

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel – 10. og 11.02.2016

ONSDAG 10.02.2016

Fagseminar med orientering og drøfting av aktuelle samferdselssaker

Tema på møtet

- Innleiing med orientering om samferdselsområdet v/fylkesdirektør samferdsel Håkon Rasmussen
- Orientering om miljøområdet v/Sølve Sundbø, HFK, regionalavdelinga

Vegområdet

- Organisering innan vegområdet v/John Martin Jacobsen, HFK, samferdselsavdelinga
- Rullering av NTP og RTP – Framdrift og prosess, v/Thorbjørn Aarethun, HFK, samferdselsavdelinga
- Utfordringar på fylkesvegnettet v/avdelingsdirektør Olav Finne, Statens vegvesen
- Orientering om strekningsvise utgreiingar v/Carl Erik Nielsen, Statens vegvesen

Bymiljøavtale og Bybanen

- Orientering om arbeidet med bymiljøavtalen v/sekretariatsleiar Adelheid Nes, Bymiljøpakke Bergen
- Planar for vidare utbygging av Bybanen v/Solveig Mathiesen, Bergen kommune

Kollektivtrafikk

- Kollektivstrategien – satsingsområda og utfordringar v/Skyss
- Planprosessar på riksvegnettet v/Kjell Kvåle, Statens vegvesen
 - E 16 Arna-Voss-Gudvangen
 - KVV Voss-Gol (Aust-Vest utgreiing)
 - Utviklingsstrategien for E 39

TORSDAG 11.02.2016

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 20-30/16.

DIALOGMØTE

Dialogmøte med drosjenæringa i Bergen køyreområde

Sentralane, Norges Taxiforbund avdeling Bergen og avdeling Hordaland og Norsk transportarbeiderforbund var inviterte til å ta opp aktuelle saker for næringa.

<u>Følgjande deltok frå drosjenæringa</u>	<u>Tok ordet i møtet</u>
Bergen Taxi	Jan Valeur
Norgestaxi Bergen	Roar Refseth
Taxi 1	Robert Aasmul
Christiania Taxi	Hasnat Ahmad
A-Taxi	Irmelin Fortun
Norges Taxiforbund Bergen	Arve Halvorsen
Norges Taxiforbund Hordaland	Berit Jacobsen
Vestnorsk transportarbeiderforbund	Roger Moum
Bryggen Taxi	

YMSE

Gustav Bahus (Frp) bad om at administrasjonen sender spørsmål som er innsende på førehand til alle medlemene i utvalet til orientering.

INNSENDE SPØRSMÅL

Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål (a):

"Det er nokre meter "gamal veg" som vert nytta som gang og sykkelveg (egentleg eit stort barnetrokk) som det ikkje er semje om kven som eig. Inn mot Rubbestadneset på Bømlø 541 (på Bømlø) er det ein ny tunell, og den er så kort at folk får beskjed om at man kan både gå og sykle gjennom.

Folk kjenner seg ikkje trygge nok til det og nyttar difor "gamal veg" rundt Storesvingen til sykkel og gange. Det vert derfor spelt inn behov for lys på dette strekket "storesvingen2. Utfordringa er at ein ikkje kan sei kva status vegen har. Det kan vere nærliggande å tru at den høyrer til 541 og er derfor sykkel og gange til den. Dette er eit tiltak som mange ynskjer å gjere noko med, og eit særskilt godt trafikksikringstiltak.

Korleis få avklart dette? Og deretter får veglys på dette strekket som vert nytta av mange både store og små."

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål (b):

"Spørsmålet mitt går på kva planar Skyss og opplæringsavdelinga i fylkeskommunen har framover for å sikra at det er tilgjengelege kollektivtilbod i fylket for å trygga reell valmogelegheit for elevane, særskild framover i høve strukturendringar i linjene ved skulane.

