



MØTEBOK

Organ	Fylkesutvalet
Møtestad	Leikanger - Fylkeshuset, møterom Sygna
Møtedato	08. og 09.05.2019
Kl.	16:00 – 19:20 og 08:30 – 10:55

Faste medlemmer til stades:

Jenny Følling, Sp
Sigurd Reksnes, Sp
Aleksander Øren Heen, Sp
Trude Brosvik, KrF
Hilmar Høl, Ap
Helen Hjertaas, Ap
Bjørn Erik Hollevik, H
Gunhild Berge Stang, V

Forfall til heile møtet: Åshild Kjelsnes, Ap

Forfall til andre dag: Sigurd Reksnes, Sp
Aleksander Øren Heen, Sp

Varamedlemmer til stades:

Torbjørn Vereide, Ap (heile møtet)
Anders Ryssdal, Sp (andre dag)
Ole Johnny Stubhaug, Sp (andre dag)

Til stades med møte- og talerett:

Fylkesrådmann Tore Eriksen

Sekretariat for møtet:

Svein Hågård og Monica Åsnes

Ingen merknader til innkalling og sakliste.

Fylkesutvalet valde fylkesordføraren og Bjørn Erik Hollevik til å godkjenne møteboka på vegner av organet.

Første dag av møtet handsama fylkesutvalet skriv nr. 1 b) i sak 42/19. Fylkesutvalet vedtok at skrivet skulle drøftast bak lukka dører, jf. kommunelova § 31 nr. 5, jf. offentleglova § 23 første ledd.

Andre dag av møtet handsama fylkesutvalet sakene og dei resterande skriva i den rekkjefølgja som framgår under, med unntak av at skriv nr. 4 i sak 42/19 vart handsama til slutt. Fylkesutvalet vedtok at det nemnde skrivet skulle handsamast bak lukka dører, jf. kommunelova § 31 nr. 5, jf. offentleglova § 23 første ledd.

Hilmar Høl fekk permisjon frå møtet 09.05 kl 10:30 og deltok ikkje ved drøftinga av skriv nr. 4 i sak 42/19.

Munnlege orienteringar 08.05:

1. Sogn og Fjordane Energi AS (SFE): I tilknytning til skriv nr. 1 b) i sak 42/19 orienterte Advokatfirmaet Lund & Co, v/adv. Ulf Larsen og adv. Per Andreas Bjørgan, ut frå ein presentasjon som er journalført i ESA 16/3230-270. Dagleg leiar i Sogn og Fjordane Holding AS var til stades. Styreleiaren og konsernsjefen i SFE var til stades under delar av presentasjonen og dei påfølgande drøftingane i fylkesutvalet.
 - ✓ Fylkesutvalet fann Hilmar Høl inhabil til å ta del i drøftingane i utvalet, jf. forvaltningslova § 6 første ledd, bokstav e), nr. 2, men gav han løyve til å vere til stades i møtelokalet, jf. reglementet for sakshandsaming § 13.
 - ✓ Fylkesutvalet fann Gunhild Berge Stang inhabil til å delta under delar av presentasjonen og drøftingane, jf. forvaltningslova § 6 andre ledd.
 - ✓ Fylkesutvalet vurderte habiliteten til Jenny Følling og fann ho habil.

Munnlege orienteringar og avklaringar 09.05:

1. Fylkesrådmannen orienterte om den planlagde flyhangaren på Sogndal lufthamn. Fylkesutvalet hadde ikkje merknader til at fylkesrådmannen no syter for utbetaling av det fylkeskommunale tilskotet, jf. FT-sak 7/18.
2. Fylkesrådmannen orienterte om mobbeombodet for grunnskule og barnehage (årsmelding og FT-sak om forlenging av funksjonsperiode). Fylkesutvalet hadde ikkje innvendingar til fylkesrådmannen sitt opplegg.
3. Fylkesordføraren orienterte om at ho i medhald av delegerings- og innstillingsreglementet kap 4.1 siste avsnitt har nominert Karen Marie Hjelmeseiter og Olaug Marie Bjelde til verva som styremedlem og varamedlem i Sogneprodukt AS.
4. Fylkesutvalet bad fylkesrådmannen kontakte Vitensenteret i Sogn og Fjordane AS for å be om eit notat om status m.o.t. finansieringa av senteret.
5. Fylkesrådmannen orienterte om at det vert eit dialogmøte mellom fylkeskommunen og stiftinga Musea i Sogn og Fjordane 16. mai.
6. Fylkesordføraren orienterte om møtet med Stortingsbenken 20. mai. I forlenginga av møtet (kl. 14 – 16) vert det ein seanse om nettleige.
7. I møte 6. mars vedtok fylkesutvalet høyringsfråsegna «Bygg sterke regionar med desentraliserte tenester og fagmiljø». Fylkesutvalet avgjorde at fråsegna kan nyttast som høyringsfråsegn frå fylkeskommunen også i samband med framlegget frå Statens vegvesen til ny tenesteleveransemodell og tenestestruktur på TK-området.

