

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.06.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 73-75, 78, 76, 77, 80/17.

Politisk seminar om temaplan: Innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland

- Bakgrunn og formål med seminaret v/direktør Oddmund Sylta i Skyss
- Kollektivtrafikken sitt bidrag til miljøvennleg transport v/leiar faggruppe tilbodsstruktur i Skyss, Gudrun Einbu
- Klima- og miljøvennlige bussløyningar v/forskar/siv.ing. Rolf Hagman frå Transportøkonomisk institutt
- Nærmare om arbeidet med temaplan for innføring av låg- og nullutsleppsteknologi for bussar i Hordaland v/rådgevar Einar Aalen Hunsager frå seksjon for klima- og naturressursforvaltning, regionalavdelinga.

Nytt frå Statens vegvesen v/avdelingsdirektør Olav Finne

- NTP vert behandla i Stortinget 19. juni.
- Handlingsprogram for NTP skal på høyring til hausten, med endeleg behandling i desembertinget 2017.
- Det aukande forfallet på fylkesvegane vil vere ei stor utfordring i komande periode. Det kjem sak om dette til hausten.
- Grethe Vikane, som vil erstatte Olav Finne frå hausten 2017, vart presentert.

INNSENDE SPØRSMÅL

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

«Oppfølgingsspørsmål til RS sak 40/2017 om "Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner - invitasjon til å søke om midler for 2018"

Hovudmålet i Bergensprogrammet og i Bergen sin sykkelstrategi er at

- Innan 2019 skal sykkeldelen i Bergen auke til minst 10 % av alle reiser
- Hovudvegnettet for sykkel skal vere ferdig utbygd innan 2019

Eit godt utbygd hovudvegnett for sykkel er også ein av hovudprioriteringane i tilskotsordninga. Bergensprogrammet prioriterer utbetring på fem hovudsykkelruter for transportsyklistar.

- Landåsruta (Birkelundsbakken - sentrum)
- Fjøsangerruta (Fjøsangerkrysset - sentrum)
- Sandviksruta (fra Handelshøyskolen - sentrum)
- Laksevågruta (Nygård - sentrum)
- Fyllingsdalsruta (Oasen - Bergen sentrum)

Over år har ein ikkje klart å bruke opp alle tildelte midlar til sykkeltiltak i Bergensprogrammet, og når regjeringa under finanskrisa kom med ekstramidlar til gang- og sykkeltiltak så var sykkelvegen på Flesland einaste sykkelveg som var ferdig planlagt. Ein slik situasjon må ein unngå, og derfor spør eg om status for planlagde sykkelvegar på kort sikt.

Spørsmål:

- Kva for tiltak er ferdig planlagt, eller blir ferdig planlagt innafor Bergen sitt hovudsykkelvegnett, slik at dei er aktuelle for SVV sin tilskotsordning for 2018?

Regional Transportplan skriv også om satsinga på fleire regionsenter som sykkelby.

- Er det aktive planar og initiativ til å få fleire regionsentre til å verte sykkelby i Hordaland og slik vere gode prosjekt for denne tilskotsordninga? Kva for regionsenter er mest aktuell for tilskotsordninga?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Fylkesdirektør for samferdsel har starta opp eit arbeid med å lage ein søknad til denne tilskotsordninga. Det er ein eigen prosess Statens vegvesen og Bergen kommune om å finne aktuelle tiltak i Bergen. Når det gjelder spørsmålet om aktuelle tiltak for tilskotsordninga, vil fylkesdirektør samferdsel komme tilbake med skriftleg svar på spørsmålet til neste møte. Søknaden vil bli lagt fram i eiga sak til utval for miljø og samferdsel og fylkesutvalet.

Fylkesdirektør for samferdsel har i dialog med fleire aktuelle kommunar om å bli sykkelby. I dag er det berre Bergen og Stord som har slike avtalar i Hordaland. Fjell kommune har nyleg gjort vedtak om ei slik satsing. Os kommune har og signalisert at dei vurderer å bli sykkelby. Fylkesdirektør for samferdsel er i dialog med Os om å bli sykkelby.

