

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 18.10.2017

Utval for miljø og samferdsel deltok på «Bærekraftig frukost: Fossilfri bygge- og anleggsplass?» i Bergen rådhus. Bærekraftig frukost i Bergen er eit samarbeid mellom Bergen kommune, Husbanken, Høgskulen på Vestlandet, Bergen Arkitekthøgskole, Hordaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Hordaland.

Jon Askeland (Sp) overtok som leiar i utval for miljø og samferdsel etter Nils T. Bjørke.

Om spørsmål

Utvalsleiaren bad om at utvalsmedlemene melder spørsmål skriftleg seinast kl. 09.00 to dagar før møtet i utval for miljø og samferdsel. Jf. reglementet for sakshandsaming (delegasjonsreglementet).

Han bad også om at spørsmåla vert distribuert til medlemene i utvalet før møtet.

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: RS 99-102/17.

ORIENTERINGAR

Torgeir Kristiansen, kommunikasjonsdirektør i Oslo Sporveier, heldt føredrag om «Sporveien - Mer kollektivtrafikk for pengene». Gruppleiarane i fylkestinget var inviterte til denne presentasjonen.

Nytt frå Statens vegvesen v/avdelingsdirektør Grethe Vikane:

- Gjennomførte prosjekt
- Ulukkesutvikling i Hordaland
- Bruforvaltning
- Lyderhorntunnelen – hendingar 6. og 13. oktober

Nytt frå Skyss v/direktør Oddmund Sylta:

- Målingar etter Sykkel-VM: Omdøme, tilfredsheit i befolkninga

INNSENDE SPØRSMÅL

1. Synnøve Solbakken (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Gjeld vegvisarskilt avkjørsel E134/ R48 i Etne kommune til ferja som går til Utåker.

Det har tidligare vore etterspurt skilt til ferja som trafikkere Utåker, Matre frå Skånevik.

Statens vegvesen har i brev 14.11.2008 sagt at skilt skulle komma på plass nyåret 2009.

Ved opning av vegparsell på Håland 2015 manglar framleis skilta. Det er av stor betydning for reisande og spesielt turistar at skilt kjem på plass.

Kva tid kjem vegvisarskilta på plass her slik det er sagt dei skal?»

Fylkesdirektør samferdsel svarte slik:

«Det pågår arbeid med «ny vegvisning i indre Hordaland». Dette skal det rapporterast på i utval for miljø og samferdsel.

- Ny vegvisning prioriterer regionsenter. Husnes er nytt regionsenter i Kvinnherad.
- Kvinnherad er einaste kommune som ikkje har svart på høyringsutspel. Det har vore møte/presentasjon i Hardangerrådet der Kvinnherad var invitert.
- Krysset som vert omtala er nyleg stramma opp etter ulykke.
- Det er godkjent ny skiltplan ift. Stordalprosjektet. I dette prosjektet inngår ny skilting også i dette krysset.

- Det er driftskontrakten Haugalandet som har ansvar i Etne. Skiltplanen er berre delvis utført.
- Dersom skiltplanen var ferdig effektivert ville det stå skilting til «Husnes» og ferjesymbol. Dette kjem snart på plass.»

2. Per Lerøy (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Masfjordbrua – spørsmål om framdrift

Ordføraren og varaordføraren i Masfjorden kommune hadde den 28. september møte med fylkesvaraordførar og gruppeleiar for Arbeiderpartiet på fylkestinget, Roald Kvamme, for å drøfta framdrifta for saka om bru over Masfjorden. Underteikna og to medlemmer av Masfjorden Arbeidarparti var også med på møtet. Tilbakemeldinga frå fylkesvaraordføraren var at administrasjonen i fylkeskommunen har god kontroll med framdrifta i saka og gjer det som er mogeleg for å få saka fram til endeleg slutthandsaming på tingsetet 12. og 13. desember slik at ein søknad om ferjeavløysingsmidlar kan sendast til Statens Vegvesen innan fristen 31.12.2017.

Gruppeleiaren for Arbeiderpartiet i fylkestinget stadfesta i møtet at Arbeidarpartiet stiller seg bak den prosessen som no er i gang og vil gjera det som er mogeleg for at saka vert skikkeleg utgreidd og lagt fram for fylkestinget i desember. I media kan ein dei siste vekene få inntrykk av at andre sentrale fylkespolitikarar og tilsette i fylkeskommunen er svært skeptiske til dette prosjektet. Kan det truga framdrifta i prosjektet og føra til at ein ikkje når dei milepælane ein må nå i prosjektet?

Kan utvalsleiaren stadfesta at det vert jobba godt med saka og at det er mogeleg å nå dei tidsfristane som er sett i saka?

Kva er status for prosjektet per no?

