

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	Thon Hotel Bergen Airport, Kokstadvegen 3, Kokstad
Dato:	08.09.2021
Tid:	09:00-15:50

Følgjande faste medlemmer møte:

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

Gjekk kl 14.45

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Kåre Martin Kleppe	Hanne Eva Husebø Kristensen	H

Merknader
Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Avdelingsdirektør infrastruktur og veg
Guðrun Einbu	Leiar Skyss
Petter Lem Gullestad	Møtesekretær

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Arkiv- saksnr	U.Off
	Godkjenningssaker		
GK 13/21	Godkjenning innkalling og sakliste		
GK 14/21	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 15.juni 2021	2019/149	
	Referatsaker		
RS 75/21	Samhandling med Statens vegvesen i samband med bygging av Sotrasambandet	2021/16373	
RS 76/21	Nye anslag for ferjeavløysingsmidlar	2020/75194	
RS 77/21	Roadcap - Forstudie for uttesting på fv 49 ved Liarostunnelen i Samnanger kommune	2021/2717	
RS 78/21	Tilskot frå Klimasats	2021/5155	
RS 79/21	Teknisk forprosjekt Nordrepollen-Austrepollen	2021/19066	
RS 80/21	Politisk seminar om Miljøløftet sitt handlingsprogram	2021/42652	
RS 81/21	Bruer i aluminium - Oppfølging av verbalvedtak i sak om Budsjett 2021 og økonomiplan 2022-2024	2021/42535	
RS 82/21	Fv. 585 Natlandsveien - vurdering av nett for gåande og syklande	2021/43196	
RS 83/21	Leirvik kollektivterminal	2021/20307	
RS 84/21	Kopi - om ferjesamband Austevoll	2020/70953	
RS 85/21	Arbeid med sykkeltilrettelegging på fylkesveg i Bergen	2021/26084	
RS 86/21	Fv 49 Tokagjelet - Status	2020/56359	
	Skriftlege spørsmål		
SI 30/21	Spørsmål frå Hammer (SV) - Trolleybussen Laksevåg	2020/36319	
SI 31/21	Spørsmål frå Brosvik (KrF) - trafikkfarlege situasjonar ved endestopp for bussar på Slettebakken	2020/203	
SI 32/21	Spørsmål frå Hammer (SV) - Mjuge trafikantar på utbetring for laksetransport på Fv 560 i Øygarden	2020/203	
SI 33/21	Spørsmål frå Hammer (Sv) - Linje 19	2020/203	
SI 34/21	Spørsmål frå Kristensen (H) - Gang -og sykkelveg Fv 5704 Solheim Brandsøy	2020/203	
SI 35/21	Spørsmål frå Merkesdal (A) - Ferje Fedje - Buss og arbeidsvilkår	2020/203	
SI 36/21	Spørsmål frå Valvatne (A) - Kjøp av kapasitet på Kystbussen i Sunnhordland	2020/203	
SI 37/21	Spørsmål frå Valvatne (A) - Omklassifisering av fylkesveggar og flaskehalsutbetring	2020/203	
SI 38/21	Spørsmål frå Høgli (MDG) - om parkeringsplasser i Klostergaten	2020/203	
SI 39/21	Spørsmål frå Bjørkly (H) - Fartsdumper Djonno - Trafikksikkerhet Erdalsveien	2020/203	
	Politiske saker		
PS 63/21	Avtalar etter justeringsmodellen	2021/19462	
PS 64/21	Forlenging av Askøypakken	2020/71396	
PS 65/21	Serøpøstkrav i Vestland fylkeskommune - Oppfølging av vedtak	2021/19094	
PS 66/21	Søknad om ruteløyve for Selja sjø AS - Org.nr: 967949086	2021/20411	
PS 67/21	Årleg ruteendring 2021 - orientering	2020/58947	
PS 68/21	Miljøløftet si årsmelding 2020	2021/28011	
PS 69/21	Endring av forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke	2020/71719	
PS 70/21	Tertialrapport pr. august 2021 - rekneskapsprognose	2021/39100	
PS 71/21	HU SAMO Budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025 - arbeidsdokument 3/21	2021/39112	
PS 72/21	Fv 49 Tokagjelet - Status		

Godkjenningssaker

GK 13/21 Godkjenning innkalling og sakliste

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Sigbjørn Framnes (Frp) gjorde fremlegg om at sak RS 86/21 Fv 49 Tokagjelet - Status vart sett på saklista som vedtakssak. Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtok samrøystes å setje saka på saklista som sak PS 72/21 Fv 49 Tokagjelet - Status.

Innkallinga og saklista vart samrøystes godkjend.

GK 14/21 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 15.juni 2021

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Protokoll frå møte 15. juni 2021 vart samrøystes godkjend.

Referatsaker

RS 75/21 Samhandling med Statens vegvesen i samband med bygging av Sotrasambandet

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 76/21 Nye anslag for ferjeavløysingsmidlar

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 77/21 Roadcap - Forstudie for uttesting på fv 49 ved Liarostunnelen i Samnanger kommune

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 78/21 Tilskot frå Klimasats

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 79/21 Teknisk forprosjekt Nordrepollen-Austrepollen

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 80/21 Politisk seminar om Miljøløftet sitt handlingsprogram

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 81/21 Bruer i aluminium - Oppfølging av verbalvedtak i sak om Budsjet 2021 og økonomiplan 2022-2024

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 82/21 Fv. 585 Nattlandsveien – vurdering av nett for gåande og syklende

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 83/21 Leirvik kollektivterminal

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 84/21 Kopi - om ferjesamband Austevoll

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 85/21 Arbeid med sykkeltilrettelegging på fylkesveg i Bergen

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Vart referert.

RS 86/21 Fv 49 Tokagjelet - Status

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Saka vart sett på saklista som vedtakssak PS 72/21.

Skriftlege spørsmål

SI 30/21 Spørsmål frå Hammer (SV) - Trolleybussen Laksevåg

- *Kva er prisen på ny Trolleybusslinje til Laksevåg? Finnes det pris per stolpe/ bussavgang?*

Kostnaden med å byggje infrastruktur for Trolleybusslinje til Laksevåg vil bli om lag 125 millionar kroner.

Etablering av trolleybussdrift frå Gyldenpris til Lyngbø inneber oppføring av rundt 250 master og veggfester for montering av køyreleidning. Det blir bygd tre likerettarar for å konvertere og føre straum til køyreleidningen. Ei snusløyfe for trolleybussar er bygd ved endehaldeplass på Lyngbø.

- *Kor mykje av bompengane vert nytta til trolleybusslinja?*

Trolleybusslinja er finansiert gjennom Miljøløftet og midlar frå Enova. Enova støttar prosjektet med om lag 30 millionar kroner, medan dei resterande 95 millionane vert dekkja av Miljøløftet. Midlane prosjektet får gjennom Miljøløftet er fylkeskommunale midlar og ikkje bompengar.

- *For Laksevåg bydel og med bygging av trolleybussen, vert det påstått at det er ein kraftig reduksjon i busstilbodet, stemmer dette? Kvifor, kvifor ikkje?*
- *Kva er auke, reduksjon og endringar i rutetilbodet på Laksevåg, og kva er som følge av den store ruteomlegginga i vår?*

Laksevåg bydel består av fleire lokalområde og ulike reisestrekningar, som er ulikt påverka om omlegginga. Før omlegginga gjekk to busslinjer frå sentrum og til Nipedalen og Gravdal (linje 16 og 17). Desse linjene gjekk begge kvart tiande minutt i rush, med normale «små» bussar. På den felles traseen over Laksevåg vart det da køyrd kvart femte minutt i rushtida til og frå sentrum. Desse to linjene vart erstatta av nye linje 6 (trolley, leddbuss), som går kvart tiande minutt i rushtid til Lyngbø, og ei lokal busslinje Nipedalen – Lyngbø – Gravdal (linje 44). Samla gjev dette lågare frekvens på hovudstrekninga, men ein køyrer bussar med høgare passasjerkapasitet.

Frå Laksevåg senter er det ein reduksjon i frekvens på kvardagar på 24 avgangar, og auke på 29 og 18 avgangar på laurdag og søndag. Frekvensen frå Nipedalen og Gravdal mot sentrum er som før i rushtida, og høgare utanom rush. Tilbodet mot sentrum frå Nipedalen er auka med 13 avgangar på kvardag, 28 på laurdag og 20 på søndagar. Frå Gravdal er det auke på 14 avgangar på kvardag, 31 på laurdag og 24 på søndag. Nytt er at reisande må bytte på Lyngbø/Nygård. Her kan ein også bytte til busslinjer som går på Rv 555. Nygårdslien har mista busstilbodet som gjekk gjennom området i Lyngbøveien, og må gå ned til Lyderhornsveien/Kringsjøveien til linje 6.