Samferdselsavdelinga har vurdert å sende ut informasjon om sykkelbyavtalar til regionsenterkommunane som er definert som eit regionsenter. Dette er og omtalt i forslaget til Regional transportplan og som tiltak i handlingsprogrammet. Som omtalt i forslaget til RTP, vurderer Hordaland fylkeskommune sykkelbyavtalene som eit viktig grep for å koordinere satsinga på sykkel mellom ulike offentlege aktørar.»

Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Hurtigdispensasjon innfartsparkering C-tomta i Åsane

Tidlegare i mai vart det sendt ut nabovarsel til busette i Selegrend, Åsane. Der vert det vasla om at det er søkt dispensasjon i henhold til plan- og bygningsloven for å bygga 188 midlertidige parkeringsplassar på tomta som ein del av ny innfartsparkering.

Det ligger mange planar for bruken av dette området. Ved å planlegga bruk av området til innfartsparkering etter bortfallet av andre plassar vil ein skape ein ny framtidig problemstilling når tomta skal nyttast.

Dette området ligg midt i sentrale Åsane, og har lenge vorte omtalt som sjølv indrefilet i Åsane når det kjem til potensiale for byutvikling. Sentrale Åsane er eit område som det er brei politisk semje om at har for mange parkeringsplassar og for mykje bilar. Området skal gjennom transformasjonen frå ein bilbasert bydel, til å bli eit regionsenter i tråd med måla i den fylkeskommunale «Senterplanen» som har ambisiøse mål om levande sentrum, med eit variert tilbod av bustad, handel, tenester og kultur.

Ein svært stor innfartsparkering midt i dette området vil stå i direkte motstrid til det kommunale og fylkeskommunale ønsket om å transformera Åsane til ein levande bydel. Det er også eit tiltak som virkar unaudsynt så lenge det dagleg er fleire hundre ledige parkeringsplassar i umiddelbar nærleik. Det må vere langt meir hensiktsmessig å inngå ein leigeavtale på desse, enn å føreta store investeringar. Det er sjølvsagt ei utgift å leiga parkeringsplassar, men 10 millionar i investeringar i eit midlertidig tiltak er mykje pengar. Tal som blei lagt fram for innspelskonferansen om ny kommuneplan visar at 70% av dei som nyttar innfartsparkeringar kunne tatt buss til p-plassen. I Åsane, bur dei fleste som nyttar innfartsparkeringa nær ein stamlinjehaldeplass. 80% av dei som nyttar innfartsparkeringa køyrer åleina i bilen.

Effekten av ein veldig dyr og midlertidig parkeringsplass er altså veldig liten samanlikna med potensialet med forsterka kollektivtilbod der det trengs. Å Investera 10 millionar i eit midlertidig tiltak som både er unaudsynt og i motstrid med eigne planar virkar forhasta.

Det er verd å merka seg at BK i RTP-høyringa spelte inn dette angående senterområder og innfartsparkering, noko som hadde brei oppslutting, inkludert posisjonen på fylkestinget:

«Kapittel 8 handler om hvordan regional transportplan skal følge opp regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tjenester og handel. Senterplanen har ambisiøse mål om levende sentrum, med et variert tilbud av bolig, handel, tjenester og kultur. Når Senterplanens mål møter målene i regional transportplan om et effektivt transport- og kollektivsystem med disse regionsentrene som kollektivknutepunkt, kan det oppstå motsetninger og målkonflikter som bør belyses fra et bredere perspektiv enn de rent transportpolitiske. Lokalisering av og utforming av kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser kan gi den type konflikter som nevnes i planforslaget. I den forbindelse pekes det på nødvendigheten av å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplasser, med behovet for annen bruk av verdifulle areal sentralt i et bydelssenter/regionsenter. Dette er en reell målkonflikt. Bergen kommune ønsker grundigere vurderinger av. I tilfellet innfartsparkering bør det inkluderes flere perspektiver, ikke bare arealutnyttelse, men også hvordan flere biler og parkeringsplasser i et bydelssenter/regionsenter i seg selv kan være i motstrid mot de ambisiøse målene om levende og kompakte sentrum i Senterplanen. Bergen kommune mener videre at risikoen for slike potensielle målkonflikter er høyest i de mest urbaniserte senterområdene. Dette tilsier at det i gjennomgangen burde differensieres mellom bydelssentrene i Bergen og regionsentrene i resten av Bergensområdet. Det hadde vært nyttig å få etablert et prinsipp om at innfartsparkering plasseres nærmest mulig der folk reiser fra, og at størst mulig del av arbeidsreisen foregår med kollektiv transport, sykkel og gange».

