

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 08.11.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: 107, 110, 111, 108, 109, 112, 113/17.

ORIENTERINGAR

Prosjektleiar Gunnar Sørderholm frå Statens vegvesen orienterte om fellesprosjekt E16 og Vossabanen Arna - Stanghelle, statleg plan med konsekvensutgreiing.

Sigrid Farestveit Neset, leiar for utval for miljø og samferdsel i Ungdommens fylkesutval (UFU) presenterte viktige saker for UFU og ungdom i Hordaland i kommande budsjettperiode.

Nytt frå Statens vegvesen v/Grethe Vikane:

- Ulykkesanalyse for tunnel
- Tilbakeføring av vegnett etter Sykkel-VM
- E 16 og E 39 – planprosess

YMSE

Rasmus Laupsa Rasmussen (A) etterlyste sak om samarbeid om bysyklar, jf. oversendingsforslag i utval for miljø og samferdsel 08.06.2017.

SPØRSMÅL

A) Innsende spørsmål til møtet 08.11.2017

1. **Geir Angeltveit (V)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Korrespondanse mellom båt og buss på Bømlo. Linje 559 frå Svortland har stopp på Rubbestadneset Båtkai 06:31. Båten frå Rubbestadneset mot Austevoll/Bergen har avgang 06:30. Det har blitt avklart gjennom dialog med Skyss at desse to reisetilboda ikkje skal korrespondera, men at Linje 559 skal kome til kaien 1minutt etter at båten har gått. I dialog med Skyss har dette blitt sagt at dei ikkje oppfattar dette som eit «praktisk problem».

På grunn av dette er kaia full av bilar, fordi ingen har høve til å ta sjansen på å ikkje rekka båten. Det største problemet er for dei skuleungdomane som pendlar til Austevoll, som ikkje har eit alternativ til buss. Og som dermed ikkje kjem seg til skulen før med neste båt(!!).

- Vert ikkje dette i strid med heile Skyss sitt føremål, koordinera og kjøpa inn kollektivtenester med tanke på pendlarar og elevar?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Linje 559 frå Svortland kl 06:15 har rutetid til Rubbestadneset kai kl 06:30, samstundes med båten sin avgang frå Rubbestadneset til Bergen. Rutene er lagt opp slik at det skal gi moglegheit for ei samanhengande reise. Uføreting kan sjølvstykke skje, både med buss og båt. Operatør/kunde kan då ta kontakt med båten, slik at båten kan vente på passasjerar ei viss tid.

Skyss er ikkje kjent med at det er eit gjentakande problem at reisande ikkje når båten. Bussoperatøren i området, Tide, er heller ikkje kjent med at dette er ei aktuell problemstilling. Skyss vil følgje med framover, og konkrete hendingar og avvik som vert meldt inn vil bli følgd opp med gjeldande operatør for buss og båt.»

2. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Ved fleire anledningar har bussrute 676 med avgong 14:17 som fraktar skuleelevar heim etter skuledagen på Langeland skule vore overfull. Og elevar har måtta stå igjen.»

- Er det planlagt å korrigera kapasiteten på skuleruta?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det er i utgangspunktet tilstrekkeleg kapasitet til elevar med rett til skuleskyss på denne avgangen. Når det likevel blir fullt er det fordi mange elevar på Langeland skule utan rett til skuleskyss nyttar den same avgangen på korte avstandar. Frå november vil fleire elevar ha rett på såkalla «vinterskyss», gitt på kommunalt vedtak. Det vert då sett inn ekstra materiell for supplering.»

3. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slike spørsmål:

«Endringar i rutetilbodet utan informasjon har medført at born ikkje har kome seg til skulen med skuleskyss. Born som kom med bussen på veg til Litlabø Skule kom for seint til skulen med den nye ruteplanen. Så denne veka (42) byrja bussen å køyra til gamal rute, noko som det ikkje vart informert (godt nok?) om til føresette eller skulen, og borna kom seg difor ikkje til skulen med skuleskyssen.

