

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	, Scandic Sunnfjord Hotel, Storehagen 2, Førde
Dato:	26.10.2021
Tid:	09:00-15:15

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Arve Helle	Medlem	A
Per Jarle Kosior Valvatne	Medlem	A
Jenny Ellaug Følling	Medlem	SP
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP
Mona Høgli	Medlem	MDG
Trude Brosvik	Medlem	KRF
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H
Gunnar Moland	Medlem	H
Trym Helge Aafloy	Medlem	UA
Frank Willy Pedersen Djuvik	Medlem	FRP
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Marthe Hammer	Nestleiar	SV

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Kristin Maurstad	Ledig verv	A
Gaute Losnegård	Marthe Hammer	SV

Merknader
Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Avdelingsdirektør infrastruktur og veg
Petter Lem Gullestad	Møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 18/21	Godkjenning innkalling og sakliste		
GK 19/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 6. oktober 2021	2019/149	
GK 20/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 18. oktober 2021	2019/149	
	Referatsaker		
RS 94/21	Utgreiing om bompengepakkar på Haugalandet - Orientering om høyring av mogleg innretting av pakkar	2020/62649	
RS 95/21	Innkalling til møte om oppfølging av Nasjonal transportplan 2022-2033	2021/40711	
RS 96/21	Båtsambanda mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm - Status	2020/35690	
RS 97/21	Status arbeid med modulvogntog Vestland	2020/57056	
	Skriftlege spørsmål		
SI 41/21	Spørsmål frå Høgli (MDG) - om ruteendring i Bergen	2020/203	
SI 42/21	Spørsmål frå Høgli (MDG) - om fjerning parkeringsplasser Klostergaten	2020/203	
SI 43/21	Spørsmål frå Valvatne (A) - samarbeid Skyss og bussjåførar	2020/203	
	Politiske saker		
PS 79/21	Konkurranseutsetting av Bybåtsambanda - førebelse vurderingar	2021/46504	
PS 80/21	Busstilbod Bergen sentrum	2021/47615	
PS 81/21	Førehandsvurdering av bompengelopplegg for delvis bompengefinansiering E16 Arna - Stanghelle	2021/47447	
PS 82/21	Disponering av overskytande bompengar - Fv 500 Halsnøysambandet	2021/19998	
PS 83/21	Fråsegn - Offentleg ettersyn av kommunedelplan for E16/E39 Anra - Vågsbotn - Klauvaneset	2021/46096	
PS 84/21	Uttale til "Høringsnotat om ny forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veittransport"	2021/42540	
PS 85/21	Felles takst og sonestruktur for buss og bybane i Vestland fylke	2021/6199	

Godkjenningssaker

GK 18/21 Godkjenning innkalling og sakliste

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 19/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 6. oktober 2021

Protokoll frå møte 6. oktober 2021 vart godkjend utan merknader.

GK 20/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 18. oktober 2021

Protokoll frå møte 18. oktober 2021 vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 94/21 Utgreiing om bompengepakkar på Haugalandet - Orientering om høyring av mogleg innretting av pakkar

Vart referert.

RS 95/21 Innkalling til møte om oppfølging av Nasjonal transportplan 2022-2033

Vart referert.

RS 96/21 Båtsambanda mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm - Status

Vart referert.

RS 97/21 Status arbeid med modulvogntog Vestland

Vart referert.

Skriftlege spørsmål

SI 41/21 Spørsmål frå Høgli (MDG) - om ruteendring i Bergen

Representanten Høgli (MDG) har stilt følgjande spørsmål:

Spørsmål om ruteendring:

Rutetilbudet i Bergen ble endret 25. mai, og fikk konsekvenser for svært mange reisende. Mange opplevde at tilbudet ble bedre, mens andre opplevde at kollektivtilbudet ble forverret. En endring som har fått mye oppmerksomhet i ulike mediekanaler, er å kutte ut linje 42 og 43 til Mathopen/Alvøen og Bjørøy som direktearter. Passasjerer på disse rutene har kontaktet både Skysst og fylkespolitikere for å få tilbake direkteavgangene.

De opplever at der de tidligere kunne stole på at bussen de satte seg på i byen etter jobb tok dem frem i den farten trafikken tilsa, måtte de etter omleggingen bytte buss på Loddefjord terminal. Bussbytte kan være greitt, men ikke når 42-bussen drar ut fra terminalen akkurat idet bussen fra byen kommer inn.

For de som skal rekke henting i barnehage og SFO og rekke barnas treninger og kamper, er det helt uholdbart å måtte vente 20 minutter på terminalen.

Mange passasjerer på 42/43-linjene har sendt klagebrev til Skysst for å få et sikrere og mer forutsigbart kollektivtilbud.

Svaret de har fått, er: «Flere reisende vil nå oppleve at de må bytte buss for å komme dit de skal. Vi er klar over at enkelte ønsker å reise fra dør til dør og slippe å bytte transportmiddel underveis. Men samtidig gjør bytter det mulig å nå flere reisemål og slik kan kollektivlinjene dekke flere behov.»