Då det nye anbodet på ferjeruta mellom Masfjordnes og Duesund var ute på anbod, var fylkeskommunen og Skyss godt kjent med at det vart jobba med eit brusamband over Masfjorden. Er det ein klausul i kontrakten om drift av dette sambandet som avsluttar kontrakten når brua eventuelt står ferdig?»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Arbeidet med ein eventuell søknad om ferjeavløysingsmidlar for realisering av Masfjordsambandet har ein stram framdrift, der det vert teke sikte på endeleg vedtak om søknad på fylkestinget i desember 2017. Det er p.t. ikkje framkomme forhold i søknadsarbeidet som tilseier at det ikkje skal vere mogleg å halde framdriftsplanen.

Masfjorden kommune har lagt reguleringsplanen ut til høyring med høyringsfrist 1. november, med endeleg vedtak i kommunestyret i slutten av same månad.

For å spara tid, har fylkeskommunen samstundes starta opp to parallelle prosessar:

- Utarbeiding av bompengesøknad for delfinansiering av prosjektet, som no er til prekvalifisering i Vegdirektoratet.
- Konsulentselskapet Atkins har starta den pålagte eksterne kvalitetssikringa av prosjektet. (KS2).

Desse to prosessane startar vanlegvis ikkje opp før ein godkjent reguleringsplan ligg føre. Det er føresett at resultatata frå prekvalifiseringa av bompengesøknaden og KS2 vil liggja føre medio november månad.

Det er ingen klausul i kontrakten om drifta av sambandet Duesund - Masfjordnes som regulerer rettigheter og plikter dersom ei bru vert bygt i kontraktperioden. Det er likevel ein eigen avbestillingsklausul i kontraktane som seier følgjande:

«Oppdragsgjevar har rett til å avbestille heile eller deler av Oppdraget. Inntil 15% netto reduksjon av tal avgangar i sambandet er ikkje å anse som ei avbestilling og utgjer ei endring i samsvar med pkt. 1.18.2.

Avbestillinga skal skje skriftleg innan rimeleg tid før avbestillinga skal ha verknad.

Ved avbestilling har Operatør krav på erstatning for det økonomiske tap han lider som følgje av avbestillinga. Erstatninga skal tilsvare Operatørs positive kontraktsinteresse, herunder full tapsdekning inklusiv tapt fortjeneste, med frådrag for innsparte kostnader».

3. Per Lerøy (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Superbussane i Bergen

«Superbussane har inga framtid i Bergen» står det å lesa i BA og NRK Hordaland skriv på sine nettsider «Kosta 20 millionar for fire år sidan – no vert superbussane vurdert seld». Der står det og at fylkeskommunen tok 50% av rekninga då Bergen som første by i verda gjekk inn for å testa gasshybridbussar.

Saka om sal av dei to superbussane reiser ei rekkje spørsmål. For det første var det ei politisk sak då fylkeskommunen gjekk inn for å investera 10 millionar kroner i dette prosjektet. Bør det ikkje då også vera ei politisk sak å avslutta prosjektet?

Kven er det som har sett i gang prosessen med å avslutta prosjektet, er det samferdselsavdelinga i fylkeskommunen, Skyss eller begge?

Er det rett at me som fylkespolitikarar skal bli kjent med ein slik prosess gjennom media? Politikarane i MISA har ved fleire høve teke til orde for auka bruk av biogass, men ein har fått inntrykk av at dette ikkje har vore like populært i fylkesadministrasjonen. Superbussane kan gå på biogass. Kan administrasjonen sin skepsis til bruk av biogass vera ein medverkande årsak til at ein ikkje ønskjer å satsa vidare på superbussane?

I MISA har det vore hevda at utsleppa frå superbussane er mykje lågare enn for bussar med Euro6-motor. Er dette rett?

Superbussane har gått på linje 9, men dei skal og med hell vore testa på linje 2, ei linje med svært høge passasjertal. Denne linja vert i dag køyrt med trolleybussar og konvensjonelle gassbussar. Kvifor kan ikkje superbussane erstatta dei konvensjonelle bussane på denne linja? Dei har trass alt langt større kapasitet enn dei konvensjonelle bussane.

I MISA har det tidlegare vorte spurt om Skyss har vurdert å setja inn Superbussane på andre linjer enn linje 9 og ein har fått tilbakemelding om at dette har vore gjort. Bør ikkje MISA få ei grundig utgreiing om arbeidet og vurderingane som har vore gjort i forhold til alternativ bruk av superbussane?

Er spørsmålet om å fasa ut superbussane berre økonomisk motivert?

Superbussane er delfinansiert av Transnova og EU. Vil eit sal av desse bussane føra til at nokon av dei som har vore med på finansieringa av bussane kan krevja heile eller deler av finansieringsstøtta tilbake?»

Fylkesdirektør samferdsel svarte slik:

«Bakgrunnen for kjøp av biogasshybridbussar i Bergen ligg mange år tilbake i tid. Skyss deltok som partner i eit EU-prosjektet Baltic Biogas Bus, som vart avslutta i 2012. Ein av konklusjonane i prosjektet var at *«hybride biogassbussar burde prøves ut, og da fortrinnsvis en seriell hybrid der gassmotoren bare nyttes til å lade batterier og levere strøm til elektromotorene. Forventingene var at en hybrid buss ville bruke mindre drivstoff fordi bremseenergi kan lagres ved bruk av batterier og elmotor. Videre var det forventet at en gassmotor på jevnt turtall ville bli like effektiv som en dieselmotor og gå langt renere enn en gassmotor med varierende last»*.