Bakgrunn og eksempel:

Når fylket legg opp til å samle ein del studieretningar på færre skular i åra framover, vil det krevje at transporttilbodet vert lagt til rette på ein måte som gjer det mogleg for elevane å reise dit dei vil på ein enkel og rask måte. Både skule- og kollektivtilbodet må tilpassast Bergensregionen sine behov nettopp som ein region, der desse tilboda heng saman og støttar opp om kvarandre. Med utgangspunkt i dette meiner me at ein må ha fokus på å gjere det lett for elevar å reise på tvers av kommunegrenser for å søkje det studietilbodet dei ønskjer. For Osterøy vgs betyr det konkret at det må finnast ein buss som kan hente og bringe elevar frå Arna, og køyre dei via Arnanipatunnelen og Tirsåstunnelen til Lonevåg på Osterøy. Dette vil gjere at fleire av Hordalandselevane kan nyte godt av eit framtidsretta og spennande tilbod ved Osterøy VGS.

Ved Osterøy vidaregåande skule har Hordaland fylkeskommune studietilbod som ein ikkje finn så mange andre stader. Skulen tilbyr mellom anna elektrofag, teknikk og industriell produksjon, i tillegg til design og handverk, helsefag og vanleg studieførebuande fag. Tilbodet ved skulen er blitt omtalt som nyskapande, og viser at robotar ikkje lenger berre er science fiction. Skulen har eit godt samarbeid med det lokale næringslivet, og dette har resultert i eit kompetansesenter for CNC og robot. I prosjektet «Kompetanseutvikling i CNC og robotnæringsmiljøet i Hordaland», støtta av Innovasjon Norge, skal Osterøy vidaregåande skule utvikle etter- og vidareutdanningstilbod.

Spisskompetansen og studietilbodet ved Osterøy VGS er sjølvstendig interessant for elevar frå andre kommunar enn berre Osterøy. Det må vere viktig for Hordaland fylkeskommune å jobba for at ein større del av Bergensregionen kan nytte seg av dette gode tilbodet. Dessverre er busstilbodet til

og frå skulen lite tilrettelagt for nettopp dette, og mange ungdommar kjenner seg hindra frå å søke skuleplass ved Osterøy VGS fordi tilbodet om skuleskyss ikkje er godt nok. Skulen har i dag fleire elevar frå Samnanger, Vaksdal og Arna. Dei reiser no først til Arna, og har deretter tilbod om buss som tek om lag ein time frå Arna til Lonevåg på Osterøy – ein tur som normalt tek 20 minutt. Rutebussen dei må følgje unngår tunnelane, og går rundt heile Garnes og langs den smale og rasfarlege gamlevegen frå Osterøybrua til Haus. Det vert meldt at bussen er som oftast heilt full – ofte med ståplassar.

Situasjonen er opplevd å vere så vanskeleg at lærarar ved skulen sjølv har henta elevar i Arna. Elevrådet har freista å løfte fram saka, og skulen har meldt sine behov til Skyss, utan at dette har ført til tiltak. Dei tiltaka bør no koma."

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Astrid Aarhus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

"Linje 15

Då dette er ei rute det er verd å sjå nærare på, så ber eg om at administrasjonen ser på denne saka og gjerne kjem med ei vurdering på fordelar og ulemper ved å forlenge denne linja 15 til Fjøsanger."

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål (a):

"Bussrute 15 Bønes og bygging av snuplass

Underteikna og fleire er kontakta av tidlegare bydelstyremedlemmar (Gunnar Ramsdal (Ap), Tor-Egon Mikkelsen, (Krf), Bjørg Ness (Frp) og Grete Monsen (SV) i Fyllingsdalen og Bønes bydelsstyre med spørsmål om bussrute 15 og tilhøyrande bygging av ei rundkjøring/snuplass.

Bakgrunn

Dei skriv følgjande:

"Høsten 2011 la Skyss om bussrute 15 Bønes, som til da hadde gått i sirkelruter mellom sentrum og Bønes – en rute gjennom Fyllingsdalen og en rute over Danmarks plass. Den nye ruten kjører gjennom Fyllingsdalen begge veier med snuplass på Kråkenes; i krysset Øvre Kråkenes – Bergveien.

