

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Fylkesutvalsalen, fylkeshuset
Dato: 08.06.2017
Tidspunkt: 11.00-17.05

Følgjande faste medlemmer møtte:

Namn	Funksjon	Parti	Merknad
Synnøve Solbakken	Medlem	A	
Atle Kvåle	Medlem	A	
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A	
Per Lerøy	Medlem	A	
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H	
Svein Halleraker	Medlem	H	Til kl. 16.35
Gustav Bahus	Medlem	Frp	
Natalie Antonia Golis	Medlem	MDG	Til kl. 16.10
Nils T. Bjørke	Leiar	Sp	
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Geir Angeltveit	Medlem	V	

Følgjande medlemer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Parti
Iiril Schau Johansen	Medlem	H
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	Frp
Jon Askeland	Medlem	Sp
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KrF

Følgjande varamedlemer møtte:

Namn	Møtte for	Parti
John Torgeir Torsvik	Iiril Schau Johansen	H
Inger Ulvund	Renate Møgster Klepsvik	Frp
Per Roald Hasborg	Jon Askeland	Sp
Gina Gjerme	Astrid Aarhus Byrknes	KrF
Silja Ekeland Bjørkly	Stein Inge Ryssdal	H
Silje Hjemdal	Inger Ulvund	Frp

Frå administrasjonen møtte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør samferdsel
Thorbjørn Aarethun	Seksjonsleiar transportplanseksjonen/stedfortredar
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Sølve Sundbø	Klima- og naturressurssjef, regionalavdelinga
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 70/17	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 71/17	Godkjenning av møtebok førre møte		
PS 72/17	Referatsaker (meldingar)		
RS 39/17	Rapport frå Nordsjøkommisjonen - møte i Energy and Climate Change Group 19.-21.april 2017	2017/4254	
RS 40/17	Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner - invitasjon til å søke om midler for 2018	2014/23709	
RS 41/17	Belønningsordningen - Bergen 2015-2018. Utbetaling av midler for 2017 og svar på søknad om ekstra midler i 2017	2014/10571	
RS 42/17	Spørsmål om Kvinnherads tilknytning til ny E39	2014/15115	
RS 43/17	Kommentar til omlegging av takst og rabattsystem for Vossapakken	2017/3919	
RS 44/17	Bompengar Svelgane og Bolstad - timesregel	2014/13939	
RS 45/17	Melding om framdriftsplan og status på investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP	2017/4336	
RS 46/17	Melding om utsetting av framlegginga av sak om sjåførfasilitetar	2017/3152	
RS 47/17	Feil på sanntidsinformasjonssystemet	2017/938	
RS 48/17	Spørsmål om verdikort på ferje	2017/938	
RS 49/17	Melding om tunneloppgradering	2016/149	
RS 50/17	Spørsmål og oversendingsforslag i Utval for miljø og samferdsel per juni 2017	2017/938	
RS 51/17	Nytt avtaleverk for bompengeselskapene	2015/3190	
RS 52/17	Administrativ høyringsuttale Melding til Stortinget nr. 26 "Industrien - grønnere, smartere og mer nyskapende"	2017/3641	
PS 73/17	Byvekstavtale for Bergen	2014/54	
PS 74/17	Bompengesøknad for ny bypakke i Bergen, perioden 2018 - 2037	2017/3552	
PS 75/17	Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - framlegg av plan etter høyring	2015/10633	
PS 76/17	Hydrogenteknologi i Hordaland	2016/34157	
PS 77/17	Framlegg til biogasstrategi for Hordaland	2016/9781	
PS 78/17	Evaluering av Bybanen	2015/8900	
PS 79/17	Ymse		
PS 80/17	Melding om framdriftsplan og status på investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP		Sak lagt fram i møtet

PS 70/17 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Etter forslag frå Stein Inge Ryssdal (H), vedtok utval for miljø og samferdsel samrøystes å setje følgjande sak på saklista for møtet utan saksførelegg:

- RS 45/17 vart omgjort til ny sak PS 80/17 Melding om framdriftsplan og status på investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP.

Vedtak

Innkallinga vart godkjend utan merknader.

Saklista vart godkjend med merknaden over.

PS 71/17 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Vedtak

Møteprotokollen frå møte 10.05.2017 vart godkjend utan merknader.

PS 72/17 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Vedtak

Referatsaker 39-52/17 vart refererte.

PS 73/17 Byvekstavtale for Bergen

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til framforhandla byvekstavtale 2017-2023, og godkjenner denne avtalen som grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergen, mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og staten.
2. Fylkestinget føreset at avtalen vert revidert med grunnlag i vedtekne rammer for byvekstavtaler i Nasjonal transportplan 2018-2029. I ein slik revisjon må det og vurderast om avtaleområdet skal utvidast til å gjelde omlandskommunar til Bergen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Stein Inge Ryssdal (H) stilte spørsmål om han var inhabil. Som tilsett i Bybanen Utbygging vil det ha betydning for han om ei vidare utbygging av Bybanen finn stad eller ikkje. Han er også styremedlem i Bergen Bompengeselskap. Inger Ulvund (Frp) stilte spørsmål om ho var ugild fordi ho er styremedlem i Bergen Bompengeselskap.

Ryssdal og Ulvund gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at dei var inhabile etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e) og 2. ledd.

Stein Inge Ryssdal og Inger Ulvund gjekk frå under behandlinga av saka. Silja Ekeland Bjørkly (H) møtte for Ryssdal, medan Silje Hjemdal (Frp) møtte for Ulvund.

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slik forslag:

«Endring av punkt 2:

1. setning: Setje komma etter 2017-2023: , seinast våren 2018,

2. setning vert endra til:

I ein slik revisjon må avtaleområdet utvidast til å gjelde omlandskommunar til Bergen.»

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slik protokollmerknad:

«FrP stemmer imot avtalen slik den er fremlagt i sin helhet.

- Bybanen er antageligvis en av de dyreste kollektivløsningene vi kan anskaffe. Det finnes rimeligere, bedre og mer kostnadseffektive kollektivløsninger.
- Fylkeskommunens driftskostnader av bybanetraseer til Fyllingsdalen, Åsane og Flesland er ikke dokumentert. FrP er bekymret for at kostnadene er av en slik størrelsesorden at det vil gå ut over andre viktige oppgaver som fylkeskommunen har, eksempelvis drift av videregående skoler.
- Finanskostnadene rundt bybanens infrastruktur vil belaste bilistene gjennom bompenger på en usosial måte, og byens tilgjengelighet blir sterkt redusert gjennom videre utbygging av bybanetraseer.
- Det finnes i dag mange miljøvennlige kollektivløsninger som er vel så effektiv for bergenserne.
- Ved sperring av veier, bortfall av parkeringsplasser og en bybanetrase gjennom sentrum, vil fremkommeligheten for næringsdrivende bli sterkt redusert med de konsekvenser det vil medføre.
- FrP mener at bilistene betaler uforholdsmessig mye i forhold til hva de får igjen.»

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

«Tillegg:

1. «Bymiljøtunnelen» er ikke et tiltak som er i tråd med målsettinger for tydeligere ivaretagelse av klima- og miljøhensyn eller vedtatt mål i Bergen bystyre om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.
2. Fylkestinget understreker at det er helt nødvendig å unngå en økning av den samlede vegkapasiteten for privatbiltransporten i Bergen, dersom vi skal nå målene om reduserte klimagassutslipp, god luftkvalitet og reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.
3. På bakgrunn av mangelfull statlig oppfølging av finansielle forpliktelser i Bergensprogrammet siden 2002 samt de store utfordringene fremover for å sikre at all vekst i transportsystemet tas av kollektivtransport, sykkel og gange, må den statlige delen av finansieringen av Bybaneutbyggingen økes til minimum 70 %.
4. Fylkestinget vil utrede en fase II for bybanen med hurtiglinjer etter at bybanen er bygget til alle bydeler.»

