

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	Fylkesutvalssalen, Fylkeshuset, Sandslihaugen 30, Bergen
Dato:	16.11.2021
Tid:	09:00-14:45

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Arve Helle	Medlem	A
Per Jarle Kosior Valvatne	Medlem	A
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Jenny Ellaug Følling	Medlem	SP
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP
Mona Høgli	Medlem	MDG
Trude Brosvik	Medlem	KRF
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H
Gunnar Moland	Medlem	H
Trym Helge Aafløy	Medlem	UA
Frank Willy Pedersen Djuvik	Medlem	FRP
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
------	----------	---------------

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Olav Magnus Hammer		A

Merknader**Frå administrasjonen møte:**

Namn	Stilling
	Avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport
	Avdelingsdirektør infrastruktur og veg
	Direktør Skyss
	Møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 21/21	Godkjenning innkalling og sakliste		
GK 22/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 26. oktober 2021	2019/149	
	Referatsaker		
RS 98/21	Investeringsprogram til Regional transportplan - Vidare framdrift	2021/52325	
RS 99/21	Fv 49 Tokagjelet - Forprosjekt - Finansiering	2020/56359	
RS 100/21	Bankkort som betalingsmiddel i buss	2021/52529	
RS 101/21	Fylkesvegen over fjellet	2021/2227	
	Skriftlege spørsmål		
SI 44/21	Spørsmål frå Hammer (SV) - Vedlikehold sykkelvei Øvre Kråkenes høst og vinter	2020/203	
	Politiske saker		
PS 86/21	Regional transportplan	2020/36671	
PS 87/21	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 - høyring	2021/5938	
PS 88/21	Nytt garantivedtak for E134 Røldal-Seljestad	2020/47302	
PS 89/21	Nye kontraktar individuelt tilrettelagt skoleskyss	2021/51720	
PS 90/21	Søknad om ruteløyve - Flåm til Myrkdalen - org.nr: 989493183	2021/49852	
PS 91/21	Lokalbåter i Sogn og Fjordane - val av Hovudtilbod eller Opsjon	2021/50577	
PS 92/21	Eigarskapsmelding for Vestland fylkeskommune 2021	2020/75634	
PS 93/21	Omlægging av takst- og rabattstruktur på E39 Svegatjørn-Rådal	2021/18739	
PS 94/21	Nye bompengepakkar på Haugalandet - Prinsippvedtak	2020/62649	
PS 95/21	Høyringssvar - forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje	2021/49203	

Godkjenningssaker

GK 21/21 Godkjenning innkalling og sakliste

Møteinnkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 22/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 26. oktober 2021

Møteprotokoll frå møte 26.10.2021 vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 98/21 Investeringsprogram til Regional transportplan - Vidare framdrift

Vart referert.

RS 99/21 Fv 49 Tokagjelet - Forprosjekt - Finansiering

Vart referert.

RS 100/21 Bankkort som betalingsmiddel i buss

Vart referert.

RS 101/21 Fylkesvegen over fjellet

Vart referert.

Skriftlege spørsmål

SI 44/21 Spørsmål frå Hammer (SV) - Vedlikehold sykkelvei Øvre Kråkenes høst og vinter

I e-post av 2. november 2021 står det som følgjer:

«Drift og vedlikehold av sykkelvegnettet - med utgangspunkt i Øvre Kråkenes

Sitat frå sykkelstrategien til Bergen kommune. S.25: «Det skal være enkelt, sikkert og forutsigbart å sykle. God drift og godt vedlikehold er viktig for sikkerheten til syklister. (...)Løv, løs grus og sand, dammer og hull i veidekket kan føre til fallulykker med både mindre og mer alvorlig skade. Kosting og dekkeoppgradering er dermed skadereduserende driftstiltak. (...) Glatt veibane og snøfall kan gjøre sykkel til et upålitelig fremkomstmiddel. Dersom reisemiddelfordelingen i byen skal endres, må sykkel være et reelt alternativ også om vinteren. Et attraktivt sykkeltilbud krever forutsigbarhet, og tydelige drifts- og vedlikeholdsrutiner. Særlig for arbeidsreisen, der de andre transportalternativene er presset på kapasitet, er det avgjørende at de reisende kan stole på tilbudet.»

Vedlagt er bilete av sykkelvegen Øvre Kråkenes ned mot Straumevegen. Bilete er tatt i retning Straumevegen og er rett etter den nye rundkjøringen med innkjørselen til Casperkollen og Langeskogen, Bergveien og næringsbyggene Motorforum og Credokirken. Bildet er like nedenfor det gamle busstoppet «Bergveien».

Dette sykkelstrekket viser veldig godt at det er stor forskjell i kva kvalitet som er lagt til grunn for haust og vintervedlikeholdet på sykkelveg og bilvegen for dette strekket.

Vedlagt er fleire bilete frå samme området. Eit frå 2.februar i 2021 som viser på kva måte all snøen er måkt inn på sykkelveien etter eit større snøfall. Det skulle ta dagar før snøen vart fjernet og sykkelvegen vart tilgjengelig igjen. Men det er jo provoserande at det er sykkelvegen som vert brukt som tømme plass for snøen på bilvegen, og det viser at det ikkje er praktisert same krav til vintervedlikehold på sykkel som på bilveg.

