
Saksnr: 2020/36709-30
Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.05.2021
Fylkesutvalet		01.06.2021
Fylkestinget		16.06.2021

Bruk av dei fylkeskommunale midlane i Miljøfttet

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til at det er behov for å avklåra premissane for bruk av dei fylkeskommunale midlane i Miljøfttet fram mot handlingsprogram 2023-2026 og fram mot ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen.
2. Fylkestinget ber om at det ved neste reforhandling av byvekstavtalen vert sett av eigne bidrag frå alle partane til å finansiera fellesfunksjonar.
3. Fylkestinget sluttar seg til at det ikkje er behov for ei geografisk omfordeling av fylkeskommunale midlar til investeringstiltak innanfor Miljøfttet. Investeringsmidlane skal framleis nyttast i Bergen.
4. Fylkestinget viser til at det er eit stort etterslep når det gjeld vedlikehald av fylkesvegnettet og sluttar seg til at potten *Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter* vert auka til 50 mill. (2021-kr) årleg. Midlane skal kunne nyttast i heile avtaleområdet.

Samandrag

Vestland fylkeskommune løyver årleg 284 mill. (2021-kr) til Miljøfttet. Midlane vert porteføljestyrt opp mot nullvekstmålet, og vert i hovudsak nytta til tiltak innanfor programområda gange, sykkel og kollektiv. Etter at avtaleområdet vart utvida med fire nye kommunar ser ein nokre utfordringar knytt til den geografiske fordelinga av midlane, samt kva tiltak midlane bør nyttast til. Fylkesrådmannen ynskjer ikkje å utfordra sjølvne avtaleteksten eller innhaldet i handlingsprogram 2022-2025, men ser at det er behov for å avklåra premissane for bruk av dei fylkeskommunale midlane i Miljøfttet fram mot handlingsprogram 2023-2026 og mot ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Vestland fylkeskommune løyver årleg 284 mill. (2021-kr) til Miljøløftet. Midlane vert porteføljestyrt opp mot nullvekstmålet, og vert i hovudsak nytta til tiltak innanfor programområda gange, sykkel og kollektiv. Styringa skjer gjennom prioriteringane i Styringsgruppa i Miljøløftet, med bevilgande vedtak i Storting og Fylkesting, kvart år. Dei fylkeskommunale midlane vert også nytta til ein del fellestenester som i prinsippet er driftsoppgåver, sjølv om midlane er ført over investeringsbudsjettet vårt. Dei fylkeskommunale midlane vert i all hovudsak nytta i Bergen. Etter at avtaleområdet vart utvida med fire nye kommunar ser ein utfordringar knytt til forventningar om ei geografisk fordeling av dei fylkeskommunale midlane. Det er også knytt utfordringar til behov for vedlikehald og større oppgraderingar av fylkesvegnettet, tiltak som ikkje når opp i den ordinære porteføljestyringa. Inn mot neste rullering av handlingsprogrammet er det også naudsynt å retta særleg merksemd mot tilhøve som lik handsaming av mva knytt til fylkeskommunale tiltak på veg i heile Vestland fylkeskommune samt behov for finansiering av bybanevognar.

Fylkesrådmannen ynskjer i denne saka å avklåra premissane for bruk av dei fylkeskommunale midlane i Miljøløftet.

Investeringsmidlar vert nytta til driftsoppgåver og fellesfunksjonar

Om fylkeskommunale midlar i den nye byvekstavtalen

I den reforhandla byvekstavtalen (2019-2029) er dei fylkeskommunale midlane omtalt slik:

Fylkeskommunale midlar er bidrag til byvekstavtalen som i all hovudsak skal nyttast til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale vegar. Midlane kan også nyttast til andre tiltak som gjev høg måloppnåing. I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midlar på 270 mill. 2020-kr per år. Midlane skal indeksregulerast. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevognar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak til driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Formelt krav om at investeringsmidlar skal nyttast til investering

