

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Fylkesutvalsalen, 3. etasje, Fylkeshuset, Agnes Mowinckelsgt. 5, Bergen
Dato: 05.09.2019
Tidspunkt: 11:00-14:40

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Atle Kvåle	Medlem	A
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A
Per Lerøy	Medlem	A
Kari Foseid Aakre	Medlem	A
Iiril Schau Johansen	Medlem	H Kom kl. 11.05
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H
Gustav Bahus	Medlem	FRP Kom kl. 12.10
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	FRP
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KRF
Jon Askeland	Leiar	SP
Marthe Hammer	Nestleiar	SV Kom kl. 11.05
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG
Geir Angeltveit	Medlem	V Kom kl. 11.45

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Svein Halleraker	Medlem	H
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
John Torgeir Torsvik	Svein Halleraker	H
Alexander Fosse Andersen	Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	SP

Merknader

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Direktør samferdsel
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
Torill Klinker	Seksjonsleiar transportplanseksjonen
Sølve Sondbø	Seksjonsleiar klima- og naturressursforvaltning
Målfrid Vik Sønstabø	Direktør Skyss
Grethe Vikane	Avdelingsdirektør Statens vegvesen
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær fylkessekretariatet

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 67/19	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 68/19	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 69/19	Referatsaker (meldingar)		
RS 60/19	Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023	2019/12009	
RS 61/19	Uttale til sak om endra bomstasjonplassering i Åsane bydel	2019/11614	
RS 62/19	Oppfølging etter Stamvegutvalgets årsmøte	2014/15279	
RS 63/19	Innstramming av bruk av bom på sideveg	2019/12764	
RS 64/19	Hagelsundbrua - førebyggjande tiltak	2019/2775	
RS 65/19	Evaluering av takstsonestrukturen	2015/7302	
RS 66/19	Fv 569 Dalseid - Eidslandet - bekymringsmelding	2017/17630	
RS 67/19	Fylkesvegrådet møte 14.03.2019	2019/2018	
RS 68/19	Fylkesvegrådet møte 04.04.2019	2019/2018	
RS 69/19	Fylkesvegrådet møte 09.05.2019	2019/2018	
RS 70/19	Tildeling av kontraktar for småbåtsambandet Geitanger - Knappskog og småbåtruter Osterfjorden	2019/13083	
RS 71/19	Ny kontrakt for snøggbåtsambandet "Turistrute Hardanger"	2019/2745	
RS 72/19	Nye busskontrakter signert for Rutepakke Bergen sentrum og Rutepakke Bergen nord	2018/14417	
RS 73/19	Fellesprosjekt datasenter - BKK, Invest in Bergen og Hordaland fylkeskommune - statusrapport juni 2019	2018/7448	
RS 74/19	Tilskot til offentleg snøgglaeinfrastruktur 2019	2019/2874	
RS 75/19	Løyvingar til Hordaland fylkeskommune frå Klimasats	2018/3430	
RS 76/19	Svar på spørsmål frå Synnøve Solbakken (A) - Fv 48 Porsvik - Valen i Kvinnherad kommune	2019/2775	
PS 70/19	Innkomne spørsmål frå politikarane		
FO 12/19	Spørsmål frå Aarhus Byrknes - KrF - Preventive tiltak mot sjølv mord ved Hagelsundbrua	2019/2775	
FO 13/19	Spørsmål frå Angeltveit - V - skuleskyss og høve for deltakarar ved vaksenopplæringa å reise med desse	2019/16518	
FO 14/19	Spørsmål frå Hammer - SV - Busstilbodet på Askøy	2019/2775	
FO 15/19	Spørsmål frå Hammer - SV - Kommersielle bussruter	2019/2775	
FO 16/19	Spørsmål frå Hammer - SV - Beffen	2019/2775	
FO 17/19	Spørsmål frå Hammer - SV - Fv. 49 Vikøy - Norheimsund	2019/2775	
FO 18/19	Spørsmål frå Aarhus Byrknes - KrF - Fjellangersvingane	2019/2775	
PS 71/19	Ymse		

PS 72/19	Bom på sideveg - Uttale	2019/12764
PS 73/19	Rapport frå ekspertutvalet som har vurdert teknologi og framtida si tranportinfrastruktur - Høyringsfråsegn	2018/10651
PS 74/19	Uttale til høyring av sykkelstrategi for Bergen 2019-2030.	2019/16266
PS 75/19	Omklassifisering av vegstrekningar på Fv 225, 226 og 227 i Øygarden kommune til kommunal veg	2019/646
PS 76/19	Søknad frå Tide Buss AS, org.nr 910 500 805, om Ruteløyve på strekninga Bergen - Sogndal	2019/11153

PS 67/19 Godkjenning av innkalling og saksliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

PS 68/19 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Møteprotokollen frå møte 5. juni 2019 vart godkjend utan merknader.

PS 69/19 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Referatsaker RS 60-76/19 vart refererte.

PS 70/19 Innkomne spørsmål frå politikarane

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

FO 12/19 Spørsmål frå Aarhus Byrknes - KrF - Preventive tiltak mot sjølv mord ved Hagelsundbrua

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Svar er gjeve i sak RS 64/19.

FO 13/19 Spørsmål frå Angeltveit - V - skuleskyss og høve for deltakarar ved vaksenopplæringa å reise med desse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Geir Angeltveit** (V) har stilt slikt spørsmål.

Har eit spørsmål angående skuleskyss og høve for deltakarar ved vaksenopplæringa å reise med desse.

Blei kontakta av ein ved vaksenopplæringa som er avhengig av buss når hen pendlar. Hen får ikkje sitje på med skulebussen som køyrer VGS-elevane ned til 07:22-båten frå Sunde til Leirvik.

For å kunna koma tidsnok til skulen må ho no ta buss og båt ein time tidlegare enn naudsynt fordi hen fortel hen vert nekta gå ombord på bussen.

Enkelte har ikkje eit anna alternativ til buss, og at familiesituasjon med småborn, barnehage/skule og slikt gjer det vanskeleg å reise så tidleg som vedkommande gjer då hen er avhengig av barnevakt frå kl. 05.30 om morgonen.

Eg kjenner ikkje til om bussen er full eller om det er andre omstende her som gjer dette vanskeleg. Tenker at lar det seg gjere å betre situasjonen for nokre så er jo det fornuftig for alle partar tenker eg.

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

Skyss har diverre ikkje eit ordinært rutetilbod til 07:22-avgangen med båten frå Sunde til Leirvik. Transporten det vert vist til er ein tilrettelagt skoleskysstransport tilpassa elevar på Stord VGS som har lovfesta rett på skuleskyss. Det er eit mål at skoleskyssen i høgast mogleg grad skal vere samordna med det ordinære rutetilbodet, men i tilfelle der dette ikkje let seg gjere (t.d. på grunn av elevane si geografiske plassering) vert skoleskyssen gjennomført som tilrettelagt transport, som oftast utført med drosje eller minibuss av undertransportørar.

Transporten det er snakk om her blir utført med ein minibuss med 8 sitteplassar. Transporten startar nord for Rosendal og plukkar opp elevar ved fleire vanskeleg tilgjengelege sideveggar, der det er eit føremon med eit mindre køyretøy.

Skoleskyss som blir utført med tilrettelagt transport er ikkje open for andre reisande, då tilbodet er tilpassa elevane som reiser både når det gjeld tidspunkt, rute, storleik på køyretøyet mv. Denne typen transporten er heller ikkje open for andre skoleelevar, med mindre dei har fått innvilga tilrettelagt skoleskyss. Prisen for tilrettelagt transport er betydeleg høgare for Skyss enn ordinære ruter, og nyttast berre i tilfelle der det er snakk om elevar som av medisinske årsaker ikkje kan reise med ordinær buss eller elevar som bur i område som ikkje dekkast av det ordinære rutetilbodet.