- *Kva fordelar har trolleybusslinja i høve andre busslinjer og når kan ein vente effekten av dette?*

Både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har vedteke at dei ønskjer utsleppsfrie bussar i Bergen. Elektriske bussar er utsleppsfrie og bidreg til reinare byluft og til reduksjon av støy og vibrasjonar samanlikna med diesalbussar.

Fylkestinget i tidlegare Hordaland fylkeskommune vedtok i 2016 at eksisterande trolleylinje skulle forlengast til Laksevåg. Trolleybatteribussar krev større infrastrukturinvesteringar. Dette kan lønne seg på lange linjer med høg passasjerkapasitet og høg frekvens gjennom heile driftsdøgnet og ved at infrastrukturen i framtida kan brukast til lading undervegs på fleire linjer.

- *Kunne ein bygd trolleybusslinja på ein annan måte, utan dei faste stolpane?*

Både på eksisterande trolleybusslinja mellom Birkelundstoppen og Bergen sentrum og den forlenga delen til Laksevåg vert det teke i bruk ny trolleybussteknologi. Bussane har batteripakkar som gjer at dei i periodar kan køyre utan kontaktledningsanlegg.

Når det blir etablert infrastruktur oppnår vi driftsmessige fordelar ved å lade undervegs i staden for å bruke tid på lading på depot. Ein konsekvens er at det vert gjennomført større produksjon med større kapasitet enn om den skulle vore utført av like mange batteribussar.

Trolleybussane på linja mellom Landås og Laksevåg vil køyre på batteri gjennom Bergen sentrum og over Puddefjordsbroen, og ein unngår dermed master og køyreledning på denne delen av linja.

SI 31/21 Spørsmål frå Brosvik (KrF) - trafikkfarlege situasjonar ved endestopp for bussar på Slettebakken

Representanten Trude Brosvik har stilt slikt spørsmål

Eg er blitt kontakta frå ein innbyggjar vedkomande det dei ser på som trafikkfarlege situasjonar ved endestopp for bussar på Slettebakken. (Wilhelm Bjerknesvei / Armauer Hansens vei) Etter omlegginga av bussrutene (og plassering av kvilebrakke?) er det blitt ei opphoping av bussar, meir enn det er plass til. Og nokre parkerer endåtil på fortauet. Rundkøyringa dei skal snu i, er for lita og bussar ryggar seg opp i ei lita gate og ut att i rundkøyringa. Det er til stor fare for både mjuke trafikantar og andre bilar.

Kan Skysst forklare kva som gjer at det er slik, og kva må til for å betre tilhøva og gjere det tryggare for folk? Føreligg det planar for utbetring?

Avdelingsdirektør infrastruktur og veg:

Det er riktig at det har vore ei omlegging av bussrutene, som har medført at fleire bussar køyrer til Sletten snuplass (Slettebakken). Dette er også ein endehaldeplass kor bussjåførane har pause, før dei startar på nye køyreruter. Det gjer at det her ofte står mange bussar samstundes.

I regi av Miljøløftet er det det no sett i gang eit byggearbeid for å auke kapasiteten inne i bussnuplassen. Det er planlagt at opparbeidinga av den nye løysinga vil vere ferdig i løpet av oktober d.å. Dette vil venteleg føre til at bussane kan stå på ein slik måte at det ikkje oppstår trafikkfarlege situasjonar.

SI 32/21 Spørsmål frå Hammer (SV) - Mjuke trafikantar på utbetring for laksetransport på Fv 560 i Øygarden

Representanten Marthe Hammer (SV) har stilt slikt spørsmål til avdelingsdirektøren:

Underteikna og fleire er blitt kontakta av Tove Skrede og Frede Thorsheim frå Øygarden angående manglande omsyn til gåande, syklande og kollektivtrafikk i føreståande arbeider på Fv 560 i Øygarden.

«Vestland fylkeskommune har fått tildelt 54 millioner kroner fra Nærings- og fiskeridepartementet, til utbedring av veier som er viktige for lakseeksportnæringen. 10 millioner skal gå til formålet som er nevnt her. Med lokalt tilskudd vil det bli brukt 25 millioner til punktutbedringer langs veien.

På fylkets nettside er det orientert om bruk av midlene, blant annet slik: 'betre tryggleik og framkome for sjømatnæringa og anna tungbiltransport' I brev til oss bekrefter fylkeskommunen at midlene i sin helhet skal benyttes til å sikre tungtrafikken. Det er ikke plass for trafikksikringstiltak eller hensyn til myke trafikanter.

Vi bor like ved det mest utsatte punktet på veien. Her skal høyeste punkt senkes, og svinger rettes ut. Overskuddsmasser skal brukes til å doble parkeringsarealet ved den mye brukte turvegen til Fjell festning. Massene kunne vært brukt til gangveg, men vil nå i stedet bidra til økt biltrafikk på stedet.

Det er ingen trafikksikringstiltak langs denne veien i dag. Tvert om er det slik at tidligere 'strakstiltak' stadig har gjort forholdene mer uholdbare for oss. Vi er stengt inne av høyt autovern, høy fartsgrense og et stort tall passeringer - 7000 i døgnet, svært mange av dem tungtrafikk. I tillegg til lakse-eksporten er det mye tungtrafikk som følger av at kommunen i 10 år har tillatt oppgraving av myr for deponi av stein, like nedenfor veien.

Vi kan ikke se på at offentlige midler blir brukt til å gjøre det enda verre for oss å komme til og fra egen eiendom, komme til busstopp eller bruke turmuligheter. Tiden for en slik prioritering av midler til veibygging skulle være forbi. Alt i planene for dette prosjektet er innrettet på mer bilisme, høyere fart og mindre skjerming av oss som bor her og bruker veien som gående, syklende eller med buss. Det å komme seg over veien til busstoppet er en prøvelse allerede i dag, enn si gå et stykke i veikanten. Vi tar nå buss 500 meter for å bruke turmulighetene.»

Nedanfor er svar på spørsmål frå Marthe Hammer

Kva midlar og kva føringar vart lagt til grunn for desse midlane?

Målet med ordninga er å bedre framkomsten og auke konkurranseevna for næringslivet gjennom å stimulere til utbetring av fylkesvegar som er særleg viktige for næringslivets transporter. Det gjekk fram av utlysinga at midlane i denne omgang skulle bidra til å styrkje konkurransekrafta til sjømatnæringa. Det vart lagt vekt på desse kriteria:

- 1) Tungbil og ÅDT på aktuell vegstrekning
- 2) Konkrete forbetringar og betydninga av desse for næringa
 - a. betra regularitet (oppetid på vegnettet)
 - b. auka totalvekt og/eller aksellast
 - c. tidsbesparing ved betra framkome
 - d. tiltak som betrar regularitet/framkome gjennom bruk av ny teknologi/ITS prioriterast

I kva grad hadde fylkeskommunen økonomi og høve til å justere prosjektet og inkludere trafikksikring før ein starta prosjektet?

Midlane må nyttast innan 2023, og det er valt ut prosjekt som ikkje krev reguleringsplan og som kan realiserast på kort sikt. Det har ikkje vore økonomiske midlar eller tid til å justere prosjektet og inkludere trafikktryggleik.

Er samferdsledirektøren einig i at ein legg opp til dobbeltarbeid og ein stykkevis og delt utbygging frå det offentlege, når ein utbetrar ein slik veg for tungtransport, men ikkje for mjuke trafikantar. Og at det vert dyrare samla sett å måtte ta utbetring for mjuke trafikantar særskilt?

Avdelingsdirektøren meiner det er uheldig og lite rasjonelt at staten lyser ut midlar med kort tidshorison, spesifikke føremål og med korte fristar. Det gjer det ikkje mogleg å finne gode løysingar totalt sett, t.d. med omsyn til mjuke trafikantar. Fylkeskommunane arbeider gjennom KS for at fylkeskommunen skal få tilført midlar til styrking av fylkesveg som frie midlar, og ikkje som søknadsbaserte ordningar.

Kva kan ein gjere for å sikre utbetring av mjuke trafikantar på denne strekningen?

Det er stor biltrafikk på fv. 560 ved Krossleitet og det er forståeleg at dei som bur i området ynskjer eit betre tilbod for mjuke trafikantar. Heile strekninga frå Gardstunet barnehage og fram til parkeringsplassen ved Fjell Festning manglar gang- og sykkelveg. Langs den rundt 2,1 km lange strekninga er det spreidd busetnad. Det er trong for gang- og sykkelveg langs denne vegen, men så langt er den ikkje prioritert med bygging. Tiltaket som har fått tilskot på Krossleitet er på ein svært kort del av denne strekninga. Dersom det skal byggast gang- og sykkelveg her, meiner avdelingsdirektøren at ein då må gjere det på heile strekninga (2,1 km), og ikkje berre ein kort del.

