

## 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 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.»

«Tillegg om Bergen kommunes mål:

### Miljøløftet 4.3.1

Tilføyle 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 samarbeidspartner 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

Tilføyle 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 trafikkisikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.

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