Passasjerene presiserer at de ikke ber om å kunne reise fra dør til dør, de ønsker et tilbud som tar dem fra A til B uten problemer og uten fare for lange ventetider for bussbytter.

I svaret passasjerene har fått, blir de oppfordret til å ta en tidligere buss fra sentrum for å rekke bussbytte. Men på grunn av køproblemene i rushet må de ta ikke en, men tre busser før oppsatt tid på ruteplanleggeren til Skysst fra byen for å være sikker på å nå bussen fra Loddefjord terminal. Det betyr at man må legge inn 30 minutter ekstra tid.

Både småbarnsforeldre og skole-elever får dermed problemer med å få hverdagen til å gå rundt og mange må bruke bil til jobb og kjøre elevene til byen. Dette fører til mer press på trafikken fra vest. Målet er å få flest mulig over på kollektiv. Denne endringen fører til det motsatte.

Passasjerer har vært i kontakt med bussjåfør på de aktuelle rutene som har forslag til alternative opplegg som kan sikre mer forutsigbarhet for de reisende.

Spørsmål:

-Hva vil Skysst gjøre for å sikre forutsigbarheten i kollektivtilbudet?

-Er det gjort noen vurderinger knyttet til å sette inn direktebusser på enklere ruter basert på erfaringer og tilbakemeldinger fra reisende?

-Blir bussjåfør som har erfaring fra de ulike busslinjene tatt med på råd når tiltak skal vurderes?

Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport har følgjande svar:

Eit viktig prinsipp i utviklinga av linjenettet i Bergen, og for omlegginga våren 2021, har vore å utvikle eit sterkt nettverk av hovudlinjer som betener dei store reisestraumane mellom dei største bydelssentra. Eit slikt system bidreg til at ein kan ha høg frekvens på desse linjene heile dagen. Slik blir kollektivnettverket enkelt å forstå, samtidig som ein gjennom overgang mellom linjer kan nå mange målpunkt i byen. Med mange direktelinjer kan ein i mindre grad oppretthalde høg frekvens, og får lågare ressursutnytting. Ei søker også å unngå busslinjer som ender i Bergen sentrum, for å bidra til best mogleg arealbruk i sentrumskjerna.

Våren 2021 vart linje 42/43 avkorta ved Loddefjord terminal, og fekk fleire avgangar hit. For reiser til og frå Bergen sentrum må ein nytte overgang til linje 3. På grunn av utfordringar med framkomst for linje 3, ser vi at overgangstilhøva til Håkonshella, Alvøen, Bjørøy og Tyssøy har blitt uføreseielege, og det er relativt lang ventetid for dei reisande når dei mister den planlagde avgangen. Skyss er kjend med dette, og er i gang med å vurdere tiltak i området. I arbeidet vil ein som vanleg nytte innspel som har kome frå våre reisande, og operatørar/sjåførar.

SI 42/21 Spørsmål frå Høgli (MDG) - om fjerning parkeringsplasser Klostergaten

I e-post dagsett 21. oktober 2021 kjem representant Høgli (MDG) med eit oppfølgingsspørsmål til spørsmål om Klostergaten stilt til SAMO-møtet 8. september. Høgli skriv:

Viser til spørsmål jeg stilte i SAMO 8. september i år om muligheten for å fjerne noen parkeringsplasser i Klostergaten i Bergen, en gate med mange myke trafikanter. Svaret jeg fikk, ga en detaljert gjennomgang av hvilke prosedyrer som måtte følges for eventuelt å få fjernet noen parkeringsplasser, men ikke noe om det var aktuelt å sette i gang en slik prosess.

Det er helt klart en stor prosess å fjerne alle parkeringsplassene og bygge om fortau. Men det kan settes i verk strakstiltak ved at parkeringsplassene i den delen av gaten som har smalest fortau, blir fjernet. På den måten blir det mulig for barnevogner og rullestoler å ferdes uten å måtte snike seg ut i gaten mellom parkerte biler for å komme forbi steder der trappene okkuperer størstedelen av fortauet. [...]

Spørsmål:

-Vil fylkeskommunen sette i gang en prosess for å få fjernet parkeringsplassene i Klostergaten?

-Vil fylkeskommunen sette i verk strakstiltak som sikrer fremkommelighet i det mest utsatte området?

Svar frå avdelingsdirektøren

Avdelingsdirektøren syner til svaret på Høgli sitt førre spørsmål om saka, til SAMO-møtet i september. Her stod det mellom anna:

[...] Området er i dag regulert som bustadsoneparkering. Om fylkeskommunen ønskjer å fjerna parkeringsplassar er det naudsynt med avklaringar mot bymiljøetaten i kommunen for å sikra at bustadsona har tilstrekkeleg med parkeringsplassar. Det er parkering for rørslehemma i gata i dag. Omsynet til dette og varelevering må takast i vare. [...]

