

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Det var intet til Ymse.

Innsendte spørsmål

1. Geir Angeltveit (V) har stilt slikt spørsmål:

Det gjelder saka i BA 3. august om ruteomlegging inn i Fløyfjellstunnelen.

Eg veit utvalslleiaren mellom anna har drøfta dette med fleire.

Trafikkplan Nordhordland påverkar naturlegvis Bergen Kommune i dette tilbodet, har BK vore høyrd i denne saka?

Eg har tidlegare spurt om dette ifbm Trafikkplan for Bergen, der eg fekk svar at det hadde vore 3 møter mellom BK og Skyss i tilknytning til den trafikkplanen. Men det vert meg fortalt at det har vore 0 møter mellom Skyss og BK. På kva vis og på kva nivå har Bergen fått høve til å gje sine innspel på trafikkplanane som påverkar deira innbyggjarar?

Svar på spørsmålet

Arbeidet med Trafikkplan Bergen har gått over lengre tid, og det har vore kontakt med Bergen kommune i ulike faser. I arbeidet er det er lagt vekt på at fylkets kollektivsatsing skal vere i samsvar med ny kommuneplan for Bergen, og kommunen sine plandokument er lagt til grunn for arbeidet. Våren 2016 vart det orientert i Bergensprogrammet om oppstart av prosjektet og ønske om samarbeid, i faglig koordineringsgruppe og styringsgruppa. Det vart i oppstarten invitert til heildags arbeidssamling der Bergen kommune deltok. Det er vidare orientert i styringsgruppa i Bergensprogrammet (etter kvart administrativ koordineringsgruppe Miljøløftet) ved fleire høve fram til februar 2018. Samarbeid mellom Bergen kommune og HFK/Skyss har vore tema i desse orienteringane. Da utkast til trafikkplan låg klart i januar 2018, var det dialog mellom Skyss og byrådsavdelinga/kommuneplan for å sikre samsvar mellom trafikkplan og kommuneplan.

Når det gjeld Trafikkplan for Nordhordland har det ikkje vore direkte involvering av Bergen kommune i arbeidet. Den største endringa av tilbodet som ligg i trafikkplanen for Nordhordland er omlegging av tilbodet mellom Nordhordland og Bergen, til ny regionstamlinje 300. Denne omlegginga er i tråd med prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland, som peiker på behovet for satsing på regionstamlinjer i hovudkorridorane i Bergensområdet. Bergen kommune har tidlegare uttrykt støtte til prinsippa i kollektivstrategien.

I denne perioden har behovet for eit tettere samarbeid mellom HFK/Skyss og Bergen kommune vore drøfta både administrativt og politisk. Det er administrativt lagt fram ønske frå Skyss om ein mer formalisert kanal, eller fast møteforum for denne typen strategisk planlegging av kollektivtrafikken i Bergen. Politisk sak i fylkesutvalget om utgreiing av Skyss som mobilitetsselskap (PS 77/2018) peiker også på dette behovet.

2. Synnøve Solbakken (A) har stilt slikt spørsmål:

Gjeld sak Fylkesveg 48 Kvinnherad kommune.

Bebuarar i ein firmannsbustad og ein tomannsbustad har evakuert husa sine i Porsvik Valen etter steinblokk som raste ned 7 mai og seinare steinras som nesten traff husveggen på bustadhusa. Norconsult og geologar arbeider for å klargjera situasjonen med status for fylling og veg der stein rasa ned.

Vegfyllinga nedanfor fylkesveg held ikkje dagens standard og ansvarsforholda er uklare uttalar rådgjevar i Kvinnherad kommune som og er i dialog med Statensvegvesen. Bustadane som no er evakuert har ei skråning bak seg som er eigd av Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Det blir no drøfta om ein skal gjera midlertidige tiltak, eller gå rett på permanente tiltak. Dette er ein svært

trafikkert veg som går til Utåker ferjekai som seinare tid har ein auke i trafikken med ferja til Skånevik. Denne delen av Fylkesvegen har stor trafikk,dårleg standard,svingete,holte,smal og ingen gang- og sykkelveg. Vegen er no merka med politiband på autovernet,her er det gåande og sykklande samtidig som biltrafikk går forbi.