FO 14/19 Spørsmål frå Hammer - SV - Busstilbodet på Askøy

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Marthe Hammer** (SV) har stilt slikt spørsmål.

På Askøy (Steinrusten) har dei mista fleire bussavgangar, spesielt på kvelden. Dette er buss kl 22, 23 og 24. Eg er kontakta av ein bussreisande som beskriver situasjonen:

«Bussen tar en runde over Steinrusten/Djupamyrl og går vidare til Ask og Vestsiden av Askøy. Nå er det sagt at Skyss ikke lengre vil ha busser som går i slike "sløyfer", men direkte busser. Det tar bussen ca 10 min ekstra å gå via Steinrusten eller Djupamyrl og så vidare til Ask/Hanevik. Direkte bussruter er jo ikke satt opp, annet enn at det går et rykte om at vi skal få tilbake avgang kl 23.08 fra byen. En viktig opplysning er at busstoppet Djupamyrl og Steinrusten er stoppet for store byggefelt; Åsenfeltet, Austre og Vestre Vardane, samt mange nye bolighus ved Erdal ungdomsskole og to store barnehager. Her foregår møte, kurs, øvelser og annen virksomhet på kveldstid.»

- Kvi for har ein fjerna desse bussrutene?
- Kva skal til for at dei skal komme tilbake?

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

Det noverande rutetilbodet på Askøy er lagt opp med to hovudlinjer som betener kvar si side av øya, rute 495 over Ravnanger til Bergen busstasjon og rute 484 over Steinrusten til Bergen busstasjon. Målet var å samle produksjonen på færre linjer og gje eit betre tilbod der flest reiser. I tråd med kollektivstrategien har dagens linjer meir direkte linjeføring. Dette heng også saman med tilbakemeldingar frå kundar i området Ask og Strømsnes om å unngå omvegar på reisa, til dømes via Djupamyrl.

Om ein samanliknar dagens tilbod med tidlegare i området Djupamyrl, så er forskjellen slik ein vanleg kvardag:

Til Bergen er det tre avgangar som utgår (16:10-20:40 og 22:11). Det går buss frå Ask, men ikkje oppom Djupamyrl.

Frå Bergen manglar ni avgangar fordelt på heile dagen (06:36, 07:06, 09:06, 10:33, 13:06, 17:06, 18:36 og 00:06). Merk at det her går buss til Ask på dei fleste tidspunkt, men altså ikkje via Djupamyrl. Avgangane som vart fjerna blei vurdert utifrå passasjerstatistikk. Samstundes har ein høyrte på tilbakemeldingar frå reisande ved å sette inn ein ekstra tur på kvelden, 23:08 frå Bergen med bytte i Kleppstø til 484 Steinrusten. I tillegg gjekk auka budjettmidlar for 2018/19 til å etablere halvtimes frekvens på søndagar mellom Kleppstø og Bergen.

Frå sak i MISA frå november 2017 blei følgjande lagt fram om rutetilbodet på Askøy:

For området Vest (der Askøy inngår) er det ikkje planlagt større ruteendringar frå start av ny kontrakt. Det er gjort ein omfattande gjennomgang av rutetilbodet på Askøy, og mellom anna vurdert tiltak for forenkling av linjenettet i tråd med kollektivstrategien. Det blir også lagt vekt på å samstundes legge til rette for eit rutetilbod som gjev effektiv drift hjå operatørane, slik at ein får mest mogleg kollektivtilbod for pengane.

Tilbudet med buss på Askøy er bygd opp mot båten mellom Kleppestø og Strandkaien. I førebuingane til nytt anbod på båtsambandet blir både framtidig behov for kapasitet og moglegheiter for miljøløysing vurdert. Dette kan få stor innverknad på frekvens og kapasitet på båten, og dermed også på busstilbodet. Så lenge det ikkje er avklart korleis det framtidige båttilbodet vil bli, venter ein med større endringar i linjenettet for buss på Askøy. Tilbodet mellom Askøy og Bergen med buss og båt vil måtte vurderast samla. Større satsing på båten vil kunne føre til redusert behov for buss på same strekninga.

FO 15/19 Spørsmål frå Hammer - SV - Kommersielle bussruter

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Marthe Hammer (SV)** har i brev av 02.09.19 stilt følgjande spørsmål:

- Kor mange selskap med tilsaman kor mange busser er det som i dag har løyve til å køyre i Bergen sentrum?
- Fylkeskommunen gir løyve til kommersielle bussruter. Kven gir turvognløyve for andre turistbussar i Bergen?
- Viss ein ynskjer å regulere talet på kommersielle bussruter og talet på kommersielle busser i Bergen, fordi totaliteten er for stor. På kva måte kan ein regulere dette? Er det noko lovheimel mot å regulere det totale talet på kommersielle bussar, og andre turistbussar som køyrer i Bergen sine gater, for eksempel per dag?
- Miljøvernministeren vil no opne opp for å sette miljøkrav til kommersielle bussruter. Er det noko muligheit for å krevje dette innanfor allereie eksisterande bussløyve? Er det andre muligheiter for å sikre at eksisterande bussruter vert f.eks. nullutslippbussar?

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

- Kor mange selskap med kor mange bussar som i dag har løyve til å køyre i Bergen sentrum er ukjent. Dette fordi alle løyve utferda i eit EU- eller EØS-land gjev rett til å køyre 'buss utanfor rute' i heile dette området, medrekna «turistbuss» i Bergen sentrum, og fordi det ikkje er noko sentralt register over løyva som er utferda i andre land.
- Statens vegvesen gjev turvognløyve til norske selskap for «turistbussar» ('bussar utanfor rute'). Tilsvarande organ i andre land gjev turvognløyve til utanlandske selskap. Det er ikkje eigne turvognløyve for Bergen; slike løyve gjeld for heile EU-/EØS-området.
- Fylkesrådmannen er ikkje kjent med nokon lovheimel som gjev fylkeskommunen rett til å regulere «turistbussar» i Bergen sine gater. Fylkesutvalet kan regulere talet på kommersielle bussruter i Bergen gjennom om avslå framtidige søknader om ruteløyve, eller ved å avslå søknader om endring av eksisterande ruteløyve. Det må liggje føre sakleg grunngeving som ikkje er i strid med prinsippet om likskap i forvaltinga. Når den nye yrkestransportlova trer i kraft (venteleg i juli 2020), vert fylkesutvalet sitt høve til å avslå søknader om nye kommersielle ekspressbussruter og flybussruter avgrensa. Yrkestransportforskrifta ('YFO') §§ 25 står i vegen for å regulere talet på kommersielle bussar som drifrar tildelte ruteløyve, herunder «sightseeingbussar» i rute.
- Det kan i dag ikkje setjast miljøkrav til eksisterande ruteløyve. Dersom det finn stad ei lovendring som opnar for å setje miljøkrav til kommersielle bussruter, kan fylkeskommunen, slik fylkesrådmannen tolkar no gjeldande YFO § 5 andre ledd, la krava gjelde eksisterande ruteløyve. Det vil ikkje vere praktisk mogleg for selskapa å etterleve slike krav «over natta».
- Slik fylkesrådmannen tolkar *forskrift om lavutslippssoner for biler* – som også gjeld for bussar – kan kommunane, dersom dei legg fram dokumentasjon på at vilkåra i forskrifta er oppfylte, og får samtykke frå regionvegkontoret, for inntil 6 år innføre lågutsleppssoner. Innføring av slike soner kan medføre at eksisterande kommersielle bussar som køyrar i desse sonene må vere t.d. nullutslippbussar.
- Statens vegvesen kan innafør reglane i vegtrafikklova og skiltforskrifta skilte kor bussane kan køyre.

