

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Fylkesutvalsalen, Fylkeshuset, Agnes Mowinckelsgt. 5, Bergen
Dato: 15.08.2018
Tidspunkt: 11:05-1600

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer	Merknadar
Synnøve Solbakken	Medlem	A	Til kl. 15:30
Atle Kvåle	Medlem	A	
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A	Kl. 11:30-15:20
Per Lerøy	Medlem	A	
Svein Halleraker	Medlem	H	Til kl. 15:20
Iiril Schau Johansen	Medlem	H	
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H	Til kl. 15:20
Gustav Bahun	Medlem	FRP	Til kl. 15:45
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	FRP	
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KRF	
Jon Askeland	Leiar	SP	
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP	Til kl. 15:30
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG	Til kl. 15:20
Geir Angeltveit	Medlem	V	

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør samferdsel
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Torill Klinker	Seksjonsleiar transportplanseksjonen
Sølve Sundbø	Klima- og naturressurssjef, regionalavdelinga
Målfrid Vik Sønstabø	Konst. direktør Skyss
Grethe Vikane	Avdelingsdirektør Statens vegvesen
Ingeborg Strandberg	Rådgjevar fylkessekretariatet

Ingeborg Strandberg
sekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 80/18	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 81/18	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 82/18	Referatsaker		

RS 45/18	Ferjesambandet Stord-Kvinnherad - Ferjeavløysingsordninga	2016/943
RS 46/18	Brev frå samferdselsdepartementet om tildeling av ekstra midlar til transportordninga for funksjonshemma	2017/3307
RS 47/18	Trepunktsbelte på alle bussane i heile Hordaland	2014/560
RS 48/18	Rapport frå Ferde AS, til eigarane.	2016/34293
RS 49/18	Uttale frå Hardangerrådet	2014/21176
RS 50/18	Brev frå Osterøy kommune om ferjesambandet Breistein-Valestrand	2016/5238
PS 83/18	Ymse	
PS 84/18	Fråsegn til oppstart for områderegeringsplan for Bybanen til Åsane og detaljreguleringsplan for sykkel	2018/11205
PS 85/18	Forskrift om utstedarverksemd for bompengar og ferjebillett (utstedarforskrifta) - Høyringsfråsegn	2018/11078
PS 86/18	Fråsegn - Statleg reguleringsplan for E16 og Vossebana Arna-Stanghelle - Varsel om oppstart med planprogram	2016/2358
PS 87/18	Fråsegn til varsel om oppstart av kommunedelplan og offentlig ettersyn av forslag til planprogram Tokagjelet - Kvam herad	2017/1774
PS 88/18	Ekstramidlar til fylkesvegar juni 2018 - vegopprustning og trafikksikring	2018/7973
PS 89/18	Endring i elbiltakstar på ferje	2018/12192
PS 90/18	Omklassifisering av vegar i Bømlo kommune	2018/10713

PS 80/18 Godkjenning av innkalling og sakliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes å setje RS 50/18 på saklista for møtet utan saksførelegg:

- PS 91/18 Brev frå Osterøy kommune om ferjesambandet Breistein-Valestrand.

Vedtak

Innkallinga og sakliste vart godkjent.

PS 81/18 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Vedtak

Møteboka frå møtet 06.06.2018 vart godkjent.

PS 82/18 Referatsaker

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

RS 45-49/18 vart referert.

PS 83/18 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Det var intet til Ymse.

Innsendte spørsmål

1. Geir Angelveit (V) har stilt slikt spørsmål:

Det gjelder saka i BA 3. august om ruteomlegging inn i Fløyfjellstunnelen.

Eg veit utvalsleiaren mellom anna har drøfta dette med fleire.

Trafikkplan Nordhordland påverkar naturlegvis Bergen Kommune i dette tilbodet, har BK vore høyrd i denne saka?

Eg har tidlegare spurt om dette ifbm Trafikkplan for Bergen, der eg fekk svar at det hadde vore 3 møter mellom BK og Skyss i tilknytning til den trafikkplanen. Men det vert meg fortalt at det har vore 0 møter mellom Skyss og BK. På kva vis og på kva nivå har Bergen fått høve til å gje sine innspel på trafikkplanane som påverkar deira innbyggjarar?

Svar på spørsmålet

Arbeidet med Trafikkplan Bergen har gått over lengre tid, og det har vore kontakt med Bergen kommune i ulike faser. I arbeidet er det er lagt vekt på at fylkets kollektivsatsing skal vere i samsvar med ny kommuneplan for Bergen, og kommunen sine plandokument er lagt til grunn for arbeidet. Våren 2016 vart det orientert i Bergensprogrammet om oppstart av prosjektet og ønske om samarbeid, i faglig koordineringsgruppe og styringsgruppa. Det vart i oppstarten invitert til heildags arbeidssamling der Bergen kommune deltok. Det er vidare orientert i styringsgruppa i Bergensprogrammet (etter kvart administrativ koordineringsgruppe Miljøløftet) ved fleire høve fram til februar 2018. Samarbeid mellom Bergen kommune og HFK/Skyss har vore tema i desse orienteringane. Da utkast til trafikkplan låg klart i januar 2018, var det dialog mellom Skyss og byrådsavdelinga/kommuneplan for å sikre samsvar mellom trafikkplan og kommuneplan.

Når det gjeld Trafikkplan for Nordhordland har det ikkje vore direkte involvering av Bergen kommune i arbeidet. Den største endringa av tilbodet som ligg i trafikkplanen for Nordhordland er omlegging av tilbodet mellom Nordhordland og Bergen, til ny regionstamlinje 300. Denne omlegginga er i tråd med prinsippa i Kollektivstrategi for Hordaland, som peiker på behovet for satsing på regionstamlinjer i hovudkorridorane i Bergensområdet. Bergen kommune har tidlegare uttrykt støtte til prinsippa i kollektivstrategien.

I denne perioden har behovet for eit tettere samarbeid mellom HFK/Skyss og Bergen kommune vore drøfta både administrativt og politisk. Det er administrativt lagt fram ønske frå Skyss om ein mer formalisert kanal, eller fast møteforum for denne typen strategisk planlegging av kollektivtrafikken i Bergen. Politisk sak i fylkesutvalget om utgreiing av Skyss som mobilitetsselskap (PS 77/2018) peiker også på dette behovet.

2. Synnøve Solbakken (A) har stilt slikt spørsmål:

Gjeld sak Fylkesveg 48 Kvinnherad kommune.

Bebuarar i ein firmannsbustad og ein tomannsbustad har evakuert husa sine i Porsvik Valen etter steinblokk som raste ned 7 mai og seinare steinras som nesten traff husveggen på bustadhusa. Norconsult og geologar arbeider for å klargjera situasjonen med status for fylling og veg der stein rasa ned.

Vegfyllinga nedanfor fylkesveg held ikkje dagens standard og ansvarsforholda er uklare uttalar rådgjevar i Kvinnherad kommune som og er i dialog med Statensvegvesen. Bustadane som no er evakuert har ei skråning bak seg som er eigd av Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Det blir no drøfta om ein skal gjera midlertidige tiltak, eller gå rett på permanente tiltak. Dette er ein svært

trafikkert veg som går til Utåker ferjekai som seinare tid har ein auke i trafikken med ferja til Skånevik. Denne delen av Fylkesvegen har stor trafikk,dårleg standard,svingete,holete,smal og ingen gang- og sykkelveg. Vegen er no merka med politiband på autovernet,her er det gåande og sykklande samtidig som biltrafikk går forbi.

Kva tenkjer Hordaland fylkeskommune må gjerast?
Er det mulig å framskunda utbetring av vegen å gå for framtidig løysing?

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

3. Astrid Aarhus Byrknes (KRF) har stilt slikt spørsmål.

Den nye sonestrukturen er i gong og mange er glad for dette. Det haustar mykje applaus og mange reisande har fått ein enklare kvardag . Det er allikevel nokre utfordringer att, og då gjeld det båt/ ferje. Eg har tre spørsmål på dette temaet basert på innspel frå innbyggjarar :

1. Kor mykje vil det koste å inkludere alle båt og ferjeruter i den nye sonestrukturen både for månedskort og einskildbillett , forutsatt at prisen blir tilsvarende dagens sonepriser?

Det oppleves som ein stor urett at båten frå Knarvik - Frekhaug ikkje har same system som Askøybåten. Vi veit at Askøybåten har ei kortare strekning og dermed er billigare å drifte, men eg kan ikkje hugse å ha sett talet på kostnaden med å innlemme Nordhordlandsbåten i sone A (eg kan sjølvsagt ta feileller ikkje fått det med meg..). Eg ynskjer difor å vite kostnad på ei innlemming her.