Det andre bilete er frå akkurat same sted, men frå i går 1.november, og viser ein haug med asfaltklumper som ligg og sleng på sykkelvegen. Det er satt opp reflekskilt for å hindre at syklister i mørket sykler på asfaltklumpene. Om asfalthaugen er eit resultat etter justeringar for autovernet, del av byggeprosjekt på andre siden av vegen, og tilhøyrande øydeleggingar på asfalten, er mindre viktig. Det som eg reagerer på er at det ligg der så lenge og blokkerer heile sykkelvegen. No har det dei siste dagane blitt flytta litt på, slik at syklistar kjem seg rundt, men eg er usikker på om dette er gjort av syklistar sjølv, naboar eller dei som har ansvar for vedlikeholdet på sykkelvegen.

Det er altså håpløst at asfaldungen ligg der lenge, og sjølv om det er satt opp reflekskilt, så gjer ikkje det sykkelvegen tryggare å sykle på. For på det neste bilete ser ein at syklistane som skal passere asfalthaugen i praksis vert sendt ut i grøfta. Skal ein skal svinge utenfor denne asfalthaugen med skilt, så er den asfalterte sykkelvegen så smal, at syklister i praksis vert ført utanfor den asfalterte sykkelvegen og ned i gjørma. Sykkelvegen har tydelige spor etter en rekke syklister som har havna ned i gjørmesporet, og som ikkje klarer å komme seg opp igjen fordi asfaltkanten er for høy. Eg kjenner syklistar som i mørket og regnet har mista kontrollen, om som har falt og skada seg etter å ha blitt ført ut i gjørmesporet på siden av den asfalterte smale sykkelvegen. Her er det kombinasjonen av asfalthaugen, det faktum at det knapt er gatelys på stedet, vinkelen som ein syklist treng for å passere, den smale asfalterte sykkelvegen og den høge kanten mellom asfaltert sykkelveg og gjørma i skogen som gjer dette farlig.

Det siste bilete viser 20 m lengre ned i bakken mot Straumeveien, og illustrerer forskjellen i haustvedlikehold mellom fylkesvegen som er fint og blankskurt, og sykkelvegen som er full i blad og avfall fra skogen og grus som er ført nedover med alt regnvannet, slik har det vore over lang tid.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- Øvre Kråkenes er ein fylkesveg, men kven har ansvar for drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegen, og da særskilt kven har ansvar for drift og vedlikehaldet av sykkelvegen frå rundkjøringa ved Øvre Kråkenes/Bergveien og ned til Straumeveien?
- Kva er fylkeskommunene og kommunens sin standard for sykkelvedlikehold på haust og vinterstid?
- Er disse to eksemplene i tråd med krav til standard for sykkelvedlikehold på haust og vinterstid, og med fylkeskommunen og Bergen kommune sin ambisjon for drift og vedlikehald av sykkelvegnettet?
- Vil fylkesdirektøren ta initiativ til at dette vert ordna opp i?»





Svar frå avdelingsdirektøren

Kartet nedanfor viser kvar Vestland fylkeskommune har ansvar. Fylkeskommunen har ansvar for fortauet frå rundkøyringa og fram til starten på gang- og sykkelvegen. Gang- og sykkelvegen vidare, og som følgjer langs fylkesvegen ned mot Strømmevegen, er kommunen sitt ansvar.



Bildet nedanfor viser fortau som vi har ansvar for, men frå den blå streken er det overgang til kommunal gang- og sykkelveg.



Svar på første kulepunkt:

Då dette er ein kommunal gang- og sykkelveg, har Bergen kommune ansvaret for drift- og vedlikehald av denne, medan Vestland fylkeskommune har ansvaret for fortauet før gang- og sykkelvegen startar.

Svar på andre kulepunkt:

Val av vinterdriftsklasse gjort med utgangspunkt i funksjonen til gang- og sykkelruta, jf. Statens vegvesen si handbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger:

Vinterdriftsklasse GsA	Bymessig strøk med høy gang- og sykkeltrafikk Hovednett for sykkeltrafikk Ferdselsareal hvor store deler av arealet eller strekningen har indikatorer.
Vinterdriftsklasse GsB	Øvrige ferdselsareal for gående og syklende

I dette området har fortauet same vinterdriftsklasse som vegen. Vegen har DkB middels. Det betyr at det skal vere bar veg, der hard snø/is vert tillate utanom hjulspor i avgrensa tidsrom. Etter snøfall er kravet at det skal vera bar køyrebane innan 48 timar.

Svar på tredje kulepunkt:

Det er litt vanskeleg ut frå bildet å seie om det er innanfor kravet. Det avheng av når siste snøfall var, jf. svar på kulepunkt 2.

Skal vi vurdere det ut frå bildet, kan det sjå ut som det ikkje er i samsvar med krav. Vi veit ikkje når siste snøfall var, og ut frå bilda også frå vegen kan det sjå ut som tiltaket ikkje er avslutta.

