



STRYN KOMMUNE

Rådmannsavdelinga

Sogn og Fjordane fylkeskommune
Askedalen 2
6863 LEIKANGER

Statens vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.: Ros
22 FEB. 2008	
S.NR.: 08 / 173-11	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET.

Vår ref.
07/221-5/113 //ANH

Dykkar ref.

Dato:
21.02.2008

Nasjonal transportplan 2010 - 2019

I møte 19.02.08 drøfta Stryn kommunestyre framlegg til Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Kommunestyret sitt innspel/uttale går fram av den vedlagde møtebokutskrifta, sak 002/08.

Med helsing

Anders Heggdal
kontorsjef
57 87 48 50

Postadresse/besøksadresse: Tonningsgata 4 6783 STRYN	Telefon Telefaks:	57 87 47 00 57 87 47 01	Banksamband Nordea Sparebanken SFJ Nordea (SKATT)	6557 05 02802 3795 07 00239 6345 06 14493
Org.nr: 963 989 202	e-postadresse: Heimeside:	postmottak@stryn.kommune.no http://www.stryn.kommune.no		



STRYN KOMMUNE

MØTEBOK

SAK	ORGAN	MØTEDATO
FO 012/08	Formannskapet	11.02.2008
KS 004/08	Kommunestyret	19.02.2008

Ref: 07/221 -4 Ark. 113
Sakshandsamar: Harald Risnes

Nasjonal transportplan 2010-2019.

Presentasjon:

Innspel fra Stryn kommune i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010 – 2019 (NTP).

Aktuelt sakstilfang:

Vedlagt saka:

- Kommunestyresak 13/05 vedk. Statens vegvesen sitt framlegg til handlingsprogram i NTP 2006 – 2015.
- Formannskapssak 181/06 vedk. transportplan for Vestlandet.
- Formannskapssak 12/07 vedk. Nasjonal transportplan 2010 – 2019.
- Formannskapssak 199/05 vedk. fylkesvegplanen.

Ikkje vedlagt:

- Forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Saksopplysningar:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 som no ligg føre er dei statlege transportetatane (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor AS sine faglege tilrådingar til regjeringa sitt arbeid med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan. Retningslinene for arbeidet føreset at planframlegget byggjer på økonomiske planrammer som er sette i regjeringa sitt forslag til budsjett for 2007 ganga med 10. I tillegg vert det gjort marginalvurderinger for +/- 20% av planramma. NTP vert rullert kvart 4 år, og er såleis inndelt i første planperiode 2010 – 2013 og andre planperiode 2014 – 2019.

Forslaget som er sendt ut har høyringsfrist 30. april 2008. Sogn og Fjordane fylkeskommune har sett opp følgjande arbeidsplan: Høyringsmøte 07.02., frist for innspel/merknader 20.02., ferdigstilling og saksutgreiing 03.03., hovudutvalet for samferdsle 12.03., fylkesutvalet 26.03. og fylkestinget 08.04..

Forslaget er eit omfattande dokument med følgjande inndeling:

- Utfordringar, mål og strategiar.
- Samanhengande nasjonalt transportnett.
- Transportkorridorar.
- Byområder.
- Distriktsutvikling og forholdet mellom nasjonal og regional transportplanlegging.
- Tiltak, verkemidlar og verknader knytt til målstrukturen.
- Strategiar og transportmiddelfordeling.

Følgjande **hovudmål** ligg til grunn for forslaget:

- Betre framkomst og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet og bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busetnadsmønsteret.
- Bygge transportpolitikken på ein visjon om at det ikkje skal førekomme ulukker med drepne eller livsvarig skadde i transportsektoren.
- Bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forpliktingar på miljøområdet.
- Transportsystemet skal vere universielt utforma (med universiell utforming vert meint utforming eller tilrettelegging slik at verksemda sine allminnelege funksjonar kan nyttast av flest mogeleg).

I planframlegget er vidare lagt vekt på:

- Satsing på drift og vedlikehald.
- Meir midlar til mindre investeringar (trafikktryggleik, gang- og sykkelvegar, kollektivtransport, miljø og sørvis og mindre utbetringar).
- Mindre til store vegprosjekt.

For kommunane i Sogn og Fjordane vekkjer distriktsutvikling og forholdet mellom nasjonal og regional transportplanlegging serleg stor merksemd. For Stryn kommune knyter det seg naturleg størst merksemd til vegpolitikken.

