

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Westland hotell, Lindås
Dato: 07.02.2017 kl. 09.00-16.40 Synfaringar i Nordhordland
08.02.2017 kl. 09.30-15.50 Møte i utvalet

Følgjande faste medlemmer møtte:

Namn	Funksjon	Parti	Merknad
Synnøve Solbakken	Medlem	A	
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A	
Per Lerøy	Medlem	A	
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H	
Svein Halleraker	Medlem	H	Møtte 8. februar
Gustav Bahus	Medlem	Frp	Møtte 8. februar
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	Frp	
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KrF	
Natalie Antonia Golis	Medlem	MDG	Møtte 7. februar
Nils T. Bjørke	Leiar	Sp	
Jon Askeland	Medlem	Sp	
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Geir Angeltveit	Medlem	V	

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Parti
Atle Kvåle	Medlem	A
Iiril Schau Johansen	Medlem	H

Følgjande varamedlemer møtte:

Namn	Møtte for	Parti	
Øyvind Hardeland	Atle Kvåle	A	
John Torsvik	Iiril Schau Johansen	H	Møtte 7. februar
Kari Torkildsen Utkilen	Iiril Schau Johansen	H	Møtte 8. februar
Nils-Anders Nøttseter	Natalie Antonia Golis	MDG	Møtte 8. februar

Frå administrasjonen møtte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør samferdsel
Thorbjørn Aarethun	Seksjonsleiar transportplanseksjonen/stedfortredar
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Oddmund Sylta	Direktør Skyss
Olav Finne	Avdelingsdirektør Statens vegvesen
Kaisa Tonheim Banne	Rådgjevar Statens vegvesen
Gro Stien Thorvaldsen	Seniorrådgjevar fylkessekretariatet

Gro Stien Thorvaldsen
sekretær

Sakliste

Utvals-saknr	Innhald	Arkiv-saknr	U.Off.
PS 11/17	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 12/17	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 13/17	Referatsaker (meldingar)		
RS 5/17	Svar på oversendingsforslag om tilrettelegging for gåande og syklende på bruer i Hordaland	2016/412	
RS 6/17	Sørvest Bomvegselskap AS - orientering om selskapet	2016/34293	
RS 7/17	Rapport med oversikt over deltaking i internasjonale samarbeidsprosjekt 2016	2016/5117	
RS 8/17	Beredskapstakstar i Bomringen i Berrgen - finansiering av gratis kollektivtransport	2016/4913	
RS 9/17	Svar på spørsmål vedkomande tømmertransport	2016/412	
RS 10/17	Oversendingsforslag frå Utval for miljø og samferdsel	2016/412	
RS 11/17	Snøggåtruta Askøy-Bergen – Større kapasitet på kort sikt	2014/278	
PS 14/17	Ferjesambandet Stord-Kvinnherad - Forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, Stord	2016/943	
PS 15/17	Bussanbod Nordhordland 2018	2017/286	
PS 16/17	Sotrasambandet, Rv 555 (Storavatnet- Kolltveit) - bompengesøknad	2014/1015	
PS 17/17	Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen sentrum til Fyllingsdalen - delstrekning 1 - Bergen kommune	2014/24011	
PS 18/17	Innføring av AutoPASS i ferjedrifta i Hordaland - Status	2015/11763	
PS 19/17	Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - planforslag	2015/10633	
PS 20/17	Ny takstsonestruktur i Hordaland	2015/7302	
PS 21/17	Fråsegn - Statleg kommunedelplan for E39 Stord - Os	2015/5412	
PS 22/17	Ymse		

PS 11/17 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) bad om at det vart sett ei sak utan saksførelegg på sakskartet: «Innsamling av herreløst avfall».

Utval for miljø og samferdsel slutta seg samrøystes til at saka vart sett på sakskartet som PS 23/16.

Vedtak

Innkallinga vart godkjend utan merknader.

Saklista vart godkjend med merknaden over.

PS 12/17 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Vedtak

Møteprotokollen frå møte 10.01.2017 vart godkjend utan merknader.

PS 13/17 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Vedtak

Referatsaker 5-11/17 vart refererte.

PS 14/17 Ferjesambandet Stord-Kvinnherad - Forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, Stord

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet viser til at rapport frå forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, og ser denne lokaliteten som uaktuell som ferjeløysing for innkorting av sambandet mellom Stord og Kvinnherad.
2. Fylkesutvalet ønskjer å setje i gang ein planprosess saman med kommunane Stord og Kvinnherad for framtidig ferjesamband mellom dei to kommunane der ferjestø på begge sider av fjorden vert vurderte. Om kommunane sluttar seg til dette, kan planen bli utarbeidd som regional plan etter Plan- og bygningslova § 8-1.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.
Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 1 røyst (V).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet viser til at rapport frå forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, og ser denne lokaliteten som uaktuell som ferjeløysing for innkorting av sambandet mellom Stord og Kvinnherad.
2. Fylkesutvalet ønskjer å setje i gang ein planprosess saman med kommunane Stord og Kvinnherad for framtidig ferjesamband mellom dei to kommunane der ferjestø på begge sider av fjorden vert vurderte. Om kommunane sluttar seg til dette, kan planen bli utarbeidd som regional plan etter Plan- og bygningslova § 8-1.

PS 15/17 Bussanbod Nordhordland 2018

Forslag til innstilling

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om rutepakke Nordhordland i tråd med tilrådingane i saka.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnaren av konkurransen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) sette på vegner av A, SV, KrF og Sp fram slik forslag:

1. «Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om rutepakke i Nordhordland.
2. I det vidare arbeidet med rutepakka skal det stillast strenge krav til reduserte klimautslepp og bruk av bærekraftig drivstoff herunder krav til bruk av biogass eller drivstoff med tilsvarande miljøeffekt.
3. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnaren av konkurransen.»

Rasmussen trekte forslaget sitt.