Som ei vidareføring av dette ønskte Skyss å følgje opp konklusjonane frå EU-prosjektet ved å spesifisere, kjøpe inn og teste seriellhybride biogassbussar i Bergen sentrum. Fylkeskommunen løyvde 10 mill. kroner til prosjektet. Det vart gitt tilsagn om midlar frå EU og fra Transnova.

Prosjektet var eit «demonstrasjonsprosjekt» for å teste ut ny teknologi, og hadde følgjande mål:

- Forbetre luftkvalitet i byar og demonstrere rasjonell fornybarteknologi knytt til kollektivtransport gjennom utvikling og test av biogasshybridteknologi på bussar i Bergen.

Delmål:

- Redusere forbruk av biogass i forhold til ein vanleg biogassbuss.
- Redusere utslepp av CO₂, CH₄, NO₂, NO og CO
- Redusere støyutslepp
- Vinne erfaring med innkjøps- og driftsøkonomien til ein biogasshybrid buss
- Vinne driftserfaring og erfaring med kjørbarheit av biogasshybrid buss
- Berekne samfunnsøkonomien knytt til en gasshybridløysing for bytrafikk

Formålet med prosjektet var altså å teste miljøteknologi. Då ein skulle kjøpe inn bussar til dette, var det tilbod frå Van Hool som kom best ut – med 24-meter lange bussar. Med dette fekk altså prosjektet eit viktig «tilleggsmoment», som gjorde at ein også fekk testa ut bruk av ekstra lange bussar.

Høgskulen i Bergen sto for ei vitenskapleg testing av hypotesane knytt til utslepp, og gjorde ei samanlikning av avgassar frå biogasshybridbussane og «tradisjonell» Euro VI leddbuss. I fylkeskommunen sitt handlingsprogram for oppfølging av kollektivstrategien for 2016-2019 sto følgjande om resultatane frå prosjektet:

«Demonstrasjonsprosjektet med biogasshybridbussar som vart gjennomført i 2013 og 2014 er no avslutta. Prosjektet har gjeve nyttige erfaringar og positive resultat. Høgskulen i Bergen har gjort målingar som viser at utsleppa er svært låge. Utsleppa av NO₂ (den farlegaste komponenten i giftlokket over Bergen) er nær null. Utsleppa av NO_x tilsvarar utsleppet frå éin bensindrivne personbil. Det vart målt 15 til 20 prosent reduksjon i CO₂-utsleppet per passasjerkilometer, samanlikna med ein konvensjonell gassbuss. Dei to bussane skal no over i ordinær drift.»

Meir omfattande informasjon om resultatane kan ein finne på [skyss.no/rapportar](https://www.skyss.no/rapportar):

https://www.skyss.no/globalassets/strategiar-og-fagstoff/fagrapportar-og-utgreiingar/2015/hib-biogasshybrid-malerapport-090215_endelig-rapport.pdf

Etter desse målingane var prosjektet avslutta, og bussane har sidan vore i drift på linje 9 mellom Bergen sentrum og Høgskulen på Kronstad.

Evaluering av bruk av ekstra lange bussar er også lagt fram til politisk nivå. I desember 2016 vart det lagt fram ei meldingssak til fylkesutvalet (RS 177/2016) om «Testing og utvikling av

biogasshybridbussar», med resultat frå evaluering av bruk av 24-meters buss, i tråd med krav frå Vegdirektoratet i dispensasjon som vart gjeve.

I møte i utval for miljø og samferdsel 22.06.2017 vart det lagt fram eit notat (RS 88/2017) om «Fylkeskommunen sine planar for vidare bruk av 24-meter bussane». Her blir det konkludert med følgjande: *«På kort sikt (fram til nye anbod i 2019/2020) vil Skyss arbeide vidare med desse to alternativa; anten bruke 24-metersbussane på linje 2 ut kontraktperioden (med dei tilpassingar det krev) eller undersøke moglegheiten for å selje eller låne bort bussane til andre kollektivselskap. På noko lenger sikt vil behov for/ønske om ekstra lange bussar bli vurdert i førebuing til nye bussanbod.»* Dette var basert på ei samla vurdering, der også økonomi var eit av kriteria.

Når ein i etterkant har arbeidd vidare med dette, har det blitt klargjort at det er bindingar i kontrakten når det gjeld eventuelt sal av bussane. Dette gjer at dersom ein ønsker å selje bussane før 2020 (minst fem år etter prosjektet er avslutta) vil dette kunne ha konsekvensar for støtta som er gjeve. Det er enno ikkje klar ein konkret plan for vidare bruk av bussane, administrasjonen vil kome tilbake med dette.