FO 16/19 Spørsmål frå Hammer - SV - Beffen

Saksprotokoll i Utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Marthe Hammer (SV)** har stilt slik spørsmål.

Det bør vere eit mål for havfylket Hordaland at ein større del av transporten går til sjøs. Då er det eit stort steg i feil retning om Beffen legg ned heilårsdrift. Beffen er ein institusjon i bybiletet og ein tradisjon hamnebyen Bergen ikkje har råd til å miste. Beffen utgjør er ei viktig forlenging av bussane og på sikt Bybanen på Bryggen og knyter Nordnes til kollektivnettet.

Bergen kommune har vore i kontakt med reiarlaga bak Beffen-båtane for å undersøkje korleis kommunen kan bidra til å sikre vidare drift. Kommunen meiner det er fylket som må stå bak vidare initiativ. I komité for finans, kultur og næring 28.08.19 svarte Byråden følgjande på spørsmål om heilårsdrift av Beffen:

«Byråden meiner det kunne ha vore interessant å få utgreidd kva muligheiter som finst for å eventuelt implementere ei tradisjonell rute som dette inn i det ordinære ruteopplegget til fylkeskommunen.»

«Saka har prioritet, men løysingane er det i fyrste rekke båteigarane og samferdslemyndigheitene som rår over».

- Har fylkeskommunen vore i kontakt med Beffen AS for å undersøkje korleis ein kan sikre vidare heilårsdrift av Beffen?
- Kva vert dei økonomiske konsekvensane av å leggje Beffen inn i skyss-systemet?

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

1. Skyss har ikkje hatt dialog med Beffen AS. Etter det Skyss kjenner til er dette ei rein kommersiell rute.

2. Dersom «Beffen» skulle ha blitt lagt inn i Skyss sine system, ville det medføre ei konkurranseutsetjing av ruta. Det vil då vere fleire operatørar med ulike fartøy som nødvendigvis vil konkurrere om å drifte ruta etter nærare fastsette krav og tildelingskriterium. Når det gjeld å berekne økonomisk konsekvens av dette, må Skyss eventuelt kome attende dersom det framleis er relevant.

FO 17/19 Spørsmål frå Hammer - SV - Fv. 49 Vikøy - Norheimsund

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Marthe Hammer (SV)** har stilt slikt spørsmål:

Fra: Marthe Hammer (mchammer@online.no)
Sendt: 02.09.2019 09:53:48
Til: Folkevalde
Kopi: Marthe Hammer

Emne: Spørsmål MISA: Fv.49 Vikøy - Norheimsund
Vedlegg:
Spørsmål til MISA:
Fv. 49 Vikøy-Norheimsund

Innbyggjarane i Vikøy i Kvam herad har aksjonert fleire gongar siste halve året for trafikktilhøve i Vikøy. I følgje Hordaland folkeblad har trafikkauken på vegen gjennom Vikøy i perioden 2011 til 2018 auka med 170 %. I juli i år frakta ferja 51 939 personbileiningar der dei aller fleste passerer Vikøy. For juli månad 2011 - 2018 utgjer dette ei trafikkauke på 233 %. I tillegg fører ferjeavgangar berre ein gong i timen til stadige hendingar med høg fart for å nå ferja i Tørvikbygd.

Utbetring av trafikktilhøve i Vikøy har vore del av trafikksikringsplanane både i 2006 og i 2012, og var del av Kvammapakka i 2015. Men framleis, i 2019, er det ikkje skjedd noko. I 2015 laga Asplan Viak, på oppdrag frå Vegvesenet, ein byggeplan for å gjennomføre tiltak som mellom anna inkluderte nedsett fartsgrense til 40 km/t, oppheva gangfelt og 2,5 m fortau.

Spørsmål til samferdsledertøren:

- Kva er årsaka til at utbetringane i Vikøy ikkje vart gjennomført i Kvammapakka?
- Er det rekna på kva det vil koste å gjennomføre planen til Asplan Viak?
- Kva skal til for å realisere planen frå Asplan Viak?
- Fram til planane til SVV er gjennomført vil nedsett fartsgrense til 40 km/t og fleire fartsdumpar ha fartsdempande effekt.
- Kva skal til for ei rask gjennomføring av slike fartsdempande tiltak?

Marthe Hammer (SV)

--

Marthe Hammer
Bønesberget 12
5153 Bønes
97672203

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

Fv 49 Vikøy – bakgrunn

Dette er ei sak som Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, samt Kvam herad, har arbeidd svært mykje med, både gjennom styringsgruppa i Kvammapakken og utanom pakken. Det har vore ein omfattande korrespondanse i saka, og det har vore fleire møte om trafikksituasjonen i Vikøy.

Den 21.august 2019 var det siste møtet med representantar frå Kvam herad, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. I møtet vart det orientert om bakgrunn og status for Vikøy – herunder orientering om kva tiltak som blir gjennomført i kalenderåret 2019.

Årsaka til at utbetringane i Vikøy ikkje vart gjennomført i Kvammapakken

Vikøy - Norheimsund var eit av prosjekta Kvammapakken. Det er kjent at reguleringsplan for Vikøy hadde motsegn frå fleire hald, fagleg og anleggsteknisk vanskeleg å løyse, samt økonomisk krevjande ift kost/nytte. Kostnadsramma i Kvammapakken gjorde at styringsgruppa måtte prioritere ift samfunnsnytte og Vikøy vart teken ut.

Fylkesrådmannen vil peike på at det som er bygd i Kvammapakken har høg måloppnåing. Hordaland fylkeskommune har gått inn med ekstra midlar både på prosjektet Fv 7 ved Laupsa, og prioriterer i 2019/2020 midlar til gang/sykkelveg Odland – Lidarende. Då vert det 18 km samhengane fortau og/eller gang- og sykkelveg mellom Øystese (inklusive gamlevegen rundt Børvenes), Steinsdalen og Aksnes.

Fylkesrådmannen vil vidare peika på at det er fleire prosjekt som det ikkje er midlar til i Kvammapakken; alle på Fv 7: Gang- og sykkelveg Kvamskogen, Bosstippen og Steinstøberget. Prosjektet Skarparvingen er berre delvis realisert.

Det kan også nemnast at begge bommane i Kvammapakken er plassert på Fv 7, og ingen på Fv 49.

Planen til Asplan Viak og kostnadsanslag ved Statens vegvesen og ekstern konsulent

Det er riktig at styringsgruppa for Kvammapakken bestilte byggeplan via konsulent. Ei kostnadsvurdering (ikkje anslag) for denne gav 16-18 mill (2015-kr). Ekstern konsulent (Atkins) anslo ein P50 kostnad på 16 mill kr (2015-kr), då fylkesrådmannen i 2015 fekk gjennomført ekstern kvalitetssikring av attståande prosjekt i pakken.

I dialog med Kvammapakken, samt i modellering av investeringsprogram for RTP, vart det – som kompensasjon – lagt inn trafikksikringstiltak for Vikøy. Desse er fagleg utgreidde for å få best mogeleg nytte og vil bli gjennomført i 2019/2020.

Kva skal til for å realisere planen frå Asplan Viak

Det er mange reguleringsplanar for fylkesvegprosjekt som ikkje blir bygd, eller berre delvis blir bygd, og Vikøysaka er såleis ikkje spesiell.

Fylkesrådmannen meiner per i dag at det er mange andre prosjekt som har større behov for trafikksikring, enn full realisering av denne planen i Vikøy - både i Kvam herad og i resten av fylket. Kvam herad gjennomfører no ei rullering av trafikksikringsplanen sin. Neste Regional transportplan for Vestland fylkeskommune vil prioritera på eit overordna nivå for heile fylket.