Stein Inge Ryssdal (H) sette på vegner av A, H, Sp, SV, KrF, V, MDG og Frp fram slikt revidert forslag:

1. «Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om rutepakke i Nordhordland.
2. I det vidare arbeidet med rutepakka skal reduserte klimautslepp og bruk av bærekraftig drivstoff inkludert bruk av biogass eller drivstoff med tilsvarande miljøeffekt vektleggast. I evaluering av tilboda skal redusert klimautslepp vektast 40%.
3. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnaren av konkurransen.»

Røysting

Ryssdal sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om rutepakke i Nordhordland.
2. I det vidare arbeidet med rutepakka skal reduserte klimautslepp og bruk av bærekraftig drivstoff inkludert bruk av biogass eller drivstoff med tilsvarande miljøeffekt vektleggast. I evaluering av tilboda skal redusert klimautslepp vektast 40.
3. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnaren av konkurransen.

PS 16/17 Sotrasambandet, Rv 555 (Storavatnet- Kolltveit) - bompengesøknad

Forslag til innstilling

1. Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, går fylkestinget inn forfølgjande utbygging- og finansieringsopplegg for Rv555 Sotrasambandet (Storavatnet – Kolltveit):
 - Utbygging av Rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og eksisterande Rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
 - Det er lagt til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny Rv 555 Sotrasambandet vil bli på 39,50 kr i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og eksisterande veg:
 - 49 kr for takstgruppe 1 (køyretøy inntil 3 500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr for takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs. at takstgruppe 2 betaler det dobbelte av takstgruppe 1.
 - Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
 - Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.
 - Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opning av den nye vegen.
 - Dersom bompengeinntektene blir lågare enn føreset, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
 - Det blir føreset samla brutto bompengeinntekter på 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebdraget). Bompengebdraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebdraget utgjer bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga.
 - Det blir lagt til grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen og deretter med SSB sin konsumprisindeks.
2. Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa opp til om lag 2,7 mrd. kr, med tillegg av 10 pst. av til ei kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle påløpte renter og kostnader. Den samla lånegarantien blir 3 000 mill. kr. Garantien blir gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Garantien blir gitt under føresetnad om godkjenning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
3. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 20 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte høve forlengjast med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde i ytterlegare 2 år, jf. § 3 i garantiforskriftene

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Alternativ til fylkesrådmannen sitt forslag:

Sotra må få køfri kollektivtransport. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må regulerast for gjennomgåande kollektivtrase frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader, samt leggjast til rette for skinnegåande transport/bybane. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen komme tilbake med ny sak når det blir regulert gjennomgåande kollektivtrase på sambandet.»

Røysting

Hammer sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 3 røyster (Frp, SV).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Med atterhald om tilslutnad frå høyringskommunane, går fylkestinget inn forfølgjande utbygging- og finansieringsopplegg for Rv555 Sotrasambandet (Storavatnet - Kolltveit):
 - Utbygging av Rv 555 Sotrasambandet skal delfinansierast med bompengar. Innkrevinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og eksisterande Rv 555 (prinsipp 3) i tråd med tidlegare vedtak.
 - Det er lagt til grunn at gjennomsnittstaksten ved opninga av ny Rv 555 Sotrasambandet vil bli på 39,50 kr i 2017-prisnivå. Det er førebels lagt til grunn at dette vil gje følgjande takstnivå både på ny og eksisterande veg:
 - 49 kr for takstgruppe 1 (køyretøy inntil 3 500 kg inkl. køyretøy i køyretøygruppe M1) i bomstasjonane.
 - 98 kr for takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1), dvs. at takstgruppe 2 betaler det dobbelte av takstgruppe 1.
 - Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke.
 - Det blir lagt opp til at nullutsleppskøyretøy skal betale halvparten av ordinær takst for takstgruppe 1 i tråd med nasjonale retningslinjer.
 - Bompengerperioden blir sett til 20 år frå opning av den nye vegen.
 - Dersom bompengeneinntektene blir lågare enn føreset, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 pst. utover prisvekst og bompengerperioden forlengast med inntil fem år.
 - Det blir føreset samla brutto bompengeneinntekter på 7,0 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke lånerenter, kostnader til innkrevjing og drift av selskapet og bidraget til bygging av Sotrasambandet (bompengebidraget). Bompengebidraget vil bli fordelt på ei utbetaling ved opninga av vegen og deretter løpande utbetalningar fordelt over 20 år. Bompengebidraget utgjør bompengeselskapet sine plikter knytt til utbygginga.
 - Det blir lagt til grunn at takstar og kostnader skal prisjusterast med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til opninga av vegen og deretter med SSB sin konsumprisindeks.
2. Hordaland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa opp til om lag 2,7 mrd. kr, med tillegg av 10 pst. av til ei kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle påløpte renter og kostnader. Den samla lånegarantien blir 3 000 mill. kr. Garantien blir gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Garantien blir gitt under føresetnad om godkjenning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
3. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 20 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte høve forlengjast med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde i ytterlegare 2 år, jf. § 3 i garantiforskriftene.

PS 17/17 Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen sentrum til Fyllingsdalen - delstrekning 1 - Bergen kommune

Forslag til innstilling

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane – sentrum – Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunen sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.

2. Generelle merknader

Kostnader

Sjølv om Bybane til Fyllingsdalen er ei prioritert oppgåve vil fylkeskommunen leggja vesentleg vekt på kostnadssida både ved utbygging og drift ved val mellom ulike alternativ. Nokre kostnadskrevjande alternativ vil måtta krevje større grad av medfinansiering som enno ikkje er avklart.

Byutvikling

Banen vil i stor grad kunne bidra til positiv byutvikling i viktige senterområde og transformasjonsområder som Møllendal, Mindemyren, Fyllingsdalen og Spelhaugen. Byggetrinn 4 for Bybanen legg også til rette for å skape kompakte og oversiktlege byter mellom transportmidlane.

Kulturminne

Omsyn og prosess knytt til kulturminne har verknad for val av løysingar, og på område der det er konflikt vil formelle krav til prosess kunne ha konsekvensar for framdrift. Fylkesutvalet ber om at Bergen kommune gir prioritet for naudsynt dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservatoren.