SAK 36/19 Nasjonal transportplan 2022-2033, innspel på hovudutfordringar

Frå hovudutval for samferdsle låg det føre slik tilråding til vedtak:

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.

Sogn og fjordane 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 følge 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 fylkesveggar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring i skredfarekategori høg og middels i løpet av 12 år, 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 tunnellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegegaransvaret 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. Det må og takast høgde for sikre tunnellar i område med lågare ÅDT enn det tunnelforskrifta tek høgde for.

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 kortbanenett, og har et stort potensiale for utvikling av el-fly i passasjertrafikk. Det bør difor setjast i gang ein pilot på dette i Sogn og Fjordane. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette vil kunne gje gode klimavenlege kollektivløysingar på kysten, til dømes hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund når Stad Skipstunnel opnar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Det er difor viktig at det etablerast støtteordningar som gjer omlegginga til utsleppsfrie hurtigbåtar mogleg.

Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk. Byvekstavtalane 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. I tillegg må stamnetthamnane rustast opp til å vere gode logistikknutepunkt kor ein enkelt kan laste om gods. Opninga av Stadt skipstunnell gjev ei moglegheit til å kunne transportere gods frå Trondheim til kontinentet like rast til sjøs som på veg. 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 skuleveggar

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 skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

f) Kortbanenettet

For delar av Vestland fylke har kortbanenettet stor betydning for næringsliv og for befolkninga. Det er behov for å oppretthalde dette og for å sikre eit akseptabelt rutetilbod, også der flytilbodet ikkje er kommersielt lønsamt. Etablering av Vestland fylkeskommune gjer at flytilbodet mellom Bergen og flyplassane i Sogn og Fjordane blir endå viktigare.

e) Ferjeavløysing

Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast snarast råd.

- 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 strekningar 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.
- Stengde riksveggar og dårlege omkøyringsveggar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesveggar 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.
- 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.
- Nasjonalt 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 kostnadsnevnde, og kan ikkje kome til

erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikeholdsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Det er viktig å sikre gode og samanhengande transportkorridorar, difor må ein relativt større del av samferdsleøyvingane gå til vegbygging, og midlane må fordelast slik at viktige vegprosjekt i distrikta vert prioriterte. Det må utviklast kriterium som sikrar dette i samband med NTP, mellom anna med større vektlegging av potensiale for verdiskaping.

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.

Endringsframlegg:

Fylkesutvalet gjorde framlegg om slikt tillegg etter første avsnitt i punkt 2:

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktsvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkåra for langdistansebussar må leggast til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket.

Fylkesutvalet gjorde framlegg om slik endring i punkt 2:

Erstatt andre avsnitt frå: «Vidare strategi for transportkorridorane» med:

Deler av riksvegnettet nord-sør og aust-vest har låg standard og manglar gul midtstripe. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungtransport er E16/RV52 som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar kytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

Fylkesutvalet gjorde framlegg om at dei tre siste setningane i pkt. 5 (byrjar med «Auken i el-bilar ...») vert eit eige pkt. 6

Avrøysting:

Endringsframlegga vart samrøystes vedtekne.

Tilrådinga frå hovudutval for samferdsle, med vedtekne endringar, vart deretter samrøystes vedteke.

Dette gir følgjande VEDTAK:

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.

Sogn og Fjordane 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 i skredfarekategori høg og middels i løpet av 12 år, 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 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. 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. Det må og takast høgde for sikre tunnellar i område med lågare ÅDT enn det tunnelforskrifta tek høgde for.