Røysting

Bjørkly sitt forslag fekk 3 røyster (H) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (Frp).

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

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget viser til framforhandla byvekstavtale 2017-2023, og godkjenner denne avtalen som grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergen, mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og staten.
2. Fylkestinget føreset at avtalen vert revidert med grunnlag i vedtekne rammer for byvekstavtaler i Nasjonal transportplan 2018-2029. I ein slik revisjon må det og vurderast om avtaleområdet skal utvidast til å gjelde omlandskommunar til Bergen.

Protokollmerknad frå Frp

FrP stemmer imot avtalen slik den er fremlagt i sin helhet.

- Bybanen er antageligvis en av de dyreste kollektivløsningene vi kan anskaffe. Det finnes rimeligere, bedre og mer kostnadseffektive kollektivløsninger.
- Fylkeskommunens driftskostnader av bybanetraseer til Fyllingsdalen, Åsane og Flesland er ikke dokumentert. FrP er bekymret for at kostnadene er av en slik størrelsesorden at det vil gå ut over andre viktige oppgaver som fylkeskommunen har, eksempelvis drift av videregående skoler.
- Finanskostnadene rundt bybanens infrastruktur vil belaste bilistene gjennom bompenger på en usosial måte, og byens tilgjengelighet blir sterkt redusert gjennom videre utbygging av bybanetraseer.
- Det finnes i dag mange miljøvennlige kollektivløsninger som er vel så effektiv for bergenserne.
- Ved sperring av veier, bortfall av parkeringsplasser og en bybanetrase gjennom sentrum, vil fremkommeligheten for næringsdrivende bli sterkt redusert med de konsekvenser det vil medføre.
- FrP mener at bilistene betaler uforholdsmessig mye i forhold til hva de får igjen.

PS 74/17 Bompengesøknad for ny bypakke i Bergen, perioden 2018 - 2037

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget tilrår bompengesøknaden datert 12.5.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018 -2037.
2. Fylkestinget utvidar garantiperioden for bomringen i Bergen til 2037.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Stein Inge Ryssdal (H) og Inger Ulvund (Frp) stilte spørsmål om dei var inhabile fordi dei er styremedlemmer i Bergen Bompengeselskap AS. Ryssdal og Ulvund gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at dei var inhabile etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Stein Inge Ryssdal og Inger Ulvund gjekk frå under behandlinga av saka. Silja Ekeland Bjørkly (H) møtte for Ryssdal, medan Silje Hjemdal (Frp) møtte for Ulvund.

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slik protokollmerknad:

«FrP mener at nok er nok når det gjelder bompengeneinnkreving i Bergen, og stemmer imot forslaget.

FrP mener det er feil at bilistene skal betale for kollektivløsninger som de selv ikke vil ha nytte av. De differensierte bompengene slik de er fremlagt vil ramme dem som har minst fra før og vil være svært usosialt. Denne usosiale bompengeneinnkrevingen gjør at de med lavest inntekt, og med de eldste og dårligste bilene, finansierer de som har råd til dyre elektriske biler. Slik usosial beskatning kan FrP ikke være med på. For at næringslivet skal ha en levedyktig fremtid i byen vår, bør tilgjengelighet og kostnaden for varetransport være gunstig for næringslivet i Bergen. Bompengene slik de fremkommer er ikke gunstig for næringslivet.»

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

1. «Bymiljøtunnelen» er ikke et tiltak som er i tråd med målsettinger for tydeligere ivaretagelse av klima- og miljøhensyn eller vedtatt mål i Bergen bystyre om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.
2. Fylkestinget understreker at det er helt nødvendig å unngå en økning av den samlede vegkapasiteten for privatbiltransporten i Bergen, dersom vi skal nå målene om reduserte klimagassutslipp, god luftkvalitet og reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.
3. På bakgrunn av mangelfull statlig oppfølging av finansielle forpliktelser i Bergensprogrammet siden 2002 samt de store utfordringene fremover for å sikre at all vekst i transportsystemet tas av kollektivtransport, sykkel og gange, må den statlige delen av finansieringen av Bybaneutbyggingen økes til minimum 70 %.

4. Fylkestinget vil utrede en fase II for bybanen med hurtiglinjer etter at bybanen er bygget til alle bydeler.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (Frp).
Hammer sitt forslag fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget tilrår bompengesøknaden datert 12.5.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018-2037.
2. Fylkestinget utvidar garantiperioden for bomringen i Bergen til 2037.

Protokollmerknad frå Frp

FrP mener at nok er nok når det gjelder bompengene i Bergen, og stemmer imot forslaget. FrP mener det er feil at bilistene skal betale for kollektivløsninger som de selv ikke vil ha nytte av. De differensierte bompengene slik de er fremlagt vil ramme dem som har minst fra før og vil være svært usosialt. Denne usosiale bompengene gjør at de med lavest inntekt, og med de eldste og dårligste bilene, finansierer de som har råd til dyre elektriske biler. Slik usosial beskatning kan FrP ikke være med på. For at næringslivet skal ha en levedyktig fremtid i byen vår, bør tilgjengelighet og kostnaden for varetransport være gunstig for næringslivet i Bergen. Bompengene slik de fremkommer er ikke gunstig for næringslivet.

PS 75/17 Regional transportplan Hordaland 2018-2029 - framlegg av plan etter høyring

Forslag til innstilling

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8-4 vedtek Fylkestinget *Regional transportplan Hordaland 2018-2029*, med tilrådde endringar, slik det kjem fram av saksframlegget.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar.

Saksprotokoll i utval for kultur, idrett og regional utvikling - 16.05.2017

Kjell Håland (A) sette på vegner av A, KrF og Sp fram slikt forslag:

«Saka vert teken til orientering.»

Røysting

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot ingen røyster for fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

Saka vert teken til orientering.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Saksordførar **Atle Kvåle (A)** orienterte om arbeidet med planen.

Stein Inge Ryssdal (H) stilte spørsmål om han var inhabil. Som tilsett i Bybanen Utbygging vil det ha betydning for han om ei vidare utbygging av Bybanen finn stad eller ikkje. Ryssdal gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at han var inhabil etter forvaltningslova § 6, 2. ledd.

Stein Inge Ryssdal gjekk frå under behandlinga av saka. Silja Ekeland Bjørkly (H) møtte for Ryssdal.

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

- «Hordaland fylkeskommune har ambisjon om reduksjon av klimagassutslipp i tråd med Paris-avtalen, altså minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenliknet med 1990.
- For å nå nullvekstmålet for Hordaland som helhet er det nødvendig å differensiere på måloppnåelsen. Sammen med Bergen kommune har Hordaland fylkeskommune ambisjon om å redusere personbiltrafikken med 10% innen 2020 og 20% innen 2030 innen Bergensområdet.
- Det må sikres kollektivfelt, og dermed køfri kollektivtransport på alle innfartsårer til Bergen. Rådmannen kommer tilbake med gjennomføringsstrategi for kollektivfelt på alle fire felts innfartsårer til Bergen.
- Pkt 7.4 Styrke miljøvennlige transportformer: Rådmannen kommer tilbake med utvidet plan for trolleybuss-satsing med vekt på fleksibel teknologi i kombinasjon med linje og batteri
- Alle vegplaner som blir lagt frem for MISA skal ha en drøfting av om gang og sykkelfelt har god nok prioritering i planforslaget.
- Det skal ikke prioriteres innfartsparkeringer i sentersonene innenfor Bergen kommune, bortsett fra ved Arna stasjon.
- Sammenhengende sykkelveinett gjennom Bergen sentrum må prioriteres.
- Fylkeskommunen har ambisjon om fossilfri transport i Bergensområdet innen 2030
- Bruk av bildelering og privat bildeling er en voksende trend og vil kunne påvirke reise og transportmønsteret. Hordaland fylkeskommune vil legge til rette for økt privat bildeling.
- Nye miljøvennlige ferjebud gir fylkeskommunen store økonomiske forpliktelser. Det må jobbes for å sikre økt statlig støtte til dette teknologiskiftet, som både bidrar til reduserte klimagassutslipp, men også til viktig regional næringsutvikling.
- Rullebane 2, som vil øke Bergen sitt totale klimagassutslipp med 10% er ikke i tråd med målsettinger om kutt i klimagassutslipp. Fylkestinget ber derfor Avinor stanse arbeidet med Rullebane 2.
- Det bør tidlig i planperioden gjennomføres en ny stor kartlegging av gang og sykkeltilbud, slik som SVV gjennomførte sist i 1997. I tillegg bør det i Bergensområdet gjennomføres en sykkelundersøkelse om dagens og morgendagens syklisters slik som Oslo har gjort i undersøkelsen «Oslosyklisten».

