

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Fylkesutvalsalen, fylkeshuset, Bergen
Dato: 08.11.2017
Tidspunkt: 11:00-15.55

Følgjande faste medlemmer møtte:

Namn	Funksjon	Parti	Merknad
Jon Askeland	Leiar	Sp	
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Synnøve Solbakken	Medlem	A	Til kl. 15.50
Atle Kvåle	Medlem	A	
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A	
Per Lerøy	Medlem	A	
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H	
Svein Halleraker	Medlem	H	
Iiril Schau Johansen	Medlem	H	
Gustav Bahun	Medlem	Frp	
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	Frp	Til kl. 15.50
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KrF	Til kl. 13.40
Natalie Antonia Golis	Medlem	MDG	
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	Sp	Til kl. 15.50

Følgjande medlemer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Parti
Geir Angeltveit	Medlem	V

Følgjande varamedlemer møtte:

Namn	Møtte for	Parti	
Torstein Gunnarson	Geir Angeltveit	V	
Pål Kårbø	Astrid Aarhus Byrknes	KrF	Frå kl. 13.40

Frå administrasjonen møtte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør samferdsel
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Sølve Sondbø	Klima- og naturressurssjef, regionalavdelinga
Målfrid Vik Sønstabø	Leiar trafikktilbod, Skyss
Grethe Vikane	Avdelingsdirektør Statens vegvesen
Gro Stien Thorvaldsen	Seniorrådgjevar fylkessekretariatet

Gro Stien Thorvaldsen
sekretær

Sakliste

Utvals-saknr	Innhald	Arkiv-saknr	U.Off.
PS 104/17	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 105/17	Godkjenning av møtebok førre møte		
PS 106/17	Referatsaker (meldingar)		
RS 67/17	Finansiering av ny nattavgong på ferjesambandet Hufthamar-Krokeide	2016/34830	
RS 68/17	Miljøkrav på kommersielle ruteløyve - Uttale	2017/16059	
RS 69/17	Svar på spørsmål om praktisering av dispensasjon frå Fylkesmannen om skuleskyss	2017/938	
PS 107/17	Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2016	2017/15505	
PS 108/17	Trafikkplan båt Hordaland	2017/15772	
PS 109/17	Årsbudsjett 2018 / økonomiplan 2018-2021	2017/4411	
PS 110/17	Utslepp frå sju store industriverksemder i Hordaland	2017/14242	
PS 111/17	Handlingsprogram 2018-2021. Kollektivstrategi for Hordaland	2014/278	
PS 112/17	Vidareføring av sykkelbyavtale for Bergen	2015/3680	
PS 113/17	Nye bussanbod for kontraktane Vest og Bergen sør	2017/16473	
PS 114/17	Ymse		

PS 104/17 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Utval for miljø og samferdsel slutta seg til utvalsleiar sitt forslag om å behandle PS 111/17 før PS 108/17.

Vedtak

Innkallinga vart godkjend utan merknader.

Saklista vart godkjend med merknaden over.

PS 105/17 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Vedtak

Møteprotokollen frå møte 18.10.2017 vart godkjend utan merknader.

PS 106/17 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Renate Møgster Klepsvik (Frp) stilte spørsmål om ho var inhabil fordi ho er medlem i Austevoll kommunestyre, som har behandla brevet som er omtalt i RS 67/17. Klepsvik gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om ho var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Renate Møgster Klepsvik ikkje var inhabil, jf. forvaltningslova § 6, 2. ledd.

I samband med RS 67/17 «Finansiering av ny nattavgong på ferjesambandet Hufthamar-Krokeide» oppmoda **Renate Møgster Klepsvik (Frp)** om at problemstillinga som er reist i brevet frå Austevoll kommune vert vurdert i det politiske arbeidet med neste års budsjett.

Vedtak

Referatsaker 67-69/17 vart tekne til orientering.

PS 107/17 Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2016

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i dei prisregulerte områda i Hordaland til etterretning. Det er ein målsetnad at det er fleire løyvehavarar i kvar kommune.
2. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i Bergen køyreområde til etterretning.
3. Fylkesutvalet ber om at det vart lagt fram eiga sak med behovsprøving av selskapsvognløyva i Hordaland. I saka bør søknadsprosessen vurderast. Fram til behovsprøvinga ligg føre, bør det ikkje tildelast nye selskapsvognløyve i Hordaland.
4. Fylkesutvalet godkjenner at pkt 2.11 kulepkt 2 i drosjereglementet for Bergen køyreområde går ut og vert erstatta av nytt kulepkt:
 - «Rapport om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av inntekståret innan 31. juli kvart år, jf. pkt. 3.5. Det skal gå fram tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyning) eksklusiv meirverdiavgift, køyrde kilometer for kvar einskild drosje, tal timar i drift, tal timar ledig, tal timar opptatt, tal køyreoppdrag, samt kor mange tilsette som har køyrt på drosjen i året.
5. Fylkesutvalet godkjenner at drosjereglementet for Bergen køyreområde får nytt 2. ledd:
«I den daglege drifta kan løyvehavar med reserveløyve, nytta dette når løyvehavar sin ordinære drosje står i ro, dersom slikt byte inngår i ein dagleg skiftplan mellom dei to løyva.»
6. Fylkesutvalet godkjenner at ein held fast på prinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane., jfr drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt 3.6.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i dei prisregulerte områda i Hordaland til etterretning. Det er ein målsetnad at det er fleire løyvehavarar i kvar kommune.
2. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i Bergen køyreområde til etterretning.
3. Fylkesutvalet ber om at det vart lagt fram eiga sak med behovsprøving av selskapsvognløyva i Hordaland. I saka bør søknadsprosessen vurderast. Fram til behovsprøvinga ligg føre, bør det ikkje tildelast nye selskapsvognløyve i Hordaland.
4. Fylkesutvalet godkjenner at punkt 2.11 kulepunkt 2 i drosjereglementet for Bergen køyreområde går ut og vert erstatta av nytt kulepunkt:
 - «Rapport om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av inntekståret innan 31. juli kvart år, jf. pkt. 3.5. Det skal gå fram tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyning) eksklusiv meirverdiavgift, køyrde kilometer for kvar einskild drosje, tal timar i drift, tal timar ledig, tal timar opptatt, tal køyreoppdrag, samt kor mange tilsette som har køyrt på drosjen i året.