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 utsleppsfrifri 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 kortbanenett, og har et stort potensiale for utvikling av el-fly i passasjertrafikk. Det bør difor setjast i gang ein pilot på dette i Sogn og Fjordane.

Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette vil kunne gje gode klimavenlege kollektivløysingar på kysten, til dømes hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund når Stad Skipstunnel opnar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Det er difor viktig at det etablerast støtteordningar som gjer omlegginga til utsleppsfrie hurtigbåtar mogleg.

Satsing på klimagassreduserande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane 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 gjennomføre 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. I tillegg må stamnetthamnane rustast opp til å vere gode logistikknutepunkt kor ein enkelt kan laste om gods. Opninga av Stadt skipstunnell gjev ei moglegheit til å kunne transportere gods frå Trondheim til kontinentet like rast til sjøs som på veg. 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 miljøvenlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skulevegar og andre tiltak retta mot barn og unge.

f) Kortbanenettet

For delar av Vestland fylke har kortbanenettet stor betydning for næringsliv og for befolkninga. Det er behov for å oppretthalde dette og for å sikre eit akseptabelt rutetilbod, også der flytilbodet ikkje er kommersielt lønsamt. Etablering av Vestland fylkeskommune gjer at flytilbodet mellom Bergen og flyplassane i Sogn og Fjordane blir endå viktigare.

e) Ferjeavløysing

Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast snarast råd.

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.

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktsvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkåra for langdistansebussar må leggest til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket.

Det er framleis lange strekningar 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. Delar av riksvegnettet nord-sør og aust-vest har låg standard og manglar gul midtstripe. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungtransport er E16/RV52, som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar kytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

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 vedlikehaldsetterlepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Det er viktig å sikre gode og samanhengande transportkorridorar, difor må ein relativt større del av samferdsleøyvingane gå til vegbygging, og midlane må fordelast slik at viktige vegprosjekt i distrikta vert prioriterte. Det må utviklast kriterium som sikrar dette i samband med NTP, mellom anna med større vektlegging av potensiale for verdiskaping.

6. 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.

SAK 37/19 Utkast til revidert regional planføresegn om lokalisering av handel og kjøpesenter (handelsføresegna)

VEDTAK:

Utkast til revidert handelsføresegn med retningslinjer vert lagt ut til offentleg ettersyn med høyringsfrist 31. juli 2019, jf. plan- og bygningsloven § 8 - 3.

SAK 38/19 Neselva II kraftverk i Gloppen kommune

VEDTAK:

1. Fylkesutvalet viser til si uttale til Neselva II frå møte 14.05.2014, sak 45/14. Dei grepa som er gjort i den nye søknaden gjer at dei negative konsekvensane for miljø er vesentleg reduserte, og fylkesutvalet opprettheld ei positiv innstilling til tiltaket
 2. Tiltakshavar si undersøkingsplikt, jf. § 9 i lov om kulturminne, må oppfyllest før tiltaket kan i verksetjast
-

SAK 39/19 Musea i Sogn og Fjordane - fellesmagasin og museumsbygg

VEDTAK:

Sogn og Fjordane fylkeskommune sender refusjonskrav til Førde kommune på 1,765 mill. kr for dekking av halvparten av kostnadane knytt til forprosjektet «Kløften».

SAK 40/19 Scenekunststrategi 2019 - innspel

VEDTAK:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune ser positivt på ein strategisk gjennomgang av scenekunstfeltet. Vi føreset at ein slik gjennomgang vil bidra til å styrke og utvikle lokale, regionale og nasjonale scenekunstsatsingar i heile landet.
 2. Det er eit nasjonalt ansvar å sørge for språkleg mangfald. Vi ser fram til strukturar, ordningar og tiltak som sikrar og utviklar nynorskspråklege scenekunstsatsingar.
 3. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil peike på at ei mogleg etablering av Nynorskhuset i Førde som eit media- og teaterhus også vil kunne romme nye satsingar. Sogn og Fjordane teater si langvarige satsing på ny nynorsk dramatikkk kan her utviklast vidare som ei regional og nasjonal satsing.
 4. Sogn og Fjordane fylkeskommune sine innspel elles går fram av vedlagte notat/innspel.
-

SAK 41/19 Høyring - Langtidsplan for pilegrimssatsing 2019-2037

Frå hovudutval for næring og kultur låg det føre slik tilråding til vedtak:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune er positive til at Kystpilegrimsleia vert del av den statlege pilegrimssatsinga og representert med regionale senter.
2. Fylkeskommunen vil ta stilling til drift og finansiering av regionale senter langs Kystpilegrimsleia når forslag til lokalisering og modell for ivaretaking av den heilskaplege pilegrimsreisa langs kysten ligg føre.