- Kva rutiner har Skyss for å informera føresette/skular/brukarar om plutselige (og forsåvidt naudsynte) omleggingar i rutetilbodet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det vart sendt ut e-post til skulane det gjaldt i god tid før endringa, og avgangstider vart endra i reiseplanleggaren vår på skyss.no og i reise-appen. I rutehefte på skyss.no (pdf-filer) vart diverre avgangstida oppdatert først etter gjennomføring.

Omlegginga var naudsynt for at elevar ved Leirvik skule skulle nå skolestart.»

4. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«I tilknytning til saka om skuleskyss, skulekort og ungdomskort har Skyss svart at det er prosedyrane ved Fitjar VGS som har medført at 91 elevar no har mista gratis skuleskyss. Reglane i opplæringslova kring fri skuleskyss er klare på at dispensasjonen til fylket gjelder dei områda der det er godt utbygde kollektive løysingar på fritida til elevane. Tidleg og seint, heile veka.

Skal ungdomskort ha tilsvarande meirverdi skal rabattkortet ifølgje fylkesmannens vedtak kunna nyttast både på dagtid og kveldstid alle dagar. Dei aktuelle kollektive transportmidla som rabattkortet gjeld for, må vere godt utbygde og ha jamlege avgangar.

- Ved ein eventuell klage til fylkesmannen, meiner Skyss at ein er innanfor dispensasjonen for elevar som bur i dei aktuelle krinsane?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det er i frå fleire representantar i fleire politiske utval stilt tilsvarande spørsmål. Under følgjer svar på desse:

Det er gjort ei utrekning av tal på elevar som blir omfatta av ordninga (AUD-notat vedlagt). Av elevane som vart søkt inn i vidaregåande skule i Hordaland i 2017-18, blir 6769 elevar omfatta av dispensasjonen. Det må presiserast at det finst feilkjelder, og talet vil variere gjennom året. Det skjer fortløpande endringar i elevtalet og elevane sine bustader, samt at ein del elevar fyller 21 år i løpet av skuleåret og fell då ut av ordninga. Elevar som fyller 21 år får tilbod om skuleskyss dersom dei oppfyller vilkåra til skyss i opplæringslova. Meir detaljar og atterhald om utrekninga er omtala i vedlagte rapport.

Hovuddelen av samordninga skjer i Bergen og omegn. Av ovannemnde 6769 elevane bur 5819 av elevane i Bergen og i «samordna» område i omegnskommunane (Fjell, Askøy, Sund, Øygarden, Lindås, Meland og Os). 580 av elevane bur i Sunnhordland (Stord, Bømlo, Kvinnherad), kor av 279 av elevane er frå Stord. Detaljar om elevtal fordelt på kommune blir omtalt i rapporten i figur 4 .

Med ovannemnde elevtal (6769 elevar), og med føresetnad at elevane løyser ungdomsbillett i 10 månader blir verknaden omlag 25 millionar pr. år dersom alle elevane med over 6 km til skolen skulle få gratis skuleskyss.

Vilkåret i forskrifta om at elevane skal ha eit kollektivtilbod på fritida som er godt utbygd og med jamlege avgangar, er sentralt i dispensasjonen. Forskrifta set ikkje konkrete krav, men i eit svarbrev på søknad frå Undervisningsdirektoratet i 2002, vart det sagt følgjande:

«Eit rabattkort må omfatte ordinær reise til og frå skule, arbeid og fritidsaktivitetar. Rabattkortet må i tillegg til ordinær skuleskyss kunne nyttast både på dagtid og kveldstid alle dagar. Dei aktuelle kollektive transportmidla som rabattkortet gjeld for, må være godt utbygd og ha jamlege avgangar. Ordninga må omfatte minst heile skuleåret.»