Det er både krevende og trafikkfarlig å snu bussen i krysset. Det har medført at bussene har kjørt tomme ned til Fjøsanger og snudd i rundkjøringen ved Rema 1000 før de returnerte til Kråkenes for å påbegynne ruten. En strekning på 1,3 km hver vei. Kjøretiden ned til Fjøsanger og tilbake til Kråkenes er under 5 minutter. Det kunne tidligere være utfordrende å komme seg ned til Fjøsanger pga ofte stor trafikk på Straumeveien, men etter at det i 2012 kom nytt lyskryss som «leser» trafikken er ikke dette lenger noe problem. Denne ekstraturen til Fjøsanger har ikke ført til forsinkelser i ruteavgangene fra Kråkenes. Bussene har kjørt denne strekningen mellom Kråkenes og Fjøsanger tomme i over 4 – fire – år. Reisende som har bedt om å få sitte på fra Kråkenes ned til Fjøsanger eller opp igjen, er blitt avvist.

Statens vegvesen har for flere år siden igangsatt en prosess for å etablere en rundkjøring i krysset Øvre Kråkenes – Bergveien 1). Det innebærer ekspropriasjon av deler privat eiendom. Dette har forsinket arbeidet. Planlegger ved vegkontoret har anslått kostnadene ved etableringen av rundkjøringen til 12,3 MNOK med tillegg av kostnader til grunnverv (epost 19.05.14). Planlegger ved BKK anslår kostnadene med å flytte kablene i grunnen til ca 1 MNOK.

Vi (tidligere bydelsstyremedlemmar) kan også legge til at tidligere sjef ved Politiet i Bergen sin planavdeling; Jan Petter Selle har opplyst at han i samtale med Skyss anbefalte å forlenge ruten til Fjøsanger.

Ved å forlenge bussrute 15 til fra Kråkenes til Fjøsanger ville trafikantene lettere kunne nå Flybussen, Kystbussen, busser til Fana og nordover mot Bergen. De ville kunne nå lege og fysioterapeut på Fjøsanger og handle på de to butikkene. Og ikke minst; fylket kunne spare over 12 MNOK ved å ikke etablere rundkjøringen,

Vi har merket oss at det nye Fylkestinget tenker "kollektivt" og fra nyttår har økt antall bussavganger. Vi håper at dere som fylkespolitikere også vil ta et initiativ til at buss nr 15 forlenges til Fjøsanger. Det vil gi et vesentlig bedre busstilbud på Bønes og Kråkenes og invitere flere til å bruke bussen. Det ville også inngi respekt at politikerne stopper unødvendige prosjekter og sparer minst 12 MNOK, som bedre kan brukes på andre trafikksikringstiltak.

Å forlenge bussrute nr 15 til Fjøsanger er det eneste fornuftige i denne saken. Å etablere rundkjøring for å opprettholde snuplassen på Kråkenes fremstår for oss som kortsiktig, unødvendig og misbruk av offentlige midler. Vi håper at dere deler vårt syn og raskt tar de nødvendige initiativ før arbeidet påbegynnes. Ved behov for mer informasjon; vennligst ta kontakt.

1) http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2013%5CBR2%5C2013121591-3858532.pdf."

Denne rundkjøringa var omtalt i Kollektivstrategien (side 15, punkt 4.8) (handsama 2015), kor det vart vist til utbetring/etablering av snuplass for linje 15 ved Bergveien/Øvre Kråkenes. Dette inneber å etablere ein eigen endeplass og snuplass for ei einaste linje, linje 15.

Notat frå Bergen kommune om behovet for denne etableringa viser til at det ved ruteomlegginga vart eit betra rutetilbod for Øvre Kråkenes/Bønes. Det er riktig at det vart betra linje mot Haukeland Universitetssjukehus og til Oasen. Det er bra. Men i den gamle traseen for linje 15 mellom Bønes - Fjøsanger og Bystasjonen - sentrum så er det no berre eit rushtidstilbod. For dei som jobbar og har aktivitetar på ettermiddags- og kveldstid, samt helg langs Fjøsanger, Danmarks plass og Bystasjonen vart det eit dårlegare tilbod.

