

Møteprotokoll

Utval:	Fylkesutvalet
Møtestad:	Fylkeshuset Sandsli, Sandslihaugen 30
Dato:	20.10.2021
Tid:	10:00-15:50

Følgjande faste medlemer møte:

Namn	Funksjon	Representerer	
Jon Askeland	Leiar	SP	
Anne Gine Hestetun	Medlem	A	
Arve Helle	Medlem	A	
Kine Bratli Dale	Medlem	A	
Nina Bognøy	Medlem	A	
Natalia Antonia Golis	Nestleiar	MDG	Permisjon frå kl. 15:20
Marthe Hammer	Medlem	SV	
Trude Brosvik	Medlem	KRF	
Geir Kjell Andersland	Medlem	V	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	
Noralv Distad	Medlem	H	
Svein Kolbein Halleraker	Medlem	H	
Knut Inge Andersen	Medlem	FNB	
Morten Klementsén	Medlem	UA	
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP	

Følgjande medlemer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Aleksander Øren Heen	Medlem	SP
Terje Søviknes	Medlem	FRP

Følgjande varamedlemer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Jenny Ellaug Følling	Aleksander Øren Heen	SP
Frank Willy Pedersen Djuvik	Terje Søviknes	FRP

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Rune Haugsdal	Fylkesdirektør
Ingrid Holm Svendsen	Avdelingsdirektør organisasjon og økonomi
Paal Fosdal	Avdelingsdirektør strategisk utvikling og digitalisering
Bjørn Lyngedal	Avdelingsdirektør for opplæring og kompetanse
Bård Sandal	Avdelingsdirektør innovasjon og næringsutvikling
Per Morten Ekerhovd	Avdelingsdirektør kultur, idrett og inkludering
Håkon Rasmussen	Avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Avdelingsdirektør infrastruktur og veg
Bertil Søfteland	Seksjonsleiar politisk sekretariat
Silje Lyngstad	Rådgjever politisk sekretariat/møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off (lukket)
	Godkjenningssaker		
GK 30/21 GK 31/21	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste Godkjenning av møteprotokoll frå møte i fylkesutvalet 21.-22. september	2020/733	
	Referatsaker		
RS 94/21	Protokollar frå septembermøta i KS sitt fylkesstyre og kommundirektørutval	2021/6002	
RS 95/21	Høve til å halde fjernmøter i 2022 etter at midlertidig lov om unntak frå kommunelova opphevast 01. desember 2021	2021/1290	
RS 96/21	Ny Handlingsplan for Universell utforming 2021-2025	2020/75953	
RS 97/21	Ferde AS - andre rapport til eigarane i 2021	2020/35317	
RS 98/21	Tilskot til prosjektering av Griegkvartalet i Bergen frå statsbudsjettet 2021	2021/7708	
RS 99/21	Brev: Endra køyremønster torget/bryggen sommaren 2021	2021/6002	
RS 100/21	Orientering om tildelte tilskot i 2021 innan klima, folkehelse og stadutvikling	2020/43257	
RS 101/21	Ferde AS har fått lovbrotsgebyr frå Datatilsynet	2020/35317	
RS 102/21	Invitasjon til digitalt møte om meir offensiv verdsarvpolitikk	2021/6002	
RS 103/21	Fylkesutvalet sin rådeveldekonto	2021/6002	
	Politiske saker		
PS 199/21	Bybane frå sentrum til Åsane - val av dag- eller tunnelalternativ gjennom Bergen sentrum	2020/54965	
PS 200/21	Fråsegn - Statleg reguleringsplan for E 16 og Vossebana - Arna-Stanghelle	2020/47343	
PS 201/21	Fråsegn til kommunedelplan for Bjørnafjorden vest - 2021-2033	2021/16534	
PS 202/21	Bruk av biodrivstoff i transportkontraktar i Vestland	2021/47190	
PS 203/21	Vegbruksavgift - krav frå Tide Buss AS om vederlagsjustering grunna innføring av vegbruksavgift for biodiesel frå 01.07.2020	2020/72215	X
PS 204/21	Utkjøpstilbod frå Sarsia Development AS i samband med at selskapet skal avviklast	2020/41735	
PS 205/21	Høyringsuttale - Forskrift om jakt- og fangsttider 2022- 2028	2021/4006	
PS 206/21	Magnus Lagabøtejubileum 2024 - Landslova 750 år	2021/2200	
PS 207/21	Fortidsminneforeningen Hordaland Avdeling. Tilskot til 150 årsmarkering	2020/36559	

Godkjenningssaker

GK 30/21 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Møteinnkalling og sakliste vart godkjent utan merknader.

GK 31/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte i fylkesutvalet 21.-22. september

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Møteprotokoll frå møte 21.-22. september vart godkjent med administrasjon si tilråding.

Referatsaker

RS 94/21 Protokollar frå septembermøta i KS sitt fylkesstyre og kommunedirektørutval

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 95/21 Høve til å halde fjernmøter i 2022 etter at midlertidig lov om unntak frå kommunelova opphevast 01. desember 2021

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 96/21 Ny Handlingsplan for Universell utforming 2021-2025

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 97/21 Ferde AS - andre rapport til eigarane i 2021

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 98/21 Tilskot til prosjektering av Griegkvartalet i Bergen frå statsbudsjettet 2021

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 99/21 Brev: Endra køyremønster torget/bryggen sommaren 2021

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 100/21 Orientering om tildelte tilskot i 2021 innan klima, folkehelse og stadutvikling

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 101/21 Ferde AS har fått lovbrotsgebyr frå Datatilsynet

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 102/21 Invitasjon til digitalt møte om meir offensiv verdsarvpolitikk

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

RS 103/21 Fylkesutvalet sin rådeveldekonto

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Vart referert.

Skriftlige spørsmål

SI 23/21 Spørsmål frå Framnes (FrP) - Investering og driftskostnader for Bybanen til Åsane

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Spørsmål frå Sigbjørn Framnes (FRP)

Trasevalget preger debatten om Bybane til Åsane, men kostnadsbildet er også interessant for beslutningstagerne.

Vi ber derfor om svar på følgende spørsmål;

1. Hva er estimert investeringskostnad for de to trasealternativene til Åsane (inkl. all infrastruktur og vognmateriell), og hvordan fordeler finansieringen seg på henholdsvis statlige midler, bompenger og eventuelle fylkeskommunale midler?
2. Hva er estimerte årlige driftskostnader for bybanen til Åsane? Brutto driftskostnader, samt netto driftskostnader for VLFK etter fratrukk for billettinntekter.
3. Ved omlegging av kollektivtilbudet til Åsane som følge av bybanen vil VLFK få reduserte driftskostnader til bussruter som blir erstattet av bybanen. Kva er de estimerte netto merkostnadene for VLFK til drift av kollektivtrafikken i korridoren mot Åsane etter at bybanen er realisert? Hvor store reduksjoner i busstilbudet mot Åsane planlegger VLFK?
4. Kva er estimert totalkostnad (investering og drift) pr passasjerkilometer for bybane til Åsane? Og kva er tilsvarende totalkostnad pr passasjerkilometer for buss i dette byområdet?

Svar på spørsmålet:

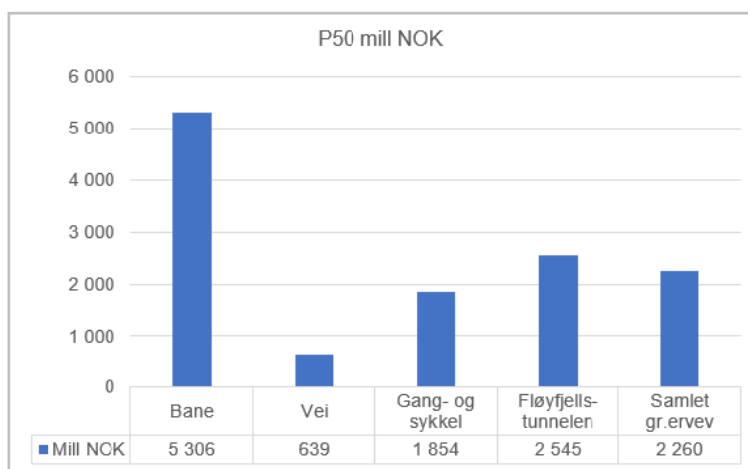
Kostnader

Arbeidet med utgreiing av tunnelalternativ og samanlikning med dagalternativet har hatt fokus på å vurdere dei to alternativa etter kriteria for måloppnåing og konflikt i prosjektet. Det gjev eit estimat på grad av måloppnåing og konflikt som dei to alternativa førar med seg. Samla sett, vert dette nytta til å sette dei to alternativa opp mot kvarandre og samanlikne for å gje eit grunnlag for val av løysing.

