

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	Fjernmøte
Dato:	17.02.2021
Tid:	09:00-16:05

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Arve Helle	Medlem	A
Per Jarle Valvatne	Medlem	A
Linda Merethe Merkesdal	Medlem	A
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Jenny Ellaug Følling	Medlem	SP
Mette Heidi B. Ekrheim	Medlem	SP Gjekk kl. 14.30
Mona Høgli	Medlem	MDG
Trude Brosvik	Medlem	KRF
Hanne Eva Kristensen	Medlem	H
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H
Gunnar Moland	Medlem	H
Trym Helge Aafloy	Medlem	UA
Frank Willy Pedersen Djuvik	Medlem	FRP Gjekk kl.15
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Samson Hamre	Mette Heidi B. Ekrheim	Sp Frå kl. 14.30
Gustav Bahus	Frank Willy Djuvik	Frp Frå kl. 15

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Fylkesdirektør infrastruktur og veg
Målfrid Vik Sønstabø	Direktør Skyss
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær

Godkjenningssaker

GK 3/21 Godkjenning innkalling og sakliste

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 4/21 Godkjenning av protokoll frå møte 12.01.2021

Protokoll fra møte 12.01.2021 vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 19/21 Ny prøveordning med stenging av Bryggen - Torget sommaren 2021

Vart referert.

RS 20/21 Kvikkleireproblematikk på Halsnøy, Kvinnherad kommune

Vart referert.

RS 21/21 Rapport om bompengerekrutering i 2019

Vart referert.

RS 22/21 Søknad om drifts- og aktivitetsmidlar for Trygg Trafikk Vestland 2021

Vart referert.

RS 23/21 Pilotprosjekt for elsparkesyklar i Bergen kommune

Vart referert.

RS 24/21 Ny samarbeidsavtale mellom Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune signert.

Vart referert.

RS 25/21 Drosjetilbodet i distrikta - brev frå samferdselsdepartementet

Vart referert.

RS 26/21 Evaluering av nye bomstasjonar i Bergen

Vart referert.

RS 27/21 Forlenging av Askøypakken - Vidare prosess

Vart referert.

RS 28/21 Status kunnskapsgrunnlag skredsikring for RTP 2022 - 2033

Vart referert.

RS 29/21 Meir veg for pengane - løypemelding

Vart referert.

Skriftlege spørsmål

SI 6/21 Spørsmål frå Brosvik (KRF)- Kvem har ansvar kring skuleskyss

Representanten **Trude Brosvik** (KRF) har stilt slikt spørsmål:

Frå tid til anna dukkar det opp spørsmål kring skuleskyss og kven som har ansvar. Her aktualisert med ei mor frå Førde som meiner det er utrygt for 6-åringen med bussbyte utan tilsyn. Sjå lenkje: <https://www.firda.no/henriette-6-ma-bytte-buss-aleine-i-morket-ikkje-trygt-seier-mora/s/5-15-1155876>

Er det skuleeigar (kommunen) eller fylkeskommunen, som har ansvar for skuleskyssen, som har ansvaret der det er byte av transportmiddel undervegs på skulevegen? I dette tilfellet er det også fleire bussar å måtte velje mellom. Andre tider er det frå båt til buss, der berre det å vite at barnet ditt er utan tilsyn på kaikanten kan få dei fleste foreldre til å engste seg.

Føreligg det ei oversikt over korleis liknande saker vert løyst?

På same måte gjeld spørsmålet der busstopp langs fylkesveg berre er eit skilt, og det ikkje er mogeleg å gå til buss-stoppet utan å gå inn i trafikkert veg. Kva ansvar har fylkeskommunen i dei tilfella?

Eg reknar med at viss det er fylkeskommunen som har ansvar, så vil dette vere viktig å kome tilbake til i delstrategien om Barnas Transportplan i RTP.

Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport:

Ansvar for reisefølge

Av opplæringslova følgjer det at elevar som har rett på skuleskyss også har rett til reisefølge der dette er naudsynt og at det er kommunen som skal oppfylle retten til reisefølge og tilsyn for grunnskuleelevar.

Behovet og ansvaret for reisefølge/tilrettelegging blir vurdert på bakgrunn av individuelle tilhøve rundt barnet og sjølve skyssen. Dersom skyssen og reisetida i seg sjølv er forsvarleg, men eleven sin alder tilseier at eit byte er særleg farleg eller vanskeleg, vil kommunen vere ansvarleg for å stille med reisefølge eller tilsyn. Om skyssen i seg sjølv ikkje kan sjåast som forsvarleg som følge av for eksempel lang reiseveg eller mange byter, tilseier dette at fylkeskommunen må finne andre løysingar for transport.

Søknadar om reisefølge for grunnskuleelevar og vedtak om dette, blir handsama av kommunane.

Særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

Elevar som har ein skuleveg som er særleg farleg eller vanskeleg, har etter Opplæringslova rett på skuleskyss og/eller reisefølge på skulevegen. Dersom eleven sin skuleveg er under avstandskrava for å få innvilga skuleskyss, er det heimkommunen som har ansvaret for å handsame slike søknadar. Dersom skulevegen er over avstandskrava for å få innvilga skuleskyss, er det fylkeskommunen som har ansvaret for å handsame søknaden. Kven som er vegeigar spelar ikkje inn på denne ansvarsfordelinga.

For å ha rett på gratis skuleskyss, eller reisefølge, grunna særleg farleg eller vanskeleg skuleveg må det føreliggje ein «særleg risiko» utover normalrisikoen med å ferdast i trafikken. I høve vurdering av «særleg risiko» skal det gjerast objektive vurderingar av dei konkrete veg- og trafikktilhøva, og av subjektive vurderingar av individuelle tilhøve ved eleven. Til dømes vil ein situasjon som er vurdert som særleg farleg eller vanskeleg for ein førsteklasing, ikkje vurderast på same måte for ein elev i femte klasse.

For søknadar om skuleskyss på grunnlag av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg må eleven/føresette fylle ut eit skjema, der det skal opplystast om både objektive og subjektive tilhøve.

SI 7/21 Spørsmål fra Høgli (MDG) - om begrensning av trafikk i Ibsens gate

Det vart stilt følgjande spørsmål

«Nylig åpnet Ibsens gate i Bergen for trafikk igjen etter å ha vært stengt i tre år i forbindelse med fornying av vann- og avløpsledninger. I løpet av stengingsperioden, har flere tatt til orde for å gjøre gaten bilfri permanent, alternativt å gjøre den enveiskjørt og sikre sykkelvei. Det gir bedre luft og mindre støy til beboerne langs denne gaten, og det gir færre biler inn i trafikkmaskinen Danmarks plass. Stengingsperioden viste at det er mulig å holde gaten stengt samtidig som trafikken kan avvikles. Begrensning av trafikk i Ibsens gate ble også tatt opp i et spørsmål i dette utvalget i august 2020. Der var svaret at det var satt i gang et utredningsprosjekt for å se på bedre tilrettelegging for syklister i Ibsens gate og at en rapport med anbefalinger skulle være klar høsten 2020. Ibsens gate ble altså åpnet uten at det er gjort endringer på trafikkmønsteret.

Spørsmål:

- 1. Er rapporten og anbefalingene klare?*
- 2. Ble permanent stenging eller innføring av enveiskjøring vurdert før Ibsens gate ble åpnet igjen?*
- 3. Vil fylkesdirektøren ta initiativ til å løfte saken om begrensning av trafikk i Ibsens gate inn i Miljøløftet?»*

Om rapporten

Rapporten var ei tinging frå gang- og sykkelgruppa i Miljøløftet med målsetting om å greie ut moglegheitene for å legge betre til rette for sykkeltrafikk i Ibsens gate, og dermed auke sykkelbruk i området. Det var føresett at eventuelle tiltak ikkje skulle krevje reguleringsplan eller større endringar av veganlegget som var etablert etter oppgraderinga av vass- og avlaupsnettet i området. Det var samstundes føresett at framkomst for kollektivtrafikken skulle takast i vare, og unngå at belastninga på omkringliggande vegar og kryss vart for stor.