Driftsbudsjettet i Vestland er sær pressa, og dermed har vedlikehaldstiltak av investeringskarakter vore ført på investeringsbudsjettet. Forskrift for rekneskapsføring i kommunal sektor (KS) markerer eit tydeleg skilje på disponering av midlar løyvd over investerings- og driftsbudsjettet. Etter overføring av sams vegadministrasjon må dette i større grad takast omsyn til enn kva som tradisjonelt har vore tilfelle i Bergensprogrammet/ Miljøløftet. Bruken av midlane må spissast i tråd med forskrifta: Investeringsmidlar skal gå til tiltak på fylkesveg, tiltak der fylkeskommunen eig grunnen etter ferdigstilling, eller der det kan dokumenterast eigennytte av tiltaket.

I dagens finansiering av Miljøløftet er det avsett 284 mill.(2020-kr.) årleg i fylkeskommunale midlar. Rett under halvparten av dette går til spesifiserte infrastrukturprosjekt knytt til gange, sykkel og kollektiv. Resten er avsett til ulike pottar, sjå tabell nedanfor.

Tabellen nedanfor viser dagens pottar i Miljøløftet:

Oppgradering haldeplasser	8,2
Framkomme-tiltak for sykkel (enklare tiltak, farge sykkelfelt, merking mm)	3,1
Mindre kollektivtiltak, enklare tiltak	4,1
Planlegging fylkesveg	24,7
Prosjektering diverse løpande prosjekt/ grunnerv	5,1
Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	13,4
Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	31,9
Trafikktryggleik og hjertesone	32,9
Oppgradering av signalanlegg og ASP	2,1
Gangveggar til kollektivtraseer	10,3
Sentrums- og knutepunktsutvikling, oppstartsmidlar	2,6
Reisevaneundersøkinga (RVU)	1,2
Sekretariat med kommunikasjon	8,6
Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd	1,0
Totalt	149,2

Heilt frå Bergensprogrammet si tid har det vore avsett eigne fylkeskommunale midlar inn i partnerskapen. Intensjonen har vore å styrka dei fylkeskommunale ansvarsområda gange, sykkel, trafikkikkerheit og kollektiv. I dag vert dei fylkeskommunale midlane også nytta til ein del fellesfunksjonar som reisevaneundersøkinga (RVU) og sekretariat. Dette er i prinsippet

driftsoppgåver, sjølv om midlane er ført over investeringsbudsjettet vårt. Fylkeskommunale midlar vert også nytta til ulike tiltak som det er vanskeleg å finna finansiering til andre stader, eksempelvis prosjektet sommarstenging av Torget og Bryggen.

Frå administrasjonen si side er det ikkje naturleg at fylkeskommunen åleine dekker utgifter knytt til fellesfunksjonar i samarbeidet som kjem alle til gode. Fylkeskommunen bør ved neste reforhandling av byvekstavtalen i sterkare grad skilje mellom kva som skal på driftsbudsjettet og kva som skal først på investeringsbudsjettet. Ved reforhandling av avtalen bør ein difor sikra at kostnader til sekretariat, RVU, kommunikasjon, ulike kampanjer mm. verte dekkja av eit spleiselag mellom partane i samarbeidet.

Korleis handterer ein dette i andre byvekstavtalar?

I Oslopakke 3 og Bymiljøpakken (Nord-Jæren) bidreg fylket berre med mva-kompensasjonen for prosjekta i pakkane. Dei har altså ikkje eigne fylkeskommunale bidrag inn i pakkane.

I Miljøpakken i Trondheim bidreg Trøndelag fylkeskommune årleg med ca. 75 mill. i tillegg til å bidra med mva-kompensasjonen. Kommunane i Miljøpakken bidreg med eigne midlar, fordelt etter folketal.