Som ein del av førebuing til nye bussanbod i Bergen, er det nyleg lagt fram ein samla plan for tiltak for å redusere klimapåverknad. Vurdering av framtidig bruk av biogass, og andre tiltak for å redusere klimapåverknaden frå busstrafikken er utgreidd i «Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar». Denne vart vedteken av fylkestinget i oktober 2017, og ligg til grunn for administrasjonen sitt vidare arbeid. Her er det ikkje lagt opp til vidare bruk av biogasshybrid i Bergen i nær framtid.»

4. Per Lerøy (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Båtruta Hellesøy - Fedje

I 2016 vart det søkt om støtte frå MISA til ei båtrute mellom Hellesøy i Øygarden og Fedje. Tanken var å etablere ei turistrute med utgangspunkt i dagens ordinære rutedrift mellom Hellesøy, Hernar og Nordøysund. Turistruta skulle drivast som ei sommarrute og skulle binda Vest saman med Nordhordland. I utgangspunktet støtta ikkje MISA prosjektet fordi ein meinte at dette var eit næringsprosjekt og ikkje eit samferdselsprosjekt. Søknaden vart difor sendt vidare til KIRU som gav tilsegn om støtte til ei forsøksordning over tre år. Ruta kom i gang i juni i år og båten M/S «Øyrosa» har gått to turar i veka mellom Hellesøy og Fedje i månadane juni, juli og august. Ruta er støtta av kommunane Fedje, Øygarden og Austrheim i tillegg til Hordaland fylkeskommune. Den 11. oktober vart prosjektet evaluert av representantar frå Gulen Skyss AS, Bergen Reiselivslag, Amland Reiselivsutvikling, Fedje kommune og Austrheim kommune.

Båten har i praksis vore full på kvar einaste tur. I mange høver har det stått folk att på kaien, på det meste 25 personar. Dette på trass av at planlegginga av ruta kom seint i gang, noko som resulterte i manglande marknadsføring, og at me på Vestlandet i 2017 hadde ein av dei dårlegaste summarane på lenge. Ruta sin suksess viser at me har eit stor potensial til vekst i reiselivsnæringa dersom me legg til rette for dette. Konklusjonen på evalueringa er at båtruta vert vidareført neste år med fleire avgangar.

Det som også kom fram på evalueringsmøtet var at ein ikkje hadde fått til eit tilfredstillande samarbeid med Skyss. Litt av tanken bak prosjektet var at ein skulle utnytte ledig kapasitet på rutegående trafikk, mellom anna buss Bergen - Hellesøy, ferje Fedje - Sævrøy og buss Sævrøy - Bergen. Skyss tok heller ikkje på seg å selja billetter for heile strekkinga frå Bergen via Hellesøy til Fedje.

Spørsmålet er om Skyss, på same måte som Norled AS gjer for strekkinga Bergen - Skjerjehamn og øyhoppinga i Solund, vil vera med å leggja til rette for at turisttrafikken i Vest og Nordhordland kan veksa.

Me er klar over at Skyss i første rekkje har eit ansvar for den ordinær passasjertrafikken, men me meiner at Skyss gjennom ei meir aktiv haldning til turisttrafikken, kan styrka det eksisterande rutetilbodet i fylket og Skyss sin eigen økonomi. Me ønskjer difor at Skyss dei komande åra samarbeider tett med Bergen Reiselivslag for å byggja opp under reiselivsnæringa i fylket.»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Skyss skal handtere det samla kollektivtilbodet i Bergen og Hordaland. I høve kollektivstrategi for Hordaland skal ein prioritere dei store reisestraumane og det grunnleggjande kollektivtilbodet i heile fylket. Eigne tilbod retta mot reiselivet må som hovudregel tilpassast innanfor det ordinære tilbodet, utan at tiltaka krev ekstra finansiering.

Skyss har ikkje ressursar til å betene aktørane i turistmarknaden individuelt, og kan heller ikkje gje støtte til «pakking» av einskildstrekningar. Vi tilbyr voucherordning for reiselivsaktørar som lagar opplegg der våre strekningar inngår som del av ei større reise. For å inngå slik kontrakt må aktøren kunne vise til eller ha ei forventning om minimum 10.000 kroner i omsetning per kalenderår på våre strekningar. Det å selje egne billetter for strekninga Bergen-Hellesøy-Fedje er såleis ikkje noko Skyss kan ta på seg eller legge til rette for.

Skyss meiner sjølvstøtt det er positivt at ulike grupper ynskjer å nytte kollektivtransport i aukande grad, men må setje krav til volum for å kunne prioritere ulike tiltak. Eit meir aktivt samarbeid frå Skyss si side for å bygge opp under reiselivsnæringa er ikkje innanfor Skyss sitt mandat eller mogleg å løyse innanfor dei rammene Skyss har til rådvelde.»