Det bør samstundes nemnast at administrasjonen fekk førespurnader frå bebuarar på Kronstad då dei vart klar over at det vart sett på endringar i køyremønsteret i Ibsens gate. Dei gjorde merksam på at dei hadde opplevd vesentleg auka trafikk i det kommunale vegnettet på Kronstad med følgjer for trafikktryggleiken for bebuarar og framkomeproblem i perioden Ibsens gate hadde vore stengt. Til spørsmåla:

1. Rapporten og tilrådingane er klare.

Rapporten er klar på at konsekvensane for kollektivtrafikken er negative. Samla sett er det vurdert at trafikktryggleiken ved det utforska tiltaket er akseptable om avbøtande tiltak etter ei risikovurdering er gjennomført. Trafikkbelastninga er òg vurdert å vere akseptabel. Konsulenten kjem likevel med dette tillegget:

«Det er likevel en del aspekter ved trafikkbildet i Bergen, som betraktningene ikke har tatt hensyn til. Flere større endringer i trafikkbildet i byen er forventet de nærmeste årene, noe som gjør at det å stenge Ibsens gate for vestgående trafikk kan få for store konsekvenser for det allerede sårbare trafikksystemet i Bergensdalen. Disse trafikkendringene gjelder blant annet opprusting av Møllendalsbakken, videre utbygging av Bybanen, og mulig stenging for biltrafikk over Bryggen. På grunn av pandemien og reduksjon i bruk av kollektivtrafikk har også biltrafikken økt, og man kan stille spørsmål til om det er riktig tid å gjøre dette tiltaket på.»

2. Alle variantar av stenging og einvegskøyning av Ibsens gate vart vurdert

Med rapporten sitt utgangspunkt, som var å vurdere tilrettelegging for syklande i Ibsensgate, var ei einvegskøyning mot aust (Haukeland sjukehus) vurdert til å vere løysinga med minst negative konsekvensar.

3. Fylkesdirektøren er av den formeining at stenging eller einvegskøyning av Ibsens gate er problematisk uansett kva målet med det skulle vere. Ibsens gate er ein av få tverrgåande trafikkaksar i Bergensdalen, den er samstundes ein akse som er lagt til rette for å ta unna store mengder trafikk. Ei stenging eller einvegskøyning her vil overføre trafikk til eit gatenett som ikkje har den same kapasiteten eller kvalitetane. Samstundes vil det få negative følgjer for kollektivtrafikken som framkomevanskar og nedsett kvalitet på tilbodet.

Når det er sagt har gang- og sykkelgruppa meldt inn eit prosjekt til Miljøløftet som går på å legg til rette for sykkeltrafikk i aksen frå Haukeland i retning Danmarks plass som erstatning for Ibsens gate.

SI 8/21 Spørsmål frå Ekrheim (SP) - Ferjer i elektrisk drift - oversikt

Representanten **Mette Heidi Bergsmål Ekrheim** (SP) har stilt slikt spørsmål:

Kan utvalet få ei oversikt over kor mykje av tida ferjene har vore i elektrisk drift, og kor mykje av tida dei går på drivstoff etter at dei nye ferjene vart sett i drift? Også kor mykje stans, og eventuelt tekniske problem med drift av ferjer og ladepunkta.

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

Frå 01.01.20 var alle nye ferjekontraktar i tidlegare Hordaland i drift, der dei strenge krava relatert til nullutslepp, var gjeldande frå 01.07.20. På grunn av forseinkingar frå nettselskapa og forseinkingar som følgje koronapandemien har innfasing av fullelektrisk ferjedrift blitt sterkt påverka. I den perioden elferjene har vore i drift, har den elektrisk drifta lagt på i underkant av 30%. Resterande drift er gjennomført med biodiesel eller MGO.

I 2020 har det vore svært utfordrande å få på plass servicepersonell til å slutføre arbeidet med ladeinfrastrukturen. Dette servicepersonellet kjem i hovudsak frå Italia, Tyskland og Finland, der koronapandemien har skapt utfordringar med tilgang til dette personellet.

Det vert arbeidd for at alle sambanda skal vere fullelektrifisert i løpet av våren 2021, med unntak av sambandet Halhjem-Våge, der det framleis er uklare tilhøve kring oppsett av teknisk bygg i Våge.

For dei sambanda som er klargjort for fullelektrisk drift har det vore ein del utfordringar med ladepunkta eller sjølve ferja. Om lag 18% av drifta på dei fullelektriske sambanda er påverka av slike utfordringar. Berre ein svært liten del av desse driftsavbrota skuldast tekniske utfordringar på ferjene. I 86% av tilfella er det ladepunkt på land som har vore årsaka.

Under følgjer detaljert oversyn over driftsdagar elektrisk drift og statistikk som syner driftsdagar påverka av utfordringar med elferjer/ladepunkt.

Elektrifisering i 2020								
Samband	Antall driftsdager i 2020	Dager hovedferje i drift	Dager reserveferje /alt materiell i drift	Dager hovedferje i drift som el ferje	Dager hovedferjen i drift med biodiesel/mgo	Elferjen på biodiesel eller mgo	Manglende tall dager som el ferje årsak ladepunkt	Manglende tall dager som el ferje årsak ferjeproblem
Leirvåg - Sløvåg	366	356	10	-	356	-	0	-
Fedje - Sævrøy	366	242	124	-	242	-	0	-
Krokeide - Hufthamar	366	647	16	572	75	75	69	6
Ferje 2	297							
Husavik - Sandvikvåg	366	366	-	366	-	-	0	-
Hatvik - Venjaneset	366	359	7	31	328	15	15	-
Halhjem - Våge	366	362	4	77	285	4	0	4
Langevåg - Buavåg	366	287	79	-	287	-	0	-
Jondal - Tørvikbygd	366	345	21	-	345	-	0	-
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	366	207	159	-	207	-	0	-
Ferje 2	366	278	88	-	278	-	0	-
Skjersholmane - Ranavik	366	326	40	30	296	-	0	-
Ferje 2	366	366	-	30	336	-	0	-
Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	366	313	53	-	313	-	0	-
Klokkarvik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad	366	262	104	220	42	42	10	32
Fjelbergsambandet	366	171	195	4	167	167	167	-
Masfjordnes-Duesund	366	365	1	365	-	-	-	-
Kinsarvik-Utne	366	192	174	-	192	-	-	-
Kvannal-Utne	366	231	135	-	231	-	-	-
Skånevik-Matre-Utåker	366	212	154	-	212	-	-	-
Sum totalt hele året	7 251	5 887	1 364	1 695	4 192	303	261	42
Totalt i %	100,0 %	81,2 %	18,8 %	28,8 %	71,2 %		86,1 %	13,9 %

SI 9/21 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Diverse spørsmål bl. anna sykkelveg,områdeplan, vegarbeid og Paradis skule

Silja Ekeland Bjørkly (H) har stilt følgjande spørsmål i e-post av 10.02.2021:

«Følgende spørsmål vil bli stilt i UMBY i Bergen kommune denne uken. Ber om fylkeskommunens vurdering av spørsmålene.

Vestland fylkeskommune har jobbet med en detaljregulering for gang- og sykkelvei ved Paradis skole, «*Tunvegen - Jacob Kjødes veg, Gang- og sykkelveg*» (Arealplan-ID 4601_65020000). Planarbeidet hadde oppstart i 2016, og var til 1. gangs behandling i februar 2017 med høringsfrist 25.04.2017. I fjor var det en begrenset høring for fem delområder som hadde svarfrist 15.06.2020. Jeg har tidligere stilt spørsmål om manglende medvirkning i planarbeidet og helsevern godkjenning av skolen (01.10.2020).

Områdeplanen ble vedtatt i 2014. Siden den gang har det skjedd mye byutvikling i området rundt Paradis, noe som taler for at en detaljregulering er fornuftig da det vil kunne fange opp endringer siden 2014. I tillegg til ferdigstilte prosjekt er det i tillegg mange nye planer på gang som har betydning for infrastrukturen i området. Planarbeidet berører flere viktige spørsmål, som trygg skolevei, uteareal for Paradis skole, gode sykkelveier, løsninger for eksisterende avkjørsler m.m. Ved fremleggelse av reguleringsplan ville spørsmålene vært gjenstand for en ny politisk behandling.

Det var derfor overraskende å lese i Bergens Tidende at fylkeskommunen nå tilsynelatende legger bort reguleringsplanen, og velger å sette i gang arbeid med gang- og sykkelveien «i henhold til områdeplanen». Veiarbeidet startet opp 1. februar. FAU er kritisk til at fylkeskommunen som utbygger dermed velger å overse arbeidet som er gjort i detaljreguleringen, og stiller også spørsmål ved om det stemmer at planene skal bygges «i henhold til områdeplanen». FAU viser til at entreprisen for arbeidene som skal gjøres er i samsvar med kart og terreng i detaljreguleringsplanen, ikke i områdeplanen. Dette underbygges videre av at det er omsøkt 11 tiltak langs gang- og sykkelveien for å avvike fra områdeplanen, disse samsvarer med løsning som var på begrenset høring i fjor. Byggesak for mur ved skolen har saks nummer 202017768.