Kva tenkjer Hordaland fylkeskommune må gjerast?
Er det mulig å framskunda utbetring av vegen å gå for framtidig løysing?

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

3. Astrid Aarhus Byrknes (KRF) har stilt slikt spørsmål.

Den nye sonestrukturen er i gong og mange er glad for dette. Det haustar mykje applaus og mange reisande har fått ein enklare kvardag . Det er allikevel nokre utfordringer att, og då gjeld det båt/ ferje. Eg har tre spørsmål på dette temaet basert på innspel frå innbyggjarar :

1. Kor mykje vil det koste å inkludere alle båt og ferjeruter i den nye sonestrukturen både for månedskort og einskildbillett , forutsatt at prisen blir tilsvarende dagens sonepriser?
Det oppleves som ein stor urett at båten frå Knarvik - Frekhaug ikkje har same system som Askøybåten. Vi veit at Askøybåten har ei kortare strekning og dermed er billigare å drifte, men eg kan ikkje hugse å ha sett talet på kostnaden med å innlemme Nordhordlandsbåten i sone A (eg kan sjølv sagt ta feileller ikkje fått det med meg..). Eg ynskjer difor å vite kostnad på ei innlemming her.

2. Kor mykje vil det koste å fjerne overgangsproblematikken mellom båt og buss?

3 På båten frå Knarvik ser vi no at denne ruta ikkje er med i appen for å betale verken dagsbillett 30 eller 180 dager. Ein av dei reisande spurde mannskapet om dette ,men fekk til svar at dei hadde fått beskjed om at det ikkje var mogleg å få denne ruta inn i appen .For dei som tek bussen til kaia som løyser billett på appen innanfor sone A må då altså løyse ny billett på båten på anna måte .Det bør etter mitt syn vere ei enkel sak å kunne kjøpe båtbillett på app , dette vil gjere det enkelt for dei reisande som i dag må fyrst stå i kø foran billett luka på båten for å kjøpe billett. Dei står i kø fram til Frekhaug og vel så det, så kjem nye passasjerer på, som må i same billett kø. Kva kan snarast gjerast for at dei reisande kan bruke same betalingssystem på båt som på buss ?

Svar på spørsmålet:

1. Ei utrekning av kva det vil koste å inkludere alle båt- og ferjeruter i Hordaland i ein ny takstsonestruktur er ei svært omfattande oppgåve. I tillegg til ein vesentleg inntektsreduksjon på båt- og ferjeruter som følgje av kraftig reduserte prisar, må ein også rekne inn behov for kapasitetsauke på fleire av rutene fordi konkurransesituasjonen mellom buss/ekspresbuss og båt vil endre seg. Det er lite truleg at prislappen for ei så stor endring vil komme under 100 millionar. Ferje har ein annan prismodell enn båt, og med innføring av Autopassregulativet vil billettering av ferjepassasjerar falle bort.
2. Båten mellom Knarvik/Frekhaug og Strandkaia har ei rute på 18 km, medan Askøyruta er om lag 6 km. Tilskot per passasjer på Nordhordlandsruta er vel 80 kroner, medan tilskot per passasjer på Askøyruta er 46 kroner. Om ein reduserer prisen på Nordhordlandsruta til 37 kroner, vil berekna inntektsbortfall verte rundt 2 millionar kroner per år. I tillegg vil konkurransesituasjonen mellom buss og båt endre seg, og ein må rekne med at det vil verte behov for supplerande kapasitet på båt ruta morgon og ettermiddag. Dette har ein verken båt eller kontrakt for å gjennomføre i dag. Totalkostnad for å inkludere Nordhordlandsbåten i sone A vil derfor verte monaleg høgare enn 2 millionar kroner per år.
3. I samband med ny takst- og sonestruktur for buss i Hordaland vart appen Skyss billett lansert for bussreisande i heile fylket. Båt- og ferjetilbodet i Hordaland er omfattande, og ein har derfor ikkje kunne prioritere å inkludere båtbillett i appen i samband med takstsonendringa. Skyss har no sett i gang eit

arbeid for å avklare kva som skal til for å få båtbilletter inn i appen. Ein håpar å kunne få dette på plass innan utgangen av året, men dette føreset at det ikkje oppstår store tekniske problem og at ein har tilgjengelige ressursar for å få jobben gjort.