Sykkel

Det er viktig å få opp andelen reiser med sykkel i Bergen og planen legg i stor grad til rette for sykling. Fylkesutvalet ber om at sykkeltraseen vert nærare vurdert i forhold til trafikktryggleik, kostnader og behov og bruk.

Kollektivtransportnettet

Sjølv med satsinga på bybane vil kollektivreiser med buss ha stort omfang og supplera bybanen. Det er knytt usikkerheit til verknaden av ulike tiltak for framkome med buss. Det bør opnast for forløpande vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særleg grad gjeld dette tverrgående linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen.

Kommunedelplan for kollektivtransportsystem mot vest må prioriterast.

3. Merknader til delstrekningar

Delstrekning 1 Nonnesenter – Kronstad

Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiserast og beskrivast betre saman med at tryggleik for gåande- og syklende sikrast.

Banen må sikrast føresetnader for 70 km/t hastigheit langs Store Lungegårdsvann.

Fylkesutvalet ser med uro på summen av dei store inngrepa der det historiske vegfaret Årstadgeilen opnar seg mot det som tidligare var hamneområdet til kongsgarden. Slik alternativ 2 ligg føre no, kan det ikkje tilråast. For ikkje å svekke leselegheita til Bergen si forhistorie bør sumverknaden av samferdslekonstruksjonane reduserast.

For tunnellingslag for Bybanen anbefaler Fylkesutvalet alternativ 1, som vil ligge nærast Møllendal sentrum, som vert vurdert til å vere meir skånsamt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha ei betre linjeføring og vil vere betre med tanke på flom enn nord-alternativet.

Sykkelløysing med flytting av uttrekksspor for jernbanen er berre aktuell dersom full statleg finansiering.

Fylkesutvalet tilrår at det berre blir lagt til rette for ein kompakt løysing ved Haukeland sjukehus.

Delstrekning 2 Mindemyren

Det er positivt at omsyn til syklende er godt ivaretatt. Reguleringa må også sikre rom for tverrgående buss-samband.

Planforslaget legg til rette for at Bybanen skal byggast med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalet kan ikkje akseptere mellombels løysingar som gir dårlegare linjeføring for Bybanen og auka kostnader.

Delstrekning 3 Mindemyren - Fyllingsdalen

I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybanehaldeplass opplevast som eit samla kollektivknutepunkt, og vert ein integret del av senterområdet som er under planlegging. Framkome for buss til og frå terminalen må gis prioritet.

Av omsyn til tryggleik må likerettarar for straumforsyning plasserast utanfor tunell, med mogeleg tilkomst for bil.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) sette på vegner av A, KrF, Sp, SV og H fram slikt forslag:

«Alternativ til fylkesrådmannen sitt forslag:

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane - sentrum - Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunen sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.
2. **Generelle merknader**

Klima og miljø

Det må ligge langsiktige klima- og miljømål til grunn for utbygginga av bybanenettet i Bergen. Bybanen er eit viktig tiltak for å fremje klima- og miljømåla for Bergen og Hordaland. Bergen tek mål av seg til 10 prosents nedgang i personbiltrafikken til 2020 og 20 % nedgang til 2030. For byvekstavtalane ligg nullvekstmål i personbiltrafikken til grunn. Derfor må veksten i trafikkarbeidet i hovudsak kome med kollektiv, sykkel og gange. Sidan første bybanestrekninga opna i 2010, har påstigninga til kollektive trafikkmiddel auka med om lag 45 %. Det må derfor ligge eit kostnadsbilete i botn som tek høgde for den høge klima- og samfunnsgevinsten tiltaket gjev.

Kostnader

Sjølv om Bybane til Fyllingsdalen er ei prioritert oppgåve vil fylkeskommunen leggja vesentleg vekt på kostnadssida både ved utbygging og drift ved val mellom ulike alternativ. Nokre kostnadskrevjande alternativ vil måtta krevje større grad av medfinansiering som enno ikkje er avklart.

Byutvikling

Bybanen er det viktigaste verkemiddelet for å restrukturere bymønsteret i Bergen og for å fremje miljøvenleg arealbruk. Bybanen byggjer ny by, og dette må gjerast med kvalitet for gåande og syklende i sentera og langs traséane. Tilrettelegging for nye bustads- og næringsområde og gode transportårer og møteplassar for gåande og syklende bør vere ein sjølvstøtt og integret del av planlegginga og bygginga av bybanen.

Banen vil i stor grad kunne bidra til positiv byutvikling i viktige senterområde og transformasjonsområder som Møllendal, Mindemyren, Fyllingsdalen og Spelhaugen. Byggetrinn 4 for Bybanen legg også til rette for å skape kompakte og oversiktlege byter mellom transportmidlane.

Kulturminne

Omsyn og prosess knytt til kulturminne har verknad for val av løysingar, og på område der det er konflikt vil formelle krav til prosess kunne ha konsekvensar for framdrift. Fylkesutvalet ber om at Bergen kommune gir prioritet for naudsynt dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservatoren.

Sykkel

Det er ei prioritert målsetting å få opp sykkelandelen i Bergen som berre er på 3 %. Det er viktig at det både ved bygging av nye vegar og ny bybanetrasé vert bygd parallelle og integrerte sykkelveggar. Sykkeltunnellen gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen er eit framtidssretta pilotprosjekt som binder saman to bydelar og som er eit type tiltak som vil få opp sykkelandelen, ikkje minst for reiser mellom arbeid og bustad.

Kollektivtransportnettet

Sjølv med satsinga på bybane vil kollektivreiser med buss ha stort omfang og supplera bybanen. Det er knytt usikkerheit til verknaden av ulike tiltak for framkome med buss. Det bør opnast for fortløpande vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særleg grad gjeld dette tverrgåande linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen.

Kommunedelplan for kollektivtransportsystem mot vest må prioriterast.

3. Merknader til delstrekningar

Delstrekning 1 Nonnesenter – Kronstad

Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiserast og beskrivast betre saman med at tryggleik for gåande og syklende sikrast.

Banen må sikrast føresetnader for 70 km/t hastigheit langs Store Lungegårdsvann.