Det er ulike variantar av tilrettelegging for mjuke trafikantar som kan tenkast i Klostergaten. Etablering av nytt/utvida fortau i Klostergaten lyt greiast ut nærare, og i samråd med planavdelinga i Bergen kommune. Per dags dato ligg det ikkje føre aktuelle planar eller løyvingar for tiltak på denne strekninga. Fjerning av den langsgåande parkeringa i Klostergaten heilt eller delvis er også moglege alternativ, som begge krev nærare vurderingar, fordi parkeringsplassane inngår i den nemnte bustadsoneparkeringa. Fjerning av all parkering vil truleg også få innverknad på fartsnivået gjennom Klostergaten. Gjennom slike vurderingar kan ein òg finna om det er mogleg å leggja til rette for langsgåande parkering med manøvreringsareal framfor trapper/innsnevra fortausareal som eit strakstiltak. Manøvreringsarealet er eit avsett areal mellom parkeringsplassane der det ikkje skal parkerast, og som vil gi fotgjengarane meir rom i tronge knip. Ved etablering av manøvreringsareal vil talet parkeringsplassar i gata verte redusert noko. Dette vil sjølv sagt vera mindre inngripande i den samla parkeringskapasiteten i bustadsonen, men det er likevel naudsynt å sjå nærare på om dette let seg gjera.

Avdelingsdirektøren vil ta initiativ til å vurdere tiltak som kan bidra til eit betre tilbod til mjuke trafikantar i Klostergaten. Me vil saman med bymiljøetaten i Bergen kommune sjå nærare på om fjerning av parkeringsplassar er mogleg og tenleg for å sikra reell betring i framkome og trafiksikkerheit for mjuke trafikantar på kortare og lengre sikt.

SI 43/21 Spørsmål frå Valvatne (A) - samarbeid Skyss og bussjåførar

Representanten Valvatne (A) har stilt følgande spørsmål:

Det har ved fleire høve blitt stilt spørsmål i utvalet om korleis arbeidet i samarbeidsorganet mellom Skyss og bussjåførane går. Som ei oppfølging til dette vil eg gjerne ha svar på følgende :

Korleis fungerer samarbeidsmøta?

Kva saker eller tema har man hatt til diskusjon i møtene?

Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport har følgande svar:

Avdelingsdirektøren syner til svar på tilsvarende spørsmål i HU SAMO 27. april i år:

«Dialogforum buss Vestland skal vere ein arena for dialog mellom tillitsvalde, verneombod og leiinga i operatørselskapa representert gjennom NHO Transport og representantar frå leiinga i Skyss. Målet med dialogforum er å utveksle informasjon, diskutere konkrete forhold og gjere avklaringar omkring vidare oppfølging av saker. Forumet har ikkje vedtaksmynde. Forumet held fire årlege møter, to i kvart halvår. Forutan fyrste møte etter byrjinga av koronaepidemien, har møta vorte avhaldne digitalt kvart kvartal i heile pandemiperioden. Både tillitsvalde, verneombod og NHO Transport kan også kvar for seg ta kontakt med Skyss og be om at det vert halde eit ekstraordinært forum. Denne moglegheita har aldri vorte utøvd. Skyss informerer om nyheiter frå Skyss, som t.d. koronasituasjonen og aktuelle politiske saker som det er naturleg å informere deltakarane om. Hovuddelen av møtet er saker meldt inn av deltakarane. Dette er saker til informasjon eller diskusjon. Saker som har vore oppe til diskusjon er ofte saker som kan ha innverknad på arbeidskvardagen til sjåførane.

Døme på saker som har vore oppe siste året:

- Skyss har informert om store trafikale omleggingar, blant anna nytt rutemønster i Bergen som startar opp 25. mai 2021
- Endringar i sals- og billetteringsløyisingar i Hordaland
- Orientering om arbeidet med Trafikkplan Bergen sør og Bjørnafjorden
- Sikkerheitssaker som t.d. snø på busstak og kollisjonssikkerheit for bussar
- Fristar og regelverk knytt til fristar for ruteendringar og involvering av tillitsvalde i prosessen

Skyss opplever at dialogen i forumet er god. Dei andre partane utarbeider i liten grad saksgrunnlag og presentasjonar for eigne innmeldte saker slik mandatet beskriv. Det blir mykje opp til Skyss å driva fram saksgrunnlaget. Det er også slik at forumet ikkje har vedtaksmynde, og av den grunn er eit forum for gjensidig informasjon og dialog. Fleire av sakene kan fort bli politiserte og i grunn handle om at nokre av aktørane ikkje ønskjer dagens anbodssystem.»

Etter denne tid er det gjennomført to møter (i mai og september). Deltakarane frå Skyss melder at det framleis er god dialog i forumet og at arbeidsgjevarsida har vore meir aktiv med å melde inn relevante saker til dei to siste møta.