2. Kor mykje vil det koste å fjerne overgangsproblematikken mellom båt og buss?

3 På båten frå Knarvik ser vi no at denne ruta ikkje er med i appen for å betale verken dagsbillett 30 eller 180 dager. Ein av dei reisande spurde mannskapet om dette ,men fekk til svar at dei hadde fått beskjed om at det ikkje var mogleg å få denne ruta inn i appen .For dei som tek bussen til kaia som løyser billett på appen innanfor sone A må då altså løyse ny billett på båten på anna måte .Det bør etter mitt syn vere ei enkel sak å kunne kjøpe båtbillett på app , dette vil gjere det enkelt for dei reisande som i dag må fyrst stå i kø foran billett luka på båten for å kjøpe billett. Dei står i kø fram til Frekhaug og vel så det, så kjem nye passasjerer på, som må i same billett kø. Kva kan snarast gjerast for at dei reisande kan bruke same betalingsssystem på båt som på buss ?

Svar på spørsmålet:

1. Ei utrekning av kva det vil koste å inkludere alle båt- og ferjeruter i Hordaland i ein ny takstsonestruktur er ei svært omfattande oppgåve. I tillegg til ein vesentleg inntektsreduksjon på båt- og ferjeruter som følgje av kraftig reduserte prisar, må ein også rekne inn behov for kapasitetsauke på fleire av rutene fordi konkurransesituasjonen mellom buss/ekspresbuss og båt vil endre seg. Det er lite truleg at prislappen for ei så stor endring vil komme under 100 millionar. Ferje har ein annan prismodell enn båt, og med innføring av Autopassregulativet vil billettering av ferjepassasjerar falle bort.

2. Båten mellom Knarvik/Frekhaug og Strandkaia har ei rute på 18 km, medan Askøyruta er om lag 6 km. Tilskot per passasjer på Nordhordlandsruta er vel 80 kroner, medan tilskot per passasjer på Askøyruta er 46 kroner. Om ein reduserer prisen på Nordhordlandsruta til 37 kroner, vil berekna inntektsbortfall verte rundt 2 millionar kroner per år. I tillegg vil konkurransesituasjonen mellom buss og båt endre seg, og ein må rekne med at det vil verte behov for supplerande kapasitet på båtruta morgon og ettermiddag. Dette har ein verken båt eller kontrakt for å gjennomføre i dag. Totalkostnad for å inkludere Nordhordlandsbåten i sone A vil derfor verte monaleg høgare enn 2 millionar kroner per år.

3. I samband med ny takst- og sonestruktur for buss i Hordaland vart appen Skyss billett lansert for bussreisande i heile fylket. Båt- og ferjetilbodet i Hordaland er omfattande, og ein har derfor ikkje kunne prioritere å inkludere båtbillett i appen i samband med takstsonendringa. Skyss har no sett i gang eit arbeid for å avklare kva som skal til for å få båtbillett inn i appen. Ein håpar å kunne få dette på plass innan utgangen av året, men dette føreset at det ikkje oppstår store tekniske problem og at ein har tilgjengelige ressursar for å få jobben gjort.

4. **Gustav Bahus (FRP)** har stilt slikt spørsmål:

Jeg skriver til dere på vegne av Nordtveitgrend og Nordtveit bygdeutval.

Nå etter mange år uten hurtigbåt og muligheter for å komme seg til Osøyro eller Bergen, så er etterspørselen etter hver blitt stor blant beboerne her i bygden og nabo bygdene.

Nå når Os og Fusa kommune skal slås i sammen så trenger vi et tilbud som gjør at vi kan på rimelig tid komme oss til kommune senteret på Os.

Dette vi hjelpe folk som pendler til Os og Bergen daglig. Og det er også et særdeles stort hjelpemiddel for å hjelpe bygdene her sør i kommunen med tilflyttings problemene.

Der er mange pensjonister i bygden vår og nabo bygden vår som ikke kjører bil og har få muligheter for å komme seg til Os.

Som beboer her i området så ser jeg et stort potensiale for å hjelpe beboere rundt Bjørnefjorden og få en rutebåt som kan trafikkere Os - Tysnes -Fusa, på strategiske plasser der det er vanskelig å komme seg noe steder uten lange kjøreruter med bil eller buss.

I dagens samfunn med et stort fokus på miljø så må det jo være bedre med en miljøvennlig båt som kan trafikkere mellom bygdene og kommunesenteret, enn at alle skal kjøre den lange veien rundt med biler eller taxi hver for seg.

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

5. **Marthe Hammer (SV)** har stilt slikt spørsmål:

Buss:

1. Viser til budsjett vedtatt i fylkestinget 2017:
«Det vert løyvd 1 500 000 ekstra til auka kollektivtilbod/båt i Nordhordland, 1 500 000 til fleire ekspressbussar mellom Sotra og Bergen, og 2 000 000 til auka kollektivtilbod i Sunnhordland/ Hardanger/Voss. I tillegg vert det løyvd 5 000 000 til auka ruteproduksjon i Bergen, som tilsvarar om lag 500 daglege avgangar.»
 1. Kan samferdsledirektøren gjere greie for på kva måte dei 5 millionane er brukt, og kor den auka ruteproduksjonen er komme?
 2. 13. august innføres ny rutestruktur. Ekspressbussar som no tek vegen gjennom Fløyfjelltunnelen er eit ønska og viktig tiltak. I den nye rutestrukturen kan det likevel sjå ut som at nokre får lengre reiseveg/reisetid. Spesielt er dette ein bekymring frå pendlarar frå Osterøy, som no ser ut til å måtte ta ein buss som også fungerer som lokalbuss i Åsane.
 1. Kan Samferdsledirektøren gjere greie for dei faglege vurderingane som eg gjort i omlegginga av rutestrukturen i Åsane og korrespondansen mot Osterøy?

Sykkel:

1. Ny gang og sykkelveg i Salhus vart ferdig i sommar. Viser til oppslag i BA 13.07.18: <https://www.ba.no/sykkel/veivesenet/bergen/du-hadde-n-jobb/s/5-8-837610?access=granted>, samt video i facebookgruppa «På sykkel i Bergen». Oppslaget i BA viser sykkelvegen som går rett gjennom eit trafikkllys. Videoen i facebookgruppa «På sykkel i Bergen» viser den nye sykkelveien, frå på toppen av bakken med ein svært uoversiktlig start/slutt på sykkelvegen rett ut i en bergvegg kombinert med sving, spørsmål på om høgda fortauskantene er i tråd med retningslinjene, og varierende og manglande skilting, samt at det er uklart på måte syklande som kjem frå åsane/horisontsida skal kunne komme seg inn på sykkelvegen utan å køyre i vegbanen. Bygging av høgstandard sykkelveg skal følgje visse kriterium og krav, og SVV har eigne retningslinjer for dette. Oppslaget frå BA vart fiksa dagen etter oppslaget, men likevel kan desse to oppslaga tyde på at desse krava ikkje er tilstrekkelig eller ikkje blitt fulgt på riktig måte. Spørsmålet gjeld derfor systematikken i sykkelarbeidet.
 1. På kva måte kvalitetssikrar fylkeskommunen utbyggjar sitt arbeid med å lage sykkelvegen?
 2. Meiner fylkeskommunen at denne sykkelvegen følger dei krav og kriterium som er satt for denne type sykkelveg?

3. Ein god sykkelveg er til liten hjelp om det viser seg å vere vanskelig å komme til den og frå den, på kva måte sikrar og planlegger ein for trygge overgangar frå gammal veg til ny sykkelveg når ein bygger nytt?

Svar på spørsmålet:

Buss:

1. Det er så langt ikkje sett i verk tiltak som kan knyttast direkte til ekstramidlane løyva til auka ruteproduksjon i Bergen. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til dette i kommande budsjettprosess.
2. Med haustrutene har det blitt gjort endringar i køyremønster for bussar mellom Nordhordland og Bergen (oppstart 16. august) og Osterøy og Bergen sentrum (oppstart 13. august). Ei hovudendring er at fleire linjer, mellom anna linje 210 Lonevåg -Bergen busstasjon, får ny trasé gjennom Fløyfjellstunnelen. Utanom dette er det ingen endringar i traséen for linje 210.

Valet av Fløyfjellstunnelen som trasé med endestopp Bergen busstasjon er i hovudsak valt ut frå behovet for å leggje om og redusere busstrafikken i den innerste bykjerna. Frå nyttår blir Olav Kyrres gate stengt på grunn av oppgraderingsarbeid, og dei neste åra vil sentrumskjerna vere prega av byggingarbeid i samband med Bybanen sitt byggjetrinn 4 til Fyllingsdalen. I tillegg til dette har det vore etterspurnad etter linjer som går gjennom Fløyfjellstunnelen, då dette gir redusert reisetid til fleire store reisemål i Bergen sentrum og Bergen sør.

For reisande som skal til og frå Sandviken tilrådest det å bytte buss i Åsane. Det er ei rekkje busslinjer som ikkje har trasé gjennom Fløyfjellstunnelen, mellom anna stamlinjene 3 og 4 med 10-minutters frekvens. For å sikre at det er nok plass om bord på bussane til Nordhordland og Osterøy har ein som del av omlegginga også lagt om tre «lokale» Åsane-linjer (linje 32, 36 og 39) til å ha trasé gjennom Fløyfjellstunnelen.

Dagens kontakt for busskøyring i Osterøy går ut i februar 2020. I forkant av nytt anbod vil Skyss ha ein gjennomgang av kollektivtilbodet i området, og tilbodet mellom Osterøy og Bergen vil inngå i denne gjennomgangen.