Den påbegynte gjennomføringen av tiltak «i tråd med områdeplanen» virker som en forhastet bestilling, som går på akkord med hva innbyggere, FAU og skole kan forvente av det offentlige som utbygger. Det vises også til at det i forbindelse med en utvidelse av planområdet i områdeplanen etter offentlig ettersyn ble gjennomført en begrenset høring hvor hverken skolen eller FAU ble varslet, noe de har krav om, FAU har derfor henstilt om at denne utvidelsen reverseres, noe som nå er til behandling hos statsforvalteren. Paradis skole har i dag 4 mål uteareal, mens kravet er 20 mål. Skolen mistet helsevern godkjenning i 2018. Miljørettet helsevern har vist til at flytting av muren lenger inn på skoleplassen vil forverre akustikken og at de to trærne som står på skoleplassen bør bevares.

1. Hva er status for «*Tunvegen – Jacob Kjødes veg, Gang- og sykkelveg*» (Arealplan-ID 4601_65020000).»?
2. Vil byrådet undersøke om fylkeskommunen har satt i gang arbeid i henhold til områdeplanen, eller i henhold til kart og tegninger i forslag til detaljregulering?
3. Er det etter byrådets oppfatning god saksbehandling å innvilge en rekke dispensasjoner til en områdeplan, i stedet for at reguleringsplan som har vært arbeidet med i mange år fullføres? Hvordan vil byrådet sikre at byggesaker for å

realisere en detaljplan utbygger ikke har sendt til behandling ikke blir vedtatt administrativt som en rekke selvstendige dispensasjoner til områdeplanen?

4. Er byrådet enig i at veiarbeidet bør stanses i påvente av behandlingen av den påbegynte detaljreguleringsprosessen som har pågått i seks år?
5. Står Paradis skole i fare for å miste helseverngodkjenning ved gjennomføring av planene?
6. FAU sier de ikke ble varslet i forbindelse med utvidelse av planområdet for områdeplanen rett før politisk vedtak. Statsforvalteren har også påpekt dette. Kan byrådet legge frem dokumentasjon på at varselet er sendt?
7. Etter Plan og bygningsloven skal planmyndighet sørge for at barn og unges interesser hensyn tas i planarbeidet. Dette uavhengig av skolens og FAU sine innspill. Kan byrådet legge frem dokumentasjon på hvordan dette ble ivaretatt når en allerede alt for liten skoleplass skal reduseres ytterligere?

I tillegg ber jeg om svar på følgende:

1. Vil det være mulig å føre sykkelveien ned før Paradis skole slik at den treffer den eksisterende sykkelveien nedenfor Paradis?
2. Hva ligger til grunn for vurderingen av behovet for en sykkelvei her når man har en eksisterende, parallell sykkelvei rett nedenfor skolen?»

Vårt svar:

Sidan fleire av desse spørsmåla er retta til Byrådet i Bergen, så er det ikkje naturleg for fylkeskommunen å svare dei ut, slik dei er formulert i denne saka.

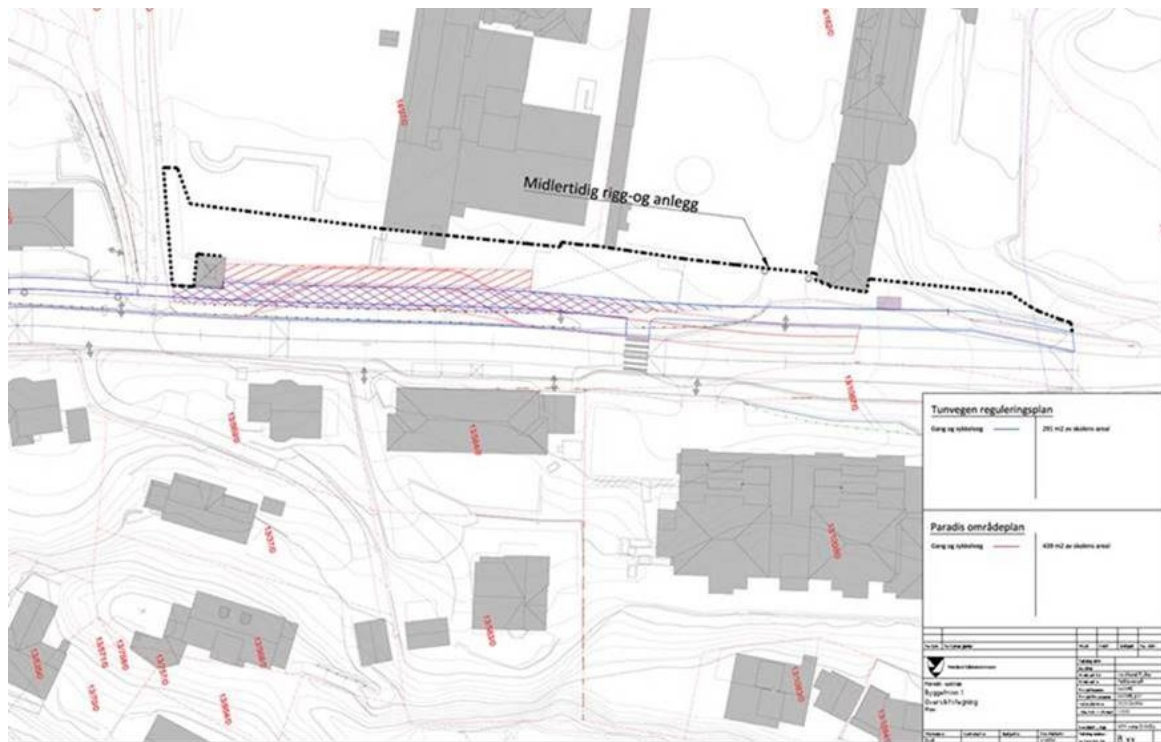
Fylkeskommunen vil opplyse om følgjande;

Reguleringsplan «Tunvegen-Jacob Kjødes veg, Gang- og sykkelveg» blir oversendt kommunen for endeleg godkjenning i løpet av våren. Målet er at den skal vedtakast i løpet av 2021.

Det stemmer at vi har starta arbeidet med bygging. Arbeidet er i tråd med kommande reguleringsplan. Sidan reguleringsplanen ikkje er godkjent legg vi områdeplan til grunn og har søkt dispensasjon der det er nødvendig. Dette for å halde framdrifta i prosjektet. Uavklart finansiering har blant anna medført forseinking av oppstart av prosjektet. Det blir kun starta arbeid i godkjent område og der ein har fått dispensasjon frå områdeplan.

I reguleringsplanen ligg den inne ein reduksjon av skulearealet med 291 m². I områdeplanen var det lagt opp til ein reduksjon på 439 m². Det betyr at vi no legg opp til ein mindre reduksjon av skuleplassen enn tidlegare planlagt. I reguleringsplanen legg ein til rette for at det kan etablerast sykkelveg med langsgåande fortau fram til gangfeltet over Statsminister Michelsens veg, samt vidare fram til tidlegare Fana Gymnas. Dette blir vurdert å vere enklast kopling til sykkelstamvegen ved Fjøsanger via Statsminister Michelsens veg.

Viser til figuren nedanfor. Blå strek viser reguleringsplan, raud strek viser områdeplan og svart strek viser rigg området. Riggområdet er midlertidig areal som vi treng i anleggsfasen og som vil bli tilbakeført når vi er ferdig med bygginga.



Sykkelveg med fortau er lagt der den ligg i dag på grunn av innspel frå tidlegare FAU representantar. Det var FAU og politiet som den gong bad om utviding av områdeplan for å ta høgde for at sykkelvegen skulle ligge der den nå er planlagt. Sykkelvegen låg ikkje inne i den opprinnelege områdeplan frå 2014.

I dag ser vi at det er fordel at sykkelveg med fortau er lagt der den ligg no, både i forhold til eksisterande høgder og til kopling mot sykkelstamvegen mot Fjøsanger.

Elles vil vi opplyse at vi har eit godt samarbeid med Bergen kommune og vi har ei felles interesse av å løyse denne saka i samsvar med regelverket også i forhold til involvering undervegs i planprosessen.

SI 10/21 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Krysset Gravdalsveien-Sjøkrigsskoleveien for mjuke trafikantar

I e-post dagsett 10. februar stiller representant Silja Ekeland Bjørkly (H) spørsmål om krysset Gravdalsveien-Sjøkrigsskoleveien i Bergen kommune. Ho skriv:

I Bergensavisen frå den 1. februar kan vi lese om bebuarar som gjennom 40 år har kjempa for eit fotgjengarovergangsfelt i krysset Gravdalsveien/Sjøkrigsskoleveien. Vegen vert nytta som skuleveg for fleire skuleborn, og mange må krysse vegen for å komme seg til skulen. Som eit trafiktryggingstiltak har ein omgjort vegen til forkøyrsvog. Ifølgje bebuarar har dette ført til auka fart. Ifølgje artikkelen er fylkeskommunen kjend med at vegen har vore eit problem for bebuarar i ein årrekke. Det vert og sagt at fylkeskommunen ønskjer å gjere noko med krysset, og betre forholda for mjuke trafikantar.