Det er godkjent reguleringsplan for ny veg mellom Kolltveit i nord og Austefjorden i sør. Realisering av denne planen vil gje betre tilhøve for gåande og syklende på mellom anna Krossleitet. Strekninga er ikkje blitt prioritert fram til no.

Regional transportplan er no til høyring. Handlingsprogrammet til Regional transportplan og påfølgjande budsjett og økonomiplanar vil fastsette framtidig prioritering av prosjekt.

SI 33/21 Spørsmål frå Hammer (Sv) - Linje 19

Representanten Hammer (SV) har stilt følgjande spørsmål:

"Spørsmål til samferdsledirektøren i utval for samferdsle og mobilitet 8.september 2021.

Eg har blitt kontakta av pendlarar og kollektivreisande på linje 19 som over ein lengre periode har vore oppgitt og frustrert over forseinkingar på linje 19. Spørsmål til samferdsledirektøren:

Har vi statistikk som stadfester at linje 19 har store forseinkingar, og veit vi kor og kvifor desse forseinkingane oppstår? Er det aktuelt å endre rutetabellen slik at ein justerer for desse forseinkingane, om det viser seg at bussen nyttar lengre tid enn opprinneleg fastsatt?

Kva gjer SKYSS med utfordringane på linje 19?"

Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport har følgjande svar:

Linje 19 har trase frå Åsane terminal, om Eidsvågneset, gjennom Bergen sentrum og til Melkeplassen. På grunn av vegarbeid i Carl Konows gate/Gyldenpris og i Øvre Fyllingsvei har det vore utfordringar med forseinkingar og lite føreseieleg køyretid på linja. Vegarbeidet gjev tidvis dårleg framkomst og varierende køyretider. Arbeidet i Øvre Fyllingsvei gjer at linja køyrer ein omlagt trase via Løvstakktunellen og Gabriel Tischendorfs vei.

Det er planlagt inn ekstra tid som buffer for å hente inn forseinkingar. Men med omkøyringstraseen får ein ikkje planlagt buffer i begge endar av linja, berre på Åsanesida. Det er utfordrande for planlegging av eit føreseieleg kollektivtilbod når det er stor variasjon i køyretida. Dersom ein har for lang køyretid, vil bussen måtte bli ståande på haldeplassar langs ruta for ikkje å køyre for tidleg - noko som også er uheldig.

Skyss følger med på forseinkingane og vurderer tiltak i samråd med operatør som køyrer linja. Når Øvre Fyllingsvei opnar for trafikk vil linje 19 få sin planlagde trase, og det er forventa at tilhøva for busslinja blir gode.

SI 34/21 Spørsmål frå Kristensen (H) - Gang -og sykkelveg Fv 5704 Solheim Brandsøy

Leser i lokalavisa Firdaposten at det som eg regner med dei fleste av oss oppfatta som eit prosjekt som skulle ferdigstille gang - og sykkelvegen på Fv 5704 fra Solheim til Brandsøy no ser ut til å handle om berre deler av den resterande strekka (Dragsvika - Plassen). Det innebærer at den delen av strekka der det bur mest folk, og der skulen ligger, ikkje er ein del av prosjektet. Dette bekymrer meg veldig.

Store delar av strekka har allerede gruslagt gang - og sykkelveg, dette kom i stand ved eit spleiselag mellom fylket, SFE og dåverande Kinn Kommune for ca 10 år siden. Vi hadde venta oss at dette no vart fullført. Det dreier seg om i eit bustadområde i vekst - og ikkje minst der det ligg ein barneskole og barnehage.

Spørsmål til kommande SAMO:

Kvifor vert ikkje heile strekka fullført når ein no starter på prosjektet, og kvifor er ikkje den mest befolka delen og der skule/barnehagen ligg prioritert? Kva planer ligg for den resterande strekka av gang - og sykkelvegen?

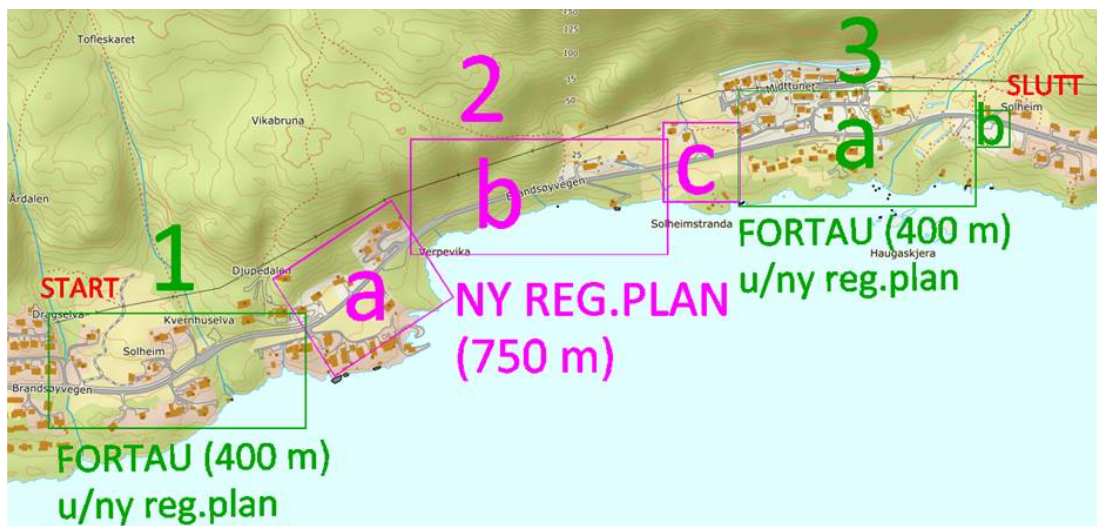
Svar frå avdelingsdirektøren:

Som grunnlag til arbeidet med Regional transportplan 2018-2027 for Sogn og Fjordane vart det i 2017 utarbeidd eit forprosjekt som såg på aktuelle løysingar for gåande og syklande langs heile strekninga fram til rv. 5. Dette er 2,7 km.

I vedtak til Regional transportplan 2018-2027 i desember 2017 vart det sett av 25 mill. kr til prosjektet. Det var klart kommunisert at dette skulle vere eit delprosjekt sidan vi ikkje hadde økonomi til å ta inn heile strekninga frå rv. 5 på dette tidspunktet. Tanken var at vi skulle bygge det vi kunne for denne ramma.

Basert på forprosjektet valte Sogn og Fjordane fylkeskommune å gå vidare med fortau som løysing. Det vart samstundes også bestemt at ein skulle starte i vest og bygge vidare på det tilbodet som var utbeta langs Brandsøyvegen. Argument som vart lagt til grunn for å starte i vest var mellom anna å få samanheng i utbygginga frå Florø sentrum, å få eit samanhengande tilbod til Instetunet (der det låg inne rekkjefølgjekrav på bygging av fortau i utbygginga av nytt bustadfelt). Det var også denne delstrekninga som vi vurderte vi kunne kome raskast i gang med for utbygging.

Statens vegvesen fekk difor i oppdrag å vurdere om det var trong for ny reguleringsplan på strekninga mellom Dragselva og Haugaskjæret. Det vart bestemt at midtre del av strekninga (frå Djupedalen til Solheimstranda) trengte ny reguleringsplan, medan det i kvar ende kunne startast prosjektering etter eksisterande reguleringsplan. Vestland fylkeskommune overtok i 2020 arbeidet med reguleringsplan fv. 5704 - Djupedalen - Solheimstranda, veg/fortau, og arbeidet med byggeplan for tilgrensande strekningar mot Dragselva (del 1) og mot Haugaskjæret (Instetunet) (del 3), jf. bilde under.



Vi såg at løyvinga var nok til å bygge del 1 og 3, men ikkje del 2 som var den mest omfattande delen av prosjektet, der det var i gong reguleringsplanarbeid. I budsjettet for 2021 vart derfor løyvinga til prosjektet auka til 44,8 mill. kr slik at vi skulle ha midlar til å gjennomføre heile delstrekninga frå Dragselva til Haugaskjæret (Instetunet).

Vi ser i budsjettdokumentata til VLFK at det kanskje ikkje har vore godt nok kommunisert at dette prosjektet er eit «delprosjekt» og ikkje heile strekninga fram til rv. 5. Det beklagar vi.

Den attståande strekninga vidare austover til rv. 5 er om lag 1,2 km, og er førebels ikkje planlagt utbygd. Denne strekninga har ein gamal reguleringsplan. Det er truleg mogleg å bygge delar av denne etter gjeldande plan, men det kan vere behov for omregulering på somme delar (der reguleringsplanen legg opp til forskyving av veglinja). Dette er førebels ikkje grundig vurdert.