I St.meld nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid, går det fram at regional- og distriktpolitiske omsyn skal tilleggast større vekt i sektorpolitikken. Overordna mål er å utvikle likeverdig infrastruktur for heile landet og redusere avstandsulemper.

I framlegget heiter det: Distriktpolitikken er viktig for norsk næringsliv. Ein aktiv distriktpolitikk bidrag til å oppretthalde levedyktige samfunn med lokal kompetanse for å utnytte og fordele råvarer og naturressursar og gjennom dette utvikle norsk næringsliv.

Stamvegar og øvrige riksvegar.

I dag er vegnettet i Noreg delt inn i følgjande nivå: Stamvegar – øvrige riksvegar – fylkesvegar – kommunale vegar. Forvaltningsreforma, som er planlagt gjennomført frå 2010, innebær mellom anna overføring av eigarskapet til det vesentlegaste av dagens øvrige riksvegnett frå staten til dei nye regionane. Det er og skissert at det meste av fylkesvegnettet skal kome under kategorien øvrige riksvegar. Etter reforma vil derfor det regionale forvaltningsnivået få ei noko anna og større rolle som bidragsytar ved utforminga av den nasjonale transportpolitikken og auka ansvar for å nå nasjonale mål. Samhandlinga mellom dei tre forvaltningsnivå staten, fylket og kommunane blir difor endå viktigare enn tidlegare.

Økonomiske rammer.

For Statens vegvesen legg forslaget til Nasjonal transportplan til grunn ei planramme for 2010 – 2019 på 145,1 mrd. i 2007 kroner. Av dette går 26,9 mrd. til stamveginvestering og 14,5 mrd.. til investering i øvrige riksvegar. Største einskildposten er drift og vedlikehald på 82,85 mrd. Det er rekna med at det vil koste minst 230 mrd. å oppgradere øvrige riksvegar til like god standard som for stamvegane. Forslaget til NTP si fordeling av investeringsmidlar mellom stamvegar og øvrige riksvegar inneber altså at det blir rom for 14,5 mrd. til dei øvrige riksvegane i 10-årsperioden.

Sett over tid vil forslaget representere følgjande utvikling i økonomisk ramme (Mill.2007 kr.):

Type prosjekt:	Handlingsplan 2006-2009	NTP 2010 – 2019		
	Gjennomsnitt x 10 år	Statens vegvesen	Øvrige riksvegar	Statens vegvesen Andel til regionane
Drift og vedlikehald	22 800	24 700	30 390	32 460
Investeringar	32 300	21 980	26 900	14 500

Dette stadfestar auka satsing på drift og vedlikehald, men også ein reduksjon i midlar til investering, og då særleg dramatisk for andelen til regionane (øvrige riksvegar).

Folketalskriteriet som er nytta i fordeling av midlane slår uheldig ut for Sogn og Fjordane.

Hamner og farleier.

Ein merkar seg at Stad skipstunnel ikkje er med i Kystverket sine planlagde prosjekt. Prosjektet er under utgreiing og Kystverket har gjennomført ei konseptvalutgreiing og samfunnsøkonomisk analyse som vil danne grunnlaget for vidare vurdering.

Stamvegar.

Vedkomande stamveg E39 er det lagt til grunn at utbygginga av Kvivsvegen startar opp før 2010, og prosjektet er føresett fullført i første fireårsperiode.

I siste 6-årsperiode er det prioritert utbygging av E39 Tovund – Teigen og Lavik ferjekai. Dette prosjektet er i eksisterande handlingsprogram prioritert i perioden 2006 – 2009. I tillegg prioriterar Statens vegvesen å starte på utbetring av E39 mellom Vadheim og Sande. Vert planramma auka med 20% vil mellom anna forsering av dei ovanfor nemnde prosjekta bli prioritert.

Vedkomande stamvegen Rv 15 Otta – Måløy vert det innanfor planramma sin første periode prioritert mindre investeringstiltak som breiddeutviding og utbetring av kurvatur og kryss, trafikksikkerheits-tiltak, bygging av gang- og sykkelvegar og miljø og servicetiltak. I siste 6-årsperiode er også prioritert utbetring av Strynefjellstunnelane for å auke frihøgda til 4,2 meter. I tillegg er det lagt opp til å sikre rasfarlege parti mellom tunnelane. Dersom planramma vert auka med 20%, prioritatar Statens vegvesen forsering av utbetringa av Strynefjellstunnelane, slik at dette kan gjennomførast i første planperiode.