Spørsmål:

Når er det planlagt å gjere noko med krysset og betre høva for mjuke trafikantar i Gravdalsveien?

Svar frå fylkesdirektøren

Fv. 5206 Gravdalsveien er ca. 750 m lang. Vegen har fartsgrense 50 km/t, og årstdøgntrafikken ligg mellom 5000 køyretøy ved Lyderhornsveien og 2000 køyretøy ved snuplassen i Gravdal. Det er busstilbod på strekninga. Det er ikkje registrert trafikulykker med personskade etter 2010. Det langsgåande tilbodet til mjuke trafikantar er ein-sidig fortau som går over i gang- og sykkelveg på siste delen. Det er dels smalt fortau på deler av strekninga.

Det er gangfelt ved idrettsanlegget ca. 100 m vest for Lyderhornsveien, men det er elles ikkje merka gangfelt andre stader i Gravdalsveien. For kryssområdet med kommunal veg Sjøkrigsskoleveien er det gjennomført registreringar av kryssingsaktivitet mm., og det er avklart at det er fagleg grunnlag for gangfelt.

Det er trong for oppgradering av det langsgåande tilbudet for mjuke trafikantar i Gravdalsveien, men det ligg ikkje føre ferdige planar. Strekninga frå Lyderhornsveien og fram til krysset med kv Sjøkrigsskoleveien vert omfatta av pågåande privat planarbeid for Simonsviken næringsområde (tidl. Blikkvalseverket) der tilbod til gåande/syklende er ein del av planavklaringa. Dette planarbeidet er so langt ikkje ferdig, slik at eit oppgradert langsiktig tilbod vil kunne ligge ein del fram i tid.

Med omsyn til krysset med Sjøkrigsskoleveien der framtidig løysing også er tenkt avklart i planarbeidet for Simonsviken, vil fylkesdirektøren gjennom Miljøløftet vurdere avgrensa tiltak i kryssområdet med føremål å etablere eit gangfelt. Med atterhald om finansiering og evt. uføresette tilhøve kan tiltak tidlegast vere realisert i 2022.

SI 11/21 Spørsmål frå Aafløy (UA) - Beplantning langs fylkesveier og gang- og sykkelveier med hensyn til pollenallergikere

I e-post av 11.2.2021 frå Trym Aafløy (UA) står det som følgjer og det er stilt følgjande spørsmål:

Tre er vakkert. Det som er vakkert, øker trivselen og det kan igjen ha positive virkningar på helsen vår. Men pollenallergi er en folkesykdom som er svært utbredt i Norge. Store deler av befolkningen får store plager i sesongen der bjørketrær pollinerer, og mange innbyggere i alle aldre må holde seg innendørs i perioder. Norges Astma- og Allerfiorbund antar at over 20 % av befolkningen har en mer eller mindre alvorlig pollenallergi dvs ca 1 million nordmenn. og det ser ut som om flere og flere får sykdommen.

Ifølge tall fra GA2LEN (Global Allergy and Asthma European Network) er forekomsten av pollenallergi blant yngre skolebarn på 10–20 prosent, og 15– 30 prosent hos tenåringer. Trepollen kan spres milevis. Særlig gjelder dette bjørkepollen, som ved stabile, sørøstlige vinder kan spres for eksempel fra områder i Sør-Finland og Baltikum til Nord-Norge. Hos personer som har astma har cirka 80 prosent også en form for pollenallergi, og cirka 15–30 prosent av pollenallergikerne har astma, og pollenallergi kan utløse eller forverre astma.

Langs våre veier ferdes mange, og stadig flere til fots eller på sykkel med nyanlagte sykkeltraseer. Det er imidlertid plantet bl.a. mye bjørketrær som vil føre til store helseplager for mange innbyggere i pollinerings sesong. Mange ville derfor hatt glede av at det heller ble plantet trær som ikke gir plager til pollenallergikere.

Def. Universell utforming: «er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming» (Aslaksen et.al., 1997)

«Planter i barnemiljøer Å tilrettelegge grønne miljøer for alle, også for miljøhemmede (personer med astma, allergi og annen overfølsomhet) er viktig – spesielt i barnemiljøer. Et godt grønt miljø er helsebringende og viktig for vekst og utvikling. Siden det finnes planter som er giftige eller som kan gi allergi, er valg av planter, busker og trær av stor betydning. For å kunne forebygge allergi må individet utvikle et velfungerende immunsystem. Det betyr at individet må eksponeres for allergener. Men dersom individet allerede er blitt allergisk, er det viktig å redusere/unngå eksponering for allergener som kan gi symptomer og plager. Siden ca. 50 % av pollen fra trær faller ned i nærområdet, bør bjørk unngås i utelekeområdet til barna.»

ALLERGENE POLLEN

Disse treslagene har allergene pollen:

Bjørk – inkludert hengebjørk, dvergbjørk og vanlig bjørk

Or – gråor og svartor, Hassel, Salix – selje, pil, vier

Spørsmål:

1. Hva kan Vestland fylkeskommune gjøre for å minimere plager for pollenallergikere når man velge tre- plantesorter for å forskjønne områder langs fylkets veier, herunder gang- og sykkelveier?
2. Vil Vestland Fylkekommune forebygge bruk at allergifremkallende trær i anbud der en bruker eksterne leverandører?
3. Er fylkeskommunen enig i at man bør minimere bruk at allergifremkallende planter, og søke å sanere bjørk og andre allergifremkallende planter i fylkets veganlegg?

Vårt svar:

Vi skal ha fokus på universell utforming når vi planlegg og bygger fylkeskommunale anlegg. Universell utforming er eit lovkrav. Omsyn til allergikarar er ein del av universell utforming. Vi skal ta omsyn til folk som bur og ferdast langs veg. Vi skal ikkje plante allergifremmande planter i område der det ferdast/oppheld seg mange menneske. Det finst mange gode tre og busker som ikkje er allergifremmande. Vi kan lage vakre grøntanlegg utan å bruke dei treslaga som spreier allergifremmande pollen.

SI 12/21 Spørsmål frå Brosvik (KrF) - Skuleveg ved Leiknes skule i Alver

Brosvik frå Krf stilte i e-post frå 12. februar spørsmål om skulevegen på Leiknes, fv. 5452 i Alver kommune. Bakgrunnen for spørsmålet er ei bekymringsmelding frå ei bekymra mor. Brevet ligg vedlagt.

Brosvik skriv :

Er vegen prioritert i trafikktryggingsplanen til Alver kommune, og er det planar om utbetring av denne vegen frå fylket si side?

Når skulevegen i utgangspunktet er smal, og vi har snørike vintrar med brøytekantar. Kva avtalar har vi må med kontraktør om vegbreidde som skal vere brøyt? Dette vil eg tru er eit generelt problem på fylkesvegane våre, og særleg der der skuleborna ikkje har gangveg, eller vegskulder, å gå på fram til busstopp.

Fylkesdirektøren sitt svar til Brosvik.

Saman med Alver kommune, lensmannskontoret i Nordhordland og Statens vegvesen, er Vestland fylkeskommune no i gang med ei eiga trafikksekringsutgreiing for Leiknes skulekrins. Arbeidsgruppa skal saman med skulen, barnehagen og velforeningar finne fram til stadar der det er, eller der det blir oppfatta å vere, trafikkfarleg, vurdere desse og foreslå både kortsiktige og langsiktige tiltak, samt utføre strakstiltaka innan ein 2-årsperiode. Utgreiinga skal vere ferdig til hausten. Det er satt av kr 0,5 mill. kr til strakstiltak i 2021 og det vil bli vurdert ytterlegare tiltak inn mot budsjettprosessen for 2022. Utover dette er det ikkje konkrete planar om utbetring av fv. 5452.

Alver kommune har ikkje utarbeidd ein eigen trafikktryggingsplan. I Lindås kommune sin trafikksekringsplan for 2017-2020 er utbetring av vegen, inklusiv fortau, prioritert som nr 3 av totalt 13 fylkesvegtiltak med kostnadsramme under 10 mill. kr. Fylkesdirektøren meiner at dette er ein urealistisk låg kostnad for ei vegutbetring på rundt 1,1 km. I trafikksekringsplanen er det også prioritert 9 fylkesvegtiltak med kostnadsramme mellom 10 og 50 mill. kr, samt 6 fylkesvegtiltak med kostnadsramme over 50 mill. kr.