Fylkesutvalet ser med uro på summen av dei store inngrepa der det historiske vegfaret Årstadgeilen opnar seg mot det som tidligare var hamneområdet til kongsgarden. Slik alternativ 2 ligg føre no, kan det ikkje tilråast. For ikkje å svekke leselegheita til Bergen si forhistorie bør sumverknaden av samferdslekonstruksjonane reduserast.

For tunnellinislag for Bybanen anbefaler fylkesutvalet alternativ 1, som vil ligge nærast Møllendal sentrum, som vert vurdert til å vere meir skånsamt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha ei betre linjeføring og vil vere betre med tanke på flom enn nord-alternativet.

Sykkelløysing med flytting av uttrekksspor for jernbanen er berre aktuell dersom full statleg finansiering.

Fylkesutvalet tilrår at løysinga ved Haukeland sjukehus lyt vere tenleg for heile helseklynga, også for Haraldsplass sjukehus.

Delstrekning 2 Mindemyren

Det er positivt at omsyn til syklende er godt ivaretatt. Reguleringa må også sikre rom for tverrgåande buss-samband.

Planforslaget legg til rette for at Bybanen skal byggast med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalet kan akseptere mellombels løysingar dersom dette gjer det mogleg å oppretthalde dei mange arbeidsplassane i anleggsfasen og den første driftsfasen.

Delstrekning 3 Mindemyren - Fyllingsdalen

I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybanehaldeplass opplevast som eit samla kollektivknutepunkt, og vert ein integrert del av senterområdet som er under planlegging. Framkome for buss til og frå terminalen må gjevast prioritet.

Av omsyn til tryggleik må likerettarar for straumforsyning plasserast utanfor tunell, med mogeleg tilkomst for bil.»

Gustav Bahus (Frp) sette fram slik protokollmerknad:

«Frp sin fylkestingsgruppe vil i sak om Bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen be om at det ikke må bli konflikt mellom bybaneprojektet og dets trasévalg og projektet «Tog Åsane - Flesland» utarbeidet og utredet av NSB Trafikk og plan.»

Marthe Hammer (SV) sette fram slik protokollmerknad:

«Det er to ulike alternativ for bybane tunnelinnslag, samt to ulike alternativ for sykkelrute, i Fløen/Møllendal. Sjølv om ein her tar stilling til eitt alternativ vil ein i det vidare reguleringsarbeidet og planleggingsarbeidet vere open for å endre dette i tråd med lokale innspel og det som kjem fram av undersøkingar. Det er viktig at ein legg opp til ei sykkelrute som er god og tilfredsstillende krav til sykkelhovudrute. Dette uavhengig av finansieringsløysing.»

Røysting

Rasmussen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane - sentrum - Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunen sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.
2. **Generelle merknader**

Klima og miljø

Det må ligge langsiktige klima- og miljømål til grunn for utbygginga av bybanenettet i Bergen. Bybanen er eit viktig tiltak for å fremje klima- og miljømåla for Bergen og Hordaland. Bergen tek mål av seg til 10 prosents nedgang i personbiltrafikken til 2020 og 20 % nedgang til 2030. For byvekstavtalane ligg nullvekstmål i personbiltrafikken til grunn. Derfor må veksten i trafikkarbeidet i hovudsak kome med kollektiv, sykkel og gange. Sidan første bybanestrekninga opna i 2010, har påstigninga til kollektive trafikkmiddel auka med om lag 45 %. Det må derfor ligge eit kostnadsbilete i botn som tek høgde for den høge klima- og samfunnsgevinsten tiltaket gjev.

Kostnader

Sjølv om Bybane til Fyllingsdalen er ei prioritert oppgåve vil fylkeskommunen leggja vesentleg vekt på kostnadssida både ved utbygging og drift ved val mellom ulike alternativ. Nokre kostnadskrevjande alternativ vil måtta krevje større grad av medfinansiering som enno ikkje er avklart.

Byutvikling

Bybanen er det viktigaste verkemiddelet for å restrukturere bymønsteret i Bergen og for å fremje miljøvenleg arealbruk. Bybanen byggjer ny by, og dette må gjerast med kvalitet for gåande og syklande i sentra og langs traséane. Tilrettelegging for nye bustads- og næringsområde og gode transportårer og møteplassar for gåande og syklande bør vere ein sjølvstendig og integrert del av planlegginga og bygginga av bybanen.

Banen vil i stor grad kunne bidra til positiv byutvikling i viktige senterområde og transformasjonsområder som Møllendal, Mindemyren, Fyllingsdalen og Spelhaugen. Byggetrinn 4 for Bybanen legg også til rette for å skape kompakte og oversiktlege byter mellom transportmidlane.

Kulturminne

Omsyn og prosess knytt til kulturminne har verknad for val av løysingar, og på område der det er konflikt vil formelle krav til prosess kunne ha konsekvensar for framdrift. Fylkesutvalet ber om at Bergen kommune gir prioritet for naudsynt dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservatoren.

Sykkel

Det er ei prioritert målsetting å få opp sykkelandelen i Bergen som berre er på 3 %. Det er viktig at det både ved bygging av nye vegar og ny bybanetrasé vert bygd parallelle og integrerte sykkelvegar. Sykkeltunnelen gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen er eit framtidretta pilotprosjekt som binder saman to bydelar og som er eit type tiltak som vil få opp sykkelandelen, ikkje minst for reiser mellom arbeid og bustad.

Kollektivtransportnettet

Sjølv med satsinga på bybane vil kollektivreiser med buss ha stort omfang og supplera bybanen. Det er knytt usikkerheit til verknaden av ulike tiltak for framkome med buss. Det bør opnast for

fortløpande vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særleg grad gjeld dette tverrgående linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen.

Kommunedelplan for kollektivtransportsystem mot vest må prioriterast.

3. Merknader til delstrekningar

Delstrekning 1 Nonnesenter – Kronstad

Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiserast og beskrivast betre saman med at tryggleik for gåande og syklande sikrast.

Banen må sikrast føresetnader for 70 km/t hastigheit langs Store Lungegårdsvann.