Fram til planane til SVV er gjennomført vil nedsett fartsgrense til 40 km/t og fleire fartsdumpar ha fartsdempande effekt.

Når det gjeld nedsett fartsgrense seier Statens vegvesen:

«Fartsdempere vil føre til lavere hastighet

40 km/t og fartshumper vil nok senke dagens fartsnivå i sonen med fartsgrense 50 km/t gjennom Vikøy sentrum. Men vi vil helst ikke bruke fartshumper dersom dagens fartsnivå er forsvarlig, da fartshumper er til besvær for de som bor i nærheten av disse.

Hva skal til for en rask gjennomføring av fartsdempende tiltak?

Fartsgrensa er i dag satt til 50 km/t, det er fortau/gang og -sykkelveg på strekningen. Eksisterende fartsgrense er i utgangspunktet riktig.

Så er det i seinere tid bygget idrettshall og skøytebane ved Framnes internatskole. Disse anleggene fører trolig til at flere krysser fylkesvegen ved Vikøy kirke enn tidligere.

Det ble derfor avtalt med Kvam herad og grendeutvalget at Statens vegvesen skal måle fart på punkter som grendelaget mener at hastigheten er høy. Vi vil også forsøke å få oversikt over hvor mange som krysser fylkesvegen i den timen på døgnet det er høyest trafikk. Dersom fartsnivået (den hastigheten som 85% kjører under) er høyt, vil vi vurdere fartsdempende tiltak, i første omgang der det er gangfelt (eller Kryssingspunkt).

Vurderer vi resultat fra målinger til at det bør bygges fartsdempende tiltak, vil dette bli prioritert sammen med andre trafikksikringstiltak i Vestland».

Trafikkvekst gjennom Vikøy

Statens vegvesen har følgjande opplysningar om trafikken ved Vikøy. Jondalstunnelen opna i 2012, og dermed er tal henta frå 2011 og 2018:

«Trafikkveksten gjennom Vikøy i fra 2011 – 2018

Vi antar at vår trafikkregisteringsstasjon på Aksnes gir et godt bilde av trafikkveksten gjennom Vikøy, da denne i stor grad er drevet av fergetrafikken over Hardangerfjorden. Tallene viser ikke lokaltrafikken fra innbyggerne i Vikøy.

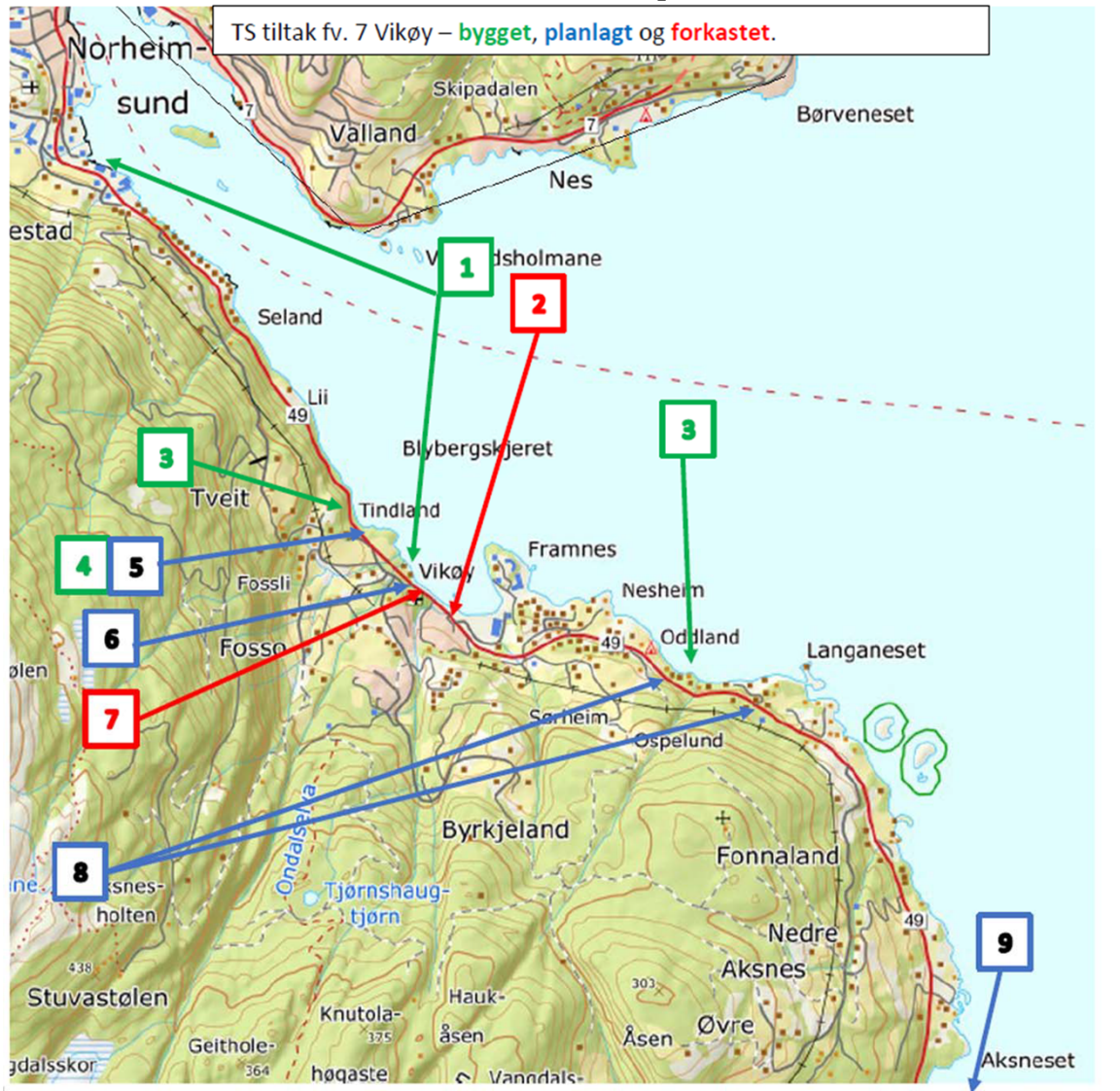
Fra vår trafikkregisteringsstasjon ser vi at ÅDT (årsdøgnetrafikk) har økt fra 1520 biler i døgnet i 2010 til 1905 biler i døgnet i 2018, en økning på 25%.

Tilsvarende økning for juli døgn er på 328 kjøretøy, eller 15%. (2238 kjøretøy i 2010, 2566 kjøretøy i 2018)

Data fra fergedatabanken viser en økning i antall biler i et gjennomsnittsdøgn på 144% (fra 255 til 622 kjøretøy).»

Trafikksikkerhetstiltak til gjennomføring i 2019

SVV har laga ei oversikt om status på TS-tiltak i Vikøy; bygde, planlagte og forkasta:



- 1 Kvammapakken med bl.a. sammenhengende GS-veg til Norheimsund
- 2 Gangfelt ved krysningspunkt til Framnes skule øst for kirkegård - Telling av kryssende og målt fart 2012? – Ikke nok antall kryssende til at det ble anbefalt å bygge gangfelt.
- 3 Fartsreduksjon på Blyberg og Odland-Lidarende – utvida 50 km/t i 2015
- 4 Utbedring av krysningspunkt på Blyberg – fartsputer og intensivbelysning 2015-16.
- 5 Ombygging frå fartsputer til heva gangfelt 2019
- 6 Oppstramming av 2 kryss vest for kirkegården 2019
- 7 Utvidelse av fortau langs kirkegården undersøkt i 2018. Her var det løyva midler til et strakstiltak, men det var ikke bredde til en forsvarlig løsning uten å flytte kirkegårdsmur eller bygninger på den andre vegsida. Prosjekt avslutta utan bygging i 2018.
- 8 Binde sammen eksisterende GS veg Odland – Lidarende. Oppstart 2019? Utlyst, og tilbod mottatt pr 04.09.19

9 Legge til rette for sykling gjennom Vangdalsberg tunnelen med «sykkelknappanlegg». 2019?

Fylkesrådmannen si oppsummering

Fylkesrådmannen vil gjera merksam på at det er mange planlagde og regulerte prosjekt på fylkesvegane som ikkje blir bygd, eller berre delvis blir bygd. Hovudgrunnen er manglande midlar og manglande prioritering. At Vikøyprosjektet ikkje vart fullt ut bygd i samsvar med plan, er såleis ikkje spesielt.