Geir Angeltveit (V) sette fram slikt forslag:

«Fylkestinget meiner at ein bør redusera talet på drosjeløyve i Bergensområdet. Talet skal reduserast med 15%, frå dagens 705 drosjeløyve til 600».

Angeltveit trekte forslaget sitt.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Hammer sitt forslag fekk 2 røyster (SV, V) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8-4 vedtek fylkestinget *Regional transportplan Hordaland 2018-2029*, med tilrådde endringar, slik det kjem fram av saksframlegget.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til gjere språklege endringar, samt rette opp og oppdatere tal og statistikk i tekst og figurar/tabellar.

PS 76/17 Hydrogenteknologi i Hordaland

Forslag til vedtak

1. Utval for miljø og samferdsel vedtek følgjande mål og strategiar for Hordaland fylkeskommune sitt arbeid med hydrogen:

Hovudmål: Etablere ei verdikjede for fossilfri hydrogen i Hordaland, som del av ein større hydrogenmarknad på Vestlandet.

Delmål med strategiar:

1. Etablere nettverk med relevante aktørar, for å utveksle erfaringar og stimulere til felles initiativ.
 - a. Melde seg inn i relevante internasjonale nettverk.
 - b. Etablere eit Vestlandssamarbeid for å utveksle erfaringar og koordinere innsats for hydrogeninitiativ på Vestlandet.
 - c. Samarbeide med andre nasjonale aktørar for å sikre ein infrastruktur som gjer det mogleg å nytte hydrogen som drivstoff i bil og båt, også utanfor fylket.
 - d. Opprette ei intern arbeidsgruppe i Hordaland fylkeskommune med deltakarar frå relevante avdelingar og seksjonar, for å koordinere initiativ og samordne ressursane.
 2. I lag med næringsliv i fylket drive fram gode prosjekt som kan bidra til å etablere ein verdikjede for hydrogen.
 - a. Nytte etablerte verkemidlar for å stimulere til klimavenlege hydrogenprosjekt i næringslivet i fylket.
 - b. Bidra til oppbygging av hydrogenbaserte brukarflåter, som drosje, offentlege verksemder eller andre, for å stimulere etterspurnaden etter hydrogen i fylket.
 3. Auke kompetansen om hydrogen som grunnlag for klimavenleg næringsliv.
 - a. Støtte og fremje forskingsprosjekt med hydrogen som tema, der kompetansemiljø frå fylket er deltakarar.
 4. Bidra til utbygging og planlegging av naudsynt infrastruktur for å realisere hydrogenrelaterte prosjekt i fylket.
 5. Bidra til å betre rammevilkåra som kan gjere fossilfri hydrogen sterkare i konkurransen med fossile energikjelder.
2. Rapportering om arbeidet skal skje årleg i samband med rullering av handlingsprogram for Klimaplan for Hordaland.
 3. Ved neste rullering av Klimaplan for Hordaland bør ein vurdere å ta inn dokumentet i planen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Geir Angeltveit (V) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Fylkesutvalet ber administrasjonen gå i dialog med UiB, UiS, HVL og andre relevante utdanningsinstitusjonar for å knytte dei inn i samarbeidet på eit tidleg tidspunkt».

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Fylkesrådmannen sitt forslag med slike endringar (endringane står i kursiv):

Punkt 1: Utval for miljø og samferdsel vedtek følgjande mål og strategiar for Hordaland fylkeskommune *si satsing på hydrogen i Hordaland.*

Punkt 2: Rapportering om arbeidet skal skje årleg i samband med rullering av handlingsprogram for Klimaplan for Hordaland *og Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland.*»

Røysting

Det var 14 representantar til stades.

Golis sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot ingen røyster for fylkesrådmannen sitt forslag.

Angeltveit sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet vedtek følgjande mål og strategiar for Hordaland fylkeskommune si satsing på hydrogen i Hordaland:

Hovudmål: Etablere ei verdikjede for fossilfri hydrogen i Hordaland, som del av ein større hydrogenmarknad på Vestlandet.

Delmål med strategiar:

1. Etablere nettverk med relevante aktørar, for å utveksle erfaringar og stimulere til felles initiativ.
 - a. Melde seg inn i relevante internasjonale nettverk.
 - b. Etablere eit Vestlandssamarbeid for å utveksle erfaringar og koordinere innsats for hydrogeninitiativ på Vestlandet.
 - c. Samarbeide med andre nasjonale aktørar for å sikre ein infrastruktur som gjer det mogleg å nytte hydrogen som drivstoff i bil og båt, også utanfor fylket.
 - d. Opprette ei intern arbeidsgruppe i Hordaland fylkeskommune med deltakarar frå relevante avdelingar og seksjonar, for å koordinere initiativ og samordne ressursane.
 2. I lag med næringsliv i fylket drive fram gode prosjekt som kan bidra til å etablere ein verdikjede for hydrogen.
 - a. Nytte etablerte verkemidlar for å stimulere til klimavenlege hydrogenprosjekt i næringslivet i fylket.
 - b. Bidra til oppbygging av hydrogenbaserte brukarflåter, som drosje, offentlege verksemdar eller andre, for å stimulere etterspurnaden etter hydrogen i fylket.
 3. Auke kompetansen om hydrogen som grunnlag for klimavenleg næringsliv.
 - a. Støtte og fremje forskingsprosjekt med hydrogen som tema, der kompetansemiljø frå fylket er deltakarar.
 4. Bidra til utbygging og planlegging av naudsynt infrastruktur for å realisere hydrogenrelaterte prosjekt i fylket.
 5. Bidra til å betre rammevilkåra som kan gjere fossilfri hydrogen sterkare i konkurransen med fossile energikjelder.
2. Rapportering om arbeidet skal skje årleg i samband med rullering av handlingsprogram for Klimaplan for Hordaland og Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland.
 3. Ved neste rullering av Klimaplan for Hordaland bør ein vurdere å ta inn dokumentet i planen.
 4. Fylkesutvalet ber administrasjonen gå i dialog med UiB, UiS, HVL og andre relevante utdanningsinstitusjonar for å knytte dei inn i samarbeidet på eit tidleg tidspunkt.

