

Utval: Utval for miljø og samferdsel
Møtestad: Fylkesutvalsalen, 3. etasje, Fylkeshuset, Agnes Mowinckels gate 5
Dato: 10.04.2019
Tidspunkt: 11:00-14:40

Følgjande faste medlemmer møtte:

Namn	Funksjon	Representerer	
Per Lerøy	Medlem	A	
Iiril Schau Johansen	Medlem	H	
Stein Inge Ryssdal	Medlem	H	
Gustav Bahus	Medlem	FRP	Gjekk kl. 14.25
Renate Møgster Klepsvik	Medlem	FRP	
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP	
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Natalia Antonia Golis	Medlem	MDG	Gjekk kl. 13.50
Geir Angeltveit	Medlem	V	

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Atle Kvåle	Medlem	A
Rasmus Laupsa Rasmussen	Medlem	A
Astrid Aarhus Byrknes	Medlem	KRF
Jon Askeland	Leiar	SP
Kari Foseid Aakre	Medlem	A
Svein Halleraker	Medlem	H

Følgjande varamedlemmer møtte:

Namn	Møtte for	Representerer
Øyvind Hardeland	Kari Foseid Aakre	A
Gunnar Wejset Ramsdal	Rasmus Laupsa Rasmussen	A
Roald Kvamme	Atle Kvåle	A
Gina Gjerme	Astrid Aarhus Byrknes	KRF
Sara Hamre Sekkingstad	Jon Askeland	SP
Ingen møtte	Svein Halleraker	H

Merknader**Frå administrasjonen møtte:**

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Direktør samferdsel
Rolf Rosenlund	Seksjonsleiar forvaltningsseksjonen
Torill Klinker	Seksjonsleiar transportplanseksjonen
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar vegseksjonen
Målfrid Vik Sønstabø	Direktør Skyss
Gunhild Vangsnes	Seksjonssjef Statens vegvesen

Petter Lem Gullestad, spesialrådgjevar/møtesekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 33/19	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 34/19	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 35/19	Referatsaker (meldingar)		
RS 27/19	Vedkommande skuleskyss til elevar i Masfjorden	2018/12528	
RS 28/19	Fylkesvegrådet møte 14.02.2019	2019/2018	
RS 29/19	Spørsmål om raskartlegging av Fv 40 i Kvinnherad	2015/11214	
RS 30/19	Utgreiing - Båtforbinding mellom nye Øygarden og Bergen	2017/15772	
RS 31/19	Dekkeleggingsprogrammet for 2019	2018/7973	
RS 32/19	Fv 107 Nordrepollen-Austepollen i Kvinnherad kommune	2016/34254	
RS 33/19	Reisevaneundersøkinga 2017	2019/8008	
RS 34/19	RV 13 Oddadalen - Nasjonal transportplan (NTP) 2022 - 2033	2018/10651	
PS 36/19	Innkomne spørsmål frå politikarane		
FO 9/19	Spørsmål frå Hammer - SV - Matebuss til bybanen	2019/2775	
PS 37/19	Ymse		
PS 38/19	Nasjonal transportplan 2022-33 - Innspel hovudutfordringar	2018/10651	
PS 39/19	Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring 2019	2019/195	
PS 40/19	Kollektivstrategi for Hordaland - Årsrapport 2018	2014/278	
PS 41/19	Oppstart av utgreiingar om ny(e) samferdselspakke/ar på Haugalandet	2015/12620	
PS 42/19	Utgreiing - Båtsamband mellom Sotra og Bergen	2017/15772	

PS 33/19 Godkjenning av innkalling og saksliste

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Møteinnkallinga og sakslista vart godkjend.

PS 34/19 Godkjenning av møtebok forrige møte

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Møteboka frå 13. mars 2019 vart godkjend utan merknader.

PS 35/19 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Referatsaker RS 27-29/19 og RS 31-34/19 vart refererte.