Øvrige riksvegar.

For perioden 2010 – 2019 er det for Sogn og Fjordane gjort framlegg om slike rammer for dagens øvrige riksvegar:

- Riksveginvestering 610 mill.kr. – i gjennomsnitt 61 mill. kr. Per år.
- Rassikring 320 mill.kr. . i gjennomsnitt 32 mill.kr. per år.

Ei lita trøst er det at Sogn og Fjordane sin andel av den statlege investeringsramma til dagens øvrige riksvegar aukar frå 6,3% i NTP 2006-2015 til 6,8% i forslaget til NTP 2010-2019. Andelen i potten til rassikring er 21,3%.

Rassikring.

Det er føreslege at 1,5 mrd. av investeringsramma vert øyremerka til rassikring på øvrige riksvegnett. I tillegg kjem rassikringstiltak som vert prioritert innanfor dei resterande rammene på 12,1 mrd.

Nasjonale turistvegar, Reiseliv og turisttrafikk.

Arbeidet med nasjonale turistvegar har også blitt kjent internasjonalt. Dei fleste vegane i dette prosjektet ligg på dagens øvrige riksvegnett. Det er føreslege sett av 650 mill.kr. til denne delen av prosjektet.

Reiselivsnæringa er ei av dei viktigaste næringsgreinene for mange område, og er avhengig av gode transportmulegheiter og stiller krav til alle transportsystem. Ei tidleg opning av vinterstengde vegar kan forlenge turistsesongen i ein skilde område. Statens vegvesen viser til prosjektet for å utvikle nasjonale turistvegar. Føremålet er å gjere Noreg meir attraktivt som reisemål for vegfarande turistar. Dette vil også bidra til å styrke næringslivet i distrikta. På 18 utvalde strekningar skal turistane presenterast for det ypperste av norsk natur. Frå bilen skal turisten oppleve fjordar, fossar, fjell og kyst. På godt tilrettelagde stoppestader skal turistane gjevast høve til fotografering, rast og andre opplevingar. I perioden 2007 – 2011 vil det bli prioritert å utvikle turistvegstopp med høg kvalitet og opplevingsverdi på turstvestrekningane. I perioden 2012 – 2016 vil det bli gjennomført supplerande arbeid på fleire strekningar. Statens vegvesen vil vidarefør sin innsats for å etablere nasjonale sykkeleruter, og vil arbeide for at sykkelturisme vert betre organisert regionalt.

Eit viktig segment i turistmerknaden - cruisetrafikken - har og fått merksemd i forslaget. Det heiter her at Noreg har fleire konkurransefortrinn innan cruise, mellom anna urørt natur, gode hamnetilbod, og at landet blir vurdert som relativt trygt når det gjeld terrortruslar. Det vert rekna med at cruise som ferieform vil auke i åra som kjem. Veksten vil truleg kome i nye område, utanom kjerneområde som i dag er Middelhavet og Karibia.

Avslutningsvis vert det sagt at ein i dag manglar viktig kunnskap om samanhengen mellom reiselivsnæringa og krava til transportsistema. Derfor er det behov for forsking om reiseliv og transport.

Oppretting av eit statleg investeringsfond for større øvrig riksvegnett/regionalt vegnett.
I tillegg til store investeringsbehov er det bindingar knytt til fullføring av allereie igangsette prosjekt og inngådde refusjonsavtaler. Staten har og forpliktingar knytt til oppfølging av vedtekne bompengepakkar og prosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår. Statens vegvesen gjer framlegg om ei statlege finansieringsordning for større investeringsprosjekt på det regionale vegnettet, for å legge til rette for oppfølging av dei plikter som vert overførde til det regionale forvaltningsnivået. I første omgang vert det rådd til ei overgangsordning på 8 – 10 år. I denne perioden vert det tilrådd at det regionale forvaltningsnivået kan få lån på rimelege vilkår for å gjennomføre prosjekt på det regionale vegnetter med kostnadsoverslag på over 100 mill.kr. Det blir tilrådd 15 års nedbetalingstid på lånet.

Bompengar.