PS 77/17 Framlegg til biogasstrategi for Hordaland

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtek Biogasstrategi for Hordaland og inviterer relevante aktørar i fylket til å slute opp om måla og verkemidlane.
2. Fylkesutvalet ser behov for å innovasjon og kompetanseheving. Gjennom kvalifisering til finansiering frå «Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland», «Regionalt forskingsfond Vestlandet» og «Klimaplan for Hordaland» vil Fylkeskommunen støtte kunnskapsbygging innan områda:
 - a. Forretningsmodellar for samrotning av næringsavfall og husdyrgjødsel
 - b. Bruk av biorest i landbruket i Hordaland
 - c. Samrotning av avfall frå fiskeoppdrettsnæringa og GROT (greiner, røter og toppar).Fylkeskommunen vil prioritere prosjekt som er både klimaeffektive og økonomiske.
3. Fylkesutvalet peiker på eksisterande tiltak 5.19 i Handlingsprogram i Klimaplan for Hordaland med omsyn til å initiere fylleinfrastuktur for biogass for tunge køyretøy. Det er i denne samanheng spesielt relevant å nytte nasjonale støtteordningar.
4. Fylkesutvalet kjem tilbake til vurderingar av biogass i kollektivdrifta ved handsaminga av temaplan for innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland. Temaplanen vert lagt fram for Utval for miljø og samferdsel, Fylkesutvalet og Fylkestinget i september/oktober 2017.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Per Lerøy (A) stilte spørsmål om han var inhabil fordi med i styret for HOG Energi. Lerøy gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at han var inhabil etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Per Lerøy gjekk frå under behandlinga av saka.

Gustav Bahun (Frp) sette på vegner av Frp, MGD, V og H fram slikt forslag:

«Fylkesrådmannen sitt forslag, med nytt punkt 1:
Fylkesutvalet meiner at arbeidet som er gjort i høve til «Biostrategi i Hordaland» er eit godt grunnlag for vidare arbeid med ein endeleg strategi. Fylkesutvalet inviterer relevante aktørar til å delta i det vidare arbeidet. Fylkesutvalet ber om at desse aktørane vert deltakarar i arbeidet med å ferdigstille strategien, slik at strategien er klar til å verte ein del av temaplanen som kjem i fylkesutvalet og fylkestinget i september og oktober 2017.»

Synnøve Solbakken (A) sette fram slikt forslag:

«Tilleggspunkt:
Hordaland fylkeskommune skal ta initiativ til eit samarbeid med fylka knytt til Vestlandsrådet om auka bruk og produksjon av biogass.»

Per Roald Hasborg (Sp) sette fram slikt forslag:

«Tilleggspunkt:
HOG vert oppmoda om å innhente informasjon frå EU-prosjektet Enerbox om moglegheit for synergjar ved å kombinere bruk av biogass med bruk av oksyhydrogen.»

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Bahun sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.
Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 fekk ingen røyster og fall.
Solbakken sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.
Hasborg sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet meiner at arbeidet som er gjort i høve til «Biostrategi i Hordaland» er eit godt grunnlag for vidare arbeid med ein endeleg strategi. Fylkesutvalet inviterer relevante aktørar til å delta i det vidare arbeidet. Fylkesutvalet ber om at desse aktørane vert deltakarar i arbeidet med å ferdigstille strategien, slik at strategien er klar til å verte ein del av temaplanen som kjem i fylkesutvalet og fylkestinget i september og oktober 2017..
2. Fylkesutvalet ser behov for å innovasjon og kompetanseheving. Gjennom kvalifisering til finansiering frå «Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland», «Regionalt forskingsfond Vestlandet» og «Klimaplan for Hordaland» vil fylkeskommunen støtte kunnskapsbygging innan områda:

Forretningsmodellar for samrotning av næringsavfall og husdyrgjødsel
Bruk av biorest i landbruket i Hordaland
Samrotning av avfall frå fiskeoppdrettsnæringa og GROT (greiner, røter og toppar).

Fylkeskommunen vil prioritere prosjekt som er både klimaeffektive og økonomiske.

3. Fylkesutvalet peiker på eksisterande tiltak 5.19 i Handlingsprogram i Klimaplan for Hordaland med omsyn til å initiere fyllinfrastruktur for biogass for tunge køyretøy. Det er i denne samanhengen spesielt relevant å nytte nasjonale støtteordningar.
4. Fylkesutvalet kjem tilbake til vurderingar av biogass i kollektivdrifta ved handsaminga av temaplan for innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland. Temaplanen vert lagt fram for utval for miljø og samferdsel, fylkesutvalet og fylkestinget i september/oktober 2017.
5. Hordaland fylkeskommune skal ta initiativ til eit samarbeid med fylka knytt til Vestlandsrådet om auka bruk og produksjon av biogass.
6. HOG vert oppmoda om å innhente informasjon frå EU-prosjektet Enerbox om moglegheit for synergiar ved å kombinere bruk av biogass med bruk av oksyhydrogen.

PS 78/17 Evaluering av Bybanen

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til konklusjonane i evalueringsrapporten.
2. Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell i samsvar med rapporten pkt 5.1.2
3. Fylkestinget godkjenner at operatørtenestene og vedlikehald av vogner og infrastruktur framleis vert konkurranseutsett.
4. Fylkestinget godkjenner at i lys av endra arbeidsoppgåver vert styresamansetninga i Bybanen AS endra frå eit delvis politisk samansett styre til eit kompetent fagstyre.
5. Fylkestinget godkjenner at avtalestrukturen mellom dei involverte partane i bybanesamarbeidet vert tilpassa den nye organiseringa.
6. Fylkestinget godkjenner at fylkesrådmannen får fullmakt til å setja i verk organisasjonsendingane i samsvar med vedtaket i saka.
7. Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å leggja fram ei sak som vurderer eit eventuelt forpliktande samarbeid med Bergen kommune om drifta av Bybanen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Stein Inge Ryssdal (H) stilte spørsmål om han var inhabil fordi han er tilsett i Bybanen Utbygging. Ryssdal gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at han var inhabil etter forvaltningslova § 6, 2. ledd.

Stein Inge Ryssdal gjekk frå under behandlinga av saka. Silja Ekeland Bjørkly (H) møtte for Ryssdal.

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Punkt 4 vert endra til:

Fylkestinget godkjenner at i lys av endra arbeidsoppgåver vert styresamansetjinga i Bybanen AS endra til eit kompetent fagstyre. Det skal framleis vere politisk representasjon med 2 representantar. Styret som heilheit vert innstilt av fylkestinget. Taket på styremedlemer vert auka til 7.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp og KrF fram slikt forslag:

«Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering og kjem tilbake til behandling i fylkesutvalet og fylkestinget.»

Bjørkly trekte forslaget sitt.

Røysting

Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering og kjem tilbake til behandling i fylkesutvalet og fylkestinget.

PS 79/17 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 73-75, 78, 76, 77, 80/17.

Politisk seminar om temaplan: Innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland

- Bakgrunn og formål med seminaret v/direktør Oddmund Sylta i Skyss
- Kollektivtrafikken sitt bidrag til miljøvennleg transport v/leiar faggruppe tilbodsstruktur i Skyss, Gudrun Einbu
- Klima- og miljøvennlige bussløyser v/forskar/siv.ing. Rolf Hagman frå Transportøkonomisk institutt
- Nærmare om arbeidet med temaplan for innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland v/rådgjevar Einar Aalen Hunsager frå seksjon for klima- og naturressursforvaltning, regionalavdelinga.

Nytt frå Statens vegvesen v/avdelingsdirektør Olav Finne

- NTP vert behandla i Stortinget 19. juni.
- Handlingsprogram for NTP skal på høyring til hausten, med endeleg behandling i desembertinget 2017.
- Det aukande forfallet på fylkesvegane vil vere ei stor utfordring i komande periode. Det kjem sak om dette til hausten.
- Grethe Vikane, som vil erstatte Olav Finne frå hausten 2017, vart presentert.