Svar på fjerde kulepunkt:

Vi oppfattar dette spørsmålet til å gjelde gang- og sykkelvegen og då er det kommunen som må svare.

Generelt kan vi seie at vi følgjer opp entreprenør med stikkprøvekontrollar for å sjå til at arbeidet blir utført i samsvar med krava i kontrakten. Dersom det ikkje er det, vert det teke opp med entreprenøren, og kan ende med sanksjonar dersom det gjentek seg.

I Bergen er det fleire gang- og sykkelvegstrekingar der ulike vegeigarar kan ha ulike driftsstrategiar, og då kan det bli slik som det blir framstilt her. Det blir vurdert å endre vegeigar frå kommunal gang- og sykkelveg til fylkes gang- og sykkelveg der vegen går langs ein fylkesveg. Dersom det vert aktuelt for denne strekninga vil vi få same strategi for heile vegen.

Politiske saker

PS 86/21 Regional transportplan

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtar Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland med handlingsprogram, utviklingstiltak og strategiar.
2. Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.
3. Handlingsprogrammet skal rullerast årleg med første rullering i juni 2023.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

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

«Tillegg til punkt 1:

..., med slike endringar:

a) Den nasjonale skredfaktormodellen, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred, vert lagt til grunn for vidare arbeid og prioritering. Det faglege grunnlaget blir ikkje å sjå på som ei prioriteringsliste i det vidare arbeidet.

b) Sist i 4.2.3.1: Siste setning «Grunna dei høge kostnadane bør det ikkje etablerast båtsamband der reisetidsgevinsten er liten samanlikna med buss» blir tatt ut. Andre setning i avsnittet vert endra til: « Tiltak for å redusere klimautslepp er naudsynt og må halde fram.»

c) Under Nasjonale ansvarsområde, 4.5, er Vestland sine prioriteringar for store statlege prosjekt, jfr innspel til NTP, teke inn. Rv 13 er gitt som Vestlandet sitt første prosjekt for portefølgjestyring for Nye veier AS, og det samarbeidet må utviklast. 6. siste avsnitt på side 54 vert endra til: «Samarbeidet med Nye Veier AS må utviklast. Heile Rv 13 treng utbetring og rassikring, og staten må løyve midlar til arbeidet.»

d) Handlingsprogrammet 2.3 Faglege grunnlag, s.6, vert 2.3.1.endra til: «Vestland har store utfordringar med skred langs vegnettet, og rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse alle utfordringane. Det faglege grunnlaget for vidare prioritering vil vere nasjonal skredfaktormodell, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Kostnadsnivå for tiltaka blir også vurdert. Ut frå dette vert det utarbeidd framlegg til prioriteringsliste for skredsikringstiltak.»

e) I strategi for mjuke trafikantar er delmål 3 «Avstandsulempene for å bu i distriktet skal reduserast» ikkje teke med vidare under prioriterte tiltak. Det blir tatt inn følgjande to punkt: Fleksibel skuleskyss og utvikling av andre fleksible rutetilbod som gjer det enklare for born og unge i distriktet å delta på aktivitetar utenom skuletida. Vidareføring og styrking av lokale transportmidlar for ungdom (LTU) og å delta i ulike pilot- og utviklingsprosjekt for å nå målet med å redusere avstandsulemper.»

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

«4.1.4 s alternativ:

s) Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt og så langt råd er unngå å øydeleggje områder som er viktige for biologisk mangfald.»

«Tillegg om natur:

4.1.3.8 Klima, miljø og natur

Ved utvikling og vedlikehold av fylkesvegane forvaltar fylkeskommunen viktige naturlandskap og kulturverdiar. Dette skal gjerast på ein måte som tek omsyn til naturmangfaldet i fylket. I planarbeid skal ein så langt råd er, unngå å unngå å øydeleggje viktige naturområder.»

«Tillegg om Bergen kommunes mål:

Miljøløftet 4.3.1

Tilføydelse etter siste setning: Bergen kommune har sett seg egne, ambisiøse mål for reduksjon av biltrafikken. I Grønn strategi, som er den gjeldande klima- og energihandlingsplanen for Bergen, er målet 20 prosent reduksjon innan 2030 målt mot 2013. Vestland fylkeskommune skal som samarbeidspartnar bidra i Bergen kommune sitt arbeid for å nå måla sine.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp, MDG og KrF fram slike forslag:

«Under punkt 1 i innstillinga:

Til handlingsprogrammet for Regional Transportplan - Under Plantema Miljøløftet

Nytt tiltak 3.6: Plan/liste over prioriterte gang/sykkelvegprosjekt på fylkesveg i Bergen
Forankring i strategi i RTP: Strategi for mjuke trafikantar

Føremål: Sikre planlegging og riktig prioritering av gang/sykkelveg på fylkesveg i Bergen
Omtale av tiltaket: Til investeringsprogrammet knytt til handlingsprogrammet for Regional Transportplan som vert lagt fram våren 2022, skal det føreligge ei liste/plan over prioriterte gang/sykkelveg prosjekt på fylkesveg i Bergen i perioden. Prioriteringa av dei ulike strekningane skal vere forankra i Bergen kommune sin sykkelstrategi og bygge opp om strategien sine vedtekne trasear for sykkelvegnettet, med spesielt fokus på sykkelvegane i og til sentrum, og målet om samanhengande sykkelveg gjennom sentrum.