I avtalane med entreprenør om drift av vegnettet så skal det brøytast så langt ut som skulder er køyresterk, og det vil som regel seie kvitstripa pluss litt til. Kontrakten er dimensjonert for å fjerna snø ved «normal vinter» (årleg ryddebehov). I år har det vore mykje snø, som då kan medføre redusert gå- og køyreareal for ein kortare periode. Ut frå byggherren sine

observasjonar og entreprenøren sin eigenkontroll meiner vi at det har vore akseptable forhold på strekninga.

SI 13/21 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Gardsturisme Unneland

Representanten **Silja Bjørkly** (H) har stilt slik spørsmål:

Viser til sak i Bergensavisen fredag 12.februar om ei gard på Unneland i Bergen kommune der Vestland fylkeskommune ikkje vil gje dispensasjon til å drive gardsturisme og overnatting for arbeidarar.

Spørsmål:

1. Kan administrasjonen gjere greie for saka?
2. Kva er vidare prosess? Vil ei eventuell dispensasjonssøknad verte politisk handsama?

Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Det er søkt om bruksendring av driftsbygning og høyløe til heilårleg overnattingstilbod og bevertning på Solneset gard på Unneland i Bergen kommune. Tiltaka er allereie gjennomført og det er såleis søkt om legalisering. Vi har fått saka til uttale frå Bergen kommune fordi tiltaka krev dispensasjon frå kommuneplanens arealdel vedkomande LNF - føremål og plankrav. Infrastruktur og vegavdelinga uttalar seg til dispensasjonssøknadar som vedkjem vårt saksområde.

Plan- og bygningsetaten ga avslag på søknad den 11.05.2020. Vedtaket vart deretter påklaga av tiltakshavar Frode Bergo Larsen, og Byråd for klima, miljø og byutvikling tok klagen til følge i vedtak av 12.08.2020. Avdeling for infrastruktur og veg klaga på vedtaket til byråden i brev av 23.09.2020.

Når vi får inn ein ny sak må vi vurdere tiltaket etter gjeldande forskrifter og regelverk. Grunngevinga i klagen frå infrastruktur og veg går i hovudsak på omsynet til trafikktryggleik. Fylkesvegen er smal ved egedomen og det manglar tilbod til mjuke trafikantar. Utfordringa her er at bygningane ligg tett på fylkesvegen. Det er allereie omfattande aktivitet på garden, som mellom anna er besøksgard og tilbyr parkering til campingbilar.

Vi meiner at bruksendring frå driftsbygning til heilårleg hotellverksemd vil føre til auka trafikk. Dersom det skal skje nye tiltak på egedomen som medfører endring i trafikkbilete, vurderer avdeling for infrastruktur og veg at dette bør skje gjennom ein reguleringsplanprosess. Gjennom ein planprosess sikrar ein brei medverknad og ein heilskapleg vurdering av området, under dette løysingar for trafikksituasjonen.

Spørsmål 2:

Kommunen er planmynde i dispensasjonssøknader etter plan- og bygningslova, medan fylkeskommunen har uttalerett i saker som vedkjem vårt saksområde. Uttaler til dispensasjonssøknader vert ikkje behandla politisk i Vestland fylkeskommune. Mynde er delegert til fylkesrådmannen i Vestland fylkeskommune sitt «Reglement for folkevalde organ og delegering». Mynde er vidare delegert administrativt til avdeling for infrastruktur og veg. Avdelinga uttalte seg kritisk til dispensasjon i denne saka.

I kommunen er saka behandla politisk to gonger. Tiltakshavar klaga på avslag på dispensasjonssøknad, og Byråd for klima, miljø og byutvikling behandla tok klagen til følge. Avdeling for infrastruktur og veg i fylkeskommunen klaga på vedtaket til byråden. Mynde til å klage på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova er også delegert til administrasjonen i delegeringsreglementet. Klagen frå fylkeskommunen vart politisk behandla av Utval for miljø og byutvikling i kommunen. Utvalet vedtok å ikkje ta klagen til følge, og saka vil difor bli sendt til endeleg avgjerd hos Statsforvaltaren i Vestland.

SI 14/21 Spørsmål frå Hammer (SV) - Oppfølging etter sykkelulykke i Lyderhornvegen 2018

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

Etter innspel frå Syklistenes Landsforening Bergen og omland ønskjer eg å stille spørsmål om kva fylkeskommunen har gjort, og tenkt å gjere, som oppfølging etter sykkelulykke i Lyderhornvegen i 2018.

Den 21. august 2018 ca. kl. 1500 vart ein syklist påkjørt i Lyderhornveien. Syklisten kom syklande på gang- og sykkelvegen som går parallelt med Lyderhornveien, som er forkjøringsveg. Han sykla i retning frå Loddefjord, på veg til Åsane. Samtidig køyrte det ein lastebil i samme retning på Lyderhornveien, på veg til Tennebekk næringspark («Tennebekk»). Da lastebilen svingte av frå Lyderhornveien mot Tennebekk, kolliderte syklisten og lastebilen. Syklisten og hans sykkel havna under lastebilen, og syklisten vart påført store personskadar. Denne har nå vore i rettsvesenet, og dom vart avsagt 22.12.2020 i Bergen Tingrett.

Dommen diskuterer vikepliktsreglar for lastebilføreren, syklisten, tilstrekkeleg og riktig skilting, og ei rekke andre tiltak.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- I lys av dommen, og alvoret i ulykka, kva for tiltak har fylkeskommunen gjort, og kva for tiltak vil fylkeskommunen gjere for å utbetre dette risikopunktet og gjere det tryggare for syklistar, gåande og for bilistar.

Svar frå fylkesdirektøren:

Næringsområdet på Tennebekk har utkøyring til fv. 558 Lyderhornveien som er fylkesveg. Dette punktet var eit definert ulykkespunkt (4 trafikkulykker innafor 100m strekning i løpet av 5 års perioden 2014-18), og også eit punkt som er avdekket og foreslått utbetra i samband med sykkelveginspeksjon. Som følgje av dette vart det i 2020 igangsett arbeid for å vurdere tiltak som skal betre trafikktryggleiken både på kort og på lang sikt:

1. Vestland fylkeskommune har over tid i samråd med Statens vegvesen vurdert tiltak som på kortare sikt skal betre trafikktryggleiken i dette kryssområdet. Gang- og sykkelvegen langs fv. 558 Lyderhornveien på dette strekket representerer også riksvegtilbod for sykkel langs rv. 555 mot Loddefjord og vidare vestover. I hovudsak omfattar dei kortsiktige tiltaka ei mindre omlegging av gang- og sykkelvegen gjennom kryssområdet, oppgradering av veglys, samt skilting og oppmerking. Målet er å få gjennomført desse tiltaka i løpet av sommar/haust 2021.
2. Ei langsiktig og trafikksikker løysing for strekninga forbi kryssområdet på Tennebekk er eit prioritert tiltak i handlingsprogrammet til Miljøløftet. Området er omfatta av reguleringsplan frå 1980-talet, og nye løysingar vil medføre arealinngrep som må avklarast gjennom ein formell reguleringsplan. Gjennom planarbeidet skal det avklarast framtidig utforming av gang- og sykkeltilbod, alternative tilkomst- og kryssutformingar, kanalisering/ passeringslomme, kollektivtilbod, mv. Planleggingsarbeidet i regi av Vestland fylkeskommune vart innleia hausten 2020, og status for arbeidet er at det skal vere oppstartmøte med planmynde Bergen kommune i løpet av februar 2021. Det er mål om å ha planvedtak i løpet av 2022.

SI 15/21 Spørsmål frå Hammer (SV) - Kvikkleire Kvinnherad

I e-post dagsett 14. februar stiller representant Marte Hammer spørsmål om fv. 500 og at denne vegen går over eit kvikkleireområde. Ho skriv:

«Som det står i saken så går fylkesvei 500 forbi/ over et kvikkleire-område på Tofte på Halsnøy, Kvinnherad kommune. Det er et boligfelt der. Over denne fylkesveien går tungtrafikken til ferjestøa på Ranavik/ Halsnøy. (Ranavik Skjersholmane). Som saken beskriver så er beboerne urolige, og det særlig siden hendelsen på Gjerdrum, nå i januar. Det faller oftere og oftere hol i veien, og det er også erosjon i ravine. Saken beskriver at kommunen har bestilt geologiske undersøkelser gjennom å ha engasjert konsulent. Fylkesveien er derimot Vestland fylke sitt ansvar. Spørsmål til samferdsledirektøren?