Døme på tema som har vore diskutert i dei to siste møta er:

- Koronasituasjonen
- Nye sals- og billetteringsløyisingar
- Ruteomleggingar
- Utfordringar med elsparkesyklar
- Fartshumpar
- Utfordringar rundt framkome ved endehaldeplassar og snuplassar

Politiske saker

PS 79/21 Konkurransetsetting av Bybåtsambanda - førebelse vurderingar

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Frank Willy Pedersen Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av askøysambandet med konvensjonell teknologi og bruk av fossil MGO frå 01.01.2023, med bruk av to fartøy. Kontrakten skal ha ein varigheit på 8 år med opsjon på opptil 2 år forlenging. Vidare skal det leggast til rette for at rutetilbodet stegvis skal kunne styrkast gjennom kontraktsperioden.
2. Fylkesutvalet ber om at nordhordlandsambandet vert vidareført med bruk av konvensjonell teknologi og bruk av fossil MGO. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av sambandet basert på følgjande føresetnader:
 - drifta skal starte 01.01.2023 - kontrakten skal ha ein varigheit på 8 år med opsjon på opptil 2 år forlenging
 - sambandet skal driftast av eit fartøy som er godkjent for frakt av minimum 199 passasjerar - dagens frekvens og tal avgangar skal vidareførast
 - fartøyet skal nytte NOx-reduserande teknologiløysingar som oppfyller vilkåra for Tier III»

Mona Høgli (MDG) sette på vegner av MDG, H, A, Sp, SV og Krf sette fram slikt forslag:

«Tillegg punkt 1:

Fartøya må ha god kapasitet til å ta med sykklar.»

Avrøysting

Djuvik sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.
Innstillinga vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).
Høgli sitt forslag vart vedteke mot 2 røyster (Frp).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet ber om at det vert lagt til grunn heilelektrisk drift av askøysambandet frå januar 2025, med bruk av to fartøy. Vidare skal det leggast til rette for at rutetilbodet stegvis skal kunne styrkast gjennom kontraktsperioden. Fartøya må ha god kapasitet til å ta med sykklar.
2. Fylkesutvalet ber om at nordhordlandsambandet vert vidareført med bruk av konvensjonell teknologi med fossil MGO. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av sambandet basert på følgjande føresetnader:
 - drifta skal starte 01.01.2023
 - kontrakten skal ha ein varigheit på 4 år med opsjon på opptil 4 år forlenging
 - sambandet skal driftast av eit fartøy som er godkjent for frakt av minimum 199 passasjerar
 - dagens frekvens og tal avgangar skal vidareførast
 - fartøyet skal nytte NOx-reduserande teknologiløysingar som oppfyller vilkåra for Tier III
3. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for drift av askøysambandet med konvensjonell teknologi og bruk av fossil MGO frå 01.01.2023 og fram til oppstart av ein heilelektrisk driftskontrakt. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å gjere tilpassingar i tal fartøy, passasjerkapasitet og frekvens for å sikre best mogeleg konkurranse. Slike tilpassingar skal ikkje medføre ein reduksjon i dagens frekvens, tal avgangar og passasjerkapasitet per time.
4. Fylkesutvalet ber om at dei tre driftskontraktane nemnd i punkt 1-3 vert utforma som bruttokontraktar.

5. Statlege stønadsordningar og belønningssmidlar kan nyttast til finansiering av styrka rutetilbod og nullutsleppsteknologi på askøysambandet. Askøy kommune vert invitert til dialog om det framtidige båttilbodet og finansieringsløyningar knytt til infrastrukturiltak på Kleppestø.

PS 80/21 Busstilbod Bergen sentrum

Forslag til vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet støttar vurderingane kring moglege løysingar for å betre tilgangen til kollektivtilbodet i områder med låg kollektivdekning i Bergen sentrum.

I sentrumsområde med stort marknadspotensiale, og moglegheit for å køyre buss med høg frekvens og kapasitet, bør tilbodet styrkast. Tiltak bør i hovudsak gjennomførast innanfor eksisterande linjenett. Aktuelt tiltak er forlenging av busslinjer for å gi betre kollektivdekning for området Nordnes/Nøstet. Iverksetting bør skje i løpet av 2022, innanfor ei årleg kostnadsramme på inntil 3 MNOK finansiert med belønningssmidlar.

I sentrumsområde med lågt marknadsgrunnlag, og der det ikkje ligg til rette for å køyre frekvente og kapasitetssterke busslinjer, kan bestillingsbaserte tilbod vere ei løysing. Aktuelt område for denne type tiltak vil vere Nygårdshøyden/Møhlenpris. Utvikling av bestillingsbaserte løysingar inneber behov for ressursar og tid til utvikling, og vil eventuelt kunne skje på noko lenger sikt.