Sykkel:

1. SVV og HFK har rammeavtale og leveranseavtale som gjev rammer for prioritering og gjennomføring av prosjekt. Regional transportplan med påfølgande Investeringsprogram viser kva prosjekt som skal prioriterast. Statens vegvesen er byggherre på vegne av Hordaland fylkeskommune for utbygging av sykkelprosjekt på fylkesvegnettet.

I avtalene kjem det også fram kva som skal leggast fram for politisk nivå inkl. rapportar. Statens vegvesen har utarbeida retningslinjer/handbøker, som gjeld for heile landet, på kva vegstandard som skal veljast ut frå definerte bruk, funksjon m.m. for vegen. Det er også handbøker for korleis prosjekt skal planleggast, styrast og gjennomførast.

Val av standard for sykkelveg vert forankra administrativt gjennom Fylkesvegrådet. Undervegsrapport vert også lagt fram her etter behov. Gjennomføring rapportert i tertial- og årsrapportar. G/S-veg langs Salhusvegen er forankra i gjeldande sykkelstrategi, bystyrevedtak i 2010 og i handlingsprogram for 2014-2017 i Bergensprogrammet og vidareført i oppfølging av Byvekstavtale, der Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen er likeverdige parter. Her er prosjektet forankra i sykkelgruppa med vidare rapportering på val av standard og framdrift i Faglig koordineringsgruppe (FKG) vidare i styringsgruppe og frå årsskiftet erstatta av ny organisering i Miljøløftet. All kvalitetssikring frå fylkeskommunen si side vert gjort som deltakar og beslutningstakar i desse fora.

I avtalene med SVV vektlegg HFK at det ikkje skal vere dobbeltstyring eller dobbel administrasjon ved planlegging og gjennomføring av prosjekt. I utgangspunktet gjennomfører derfor Statens vegvesen vedtekne prosjekt innanfor gjeldande avtalar og økonomiske rammer, utan at HFK i detalj kvalitetssikrar og styrer kvart enkelt prosjekt. Totalt er det fleire hundre store og små prosjekt under planlegging og gjennomføring. HFK har ikkje bygt opp ein administrasjon til å kunne detaljstyre SVV. Dette ligg heller ikkje til grunn i retningslinjene for SAMS vegadministrasjon.

SVV rapporterer status for planlegging og gjennomføring av vegprosjekt ved tertialrapportering, i årsrapport og gjennom eigen sluttrapport i større prosjekt over 50 mill. kr. Elles skal SVV rapportere større avvik i omfang (til dømes i forhold til standardar), framdrift og økonomi omgåande til Samferdselsdirektør og moglege tiltak vert drøfta mellom anna i Fylkesvegrådet. I større prosjekt, spesielt der SVV ligg an til å kunne få overskridingar eller andre avvik, vert ofte standardval, kutforslag, framdrift og finansiering drøfta og avklart i Fylkesvegrådet eller i kontaktutval for bompengepakkar.

2. Sykkelvegen er prosjektert iht. krav i Statens vegvesen sine handbøker. Det er gjort tilpassingar ved å ikkje ha forhøga kant mellom gåande og syklande. Dette er gjort for å leda overvatn frå hovudvegen over g/s-vegen til sidegrøft. Årsaka til dette er to store betongkanalar i grunnen som gjer det vanskelig å etablere eit overvatnsystem langs hovudvegen.
3. På generelt grunnlag prioriterast nye tiltak med utgangspunkt i vedtekne sykkelstrategi og overordna sykkelvegnett, der fokus i prioriteringane har vore på manglande lenker, både på enkeltpunkt og der lengre strekningar sjåast i samanheng.

Tidspunkt og rekkefølga på realisering av ulike tiltak, har innverknad på kor gode koplingar og overgangar mellom ulike tiltak er. I nokre tilfelle, som i Salhusveien, kjem infrastrukturen i forkant av utbygging av bustad og næring i området. Tiltaket har i hovudsak framtidige bebuare i området som målgruppe. Prosjektet ligg i eit område i vekst, nær bydelssenteret i Åsane, som skal utviklast urbant og tett. G/s-vegen langs Salhusvegen er ein forlenging av det som vart etablert i prosjektet «Åsane senter – Toplanskryss Nyborg». Her er det god overgang til det nye anlegget. Langs traseen er det opna opp i betongrekkverket for å kunne sleppe inn gåande/syklande frå område med bustader. Avslutting ved BIR er meir uheldig, der det er bygt i tråd med reguleringsgrensa. Her stoppar g/s-vegen mot eksisterande sideterreng og syklistar har ikkje tilfredsstillande sikt. Ein vidareføring av tiltaket er ikkje prioritert og må vurderast opp mot andre tiltak ved rulleringer av handlingsprogram for Miljøløftet.

6. Atle Kvåle (A) har stilt slikt spørsmål:

Frå 1 august vart det innført nye takstsoner til stor glede for dei fleste kollektivreisande i Hordaland. Dei nye takstane er ryddige og er meint å gjere det meir attraktivt å reise kollektivt. Mange i fylket får eit betre tilbod, men langt frå alle, og då spesielt i distrikta. Reduksjonen i pris gjeld berre rutene som Skyss kører sjølv, og nokre ruter er kørte av eksterne aktørar som til dømes øst/vest ekspressen og Nettbuss. Dette medfører diverre at passasjerar som ynskjer å reisa frå Voss mot vest i kommunen og motsatt, må tilpassa kvardagen sin etter svært få avgangar om dei skal ha utbytte av dei nye takstane. Her kan nemnast at det mellom Bolstad og Vangen er det ei rute pr dag (2 på skuledagar), og 2 nedover att. Folk på Bolstad kan då reisa til Vangen klokka 20.45 om kvelden, vera på Vangen 21.20, men dei må venta til neste dag om dei vil ta buss for å reisa heimatt klokka 13.30, eller også 15.50 på skuledagar. Det kan ikkje vera meininga at det skal vera slik?

Mange av desse utfordringane ville ha løyst seg om toget også hadde vore innlemma i det nye takst/sonesystemet. Det er eit paradoks at det mest miljøvenlege alternativet for kollektivreisande no er det dyraste. Fleirtalspartia på fylket (AP, SP, KRF, SV) fekk vedteke einingstakst for reisande mellom Bergen-Arna-Trengereid i 2015. Dette gjorde det mogleg å reise sømlaust med tog, buss og bybane i Bergen kommune. Ut frå dei reisande sine behov, og ikkje minst ut frå miljøomsyn kan tida synast overmoden for å forlenga ordninga med einingstakst til Voss.

Utval for miljø og samferdsle, MISA, har møte onsdag 15 august, og der vil Arbeiderpartiet stilla spørsmål om HFK kan gå i dialog med dei eksterne bussaktørane for at distrikta også får eit fullgodt tilbod til kollektivreisande.

Det vil og stillast spørsmål om moglegheitene for å få til einingstakst etter modell Arna-Bergen for togreisande til Voss.

Vil HFK gå i dialog med eksterne aktørar som opererer ruter i Hordaland som ikkje er innlemma i det nye takst/sonesystemet slik at distrikta får eit fullgodt tilbod?

Vil HFK ta initiativ til å få til einingstakst med tog Bergen-Voss etter same modell som Arna-Bergen?

Svar på spørsmålet

Tog Voss-Bergen: Det er truleg ikkje noko i vegen for å gå i forhandlingar med Jernbanedirektoratet om eit utvida takstsamarbeid på strekninga Bergen-Voss. Oppstart av anbudsprosessen for Vossebana/Bergensbana er nært føreståande. Spørsmålet om utvida takstsamarbeid vil då vera eit tema som ein må ta stilling til.

Ekspressbussar: Spørsmålet om å kjøpa tenester hjå dei kommersielle bussoperatørane er ei problemstilling som er aktuell i dei fleste fylkeskommunane. Spørsmål om retningslinjer og begrensingar for slike kjøp har vore teke opp med samferdselsdepartementet av Kollektivtrafikkforeningen. Det er særleg problemstillinga rundt overkompensasjon til operatøren som ein søker å få klårgjort. I juni 2018 sende Kollektivtrafikkforeningen brev til ESA der ein ba om klårgjering av aktuelle problemstillingar ved kjøp av tenester av kommersielle aktørar. Ein vil avventa svar frå ESA før ein eventuelt går vidare med denne saka.

7. Astrid Aarhus Byrknes (KRF) har stilt slikt spørsmål:

Innbyggjarar på Fanebust i Lindås har hatt kontakt med Lindås kommune v/ politisk leiing vedk Fv 400 frå Lindås senter og ned til Fonnebost.

Bla vert det sagt at dei kjører "slalom" på denne vegen der dekke no er så utslitt at fleire har fått øydelagt bilane sine med knekte fjører. Vegen har eit asfaltdekke som bærer preg av lapp på lapp og dette gjev mykje hollete asfalt og svært dårleg vegskulder.