Fokuset i det arbeidet har ikkje vore å detaljere ut eit heilskapleg driftsopplegg og kostnadsbilete. Til det har tida til utgreiing vore for kort og det er framleis stor uvisse. Den samla kostnadsoversikten vil vi få når vi ser løysingane i den endelege reguleringsplanen. Løysingane vil i stor grad påverke både investerings- og driftskostnadane. Fylkesdirektøren tek i dette svaret ein gjennomgang av det ein veit so langt i prosjektet.

Når det gjeld investeringskostnaden for bybaneprojektet, vart det gjort eit anslag for dagalternativet på skissefasenivå i juni 2020. Totalkostnaden vart da berekna til 12,6 milliardar kroner.

I skissefaserapporten for dagalternativet (31.10.2020) var kostnaden presentert slik, fordelt på dei ulike elementa i prosjektet:



Figur 3-21: Prosjektkostnad (eks. MVA) i mill. NOK fordelt på bane, vei, sykkel og Fløyfjellstunnel. Grunnerverv er ikke fordelt.

Me kan sjå at etableringa av Bybanen er den største einkilde komponenten, med 5,3 milliardar kroner. Det samla grunnervervet på 2,3 milliardar er her ikkje fordelt på dei ulike delane av prosjektet.

Dei ulike delane har ulike kjelder til finansiering. Bybanen til Åsane er inkludert i gjeldande Nasjonal transportplan (NTP) som eit prosjekt under 50/50-ordninga, kor staten dekker 50 prosent av kostnaden. Dei resterande 50 prosentane vert finansiert lokalt med bompengar.

I NTP vert det peikt på at gang- og sykkeldelen av prosjektet skal finansierast gjennom byvekstavtalen og Miljøløftet. Her vert det peikt på post-30-midlane til tiltak for gange, sykkel og kollektiv langs riksveg.

I NTP er det også sett av midlar utanfor 50/50-ordninga til forlenging av Fløyfjellstunnelen, som er ein føresetnad for bybaneprojektet. I tillegg er det sett av midlar til oppgradering av søre del av tunnelen i tråd med forskrift om tunneltryggleik (tunnelsikkerhetsforskriften).

I arbeidet med utgreiing av dei to løysingane for Bybanen i sentrum er investeringskostnad vurdert. Det syner ein skilnad på om lag 2,2 milliardar kroner, som kan leggjast til om tunnelalternativet vert valt. Dette vil ikkje vere ein del av 50/50-ordninga slik det vart vurdert i gjeldande NTP. Det gjev ein totalkostnad for bybaneprojektet (utan vogner) på om lag 14,8 milliardar kroner.

Når det gjeld investeringa knytt til vognmateriell er det også her uvisse knytt til behovet. Gitt løysingane i reguleringsplanen, vil det truleg vere behov for mellom 16 og 22 nye vogner. Om ein pris per vogn på 40-45 millionar kroner vert lagt til grunn, vil det gje ein totalpris på mellom 640 og 990 millionar kroner. Fylkesdirektøren understrekar at dette er grove estimat med stor uvisse. Gjennom byvekstavtalen vert det slått fast at det fylkeskommunale tilskotet til Miljøløftet kan verte nytta til investeringar i bybanevogner.

Det har ikkje vore gjort ein grundig utgreiing av driftskostnadane for heile traseen til Vågsbotn ennå. Eit grovt estimat kan peike på driftskostnadar på kring 80 - 120 millionar kroner knytt til operatørkostnadar, vedlikehald av vogner og infrastruktur. Utgreiingsarbeidet med tunnelalternativet har og gitt meir kunnskap om driftskostnadar knytt til underjordiske haldeplassar. Arbeidet peiker på ein årleg fordelt kostnad på om lag 6-10 prosent av investeringskostnaden for ein underjordisk haldeplass. Med dagalternativet mot Åsane vert det ein slik underjordisk haldeplass under Sandvikskirken. Med tunnelalternativet vert det også ein ved Øvregaten.

Det samla kollektivtilbodet

I arbeidet med planlegging av byggjetrinn fem av Bybanen, er det utarbeidd prognosar for marknadsgrunnlaget i heile korridoren - samla for buss og bybane. Det har særleg vore fokus på naudsynt kapasitet i rush, som er dimensjonerande for infrastrukturen. VLFK/Skyss har levert notat om mogleg framtidig kollektivnett til reguleringsplanprosjektet. Her blir dagens passasjertal framskrive til 2032. Det blir ut frå dette lagt til grunn at Bybanen bør køyre med fem minutts intervall, og at ein bør ha kapasitet på om lag 95 prosent av dagens busslinjennett i rush. Dette er imidlertid grove berekningar som er baserte på fleire føresetnader som per no inneber stor uvisse.

Byggjetrinn fem vil påverke store delar av kollektivnettet i Bergen, og fleire sentrale føresetnader er ikkje fastlagt. Naudsynt og mogleg tilbod med buss når ny bybanestrekning er på plass, er i stor grad påverka av kva løysingar som blir landa i reguleringsplan for bybanen. Per no er det også ulike forslag til driftskonsept lagt fram frå VLFK/Skyss og i Bergen kommune sine utgreingar.

Vidare vurderingar av framtidige driftskostnader vil vere del av vidare prosess med planarbeid og førebuingar dei komande åra. Erfaringa frå byggjetrinn ein til tre i sørkorridoren i Bergen er at ein har fått ei kraftig auke i tal passasjerar i kollektivsystemet. Dette er i tråd med hensikta med å etablere bybane, som eit høgkvalitets og attraktivt kollektivtilbod. Utbygginga mot Fyllingsdalen og Åsane vil forsterke denne utviklinga og gje meir nytte ut av tidlegare investeringar. Dette byggjer opp under mål for byutvikling og transportsystem i Bergensområdet.

Politiske saker

PS 199/21 Bybane frå sentrum til Åsane - val av dag- eller tunnelalternativ gjennom Bergen sentrum

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vurderer at tunnelutgreiinga betrar kunnskapsgrunnlaget og gir godt grunnlag for endeleg val av løysning for Bybanen gjennom sentrum. Fylkesutvalet stiller seg bak vurderingane i Bergen kommune sitt fagnotat.
2. Fylkesutvalet anbefaler at dagalternativet DS1 vert vidareført i reguleringsplan, og at arbeidet med tunnelalternativet DST vert avslutta.
3. Fylkesutvalet ber om at tilrådingane i KUVA vert følgd opp for å ivareta verdsarvstaden Bryggen. Dette skal kvalitetssikrast gjennom vidare KUVA-prosess og dialog med kulturminnemynde.
4. Fylkesutvalet meiner det er viktig å snarast mogleg stenge sentrum for gjennomkøyring for biltrafikk. Fylkesutvalet oppmodar Statens vegvesen om å redusere sårbarheita til Fløyfjellstunnelen slik at den kan fungere som omkøyring for sentrum.
5. Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda må verte tilpassa byen, tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.
6. Fylkesutvalet minner om vedtak om kostnadskontroll i sak om oppstart av reguleringsarbeidet i 2018: «For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. [...] Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur». Utgreiingane syner at tunnelalternativet er i klar konflikt med vedtaket til fylkesutvalet:
 - a) Den auka investeringskostnaden i tunnelalternativet vil mangle finansiering i nasjonal transportplan (2022-2033). Med gjeldande finansieringsordning må kostnadsauka dekkast inn med auka bompengar.
 - b) Drift, vedlikehald og fornying knytt til underjordisk haldeplass i tunnelalternativet vil belaste fylkeskommunen sin økonomi monaleg. Fylkesutvalet føreset at auka i gjennomsnittlege årlege kostnadar vert finansiert med nye inntekter til fylkeskommunen.
7. Tunnelalternativet vil vere særst utfordrande og ha høg teknisk og økonomisk risiko. Det kan og gje betydelege konsekvensar for kulturarv, framdrift, klima og kollektivtransport som Vestland fylkeskommune har ansvar for.