Statens vegvesen meinar at bompengefinansiering framleis berre er aktuelt der potensialet er av ein viss storleik, slik at administrasjonskostnaden ved ordninga ikkje utgjer ein for stor del av inntektene og trafikkavvisinga blir for stor. Dette innebærer at årsdøgntrafikken bør vere

over 2 500 – 3 000 køyretøy. Årsdøgntrafikk ned mot 1 500 køyretøy bør kunne aksepteras i spesielle tilfeller.

Flyplassar.

Ved inngangen til ein ny planperiode vil mange regionale flyplassar ha vore gjennom ei omfattande sikkerheitsoppgradering som sikkerheitsområde, lysanlegg og tårn. Avinor vurderar å søkje om utsett gjennomføring på einskilde lufthamner med bakgrunn i verksemndene sin økonomi. Sandane lufthamn er no opprusta til å stette nye tryggleikskrav.

Handsaming.

Fristen for å kome med innspel til fylkeskommunen er sett til 20. februar. Fylkeskommunen har så frist til 30. april. Ukastet til NTP med innspel vil så danne grunnlaget for ei Stortingsmelding som skal vere klar ved årsskiftet 2008/2009. Med bakgrunn i Stortingsmeldinga vil det så bli utarbeidd ein handlingsplan for stamvegnettet som skal vere ferdig våren 2009. Så vil fylkeskommunen (regionane) starte utarbeidning av ein plan for mellom anna dei øvrige riksvegane med handlingsprogram.

Vurdering:

Som nemnt ovanfor legg Forvaltningsreforma til grunn ei endring av "eigarskapet" til vegnettet. Det nye regionale vegnettet vil truleg vere samansett av dagens øvrige riksvegar og fylkesvegnettet, det siste kanskje med nokre unnatak. Ved denne høyringa om NTP er det svært viktig, i tillegg til stamvegnettet, og gje innspel til prioritering av tiltak på det nye regionale nettet.

Aktuelle spørsmål:

Stamvegnettet.

- Ønskjer kommunen ei omlegging i politikken ved at investeringar eller drift og vedlikehald vert prioritert høgare enn i dag?
- Er fordelinga av midlar mellom stamvegar og det øvrige riksvegnettet slik kommunen ønskjer det?
- Korleis bør investeringsramma fordelast mellom ulike typar prosjekt? Skal det satsast meir på store vegprosjekt eller på mindre investeringstiltak?
- Kva for strekningsvise investeringar ser kommunen som viktigast?
- Kva er dei viktigaste tiltaka på stamvegnettet for kommunen, enten i eller utanfor kommunen?

Det regionale vegnettet.

- Ønskjer kommunen ei omlegging i politikken ved at investeringar eller drift og vedlikehald vert prioritert høgare enn i dag?
- Korleis bør investeringsrammene fordelast mellom ulike typar prosjekt? Skal det satsast meir på store vegprosjekt eller på mindre investeringstiltak?
- Kva er prioritieringsrekkefølgja mellom tiltaka/prosjekta i kommunen?
- Kva for strekningsvise investeringar ser kommunen som viktigast?

Til forslaget om prioritering på stamvegnettet.

Det er svært tilfredsstillande å registrere at oppstart av E39 Kvivsvegen no nærmar seg og at dette vegstykket vil bli fullført i første periode 2010-2013.

Vedkomande E39 er det ikkje nemnt noko om ferjekaia på Anda. Det er av stor betydning at det kan innførast ½-times avgangar på ferjestrekninga Anda – Lote.

I sine tidlegare innspel til rammer for NTP har Statens vegvesen region aust og vest gjeve følgjande innspel når det gjeld rute 6 c Rv 15 Otta – Måløy:

Strekning:	Kostnad:	Prioritet:		
		1	2	3
Dønfoss – Strynefjellet	210 mill.kr.	210		
Strynefjellet - Stryn	1050 mill.kr.	950	100	
Stryn - Hjelle i Eid	940 mill.kr.	300	640	
Framlegg til NTP har desse rammene:		2010-2013	2014-2019	
- Rv 15 Strynefjellstunnelane	0	330		
- Mindre investeringstiltak	190	310		
Ramme + 20%				
- Rv 15 Strynefjellstunnelane	330	0		
- Mindre investeringstiltak	190	310		

Sett i høve til det store behovet for snarleg utbetring/opprustning er forslaget til rammer i NTP som no ligg føre skuffande lågt, og må aukast vesentleg. Det vert vist til uttale frå Stryn formannskap 31.01.07 – sak 12/07.