I arbeidet med konkretisering av tiltak skal dette skje i dialog med Bergen kommune.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet støttar vurderingane kring moglege løysingar for å betre tilgangen til kollektivtilbodet i områder med låg kollektivdekning i Bergen sentrum.

I sentrumsområde med stort marknadspotensiale, og moglegheit for å køyre buss med høg frekvens og kapasitet, bør tilbodet styrkast. Tiltak bør i hovudsak gjennomførast innanfor eksisterande linjenett. Aktuelt tiltak er forlenging av busslinjer for å gi betre kollektivdekning for området Nordnes/Nøstet. Iverksetting bør skje i løpet av 2022, innanfor ei årleg kostnadsramme på inntil 3 MNOK finansiert med belønningssmidlar.

I sentrumsområde med lågt marknadsgrunnlag, og der det ikkje ligg til rette for å køyre frekvente og kapasitetssterke busslinjer, kan bestillingsbaserte tilbod vere ei løysing. Aktuelt område for denne type tiltak vil vere Nygårdshøyden/Møhlenpris. Utvikling av bestillingsbaserte løysingar inneber behov for ressursar og tid til utvikling, og vil eventuelt kunne skje på noko lenger sikt.

I arbeidet med konkretisering av tiltak skal dette skje i dialog med Bergen kommune.

PS 81/21 Førehandsvurdering av bompenggeopplegg for delvis bompengefinansiering E16 Arna - Stanghelle

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune tilrår at Statens vegvesen startar utgreiing av eit fagleg grunnlag for bompengesak for E16 Stanghelle - Arna, basert på bompenggeopplegget som er føreslege av Statens vegvesen.

2. Vestland fylkeskommune ber Statens vegvesen vurdere ordningar som kan skjerme bebuarar langs sideveg for å ivareta nytteprinsippet.
3. Vestland fylkeskommune ber Statens vegvesen vurdere å stengje delstrekningane Trengereid - Vaksdal og Vaksdal - Stanghelle for gjennomkøyring, slik at vegen berre blir opna for å fungere som omkøyringsveg for E16.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Frank Willy Djuvik Pedersen (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 1:

Vestland fylkeskommune meiner det er prinsipielt feil at rassikringsprosjekt skal finansierast ved bruk av bompengar. Fylkesutvalet ber om at staten fullfinansierer prosjektet.»

Avrøysting

Djuvik sitt forslag fekk 4 røyster (Frp, UA og Krf) og fall.
Innstillinga punkt 1 vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).
Innstillinga punkt 2 vart samrøystes vedteke.
Innstillinga punkt 3 vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune tilrår at Statens vegvesen startar utgreiing av eit fagleg grunnlag for bompengesak for E16 Stanghelle - Arna, basert på bompengeprognet som er føreslege av Statens vegvesen.
2. Vestland fylkeskommune ber Statens vegvesen vurdere ordningar som kan skjerme bebuarar langs sideveg for å ivareta nytteprinsippet.
3. Vestland fylkeskommune ber Statens vegvesen vurdere å stengje delstrekningane Trengereid - Vaksdal og Vaksdal - Stanghelle for gjennomkøyring, slik at vegen berre blir opna for å fungere som omkøyringsveg for E16.

PS 82/21 Disponering av overskytande bompengar - Fv 500 Halsnøysambandet

Forslag til innstilling:

1. Overskytande bompengar frå Fv. 500 Halsnøysambandet, kr 25.300.000 inklusive meirverdiavgift, vert foreslått disponert slik i prioritert rekkefølge:
Prosjekt 1 – Mogelegheitsstudie fv. 500 Tofte – Ranavik
Prosjekt 2 – Fv. 500 Busslomme med avkøyrsløp til Heio
Prosjekt 3 – Fv. 5052 Busslomme «Landamarka»
Prosjekt 4 – Fv. 5048 Busslomme/snuplass «Postbrekko» Høylandsbygdvegen
Prosjekt 5 – Fv. 500 Tofte – Ranavik – punktutbetring; vegbreidde og kurvatur.
2. Prosjekt 5 vert tilpassa dei resterande midlane, og ein vil såleis halda seg innfor ramma. Realisering av tiltaka er planlagt i perioden 2022-2023.
3. Prosjektet er innarbeidd i framlegg til budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025, investeringsprogram fylkesveg 2022-2025, som vert handsama i fylkestinget parallelt med denne saka.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Overskytande bompengar frå Fv. 500 Halsnøysambandet, kr 25.300.000 inklusive meirverdiavgift, vert foreslått disponert slik i prioritert rekkefølge:
Prosjekt 1 - Mogelegheitsstudie fv. 500 Tofte - Ranavik
Prosjekt 2 - Fv. 500 Busslomme med avkøyrsløp til Heio
Prosjekt 3 - Fv. 5052 Busslomme «Landamarka»
Prosjekt 4 - Fv. 5048 Busslomme/snuplass «Postbrekko» Høylandsbygdvegen
Prosjekt 5 - Fv. 500 Tofte - Ranavik - punktutbetring; vegbreidde og kurvatur.
2. Prosjekt 5 vert tilpassa dei resterande midlane, og ein vil såleis halda seg innfor ramma. Realisering av tiltaka er planlagt i perioden 2022-2023.
3. Prosjektet er innarbeidd i framlegg til budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025, investeringsprogram fylkesveg 2022-2025, som vert handsama i fylkestinget parallelt med denne saka.