Spørsmål:

1. Finnes det andre lokaliseringar for innfartsparkering, og kva vert konsekvensane om ein ikkje vel å gå vidare med denne søknaden?
2. Kva er grunnlaget for søknad for dispensasjon?
3. Korleis stiller Bergen kommune seg til HFK sin dispensasjonssøknad?
4. Har HFK forsøkt å gå i dialog med private eigarar av dei mange ledige og avgrensbare parkeringsplassane om leige av desse til innfartsparkering?
5. Har HFK vurdert innspelet frå Bergen kommune om prinsippet med å etablere innfartsparkering på ein meir desentralisert måte, nærmare der folk bur, slik at folk får ein kortare bilreise?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Fylkesrådmannen vil svare på dei konkrete spørsmåla til representanten Angeltveit, men vil minne om at det i samband med den politiske handsaminga av «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» på møte i fylkestinget 10. mars 2015 blei satt fram følgjande tilleggsforslag frå Mona Røsvik Strømme: *"Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med Bergen om å sjå på evt. ledige tomter som kan brukast til mellombelse innfartsparkeringar, f.eks. Haukås eller C-feltet i Åsane."* Tilleggsforslaget blei samrøystes vedteke. Det er dette vedtaket i fylkestinget som gjer at fylkesrådmannen har starta opp eit arbeid for å få realisert mellombels innfartsparkering på den såkalla "C-tomta" i Åsane .

C-tomta ligg mellom E39 Åsanevegen (Motorvegen) og Fv 267 Åsamyrane, og inneheld ei asfaltert flate som før motorvegen kom blei nytta som parkering for Åsane Senter, og seinare som brakkerigg oppstillingsplass for anleggsverksemd. Tomta er i dag eigd av selskapet Åsane Sentrum Øst AS der Bergen kommune er den største eigaren.

Forslaget om mellombels innfartsparkering inneber av å etablere parkering, tilfartsveg og breddeutviding av Åsamyrane Fv 267. Det er lagt opp til at parkering skal etablerast på eksisterande asfaltert område. Totalt er det planlagt om lag 190 parkeringsplassar på anlegget. Det er eigedomsavdelinga i Hordaland fylkeskommune (HFK) som skal vere byggherre for prosjektet.

Det gjeldande strategidokumentet for innfartsparkering er ambisiøst og legg opp til ein vekst frå dagens 2500 til cirka 6 000 innfartsparkeringsplassar fram mot 2030. I Åsane er det i dag etablert anlegg for innfartsparkering for bil ved bussterminalen, og på den tomta som skal nyttast til vidaregåande skule i bydelen. Kapasiteten på desse anlegga er 196 ved bussterminalen og 190 på «skuletomta». Det er og nyleg opna eit anlegg for sikker sykkelparkering ved bussterminalen. Teljingar visar at parkeringa ved bussterminalen er full, medan det er noko ledig kapasitet på «skuletomta».

Spørsmåla frå Geir Angeltveit:

Finnes det andre lokaliseringar for innfartsparkering, og kva vert konsekvensane om ein ikkje vel å gå vidare med denne søknaden?