Utfordringa på Rv 15 er mellom anna stenginga av Strynefjellet på grunn av rasfare om vinteren. Her er også låge og smale tunnelar eit problem. Med bakgrunn i dette må framkomst og vinter-regularitet for næringstrafikken sikrast slik at Rv. 15 Strynefjellet får *heilråddrift*.

I Sogn og Fjordane står det elles att 2 svært dårlige parti: Rise bru – Stryn sentrum aust og Nor bru – Hjelle. Statens vegvesen region vest uttrykkjer utfordringane mellom anna slik: Desse 2 strekningane har så dårlig standard både når det gjeld vegbreidde, kurvatur og manglande gang- og sykkelveg, at dei står fram som flaskehalsar i høve til effektiv transport. Vegbreidda på Rise bru – Stryn aust er nede i 5 meter. Denne strekninga har ein så dårlig standard at ekstraordinære vedlikehaldstiltak kan vere aktuelle dersom ikkje strekninga snart vert prioritert med investeringsmidlar.

Til forslaget om prioritering av ramme til øvrige riksvegar.

Utkastet til NTP representerer for Sogn og Fjordane om lag ei halvering av dagens ramme for øvrige riksvegar til 61 mill.kr. i gjennomsnitt per år inkl. midlar til mindre tiltak. I transportplan for Vestlandet peikar Vestlandsrådet på at det er svært viktig at rammene i NTP 2010 – 2019 i langt større grad må sikre oppgradering til brukbar standard på sidevegnettet på Vestlandet. Eit godt eksempel er Rv 60 og då spesielt parsellen Olden - Innvik. Når Kvivsvegen er ferdig kan ein rekne med at ein del av stamvegtrafikken frå denne vegen vil velje ferjefritt alternativ på Rv 60 om Stryn og Utvikfjellet. Dette vil forsterke dagens problem på denne strekninga der store deler har svært låg standard. Nemnast må og den store trøngen for oppgradering av parsellen Hornindal – Møre og Romsdal grense på same vegruta.

Rassikring.

Den føreslegne ramma til rassikring er alt for liten sett i høve til tiltak som er prioriterte og tiltak som står på vent.

Anna.

Med dei store behova både for investeringar og drift og vedlikehald, er det ikkje mogeleg å skissere ei anna fordeling mellom desse enn det som går fram av forslaget. Den samla ramma må aukast og då med fortrinn for investeringane.

Med dei rammene som er lagt til grunn, kan ein for Nordfjord sitt vedkomande heller ikkje sjå at det er grunnlag for å anna fordeling mellom typar prosjekt og mellom stamvegar og regionalt vegnett. Den samla ramma må aukast.

Nasjonale turistvegar m.m.

Gamle Strynefjellsvegen var mellom dei første nasjonale turistvegane som vart opna. Her meinar kommunen det er aktuelt å gjennomføre nye tiltak. Det er mellom anna gjort innspel til Statens vegvesen om dette, som gjeld utsiktspunkt ved Jøl bru. Andre tiltak kan og vere aktuelle. Ein sluttar seg og til vurderinga om at det er trong for forsking om reiseliv og transport. Vedkomande sykkelruter er det viktig at gamle vegsøyfer vert holdne opp for å unngå sykling i tunnel.

Fylkesvegar.

I følgje Forvaltningsreforma skal fylkesvegnettet bli ein del av det regionale vegnettet frå 2010. Så uklare som føresetnadane og rammene for dette er per. dato, er det vanskeleg å seie noko om desse vegane no. Vedkomande behov og prioritering vert det vist til formannskapet sitt vedtak av 28.10.05 – sak 199/05.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

I høve forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019 vil Stryn kommunestyre kome med slikt innspel:

1. I høve til målsettingane i planen, og dei store behova som er dokumenterte, er dei økonomiske rammene som ligg til grunn for planforslaget alt for små, og må aukast monaleg om dei mest presserande behova skal løysast innan rimeleg tid. Dette gjeld både for stamvegar og spesielt for øvrige riksvegar.
2. Om stamvegar.

Stryn kommunestyre er svært nøgde med at E39 Kvivsvegen no står fram for snarleg anleggsstart, og at denne viktige vegen vert fullført i første planperiode.

