

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 30.03.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 68-69/17, 72-88/17, 90/17, 71/17, 70/17.

Fylkesutvalet var på skulebesøk med synfaringar på Rubbestadnes vidaregåande skule og Bømlo vidaregåande skule.

Møtet i fylkesutvalet starta med dialog mellom fylkesutvalet, formannskapet i Bømlo kommune og Bømlo næringsråd.

Frå Bømlo formannskap deltok følgjande:

- Odd Harald Hovland, Ap, ordførar
- Torunn Laurhammar, Ap
- Morten Helland, KrF
- Sammy Olsen, Sp
- Birgit S. Esperø, KrF
- Signe Lund Jansen, H
- Robert Halleraker, H
- Lars Kåre Katla, PDK
- John Magne Søvdal, Uavh.

Frå Bømlo næringsråd deltok følgjande:

- Simon Nesse Økland, Head of Sales and Marketing Bremnes Seashore / styreleiar Bømlo Næringsråd
- Hans Petter Nesse, Service Director Wärtsilä Norway
- Torleif Stokke, Managing Director Servogear
- Jakob Særsten, dagleg leiar LOS Gruppen
- Erling Lodden, Vice president HR & Org. Development Eidesvik
- Kjetil Aga Gjøsæter, Manager HR Wärtsilä Norway / styremedlem Bømlo Næringsråd

INNSENDT SPØRSMÅL

Anne Beth Njærheim (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Pilotprosjekt Bømlo

I sak om skulebruksplan og i budsjett for 2017 er PILOTPROSJEKTET på Bømlo nemnd. Det er lagt opp til at eit forarbeid skal vere ferdig til sommar 2017.

Ein delegasjon var 14.02.17 i møte med kunnskapsministeren der pilotprosjektet var tema, og der ein også drøfta eit mogleg statleg bidrag til prosjektet i samband med handsaming av revidert statsbudsjett. I samband med dette har eg nokre spørsmål.

- Kva er status på arbeidet?
- Kven er oppnemnd i arbeidsgruppa?
- Kva mandat skal arbeidsgruppe jobbe etter?
- Kva tidsplan/framdriftsplan er det for arbeidet?
- Korleis er oppmoding om ein søknad om midlar i samband med revidert statsbudsjett handtert?
- Er det diskutert å kople forskning til arbeidet i og med dette er eit pilotarbeid?»

Fylkesordføraren svarte slik:

«Som ei oppfølging av vedtaket i skulebruksplansaka i fylkestinget i oktober vart det under budsjetthandsaminga i desember vedteke følgjande verbalforslag om pilotprosjekt Bømlo.

«Arbeidet med pilotprosjektet på Bømlo skal starta opp like over nyttår. Mål er ei vidaregåande opplæring basert på tett samarbeid mellom skule og arbeidsliv. Det skal utarbeidast eit mandat som er tydelig på eit utviklingsdyktig studietilbod. Rammer for mandatet bør m.a. ta omsyn til at arbeidslivets behov og moglegheiter for bistand til opplæring vil variere. Det skal etablerast ei prosjektgruppe i tett samarbeid med, og representantar for, skule, kommune og næringsliv. Dette arbeidet skal vera starta opp innan januar 2017 og forslag til innhald i, og gjennomføring av prosjektet skal vera klart innan utgangen av juni. Kostnadene knytt til pilotprosjektet vert dekkja over opplæringsavdelinga sitt budsjett.»

Fylkesrådmannen vil i juni 2017 leggje fram ei løypemelding til fylkesutvalet om pilotprosjekt Bømlo. Løypemeldinga vert følgt opp av ei politisk sak i fylkestinget i oktober 2017. Den politiske saka vil gje grunnlag for å fatte vedtak om rammene for pilotprosjekt Bømlo. Det er naturleg at målsetjing, mandat, tidsplan og deltaking i prosjektet vert teke inn i den politiske saka. Vi ser for oss at prosjektet vil ha tre fasar. Planleggingsfasen våren 2017, utviklingsfasen hausten 2017 til våren 2019 og iverksettingsfasen hausten 2019 til våren 2023.

I planleggingsfasen våren 2017 har fylkesrådmannen ved opplæringsavdelinga så langt gjennomført to møte med representantar for næringslivet på Bømlo, Bømlo kommune og dei vidaregåande skulane og tillitsvald. Det er planlagt to møte til i denne gruppa. Det er arbeidet til denne gruppa som vil gje mandat og prosjektplan for det vidare arbeidet.

Pilotprosjekt Bømlo var tema i møte med kunnskapsministeren 14. februar. Møtedeltakarane vart ikkje førespørgja at det kunne vere rom for å søkje om statleg bidrag til prosjektet i samband med revidert statsbudsjett.

