

## Saksprotokoll i Utval for miljø og samferdsel - 10.03.2016

### ORIENTERINGAR

**Naturvernforbundet i Hordaland** v/Gabriel Fliflet og Nils Tore Skogland orienterte om Naturvernforbundet sitt syn på utbygging av infrastruktur og andre miljørelaterte problemstillingar.

**Statens vegvesen** v/Harald Midtun orienterte om kartlegging av dekkestandard og **dekkeprogrammet** for 2016. Det skal leggjast 35.000 t asfalt på 55 km veg i 2016.

**Samferdselsavdelinga** v/John Martin Jacobsen orienterte om arbeidet med **innfartsparkering**.

#### Nytt frå Skyss v/Oddmund Sylta

Det vart orientert om fylgjande tema:

- Effekten av tidsdifferensierte bompengar har gjeve betre framkomst for kollektivtrafikken.
- Kvalitetegebyr – orientering om prinsippa og praktisering. Gebyra er eit insitament for at operatørane leverer tenester i hht kontraktane.
- Sals- og marknadsplan for 2016.

#### Nytt frå Statens vegvesen v/Olav Finne

Det vart orientert om fylgjande tema:

- NTP 2018-29. Orientering om hovedprinsipp og vidare saksgong.
- Kjedekollisjon i Eidsvåg – oppfylgging frå SVV si side. Erfaringane med saltinga inneverande vinter.
- Tidsdifferensierte bompengar – erfaringane så langt syner at reduksjonen er på 17 % i rushperioden om morgonen. Legg ein til 30 min på begge sider av rushperioden om morgonen er nedgongen 10%. Tilsvarande om ettermiddag er reduksjonen 20% og 12%. Totalnedgongen er 6% i forhold til i fjor.
- Innføring av prøveordning av sambruksfelt på Fjøsangervegen frå onsdag 9. mars.

### YMSE

**Marte Hammer** stilte på vegne av SV, A, SP fylgjande spørsmål.

Viser til svar på spørsmål frå Marte Hammer i MISA 11.02.16 om Evaluering av køprising der samferdselsdirektøren skriv at:

*Etter 1-3 mnd vil ein få betre indikasjonar på kva takstendringa har å seia for trafikktalet og inntekter.*

MISA ber om ei orientering på kva endringane i bompengesatsane har å seia for trafikktalet og inntekter etter eit halvt år, til MISA møte i september.

**Geir Angeltveit** stilte spørsmål om korleis konkurransen mellom taxisentralane fungerer utanfor Bergen køyreområde.

Frå administrasjonen vart det opplyst at det utanom Bergen køyreområde kun er på Stord at det er to konkurrerende sentralar. Løyvehavarane står fritt til å ta overgong mellom sentralane, så det er konkurranse om både løyvehavarane og kundane.

**Atle Kvåle** ba om å få ei orientering om miljøvenlege teknologiar for sjøverts transport på eit seinare møte i MISA.

#### Logistikknutepunkt Bergen

Håkon Rasmussen orienterte om korleis ein tenkjer seg å handsama denne saka og korleis involvera MISA i arbeidet.

## Innsende spørsmål

**Astrid Århus Byrknes** har sendt inn slikt spørsmål

Eg ynskjer å få ein vurdering av desse tilstandane som Elisabeth Mehl Winge tek opp i denne mailen under.

Vegen er fylkesveg 402 meiner eg , Seim - Feste. Då desse utbetingange ikkje er på lista over Punktutbetring så ber eg allikevel om at dette vert vurdert med andre midler. Eg veit at strekninga er dårleg, men at det er så gale som denne mora beskriv det visste eg ikkje.

Ho viser også til skoleskyssen og bussmateriellet som ikkje passar inn.

Administrasjonen kjem attende med skriftleg svar.

**Per Lerøy** har sendt inn slike spørsmål:

### Sp.m 1

I Nordhordland er me svært godt nøgd med pendlarruta med båt frå Knarvik, Frekhaug til Bergen som er i drift på vanlege arbeidsdagar. Båtruta vert meir og meir populær og passasjertalet stig. Mange ønskjer seg også eit slikt tilbod på laurdagar, men ein forstår at det vil vera kostbart å bemanna M/S «Fjordkatt» for å utføra ei slik rute på laurdagar.