INNSENDE SPØRSMÅL

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål (b):

«Oppfølgingsspørsmål til RS sak 40/2017 om "Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner - invitasjon til å søke om midler for 2018"

Hovudmålet i Bergensprogrammet og i Bergen sin sykkelstrategi er at

- Innan 2019 skal sykkeldelen i Bergen auke til minst 10 % av alle reiser
- Hovudvegnettet for sykkel skal vere ferdig utbygd innan 2019

Eit godt utbygd hovudvegnett for sykkel er også ein av hovudprioriteringane i tilskotsordninga. Bergensprogrammet prioriterer utbetring på fem hovudsykkelruter for transportsyklistar.

- Landåsruta (Birkelundsbakken - sentrum)
- Fjøsangerruta (Fjøsangerkrysset - sentrum)
- Sandviksruta (fra Handelshøyskolen - sentrum)
- Laksevågruta (Nygård - sentrum)
- Fyllingsdalsruta (Oasen - Bergen sentrum)

Over år har ein ikkje klart å bruke opp alle tildelte midlar til sykkeltiltak i Bergensprogrammet, og når regjeringa under finanskrisa kom med ekstramidlar til gang- og sykkeltiltak så var sykkelvegen på Flesland einaste sykkelveg som var ferdig planlagt. Ein slik situasjon må ein unngå, og derfor spør eg om status for planlagde sykkelvegar på kort sikt.

Spørsmål:

- Kva for tiltak er ferdig planlagt, eller blir ferdig planlagt innafor Bergen sitt hovudsykkelvegnett, slik at dei er aktuelle for SVV sin tilskotsordning for 2018?

Regional Transportplan skriv også om satsinga på fleire regionsenter som sykkelby.

- Er det aktive planar og initiativ til å få fleire regionsentre til å verte sykkelby i Hordaland og slik vere gode prosjekt for denne tilskotsordninga? Kva for regionsenter er mest aktuell for tilskotsordninga?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Fylkesdirektør for samferdsel har starta opp eit arbeid med å lage ein søknad til denne tilskotsordninga. Det er ein eigen prosess Statens vegvesen og Bergen kommune om å finne aktuelle tiltak i Bergen. Når det gjelder spørsmålet om aktuelle tiltak for tilskotsordninga, vil fylkesdirektør samferdsel komme tilbake med skriftleg svar på spørsmålet til neste møte. Søknaden vil bli lagt fram i eiga sak til utval for miljø og samferdsel og fylkesutvalet.

Fylkesdirektør for samferdsel har i dialog med fleire aktuelle kommunar om å bli sykkelby. I dag er det berre Bergen og Stord som har slike avtalar i Hordaland. Fjell kommune har nyleg gjort vedtak om ei slik satsing. Os kommune har og signalisert at dei vurderer å bli sykkelby. Fylkesdirektør for samferdsel er i dialog med Os om å bli sykkelby.

Samferdselsavdelinga har vurdert å sende ut informasjon om sykkelbyavtalar til regionsenterkommunane som er definert som eit regionsenter. Dette er og omtalt i forslaget til Regional transportplan og som tiltak i handlingsprogrammet. Som omtalt i forslaget til RTP, vurderer Hordaland fylkeskommune sykkelbyavtalene som eit viktig grep for å koordinere satsinga på sykkel mellom ulike offentlege aktørar.»

Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Hurtigdispensasjon innfartsparkering C-tomta i Åsane

Tidlegare i mai vart det sendt ut nabovarsel til busette i Selegrend, Åsane. Der vert det vasla om at det er søkt dispensasjon i henhold til plan- og bygningsloven for å bygga 188 midlertidige parkeringsplassar på tomta som ein del av ny innfartsparkering.

Det ligger mange planar for bruken av dette området. Ved å planlegga bruk av området til innfartsparkering etter bortfallet av andre plassar vil ein skape ein ny framtidig problemstilling når tomta skal nyttast.

Dette området ligg midt i sentrale Åsane, og har lenge vorte omtalt som sjølv indrefiletten i Åsane når det kjem til potensiale for byutvikling. Sentrale Åsane er eit område som det er brei politisk semje om at har for mange parkeringsplassar og for mykje bilar. Området skal gjennom transformasjonen frå ein bilbasert bydel, til å bli eit regionsenter i tråd med måla i den fylkeskommunale «Senterplanen» som har ambisiøse mål om levande sentrum, med eit variert tilbod av bustad, handel, tenester og kultur.

Ein svært stor innfartsparkering midt i dette området vil stå i direkte motstrid til det kommunale og fylkeskommunale ønsket om å transformera Åsane til ein levande bydel. Det er også eit tiltak som virkar unaudsynt så lenge det dagleg er fleire hundre ledige parkeringsplassar i umiddelbar nærleik. Det må vere langt meir hensiktsmessig å inngå ein leigeavtale på desse, enn å føreta store investeringar. Det er sjølv sagt ei utgift å leiga parkeringsplassar, men 10 millionar i investeringar i eit midlertidig tiltak er mykje pengar. Tal som blei lagt fram for innspelskonferansen om ny kommuneplan visar at 70% av dei som nyttar innfartsparkeringar kunne tatt buss til p-plassen. I Åsane, bur dei fleste som nyttar innfartsparkeringa nær ein stamlinjehaldeplass. 80% av dei som nyttar innfartsparkeringa køyrer åleine i bilen.

Effekten av ein veldig dyr og midlertidig parkeringsplass er altså veldig liten samanlikna med potensialet med forsterka kollektivtilbod der det trengs. Å Investera 10 millionar i eit midlertidig tiltak som både er unaudsynt og i motstrid med eigne planar virkar forhasta.

Det er verd å merka seg at BK i RTP-høringa spelte inn dette angående senterområder og innfartsparkering, noko som hadde brei oppslutting, inkludert posisjonen på fylkestinget:

«Kapittel 8 handler om hvordan regional transportplan skal følge opp regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tjenester og handel. Senterplanen har ambisiøse mål om levande sentrum, med et variert tilbud av bolig, handel, tjenester og kultur. Når Senterplanens mål møter målene i regional transportplan om et effektivt transport- og kollektivsystem med disse regionsentrene som kollektivknutepunkt, kan det oppstå motsetninger og målkonflikter som bør belyses fra et bredere perspektiv enn de rent transportpolitiske. Lokalisering av og utforming av kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser kan gi den type konflikter som nevnes i planforslaget. I den forbindelse pekes det på nødvendigheten av 5 å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplasser, med behovet for annen bruk av verdifulle areal sentralt i et bydelssenter/regionsenter. Dette er en reell målkonflikt Bergen kommune ønsker grundigere vurderinger av. I tilfellet innfartsparkering bør det inkluderes flere perspektiver, ikke bare arealutnyttelse, men også hvordan flere biler og parkeringsplasser i et bydelssenter/regionsenter i seg selv kan være i motstrid mot de ambisiøse målene om levande og kompakte sentrum i Senterplanen. Bergen kommune mener videre at risikoen for slike potensielle målkonflikter er høyest i de mest urbaniserte senterområdene. Dette tilsier at det i gjennomgangen burde differensieres mellom bydelssentrene i Bergen og regionsentrene i resten av Bergensområdet. Det hadde vært nyttig å få etablert et prinsipp om at innfartsparkering plasseres nærmest mulig der folk reiser fra, og at størst mulig del av arbeidsreisen foregår med kollektiv transport, sykkel og gange».

