

HØRINGSUTTALE - BEREDSKAPSANALYSE FOR BROSAMBANDET RUNDT BERGEN

Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for levekår		
Utvalg for teknikk og miljø		
Kommunestyret		

Saksbehandler: Kathrine Vollevik Knudsen

Arkivsaknr.: 2015/1821-11

RÅDMANNENS INNSTILLING:

Vedlagte høringsuttale vedtas og sendes på vegne av Askøy kommune.

SAMMENDRAG

Askøybroen, med tilhørende tilførselsveier inklusive Olsviktunnelen er fylkesveier og således er det Hordaland Fylkeskommune som har ansvaret også i beredskapssituasjoner.

Askøy kommune har mottatt «Beredskapsanalyse for bruforbindelsene rundt Bergen» til høring fra Hordaland fylkeskommune (HFK) og Statens vegvesen (SVV). Høringen har frist 13.11.15, men administrasjonen har bedt om utsatt frist til 18.12.15 for å rekke å få høringsuttalelsen politisk behandlet før den sendes til fylkeskommunen.

Avgjøres av: K

Behandles i følgende utvalg: UFL, UTM

Videre saksgang:

Saksopplysninger:

I høringsbrevet heter det:

«Utgangspunkt for analysen er dimensjonerande hending i utgreiinga Transportberedskap Hordaland (versjon pr. 5.2.2011): Fysisk øydelegging av kritisk infrastruktur (sjå vedlegg 4), nærmare skildra i kap. 3.2 Kriteria for dimensjonerande beredskapshendingar.

Analysen har som formål å gi ei grovskildring av alternative transportløysingar ved brot i brusambanda. Den skal òg være eit grunnlag for kommunane, Statens vegvesen og andre aktørar sine detaljplaner for å handtere en hending med stengte bruer, i tillegg vert desse aktørane sitt ansvar i handteringa av ei hending skildra.

Transportalternativa som er skildra i analysen vil berre bli sett i verk dersom det føreligg en situasjon med eit langvarig alternativt transportbehov.

Analysen slår fast at ei hending med ei av bruene skal handterast etter prinsippa; nærheit, likskap, ansvar og samvirke, som er overordna nasjonale prinsipp ved all krisehandtering. Vidare er overordna prinsipp for prioritering av brukarar ved kapasitetsknappheit skildra. Trafikktilhøve ved dei fire bruene er skildra, og det er identifisert beredskapsalternativ ved brot i dei fire brusambanda.

Fylkesutvalet vedtok i møte 24. september å sende Beredskapsanalyse for brusambanda rundt Bergen ut på høyring. Fylkesutvalet skal òg endeleg vedta analysen i februar møtet 2016.

Vi ber derfor om uttale på følgjande sentrale områder:

- Ansvarstilhøve og roller
- Tilrådd beredskapsruter
- Infrastruktur for beredskapsrutene»

Vurdering av beredskapsanalysen:

Innledningsvis i analysen presiseres grunnprinsippene for all krisehåndtering i Norge: «Grunnleggende prinsipp for all krisehåndtering i Norge er siste fastsatt i St.meld nr. 29 (2011-2012) Sumfunnssikkerhet, disse er: Ansvar – Nærhet – Likhet – Samvirke. Kort oppsummert betyr disse prinsippene at en krise skal håndteres av den organisasjonen som har ansvaret for den daglige driften, hendelsen skal håndteres på lavest mulig nivå i organisasjonen, organiseringen av arbeidet skal være så lik som mulig organisasjonens oppbygging i daglig drift, og man skal samvirke med andre etater som kan støtte i krisehåndteringen.»

Scenariet som er brukt som grunnlag for utarbeidelse av Beredskapsanalysen er den dimensjonerende hendelse D Fysisk øydelegging av kritisk infrastruktur i Transportberedskap Hordaland 2011:

Ei hending under, på eller ved Sotra- eller Askøybrua gjer at den må stengast i ein lengre periode. Kvar av desse bruene forventer ein vil ha om lag 20 000 køyretøy pr. døgn dei nærmaste åra, ref. «Samferdselssutredning Askøy 2006». Inntil 2000 tunge køyretøy og 2000 mindre køyretøy i yrkestrafikk må dagleg fraktast fram og tilbake med forsyningar til befolkninga og leveranser til og frå næringslivet i dei kommunane som er råka. Me føreset her at trafikken mellom øyane og fastlandet går ned med 25% i høve til normalt nivå pga omstenda.

Dette scenariet ble også avdekket ved Askøy kommune sin overordnede ROS-analyse behandlet våren 2015 i K-sak 61/15.

Administrasjonen arbeider videre med beredskap i kommunen i et bredere perspektiv, der denne høringsuttalelsen er en del av arbeidet. Dette vil man komme tilbake til senere.

AK legger til grunn at «ved Askøybrua» også inkluderer hendelser i Olsviktunnelen.

Ansvarsfordeling i en krisesituasjon

HFK vil som veieier og veimyndighet ha det overordnede ansvar for en hendelse på Askøybroen. Den operative delen av selve krisehåndteringen er delegert til **SVV**.