Som ei konkret oppfølging av vedtaket i fylkestinget om å etablere mellombelse plassar for innfartsparkering i Åsane engasjerte fylkesrådmannen ein næringsmeglar som fikk i oppdrag å ta kontakt aktuelle interessentar i sentrale delar av Åsane. Dette arbeidet førte mellom anna til at ein etablerte ei mellombels innfartsparkering på tomta som skal nyttast til ny vidaregåande skule i Åsane. Dette anlegget har kapasitet til 190 bilar. I dette arbeidet var det og dialog med Bergen tomteselskap som er majoritetseigar i selskapet Åsane sentrum øst As som eig C-tomta i Åsane. Det var og dialog med andre private interessentar i Åsane sentrale deler. Denne dialogen førte ikkje fram.

Det er no avklart at byggjearbeid på «skuletomta» i løpet av første halvdel av 2018. For at det ikkje skal bli ein kraftig reduksjon i talet på plassar for innfartsparkering sentralt i Åsane, har fylkesrådmannen tatt opp igjen i dialogen med Åsane sentrum øst om mellombels innfartsparkering på C-feltet. Det er kortare gangavstandar til busshaldeplassar frå C-tomta enn «skuletomta» slik at denne samla sett er vurdert betra egna enn skuletomta som anlegg for innfartsparkering. Busstilbodet i Åsamyrane er og vurdert til å vere godt. Fylkesrådmannen har og vurdert ei tomt som HFK eig på Haukås som mellombels anlegg for innfartsparkering. Denne tomta ligg lengre nord i Åsane og har eit dårlegare tilbod når det gjeld bussavgangar og har relativ lang gangavstand til dei nærmaste haldeplassane som er på E 39.

Statens vegvesen vil starte opp eit arbeid på bussterminalen i Åsane i løpet hausten i år. Arbeidet med å auke kapasiteten på talet bussplasser fører til at ein tar bort 46 eksisterande parkeringsplassar for innfartsparkering, men ein vil etablere 71 nye parkeringsplassar slik at det blir totalt sett 26 fleire plassar når tiltaket er ferdig.

Kva er grunnlaget for søknad for dispensasjon?

Grunnlaget for søknad om dispensasjon er at tiltaket ikkje er i tråd med overordna plan, og at tiltaket er av midlertidig karakter.

Korleis stiller Bergen kommune seg til HFK sin dispensasjonssøknad?

Det er gjennomført førehandskonferanse med etat for byggesak og private planer i Bergen kommune som var positiv til en søknad om mellombels dispensasjon på fem år. Bergen kommune har gitt signal om at dei ønskjer at eit mellombels anlegg for innfartsparkering skal vere klart til sykkel VM. Både etat for byggesak i Bergen kommune og Statens vegvesen er positive til tiltaket slik det ligg føre med dei naudsynte trafikksikringstiltaka som er gjort.

Har HFK forsøkt å gå i dialog med private eigarar av dei mange ledige og avgrensbare parkeringsplassane om leige av desse til innfartsparkering?

Næringsmeklar har vore engasjert av fylkesrådmannen for å sjå på moglegheiter for andre anlegg for innfartsparkering sentralt i Åsane. Tilbakemeldingane frå dei private eigarane er at dei er svært lite villige til å avstå plasser til innfartsparkering. Fylkesrådmannen er ikkje gjort kjent med at det er mange ledige parkeringsplassar sentralt i Åsane som det blir påstått i spørsmålet.

Har HFK vurdert innspelet frå Bergen kommune om prinsippet med å etablera innfartsparkering på ein meir desentralisert måte, nærmare der folk bur, slik at folk får ein kortare bilreise?

Eit sentralt punkt i gjeldande strategi for innfartsparkering er at Hordaland fylkeskommune sitt ansvar gjeld dei overordna plassane, typisk ved kollektivknutepunkt og hovudveggar. I strategidokumentet står det følgjande: «*Overordna plassar betyr at det vert satsa på færre, større anlegg, og at innfartsparkeringsansvaret til fylkeskommunen ikkje resulterer i mange små, geografisk spreidde plassar. I tillegg til dei overordna plassane vil det kunne vere mange mindre, lokale plassar. Dette vil vere eit kommunalt ansvar.*» Det er ikkje kome til nye moment sidan strategidokumentet blei utarbeidd når det gjeld tilhøvet mellom overordna og geografisk spreidde plassar. Fylkesrådmannen er positiv til at det blir etablert mindre anlegg for innfartsparkering, men dette bør i tråd med gjeldande strategi vere eit kommunalt ansvar.

Komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune handsama sak om kommunen sin uttale til strategidokumentet om innfartsparkering i møte 08.01.15 sak 38-15 og gjorde mellom anna følgjande vedtak: «*Utviklingen av innfartsparkering i Åsane er i strategien bundet tett opp til byggingen av bybane til denne bydelen. Bergen kommune mener at ettersom dette er utsatt må det nå både vurderes nye, permanente løsnings som kan betjene det økende behovet for innfartsparkering i Åsane, samtidig som det vurderes midlertidige løsnings som kan fungere frem til bybane til Åsane er realisert.*»

Eit mellombels anlegg for innfartsparkering på C-tomta er ikkje i konflikt med vedtaket til Bergen kommune. Tiltaket er heller ikkje til hinder for framtidig utvikling av C-tomta. Fylkesrådmannen legg til grunn at problemstillingar knytt til løysingar for innfartsparkering i Åsane på lengre sikt vil bli teke opp i arbeidet med planlegging av Bybanen til Åsane.»

Synnøve Solbakken (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Parkeringsmoglegheitene i Birkelandsskiftet?»

Fylkeseldrerådet hadde spørsmålet oppe i møte 1. juni om det let seg gjera å setja av nokre parkeringsplasser for eldre som ikkje ønskjer å kjøra bil til Bergen sentrum men ønskjer å kunna parkera i Birkelandsskiftet.

Det er bebuarar i Ytrebygda som no har mista parkeringsmoglegheitene dei hadde tidlegare fordi Skyss ifm Bybanen kun tillet parkering for dei med månadskort evt.7- dagarskort.

Skyss og ulike velforeiningar har tidligare vore i dialog om dette, ein skulle då venta til Bybanen opna til Flesland for å sjå om behovet endra seg.

Det er ca. 380 parkeringsplassar totalt i Birkelandsskiftet if.Skyss sine heimesider. Seinare tid har det no etter Bybanen går til Flesland vore gjennomført teljing i tre dagar mellom kl.12.00-13.00, dette for å ha ei lita oversikt på korleis det ser ut ift. ledige parkeringsplassar.

Resultatet er ca. 350 ledige parkeringsplassar, plassar som parkerande ikkje får tilgang til med mindre dei har månadskort.

Kan det leggjast til rette for at folk skal reisa kollektivt, parkera ved Birkelandsskiftet?

Det vil bli færre bilar som køyrer til sentrum av Bergen, det er ein god miljøgevinst samtidig som ein er med og nyttar seg av kollektivtilbodet slik Hordaland fylkeskommune oppmodar til å gjera.»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Hordaland fylkeskommune har ein strategi for innfartsparkering som slår fast at innfartsparkering er ein del av kollektivtilbodet. Målet er å auka talet på kollektivreisande og medverka til å redusera trafikk-«toppane» i rushtida. For å gjera det lett å byta til buss, ligg innfartsparkering ofte nær kollektivknutepunkt. Parkering er dei aller fleste stader eit knappheitsgode, og mange innfartsparkeringar vert fylt opp alt tidleg om morgonen. Innfartsparkering er retta mot rushtidsbaserte arbeidsreiser, og oblatordninga er difor tilrettelagt for faste reisande med periodebillett. Vi har per i dag ingen betalingsløyising for reisande med einskildebillett. Det føreligg heller ikkje ei teknisk løyising på å ta ut parkeringsoblat for å leggja i frontruta på bilen ved bruk av einskildebillett.