Det er også stilt spørsmål om ein kan utføra vinterarbeid, altså brøyting, uten å ta med seg asfalt då dekket er ujamnt.

Det er særleg strekket frå Lindås senter- avkjøringa Lindås bu og service og til litt forbi krysset til Holmås som er særst ille. Det er som å kjøra på ei «ujamn ferist». Mogleg ein kan sjå på muligheten til å ta dette stykket skikkelig og ikkje nødvendigvis heile strekket på 4km?

Kan ein ta ei synfaring for å vurdere denne vegen (Fv 400) for så å gje vegen ei opprustning i forhold til dekket?

Svar på spørsmålet:

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

PS 84/18 Fråsegn til oppstart for områdereguleringsplan for Bybanen til Åsane og detaljreguleringsplan for sykkel

Forslag til innstilling

1. Bybanen er ein suksess og Fylkesutvalet ønskjer å bygge vidare på dei investeringane som er gjort. I regionale planar og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen ei prioritert satsing. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum vil dessutan utløyse meir kapasitet i eksisterande infrastruktur.
2. Fylkesutvalet understrekar viktigheita av å utvikle eit heilskapleg og gjennomgåande kollektivtilbod som er attraktivt for dei reisande, er godt integrert i bybiletet, føreseieleg, med høg frekvens og god framkomst. Fylkesutvalet meiner at Bybanekonseptet gjev riktig kapasitet for ein by på storleiken til Bergen, og at det er rett å halde fram med same konsept. Å legge til rette for at to separate konsept skal koplast i sentrum vil gi unødig store driftsutfordringar og arealkrevjande løysingar.
3. Fylkesutvalet meiner at det supplerande busstilbodet mellom sentrum og Åsane må sikrast god framkomst, kort reisetid og funksjonelle bytepunkt. Det bør særleg fokuserast på følgjande to område: Framkomsten for bussar i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon og koplinga mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen.

4. Fylkesutvalet er tilfreds med at sykkelveg langs Bybanen til Åsane vert regulert som ein del av bybaneprosjektet. Fylkesutvalet rår til at tilrettelegging for gåande og syklende vert prioritert, men at standarden på sykkelvegane i sentrumsområda må bli vurdert i høve til tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.
5. Fylkesutvalet merkar seg at Bergen kommune har gjort vedtak om å regulere alternativ med forlenging av Fløyfjellstunnelen for å frigjere Åsaneveien for bybanetrasé. Fylkesutvalet aksepterer denne løysinga til tross for at det aukar økonomisk risiko og kompleksitet i prosjektet. Fylkesutvalet føreset at planarbeidet sikrar mest mogeleg samtidighet i utbygginga av bybane og forlenga Fløyfjellstunnel.
6. Fylkeskommunen er tiltakshavar, eigar og ansvarleg for drift av Bybanen og må vere tett kopla til den overordna styringa av prosjektet. Fylkesutvalet rår til at det etablerast ei administrativ styringsgruppe som kan fylgje reguleringsarbeidet jamleg med fokus på kostnadskontroll og problemstillingar av overordna og prinsipiell art. Fylkesutvalet rår til at styringsgruppa utformer ei prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplan.
7. Det er viktig å skape grunnlag for omforeinte løysingar i den vidare i planprosessen. Fylkesutvalet rår til at det vert lagt inn tid i framdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonane for skissefasen i framdriftsplanen.
8. For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. Fylkesutvalet meiner kostnader må bli drøfta som del av arbeidet med reguleringsplanen. Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, sykkelveg, tunnel og underjordisk haldeplass i Sandviken, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur. Dersom kostnadsutviklinga i prosjektet går utover finansieringsrammene og utfordrar mogelegheitene for realisering, kan det vere aktuelt å vurdere motsegn.
9. Fylkesutvalet meiner at statleg andel i finansieringa av prosjektet bør aukast. Fylkesutvalet meiner spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikrast statleg finansiering. Fylkesutvalet rår til at ein i prosjektet har fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.
10. Fylkesutvalet rår til at det vert utarbeidd ein trafikkplan som tek utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkøyring med privatbil. I arbeidet må det bli vurdert ei løysing med mogelegheit for tovegs trafikk i eitt løp i Fløyfjellstunnelen slik at ein sikrar trafikkavvikling ved planlagt stenging av Fløyfjellstunnelen. Fylkesutvalet ser det som viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i høve til:
 - a. Trafikk som kan vere i konflikt med framkomst til bybanen.
 - b. Den trafikale belastninga for dei kulturhistoriske miljøa i sentrum og Sandviken.
 - c. Den trafikale belastninga for bebuarane i sentrum og Sandviken.
11. Delstrekning 1 - Kaigaten – Sandbrogaten

Traseen som er lagt til grunn i oppstartmeldinga er i samsvar med fylkesutvalet si tilråding av 31.10.2013 om dagløysing gjennom sentrum og over Bryggen. Fylkesutvalet ser utfordringar for kulturminne som må løysast, og understreker at vedtaket vart gjort med visse vilkår som må bli oppfylt gjennom reguleringsarbeidet:

 - a. Fylkesutvalet føreset:
 - i. at ein fjernar, eller sikrar fjerna, det meste av ordinær biltrafikk framom Bryggen.
 - ii. at ein ikkje set opp gjerder eller andre fysiske hindringar framom Torget og Bryggen.
 - iii. at ein finn akseptable løysingar for køyreleidningsanlegg
 - b. Som avbøtande tiltak knytt til barriereverknad ber fylkesutvalet om at ein ser nærare på:
 - i. Batteri eller andre energiberarar som straumkjelde framfor Torget og Bryggen.

- ii. Reduksjon av barriereverknaden for verdsarvstaden Bryggen i form av kotehøgde for bybanesporet.
 - iii. Auka avstand til Finnegården.
- c. Fylkesutvalet viser til Riksantikvaren sine krav om at ein må finne akseptable løysingar for kulturlaga i Øvregaten og Sandbrogaten, og ser det som viktig å ha fokus på konsekvensane dette kan ha for kostnad og framdrift.
- d. Dersom summen av dei avbøtande tiltaka ved ei daglineløysing ikkje vert tilstrekkelege for å ivareta nasjonale og internasjonale kulturminneverdiar, kan det verte aktuelt å vurdere motsegn til regulering av dagalternativet gjennom sentrum.
12. Delstrekning 2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen
På denne strekninga er det avvik mellom Fylkesutvalet si tilråding av 31.oktober 2013 og det Bergen kommune har lagt til grunn for oppstartsmeldinga.
- a. Fylkesutvalet ser at kostnadene knytt til tunnel og underjordisk haldeplass bak Sandviken kirke er særst høge. Fylkesutvalet rår difor til at ein i skissefasen vurderer eit alternativ med trasé i dagen i Sjøgaten frå Slaktehustomten og vidare Sandviksveien opp til Åsaneveien parallelt med reperbanen i Sandviken.
- b. Fylkesutvalet føreset at reguleringsplanarbeidet tek omsyn til kulturminnet og kulturmiljøet rundt Måseskjæret.
13. Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset
- a. På denne strekninga er traseen som ligg til grunn for oppstartsvarselet i hovudsak i tråd med Fylkesutvalet si tilråding. Fylkesutvalet støttar kommunen i å vurdere eit alternativ med trasé på vestsida av Griggastemma for å undersøke potensialet for byutvikling.
14. Delstrekning 4 Tertneskrysset – Vågsbotn
- a. Traséen som er lagt til grunn for oppstartsvarselet er i tråd med Fylkesutvalet si tilråding om å gå gjennom Åsane senter og vidare i tunnel til Nyborg. Endring av trasé for Nyborgstunnelen gir rom for å vurdere nye løysingar. Fylkesutvalet rår til ei dagløysing mellom Åsane senter og Vågsbotn. Ved å krysse E39 i bru vil ein kunne bidra til å dempe barriereverknadene av europavegen og opne for gode løysingar for gåande og syklende.
- b. Åsane terminal er den klart største bydelsterminalen med omsyn til passasjertal og tal på bussar. Fylkesutvalet rår til at tilkomst for buss til terminalen og tilrettelegging for terminalen som bytepunkt mellom buss og bane vert prioritert i planarbeidet.
- c. Åsane har vesentleg potensial for auka sykkelandel, men Fylkesutvalet vurderer at potensialet er størst for bydelsinterne reiser og vil prioritere aksane frå bustadområda og inn mot kollektivterminal og haldeplassar.
- d. Fylkesutvalet er positive til at ein i planarbeidet skal vurdere ulike lokalitetar for å etablere innfartsparkering i Åsane bydel.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Geir Angeltveit, V, sette på vegner av V og SV fram slikt forslag (a):

«Endring:

Punkt 8
Fjern «sykkelveg»

Nytt punkt:

Punkt 10d
Fylkesutvalet er samd i Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etablerast kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.»

Geir Angeltveit, V, sette fram slikt forslag (b):

«Stryk:

Punkt 14d om innfartsparkering.»

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

«Tillegg:

Punkt 14

a. Fylkesutvalet ber om at det vert vurdert eit sentralt plassert stopp på Nyborg i tilknytning til dagløyising.»