Prosjekteigar og deltakarar: Vestland fylkeskommune, Bergen kommune, Statens Vegvesen, Miljøløftet

Tidsperiode: Planen og prioriterte lista utarbeidast våren 2022, men vert revidert årleg i tråd med prioriteringane i sykkelstrategien og handlingsprogrammet til miljøløftet

Budsjett og finansiering: Gang/sykkeltiltak i Miljøløftet»

«Nye punkt 4 og 5:

4. Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.

5. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om å fremme sak på kva måte Vestland kan bli ein Trafikksikker fylkeskommune.»

Avrøysting

Innstillinga vart vedteke mot ei røyst (UA).

Høgli sitt forslag vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Brosvik sitt forslag vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Hammer sitt forslag til tillegg under punkt 1 vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Hammer sitt forslag nye punkt 4 og 5 vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget vedtar Regional transportplan 2022 - 2033 for Vestland med handlingsprogram, utviklingstiltak og strategiar, med slike endringar:

a) Den nasjonale skredfaktormodellen, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred, vert lagt til grunn for vidare arbeid og prioritering. Det faglege grunnlaget blir ikkje å sjå på som ei prioriteringsliste i det vidare arbeidet.

b) Sist i 4.2.3.1: Siste setning «Grunna dei høge kostnadane bør det ikkje etablerast båtsamband der reisetidsgevinsten er liten samanlikna med buss» blir tatt ut. Andre setning i avsnittet vert endra til: « Tiltak for å redusere klimautslepp er naudsynt og må halde fram.»

c) Under Nasjonale ansvarsområde, 4.5, er Vestland sine prioriteringar for store statlege prosjekt, jfr innspel til NTP, teke inn. Rv 13 er gitt som Vestlandet sitt første prosjekt for portefølgjestyring for Nye veier AS, og det samarbeidet må utviklast. 6. siste avsnitt på side 54 vert endra til: «Samarbeidet med Nye Veier AS må utviklast. Heile Rv 13 treng utbetring og rassikring, og staten må løyve midlar til arbeidet.»

d) Handlingsprogrammet 2.3 Faglege grunnlag, s.6, vert 2.3.1.endra til: «Vestland har store utfordringar med skred langs vegnettet, og rammene til skredsikringstiltak er ikkje tilstrekkelege til å løyse alle utfordringane. Det faglege grunnlaget for vidare prioritering vil vere nasjonal skredfaktormodell, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Kostnadsnivå for tiltaka blir også vurdert. Ut frå dette vert det utarbeidd framlegg til prioriteringsliste for skredsikringstiltak.»

e) I strategi for mjuke trafikantar er delmål 3 «Avstandsulempene for å bu i distriktet skal reduserast» ikkje teke med vidare under prioriterte tiltak. Det blir tatt inn følgjande to punkt: Fleksibel skuleskyss og utvikling av andre fleksible rutetilbod som gjer det enklare for born og unge i distriktet å delta på aktivitetar utenom skuletida.

Vidareføring og styrking av lokale transportmidlar for ungdom (LTU) og å delta i ulike pilot- og utviklingsprosjekt for å nå målet med å redusere avstandsulemper.

4.1.4 s:

s) Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt og så langt råd er unngå å øydeleggje områder som er viktige for biologisk mangfald.

4.1.3.8 Klima, miljø og natur

Ved utvikling og vedlikehald av fylkesvegane forvaltar fylkeskommunen viktige naturlandskap og kulturverdiar. Dette skal gjerast på ein måte som tek omsyn til naturmangfaldet i fylket. I planarbeid skal ein så langt råd er, unngå å unngå å øydeleggje viktige naturområder.

Miljøløftet 4.3.1

Tilføyelse etter siste setning: Bergen kommune har sett seg eigne, ambisiøse mål for reduksjon av biltrafikken. I Grønn strategi, som er den gjeldande klima- og energihandlingsplanen for Bergen, er målet 20 prosent reduksjon innan 2030 målt mot 2013. Vestland fylkeskommune skal som samarbeidspartnar bidra i Bergen kommune sitt arbeid for å nå måla sine.

Til handlingsprogrammet for Regional Transportplan - Under Plantema Miljøløftet

Nytt tiltak 3.6: Plan/liste over prioriterte gang/sykkelvegprosjekt på fylkesveg i Bergen

Forankring i strategi i RTP: Strategi for mjuke trafikantar

Føremål: Sikre planlegging og riktig prioritering av gang/sykkelveg på fylkesveg i Bergen

Omtale av tiltaket: Til investeringsprogrammet knytt til handlingsprogrammet for Regional Transportplan som vert lagt fram våren 2022, skal det føreligge ei liste/plan over prioriterte gang/sykkelveg prosjekt på fylkesveg i Bergen i perioden. Prioriteringa av dei ulike strekningane skal vere forankra i Bergen kommune sin sykkelstrategi og bygge opp om strategien sine vedtekne trasear for sykkelvegnettet, med spesielt fokus på sykkelvegane i og til sentrum, og målet om samanhengande sykkelveg gjennom sentrum.