5. Fylkesutvalet godkjenner at drosjereglementet for Bergen k yromr de f r nytt 2. ledd:
«I den daglege drifta kan løyvehavar med reservel yve, nytta dette når løyvehavar sin ordinære drosje står i ro, dersom slikt byte inngår i ein dagleg skiftplan mellom dei to løyva.»
6. Fylkesutvalet godkjenner at ein held fast på prinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane, jfr. drosjereglementet for Bergen k yromr de punkt 3.6.

PS 108/17 Trafikkplan båt Hordaland

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet stiller seg bak tilrådingane i Trafikkplan båt, som gir grunnlag og føringar for arbeid med nye anbodskonkurransar i  ra framover.
 - a) I utvikling av tilbodet med båt skal ein i tråd med vedteken Kollektivstrategi for Hordaland nytte ressursane der det er flest reisande. Samstundes skal ein dekke mobilitetsbehov i heile fylket.
 - b) Båttilbodet skal utviklast som ein integrert del av kollektivtilbodet der båten har sine s rlege fortrinn – der båten er einaste reisealternativ, eller gir vesentleg raskare reiser.
 - c) Potensiale for reduksjon av klimapåverknaden fr  transporten skal vurderast i arbeid med nye anbud og i vurdering av eventuelle nye båtruter.
 - d) Vurderingar av framtidig tilbod med båt krev eit kritisk blick på reisebehov, økonomi, miljø og samfunnsnytte. Fylkeskommunen/Skyss må vere bevisste på kva som er vårt oppdrag og rolle.
2. Bybåtsambanda skal utviklast med omsyn til trafikkveksten i Bergensområdet og med bruk av fornybar energi der mogleg.
 - a) Nytt anbud for sambandet Kleppestø-Strandkaaien vert førebudd for heilelektrisk batteridrift. Utgangspunkt for vidare førebuingar er to-b tl ysing som gir rom for inntil 3 avgangar per time kvar veg, og inntil 33 prosent høgare kapasitet enn dagens løysing.
 - b) Nytt anbud for sambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen vert førebudd med auka passasjerkapasitet, ved å stille krav om inntil 50 prosent meir kapasitet på fartøyet enn i dagens b tkontrakt. Hydrogendrift kan på sikt vere ei aktuell løysing, men teknologien er framleis umogen og kostnadsbilete er svært usikkert. Pågåande utviklingsprosjekt andre stader i landet vil gi erfaringar og resultat som grunnlag for nærare vurderingar.
 - c) Fullfinansiering av meirkostnadane er ein føresetnad for innføring av miljøtiltak og kapasitetsauke på båtsambanda.
 - d) Utvikling og finansiering av båtsambanda må sjåast i samanheng med behov og finansiering av busstilbodet.
4. Mindre båtruter med svært lågt passasjergrunnlag bør justerast etter trafikkgrunnlaget, og vurderast med omsyn til grunnlag for konkurranseutsetjing, eventuelt egne driftsavtalar.
5. Båtruter som i all hovudsak rettar seg mot reiselivsmarknaden bør ikkje inngå i den offentleg finansierte kollektivtransporten.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Nummereringa av forslaget punkt 4 og 5 er administrativt endra til punkt 3 og 4.

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

«Punkt 1 b). Endret tekst, siste del av vedtaket tas ut. Punktet blir da slik:

Båttilbodet skal utviklast som ein integrert del av kollektivtilbodet der båten har sine særlege fortrinn.

Nytt punkt 2 e):

Utgreiingar og utvikling av moglege nye båtsamband, m.a. «bybane på sjøen» mellom bydelar i Bergen og Bergen og nabokommunar, vert ei prioritert oppgåve. Utgreiinga skal både sjå på transportarbeid og andre omsyn for by-, regional- og næringsutvikling.»

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«(Opprinnelig pkt. 1 c): Potensiale for reduksjon av klimapåverknaden frå transporten skal vurderast i arbeid med nye anbod og i vurdering av eventuelle nye båtruter.)

Ny pkt. c):

I arbeid med nye anbod og vurdering av nye båtruter skal krav til nullutsleppsteknologi og lavutsleppsteknologi leggjast til grunn. Dette bør også inkludere produksjon og livssyklusanalyse for fartøy og infrastruktur.

1 d) Vurderingar av framtidig tilbod med båt krev eit kritisk blick på reisebehov, økonomi, miljø og samfunnsnytte. ~~Fylkeskommunen/Skysse må vere bevisste på kva som er vårt oppdrag og rolle.~~ (strykes.)

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1, første setning med punkt a) vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Rasmussen sitt forslag punkt 1 b) vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot ingen røyster for fylkesrådmannen sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 c) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 10 røyster mot 5 røyster (MDG, Frp, V, SV) for Golis sitt forslag punkt 1 c).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 d), første setning vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 d), andre setning vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 10 røyster mot 5 røyster for (MDG, Frp, V, SV) for Golis sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2, første setning med punkta a-d vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Rasmussen sitt forslag punkt 2 e) vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 4 og 5 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet (som punkt 3 og 4).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet stiller seg bak tilrådingane i Trafikkplan båt, som gir grunnlag og føringar for arbeid med nye anbodskonkurransar i åra framover.
 - a) I utvikling av tilbodet med båt skal ein i tråd med vedteken Kollektivstrategi for Hordaland nytte ressursane der det er flest reisande. Samstundes skal ein dekke mobilitetsbehov i heile fylket.
 - b) Båttilbodet skal utviklast som ein integrert del av kollektivtilbodet der båten har sine særlege fortrinn.
 - c) Potensiale for reduksjon av klimapåverknaden frå transporten skal vurderast i arbeid med nye anbod og i vurdering av eventuelle nye båtruter.