Fylkesutvalet meiner det er viktig å få ei avgjerd i saka no for å kome vidare i planarbeidet, sikre kontinuerleg utbygging av bybanesystemet og unngå tap av kompetanse på utbygging av Bybanen.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 18.10.2021

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av H og UA fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet vurderer at tunnelutgreiinga betrar kunnskapsgrunnlaget og gir godt grunnlag for val av løysning for Bybanen gjennom sentrum. Utgreiinga viser at tunnelalternativet er gjennomførbart, og fylkesutvalet går derfor inn for dette alternativet.
2. Fylkesutvalet meiner det må arbeides vidare med val av trase for tunnelløysinga, særleg med tanke på betre tilhøve for kulturminnar og verdsarvverdiane.
3. Fylkesutvalet ber om at det jobbes med kostnadsreducerande tiltak langs heile traseen.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at redusert reisetid i større grad må vektleggjast for å sikre funksjonalitet og måloppnåing med bybanen.
5. Fylkesutvalet forutset at Statens vegvesen reduserer sårbarheita til Fløyfjellstunnelen, sånn at den kan fungere som omkøyning for biltrafikk gjennom sentrum uavhengig av traseval for bybanen. Fylkesutvalet ber om at om at eit tredje løp i tunnelen realiseres , slik at oppgradering og forlenging av eksisterande tunnel kan skje utan for store konsekvensar for trafikk og bysamfunn.
6. Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda må verte tilpassa byen, tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.»

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

«Alternativ punkt 5:

Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda bør tilstrebes til å vere på tilsvarande standard som langs bybanen forøvrig, men særleg er det viktig å sikre ein samanhengande sykkelveg. Når det er gjort vedtak til kva for løysing som vert vald med omsyn til bybane, så bør ein komme tilbake til detaljplanlegging for sykkelvegen.»

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag fekk 4 røyster (H og UA) og fall.
Innstillinga punkt 1-4 og 6-7 vart vedteke mot 6 røyster (H, UA og Frp).
Innstillinga punkt 5 fekk 3 røyster (H) og fall.
Hammer sitt forslag punkt 5 vart vedteke mot 6 røyster (H, UA og Frp).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet vurderer at tunnelutgreiinga betrar kunnskapsgrunnlaget og gir godt grunnlag for endeleg val av løysning for Bybanen gjennom sentrum. Fylkesutvalet stiller seg bak vurderingane i Bergen kommune sitt fagnotat.
2. Fylkesutvalet anbefalar at dagalternativet DS1 vert vidareført i reguleringsplan, og at arbeidet med tunnelalternativet DST vert avslutta.
3. Fylkesutvalet ber om at tilrådingane i KUVA vert følgd opp for å ivareta verdsarvstaden Bryggen. Dette skal kvalitetssikrast gjennom vidare KUVA-prosess og dialog med kulturminnemynde.
4. Fylkesutvalet meiner det er viktig å snarast mogleg stenge sentrum for gjennomkøyning for biltrafikk. Fylkesutvalet oppmodar Statens vegvesen om å redusere sårbarheita til Fløyfjellstunnelen slik at den kan fungere som omkøyning for sentrum.

5. Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda bør tilstrebes til å vere på tilsvarande standard som langs bybanen forøvrig, men særleg er det viktig å sikre ein samanhengande sykkelveg. Når det er gjort vedtak til kva for løysing som vert vald med omsyn til bybane, så bør ein komme tilbake til detaljplanlegging for sykkelvegen

6. Fylkesutvalet minner om vedtak om kostnadskontroll i sak om oppstart av reguleringsarbeidet i 2018: «For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. [...] Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur». Utgreiingane syner at tunnelalternativet er i klar konflikt med vedtaket til fylkesutvalet:

a) Den auka investeringskostnaden i tunnelalternativet vil mangle finansiering i nasjonal transportplan (2022-2033). Med gjeldande finansieringsordning må kostnadsauka dekkast inn med auka bompengar.

b) Drift, vedlikehald og fornying knytt til underjordisk haldeplass i tunnelalternativet vil belaste fylkeskommunen sin økonomi monaleg. Fylkesutvalet føreset at auka i gjennomsnittlege årlege kostnadar vert finansiert med nye inntekter til fylkeskommunen.

7. Tunnelalternativet vil vere særst utfordrande og ha høg teknisk og økonomisk risiko. Det kan og gje betydelege konsekvensar for kulturarv, framdrift, klima og kollektivtransport som Vestland fylkeskommune har ansvar for.

Fylkesutvalet meiner det er viktig å få ei avgjerd i saka no for å kome vidare i planarbeidet, sikre kontinuerleg utbygging av bybanesystemet og unngå tap av kompetanse på utbygging av Bybanen.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Silje Ekeland Bjørkly (H) stilte spørsmål om ho var inhabil fordi ho er styremedlem i Bybanen AS. Ekeland Bjørkly gjekk frå under vurderinga om ho var inhabil. Fylkesutvalet vedtok samrøystes at Ekeland Bjørkly var habil. Ekeland Bjørkly tiltredde saksbehandlinga.

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ

1. Fylkesutvalet vurderer at tunnelutgreiinga betrar kunnskapsgrunnlaget og gir godt grunnlag for val av løysning for Bybanen gjennom sentrum. Utgreiinga viser at tunnelalternativet er gjennomførbart, og fylkesutvalet går derfor inn for dette alternativet.

2. Fylkesutvalet meiner det må arbeidast vidare med val av trase for tunnelloysinga, særleg med tanke på betre tilhøve for kulturminnar og verdsarvverdiane.

3. Fylkesutvalet ber om at det vert jobba med kostnadsreduserande tiltak langs heile traseen.

4. Fylkesutvalet legg til grunn at redusert reisetid i større grad må vektleggjast for å sikre funksjonalitet og måloppnåing med bybanen.

5. Fylkesutvalet forutset at Statens vegvesen reduserer sårbarheita til Fløyfjellstunnelen, sånn at den kan fungere som omkøyring for biltrafikk gjennom sentrum uavhengig av traseval for bybanen. Fylkesutvalet ber om at om at eit tredje løp i tunnelen realiserast, slik at oppgradering og forlenging av eksisterande tunnel kan skje utan for store konsekvensar for trafikk og bysamfunn.

6. Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda må verte tilpassa byen, tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.»

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

«Alternativ

Fylkesutvalet vil peike på at dei økonomiske føresetnadene for realisering av byggetrinn 5 på bybanen ikkje er til stades. Det vil ikkje være økonomisk berekraftig å fortsette planlegginga av dette byggetrinnet.»

Avrøysting

Pedersen Djuvik sitt forslag fekk 3 røyster (FRP, UA) og fall.

Ekeland Bjørkly sitt forslag punkt 1-4 og punkt 6 fekk 5 røyster (FNB, H, UA) og fall.

Bjørkly sitt forslag punkt 5 vart vedteke mot 3 røyster (FRP, UA).

Innstillinga vart vedteke mot 7 røyster (FNB, FRP, H, UA).

Vedtak

1. Fylkesutvalet vurderer at tunnelutgreiinga betrar kunnskapsgrunnlaget og gir godt grunnlag for endeleg val av løysning for Bybanen gjennom sentrum. Fylkesutvalet stiller seg bak vurderingane i Bergen kommune sitt fagnotat.

2. Fylkesutvalet anbefaler at dagalternativet DS1 vert vidareført i reguleringsplan, og at arbeidet med tunnelalternativet DST vert avslutta.

3. Fylkesutvalet ber om at tilrådingane i KUVA vert følgd opp for å ivareta verdsarvstaden Bryggen. Dette skal kvalitetssikrast gjennom vidare KUVA-prosess og dialog med kulturminnemynde.

4. Fylkesutvalet meiner det er viktig å snarast mogleg stenge sentrum for gjennomkøyring for biltrafikk. Fylkesutvalet oppmodar Statens vegvesen om å redusere sårbarheita til Fløyfjellstunnelen slik at den kan fungere som omkøyring for sentrum.