FV.500 er Vestland fylke sitt ansvar. Kva gjer vestland fylkeskommune i forhold til fylkesvegen og den auka trafikken som går der som følgje av ferjetrafikken? Sett i lys av risikoområdet, er det framleis ansvarleg å la ferjetrafikken gå over denne strekninga?»

Svar frå fylkesdirektøren

Utløysande faktorar for kvikkleireskred er i dei aller fleste tilfelle enten grave-/fyllingsarbeid, eller erosjon i bekkar eller andre vassvegar. Fylkesdirektør for infrastruktur og veg har ikkje kjennskap til at skred som har blitt utløyst av endra trafikkmengde på ein eksisterande veg, og vi ser ikkje på dette som ein faktor som bidrar til auka fare for kvikkleireskred.

Fylkesdirektøren ser som det viktigaste er å sikre området mot potensielle utløysingsmekanismar, då i hovudsak erosjon i bekken. I tillegg bør ein finne ut kvifor det har oppstått eit synkehol i området. Som skildra i RS-sak 20/2021 har Kvinnherad kommune starta med ytterlegare undersøkingar i kvikkleiresona. Fylkesdirektør for infrastruktur og veg har ein tett dialog med kommunen i denne saka.

Når det gjeld spørsmålet om ferjetrafikken over Halsnøy og kvikkleiresona så vil fylkesdirektøren kort orientere om at det er prosessar som kan føre til at ferjestøet på Ranavik blir flytta eller lagt ned. Det vart i 2018 utarbeida eit utkast til planprogram for innkorting av ferjesambandet Stord-Kvinnherad. Denne vart ikkje sendt på høyring grunna at Stord kommune ikkje ønska nye ferjestø på Stord-sida. Det har ikkje vore dialog etter dette om innkorting av ferjesambandet. Kommunane Stord, Kvinnherad og Tysnes har etter dette fått utarbeida eit forprosjekt for eit ferjefritt samband mellom Stord og Kvinnherad, kalla Sunnfast. Fylkesdirektøren vil be Kommunal- og moderniseringsdepartementet om gje eit anslag på ferjeavløysingsmidlar for eit slikt samband for å avklare om prosjektet let seg finansiere. Eit slikt samband vil gjere at ein legg ned dagens ferjesamband mellom Skjersholmane og Ranavik og ferjetrafikken over Halsnøy vil forsvinne. Ein føresetnad for Sunnfast er at E39 Stord - Os vert bygd.

Politiske saker

PS 10/21 Rammeplan for avkøyrslar og dispensasjonar frå byggegrenser

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet sluttar seg til rammeplanen slik den ligg føre og meiner at den gir eit godt grunnlag for å ivareta omsynet til trafikktryggleik i behandling av saker om avkøyrslar og dispensasjonar frå byggegrenser langs fylkesvegnettet i Vestland.
2. Fylkesutvalet ber om ei evaluering av rammeplanen i løpet av første halvår i 2023.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet sluttar seg til rammeplanen slik den ligg føre og meiner at den gir eit godt grunnlag for å ivareta omsynet til trafikktryggleik i behandling av saker om avkøyrslar og dispensasjonar frå byggegrenser langs fylkesvegnettet i Vestland.
2. Fylkesutvalet ber om ei evaluering av rammeplanen i løpet av første halvår i 2023.

PS 11/21 Invitasjon til å søkje om tilskot til generelt vedlikehald på fylkesvegar

Forslag til vedtak:

1. Auka tilskot til vedlikehald av fylkesvegar vert fordelt slik:

Type tiltak	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Rekkverk	15,050	21,500	35,050
Fjellsikring og stabilisering	6,400	12,400	19,900
EL-vedlikehald	2,300	2,800	4,300
Dekke	40,900	49,000	65,400
Diverse	11,450	14,450	16,400
Sum	76,100	100,150	141,050

2. Det vert høve til å gjere mindre justeringar i fordelinga av midlane basert på endeleg tildeling.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Auka tilskot til vedlikehald av fylkesvegar vert fordelt slik:

Type tiltak	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Rekkverk	15,050	21,500	35,050
Fjellsikring og stabilisering	6,400	12,400	19,900
EL-vedlikehald	2,300	2,800	4,300
Dekke	40,900	49,000	65,400
Diverse	11,450	14,450	16,400
Sum	76,100	100,150	141,050

2. Det vert høve til å gjere mindre justeringar i fordelinga av midlane basert på endeleg tildeling.

PS 12/21 Strategi for berekraftig mobilitet - rammeverk

Forslag til vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til rammene for arbeidet med strategi for berekraftig mobilitet slik det kjem fram i saka.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til rammene for arbeidet med strategi for berekraftig mobilitet slik det kjem fram i saka.

PS 13/21 Fordeling av FTU-midlar for 2021

Forslag til innstilling

1. I møte 12. januar 2021 fastsette hovudutval for samferdsel og mobilitet rammene for tilskotsordningane til trafikktrygging for 2021. Hovudutvalet vedtar fordelinga av dei resterande FTU-midlane for 2021 som følgjer:

Fordeling av FTU-midlar for 2021	
Post	Sum
Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk	1 450 000
Prosjekt Hjertesone	250 000
Trafikksikkerheitsprisen	50 000
Kunnskap, kompetanse og kampanjar	350 000
Felles ts-arrangement for avgangselevane i vgs.	150 000
Refleks	250 000
Trygg Trafikk - driftskostnadar (reise, kontorhald osv.)	300 000
Diverse	118 000
Totalsum	2 918 000
Tilgjengelege FTU-midlar etter vedtak av rammer for tilskotsordningane (SAMO 12/1-21)	2 918 000

Saksprotokoll i trafikktryggingsutvalet - 25.01.2021

Avrøysting

Fylkesdirektør sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Vedtak

I møte 12. januar 2021 fastsette hovudutval for samferdsel og mobilitet rammene for tilskotsordningane til trafikktrygging for 2021. Hovudutvalet vedtar fordelinga av dei resterande FTU-midlane for 2021 som følgjer:

Fordeling av FTU-midlar for 2021	
Post	Sum
Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk	1 450 000
Prosjekt Hjertesone	250 000
Trafikksikkerheitsprisen	50 000
Kunnskap, kompetanse og kampanjar	350 000
Felles ts-arrangement for avgangselevane i vgs.	150 000
Refleks	250 000
Trygg Trafikk - driftskostnadar (reise, kontorhald osv.)	300 000
Diverse	118 000
Totalsum	2 918 000
Tilgjengelege FTU-midlar etter vedtak av rammer for tilskotsordningane (SAMO 12/1-21)	2 918 000

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. I møte 12. januar 2021 fastsette hovudutval for samferdsel og mobilitet rammene for tilskotsordningane til trafikktrygging for 2021. Hovudutvalet vedtar fordelinga av dei resterande FTU-midlane for 2021 som følgjer:

Fordeling av FTU-midlar for 2021	
Post	Sum
Aktivitetsmidlar Trygg Trafikk	1 450 000
Prosjekt Hjertesone	250 000
Trafikksikkerheitsprisen	50 000
Kunnskap, kompetanse og kampanjar	350 000
Felles ts-arrangement for avgangselevane i vgs.	150 000
Refleks	250 000
Trygg Trafikk - driftskostnadar (reise, kontorhald osv.)	300 000
Diverse	118 000
Totalsum	2 918 000
Tilgjengelege FTU-midlar etter vedtak av rammer for tilskotsordningane (SAMO 12/1-21)	2 918 000

PS 14/21 Føringar ved utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering i Bergen

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet legg til grunn at det i Bergen sentrum er særleg viktig å sikre framkomst for mjuke trafikantar. Fortau langs fylkesveg skal primært nyttast av mjuke trafikantar.
2. Fylkesutvalet ønskjer å leggja til rette for uteservering på stader som er eigna for det, med vilkår som gjer at ein tar omsyn til fotgjengarar og serveringsstader. Ein føresetnad er at uteserveringa ikkje kjem i konflikt med hovudføremålet for fortausareala eller andre gjeldande regelverk.
3. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen ta initiativ til eit samarbeid med Bergen kommune og Statens vegvesen for å starta eit arbeid med fotgjengar-teljingar i Bergen sentrum. Målet er å få betre kunnskap om behovet for fritt ferdselsareal for gåande.