- d) Vurderingar av framtidig tilbod med båt krev eit kritisk blikk på reisebehov, økonomi, miljø og samfunnsnytte. Fylkeskommunen/Skyss må vere bevisste på kva som er vårt oppdrag og rolle.
2. Bybåtsambanda skal utviklast med omsyn til trafikkveksten i Bergensområdet og med bruk av fornybar energi der mogleg.
- a) Nytt anbod for sambandet Kleppestø-Strandkaien vert førebudd for heilelektrisk batteridrift. Utgangspunkt for vidare førebuingar er to-båtløysing som gir rom for inntil 3 avgangar per time kvar veg, og inntil 33 prosent høgare kapasitet enn dagens løysing.
- b) Nytt anbod for sambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen vert førebudd med auka passasjerkapasitet, ved å stille krav om inntil 50 prosent meir kapasitet på fartøyet enn i dagens båtkontrakt. Hydrogendrift kan på sikt vere ei aktuell løysing, men teknologien er framleis umogen og kostnadsbilete er svært usikkert. Pågåande utviklingsprosjekt andre stader i landet vil gi erfaringar og resultat som grunnlag for nærare vurderingar.
- c) Fullfinansiering av meirkostnadane er ein føresetnad for innføring av miljøtiltak og kapasitetsauke på båtsambanda.
- d) Utvikling og finansiering av båtsambanda må sjåast i samanheng med behov og finansiering av busstilbodet.
- e) Utgreiingar og utvikling av moglege nye båtsamband, m.a. «bybane på sjøen» mellom bydelar i Bergen og Bergen og nabokommunar, vert ei prioritert oppgåve. Utgreiinga skal både sjå på transportarbeid og andre omsyn for by-, regional- og næringsutvikling.
3. Mindre båtruter med svært lågt passasjergrunnlag bør justerast etter trafikkgrunnlaget, og vurderast med omsyn til grunnlag for konkurranseutsetjing, eventuelt eigne driftsavtalar.
4. Båtruter som i all hovudsak rettar seg mot reiselivsmarknaden bør ikkje inngå i den offentleg finansierte kollektivtransporten.

PS 109/17 Årsbudsjett 2018 / økonomiplan 2018-2021

Forslag til innstilling

1. a) Investeringsbudsjettet for 2018 vert vedteke med slike rammer:

	1 000 kr
Bruk av lånemidlar	930 500
Tilskot og refusjonar m.m.	1 496 700
Salsinntekter	85 000
Bruk av avsetjingar	5 000
Midlar frå driftsbudsjettet	70 000
SUM INNTEKTER	2 587 200
Disponert slik:	
Bybaneutbygging	620 000
Fylkesvegar	1 146 600
Andre samferdselsføremål	176 600
Kultur	3 000
Tannhelse	25 000
Opplæring	582 000
Fellesfunksjonar	29 000
SUM INVESTERINGSUTGIFTER	2 582 200

Eigenkapitalinnskot KLP	5 000
<u>SAMLA FINANSIERINGSBEHOV</u>	<u>2 587 200</u>

b) Driftsbudsjettet for 2018 vert vedteke med følgjande rammer:

Frie inntekter (skatt, rammetilskot)		6 477 415
Finansutgifter	netto	796 500
Avsetjingar		25 000
Til finansiering av utg. i investeringsbud.		70 000
<u>TIL FORDELING DRIFT</u>		<u>5 585 915</u>

Fordelt slik:

Politiske organ, kontrollorg. og fylkesrådm.	netto	59 055
Økonomi- og organisasjonsavd.	netto	184 384
Eigedom	netto	276 600
Regional utvikling	netto	97 100
Samferdsel	netto	1 953 600
Kultur og idrett	netto	211 300
Tannhelse	netto	210 300
Opplæring	netto	2 597 656
Fellesfunksjonar	netto	-24 514
<u>FORDELT PÅ SEKTORANE</u>	netto	<u>5 565 481</u>

Tilleggslyvingskonto		1 734
Lønsavsetjing		18 700
<u>TIL SEINARE FORDELING</u>		<u>20 434</u>

2. Låneopptak

Fylkestinget godkjenner låneopptak på 930,5 mill. kr.

3. Stønad til dei politiske gruppene i fylkestinget og frikjøp

Gruppestønad til fylkestingsgruppene	kr	81 720
Stønad pr. representant i gruppa	kr	45 890
Frikjøp pr. representant	kr	44 920

4. Kollektivtakstane

Takstane for buss, bane og båt vert auka med i gjennomsnitt 2,5 %, slik det går fram av budsjetteftet s. 80-81.

Ferjetakstane vert auka med 5 %.

5. Etne vidaregåande skule/Skakkesenteret

Under føresetnad av at Etne kommune og Hordaland fylkeskommune vert einige om ein avtale, godkjenner fylkestinget at gjenkjøpsavtalen knytt til HFK sin eigardel av Skakkesenteret vert sagt opp.

Fylkesrådmannen får fullmakt til å forhandle slik avtale med Etne kommune i samsvar med det som går fram av budsjettokumentet. Framforhandla avtale skal godkjennast av fylkestinget.

6. C-tannlegeordninga – avvikling

Fylkestinget viser til vedtak i fylkesutvalsak 268/2001 om oppretting av ordning for C-tannlegar og godkjenner at denne ordninga vert avvikla.

Økonomiplanen for 2018-2021

Fylkestinget godkjenner det utsende forslaget til økonomiplan.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

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

«Alternativt forslag:

Utval for miljø og samferdsel tek framlegget til budsjett frå rådmannen til vitande. Partia kjem tilbake til endringar og handsaming i fylkesutvalet sitt møte 22. og 23. november.»

Røysting

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

Innstilling til fylkesutvalet

Utval for miljø og samferdsel tek framlegget til budsjett frå rådmannen til vitande. Partia kjem tilbake til endringar og handsaming i fylkesutvalet sitt møte 22. og 23. november.

PS 110/17 Utslepp frå sju store industriverksemder i Hordaland

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet oppmodar dei sju industriverksemdene om å halde fram med, og helst intensivere arbeidet med optimalisering av drifta for å redusere utsleppa av klimagassar.
2. Fylkesutvalet støttar satsinga på omlegging frå fossil til fornybar energi i prosessindustrien. Ei omlegging her vil gi store utsleppsreduksjonar og kan vere ein inspirasjon til andre verksemder om å gjere det same.
3. Fylkesutvalet vil understreke hastemomentet i arbeidet med å redusere klimagassutslepp frå industrien. Det europeiske kvoteregimet er i dag ikkje eit effektivt nok verkemiddel til å oppnå måla som er satt for 2020 og 2030. Fylkesutvalet ber Olje- og energidepartementet om å revurdere vedtaket om at Enova ikkje lenger skal gi støtte til energileiingstiltak i kvotepliktig sektor. Det er framleis behov for nasjonale verkemidlar og incentivordningar retta mot kvotepliktig industri.
4. Forsking og teknologiutvikling er nødvendig for å oppnå optimalisering og omlegging i industrien og kan føre til ny industriell aktivitet med klimavenleg profil. Samarbeidet mellom forskingsmiljøa og industrien på Vestlandet må styrkast ytterlegare, og Fylkesutvalet vil medverke til det.
5. Karbonfangst og –lagring er ein nødvendig del av løysinga på klimautfordringane. Teknologisenteret på Mongstad må utviklast vidare. Pilotprosjekt for lagring av CO2 må gjennomførast.
6. Avfallsindustrien er ikkje kvotepliktig, men står for store utslepp, mellom anna frå brenning av matavfall og plast. CO2-fangst må utgreiast på forbrenningsanlegget i Rådalen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Endringsforslag til pkt. 1:

1. Fylkesutvalet oppmodar dei sju industriverksemdene om å halde fram med, og ~~helst~~ (strykes) intensivere arbeidet med optimalisering av drifta for å redusere utsleppa av klimagassar.