Eg har den djupaste respekt for behovet for reguleringstid for yrkessjåførar og for at det er behov for ordna forhold for stopp, pause og tilgang til hygieniske fasilitetar. I den samanheng ønskjer eg å få tilbakemelding på følgjande:

Spørsmål:

- Er det nokre planar om eit betre kollektivtilbod mellom Bønes - Fjøsanger - Danmarks plass og Bystasjonen, til dømes å forlenge bussrute 15 til Krambua?
- Snuplassen ved Bergveien/Øvre Kråkenes vert no, slik det ligg an i Kollektivastrategien, etablert for ei einaste linje. Ved ei eventuell endring av denne linja vil heile etableringa av snuplassen/endeplassen vere bortkasta. Korleis er dette vektlagt i vurderinga av behovet for denne ende/snuplassen?
- Er det noko muligheit for å sjå på andre muligheiter for endestopp for linje 15, til dømes Krambua? Og er det muligheit for at dette kan utviklast til eit aktuelt endestopp med nødvendige fasilitetar i samband med reguleringstid?"

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar på spørsmåla frå Byrknes og Hammer:

"I omleggingen av linjenett i Bergen i 2011 ble også busstilbudet på Bønes lagt om. Ny linje 15 skulle betjene hele Øvre Kråkenes, Bønes og Fyllingsdalen på vei til sentrum. Linje 25 skulle betjene tverrgående reiser mellom Bønes og Oasen og mellom Bønes og Haukeland sjukehus via Wergeland. I tillegg til dette ble det opprettet en egen linje 14 for å gi arbeidsreisende i Bønesområdet en direkteisemulighet til/fra Danmarks plass og Busstasjonen i rushperiodene.

Det har vært arbeidet med etablering av en endeholdeplass i tilknytning til holdeplassen Bergveien på Øvre Kråkenes. Dette har tatt lang tid, men tiltaket er nå på Bergensprogrammets byggeprogram for 2016, som vedtatt i fylkestinget desember 2015.

Skyss betaler indirekte for tomkjøringen (kjøring utenom rute mellom Øvre Kråkenes og Fjøsanger for å snu) gjennom godtgjørelsen til operatør (Tide Buss AS). I anbudsutlysningen ble det presisert at det arbeides for en snuplass, men at operatør må regne inn tomkjøring til/fra Fjøsanger i sine kostnader. Reduksjon av tomkjøringen vil dermed ikke medføre en besparelse for Skyss.

Forbindelsen mellom Øvre Kråkenes og Fjøsanger er betjent av to linjer i dag: 14 og 25. Dette gir fem avganger per time i morgenrushet, og fire i ettermiddagsrushet, utenom rushperiodene er det en-to avganger per time. Siden strekningen er betjent av to linjer med et rimelig tilbud, er passasjergrunnlaget for forlenging av linje 15 til Fjøsanger vurdert å være for lite i forhold til kostnadene med dette.

Å forlenge linje 15 til Fjøsanger vil ha en ekstra kostnad for Skyss på omkring 2,5 mill. kr. pr år, og vil kunne utløse behov for flere busser i rutepakken. I Skyss er dette vurdert slik at passasjerene på denne strekningen allerede har et tilbud, og har ment at tilgjengelige midler kan komme flere til nytte andre steder.

Det er i dag ingen endeholdeplassfasiliteter eller oppstillingsplasser for buss på Fjøsanger. Rundkjøringen gir mulighet for å snu, og det er en busslomme som også brukes av andre linjer. Skulle man starte linje 15 fra holdeplassen etter rundkjøringen, ville byttemuligheten til andre linjer på Fjøsanger også bli dårlig.

På Fjøsanger er det ikke mulig å etablere snuplass uten en reguleringsplanprosess. På grunn av langsiktige planer som innbefatter Fjøsangerkrysset, (som planene om ringveg øst) er det grunn til å tro at det med en slik prosess vil ta betydelig tid før en endeholdeplass står klar.