Fylkesutvalet ser med uro på summen av dei store inngrepa der det historiske vegfaret Årstadgeilen opnar seg mot det som tidligare var hamneområdet til kongsgarden. Slik alternativ 2 ligg føre no, kan det ikkje tilrådest. For ikkje å svekke leselegheita til Bergen si forhistorie bør sumverknaden av samferdslekonstruksjonane reduserast.

For tunnellinislag for Bybanen anbefaler fylkesutvalet alternativ 1, som vil ligge nærast Møllendal sentrum, som vert vurdert til å vere meir skånsamt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha ei betre linjeføring og vil vere betre med tanke på flom enn nord-alternativet.

Sykkelløysing med flytting av uttrekksspor for jernbanen er berre aktuell dersom full statleg finansiering.

Fylkesutvalet tilrår at løysinga ved Haukeland sjukehus lyt vere tenleg for heile helseklynga, også for Haraldsplass sjukehus.

Delstrekning 2 Mindemyren

Det er positivt at omsyn til syklande er godt ivaretatt. Reguleringa må også sikre rom for tverrgående buss-samband.

Planforslaget legg til rette for at Bybanen skal byggast med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalet kan akseptere mellombels løysingar dersom dette gjer det mogleg å oppretthalde dei mange arbeidsplassane i anleggsfasen og den første driftsfasen.

Delstrekning 3 Mindemyren - Fyllingsdalen

I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybanehaldeplass opplevast som eit samla kollektivknutepunkt, og vert ein integrert del av senterområdet som er under planlegging. Framcome for buss til og frå terminalen må gjevast prioritet.

Av omsyn til tryggleik må likerettarar for straumforsyning plasserast utanfor tunell, med mogeleg tilkomst for bil.

Protokollmerknad frå Frp

Frp sin fylkestingsgruppe vil i sak om Bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen be om at det ikke må bli konflikt mellom bybaneprojektet og dets trasévalg og projektet «Tog Åsane - Flesland» utarbeidet og utredet av NSB Trafikk og plan.

Protokollmerknad frå SV

Det er to ulike alternativ for bybane tunnelinnslag, samt to ulike alternativ for sykkelrute, i Fløen/Møllendal. Sjølv om ein her tar stilling til eitt alternativ vil ein i det vidare reguleringsarbeidet og planleggingsarbeidet vere open for å endre dette i tråd med lokale innspel og det som kjem fram av undersøkingar. Det er viktig at ein legg opp til ei sykkelrute som er god og tilfredsstillende krav til sykkelhovudrute. Dette uavhengig av finansieringsløysing.

PS 18/17 Innføring av AutoPASS i ferjedrifta i Hordaland - Status

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet godkjenner bruk av Statens Vegvesens AUTO-passregulativ på fylkesvegferjesambanda i Hordaland.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkesutvalet godkjenner bruk av Statens Vegvesens AUTO-passregulativ på fylkesvegferjesambanda i Hordaland.

PS 19/17 Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - planforslag

Forslag til innstilling

1. Planforslag, Regional transportplan Hordaland 2018-2029, vert sendt på høyring i medhald av plan- og bygningslova § 8-3.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Planforslag, Regional transportplan Hordaland 2018-2029, vert sendt på høyring i medhald av plan- og bygningslova § 8-3.

PS 20/17 Ny takstsonestruktur i Hordaland

Forslag til innstilling

1. Skyss startar arbeidet med å førebu innføring av ny sonestruktur.
2. Ny sonestruktur vert innført i løpet av 2018, under føresetnad av at ein sikrar finansiering for tiltaket.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Stein Inge Ryssdal (H) sette fram slikt forslag:

«Endring punkt 2:

2. Ny sonestruktur skal innførast i løpet av 2018. Fylkesrådmannen skal innarbeide tiltaket i sitt forslag til budsjett for 2018.»

Ryssdal trekte forslaget sitt.

Geir Angeltveit (V) sette på vegner av V, H, Frp og MDG fram slikt forslag:

1. «Skyss startar arbeidet med innføring av ny sonestruktur.
2. Ny sonestruktur skal innførast i løpet av 2018. Fylkesrådmannen skal innarbeida kostnaden i forslag for budsjett for 2018.»

Røysting

Angeltveit sitt forslag fekk 7 røyster (V, H, Frp, MDG) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk 8 røyster (A, Sp, KrF, SV) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Skyss startar arbeidet med å førebu innføring av ny sonestruktur.
2. Ny sonestruktur vert innført i løpet av 2018, under føresetnad av at ein sikrar finansiering for tiltaket.

PS 21/17 Fråsegn - Statleg kommunedelplan for E39 Stord - Os

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet meiner statleg kommunedelplan for E39 gir eit godt grunnlag for vidare planlegging av E39 på strekninga Stord-Os.
2. Fylkesutvalet rår til at alternativ B med midtre kryssing av Langenuen blir vald. Dette alternativet gir høgast samfunnsnytte, og fylkesutvalet kan ikkje sjå at det er lokale eller regionale omsyn som tilseier at andre alternativ vert vald.
3. Fylkesutvalet rår sterkt i frå alternativ D grunna store negative konsekvensar for nasjonale kulturminneverdiar.
4. Fylkesutvalet vektlegg omsynet til nasjonale og regionale kulturminneverdiar, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet. Fylkesutvalet rår difor til at ein kryssar Bårdsundet gjennom senketunnel.
5. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan. Det må leggjast vekt på følgjande i vidare planprosess:
 - a. Fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter.
 - b. Dei arkeologiske undersøkingane vert utført så tidleg som mogeleg i planprosessen
 - c. Å redusere totalkostnadene i prosjektet gjennom:
 - Å vurdere to-felts veg som standard på vegen
 - Å vente med bygginga av strekninga Ådland – Mehammar
 - Avsetje tilstrekkeleg med planressursar til å kunne avklare teknologival for kryssing av Bjørnafjorden
6. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.
7. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklande og gåande over bruene. Særleg ein sykkelveg over Bjørnafjorden kan ha stor betydning i ein reiselivssamanheng.
8. Trafikken kan forventast å auke på Fv 49 mellom Søreid og Våge, samt på Fv83 mellom kryss ved Fv49 nord for Søreid til Gjøvåg ved Reksteren. Fylkesutvalet meiner prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge.
9. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39. Kommunedelplanen bør difor leggje opp til at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinherad. Fylkesutvalet ber Statens Vegvesen om å inkludere ei samfunnsøkonomisk vurdering av eit nytt ferjestø i nærleiken av Førland.