Prosjekteigar og deltakarar: Vestland fylkeskommune, Bergen kommune, Statens Vegvesen, Miljøløftet

Tidsperiode: Planen og prioriterte lista utarbeidast våren 2022, men vert revidert årleg i tråd med prioriteringane i sykkelstrategien og handlingsprogrammet til miljøløftet

Budsjett og finansiering: Gang/sykkeltiltak i Miljøløftet

2. Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni

2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.

3. Handlingsprogrammet skal rullerast årleg med første rullering i juni 2023.

4. Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.

5. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om å fremme sak på kva måte Vestland kan bli ein Trafikksikker fylkeskommune.

PS 87/21 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 - høyring

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ser svært positivt på at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* famnar vidt, og ansvarleggjer alle dei mest sentrale aktørane innanfor trafikksikringsarbeidet i Noreg.

2. Fylkestinget stiller seg bak dei 19 tiltaka som fylkeskommunane har ansvaret for i den nasjonale tiltaksplanen, og vil følgje desse opp.

3. Fylkestinget ber om at Vestland fylkeskommune legg til rette for ei styrka samhandling med dei aktørane som står bak tiltaksplanen, slik at det breie trafikksikringsarbeidet i Vestland kan utviklast ytterlegare og gje synergjar.

Saksprotokoll i Trafikktryggingsutvalet - 15.11.2021

Marthe Hammer (Sp) sette fram slikt forslag på vegner av Ap, SV og Sp:

« Tillegg:

4. Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.

5. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om å fremme sak på kva måte Vestland kan bli ein Trafikksikker fylkeskommune.»

Marthe Hammer (Sp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

6. Fylkestinget vil rette spesielt merksemd på at nullvekstmålet, som inneber at all auke i trafikken skal takast gjennom kollektiv, sykkel og gange i dei store byområda, ikkje må gå på kostnad av nullvisjonen.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag punkt 4 og 5 vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag punkt 6 vart samrøystes vedteke.

Innstilling

1. Fylkestinget ser svært positivt på at *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* famnar vidt, og ansvarleggjer alle dei mest sentrale aktørane innanfor trafikksikringsarbeidet i Noreg.

2. Fylkestinget stiller seg bak dei 19 tiltaka som fylkeskommunane har ansvaret for i den nasjonale tiltaksplanen, og vil følgje desse opp.

3. Fylkestinget ber om at Vestland fylkeskommune legg til rette for ei styrka samhandling med dei aktørane som står bak tiltaksplanen, slik at det breie trafikksikringsarbeidet i Vestland kan utviklast ytterlegare og gje synergjar.
4. Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.
5. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om å fremme sak på kva måte Vestland kan bli ein Trafikksikker fylkeskommune.
6. Fylkestinget vil rette spesielt merksemd på at nullvekstmålet, som inneber at all auke i trafikken skal takast gjennom kollektiv, sykkel og gange i dei store byområda, ikkje må gå på kostnad av nullvisjonen.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

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

«Punkt 4 og 5 i innstillinga frå trafiktryggingsutvalet utgår, og hovudutval for utvalet vil komme attende med oppfølging av desse punkta i andre samanhengar.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1-3 og punkt 6 vart samrøystes vedteke.
Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget ser svært positivt på at *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* famnar vidt, og ansvarleggjer alle dei mest sentrale aktørane innanfor trafikksikringsarbeidet i Noreg.
2. Fylkestinget stiller seg bak dei 19 tiltaka som fylkeskommunane har ansvaret for i den nasjonale tiltaksplanen, og vil følgje desse opp.
3. Fylkestinget ber om at Vestland fylkeskommune legg til rette for ei styrka samhandling med dei aktørane som står bak tiltaksplanen, slik at det breie trafikksikringsarbeidet i Vestland kan utviklast ytterlegare og gje synergjar.
4. Fylkestinget vil rette spesielt merksemd på at nullvekstmålet, som inneber at all auke i trafikken skal takast gjennom kollektiv, sykkel og gange i dei store byområda, ikkje må gå på kostnad av nullvisjonen.

PS 88/21 Nytt garantivedtak for E134 Røldal-Seljestad

Forslag til innstilling

1. Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin godkjenning, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 931 mill. kr for prosjektet E134 Røldal - Seljestad med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. I tillegg legg vi til grunn 10 % for å ta høgde for anna usikkerheit. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 1 130 mill. kr.
2. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggjeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid vert, inkludert byggjeperioden, på inntil 23 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ein forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån. Garantisten har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rett til å krevje inn bompengar.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Arve Helle (A) reiste spørsmål kring eiga habilitet, då han er styremedlem i E 134 Haukelivegen AS. Utvalet vedtok samrøystes at Helle var inhabil, jf. fvl. § 6 (1) bokstav e) nr.2. Helle deltok ikkje i saksbehandlinga.