Spørsmål:

1. Finnes det andre lokaliseringar for innfartsparkering, og kva vert konsekvensane om ein ikkje vel å gå vidare med denne søknaden?
2. Kva er grunnlaget for søknad for dispensasjon?
3. Korleis stiller Bergen kommune seg til HFK sin dispensasjonssøknad?
4. Har HFK forsøkt å gå i dialog med private eigarar av dei mange ledige og avgrensbare parkeringsplassane om leige av desse til innfartsparkering?
5. Har HFK vurdert innspelet frå Bergen kommune om prinsippet med å etablere innfartsparkering på ein meir desentralisert måte, nærmare der folk bur, slik at folk får ein kortare bilreise?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Fylkesrådmannen vil svare på dei konkrete spørsmåla til representanten Angeltveit, men vil minne om at det i samband med den politiske handsaminga av «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» på møte i fylkestinget 10. mars 2015 blei satt fram følgjande tilleggsforslag frå Mona Røsvik Strømme: "Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med Bergen om å sjå på

evt. ledige tomter som kan brukast til mellombelse innfartsparkeringar, f.eks. Haukås eller C-feltet i Åsane." Tilleggsforslaget blei samrøystes vedteke. Det er dette vedtaket i fylkestinget som gjer at fylkesrådmannen har starta opp eit arbeid for å få realisert mellombels innfartsparkering på den såkalla "C-tomta" i Åsane .

C-tomta ligg mellom E39 Åsanevegen (Motorvegen) og Fv 267 Åsamyrane, og inneheld ei asfaltert flate som før motorvegen kom blei nytta som parkering for Åsane Senter, og seinare som brakkerigg oppstillingsplass for anleggsverksemd. Tomta er i dag eigd av selskapet Åsane Sentrum Øst AS der Bergen kommune er den største eigaren.

Forslaget om mellombels innfartsparkering inneber av å etablere parkering, tilfartsveg og breiddeutviding av Åsamyrane Fv 267. Det er lagt opp til at parkering skal etablerast på eksisterande asfaltert område. Totalt er det planlagt om lag 190 parkeringsplassar på anlegget. Det er eigedomsavdelinga i Hordaland fylkeskommune (HFK) som skal vere byggherre for prosjektet.

Det gjeldande strategidokumentet for innfartsparkering er ambisiøst og legg opp til ein vekst frå dagens 2500 til cirka 6 000 innfartsparkeringsplassar fram mot 2030. I Åsane er det i dag etablert anlegg for innfartsparkering for bil ved bussterminalen, og på den tomta som skal nyttast til vidaregåande skule i bydelen. Kapasiteten på desse anlegga er 196 ved bussterminalen og 190 på «skuletomta». Det er og nyleg opna eit anlegg for sikker sykkelparkering ved bussterminalen. Teljingar visar at parkeringa ved bussterminalen er full, medan det er noko ledig kapasitet på «skuletomta».

Spørsmåla frå Geir Angeltveit:

Finnes det andre lokaliseringar for innfartsparkering, og kva vert konsekvensane om ein ikkje vel å gå vidare med denne søknaden?

Som ei konkret oppfølging av vedtaket i fylkestinget om å etablere mellombelse plassar for innfartsparkering i Åsane engasjerte fylkesrådmannen ein næringsmeglar som fikk i oppdrag å ta kontakt aktuelle interessentar i sentrale delar av Åsane. Dette arbeidet førte mellom anna til at ein etablerte ei mellombels innfartsparkering på tomta som skal nyttast til ny vidaregåande skule i Åsane. Dette anlegget har kapasitet til 190 bilar. I dette arbeidet var det og dialog med Bergen tomteselskap som er majoritetseigar i selskapet Åsane sentrum øst As som eig C-tomta i Åsane. Det var og dialog med andre private interessentar i Åsane sentrale deler. Denne dialogen førte ikkje fram.

Det er no avklart at byggjearbeid på «skuletomta» i løpet av første halvdel av 2018. For at det ikkje skal bli ein kraftig reduksjon i talet på plassar for innfartsparkering sentralt i Åsane, har fylkesrådmannen tatt opp igjen i dialogen med Åsane sentrum øst om mellombels innfartsparkering på C-feltet. Det er kortare gangavstandar til busshaldeplassar frå C-tomta enn «skuletomta» slik at denne samla sett er vurdert betra egna enn skuletomta som anlegg for innfartsparkering. Busstilbodet i Åsamyrane er og vurdert til å vere godt. Fylkesrådmannen har og vurdert ei tomt som HFK eig på Haukås som mellombels anlegg for innfartsparkering. Denne tomta ligg lengre nord i Åsane og har eit dårlegare tilbod når det gjeld bussavgangar og har relativ lang gangavstand til dei nærmaste haldeplassane som er på E 39.

Statens vegvesen vil starte opp eit arbeid på bussterminalen i Åsane i løpet hausten i år. Arbeidet med å auke kapasiteten på talet bussplasser fører til at ein tar bort 46 eksisterande parkeringsplassar for innfartsparkering, men ein vil etablere 71 nye parkeringsplassar slik at det blir totalt sett 26 fleire plassar når tiltaket er ferdig.

Kva er grunnlaget for søknad for dispensasjon?

Grunnlaget for søknad om dispensasjon er at tiltaket ikkje er i tråd med overordna plan, og at tiltaket er av midlertidig karakter.

Korleis stiller Bergen kommune seg til HFK sin dispensasjonssøknad?

Det er gjennomført førehandskonferanse med etat for byggesak og private planer i Bergen kommune som var positiv til en søknad om mellombels dispensasjon på fem år. Bergen kommune har gitt signal om at dei ønskjer at eit mellombels anlegg for innfartsparkering skal

vere klart til sykkel VM. Både etat for byggesak i Bergen kommune og Statens vegvesen er positive til tiltaket slik det ligg føre med dei naudsynte trafikkisikringstiltaka som er gjort.

Har HFK forsøkt å gå i dialog med private eigarar av dei mange ledige og avgrensbare parkeringsplassane om leige av desse til innfartsparkering?

Næringsmeklar har vore engasjert av fylkesrådmannen for å sjå på moglegheiter for andre anlegg for innfartsparkering sentralt i Åsane. Tilbakemeldingane frå dei private eigarane er at dei er svært lite villige til å avstå plasser til innfartsparkering. Fylkesrådmannen er ikkje gjort kjent med at det er mange ledige parkeringsplassar sentralt i Åsane som det blir påstått i spørsmålet.

Har HFK vurdert innspelet frå Bergen kommune om prinsippet med å etablere innfartsparkering på ein meir desentralisert måte, nærmare der folk bur, slik at folk får ein kortare bilreise?

Eit sentralt punkt i gjeldande strategi for innfartsparkering er at Hordaland fylkeskommune sitt ansvar gjeld dei overordna plassane, typisk ved kollektivknutepunkt og hovudvegar. I strategidokumentet står det følgjande: «Overordna plassar betyr at det vert satsa på færre, større anlegg, og at innfartsparkeringsansvaret til fylkeskommunen ikkje resulterer i mange små, geografisk spreidde plassar. I tillegg til dei overordna plassane vil det kunne vere mange mindre, lokale plassar. Dette vil vere eit kommunalt ansvar.» Det er ikkje kome til nye moment sidan strategidokumentet blei utarbeidd når det gjeld tilhøvet mellom overordna og geografisk spreidde plassar. Fylkesrådmannen er positiv til at det blir etablert mindre anlegg for innfartsparkering, men dette bør i tråd med gjeldande strategi vere eit kommunalt ansvar.

Komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune handsama sak om kommunen sin uttale til strategidokumentet om innfartsparkering i møte 08.01.15 sak 38-15 og gjorde mellom anna følgjande vedtak: «Utviklingen av innfartsparkering i Åsane er i strategien bundet tett opp til byggingen av bybane til denne bydelen. Bergen kommune mener at ettersom dette er utsatt må det nå både vurderes nye, permanente løysningar som kan betjene det økende behovet for innfartsparkering i Åsane, samtidig som det vurderes midlertidige løysningar som kan fungere frem til bybane til Åsane er realisert.»

