

Spørsmål til fylkesutvalet 30. januar 2020

1. Marthe Hammer, SV: Spørsmål linje 5

«Spørsmål linje 5

Eg har blitt kontakta av ein pendlar som dagleg reiser med linje 5 i Bergen, som køyrer strekket Loddefjord Terminal til Åsane Terminal.

Pendlaren beskriv dagleg forseinkingar på ruten i eit omfang rundt 30 minutter. Det er alt for stor forseinking og ikkje i tråd med ambisjonane for busstilbudet i Bergen og SKYSS sitt rutetilbud og tenestetilbodet. Pendlaren fortel at ein kan forvente nokre nokre minutt forseinkingar i rushet, men at dette er eit dagleg og gjentakende tilfelle. Pendlaren har også ved fleire høve sendt klage til SKYSS og meldt dette inn utan å få svar. Det er ikkje holdbart at bussen ikkje kjem til oppsatt tid. Skal vi få fleire til å ta buss i Bergen må bussen komme når den skal og komme fram til endestedet når den skal.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- I kva omfang har SKYSS registrert klagar og tilbakemeldingar frå pendlarar og bussjåførar og operatør på linje 5?
- I kva omfang og kva tal og statistikk har SKYSS på forseinkingar på linje 5?
- Busstilbudet i Bergensområdet er satt på anbod til ein operatør, dette gjeld også linje 5.
 - På kva måte har SKYSS diskutert og tatt dette opp med operatør?
 - Og kva er tilbakemeldingane og forklaringane frå operatør?
- Kva er SKYSS sin forklaring til dei vedvarende forseinkingane som er på denne linja?
 - Er det for ambisiøse rutetabell?
 - Er det forseinkingar knytt til kø inn mot kollektivterminalane, slik som Loddefjord Terminal, bystasjonen og Åsane Terminal?
 - Er det generelt rushutfordringar og mangel på framkommeligheit?
- Kva meiner SKYSS at må verte gjort for å betre tilbodet, og kva vil SKYSS gjere for å betre tilbodet på linje 5?
 - Er det aktuelt å justere timetabellen slik at den i større grad speglar faktisk rutetid, slik at pendlarane slepp å stå å vente på ein buss som aldri kjem?
 - Etablere kollektivfelt, lysregulering evt anna som kan få bussen fram?»

Fylkesordfører gav slikt svar:

«Gjennom sanntidssystemet i bussane har vi gode data om forseinkingane som oppstår i linjenettet. For linje 5 viser sanntidsdata frå siste veker at 15-20 % av alle turane er mellom 3 og 10 minutt forseinka. Dette er primært i rush, trass i at køyretida vart vesentleg auka på denne linja frå hausten 2019. Større forseinkingar kan oppstå, i all hovudsak grunna særlege forhold i trafikken som til dømes midlertidige veg- eller tunellstengingar. Likevel har ein ikkje opplevd mange klagar frå dei reisande, mogleg grunn god informasjon om dei faktiske forseinkingane i våre kanalar.

Mobilitetseininga arbeider kontinuerleg med køyretider, slik at dei planlagde køyretidene i størst mogleg grad reflekterer den faktiske rutetida. Likevel må ein erkjenne at trafikkbiletet endrar seg frå dag til dag og på ulike tider gjennom døgeret, og såleis påverkar om bussane held dei planlagde rutetidene til ei kvar tid. Vidare inngår kvar einskilde linje i eit heilskapleg linjenett og rutetilbud. Linje 5 heng saman med lokale linjer i Loddefjord og Åsane, samt at tilbodet er tilpassa linje 6 og stamlinjene 3 og 4 der desse har felles trase. Føremålet er både å gi kundar i fellestrasé høgast mogleg frekvens, og for å kunna fordela bussane best mogleg utover ein klokkeperiode. På denne måten får ein også betre utnytting

av kollektivareala i sentrum og på terminalane på best mogleg måte. Justeringar i køyretida på linje 5 har såleis konsekvensar ut over tilbodet på akkurat denne linja.