Saksprotokoll i Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne - 03.02.2021

Trude Brosvik (Krf) sette, på vegne av rådet, fram slikt forslag:

«RMNF er glade for at innstillinga i saka så tydeleg prioriterer mjuke trafikantar. RMNF vil særleg peike på at ansvaret for menneske med nedsett funksjonsevne vert vektlagt når ein vurderer utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering»

Kjell Gitton Håland (A) sette, på vegne av rådet, fram slikt tilleggssforslag:

«RMNF er spørjande til vedtak i fylket si klagenemnd som har gjeve klagarar delvis medhald til meir areal. Dette går utover tilgjengeleg fortausareal for mjuke trafikantar / menneske med nedsett funksjonsevne»

Avrøysting

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne kjem med følgjande uttale:

1. RMNF er glade for at innstillinga i saka så tydeleg prioriterer mjuke trafikantar. RMNF vil særleg peike på at ansvaret for menneske med nedsett funksjonsevne vert vektlagt når ein vurderer utleige av fylkeskommunale fortau til uteservering.
2. RMNF er spørjande til vedtak i fylket si klagenemnd som har gjeve klagarar delvis medhald til meir areal. Dette går utover tilgjengeleg fortausareal for mjuke trafikantar / menneske med nedsett funksjonsevne.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt:

Fylkesutvalet føreset at ein har tett dialog med aktuelle leigetakarar for å finne gode løysingar som kan sikre behovet både for næringsinteressene og framkome for mjuke trafikantar.»

Arve Helle (A) sette på vegner av A, MDG, SV, Sp og Krf fram slikt forslag:

«Nytt punkt:

FV 585 langs Torget i Bergen sentrum er eit område der ein av erfaring veit at det er utfordrande å sameine interessene både til næringslivet og mjuke trafikantar. Fylkesrådmannen vert beden om å sjå på om det er noko fylkeskommunen kan vurdere å gjere for å betre tilhøva for begge interessegrupper i dette området; til dømes plassering av busshaldeplass med tilhøyrande venteområde og den fysiske utforminga av eksisterande fortau.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.
Djuvik sitt forslag vart vedteke mot ei røyst (Sp).
Helle sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet legg til grunn at det i Bergen sentrum er særleg viktig å sikre framkomst for mjuke trafikantar. Fortau langs fylkesveg skal primært nyttast av mjuke trafikantar.
2. Fylkesutvalet ønskjer å leggja til rette for uteservering på stader som er eigna for det, med vilkår som gjer at ein tar omsyn til fotgjengarar og serveringsstader. Ein føresetnad er at uteserveringa ikkje kjem i konflikt med hovudføremålet for fortausareala eller andre gjeldande regelverk.
3. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen ta initiativ til eit samarbeid med Bergen kommune og Statens vegvesen for å starta eit arbeid med fotgjengar-teljingar i Bergen sentrum. Målet er å få betre kunnskap om behovet for fritt ferdselsareal for gåande.
4. Fylkesutvalet føreset at ein har tett dialog med aktuelle leigetakarar for å finne gode løysingar som kan sikre behovet både for næringsinteressene og framkome for mjuke trafikantar.
5. FV 585 langs Torget i Bergen sentrum er eit område der ein av erfaring veit at det er utfordrande å sameine interessene både til næringslivet og mjuke trafikantar. Fylkesrådmannen vert beden om å sjå på om det er noko fylkeskommunen kan vurdere å gjere for å betre tilhøva for begge interessegrupper i dette området; til dømes plassering av busshaldeplass med tilhøyrande venteområde og den fysiske utforminga av eksisterande fortau.

PS 15/21 Høyring av framlegg til omklassifisering av ulike delar av E39 i Alver og Bergen kommune

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tilrår at følgjande strekningar av E39 vert omklassifiserte til fylkesveg:
 - Ev39 hp73 m32000 - m32102 (Hjelmås)
 - Ev39 hp72 m32000 - m32095 (G. Eknes industri)
 - Ev39 hp490 m0 - m77 (Klauvaneset)
2. Fylkesutvalet tilrår at følgjande strekningar av E39 framleis skal vere klassifiserte som riksveg:
 - Ev39 hp74 m3200 - m32092, Ev39 hp808 m31000 - m31059, Ev39 hp808 m14000 - m14018 (Hillesvåg)
 - Ev39 hp71 m32000 - m32068, Ev39 hp806 m31000 - m31034 (Ostereidet senter)

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet tilrår at følgjande strekningar av E39 vert omklassifiserte til fylkesveg:

- Ev39 hp73 m32000 - m32102 (Hjelmås)
 - Ev39 hp72 m32000 - m32095 (G. Eknes industri)
 - Ev39 hp490 m0 - m77 (Klauvaneset)
2. Fylkesutvalet tilrår at følgjande strekningar av E39 framleis skal vere klassifiserte som riksveg:
- Ev39 hp74 m3200 - m32092, Ev39 hp808 m31000 - m31059, Ev39 hp808 m14000 - m14018 (Hillesvåg)
 - Ev39 hp71 m32000 - m32068, Ev39 hp806 m31000 - m31034 (Ostereidet senter)

PS 16/21 Handlingsprogram for kollektiv - tiltak 2021

Forslag til innstilling

Fylkestinget vedtek gjennomføring av tiltak for kollektiv 2021 slik det kjem fram i saka. Tiltaka følgjer opp dei to gjeldande styringsdokumenta Regional transportplan for Sogn og Fjordane og Kollektivstrategi for Hordaland, med tilhøyrande handlingsprogram for 2020-2023, samt nye tiltak knytt til politiske vedtak frå 2020.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkestinget

Fylkestinget vedtek gjennomføring av tiltak for kollektiv 2021 slik det kjem fram i saka. Tiltaka følgjer opp dei to gjeldande styringsdokumenta Regional transportplan for Sogn og Fjordane og Kollektivstrategi for Hordaland, med tilhøyrande handlingsprogram for 2020-2023, samt nye tiltak knytt til politiske vedtak frå 2020.

PS 17/21 Budsjett 2021 - Fordeling av løyving til mindre utbetringar

Forslag til vedtak

1. Ufordelt løyving til mindre utbetringar på 21,1 mill. kr vert fordelt slik:

Område/veg	Beløp i heile tusen kr
Fv. 5724 Oldedalen	3 000
Fv. 550 Aga - Kråkevik	600
Fv. 616 Kalvåg-Klubben	1 300
Fv. 5742 Tvinnereim – Rand, Stryn kommune	1 300
Fv. 5723 Lodalen, Stryn kommune	2 900
Fv. 550 Ytre Ædna	5 000
Ufordelt pott til samarbeidstiltak/spleiselag	7 000
SUM	21 100

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Ufordelt løyving til mindre utbetringar på 21,1 mill. kr vert fordelt slik:

Område/veg	Beløp i heile tusen kr
Fv. 5724 Oldedalen	3 000
Fv. 550 Aga - Kråkevik	600
Fv. 616 Kalvåg-Klubben	1 300
Fv. 5742 Tvinnereim – Rand, Stryn kommune	1 300
Fv. 5723 Lodalen, Stryn kommune	2 900
Fv. 550 Ytre Ædna	5 000
Ufordelt pott til samarbeidstiltak/spleiselag	7 000
SUM	21 100

PS 18/21 Fv. 5156 Åsen - Helleskaret, endringar i investeringsprosjektet

Forslag til innstilling/vedtak

- Løyving til investeringsprosjektet Åsen - Helleskaret vert auka med 17,6 mill. kr, frå 121,2 mill. 2021-kr til 138,8 mill. 2021-kr. Auken vert lagt inn i med 12,6 mill. kr i 2023 og med 5 mill. kr i 2024.
- Fylkestinget aksepterer at nytt kostnadsoverslag vert lagt til grunn for kostnadsdelinga 1/3 på fylkeskommunen og 2/3 på Bjørnafjorden kommune. Fylkestinget aksepterer også deling av risiko i prosjektet på følgjande vilkår:
 - Det vert sett i gang skoghogst og ytterlegare grunnundersøkingar. Etter at dette er gjennomført skal fylkesrådmannen vurdere kostnadsoverslaget på nytt. Viss prosjektkostnaden framleis er innafor 138,8 mill. kr +/- 10 % vil prosjektet fortsette. Viss det er overskridingar må fylkesrådmannen diskutere vidare framdrift med Bjørnafjorden kommune og kome attende til fylkestinget med ei ny sak.
 - Bjørnafjorden kommunen får ikkje refundert påløpte kostnader dei har hatt så langt i samband med planlegginga av prosjektet.
- Auken i prosjektkostnad vert finansiert slik:
 - Auka tilskot frå Bjørnafjorden kommune med 8,1 mill. kr, frå 66,8 mill. kr til 74,9 mill. kr
 - Auka låneopptak med 6,9 mill. kr, frå 30,6 mill. kr til 37,5 mill. kr
 - Auka meirverdiavgiftskompensasjon med 2,6 mill. kr, frå 23,8 mill. kr til 26,4 mill. kr.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

- Løyving til investeringsprosjektet Åsen - Helleskaret vert auka med 17,6 mill. kr, frå 121,2 mill. 2021-kr til 138,8 mill. 2021-kr. Auken vert lagt inn i med 12,6 mill. kr i 2023 og med 5 mill. kr i 2024.
- Fylkestinget aksepterer at nytt kostnadsoverslag vert lagt til grunn for kostnadsdelinga 1/3 på fylkeskommunen og 2/3 på Bjørnafjorden kommune. Fylkestinget aksepterer også deling av risiko i prosjektet på følgjande vilkår:
 - Det vert sett i gang skoghogst og ytterlegare grunnundersøkingar. Etter at dette er gjennomført skal fylkesrådmannen vurdere kostnadsoverslaget på nytt. Viss prosjektkostnaden framleis er innafor 138,8 mill. kr +/- 10 % vil prosjektet fortsette. Viss det er overskridingar må fylkesrådmannen diskutere vidare framdrift med Bjørnafjorden kommune og kome attende til fylkestinget med ei ny sak.

