagde», der det m.a. står at «På Strondavegen, fylkesveg 34 mellom Etne og Skånevik, er det inntil 20 centimeter djupe spor i vegdekket.» Bahus stilte slikt spørsmål:

«Kva ligg inne av midlar til fylkesveg 34 i våre og Statens vegvesen sine budsjett og når er dette planlagt gjort?»

Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