Attståande strekning vil bli vurdert prioritert saman med andre strekningar som har behov for utbygging for mjuke trafikantar i fylket. Vi anslår at den attståande strekninga vil ha behov for omlag tilsvarende løyvingar som det som er løyvd til det pågåande prosjektet.

SI 35/21 Spørsmål frå Merkesdal (A) - Ferge Fedje - Buss og arbeidsvilkår

Representanten Merkesdal (A) har stilt følgjande spørsmål:

"Ferge Fedje

Den hybride fergen som går mellom Fedje og Sævrøy, har flere ganger siden oppstart hatt utfordringer på grunn av vær, og driftsstans.

22 kansellert grunnet tåke

10 kanselleringer siste 6 mnd på grunn av vær

12 kansellerte avganger siste 6 mnd grunnet tekniske årsaker.

Det er kun ved tekniske årsaker det blir satt inn passasjer båt. Denne tar ikke med bil, og det blir derfor vanskelig for folk på Fedje å planlegge sin hverdag. Hvilken planer foreligger for å bedre situasjonen slik atfergeavgangen blir mer forutsigbarforutsigbart?

Buss og arbeidsvilkår

Bussjåfører rapporterer høyt nivå av stress på arbeidsplassen knyttet til å holde det som oppgis som knappe rutetider, og lite tid til toalettpauser og andre personlige ærender. Har Skyss eller anbudstakerne gjort HMS-kartlegginger på stressnivået blant bussjåfører og er det utveksling av avviksrapportering mellom Skyss og anbudsaktørene for statistikk?

Bussjåfører rapporterer høyt nivå av stress på arbeidsplassen knyttet til å holde det som oppgis som knappe rutetider, og lite tid til pauser, og toalettbesøk. Har Skyss eller anbudstakerne gjort HMS-kartlegginger på stressnivået blant bussjåfører og er det utveksling av avviksrapportering mellom Skyss og anbudsaktørene for statistikk?"

Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport har følgjande svar:

Ferjesambandet Fedje-Sævrøy

Under er vist utviklinga i regularitet på sambandet Fedje - Sævrøy i perioden januar 2020 til og med juli 2021, måned for måned:

Periode	Planlagde avganger	Gjennomførte avganger	Gjennomførte avgang er hensyntatt force majeure	Regularitet i %	Regularitet i % (omsyntatt force majeure)
jan.20	686	570	614	83,09 %	89,50 %
feb.20	644	631	644	97,98 %	100,00 %
mar.20	688	634	634	92,15 %	92,15 %
apr.20	648	648	648	100,00 %	100,00 %
mai.20	668	666	666	99,70 %	99,70 %
jun.20	664	631	638	95,03 %	96,08 %
jul.20	696	687	687	98,71 %	98,71 %
aug.20	684	684	684	100,00 %	100,00 %
sep.20	672	670	670	99,70 %	99,70 %
okt.20	692	690	692	99,71 %	100,00 %
nov.20	664	643	662	96,84 %	99,70 %
des.20	670	670	670	100,00 %	100,00 %
jan.21	674	646	646	95,85 %	95,85 %
feb.21	624	621	624	99,52 %	100,00 %
mar.21	696	694	694	99,71 %	99,71 %
apr.21	648	648	648	100,00 %	100,00 %

mai.21	656	656	656	100,00 %	100,00 %
jun.21	672	670	672	99,70 %	100,00 %
jul.21	692	692	692	100,00 %	100,00 %
Totalt i perioden:	12738	12451	12541	97,75 %	98,45 %

Det var totalt planlagt 12 738 turar i perioden. Totalt vart 12451 av desse utførd. Dersom ein ikkje tel med force majeure situasjonar, vart 12541 turar gjennomført.

Dersom ein syner utviklinga i gjennomførde avgangar omsyntatt force majeure tilfelle, er det tydeleg at regulariteten har betra seg over tid. Det er også tydeleg at det var enkelte månader i 2020 som skilde seg negativt ut i forhold til regularitet. Men i løpet av dei 12 siste månadene, er det berre januar 2021 som skil seg ut negativt. Dei andre månadene har høg driftsstabilitet.

SI 36/21 Spørsmål frå Valvatne (A) - Kjøp av kapasitet på Kystbussen i Sunnhordland

Representanten Valvatne (A) har stilt følgjande spørsmål:

"På ruta frå Bergen og sørover til Sunnhordland kjøper Skyss seg inn hjå Kystbussen i høve bruk av ungdomskort. Samstundes har Skyss ein stor ruteproduksjon sjølv særleg på strekninga Bergen- Halhjem men også Sandvikvåg- Leirvik. Har ein på denne sterkninga (Bergen-Aksdal/Haugesund vurdert kva det ville koste å styrke eigne bussruter kontra kjøp hjå Kystbussen?"

Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport har følgjande svar:

Kystbussen dekker fleire delstrekningar, der Skyss også har eigne rutetilbod tilpassa lokale reisebehov og med kopling mot øvrig linjenett og tilbod. I nyleg vedtekne trafikkplan for Bergen sør og Bjørnafjorden (FUV, PS-107/2021) er det lagt opp til at tilbodet mellom Bergen og Halhjem vert dekket av ny regionstamlinje. Linja vil bli oppretta i samband med ny E 39 Sveгатjørn-Rådal.

Tilbodet i Sunnhordland er planlagt med grunnlag i Trafikkplan Sunnhordland (2015). Vidare utvikling av tilbodet vil vere basert på dei føringane som der er lagt, samt prioriteringar innanfor dei til ein kvar tid gjeldande økonomiske rammer.

Linje 700 utgjer hovudlinja mellom Leirvik og Haugesund, og er i stor grad knytt opp mot skuleskyss og korrespondansar mot lokale linjer i Sveio. Linja som i dag køyrer mellom Leirvik-Sandvikvåg er linje 671, og betener både den austlege og vestlege vegstrekninga mellom Fitjar og Leirvik. Linja er særleg knytt opp mot skuleskyss, samt korrespondansar mot ferga Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes. Det vil vere mogleg å auke frekvensen på linje 671 for betre korrespondanse mot linje 700 dersom ein får økonomiske rammer til dette. Vi vurderer likevel at det ikkje er passasjergrunnlag stort nok til å tilrå dette.

30-dagars ungdomsbillett kan nyttast frå og med fylte 16 år til og med den månaden ein fyller 21 år. 30-dagars ungdomsbillett gjeld i heile Vestland (fylkestinget PS 137/2020). Skyss har samarbeidsavtalar med blant anna kommersielle ekspressbuss-operatørar som til dømes Kystbussen som gjer at ungdomsbilletten kan òg nyttast på desse, men då slik at billetten ikkje gjeld på ekspressbussen for korte reiser der Skyss har eit eige godt tilbod som til dømes Bergen - Halhjem. Skyss betalar om lag 9,2 MNOK (gjeld normalår utan pandemi) for at ungdomsbilletten kan nyttast på Kystbussen. Det ligg ikkje føre planar om å endre på denne ordninga.

SI 37/21 Spørsmål frå Valvatne (A) - Omklassifisering av fylkesvegar og flaskehalsutbetring

Det vert vist til følgjande spørsmål frå Per Jarle Valvatne 3. september 2021:

«I år har Kystskogbruket presentert TØI-rapporten «Samfunnsøkonomisk nytte av å fjerne flaskehalsane på kommunale vegar». I den samanhengen kjem det opp ei problemstilling som går på vektclassar på kommunale og fylkeskommunale vegar. Representantar for landbruksnæringane hevdar at mange vegar kan oppklassifiserast utan store kostnader. Kjøyring med større lass på vegane vil gje betre økonomi for landbruksnæringane og samstundes kunne redusere utsleppa frå transporten monaleg. Har Vestland fylkeskommune ein strategi på korleis flaskehalsane på fylkeskommunale vegar skal kunne utbetrast og er oppklassifisering av vektclassar og punktutbetring med i vurderingane?»

Generell avgrensing for fylkesvegnettet er maks køyretøylengde 19,5 m og 50 tonn totalvekt. På vegar som er særskilt tillate for tømmertransport med større køyretøy er maksimumsgrensa 24 m vogntoglengde og 60 tonn totalvekt.

Bruken av fylkesvegnettet i Vestland er regulert av veglistene. Formelt er det Statens vegvesen (SVV) som har fullmakt og ansvar for oppdatering av veglistene. Fylkeskommunen som vegeigar er i dialog med SVV, og gir innspel i spørsmål om t.d. opning for lengre/ tyngre køyretøy på deler av fylkesvegnettet. Dette må gjerast etter vurdering av mellom anna vegbreidde, horisontal- og vertikalkurvatur, samt bereevne (vegdekke, bruer og støttemurar) og generell trafikktryggleik.