PS 36/19 Innkomne spørsmål frå politikarane

FO 9/19 Spørsmål frå Hammer - SV - Matebuss til bybanen

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Representanten Marte Hammer (SV) har stilt slikt spørsmål:

Eg har blitt kontakta av Nattlandsfjellet velforening og bærekraftige liv Landås, som har nokre spørsmål som gjeld busstilbodet. Gjengir derfor spørsmålet frå dei:

"Jeg er styremedlem i Nattlandsfjellet velforening og skriver dette på vegne av velforeningen og i samråd med representant fra Bærekraftige Liv Landås.

Busstilbud for beboere på Nattlandsfjellet og Landås dekkes av hhv bussrutene 81 og 12. Ingen av rutene har stopp eller endestopp ved Sletten, hvor Bybanen går. En vil anta at det er en ambisjon om at flest mulig bruker Bybanen som den foretrukne og mest miljøvennlige måte å komme seg inn til byen på. Her følger forslag om nettopp det, med noen tilknyttede argumenter. Også for de som ikke har sentrum som mål vil bussrute til Sletten være bra. Sletten kjøpesenter har godt tilbud av varer og tjenester, som gjør at en ikke trenger å dra til sentrum i mange tilfeller. Vår oppfatning er at en «matebuss» direkte til Bybanen vil øke den totale bruken av kollektivt reisende, ikke minst sørover også mot Nesttun, Lagunen, Sandsli, Kogstad, Flesland osv. Det er ikke behov for stopp mellom Nattlandsveien og Sletten-området. utfordringer knyttet til fremkommelighet her kan oppnås med å bruke buss av mindre størrelse, og bussen kan ta til venstre eller høyre ved Sletten, dvs hhv mot Slettebakken eller Hagerupsvei (som vil være til stor glede og nytte for elever ved Langhaugen vgs).

Vi håper dette forslag kan løftes frem i rette fora! Mvh Erlend Bakken"

Spørsmål til samferdsledirektøren

1. Kva er årsaka til at ein ikkje har matebuss direkte til bybanen?
2. Er det aktuelt å vurdere å endre linjene slik at det kan vere ein realitet?
3. Kva må til for at det skal kunne realiserast?

Svar frå fylkesrådmannen:

1.Omstiging mellom buss og bybane på Sletten krev infrastruktur og fasilitetar for bussane som det per i dag ikkje er lagt til rette for. HFK/Skyss har vore pådrivar for tilrettelegging for ein betre

knutepunktsfunksjon her i lengre tid. Det kan imidlertid vere aktuelt å få etablert eit busstopp i Wiers-Jenssens vei ved Sletten senter som opnar for omstiging til bybanen.

2. Ny bybanestrekning frå 2022, og andre samanfallande vegendringar gjer at det er naturleg å gjere tilpassingar i bussnettet, mellom anna for tilbodet mellom Natland, Landås og Sletten. Dette er til vurdering no.

3. Som nemnt vil det vere behov for tilrettelegging av infrastruktur, samt at tilpassingane bør sjåast i samanheng med andre endringar i kollektivnettet, ref. svar på spørsmål 2. Forlenging av linjer og auke i rutetilbodet vil også kreve finansiering.

Å knyte nye linjer til bybanehaldeplassen på Sletten i dagens situasjon er utfordrande på grunn av manglande haldeplassar og snumoglegheiter i området. Det er heller ikkje areal til regulering av buss (naudsynt opphaldstid mellom ankomst- og avgangstid) ved Sletten. Det vart derfor gjennom Bergensprogrammet utarbeidd reguleringsplan for ny terminal ved Sletten senter (og sett av midlar til dette i Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet 2016), men Bergen kommune har ikkje ønska å fremme planen for politisk handsaming.

Føremålet med terminalen på Sletten var å styrke det tverrgåande tilbodet i Bergensdalen, inkludert å tilby overgang til Bybanen og samstundes gi direkte kontakt med bydelssenteret på Sletten. Vidare kan det vere aktuelt å forlengje busslinja på Wergeland til Sletten, for å gi tilknytning for reiser frå vestsida av Bergensdalen. Grunngevinga for dette var at det også er manglande areal på Wergeland til å køyre ønska frekvens på busslinje 10. Totalt sett ville dette styrke nettverkseffekten til kollektivtrafikken sentralt i Bergensdalen vesentleg.