5. Per Lerøy (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Veglys Mastrevik – Toftegård

FV 565 frå Mastrevik - Toftegård er ein svært trafikkert vegstrekning i nærleiken av Austrheim vidaregåande skule og Årås skule. Vegstrekninga kan reknast som ein del av «ringvegen» i Nordhordland og vert nytta av mange av dei som pendlar til og frå Mongstad. Vegstrekninga er difor prega av svært tett trafikk morgon og ettermiddag. Austrheim kommune har i samarbeid med Hordaland fylkeskommune laga reguleringsplan for ein gang og sykkelveg lang Fv 565 frå Mastrevik via Toftegård til Kilstraumen. Denne gang og sykkelvegen er kostnadsrekna til over 200 millionar kroner, noko som gjer det lite realistisk å sjå for seg at denne vert bygd dei neste ti-åra.

Austrheim kommunestyre vedtok for nokre år sidan at elevar langs vegstrekninga Mastrevik - Toftegård skulle få gratis skuleskyss til Årås skule på grunn av at vegstrekninga vert rekna som svært farleg for mjuke trafikantar. Vegstrekninga vert sjølvstøtt også nytta av andre mjuke trafikantar, både eldre, elevar ved Austrheim vidare gåande skule og andre born og unge som skal til og frå kulturskule, kommunesenteret og idrettsanlegga i kommunen. Kommunen søkte difor 31.03.2017 Hordaland fylkeskommune om tilskot til veglys langs strekninga Mastrevik - Toftegård, og den 28.04.2017 fekk me svar om at me hadde vorte tildelt kr 1.270.000,-. Kommunen sette arbeidet ut på anbod og aksepterte 08.06.2017 BKK sitt tilbod på arbeidet.

22.06.2017 var kommunen i kontakt med SVV om kvar søknaden om løyve til å setja opp veglys skulle sendast. Den 07.07.2017 var dette avklart og søknaden vart sendt frå kommunen. Etter fleire purringar fekk me 11.10.2017 avslag på søknaden om å setja opp veglysa slik BKK hadde prosjektert. I grunngjevinga går det fram at ein i nye anlegg ikkje kan nytta eksisterande stolpar med luftstrek i fellesføringsanlegg, altså trestolpar med hengeleidning som også forsyner andre abonnentar. SVV krev nye stålstolpar og nedgraven kabel mellom stolpane. Det vert vist til handbøkene N100 og V124. Viss desse handbøkene skal leggjast til grunn, vil prosjektet bli vesentleg dyrare enn det HFK har lagt til grunn i sitt tilskot. I tillegg vil det vera heilt uakseptabelt at me langs vegen skal ha eit sett med stolpar for forsyning av allmenta, og eit sett med stolpar for

veglys. Eg viser til «Nasjonal Konferanse om vegstandard – meir veg for pengane» på hotell Scandic Bergen City 27.09.2016, der budskapet frå vegdirektøren og alle fagfolka som heldt innlegg, var at handbøkene skulle nyttast hovudregel når nye anlegg vert prosjektert, men at vegeigar skal bruka skjønn og sunn fornuft når eksisterande veganlegg vert modifisert. Dette for at ein mellom anna skal få mest mogeleg trafikktryggleik att for kvar krone ein investerer.

Austrheim kommune har ikkje noko mot at anlegget for veglys langs FV 565 vert bygd slik SVV ønskjer når det ein gang i framtida vert bygd gang og sykkelveg langs fylkesvegen, men inntil det skjer ber me om at vegeigaren gir dispensasjon til å byggja veglysanlegget frå Mastrevik til Toftegård slik BKK har skissert i sitt tilbod.

Me vil understreka at veglys langs den strekninga saka gjeld, er eit av dei høgast prioriterte tiltaka i Austrheim kommune sin trafikksikringsplan.

Spørsmålet til MISA er om HFK kan gje dispensasjon til å byggja anlegget slik BKK foreslår?»

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

6. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Busslommer Øvre Kråkenes

Viser til oppslag i Bergensavisen (<https://www.ba.no/statens-vegvesen/trafikk/nyheter/bones-beboere-raser-vil-fore-til-ulykker/s/5-8-666976?access=granted>) og initiativ fra beboere og nærmiljøutvalget på Bønes, i forbindelse med at SVV fjerner busslommer i Øvre Kråkenes. De fjerner fire busslommer som ligger nær veikryss og gangfelt, en av dem på en bakketopp uten sikt.

Spørsmål til samferdselsdirektøren:

- Hva er begrunnelsen for at man gjør dette tiltaket nå? I hvilken plan og strategi er dette tiltaket forankret?
- Hvilken dokumentasjon ligger til grunn for at SVV mener dette ikke er trafikkfarlig? Er det gjennomført risikoanalyse som kan gjøres tilgjengelig for utvalget?
- På hvilken måte er fotgjengere og syklistere ivarettatt når disse busslommene endres. Er det i tillegg ekstra tiltak for syklistere og gående?»

Administrasjonen kjem tilbake med svar.

7. Synnøve Solbakken (A) viste til den mørklagde strekkja på Valen (frå fotballbanen til krysset der ein svingar opp til sjukehuset), og spurde om kven har ansvar for at desse lyktestolpene lyser.