Vestland fylkeskommune har ved fleire høve fått innspel om å tillate større køyretøy frå mange aktørar, inkludert skogbruksnæringa. Avdelingsdirektør for infrastruktur og veg vil her oppmode dei ulike aktørane i bransjen om å koordinere innspela, slik at det går klart fram kva strekningar som bør prioriterast for opning etter bransjen sitt syn.

Det vert for tida arbeidd med ei liste med forslag til vegstrekningar for skogbruksnæringa som er utforma av AT Skog (skogeigarsamvirke for m.a. Vestland og Rogaland). Lista vert vurdert etter kriterium som er nemnt over. I nokre tilfelle kan vegen opnast for lengre og tyngre vogntog, i andre tilfelle kan vegen ikkje skrivast opp til lengre og tyngre last.

Grunngjevinga for kvifor ei strekning ikkje kan opnast vil vere ulik. Dette kan vere krapp kurvatur, eller ei bru eller støttemur som ikkje vil tole ekstra belastning.

Tilnærminga til behova for skogbruksnæringa er hovudsakleg basert på dialog/ innspel frå bransjen sjølve, og det er ikkje etablert ein eigen strategi for dette arbeidet. Det er heller ikkje sett av eigne midlar særskilt til oppgradering av fylkesvegnettet for å tillate lengre og tyngre køyretøy. Slike tiltak vil dermed måtte konkurrere med andre tiltak på fylkesvegnettet i Vestland.

Sjølv om det ikkje er etablert ein eigen strategi for tømmertransport, bør det peikast på at RTP 2022 - 2033 mellom anna vil utgreie spørsmålet om viktige vegar for næringslivet. Det er naturleg at behova for skogbruksnæringa også vil bli omtala her.

Avdelingsdirektør for infrastruktur og veg vil også vise til at det ikkje berre er i skogbruksnæringa at bransjen etterlyser opning for større og tyngre vogntog. Vi vil derfor også arbeide vidare med vurdering av opning for modulvogntog (maks lengde 25,25 m og totalvekt 60 tonn) på deler av fylkesvegnettet i Vestland.

SI 38/21 Spørsmål frå Høgli (MDG) - om parkeringsplasser i Klostergaten

I e-post dagsett 5. september 2022 stiller representant Høgli (Miljøpartiet Dei Grøne) spørsmål om fylkeskommunen sine moglegheiter for å fjerne gateparkering langs fv.5348 Klostergaten i Bergen, som tiltak for å betre forholda for mjuke trafikantar.

Høgli skriv:

Det har i ulike sammenhenger vært ytret ønske om å legge bedre til rette for myke trafikanter på Nordnes i Bergen. Det er svært mange som går og sykler i området. Akvariet og Nordnesparken er viktige fritidstilbud, i tillegg er Nordnes et stort boligområde. Mange av gatene er smale og kronglete, og trafikksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter er særdeles dårlig enkelte steder.

Jeg har fått flere henvendelser om et enkelt tiltak som kan gjøres raskt, og som fylkeskommunen har ansvar for. Det gjelder Klostergaten. I store deler av gaten er fortauet særdeles smalt, blant annet er det trapper fra hus som fyller nesten hele fortauet. Det sier seg selv at det er svært vanskelig å gå her, spesielt for de som har barnevogner, rullestoler eller rullatorer. Det er nødvendig å gå ut i gaten for å passere. Men langs fortauet står det biler parkert, slik at man må ut mellom parkerte biler og gå i gaten og så smette tilbake til fortauet når det er mulig.

Ønsket er å fjerne parkeringsplassene for å gi bedre forhold for gående og syklende. Langs hele Klostergaten er det totalt drøyt 20 parkeringsplasser, i det aller verste partiet med trapper som sperrer fortauet er det om lag 10 plasser. Hva skal til for at fylkeskommunen kan fjerne parkeringsplasser i Klostergaten slik at de myke trafikantene kan få bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet?

Svar frå avdelingsdirektøren

Klostergaten er ein del av fv.5348 på Nordnes i Bergen sentrum. Fylkesvegen går nordover langs ryggen av Nordneshalvøya. Den aktuelle strekninga er på om lag 200 meter, med eit relativt trangt gatesnitt gitt dagens bruk, med tovegs biltrafikk, gateparkering og einssidig fortau klemt mellom ein natursteinmur på austsida og eit historisk bygningsmiljø på vestsida. Årsdøgntrafikken er på 2300 (2020), med fartsgrense 30 km/t. Det er ikkje registrert ulykker med personskadar i gata siste tjuve år.

Det er mange mjuke trafikantar som ferdast i området, og Klostergaten er med dagens situasjon ein flaskehals for desse. Det er som Høgli nemner hindringar i fortausarealet, og det er manglar med tanke på universell utforming. Dei parkerte bilane skapar eit meir uoversiktleig trafikkbilete for dei mjuke trafikantane og siktutfordringar for av- og påkøyring til sidegate ned mot Nøstet.

Gjennom Miljøløftet har fylkeskommunen saman med Graveklubben eit pågåande utbyggingsprosjekt lengre nord på fylkesvegen (fv. 5348 Haugeveien, Nordnesbakken-Margarethastredet (Nordnes II)), der det vert etablert sykkelfelt etter at etablering av bossnett og utskifting av gamal infrastruktur i bakken er gjennomført. I gjeldande handlingsprogram-periode i Miljøløftet er det ikkje prioritert gjennomføring av gang- og sykkeltiltak i Klostergaten. På vegner av Bergensprogrammet/Statens vegvesen utførte Asplan Viak i 2018 ein moglegheitsstudie av sykkeltrasé på strekninga Nordnesbakken-Torgallmenningen, der Klostergaten inngår. Studien rår til at ein går vidare med ei løysing med sykling i blanda trafikk, og utviding av fortausareal der dette er mogleg. Med sanering av parkering i Klostergaten vil det vera mogleg å utvida til eit breitt fortau.

Området er i dag regulert som bustadsoneparkering. Om fylkeskommunen ønskjer å fjerna parkeringsplassar er det naudsynt med avklaringar mot bymiljøetaten i kommunen for å sikra at bustadsona har tilstrekkeleg med parkeringsplassar. Det er parkering for rørslehemma i gata i dag. Omsynet til dette og varelevering må takast i vare. Om det er tenleg kan fylkeskommunen utarbeida ein skiltplan som fjernar parkeringsplassar gjennom etablering av parkeringsforbod. Ein slik plan må gjennom ein høyringsprosess hjå kommunen og politiet, og eventuelt andre partar. Det er Statens vegvesen som fattar vedtak i skiltsaker - også på fylkesveg.

SI 39/21 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Fartsdumper Djonno - Trafiksikkerhet Erdalsveien

I e-post dagsett 6. september 2021 har representant Bjørkly (Høgre) bedt om svar på spørsmål som gjeld trafikktryggleik to ulike stader. Bjørkly skriv:

Spørsmål 1:

Oksen har blitt et svært populært turmål i Hardanger. Dette har ført til økt trafikk gjennom bygden Djonno. Det er 30-sone i området, men lokalbefolkningen opplever at tur-turister råkjører gjennom bygden.

I lys av den økte trafikken, vil det bli vurdert fartsdumper på strekningen?

Spørsmål 2:

Langs Erdalsveien opp til Storebotn næringspark oppstår det, ifølge lokalt næringsliv, stadig farlige situasjoner. Det var tidligere et gangfelt på strekningen, men dette ble fjernet

fordi det ikke var nok lys og at det derfor oppstod farlige situasjoner. Resultatet er at folk krysser veien flere steder, og dermed oppstår enda flere farlige situasjoner.

Hvilke tiltak vurderes for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter i området?

Svar frå avdelingsdirektøren

Spørsmål 1

Statens vegvesen endra fartsgrensa på fv. 5378 gjennom Djonno for 2-3 år sidan, frå generell fartsgrense 80 km/t til 30 km/t. Her er det særleg lite lokaltrafikk, med nokon fritidsbustadar i tillegg til nokon få fastbuande. Fylkesvegen har dårleg kurvatur, er smal og svingete. Og i den vesle bygda Djonno er det fleire avkøyrslar og driftsavkøyrslar med dårleg utforming. Dette var noko av bakgrunnen for fartsgrenseendringa.

Det er blitt stadig meir populært å gå på fjellet Oksen, men det er relativt liten utfartstrafikk kopla til det. Vi vil tru at det kan vera 20-30 bilar på ein god dag som passerer Djonno på grunn av utfart til Oksen. Før det eventuelt blir gjort vedtak om fartshumpar bør vi utføre ei fartsmåling i neste utfartssesong i 2022, i tillegg til å vurdere andre tiltak, som siktutbetring.