5. Fylkesutvalet meiner det er viktig å sikre eit attraktivt og trygt sykkeltilbod gjennom sentrum. Standarden på sykkelrutene i sentrumsområda bør tilstrebes til å vere på tilsvarande standard som langs bybanen forøvrig, men særleg er det viktig å sikre ein samanhengande sykkelveg. Når det er gjort vedtak til kva for løysing som vert vald med omsyn til bybane, så bør ein komme tilbake til detaljplanlegging for sykkelvegen

6. Fylkesutvalet minner om vedtak om kostnadskontroll i sak om oppstart av reguleringsarbeidet i 2018: «For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. [...] Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreduserande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur». Utgreiingane syner at tunnelalternativet er i klar konflikt med vedtaket til fylkesutvalet:

a) Den auka investeringskostnaden i tunnelalternativet vil mangle finansiering i nasjonal transportplan (2022-2033). Med gjeldande finansieringsordning må kostnadsauka dekkast inn med auka bompengar.

b) Drift, vedlikehald og fornying knytt til underjordisk haldeplass i tunnelalternativet vil belaste fylkeskommunen sin økonomi monaleg. Fylkesutvalet føreset at auka i gjennomsnittlege årlege kostnadar vert finansiert med nye inntekter til fylkeskommunen.

7. Tunnelalternativet vil vere særst utfordrande og ha høg teknisk og økonomisk risiko. Det kan og gje betydelege konsekvensar for kulturarv, framdrift, klima og kollektivtransport som Vestland fylkeskommune har ansvar for.

8. Fylkesutvalet forutset at Statens vegvesen reduserer sårbarheita til Fløyfjellstunnelen, sånn at den kan fungere som omkøyring for biltrafikk gjennom sentrum uavhengig av traseval for bybanen. Fylkesutvalet ber om at om at eit tredje løp i tunnelen realiserast, slik at oppgradering og forlenging av eksisterande tunnel kan skje utan for store konsekvensar for trafikk og bysamfunn.

Fylkesutvalet meiner det er viktig å få ei avgjerd i saka no for å kome vidare i planarbeidet, sikre kontinuerleg utbygging av bybanesystemet og unngå tap av kompetanse på utbygging av Bybanen.

PS 200/21 Fråsegn - Statleg reguleringsplan for E 16 og Vossebana - Arna-Stanghelle

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune har prioritert K5-prosjektet med ny Vossabane og E16 høgast i prioriteringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkeskommunen er positiv til reguleringsplanen, og meiner den gir eit godt grunnlag for vidare framdrift av prosjektet. Vi meiner at det er viktig med ei rask framdrift vidare, slik at det byggjestart kan skje så snart som mogleg.
2. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle.
3. Vestland fylkeskommune viser til at delstrekningane på noverande E16 Trengereid-Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil ha ei svært lita resttrafikk, og vegen vil ikkje ha ein regional funksjon. Vegen er rasfarleg og har mange tunnelar. Funksjonen til vegen vil i første rekkje vere som omkøyingsveg for E16 ved stenging av tunnelar. Fylkeskommunen meiner difor at desse delstrekningane ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, men fortsett ha funksjon som riksveg.
4. Vestland fylkeskommune meiner at det må vere Statens vegvesen som har ansvar for finansiering av gang- og sykkeltilbodet langsetter ny E16.
5. Vestland fylkeskommune støtter Vaksdal kommune sitt ynskje om alternativ B2. Landar ein likevel på alternativ B1 ber fylkeskommunen om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på fylkesveg 49 og 79 dersom desse skal vere omkøyingsveggar i anleggsperioden.
6. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet på strekninga Trengereid-Stanghelle skal løysast, og at dette vert gjennomført av fellesprosjektet.
7. Vestland fylkeskommune er positiv til regulering av gang- sykkelveg på strekninga Trengereid-Gullbotn langs fylkesveg 49. Det vert føresett at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av tilbodet.
8. Vestland fylkeskommune meiner det er positivt at det er utarbeidd eit klimagassrekneskap for prosjektet og at det er peikt på konkrete område ein bør jobbe med å redusere utsepp. Det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.
9. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen fortsette arbeidet med å finne fram til samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet. Opplegget med mellomelse kaianlegg ved fjorden for å transportere overskotsmassar ut med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til moglege samfunnsnyttig bruk.
10. Vestland fylkeskommune ber om at ein vurderer omfanget av rigg- og anleggsområdet nær den Gamle Vossebanen. Vi ber også om at eit større område kring det freda anlegget blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
11. Vestland fylkeskommune ber om at Gamle Vossebanen som ikkje er freda blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
12. Vestland fylkeskommune ber om at delen av Christiania postveg som ligg i planområdet blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
13. Vestland fylkeskommune ber om at kaianlegget ved Romslo blir fjerna etter anleggsfasen. Kaianlegget er skjemmande for det forskriftsreda Havråtunet (Askeladden id. K12). Det må bli gitt føresegn i planen som sikrar dette.
14. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Vaksdal sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.
15. Vestland fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd ein grundig kulturminnedokumentasjon av den råka røyrgata til Vaksdal Mølle, og at det blir gitt retningslinjer som sikrar dette i planen. Restar bør bevarast så langt som råd som historiske element i landskapet, og bli gitt omsynssone H570.

16. Vestland fylkeskommune ber om at Alternativ Fossmark veg, Fossmark tilkomsttunnel og Linnebakkane vegtunnel blir teke ut av planen. Følgjene av inngrep her vil ha sær negative konsekvensar for kulturmiljø og kulturlandskap.

17. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Stanghelle sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

18. Vestland fylkeskommune ber om at ein utgreier alternativ for vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid, som ivaretek dei verneverdige bygga.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 06.10.2021

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

«Tillegg til punkt 5, mellom første og andre setning:

Alternativ B2 vil redusere trafikkstøy monaleg i tettstaden då vegen går utanom sentrum. I tillegg har alternativ B2 inntil eitt (1) år kortare anleggstid enn alternativ B1.»

Avrøysting

Det var 13 medlemmer til stades.

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune har prioritert K5-prosjektet med ny Vossabane og E16 høgast i prioriteringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkeskommunen er positiv til reguleringsplanen, og meiner den gir eit godt grunnlag for vidare framdrift av prosjektet. Vi meiner at det er viktig med ei rask framdrift vidare, slik at det byggjear kan skje så snart som mogleg.
2. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle.
3. Vestland fylkeskommune viser til at delstrekningane på noverande E16 Trengereid-Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil ha ei svært lita resttrafikk, og vegen vil ikkje ha ein regional funksjon. Vegen er rasfarleg og har mange tunnelar. Funksjonen til vegen vil i første rekkje vere som omkøyingsveg for E16 ved stenging av tunnelar. Fylkeskommunen meiner difor at desse delstrekningane ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, men fortsett ha funksjon som riksveg.
4. Vestland fylkeskommune meiner at det må vere Statens vegvesen som har ansvar for finansiering av gang- og sykkeltilbodet langs E16.
5. Vestland fylkeskommune støtter Vaksdal kommune sitt ynskje om alternativ B2. Alternativ B2 vil redusere trafikkstøy monaleg i tettstaden då vegen går utanom sentrum. I tillegg har alternativ B2 inntil eitt (1) år kortare anleggstid enn alternativ B1. Landar ein likevel på alternativ B1 ber fylkeskommunen om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på fylkesveg 49 og 79 dersom desse skal vere omkøyingsvegar i anleggsperioden.
6. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet på strekninga Trengereid-Stanghelle skal løysast, og at dette vert gjennomført av fellesprosjektet.
7. Vestland fylkeskommune er positiv til regulering av gang- sykkelveg på strekninga Trengereid-Gullbotn langs fylkesveg 49. Det vert føresett at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av tilbodet.
8. Vestland fylkeskommune meiner det er positivt at det er utarbeidd eit klimagassrekneskap for prosjektet og at det er peikt på konkrete område ein bør jobbe med å redusere utslipp. Det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.

9. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen fortsette arbeidet med å finne fram til samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet. Opplegget med mellombelse kaianlegg ved fjorden for å transportere overskotsmassar ut med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til moglege samfunnsnyttig bruk.

10. Vestland fylkeskommune ber om at ein vurderer omfanget av rigg- og anleggsområdet nær den Gamle Vossebanen. Vi ber også om at eit større område kring det frede anlegget blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

11. Vestland fylkeskommune ber om at Gamle Vossebanen som ikkje er frede blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

12. Vestland fylkeskommune ber om at delen av Christiania postveg som ligg i planområdet blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

13. Vestland fylkeskommune ber om at kaianlegget ved Romslo blir fjerna etter anleggsfasen. Kaianlegget er skjemmande for det forskriftsreda Havratunet (Askeladden id. K12). Det må bli gitt føresegn i planen som sikrar dette.

14. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Vaksdal sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

15. Vestland fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd ein grundig kulturminnedokumentasjon av den råka røyrgata til Vaksdal Mølle, og at det blir gitt retningslinjer som sikrar dette i planen. Restar bør bevarast så langt som råd som historiske element i landskapet, og bli gitt omsynssone H570.

16. Vestland fylkeskommune ber om at Alternativ Fossmark veg, Fossmark tilkomstunnel og Linnebakkanen vegtunnel blir teke ut av planen. Følgjene av inngrep her vil ha særskilte negative konsekvensar for kulturmiljø og kulturlandskap.

17. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Stanghelle sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

18. Vestland fylkeskommune ber om at ein utgreier alternativ for vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid, som ivaretek dei verneverdige bygga.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestland fylkeskommune har prioritert K5-prosjektet med ny Vossabane og E16 høgast i prioriteringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkeskommunen er positiv til reguleringsplanen, og meiner den gir eit godt grunnlag for vidare framdrift av prosjektet. Vi meiner at det er viktig med ei rask framdrift vidare, slik at det byggjear kan skje så snart som mogleg.
2. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle.
3. Vestland fylkeskommune viser til at delstrekningane på noverande E16 Trengereid-Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil ha ei svært lita resttrafikk, og vegen vil ikkje ha ein regional funksjon. Vegen er rasfarleg og har mange tunnelar. Funksjonen til vegen vil i første rekkje vere som omkøyingsveg for E16 ved stenging av tunnelar. Fylkeskommunen meiner difor at desse delstrekningane ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, men fortsett ha funksjon som riksveg.
4. Vestland fylkeskommune meiner at det må vere Statens vegvesen som har ansvar for finansiering av gang- og sykkeltilbodet langs ny E16.

5. Vestland fylkeskommune støtter Vaksdal kommune sitt ynskje om alternativ B2. Alternativ B2 vil redusere trafikkstøy monaleg i tettstaden då vegen går utanom sentrum. I tillegg har alternativ B2 inntil eitt (1) år kortare anleggstid enn alternativ B1. Landar ein likevel på alternativ B1 ber fylkeskommunen om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på fylkesveg 49 og 79 dersom desse skal vere omkøyringsvegar i anleggsperioden.

6. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet på strekninga Trengereid-Stanghelle skal løysast, og at dette vert gjennomført av fellesprosjektet.

7. Vestland fylkeskommune er positiv til regulering av gang- sykkelveg på strekninga Trengereid-Gullbotn langs fylkesveg 49. Det vert føresett at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av tilbodet.

8. Vestland fylkeskommune meiner det er positivt at det er utarbeidd eit klimagassrekneskap for prosjektet og at det er peikt på konkrete område ein bør jobbe med å redusere utsepp. Det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.

9. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen fortsette arbeidet med å finne fram til samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet. Opplegget med mellombelse kaianlegg ved fjorden for å transportere overskotsmassar ut med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til mogeleg samfunnsnyttig bruk.

10. Vestland fylkeskommune ber om at ein vurderer omfanget av rigg- og anleggsområdet nær den Gamle Vossebanen. Vi ber også om at eit større område kring det freda anlegget blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

11. Vestland fylkeskommune ber om at Gamle Vossebanen som ikkje er freda blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

12. Vestland fylkeskommune ber om at delen av Christiania postveg som ligg i planområdet blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.

13. Vestland fylkeskommune ber om at kaianlegget ved Romslo blir fjerna etter anleggsfasen. Kaianlegget er skjemmande for det forskriftsreda Havråtunet (Askeladden id. K12). Det må bli gitt føresegn i planen som sikrar dette.

14. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Vaksdal sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

15. Vestland fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd ein grundig kulturminnedokumentasjon av den råka røyrigata til Vaksdal Mølle, og at det blir gitt retningslinjer som sikrar dette i planen. Restar bør bevarast så langt som råd som historiske element i landskapet, og bli gitt omsynssone H570.

16. Vestland fylkeskommune ber om at Alternativ Fossmark veg, Fossmark tilkomsttunnel og Linnebakkane vegtunnel blir teke ut av planen. Følgjene av inngrep her vil ha særskilte negative konsekvensar for kulturmiljø og kulturlandskap.

17. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Stanghelle sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

18. Vestland fylkeskommune ber om at ein utgreier alternativ for vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid, som ivaretek dei verneverdige bygga.

PS 201/21 Fråsegn til kommunedelplan for Bjørnafjorden vest - 2021-2033

Forslag til vedtak:

1. Vestland fylkeskommune ser det som positivt at Bjørnafjorden kommune får ein kommunedelplan for areala i Os-delen av kommunen som kan gi føreseie og

utviklingsmoglegheiter. Kommunen har gjort endringar i planen sidan første høyring med reduksjon av byggeområde og noko tilpassing til nasjonal og regional arealpolitikk.

2. Kommunedelplan for Bjørnafjorden vest 2021 - 2033 tek berre delvis opp i seg utfordringane knytt til klima og miljø. Planen føl ikkje i tilstrekkeleg grad opp måla om klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling nedfelt i Utviklingsplan for Vestland 2020-2024, og vidareførte regionale planar. Planen er ikkje i tilstrekkeleg grad endra for å imøtekomme motsegnspunkta som vart reist av *Utval for kultur, idrett og regional utvikling* i Hordaland fylkeskommune i 2019.

3. Planforslaget legg ikkje i tilstrekkeleg grad til rette for ei kollektivbasert byutvikling med sykkel og gange. Utbyggingsmønster og vid avgrensing av sentrumsområde er framleis i strid med *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP)* og *Regional plan for attraktive senter*. Vestland fylkeskommune fremjar motsegn til manglande føresegner for tilrettelegging av dei miljøvenlege reisealternativa for å sikre ei arealutvikling i tråd med nullvekstmålet, Byvekstavtalen og regionale planar.

4. Området rundt Osøyro er definert som regional vekstsone der hovuddelen av veksten i kommunen bør skje, men fortettingssona har ei for stor avgrensing til at utbygginga vil skje i tråd med føringane i *RATP for Bergensområdet*. Ytre fortettingssone rundt Osøyro er på nær 5 kilometer i diameter i luftlinje, og utstrekning strir med retningsline 3.1 i planen: *Veksten i bustader og arbeidsplassar bør i hovudsak kome innanfor regionale vekstsoner definert som areal som: (...) b. er knytt til bydelscenter eller regionsenter og samstundes er i gangavstand til kollektivstopp*. Vestland fylkeskommune meiner at ytre fortettingssone for Osøyro må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet.

5. Fortettingssona rundt Lysefjorden lokalsenter er omlag 2 km i utstrekning og lokalisert utanfor regional vekstsone i *RATP for Bergensområdet*. Dei store utbyggingsområda vil svekke Osøyro som eit regionalt senter og bygge ned urørt grøntareal, i strid med retningslinjer i *Regional plan for attraktive senter og RATP for Bergensområdet* som nemnd over. Vestland fylkeskommune meiner at fortettingssona for Lysefjorden må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet.

6. Tøsdalsskiftet inngår som ein del av sentrumsområde for Osøyro, med føremål avsett til senterformål. Staden er i dag prega av infrastruktur og handel med arealkrevjande vareslag, som fell inn under unntaksvarane i Regional plan for attraktive senter. Staden ligg drygt 3 kilometer frå Osøyro, og utvikling her må sjåast i samheng med styrking av Osøyro som regionalt senter. Ei brei etablering av service-, kontor-, og handelstilbod som planen legg opp til, vil kunne gje direkte konkurranse med Osøyro som regionalt og kommunalt senter. Vi ber om at følgjande tekst vert inkludert i føresegnene: *På grunn av nærleik til Osøyro skal type handel, tenesteyting og kontor regulerast strengt. Det skal gjerast ei konkret vurdering av lokalisering i forhold til Osøyro i kvar sak. Det er krav om områdeplan og handelsanalyse ved etablering av handelsverksemd med nytt eller samla bruksareal på meir enn 3.000 m².*

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Noralv Distad (H) sette på vegner av H, FRP fram slikt forslag:

«Alternativ

Punkt 1 med tillegg: Vestland fylkeskommune har elles ikkje særlege merknader til planframlegget. (2 - 6 går ut).»