M/S «Teisten» går alt i laurdagsruter på strekninga Kleppestø – Bergen og spørsmålet vert då om det kan la seg gjera å la M/S «Teisten» også trafikkera sambandet Knarvik – Frekhaug – Bergen ein eller nokre få gongar på laurdagar. Ein kan til dømes tenkja seg at M/S «Teisten» kan ta ein tur frå Knarvik klokka 08:00, altså før første turen frå Kleppestø, med retur frå Standkaien klokka 14:00, altså før ein startar på ettermiddagsturane til Kleppestø. Ein anna modell kan vera at ein sløyfer nokre turar mellom Kleppestø og Bergen både morgon og ettermiddag og i staden går nokre turar mellom Knarvik og Bergen. Ein tredje modell kan vera at nokre ruter går Knarvik – Frekhaug – Kleppestø – Bergen om morgonen og at ein har nokre tilsvarande returruter på ettermiddag. Kan samferdselsavdelinga i fylkeskommunen og Skyss vurdere om nokon av dei skisserte ruteopplegga kan la seg realisera?

**Håkon Rasmussen** gav slikt svar på spørsmålet.

Sambandet Knarvik – Frekhaug – Bergen vart oppretta 1.1.2014, med eit tilbod innretta mot pendlarar frå Nordhordland til Bergen. Båten har i dag fire avgangar frå Knarvik om morgonen (tre frå Bergen), og tre avgangar frå Bergen om ettermiddagen (to frå Knarvik). Båten har ikkje eit tilbod på helg og almenne fridagar.

Sambandet har hatt ein god passasjervekst dei to åra det har vore i drift, og hadde totalt i 2015 drygt 100 000 reisande. Sjølv om dette er å rekne som ein passasjersuksess, er det ein relativt høg kostnad per reisande for fylkeskommunen. Sambandet har ein brutto årleg kostnad på omlag 11 millionar kroner. Billettinntektene knytt til sambandet er på omlag tre millionar kroner.

Innanfor dagens budsjett er det ikkje økonomiske rammer for utvida tilbod på sambandet Knarvik – Frekhaug – Bergen til også å gjelde laurdagar. Ein ser det heller ikkje som ønskjeleg å redusere eksisterande kollektivtilbod på sambandet Kleppestø-Bergen for å finansiere eit utvida tilbod på Nordhordlandssambandet.

Dersom økonomiske rammer for drift aukar, vil eit laurdagstilbod kunne vurderast. Auke i båttilbodet på denne strekninga vil då bli vurdert i ein heilskap med det samla kollektivtilbodet - både buss og båt - på same strekning.

Det er også juridiske vurderingar knytt til spørsmålet om auke i båttilbodet. Det er inngått to separate kontraktar for køyring av dei to sambanda, Kleppstø – Strandkaien og Knarvik – Frekhaug – Bergen. Kontraktane har mellom anna ulik varigheit. Kontraktar og løyve gjev bindingar slik at ein ikkje utan vidare kan få utført produksjon på eit samband med fartøy og mannskap på eit anna samband. I utgangspunktet er det slik at dersom ein ønskjer laurdagsruter Knarvik – Frekhaug – Bergen, bør dette vere ei utviding innanfor kontrakten til dette sambandet.

## Sp.m. 2

Eg viser til anbudsunderlag for drift av fylkesferjer i Hordaland, rutepakke 1 og 4, og til vedlagte innspel frå Regionrådet i Nordhordland knytt til innhaldet i anbudsunderlaget.

I Fensfjordbassenget er det i dag ei svært positiv næringsutvikling på begge sider av fjorden. Dette gir aukande trafikk over fjorden i begge retningar. Eit godt og framtidsretta ferjetilbod over Fensfjorden vil vera avgjerande for at den positive næringsutviklinga i området skal halda fram. Dette er grunnen for at Regionrådet i Nordhordland rådde til at fylkeskommunen i neste anbudsperiode set inn to mindre ferjer i sambandet i staden for ei stor ferje. To mindre ferjer vil gje halvtimes avgangar på sambandet i periodar med stor trafikk og det vil gjera sambandet mindre sårbart viss det oppstår tekniske problem på ferjene. To ferjer vil også redusera ulempene for dei reisande når ferjene skal frakta farleg gods.