Kollektivstrategi for Hordaland (vedteke i 2014) peikar på full framkomst som ein føresetnad for å nå målet om effektive og føreseielege kollektivreiser, det vil seie at avgangane går som planlagt og forseinkingane er minimale. Dedikerte kollektivfelt, prioritering i lyskryss, kantstopp og parkeringsrestriksjonar er tiltak som vil auka framkomsten. Mobilitetseininga har eit tett samarbeid med operatør, og det har vore dialog om utfordringar med framkomsten rundt Eidsvågneset. Det er primært smale vegparti og parkerte bilar som er orsaka til framkomstproblema. Mobilitetseininga har teke utfordringane opp i kollektivgruppa knytt til Miljøløftet, der moglege tiltak blir drøfta. Det er planlagt ei befarings med aktuelle aktørar for å sjå nærare på moglege løysingar. Det er frå tidlegare kjend at det er vanskeleg å gjere større utbetringar her utan vesentlege/kostbare inngrep i terreng og bustader.»

2. Knut Inge Andersen, FNB: Ny E39 frå Skei til Byrkjelo

«Ny E39 frå Skei til Byrkjelo

Byrkjelo er ei av dei viktigaste landbruksbygdene i Vestland. Her legg Statens vegvesen planar for bygging av ny E39. Den nye europavegen kjem i tillegg til dagens E39. Slik vil fleire gardsbruk i bygda får jorda si under asfalt.

Sidan 2008 har 5446 dekar med matjord forsvunne her til lands som følgje av veg og jernbanebygging. Nedbygginga skjer trass i at regjeringa har slått fast at eit sterkt jordvern er viktig. Mellom 500 og 600 dekar med matjord kan forsvinne berre i Byrkjelo om vegvesenet sine planar får gjennomslag.

I alt tre strekningar på E39 skal byggast rundt og nær Byrkjelo. I sør gjennom det unike landskapsområdet Våtedalen og derfrå vidare frå Klakegg mot Skei. Mot nord ny E39 med bru over Nordfjorden. Mot vest opprusting av E39 mot kommunesenteret Sandane.

Alt i alt representerer desse planane eit omfang av naturøydelegging, landskapsøydelegging og nedbygging av jordbruksjord som er utan sidestykke her på Vestlandet i nyare tid.

Spørsmål til fylkesordføraren :

1. Korleis vurderer fylkesordføraren dei planane som ligg føre for strekninga Skei-Klakegg - Våtedalen-Byrkjelo med omsyn til jordvern og landskapsvern?
2. Kva mynde har Statens vegvesen til det som til no framstår som ei overkøyring av Gloppen og Byrkjelo sine interesser i denne saka?
3. Korleis ser fylkesordføraren at Vestland fylkesting bør gå fram for å støtte Gloppen kommune i konflikten med Statens vegvesen?»

Fylkesordførar gir slikt svar:

«Spørsmål 1

Det ligg per no ikkje føre konkrete planar eller planarbeid etter plan- og bygningsloven for strekninga Skei - Byrkjelo. Men, det er under vurdering eit rassikringsprosjekt for deler av strekninga. E39 Våtedalen er lagt inn som rassikringsprosjekt i NTP i perioden 2018-2029 med 1300 millionar kroner.

Rassikringsprosjektet omfattar bygging av tunnel for å sikre fem område mot skred. Planarbeidet er ikkje formelt starta opp, og slik vi er gjort kjend med etter samtale med Statens vegvesen er planarbeidet tenkt starta opp i 2020, og med planlagt byggstart i 2024.

Vi går ut frå at den aktuelle plantypen som vert brukt for planarbeidet vil vere kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. For denne plantypen er det krav om konsekvensutgreiing, og vanleg praksis er at det vert sett på ulike alternativ for vegtrasear. Gjennom konsekvensutgreiinga vil det bli vurdert kva konsekvensar vegen vil få for ei rekke fagfelt og interesser, inkludert landbruk og landskap.

Spørsmål 2

Det er utarbeidd eit framlegg til kommunedelplan for strekninga E39 Byrkjelo – Grodås som formelt skal godkjennast av kommunane Stryn, Hornindal og Gloppen. Planarbeidet er konsekvensutgreidd etter krava i plan- og bygningsloven, også konsekvensar for landbruk og landskap. Fylkesutvalet hadde saka på høyring, og gav uttale i møte i sak nr. 1/19, den 23.01.2019.