I dag er det eit gjennomgåande tilbod for mjuke trafikantar i Vikøy, og fleire trafikksikringstiltak vert no gjennomført. Fylkesrådmannen meiner det er betre å prioritere og gjennomføre tiltak der det ikkje er slikt tilbod i det heile tatt.

Fylkesrådmannen meiner at det er større behov for trafikksikringstiltak andre stader, både i Kvam og i resten av Hordaland. Fylkesrådmannen meiner dermed at det er feil prioritering av midlar med større utbetringar i Vikøy no.

FO 18/19 Spørsmål frå Aarhus Byrknes - KrF - Fjellangersvingane

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Astrid Aarhus Byrknes (KrF)** har stilt slikt spørsmål:

Under arbeidene i Lyngfjelltunnelen på FV 57 - Lindås så blir Fjellangersvingane brukt som omkøyringsveg. Tungtransport og ellers mykje bil øydelegg dekket, og dette er no blitt svært farleg for dei mjuke trafikantane som bla sykklar. Du må sykle utanom desse hola og sprekkene for å kunne manøvrere på vegen og det skaper farlege situasjonen. Der har allereie vore ulykker med syklistar som har sklidd og falt når dei sykler pga mange store hol og svært ujamnt dekke, og når dei sykler utenom hola og sprekkene i asfalten og inn mot midten bla i svingene som der er mange av, så ser ikkje bilane når syklistene kjem. Dette skaper farlege situasjoner.

Eg har sjølv sykla der - seinast forrige veke i lag med Kari Misje Fjellanger som bur der og bildene er tatt på den sykkelturen, og eg og mange opplever det farleg og lite koseleg.

Eg ber om at de snarast tek ei synfaring, ordner opp både under arbeidet som nå pågår i tunnelen, men også etterpå når arbeidene er ferdig. Dette er skulevegen og sykkelvegen mellom Vågseidet og Lindås, og ein slik sykkelveg som er no, så øydelagt trur eg ikkje vi finn andre stader i fylket vårt. Ein må hugse på at ein ikkje kan sykle gjennom Lyngfjelltunnelen på FV 57.

Spørsmål : Kva vil SVV / HFK gjere for å ordne dette både på kort sikt under arbeidet og etter at arbeidet i Lyngfjelltunnelen er ferdig ?

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

Det er gjort ei kartlegging på omkøyringsveg (Fjellangersvingane) i forkant av tunneloppgraderinga i Lyngfjell. Dei skader som omkøyringsveg er påført som følgje av auka trafikkbelastning, vil verte reparert i løpet av hausten.

PS 71/19 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Orienteringar

- Lyntogforum Vestlandsbanen v/Thor Bjørlo

Oversendingsforslag

I samband med sak RS 60/19 Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023 sette **Jon Askeland (Sp)** fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

- Misa peikar på at føringene om auka kommunalt og regionalt sjølvstyre må visa att i planstrategien.
- Det same gjeld kravet til kostnadseffektive planar, og sterk reduksjon i motsegnsinstituttet.
- Det lokale sjølvstyret skal aukast.
- Planstrategien skal også ta opp i seg dei nye ansvarsområda for fylka.
- Fylkeskommunale planar skal vera rådgjevande og ikkje bindande overfor kommunane der dette er uttrykt.

Røysting

Askeland sitt forslag fekk 8 røyster (Sp, H, Frp og KrF) og vart dermed vedteke oversendt utan realitetsbehandling.

Jon Askeland (Sp) sette på vegner av alle partia fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

Oversendingsforslag om ferjetilbodet

MISA understrekar at rutetilbodet på ferjesambanda må oppretthaldast.

MISA ber Skyss og operatørane saman arbeida ut framlegg til løysing i saka.

Røysting

Askeland sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt utan realitetsbehandling.

PS 72/19 Bom på sideveg - Uttale

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet er samd i at bom på sideveg bør unngåast, og berre førekomme der det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet og for å unngå store konsekvensar for trafikktryggleik og miljø grunna omfattande trafikklekkasje til sideveg.
2. Fylkesutvalet viser til tidlegare analysar av Statens Vegvesen som viser til at det kan bli stor trafikklekkasje om ikkje vedtekne bommar på sideveg vert realiserte for prosjekta E39 Svevatjørn – Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Fjerning av bommane vil kunne føre til sterkt svekka måloppnåing ved at trafikkarbeidet ikkje blir redusert, at framkomsten i mindre grad vert betra, lågare reduksjon i ulukker og fortsatt støy og forureining langs gamleveggen. Det vil også gje meir slitasje på omklassifisert fylkesveg som igjen vil auke behovet for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Bortfall av bompenginntekter vil også føre til auka takstar og/eller lenger bompengeperiode. Fylkesutvalet meiner at det difor ikkje er grunnlag for å endre bomplassering på desse to sambanda.
3. Garantivedtaka i fylkestinget til E39 Svevatjørn- Rådal og til Rv 555 Sotrasambandet er gitt med føresetnad om bom på sideveg. Om denne føresetnaden blir fjerna, bryt dette med fylkestinget og Stortinget sine føresetnader for godkjenning av prosjekta. Fylkeskommunen kan i så fall ikkje lenger stille som garantist for bompengelåna.
4. For framtidige prosjekt må det framleis vere mogleg å innføre bompengar på sideveg når trafikklekkasjen vil kunne redusere moglegheita for samfunnsøkonomisk måloppnåing for ny veg og for å kunne finansiere hovudprosjektet. Fylkesutvalet viser i denne samanheng til NTP 2018-2029 der prosjekta E16 Arna –Voss og E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset ligg inne med delvis bompengefinansiering. For desse prosjekta vil bom på sideveg med all sannsynlegheit vere naudsynt for å realisere prosjekta og for den samfunnsøkonomiske måloppnåinga som prosjekta skal realisere. Vidare analysar må klargjere om dette også er naudsynt for E134 Seljestad-Røldal-Vågsliid.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Renate Møgster Klepsvik (Frp) sette på vegner av Frp fram slik protokollmerknad:

«Framstegspartiet er tydeleg på at der det er bompengeprojekt, skal det vere omkøyingsmoglegheit/sideveggar utan bompenger.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet er samd i at bom på sideveg bør unngåast, og berre førekomme der det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet og for å unngå store konsekvensar for trafikktryggleik og miljø grunna omfattande trafikklekkasje til sideveg.
2. Fylkesutvalet viser til tidlegare analysar av Statens Vegvesen som viser til at det kan bli stor trafikklekkasje om ikkje vedtekne bommar på sideveg vert realiserte for prosjekta E39 Svevatjørn – Rådal og Rv 555 Sotrasambandet. Fjerning av bommane vil kunne føre til sterkt svekka måloppnåing ved at trafikkarbeidet ikkje blir redusert, at framkomsten i mindre grad vert betra, lågare reduksjon i ulukker og fortsatt støy og forureining langs gamleveggen. Det vil også gje meir slitasje på omklassifisert fylkesveg som igjen vil auke behovet for drift og vedlikehald på fylkesvegnettet. Bortfall av bompengeneinntekter vil også føre til auka takstar og/eller lenger bompengeperiode. Fylkesutvalet meiner at det difor ikkje er grunnlag for å endre bomplassering på desse to sambanda.
3. Garantivedtaka i fylkestinget til E39 Svevatjørn- Rådal og til Rv 555 Sotrasambandet er gitt med føresetnad om bom på sideveg. Om denne føresetnaden blir fjerna, bryt dette med fylkestinget og Stortinget sine føresetnader for godkjenning av prosjekta. Fylkeskommunen kan i så fall ikkje lenger stille som garantist for bompengelåna.
4. For framtidige prosjekt må det framleis vere mogleg å innføre bompengar på sideveg når trafikklekkasjen vil kunne redusere moglegheita for samfunnsøkonomisk måloppnåing for ny veg og for å kunne finansiere hovudprosjektet. Fylkesutvalet viser i denne samanheng til NTP 2018-2029 der prosjekta E16 Arna –Voss og E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset ligg inne med delvis bompengefinansiering. For desse prosjekta vil bom på sideveg med all sannsynlegheit vere naudsynt for å realisere prosjekta og for den samfunnsøkonomiske måloppnåinga som prosjekta skal realisere. Vidare analysar må klargjere om dette også er naudsynt for E134 Seljestad-Røldal-Vågsliid.

Protokollmerknad frå Frp

Framstegspartiet er tydeleg på at der det er bompengeprojekt, skal det vere omkøyingsmoglegheit/sideveggar utan bompenger.

PS 73/19 Rapport frå ekspertutvalet som har vurdert teknologi og framtida si tranportinfrastruktur - Høyringsfråsegn

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet slutter seg til rapporten sine konklusjonar om at ny Nasjonal transportplan 2022-2033 må ta inn over seg den teknologiske utviklinga og leggje til rette for digitalisering og elektrifisering av transportsektoren.
2. Det er mange utfordringar som må løysast før digitalisering kan få dei konsekvensane ein ønskjer. Det gjeld t.d. utvikling av digital infrastruktur, informasjonstryggleik, samfunnsstryggleik, personvern, utbetring av eksisterande transportinfrastruktur m.m.. NTP 2022-2033 må drøfte korleis vidare digitalisering skal skje saman med oppgradering av

eksisterande infrastruktur, og leggje til rette for at vi får ei ønska utvikling i tråd med nasjonale mål.

3. Fylkeskommunane har teke eit stor ansvar i det grønne skiftet for overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har ført til eller vil medføre store ekstrautgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert med statlege midlar. Innføring av ny teknologi vil vere kostnadskrevjande i ein overgangsfase. Fylkeskommunane må setjast i økonomisk stand til å ta på seg nye utviklingsoppgåver innan innføring av ny teknologi på transportområdet.
4. Fylkesutvalet viser til at ny teknologi ikkje fjernar behovet for drift, vedlikehald og oppgradering av transportnettet. Ny NTP 2022-33 må bidra til å setje fylkeskommunane i stand til å løyse utfordringane knytt til vedlikehaldsetterslep og skredsikring på fylkesvegnettet.
5. Fylkesutvalet saknar fokus på dei korte reisene og mjuke trafikantane i rapporten. Vi bur stadig tettare, og dei mjuke trafikantane vil dominere transportbildet særleg i byane også i framtida. Vi ser teknologiutvikling som betrar tilgjenge og auka rekkevidde for langt fleire mjuke trafikantar. Ekspertutvalet har i liten grad vurdert korleis dette påverkar det framtidige transportbehovet og korleis ein kan legge til rette for fysisk aktivitet som sikrar ei god folkehelse.
6. Fylkesutvalet er i hovudsak samd med den «stresstesten» ekspertutvalet føreslår for å vurdere om satsingane toler teknologisk utvikling. Fylkesutvalet vil likevel peike på følgjande forhold:
 - a) Ut i frå behovet for ein god arealpolitikk og eit levande bymiljø, samt for å unngå lokal forureining, vil det framleis vere behov for eit resultatmål knytt til nullvekst i personbilar i større byar. Det må unngåast at automatiserte køyretøy fører til ein sterk auke i bilparken, med påfølgjande auke i trafikkutfordringane. For å unngå trengsel og stor trafikkauke, er det behov for kapasitetssterke kollektivaksar.
 - b) Det er framleis behov for eit resultatmål knytt til overføring av gods frå veg til bane i NTP 2022-33, då det er stor usikkerheit knytt til framtidig utvikling av framdriftsteknologi og autonome godskøyretøy. Store køyretøy tek stor plass, gir lokale utslepp og medfører store utfordringar for avvikling av anna trafikk. Vi må sikre at vi har ein infrastruktur som sikrar god nok kapasitet og sikkerheit.
 - c) Utbygging av både veg og bane mellom Arna og Voss, samt mellom Oslo og Hønefoss må prioriterast sjølv om det kan gje overkapasitet på kort sikt. Kostnadane vert mindre ved samstundes utbygging og prosjekta gir stor innsparing i reisetid. Skredfaren mellom Arna og Voss tilseier også at dette prosjektet må prioriterast i NTP 2022-33.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

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

«Endring punkt 1, endring er sett strek under:

...transportsektoren, og at Staten må fullfinansiera evt meirkostnader ved dette for fylkeskommunane.»

Endring punkt 3, endring er sett strek under:

Fylkeskommunane har på oppdrag frå Stortinget om å oppfylle Parisavtalen, teke eit stor ansvar i det grønne skiftet for overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har ført til eller vil medføre store ekstrautgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert med statlege midlar. Fylkeskommunen har bede Regjeringa om kompensasjon for

meirkostnadene, utan å verte imøtekomen. Innføring av ny teknologi vil vere kostnadskrevjande i ein overgangsfase. Fylkeskommunane må setjast i økonomisk stand til å ta på seg nye utviklingsoppgåver innan innføring av ny teknologi på transportområdet.»

Renate Møgster Klepsvik (Frp) sette på vegner av Frp fram slik protokollmerknad:

«Når det gjeld overgang til el-ferjer, må dette skje utan at det går ut over tal avganger på dei einskilde sambanda og gje moglegheit for utviding av opningstidene i framtida.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2, 4, 5 og 6 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Hammer sitt forslag punkt 1 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 9 røyster mot 5 røyster (H og Frp) for fylkesrådmannen sitt forslag.