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Nær historie er at Valen sjukehus har et forelda elektrisk anlegg som har levert kraft både til sjukehus og bygda, inkl. vegljøs på eit strekke. Dette er no kopla frå.

I brev til Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har Valestiftinga bedt om at Hordaland fylkeskommune tek ansvar for vegljøs. I svar frå Statens vegvesen i 2015 er det sagt at dette vil verta vurdert saman med andre trafikktryggingstiltak.

Behovet er stort for vegljøs i heile Hordaland, og dette tiltaket har ikkje nådd opp.

Strekning på Fv. 48 ved Valen, ein strekning på om lag 400 meter, er ikkje prioritert innafor første 4-årsperiode. Vi kan begrunne dette med at det er eigen gang- og sykkelveg på strekninga, med god separasjon mot vegen.

I samband med arbeidet med RTP og investeringsprogram 2018-2029, har Statens vegvesen utarbeidd lister med prioritering av trafikksikkerheitstiltak innafør rammer gitt av Hordaland fylkeskommune.

Når det gjeld vegljøs har vi sett på fleire plassar i Kvinnherad.

Behovet er stort i hele fylket, og tiltaket «konkurrerer» med andre gode trafikksikkerheitstiltak.

Vi har derfor vald å prioritere andre strekningar i m.a. Kvinnherad kommune i vårt forslag til RTP investeringsprogram for 2018-2021:

Fv. 48 Långot, Fv. 48 Løfallstrand, Fv. 44 Bogsnes og Fv. 48 Teigen.»

8. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Oppfølging Sykkel-VM

Kollektivfelt:

VM har vore ekstraordinært for byen på alle vis. Ein folkefest og eit gigant arrangement er gjennomført. Det har også vore ekstraordinært fordi ein har måtta endra trafikkbilete så dramatisk. Store delar av sentrum og omkringliggende vegar har vore stengt. Men, tatt i betraktning, så mykje som det har vore stengt, så gjekk innføring av kollektivfelt på torsdag og fredag og gjennom heile veka, veldig greitt.

Eit fleirtal i fylkestinget vedtok allereie i desember 2015 at ein burde «innføre kollektivfelt på 4-feltsinnfartsårer til Bergen, for å sleppe bussane fram, og at Statens Vegvesen skulle lage ein plan for korleis dette kunne verte innført». Det har latt vente på seg. Ein har sagt at ein ikkje vil innføre kollektivfelt fordi ein skal vente på evalueringa av innføringa av sambruksfeltet i Fjøsangervegen.

Men mens vi ventar på evalueringa av sambruksfeltet så har vi fått testa ut kollektivfelt i stor skala. Gjennom VM arrangementet har ein fått ein mykje større og meir pålitelig testpilot for byens trafikkmønster med innføring av kollektivfelt som standard på dei store 4-felts innfartsårane frå torsdagen før VM og gjennom heile VM.

VM viser at det er fullt mogleg å innføre kollektivfelt. Sjølv om det nokre dagar var kø, så må ein hugse på at innføring av kollektivfelt er langt mindre inngripen i trafikkmønsteret enn kva heile VM førte med seg. Ein har tross alt stengt av heile sentrum og tiliggande område i kortare og lengre periodar. Kollektivfelt er ikkje så dramatisk. Men kollektivfelt vil vere eit insitament for enda fleire å velje kollektivt, samt ta sykkel og bane. Det er viktig.

Sykel:

Sykel-VM har skapt begeistring for sykkel i Bergen. Det er viktig. Bergen er diverre mellom landets dårlegaste når det kjem til del syklande og kor nøgd sykklistar er med sykkelinfrastrukturen i byen.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- På kva måte vert erfaringane med kollektivfelt frå Sykkel-VM tatt med i planleggiga og framdrifta for å få på plass kollektivfelt i 4-feltsinnfartsårer i Bergen?
- Kva er status for innføring av kollektivfelt på 4-feltsinnfartsårer i Bergen.
- Kva vert gjort av strakstiltak for å sikre at dei som endra transportform frå bil til sykkel fortset å gjere dette utover hausten og gjennom vinteren.
- Kva for tiltak vert gjort for å betre sykkeltilhøva for sykklistar i Bergen denne hausten?»

Administrasjonen vil kome tilbake med svar

9. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Trafikktryggleik tunnel i Granvin

Viser til oppslag hos NRK Hordaland om farlige situasjoner som har oppstått som følge av utkjøring fra Folkedalstunnelen i Granvin.

«Innbyggerne i Folkedal i Hardanger mener noe må gjøres straks for å hindre ulykker på fylkesvei 7. De reagerer på overgangen mellom den nye Folkedalstunnelen som ble åpnet i 2015 og den gamle veistandarden når du kommer ut av den.»

«Innbyggerne langs veien krever nå at det settes inn strakstiltak på veien for å hindre at det skjer en ulykke. Først og fremst ønsker de at hastigheten settes ned. Det er 60-sone like etter tunnelen, men mange overskrider fartsgrensen.

