

## Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 20.04.2017

### ORIENTERINGAR

#### Nytt frå Skyss v/direktør Oddmund Sylta

Nye ferjekontraktar

- Rutepakke 2, 4 og 5
- Opningstid og frekvens
- Meirkostnader til ferjedrift

#### Presentasjon av ungdommens fylkesutval (UFU)

Sigrid Farestveit Neset og Marius Hellan Hindenes presenterte arbeidet i UFU si gruppe for miljø og samferdsel, og inviterte medlemene i utval for miljø og samferdsel til å ta kontakt med dei.

Kontaktinformasjon:

Sigrid Farestveit Neset (leiar), mobil 459 60 135, [sigrid\\_neset123@hotmail.com](mailto:sigrid_neset123@hotmail.com)

Marius Hellan Hindenes, mobil 902 53 074, [Marius.h.h.2001@gmail.com](mailto:Marius.h.h.2001@gmail.com)

#### Nytt frå Statens vegvesen

Regionvegsejef Helge Eidsnes i Statens vegvesen Region vest presenterte Nasjonal transportplan 2018-2029, med spesiell merksemd på Hordaland.

#### Byvekstavtale

Fylkesdirektør samferdsel orienterte om den nye byvekstavtalen 2017-2023 mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten. Gruppeleiarane i fylkestinget var inviterte til å vere til stades under presentasjonen.

### INNSENDE SPØRSMÅL

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

#### «Hardangerbrua

Fylkesrådmannen laga i 2016 ei referatsak med tittel « Hardangerbrua – trafikk og inntekter». Denne vart lagt fram for MISA og deretter fylkesutvalet 20.04.2016. Referatet er datert 29.02.2016.

Kan samferdsledirektøren gjere greie for tilsvarande tal for trafikkutviklinga og inntekter for 2016?»

Fylkesdirektør samferdsel svarte slik:

«Årsdøgntrafikken over Hardangerbrua i 2016 var på 1.819 mot 1.730 i 2015. Det er ein auke på 5,1 %. Trafikken er likevel under Statens vegvesen sitt plantal som er på 1.950 ÅDT for 2016. Denne veksten må halda fram om brua skal bli nedbetalt etter planen dvs. i 2030. Elbilandelen er framleis låg med 3,4 % i 2016 mot 2,8 % i 2015. Stengte vegar i nærområdet og over fjellet gjev svært usikre trafikkprognosar. Trafikk- og inntektsutviklinga er også avhengig av kva vegprosjekt som vert prioritert aust/vest dei komande åra.

År	Tal passeringar					Driftsinntekter	Gjennomsnittleg passeringssinntekt (kr)
	Lett bil		Tung bil		Totalt	Passeringsinntekter	
	Tal passeringar	andel	Tal passeringar	andel			
2013*	173 340	91,1 %	17 000	8,9 %	190 340	29 661 592	156
2014	550 410	93,0 %	41 428	7,0 %	591 838	84 848 978	143
2015	578 318	91,6 %	53 258	8,4 %	631 576	91 608 853	145
2016	611 288	91,8 %	54 476	8,2 %	665 764	94 941 509	143

\* Frå og med 18. august og ut året

Passeringsinntektene var omlag 95 mill.kr. i 2016. Det er ein auke på 3,6% frå 2015. Veksten skuldast at talet på passeringar har auka. Tungbilandelen er på 8,2%. Det er omlag det same som i 2015.»

**Synnøve Solbakken (A)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

#### «Fjelbergsambandet

Det tenkt bygde Fjelbergsambandet har ein lang historie som de er kjend med og som leiar i utvalet fekk informasjon om på folkemøte 1 april 2017. Det er ofte føre kommune- og stortingsval Fjelbergsambandet får mykje omtale og ingen framdrift.

Over tid har det blitt arbeida for å realisera sambandet både frå kommune og fylkeskommune men lite har skjedd.

Spørsmålet mitt er slik saka står i dag:

- Kva kan gjerast for å få framdrift for å realisera Fjelbergsambandet?
- Kva kan gjerast frå Kvinnherad kommune?
- Kva kan gjerast frå Hordaland fylkeskommune?

Øybuarane har eit stort ønskje og behov å få vita kva blir arbeida med og kva er planen vidare.»

Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

**Geir Angeltveit (V)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

#### «Utsleppskrav for taxi

Transportsektoren står for kring 26% av norske klimagassutslepp. Klimagassutsleppa i transportsektoren held dessverre fram å auka. Samstundes visar overvaking av kvaliteten på bylufta i dei store byane, inkludert Bergen, alt for ofte helsefarlege overskridingar av dei juridiske bindande grenseverdiane i forureiningsforskrifta.

For å oppfylle forpliktingane som Noreg har påtatt seg etter Paris-avtalen, for å nå måla i klimaforliket om å redusera Norges klimagassutslepp med 20% innan 2020, og for å bidra til at mennesker som oppheld seg i byane våre ikkje innåndar helseskadeleg luft, erkjenner Venstre at det er behov for nye verkemiddel.

Taxi-næringa representerar ei omfattande og samfunnsmessig veldig viktig andel av transportarbeidet i fylket vårt, særskild i bykommunane. Venstre meiner at teknologiutviklinga i bilbransjen dei siste åra, både når det gjeld rekkevidde på elbilar, tilgjenge av hydrogenbilar og

utviklinga av ulike plug-in hybridar, tilseier at det no er hensiktsmessig å stilla utseppskrav til taxi-næringa.