Avdelingsdirektøren ønskjer ikkje å anlegga fartshumpar unødig. Det er mange ulemper med fartshumpar, som støy og vibrasjonar til plage for bebuarar og bygningar. Dette er særleg uheldig på ein elles dårleg veg.

Spørsmål 2

Vestland fylkeskommune fjerna gangfeltet på fv. 5256 ved Storebotn næringspark for å ta vare på trafikksikkerheita i området. Gangfeltet vart fjerna på bakgrunn av fleire meldingar om trafikkfarlege situasjonar, då gangfeltet låg i eit område utan veglys, og at vegutforminga ikkje var i samsvar med krava for etablering av nye gangfelt.

No startar arbeidet med ny veg mellom Lavik-Haugland, og då vil heile krysset få ei heilt anna utforming med nytt gangfelt, nye veglys og universell utforming. Då blir trafikksikkerheita vesentleg betre for alle trafikantar i området.

Det er ofte ei generell oppfatning om at eit gangfelt gjer vegen meir trafikksikker for mjuke trafikantar, men det er viktig å opplyse om at eit gangfelt er eit tiltak for å betre framkomsten for dei gåande der trafikkmengda er høg. Dersom gangfeltet kan føre til trafikkfarlege situasjonar, kan det vere betre å fjerne det.

Politiske saker

PS 63/21 Avtalar etter justeringsmodellen

Forslag til innstilling:

1. Vestland fylkeskommune kan inngå justeringsavtalar med private utbyggjarar i samband med prosjekt på fylkesveg, slik det går fram i denne saka.
2. Minimum justeringsbeløp for avtale med justeringsrett vert sett til kr 400.000. Administrasjonsgodtgjersle vert sett til 15% av justeringsbeløp.
3. For avtalar med justeringsplikt vert minimumsgebyr sett til kr 30.000.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune kan inngå justeringsavtalar med private utbyggjarar i samband med prosjekt på fylkesveg, slik det går fram i denne saka.
2. Minimum justeringsbeløp for avtale med justeringsrett vert sett til kr 400.000. Administrasjonsgodtgjersle vert sett til 15% av justeringsbeløp.
3. For avtalar med justeringsplikt vert minimumsgebyr sett til kr 30.000.

PS 64/21 Forlenging av Askøypakken

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til Askøy kommune sitt ønskje om utviding av Askøypakken i ytterlegare 5 år for å fullføre prosjekta i pakken og få eit meir tenleg vegnett på Askøy. Det er eit stort behov for å fullføre prosjekta i pakken, og fylkestinget støtter difor ei forlenging av pakken.
2. Fylkestinget sluttar seg til det foreslåtte opplegget for vidareføring av Askøypakken slik det er skissert i denne saka. Dette inneberer eit bompenggebidrag på 1 276 mill. 2021-kr i den reviderte pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 386 mill. 2021-kr, inkludert mva-refusjon. Pakken skal ferdigstille følgjande 3 prosjekt som er starta opp:

- Fv. 563 Strømsnes - Hop
- Fv. 213 Skiftesvik - Marikoven
- Fv. 562 Lavik - Haugland

Pakken skal i tillegg finansiere følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje:

1. Fv. 212 Slettebrekka - Hetlevik
2. Fv. 562 Fromreide - Kjerrgarden
3. Fv. 562 Fauskanger

Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiere kollektivtataka.

3. Omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma. Om alle prosjekta vert finansierte før utløpet av bompengeperioden, skal bompengeperioden bli avslutta.

4. Dagens innkrevjing i dei 4 eksisterande bomstasjonane med einvegs innkrevjing i retning Kleppestø/Bergen blir vidareført i heile bompengerperioden. Det vert i tillegg oppretta ein ny bomstasjon på Kleppevegen nord for rundkøyringa ved Vatnavatnet med innkrevjingsretning mot Kleppestø. Det blir lagt til grunn at kommunal veg Skarholmvegen vert stengt for gjennomkøyring i køyreretning mot Kleppestø.
5. Fram til innkrevjinga kan starte i det reviderte bompengeropplegget, held innkrevjinga fram som før i dei 4 eksisterande bomstasjonane på Askøy.
6. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy. Det er lagt til grunn innføring av vidareføring av månadleg passeringstak på 30 passeringar. Når innkrevjinga i den nye bomstasjonen startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 13,90 kr (2021-kr). Dette svarar til ein grunntakst på om lag 32 kr (2021-kroner) for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale). Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3501 kg ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale), betaler dobbelt takst.
7. Dersom gjennomsnittleg inntekt per passering kjem under 13,90 2021-kroner, vert det føresett at grunntaksten blir justert slik at gjennomsnittleg takst pr passering kjem opp på 13,90 2021-kroner.
8. Den utvida bompengerperioden er sett til 5 år frå avslutting av gjeldande bompengerperiode, slik at innkrevjingsslutt forlengast frå 2028 til 2033.
9. Under føresetnad av godkjenning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vidarefører Vestland fylkeskommune gjeldande garanti for Askøypakken ved sjølvskuldarnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 575 mill. 2021-kr for heile Askøypakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 633 mill. 2021-kr. Garantien skal gjelde ut bompengerperioden til 2033, og i tillegg inntil to år. Garantibeløpet vert redusert i takt med nedbetaling av lånet. Garantisten har rett til å sikre garantien med retten til å krevje inn bompengar.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Hovudutval for samferdsel og mobilitet tek saka til vitande.»

Avrøysting

Framnes sitt forslag fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.
Innstillinga vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget viser til Askøy kommune sitt ønskje om utviding av Askøypakken i ytterlegare 5 år for å fullføre prosjekta i pakken og få eit meir tenleg vegnett på Askøy. Det er eit stort behov for å fullføre prosjekta i pakken, og fylkestinget støtter difor ei forlenging av pakken.
2. Fylkestinget sluttar seg til det foreslåtte opplegget for vidareføring av Askøypakken slik det er skissert i denne saka. Dette inneberer eit bompengerbidrag på 1 276 mill. 2021-kr i den reviderte pakken. Fylkeskommunen skal bidra med 386 mill. 2021-kr, inkludert mva-refusjon. Pakken skal ferdigstille følgjande 3 prosjekt som er starta opp:

- Fv. 563 Strømsnes - Hop
- Fv. 213 Skiftesvik - Marikoven
- Fv. 562 Lavik - Haugland

Pakken skal i tillegg finansiere følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje:

1. Fv. 212 Slettebrekka - Hetlevik
2. Fv. 562 Fromreide - Kjerrgarden
3. Fv. 562 Fauskanger

Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiere kollektiviltaka.

3. Omfanget av utbygginga vert tilpassa den økonomiske ramma. Om alle prosjekta vert finansierte før utløpet av bompengerperioden, skal bompengerperioden bli avslutta.
4. Dagens innkrevjing i dei 4 eksisterande bomstasjonane med einvegs innkrevjing i retning Kleppestø/Bergen blir vidareført i heile bompengerperioden. Det vert i tillegg oppretta ein ny bomstasjon på Kleppevegen nord for rundkøyringa ved Vatnavatnet med innkrevjingsretning mot Kleppestø. Det blir lagt til grunn at kommunal veg Skarholmvegen vert stengt for gjennomkøyring i køyreretning mot Kleppestø.
5. Fram til innkrevjinga kan starte i det reviderte bompengeropplegget, held innkrevjinga fram som før i dei 4 eksisterande bomstasjonane på Askøy.
6. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy skal ha inntil 50 pst. av taksten for konvensjonelle køyretøy. Det er lagt til grunn innføring av vidareføring av månadleg passeringstak på 30 passeringar. Når innkrevjinga i den nye bomstasjonen startar, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 13,90 kr (2021-kr). Dette svarar til ein grunntakst på om lag 32 kr (2021-kroner) for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillat totalvekt til og med 3500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale). Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillat totalvekt frå og med 3501 kg ekskl. køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale), betaler dobbelt takst.
7. Dersom gjennomsnittleg inntekt per passering kjem under 13,90 2021-kroner, vert det føresett at grunntaksten blir justert slik at gjennomsnittleg takst pr passering kjem opp på 13,90 2021-kroner.
8. Den utvida bompengerperioden er sett til 5 år frå avslutting av gjeldande bompengerperiode, slik at innkrevjingsslutt forlengast frå 2028 til 2033.
9. Under føresetnad av godkjenning av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vidarefører Vestland fylkeskommune gjeldande garanti for Askøypakken ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 575 mill. 2021-kr for heile Askøypakken, med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 633 mill. 2021-kr. Garantien skal gjelde ut bompengerperioden til 2033, og i tillegg inntil to år. Garantibeløpet vert redusert i takt med nedbetaling av lånet. Garantisten har rett til å sikre garantien med retten til å krevje inn bompengar.