Eit mellombels anlegg for innfartsparkering på C-tomta er ikkje i konflikt med vedtaket til Bergen kommune. Tiltaket er heller ikkje til hinder for framtidig utvikling av C-tomta. Fylkesrådmannen legg til grunn at problemstillingar knytt til løysingar for innfartsparkering i Åsane på lengre sikt vil bli teke opp i arbeidet med planlegging av Bybanen til Åsane.»

Synnøve Solbakken (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Parkeringsmoglegheitene i Birkelandsskiftet?

Fylkeseldrerådet hadde spørsmålet oppe i møte 1. juni om det let seg gjera å setja av nokre parkeringsplasser for eldre som ikkje ønskjer å kjøra bil til Bergen sentrum men ønskjer å kunna parkera i Birkelandsskiftet.

Det er bebuarar i Ytrebygda som no har mista parkeringsmoglegheitene dei hadde tidlegare fordi Skyss ifm Bybanen kun tillet parkering for dei med månadskort evt.7- dagarskort.

Skyss og ulike velforeiningar har tidligare vore i dialog om dette, ein skulle då venta til Bybanen opna til Flesland for å sjå om behovet endra seg.

Det er ca. 380 parkeringsplassar totalt i Birkelandsskiftet if.Skyss sine heimesider. Seinare tid har det no etter Bybanen går til Flesland vore gjennomført teljing i tre dagar mellom kl.12.00-13.00, dette for å ha ei lita oversikt på korleis det ser ut ift. ledige parkeringsplassar.

Resultatet er ca. 350 ledige parkeringsplassar, plassar som parkerande ikkje får tilgang til med mindre dei har månadskort.

Kan det leggjast til rette for at folk skal reisa kollektivt, parkera ved Birkelandsskiftet?

Det vil bli færre bilar som køyrer til sentrum av Bergen, det er ein god miljøgevinst samtidig som ein er med og nyttar seg av kollektivtilbodet slik Hordaland fylkeskommune oppmodar til å gjera.»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Hordaland fylkeskommune har ein strategi for innfartsparkering som slår fast at innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet. Målet er å auka talet på kollektivreisande og medverka til å redusera trafikk-«toppane» i rushtida. For å gjera det lett å byta til buss, ligg innfartsparkering ofte nær kollektivknutepunkt. Parkering er dei aller fleste stader eit knappheitsgode, og mange innfartsparkeringar vert fylt opp alt tidleg om morgonen. Innfartsparkering er retta mot rushtidsbaserte arbeidsreiser, og oblatordninga er difor tilrettelagt for faste reisande med periodebillett. Vi har per i dag ingen betalingsløyising for reisande med einskildbillett. Det føreligg heller ikkje ei teknisk løyising på å ta ut parkeringsoblat for å leggja i frontruta på bilen ved bruk av einskildbillett.

I Birkelandsskiftet må vi ta særleg omsyn til at det er kort veg til flyplassen. Det er ikkje ønskeleg at det som er etablert som en p-plass for kollektivreisande, i staden blir nytta som ein rimeleg utfartsparkering for flyreisande. Dette er ein grunn til at betaling basert på einskildbillett vil kunne slå uheldig ut. P-anlegget på Birkelandsskiftet er framleis i en tidleg fase. Bybanen har berre vore i drift heilt til flyplassen i eit par månader, og det er førebels for tidleg å trekkja konklusjonar om bruken av p-plassane.

Når det gjeld spørsmålet om særleg tilretteleggjing av parkeringsplassar for eldre, så er dette eit universelt spørsmål som i prinsippet gjeld alle innfartsparkeringsplassane. Fylkeskommunen har ikkje lagt opp til at denne gruppa billistar skal ha særhandsaming. Eldre som er kvalifisert for det kan få parkeringsbevis for funksjonshemma av Bergen kommune.»

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Kostnadsnøkkel og ekstrasfinansiering ferjene

Regjeringa skriv på sine heimesider: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/100-millioner-kroner-ekstra-til-finansiering-av-bat--og-ferjefylkene/id2552649/>

-«Forslaget til ny kostnadsnøkkel bygger på anbefalingene i rapporten Utgiftsbehov til ferjer og hurtigbåter, som er utarbeidet av Møreforskning Molde på oppdrag fra departementet, samt departementets egne analyser.»

Korleis kjem Hordaland ut i denne fordelinga og korleis vil dette påverke økonomien til framtidig ferjedrift i Hordaland?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«I Kommuneproposisjonen for 2018 vert det lagt opp til ein realvekst på 300 mill. kr totalt for fylkeskommunane. Av dette skal 100 mill. kr fordelast på ferjefylka.

Hordaland sin del av potten på 100 mill. kr er opplyst å bli 14,5 mill. kr.

Ny kostnadsnøkkel for ferje å båt er rekna å gje ein auke på 16,1 mill. kr for Hordaland.

Til saman gjev dette ein vekst i inntektene på 30,6 mill. kr for Hordaland fylkeskommune.

Ut frå dei opplysningane ein har så langt, er dette alt ein kan rekne med av vekst i 2018. Det står såleis mykje igjen før ein har løyst utfordringane med nye ferjekontraktar.

Av den resterande inntektsauken til fylkeskommunane på 200 mill. kr, vil Hordaland få knapt 20 mill. kr. Men skjønstilskotet vert redusert med 10 mill. kr, og ei overgangsordning frå 2015 gjev eit trekk på 11 mill. kr. Så dette vil gå om lag i null for Hordaland.»

Nils T. Bjørke (Sp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Samferdselsutvalet bad i 2015 Skyss om å køyra ein haldningskampanje mot røyking på haldeplassar, kva er status for dette arbeidet?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Då vedtaket om haldningskampanje vart gjort i 2015, var marknadsbudsjettet for dette året alt disponert. I 2016 kom det ei rekke større tiltak som måtte prioriterast, blant anna 450 nye bussavgangar, opning av Byba-nen til Birkelandsskiftet og eit større arbeid knytt til reduksjon av snik. Etter dette har vedtaket om røykekampanje komme litt i bakgrunnen, og Skyss må såleis vedgå at det politiske vedtaket så langt ikkje er blitt fylgt opp.

Skyss vil ikkje ha ressursar til gjennomføring av ein slik kampanje i 2017, men vil legge inn kampanjen i plan for 2018 dersom det ikkje vert gjort vedtak om innføring av røykeforbod på terminalar og haldeplassar før dette.»

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Viser til oppslag i Askøyværingen (<http://www.av-avis.no/nyheter/-Ganske-utrolig-at-det-ikke-gar-busser-her-15404b.html>) vedrørende busstilbud til beboere i Stongafjellet. I følge artikkelen hevder Skyss at veien er for smal, og det derfor ikke er mulig å kjøre buss her.

Det finnes i dag flere veier som er minst like smale som denne, hvor det er et busstilbud, dette gjelder for eksempel Øvre Florvåg - Bussrute 482, Øen - Bussrute 483 (fv 215), Øvre Kleppe - Krokåsfeltet - Bussrute 493, Marikoven/Hetlevik - Bussrute 490 og 491 (fv 212/213), Ramsøy - Bussrute 495 (fv 219).

1. Mener Skyss det er god nok kollektivdekning til Stongafjellet, Askøys største boligfelt?
2. Er veien her vurdert som smalere/mindre trygg enn de overnevnte eksemplene?
3. Utbygger hevder det er bygget snuhammerer flere steder langs veien. Kan disse fungere godt nok frem til Askøy kommune har fått gjort mer permanente tiltak?
4. Hva vil et fullgodt rutetilbud til boligfeltet koste?
5. Har Skyss planer om å sikre et fullverdig rutetilbud her når rutetilbudet på Askøy skal ut på nytt anbud?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Per i dag finst det ikkje eit kollektivtilbod som betener bustadfeltet på Stongafjellet direkte. For bebuarar på Stongafjellet er nærmaste busshaldeplass anten Storeklubben (opptil 1,8 km gange) eller Norrønnaheimen (mellom 0,5 og 1 km via gangveg) avhengig av kor på Stongafjellet ein bur. Frå Storeklubben og Norrønnaheimen kan reisande anten ta buss mot Bergen sentrum eller reise til Kleppstø terminal, der det også er moglegheit for å bytte til buss/båt mot Bergen sentrum.

