

## Utslepp av olje i Nordåsvatnet

Representanten **Marthe Hammer** (SV) har stilt fylgjande spørsmål:

Viser til sak i Bergens Tidene om mogleg utslepp av byaneolje i Nordåsvannet:

[https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/karrLv/Eksperter-advarer-mot-14-tonn-bybaneolje-i-Nordasvatnet?](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/karrLv/Eksperter-advarer-mot-14-tonn-bybaneolje-i-Nordasvatnet?spid_rel=2)

spid\_rel=2 Kan samferdsledirektøren gjere greie for om desse påstandane er sanne, og eventuelt på kva måte ein tenkjer å handtere dette

Fylkesrådmannen kan opplysa fylgjande:

Bybanen Utbygging sendte 05.07.2018 søknad om utslepp av rensa byggegropsvatn til Nordåsvatnet, samt etablering av midlertidig sorteringsverk og asfaltknuseverk på Mindemyren, til behandling hjå Fylkesmannen i Hordaland. Søknaden blei lagt på offentlig høyring på Fylkesmannen sine heimesider på internett, og det kom inn fem høyringsuttalar. I høyringsuttalane fra Jorunn K. Egge, Anders Goksøyr, Arild Folkvord og Roger Strand vert det lagt til grunn at Bybanen Utbygging omsøker maksimalt utslepp av foreslått grenseverdi på olje på 10 mg/l, i ein periode på 18 måneder med eit snuttutslepp på 30 l/s, noko som utgjer eit totalt utslepp på opptil 14 tonn.

Vi presiserer at det ikkje er maksimalt utslepp opp mot grenseverdi som er omsøkt. Relatert til utslepp av olje så er det sett forslag til ein grenseverdi på 10 mg/l i søknaden til Fylkesmannen. Bybanen Utbygging omsøker ikkje å sleppe ut olje opp mot grenseverdi for heile anleggsperioden, men ein grenseverdi er sett for at det skal målas på olje i byggegropsvatnet, for å kunne verifisere om vatnet etter renseanlegg er over eller under rensekrav.

Håndtering av byggegropsvatn blei alt i reguleringsplanfasen identifisert som ein utfordring på Mindemyren på grunn av at området er eit kjent, flomutsett område. Ideelt sett, og basert på føre-var- prinsippet, skulle alt vantnet blitt rensa lokalt på anleggsområdet, for så bli sleppt på offentlig VA-nett til kommunalt renseanlegg før utslepp. Basert på dei beregna vannmengder blei det i dialog med kommunens VA-etat avklart at det ikkje var mogleg å sleppe på alt byggegropsvatnet på offentlig VA-nett, på grunn av begrensningar i kapasiteten til VA-nettet. I dialog med VA-etaten og Fylkesmannen, blei det derfor beslutta å omsøke ein løysning der det mest forurensa vatnet, etter lokal rensing, vert slept på VA-nett og går til kommunal rensing, mens resten av vatnet også skal renses lokalt før det vert sleppt ut i Nordåsvannet

Relatert til olje i byggegropsvatnet er det i hovedsak to hendelsar som kan inntreffe og gi eit bidrag av olje til vatnet. Det eine er utilsikta utslepp fra anleggsmaskiner, og andre er om det oppstår uforutsette oljeforurensningar i grunnen som ikkje tidligare er påvist. Vi har derfor etablert rutinar for å rydde opp lokalt ved eventuelle oljeforurensningar under anleggsdrifta. I tillegg vil alt vatn fra byggegrop blir samla opp under heile byggetida og rensa gjennom eit renseanlegg før det går til utslepp. Målet er å hindre utslepp av olje i Nordåsvatnet under bygging av bybanetrasé på Mindemyren i så stor grad det er mogleg, basert på tiltaka beskreve over. Det kan imidlertid ikkje utelukkast at noko olje i periodar kan gå til utslepp, og det er derfor det vert omsøkt utslepp etter forurensingsloven.

Bybanen Utbygging svarte ut høyringsuttalane i brev til Fylkesmannen 01.11.2018, der saka nå ligg til behandling.

## Skyss sin prioritering av busskapasitet

Representanten **Marthe Hammer** (SV) har stilt fylgjande spørsmål:

Kva ligg til grunn for Skyss sin prioritering av buss-kapasitet til dei forskjellige bydelane og områda i Bergen? I kva grad er det tatt omsyn til sosio-økonomiske faktorar som gjer at det er fleire busspassasjerer nokre stader enn andre? I 2017 hadde linje 10 (Mulen – Søndre Skogveien/Wergeland) flest påstigande per rutekilometer av alle bussrutene i Bergen. Har Skyss vurdert å etablere eller forlenge ei bystamlinje for å dekke Løvestakksiden, frå Gyldenpris mot Wergeland?

### Svar frå fylkesrådmannen.

Fleire faktorar inngår i prioriteringane for rutetilbodet i Bergen. Utgangspunktet er marknadsgrunnlaget i tydinga tal busette, tal arbeidsplassar, skular, reisemønster og – vanar. Betre passasjerdata gjennom automatisk passasjerteljing, som syner kor dei reisande går på og av, har styrka planleggingsgrunnlaget. Anna kjennskap til områda, som t.d. sosio-økonomiske tilhøve er supplerande informasjon som vil inngå i planleggingsarbeidet. Prioriteringane skjer primært gjennom den årlege ruteendringsprosessen basert på dei gitte økonomiske rammene ein til ein kvar tid rår over. Sak som til dømes Trafikkplan Bergen som nyleg er handsama viser kva faktagrunnlag som generelt blir lagt til grunn.

Delar av rutetilbodet i Bergen går i områder og traséar med framkomstutfordringar som set grensar for kva busmateriell ein kan nytte og kor hyppige avgangar ein kan køyre. I nokre tilfelle inneber det at ein ikkje kan tilby ønska kapasitet. Konkret for linje 10 er det på grunn av vegtilhøva ikkje mogleg å køyre leddbussar slik ein har på bystamlinjene, og som ville ha auka kapasiteten monaleg. Det er og knytt utfordringar med å auke frekvensen på linja, ettersom fleire delstrekningar ikkje har plass til møtande bussar. Tilbodet på linje 10 er auka opp dei seinare åra, men det er likevel stort potensiale for å utvide tilbodet ytterlegare ut over rush, særleg på kveld og i helg. Skyss og samferdsleavdelinga har hatt god dialog med Bergen kommune om vegtilhøva og behovet for å auke kapasiteten på denne linja, sidan dei mest krevjande delane av traseen er kommunal veg.