Nyleg er også naudsynt lovhjemmel kome på plass for å kunna gjere dette. Den 13. Mars vart endringa i yrkestransportlova andregongshandsama og vedtatt i Stortinget, sitat:

«Vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer) II lov 21.juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 9 fjerde ledd lyde: (4) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utsepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utsepp. Noverande fjerde og femte ledd blir femte og nytt sjette ledd. II Lova trer i kraft straks.»

Gjennom denne lovendringa er fylkeskommunen som løyvemynde gitt ansvar for å stilla utseppskrav til alle taxiar i Hordaland.

Eg ber på vegne av fylkestingsgruppa til Hordaland Venstre at det vert lagt fram sak for utval for miljø og samferdsle om utseppskrav til taxi-næringa i Hordaland.»

Fylkesdirektør samferdsel svarte slik:

«Som det går fram av spørsmålet vart yrkestransportlova § 9 endra frå 13. mars 2017, ved at det vart ført til eit nytt fjerde ledd slik:

(4) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utsepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utsepp.

Lovendringa gjev løyvestyresmakta heimel til sjølv å kunna avgjera om det skal innførast ei øvre grense for miljøskadelege utsepp, og kva den øvre grensa skal vera.

Fylkeskommunen må først fastsetja den øvre grense for miljøskadeleg utsepp. Deretter kan ein eventuelt innføra spesifikke miljøkrav for drosjar. Eventuell utseppsgrense og miljøkrav skal gjelda i heile løyvedistriktet, dvs. i heile Hordaland fylke som er eitt løyvedistrikt. Lovendringa gjeld berre ordinære drosjer i personbilstorleik, ikkje bilar i storleik 10-17 sete/minibussar.

Samferdselsavdelinga i samarbeid med regionalavdelinga v/klima- og naturressursseksjonen, har sett i gang arbeidet med å fastsetja ei øvre grense for miljøskadelege utsepp frå drosjebilparken i Hordaland. Arbeidet er omfattande med mange omsyn.

Fylkeskommunen har ansvar for at naudsynt infrastruktur er på plass før ein kan innføra miljøkrav for drosjane. Finansiering av infrastruktur tilpassa lokal drosjenæring som fylgje av lokale pålegg om bruk av særskilt driftsmiddel i drosjenæringa, må finansierast av fylkeskommunen. Det er løyvestyresmakta som er nærast til å vurderast kva krav som må setjast med omsyn til tilgjengeleg infrastruktur og til behovet for investeringar.

Verknadene av å innføra spesifikke miljøkrav berre til drosjar, må vurderast grundig før det eventuelt vert fatta vedtak om innføring av slike krav. Ei slik vurdering må m.a. omfatta marknadstilbodet av bilar som reelt sett fyller minimumskrava som skal nyttast til yrkestransport av personar. Det gjeld både omsyn til storleik, bagasjeplass og aksjonsradius. I tillegg må det takast omsyn til at drosjar er pålagt køyreplikt, i prinsippet 24 timar i døgnet.

Samferdselsavdelinga kjem attende med sak om utsleppsgrense.»

## SPØRSMÅL I MØTET

**Natalie Golis (MDG)** stilte slikt spørsmål:

### «Urban Water Shuttle og snøggbåtruta Askøy-Bergen

Stortinget har bedt regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi. Det er i gang et omfattende pilotprosjekt på Vestlandet med et bredt samarbeid av aktører der HFK er med. Samarbeidet for å kunne innføre et demo pilotprosjekt med et Urban Water Shuttle (UWS) båt med nullutslipp kan starte opp allerede i 2019. Konklusjonene er at dette er både lønnsomt og miljøvennlig.

Prosjektets hovedmål er å utvikle, og i neste fase demonstrere, et energioptimalt, nullutslipp, hurtiggående passasjerfartøy til lavest mulig investeringskostnad i sambandet Askøy-Bergen. Ideen er å realisere UWS-nullutslippskonseptet fra å være et design til å bli et kommersielt og markedsledende produkt for miljøvennlig, kostnadseffektiv og hurtiggående passasjertransport, både nasjonalt og internasjonalt. Prosjektet vil gjennom tett samarbeid mellom forsknings- og industripartnere, samt aktuelle kunder, videreutvikle dagens «state of the art» innenfor elektriske fremdriftssystem for hurtiggående fartøy. Dermed vil prosjektet bidra til å utvide det maritime anvendelsesområdet for nullutslippsteknologi.

Hva er status på arbeidet med denne – og kan vi sikre støtte til prosjektet?

Hva er status på anbudet og fremdriften på ruta?»

Fylkesdirektør samferdsel svarte på spørsmålet.

**Natalie Golis (MDG)** stilte slikt spørsmål:

### «Enhetstakst Bergen - Arna

Det er nå blitt enhetstakst på toget til Arna. Hva er billetteringssystemet her? Skal det være mulig å kjøpe billett/månedskort m.m. uten en smarttelefon og app?»

Direktøren for Skyss svarte på spørsmålet.

**Marthe Hammer (SV)** viste til medieoppslag om manglende sponsorinntekter for Sykkel-VM, og spurde kva for rolle og risiko Hordaland fylkeskommune har. Fylkesdirektør samferdsel og direktøren for Skyss svarte på spørsmålet.

Etter oppmoding frå **Marthe Hammer (SV)** vil direktøren for Skyss gå gjennom rabattstrukturane for kollektivtransporten i eit seinare møte.