Endringsframlegg:

Kristeleg Folkeparti gjorde framlegg om slikt tillegg til punkt 2:

Vi vil likevel allereie no peike på at Selje, med sin historikk og framståande kulturminne, er ei naturleg plassering for eit regionalt senter på Kystpilegrimsleia.

Senterpartiet, Arbeidarpartiet, Venstre og Høgre gjorde framlegg om slikt tillegg til punkt 2: Fylkesutvalet meiner at det er kyrkjefaglege og kulturhistoriske vurderingar som må ligge til grunn for lokalisering av eit regionalt senter og har forventningar til at det vert lokalisert eit regionalt senter til Sogn og Fjordane.

Før det vert peika ut eit senter i Sogn og Fjordane må den pågåande prosessen fullførast. Det må vere gjennomført møte med vertskommunane for nøkkelstadane for å få kartlagt korleis dei vil kunne fylle rolla som vertskommune.

Avrøysting:

Framlegget frå Kristeleg Folkeparti fekk ei røyst, Trude Brosvik, Kristeleg Folkeparti, og vart forkasta.

Framlegget frå Senterpartiet, Arbeidarpartiet, Venstre og Høgre vart deretter samrøystes vedteke.

Tilrådinga frå hovudutval for næring og kultur, med vedteken endring i punkt 2, vart samrøystes vedteke.

Dette gir følgjande VEDTAK:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune er positive til at Kystpilegrimsleia vert del av den statlege pilegrimssatsinga og representert med regionale senter.
2. Fylkeskommunen vil ta stilling til drift og finansiering av regionale senter langs Kystpilegrimsleia når forslag til lokalisering og modell for ivaretaking av den heilskaplege pilegrimsreisa langs kysten ligg føre.

Fylkesutvalet meiner at det er kyrkjefaglege og kulturhistoriske vurderingar som må ligge til grunn for lokalisering av eit regionalt senter og har forventningar til at det vert lokalisert eit regionalt senter til Sogn og Fjordane.

Før det vert peika ut eit senter i Sogn og Fjordane må den pågåande prosessen fullførast. Det må vere gjennomført møte med vertskommunane for nøkkelstadane for å få kartlagt korleis dei vil kunne fylle rolla som vertskommune.

SAK 42/19 Skriv og meldingar fylkesutvalet 8. og 9. mai 2019.

Følgjande skriv og meldingar vart handsama:

- 1: SFE – saka:
 - a: Pressemelding frå BKK
 - b: Dokument til drøfting
Ikkje offentleg, Offl.§ 23 fjerde ledd

- 2: KS Sogn og Fjordane inviterer til konferanse om hets og truslar
 - a: Invitasjon
 - b: Program

- 3: Kirkens SOS - Søknad om driftsstønad 2019
 - a: Søknad
 - b: Årsmelding 2018
 - c: Budsjett 2019

VEDTAK:

Fylkesutvalet løyver kr 50 000 til Kirkens SOS frå «fylkesutvalet – til disposisjon».

- 4: Fylkeskommunen sin eigarskap i Firda Billag AS
Ikkje offentleg, Offl.§ 23 første ledd

Fylkesutvalet fann Gunhild Berge Stang inhabil til å ta del ved handsaminga av skrivet, jf. forvaltningslova § 6 andre ledd.

VEDTAK:

Fylkesutvalet har ikkje merknader til framgangsmåten fylkesrådmannen har skissert i notatet.

- 5: Informasjon frå KMD om vidare oppfølgingstilbod til kommunar og fylkeskommunar som skal slå seg saman.
- 6: Møtereferat mellom SoFt og eigarane 26.04.2019.
- 7: Orientering om større søknader - næring og kultur.