Det er førebels ikkje tatt stilling til om ein skal søkje om forskingsmidlar til prosjektet. Dette vil truleg vere mest relevant i samband med iverksettingsfasen.»

FRÅSEGN

Roald Kvamme (A) sette fram slikt forslag til fråsegn til statsminister Erna Solberg, med kopi til direktør Cecilie Daae, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap:

«Om E39-strekningen Vågsbotn til Klauvaneset

Fylkesutvalet vil få lov til å uttrykka djup uro over signal om at strekningen Vågsbotn til Klauvaneset heller ikkje denne gongen er tilgodesett med tilstrekkeleg med midlar i Nasjonal Transportplan.

Strekningen har etter fylkesutvalet si oppfatning så stort skade- og katastrofepotensiale at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er kopiadressat til brevet.

Fakta om strekningen:

- E39 frå Vågsbotn til Klauvaneset er omlag 9 kilometer.
- Det har vore 23 dødsfall på strekningen sidan 1980, pluss tallause andre ulykker.
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) er omlag 20.000, målt midt på strekningen.
- 12% av ÅDT er tungtrafikk, dvs. nærare 2.500 køyretøy.
- Ein stor del av tungtrafikken er transport av farleg gods til og frå Mongstad, Noregs største industriområde.
- Frå Mongstad køyrer kvart døgn 25 - 30 tankbilar med 40.000 liter bensin/diesel/jetfuel gjennom området.
- Vegen er på det smalaste målt til 5,9 meter.
- Det er ingen midtdelar på vegen, med unntak for i kvar ende av strekningen.

- Det er autovern på begge sider av vegen, noko som hindrar utrykningskøyretøy i å komma fram i rushtrafikk.
- Det er 25 uoversiktlege av- og påkjørsler på strekningen.
- Vegen er einaste aktuelle utrykningsveg til og frå Nordhordland, til dømes til Mongstadanlegget.

Skade- og katastrofepotensiale:

Skadepotensialet for vegstrekningen er med 23 dødsfall sidan 1980 openberr. 20.000 køyretøy, herunder 2.500 tunge køyretøy, passerer kvart døgn kvarandre med klaring som må målast i centimeter og desimeter. Dagens krav til vegstandard er for vegar med meir enn 12.000 ÅDT 2 + 2 felt, med midtdelar mellom.

I tillegg vil fylkesutvalet få lov til å påpeika katastrofepotensialet på vegstrekningen:

- Nærare 30 fullasta, høgeksplosive tankbilar frå Mongstad passerer kvar dag gjennom området, på vegbreidde som tildels er under 6 meter. ÅDT er 20.000, av desse er om lag 2.500 tunge kjøretøy, og det er ingen midtdelar. (Etter det fylkesutvalet har klart å finna ut er det ingen andre vegar i Norge med ÅDT på 20.000, under 6 meters vegbreidde, og ingen midtdelar). Det skulle ikkje vera naudsynt å gå nærare inn på moglege konsekvensar av ein kollisjon mellom ein tankbil og andre trafikantar.
- I tillegg er fylkesutvalet uroa for redningsetatane sine muligheiter for å komma fram ved ein katastrofe ved til dømes Mongstadanlegget, særleg dersom dette skulle skje i rushtida. Ved ein slik katastrofe vil store delar av brann- og redningsmannskap måtta komma frå Bergen. Til dømes deltok 7 brannbilar og 20 mann frå Bergen Brannvesen ved katastrofen i Sløvåg 23. mai 2007.

Tunnel forbi Hylkjeområdet (tidlegare Nyborgtunnelen) har vore under planlegging sidan 1994, då Nordhordlandsbrua vart opna. Vegstrekningen er no ein sentral del av Ringveg Aust-planlegginga i Bergen, og den delen av dette systemet som i dag er mest dysfunksjonell.

På denne bakgrunnen vil fylkesutvalet be om at strekningen blir prioritert i 1. del av kommande NTP, og at det blir løyvd oppstartsmidlar no slik at planleggingsarbeid kan starta straks.

Avslutningsvis vil fylkesutvalet uttrykka stor tiltru til at argumenta våre blir lytta til på ein god måte!»

Fylkesutvalet vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

Tom Sverre Tomren (MDG) sette på vegner av MDG og SV fram slik protokollmerknad:

«MDG og SV anerkjenner problemene med trafiksikkerhet og trafikkavvikling på strekningen Vågsbotn - Klauvaneset, og støtter intensjonen i deler av uttalelsen. Vi stemmer likevel imot på grunn av at forslaget kommer uvarslet. MDG og SV har dermed ikke fått analysert forslagets miljømessige aspekter, og kan derfor ikke gå god for hele forslaget på det nåværende tidspunktet.»

Røysting

Kvamme sitt forslag vart vedteke mot 2 røyster (MDG, SV).