4. Gustav Bahus (FRP) har stilt slikt spørsmål:

Jeg skriver til dere på vegne av Nordtveitgrend og Nordtveit bygdeutval.

Nå etter mange år uten hurtigbåt og muligheter for å komme seg til Osøyro eller Bergen, så er etterspørselen etter hver blitt stor blant beboerne her i bygden og nabo bygdene.

Nå når Os og Fusa kommune skal slåes i sammen så trenger vi et tilbud som gjør at vi kan på rimelig tid komme oss til kommune senteret på Os.

Dette vi hjelpe folk som pendler til Os og Bergen daglig. Og det er også et særdeles stort hjelpemiddel for å hjelpe bygdene her sør i kommunen med tilflyttings problemene.

Der er mange pensjonister i bygden vår og nabo bygden vår som ikke kjører bil og har få muligheter for å komme seg til Os.

Som beboer her i området så ser jeg et stort potensiale for å hjelpe beboere rundt Bjørnefjorden og få en rutebåt som kan trafikkere Os - Tysnes -Fusa, på strategiske plasser der det er vanskelig å komme seg noe steder uten lange kjøreruter med bil eller buss.

I dagens samfunn med et stort fokus på miljø så må det jo være bedre med en miljøvennlig båt som kan trafikkere mellom bygdene og kommunesenteret, enn at alle skal kjøre den lange veien rundt med biler eller taxi hver for seg.

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

5. Marthe Hammer (SV) har stilt slikt spørsmål:

Buss:

1. Viser til budsjett vedtatt i fylkestinget 2017:

«Det vert løyvd 1 500 000 ekstra til auka kollektivtilbod/båt i Nordhordland, 1 500 000 til fleire ekspressbussar mellom Sotra og Bergen, og 2 000 000 til auka kollektivtilbod i Sunnhordland/ Hardanger/Voss. I tillegg vert det løyvd 5 000 000 til auka ruteproduksjon i Bergen, som tilsvarar om lag 500 daglege avgangar.»

1. Kan samferdsledirektøren gjere greie for på kva måte dei 5 millionane er brukt, og kor den auka ruteproduksjonen er komme?
2. 13. august innføres ny rutestruktur. Ekspressbussar som no tek vegen gjennom Fløyfjelltunnellen er eit ønska og viktig tiltak. I den nye rutestrukturen kan det likevel sjå ut som at nokre får lengre reiseveg/reisetid. Spesielt er dette ein bekymring frå pendlarar frå Osterøy, som no ser ut til å måtte ta ein buss som også fungerer som lokalbuss i Åsane.
 1. Kan Samferdsledirektøren gjere greie for dei faglege vurderingane som eg gjort i omlegginga av rutestrukturen i Åsane og korrespondansen mot Osterøy?

Sykkel:

1. Ny gang og sykkelveg i Salhus vart ferdig i sommar. Viser til oppslag i BA 13.07.18: <https://www.ba.no/sykkel/veivesenet/bergen/du-hadde-n-jobb/s/5-8-837610?access=granted>, samt video i facebookgruppa «På sykkel i Bergen». Oppslaget i BA viser sykkelvegen som går rett gjennom eit trafikklys. Videoen i facebookgruppa «På sykkel i Bergen» viser den nye sykkelveien, frå på toppen av bakken med ein svært uoversiktlig start/slutt på sykkelvegen rett ut i en bergvegg kombinert med sving, spørsmål på om høgda fortauskantene er i tråd med retningslinjene, og varierende og manglande skilting, samt at det er uklart på måte syklande som kjem frå åsane/horisontsida skal kunne komme seg inn på sykkelvegen utan å køyre i vegbanen. Bygging av høgstandard sykkelveg skal følgje visse kriterium og krav, og SVV har egne

retningslinjer for dette. Oppslaget frå BA vart fiksa dagen etter oppslaget, men likevel kan desse to oppslaga tyde på at desse krava ikkje er tilstrekkelig eller ikkje blitt fulgt på riktig måte. Spørsmålet gjeld derfor systematikken i sykkelarbeidet.