Frank Willy Pedersen Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Vestland fylkeskommune syner til vedtak i Stortinget hausten 2020, der Stortinget ber regjeringa om å legge fram sak om at Staten skal overta garantiansvaret for bompengeprojekt på riks- og europavegar, og ber om at dette vert følgd opp på noverande og framtidige länegarantiar.»

Avrøysting

Det var 14 medlemmer til stades.
Innstillinga vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).
Djuvik sitt forslag vart vedteke mot ei røyst (SV).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin godkjenning, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 931 mill. kr for prosjektet E134 Røldal - Seljestad med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. I tillegg legg vi til grunn 10 % for å ta høgde for anna usikkerheit. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 1 130 mill. kr.
2. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggjeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid vert, inkludert byggjeperioden, på inntil 23 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ein forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån. Garantisten har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rett til å krevje inn bompengar.
3. Vestland fylkeskommune syner til vedtak i Stortinget hausten 2020, der Stortinget ber regjeringa om å legge fram sak om at Staten skal overta garantiansvaret for

bompengeprojekt på riks- og europavegar, og ber om at dette vert følgd opp på noverande og framtidige lånegarantiar.

PS 89/21 Nye kontraktar individuelt tilrettelagt skoleskyss

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for individuelt tilrettelagt skuleskyss frå og med skuleåret 2022/2023, med varigheit på to år, med opsjon for å forlenge 1+1 år. Konkurranse og kontrakt gjeld for områda Askøy, Austevoll, Bergen, Bjørnafjorden nord (tidlegare Os), Osterøy og Øygarden.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Trude Brosvik (Krf) sette på vegner av Krf, H, A, Sp, SV og MDG fram slikt forslag:

«Tillegg:

Kvalitet ut mot brukaren og mulighet til å følgje opp kvalitetsavvik må inn i kontraktane. Til dømes må leverandørar som ikkje klarer å vere punktlege i høve til kva tid skyssen er tinga til, kunne ileggast ein reaksjon. Det er også eit sterkt ønskje om å kunne tilpasse at det er få sjåførar inn mot brukarane som, av diagnosegrunnar, har svært vanskeleg for å forholde seg til fleire/mange personar. Fylkesutvalet ber om at det vert vurdert om det kan løysast med vekting i utlysingskriteria.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV og MDG fram slikt forslag:

«Fylkesutvalet legg til grunn nullutslippkrav som utgangspunkt for dette anbodet allereie frå og med skuleåret 2022/2023, men med ein opsjon på køyring med ordinære køyretøy.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag fekk 2 røyster (SV og MDG) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet gjev fylkesdirektøren fullmakt til å kunngjere konkurranse og inngå kontrakt for individuelt tilrettelagt skuleskyss frå og med skuleåret 2022/2023, med varigheit på to år, med opsjon for å forlenge 1+1 år. Konkurranse og kontrakt gjeld for områda Askøy, Austevoll, Bergen, Bjørnafjorden nord (tidlegare Os), Osterøy og Øygarden.
2. Kvalitet ut mot brukaren og moglegheit til å følgje opp kvalitetsavvik må inn i kontraktane. Til dømes må leverandørar som ikkje klarer å vere punktlege i høve til kva tid skyssen er tinga til, kunne ileggast ein reaksjon. Det er også eit sterkt ønskje om å kunne tilpasse at det er få sjåførar inn mot brukarane som, av diagnosegrunnar, har svært vanskeleg for å forholde seg til fleire/mange personar. Fylkesutvalet ber om at det vert vurdert om det kan løysast med vekting i utlysingskriteria.

PS 90/21 Søknad om ruteløyve - Flåm til Myrkdalen - org.nr: 989493183

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad av 12.10.21 frå Flåm Bilutleie AS, org.nr 989 493 183, på følgjande vilkår, pkt 2-6.

2. Personar med nedsett funksjonsevne skal kunne nytte rutetilbodet likeverdig med andre.

3. Vestland fylkeskommune kan på kort varsel påleggje Flåm Bilutleie AS å gjere tilpassingar i bruken av haldeplassar med vidare.
4. Flåm Bilutleie AS skal sende rutedata til Entur AS etter retningslinene i Jernbanedirektoratet si Håndbok N801 v2.
5. Flåm Bilutleie AS skal endra fyrste avgangstidspunkt til 08:15, slik at dei ikkje kjem i konflikt med andre aktørar.
6. Vestland fylkeskommune oppmodar til bruk av miljøvennlege køyretøy.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad av 12.10.21 frå Flåm Bilutleie AS, org.nr 989 493 183, på følgjande vilkår, pkt 2-6.
2. Personar med nedsett funksjonsevne skal kunne nytte rutetilbodet likeverdig med andre.
3. Vestland fylkeskommune kan på kort varsel påleggje Flåm Bilutleie AS å gjere tilpassingar i bruken av haldeplassar med vidare.
4. Flåm Bilutleie AS skal sende rutedata til Entur AS etter retningslinene i Jernbanedirektoratet si Håndbok N801 v2.
5. Flåm Bilutleie AS skal endra fyrste avgangstidspunkt til 08:15, slik at dei ikkje kjem i konflikt med andre aktørar.
6. Vestland fylkeskommune oppmodar til bruk av miljøvennlege køyretøy.

