

Saksprotokoll i Utval for miljø og samferdsel - 06.10.2016

ORIENTERINGAR

Konseptvalgutredning (KVU) rv.7 og rv.52. Gol-Voss. Orientering a Statens vegvesen v/prosjektleiar Kjell Kvåle.

Hardangerviddatunnelene v/Helge Hopen orienterte om analyse som er gjort av SVV sin KVU.

Hordalandsdiagonalen AS v/Trygve Bolstad og Arnfinn Førund orienterte om sitt syn på traseval.

Nytt frå Skyss v/Oddmund Sylta.

Det vart orientert om fylgjande saker:

- Problema med drifta av bybana i september. Ein vil koma attende med grundigare orientering.
- Fordeling av billettsal på salskanalar per august. Mobilbillettsalet er stadig aukande.
- Utviklinga i kommunikasjonen mellom publikum og Skyss, og kva som er mest etterspurt.
- Beredskapsplan for transport på dagar med høg luftureining i Bergen og forhøga bompengar.

Nytt frå Statens vegvesen v/Olav Finne

Det vart orientert om fylgjande saker:

- Trafikkdrepte i Hordaland. Det er 822 dagar sidan sist det var trafikkdrepte i Bergen.
- Stengt veg i Modalen. Det er utfordringar med grunnforholda. Det vil ta eit par mnd før vegen er ferdig utbetra.
- Voss knutepunkt er finansiert, og bygging av terminalbygget tek til innan rimeleg tid.
- Vegopningar:
 - Bjørgatunnelen 16. nov.
 - E39 Tuft-Flatøy 31. okt.
 - E39 Romarheimsdalen rassikring 31. okt.
- Opningstidspunktet for Stordalsprosjektet er enno uklart pga konflikt med entreprenøren.
- Rassikring Deildo – full stenging i 3 veker frå veke 42.
- Orienterte om statsbudsjettet – 105 mill kr til førebuande arbeid til Sotrasambandet.
- Statsbudsjettet har med ein tiltakspakke til vestlandet, der det er lagt opp til ekstra midlar til dekkeleggjing og midlar til to sykkelveggar i Bergen.

Spørsmål

Astrid Aarhus Byrknes har stilt slikt spørsmål:

Eg takkar for svar på mitt spørsmål som ligg i MISA til 6.10.

For å fylgje opp denne, så ber eg om at eg får eit " røffleg " eller stipulert tal på kva det vil koste å få kontroll på det etterslepet ein har på vedlikehald på haldeplassar. Eg ynskjer desse i god tid før budsjettet for 2017 skal handsamast.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

Marthe Hammer har stilt slike spørsmål:

Finansiering av bybana

I BA 1.oktober 2016 kan vi lese om finansieringen av bybanen og manglende oppfølging fra staten.

– " Byen vår har bare fått finansiert en andel på 15 prosent avbybanen fra staten siden 2002-2003, tross forutsetning om at dette skulle ligge på 40 prosent. Vi har allerede tatt tøffe grep for å få friskere byluft og mindre klimautslipp, sier byråd i Bergen, Anna Elisa Tryti.

Utgangspunktet for bymiljøavtalene er at staten skal stå for 50 prosent av finansieringen av investeringer til kollektivtransport. Dette var også et element da krangelen om bybanen langs Bryggen sto på."

Spørsmål til Samferdsledirektøren

1. Kan Samferdsledirektøren bekrefte at dette talet på 15% er riktig?
2. Kan Samferdsledirektøren vise en oversikt over korleis tallet på 15 % er komme fram, f.eks gjennom ein oppstilling av statens finansiering til bybanen siste 3 års -5 års periode.

Håkon Rasmussen orienterte om premissane for avtalen med Staten, og synte til at ein kan få ytterlegare innsikt i dette temaet i 10-års rapporten for Bergensprogrammet.

Opprustningen av Kong Oscars gate

Opprustningen av Kong Oscars gate er ein del av Bergensprogrammet. Denne opprustninga har no starta. No skal det bli mindre gjennomgangstrafikk og betre lagt tilrette for gåande og syklende i den historiske gaten.

På Bergen kommune sine nettsider vedrørende prosjektet står det: "Prosjektet vil bli gjennomført i fire hovedfaser med antatt ferdigstillelse våren 2018, og oppstart blir i området ved Korskirken. Prosjektet må gjennomføres over flere faser, og kjøremønsteret i Vågsbunnen vil derfor bli endret underveis i byggingen. For å redusere gjennomgangstrafikken, vil venstresving fra Vetrilidsallmenningen inn i Kong Oscars gate bli stengt i hele anleggsperioden. Dette er også planlagt som permanent løsning når anlegget er ferdig. Antall parkeringsplasser i Vågsbunnen (både sone og avgift) vil bli redusert i anleggsperioden, samt etter at anlegget står ferdig."