Endringsforslag:

Pkt. 6: Avfallsindustrien er ikkje kvotepliktig, men står for store utslepp, mellom anna frå brenning av matavfall og plast. *Siste del strykes: CO₂-fangst må utgreiast på forbrenningsanlegget i Rådalen.*

Golis trekte forslaget sitt.

Stein Inge Ryssdal (H) sette på vegner av H og MDG fram slikt forslag:

«Alternativ til punkt 1:

Fylkesutvalet oppmodar dei sju industriverksemdene om å intensivere arbeidet med optimalisering av drifta for å redusere utsleppa av klimagassar.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt punkt 1 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 8 røyster mot 7 røyster (H, MDG, Frp, V) for Ryssdal sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2-6 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet oppmodar dei sju industriverksemdene om å halde fram med, og helst intensivere arbeidet med optimalisering av drifta for å redusere utsleppa av klimagassar.
2. Fylkesutvalet støttar satsinga på omlegging frå fossil til fornybar energi i prosessindustrien. Ei omlegging her vil gi store utsleppsreduksjonar og kan vere ein inspirasjon til andre verksemdar om å gjere det same.
3. Fylkesutvalet vil understreke hastemomentet i arbeidet med å redusere klimagassutslepp frå industrien. Det europeiske kvoteregimet er i dag ikkje eit effektivt nok verkemiddel til å oppnå måla som er satt for 2020 og 2030. Fylkesutvalet ber Olje- og energidepartementet om å revurdere vedtaket om at Enova ikkje lenger skal gi støtte til energileiingstiltak i kvotepliktig sektor. Det er framleis behov for nasjonale verkemiddel og incentividningar retta mot kvotepliktig industri.
4. Forsking og teknologiutvikling er nødvendig for å oppnå optimalisering og omlegging i industrien og kan føre til ny industriell aktivitet med klimavenleg profil. Samarbeidet mellom forskingsmiljøa og industrien på Vestlandet må styrkast ytterlegare, og Fylkesutvalet vil medverke til det.
5. Karbonfangst og –lagring er ein nødvendig del av løysinga på klimautfordringane. Teknologisenteret på Mongstad må utviklast vidare. Pilotprosjekt for lagring av CO₂ må gjennomførast.
6. Avfallsindustrien er ikkje kvotepliktig, men står for store utslepp, mellom anna frå brenning av matavfall og plast. CO₂-fangst må utgreiast på forbrenningsanlegget i Rådalen.

PS 111/17 Handlingsprogram 2018-2021. Kollektivstrategi for Hordaland

Forslag til innstilling

Fylkestinget vedtar Handlingsprogram 2018-2021 for Kollektivstrategi for Hordaland.

Handlingsprogrammet dannar eit godt grunnlag for fylkeskommunen si satsing på kollektivområdet.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt:

Prosjektet Kråkenes/Bergveien utsetjast og vert ikkje prioritert i 2018. Jfr. punkt 4.6 «Av større tiltak kan nemnast: «Kråkenes/Bergveien – Tiltaket er prosjektert og grunnverv er gjennomført. Forventa byggjestart i 2018».»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Hammer sitt forslag fekk 3 røyster (SV, Frp) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkestinget vedtar Handlingsprogram 2018-2021 for Kollektivstrategi for Hordaland. Handlingsprogrammet dannar eit godt grunnlag for fylkeskommunen si satsing på kollektivområdet.

PS 112/17 Vidareføring av sykkelbyavtale for Bergen

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek prosjektrapport 2014 - 17 til etterretning og går inn for å vidareføre avtalen for «Sykkkelbyen Bergen» i perioden 2018 - 2021.
2. Fylkesrådmannen legg til grunn at ressursar for oppfølging av avtalen vert sikra gjennom *Byvekstavtalen for Bergen 2017 – 2023 – Miljøløftet*.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet tek prosjektrapport 2014 - 17 til etterretning og går inn for å vidareføre avtalen for «Sykkkelbyen Bergen» i perioden 2018 - 2021.
2. Fylkesrådmannen legg til grunn at ressursar for oppfølging av avtalen vert sikra gjennom *Byvekstavtalen for Bergen 2017 – 2023 – Miljøløftet*.

PS 113/17 Nye bussanbod for kontraktane Vest og Bergen sør

Forslag til innstilling

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om bussdrift av rutepakke Vest og Bergen sør, i tråd med tilrådingane i saka.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnarane av konkurransen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Pål Kårbø (KrF) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt:

Bussane i anbodet bør ha sikkerheitsnivå tilsvarende minimum klasse 2, slik at setebelte og babysete er tilgjengeleg på alle bussar.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Kårbø sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (H).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om bussdrift av rutepakke Vest og Bergen sør, i tråd med tilrådingane i saka.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnarane av konkurransen.

3. Bussane i anbodet bør ha sikkerheitsnivå tilsvarande minimum klasse 2, slik at setebelte og babysete er tilgjengeleg på alle bussar.

PS 114/17 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: 107, 110, 111, 108, 109, 112, 113/17.

ORIENTERINGAR

Prosjektleiar Gunnar Söderholm frå Statens vegvesen orienterte om fellesprosjekt E16 og Vossabanen Arna - Stanghelle, statleg plan med konsekvensutgreiing.

Sigrd Farestveit Neset, leiar for utval for miljø og samferdsel i Ungdommens fylkesutval (UFU) presenterte viktige saker for UFU og ungdom i Hordaland i kommande budsjettperiode.

Nytt frå Statens vegvesen v/Grethe Vikane:

- Ulykkesanalyse for tunnel
- Tilbakeføring av vegnett etter Sykkel-VM
- E 16 og E 39 – planprosess

YMSE

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) etterlyste sak om samarbeid om bysyklar, jf. oversendingsforslag i utval for miljø og samferdsel 08.06.2017.