Marthe Hammer, SV, sette fram slikt forslag:

«Endring:

Punkt 9

Fjern siste setning: «Fylkesutvalet rår til at ein i prosjektet har fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler»

Tillegg:

Punkt 14d

«..., men utenom sentersonen i Åsane»»

Marthe Hammer, SV, sette på vegner av SV, MDG og V fram slikt forslag:

Tillegg:

Punkt 4, siste setning

«..., men ser det som viktig at fullgod gjennomgående sykkelveg vert etablert.»

Geir Angeltveit, V, trakk sitt forslag (a), punkt 8.

Per Lerøy, A, sette på vegner av A, KrF, Sp, V, SV, MDG og H fram slikt forslag (a):

«Endring (strykning markert med strek, tillegg i kursiv):

Punkt 8

For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. Fylkesutvalet meiner kostnader må bli drøfta som del av arbeidet med reguleringsplanen. Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreducerande tiltak, særleg i høve til depot, ~~sykkelveg~~, tunnel og ~~underjordisk haldeplassar i Sandviken~~, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur. *Den administrative styringsgruppa (jf. vedtakspunkt 6) skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å syte for at konkrete løysingar i planarbeidet held seg innanfor rammene av eit realistisk finansieringsopplegg.* ~~Dersom kostnadsutviklinga i prosjektet ikkje går utover finansieringsrammene og utfordrar moglegheitene for realisering, kan det vere aktuelt å vurdere motsegn.»~~

Per Lerøy, A, sette på vegner av A, KrF, Sp, V, SV og MDG fram slikt forslag (b):

«Alternativ:

Punkt 12

Fylkesrådmannen sitt forslag med slik endring i punkt 12 a).

Fylkesutvalet ser at kostnadene knytt til tunnel og underjordisk haldeplass bak Sandviken kyrkje er særst høge. Fylkesutvalet rår derfor til at ein *gjennom heile planprosessen har særskilt merksemd på val av løysingar som kan redusere kostnader/risiko for auka kostnader. Samstundes viser fylkesutvalet til at kulturminneomsyn i Sandviken er viktig for utforming av trase*. ~~skissefasen vurderer eit alternativ med trase i dagen i Sjøgaten frå Slaktehustomten og vidare Sandviksveien opp til Åsaneveien parallelt med reiperbanen i Sandviken.~~

Gustav Bahus, Frp, sette fram slik protokollmerknad på vegner av Frp:

«Framstegspartiet er uroa for kostnadane for Bybane-prosjektet og måten det skal finansierast på.

Framstegspartiet er og sterk motstandar av dagløysing over Bryggen slik det kjem fram i planen.

Framstegspartiet sine representantar i utval for miljø og samferdsel vil gå for innstillinga med desse kommentarane, men vil jobba i gruppa fram mot handsaming i utval for kultur, idrett og regional utvikling og endeleg i fylkesutvalet.»

Gustav Bahus, Frp, sette fram slikt forslag på alle punkt:

«Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1-3 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 4 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Hammer sitt forslag punkt 4 fekk 7 røyster (V, MDG, A, SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 5-7 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 8 fekk ingen røyster mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag og begge forslaga fall.

Lerøy sitt forslag punkt 8 fekk 13 røyster og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Hammer sitt forslag punkt 9 fekk 1 røyst (SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 9 (1., 2. og 3. setning) vart vedteke med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 10 a)-c) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Angeltveit sitt forslag punkt 10 d) fekk 12 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, 2H) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 11 a)-c) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 11 d) fekk ingen røyster og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 12 fekk ingen røyster mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag og begge forslaga fall.

Lerøy sitt forslag punkt 12 fekk 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 13 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 14 a) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 10 røyster (Sp, A, KrF, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag og begge forslaga fall.

Angeltveit sitt forslag 14 a) fekk 3 røyster (V, MDG, SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 14 b) og c) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.

Fylkesrådmannen sitt forslag 14 d) vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 12 røyster (Sp, SV, A, KrF, MDG, H) mot 2 røyster (Frp) for Bahus sitt forslag.
Hammer sitt forslag punkt 14 d) fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Bybanen er ein suksess og Fylkesutvalet ønskjer å bygge vidare på dei investeringane som er gjort. I regionale planar og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen ei prioritert satsing. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum vil dessutan utløyse meir kapasitet i eksisterande infrastruktur.
2. Fylkesutvalet understrekar viktigeita av å utvikle eit heilskapleg og gjennomgåande kollektivtilbod som er attraktivt for dei reisande, er godt integrert i bybiletet, føreseieleg, med høg frekvens og god framkomst. Fylkesutvalet meiner at Bybanekonseptet gjev riktig kapasitet for ein by på storleiken til Bergen, og at det er rett å halde fram med same konsept. Å legge til rette for at to separate konsept skal koplust i sentrum vil gi unødig store driftsutfordringar og arealkrevjande løysingar.
3. Fylkesutvalet meiner at det supplerande busstilbodet mellom sentrum og Åsane må sikrast god framkomst, kort reisetid og funksjonelle bytepunkt. Det bør særleg fokuserast på følgande to område: Framkomsten for bussar i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon og koplinga mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen.
4. Fylkesutvalet er tilfreds med at sykkelveg langs Bybanen til Åsane vert regulert som ein del av bybaneprosjektet. Fylkesutvalet rår til at tilrettelegging for gåande og sykklande vert prioritert, men at standarden på sykkelvegane i sentrumsområda må bli vurdert i høve til tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.
5. Fylkesutvalet merkar seg at Bergen kommune har gjort vedtak om å regulere alternativ med forlenging av Fløyfjellstunnelen for å frigjere Åsaneveien for bybanetrasé. Fylkesutvalet aksepterer denne løysinga til tross for at det aukar økonomisk risiko og kompleksitet i prosjektet. Fylkesutvalet føreset at planarbeidet sikrar mest mogeleg samtidighet i utbygginga av bybane og forlenga Fløyfjellstunnel.
6. Fylkeskommunen er tiltakshavar, eigar og ansvarleg for drift av Bybanen og må vere tett kopla til den overordna styringa av prosjektet. Fylkesutvalet rår til at det etablerast ei administrativ styringsgruppe som kan fylgje reguleringsarbeidet jamleg med fokus på kostnadskontroll og problemstillingar av overordna og prinsipiell art. Fylkesutvalet rår til at styringsgruppa utformer ei prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplan.
7. Det er viktig å skape grunnlag for omforeinte løysingar i den vidare i planprosessen. Fylkesutvalet rår til at det vert lagt inn tid i framdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonane for skissefasen i framdriftsplanen.
8. For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. Fylkesutvalet meiner kostnader må bli drøfta som del av arbeidet med reguleringsplanen. Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur. Den administrative styringsgruppa (jf. vedtakspunkt 6) skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å syte for at konkrete løysingar i planarbeidet held seg innanfor rammene av eit realistisk finansieringsopplegg.
9. Fylkesutvalet meiner at statleg andel i finansieringa av prosjektet bør aukast. Fylkesutvalet meiner spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikrast statleg finansiering. Fylkesutvalet rår til at ein i prosjektet har fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.
10. Fylkesutvalet rår til at det vert utarbeidd ein trafikkplan som tek utgangspunkt i stenging av Torget/Bryggen for gjennomkøring med privatbil. I arbeidet må det bli vurdert ei løysing med mogelegheit for tovegs trafikk i eitt løp i Fløyfjellstunnelen slik at ein sikrar trafikkavvikling ved planlagt stenging av Fløyfjellstunnelen. Fylkesutvalet ser det som viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i høve til:

- a. Trafikk som kan vere i konflikt med framkomst til bybanen.
- b. Den trafikale belastninga for dei kulturhistoriske miljøa i sentrum og Sandviken.
- c. Den trafikale belastninga for bebuarane i sentrum og Sandviken.
- d. Fylkesutvalet er samd i Bystyret i Bergen sitt ønskje om at det må etablerast kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.

11. Delstrekning 1 - Kaigaten – Sandbrogaten

Traseen som er lagt til grunn i oppstartmeldinga er i samsvar med fylkesutvalet si tilråding av 31.10.2013 om dagløyising gjennom sentrum og over Bryggen. Fylkesutvalet ser utfordringar for kulturminne som må løysast, og understreker at vedtaket vart gjort med visse vilkår som må bli oppfylt gjennom reguleringsarbeidet:

- a. Fylkesutvalet føreset:
 - i. at ein fjernar, eller sikrar fjerna, det meste av ordinær biltrafikk framom Bryggen.
 - ii. at ein ikkje set opp gjerder eller andre fysiske hindringar framom Torget og Bryggen.
 - iii. at ein finn akseptable løysingar for køyreleidningsanlegg
- b. Som avbøtande tiltak knytt til barriereverknad ber fylkesutvalet om at ein ser nærare på:
 - i. Batteri eller andre energiberarar som straumkjelde framfor Torget og Bryggen.
 - ii. Reduksjon av barriereverknaden for verdsarvstaden Bryggen i form av kotehøgde for bybanesporet.
 - iii. Auka avstand til Finnegården.
- c. Fylkesutvalet viser til Riksantikvaren sine krav om at ein må finne akseptable løysingar for kulturlaga i Øvregaten og Sandbrogaten, og ser det som viktig å ha fokus på konsekvensane dette kan ha for kostnad og framdrift.