Geografisk fordeling av fylkeskommunale midlar til Miljøløftet

Dei fylkeskommunale midlane som årleg vert tildelt Miljøløftet vert i all hovudsak nytta til tiltak i Bergen kommune. Dette har fleire årsaker:

Fylkeskommunalt bidrag til bypakke Bergen

Bypakke Bergen er ein del av byvekstavtalen, men med ei eigen styringsgruppe som består av Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Statens Vegvesen. Prop. 11 S (2017-2018) er retningsgivande for bruken av bompengar. Her er finansieringa omtalt slik:

I byvekstavtalen er det lagt til grunn at Hordaland fylkeskommune skal løyve 255 mill. 2017-kr per år i avtaleperioden. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til finansiering av programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringar i bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Det fylkeskommunale bidraget vil bli vurdert på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen.

Dei fylkeskommunale midlane er såleis å sjå som det lokale bidraget inn i bypakken, ettersom propen vart utforma og vedteken den gong den geografiske utstrekninga på bompengapakken og byvekstavtalen var samanfallande. Administrasjonen tolkar difor propen slik at dei fylkeskommunale midlane er tiltenkt nytta i Bergen. Bidraget på 255 mill. 2017-kr i tilsvarar beløpet som er sett av i byvekstavtalen på 284 mill. 2021-kr. I samband med bompengeforliket (2019) vart det også sett krav om 20 prosent lokal finansiering i bypakkar i norske byområde.

Bergen får ikkje tildelt andre fylkeskommunale midlar

Det fylkeskommunale bidraget representerer meir eller mindre alt av investeringsmidlar som er tilgjengeleg for fylkesvegnettet innanfor Bergen kommune. Ordninga er ei vidareføring frå Bergensprogrammet, der alt av fylkesmidlar innanfor Bergen kommune vart kanalisert. Midlane skal finansiera alle tiltak som er kome inn i handlingsprogrammet til Miljøløftet gjennom ordinær porteføljestyring, men også andre naudsynte vedlikehaldstiltak på fylkesvegnettet i Bergen.

Nabokommunane til Bergen har no utfordra styringsgruppa i Miljøløftet på bruken av dei fylkeskommunale midlane i byvekstavtalen, med forventingar om finansiering av tiltak i sine kommunar.

Fylkesrådmannen minner her om at det er tre kanalar for fylkeskommunale midlar til kommunane

- 1) Gjennom avtalefesta tilskot i byvekstavtalen
- 2) Gjennom bompakkar
- 3) Gjennom løyvingar over det årlege fylkeskommunale budsjettet

Medan Bergen får sine midlar gjennom byvekstavtalen, får dei andre fire kommunane midlar gjennom bompakkar (Askøypakken og Nordhordlandspakken) og gjennom ordinære løyvingar utanom Miljøløftet.

Tabellen nedanfor syner fordelinga av fylkeskommunale midlar til dei aktuelle kommunane i Miljøløftet.

(2021-kr)						
Kommuner som inngår i Byvekstavtalen.	Byvekstavtale (2019-24) - fylkeskommunalt bidrag	Fylkeskommunale bidrag (2019-24)- i bompengepakker (Askøy/Nordhordaland)	Fylkeskommunalt bidrag (2019-24) i budsjett utenfor byvekstavtalen (knytt til kommunane i byvekstavtalen)	Samla fylkeskommunalt bidrag (pr kommune)	Fylkeskommunale bidrag pr km fylkesveg	Fylkeskommunale bidrag pr innbyggjar
	Sum for periode	Sum for periode	Sum for periode			
Alver (Tidlegare Radøy, Lindås og Meland)	0	207 965 796	40 338 248	248 304 044	759 340	8 497
Askøy	0	284 189 098	19 900 728	304 089 825	3 754 195	10 290
Bergen	1 674 962 637	0	21 791 373	1 696 754 010	4 779 589	6 238
Bjørnafjorden (Tidlegare Fusa og Os)	0	0	118 691 042	118 691 042	715 006	4 765
Øygarden (Tidlegare Øygarden, Fjell og Sund)	0	0	97 980 840	97 980 840	494 853	2 557
sum	1 674 962 637	492 154 894	298 702 231	2 465 819 761		