1. På kva måte kvalitetssikrar fylkeskommunen utbyggar sitt arbeid med å lage sykkelvegen?
2. Meiner fylkeskommunen at denne sykkelvegen følger dei krav og kriterium som er satt for denne type sykkelveg?
3. Ein god sykkelveg er til liten hjelp om det viser seg å vere vanskelig å komme til den og frå den, på kva måte sikrar og planlegger ein for trygge overgangar frå gammal veg til ny sykkelveg når ein bygger nytt?

Svar på spørsmålet:

Buss:

1. Det er så langt ikkje sett i verk tiltak som kan knyttast direkte til ekstramidlane løyva til auka ruteproduksjon i Bergen. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til dette i kommande budsjettprosess.
2. Med haustrutene har det blitt gjort endringar i køyremønster for bussar mellom Nordhordland og Bergen (oppstart 16. august) og Osterøy og Bergen sentrum (oppstart 13. august). Ei hovudendring er at fleire linjer, mellom anna linje 210 Lonevåg -Bergen busstasjon, får ny trasé gjennom Fløyfjellstunnelen. Utanom dette er det ingen endringar i traséen for linje 210.

Valet av Fløyfjellstunnelen som trasé med endestopp Bergen busstasjon er i hovudsak valt ut frå behovet for å leggje om og redusere busstrafikken i den innerste bykjerna. Frå nyttår blir Olav Kyrres gate stengt på grunn av oppgraderingsarbeid, og dei neste åra vil sentrumskjerna vere prega av byggingsarbeid i samband med Bybanen sitt byggjetrinn 4 til Fyllingsdalen. I tillegg til dette har det vore etterspurnad etter linjer som går gjennom Fløyfjellstunnelen, då dette gir redusert reisetid til fleire store reisemål i Bergen sentrum og Bergen sør.

For reisande som skal til og frå Sandviken tilrådest det å bytte buss i Åsane. Det er ei rekkje busslinjer som ikkje har trasé gjennom Fløyfjellstunnelen, mellom anna stamlinjene 3 og 4 med 10-minutters frekvens. For å sikre at det er nok plass om bord på bussane til Nordhordland og Osterøy har ein som del av omlegginga også lagt om tre «lokale» Åsane-linjer (linje 32, 36 og 39) til å ha trasé gjennom Fløyfjellstunnelen.

Dagens kontakt for busskøyring i Osterøy går ut i februar 2020. I forkant av nytt anbod vil Skyss ha ein gjennomgang av kollektivtilbodet i området, og tilbodet mellom Osterøy og Bergen vil inngå i denne gjennomgangen.

Sykkel:

1. SVV og HFK har rammeavtale og leveranseavtale som gjev rammer for prioritering og gjennomføring av prosjekt. Regional transportplan med påfølgande Investeringsprogram viser kva prosjekt som skal prioriterast. Statens vegvesen er byggherre på vegne av Hordaland fylkeskommune for utbygging av sykkelprosjekt på fylkesvegnettet.

I avtalene kjem det også fram kva som skal leggst fram for politisk nivå inkl. rapportar. Statens vegvesen har utarbeida retningslinjer/handbøker, som gjeld for heile landet, på kva vegstandard som skal veljast ut frå definerte bruk, funksjon m.m. for vegen. Det er også handbøker for korleis prosjekt skal planleggast, styrast og gjennomførast.

Val av standard for sykkelveg vert forankra administrativt gjennom Fylkesvegrådet. Undervegsrapport vert også lagt fram her etter behov. Gjennomføring rapportert i tertial- og årsrapportar. G/S-veg langs Salhusvegen er forankra i gjeldande sykkelstrategi, bystyrevedtak i 2010 og i handlingsprogram for 2014-2017 i Bergensprogrammet og vidareført i oppfølging av Byvekstavtale, der Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen er likeverdige parter. Her er prosjektet forankra i sykkelgruppa med vidare rapportering på val av standard og framdrift i Faglig koordineringsgruppe (FKG) vidare i styringsgruppe og frå årsskiftet erstatta av ny organisering i Miljøløftet. All kvalitetssikring frå fylkeskommunen si side vert gjort som deltakar og beslutningstakar i desse fora.