Vedtak**Om E39-strekningen Vågsbotn til Klauvaneset**

Fylkesutvalet vil få lov til å uttrykka djup uro over signal om at strekningen Vågsbotn til Klauvaneset heller ikkje denne gongen er tilgodesett med tilstrekeleg med midlar i Nasjonal Transportplan.

Strekningen har etter fylkesutvalet si oppfatning så stort skade- og katastrofepotensiale at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er kopiadressat til brevet.

Fakta om strekningen:

- E39 frå Vågsbotn til Klauvaneset er omlag 9 kilometer.
- Det har vore 23 dødsfall på strekningen sidan 1980, pluss tallause andre ulykker.
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) er omlag 20.000, målt midt på strekningen.
- 12% av ÅDT er tungtrafikk, dvs. nærare 2.500 køyretøy.
- Ein stor del av tungtrafikken er transport av farleg gods til og frå Mongstad, Noregs største industriområde.
- Frå Mongstad køyrer kvart døgn 25 - 30 tankbilar med 40.000 liter bensin/diesel/jetfuel gjennom området.
- Vegen er på det smalaste målt til 5,9 meter.
- Det er ingen midtdelar på vegen, med unntak for i kvar ende av strekningen.
- Det er autovern på begge sider av vegen, noko som hindrar utrykningskøyretøy i å komma fram i rushtrafikk.
- Det er 25 uoversiktlege av- og påkjørsler på strekningen.
- Vegen er einaste aktuelle utrykningsveg til og frå Nordhordland, til dømes til Mongstadanlegget.

Skade- og katastrofepotensiale:

Skadepotensialet for vegstrekningen er med 23 dødsfall sidan 1980 openberr. 20.000 køyretøy, herunder 2.500 tunge køyretøy, passerer kvart døgn kvarandre med klaring som må målast i centimeter og desimeter. Dagens krav til vegstandard er for vegar med meir enn 12.000 ÅDT 2 + 2 felt, med midtdelar mellom.

I tillegg vil fylkesutvalet få lov til å påpeika katastrofepotensialet på vegstrekningen:

- Nærare 30 fullasta, høgeksplosive tankbilar frå Mongstad passerer kvar dag gjennom området, på vegbreidde som tildels er under 6 meter. ÅDT er 20.000, av desse er om lag 2.500 tunge kjøretøy, og det er ingen midtdelar. (Etter det fylkesutvalet har klart å finna ut er det ingen andre vegar i Norge med ÅDT på 20.000, under 6 meters vegbreidde, og ingen midtdelar). Det skulle ikkje vera naudsynt å gå nærare inn på moglege konsekvensar av ein kollisjon mellom ein tankbil og andre trafikantar.
- I tillegg er fylkesutvalet uroa for redningsetatane sine muligheiter for å komma fram ved ein katastrofe ved til dømes Mongstadanlegget, særleg dersom dette skulle skje i rushtida. Ved ein slik katastrofe vil store delar av brann- og redningsmannskap måtta komma frå Bergen. Til dømes deltok 7 brannbilar og 20 mann frå Bergen Brannvesen ved katastrofen i Sløvåg 23. mai 2007.

Tunnel forbi Hylkjeområdet (tidlegare Nyborgtunnelen) har vore under planlegging sidan 1994, då nordhordlandsbrua vart opna. Vegstrekningen er no ein sentral del av Ringveg Aust-planlegginga i Bergen, og den delen av dette systemet som i dag er mest dysfunksjonell.

På denne bakgrunnen vil fylkesutvalet be om at strekningen blir prioritert i 1. del av kommande NTP, og at det blir løyvd oppstartsmidlar no slik at planleggingsarbeid kan starta straks.

Avslutningsvis vil fylkesutvalet uttrykka stor tiltru til at argumenta våre blir lytta til på ein god måte!

Protokollmerknad frå MDG og SV

MDG og SV anerkjenner problemene med trafikksikkerhet og trafikkavvikling på strekningen Vågsbotn - Klauvaneset, og støtter intensjonen i deler av uttalelsen. Vi stemmer likevel imot på grunn av at forslaget kommer uvarslet. MDG og SV har dermed ikke fått analysert forslagets miljømessige aspekter, og kan derfor ikke gå god for hele forslaget på det nåværende tidspunktet.

SPØRSMÅL I MØTET

Aud Karin Oen (SV) etterspurde datoar for behandling av byvekstavtalen. Fylkesordføraren svarte at saka vil verte lagt fram for utval for miljø og samferdsel 10. mai og fylkesutvalet og fylkestinget 23. mai.

Aud Karin Oen (SV) stilte spørsmål knytt til flytting av Kyrre skole. Fylkesrådmannen vil kome tilbake med svar.