I Birkelandsskiftet må vi ta særleg omsyn til at det er kort veg til flyplassen. Det er ikkje ønskeleg at det som er etablert som en p-plass for kollektivreisande, i staden blir nytta som ein rimeleg utfartsparkering for flyreisande. Dette er ein grunn til at betaling basert på einskildebillett vil kunne slå uheldig ut. P-anlegget på Birkelandsskiftet er framleis i en tidleg fase. Bybanen har berre vore i drift heilt til flyplassen i eit par månader, og det er førebels for tidleg å trekkja konklusjonar om bruken av p-plassane.

Når det gjeld spørsmålet om særleg tilretteleggjing av parkeringsplassar for eldre, så er dette eit universelt spørsmål som i prinsippet gjeld alle innfartsparkeringsplassane. Fylkeskommunen har ikkje lagt opp til at denne gruppa billistar skal ha særhandsaming. Eldre som er kvalifisert for det kan få parkeringsbevis for funksjonshemma av Bergen kommune.»

Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Kostnadsnøkkel og ekstrasfinansiering ferjene

Regjeringa skriv på sine heimesider: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/100-millioner-kroner-ekstra-til-finansiering-av-bat--og-ferjefylkene/id2552649/>

-«Forslaget til ny kostnadsnøkkel bygger på anbefalingene i rapporten Utgiftsbehov til ferjer og hurtigbåter, som er utarbeidet av Møreforskning Molde på oppdrag fra departementet, samt departementets egne analyser.»

Korleis kjem Hordaland ut i denne fordelinga og korleis vil dette påverke økonomien til framtidig ferjedrift i Hordaland?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«I Kommuneproposisjonen for 2018 vert det lagt opp til ein realvekst på 300 mill. kr totalt for fylkeskommunane. Av dette skal 100 mill. kr fordelast på ferjefylka.

Hordaland sin del av potten på 100 mill. kr er opplyst å bli 14,5 mill. kr.

Ny kostnadsnøkkel for ferje å båt er rekna å gje ein auke på 16,1 mill. kr for Hordaland.

Til saman gjev dette ein vekst i inntektene på 30,6 mill. kr for Hordaland fylkeskommune.

Ut frå dei opplysningane ein har så langt, er dette alt ein kan rekne med av vekst i 2018. Det står såleis mykje igjen før ein har løyst utfordringane med nye ferjekontraktar.

Av den resterande inntektsauken til fylkeskommunane på 200 mill. kr, vil Hordaland få knapt 20 mill. kr. Men skjønstilskotet vert redusert med 10 mill. kr, og ei overgangsordning frå 2015 gjev eit trekk på 11 mill. kr. Så dette vil gå om lag i null for Hordaland.»

Nils T. Bjørke (Sp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Samferdselsutvalet bad i 2015 Skyss om å køyra ein haldningskampanje mot røyking på haldeplassar, kva er status for dette arbeidet?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Då vedtaket om haldningskampanje vart gjort i 2015, var marknadsbudsjettet for dette året alt disponert. I 2016 kom det ei rekke større tiltak som måtte prioriterast, blant anna 450 nye bussavgangar, opning av Byba-nen til Birkelandsskiftet og eit større arbeid knytt til reduksjon av snik. Etter dette har vedtaket om røykekampanje komme litt i bakgrunnen, og Skyss må såleis vedgå at det politiske vedtaket så langt ikkje er blitt fylgt opp.

Skyss vil ikkje ha ressursar til gjennomføring av ein slik kampanje i 2017, men vil legge inn kampanjen i plan for 2018 dersom det ikkje vert gjort vedtak om innføring av røykeforbod på terminalar og haldeplassar før dette.»

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

«Viser til oppslag i Askøyværingen (<http://www.av-avis.no/nyheter/-Ganske-utrolig-at-det-ikke-gar-busser-her-15404b.html>) vedrørende busstilbud til beboere i Stongafjellet. I følge artikkelen hevder Skyss at veien er for smal, og det derfor ikkje er mulig å kjøre buss her.

Det finnes i dag flere veier som er minst like smale som denne, hvor det er et busstilbud, dette gjelder for eksempel Øvre Florvåg - Bussrute 482, Øen - Bussrute 483 (fv 215), Øvre Kleppe - Krokåsfeltet - Bussrute 493, Marikoven/Hetlevik - Bussrute 490 og 491 (fv 212/213), Ramsøy - Bussrute 495 (fv 219).