I avtalane med SVV vektlegg HFK at det ikkje skal vere dobbeltstyring eller dobbel administrasjon ved planlegging og gjennomføring av prosjekt. I utgangspunktet gjennomfører derfor Statens vegvesen vedtekne prosjekt innanfor gjeldande avtarar og økonomiske rammer, utan at HFK i detalj kvalitetssikrar og styrer kvart enkelt prosjekt. Totalt er det fleire hundre store og små prosjekt under planlegging og gjennomføring. HFK har ikkje bygt opp ein administrasjon til å kunne detaljstyre SVV. Dette ligg heller ikkje til grunn i retningslinjene for SAMS vegadministrasjon.

SVV rapporterer status for planlegging og gjennomføring av vegprosjekt ved tertialrapportering, i årsrapport og gjennom eigen sluttrapport i større prosjekt over 50 mill. kr.

Elles skal SVV rapportere større avvik i omfang (til dømes i forhold til standardar), framdrift og økonomi omgåande til Samferdselsdirektør og moglege tiltak vert drøfta mellom anna i Fylkesvegrådet. I større prosjekt, spesielt der SVV ligg an til å kunne få overskridingar eller andre avvik, vert ofte standardval, kuttforslag, framdrift og finansiering drøfta og avklart i Fylkesvegrådet eller i kontaktutval for bompengepakkar.

2. Sykkelvegen er prosjektert iht. krav i Statens vegvesen sine handbøker. Det er gjort tilpassingar ved å ikkje ha forhøga kant mellom gåande og syklande. Dette er gjort for å leda overvatn frå hovudvegen over g/s-vegen til sidegrøft. Årsaka til dette er to store betongkanalar i grunnen som gjer det vanskelig å etablere eit overvatnsystem langs hovudvegen.
3. På generelt grunnlag prioriterast nye tiltak med utgangspunkt i vedtekne sykkelstrategi og overordna sykkelvegnett, der fokus i prioriteringane har vore på manglande lenker, både på enkeltpunkt og der lengre strekningar sjåast i samanheng.

Tidspunkt og rekkefølga på realisering av ulike tiltak, har innverknad på kor gode koplingar og overgangar mellom ulike tiltak er. I nokre tilfelle, som i Salhusveien, kjem infrastrukturen i forkant av utbygging av bustad og næring i området. Tiltaket har i hovudsak framtidige bebuare i området som målgruppe. Prosjektet ligg i eit område i vekst, nær bydelssenteret i Åsane, som skal utviklast urbant og tett. G/s-vegen langs Salhusvegen er ein forlenging av det som vart etablert i prosjektet «Åsane senter – Toplanskryss Nyborg». Her er det god overgang til det nye anlegget. Langs traseen er det opna opp i betongtrekkverket for å kunne sleppe inn gåande/syklande frå område med bustader.

Avslutting ved BIR er meir uheldig, der det er bygt i tråd med reguleringsgrensa. Her stoppar g/s-vegen mot eksisterande sideterreng og syklistar har ikkje tilfredsstillande sikt. Ein vidareføring av tiltaket er ikkje prioritert og må vurderast opp mot andre tiltak ved rulleringer av handlingsprogram for Miljøløftet.

6. Atle Kvåle (A) har stilt slikt spørsmål:

Frå 1 august vart det innført nye takstsoner til stor glede for dei fleste kollektivreisande i Hordaland. Dei nye takstane er ryddige og er meint å gjere det meir attraktivt å reise kollektivt. Mange i fylket får eit betre tilbod, men langt frå alle, og då spesielt i distrikta. Reduksjonen i pris gjeld berre rutene som Skyss køyrer sjølv, og nokre ruter er køyrd av eksterne aktørar som til dømes øst/vest ekspressen og Nettbuss. Dette medfører diverre at passasjerar som ynskjer å reisa frå Voss mot vest i kommunen og motsatt, må tilpassa kvardagen sin etter svært få avgangar om dei skal ha utbytte av dei nye takstane. Her kan nemnast at det mellom Bolstad og Vangen er det ei rute pr dag (2 på skuledagar), og 2 nedover att. Folk på Bolstad kan då reisa til Vangen klokka 20.45 om kvelden, vera på Vangen 21.20, men dei må venta til neste dag om dei vil ta buss for å reisa heimatt klokka 13.30, eller også 15.50 på skuledagar. Det kan ikkje vera meininga at det skal vera slik?

