

## 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 Olsviktunnellen 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 transportløyningar 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 krisehandtering i Norge: «Grunnleggende prinsipp for all krisehandtering i Norge er siste fastsatt i St.meld nr. 29 (2011-2012) Sumfunnssikkerhet, disse er: Ansvar – Nærhet – Likheter – Samvirke. Kort oppsummert betyr disse prinsippene at en krise skal handteres av den organisasjonen som har ansvaret for den daglige driften, hendelsen skal handteres 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 krisehandtering.»

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 hending 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



**Fjell kommune**

Arkiv: 850  
Saksmappe: 2015/2394-26489/2015  
Sakshandsamar: Roy-Erik Hansen  
Dato: 30.11.2015

## SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
47/15	Formannskapet	07.12.2015
120/15	Kommunestyret	17.12.2015

### Høring - Beredskapsanalyse for brusambanda rundt Bergen

#### Samandrag av saka:

Høyringa er frå Hordaland fylkeskommune og gjeld ein beredskapsanalyse for fire brusamband kring Bergen knytt til ei hending med langvarig brot/øydelegging av bruene. Analysen skildrar kva ansvar beredskapsaktørar har ved ei slik hending. Formålet med analysen er å gi eit grunnlag for kommunane, Statens vegvesen og andre beredskapsaktørar til å laga egne beredskapsplanar for å handtera langvaring bortfall. Fylkesutvalet skal endeleg vedta analysen i februar møtet 2016.

#### Innstilling:

Kommunestyret tek beredskapsanalysen til etterretning, med dei merknadar som går fram av saka.

Straume, den 30.11.2015

Steinar Nesse  
Rådmann

Berit Karin Rystad  
Plan- og utbyggingssjef

#### Handsama i Formannskapet - 07.12.2015:

Saka og framlegg til vedtak vart drøfta. Formannskapet gav sin tilslutnad til framlegget frå AP og H, men med atterhald om at det kan komme endringar i behandling av saka i kommunestyret.

**Framlegg frå AP og H v/Egil Haaland AP:**

1. *Sotrabraua er livsnerven for kommunane Fjell, Sund og Øygarden med omlag 36.000 innbyggjarar. Sambandet har ikkje etablerte moglegheiter for omkøyring og eit langvarig brot på sambandet vil få formidable konsekvensar på begge sider av brua.*
2. **Ansvar og rollar**  
*Beredskapsanalysen bør ha med ei matrise som tydeleg viser alle samfunnsaktørar som har beredsskapsansvar ved ein langvarig brukollaps, og kva og korleis ansvaret skal bli tatt i vare både i oppstarts- og driftsfasen. Spesielt viktig er brannvernfeltet. Sotra Brannvern IKS har sløkkeavtale med Bergen Brannvesen som bør omtalast i dokumentet.*
3. **Beredskapsrutinar og infrastruktur**  
*SVV har førebygging, beredskap og krisehandtering som oppgåver for å sikra framkomsttilhøve. Etter beredskapsprinsippa er det rett at denne organisasjonen også har hovudansvaret for det operative beredskapsarbeidet, etter en eventuell ansvarsfase for politiet. Annan beredskapsinnsats må synkroniserast med SVV.*
4. **Beredskapskaiar**  
*SVV har ansvaret for utpeikte beredskapskaiar knytt til etablering av ferjesamband. Ferjesamband vert etablert for både gods- og passasjertrafikk.*
5. **Kaiar for hurtigbåttrafikk og beredskapsruter**  
*Forutan Brattholmen kai ligg det ikkje føre omtale av kaiar som kan nyttast til hurtigbåtsamband. Vegnettet på Litle-Sotra har ikkje kapasitet til at all hurtigbåttrafikk vert lagt over Brattholmen. Dette bør vera ein del av beredskapsanalysen. Fjell kommune ønskjer at det blir vurdert stopp for hurtigbåttrafikk til/frå Ågotnes. Dette vil vera gunstig for reisande både frå Sotra nord og Øygarden kommune samt tilsette ved CCB basen på Ågotnes. Utreie strekningane Brattholmen – Alvøen og Klokkarvik – Hjellestad.*

*Kommunestyret tek elles beredskapsanalysen til etterretning.*

Framlegget vart samrøystes vedteken.