12. Delstrekning 2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen

På denne strekninga er det avvik mellom Fylkesutvalet si tilråding av 31.oktober 2013 og det Bergen kommune har lagt til grunn for oppstartsmeldinga.

- a. Fylkesutvalet ser at kostnadene knytt til tunnel og underjordisk haldeplass bak Sandviken kyrkje er særst høge. Fylkesutvalet rår derfor til at ein gjennom heile planprosessen har særskilt merksemd på val av løysingar som kan redusere kostnader/risiko for auka kostnader. Samstundes viser fylkesutvalet til at kulturminneomsyn i Sandviken er viktig for utforming av trase.
- b. Fylkesutvalet føreset at reguleringsplanarbeidet tek omsyn til kulturminnet og kulturmiljøet rundt Måseskjæret.

13. Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

- a. På denne strekninga er traseen som ligg til grunn for oppstartsvarelet i hovudsak i tråd med Fylkesutvalet si tilråding. Fylkesutvalet støttar kommunen i å vurdere eit alternativ med trasé på vestsida av Griggastemma for å undersøke potensialet for byutvikling.

14. Delstrekning 4 Tertneskrysset – Vågsbotn

- a. Traséen som er lagt til grunn for oppstartsvarelet er i tråd med Fylkesutvalet si tilråding om å gå gjennom Åsane senter og vidare i tunnel til Nyborg. Endring av trasé for Nyborgstunnelen gir rom for å vurdere nye løysingar. Fylkesutvalet rår til ei dagløyising mellom Åsane senter og Vågsbotn. Ved å krysse E39 i bru vil ein kunne bidra til å dempe barriereverknadene av europavegen og opne for gode løysingar for gåande og syklende.
- b. Åsane terminal er den klart største bydelsterminalen med omsyn til passasjertal og tal på bussar. Fylkesutvalet rår til at tilkomst for buss til terminalen og tilrettelegging for terminalen som bytepunkt mellom buss og bane vert prioritert i planarbeidet.

- c. Åsane har vesentleg potensial for auka sykkelandel, men Fylkesutvalet vurderer at potensialet er størst for bydelsinterne reiser og vil prioritere aksane frå bustadområda og inn mot kollektivterminal og haldeplassar.
- d. Fylkesutvalet er positive til at ein i planarbeidet skal vurdere ulike lokalitetar for å etablere innfartsparkering i Åsane bydel.

Protokollmerknad frå Frp

Framstegspartiet er uroa for kostnadane for Bybane-prosjektet og måten det skal finansierast på.

Framstegspartiet er og sterk motstandar av dagløyising over Bryggen slik det kjem fram i planen.

Framstegspartiet sine representantar i utval for miljø og samferdsel vil gå for innstillinga med desse kommentarane, men vil jobba i gruppa fram mot handsaming i utval for kultur, idrett og regional utvikling og endeleg i fylkesutvalet.

PS 85/18 Forskrift om utstederverksemd for bompengar og ferjebillett (utstedarforskrifta) - Høyringsfråsegn

Forslag til innstilling

1. Hordaland fylkeskommune tek til etterretning Stortinget sitt vedtak om at utstedarrolla blir skilt ut frå bompengeselskapa, men meiner det bør opnast opp for at bompengeselskapa kan etablere dotterselskap som har ansvar for utsteding av brikker.
2. Hordaland fylkeskommune er uroa over at reforma kan føre til auka kostnader til administrasjon av bompengar, og ber om at dei økonomiske konsekvensane av reforma vert vurdert nærare. Dette gjeld også nivået på utstedargodtgjersla. Det bør også vere eit tak på utstedargodtgjersla for særskild dyre samband som ferjesamband.
3. Forskrifta må avklare nærare forholdet mellom operatør og utstedarselskap i tilfelle med tvistar om betaling.
4. Hordaland fylkeskommune anmodar om at fristen for iverksetjinga av forskrifta og krav om tidspunkt for når utstedarfunksjonen blir avvikla blir forlenga slik at bompengeselskapa kan få etablert naudsynte system og rutinar, og utstedarselskap kan få tid til å etablere seg.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Stein Inge Ryssdal, H, stilte spørsmål om han var inhabil. Ryssdal gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Stein Inge Ryssdal ikkje var inhabil.

Stein Inge Ryssdal tiltredde saksbehandlinga.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Hordaland fylkeskommune tek til etterretning Stortinget sitt vedtak om at utstedarrolla blir skilt ut frå bompengeselskapa, men meiner det bør opnast opp for at bompengeselskapa kan etablere dotterselskap som har ansvar for utsteding av brikker.
2. Hordaland fylkeskommune er uroa over at reforma kan føre til auka kostnader til administrasjon av bompengar, og ber om at dei økonomiske konsekvensane av reforma vert vurdert nærare. Dette

gjeld også nivået på utstedargodtgjersla. Det bør også vere eit tak på utstedargodtgjersla for særskild dyre samband som ferjesamband.

3. Forskrifta må avklare nærare forholdet mellom operatør og utstedarselskap i tilfelle med tvistar om betaling.
4. Hordaland fylkeskommune anmodar om at fristen for iverksetjinga av forskrifta og krav om tidspunkt for når utstedarfunksjonen blir avvikla blir forlenga slik at bompengeselskapa kan få etablert naudsynte system og rutinar, og utstedarselskap kan få tid til å etablere seg.

PS 86/18 Fråsegn - Statleg reguleringsplan for E16 og Vossebana Arna-Stanghelle - Varsel om oppstart med planprogram

Forslag til innstilling

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Det er positivt at det er lagt vekt på Vaksdal kommune sitt ønske om å ha med eit vegalternativ som går utanom Vaksdal sentrum.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det er uheldig å prioritere strekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Utvalet meiner ein bør ha kontinuerleg utbygging av både veg og bane på heile strekninga Arna- Stanghelle.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det ut i frå regionale mål ikkje er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner Statens Vegvesen må ta ansvar for at tunnelane på eksisterande E16 blir oppgraderte før eventuell omklassifisering til fylkesveg.
5. Flytting av kryss frå Indre Arna til området rundt Asko saman med utbetra E16 vil kunne føre til auka belastning på Fv580 Arna- Midttun. Vegen har låg standard. Hordaland fylkeskommune ønskjer dialog om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at omfanget av prosjektet er så stort at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for bompengelånet i prosjektet. Staten bør sjølve stille garanti for prosjekt av eit slikt omfang.
7. Sidan reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader meiner utval for kultur, idrett og regional utvikling at utviklinga av dei bør vere eit eige effektmål i planarbeidet. Utvalet rår til at dette vert innarbeidd i planprogrammet.
8. Utval for kultur, idrett og regional utvikling er positiv til at det skal bli lagt til rette for innfartsparkering ved jernbanestasjonane. Behovet for dette må likevel bli sett i samanheng med anna arealutnytting rundt stasjonsområda. Utvalet understrekar at det bør leggjast opp til god overgang frå buss, sykkel og gange frå nærområdet til stasjonane.
9. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.
10. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at det bør vere eit mål å finne fram til god samfunnsnyttig bruk av alle overskotsmassane frå prosjektet Arna–Stanghelle. I planarbeidet bør det også sjåast nærare på alternativ med båtfrakt av overskotsmassar, noko som kan gjere det forsvarleg å frakte overskotsmassar over store avstandar.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Stein Inge Ryssdal, H, sette fram slikt forslag (a):

«Endring:

Punkt 4

Endring av «Statens Vegvesen» til «staten» slik at setninga vert «Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner staten må ta ansvar for at tunnelane på eksisterande E16 blir oppgraderte før eventuell omklassifisering til fylkesveg.»»

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim, Sp, sette på vegner av Sp, A og KrF frem slikt forslag:

«Tillegg:

Nytt punkt 1

«Utval for kultur, idrett og regional utvikling beklagar at finansieringa av jarnbanedelen av K5 ikkje er løyst. Dette medfører at det ikkje er realistisk å få til byggjestart på den mest rasutsatte delen i 2022. Det er viktig å ha rask framdrift i reguleringsplanarbeidet, slik at ein når byggjestart i 2022. Utval for kultur, idrett og regional utvikling forventar at innan denne tida er finansieringa for jernbanen løyst.»

Andre punkt blir endra med nye nummer.»

Marthe Hammer, SV, sette frem slikt forslag:

«Alternativ:

Punkt 1

Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Alternativ VC15/JC2 er ønska frå Vaksdal, og vil gi grunnlag for ei mykje meir attraktiv og berekraftig utvikling av bygda. Det bør tillegkast stor vekt.»

Stein Inge Ryssdal, H, sette frem slikt forslag (b):

«Alternativ:

Punkt 6

Omfanget av prosjektet er så stort at fylkeskommunen ikkje kan stille garanti for bompengelånet. Staten må sjølv stille garanti i prosjektet.»