SPØRSMÅL

A) Innsende spørsmål til møtet 08.11.2017

1. **Geir Angelveit (V)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Korrespondanse mellom båt og buss på Bømlø. Linje 559 frå Svortland har stopp på Rubbestadneset Båtkai 06:31. Båten frå Rubbestadneset mot Austevoll/Bergen har avgang 06:30. Det har blitt avklart gjennom dialog med Skyss at desse to reisetilboda ikkje skal korrespondera, men at Linje 559 skal kome til kaien 1minutt etter at båten har gått. I dialog med Skyss har dette blitt sagt at dei ikkje oppfattar dette som eit «praktisk problem».

På grunn av dette er kaia full av bilar, fordi ingen har høve til å ta sjansen på å ikkje rekka båten. Det største problemet er for dei skuleungdomane som pendlar til Austevoll, som ikkje har eit alternativ til buss. Og som dermed ikkje kjem seg til skulen før med neste båt(!!).

- Vert ikkje dette i strid med heile Skyss sitt føremål, koordinera og kjøpa inn kollektivtenester med tanke på pendlarar og elevar?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Linje 559 frå Svortland kl 06:15 har rutetid til Rubbestadneset kai kl 06:30, samstundes med båten sin avgang frå Rubbestadneset til Bergen. Rutene er lagt opp slik at det skal gi moglegheit for ei samanhengande reise. Uføresette ting kan sjølvsagt skje, både med buss og båt. Operatør/kunde kan då ta kontakt med båten, slik at båten kan vente på passasjerar ei viss tid.

Skyss er ikkje kjent med at det er eit gjentakande problem at reisande ikkje når båten. Bussoperatøren i området, Tide, er heller ikkje kjent med at dette er ei aktuell problemstilling. Skyss vil følgje med framover, og konkrete hendingar og avvik som vert meldt inn vil bli følgt opp med gjeldande operatør for buss og båt.»

2. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Ved fleire anledningar har bussrute 676 med avgong 14:17 som fraktar skuleelevar heim etter skuledagen på Langeland skule vore overfull. Og elevar har måtta stå igjen.»

- Er det planlagt å korrigera kapasiteten på skuleruta?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det er i utgangspunktet tilstrekkeleg kapasitet til elevar med rett til skoleskyss på denne avgangen. Når det likevel blir fullt er det fordi mange elevar på Langeland skule utan rett til skuleskyss nyttar den same avgangen på korte avstandar. Frå november vil fleire elevar ha rett på såkalla «vinterskyss», gitt på kommunalt vedtak. Det vert då sett inn ekstra materiell for supplering.»

3. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slike spørsmål:

«Endringar i rutetilbodet utan informasjon har medført at born ikkje har kome seg til skulen med skuleskyss. Born som kom med bussen på veg til Litlabø Skule kom for seint til skulen med den nye ruteplanen. Så denne veka (42) byrja bussen å køyra til gamal rute, noko som det ikkje vart informert (godt nok?) om til føresette eller skulen, og borna kom seg difor ikkje til skulen med skuleskyssen.

- Kva rutiner har Skyss for å informera føresette/skular/brukarar om plutslege (og forsåvidt naudsynte) omleggingar i rutetilbodet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det vart sendt ut e-post til skulane det gjaldt i god tid før endringa, og avgangstider vart endra i reiseplanleggaren vår på skyss.no og i reise-appen. I rutehefte på skyss.no (pdf-filer) vart diverre avgangstida oppdatert først etter gjennomføring.

Omlegginga var naudsynt for at elevar ved Leirvik skule skulle nå skolestart.»

4. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«I tilknytning til saka om skuleskyss, skulekort og ungdomskort har Skyss svart at det er prosedyrane ved Fitjar VGS som har medført at 91 elevar no har mista gratis skuleskyss. Reglane i opplæringslova kring fri skuleskyss er klare på at dispensasjonen til fylket gjelder dei områda der det er godt utbygde kollektive løysingar på fritida til elevane. Tidleg og seint, heile veka.

Skal ungdomskort ha tilsvarende meirverdi skal rabattkortet ifølgje fylkesmannens vedtak kunna nyttast både på dagtid og kveldstid alle dagar. Dei aktuelle kollektive transportmidla som rabattkortet gjeld for, må vere godt utbygde og ha jamlege avgangar.

- Ved ein eventuell klage til fylkesmannen, meiner Skyss at ein er innanfor dispensasjonen for elevar som bur i dei aktuelle krunsane?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det er i frå fleire representantar i fleire politiske utval stilt tilsvarende spørsmål. Under følgjer svar på desse:

Det er gjort ei utrekning av tal på elevar som blir omfatta av ordninga (AUD-notat vedlagt). Av elevane som vart søkt inn i vidaregåande skule i Hordaland i 2017-18, blir 6769 elevar omfatta av dispensasjonen. Det må presiserast at det finst feilkjelder, og talet vil variere gjennom året. Det skjer fortløpande endringar i elevtalet og elevane sine bustader, samt at ein del elevar fyller 21 år i løpet av skuleåret og fell då ut av ordninga. Elevar som fyller 21 år får tilbod om skuleskyss dersom dei oppfyller vilkåra til skyss i opplæringslova. Meir detaljar og atterhald om utrekninga er omtala i vedlagte rapport.

Hovuddelen av samordninga skjer i Bergen og omegn. Av ovannemnde 6769 elevane bur 5819 av elevane i Bergen og i «samordna» område i omegnskommunane (Fjell, Askøy, Sund, Øygarden, Lindås, Meland og Os). 580 av elevane bur i Sunnhordland (Stord, Bømlo, Kvinnherad), kor av 279 av elevane er frå Stord. Detaljar om elevtal fordelt på kommune blir omtalt i rapporten i figur 4 .

Med ovannemnde elevtal (6769 elevar), og med føresetnad at elevane løyser ungdomsbillett i 10 månader blir verknaden omlag 25 millionar pr. år dersom alle elevane med over 6 km til skolen skulle få gratis skoleskyss.

Vilkåret i forskrifta om at elevane skal ha eit kollektivtilbod på fritida som er godt utbygd og med jamlege avgangar, er sentralt i dispensasjonen. Forskrifta set ikkje konkrete krav, men i eit svarbrev på søknad frå Undervisningsdirektoratet i 2002, vart det sagt følgjande:

«Eit rabattkort må omfatte ordinær reise til og frå skule, arbeid og fritidsaktivitetar. Rabattkortet må i tillegg til ordinær skoleskyss kunne nyttast både på dagtid og kveldstid alle dagar. Dei aktuelle kollektive transportmidla som rabattkortet gjeld for, må være godt utbygd og ha jamlege avgangar. Ordninga må omfatte minst heile skoleåret.»