Eg vil med dette be om at Skyss på møtet 10.3.2016 orienterer MISA om kvifor dei ikkje har teke omsyn til innspelet frå Regionrådet i Nordhordland når dei har utforma anbudsunderlaget for drift av fylkesferjer i Hordaland, rutepakke 1 og 4. Eg vil vidare be om at Skyss gjer greie for om det er mogeleg å få innspelet frå Nordhordland inn i anbudsunderlaget, slik at ein har dokumentasjon på begge alternativa når ein skal bestemma seg for ei endeleg løysing for sambandet.

**Håkon Rasmussen** gav slikt svar på spørsmålet.

Konkurransgrunnlag for dei nye ferjekontraktane vart handsama i fylkesutvalet 29.01.16. Innspela frå Regionrådet i Nordhordland var vedlagt den politiske saka.

Innspela frå kommunane er handsama i saksframlegget pkt. 2.1. Fylkesrådmannen uttaler her mellom anna følgjande:

*«Mange av innspela omhandlar ønske om auke i ferjetilbodet, både som auke i tal avgangar eller utvida driftsdøgn, med større ferjer eller to ferjer i staden for. Det er i anbudsgrunnlaget lagt inn mindre endringar i krav til minimum transportkapasitet for ferjene, på grunnlag av kjent og forventa endring i trafikk på ulike samband (sjå, punkt 7 om rutetilbod og transportkapasitet på ferjene).*

*Ein har likevel i liten grad funne rom for å innfri innspel som går på auka ferjetilbod. Dette er generelt grunngeve i økonomiske rammer og forventa kostnadsauke for ferjedrifta (sjå punkt 4). Når det gjeld løysingar med to ferjer er tilbakemeldinga frå operatørar i dialogkonferanse at dette vil bli vesentleg dyrare enn løysingar med ei ferje. Vurderingane har òg grunnlag i mål frå Regional transportplan 2013 – 24 om at ferjedrifta skal vere tilpassa trafikkgrunnlaget.»*

**Gustav Bahus** har sendt inn slikt spørsmål

På ferjesambandet Masfjordnes-Duesund nærmar det seg at det skal inngåas ny kontrakt. Slik eg har forstått det er denne kontrakten føreslått inngått for 10 år. Dersom Masfjordsambandet vert utløyst med bru før kontrakten går ut, noko den sansynlegvis gjer, vil dette medføre at kontrakten må løysast/kjøpast ut. Dette vil føre til ein unødvendig meirkostnad. Eg lurar derfor på korleis ein slik pengebruk kan forsvarast? Frå min ståstad meiner eg det vil vere fornuftig at kontrakten har ein ordlyd som gjer at den ikkje er bindande lenger enn fram til brua står klar.

Miljøvenleg framdriftsteknologi for ferjer:

Slik eg oppfattar det vil det koste 10 mill å minske/fjerne Co2 utslepp på kabelferja på sambandet Masfjordnes – Duesund. Denne ferja har ei overfartstid på 7 minuttar og brukar 7 liter drivstoff kvar veg (14 liter tur/retur). Til samanlikning er ikkje dette meir enn bussen brukar det korte stykket frå Duesund til Hosteland. Eg lurar på om det vert sett på som forsvarleg pengebruk å bruke 10 mill på denne ferja for å gjere den miljøvenleg, når den i utgangspunktet har svært liten forureining? Etter mitt syn er ikkje dette god forvaltning av pengar.