Jenny Følling (SP) sette på vegner av SP, A, MDG, SV, V, KRF fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 2

2. Bjørnafjorden kommune har høge ambisjonar inna klima og miljø, og har lagt ut høyringsframlegg til klima- og miljøplan i haust, der det går fram at kommunen skal bli eit nullutsleppssamfunn innan 2030. I høyringsframlegget går det ma fram at kommunen skal jobbe systematisk for klima-, miljø- og samfunnsansvar i sine anskaffingar/ grøne innkjøp. Vidare at kommunen vil ha fokus energireducerande tiltak i kommunale bygg og anlegg, leggja tilrette for miljøvenlege transportformar som kollektiv, sykling og gange, stille krav om klimavenlege løysingar i utviklingsprosjekt kommunen deltar i, og stimulere til grøn næringsutvikling. Høyringsframlegget byggjer oppunder klima- og miljøambisjonane til Vestland fylkeskommune sin Utviklingsplan. Vestland fylkeskommune meiner at Kommunedelplan for Bjørnafjorden Vest 2021-2033 i større grad burde uttrykt kommunen

sine klima- og miljøambisjonar, og forventar at ved godkjenning av klima- og miljøplanen vil den gjelda for planområdet.»

Jenny Følling (SP) sette på vegner av SP, A, V, KRF fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 3

3. Planforslaget legg ikkje i tilstrekkeleg grad til rette for ei kollektivbasert byutvikling med sykkel og gange. Utbyggingsmønster og vid avgrensing av sentrumsområde er framleis i strid med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet(RATP) og Regional plan for attraktive senter. Planforslaget tek ikkje tilstrekkeleg omsyn til måla om å ikkje ha auke i personbiltrafikken i Byvekstavtalen for Bergensområdet. Vestland fylkeskommune fremjar motsegn til manglande føresegnar for tilrettelegging av dei miljøvenlege reisealternativa for å sikre ei arealutvikling i tråd med nullvekstmålet, Byvekstavtalen og regionale planar, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»»

«Alternativ punkt 4

4. Området rundt Osøyro er definert som regional vekstsone der hovuddelen av veksten i kommunen bør skje, men fortettingssona har ei for stor avgrensing til at utbygginga vil skje i tråd med føringane i RATP for Bergensområdet. Ytre fortettingssone rundt Osøyro er på nær 5 kilometer i diameter i luftlinje, og utstrekning strir med retningsline 3.1 i planen: Veksten i bustader og arbeidsplassar bør i hovudsak kome innanfor regionale vekstsoner definert som areal som: (...) b. er knytt til bydelssenter eller regionsenter og samstundes er i gangavstand til kollektivstopp. Vestland fylkeskommune meiner at ytre fortettingssone for Osøyro må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»»

«Alternativ punkt 5

5. Fortettingssona rundt Lysefjorden lokalsenter er omlag 2 km i utstrekning og lokalisert utanfor regional vekstsone i RATP for Bergensområdet. Dei store utbyggingsområda vil svekke Osøyro som eit regionalt senter og bygge ned urørt grøntareal, i strid med retningsliner i Regional plan for attraktive senter og RATP for Bergensområdet som nemnd over. Vestland fylkeskommune meiner at fortettingssona for Lysefjorden må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»»

«Alternativ punkt 6

6. Tøsdalsskiftet inngår som ein del av sentrumsområde for Osøyro, med føremål avsett til senterformål. Staden er i dag prega av infrastruktur og handel med arealkrevjande vareslag, som fell inn under unntaksvarane i Regional plan for attraktive senter. Staden ligg drygt 3 kilometer frå Osøyro, og utvikling her må sjåast i samheng med styrking av Osøyro som regionalt senter. Ei brei etablering av service-, kontor-, og handelstilbod som planen legg opp til, vil kunne gje direkte konkurranse med Osøyro som regionalt og kommunalt senter. Vi ber om at følgjande tekst vert inkludert i føresegnene: På grunn av nærleik til Osøyro skal type vurdering av lokalisering i forhold til Osøyro i kvar sak. Det er krav om områdeplan og handelsanalyse ved etablering av handelsverksemd med nytt eller samla bruksareal på meir enn 3.000 m². handel, tenesteyting og kontor regulerast strengt. Det skal gjerast ei konkret Saksnr: 2021/16534-6 Side 2 av 10 vurdering av lokalisering i forhold til Osøyro i kvar sak. Det er krav om detaljregulering og handelsanalyse ved etablering av handelsverksemd med nytt eller samla bruksareal på meir enn 3.000 m².

Avrøysting

Innstillinga punkt 1 vart samrøystes vedteke.

Distad sitt forslag unnateke punkt 1 fekk 6 røyster (FRP, H, UA) og fall.

Innstillinga punkt 2-6 fekk 2 røyster (MDG, SV) og fall.

Følling sitt forslag punkt 2 vart vedteke mot 2 røyster (FRP).

Følling sine forslag punkt 3-6 vart vedteke mot 6 røyster (FNB, FRP, MDG, SV, UA)

Vedtak

1. Vestland fylkeskommune ser det som positivt at Bjørnafjorden kommune får ein kommunedelplan for areala i Os-delen av kommunen som kan gi føreseie og utviklingsmoglegheiter. Kommunen har gjort endringar i planen sidan første høyring med reduksjon av byggeområde og noko tilpassing til nasjonal og regional arealpolitikk.

2. Bjørnafjorden kommune har høge ambisjonar inna klima og miljø, og har lagt ut høyringsframlegg til klima- og miljøplan i haust, der det går fram at kommunen skal bli eit nullutsleppssamfunn innan 2030. I høyringsframlegget går det fram at kommunen skal jobbe systematisk for klima-, miljø- og samfunnsansvar i sine anskaffingar/ grøne innkjøp. Vidare at kommunen vil ha fokus energireduserande tiltak i kommunale bygg og anlegg, leggja tilrette for miljøvenlege transportformar som kollektiv, sykling og gange, stille krav om klimavenlege løysingar i utviklingsprosjekt kommunen deltar i, og stimulere til grøn næringsutvikling. Høyringsframlegget byggjer oppunder klima- og miljøambisjonane til Vestland fylkeskommune sin Utviklingsplan. Vestland fylkeskommune meiner at Kommunedelplan for Bjørnafjorden Vest 2021-2033 i større grad burde uttrykt kommunen sine klima- og miljøambisjonar, og forventar at ved godkjenning av klima- og miljøplanen vil den gjelda for planområdet.

3. Planforslaget legg ikkje i tilstrekkeleg grad til rette for ei kollektivbasert byutvikling med sykkel og gange. Utbyggingsmønster og vid avgrensing av sentrumsområde er framleis i strid med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet(RATP) og Regional plan for attraktive senter. Planforslaget tek ikkje tilstrekkeleg omsyn til måla om å ikkje ha auke i personbiltrafikken i Byvekstavtalen for Bergensområdet. Vestland fylkeskommune fremjar motsegn til manglande føresegnar for tilrettelegging av dei miljøvenlege reisealternativa for å sikre ei arealutvikling i tråd med nullvekstmålet, Byvekstavtalen og regionale planar, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»

4. Området rundt Osøyro er definert som regional vekstsone der hovuddelen av veksten i kommunen bør skje, men fortettingssona har ei for stor avgrensing til at utbygginga vil skje i tråd med føringane i RATP for Bergensområdet. Ytre fortettingssone rundt Osøyro er på nær 5 kilometer i diameter i luftlinje, og utstrekning strir med retningsline 3.1 i planen: Veksten i bustader og arbeidsplassar bør i hovudsak kome innanfor regionale vekstsoner definert som areal som: (...) b. er knytt til bydelssenter eller regionsenter og samstundes er i gangavstand til kollektivstopp. Vestland fylkeskommune meiner at ytre fortettingssone for Osøyro må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»

5. Fortettingssona rundt Lysefjorden lokalsenter er omlag 2 km i utstrekning og lokalisert utanfor regional vekstsone i RATP for Bergensområdet. Dei store utbyggingsområda vil svekke Osøyro som eit regionalt senter og bygge ned urørt grøntareal, i strid med retningsliner i Regional plan for attraktive senter og RATP for Bergensområdet som nemnd over. Vestland fylkeskommune meiner at fortettingssona for Lysefjorden må reduserast og fremjar motsegn til dette punktet, med mindre det vert lagt inn følgjande føresegn: «Det skal utarbeidast mobilitetsplan for alle reguleringsplanar og naudsynte tiltak skal sikrast i reguleringsplan. Mobilitetsplanen skal vera fagleg forankra i prioriteringsrådet i Miljøløftet.»