Brevet seier vidare at eit kollektivtilbod som varer fram kl. 21.00 eller kortare i helgene tilfredsstillar ikkje forskriftenes krav i tredje punkt. Utforminga av områda/sonene for samordning vart i si tid gjort med dette som utgangspunkt.

Det har vore oppslag i media på Stord og diskusjonar med Fitjar VGS om samordning med ungdomsbillett og skuleskyss. Fylkesmannen i Hordaland har merka seg diskusjonen, og har sendt brev til Skyss kor dei ber om ein uttale om rutetilbodet på Stord knytt til vilkåra til i forskrift §10-3 til opplæringslova. Skyss har sendt svar til fylkesmannen i brev av 18. september 2017 kor ein gjer greie for saka på Stord, og kva Skyss legg til grunn for områda som kan samordnast med ungdomsbillett.

Fylkesmannen har svara Skyss på brevet, og syner der til forskrifta om dispensasjon §10-3 og viser og til ovannemnde brev frå Undervisningsdirektoratet av 2002. Fylkesmannen presiserer mellom anna til at retningslinjene i brevet frå 2002 ikkje er oppheva.

Skyss vil saman med fylkesmannen avklare kva krav og retningslinjer som gjeld, og eit møte med fylkesmannen er under planlegging med dette som formål. Etter det Skyss har fått av informasjon har ikkje alle fylkeskommunar fått ytterlegare krav ut over krav gitt i forskrifta for deira ordningar om ungdomsbillett som skolereisebillett. Skyss vil også få gjennomført ei ekstern vurdering av kva krav som følgjer av lova og tilhøyrande forskrifter. Om det etter avklaringar med fylkesmannen blir naudsynt med endringar eller tilpassingar i dagens ordning må ein sjå på dette fram mot oppstart av neste skuleår. Større endringar i praksis må gjennomførast i samband med start av nytt skuleår. Det vil bli lagt fram ei sak når nødvendige avklaringar er gjort.

Fram til avklaringar ligg føre vil Skyss reversere endringane som vart innført for skuleåret 2017-18 som medførte at nye område blei teke med i samordninga. Det vil seie områda Sagvåg og

Rommetveit på Stord, og Ramsøy på Askøy. Soner som blei teke ut av ungdomsbillettordninga i haust (Sveio) vert ikkje reversert.

Elevane som bur i områda kor ordninga blir reversert og som har hatt utlegg til ungdomsbillett og ønsker skuleskyss, vil få høve til å sende inn krav til Skyss om refusjon på kostnader dei har hatt til busskort.»

5. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Driftsoperatørane vel trafikkfarleg haldeplass ved Litlabø Skule. Det er bygd ein ny haldeplass med rundkøyring, så borna som kjem med bussen frå Sagvåg ikkje skal måtta kryssa ein uoversiktleg veg. Likevel vel fleire avgangar å stoppa på den gamle haldeplassen. Det er ikkje greitt.

Er det fritt fram for Tide og leverandørane å nytte kva haldeplass dei følar for?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Skyss beklagar at ein ikkje har gjennomført avstiging i snuplassen ved skulen som avtala. Operatør har lova å sjå til at dette vert gjennomført framover, og Skyss vil etterfølgje saka.

Busstoppet som her vert omtala ligg i ein veg med lite trafikk og 40 km/t-sone, og stoppet er etter Skyss si vurdering i utgangspunktet trygt for på- og avstiging. Ein ser likevel heilt klart at det er betre, særleg for 1. klassingar, å stige av på same side som skulen ligg på.»

6. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Alt dette vert forsterka ved at tilbakemeldingane på kommunikasjonen med Skyss har vore særst dårleg. Gjennomgåande har me ei tilbakemelding frå skular, tilsette, og brukarar som kontaktar Skyss, at ein ofte vert møtt med rein avvising, ansvarsfråskrivning, at det går utoleg lang tid før ein får svar, eller at ein rett og slett ikkje får svar på elektronisk kommunikasjon.