**Håkon Rasmussen** gav slikt svar på spørsmålet.

#### Vedk. kontraktslengde

*Konkurransgrunnlag for dei nye ferjekontraktane vart handsama i fylkesutvalet 29.01.16. Når det gjeld kontraktslengde uttaler fylkesrådmannen i saksframstillinga følgjande:*

Kontraktlengdene er resultat av fleire avvegingar. Det er eit fåtal ferjeoperatørar i landet og lange kontraktperiodar kan true vidare drift av dei tapande selskapa. Kapasitetsbehovet på sambanda dei neste 10-20 åra er usikkert, og det vil sannsynleg vere ei omfattande teknologisk utvikling dei neste 10-20 åra. Det er også mogleg at større vegtiltak vil medføre behov for meir omfattande endringar i ferjetilbodet. Dette taler mot svært lange kontraktperiodar. På den andre sida vil både vinnande operatør og fylkeskommunen måtte gjere store investeringar knytt til miljøtiltak, noko som taler for lange kontraktar/avskrivingsperiodar. Lange kontraktperiodar er eit uttrykt ønskje frå marknaden.

*Ved fastsetting av kontraktslengde er det vald å ikkje omsynta planar som ikkje er vedteke. For at operatørane skal vere i stand til å prise sine kontaktplikter er ein vidare avhengig av at det er fastsett konkret på kva tidspunkt kontrakten skal avsluttast. Ein kan såleis ikkje knytte utløpstidspunktet på kontrakten til eit tidspunkt som i dag er uvisst. I den grad kontrakten må avviklast som følgje av bruetablering må dette handsamast etter kontraktens reglar om avbestilling.*

#### Vedk. miljøkostnad

*Fylkesutvalet vedtok i sak 5/2015 at «Ein miljømodell vert lagt til grunn, med krav om lågutslepp. Nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk». I sak 5/2016 vart dei nærare rammene for konkurransegrunnlaga handsama. Fylkesrådmannen innstilte i denne saka på eit ambisjonsnivå tilsvarande Klimaplanens miljømål. Fylkesutvalet vedtok eit ambisjonsnivå tilsvarande 2-gradersmålet.*

*I saksframlegget er det vist fleire moglege scenario for tiltakssamansetning og meirkostnader for rutepakke 1 og 4. Det må presiserast at dette er eksempel på tiltak som kan bli realisert med tanke på dei minstekrav som er sett til miljøeffektar og bruk av tildelingskriterier, jf. Saksframlegget pkt. 5.1.*

*I spørsmålet vert det lagt til grunn at vil koste 10 MNOK å gjere ferja på Masfjordnes-Duesund miljøvenleg. Ein legg til grunn at ein då siktar til figur 5 i saksframlegget som syner mogleg scenario knytt til 2-gradersmålet som ambisjonsnivå dersom støtte frå Enova og NOx-fondet ikkje er medrekna. Eg gjer merksam på at det i saksframlegget også er inntatt eit scenario knytt til 2-gradersmålet som ambisjonsnivået som inkluderer støtte frå Enova og NOx-fondet. Dette scenarioet synleggjer ein meirkostnad for det aktuelle sambandet på 4,6 MNOK.*

**Per Lerøy** har sendt inn følgjande spørsmål:

Eg viser til vedlagte søknad om støtte til båtrote mellom Hellesøy og Fedje. Denne søknaden vart knytt opp til handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland, men denne ordninga er etter det eg forstår avvikla og eg sender difor denne søknaden til MISA. Som søknaden viser vil ei slik båtrote kunne gi auka trafikk med buss, båt og ferje både i Vest og i Nordhordland, og soleis betra drifta av kollektivtilbod som alt eksisterer. I tillegg vil båtrotta opna ei ny reiserute for ulike turistgrupper som turbuss-turistar og sykkeluristar. Etablering av denne båtrotta vil gje reiselivsbedrifter både i Vest og Nordhordland ein ny marknad og soleis nye moglegheiter for vekst og utvikling.

Me ber om at utval for miljø og samferdsel på møtet 10. mars drøftar om det er mogeleg å gje kr. 150 000,- i årleg støtte til prosjektet. Prosjektperioden er sett til 3 år. Ein føresetnad for at HFK skal støtta prosjektet er

sjølvsagt at kommunane, i første omgang Fjell, Øygarden, Fedje og Austrheim, saman går inn med eit tilsvarande beløp i prosjektperioden.

Utvalet ber om å få framlagt ei sak om dette.