I Forprosjektet, som er ein del av Bergensprogrammet, tar ein for seg tilråding av trafikkmessige løysingar og fysisk utforming av gateløp og byrom i Kong Oscars gate
Det er omtalt to hovudproblemstillingar når det gjeld trafikale forhold:

- 1) Trafikkmengden er større enn ønskelig. Kong Oscars gate er del av det historiske Bergen, den indre bykjernen. Den nordre delen av gateløpet og sidegatene er ikke egnet for den biltrafikken som belaster området i dag. Trafikken skaper støy, barriereeffekt og risiko for trafikkulykker pga store mengder fotgjengertrafikk.
- 2) Kong Oscars gate har viktige transportfunksjoner, alternative vegvalg er mangelfulle.

4.2. Trafikkanalyse

Følgende er et sammendrag av trafikkanalysen.

- Dagens trafikkforhold: Trafikken gjennom Kong Oscars gate varierer langs gateløpet. Trafikkmengden i nordre del, fra kryss med Vetrilidsallmenningen til kryss med Korskirkeallmenningen ligger på ca. 4.000 ÅDT, mens trafikkmengden videre sørover mot Nygaten er ca. 5.000 ÅDT. Sør for Nygaten mot Kalfarveien er trafikkmengden ca. 9. – 10.000 ÅDT

Dette prosjektet med trafikkanalyser og alternative vegvalg kan gi et viktig grunnlag for videre arbeid med å få det bilfritt både på Torget og Bryggen. Statens vegvesen og fagetat har i den forbindelsen uttalt at det da forutsetter en tunnel fra Dokken til Bontelabo.

Kong Oscars gate omtales som en gate for gjennomgangstrafikk, i trafikkanalysen for nordre del er trafikkmengden sørover på ca. 4000 ÅDT. Vi kan anta at denne trafikken kommer ned Vetrilidsallmenningen, fra Øvregaten og Indre Sandviken, men det er ikke stadfestet tall om dette er reell gjennomgangstrafikk eller lokal trafikk.

Ut fra tidligere analyser i Bergensprogrammet kan det se ut som ÅDT for gjennomgangstrafikk også inneholder trafikk som absolutt kan defineres som lokaltrafikk. Det kan se ut som all trafikk innenfor Bergenhus også blir omtalt som gjennomgangstrafikk og ikke lokal trafikk som skal til/fra sine boliger i Indre Sandviken.

Spørsmål:

1. Kong Oscars gate har no vore stengt i to uker. Kan samferdsledertøren legge fram nye tall og oversikt over kor biltrafikken har tatt vegen?

2. Har samferdsledertøren nyare analyser av trafikken som benytter dette gateløpet og som køyrer gjennom heile bydelen?

Olav Finne svara at det er for tidleg å føreta ei etterundersøking/slike teljingar etter kun 14 dagers anleggsarbeid. Det er naturleg at dette vert gjort på same tidspunkt på året som førteljinga, dvs våren 2017, for å få mest mogeleg samanliknbare tal.

Siste analysar er frå 2013 og 2014; sistnemnte er eit notat som vurderar belastning i gata ved bruk som eventuell omkjøringsveg for ein anleggsperiode for Bybanen.

Gustav Bahus har stilt slikt spørsmål:

Kvite veggjar og lys i tunnelane på FV 570, FV 379 og FV 383, Masfjorden kommune.

Viser til trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2015 -2019.

I trafikksikringsplanen er det omtala kvite veggjar og lys i tunnelane på FV 570, FV 379 og FV 383.

Tunnelen på FV 570, Hostelandstunnelen har svært dårleg sikt og er mykje nytta til gåande og syklande. I denne tunnelen har det også vore nestenulykker mellom syklande og bil. Vi har ei sterk oppfordring om at det snarleg må komme lys i denne tunnelen, og i påvente av lys vil kvitmalte tunnelveggjar gjere tunnelen lysare og gje betre sikt.

FV 383 mellom Matre og Indre Haugsdal vert nytta som omkjøringsveg når Masfjordvegen er stengt.

Tunnelane på denne strekninga er mørke og uoversiktlege. Denne vegen vert mykje nytta til idrettsaktivitetar som sykkel, jogging, rullleski o.l. Dette er vegen syklande og gåande må nytte for å komme seg frå Matre og vidare mot Romarheimsdalen. Det er eit sterkt ønskje om lys i desse tunnelane for å ivareta trafikksikkerleiken. Her kan også tunnelane malast kvite som eit strakstiltak.

Fv 379, Masfjordvegen vert nytta som omkjøringsveg når Jernfjelltunnelen er stengt. Denne strekninga har også fleire tunnelar som manglar lys og kvitmalte veggjar. Denne vegen er godt egna til sykkel, og då er det naudsynt med lys eller kvitmalte veggjar i påvente av lys. Det er svært ønskjeleg at også dette kjem på plass i denne planperioden.

Det har tidlegare vorte hevda at enkelte tunnelar manglar høgde for å kunne montere lys. Det er fint mogeleg å montere lys på sida i tunnelane. Dette har vore gjort i andre tunnelar som ei permanent løysing i mange år. Vi ser ikkje at dette skulle by på nokon problem i dei tunnelane vi har omtala ovanfor.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.