PS 83/21 Fråsegn - Offentleg ettersyn av kommunedelplan for E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune er nøgd med at kommunedelplanen for E16/E39 no er kome på høyring, men ber om at kombinasjonsalternativet S3-N1 vert lagt til grunn for vidare planlegging. Dette er samla sett det beste alternativet.
2. Fylkeskommunen rår i frå alternativa S1a-N2a og S5-N2a då dei har størst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø. S1a-N2a har også størst negativ konsekvens for landskap, friluftsliv og naturmangfald.
3. Vestland fylkeskommune viser til tidlegare vedtak om å prioritere delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn føre delstrekninga E16 Arna - Vågsbotn. Det hastar å utbetre delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn, og arbeidet med regulering må starte opp så snart som råd. Fylkeskommunen peiker på at ringveg aust må etablerast, og at det må startast opp kommunedelplan for delstrekninga Hop/Fjøsanger-Arna. Denne delstrekninga må prioriterast før E16 Arna-Vågsbotn.
4. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med framtidig klassifisering av både eksisterande og nye vegstrekningar vert handtert i samband med reguleringsplanarbeidet til E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Vidare føreset fylkeskommunen at all omklassifisering formelt vert handtert etter lovverket i veglova. I samband med arbeidet knytt til framtidig klassifisering av vegnettet må det bli definert kva av dei ulike strekningane som vil ha lokal, regional og nasjonal funksjon.
5. Vestland fylkeskommune ber om at ein i arbeidet med reguleringsplan utarbeider eit klimarekneskap som grunnlag for målretta tiltak for å redusere klimafotavtrykket til prosjektet, både i anleggs- og driftsfasen.
6. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen om å arbeide aktivt for å finne samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet.
7. Vestland fylkeskommune meiner at omsynet til arealbeslag, kostnader og moglegheit for kollektivfelt, tilseier at det vil vere tilstrekkeleg å leggje 90 km/t som dimensjonerande fartsgrense.
8. Vestland fylkeskommune føreset at prosjektet har ansvar for finansiering, planlegging og gjennomføring av oppgradering av gang- og sykkeltilbodet langs E16/E39, også når det vert planlagt langs eksisterande og/eller framtidig lokalvegnett. Traseane burde vore vist i plankartet og i naudsynt grad vore sikra gjennom føresegnar i kommunedelplanen.

9. Vestland fylkeskommune er positiv til at framkomst for kollektivtrafikk skal prioriterast, og ber om at dette også gjeld i kryssområda ved av- og påkøyring. Det vil òg vere behov for å sette av tilstrekkeleg areal til bytepunkt for buss ved Klauvaneset.

10. Fylkeskommunen krev at alle kulturminne som er automatisk freda, jf. § 4 i kulturminnelova, vert vist med omsynssone H730, i plankartet med tilhøyrande føresegner. Vi ber om at alle nyare tids kulturminne med høg regional og nasjonal verdi, vert vist på plankartet med omsynssone H570, med tilhøyrande føresegner.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Sigbjørn Framnes (Frp) sette på vegner av Frp og H fram slikt forslag:

«Alternativ:

Vestland fylke støtter Statens Vegvesen at trasé N1-S1a er ei god løysing for trasé. Vestland fylke er opptatt av snarlig igangsetting for å løyse dagens utfordringar på strekninga.»

Mona Høgli (MDG) sette på vegner av MDG og Krf fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Vestland fylkeskommune er nøgd med at kommunedelplanen for E16/E39 no er kome på høyring. Det er viktig å leggje til grunn eit mål om reduksjon i personbiltrafikken, og planen må legge til rette for dette. Det same gjeld omsynet til landskap, matjord, friluftsliv og naturmangfald i valet av traséar. Med dette som bakgrunn, meiner Vestland fylkeskommune at traséane N1 og S3 er dei best eigna.
2. Fylkeskommunen rår i frå alternativa S1a-N2a og S5-N2a då dei har størst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø. S1a-N2a har også størst negativ konsekvens for landskap, friluftsliv og naturmangfald.
3. For å ivareta målet om redusert personbiltransport, er det viktig å gi kollektivtransporten konkurransekraft ved å prioritere kollektivtransporten i vegprosjektet. For å sikre dette, må det leggjast til rette for at to av fire felt blir regulerte kollektivfelt, evt. tungbilfelt, og at val av løysingar for kryss, tunnelar, hastighetsprofil mv. må tilpassast dette i så stor grad som mogleg.