Når det gjeld forlenging av busslinjer frå til dømes Nattlandsfjellet til Sletten endehaldeplass (endehaldeplass for dagens L3), så er det ikkje kapasitet til auka trafikk (av- og påstiging, regulering) slik den no er utforma. Det vert gjennom Miljøløftet arbeidd med å utvide denne endehaldeplassen.

PS 37/19 Ymse

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Orienteringar

- Kvinnheradspakken og kontraktsstrategi v/Kathrine Løno Lahlum frå Statens vegvesen.
- Ståplassar på buss v/Gudrun Einbu frå Skyss.

Oversendingsforslag til fylkesutvalet

Roald Kvamme (A) sette fram slikt oversendingsforslag til fylkesutvalet:

«Kommunedelplan for Hordfast

Det vert synt til SVV sitt forslag til statleg kommunedelplan for Hordfast som er oversendt kommunaldepartementet for endeleg godkjenning.

Hordaland fylkeskommune sine innspel i høyringa til kommunedelplanen vart handsama i fylkesutvalet sitt møte den 23. februar 2017.

Fleire av innspela i er ikkje tatt omsyn til i planforslaget som no er oversendt. Dette gjeld mellom anna:

- Krav om senketunnel i Bårdsundet
- Krav om opprusting av fylkesvegnett som vert tilførselsveggar til nye E39 og at kostnadane skal vera ein del av den totale utbygginga.
- Avklaring om korleis fylkesvegferjene skal vera ein del av finansieringa av prosjektet gjennom ferjeavløysingsordninga.
- Kryssing av Langenuen i sør

Forslaget nyttar trafikktalet ved opningstidspunktet på om lag 10 000 ådt. Dette talet er sett utan å ta omsyn til avvisingseffekt av bompengar. Det tek heller ikkje omsyn til målsettinga som er beskrive i høyringsrunden om at trafikkveksten skal takast gjennom styrking av kollektivtilbodet på strekninga. Det er heller ikkje nemnt noko om endra prisar og ny sonestruktur for kollektivtransporten i Hordaland som gjer det svært rimeleg å reise kollektivt på det nye sambandet.

Planen omtalar heller ikkje den nye godsanalysen som er gjort for dei fire fylka på Vestlandet og kva vegstrekningar som vil få den største veksten i godstransport i åra som kjem.

Planen seier heller ikkje noko om konsekvensane av målsettinga om auka overføring av gods frå veg til bane og sjø vil få for trafikkgrunnlaget i prosjektet.

Det vil vera naudsynt å få nærare utgreiing om dette før ein går vidare i arbeidet med reguleringsplanar. Dersom fylkeskommunen skal stilla garantiansvar for bompengelån må det leggjast realistiske trafikktalet til grunn for finansieringa.

Det er også grunn til å stilla spørsmål kring definisjonen og bruken av omgrepet felles bu- og arbeidsmarknad på aksen Bergen/Stavanger. Det må avklarast om auka pendlaravstandar og og meir reising er i samsvar med det som er beskrevet rundt dette i NTP, les «Byvekstavtalar».

Desse og andre spørsmål må avklarast og oversendast kommunaldepartementet så raskt råd er og det vert bede om ei sak til fylkesutvalet den 25. april.»

Røysting

Kvamme sitt forslag fekk 12 røyster (A, Sp, KrF, SV, V, MDG og H) og vart vedteke oversendt til fylkesutvalet utan realitetsbehandling.

PS 38/19 Nasjonal transportplan 2022-33 - Innspel hovudutfordringar

Forslag til innstilling

Hordaland fylkeskommune prioriterer følgjande område i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med gode og trygge transportformer. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Sentrale punkt er:
 - a) I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert tunnellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.
 - b) Nullvekstmålet i Bergensområdet krev store investeringar i miljøvenlege transportformar. Nasjonal transportplan må difor avklare ei meir berekraftig finansieringsordning der staten tek eit større ansvar for utvikling av nadsynt transportinfrastruktur i storbyane. Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Finansieringa av drift av kollektivtrafikk, saman med tiltak for mjuke trafikantar for å nå nullvekstmålet, må sikrast.
 - c) Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar i

skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Bergensbanen må også sikrast mot skred. Fylkesutvalet ber om at det bli utarbeida ein nasjonal plan for skredsikring i samband med Nasjonal transportplan.

2. Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselsektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, og må nå arbeide for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Satsing på klimagassreducerande tiltak kan derfor gå på kostnad av drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk. Det er viktig med gode støtteordningar dersom fylkeskommunen skal bidra til å nå dei nasjonale måla om klimagassreduksjon.
3. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet. Riksvegnettet må byggjast ut og utbetrast, og det må vere eit godt kollektivtilbod. Fylkesvegnettet har ei viktig rolle for innmating av trafikk på riksvegnettet, og riks- og fylkesvegnettet må sjåast i ein samanheng.
4. Nasjonal transportplan må avklare vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39), samt for trygge aust-vest- samband over Langfjella.
5. Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
6. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Natalia Golis (MDG) oppmoda om at gruppeleiarane for MDG og Raudt vert invitert til saka om NTP i fylkesutvalet. Utval for miljø og samferdsel støtta dette, og vart samde om å rette slik oppmoding til fylkesordføraren.

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, SV, KrF og Sp fram slikt fellesforslag:

«Alternativ:

Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan.

Hordaland fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna

målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrek med høg rasfare.

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta veigeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstvtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skulevegar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlige reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skulevegar og andre tiltak retta mot barn og unge.

2. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og

sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Det er framleis lange strek på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring. Vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39) må ta omsyn til nullvekstmålet i Bergensområdet og løysa utfordringane knytt til høg trafikk og låg vegstandard nordover frå Bergen samt behovet for å leia gjennomgangstrafikken utanom Bergen.

3. Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
4. Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Auken i el-bilar krev betydelig auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.»

Renate Møgster Klepsvik (FrP) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Hordaland fylkeskommune prioriterer følgjande område i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033:

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning. Dette er til hinder for verdiskaping og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Sentrale utfordringar er såleis:

- 1) Rasfare på høgt og middels nivå. På alle vegkategoriar er det i Vestland sær mange vegar med stor og middels rasfare. Vestland fylke stiller seg derfor fullt bak innstillinga til Nasjonal rassikringsgruppe om kravet for ein 12-årig samla rassikringsplan for riks- og fylkesvegar, denne må verta lagt til inn i NTP 2022-2033. Fylkeskommunen reknar med at denne planen gir om lag halvparten av midlane til Vestland fylke.
- 2) Midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert tunnellar og bruer. Mykje av vegnettet i Vestland fylke er forelda, forfalle og har stort etterslep på vedlikhald, dekkelegging, rekkverk, g/s-veg mm. Næringslivet peikar på at den store andelen sær dårleg vegnett i Vestland er til stort hinder for verdiskapinga i fylket.

Fylkeskommunen må gjennom NTP 2022-2033 verta sett i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ein god måte, og få handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

3) Transportkorridoren nord –sør Kristiansand-Trondheim (ferjefri E39) og trygge aust-vest-samband over Langfjella(E134 og E16) må gjennomført snarast råd.

4) Nullvekstmålet i Bergensområdet krev store investeringar i miljøvenlege transportformar. Nasjonal transportplan må difor avklare ei meir berekraftig finansieringsordning der staten tek eit større ansvar for utvikling av nadusynt transportinfrastruktur i storbyane. Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endra transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Finansieringa av drift av kollektivtrafikk, saman med tiltak for mjuke trafikantar for å nå nullvekstmålet, må

5) Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselsektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, og må nå arbeide for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar.. Ein må ha statleg finansiering dersom fylkeskommunen skal kunne bidra til å nå dei nasjonale måla om klimagassreduksjon.

6) Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.

7) Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Fylkeskommunane må settast i økonomisk stand til å gjennomføre naudsynte utbetringar dersom desse framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet.

8) Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører. Den må utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk 1 røyst (V) og fall.

Kvamme sitt forslag fekk 9 røyster (A, SV, Sp, KrF, MDG) og vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Møgster Klepsvik sitt forslag fekk 4 røyster (FrP og H) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan.

Hordaland fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrekke med høg rasfare.

Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavgiftane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklande og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skulevegar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skulevegar og andre tiltak retta mot barn og unge.

2. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Det er framleis lange strek på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring. Vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39) må ta omsyn til nullvekstmålet i Bergensområdet og løysa utfordringane knytt til høg trafikk og låg vegstandard nordover frå Bergen samt behovet for å leia gjennomgangstrafikken utanom Bergen.

3. Stengde riksvegar og dårlege omkøyringsvegar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesvegar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken. Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyringsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.
4. Høgfarts breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Auken i el-bilar krev betydelig auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.

PS 39/19 Tilskot til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring 2019

Forslag til innstilling

I sak om fordeling av ekstraløyving og tilskotsmidlar til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring, gjer Utval for miljø og samferdsel følgjande vedtak:

1. Ekstraløyvinga til trafikksikring på 42 mill. kr., vedtatt av fylkestinget i sak om årsbudsjett for 2019 (PS 106/2018), vert fordelt slik:
 - a. Til trafikksikring- og punktutbetringstiltak i Kvamsbrekka (Lindås kommune), Langhøyane (Radøy kommune) og Kvednabekkjen bru på Opstveit i Matre (Kvinnherad kommune) vert det sett av høvesvis 5 mill. kr, 1 mill. kr og 1 mill. kr for 2019.
 - b. Dei resterande 35 mill. kr. vert sett av til ramme for tilskotsordninga for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring.
2. Utval for miljø og samferdsel legg til grunn at trafikksikring- og punktutbetringstiltaka i Kvamsbrekka vert fullfinansiert over fylkesvegbudsjettet for 2020, med ei ny løyving på inntil 10 mill. kr.
3. Utval for miljø og samferdsel gir tilsegn om tilskot frå ordninga *Trygg skuleveg og punktutbetring* til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling
Askøy	Fv216 Kleppevegen - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	408 000
Askøy	Fv216 Kleppevegen v/Amfi og Kleppe skule - Intensivbelyst fotgjengarkryssing,	233 000
Askøy	Fv563 Florvåg - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	440 000

Austevoll	Fv546 Hundvåkøy - Fotgjengarovergang ved 5-arma rundkøyring	700 000
Austrheim	Hjertesone Kaland barne- og ungdomsskule - 350 m fortau frå busslomme til skulen	1 550 000
Bergen	Hjertesoneskilt til 66 barneskular i Bergen	536 600
Etne	Hjertesone Enge skule - Fotgjengarovergang Holmavegen	227 400
Fitjar	Fv545 Fitjarsjøen - Fotgjengarovergang	300 000
Kvinnherad	Hjertesone Undarheim skule - Opphøgd fortau, lyssetting og kryssingspunkt	785 000
Kvinnherad	Fv48 Korsneset - Tilrettelegging av kryssingspunkt, forlenging av belysning	275 000
Kvinnherad	Hjertesone Halsnøy skule - Kryssingspunkt på Eidsnesvegen	250 000
Lindås	Hjertesone Eikanger skule - Avsleppingsone (vendesløyfe) og fortau	2 000 000
Lindås	Fv57 - Kantsikring g/s-tilbod Knarvik-Isdalstø og dekkefornyng gangveggar	2 000 000
Masfjorden	Fv570 Mjanger-Hope - Punktutbetring, møteplassar/passeringslommer	3 100 000
Meland	Fv247 Holme - Vegutbetring	5 000 000
Osterøy	Fv567 Småland - Gang- og sykkelbru	3 300 000
Osterøy	Fv369 Hatlandsskiftet - G/s-tilbod parsell 1	2 500 000
Samnanger	Fv7 Ådland - Intensivbelyst fotgjengarkryssing. Fv48 Øystebø - Vegbelysning	500 000
Stord	Fv544 Leirvik - Intensivbelyst gangfelt i kryss mot Kv1076 Lønningsåsen	180 000
Sund	Fv202 Kausland-Glesnes – G/s-tilbod m/ veglys til ny skule	2 500 000
Sveio	Fv 541 Vikse skule-Straumen – G/s-tilbod m/ veglys	4 000 000
Ullensvang	Fv108 Husevegen - Fortau langs skuleveg	1 350 000
Vaksdal	Fv314 Dale sentrum - Fortau med veglys	850 000
Vaksdal	Fv569 Straume skule - Veglys og utbetring av busslomme	500 000
Vaksdal	Hjertesone Vaksdal skule	60 000
Voss	Fv307 Palmafossen skule - Kryssutbetring og busslomme med fortau, gangfelt og intensivbelysning	2 000 000
SUM		35 545 000