PS 91/21 Lokalbåter i Sogn og Fjordane - val av Hovudtilbod eller Opsjon

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtek å ikkje løyse ut opsjon på bruk av diesel for kontrakt for lokalbåtar i Sogn og Fjordane (Rutepakke 2).
2. Auka driftskostnader vert innarbeidd i budsjett og økonomiplan.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Frank Willy Pedersen Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet vedtek å løyse ut opsjon på bruk av diesel for kontrakt for lokalbåtar i Sogn og Fjordane (Rutepakke 2).
2. Driftskostnader vert innarbeidd i budsjett og økonomiplan.»

Avrøysting

Djuvik sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall. Innstillinga vart vedteke mot 2 røyster (Frp).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet vedtek å ikkje løyse ut opsjon på bruk av diesel for kontrakt for lokalbåtar i Sogn og Fjordane (Rutepakke 2).
2. Auka driftskostnader vert innarbeidd i budsjett og økonomiplan.

PS 92/21 Eigarskapsmelding for Vestland fylkeskommune 2021

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune vedtek Eigarskapsmelding for Vestland fylkeskommune 2021, Del I, slik han føreligg.
2. Fylkestinget tek til vitande status når det gjeld avviklinga av eigarskapen i Sarsia Development AS, HFK Tomt Knarvik AS og Lutelandet Utvikling AS.
3. Fylkestinget ber fylkesdirektøren starte prosess for avvikling av fylkeskommunen sin eigarskap i Atheno AS, Framtidfylket AS, Gulen og Masfjorden Utvikling AS og Skyttel AS.
4. Vestland fylkeskommune vidarefører eigarskapen i følgjande selskap: Grieghallen IKS, TH Eigedom IKS, Vigo IKS, Kommunekraft AS, Sogn og Fjordane Holding AS, Valen kraftverk AS, Fjord Invest Såkorn AS, Fjord Norge AS, Innovasjon Norge, Kunnskapsparken Vestland AS, Njøs Frukt- og bærsenter AS, Sogn og Fjordane Fondet AS, Beredt AS, Gløde AS, Hardanger AKS AS, In Via AS, Kveik AS, Opero Holding AS, Origod AS, Sogneprodukt AS, Bybanen AS, E134 Haukelivegen AS, Ferde AS, HFK Bussanlegg AS, Sunnhordland Lufthavn AS, Bergen Vitensenter AS, Campus Verftet AS, Opplæringsfartøy AS, Vitensenteret i Sogn og Fjordane AS, Carte Blanche AS, Den Nationale Scene AS, Det Vestnorske Teateret AS, Idrettsklynge Vest AS, Moster Amfi- og kyrkjehistoriske senter AS, Moster 2024 AS, Norsk Fjordhestsenter AS, Teater Vestland AS og Vestnorsk filmsenter AS.
5. Vestland fylkeskommune vidarefører deltakinga eller medlemskapet i følgjande interkommunale råd, kommunale oppgåvefelleskap og samvirkeføretak: Nasjonal digital læringsarena (NDLA), Vestlandsrådet, Kommunearkivordninga i Vestland kommunalt oppgåvefelleskap, Kommunearkivinstitusjonenes digitale ressurscenter SA, Biblioteksentralen SA og Sinjarheim SA.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Arve Helle (A) reiste spørsmål kring eiga habilitet, då han er styreleiar i Lutelandet Utvikling AS og styremedlem i E 134 Haukelivegen AS. Utvalet vedtok samrøystes at Helle var habil til å delta i saksbehandlinga.

Trym Aafløy (UA) reiste spørsmål kring eiga habilitet, då han er styremedlem i Skyttel AS. Utvalet vedtok samrøystes at Aafløy var ugild til å ta del i saksbehandlinga kva gjeld avvikling av Skyttel AS, jf. fvl. § 6 (1) bokstav e) nr. 2. Aafløy deltok ikkje i saksbehandling kva gjeld avvikling av selskapet Skyttel AS.

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

«Saka vert teken til orientering.»

Avrøysting

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

Saka vert teken til orientering.

PS 93/21 Omlegging av takst- og rabattstruktur på E39 Svevatjørn-Rådal

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til ei omlegging av takst- og rabattsystemet for E39 Svevatjørn - Rådal i tråd med føringar i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).
2. Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt med gyldig brikke og brukaravtale.
3. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst av rabattert takst for takstgruppe 1.
4. Takstgruppe 2 betaler 2 gonger taksten av takstgruppe 1
5. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt og er dermed friteke for betaling av bompengar.
6. Vestland fylkeskommune vil samarbeide med Bjørnafjorden kommune og Bergen kommune om initiativ til å finne fram til ordningar som kan skjerme bebuarane rundt bomstasjonane på fv. 5158 og noverande E39.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

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

«Alternativ punkt 6:

Vestland Fylkeskommune ber om at det ikkje vert sett opp bom på sidevegane.»