Tabellen viser at Bergen i all hovudsak får tildelt midlar gjennom byvekstavtalen, at Askøy og Alver i all hovudsak får sine tildelingar gjennom lokale bompakkar, og at Bjørnafjorden og Øygarden får tildelingar gjennom ordinære løyvingar. Medan Bergen får tildelt det største bidraget pr. km fylkesveg, får Askøy den største tildelinga pr. innbyggjar. Transportsystemet i Bergen er omfattande og med store reisestraumar. Tiltak i Bergen har høg måloppnåing opp mot nullvekstmålet. Fylkesrådmannen kan difor ikkje sjå at det er behov for ei geografisk omfordeling av fylkeskommunale midlar til investeringstiltak innanfor Miljøløftet.

Tyngre vedlikehald er ikkje sikra finansiering i gjeldande byvekstavtale

Fylkeskommunen har som part i Miljøløftet fleire ulike roller og ansvarsområde, som alle krev finansiering:

Fylkeskommunen er kollektivmynde med ansvar for utbygging og drift av infrastruktur, materiell og kollektivtilbodet. Desse oppgåvene er langt på veg sikra finansiering gjennom byvekstavtalen, der dei ulike tiltaka vert porteføljestyrt opp mot nullvekstmålet.

Fylkeskommunen har vidare eit overordna ansvar for regional utvikling, og skal som part i Miljøløftet syte for at det vert investert i den utviklinga det er peikt på i regionale planer. Dette ansvarsområdet er også ivareteke gjennom avtaleteksten, særleg med føringar på arealbruk. Men fylkeskommunen er også vegeigar, med ansvar for utbygging, drift og vedlikehald av fylkesvegnettet. Dette ansvaret er ikkje sikra finansiering i gjeldande byvekstavtale, ettersom tiltak knytt til utbygging og vedlikehald har låg måloppnåing opp mot nullvekstmålet, og difor ikkje når opp gjennom dei ordinære porteføljestyingsprinsippa.

Det er eit betydeleg etterslep på vedlikehald og oppgradering av fylkesvegnettet i dei 5 kommunane som utgjer avtaleområdet. I handlingsprogrammet til Miljøløftet ligg det inne ein pott til *Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter*, med ei årleg løyving på 31.9 mill. Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter er tyngre vedlikehald og oppgradering som vanskeleg kan handterast innanfor dagens løyvingnivå til drift og vedlikehald. Det er difor behov for å vurdere andre løysingar som kan sikre eit oppe og trafikksikkert fylkesvegnett i Bergensområdet framover.

Miljøløftet sine 4 satsingsområde er: Gange og sykkel, Kollektivtransport, Innfartsparkering og Miljøvennleg teknologi og innovasjon. Det er altså ikkje eit satsingsområde som omfattar tiltak på fylkesveg ut over ordinært vedlikehald. Fylkeskommunen søkjer difor å løyse finansiering ut over satsingsområda gjennom Miljøløftet, slik det er opna for i avtaleteksten.

Fylkesrådmannen ynskjer at bruken av det årlege fylkeskommunale bidraget til Miljøløftet skal endrast, mellom anna på grunn av avgrensa moglegheit til å handtere større vedlikehaldstiltak på fylkesveg. Det vert føreslått at årleg sum sett av til *vedlikehaldstiltak av investeringskarakter* vert auka til kr 50 mill. (2021-kr.) Auken vil skje innanfor det avsette fylkeskommunale bidraget på kr 284 mill. årleg. Potten bør kunne nyttast til tiltak i alle kommunane i Miljøløftet (Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden, Øygarden) men hovudtyngda av tiltak er framleis venta å ligge i Bergen kommune.

Tiltakstypar i ein forsterka pott til vedlikehaldstiltak av investeringskarakter kan til dømes vere: Bru, rekkverk, oppgradering av fortau, handtering av overvatn, skjeringar med grensesnitt til mjuke trafikantar, punktutbetring, utskifting av lehus og elektro.