Mange av desse utfordringane ville ha løyst seg om toget også hadde vore innlemma i det nye takst/sonesystemet. Det er eit paradoks at det mest miljøvenlege alternativet for kollektivreisande no er det dyraste. Fleirtalspartia på fylket (AP, SP, KRF, SV) fekk vedteke einingstakst for reisande mellom Bergen-Årna-Trengereid i 2015. Dette gjorde det mogeleg å reise sømlaust med tog, buss og bybane i Bergen kommune. Ut frå dei reisande sine behov, og ikkje minst ut frå miljøomsyn kan tida synast overmoden for å forlenga ordninga med einingstakst til Voss.

Utval for miljø og samferdsle, MISA, har møte onsdag 15 august, og der vil Arbeiderpartiet stilla spørsmål om HFK kan gå i dialog med dei eksterne bussaktørane for at distrikta også får eit fullgodt tilbod til kollektivreisande.

Det vil og stillast spørsmål om mogelegheitene for å få til einingstakst etter modell Arna-Bergen for togreisande til Voss.

Vil HFK gå i dialog med eksterne aktørar som opererer ruter i Hordaland som ikkje er innlemma i det nye takst/sonesystemet slik at distrikta får eit fullgodt tilbod?

Vil HFK ta initiativ til å få til einingstakst med tog Bergen-Voss etter same modell som Arna- Bergen ?

Svar på spørsmålet

Tog Voss-Bergen: Det er truleg ikkje noko i vegen for å gå i forhandlingar med Jernbanedirektoratet om eit utvida takstsamarbeid på strekninga Bergen-Voss. Oppstart av anbudsprosessen for Vossebana/Bergensbana er nært føreståande. Spørsmålet om utvida takstsamarbeid vil då vera eit tema som ein må ta stilling til.

Ekspressbussar: Spørsmålet om å kjøpa tenester hjå dei kommersielle bussoperatørane er ei problemstilling som er aktuell i dei fleste fylkeskommunane. Spørsmål om retningslinjer og begrensingar for slike kjøp har vore teke opp med samferdselsdepartementet av Kollektivtrafikkforeningen. Det er særleg problemstillinga rundt overkompensasjon til operatøren som ein søkjer å få klårgjort. I juni 2018 sende Kolektivtrafikkforeningen brev til ESA der ein ba om klårgjering av aktuelle problemstillingar ved kjøp av tenester av kommersielle aktørar. Ein vil avventa svar frå ESA før ein eventuelt går vidare med denne saka.

7. Astrid Aarhus Byrknes (KRF) har stilt slikt spørsmål:

Innbyggjarar på Fanebust i Lindås har hatt kontakt med Lindås kommune v/ politisk leiing vedk Fv 400 frå Lindås senter og ned til Fonnebost.

Bla vert det sagt at dei kjører "slalom" på denne vegen der dekke no er så utslitt at fleire har fått øydelagt bilane sine med knekte fjører. Vegen har eit asfaltdekke som bærer preg av lapp på lapp og dette gjev mykje holete asfalt og svært dårleg vegskulder.

Det er også stilt spørsmål om ein kan utføra vinterarbeid, altså brøyting, uten å ta med seg asfalt då dekket er ujamnt.

Det er særleg strekket frå Lindås senter- avkjøringa Lindås bu og service og til litt forbi krysset til Holmås som er særst ille. Det er som å kjøra på ei «ujamn ferist». Mogleg ein kan sjå på muligheten til å ta dette stykket skikkelig og ikkje nødvendigvis heile strekket på 4km?

Kan ein ta ei synfaring for å vurdere denne vegen (Fv 400) for så å gje vegen ei opprustning i forhold til dekket?

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.