6. Tøsdalsskiftet inngår som ein del av sentrumsområde for Osøyro, med føremål avsett til senterformål. Staden er i dag prega av infrastruktur og handel med arealkrevjande vareslag, som fell inn under unntaksvarane i Regional plan for attraktive senter. Staden ligg drygt 3 kilometer frå Osøyro, og utvikling her må sjåast i samheng med styrking av Osøyro som regionalt senter. Ei brei etablering av service-, kontor-, og handelstilbod som planen legg opp til, vil kunne gje direkte konkurranse med Osøyro som regionalt og kommunalt senter. Vi ber om at følgjande tekst vert inkludert i føresegnene: På grunn av nærleik til Osøyro skal type vurdering av lokalisering i forhold til Osøyro i kvar sak. Det er krav om områdeplan og handelsanalyse ved etablering av handelsverksemd med nytt eller samla bruksareal på meir enn 3.000 m².handel, tenesteyting og kontor regulerast strengt. Det skal gjerast ei konkret Saksnr: 2021/16534-6 Side 2 av 10 vurdering

av lokalisering i forhold til Osøyro i kvar sak. Det er krav om detaljregulering og handelsanalyse ved etablering av handelsverksemd med nytt eller samla bruksareal på meir enn 3.000 m2.

PS 202/21 Bruk av biodrivstoff i transportkontraktar i Vestland

Forslag til vedtak

1. Fylkeskommunedirektøren får fullmakt til å forhandle ut kravet om biodrivstoff i busskontraktane i Vestland.
2. Fylkeskommunedirektøren kjem attende med eiga sak om biodrivstoff i ferje- og båtkontraktane når det er avklart om det vert innført omsettingskrav for sjøtransport.
3. Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 06.10.2021

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

«Saka vert utsett. Administrasjonen bes komme attende med utgreiing om kva konveskvensar auka Co2 avgift vil ha å seie for bruk av biodrivstoff, samt at ein sjekker med andre fylkeskommunar på korleis dette vert handsama. Det er også knytt usikkerhet til kva for rammebetingelser som vil verte gjennomført i tida framover, jamfør at fleirtalet i det nye stortinget i klimameldingen bad om at avansert biodrivstoff vert tatt ut av omsetningspåbudet, og at det er viktig med insentiv til kommuner, fylkeskommuner og andre for å etterspørre høynnblendet biodrivstoff.»

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

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

«Alternativ punkt 3:

Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025, og skal i hovudsak gå til tiltak som gir kutt i klimagassutsleppa, som til dømes elektrifisering.»

Avrøysting

Det var 13 medlemer til stades.

Innstillinga punkt 1 og 2 vart samrøystes vedteke.

Høgli sitt forslag punkt 3 vart vedteke mot 5 røyster (H og Frp).

Innstillinga punkt 3 fekk 5 røyster (H og Frp) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkeskommunedirektøren får fullmakt til å forhandle ut kravet om biodrivstoff i busskontraktane i Vestland.
2. Fylkeskommunedirektøren kjem attende med eiga sak om biodrivstoff i ferje- og båtkontraktane når det er avklart om det vert innført omsettingskrav for sjøtransport.
3. Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025, og skal i hovudsak gå til tiltak som gir kutt i klimagassutsleppa, som til dømes elektrifisering.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, SP, MDG, A, V, KRF fram slikt forslag:

«Tillegg

Fylkesutvalet ber administrasjonen om å komme attende med ei oppdatert sak på kva som vert nasjonale rammebetingelsar knytt til avansert biodrivstoff og omsetningspåbudet, og

kva for verkemiddel fylket kan nytte for å nå sine mål knytt til nullutslepp innan kollektivsektoren.»

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av H, FRP fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 3

3. Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1 og 2 vart samrøystes vedteke.
Ekeland Bjørkly sitt forslag fekk 7 røyster (FNB, FRP, H, UA) og fall.
Innstillinga punkt 3 vart vedteke mot 7 røyster (FNB, FRP, H, UA).
Hammer sitt forslag vart vedteke mot 1 røyst (UA).

Vedtak

1. Fylkeskommunedirektøren får fullmakt til å forhandle ut kravet om biodrivstoff i busskontraktane i Vestland.
2. Fylkeskommunedirektøren kjem attende med eiga sak om biodrivstoff i ferje- og båtkontraktane når det er avklart om det vert innført omsetningskrav for sjøtransport.
3. Midlar som vert frigjort, som følgje av at kravet om biodrivstoff går ut, vert disponert som del av budsjett 2022/økonomiplanperiode 2022 - 2025, og skal i hovudsak gå til tiltak som gir kutt i klimagassutsleppa, som til dømes elektrifisering.
4. Fylkesutvalet ber administrasjonen om å komme attende med ei oppdatert sak på kva som vert nasjonale rammebetingelsar knytt til avansert biodrivstoff og omsetningspåbudet, og kva for verkemiddel fylket kan nytte for å nå sine mål knytt til nullutslepp innan kollektivsektoren.

PS 203/21 Vegbruksavgift - krav frå Tide Buss AS om vederlagsjustering grunna innføring av vegbruksavgift for biodiesel frå 01.07.2020

PS 204/21 Utkjøpstilbod frå Sarsia Development AS i samband med at selskapet skal avviklast

Forslag til vedtak

1. Vestland fylkeskommune tek imot utkjøpstilbodet frå Sarsia Development AS, og sel dei 30 752 aksjane for kr 1 014 816,-, dvs. kr 33 per aksje.
2. Salsutbyttet skal setjast av til ubundne fond, jf. reglementet for fylkesutvalet punkt 2.1.1.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestland fylkeskommune tek imot utkjøpstilbodet frå Sarsia Development AS, og sel dei 30 752 aksjane for kr 1 014 816,-, dvs. kr 33 per aksje.
2. Salsutbyttet skal setjast av til ubundne fond, jf. reglementet for fylkesutvalet punkt 2.1.1.

PS 205/21 Høyringsuttale - Forskrift om jakt- og fangsttider 2022-2028

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune støttar dei føreslegne endringane i forskrifta, med unntak av innskrenka jakttid på kråke.
2. Vestland fylkeskommune viser til at Miljødirektoratet har gitt høve til å kome med innspel på heile forskrifta, og føreslår utvida jakttid på hjort, avgrensa til innmark, i periodane 20.08.-31.08. og 01.01.-31.01. Den utvida jakttida vert grunngitt med behov for betre høve til å ta ut hjort som gir beiteskade. Avgrensinga av den utvida jakta til innmark er av omsyn til andre naturbruksinteresser og ro for dyra.
3. Vestland fylkeskommune føreslår at jakttida på hjort vert sendt på ny høyring i Vestland fylke med to alternativ, enten uendra jakttid på hjort i fylket eller utvida jakttid som føreslått i vedtaket pkt 2.

Saksprotokoll i hovudutval for næring - 06.10.2021

Aleksander Øren Heen (Sp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg punkt 2:

Vestland fylke er uroa for konsekvensane av veksande hjortebestand i fylket. Fylkeskommunen meiner miljødirektoratet må vurdere andre regulatoriske verkemiddel enn jakttid for å redusere hjortebestandane.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Heen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestland fylkeskommune støttar dei føreslegne endringane i forskrifta, med unntak av innskrenka jakttid på kråke.
2. Vestland fylkeskommune viser til at Miljødirektoratet har gitt høve til å kome med innspel på heile forskrifta, og føreslår utvida jakttid på hjort, avgrensa til innmark, i periodane 20.08.-31.08. og 01.01.-31.01. Den utvida jakttida vert grunngitt med behov for betre høve til å ta ut hjort som gir beiteskade. Avgrensinga av den utvida jakta til innmark er av omsyn til andre naturbruksinteresser og ro for dyra. Vestland fylke er uroa for konsekvensane av veksande hjortebestand i fylket. Fylkeskommunen meiner miljødirektoratet må vurdere andre regulatoriske verkemiddel enn jakttid for å redusere hjortebestandane.
3. Vestland fylkeskommune føreslår at jakttida på hjort vert sendt på ny høyring i Vestland fylke med to alternativ, enten uendra jakttid på hjort i fylket eller utvida jakttid som føreslått i vedtaket pkt 2.