1. Mener Skyss det er god nok kollektivdekning til Stongafjellet, Askøys største boligfelt?
2. Er veien her vurdert som smalere/mindre trygg enn de overnevnte eksemplene?
3. Utbygger hevder det er bygget snuhammer flere steder langs veien. Kan disse fungere godt nok frem til Askøy kommune har fått gjort mer permanente tiltak?
4. Hva vil et fullgodt rutetilbud til boligfeltet koste?
5. Har Skyss planer om å sikre et fullverdig rutetilbud her når rutetilbudet på Askøy skal ut på nytt anbud?»

Administrasjonen hadde utarbeidd slikt svar:

«Per i dag finst det ikkje eit kollektivtilbod som betener bustadfeltet på Stongafjellet direkte. For bebuarar på Stongafjellet er nærmaste busshaldeplass anten Storeklubben (opptil 1,8 km gange) eller Norrønaheimen (mellom 0,5 og 1 km via gangveg) avhengig av kor på Stongafjellet ein bur. Frå Storeklubben og Norrønaheimen kan reisande anten ta buss mot Bergen sentrum eller reise til Kleppstø terminal, der det også er moglegheit for å bytte til buss/båt mot Bergen sentrum.

I samband med at dagens kontrakt for køyring av buss i region Vest går ut i juni 2019, gjennomfører Skyss for tida ei vurdering av linjenett og rutetilbud i regionen. Stongafjellet er eit av fleire bustadområder som blir vurdert som del av arbeidet. Skyss har gjennomført synfaring på området, og registrert mindre utbetringar langs vegen som eventuelt vil vere naudsynt å gjennomføre dersom busstilbud blir aktuelt. Dette gjeld mellom anna innkjøringa til ein av dei potensielle busshaldeplassane.

Kollektivstrategi for Hordaland ligg til grunn for utvikling av busstilbodet i fylket. Strategien gir klare føringar om at kollektivtilbodet for dei store reisestraumane skal prioriterast. Skyss har avgrensa ressursar som skal bli nytta så effektivt som mogleg for å gi så mange reisande som mogleg eit godt kollektivtilbod. Etablering av nye tilbod vil i all hovudsak anten krevje ytterlegare budsjettløyvingar eller at Skyss må redusere tilbodet ein anna stad. Eit grovt overslag viser at oppretting av ei ny busslinje mellom Stongafjellet og Kleppestø terminal vil kunne koste om lag 1,5-2 millionar kroner årleg, avhengig av frekvens på linja.

På generelt grunnlag er utfordrande å betene utbyggingsområde som utgjer ein omveg i forhold til andre kollektivtrasear. Ein kan i liten grad kan samordne slike linjer med eksisterande busslinjer, og oppnå effektiv bussproduksjon, då dette vil føre til for lang reisetid for andre reisande.»

Gustav Bahus (H) sendte inn slikt spørsmål i møtet:

«Frp spør om administrasjonen i HFK vil ta en ledene rolle sammen med ordførerne i kommuner som kommer «godt» ut av ordningen med fergeavløsningsmidler ved å få inn søknad i inneværende år.

Dette er viktig for flere samband som til dømes Masfjordbrua.»

Fylkesdirektør samferdsel svarte at dette vert fylgt opp i tråd med vedtaket i saka om Masfjordbrua frå sist møte i utvalet.

Svein Halleraker (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Viser til innsendt spørsmål til møte i MISA 10.05.2017 vedrørende trafiksikring av gang- og sykkelveger.

Spørsmål: I møte 10. mai ble svart at HFK ville ta aktivt initiativ overfor ansvarlige for renhold av gang- og sykkelveger.

Hva er gjort i denne sammenheng? Ønsker dokumentasjon på eventuelle tiltak.

Etter egen kjennskap i region Sunnhordland, har intet skjedd så langt.»