Brevet seier vidare at eit kollektivtilbod som varer fram kl. 21.00 eller kortare i helgene tilfredsstillar ikkje forskriftenes krav i tredje punkt. Utforminga av områda/sonene for samordning vart i si tid gjort med dette som utgangspunkt.

Det har vore oppslag i media på Stord og diskusjonar med Fitjar VGS om samordning med ungdomsbillett og skuleskyss. Fylkesmannen i Hordaland har merka seg diskusjonen, og har sendt brev til Skyss kor dei ber om ein uttale om rutetilbodet på Stord knytt til vilkåra til i forskrift §10-3 til opplæringslova. Skyss har sendt svar til fylkesmannen i brev av 18. september 2017 kor ein gjer greie for saka på Stord, og kva Skyss legg til grunn for områda som kan samordnast med ungdomsbillett.

Fylkesmannen har svara Skyss på brevet, og syner der til forskrifta om dispensasjon §10-3 og viser og til ovannemnde brev frå Undervisningsdirektoratet av 2002. Fylkesmannen presiserer mellom anna til at retningslinjene i brevet frå 2002 ikkje er oppheva.

Skyss vil saman med fylkesmannen avklare kva krav og retningslinjer som gjeld, og eit møte med fylkesmannen er under planlegging med dette som formål. Etter det Skyss har fått av informasjon har ikkje alle fylkeskommunar fått ytterlegare krav ut over krav gitt i forskrifta for deira ordningar om ungdomsbillett som skolereisebillett. Skyss vil også få gjennomført ei ekstern vurdering av kva krav som følgjer av lova og tilhøyrande forskrifter. Om det etter avklaringar med fylkesmannen blir naudsynt med endringar eller tilpassingar i dagens ordning må ein sjå på dette fram mot oppstart av neste skuleår. Større endingar i praksis må gjennomførast i samband med start av nytt skuleår. Det vil bli lagt fram ei sak når nødvendige avklaringar er gjort.

Fram til avklaringar ligg føre vil Skyss reversere endringane som vart innført for skuleåret 2017-18 som medførte at nye område blei teke med i samordninga. Det vil seie områda Sagvåg og Rommetveit på Stord, og Ramsøy på Askøy. Soner som blei teke ut av ungdomsbillettordninga i haust (Sveio) vert ikkje reversert.

Elevane som bur i områda kor ordninga blir reversert og som har hatt utlegg til ungdomsbillett og ønskjer skuleskyss, vil få høve til å sende inn krav til Skyss om refusjon på kostnader dei har hatt til busskort.»

5. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Driftsoperatørane vel trafikkfarleg haldeplass ved Litlabø Skule. Det er bygd ein ny haldeplass med rundkøyring, så borna som kjem med bussen frå Sagvåg ikkje skal måtta kryssa ein uoversiktleg veg. Likevel vel fleire avgangar å stoppa på den gamle haldeplassen. Det er ikkje greitt.

Er det fritt fram for Tide og leverandørane å nytte kva haldeplass dei følar for?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Skyss beklagar at ein ikkje har gjennomført avstiging i snuplassen ved skulen som avtala. Operatør har lova å sjå til at dette vert gjennomført framover, og Skyss vil etterfølge saka.

Busstoppet som her vert omtala ligg i ein veg med lite trafikk og 40 km/t-sone, og stoppet er etter Skyss si vurdering i utgangspunktet trygt for på- og avstiging. Ein ser likevel heilt klart at det er betre, særleg for 1. klassingar, å stige av på same side som skulen ligg på.»

6. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Alt dette vert forsterka ved at tilbakemeldingane på kommunikasjonen med Skyss har vore særst dårleg. Gjennomgåande har me ei tilbakemelding frå skular, tilsette, og brukarar som kontaktar Skyss, at ein ofte vert møtt med rein avvising, ansvarsfråskrivning, at det går utoleg lang tid før ein får svar, eller at ein rett og slett ikkje får svar på elektronisk kommunikasjon.

Korleis meiner Skyss at ein kan betre kommunikasjonen med brukarar, føresette og skular for å sikra at informasjonen går ut og tryggja at tilbakemeldingar frå desse gruppene kjem til rett instans, i Skyss, og ikkje strandar ved «lunchbordet» og på den måten styrka tilliten til kollektivtilbodet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Skyss får svært mange førespurnader dagleg. I løpet av første halvår 2017 har ein mottatt og handtert nærare 40 000 slike gjennom ulike kanalar. Skyss har som målsetting å svare ut alle som tek kontakt – det gjeld kollektivbrukarar, skular, kommunar, media, interesseorganisasjonar og andre – på ein god og profesjonell måte og innan rimeleg tid. Skriftleg kommunikasjon skjer gjennom e-post, facebook og brev. Nokre tilbakemeldingar krev meir tid enn andre. I mange saker er fleire fagavdelingar i Skyss involvert, samt at det kan vere nødvendig å ha kontakt med operatør og andre aktørar med ansvar knytt til kollektivtransporten. I samband med større ruteendringar og oppstart av nye anbod vil det naturleg nok vere større behov for avklaringar og tilbakemeldingar. Forventing om snarlege svar vil i slike tilfelle ikkje alltid kunne innfriast.

Det er eit kontinuerleg arbeid å tydeleggjere kommunikasjonskanalane, slik at ein får ei så effektiv oppfølging av alle førespurnader som mogleg. I tillegg til skriftlege tilbakemeldingar, vert det mellom anna lagt til rette for møter og faste kontaktpunkt for gjensidig informasjon og drøfting med kommunar og skular i samband med større ruteendringar og planlegging av skuleskyssen.»

7. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slik oppmoding:

«Fredag 24. November skal formannsskapa i Sunnhordland og Samarbeidsrådet ha eit fellesmøte på Stord Hotell. Eg vil oppmoda administrativ leiding på det sterkaste å melda sin interesse for å kome på møtet for å ha ein open dialog og orientering om desse og andre utfordringar.»