Detaljering av innhald i pottane og fordeling mellom dei vert føreslått handtert internt. Det vert ikkje lagt opp til at det skal rapporterast på det einskilde tiltak til Miljøløftet, men på samla bruk. Fylkesrådmannen legg til grunn at potten vert nytta i høve til måloppnåing om at fylkesvegnettet skal vere tenleg, trygt og effektivt, og ikkje vert gjenstand for ytterlegare porteføljestyling. Det er venta at ein fast, definert pott vil gjere vedlikehald og oppgradering meir føreseieleg og heilskapleg, ved at avtaleområdet ikkje vert delt opp i fleire, mindre pottar for denne tiltakstypen. Dette vil utgjere betydelege endringar samanlikna med dagens situasjon.

Det vert vurdert som mest oversiktleg at potten er tilgjengeleg for tiltak i alle kommunar i avtaleområdet, framfor å fordele denne til ulike kommunar. Denne endringa vil ikkje utfordre Miljøløftet sitt handlingsprogram for 2022-2025, men vert lagt til grunn for handlingsprogram 2023-2026.

Endring i bruken av dei fylkeskommunale overføringane til Miljøløftet bør ikkje lesast isolert. Det vert også planlagt andre, større oppgraderingstiltak i avtaleområdet som ikkje vil krevje midlar frå Miljøløftet, til dømes oppgradering etter tunneltryggleiksforskrifta for fylkesveg samt bruoppgradering. Dette representerer eit betydeleg økonomisk løft for Vestland.

Andre viktige omsyn inn mot neste handlingsprogramperiode (2023-2026)

Fylkesrådmannen viser til at det er utarbeida eit forprosjekt for vegstrekninga fv 587 Arnatveit-Midtnun, der det mellom anna er føreslått ein tunnel mellom Djupevika og Helldal skole for å erstatte dagens veg langsetter Grimevatnet og å gje eit tilbod til gåande og syklande på strekninga. Vegen har ein viktig funksjon både som ei hovudinnfartsåre frå aust mot Bergen sør, og som lokalt samband. Fylkesrådmannen meiner det vil vere naturleg at spørsmålet om finansiering av tunnel vert vurdert inn mot neste rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet, samt komande byvekstforhandlingar.

Fylkesrådmannen viser også til behovet for midlar til planleggings- og prosjekteringsmidlar knytt til prosjekt som vert finansiert med statlege midlar til programområdetiltak. For slike prosjekt dekkar dei statlege midlane utelukkande kostnader som påløper etter anleggsstart. Alle andre kostnader knytt til prosjektet, som planleggings- og prosjekteringskostnader, må dekkast av lokale myndigheiter. I Miljøløftet er det totalkostnaden (inkl mva) som kjem fram i prosjektregnskapet knytt til dei fylkeskommunale tiltaka i pakken. Der staten løyver netto tilskot til fylkeskommunale prosjekt i Miljøløftet, har fylkeskommunen løyva mva til desse tiltaka. Det vert lagt opp til lik handsaming av mva knytt til fylkeskommunale tiltak på veg i heile Vestland fylkeskommune. Det inneber bruttobudsjettering og rekneskapsføring på enkelt tiltak. Mva vert handsama på overordna nivå i fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen vil retta merksemd mot dette i den komande handlingsprogramperioden

Gjeldande byvekstavtale opnar for at det fylkeskommunale bidraget kan nyttast til å finansiere innkjøp av bybanevognar. Fylkeskommunen har fram til no ikkje nytta seg av dette, men i staden finansiert innkjøp av bybanevognar med ordinære investeringsmidlar (låneopptak). Fylkeskommunen sin samla økonomi er pressa, og det vil vera eit stort behov for å kunna nytta delar av det fylkeskommunale bidraget til Miljøløftet til innkjøp av bybanevognar. Fylkesrådmannen vil be om at nyinvesteringar av 6 vogner, som er tinga til opning av linje 2 til Fyllingsdalen (6x40mill. = 240 mill. fordelt på heile avtaleperioden), vert finansiert gjennom det fylkeskommunale bidraget til Miljøløftet, og vil spela dette inn mot den komande handlingsprogramperioden.