I samband med at dagens kontrakt for køyring av buss i region Vest går ut i juni 2019, gjennomfører Skyss for tida ei vurdering av linjenett og rutetilbod i regionen. Stongafjellet er eit av fleire bustadområder som blir vurdert som del av arbeidet. Skyss har gjennomført synfaring på området, og registrert mindre utbetringar langs vegen som eventuelt vil vere naudsynt å gjennomføre dersom busstilbod blir aktuelt. Dette gjeld mellom anna innkjøringa til ein av dei potensielle busshaldeplassane.

Kollektivstrategi for Hordaland ligg til grunn for utvikling av busstilbodet i fylket. Strategien gir klare føringar om at kollektivtilbodet for dei store reisestraumane skal prioriterast. Skyss har avgrensa ressursar som skal bli nytta så effektivt som mogleg for å gi så mange reisande som mogleg eit godt kollektivtilbod. Etablering av nye tilbod vil i all hovudsak anten krevje ytterlegare budsjettløyvingar eller at Skyss må redusere tilbodet ein anna stad. Eit grovt overslag viser at oppretting av ei ny buslinje mellom Stongafjellet og Kleppstø terminal vil kunne koste om lag 1,5-2 millionar kroner årleg, avhengig av frekvens på linja.

På generelt grunnlag er utfordrande å betene utbyggingsområde som utgjør ein omveg i forhold til andre kollektivtrasear. Ein kan i liten grad kan samordne slike linjer med eksisterande buslinjer, og oppnå effektiv bussproduksjon, då dette vil føre til for lang reisetid for andre reisande.»

Gustav Bahus (H) sendte inn slikt spørsmål i møtet:

«Frp spør om administrasjonen i HFK vil ta en ledene rolle sammen med ordførerne i kommuner som kommer «godt» ut av ordningen med ferjeavløsningsmidler ved å få inn søknad i inneværende år.

«Dette er viktig for flere samband som til dømes Masfjordbrua.»

Fylkesdirektør samferdsel svarte at dette vert fylgt opp i tråd med vedtaket i saka om Masfjordbrua frå sist møte i utvalet.

Svein Halleraker (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Viser til innsendt spørsmål til møte i MISA 10.05.2017 vedrørende trafikkisikring av gang- og sykkelveger.

Spørsmål: I møte 10. mai ble svart at HFK ville ta aktivt initiativ overfor ansvarlige for renhold av gang- og sykkelveger.

Hva er gjort i denne sammenheng? Ønsker dokumentasjon på eventuelle tiltak.

Etter egen kjennskap i region Sunnhordland, har intet skjedd så langt.»

Administrasjonen kjem attende med svar.

Svein Halleraker (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Bakgrunn

NTP vert vedteken i Stortinget før sommaren, og Hordfast ligg inne med midlar i denne. Hordfast fører med seg mange moglegheiter, og ein av desse er å avskaffe ferjesambandet Jektevik - Huglo - Hodnanes. For å få dette til må det byggast bru mellom Skorpo i Tysnes kommune, og Huglo i Stord kommune. Ferjeavløysingsmidlar er noko som har vore fremja frå kommunane Tysnes og Stord som verkemiddel for å få realisert denne brua. Dette vart blant anna gjort i kommunane sin uttale til RTP.

Frå 2018 vil fordelinga mellom ferjesambanda i fylket endra seg. Billigare samband får mindre pengar, og dyre samband får meir. Dette slår også ut i ferjeavløysingsordninga i frå 2018, noko som kan slå negativt ut for prosjekta som per no er sagt er realistiske å gjennomføra.

Om fylkeskommunen får innvilga søknader om ferjeavløysingsprosjekt innan utgangen av 2017 vil ein likevel kunne ta del i den gamle ordninga med like store midlar. Det vil sei at det hastar å få inn søknadar for både bru til Huglo, Masfjordsambadet og Fjellbergsambandet. Tysnes og Stord har kommunedelen på Huglosambandet klar, og vil gjerne få realisert dette no, slik at ferjesambandet mellom Jektevik - Huglo - Hodnanes er fullstendig lagt ned når bru over Langenuen står klar. Kva som må vere klart i søknaden som må inn i 2017 er litt uklart, men dette er noko som skal kunna avklarast mellom kommunane, HFK og Samferdselsdepartementet. Søknaden må komma frå HFK, og det er difor essensielt at HFK tar ei aktiv rolle i dette arbeidet.

Spørsmål:

1. Vil HFK ta ei aktiv rolle for å få til ein søknad om bru til Huglo i 2017, saman med kommunane?

2. Om ein ikkje ser for seg det: Korleis ser HFK for seg å få realisert brua til Huglo?

3. Er ferjeavløysingsordninga noko HFK i det heile tatt ser på som realistisk å nytte seg av?»

Administrasjonen kjem attende med svar.

OVERSENDINGSFORSLAG

Geir Angeltveit (V) sette på vegner av V fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Utval for miljø og samferdsel ber administrasjonen gå vekk frå planane om å etablera innfartsparkering på C-tomta i Åsane. Utvalet ber administrasjonen heller søka å leiga kapasitet på allereie eksisterande anlegg. Etablering av faste og midlertidige innfartsparkeringsplassar bør plasserast i tråd med Senterplanen, og i tråd med funna frå kartleggingsarbeidet, slik at anlegga kan ha størst nytteverdi for å tilrettelegge for mindre bilisme.»

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Angeltveit sitt forslag fekk 3 røyster (V, SV, Frp), og vart derfor ikkje vedteke oversendt.

Jf. spørsmål frå Geir Angeltveit om C-tomta.

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Angeltveit sitt forslag fekk 3 røyster (V, SV, 1Frp) og vart difor ikkje oversendt.

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) sette på vegner av A fram slikt oversendingsforslag:

«Samarbeid om bysykler

Bergen har ventet i 12 år på bysykler, og fra 2018 er endelig en permanent ordning på plass, takket være byrådet og byrådspartiene. Flertallspartiene i fylkestinget vedtok et verbalpunkt i fylkesbudsjettet for 2016 at fylket skal samarbeide med Bergen for å få på plass bysykler.

Bysyklene skal delvis finansieres med brukerbetaling. MISA ønsker svar på om det er mulig å innlemme ordningen i skyss-kortet.

MISA ber om at administrasjonen, i samarbeid med Bergen kommune, utreder ulike modeller for et slikt samarbeid, og at vi får en sak til behandling i god tid før den permanente ordningen er på plass i 2018.»

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Rasmussen sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

PS 80/17 Investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP 2018-2029

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

RS 45/17 vart sett på sakskartet som politisk sak (PS) utan saksførelegg.

Stein Inge Ryssdal (H) sette fram slikt forslag:

«Forslag til innstilling:

Fylkesutvalet tek løypemeldinga til orientering og godkjenner at fylkesrådmannen sender Investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP 2018-2029 på høyring utan forutgåande politisk handsaming.»

Røysting

Ryssdal sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkesutvalet tek løypemeldinga til orientering og godkjenner at fylkesrådmannen sender Investeringsprogram for fylkesvegnettet til RTP 2018-2029 på høyring utan forutgåande politisk handsaming.