#### **Tilråding i Formannskapet - 07.12.2015:**

1. *Sotrabraua er livsnerven for kommunane Fjell, Sund og Øygarden med omlag 36.000 innbyggjarar. Sambandet har ikkje etablerte moglegheiter for omkøyring og eit langvarig brot på sambandet vil få formidable konsekvensar på begge sider av brua.*
2. **Ansvar og rollar**  
*Beredskapsanalysen bør ha med ei matrise som tydeleg viser alle samfunnsaktørar som har beredsskapsansvar ved ein langvarig brukollaps, og kva og korleis ansvaret skal bli tatt i vare både i oppstarts- og driftsfasen. Spesielt viktig er brannvernfeltet. Sotra Brannvern IKS har sløkkeavtale med Bergen Brannvesen som bør omtalast i dokumentet.*
3. **Beredskapsrutinar og infrastruktur**  
*SVV har førebygging, beredskap og krisehandtering som oppgåver for å sikra framkomsttilhøve. Etter beredskapsprinsippa er det rett at denne organisasjonen også har hovudansvaret for det operative beredskapsarbeidet, etter en eventuell ansvarsfase for politiet. Annan beredskapsinnsats må synkroniserast med SVV.*
4. **Beredskapskaiar**  
*SVV har ansvaret for utpeikte beredskapskaiar knytt til etablering av ferjesamband.*

Ferjesamband vert etablert for både gods- og passasjertrafikk.

**5. Kaiar for hurtigbåttrafikk og beredskapsruter**

Forutan Brattholmen kai ligg det ikkje føre omtale av kaiar som kan nyttast til hurtigbåtsamband. Vegnettet på Litle-Sotra har ikkje kapasitet til at all hurtigbåttrafikk vert lagt over Brattholmen. Dette bør vera ein del av beredskapsanalysen. Fjell kommune ønskjer at det blir vurdert stopp for hurtigbåttrafikk til/frå Ågotnes. Dette vil vera gunstig for reisande både frå Sotra nord og Øygarden kommune samt tilsette ved CCB basen på Ågotnes. Utgreie strekningane Brattholmen – Alvøen og Klokkarvik – Hjellestad.

Kommunestyret tek elles beredskapsanalysen til etterretning.

**Handsama i Kommunestyret - 17.12.2015:**

Framlegg frå Høgre v/Karsten Sprenger til ekstra avsnitt i kulepunkt 5:

I tillegg inkludere eit hurtigbåtstopp på Klokkarvik for hurtigbåten mellom Stord og Bergen.

Tilråding frå formannskapet og framlegg til ekstra avsnitt i kulepunkt 5 frå Karsten Sprenger vart **samrøystes** vedteke.

Desse hadde ordet i saka: Karsten Sprenger,

**Vedtak i Kommunestyret - 17.12.2015:**

1. Sotrabrua er livsnerven for kommunane Fjell, Sund og Øygarden med omlag 36.000 innbyggjarar. Sambandet har ikkje etablerte moglegheiter for omkøyring og eit langvarig brot på sambandet vil få formidable konsekvensar på begge sider av brua.
2. **Ansvar og rollar**  
Beredskapsanalysen bør ha med ei matrise som tydeleg viser alle samfunnsaktørar som har beredsskapsansvar ved ein langvarig brukollaps, og kva og korleis ansvaret skal bli tatt i vare både i oppstarts- og driftsfasen. Spesielt viktig er brannvernfeltet. Sotra Brannvern IKS har sløkkeavtale med Bergen Brannvesen som bør omtalast i dokumentet.
3. **Beredskapsrutinar og infrastruktur**  
SVV har førebygging, beredskap og krisehandtering som oppgåver for å sikra framkomsttilhøve. Etter beredskapsprinsippa er det rett at denne organisasjonen også har hovudansvaret for det operative beredskapsarbeidet, etter en eventuell ansvarsfase for politiet. Annan beredskapsinnsats må synkroniserast med SVV.
4. **Beredskapskaiar**  
SVV har ansvaret for utpeikte beredskapskaiar knytt til etablering av ferjesamband. Ferjesamband vert etablert for både gods- og passasjertrafikk.
5. **Kaiar for hurtigbåttrafikk og beredskapsruter**  
Forutan Brattholmen kai ligg det ikkje føre omtale av kaiar som kan nyttast til hurtigbåtsamband. Vegnettet på Litle-Sotra har ikkje kapasitet til at all hurtigbåttrafikk vert lagt over Brattholmen. Dette bør vera ein del av beredskapsanalysen. Fjell kommune ønskjer at det blir vurdert stopp for hurtigbåttrafikk til/frå Ågotnes. Dette vil vera gunstig for reisande både frå Sotra nord og Øygarden kommune samt tilsette ved CCB basen på Ågotnes. Utgreie strekningane Brattholmen – Alvøen og Klokkarvik – Hjellestad. I tillegg inkludere eit hurtigbåtstopp på Klokkarvik for hurtigbåten mellom Stord og Bergen.