Geir Angeltveit, V, sette frem slikt forslag:

«Endring:

Punkt 5, siste setning

Hordaland fylkeskommune ønskjer dialog om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.

endra til:

"Det må vere dialog med Hordaland fylkeskommune om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.»»

Gustav Bahus, Frp, sette frem slikt forslag:

«Endring:

Punkt 2, siste setning

«Utvalet ser det som ein føresetnad at ein bør ha kontinuerleg utbygging av både veg og bane på heile strekninga Arna-Stanghelle.»»

Svein Halleraker, H, sette frem slikt forslag:

«Endring:

Punkt 5

Flytting av kryss frå Indre Arna til området rundt Asko vil føre til vesentlig økning av trafikkbelastning på strekninga Arna-Midttun, som er del av fremtidig ringveg Øst og det må planlegges for samtidig utbygging av denne strekningen.»

Svein Halleraker, H, trekker forslaget sitt.

Røysting

Ekrheim sitt forslag fekk 10 røyster (Sp, SV, A, KrF, V, MDG) og vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

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

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 (utan siste setning) vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 (siste setning) fekk ingen røyster mot 15 røyster (Sp, A, KrF, V, MDG, H, Frp) for Bahus sitt forslag som vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 3 fekk 13 røyster (Sp, SV, A, KrF, MDG, V, H) og vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Ryssdal sitt forslag (a) vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling mot ingen røyster for fylkesrådmannen sitt forslag punkt 4.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 5 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Ryssdal sitt forslag (b) fekk 1 røyst (1H) mot 14 røyster for fylkesrådmannen sitt forslag punkt 6 som vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 7-10 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling beklagar at finansieringa av jarnbanedelen av K5 ikkje er løyst. Dette medfører at det ikkje er realistisk å få til byggjestart på den mest rasutsatte delen i 2022. Det er viktig å ha rask framdrift i reguleringsplanarbeidet, slik at ein når byggjestart i 2022. Utval for kultur, idrett og regional utvikling forventar at innan denne tida er finansieringa for jernbanen løyst.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Det er positivt at det er lagt vekt på Vaksdal kommune sitt ønske om å ha med eit vegalternativ som går utanom Vaksdal sentrum.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det er uheldig å prioritere strekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Utvalet ser det som ein føresetnad at ein bør ha kontinuerleg utbygging av både veg og bane på heile strekninga Arna-Stanghelle.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det ut i frå regionale mål ikkje er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga.
5. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner staten må ta ansvar for at tunnelane på eksisterande E16 blir oppgraderte før eventuell omklassifisering til fylkesveg.
6. Flytting av kryss frå Indre Arna til området rundt Asko saman med utbetra E16 vil kunne føre til auka belastning på Fv580 Arna- Midttun. Vegen har låg standard. Hordaland fylkeskommune ønskjer dialog om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.

7. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at omfanget av prosjektet er så stort at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for bompengelånet i prosjektet. Staten bør sjølve stille garanti for prosjekt av eit slikt omfang.
8. Sidan reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader meiner utval for kultur, idrett og regional utvikling at utviklinga av dei bør vere eit eige effektmål i planarbeidet. Utvalet rår til at dette vert innarbeidd i planprogrammet.
9. Utval for kultur, idrett og regional utvikling er positiv til at det skal bli lagt til rette for innfartsparkering ved jernbanestasjonane. Behovet for dette må likevel bli sett i samanheng med anna arealutnytting rundt stasjonsområda. Utvalet understrekar at det bør leggjast opp til god overgang frå buss, sykkel og gange frå nærområdet til stasjonane.
10. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.
11. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at det bør vere eit mål å finne fram til god samfunnsnyttig bruk av alle overskotsmassane frå prosjektet Arna–Stanghelle. I planarbeidet bør det også sjåast nærare på alternativ med båtfrakt av overskotsmassar, noko som kan gjere det forsvarleg å frakte overskotsmassar over store avstandar.

PS 87/18 Fråsegn til varsel om oppstart av kommunedelplan og offentlig ettersyn av forslag til planprogram Tokagjelet - Kvam herad

Forslag til innstilling

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar i hovudsak Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess, kor det er lagt opp til tunnell med til tre moglege påhogg i Øvre Steinsdalen, samt påhogg i Kleiva, Røyrli og Frøland på vestsida av Tokagjelet.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber Statens Vegvesen vurdere alternativa i Øvre Steinsdalen, samt Røyrli og Kleiva for påhogg til tunnel, for å få betre utgreidd konsekvensane knytt til ikkje-prissette tema som landskapsinngrep, landbruk, kulturminne, samt usikkerhet knytt til ras-utfordringar.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativ med påhogg i Eikedalen blir vurdert på nytt med omsyn til om det er mogleg å finne fram til tilfredstillande løysingar knytt til ras-sikring.
5. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativa med lang tunnel til Frøland vert tatt ut av planprogrammet. Tunnel til Frøland gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad og høge investeringskostnadar. Utvalet vil vurdere å fremje motsegn om desse alternativa vert innarbeidd i eit planforslag.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling peikar på at gamlevegen opp Tokagjelet er eit forskriftsfreda kulturminne av høg nasjonal verdi. Det vidare arbeidet med ny veg bør leggje til rette for at vegen som kulturminne vert halden i hevd etter dei føringane som forskriftsfredinga har.
7. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at planarbeidet må vektlegge omsynet til gåande og syklande. Planprogrammet må vurdere om det kan tillatast trafikk for syklande og gåande på noverande veg i Tokagjelet.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Astrid Aarhus Byrknes, KrF, sette på vegner av KrF, Sp, A, V, H og Frp frem slikt forslag:

«Alternativ:

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar i hovudsak Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess, kor det er lagt opp til tunnell til tre moglege påhogg i Øvre Steinsdalen, samt påhogg i Kleiva, Røyrlø, Eikedalen og Frøland på vestsida av Tokagjelet.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs og Fossagjeltunnelen.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber Statens Vegvesen vurdere alternativa i Øvre Steinsdalen, samt Røyrlø, Kleiva, Eikedalen, og Frøland for påhogg til tunnel, for å få betre utgreidd konsekvensane knytt til ikkje-prisette tema som landskapsinngrep, landbruk, kulturminne, samt usikkerhet knytt til rasutfordringar.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativ med påhogg i Eikedalen blir vurdert på nytt med omsyn til om det er mogleg å finne fram til tilfredstillande løysingar knytt til ras-sikring.
5. Utval for kultur, idrett og regional utvikling peikar på at gamlevegen opp Tokagjelet er eit forskriftsfreda kulturminne av høg nasjonal verdi. Det vidare arbeidet med ny veg bør leggje til rette for at vegen som kulturminne vert halden i hevd etter dei føringane som forskriftsfredinga har.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at planarbeidet må vektlegge omsynet til gåande og syklende. Planprogrammet må vurdere om det kan tillatast trafikk for syklende og gåande, samt lokaltrafikk på noverande veg i Tokagjelet, eller alternativt dagløysing for denne trafikken mellom Steinsdalen og Kvamskogen.»

Røysting

Byrknes sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling mot ingen røyster for fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 3 fekk 1 røyst (SV) og fall mot 14 røyster (Sp, A, KrF, V, MDG, Frp, H) for Byrknes sitt forslag punkt 3 som vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 4 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 5 fekk 1 røyst (SV) og fall mot 14 røyster (Sp, A, KrF, V, MDG, Frp, H) for Byrknes sitt forslag punkt 5 som vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 6 vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 7 fekk 1 røyst (MDG) og fall mot 14 røyster (Sp, A, KrF, V, MDG, Frp, H) for Byrknes sitt forslag punkt 6 som vart vedteke som innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling.

Byrknes sitt forslag punkt 5 er likelydande med fylkesrådmannen sitt forslag punkt 6. Begge vart røysta over. I innstillinga vert berre eit av punkta teke med.

Innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar i hovudsak Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess, kor det er lagt opp til tunnel til tre moglege påhogg i Øvre Steinsdalen, samt påhogg i Kleiva, Røyrlø, Eikedalen og Frøland på vestsida av Tokagjelet.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber Statens Vegvesen vurdere alternativa i Øvre Steinsdalen, samt Røyrlø, Kleiva, Eikedalen, og Frøland for påhogg til tunnel, for å få betre utgreidd konsekvensane knytt til ikkje-prisette tema som landskapsinngrep, landbruk, kulturminne, samt usikkerhet knytt til rasutfordringar.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativ med påhogg i Eikedalen blir vurdert på nytt med omsyn til om det er mogleg å finne fram til tilfredstillande løysingar knytt til ras-sikring.
5. Utval for kultur, idrett og regional utvikling peikar på at gamlevegen opp Tokagjelet er eit forskriftsfreda kulturminne av høg nasjonal verdi. Det vidare arbeidet med ny veg bør leggje til rette for at vegen som kulturminne vert halden i hevd etter dei føringane som forskriftsfredinga har.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at planarbeidet må vektlegge omsynet til gåande og syklande. Planprogrammet må vurdere om det kan tillatast trafikk for syklande og gåande, samt lokaltrafikk på noverande veg i Tokagjelet, eller alternativt dagløyving for denne trafikken mellom Steinsdalen og Kvamskogen.