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

«Slik det er i dag får ikkje personell inne til førstegangstjeneste noe rabatt på enkeltreiser på buss og bane i Hordaland, så lenge det er innenfor en sone. Dette oppfattes som både svært ugunstig og litt merkelig med tanke på at slike rabattordninger er normalt mange andre steder i landet, blant annet i byene Stavanger og Oslo som også har et relativt høyt antall førstegangstjenestegjørende innenfor sitt område. Her opererer de med at personell inne til førstegangstjeneste får muligheten til å kjøpe barnebillett.

Haakonsvern Orlogsstasjon er Nord-Europas største marinebase og har til enhver tiden opp mot 500 menige soldater. Basen er plassert på et slikt vis at det er helt nødvendig for soldatene å benytte seg av kollektivtransport når de forlater basen for å oppsøke de tilbudene som ofte legges opp til som velferd.

Spørsmål 1:

Hvilke rabattordninger har vi for vernepliktige i Hordaland.

Spørsmål 2:
Har vi dårligere rabattordninger enn Stavanger og Oslo?

Spørsmål 3:
Gitt at vi har dårligere rabattordninger, hva vil det koste å innføre liknende rabattordninger som de har i Stavanger og Oslo?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«1: På buss, Bybanen og Askøyruta får vernepliktige 50 prosent rabatt på enkeltbillett, men lågaste pris er likevel lik ordinær vaksenpris for 1-2 soner. På båt for øvrig får vernepliktige 50 prosent rabatt på enkeltbillett.

2: Ruter i Oslo tilbyr barnepriis for enkeltbillett, medan Kolumbus i Rogaland har ein generell 50 prosent rabatt på buss og hurtigbåt. Andre stader i Noreg er det litt ulik praksis.

3: Det er svært vanskeleg å rekne på kva dette ville koste. Sidan ein ikkje har ein eigen billettype for dei som avtener verneplikt vil ein måtte gjere anslag knytt til tal vernepliktige i Bergen og Hordaland, og eit tenkt tal kollektivreiser for desse. Skyss har ikkje tilstrekkeleg grunnlag for å gjere ei realistisk berekning av dette.

Skyss er i gang med å gjennomgå prisar, rabattar og billettypar knytt til omlegging av takstsonestrukturen i 2018. Ei vurdering av å utvide rabattordninga mot vernepliktige inngår i dette arbeidet, og ei eventuell endring i rabatten kan såleis kome til å tre i kraft 1. august 2018.»

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

«Eg er gjentatte gonger blitt kontakta av innbyggjarar på Risa i Lindås. Dei har gjentatte gonger henvend seg til fylkekommunen og til SVV vedk fv veg Lauvås – Risa. Saka gjeld trafikksikring / utbetring.

Mail frå velforeininga :

«Trafikken er aukande på vegen og mange engstar seg for å køyra på grunn av for mykje rygging. Her er uoversiktlige kurver som manglar møteplasser. Det er og stor mangel på rekkverk. No opplever vi auka trafikk på grunn av arbeid med vassledning til Mongstad.

Her er ikkje kollektivt transporttilbod ut over skuleruter. All våre aktivitetstilbud og handling er på Lindås, og det fører til at det vert mykje køyring. Vi treng strakstiltak!!

1: Møteplasser på dei verste plassane mellom Lauvås og Kårdal.
2: Ca 50 meter rekkverk nede på Risa.

Ber om respons snarast for å få finna løysing på strakstiltak då dette har med livskvaliteten for oss som bur her.»

Spørsmål:

Er det mogleg å få til ei synfaring på denne fylkesvegen – slik at SVV kan sjekke ut om her er mogleg med nokre strakstiltak som trafikksikring ?

På ei synfaring hadde det vore greitt at velforeinga kunne delta.»

Fylkesrådmannen sitt svar.

«Vi er samde i at fylkesvegane (Fv 415 og Fv 416) mellom Lauvås og Risa har låg standard. Slik sett forstår vi godt at de opplever at det er utfordrande å trafikker denne strekninga.

Vegen til Risa er det vi kallar for lågtrafikkert med 400-500 kjøretøy per døgn. Saman med mange andre fylkesvegar i Hordaland, er desse fylkesvegane klassifisert som Øvrig fylkesveg.

Det inneber at dei normalt ikkje er prioritert med større utbetringar. For 2017 og 2018 er det ikkje foreslått særskilte trafikksikringstiltak mellom Lauvås og Risa.

Hordaland fylkeskommune set også kvart år av midlar til blant anna utbetring av svake vegkantar og lave/dårlege vegrekkverk. Behovet for slike tiltak er store, og tiltak på fylkesvegen mellom Lauvås og Risa er førebels ikkje prioritert i 2018.»

B) Svar på spørsmål som kom i møtet 18.10.2017

1. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Busslommer Øvre Kråkenes

Viser til oppslag i Bergensavisen (<https://www.ba.no/statens-vegvesen/trafikk/nyheter/bones-beboere-raser-vil-fore-til-ulykker/s/5-8-666976?access=granted>) og initiativ fra beboere og nærmiljøutvalget på Bønes, i forbindelse med at SVV fjerner busslommer i Øvre Kråkenes. De fjerner fire busslommer som ligger nær veikryss og gangfelt, en av dem på en bakketopp uten sikt.

Spørsmål til samferdselsdirektøren:

- Hva er begrunnelsen for at man gjør dette tiltaket nå? I hvilken plan og strategi er dette tiltaket forankret?
- Hvilken dokumentasjon ligger til grunn for at SVV mener dette ikke er trafikkfarlig? Er det gjennomført risikoanalyse som kan gjøres tilgjengelig for utvalget?
- På hvilken måte er fotgjengere og syklistere ivarettatt når disse busslommene endres. Er det i tillegg ekstra tiltak for syklistere og gående?»

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gjennomgå svar til dei tre spørsmåla. Svare er utarbeidd i samråd med Statens vegvesen.

«Spørsmål 1 – Grunngeving for tiltaka

Fylkesrådmannen vil først vise til at Hordaland fylkeskommune er vegeigar for Fv 257 over Kråkenes, og at tiltaka vert gjennomført som ein del av Bergensprogrammet. Arbeidet med oppgradering av haldeplassar er eit resultat av dei årlege prioriteringane som vert gjort i samband med plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet, programområde kollektiv. Forslag til tiltak vert utarbeidd av ei faggruppe med deltaking frå Bergen kommune, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Etter endeleg handsaming i fylkestinget vert tiltaka deretter prosjektert og gjennomført i regi av Statens vegvesen. Det faglege grunnlaget for oppgradering av haldeplassar er å finne i Statens vegvesen si handbok V123 (kollektivhandboka).