Kommunestyret tek elles beredskapsanalysen til etterretning.

### **Dokument vedlagt saka:**

Lenke til høyringsdokument:

<http://www.hordaland.no/beredskapsanalyse>

### **Saksopplysningar:**

Fjell kommune ser positivt på at det vert laga ein beredskapsanalyse og seinare beredskapsplanar for langvarige bortfall av transportkapasiteten på Sotrabrua. Ei slik hending er omtalt i KystROS 2014, og slike planar har i kommunen vore etterspurt ved fleire høve. Skal kommunen kunne oppfylle sine lovpålagte beredskapsplikter, er det avgjerande at det også ligg føre omforeinte beredskapsplanar for alle som har samvirkeansvar ved ei slik hending.

Sotrabrua er livsnerven for kommunane Fjell, Sund og Øygarden med omlag 36000 innbyggjarar. Sambandet har ikkje etablerte moglegheiter for omkøyning. ÅDT for Sotrabrua er i underkant av 30.000, og eit langvarig brot på dette sambandet vil gi formidable konsekvensar på begge sider av brua. I beredskapsanalysen er det kartlagt at om morgonen har omlag 6000 personar arbeidsreiser i retning Bergen, og 3000 har arbeidsreiser til Sotra/Øygarden. Om ettermiddagen er det motsett. I tillegg kjem vare- og godstransport. Dette talgrunnlaget er avgjerande for oppbygginga av transportnettet, og det er viktig at tala er kvalitetssikra.

### **Vurdering:**

#### **Ansvar og roller**

Beredskapsanalysen kan med fordel ha med ei matrise som tydeleg viser alle samfunnsaktørar som har beredskapsansvar ved ein langvarig brukollaps, og kva og korleis ansvaret skal bli tatt i vare både i oppstarts- og driftsfasen. For Fjell kommune er dette viktig m.a. på brannvernfeltet. Sotra Brannvern IKS har sløkkeavtale med Bergen brannvesen, og dette kan omtalast i dokumentet.

#### **Tilrådde beredskapsruter og infrastruktur**

SVV har førebygging, beredskap og krisehandtering som oppgåver for å sikra framkomsttilhøve. Etter beredskapsprinsippa er det rett at denne organisasjonen også har hovudansvaret for det operative beredskapsarbeidet, etter ein eventuell ansvarsfase for politiet. Annan beredskapsinnsats må synkroniserast med SVV.

#### **Beredskapskaiar**

I pkt. 1.2.2. vert det omtalt at SVV har ansvaret for utpeikte beredskapskaiar knytt til etablering av ferjesamband. Ferjesamband vert etablert for både gods- og passasjertrafikk.

#### **Kaiar for hurtigbåttrafikk og beredskapsruter**



Det ligg ikkje føre ein tilsvarande omtale av kaiar som kan nyttast til hurtigbåtsamband, og dette må verta tydeleg i beredskapsanalysen. Dokumentet har berre omtalt kaien på Brattholmen som hurtigbåtkai. Slik Fjell kommune ser det, har vegnettet på Litle-Sotra ikkje kapasitet til at all hurtigbåttrafikken vert lagt over Brattholmen. Fjell kommune ønskjer at det òg vert vurdert eit stopp for hurtigbåttrafikk til/frå Ågotnes. Dette vil vera gunstig for reisande både for Sotra nord og Øygarden kommune. At CCB Ågotnes òg har mange tilsette som treng arbeidsreiser, må vektleggjast.

Alle stoppestader for hurtigbåttrafikk må vurderast i samråd med nabokommunane. Fjell kommune har ei rekke kommunale kaiar med forskjellig standard, men ingen av desse er avsett til hurtigbåttrafikk. Nokre av kaiane kan rustast opp til slik bruk, og det bør i samråd med HFK/Skyss utarbeidast eit regionalt oversyn for aktuelle kaiar. Kaiane må vera lokaliserte slik at det er mogleg med busstilkomst. Slik vegnettet er i kommunen i dag, vil det mangla parkeringskapasitet for privatbilar i nærleiken av kaiane. Ei eventuell oppgradering av nokre kommunale kaiar, til bruk i beredskapssamanheng, kan også vera tenleg for andre alvorlege hendingar knytt til kysten kring Fjell kommune. I beredskapsanalysen er det også skissert bruk av ro-ro-skip. Dette vil truleg også krevja bruk av privateigde kaiar, og det vil vera tenleg at beredskapsanalysen tek med ei oversikt om korleis rekvisisjonsordningane/bruk av slike kaiar vert planlagt gjennomført.





## Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon  
Alfa Merethe Sefland, 5557 2115

Vår dato  
17.12.2015  
Dykkar dato

Vår referanse  
2014/8393 350  
Dykkar referanse

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen

### Høyringsuttale til beredskapsanalyse for brusamband rundt Bergen

Fylkesmannen i Hordaland understrekar det positive i at denne analysen ligg føre. Vi vil nytte dette høvet til å gje nokre innspel som Hordaland fylkeskommune kan jobbe vidare med, i samarbeid med Statens vegvesen og kommunane.

#### Analysegrunnlag

Fylkesmannen i Hordaland har nokre spørsmål og forventningar knytt til sjølve datagrunnlaget. Det synast som om analysen baserer seg på tal frå 2011 og 2013, men dette er ikkje alltid tydeleg. Vidare ser det ut som om det manglar statistikk for pendling i Bergensregionen. Slike underlag kan hentast ut frå SSB. Fleire stadar i analysen manglar òg kildetilvising og det blir dermed vanskeleg for Fylkesmannen å gjere ei kvalifisert vurdering av talgrunnlag og prioritering av tiltak. Utan eit oppdatert og etterprøvbart analysegrunnlag, kan vi risikere at konklusjonar og tilrådingar blir feil.

Jamfør punkt 1.2.2. i beredskapsanalysen kan Statens vegvesen presentere oppdaterte trafikkdata for hovudvegnettet til bruk i kommunane og hos andre. Men talgrunnlaget som er brukt i pkt. 1.5 viser til Transportberedskap i Hordaland frå 2011.

For bruene i pkt. 1.6. vert følgjande lagt til grunn:

- pkt. 1.6.1 Sotrabrua som viser tal frå 2013
- pkt. 1.6.2. Askøybrua som viser tal frå 2013, samt tilvising til justerte tal frå 2011
- pkt. 1.6.3. Osterøybrua som viser tal frå 2013, samt tilvising til justerte tal frå 2011
- pkt. 1.6.4. Nordhordlandsbrua som viser tal frå 2013, samt tilvising til justerte tal frå 2013

I vedlegg 1 manglar det òg presisering av passasjertal som ligg til grunn for tabellen. Det er sjølvsagt mogleg at passasjertala i tabellen er per 2015, men det vert ikkje opplyst om dette i rapporten så langt vi kan sjå. Først når partane har eit samla bilete av det reelle trafikkbehovet gjennom pendlarstatistikk, trafikk- og passasjerdata, kan aktørane på eit overordna nivå ta stilling til dei tiltaka som er foreslått. Gitt at Statens vegvesen til ei kvar tid kan legge frem oppdatert talgrunnlag, oppmodar vi Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune om å legge frem eit justert oversyn med oppdaterte data.

## **Andre innspel**

Det er bra at ein er tydeleg på prioritering av brukarar ved ei slik krise, jf. pkt. 1.4. Fylkesmannen i Hordaland ber likevel Hordaland fylkeskommune vurdere å legge til eit eige punkt for aktørar som er kritiske for å oppretthalde kritiske samfunnsfunksjonar som t.d. kraftforsyning, EKOM og forsvarsmateriell, i tillegg til naudetatane sine behov for å ta i vare liv og helse.

Til pkt. 1.2.3 om Fylkesmannen i Hordaland. Det har kome ny «Instruks for fylkesmannens og Sysselmannen på Svalbards arbeid med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering» (FOR-2015-06-19-703) som erstattar dei to instruksane som er nemnt i høvesvis første og tredje avsnitt.

Under punkt. 1.3 Finansiering har vi spørsmål knytt til konkretisering av kapasitet:

Omdisponering av eksisterande fergekontraktar: Halhjem – Sandvikvåg er eit viktig knutepunkt. Fylkesmannen i Hordaland ser behov for ei oppfølging med omsyn til korleis partane vil arbeide vidare med problemstillinga knytt til standard på fergekaier for å sikre at fleire fartøy kan bruke same kai.

Omdisponering av busskjøring under eksisterande kontraktar: Det er bra om det ligg føre høve til omdisponering jf. rammeavtalar for å auke kapasiteten på utsette ruter, men Fylkesmannen vil gjerne sjå meir konkrete forslag til korleis transportbehovet vil bli løyst i dei ulike kommunane som blir ramma av ei hending. Dette bør sjåast i nær samanheng med oppdaterte passasjertal og pendlarstatistikk. FMHO ber HFK/Skyss vurdere, saman med kommunane, konkrete tiltak som kan presiserast i framtidige kontraktar for å auke fleksibilitet i krisesituasjonar.