Korleis meiner Skyss at ein kan betre kommunikasjonen med brukarar, føresette og skular for å sikra at informasjonen går ut og trygga at tilbakemeldingar frå desse gruppene kjem til rett instans, i Skyss, og ikkje strandar ved «lunchbordet» og på den måten styrka tilliten til kollektivtilbodet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Skyss får svært mange førespurnader dagleg. I løpet av første halvår 2017 har ein mottatt og handtert nærare 40 000 slike gjennom ulike kanalar. Skyss har som målsetting å svare ut alle som tek kontakt – det gjeld kollektivbrukarar, skular, kommunar, media, interesseorganisasjonar og andre – på ein god og profesjonell måte og innan rimeleg tid. Skriftleg kommunikasjon skjer gjennom e-post, facebook og brev. Nokre tilbakemeldingar krev meir tid enn andre. I mange saker er fleire fagavdelingar i Skyss involvert, samt at det kan vere nødvendig å ha kontakt med operatør og andre aktørar med ansvar knytt til kollektivtransporten. I samband med større ruteendringar og oppstart av nye anbod vil det naturleg nok vere større behov for avklaringar og tilbakemeldingar. Forventing om snarlege svar vil i slike tilfelle ikkje alltid kunne innfriast.

Det er eit kontinuerleg arbeid å tydeleggjere kommunikasjonskanalane, slik at ein får ei så effektiv oppfølging av alle førespurnader som mogleg. I tillegg til skriftlege tilbakemeldingar, vert det mellom anna lagt til rette for møter og faste kontaktpunkt for gjensidig informasjon og drøfting med kommunar og skular i samband med større ruteendringar og planlegging av skuleskyssen.»

7. Geir Angeltveit (V) hadde sendt inn slik oppmoding:

«Fredag 24. November skal formannsskapa i Sunnhordland og Samarbeidsrådet ha eit fellesmøte på Stord Hotell. Eg vil oppmoda administrativ leiing på det sterkaste å melda sin interesse for å kome på møtet for å ha ein open dialog og orientering om desse og andre utfordringar.»

8. Rasmus Laupsa Rasmussen (A) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Slik det er i dag får ikke personell inne til førstegangstjeneste noe rabatt på enkeltreiser på buss og bane i Hordaland, så lenge det er innenfor en sone. Dette oppfattes som både svært ugunstig og litt merkelig med tanke på at slike rabattordninger er normalt mange andre steder i landet, blant annet i byene Stavanger og Oslo som også har et relativt høyt antall førstegangstjenestegjørende innenfor sitt område. Her opererer de med at personell inne til førstegangstjeneste får muligheten til å kjøpe barnebillett.

Haakonsvern Orlogsstasjon er Nord-Europas største marinebase og har til enhver tiden opp mot 500 menige soldater. Basen er plassert på et slikt vis at det er helt nødvendig for soldatene å benytte seg av kollektivtransport når de forlater basen for å oppsøke de tilbudene som ofte legges opp til som velferd.

Spørsmål 1:

Hvilke rabattordninger har vi for vernepliktige i Hordaland.

Spørsmål 2:

Har vi dårligere rabattordninger enn Stavanger og Oslo?

Spørsmål 3:

Gitt at vi har dårligere rabattordninger, hva vil det koste å innføre liknende rabattordninger som de har i Stavanger og Oslo?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«1: På buss, Bybanen og Askøyruta får vernepliktige 50 prosent rabatt på enkeltbillett, men lågaste pris er likevel lik ordinær vaksenpris for 1-2 soner. På båt for øvrig får vernepliktige 50 prosent rabatt på enkeltbillett.

2: Ruter i Oslo tilbyr barnepreis for enkeltbillett, medan Kolumbus i Rogaland har ein generell 50 prosent rabatt på buss og hurtigbåt. Andre stader i Noreg er det litt ulik praksis.