Hammer sitt forslag punkt 3 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet med 9 røyster mot 5 røyster (H og Frp) for fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet slutter seg til rapporten sine konklusjonar om at ny Nasjonal transportplan 2022-2033 må ta inn over seg den teknologiske utviklinga og leggje til rette for digitalisering og elektrifisering av transportsektoren, og at Staten må fullfinansiera evt meirkostnader ved dette for fylkeskommunane.
2. Det er mange utfordringar som må løysast før digitalisering kan få dei konsekvensane ein ønskjer. Det gjeld t.d. utvikling av digital infrastruktur, informasjonstryggleik, samfunnstryggleik, personvern, utbetring av eksisterande transportinfrastruktur m.m.. NTP 2022-2033 må drøfte korleis vidare digitalisering skal skje saman med oppgradering av eksisterande infrastruktur, og leggje til rette for at vi får ei ønska utvikling i tråd med nasjonale mål.
3. Fylkeskommunane har på oppdrag frå Stortinget om å oppfylle Parisavtalen, teke eit stor ansvar i det grøne skiftet for overgang til nullutslepps ferjer, bussar og hurtigbåtar. Dette har ført til eller vil medføre store ekstraavgifter både til investering og drift som berre delvis blir kompensert med statlege midlar. Fylkeskommunen har bede Regjeringa om kompensasjon for meirkostnadene, utan å verte imøtekomen. Innføring av ny teknologi vil vere kostnadskrevjande i ein overgangsfase. Fylkeskommunane må setjast i økonomisk stand til å ta på seg nye utviklingsoppgåver innan innføring av ny teknologi på transportområdet.
4. Fylkesutvalet viser til at ny teknologi ikkje fjernar behovet for drift, vedlikehald og oppgradering av transportnettet. Ny NTP 2022-33 må bidra til å setje fylkeskommunane i stand til å løyse utfordringane knytt til vedlikehaldsetterslep og skredsikring på fylkesvegnettet.
5. Fylkesutvalet saknar fokus på dei korte reisene og mjuke trafikantane i rapporten. Vi bur stadig tettare, og dei mjuke trafikantane vil dominere transportbildet særleg i byane også i framtida. Vi ser teknologiutvikling som betrar tilgjenge og auka rekkevidde for langt fleire mjuke trafikantar. Ekspertutvalet har i liten grad vurdert korleis dette påverkar det framtidige transportbehovet og korleis ein kan legge til rette for fysisk aktivitet som sikrar ei god folkehelse.
6. Fylkesutvalet er i hovudsak samd med den «stresstesten» ekspertutvalet føreslår for å vurdere om satsingane toler teknologisk utvikling. Fylkesutvalet vil likevel peike på følgjande forhold:
 - d) Ut i frå behovet for ein god arealpolitikk og eit levande bymiljø, samt for å unngå lokal forureining, vil det framleis vere behov for eit resultatmål knytt til nullvekst i personbilar i større byar. Det må unngåast at automatiserte køyretøy fører til ein sterk auke i bilparken, med påfølgjande auke i trafikkutfordringane. For å unngå trengsel og stor trafikkauke, er det behov for kapasitetssterke kollektivaksar.

- e) Det er framleis behov for eit resultatmål knytt til overføring av gods frå veg til bane i NTP 2022-33, då det er stor usikkerheit knytt til framtidig utvikling av framdriftsteknologi og autonome godskøyretøy. Store køyretøy tek stor plass, gir lokale utslepp og medfører store utfordringar for avvikling av anna trafikk. Vi må sikre at vi har ein infrastruktur som sikrar god nok kapasitet og sikkerheit.
- f) Utbygging av både veg og bane mellom Arna og Voss, samt mellom Oslo og Hønefoss må prioriterast sjølv om det kan gje overkapasitet på kort sikt. Kostnadane vert mindre ved samstundes utbygging og prosjekta gir stor innsparing i reisetid. Skredfaren mellom Arna og Voss tilseier også at dette prosjektet må prioriterast i NTP 2022-33.

Protokollmerknad frå Frp

Når det gjeld overgang til el-ferjer, må dette skje utan at det går ut over tal avganger på dei einssilde sambanda og gje moglegheit for utviding av opningstidene i framtida.

PS 74/19 Uttale til høyring av sykkelstrategi for Bergen 2019-2030.

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet sluttar seg til framlegget til ny sykkelstrategi for Bergen 2019-2030, og meiner den gir eit godt grunnlag for å auka delen sykklende fram mot 2030.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

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

1. Fylkesutvalet sluttar seg til framlegget til ny sykkelstrategi for Bergen 2019 – 2030, og meiner den svært viktig å komme ut med ein sykkelstrategi som er i tråd med nullvekstmålet og som realiserer dei ambisjonane som Bergen i mange år har hatt for auke i sykkel. Trass i sykkelsatsinga dei seinare åra syner reisevaneundersøkingane for 2008, 2013 og 2018 ein vedvarande låg sykkeldel på 3-4 % av alle reiser i Bergen. Ein har ikkje på noko vis klart å nå måla.
2. Under punkt Sykkelnett, Satsing 1 (s.23): «Det offentlige skal sørge for at tilrettelegging av prioritert del av sykkelnettet». Ansvar: «vegeigarane». Samtidig syner evalueringa til at noko av grunnen til manglande måloppnåing i førre strategi var: «Fagleg usemje som medfører lange planprosessar har vore medverkande til manglande måloppnåing». Strategien peiker ikkje ut ein tydeleg strategi for korleis sikre god dialog og gjennomføringskraft for vegar der kommunen sjølv ikkje er vegeigar, og på kva måte ein skal sikre både sykkel og kollektiv, på bekostning av privatbil. Dette er alt for uklart i utkastet til ny strategi. Sykkelstrategien bør legge opp til tettare samarbeid mellom dei ulike fagmiljøa og ansvarleg myndigheit som skal realisere sykkelstrategien. Fylkesutvalet meiner at i mangel av realiserte sykkelveggar og manglande måloppnåing, så bør Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, innafor rammene av miljøløftet, gå saman om å etablere eit sykkelkontor med planleggingskapasitet (etter modell frå bybanekontoret). Sykkelkontoret skal involverast i all trafikkplanlegging og sikre at dei ulike aktørane sit i same rom og har eit felles ansvar for gjennomføring.
3. Gjeldande framlegg til sykkelstrategi nemner knapt omdisponering av veg til privatbil og parkeringsplassar til fordel for sykkel og sykkelveggar. For å kunne realisere dei ambisjonane som sykkelstrategien legg opp, meiner fylkesutvalet at det er behov for å prioritere sykkelveggar framfor vegkapasitet til privatbil og parkeringsplassar i Bergen, og at sykkelstrategien bør tydeleggjere veggar der ein omdisponerer bilveg til sykklende.

4. Sykkelnett, Satsing 2: «Premisser for val av sykkelvennleg utforming må klargjerast». Dette er kanskje den viktigaste satsinga å få til, og strategien er uklar. Her burde ein ha klart å legge til grunn god praksis frå andre byar, oslo og trondheim, slik at strategien kan legge desse til grunn som felles verktøy, i staden for å starte dette arbeidet på nytt.
5. Fylkesutvalet etterlyser ein klar strategi for eit sammenhengende, høystandard sykkelveinett gjennom sentrum.
6. Fylkesutvalet meiner at strategien blir tydeligere ved å gi et klart bilde av kva for strekningar som skal byggjast i 1. og 2. halvdel, jf Nasjonal transportplan. Dei prioriterte rutene som vises på kartene gir ikkje eit slikt klart bilde. Mange av dei prioriterte rutene treng ikke utbygging, da dei går gjennom lite trafikkerte bolig-gater. Mindre tiltak som oppmerking eller skilting er tilstrekkelig. Ein bør vurdere å nytte fargekart tydeligste i strategiarbeidet: grønn, allerede bygget eller under bygging; rødt, høyeste prioritert/kritisk; blå, prioritert.
7. Sykkeltyveri er eit stort problem, og ein undervurdert problemstilling. Strategien bør peike på nye måter for å sikre trygg sykkel-parkering, f.eks. samarbeid og bruk av offentlige rom og utforming av nye bygg.
8. Strategien omtaler ikkje politikk for underlag. Middelalderbyen har brostein som et viktig element i bybildet, og dette må ivaretas, samtidig bør ein framleis finne betre løysingar for syklistar når gater vert oppgradert.