PS 65/21 Seriositetskrav i Vestland fylkeskommune - Oppfølging av vedtak

Forslag til innstilling

1. Vestland innfører Oslo-modellen slik den vart vedteken i Hordaland fylkeskommune for alle bygg og anleggsprosjekt i regi av Vestland fylkeskommune. Kontraktskrava blir også innført i avdeling for infrastruktur og veg sine kontraktar seinast hausten 2021.
2. For å stetta bruken av dei mindre, lokale entreprenørane, kan INV avvike frå kravet knytt til fagarbeidarar innan fylkesvegområdet i spesielle tilfelle.

Saksprotokoll i Hovudutval for kultur, idrett og integrering - 08.09.2021

Avrøysting

Vedtak

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A. og MDG fram slikt forslag til innstilling:

«Alternativ punkt 2:

Under punkt 3: Krav om faglærte håndverkere
Krav om faglærde handverkarar bør vere hovudregel for alle bygg- og anleggsprosjekt i Vestland fylkeskommune. Ein bør innan utvalde fagområde auke kravet til faglærde til 80%.

Nytt punkt 3:

Under punkt 2: Krav om tarifflønn mellom oppdrag
Krav om tarifflønn bør innførast, slik det er gjort i Oslomodellen. Kravet kan operasjonaliserast gjennom at innleigde frå bemanningsbyrå skal vere fast tilsett. Dette skal dokumenterast overfor byggherre med den einkilde innleigde sin tilsettingskontrakt.

Nytt punkt 4:

Under punkt 4. Lærlinger
Verksemder som er leverandørar til Vestland fylkeskommune sine bygg- og anleggsprosjekt skal ha 10% lærlingar. Dette er eit krav utan unntak.

Nytt punkt 5:

Under punkt 5. Begrensning i antall ledd underleverandører:
Det skal berre vere eitt ledd underleverandør i vertikal kjede.

Nytt punkt 6:

Hovudregel for Vestland fylkeskommune sine innkjøp er at leverandørane skal følgje landsdekkande norsk tariffavtale.»

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

«Før saka vert lagt fram for fylkesutvalet og fylkestinget, skal fylkeskommunedirektøren greie ut konsekvensane av innstillinga og forslag i møtet, jfr kommuneloven § 13-1.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1 vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag til alternativ punkt 2 fekk 6 røyster (SV, A og MDG) og fall.

Innstillinga punkt 2 vart vedteke mot 6 røyster (SV, A og MDG).

Hammer sitt forslag til nytt punkt 3 vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og UA).

Hammer sitt forslag til nytt punkt 4 fekk 7 røyster (SV, A, MDG og Krf) og fall.

Hammer sitt forslag til nytt punkt 5 fekk 7 røyster (SV, A, MDG og Krf) og fall.

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

Hammer sitt forslag til vedtak vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland innfører Oslo-modellen slik den vart vedteken i Hordaland fylkeskommune for alle bygg og anleggsprosjekt i regi av Vestland fylkeskommune. Kontraktskrava blir også innført i avdeling for infrastruktur og veg sine kontraktar seinast hausten 2021.

2. For å stetta bruken av dei mindre, lokale entreprenørane, kan INV avvike frå kravet knytt til fagarbeidarar innan fylkesvegområdet i spesielle tilfelle.

3. Under punkt 2: Krav om tariffløn mellom oppdrag

Krav om tarifflønn bør innførast, slik det er gjort i Oslomodellen. Kravet kan operasjonaliserast gjennom at innleigde frå bemanningsbyrå skal vere fast tilsett. Dette skal dokumenterast overfor byggherre med den einskilde innleigde sin tilsettingskontrakt.

4. Hovudregel for Vestland fylkeskommune sine innkjøp er at leverandørane skal følgje landsdekkande norsk tariffavtale.

Vedtak

Før saka vert lagt fram for fylkesutvalet og fylkestinget, skal fylkeskommunedirektøren greie ut konsekvensane av innstillinga og forslag i møtet, jfr kommuneloven § 13-1.

PS 66/21 Søknad om ruteløyve for Selja sjø AS - Org.nr: 967949086

Forslag til innstilling

Vestland fylkeskommunen vedtek å tildele Selja sjø AS ruteløyve for transport med ferje på strekninga *Selje - Seljøya* i Stad kommune.

Det stillast følgjande vilkår for ruteløyve:

- a) Løyvet gjeld til 30.09.2031.
- b) God vandel og tilfredsstillande økonomisk evne skal vere oppfylt i samsvar med til ei kvar tid gjeldande regelver.
- c) Rettkjend kopi av ruteløyve skal oppbevarast i fartøyet og visast fram ved ein eventuell kontroll.
- d) Fartøy skal ha universell utforming. Personar med nedsett funksjonsevne skal kunne nytte rutetilbodet likeverdig med andre.
- e) Det oppmodast til å nytte miljøvennlege fartøy til bruk på den aktuelle rutestrekninga.
- f) Endring i rutetidene skal godkjennast av Vestland fylkeskommune, avd. for mobilitet og kollektivtransport.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

Vestland fylkeskommunen vedtek å tildele Selja sjø AS ruteløyve for transport med ferje på strekninga *Selje - Seljøya* i Stad kommune.

Det stillast følgjande vilkår for ruteløyve:

- a) Løyvet gjeld til 30.09.2031.
- b) God vandel og tilfredsstillande økonomisk evne skal vere oppfylt i samsvar med til ei kvar tid gjeldande regelver.
- c) Rettkjend kopi av ruteløyve skal oppbevarast i fartøyet og visast fram ved ein eventuell kontroll.
- d) Fartøy skal ha universell utforming. Personar med nedsett funksjonsevne skal kunne nytte rutetilbodet likeverdig med andre.
- e) Det oppmodast til å nytte miljøvennlege fartøy til bruk på den aktuelle rutestrekninga.
- f) Endring i rutetidene skal godkjennast av Vestland fylkeskommune, avd. for mobilitet og kollektivtransport.

PS 67/21 Årleg ruteendring 2021 - orientering

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

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

«Nytt punkt:

Det vert gjennomført årlege regionale rutemøter der kommunane og regionråda vert inviterte.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Brosvik sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet tar saka om den årlege prosessen for innspel til kollektivog mobilitetstilbodet mot alle kommunar i Vestland, samt tiltaka knytt til justeringar og forbetring av rutetilbodet i 2021, til orientering. Tiltaka vert finansiert innanfor budsjett og med bruk av belønningsmidlar.
2. Det vert gjennomført årlege regionale rutemøter der kommunane og regionråda vert inviterte.

PS 68/21 Miljøløftet si årsmelding 2020

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ser det som svært positivt at årsmeldinga for 2020 syner at tal personbilreiser gjekk ned, CO²-utsleppa frå transport vart kraftig redusert, og at tal gåturar auka.
2. Fylkestinget er samstundes uroa over den store nedgangen i tal kollektivreiser i 2020, og ynskjer at ein gjennom Miljøløftet har særleg fokus på å sikre framtidig vekst for kollektivsektoren.
3. Fylkestinget sluttar seg elles til årsmeldinga slik den ligg føre.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av H, Frp, A, Sp og Krf fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkestinget sluttar seg til årsmeldinga slik den ligg føre.»

Avrøysting

Ekeland Bjørkly sitt forslag vart vedteke mot ei røyst (SV).
Innstillinga fekk ei røyst (SV) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkestinget sluttar seg til årsmeldinga slik den ligg føre.

PS 69/21 Endring av forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke

Forslag til innstilling

Endre forskrift om miljøkrav til drosjenæringa med følgjande endringsforskrift:

I

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke.

II

Ny § 2 skal lyde:

*"Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:
Askvoll, Aurland, Bremanger, Fjaler, Gloppen, Gulen, Hyllestad, Høyanger, Kinn, Luster, Lærdal, Sogndal, Solund, Stad, Stryn, Sunnfjord, Vik og Årdal"*

III

Noverande § 2 og § 3 vert ny § 3 og § 4.

IV

Teksten om ikraftsetjing før § 1 vert flytta til ny § 5, som skal lyde:

"Forskrifta trer i kraft 1. april 2024, med unntak av § 2, som trer i kraft 1. oktober 2025.

V

Endringsforskrifta trer i kraft straks.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

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

«Nytt punkt 1:

Forskrifta justerast i tråd med følgjande:

- Kravet om å nytte drosje som ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor gjeld for drosje registrert for inntil 4 personar.
- Forskrifta skal være lik og gjelde alle kommunane i Vestland.
- Det opnast for å gje dispensasjon frå kravet om utslepp frå forbrenningsmotor for område med der det manglar:

- Serviceapparat i nærleiken av der ein driftar
- Kapasitet i straumnett
- Tilfredsstillande ladekapasitet

- Administrasjonen får fullmakt til å justere forskriften i tråd med dette.