Det vil òg vere behov for å sette av tilstrekkeleg areal til bytepunkt for buss ved Klauvaneset.

4. Vestland fylkeskommune viser til tidlegare vedtak om å prioritere delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn føre delstrekninga E16 Arna - Vågsbotn. Det hastar å utbetre delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn, og arbeidet med regulering må starte opp så snart som råd.

Strekninga Arna - Vågsbotn ligg ikkje inne i NTP, og det betyr at det ikkje er mogleg å bygge ut heile strekket frå Arna til Klauvaneset samstundes. Med stor usikkerheit rundt dimensjonering og når eventuell regulering og utbygging av Arna - Vågsbotn kan realiserast, meiner Vestland fylkeskommune at kommuneplanen bør delast i to separate planar. Det hastar å utbetre delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn, og arbeidet med regulering av denne strekninga må starte opp så snart som råd.

5. Vestland fylkeskommune meiner at omsynet til arealbeslag, kostnader og moglegheit for kollektivfelt, tilseier at det vil vere tilstrekkeleg å leggje 90 km/t som dimensjonerande fartsgrense.
6. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med framtidig klassifisering av både eksisterande og nye vegstrekningar vert handtert i samband med reguleringsplanarbeidet til E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Vidare føreset fylkeskommunen at all omklassifisering formelt vert handtert etter lovverket i veglova. I samband med arbeidet

knytt til framtidig klassifisering av vegnettet må det bli definert kva av dei ulike strekningane som vil ha lokal, regional og nasjonal funksjon.

7. Vestland fylkeskommune ber om at ein i arbeidet med reguleringsplan utarbeider eit klimarekneskap som grunnlag for målretta tiltak for å redusere klimafotavtrykket til prosjektet, både i anleggs- og driftsfasen.
8. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen om å arbeide aktivt for å finne samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet.
9. Vestland fylkeskommune føreset at prosjektet har ansvar for finansiering, planlegging og gjennomføring av oppgradering av gang- og sykkeltilbodet langs E16/E39, også når det vert planlagt langs eksisterande og/eller framtidig lokalvegnett. Traseane burde vore vist i plankartet og i naudsynt grad vore sikra gjennom føresegner i kommunedelplanen.
10. Fylkeskommunen krev at alle kulturminne som er automatisk freda, jf. § 4 i kulturminnelova, vert vist med omsynssone H730, i plankartet med tilhøyrande føresegner. Vi ber om at alle nyare tids kulturminne med høg regional og nasjonal verdi, vert vist på plankartet med omsynssone H570, med tilhøyrande føresegner.»

Avrøysting

Framnes sitt forslag fekk 5 røyster (Frp og H) og fall.
Høgli sitt forslag fekk 7 røyster (MDG, A, SV og Krf) og fall.
Innstillinga fekk 2 røyster (Sp) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

Ingen av forslaga fekk fleirtal. Hovudutval for samferdsel og mobilitet avgir difor ikkje innstilling i til fylkesutvalet i saka.

PS 84/21 Uttale til "Høringsnotat om ny forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport"

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune er positive til intensjonen i forskrifta. Forskriftsendringa viser korleis vi kan nå felles klimamål ved å kombinere verkemiddel frå statleg hald med verkemiddel og tiltak hjå t.d. fylkeskommunar.
2. Vestland fylkeskommune forutset ei kompensasjonsordning som dekkja auka kostnader både til materiell og ladeinfrastruktur for bussar.
3. Vestland fylkeskommune peiker på at det kan bli vanskeleg for alle drosjeforetak å levere pr 01.01.2022 dersom fylkeskommunen skal krevje nullutslepp i innkjøp av drosjetenester for skuleskyss, som er omfattande i økonomisk omfang. Det er allereie minkande tilgang på drosjebilar som er tilrettelagde for transport av rullestolbrukarar. Det kan vere behov for at ein i ein periode må nytte dispensasjon frå miljøkravet for å få eigna køyretøy til skuleskyss med drosje.
4. For eigne køyretøy ser Vestland fylkeskommune utfordringar knytt til bruk av bilar i tunnel under driving/på anlegg. For slik bruk vil fylkeskommunen be om unntak.
5. Fylkesutvalet vedtek uttalen slik han kjem fram i vedlegg 2.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Frank Willy Djuvik Pedersen (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Vestland Fylkeskommune meiner at konsekvensane av innføring av forskrifta i liten grad er vurdert. Blant anna er det ikkje vurdert kor store kutt i klimagassutslepp ein forventar i forhold til kostnad og andre klimatiltak. Fylkeskommunen meiner at forskrifta vil få store negative konsekvensar for både økonomi, tenestetilbod, verdiskaping og arbeidsplassar, og at det er urealistisk å innføre ei slik forskrift på kort sikt.»