3: Det er svært vanskeleg å rekne på kva dette ville koste. Sidan ein ikkje har ein eigen billettype for dei som avtener verneplikt vil ein måtte gjere anslag knytt til tal vernepliktige i Bergen og Hordaland, og eit tenkt tal kollektivreiser for desse. Skysst har ikkje tilstrekkeleg grunnlag for å gjere ei realistisk berekning av dette.

Skysst er i gang med å gjennomgå prisar, rabattar og billettypar knytt til omlegging av takstsonestrukturen i 2018. Ei vurdering av å utvide rabattordninga mot vernepliktige inngår i dette arbeidet, og ei eventuell endring i rabatten kan såleis kome til å tre i kraft 1. august 2018.»

9. Astrid Aarhus Byrknes (KrF) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Eg er gjentatte gonger blitt kontakta av innbyggjarar på Risa i Lindås. Dei har gjentatte gonger henvend seg til fylkekommunen og til SVV vedk fv veg Lauvås – Risa. Saka gjeld trafikksikring / utbetring.

Mail frå velforeininga :

«Trafikken er aukande på vegen og mange engstar seg for å køyra på grunn av for mykje rygging. Her er uoversiktlige kurver som manglar møteplasser. Det er og stor mangel på rekkverk. No opplever vi auka trafikk på grunn av arbeid med vassledning til Mongstad.

Her er ikkje kollektivt transporttilbod ut over skuleruter. All våre aktivitetstilbud og handling er på Lindås, og det fører til at det vert mykje køyring. Vi treng strakstiltak!!

- 1: Møteplasser på dei verste plassane mellom Lauvås og Kårdal.
- 2: Ca 50 meter rekkverk nede på Risa.

Ber om respons snarast for å få finna løysing på strakstiltak då dette har med livskvaliteten for oss som bur her.»

Spørsmål:

Er det mogleg å få til ei synfaring på denne fylkesvegen – slik at SVV kan sjekke ut om her er mogleg med nokre strakstiltak som trafikkisikring ?

På ei synfaring hadde det vore greitt at velforeinga kunne delta.»

Fylkesrådmannen sitt svar.

«Vi er samde i at fylkesvegane (Fv 415 og Fv 416) mellom Lauvås og Risa har låg standard. Slik sett forstår vi godt at de opplever at det er utfordrande å trafikkera denne strekninga.

Vegen til Risa er det vi kallar for lågtrafikkert med 400-500 kjøretøy per døgn. Saman med mange andre fylkesvegar i Hordaland, er desse fylkesvegane klassifisert som Øvrig fylkesveg.

Det inneber at dei normalt ikkje er prioritert med større utbetringar. For 2017 og 2018 er det ikkje foreslått særskilte trafikkisikringstiltak mellom Lauvås og Risa.

Hordaland fylkeskommune set også kvart år av midlar til blant anna utbetring av svake vegkantar og lave/dårlege vegrekkverk. Behovet for slike tiltak er store, og tiltak på fylkesvegen mellom Lauvås og Risa er førebels ikkje prioritert i 2018.»

B) Svar på spørsmål som kom i møtet 18.10.2017

1. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Busslommer Øvre Kråkenes

Viser til oppslag i Bergensavisen (<https://www.ba.no/statens-vegvesen/trafikk/nyheter/bones-beboere-raser-vil-fore-til-ulykker/s/5-8-666976?access=granted>) og initiativ fra beboere og nærmiljøutvalget på Bønes, i forbindelse med at SVV fjerner busslommer i Øvre Kråkenes. De fjerner fire busslommer som ligger nær veikryss og gangfelt, en av dem på en bakketopp uten sikt.

Spørsmål til samferdselsdirektøren:

- Hva er begrunnelsen for at man gjør dette tiltaket nå? I hvilken plan og strategi er dette tiltaket forankret?
- Hvilken dokumentasjon ligger til grunn for at SVV mener dette ikke er trafikkfarlig? Er det gjennomført risikoanalyse som kan gjøres tilgjengelig for utvalget?