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

«Nytt punkt 7:

Vestland fylkeskommune godkjenner at bompengelskapet kan søkja om å setta ned gjennomsnittstaksten med 10% for å motta tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksveggar utanfor storbyområda.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1-5 vart samrøystes vedteke.

Djuvik sitt forslag fekk 6 røyster (Frp, H og UA) og fall.

Innstillinga punkt 6 vart vedteke mot 5 røyster (2 H, Frp, UA).

Helle sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til ei omlegging av takst- og rabattsystemet for E39 Svegatjørn - Rådal i tråd med føringar i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).
2. Køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt med gyldig brikke og brukaravtale.
3. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst av rabattert takst for takstgruppe 1.
4. Takstgruppe 2 betaler 2 gonger taksten av takstgruppe 1
5. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 pst rabatt og er dermed friteke for betaling av bompengar.
6. Vestland fylkeskommune vil samarbeide med Bjørnafjorden kommune og Bergen kommune om initiativ til å finne fram til ordningar som kan skjerme bebuarane rundt bomstasjonane på fv. 5158 og noverande E39.
7. Vestland fylkeskommune godkjenner at bompengelskapet kan søkja om å setta ned gjennomsnittstaksten med 10% for å motta tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda.

PS 94/21 Nye bompengepakkar på Haugalandet - Prinsippvedtak

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til at Rogaland og Vestland fylkeskommunar og kommunane på Haugalandet arbeider vidare med nye bompengepakkar på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett på Haugalandet.
2. Fylkestinget ber om at det vert arbeidd vidare med ein eigen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Det vert lagt til rette for val av innretting og ambisjonsnivå i pakken når dei planlagde utgreiingane er gjennomførte og aktuelle alternativ er skildra.
3. Fylkestinget sluttar seg til at bompengepakkar på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett blir planlagt med tanke på at det også kan kome bompengeskjening på store statlege prosjekt på E134 og E39.
4. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte regulering av heile strekninga E134 Bakka-Solheim, og utgreie moglegheit for bompengefinansiering til delfinansiering av prosjektet.
5. I arbeidet med nye bompengepakkar på Haugalandet legg fylkestinget til grunn at konsekvensane av den samla bompengebelastninga skal bli vurdert.
6. Fylkestinget vil ta endeleg stilling og eventuelt gjere forpliktande vedtak om dei einskilde bompengepakkanane når dei er ferdig utgreidd og er klare for oversending til sentral handsaming.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Avrøysting

Innstillinga vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget sluttar seg til at Rogaland og Vestland fylkeskommunar og kommunane på Haugalandet arbeider vidare med nye bompengepakkar på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett på Haugalandet.
2. Fylkestinget ber om at det vert arbeidd vidare med ein eigen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Det vert lagt til rette for val av innretting og ambisjonsnivå i pakken når dei planlagde utgreiingane er gjennomførte og aktuelle alternativ er skildra.
3. Fylkestinget sluttar seg til at bompengepakkar på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett blir planlagt med tanke på at det også kan kome bompengeskjening på store statlege prosjekt på E134 og E39.
4. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte regulering av heile strekninga E134 Bakka-Solheim, og utgreie moglegheit for bompengefinansiering til delfinansiering av prosjektet.
5. I arbeidet med nye bompengepakkar på Haugalandet legg fylkestinget til grunn at konsekvensane av den samla bompengebelastninga skal bli vurdert.
6. Fylkestinget vil ta endeleg stilling og eventuelt gjere forpliktande vedtak om dei einkilde bompengepakane når dei er ferdig utgreidd og er klare for oversending til sentral handsaming.

PS 95/21 Høyringsvar - forslag til regelverk for kontrollutrustning i drosje

Forslag til innstilling.

1. Vestland fylkeskommune er positive til intensjonen med å tilrettelegge for digitale løysingar (kontrollutrustning i drosjebilar) som erstattar dagens taksameter.
2. Vestland fylkeskommune forutset at kontrollutrustninga er universelt utforma slik at alle i samfunnet kan nytte drosjetransport. Ein bør fortsatt ha moglegheit for å kunne betale med kontantar.
3. Vestland fylkeskommune vedtek uttalen slik han framgår i vedlegg 2.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.11.2021

Trude Brosvik (Krf) sette på vegner av Krf, A, MDG, Sp, SV og UA fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 2:

Vestland fylke forutset, og meiner det er svært viktig, at kontrollutrustninga er universelt utforma slik at alle i samfunnet kan nytte drosjetransport. Det skal framleis vere mogeleg å kunne betale med kontantar.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1 og 3 vart samrøystes vedteke.
Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune er positive til intensjonen med å tilrettelegge for digitale løysingar (kontrollutrustning i drosjebilar) som erstattar dagens taksameter.
2. Vestland fylke forutset, og meiner det er svært viktig, at kontrollutrustninga er universelt utforma slik at alle i samfunnet kan nytte drosjetransport. Det skal framleis vere mogeleg å kunne betale med kontantar.

3. Vestland fylkeskommune vedtek uttalen slik han framgår i vedlegg 2