Røysting

Hammer sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 5 røyster (H og Frp) for fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet sluttar seg til framlegget til ny sykkelstrategi for Bergen 2019 – 2030, og meiner den svært viktig å komme ut med ein sykkelstrategi som er i tråd med nullvekstmålet og som realiserer dei ambisjonane som Bergen i mange år har hatt for auke i sykkel. Trass i sykkelsatsinga dei seinare åra syner reisevaneundersøkingane for 2008, 2013 og 2018 ein vedvarande låg sykkelandel på 3-4 % av alle reiser i Bergen. Ein har ikkje på noko vis klart å nå måla.
2. Under punkt Sykkelnett, Satsing 1 (s.23): «Det offentlige skal sørge for at tilrettelegging av prioritert del av sykkelnettet». Ansvar: «vegeigarane». Samtidig syner evalueringa til at noko av grunnen til manglande måloppnåing i førre strategi var: «Fagleg usemje som medfører lange planprosessar har vore medverkande til manglande måloppnåing». Strategien peiker ikkje ut ein tydeleg strategi for korleis sikre god dialog og gjennomføringskraft for vegar der kommunen sjølv ikkje er vegeigar, og på kva måte ein skal sikre både sykkel og kollektiv, på bekostning av privatbil. Dette er alt for uklart i utkastet til ny strategi. Sykkelstrategien bør legge opp til tettare samarbeid mellom dei ulike fagmiljøa og ansvarleg myndigheit som skal realisere sykkelstrategien. Fylkesutvalet meiner at i mangel av realiserte sykkelvegar og manglande måloppnåing, så bør Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, innafor rammene av miljøløftet, gå saman om å etablere eit sykkelkontor med planleggingskapasitet (etter modell frå bybanekontoret). Sykkelkontoret skal involverast i all trafikkplanlegging og sikre at dei ulike aktørane sit i same rom og har eit felles ansvar for gjennomføring.
3. Gjeldande framlegg til sykkelstrategi nemner knapt omdisponering av veg til privatbil og parkeringsplassar til fordel for sykkel og sykkelvegar. For å kunne realisere dei ambisjonane som sykkelstrategien legg opp, meiner fylkesutvalet at det er behov for å prioritere sykkelvegar framfor vegkapasitet til privatbil og parkeringsplassar i Bergen, og at sykkelstrategien bør tydeleggjere vegar der ein omdisponerer bilveg til syklande.

4. Sykkelnett, Satsing 2: «Premisser for val av sykkelvennleg utforming må klargjerast». Dette er kanskje den viktigaste satsinga å få til, og strategien er uklar. Her burde ein ha klart å legge til grunn god praksis frå andre byar, oslo og trondheim, slik at strategien kan legge desse til grunn som felles verktøy, i staden for å starte dette arbeidet på nytt.
5. Fylkesutvalet etterlyser ein klar strategi for eit sammenhengende, høystandard sykkelveinett gjennom sentrum.
6. Fylkesutvalet meiner at strategien blir tydeligere ved å gi et klart bilde av kva for strekningar som skal byggjast i 1. og 2. halvdel, jf Nasjonal transportplan. Dei prioriterte rutene som vises på kartene gir ikkje eit slikt klart bilde. Mange av dei prioriterte rutene treng ikke utbygging, da dei går gjennom lite trafikkerte boligater. Mindre tiltak som oppmerking eller skilting er tilstrekkelig. Ein bør vurdere å nytte fargekart tydeligste i strategiarbeidet: grønn, allerede bygget eller under bygging; rød, høyeste prioritert/kritisk; blå, prioritert.
7. Sykkeltveri er eit stort problem, og ein undervurdert problemstilling. Strategien bør peike på nye måter for å sikre trygg sykkelparkering, f.eks. samarbeid og bruk av offentlige rom og utforming av nye bygg.
8. Strategien omtaler ikkje politikk for underlag. Middelalderbyen har brostein som et viktig element i bybildet, og dette må ivaretas, samtidig bør ein framleis finne betre løysingar for syklistar når gater vert oppgradert.

PS 75/19 Omklassifisering av vegstrekningar på Fv 225, 226 og 227 i Øygarden kommune til kommunal veg

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtek at følgjande fylkesvegstrekningar i Øygarden kommune vert omklassifisert til kommunal veg:

Fv 225 Vikabrekke/Toftedalen/Skulebrekka/Torsvikvegen

Fv 225 hp 1 m 0 – 2464 – totalt 2464 meter.

Fv 225 hp 50 m 0 – 730 – totalt 730 meter.

Fv 225 hp 51 m 0 – 79 – totalt 79 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 225 er **3274 meter**

Fv 226 – Nygardsvegen/Svartevikvegen/Vestsundvegen

Fv 226 hp1 m 0 – 1034 – totalt 1034 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 226 er **1034 meter**.

Fv 227 – Dalevegen/Kyrkjevegen/Garnesvegen/Knarrevikvegen

Fv 227 hp1 m 0 – 1360 – totalt 1360 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 227 er **1360 meter**.

Total lengde for vegane omklassifisert frå fylkesveg til kommunal veg er **5668 meter**.

2. Før overlevering til kommunen skal vegen utbetrast etter veglova §7, 4. ledd og i samsvar med notat etter befaringa. Estimert kostnad for dette utgjer kr 1.700.000 inklusive meirverdiavgift. Løyving vert å finna innafør fylkesvegbudsjettet.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet vedtek at følgjande fylkesvegstrekingar i Øygarden kommune vert omklassifisert til kommunal veg:

Fv 225 Vikabrekke/Toftedalen/Skulebrekka/Torsvikvegen

Fv 225 hp 1 m 0 – 2464 – totalt 2464 meter.

Fv 225 hp 50 m 0 – 730 – totalt 730 meter.

Fv 225 hp 51 m 0 – 79 – totalt 79 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 225 er **3274 meter**

Fv 226 – Nygardsvegen/Svartevikvegen/Vestsundvegen

Fv 226 hp1 m 0 – 1034 – totalt 1034 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 226 er **1034 meter.**

Fv 227 – Dalevegen/Kyrkjevegen/Garnesvegen/Knarrevikvegen

Fv 227 hp1 m 0 – 1360 – totalt 1360 meter.

Samla lengde for omklassifisering av Fv 227 er **1360 meter.**

Total lengde for vegane omklassifisert frå fylkesveg til kommunal veg er **5668 meter.**

2. Før overlevering til kommunen skal vegen utbetrast etter veglova §7, 4. ledd og i samsvar med notat etter befaringa. Estimert kostnad for dette utgjer kr 1.700.000 inklusive meirverdiavgift. Løyving vert å finna innafor fylkesvegbudsjettet.

PS 76/19 Søknad frå Tide Buss AS, org.nr 910 500 805, om Ruteløyve på strekninga Bergen - Sogndal

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet godkjenner Tide Buss AS, org.nr 910 500 805, sin søknad av 30.04.19 om ruteløyve for strekninga Bergen – Åsane – Dale – Voss – Vinje – Aurland – Sogndal. Materiellet som vert nytta i rutedrifta skal ha tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar. Fylkesutvalet oppmodar Tide Buss til å nytte mest mogleg miljøvenleg materiell i drifta.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

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

«Tillegg:

Fylkesutvalet legg til grunn klimaministeren sin uttale i BT 19.august, og føreset at lovendinga vert satt i verk. Under føresetnad av denne lovheimel set fylkesutvalet som krav bruk av låg/nullutslipp. Dersom Stortinget ikkje gjer endringa i loven som klimaministeren har varsla, godtek fylkesutvalet dagens teknologi.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.
Hammer sitt forslag fekk 6 røyster (SV, A og MDG) og fall.

Vedtak

Fylkesutvalet godkjenner Tide Buss AS, org.nr 910 500 805, sin søknad av 30.04.19 om ruteløyve for strekninga Bergen – Åsane – Dale – Voss – Vinje – Aurland – Sogndal. Materiellet som vert nytta i rutedrifta skal ha tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar. Fylkesutvalet oppmodar Tide Buss til å nytte mest mogleg miljøvenleg materiell i drifta.