10. Fylkesutvalet meiner det må arbeidast vidare med å etablere eit nytt ferjesamband mellom Austevoll og Reksteren til erstatning for sambanda Hufthamar-Krokeide og Sandvikvåg-Husavik. På sikt kan det vere aktuelt å byggje eit kryss ved Flygansvær, og vidare planlegging må ta høgde for dette.
11. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.
12. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyringsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Svein Halleraker (H) stilte spørsmål om habiliteten sin fordi det etter oppslag i media kan verke som han har hatt oppdrag for NHO. Han har ikkje hatt slike oppdrag. Halleraker gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Svein Halleraker ikkje var inhabil etter forvaltningslova § 6, 2. ledd.

Svein Halleraker tiltredde saksbehandlinga.

Synnøve Solbakken (A) sette på vegner av A, Sp og KrF fram slikt forslag:

1. «Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging av E 39 skjer som statleg plan.
2. Fylkesutvalet rår til at alternativ F med søre kryssing av Langenuen blir vald. Dette alternativet gir høg samfunnsnytte, og er i tråd med lokale og regionale innspel.
3. Dersom ikkje E 39-prosjektet kan gjennomførast med lågare kostnadsramma og samstundes redusere store naturinngrep blant anna i Søre Øyane i Os bør ein på ny vurdere indre trasé for ferjefri E 39.
4. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.
5. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklende og gåande over bruene, det er bra for miljø, klima og god folkehelse.
6. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39. Kommunedelplanen bør difor leggje opp til at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinnherad. Fylkesutvalet ber Statens Vegvesen om å inkludere ei samfunnsøkonomisk vurdering av eit nytt ferjestø i nærleiken av Førland.
7. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.
8. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyringsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV og MDG fram slikt forslag:

1. «Fylkesutvalet meiner statleg kommunedelplan for E39 ikkje gir eit godt grunnlag for vidare planlegging av E39 på strekninga Stord-Os.
2. Planen er i strid med vedtekne regionale og nasjonale klimamål i Klimaplan for Hordaland, samt nasjonale målsettingar i Klimaforliket og Paris avtalen.
3. Planen har ikkje tilfredsstillande løysingar på følgjande problemstillingar:
 1. Plandokumentet viser at prosjektet ikkje er lønsamt. Det går fram at prosjektet Stord-Os er rekna å ha ein netto nytte tilnærma lik 0. Dette til tross for at ein har lagt til grunn ein særskild kraftig trafikkauke ved nytt samband (ca. femdobling).
 2. Kommunedelplanen for E39 Stord-Os fører til uakseptabel øydelegging av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Stord, Tysnes og Os.
 3. 40 viktige naturtypar av nasjonal og internasjonal verdi, som vi har eit særleg forvaltningsansvar for verta råka, deriblant fleire regnskogområde på Tysnes. Prosjektet står førebels i sterk kontrast til den nasjonale måla om å redusera den negative utviklinga på trua artar og naturtypar, jf. Meld. St. 14 (2015-2016).
4. Fylkesutvalet etterlyser ein betre visualisering, herunder 3D-film, av dei omfattande landskapsinngrepa ein firefelts motorveg vil føra til i dei sårbare kystområda.
5. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet.
6. Fylkesutvalet ber departementet om å stogga all planlegging av fjordkryssing av Bjørnafjorden i samband med E39 Hordfast.
7. Fylkesutvalet ber departementet / Statens vegvesen gjera ny utgreiing om alternativ E39 tofelts trafikksikker bruksveg via indre trasé med gode løysingar for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, samt eit alternativ for miljøvenlege ferjer.
8. Fylkesutvalet meiner vidare planprosess bør gjennomførast som ein kommunal planprosess.
9. Fylkesutvalet meiner at prosjektets skisserte kostnader er uakseptable og vil stå i vegen for andre viktige prosjekt i fylket. Det er i tillegg knytt høg usikkerheit til storleik og risiko ved ein eventuell framtidig fylkeskommunal garanti til prosjektet.»

Svein Halleraker (H) sette fram slikt forslag:

«Endringar, med utgangspunkt i Solbakken sitt forslag:

(a) Endring punkt 1:

Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statlig plan. Fergefri E39 Stord-Os må inn første periode av kommende NTP og få byggestart snarest mulig. For å oppnå dette er det helt avgjørande å ha fokus på løysingar som gir mulighet for realisering innanfor realistiske kostnadsrammer samtidig som prosjektets overordnede funksjonelle og kvalitative målsettingar beholdes.

(b) Nytt punkt 6:

Foreliggende forslag til kommuneplan er gjennomført som statlig plan. Fylkesutvalget meiner at en statlig kommunedelplan også bør fastsette aktuelle tilførselsveier fra Austevoll og Kvinnherad, inn mot E39.»

Gustav Bahus (Frp) sette fram slikt forslag:

«Som fylkesrådmannen sitt forslag, med slike endringar:

(a) Endring punkt 2: (endringa er understreka)

Fylkesutvalet rår til at alternativ B med søndre kryssing av Langenuen (alternativ F) blir vald. Dette alternativet gir høgast samfunnsnytte, og fylkesutvalet kan ikkje sjå at det er lokale eller regionale omsyn som tilseier at andre alternativ vert vald.

(b) Punkt 3 utgår.

(c) Endring punkt 5: (berre første setning, resten utgår)

Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan.

(d) Punkta 8, 9, 10 og 11 vert erstatta av eitt punkt:

Langs heile planområdet må det sikrast gode tilførselsveggar og andre forbindelsar i tillegg til gode tverrforbindelsar i dialog med dei berørte kommunane.