Saksprotokoll i hovudutval for kultur, idrett og integrering - 12.10.2021

Øyvind Strømmen, MDG, sette på vegner av MDG, A, V, SP og SV fram slikt tilleggsforslag til punkt 2:

«Tilleggsforslag til punkt 2

Vestland fylke er uroa for konsekvensane av veksande hjortebestand i fylket.

Fylkeskommunen meiner miljødirektoratet må vurdere andre regulatoriske verkemiddel enn jakttid for å redusere hjortebestandane.»

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Strømmen sitt tilleggsforslag til pkt. 2 vart vedteke mot 1 røyst (Karstein Birkeland, GP).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune støttar dei føreslegne endringane i forskrifta, med unntak av innskrenka jakttid på kråke.

2. Vestland fylkeskommune viser til at Miljødirektoratet har gitt høve til å kome med innspel på heile forskrifta, og føreslår utvida jakttid på hjort, avgrensa til innmark, i periodane 20.08.-31.08. og 01.01.-31.01. Den utvida jakttida vert grunngitt med behov for betre høve til å ta ut hjort som gir beiteskade. Avgrensinga av den utvida jakta til innmark er av omsyn til andre naturbruksinteresser og ro for dyra. Vestland fylke er uroa for konsekvensane av veksande hjortebestand i fylket. Fylkeskommunen meiner miljødirektoratet må vurdere andre regulatoriske verkemiddel enn jakttid for å redusere hjortebestandane.

3. Vestland fylkeskommune føreslår at jakttida på hjort vert sendt på ny høyring i Vestland fylke med to alternativ, enten uendra jakttid på hjort i fylket eller utvida jakttid som føreslått i vedtaket pkt 2.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Fylkesordførar Jon Askeland (SP) la innstillinga frå hovudutval for næring til grunn for behandling av saka.

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Vestland fylkeskommune støttar dei føreslegne endringane i forskrifta, med unntak av innskrenka jakttid på kråke.
2. Vestland fylkeskommune viser til at Miljødirektoratet har gitt høve til å kome med innspel på heile forskrifta, og føreslår utvida jakttid på hjort, avgrensa til innmark, i periodane 20.08.-31.08. og 01.01.-31.01. Den utvida jakttida vert grunngitt med behov for betre høve til å ta ut hjort som gir beiteskade. Avgrensinga av den utvida jakta til innmark er av omsyn til andre naturbruksinteresser og ro for dyra. Vestland fylke er uroa for konsekvensane av veksande hjortebestand i fylket. Fylkeskommunen meiner miljødirektoratet må vurdere andre regulatoriske verkemiddel enn jakttid for å redusere hjortebestandane.
3. Vestland fylkeskommune føreslår at jakttida på hjort vert sendt på ny høyring i Vestland fylke med to alternativ, enten uendra jakttid på hjort i fylket eller utvida jakttid som føreslått i vedtaket pkt 2.

PS 206/21 Magnus Lagabøtejubileum 2024 - Landslova 750 år

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune vedtek at det vert skipa eit jubileum for Landslova 750 år i 2024, med fokus på lovskapingsprosessen frå Kristenretten til Landslova og med aktualisering til notida.
2. Forslag til tiltak i jubileet og organisasjonsmodell skissert i forprosjektrapport for Magnus Lagabøtejubileum (vedlagt) vert lagt til grunn.
3. Vestland fylkeskommune inviterer inn partnarar og set ned jubileumskomite med fylkesordføraren som leiar.
4. Partnarane deltek med eigne ressursar og det vert føresett at budsjett og finansiering vert følgt opp i samarbeid mellom stat, fylkeskommune, kommunar, partnarar og eventuelle private gjevarar. Partnarar må ta formell stilling til deltaking i eigne organ.
5. Finansieringsbehov vert handsama som del av det årlege arbeidet med økonomiplan og budsjett.

Saksprotokoll i hovudutval for kultur, idrett og integrering - 12.10.2021

Stian Davies, A, sette på vegner av A, V, SP, SV og MDG fram slikt tilleggforslag til nytt punkt 6:

«Nytt pkt. 6

6. Vestland fylkeskommune mener dette er et jubileum av stor nasjonal verdi, ettersom det var Norges første riksdekkende lov og en av få i Europa av sitt slag. Magnus Lagabøtes landslov av 1274 var et viktig nasjonalt dokument som en av forløperne til Grunnloven av 1814. Loven ble ferdigstilt i Bergen. Derfor oppfordrer Vestland fylkeskommune til at staten kan ta store deler av kostnaden knyttet til en jubileumsutstilling, til forskningskonferansen og andre utgifter tilknyttet landslovsjubileet.»

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Davies sitt tilleggsforslag til nytt punkt 6 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune vedtek at det vert skipa eit jubileum for Landslova 750 år i 2024, med fokus på lovskapingsprosessen frå Kristenretten til Landslova og med aktualisering til notida.
2. Forslag til tiltak i jubileet og organisasjonsmodell skissert i forprosjektrapport for Magnus Lagabøtejubileum (vedlagt) vert lagt til grunn.
3. Vestland fylkeskommune inviterer inn partnerar og set ned jubileumskomite med fylkesordføraren som leiar.
4. Partnerane deltek med eigne ressursar og det vert føresett at budsjett og finansiering vert følgt opp i samarbeid mellom stat, fylkeskommune, kommunar, partnerar og eventuelle private gjevarar. Partnerar må ta formell stilling til deltaking i eigne organ.
5. Finansieringsbehov vert handsama som del av det årlege arbeidet med økonomiplan og budsjett.
6. Vestland fylkeskommune mener dette er et jubileum av stor nasjonal verdi, ettersom det var Norges første riksdekkende lov og en av få i Europa av sitt slag. Magnus Lagabøtes landslov av 1274 var et viktig nasjonalt dokument som en av forløperne til Grunnloven av 1814. Loven ble ferdigstilt i Bergen. Derfor oppfordrer Vestland fylkeskommune til at staten kan ta store deler av kostnaden knyttet til en jubileumsutstilling, til forskningskonferansen og andre utgifter tilknyttet landslovsjubileet.»

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Vestland fylkeskommune vedtek at det vert skipa eit jubileum for Landslova 750 år i 2024, med fokus på lovskapingsprosessen frå Kristenretten til Landslova og med aktualisering til notida.
2. Forslag til tiltak i jubileet og organisasjonsmodell skissert i forprosjektrapport for Magnus Lagabøtejubileum (vedlagt) vert lagt til grunn.
3. Vestland fylkeskommune inviterer inn partnerar og set ned jubileumskomite med fylkesordføraren som leiar.
4. Partnerane deltek med eigne ressursar og det vert føresett at budsjett og finansiering vert følgt opp i samarbeid mellom stat, fylkeskommune, kommunar, partnerar og eventuelle private gjevarar. Partnerar må ta formell stilling til deltaking i eigne organ.

5. Finansieringsbehov vert handsama som del av det årlege arbeidet med økonomiplan og budsjett.
6. Vestland fylkeskommune meiner dette er eit jubileum av stor nasjonal verdi, ettersom det var Noreg si første riksdekkande lov og ei av få i Europa av sitt slag. Magnus Lagabøtes landslov av 1274 var eit viktig nasjonalt dokument som ein av forløparane til Grunnloven av 1814. Lova vart ferdigstilt i Bergen. Difor oppfordrar Vestland fylkeskommune til at staten kan ta store deler av kostnaden knytt til ei jubileumsutstilling, til forskingskonferansen og andre utgifter knytt til landslovsjubileet.

PS 207/21 Fortidsminneforeningen Hordaland Avdeling. Tilskot til 150 årsmarkering

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet gratulerer Fortidsminneforeninga Hordaland Avdeling med sitt 150 årsjubileum, og gjev tilskot på 30.000 kroner til markeringa.
2. Midlane vert belasta fylkesutvalet sin rådveldekonto.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 20.10.2021

Avrøysting

Fylkesdirektøren sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Fylkesutvalet gratulerer Fortidsminneforeninga Hordaland Avdeling med sitt 150 årsjubileum, og gjev tilskot på 30.000 kroner til markeringa.
2. Midlane vert belasta fylkesutvalet sin rådveldekonto.