Sjølv om det er Statens vegvesen som har utarbeidd planen, er det kommunane som er planmynde og som skal vedta planen. Stryn og Hornindal har vedteke planen, medan Gloppen kommune ikkje har vedteke planframlegget per no. Formannskapet i Gloppen kommune gjorde i møte den 2.10.2019 vedtak om utsetje behandlinga av kommunedelplanen. Dette vart gjort då dei ønskte å få til møte med Samferdselsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet.

Dersom Gloppen kommune ikkje vedtek planen, kan staten nytte plan- og bygningslova § 6-4 om statleg arealplan. I 1. og 2. ledd står det: «Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det, kan departementet henstille til vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter lovens kapittel 11 og 12.

På samme vilkår kan departementet selv utarbeide og vedta slik plan. Departementet trer da inn i myndigheten til kommunestyret. Vedkommende kommune plikter å gi departementet nødvendig bistand i arbeidet.»

Og i lovkommentaren til § 6-5 står det at: «Statlig plan bør imidlertid bare benyttes i situasjoner hvor det ikke kan ventes at den ordinære kommunale eller regionale planleggingen vil føre til et resultat som kan godtas av staten. Bruk av statlig arealplan er derfor å anse som en unntaksordning i forhold til det ordinære plansystemet. Planbehandling må legges opp slik at de vanlige krav til offentlighet, lokal medvirkning og så videre oppfylles. Siste punktum i første ledd klargjør at en statlig plan er henholdsvis kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan og følger behandlingsreglene for disse plantypene, med den endring at vedtaksorganet er departementet.»

Spørsmål 3

For å få ferdigstilt planarbeidet Byrkjelo – Grodås vil fylkesordføraren ta kontakt med Gloppen kommune for å bli betre orientert om planarbeidet og utfordringar knytt til ferdigstilling av planen. Eventuell støtte vidare må ta utgangspunkt i dette.»

3. Silja Ekeland Bjørkly, H: Trygg gjennomføring av russefeiringa

«Trygg gjennomføring av russefeiringa

Russefeiringa kjem kvart år, i år og. Og like sikkert kjem og utfordringa om kvar russen skal opphalde seg på kvelds- og nattetid. Det er vilkårleg frå år til år kor hen russen held til. Fanafjellet, parkeringsplassen på IKEA, Bergenshallen, Gullbotn, Kokstad og Hordnesskogen har alle vore brukt av russen. Dette har vore upopulært blant naboar, noko som fører til at russen vert jaga vekk. Det har og vore bråk, og ved nokre tilfelle og tragiske ulykker.

Uavhengig av kva vi som foreldre, skuleeigarar og politikarar meiner om russetida, bør vi gå i dialog med russen, politiet og andre aktørar for å sikre eit egna område for russen som tek vare på omsynet til russen sjølv og til eventuelle naboar, for å bidra til trygg gjennomføring av russetida som uansett kjem.

Spørsmål:

Vil fylkesordføraren ta initiativ til, saman med Bergen kommune, å finne ein etablert møtestad for å sikre trygg gjennomføring av russefeiringa?»

Fylkesordførar ga slikt svar:

«Det er etablert eit samarbeidsråd med representantar frå fylkeskommunen, Politiet, Trygg trafikk, helsepersonell og hovudrussestyret. Formålet med samarbeidet er å sikre at russefeiringa vert gjennomført på ein så trygt som mogeleg.

Trygg trafikk har hatt samlingar for russen i Grieghallen kvart år. I fjor vart det også arrangert felles foreldremøte for russeforeldre i Hordaland. Politiet, helsepersonell og Trygg trafikk var tilstades på møtet og gav foreldra nyttig informasjon for å sikre ein trygg russefeiring. I år er det planlagt tilsvarande foreldremøte i Bergen og Førde.

Silja Bjørkly (H) spør om fylkesordføraren vil ta initiativ til å finne ein fast møtestad som russen kan nytte i Bergensområdet. Det har vore diskutert i samarbeidsrådet om det er mogeleg å finne ein fast

eigna feststad for russen i Bergensområdet. Fylkeskommunen disponerer ikkje eigna areal og det er vanskeleg å finne nokon som vil gje russen eit tilhaldsstad. Når russebussar vert parkert for fest, er det opp til politiet å vurdere tryggleik, støy m.m.

Fylkeskommunen har i samarbeid med Bergen kommune og russestyret klart å finne lokale til felles russedåp dei siste åra.»