(e) Nytt punkt:

Når det gjeld ilandføring av gang- og sykkelsti i Søre Øyane, ber fylkesutvalet om at det vert vurdert ulike ilandføringspunkt for å skåna dei høgt verdsette rekreasjonsområda i Søre Øyane i størst mogleg grad. Vi ber vidare om at det blir bakt inn naudsynte avbøtande tiltak både for å redusere lyd og dempe det visuelle inntrykket.

(f) Nytt punkt:

Fylkesutvalet ber om at fyllmasse for senketunnell vert lagt lengst mogleg bort frå land, og at det vert lagt til rette for båtferdsel mellom kunstig øy og landsida. Fylkesutvalet vil stilla krav om at mest mogleg av utstyr og fyllmasser vert transportert sjøvegen via lekter for å unngå unødig tung anleggstrafikk i nærområdet i Søre Øyane. Anleggvegen som skal etablerast, må leggjast med minst mogleg inngrepen i naturen, og det må i anleggsfasen leggjast til rette for at friområda rundt kan nyttast. Anleggsvegen må planleggjast nøye slik at den blir liggjande over kortast mogleg tid, og raskast mogleg omgjerast til gang- og sykkelsti.

(g) Nytt punkt:

Tilrettelegging for syklende har vore ei viktig føring i planarbeidet og noko fylkesutvalet støttar. I det vidare planarbeidet ønskjer vi at det vert lagt til rette for eit gjennomgåande godt tilbod for syklende frå Søre Øyane til Sveгатjørn.»

Nils-Anders Nøttseter (MDG) sette på vegner av MDG og SV fram slikt protokollmerknad:

«MDG og SV arbeider vidare med saken frem til fylkesutvalget for å se om det lar seg gjøre å komme frem til et bedre helhetlig hørings svar.»

Røysting

I røystinga tok utvalsleiaren tok utgangspunkt i Solbakken sitt forslag.

Hammer sitt forslag fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Halleraker sitt forslag (a), endring punkt 1, fekk 5 røyster (H, Frp) og fall.

Solbakken sitt forslag punkt 1 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (SV, MDG).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 fekk 3 røyster (2H, 1Frp) og fall.

Frp sitt forslag (a), endring punkt 2, fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Solbakken sitt forslag punkt 2 fekk 11 røyster (A, Sp, KrF, V, H) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Solbakken sitt forslag punkt 3 fekk 7 røyster (A, Sp, KrF) og fall.

Solbakken sitt forslag punkt 4 fekk 13 røyster (A, Sp, KrF, V, H, Frp) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Frp sitt forslag (c), endring punkt 5, fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Solbakken sitt forslag punkt 5 fekk 13 røyster (A, Sp, KrF, V, Frp, H) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Halleraker sitt forslag (b), nytt punkt 6, fekk 5 røyster (H, Frp) og fall.

Solbakken sitt forslag punkt 6 fekk 10 røyster (A, Sp, KrF, H) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Solbakken sitt forslag punkt 7 fekk 8 røyster (A, Sp, KrF, V) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Solbakken sitt forslag punkt vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (SV, MDG).

Frp sitt forslag (d), nytt punkt, fekk 8 røyster (Frp, H, KrF, Sp) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Frp sitt forslag (e), nytt punkt, fekk 5 røyster (Frp, H) og fall.

Frp sitt forslag (f), nytt punkt, fekk 5 røyster (Frp, H) og fall.

Frp sitt forslag (g), nytt punkt, fekk 3 røyster (Frp, V) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging av E 39 skjer som statleg plan.
2. Fylkesutvalet rår til at alternativ F med søre kryssing av Langenuen blir vald. Dette alternativet gir høg samfunnsnytte, og er i tråd med lokale og regionale innspel.
3. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstigning ved Sveгатjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.
4. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklande og gåande over bruene, det er bra for miljø, klima og god folkehelse.
5. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39. Kommunedelplanen bør difor leggje opp til at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinherad. Fylkesutvalet ber Statens Vegvesen om å inkludere ei samfunnsøkonomisk vurdering av eit nytt ferjestø i nærleiken av Førland.
6. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.
7. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyringsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare.
8. Langs heile planområdet må det sikrast gode tilførselsveggar og andre forbindelsar i tillegg til gode tverrforbindelsar i dialog med dei berørte kommunane.

Protokollmerknad frå MDG og SV

MDG og SV arbeider vidare med saken frem til fylkesutvalget for å se om det lar seg gjøre å komme frem til et bedre helhetlig hørings svar.

PS 22/17 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

TYSDAG 07.02.2017

Synfaringar i Nordhordland

Møte på «Hagellia matstove» med orienteringar:

- Avdelingsdirektør **Olav Finne** frå Statens vegvesen orienterte om Nordhordlandspakken - status og plan for gjennomføring og FV 565 Alverstraumen bru.
- Prosjektleder for Nordhordlandspakken i Statens vegvesen, **Svein Rosseland**, orienterte om dei 19 prosjekta i Nordhordlandspakken.
- Rådmann i Lindås kommune, **Ørjan Raknes Forthun**, orienterte om sentrumsplanen for regionsenteret Knarvik, med særleg vekt på tilhøva for gåande og syklende.
- Ordførar i Fedje kommune, **Stian Herøy**, tok opp tema knytt til ferje.
- Ordførar i Meland kommune, **Øyvind Oddekalv**, tok opp tema knytt til beredskap og samferdsel i kommunen.

Utvalet hadde busstur via Alversund med stopp for å sjå på traséar for ny bru, og vidare over Radøy og gjennom Austrheim til Mongstad. Undervegs var det orientering frå Statens vegvesen og kommunane om aktuelle samferdselsprosjekt.

Møte med TMC (Technology Centre Mongstad).

- Adm.dir. **Roy Vardheim** orienterte om klimautfordringar, Co2-fangst og lagring/bruk.
- Driftsoperator **Tom Roger Lid** orienterte om NAM (Nasjonal Algepilot Mongstad).

ONSDAG 08.02.2017

Orienteringar

Arbeidande styreleiar **Paul M. Nilsen** orienterte om det nye bompengeselskapet for vestlandet, Sørvest Bomvegselskap AS - status for organisering og framdrift.