- På hvilken måte er fotgjengere og syklister ivaretatt når disse busslommene endres. Er det i tillegg ekstra tiltak for syklister og gående?»

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gjennomgå svar til dei tre spørsmåla. Svara er utarbeidd i samråd med Statens vegvesen.

«Spørsmål 1 – Grunngeving for tiltaka

Fylkesrådmannen vil først vise til at Hordaland fylkeskommune er vegeigar for Fv 257 over Kråkenes, og at tiltaka vert gjennomført som ein del av Bergensprogrammet. Arbeidet med oppgradering av haldeplassar er eit resultat av dei årlege prioriteringane som vert gjort i samband med plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet, programområde kollektiv. Forslag til tiltak vert utarbeidd av ei faggruppe med deltaking frå Bergen kommune, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Etter endeleg handsaming i fylkestinget vert tiltaka deretter prosjektert og gjennomført i regi av Statens vegvesen. Det faglege grunnlaget for oppgradering av haldeplassar er å finne i Statens vegvesen si handbok V123 (kollektivhandboka).

Oppgradering av haldeplassar har fram til no vore konsentrert om stamlinjene for buss, men etter kvart som desse strekningane har blitt ferdigstilte har fokus blitt retta mot andre, viktige busskorridorar. Dette gjeld mellom anna Laksevåg og Bønes.

Kvifor kantstopp?

Det har over fleire år vore arbeid med oppgradering av haldeplassar med tanke på standard og universell utforming. Det ligg ei rekke vurderingskriterier til grunn for val mellom kantstopp og lomme:

Framkomst

- Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken sin framkomst framfor biltrafikken, med mindre siktforhold og (mangel på) møtande trafikk tilseier at biltrafikken kan passere.
- Kantstopp gir mindre tidsbruk på haldeplass, då inn- og utkøyring til lomme tar lengre tid
- Trafikktryggleik: Ei undersøking etter etablering av kantstopp i Drammen viste at fartsnivået generelt gjekk ned i gata etter etableringa av kantstopp.

Komfort

- Kantstopp gir betre komfort for dei reisande, ved at ein unngår større svingrørslar for bussen samtidig som passasjerane har reist seg for avstiging, eller ikkje funnet plass etter påstiging.

Investering og drift

- Kantstopp er mindre arealkrevjande enn lommer, noko som kan bidra til mindre inngrep i tilstøytande areal/ eigedomar, ofte kombinert med større venteareal for busspassasjerar og passeringsareal for gåande/ syklande på fortau. Arealbehovet ved utvida busslomme kan fort få konsekvensar for hagar og anlegg i nærleiken.
- Kantstopp har generelt lågare investeringskostnadar enn lomme.
- Ved oppgradering av busslomme til universell utforming er det normalt behov for å auke lengda på haldeplass betydelig, av omsyn til heva kantstein som eit rettstrekk bussen skal klare å kjøre inntil.
- Kantstopp er enklare drifte og vedlikehalde, både med tanke på kosting/ reinhald og snørydding.

Universell utforming

- Kantstopp gjer det lettare for sjåføren å manøvrere bussen tett inntil kantsteinen, og såleis lette på- og avstiging.
- Merk at universell utforming handlar om meir enn berre svaksynte og rørslehemma, men også er til stor nytte for små barn, barnevogner, passasjerar med bagasje osv.