– De må få ned farten, først og fremst. Det må de for å få det mer sikkert for barna der, de som bruker busstoppet»

https://www.nrk.no/hordaland/bekymret-for-farlige-situasjoner-ved-ny-tunnel_-_skummelt-1.13727295

Spørsmål til samferdselsdirektøren

- Hvilke strakstiltak er satt i gang for å hindre ulykker i denne utkjøringen?
- Hva må til for å gjøre denne utkjøringen trafiksikker?»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Innleiingsvis kan vi nemna at vi meiner det trafikkfarlege punktet ikkje oppstod i samband med bygginga av Folkedalstunnelen, men at det også var der tidlegare.

Vegvesenet har vore på fleire synfaringar på området og vurderer ulike løysingar:

Tiltak på kortare sikt:

- Betre varsling med oppdatert skilting.
- Utvide asfaltert vegbreidd lengre fram mot parsellslutt for å gjere strekninga utan passasje for to køyretøy kortare. Det betrar også sikt.
- Registrere fartsnivå og trafikantåtfærd. Vurdere om det gir grunnlag for fleire tiltak.
- Utgreie flytting av dagens haldeplass for buss (kollektivtiltak for investeringsprogrammet for 2018).

Tiltak på lengre sikt:

Ideelt sett burde fylkesvegen vore utbetra her, men eit slikt prosjekt er diverre ein del år fram i tid. Dette vil i så fall krevja ny reguleringsplan med tiltak som ny, breiare bru, flytting/riving av hus og utviding av dagens veg.

Fv 7 er ein overordna og prioritert veg av Hordaland fylkeskommune. I forslag til investeringsprogram for fylkesveggar 2018-2029, som no er ute på høyring, er det foreslått midlar (90 mill kr) til strekninga «Fv 7 Øystese - Ålvik - Granvin». Midlane kan løyvast tidlegast frå 2021. Som kjent er det mange utbetningspunkt på denne strekninga, og ei utgreiing som blir ferdig i 2018, vil foreslå tiltak som kan utførast i planperioden.»

10. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:**«Kollektivtilbod på vestsida av Arnadalen**

Eg har blitt kontakta av ein bebuar som etterspør informasjon om «tilbodet, eller skal me heller sei mangel på tilbod, for oss som bur på vestsida av Arnadalen. Det som er av kollektiv transport her er sikta inn mot skuleelevar og arbeidsfolk. Korkje laurdag eller sundag går det bussar frå Arna Stasjon, opp Mjeldheimskleiva, forbi Kleivadalen og inn Langedalen. Om me reknar opp alle som bur på denne strekja reknar eg med me kjem nærare 1000 menneskjer med stort og smått. Dette gjeld området for rute 93.»

Spørsmål til samferdsledirektøren

- Kva planar har Skyss for kollektivtilbodet for dette området?
- Er det planar om endring i traséval og frekvens?»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Skyss har ikkje konkrete planar for utviding av tilbodet på vestsida av Arnadalen. Det blir generelt arbeiddd kontinuerlig med å justere tilbodet etter etterspørsel og trafikkgrunnlag i alle område, innafor vedtekne økonomiske rammer. I tråd med føringar i fylket sin kollektivstrategi blir område med størst potensial for auka kollektivandel prioriterte. I område med avgrensa kundegrunnlag, vil skuletransport og arbeidsreiser vere dei største reisestraumane.»

11. Renate Møgster Klepsvik (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«I fylkestinget stilte både eg og andre spørsmål kring «**Sunnhordlandsruta**» som per i dag ikkje dekkjer etterspurnaden. I heile haust har fredagsruta som går kl. 16.10 frå Bergen, vore full, og 30-50 passasjerar har blitt ståande att på kaien i Bergen og på Flesland kvar fredag. Kanskje langt fleire, sidan mange veit at båten er full, og difor må velja andre transportmiddel. Dette er spesielt belastande for arbeidspendlarar og skuleungdom, men og turistnøringa melder at det er utfordrande når ein marknadsfører tilkomst med ein snøggbåt som ikkje tek imot passasjerane. Svaret i fylkestinget var at ein jobba med å finna løysingar.

Eg vil stilla desse spørsmåla:

- Kor langt er ein komen i dette arbeidet og kva vert løysinga?
- Kva skal til for at sambandet kan få ein ekstra båt med ein ekstra avgang i Sunnhordlandsruta, utan at dette går utover andre lokalbåtruter?»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Det har gått to veker sidan tilsvarende spørsmål vart svara ut til fylkestinget, og det er enn så lenge ikkje funne ei løysing på saka. Fylgjande vart svara i fylkestinget.

«Skyss følgjer med på utviklinga på Sunnhordlandssambandet og vurderer ulike tiltak. Når det gjeld å auke kapasiteten, er dette eit spørsmål både om økonomi og om faktisk tilgang på fartøy.