Vedkomande E39 vil Stryn kommunestyre elles be om at det vert sett av midlar til utbetring av ferjekaia ved Anda slik at det snarast kan innførast ½-times avgangar på ferjestrekninga Anda – Lote.

Stryn kommunestyre er ikkje nøgde med forslaget til løyvingar til Rv 15. Ramma må aukast vesentleg i sum og framprioritering i tid. Dette vert grunngjeve med:

- a) Utfordringa på Rv 15 er mellom anna stenging av Strynefjellet på grunn av rasfare om vinteren. Her er også låge og smale tunnelar eit problem. Med bakgrunn i dette må framkomst og vinter-regularitet for næringstrafikken sikrast slik at Rv. 15 Strynefjellet får *heilråddrift*. Ved ferdigstilling av Kvivsvegen vil Strynefjellet få endå større betydning for aust-vest trafikken i regionen.
- b) I Sogn og Fjordane står det elles att 2 svært därlege parti på Rv 15: Rise bru – Stryn sentrum aust og Nor bru – Hjelle. Desse 2 strekningane har så därleg standard både

når det gjeld vegbreidde, kurvatur og manglende gang- og sykkelveg, at dei står fram som flaskehalsar i høve til effektiv transport. Vegbreidda på Rise bru – Stryn aust er nede i 5 meter. Denne strekninga har ein så dårlig standard at ekstraordinære vedlikehaldstiltak kan vere aktuelle dersom ikkje strekninga snart vert prioritert med investeringsmidlar. Desse parsellane på Rv 15 må vere utbetra innan Kvivsvegen står ferdig.

3. Om øvrige riksvegar.

Også her krev Stryn kommunestyre at ramma må aukast vesentleg i løving og framprioritering i tid. Utbetring av Rv 60 Olden – Innvik, medrekna parsellet i Hildastranda, er overmoden. Manglende tiltak på denne vegstrekninga kan føre til store konsekvensar for dei vegfarande – og særlege for næringslivet - om ikkje noko vert gjort snart. Når Kvivsvegen er ferdig kan ein rekne med at ein del av stamvegtrafikken frå denne vegen vil velje ferjefritt alternativ på Rv 60 om Stryn og Utvikfjellet. Dette vil forsterke dagens problem på denne strekninga der store deler har svært låg standard. Utbetring av denne vegstrekninga må gjennomførast i første planperioden – 2010–2013. Det er også viktig at utbetring av Rv 60 gjennom Hornindal vert prioritert i planperioden.

4. Rassikring.

Stryn kommunestyre vil understreke det store behovet for rassikring av mange vegstrekningar i fylket. Skal dette tryggingsarbeidet kunne vidareførast og fullførast innan rimeleg tid, må den økonomiske ramma til dette aukast vesentleg i høve til det som er sett av i utkastet til NTP.

5. Flyplass.

Stryn kommunestyre vil understreke at eit tenleg flytilbod er naudsynt for eit distrikt der reisetid til Oslo og Bergen er lang etter landevegen. Det er viktig for næringslivet, næringsutvikling, tenestetilbod og busetting i Nordfjord av rutetilbode vert styrka med fleire avgangar og landingar.

6. Stryn kommunestyre sluttar seg elles til rådmannen sine vurderingar i saksutgreiinga.

Handsaming i Formannskapet 11.02.2008.

FO-012/08 Vedtak:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes tilrådd.

Handsaming i Kommunestyret 19.02.2008.

- Repr. Ingolv Folven (Sp) sette fram slikt tilleggsframlegg:

Nasjonale turistvegar m.m.

Skal gamle Strynefjellsvegen fungere som den turistvegen den er tenkt, må det kome fast dekke på den resterande strekninga frå Oppland grense og til Grotli. Stor trafikkmenge og mykje nedbør gjer at grusveg ikkje fungerar.

Fast dekke vil føre til at ein kan få tidlegare brøyting og opning av vegen frå aust. Dette er avgjerande for utviklinga av reiselivet i området, ikkje minst med tanke på utviklinga av tilbodet på Strynefjellet sommarski.

KS-004/08 Vedtak:

Formannskapet sitt framlegg med repr. Folven sitt tilleggsframlegg vart samrøystes vedteke.

Sign.


Harald Risnes
- sekretær -

Utskrift sendt til:

Statens Vegvesen, Region Vest, Askedalen 4, 6863 Leikanger
Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 Leikanger