I tillegg vil vi kanskje tilrå at avsnitta under Statleg finansiering – ekstra løyvingar vert tekne ut.

Når det gjeld prioritering av brukarar under pkt. 1.4 ser vi behov for ytterlegare nyansering for å sikre drift av samfunnskritisk infrastruktur og samfunnskritiske funksjonar, sjølv om hovudprioriteringa med liv/helse, miljø og økonomi er rett. Ikkje minst kan desse behova lett stå i motsetnad til dei trafikkregulerande tiltaka som er foreslått i kulepunkta under.

Til pkt. 1.5 dimensjonerande hending og objekta. Her får vi presentert eit trafikketal på 20 000 ÅDT på Sotrabraua, medan ein i 1.6. opererer med maks. ÅDT på 30 000. Vidare har ein faktiske tal på ÅDT for åra 2006-2013 i vedlegg 4. Her er det behov for å rydde i talmaterialet. Samstundes saknar vi ei grunngeving for føresetnaden om at trafikkmengda vil verte redusert med 25 % ved bortfall av brusambandet.

Til punkt 1.6 krisekommunikasjon vil Fylkesmannen i Hordaland understreke at aktørane med ansvar for drift, òg har ansvar for krisekommunikasjon i tett samarbeid med berørte etatar og kommunane, jf. m.a. sivilbeskyttelseslova. Fylkesmannen utøver ikkje krisekommunikasjonen for ulike hendingar, men har til oppgåve å sørge for at planverk er samordna og sjå til å samle aktørane som er involvert i større hendingar.

Fylkesmannen i Hordaland vil på denne bakgrunn oppmode Hordaland fylkeskommune saman med Statens vegvesen om å prioritere oppdatering av analysegrunnlaget og så snart som råd legge fram oppdatert talgrunnlag med kildetilvising.

Med helsing

Arve Meidell  
fylkesberedskapssjef

Alfa Merethe Sefland  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



**Fra:** Samferdselavdelinga - Postmottak (samferdse1@hfk.no)  
**Sendt:** 17.12.2015 10:11:10  
**Til:** Inge Edvardsen  
**Kopi:**

**Emne:** VS: Høyringsuttale - Beredskapsanalyse for brusambanda rundt Bergen  
**Vedlegg:**

**Fra:** Anny Bastesen [mailto:Anny.Bastesen@meland.kommune.no]  
**Sendt:** 16. desember 2015 20:38  
**Til:** Samferdselavdelinga - Postmottak  
**Emne:** Høyringsuttale - Beredskapsanalyse for brusambanda rundt Bergen

Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga

**Referanser:**  
**Dykkar:**  
**Vår:** 15/2763 - 15/22385

**Saksbehandlar:**  
**Anny Bastesen**  
anny.bastesen@meland.kommune.no

**Dato:**  
15.12.2015

## Høyringsuttale - Beredskapsanalyse for brusambanda rundt Bergen

Viser til høyringsbrev med uttalefrist 18.12.2015.

Innleiingsvis vil vi påpeike at Nordhordlandsbrua er ein del av europavegnettet, medan beredskapsanalysen omtalar brua som ein del av riksvegnettet. Det går ikkje fram kven som har ansvaret for Nordhordlandsbrua (og Sotrabrua) i kapittel 1.2.1 og 1.2.2, kun Askøybrua og Osterøybrua er nemnt.

Vidare vil vi peike på at Nordhordlandsbrua held fram i Hagelsundbrua (europaveg). Eit eventuelt brot i Hagelsundbrua har minst like store konsekvensar for trafikkavviklinga på E39 som brot i Nordhordlandsbrua.

Når det gjeld ÅDT og analyse av trafikkmengden ved evt. uønska hending, peiker Sotrabrua seg ut med flest køyretøy. Det er små skilnader mellom Askøybrua og Nordhordlandsbrua (2013-tal). Likevel er ikkje Nordhordlandsbrua nemnt i vedlegg 3, som handlar om fysisk øydelegging av kritisk infrastruktur. E39 sin betydning for transporten langs kysten er av ein annan karakter enn Sotrabrua og Askøybrua sin betydning lokalt / regionalt. Nordhordlandsbrua (medrekna Hagelsundbrua) må inn i vedlegg 3. Det fins ikkje akseptable omkøyringsveggar.

Med helsing

Ingvild Hjelmtveit  
rådmann

Anny Bastesen  
sektorsjef teknisk

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur.*

**Vedlegg:**

**Kopi til:**

**Mottakere:**  
Hordaland Fylkeskommune,  
Samferdselsavdelinga