Skyss v/direktør **Oddmund Sylta** orienterte om auken i reisetal i 2016.

Statens vegvesen v/rådgjevar **Kaisa Tonheim Banne** opplyste at

- det vert stenging i Deildo i fem veker frå 27. februar på grunn av opprydding
- Eidfjordtunellen og Måbøtunellen vert nattestengd på grunn av vegarbeid

Statens vegvesen v/sjefingeniør **Asbjørn Valen** orienterte om Masfjordbrua. Også ordførar i Masfjorden, **Karstein Totland**, orienterte om ny bru over Masfjorden.

Astrid Aarhus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Ved fleire høve har eg fått spørsmål om sikring / tryggleik for born på buss. Sikkerheit for borna er ein viktig faktor for at bussen skal vere eit godt alternativ for barnefamiljar. Enkelte bussar har installert barnesete, men det er ikkje ein oversikt for publikum over kva busser dette gjeld. Barneseta er også plasserte slik at ein ikkje samstundes kan ta ansvar for å halde på ei barnevogn. Skyss sin informasjon til reisande med barn er også mangelfull på nettsidene og kunne vore betre.

Spørsmål:

Kor mange prosent av bussavgangane vert køyrde av bussar med barnesete?

Og korleis vurderer ein kva som er trygt når ein reiser med små born i barnevogn?»

Det var utarbeidd slikt svar:

«Kor mange prosent av bussavgangene køyres av bussar med barnesete?»

For bussar i trafikk for Skyss er det barnesete i bussar i såkalla klasse 2 (langrutevogner). I desse bussane er det 2 stk. barneseter per buss. Tabellen under viser del av totalt mengd bussar med barnesete i dei ulike ruteområda, samt kor stor andel av ruteproduksjonen som vert køyrt med bussar i klasse 2.

	Totalt tal bussar	Bussar med barnesete	% bussar med barnesete	% produksjon med barnesete
Austevoll	9	9	100 %	100 %
Modalen og Vaksdal *	11	2	18 %	24 %
Hardanger og Voss *	130	110	85 %	96 %
Nordhordland	68	68	100 %	100 %
Bergen Sentrum	113	50	44 %	31 %
Bergen Nord	115	76	66 %	70 %
Osterøy	27	19	70 %	81 %
Servicelinjen	3	0	0 %	0 %

*= Køyretøy utan barnesete i Modalen og Vaksdal, Hardanger og Voss er i hovudsak minibussar.

«Og korleis vurderer ein kva som er trygt når ein reiser med små born i barnevogn?»

Tryggleik i buss er regulert gjennom køyretøysforskrifta og vegtrafikklova som blant anna set krav til utforming av dei ulike busstypene. For barn under 3 år skal det vere minst to godkjende sitteplassar eller minst to sitteplassar kor det kan festast sikringsutstyr for barn under 3 år (følgjer av køyretøysforskrifta). Dette kravet gjeld berre for bussar registrert før 15.september 2012.

«Bybussar» i klasse 1 er fritatt frå reglar om minst to godkjende sitteplassar for barn under 3 år (kjelde: vegvesen.no). I Skyss sine busskontraktar er det for bussar i klasse 2 (langrutevogner) stilt krav om to integrerte sitteplassar for barn under 3 år.»

YMSE

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 14-21/17, PS 23/17.

Fylkesdirektør samferdsel opplyste at det truleg vert eit ekstra møte i utval for miljø og samferdsel tysdag 21. februar.

PS 23/17 Innsamling av herreløst avfall

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.02.2017

Saka vart lagt fram i møtet utan saksførelegg.

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) sette på vegner av A, SV, Sp og KrF fram slikt forslag:

«Plast som er kastet i naturen er et stort naturproblem. Det er et problem i seg selv da mye av plasten kan inneholde giftige tilsetningsstoffer som kan lekke ut. Et annet problem er at fugler og dyr kan skade seg på det, ved enten å spise det, eller sette seg fast i avfallet. Etter at en sjelden val nylig døde som følge av inntak av store mengder plast har mange frivillige engasjert seg for å samle inn plast som ligger slengt i naturen. Dette avfallet må håndteres. Hordaland fylkeskommune ønsker å bidra til dugnaden.

Fylkesutvalget setter av 750 000 kroner til tiltaket, dekket av potten på 4 millioner kroner til styrking av klimaplanens handlingsprogram. Midlene skal kanaliseres gjennom Bergen og omland friluftsråd.»

Det vart stilt spørsmål om følgjande var inhabile, sidan dei har tilknytning til selskap som kan dra nytte av løyvinga:

- Gustav Bahus, styremedlem i BIR
- Jon Askeland, styremedlem i Bergen og omland friluftsråd
- Kari Torkildsen Utkilen, styremedlem i NGIR, Nordhordland og Gulen interkommunale renovasjonsselskap.

Bahus, Askeland og Utkilen gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile.

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Gustav Bahus, Jon Askeland og Kari Torkildsen Utkilen var inhabile etter forvaltningslova § 6, 1. ledd.

Gustav Bahus, Jon Askeland og Kari Torkildsen Utkilen gjekk frå under behandlinga av saka. Det var 12 representantar til stades.

Røysting

Rasmussen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Plast som er kastet i naturen er et stort naturproblem. Det er et problem i seg selv da mye av plasten kan inneholde giftige tilsetningsstoffer som kan lekke ut. Et annet problem er at fugler og dyr kan skade seg på det, ved enten å spise det, eller sette seg fast i avfallet. Etter at en sjelden val nylig døde som følge av inntak av store mengder plast har mange frivillige engasjert seg for å samle inn plast som ligger slengt i naturen. Dette avfallet må håndteres. Hordaland fylkeskommune ønsker å bidra til dugnaden.

Fylkesutvalget setter av 750 000 kroner til tiltaket, dekket av potten på 4 millioner kroner til styrking av klimaplanens handlingsprogram. Midlene skal kanaliseres gjennom Bergen og omland friluftsråd.