I gjeldande handlingsprogram ligg det inne ein pott til planlegging av fylkesveg på 24.7 mill. årleg. Denne omfattar mellom anna finansiering av fleire planstillingar knytt til planlegging av Bybanen. Fylkeskommunen kan ikkje sjå at det er naturleg at desse vert finansiert over det fylkeskommunale bidraget, og vil for den neste handlingsprogramperioden be om at partane sjølve finansierer sine eigne planstillingar.

Vedtakskompetanse

Saka legg føringar for fylkeskommunen sine økonomiske prioriteringar inn mot Miljøløftet, og vert vurdert å vera av prinsipiell karakter. Saka vert difor lagt fram for fylkestinget for endeleg avgjerd.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka har ingen direkte økonomiske verknader, men vil kunna gje fylkeskommunen større råderett over det årlege økonomiske bidraget til Miljøløftet.

Klima:

Saka har ingen direkte konsekvensar for klima.

Folkehelse:

Saka har ingen direkte konsekvensar for folkehelse.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Saka er i tråd med overordna fylkeskommunale planar og strategiar, og støttar opp under mål om berekraft og å utvikle gode tenester og eit framtidretta Vestland.

Konklusjon

Fylkesrådmannen ynskjer å presisere at fylkeskommunen gjennom denne saka ikkje har intensjonar om å utfordra Miljøløftet som partnerskap, eller innhaldet i gjeldande byvekstavtale. Fylkeskommunen ynskjer framleis å vera ein god og føreseieleg part i Miljøløftet, til det beste for heile avtaleområdet. Samstundes har fylkesrådmannen gjennom denne saka synleggjort eit behov for å avklåre premissane for bruk av dei fylkeskommunale midlane i Miljøløftet.

Etter fylkesrådmannen sitt syn er det ikkje naturleg at fylkeskommunen åleine dekker utgifter knytt til drifts- og fellesfunksjonar i samarbeidet som kjem alle til gode. Ettersom det er eit formelt krav at ein ikkje kan finansiera drift over finansieringsbudsjettet, bør ei framtidig ordning syta for at dei fylkeskommunale investeringsmidlane går til investering. Fylkesrådmannen vil difor be om at det ved neste reforhandling vert sett av eigne bidrag frå alle partane til fellesfunksjonar. Storleiken på desse bidraga må ein einast om i prosessen med reforhandling av byvekstavtalen.

Fylkesrådmannen har forståing for at dei fire nye kommunane ynskjer fylkeskommunale midlar til investeringar i eigen kommune. Men ettersom desse får midlar knytt til bompakkar og ordinære løyvingar, kan ikkje fylkesrådmannen sjå at det er behov for ei endring av gjeldande praksis. Det vert difor framleis rådd til at investeringsmidlar i all hovudsak vert nytta i Bergen.

Vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet i avtaleområdet er stort. Fylkesrådmannen ser det difor som eit naudsynt grep å auka potten *Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter* til 50 mill. årleg, og at midlane kan nyttast innanfor heile avtaleområdet. Auken vil skje innanfor det avsette fylkeskommunale bidraget på kr 284 mill. årleg. Fylkesrådmannen minner om at hovudtyngda av tiltak framleis er venta å ligge i Bergen kommune.

Miljøløftet sitt handlingsprogram for perioden 2022-2025 vert lagt fram for fylkestinget 16. juni. Handlingsprogrammet har vore til handsaming i styringsgruppa for Miljøløftet, og fylkesrådmannen ynskjer ikkje å utfordra innhaldet. Samstundes er det viktig å vera førebudd inn mot neste rullering av handlingsprogrammet. Her vil fylkesrådmannen retta særleg merksemd mot lik handsaming av mva knytt til fylkeskommunale tiltak på veg i heile Vestland fylkeskommune, behov for planleggings- og prosjekteringsmidlar, innkjøp av bybanevognar og at partane sjølve finansierer sine eigne planstillingar.