Saksprotokoll i Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland - 02.04.2019

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til utval for miljø og samferdsel.

Innstilling

I sak om fordeling av ekstraløyving og tilskotsmidlar til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring, gjer Utval for miljø og samferdsel følgjande vedtak:

1. Ekstraløyvinga til trafikksikring på 42 mill. kr., vedtatt av fylkestinget i sak om årsbudsjett for 2019 (PS 106/2018), vert fordelt slik:
 - a. Til trafikksikring- og punktutbetringstiltak i Kvamsbrekka (Lindås kommune), Langhøyane (Radøy kommune) og Kvednabekkjen bru på Opstveit i Matre (Kvinnherad kommune) vert det sett av høvesvis 5 mill. kr, 1 mill. kr og 1 mill. kr for 2019.
 - b. Dei resterande 35 mill. kr. vert sett av til ramme for tilskotsordninga for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring.
2. Utval for miljø og samferdsel legg til grunn at trafikksikring- og punktutbetringstiltaka i Kvamsbrekka vert fullfinansiert over fylkesvegbudsjettet for 2020, med ei ny løyving på inntil 10 mill. kr.
3. Utval for miljø og samferdsel gir tilsegn om tilskot frå ordninga *Trygg skuleveg og punktutbetring* til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling
Askøy	Fv216 Kleppevegen - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	408 000
Askøy	Fv216 Kleppevegen v/Amfi og Kleppe skule - Intensivbelyst fotgjengarkryssing,	233 000
Askøy	Fv563 Florvåg - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	440 000
Austevoll	Fv546 Hundvåkøy - Fotgjengarovergang ved 5-arma rundkøyring	700 000
Austrheim	Hjertesone Kaland barne- og ungdomsskule - 350 m fortau frå busslomme til skulen	1 550 000
Bergen	Hjertesoneskilt til 66 barneskular i Bergen	536 600
Etne	Hjertesone Enge skule - Fotgjengarovergang Holmavegen	227 400
Fitjar	Fv545 Fitjarsjøen - Fotgjengarovergang	300 000
Kvinnherad	Hjertesone Undarheim skule - Opphøgd fortau, lyssetting og kryssingspunkt	785 000
Kvinnherad	Fv48 Korsneset - Tilrettelegging av kryssingspunkt, forlenging av belysning	275 000
Kvinnherad	Hjertesone Halsnøy skule - Kryssingspunkt på Eidsnesvegen	250 000
Lindås	Hjertesone Eikanger skule - Avsleppingssone (vendesløyfe) og fortau	2 000 000
Lindås	Fv57 - Kantsikring g/s-tilbod Knarvik-Isdalstø og dekkefornyng gangveggar	2 000 000
Masfjorden	Fv570 Mjanger-Hope - Punktutbetring, møteplassar/passeringslommer	3 100 000
Meland	Fv247 Holme - Vegutbetring	5 000 000
Osterøy	Fv567 Småland - Gang- og sykkelbru	3 300 000
Osterøy	Fv369 Hatlandsskiftet - G/s-tilbod parsell 1	2 500 000
Samnanger	Fv7 Ådland - Intensivbelyst fotgjengarkryssing. Fv48 Øystebø - Vegbelysning	500 000
Stord	Fv544 Leirvik - Intensivbelyst gangfelt i kryss mot Kv1076 Lønningsåsen	180 000
Sund	Fv202 Kausland-Glesnes – G/s-tilbod m/ veglys til ny skule	2 500 000
Sveio	Fv 541 Vikse skule-Straumen – G/s-tilbod m/ veglys	4 000 000
Ullensvang	Fv108 Husevegen - Fortau langs skuleveg	1 350 000
Vaksdal	Fv314 Dale sentrum - Fortau med veglys	850 000
Vaksdal	Fv569 Straume skule - Veglys og utbetring av busslomme	500 000
Vaksdal	Hjertesone Vaksdal skule	60 000
Voss	Fv307 Palmafossen skule - Kryssutbetring og busslomme med fortau, gangfelt og intensivbelysning	2 000 000
SUM		35 545 000