Administrasjonen kjem attende med svar.

Svein Halleraker (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Bakgrunn

NTP vert vedteken i Stortinget før sommaren, og Hordfast ligg inne med midlar i denne. Hordfast fører med seg mange moglegheiter, og ein av desse er å avskaffe ferjesambandet Jektevik - Huglo - Hodnanes. For å få dette til må det byggast bru mellom Skorpo i Tysnes kommune, og Huglo i Stord kommune. Ferjeavløysingsmidlar er noko som har vore fremja frå kommunane Tysnes og Stord som verkemiddel for å få realisert denne brua. Dette vart blant anna gjort i kommunane sin uttale til RTP.

Frå 2018 vil fordelinga mellom ferjesambanda i fylket endra seg. Billigare samband får mindre pengar, og dyre samband får meir. Dette slår også ut i ferjeavløysingsordninga i frå 2018, noko som kan slå negativt ut for prosjekta som per no er sagt er realistiske å gjennomføra.

Om fylkeskommunen får innvilga søknader om ferjeavløysingsprosjekt innan utgangen av 2017 vil ein likevel kunne ta del i den gamle ordninga med like store midlar. Det vil sei at det hastar å få

inn søknadar for både bru til Huglo, Masfjordsambadet og Fjellbergsambandet. Tysnes og Stord har kommunedelen på Huglosambandet klar, og vil gjerne få realisert dette no, slik at ferjesambandet mellom Jektevik - Huglo - Hodnanes er fullstendig lagt ned når bru over Langenuen står klar. Kva som må vere klart i søknaden som må inn i 2017 er litt uklart, men dette er noko som skal kunna avklarast mellom kommunane, HFK og Samferdselsdepartementet. Søknaden må komma frå HFK, og det er difor essensielt at HFK tar ei aktiv rolle i dette arbeidet.

Spørsmål:

1. Vil HFK ta ei aktiv rolle for å få til ein søknad om bru til Huglo i 2017, saman med kommunane?
2. Om ein ikkje ser for seg det: Korleis ser HFK for seg å få realisert brua til Huglo?
3. Er ferjeavløysingsordninga noko HFK i det heile tatt ser på som realistisk å nytte seg av?»

Administrasjonen kjem attende med svar.

OVERSENDINGSFORSLAG

Geir Angeltveit (V) sette på vegner av V fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Utval for miljø og samferdsel ber administrasjonen gå vekk frå planane om å etablera innfartsparkering på C-tomta i Åsane. Utvalet ber administrasjonen heller søka å leiga kapasitet på allereie eksisterande anlegg. Etablering av faste og midlertidige innfartsparkeringsplassar bør plasserast i tråd med Senterplanen, og i tråd med funna frå kartleggingsarbeidet, slik at anlegga kan ha størst nytteverdi for å tilrettelegge for mindre bilisme.»

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Angeltveit sitt forslag fekk 3 røyster (V, SV, Frp), og vart derfor ikkje vedteke oversendt.

Jf. spørsmål frå Geir Angeltveit om C-tomta.

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Angeltveit sitt forslag fekk 3 røyster (V, SV, 1Frp) og vart difor ikkje oversendt.

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) sette på vegner av A fram slikt oversendingsforslag:

«Samarbeid om bysykler

Bergen har ventet i 12 år på bysykler, og fra 2018 er endelig en permanent ordning på plass, takket være byrådet og byrådspartiene. Flertallspartiene i fylkestinget vedtok et verbalpunkt i fylkesbudsjettet for 2016 at fylket skal samarbeide med Bergen for å få på plass bysykler.

Bysyklene skal delvis finansieres med brukerbetaling. MISA ønsker svar på om det er mulig å innlemme ordningen i skyss-kortet.

MISA ber om at administrasjonen, i samarbeid med Bergen kommune, utreder ulike modeller for et slikt samarbeid, og at vi får en sak til behandling i god tid før den permanente ordningen er på plass i 2018.»

Røysting

Det var 12 representantar til stades.

Rasmussen sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.