- Bjørnafjorden kommunen får ikkje refundert påløpte kostnader dei har hatt så langt i samband med planlegginga av prosjektet.
3. Auken i prosjektkostnad vert finansiert slik:
- Auka tilskot frå Bjørnafjorden kommune med 8,1 mill. kr, frå 66,8 mill. kr til 74,9 mill. kr
 - Auka låneopptak med 6,9 mill. kr, frå 30,6 mill. kr til 37,5 mill. kr
 - Auka meirverdiavgiftskompensasjon med 2,6 mill. kr, frå 23,8 mill. kr til 26,4 mill. kr.

PS 19/21 Alternativ løysing for BT5 i Eidsvåg slaktehustomten - privat planforslag - Åsane bydel, Bergen kommune

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet stør byrådet i Bergen sin avgjerd, og rår sterkt i frå ei vidareføring av Eidsvåg senter AS sitt alternative forslag for BT5 i Eidsvåg.
2. Fylkesutvalet sluttar seg til vurderingane til fylkesrådmannen knytt til kostnader, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering;
 - a. Anleggsgjennomføringa i forslaget inneber omleggingar av hovudvegnettet mot Åsane av eit betydeleg omfang som med stort sannsyn vil gje prosjektet store forseinkingar og konsekvensar i ein lang anleggsperiode.
 - b. Det alternative forslaget vil gje svært store meirkostnader knytt til fordyrande element, kompleksitet og forseinkingar.
 - c. Med gjeldande finansieringsordning vil tilleggslysingar ut over kostnadsrammene måtte dekkast inn med auka bruk av bompengar eller medføre at prosjektet ikkje vert realisert.
3. Fylkesutvalet er positivt til privat planarbeid for vidare byutvikling ved Eidsvåg lokalsenter, men legg til grunn at dette ikkje må føre til forseinkingar eller meirkostnader for bybaneprojektet eller omfattande bindingar for det offentlege planarbeidet for Bybanen til Åsane. Fylkesutvalet legg til grunn prinsipp om at der gevinsten av eit tiltak fyrst og fremst ligg hos ein privat part, bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket.
4. Ved ei vidareføring av forslaget frå Eidsvåg senter AS vil Fylkesutvalet måtte vurdere å gå imot planforslaget.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 17.02.2021

Jenny Følling (Sp) sette på vegner av Sp, MDG, A, SV og Krf fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet ønskjer å realisere bybanen til Åsane og understrekar betydninga av kontinuerleg utbygging av BT5.
2. Fylkesutvalet sluttar seg til fylkesrådmannen sine bekymringar når det gjeld kostnader, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering av bybanen, og rår ifrå å vidareføre Eidsvåg senter AS sitt alternative framlegg for BT5 i Eidsvåg:
 - a. Framlegget inneber i anleggsgjennomføringa omleggingar av hovudvegnettet mot Åsane av eit betydeleg omfang som med stort sannsyn vil gje prosjektet store forseinkingar og konsekvensar i ein lang anleggsperiode.
 - b. Det alternative framlegget vil gje store meirkostnader knytt til fordyrande element, kompleksitet og forseinkingar.
 - c. Forslaget baserer seg på løysingar med fråvik frå vegnormalane og det er uklart om vegdirektoratet vil gje aksept til desse fråvika.

d. Med gjeldande finansieringsordning vil tilleggsløysingar ut over kostnadsrammene måtte dekkast inn med auka bruk av bompengar, alternativt risikere at prosjektet ikkje vert realisert.

3. Fylkesutvalet er positive til privat planarbeid for vidare byutvikling ved Eidsvåg lokalsenter, men legg til grunn at dette ikkje må føre til forseinkingar eller meirkostnadar for bybaneprojektet eller omfattande bindingar for det offentlege planarbeidet for Bybanen til Åsane. Fylkesutvalet legg til grunn prinsipp om at dersom gevinsten av eit tiltak fyrst og fremst ligg hos ein privat part, bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket, også meirkostnadar som det private tiltaket medfører for utbygginga samla sett.

4. Bybaneutbygginga er eit økonomisk spleiselag og fylkesutvalet meiner planarbeidet må sikra at kostnadsnivået for BT5 vert halde lågast mogeleg.»

Frank Willy Djuvik sette på vegner av Frp, H og UA fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet syner til vurderingane til fylkesrådmannen knytt til kostnadar, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering;

a. Anleggsgjennomføringa i forslaget inneber omleggingar av hovudvegnettet mot Åsane av eit betydeleg omfang som kan gje prosjektet forseinkingar og konsekvensar i ein lang anleggsperiode. Ein ber om at framdrift og kostnadskontroll vert vektlagt i handsaminga av forslaget.

b) Forslaget baserer seg på løysingar med fråvik frå vegnormalane og det er uklart om vegdirektoratet vil gje aksept til desse fråvika.

2. Fylkesutvalet er positive til privat planarbeid for vidare byutvikling ved Eidsvåg lokalsenter, men legg til grunn at dette ikkje må føre til forseinkingar eller meirkostnadar for bybaneprojektet eller omfattande bindingar for det offentlege planarbeidet for Bybanen til Åsane. Fylkesutvalet legg til grunn prinsipp om at dersom gevinsten av eit tiltak fyrst og fremst ligg hos ein privat part, bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket, også meirkostnadar som det private tiltaket medfører for utbygginga samla sett.

3. Bybaneutbygginga er eit økonomisk spleiselag og fylkesutvalet meiner planarbeidet må sikra at kostnadsnivået for BT5 vert halde lågast mogeleg, og at eventuelle endringar ikkje medfører auka bompengar.»

Avrøysting

Det vart ikkje røysta over fylkesrådmannen si innstilling. Djuvik sitt forslag fekk 6 røyster (Frp, H og UA) og fall. Følling sitt forslag vart vedteke mot 6 røyster (Frp, H og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet ønskjer å realisere bybanen til Åsane og understrekar betydninga av kontinuerleg utbygging av BT5.

2. Fylkesutvalet sluttar seg til fylkesrådmannen sine bekymringar når det gjeld kostnadar, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering av bybanen, og rår ifrå å vidareføre Eidsvåg senter AS sitt alternative framlegg for BT5 i Eidsvåg:

a. Framlegget inneber i anleggsgjennomføringa omleggingar av hovudvegnettet mot Åsane av eit betydeleg omfang som med stort sannsyn vil gje prosjektet store forseinkingar og konsekvensar i ein lang anleggsperiode.

b. Det alternative framlegget vil gje store meirkostnadar knytt til fordyrande element, kompleksitet og forseinkingar.

c. Forslaget baserer seg på løysingar med fråvik frå vegnormalane og det er uklart om vegdirektoratet vil gje aksept til desse fråvika.

d. Med gjeldande finansieringsordning vil tilleggsløysingar ut over kostnadsrammene måtte dekkast inn med auka bruk av bompengar, alternativt risikere at prosjektet ikkje vert realisert.

3. Fylkesutvalet er positive til privat planarbeid for vidare byutvikling ved Eidsvåg lokalsenter, men legg til grunn at dette ikkje må føre til forseinkingar eller meirkostnadar for bybaneprojektet eller omfattande bindingar for det offentlege planarbeidet for Bybanen til Åsane. Fylkesutvalet legg til grunn prinsipp om at dersom gevinsten av eit tiltak fyrst og fremst ligg hos ein privat part, bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket, også meirkostnadar som det private tiltaket medfører for utbygginga samla sett.

4. Bybaneutbygginga er eit økonomisk spleiselag og fylkesutvalet meiner planarbeidet må sikra at kostnadsnivået for BT5 vert halde lågast mogeleg.