PS 88/18 Ekstramidlar til fylkesvegar juni 2018 - vegopprustning og trafikksikring

Forslag til vedtak

1. Utval for miljø og samferdsel sluttar seg til framlagt forslag til bruk av dei ekstra 50 millionar kroner løyvd av fylkestinget i juni 2018, til vegopprustning og trafikksikring, slik:
 - 1) Vegopprustning: dekkelegging, fresing og vegoppmerking: 40 mill kr.
 - 2) Trafikksikringstiltak: 10 mill kr, fordelt slik:
 - a. Tiltak «Gang- og sykkelveg på Hatlandsskiftet» i Osterøy kommune vert tildelt 4,5 mill kr.
 - b. Tiltak «Undergang på Fv 48 ved Rød i Hålandsdalen» i Fusa kommune vert tildelt 1,5 mill kr.
 - c. Tryggingstiltak av mjuke trafikantar i tunnelar vert tildelt 4 mill kr. Aktuelle tiltak er kvitkalking og sykkelknapp-løysingar.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Utval for miljø og samferdsel sluttar seg til framlagt forslag til bruk av dei ekstra 50 millionar kroner løyvd av fylkestinget i juni 2018, til vegopprustning og trafikksikring, slik:
 - 1) Vegopprustning: dekkelegging, fresing og vegoppmerking: 40 mill kr.

2) Trafikksikringstiltak: 10 mill kr, fordelt slik:

- a. Tiltak «Gang- og sykkelveg på Hatlandsskiftet» i Osterøy kommune vert tildelt 4,5 mill kr.
- b. Tiltak «Undergang på Fv 48 ved Rød i Hålandsdalen» i Fusa kommune vert tildelt 1,5 mill kr.
- c. Tryggingstiltak av mjuke trafikantar i tunnelar vert tildelt 4 mill kr. Aktuelle tiltak er kvitkalking og sykkelknapp-løysingar.

PS 89/18 Endring i elbiltakstar på ferje

Forslag til vedtak

Takstreglane for ferje i Hordaland vert med verknad frå 15.09.18 endra slik:

Nullutsleppskøyretøy skal ha 50% rabatt i høve tilsvarende stort konvensjonelt køyretøy og taksten for nullutsleppskøyretøy skal kunne rabatterast med ulike rabattordningar på lik linje med konvensjonelle køyretøy

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim, Sp, sette på vegner av Sp, A og KrF frem slikt forslag:

«Tillegg:

Fylkesutvalet påpeikar overfor Stortinget at ein forventar at Stortinget kompenserer inntektsbortfallet for ferjedrifta tilsvarende rabattordninga for el-bilane.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.
Ekrheim sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Takstreglane for ferje i Hordaland vert med verknad frå 15.09.18 endra slik:

Nullutsleppskøyretøy skal ha 50% rabatt i høve tilsvarende stort konvensjonelt køyretøy og taksten for nullutsleppskøyretøy skal kunne rabatterast med ulike rabattordningar på lik linje med konvensjonelle køyretøy.

Fylkesutvalet påpeikar overfor Stortinget at ein forventar at Stortinget kompenserer inntektsbortfallet for ferjedrifta tilsvarende rabattordninga for el-bilane.

PS 90/18 Omklassifisering av vegar i Bømlo kommune

Forslag til innstilling:

Følgjande strekningar vert omklassifisert til kommunal veg:

- Fv.541 Løvegapet – Tjong (Vika), Fv.541 hp 5 km 5,382 – 6,014 lengde 632 meter.
- Fv.541 Tjong – Hestaneset (Holme og Grutle), Ft.541 hp 5 km 8,650 – 9,907 lengde 1257 meter og ft.541 hp 5 km 11,860 – 12,828 lengde 968 meter.
- Fv 541 ved Brubakken, Ft.541 hp 10 km 1,291 – 1, 991 lengde 700 meter.
- Fv.542 Stokkabekken – Siggjarvågen, Ft.542 hp 2 km 4,358 – hp 3 km 1,778 lengde 7703 meter, Fv.541 hp 8 km 2,760 – 3,496 lengde 736 meter, Fv.542 hp 55 km 0 – 0,237 lengde 237 meter og Fv.542 hp 56 km 0 – 0,053 lengde 53 meter.
- Fv.14 Stavland Bjødledalen, Ft.14 hp 1 km 1,317 – km 1,960 lengde 643 meter.

- Fv.18 Goddo, Ft.18 hp 2 km 0,000 – 0,787 lengde 787 meter.
- Fv.19 Rolfsvegen, Fv.19 hp 3 km 6,856 – 6,894 lengde 38 meter.

Før endeleg vedtak trer i kraft og vegstrekningane ovanfor vert overlevert til Bømlo kommune skal vegen setjast i den stand som følgjer av veglova §7 fjerde ledd og i samsvar med synfaring gjennomført 24. mars 2017 og 19. og 21. september 2017 med representantar frå Bømlo kommune og Statens vegvesen.

Følgjande strekningar vert nedlagt som offentleg veg:

- Fv.541 Langevåg – Løvegapet, Fg.541 hp 205 km 2,795 – 3,817 lengde 1022 og Fg.541 hp 5 km 3,820 – 4,201 lengde 381 – totalt 1403 meter vert nedlagt som offentlig veg og lagt ut som privat veg. Hordaland fylkeskommune vil framleis vere grunneigar.
- Fv.541 Løvegapet – Tjong (Vika), Fv.541 hp 5 km 4,704 – 5,328 lengde 624 meter vert nedlagt som offentlig veg og lagt ut som privat veg. Hordaland fylkeskommune vil framleis vere grunneigar.
- Fv.541 Tjong – Hestaneset (Holme og Grutle), Ft.541 hp 5 km 7,473 – 8650, lengde 1177 meter og ft.541 hp 5 km 11,202 – 11,860 lengde 658 meter og ft.541 hp 5 km 9,907 – 10,399 lengde 492 meter – totalt 2327 meter blir nedlagt som offentlig veg og lagt ut som privat veg. Hordaland fylkeskommune vil framleis vere grunneigar.
- Fv.14 Stavland Bjødledalen, Ft.14 hp 1 km 1,000 – km 1,279 lengde 279 meter blir nedlagt som offentlig veg og lagt ut som privat veg.

Nasjonal sykkelrute nr. 1 – Kystruta og EuroVelo sykkelrute nr 12. – Nordsjøløypa vil som følgje av at vegane ovanfor blir nedlagt som offentlig veg følgje ny vegtrasé ved omklassifisering av fv.541- Bømlavegen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 15.08.2018

Per Lerøy, A, sette frem slikt forslag:

«Endring:

Stokkabekken-Siggjarvåg, Fv 542. Utval for miljø og samferdsel ber om at fylkeskommunen og Bømlo kommune gjennomfører nye drøftingar om denne strekninga framleis skal vera fylkeskommunal.»

Geir Angeltveit, V, sette frem slikt forslag:

«Tillegg:

FV. 542 Stokkabekken – Siggjarvåg, gamal trasse på 7.7 km vert ikkje omklassifisert til kommunal veg.»

Geir Angeltveit, V, trakk forslaget sitt.

Gustav Bahus, Frp, sette frem slikt forslag:

«Tillegg:

FV. 542 Stokkabekken – Siggjarvåg, gamal trasse på 7.7 km vert ikkje omklassifisert til kommunal veg.

Nytt punkt

Finansiering av utbetring av vegar som vert omklassifisert vert finansiert av fylkeskommunen sitt budsjett for drift og vedlikehald.»

Jon Askeland, Sp, sette frem slikt forslag:

«Saka vert utsett. Utval for miljø og samferdsel ber om skriftleg og munnleg orientering i neste møte.»

Røysting (til utsetjing)

Askeland sitt forslag fekk 13 røyster (Sp, A, KrF, V, MDG, H, SV) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Saka vert utsett. Utval for miljø og samferdsel ber om skriftleg og munnleg orientering i neste møte.

PS 91/18 Ferjesambandet Breistein-Valestrand - sak satt på sakskart i møte 15.08.18

Forslag til innstilling

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes å setje RS 50/18 på sakskartet som politisk sak utan saksførelegg.

Astrid Aarhus Byrknes, KrF, sette på vegner av KrF, A, Sp, Sv, V, MDG, Frp og H fram slikt forslag:

«Utval for miljø og samferdsel ber fylkesrådmannen koma tilbake med sak før budsjetthandsaminga hausten 2018 med konkrete muligheter for å sikra ferjesambandet Valestrand – Breistein. Alternativa føreset overgang til låg- eller nullutslepp framdrift.»

Røysting

Byrknes sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Utval for miljø og samferdsel ber fylkesrådmannen koma tilbake med sak før budsjetthandsaminga hausten 2018 med konkrete muligheter for å sikra ferjesambandet Valestrand – Breistein. Alternativa føreset overgang til låg- eller nullutslepp framdrift.