Nytt punkt 2:

- Ikraftsetjing vert sett til 1. oktober 2025 for heile Vestland»

Avrøysting

Pedersen Djuvik sitt forslag punkt 1 fekk 3 røyster (Frp og UA) og fall.
Innstillinga, med unntak av dato for ikraftsetjing, vart vedteke mot 3 røyster (Frp og UA).
Pedersen Djuvik sitt forslag punkt 2 vart vedteke mot 7 røyster (A, SV, MDG og Krf).
Innstillinga si dato for ikraftsetjing fekk 7 røyster (A, SV, MDG og Krf) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

Endre forskrift om miljøkrav til drosjenæringa med følgjande endringsforskrift:

I

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke.

II

Ny § 2 skal lyde:

*"Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:
Askvoll, Aurland, Bremanger, Fjaler, Gloppen, Gulen, Hyllestad, Høyanger, Kinn, Luster, Lærdal, Sogndal, Solund, Stad, Stryn, Sunnfjord, Vik og Årdal"*

III

Noverande § 2 og § 3 vert ny § 3 og § 4.

IV

Teksten om ikraftsetjing før § 1 vert flytta til ny § 5, som skal lyde:

"Forskrifta trer i kraft 1. oktober 2025 for heile Vestland fylke.»

V

Endringsforskrifta trer i kraft straks.

PS 70/21 Tertialrapport pr. august 2021 - rekneskapsprognose

Framlegg til innstilling

1. Fylkestinget tek tertialrapporten til orientering
2. Investering: Fylkestinget godkjenner følgjande endringar i investeringsbudsjettet:

	kr 1 000
Tunellrehabilitering	-58 479
Mindre utbetringar	-37 966
Gang- og sykkelveggar	-13 000
Trafikktryggingstiltak	-18 830
Miljø og servicetiltak	-8 086
Øvrig	-1 500
Skredsikring	82 000
Sum vegar	-55 861
Måløy vgs - opplæringsfartøy	-20 000
Åsane vgs	-34 900
Langhaugen vgs	-15 400
Oppattløyv. avslutn. gamle prosjekt	148 232
Utstyrsmidlar skulane	6 963
Sum bygg	84 895
Sum investeringar	29 034
Finansiering:	
Mva komp.	5 804
Lån	23 230
Sum finansiering	29 034

3. Drift: Fylkestinget godkjenner følgjande endringar i driftsbudsjettet:

		kr 1 000	
Løyvingsniv å	Tekst	Meirutg./ Mindreinnt.	Meirinnt./ mindreutg.
1	Rammetilskot		282 074
1	Skatt		48 000
7	Lønsavsetjing	38 000	
16	IKT og digitalisering	6 000	
18	Tannhelse - pasientbehandling	10 882	
18	Tannhelse - avsetjing til fond	10 000	
30	VGS	11 180	
51	Billettinntekter kollektiv	214 600	
54	Ferjetakstar	35 412	
62	Administrasjon infrastruktur og veg	4 000	
		330 074	330 074

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget tek tertialrapporten til orientering
2. Investering: Fylkestinget godkjenner følgjande endringar i investeringsbudsjettet:

	kr 1 000
Tunellrehabilitering	-58 479
Mindre utbetringar	-37 966
Gang- og sykkelveggar	-13 000
Trafikktryggingstiltak	-18 830
Miljø og servicetiltak	-8 086
Øvrig	-1 500
Skredsikring	82 000
Sum vegar	-55 861
Måløy vgs - opplæringsfartøy	-20 000
Åsane vgs	-34 900
Langhaugen vgs	-15 400
Oppattløyv. avslutn. gamle prosjekt	148 232
Utstyrsmidlar skulane	6 963
Sum bygg	84 895
Sum investeringar	29 034
Finansiering:	
Mva komp.	5 804
Lån	23 230
Sum finansiering	29 034

3. Drift: Fylkestinget godkjenner følgjande endringar i driftsbudsjettet:

		kr 1 000	
Løyvingsniv å	Tekst	Meirutg./ Mindreinnt.	Meirinnt./ mindreutg.
1	Rammetilskot		282 074
1	Skatt		48 000
7	Lønsavsetjing	38 000	
16	IKT og digitalisering	6 000	
18	Tannhelse - pasientbehandling	10 882	
18	Tannhelse - avsetjing til fond	10 000	
30	VGS	11 180	
51	Billettinntekter kollektiv	214 600	

54	Ferjetakstar	35 412	
62	Administrasjon infrastruktur og veg	4 000	
		330 074	330 074

PS 71/21 HU SAMO Budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025 - arbeidsdokument 3/21

Forslag til uttale

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til presentert samla opplegg for driftsbudsjett 2022.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til presentert opplegg for investeringsbudsjett 2022-2025.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til presentert budsjett for sektoren mobilitet og kollektiv fordelt på løyvingnivå og med innarbeidde salderingstiltak.
4. Hovudutval for samferdsel og mobilitet sluttar seg til presentert budsjett for sektoren infrastruktur og veg fordelt på løyvingnivå og med innarbeidde salderingstiltak.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

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

«Alternativ:

Hovudutval for samferdsel og mobilitet tek saka om Budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025 til orientering, men har følgjande kommentarar:

Utvalet er bekymra for den kostnadsauken vi ser på nye driftskontraktar på vegvedlikehald. I løpet av dei neste åra skal mange driftskontraktar fornyast, og anslagsvis vil det auka behovet for finansiering utgjere 260 millionar i 2025.

Tek ein sikte på å løyse dyrare driftskontraktar innanfor dagens driftsrammer vil det ikkje vere noko handlingsrom til å utføre andre nødvendige oppgåver knytta til det fylkeskommunale vegnettet. Rammene for sektoren må difor ta omsyn til den auka kostnaden med ny driftskontraktar.

Fylkesvegane i Vestland har eit betydeleg vedlikehaldsetterslep og store utfordringar med mange rasfarlege vegar. Utvalet meiner det er viktig å prioritere tilstrekkeleg med midlar til vedlikehald, rassikring og mindre utbetringar i dei fylkeskommunale budsjetta om ein skal vere i stand til å avgrense forfallet på vegane.

Kollektivsektoren har dei siste åra vore heilt avhengig av at staten har kompensert for mindreinntektene som følge av koronapandemien. Det er no usikkerheit knytta til om statlege myndigheiter vil kompensere framtidige estimerte koronaeffekter frå og med 2022. For å sikre inntektsgrunnlaget innan kollektiv meiner difor utvalet at det er behov for at fylkeskommunedirektøren raskt ser på nye reiseprodukt som er tilpassa nye reisemønster.»

Avrøysting

Helle sitt forslag vart samrøystes vedteke. Det vart ikkje røysta over innstillinga.

Uttale

Hovudutval for samferdsel og mobilitet tek saka om Budsjett 2022/økonomiplan 2022-2025 til orientering, men har følgjande kommentarar:

Utvalet er bekymra for den kostnadsauken vi ser på nye driftskontraktar på vegvedlikehald. I løpet av dei neste åra skal mange driftskontraktar fornyast, og anslagsvis vil det auka behovet for finansiering utgjere 260 millionar i 2025.

Tek ein sikte på å løyse dyrare driftskontraktar innanfor dagens driftsrammer vil det ikkje vere noko handlingsrom til å utføre andre nødvendige oppgåver knytta til det fylkeskommunale vegnettet. Rammene for sektoren må difor ta omsyn til den auka kostnaden med ny driftskontraktar.

Fylkesvegane i Vestland har eit betydeleg vedlikehaldsetterslep og store utfordringar med mange rasfarlege vegar. Utvalet meiner det er viktig å prioritere tilstrekkeleg med midlar til vedlikehald, rassikring og mindre utbetringar i dei fylkeskommunale budsjetta om ein skal vere i stand til å avgrense forfallet på vegane.

Kollektivsektoren har dei siste åra vore heilt avhengig av at staten har kompensert for mindreinntektene som følgje av koronapandemien. Det er no usikkerheit knytta til om statlege myndigheiter vil kompensere framtidige estimerte koronaeffekter frå og med 2022. For å sikre inntektsgrunnlaget innan kollektiv meiner difor utvalet at det er behov for at fylkeskommunedirektøren raskt ser på nye reiseprodukt som er tilpassa nye reisemønster.

PS 72/21 Fv 49 Tokagjelet – Status

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 08.09.2021

Sigbjørn Framnes (Frp) sette på vegner av Frp, H, UA, A, MDG, Sp og Krf fram slikt forslag:

«Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber administrasjonen fortsette dialogen med Kvam herad og utbygger for å finne ei løysing for bedriften.»

Avrøysting

Det var 14 medlemmer til stades.

Framnes sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber administrasjonen fortsette dialogen med Kvam herad og utbygger for å finne ei løysing for bedriften.