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Geir Angeltveit (V) sette fram slikt forslag:

«Endring:

Utval for miljø og samferdsel vel å omprioritera på punktutbetring PS 39/19.

Ta ut:

Stord – Fv544 Leirvik - Intensivbelyst gangfelt i kryss mot Kv1076 Lønningsåsen	180 000
Meland - Fv247 Holme - Vegutbetring	5 000 000
Vaksdal - Fv314 Dale sentrum - Fortau med veglys	850 000

Ta inn:

Stord - Fv67 Litlabøvegen – G/s-tilbod langs vassleidningstrasé	6 000 000
---	-----------

Tiltak i Meland og Vaksdal som her vert tatt ut vert førsteprioritet for punktutbetring 2020.

Sekundært om forslaget fell:

Tiltak "38 Stord-Fv67 Litlabøvegen – G/s-tilbod langs vassleidningstrasé" vert prioritert i punktutbetring for 2020.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke med 13 røyster mot Angeltveit sitt forslag som fikk 1 røyst (V) og fall. Angeltveit sitt sekundære forslag fekk 1 røyst (V) og fall.

Vedtak

I sak om fordeling av ekstraløyving og tilskotsmidlar til trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring, gjer Utval for miljø og samferdsel følgjande vedtak:

1. Ekstraløyvinga til trafikksikring på 42 mill. kr., vedtatt av fylkestinget i sak om årsbudsjett for 2019 (PS 106/2018), vert fordelt slik:

- a. Til trafikksikring- og punktutbetringstiltak i Kvamsbrekka (Lindås kommune), Langhøyane (Radøy kommune) og Kvednabekkjen bru på Opstveit i Matre (Kvinnherad kommune) vert det sett av høvesvis 5 mill. kr, 1 mill. kr og 1 mill. kr for 2019.
- b. Dei resterande 35 mill. kr. vert sett av til ramme for tilskotsordninga for trygg skuleveg, Hjertesone og punktutbetring.

2. Utval for miljø og samferdsel legg til grunn at trafikksikring- og punktutbetringstiltaka i Kvamsbrekka vert fullfinansiert over fylkesvegbudsjettet for 2020, med ei ny løyving på inntil 10 mill. kr.

3. Utval for miljø og samferdsel gir tilsegn om tilskot frå ordninga *Trygg skuleveg og punktutbetring* til følgjande tiltak:

Kommune	Omtale av tiltaket	Tildeling
Askøy	Fv216 Kleppevegen - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	408 000
Askøy	Fv216 Kleppevegen v/Amfi og Kleppe skule - Intensivbelyst fotgjengarkryssing,	233 000
Askøy	Fv563 Florvåg - Intensivbelyst og universelt utforma fotgjengarovergang	440 000
Austevoll	Fv546 Hundvåkøy - Fotgjengarovergang ved 5-arma rundkøyning	700 000
Austrheim	Hjertesone Kaland barne- og ungdomsskule - 350 m fortau frå busslomme til skulen	1 550 000
Bergen	Hjertesoneskilt til 66 barneskular i Bergen	536 600
Etne	Hjertesone Enge skule - Fotgjengarovergang Holmavegen	227 400
Fitjar	Fv545 Fitjarsjøen - Fotgjengarovergang	300 000
Kvinnherad	Hjertesone Undarheim skule - Opphøgd fortau, lyssetting og kryssingspunkt	785 000
Kvinnherad	Fv48 Korsneset - Tilrettelegging av kryssingspunkt, forlenging av belysning	275 000
Kvinnherad	Hjertesone Halsnøy skule - Kryssingspunkt på Eidsnesvegen	250 000
Lindås	Hjertesone Eikanger skule - Avsleppingsone (vendesløyfe) og fortau	2 000 000
Lindås	Fv57 - Kantsikring g/s-tilbod Knarvik-Isdalstø og dekkefornyning gangveggar	2 000 000
Masfjorden	Fv570 Mjanger-Hope - Punktutbetring, møteplassar/passeringslommer	3 100 000
Meland	Fv247 Holme - Vegutbetring	5 000 000
Osterøy	Fv567 Småland - Gang- og sykkelbru	3 300 000
Osterøy	Fv369 Hatlandsskiftet - G/s-tilbod parsell 1	2 500 000
Samnanger	Fv7 Ådland - Intensivbelyst fotgjengarkryssing. Fv48 Øystebø - Vegbelysning	500 000
Stord	Fv544 Leirvik - Intensivbelyst gangfelt i kryss mot Kv1076 Lønningsåsen	180 000
Sund	Fv202 Kausland-Glesnes – G/s-tilbod m/ veglys til ny skule	2 500 000
Sveio	Fv 541 Vikse skule-Straumen – G/s-tilbod m/ veglys	4 000 000
Ullensvang	Fv108 Husevegen - Fortau langs skuleveg	1 350 000
Vaksdal	Fv314 Dale sentrum - Fortau med veglys	850 000
Vaksdal	Fv569 Straume skule - Veglys og utbetring av busslomme	500 000

Vaksdal	Hjertesone Vaksdal skule	60 000
Voss	Fv307 Palmafossen skule - Kryssutbetring og busslomme med fortau, gangfelt og intensivbelysning	2 000 000
SUM		35 545 000

PS 40/19 Kollektivstrategi for Hordaland - Årsrapport 2018

Forslag til innstilling

Fylkestinget tek Kollektivstrategi for Hordaland – årsrapport 2018 til orientering.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkestinget tek Kollektivstrategi for Hordaland – årsrapport 2018 til orientering.

PS 41/19 Oppstart av utgreiingar om ny(e) samferdselspakke/ar på Haugalandet

Forslag til innstilling

1. Hordaland fylkeskommune kommune sluttar seg til at kommunane, fylkeskommunane og Statens vegvesen startar arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakka(r) på Haugalandet som skal løyse samferdselsutfordringar i kommunane.
2. Vidare brukarbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avslutta i 2023 blir fremja i ein by- og tettstadspakke, samt eigne strekningsvise pakkar for aktuelle strekningar på E134, E39 og Fv.47.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Hordaland fylkeskommune sluttar seg til at kommunane, fylkeskommunane og Statens vegvesen startar arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakka(r) på Haugalandet som skal løyse samferdselsutfordringar i kommunane.
2. Vidare brukarbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avslutta i 2023 blir fremja i ein by- og tettstadspakke, samt eigne strekningsvise pakkar for aktuelle strekningar på E134, E39 og Fv.47.

PS 42/19 Utgreiing - Båtsamband mellom Sotra og Bergen

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 10.04.2019

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes å setje referatsak RS 30/19 på sakskartet som politisk sak utan saksførelegg.

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Saka vert send på høyring til kommunane Sund, Fjell, Øygarden og Bergen, samt fellesnemnda i nye Øygarden og relevant næringsliv som til dømes CCB-basen og andre.»

Røysting

Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Saka vert send på høyring til kommunane Sund, Fjell, Øygarden og Bergen, samt fellesnemnda i nye Øygarden og relevant næringsliv som til dømes CCB-basen og andre.