Endeholdeplassen er pr i dag tenkt brukt for linje 15. Mange andre mulige linjenett er vurdert av Skyss, men vi vurderer det slik at en endeholdeplass på Øvre Kråkenes vil være gunstig i de fleste alternative rutetilbud. Med en endeholdeplass her kan hele området (Øvre Kråkenes, Bønes og Fyllingsdalen) betjenes av én linje, noe som vil gi beboerne på strekningen høyest mulig frekvens på linjen, samtidig som det er driftsmessig effektivt. Løsningen er derfor ikke så «snever» som det kan oppfattes som.

Det er også grunn til å sette denne problemstillingen inn i en større kontekst i Bergen. For å nå de ambisiøse målene for kollektivtrafikken i byområdet er det kritisk å få etablert infrastruktur og avsatt areal for effektiv drift av busstrafikken.

Mange busslinjer begynner ute i bydelene og ender sentralt i Bergen. Presset på arealer for kollektivtrafikken i sentrum er stort, det er kapasitetsproblemer på holdeplasser og svært begrensede muligheter for regulering (pause mellom avganger for å ta igjen forsinkelser). Det er derfor et økende behov for å ta en større del av reguleringstiden ute i bydelene, og mindre i sentrum. Dette fører til behov for etablering av slike fasiliteter i bydelene.

Etter vedtak om økte budsjetttrammer for bussdrift i Bergen i fylkestinget i desember, utarbeides nå tiltak for iverksettelse med årlig ruteendring i august. Flere avganger på linje 25 vil bli vurdert i denne sammenhengen."

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål (b):

"Evaluering og resultat av køprising

Første februar vart tidsdifferensierte bompengar/køprising innført i Bergen. Den første veka har det vore mykje merksemd på resultata av dette. Det er viktig at innføringa av ein slikt nytt tiltak vert følgt opp med ei god kontinuerleg vurdering og evaluering av resultat og effekt.

Spørsmål:

- På kva måte vert innføringa evaluert?
- Når kan utvalet få presentert dei første samla resultata av innføringa?"

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

"Hovudmålet med tidsdifferensieringa er å redusera trafikken i periodar med tettast trafikk og dei største køproblema. Det er også lagt til grunn for vedtaka i fylkestinget og bystyret at dagens inntektsnivå vert oppretthalde. Førebelse trafikketal syner 15-20 % redusert trafikk i bomsnitta i rushtida og ein nedgang totalt over døgnet på 4-7 % for enkelte dagar samanlikna med dagar i veka før innføringa. Men det er altfor tidleg å seia noko om dette er ei varig endring. Etter 1-3 månadar vil ein få betre indikasjonar på kva takstendringa har å seia for trafikketal og inntekter.

Fylkestinget og Bystyret har vedteke at ordninga med tidsdifferensierte bompenger skal evaluerast etter eit år. I St.propp.1 (2015-2016) legg Samferdselsdepartementet opp til at ordninga skal evaluerast etter to år:

"Departementet legger til grunn at det skal gjøres en evaluering etter to år med tidsdifferensiering av takstsystemet av konsekvenser og virkninger av ordningen. Evalueringen vil skje innenfor styringen av Bergensprogrammet, og i regi av lokale myndigheter og Statens vegvesen. Det er en forutsetning at bompengerinntektene etter innføring av tidsdifferensierte takster er tilstrekkelige til å ivareta bom-pengeselskapet sitt økonomiske ansvar. Dersom innføringen gir svakere økonomi enn lagt til grunn, vil forslag til reviderte takster bli lagt fram for lokale myndigheter før Statens vegvesen Vegdirektoratet fatter nytt takstvedtak."

Fylkesrådmannen vil i samarbeid med Bergen kommune og Statens vegvesen utarbeida eit opplegg for evaluering av ordninga. Det er aktuelt å sjå på passering- og inntektsdata frå bomringen herunder elbilpasseringar, trafikkindeksen for Bergen og utviklinga i talet på kollektivreisande. Det kan også vera aktuelt å bruka spørsmål frå befolkningsundersøkinga i køprisingsutgreiinga frå 2009 i ei ny opinionsundersøking for å sjå om det er endringar i folk sitt syn på tidsdifferensierte bompengar."

SPØRSMÅL I MØTET

Natalie Golis (MDG) spurde om kva som er status på innføring av kortbetaling på Hardangerbussen.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.