Føresetnader (SVV, Handbok V123, kollektivhandboka)

- I tettbygde strøk og bygater vert kantstopp anbefalt som normalløysinga.
- Kantstopp kan brukast i 2- og 4-feltsgater med ÅDT mindre enn 10 000, lomme med over 10 000 ÅDT
- Fartsgrense inntil 50 km/t
- Mindre enn 30 busser per time

Spørsmål 2 – Dokumentasjon/ risikoanalyse

Alle tiltak som vert gjennomført på vegnettet vert prosjektert med utgangspunkt i regelverket i Statens vegvesen sine handbøker, som utgjer grunnlagsdokumentasjon på løysingane sin faglege og trafikksikre utforming. Konkret gjeld det her kollektivtiltak med kantstopp som etter kollektivhandboka V123 vert anbefalt som normalløysing i byar og tettbygde strøk. Det vert også minna om at kantstopp er bygd fleire andre stader i vegnettet allereie.

I tillegg til at løysingane vert fagmessig utforma i samsvar med handbøkene sine krav, vert dei også fagleg vurdert med omsyn til trafikktryggleik, utan at det dermed vert produsert eit separat risikoanalysedokument. Når det gjeld kantstopp omhandlar slike faglege vurderingar spørsmål som:

- Tilstrekkeleg sikt til gangfelt
- Sikt ved eventuell forbikøyring av buss på haldeplass.

Basert på spørsmåla knytt til trafikktryggleik ved etablering av 4 kantstopp på Kråkenes har Statens vegvesen gjennomført synfaring 9. oktober. Følgjande oppsummering er gitt frå vegvesenet:

- Årsdøgertrafikk 4 700 ÅDT
- Fartsgrense 40 km/t supplert med heva gangfelt og fartshumpar slik at fartsnivået er rekna som moderat
- Ut frå målingar og observasjonar på staden ligg det ikkje føre innvendingar til at det vert etablert kantstopp. Målingane viser akseptabel sikt og det vert ikkje foreslått endringar.
- På grunn av nærleiken til skulen rår Statens vegvesen til at kantstopp retning Fjøsanger/ aust vert flytta 10 m lengre aust slik at sikt til gangfelt vert betra ytterligare.

Statens vegvesen vil, slik det tidlegare har vore signalisert, gjennomføre etterregistreringar av mellom anna fartsnivå og trafikantåtferd på staden.

Spørsmål 3 – Fotgjengarar og syklistar

Det er ikkje planlagt eigne tiltak for fotgjengarar og syklistar som ein del av haldeplassprosjektet. Det kan likevel nemnast at det uavhengig av haldeplassoppgraderinga vert montert intensivbelysning av gangfelta ved skulen.»

2. Renate Møgster Klepsvik (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Ferjeselskapet Fosen Namsos har i heile oktober gått for halv maskin på sambandet Hufthamar-Krokeide, med store avvik frå rutetabellen. Somme ruteavgongar har vore forseinka, og andre har uteblitt. I tillegg har informasjonsflyten til tider vore manglande, andre gonger misvisande. Den beste informasjonskanalane har vore sosiale medier, der dei reisande sjølve har posta innlegg om kvar ferja var, for å informere andre reisande.

Spørsmål:

Vert dette, i tillegg til hendingane i vinter/vår rekna som kontraktbrot som vil få økonomiske konsekvensar for ferjeselskapet?»

Fylkesrådmannen sitt svar:

«Det har vore ein svært utfordrande situasjon med kansellerte ferjeavgangar i sambandet denne hausten. Både MF Trondheim og MF Gloppen (som erstatningsferje for MF Trondheim) har hatt tekniske problem. Resultatet har dessverre vore at ferja MF Marstein har vore einaste ferje i sambandet. Vi er tilfreds med at MF Trondheim er tilbake i drift, men sjølvsagt ikkje tilfreds med at det har vore vesentlig underkapasitet i ruta over lengre tid.

Talet på driftsavbrot i vår har nådd eit nivå som gjer at regime for økonomiske sanksjonar mot Fosen Namsos sjø allereie er innført. Økonomiske konsekvensar for kansellerte avgangar i haust vil bli følgd opp med sanksjoner i samsvar med retningslinjene i inngått kontrakt.»