Bruk av fartøyet på lokalbåtruta i Austevoll som suppleringsbåt er eit av tiltaka som er vurdert. Denne båtruta er i dag i rutegåande trafikk i det aktuelle tidsrommet. Dersom vi vel å flytte denne båten til anna trafikk, vil dette difor råke andre reisande. Båten er heller ikkje stor nok til å dekke kapasitetsbehovet på dei fredagane då det har vore flest attståande. I forkant av ei eventuell beslutning om å nytte dette fartøyet til suppling, vil Skyss ha ein dialog med Austevoll kommune kring konsekvensar og moglege løysingar.

Eit bestillingssystem kan i prinsippet også vere eit mogleg tiltak, men heller ikkje her finst det enkle løysingar. Ved førehandsbestilling vil det vere fare for at reisande reserverer plass utan å møte opp. Etersom mange reisande nyttar periodebilletter kan heller ikkje bestilling vere direkte knytt til billettkjøp.

Målet er å ha eit føreseieleg kollektivtilbod, og det vert arbeidd med å finne ei løysing for denne aktuelle saka innan ikkje altfor lang tid.»»

12. Renate Møgster Klepsvik (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

Ferjeselskapet Fosen Namsos har i heile oktober gått for halv maskin på **sambandet Hufthamar-Krokeide**, med store avvik frå rutetabellen. Somme ruteavgangar har vore forseinka, og andre har uteblitt. I tillegg har informasjonsflyten til tider vore manglande, andre gonger misvisande. Den beste informasjonskanalane har vore sosiale medium, der dei reisande sjølve har posta innlegg om kvar ferja var, for å informere andre reisande.

Spørsmål:

- Vert dette, i tillegg til hendingane i vinter/vår rekna som kontraktbrot som vil få økonomiske konsekvensar for ferjeselskapet?

Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

13. Renate Møgster Klepsvik (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Innfartsparkering Hufthamar

På båtkaia på Hufthamar er om lag 15 parkeringsplassar fjerna, og erstatta med ein forhøgning med busskur. I anleggsperioden stilte eg sist spørsmål om parkeringsplassane, og fekk då til svar at parkeringsplassane «mest sannsynleg» berre var mellombels stengt, grunna arbeidet, og ville verta opna att. No ser ein at parkeringsplassane er varig fjerna, og parkeringskapasiteten er sprengt. På Hufthamar var det allereie få parkeringsplasser. No ser ein i tillegg at bilar parkerer langs vegen og på andre uoppmerkte stader, noko som ikkje er god trafikktrygging.

Spørsmål:

- Er det planar om å erstatte dei fjerna parkeringsplassane?
- Er det planar om å utvide og auke talet på parkeringsplasser på Hufthamar?»

Fylkesdirektør samferdsel hadde utarbeidd slikt svar:

«Vi er klar over situasjonen vedkomande parkeringsforhold på Hufthamar kai. Det er registrert at bilar blir ståande over fleire dagar og veker ettersom publikum er ute og reiser. Manglande parkeringskapasitet vil og føre til at publikum i større grad tar bilen med seg på ferga for så å kjøyre i retning Bergen by.

I Hordaland fylkeskommune sitt program med orientering til kommunane om status for prosjekt «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030» er det avtalt eit møte med ordførar og rådmann i Austevoll kommune den 01.11.2017. Ein vil då utfordre kommunen til både å regulere plassen på kaien, samt kome med forslag til utviding / etablering av nye parkeringsplassar for kollektivreisande.»

14. Renate Møgster Klepsvik (Frp) bad om følgjande:

«Austevoll kommune skal ha sendt eit brev vedrørande ferjetilbodet i neste kontraktperiode. Eg ber om at dette brevet med vedlegg vert lagt som meldingssak til neste møte i MISA og fylkesutvalet.»

Fylkesdirektør samferdsel svarte at brevet vert lagt fram som melding til neste møte i utval for miljø og samferdsel.

YMSE

Natalie Golis (MDG) sette på vegner av MDG fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Fylkesrådmannen bes om å legge fram sak til behandling om hvordan HFK kan initiere og starte arbeidet med prosjekt for å bidra til å gjere anleggsbransjen fossilfri, med fokus på bl.a. å gjøre fossilfrie maskiner tilgjengelig på lån til både offentlig/ privat og viser til modell fra prosjektet "Fossilfrie Maskiner" i Østfold fylkeskommune/Oslofjordregionen.»

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

Synnøve Solbakken (A) er med i styringsgruppa for Haugalandspakken, og spurde om dei kan få gje ei orientering til utval for miljø og samferdsel. Utvalet takka ja til dette.

Stein Inge Ryssdal (H) spurde om problemstillingar knytt til veglys, fotgjengarfelt osv. kan behandlast direkte i utval for miljø og samferdsel, eller om slike saker først bør behandlast i fylkestrafikksikringsutvalet. Utvalsleiaren svarte at dei først bør behandlast i fylkestrafikksikringsutvalet

Utvalsleiaren tok opp om det kan vere interesse for å leggje todagarsmøtet 7. og 8. februar 2018 til Oslo. I samband med dette vart det frå fleire representantar teke til orde for ein utanlandstur. Utvalsleiar fekk fullmakt til å arbeide vidare med framlegg til fagtur innanlands og/eller utanlands.