HFK ved **Skyss** er ansvarlig for kollektivtrafikken, herunder informere om de alternative transportløsningene som blir etablert ved en slik hendelse. **SVV** har ansvar for at de kaiene som er utpekt som beredskapskaier skal vedlikeholdes som beredskapskaier.

Fylkesmannen har rolle som varslingsformidler, bistandsyter, koordinator og som bindeledd mellom sentrale og lokale styresmakter. Fylkesmannen kan få et samordningsansvar dersom involverte etater eller kommuner ikke kan håndtere en krisesituasjon alene.

Kommunen har ansvar for informasjon til egne innbyggere, i initialfasen (sammen med veieier og andre aktører) prioritere bruk av de begrensede kommunikasjonsmidlene samt ha forhåndsdefinert området som raskt kan klargjøres for bussparkering/av- og påstigning/parkering/innfartsparkering i forhold til spesielt persontransport med båt. Kommunen har hovedansvar for å informere egne innbyggere om hvilke lokale tilpasninger kommunen har forberedt og iverksatt i forbindelse med brostenging.

Politiet har ansvar for å håndtere situasjonen så lenge det er fare for liv og helse, samt for trafikkregulering dersom det oppstår uholdbare trafikale situasjoner.

SVV, gjennom vegtrafikksentralen, vil ha et hovedansvar for å informere publikum om trafikksituasjonen i en situasjon med brostenging, evt. **politiet** dersom liv eller helse står på spill.

Fylkesberedskapsrådet skal avklare ansvar for kriseinformasjon og samordning av kriseinformasjon ved en slik hendelse.

Beredskap ved stenging

Identifiserte beredskapsalternativ: Kleppestø – Skolten, Hanøytangen/Horsøy – Jekteviken, Kleppestø – Nøstet.

Vurdering:

Forslag til høringsuttalelse:

Askøy kommune viser til utsendt Beredskapsanalyse for bruforbindelsene rundt Bergen.

Vi synes analysen gir en god beskrivelse av ansvarsforholdene, men har noen merknader til selve beredskapen.

I analysen er det lagt til grunn at det settes i verk tiltak ved «langvarig stenging». Vi ønsker en definisjon på hvor lenge man anser dette for å være. Dette vil ha konsekvenser for vår interne beredskapsplan, da vi må planlegge for den perioden vi er uten fastlandsforbindelse, før beredskapstiltakene i planen settes i verk.

Vi forutsetter også at når det i scenariet beskrives «*Ei hendelse under, på eller ved Sotra- eller Askøybrua*», at dette også inkluderer Olsviktunellen. Denne er like viktig for fastlandsforbindelsen som selve broen, og vi anser også at det er større sannsynlighet for at det kan komme en hendelse her enn på broen, jfr. den siste tidens tunellbranner. I den forbindelse må omkjøringsvei via Kjøkkelvik være en del av beredskapsplanen. Det må være avklart hvorvidt denne er klar til bruk, og om denne har noen begrensninger i forhold til vekt, mengde trafikk med mer. Dersom Olsviktunellen skulle bli stengt, vil det også øke trafikken generelt inn i Kjøkkelvik, for gående over broen, og man må ha en plan for avvikling av dette.

De identifiserte beredskapsalternativ for Askøy er: Kleppestø – Skolten, Hanøytangen/Horsøy – Jekteviken, Kleppestø – Nøstet.

Til dette bemerker vi at Kleppestøkaien mest sannsynlig ikke er operativ. Askøy kommune har valgt Mjølkeviksvarden som beredskapskai, men denne trenger noe ombygging før den er klar til å tas i bruk. HFK må ha et alternativ til Mjølkeviksvarden før denne er klar. Dersom beredskapskaien på Kleppestø ikke er operativ per i dag, må linjen Kleppestø – Skolten må ut av planen. Vi ønsker også en bekreftelse på om Skolten er operativ i forhold til fergetrafikk.

Når det gjelder persontrafikk, så går ikke Askøybåten lenger til Nøstet, men til Strandkaien. Ved opptrapping av trafikken vil kapasiteten på Strandkaien bli sprengt, det bør derfor være flere alternativer til dette, ikke nødvendigvis i sentrum.

I et av vedleggene er det beskrevet tilgjengelighet for roro-skip, og den tid det vil ta i forhold til om avtaler er inngått på forhånd, eller om det gjøres når krisesituasjonen oppstår. Vi ønsker en tilbakemelding på hvilket alternativ HFK velger, da tiden det tar vil innvirke på hvordan vi ellers vil legge opp beredskapsplanen vår.

Folkehelseperspektiv:

Askøybroen er Askøys eneste forbindelse til fastlandet. Blir denne stengt over tid, vil man få utfordringer på mange plan i samfunnet, også innen helse og sikkerhet og en plan som er kjent av flest mulig aktører vil kunne gi minst mulig risiko når hendelse oppstår.

Økonomi:

Det vil på sikt gi behov for ved om økonomi, men foreløpig er man ikke der. Denne høringen går på organisering og ansvar.

Kleppestø, 30.10.2015

Eystein Venneslan
Rådmann

Pål F Hansen
Brannsjef
Fung beredskapssjef