Avrøysting

Djuvik sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.
Innstillinga vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune er positive til intensjonen i forskrifta. Forskriftsendringa viser korleis vi kan nå felles klimamål ved å kombinere verkemiddel frå statleg hald med verkemiddel og tiltak hjå t.d. fylkeskommunar.
2. Vestland fylkeskommune forutset ei kompensasjonsordning som dekkja auka kostnadar både til materiell og ladeinfrastruktur for bussar.
3. Vestland fylkeskommune peiker på at det kan bli vanskeleg for alle drosjeforetak å levere pr 01.01.2022 dersom fylkeskommunen skal krevje nullutslepp i innkjøp av drosjetenester for skuleskyss, som er omfattande i økonomisk omfang. Det er allereie minkande tilgang på drosjebilar som er tilrettelagde for transport av rullestolbrukarar. Det kan vere behov for at ein i ein periode må nytte dispensasjon frå miljøkravet for å få eigna køyretøy til skuleskyss med drosje.
4. For eigne køyretøy ser Vestland fylkeskommune utfordringar knytt til bruk av bilar i tunnel under driving/på anlegg. For slik bruk vil fylkeskommunen be om unntak.
5. Fylkesutvalet vedtek uttalen slik han kjem fram i vedlegg 2.

PS 85/21 Felles takst og sonestruktur for buss og bybane i Vestland fylke

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtar ny takst og sonestruktur for buss og bybane. Ny sonestruktur skal vere tufta på Modell A - sju nye soner - totalt 14 soner for heile Vestland. Takst og reglar knytt til billetter blir endra slik at desse er like for heile fylket.
2. Finansiering av reforma vert del av arbeidet med budsjett for 2022. Under føresetnad av finansiering vert takst og sonestruktur innført første halvår 2022.
3. Ekstra auke i billettprisane for buss og bybane i Bergen og resten av Vestland ut over normal årsjustering skal ikkje nyttast for å finansiere felles takst og sonestruktur for buss og bybane.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 26.10.2021

Trude Brosvik (Krf) sette på vegner av Krf, A, MDG, Sp, SV og Krf fram slikt forslag:

«Alternativ

1. Fylkesutvalet vedtar ny takst- og sonestruktur for buss og bybane. Ny sonestruktur skal vere tufta på Modell B, - 3 nye soner, totalt 10 soner for heile Vestland. Takst og reglar knytt til billetter blir endra slik at desse er like for heile fylket.
2. Solund, Hyllestad og Høyanger nord for Sognefjorden blir del av Sunnfjord sone.
3. (som innstillinga pkt 2)
4. (som innstillinga pkt 3)

5. Bybussane i Førde og Florø vart innført som ein del av prosjektet «Godt kollektivgrunnlag» der det vart løyvd midlar til lågare bybusstakstar i Førde og Florø, og har ikkje vore prisjustert sidan 2009. Utvalet ber om ei sak for å utvide busstilbodet til bydeler som i dag ikkje har bybuss.

6. Det vert arbeidd vidare mellom Skyss og kommersielle ekspressbuss-aktørar, slik at ein sikrar eit best mogleg samanhengande kollektivtilbod for brukarane, og ein prisstruktur nærast mogleg opp mot soneprisstrukturen.

Frank Willy Pedersen Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt:

Fylkesutvalet er bekymra for den svært høge enkeltauken i takstane for bybussane i Florø og Førde og kva det betyr for passasjergrunnlaget, og ber om at det vert laga til ei overgangsordning med gradvis auke av takstane over 2 år. Prisane skal være harmonisert frå 01.01.2024.»

Avrøysting

Innstillinga fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.
Brosvik sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).
Djuvik sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet vedtar ny takst- og sonestruktur for buss og bybane. Ny sonestruktur skal vere tufta på Modell B, - 3 nye soner, totalt 10 soner for heile Vestland. Takst og reglar knytt til billetter blir endra slik at desse er like for heile fylket.
2. Solund, Hyllestad og Høyanger nord for Sognefjorden blir del av Sunnfjord sone.
3. Finansiering av reforma vert del av arbeidet med budsjett for 2022. Under føresetnad av finansiering vert takst og sonestruktur innført første halvår 2022.
4. Ekstra auke i billettprisane for buss og bybane i Bergen og resten av Vestland ut over normal årsjustering skal ikkje nyttast for å finansiere felles takst og sonestruktur for buss og bybane.
5. Bybussane i Førde og Florø vart innført som ein del av prosjektet «Godt kollektivgrunnlag» der det vart løyvd midlar til lågare bybusstakstar i Førde og Florø, og har ikkje vore prisjustert sidan 2009. Utvalet ber om ei sak for å utvide busstilbodet til bydeler som i dag ikkje har bybuss.
6. Det vert arbeidd vidare mellom Skyss og kommersielle ekspressbuss-aktørar, slik at ein sikrar eit best mogleg samanhengande kollektivtilbod for brukarane, og ein prisstruktur nærast mogleg opp mot soneprisstrukturen.