Oppgradering av haldeplassar har fram til no vore konsentrert om stamlinjene for buss, men etter kvart som desse strekningane har blitt ferdigstilte har fokus blitt retta mot andre, viktige busskorridorar. Dette gjeld mellom anna Laksevåg og Bønes.

Kvifor kantstopp?

Det har over fleire år vore arbeid med oppgradering av haldeplassar med tanke på standard og universell utforming. Det ligg ei rekke vurderingskriterier til grunn for val mellom kantstopp og lomme:

Framkomst

- Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken sin framkomst framfor biltrafikken, med mindre siktforhold og (mangel på) møtande trafikk tilseier at biltrafikken kan passere.
- Kantstopp gir mindre tidsbruk på haldeplass, då inn- og utkøyning til lomme tar lengre tid
- Trafikktryggleik: Ei undersøking etter etablering av kantstopp i Drammen viste at fartsnivået generelt gjekk ned i gata etter etableringa av kantstopp.

Komfort

- Kantstopp gir betre komfort for dei reisande, ved at ein unngår større svingrørsler for bussen samtidig som passasjerane har reist seg for avstiging, eller ikkje funnet plass etter påstiging.

Investering og drift

- Kantstopp er mindre arealkrevjande enn lommer, noko som kan bidra til mindre inngrep i tilstøytande areal/ eigedomar, ofte kombinert med større ventareal for busspassasjerar

og passeringsareal for gåande/ syklande på fortau. Arealbehovet ved utvida busslomme kan fort få konsekvensar for hagar og anlegg i nærleiken.

- Kantstopp har generelt lågare investeringskostnadar enn lomme.
- Ved oppgradering av busslomme til universell utforming er det normalt behov for å auke lengda på haldeplass betydelig, av omsyn til heva kantstein som eit rettstrekk bussen skal klare å kjøre inntil.
- Kantstopp er enklare drifte og vedlikehalde, både med tanke på kosting/ reinhald og snørydding.

Universell utforming

- Kantstopp gjer det lettare for sjåføren å manøvrere bussen tett inntil kantsteinen, og såleis lette på- og avstiging.
- Merk at universell utforming handlar om meir enn berre svaksynte og rørslehemma, men også er til stor nytte for små barn, barnevogner, passasjerar med bagasje osv.

Føresetnader (SVV, Handbok V123, kollektivhandboka)

- I tettbygde strøk og bygater vert kantstopp anbefalt som normalløysinga.
- Kantstopp kan brukast i 2- og 4-feltsgater med ÅDT mindre enn 10 000, lomme med over 10 000 ÅDT
- Fartsgrense inntil 50 km/t
- Mindre enn 30 busser per time

Spørsmål 2 – Dokumentasjon/ risikoanalyse

Alle tiltak som vert gjennomført på vegnettet vert prosjektert med utgangspunkt i regelverket i Statens vegvesen sine handbøker, som utgjer grunnlagsdokumentasjon på løysingane sin faglege og trafikksikre utforming. Konkret gjeld det her kollektivtiltak med kantstopp som etter kollektivhandboka V123 vert anbefalt som normalløysing i byar og tettbygde strøk. Det vert også minna om at kantstopp er bygd fleire andre stader i vegnettet allereie.

I tillegg til at løysingane vert fagmessig utforma i samsvar med handbøkene sine krav, vert dei også fagleg vurdert med omsyn til trafikksikkerheit, utan at det dermed vert produsert eit separat risikoanalysedokument. Når det gjeld kantstopp omhandlar slike faglege vurderingar spørsmål som:

- Tilstrekkeleg sikt til gangfelt
- Sikt ved eventuell forbikøyring av buss på haldeplass.

Basert på spørsmåla knytt til trafikksikkerheit ved etablering av 4 kantstopp på Kråkenes har Statens vegvesen gjennomført synfaring 9. oktober. Følgjande oppsummering er gitt frå vegvesenet:

- Årsdøgertrafikk 4 700 ÅDT
- Fartsgrense 40 km/t supplert med heva gangfelt og fartshumpar slik at fartsnivået er rekna som moderat
- Ut frå målingar og observasjonar på staden ligg det ikkje føre innvendingar til at det vert etablert kantstopp. Målingane viser akseptabel sikt og det vert ikkje føreslått endringar.
- På grunn av nærleiken til skulen rår Statens vegvesen til at kantstopp retning Fjøsanger/ aust vert flytta 10 m lengre aust slik at sikt til gangfelt vert betra ytterligare.

Statens vegvesen vil, slik det tidlegare har vore signalisert, gjennomføre etterregistreringar av mellom anna fartsnivå og trafikantåtfærd på staden.

Spørsmål 3 – Fotgjengarar og sykklistar

Det er ikkje planlagt eigne tiltak for fotgjengarar og sykklistar som ein del av haldeplassprosjektet. Det kan likevel nemnast at det uavhengig av haldeplassoppgraderinga vert montert intensivbelysning av gangfelta ved skulen.»

2. Renate Møgster Klepsvik (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Ferjeselskapet Fosen Namsos har i heile oktober gått for halv maskin på sambandet Hufthamar- Krokeide, med store avvik frå rutetabellen. Somme ruteavgongar har vore forseinka,

og andre har uteblitt. I tillegg har informasjonsflyten til tider vore manglande, andre gonger misvisande. Den beste informasjonskanalane har vore sosiale medier, der dei reisande sjølve har posta innlegg om kvar ferja var, for å informere andre reisande.

Spørsmål:

Vert dette, i tillegg til hendingane i vinter/vår rekna som kontraktbrot som vil få økonomiske konsekvensar for ferjeselskapet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det har vore ein svært utfordrande situasjon med kansellerte ferjeavgangar i sambandet denne hausten. Både MF Trondheim og MF Gloppen (som erstatningsferje for MF Trondheim) har hatt tekniske problem. Resultatet har dessverre vore at ferja MF Marstein har vore einaste ferje i sambandet. Vi er tilfreds med at MF Trondheim er tilbake i drift, men sjølvstapt ikkje tilfreds med at det har vore vesentlig underkapasitet i ruta over lengre tid.

Talet på driftsavbrot i vår har nådd eit nivå som gjer at regime for økonomiske sanksjonar mot Fosen Namsos sjø allereie er innført. Økonomiske konsekvensar for kansellerte avgangar i haust vil bli følgd opp med sanksjonar i samsvar med retningslinjene i inngått kontrakt.»