

**Møteinnkalling**

<b>Utval:</b>	<b>Fylkeseldrerådet</b>
<b>Møtestad:</b>	Fylkesutvalsalen, Fylkeshuset Sandsli, Sandslihaugen 30
<b>Dato:</b>	28.01.2020
<b>Tid:</b>	10:00

**Program**

10.00-10.15: Opning

10.15-11.30 Orienteringar:

- Skyss - Serviceskyss og aldersvenleg transport
- Leiar Harald Ekroll informerer

11.30 - 12.15 Lunsj

12.15 - 14.30 Sakshandsaming

**Utdeling og tilgang - iPAD etter at sakshandsaminga er avslutta**

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Alle medlemer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome innan to dagar.

Innkallinga gjeld valde medlemer i fylkeseldrerådet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Harald Ekroll

leiar

## Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
	<b>Godkjenningssaker</b>		
GK 1/20	Godkjenning av innkalling og sakliste		
GK 2/20	Møteprotokoll frå møte i fylkeseldrerådet 25.11.2019	2020/1928	
	<b>Referatsaker</b>		
RS 1/20	Er ditt eldreråd engasjert som brukerrepresentant	2020/1928	
RS 2/20	Invitasjon Eldreråds kurs - 15. - 17. april 2020	2020/1928	
RS 3/20	Invitasjon til dialogmøte 24. januar 2020	2020/1928	
RS 4/20	Møte i koordineringsgruppa - regionalt støtteapparat Leve Heile Livet-reforma	2020/1928	
RS 5/20	Velferdsteknologiens muligheter! Tilbud om foredrag/kurs våren 2020	2020/1928	
RS 6/20	Fylkeseldrerådet - Uttale til budsjett 2020	2020/1928	
RS 7/20	Nye skredsikringslister for riks- og fylkesvegar pr. 17.12.2019	2020/1928	
	<b>Politiske saker</b>		
PS 1/20	Fastsetting av møteplan for fylkeseldrerådet 2020	2020/1928	
PS 2/20	Invitasjonar og tema for orienteringar i møter 2020	2020/1928	
PS 3/20	Fylkeseldrerådet - deltaking i KS sitt nettverk for aldersvennlege samfunn	2020/1928	
PS 4/20	Søknad om forskottering - gang- og sykkelveg Fv 60 Loen - Solvik/Rake	2020/1928	
PS 5/20	Byvekstavgift bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming	2020/1928	
PS 6/20	Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000	2020/1928	
PS 7/20	Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune	2020/1928	
PS 8/20	Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023	2020/1928	

## **Godkjenningssaker**

**GK 1/20 Godkjenning av innkalling og sakliste**

---

**Saknr:** 2020/1928-17  
**Saksbehandlar** Dagmar Reutz Hillestad  
**Dato:** 22.01.2020

---

Møteprotokoll frå møte i fylkeseldrerådet 25.11.2019

Møteprotokoll frå fylkeseldrerådet sitt rådsmøte 25.11.2019 følgjer vedlagt.

Vedlegg:

1. Møteprotokoll av 25.11.2019

**Utval:** Fylkeseldrerådet

**Møtestad:** Fylkesutvalssalen, 3. etasje, Fylkeshuset, Agnes Mowinckelsgate 5, Bergen

**Dato:** 25.11.2019

**Tidspunkt:** 09:30 – 13.50

**Følgjande faste medlemer møtte:**

Namn	Funksjon	Representerer
Kurt Johnny Hæggernæs	Medlem	Pp
Kristina Vaktskjold Hamre	Medlem	KrF
Gunvor Riim Opedal	Medlem	
Martin Monrad Reigstad	Medlem	
Kristoffer Skjolden	Medlem	
Kjellbjørg Dagny Lunde	Medlem	
Vigdis Ravnøy	Medlem	
Harald Kåre Ekroll	Medlem	
Berit Anita Knudtsen Larsen	Medlem	gjekk 13.25

**Følgjande medlemer hadde meldt forfall:**

Namn	Funksjon	Representerer
------	----------	---------------

**Følgjande varamedlemer møtte:**

Namn	Møtte for	Representerer
------	-----------	---------------

**Frå administrasjonen møtte:**

Namn	Stilling
Marielle Solheim	som møtesekretær
Dagmar Hillestad	som påtroppande møtesekretær

<b>Sakliste</b>	<b>Innhald</b>	<b>Arkiv-</b> <b>saknr</b>	<b>U.Off.</b>
<b>Utvals-</b> <b>saknr</b>			
	<b>Godkjenningssaker</b>		
GK 1/19	Godkjenning av innkalling og sakliste		
	<b>Referatsaker</b>		
RS 1/19	Reglement for folkevalde organ og delegering	2019/59	
RS 2/19	Folkevalde i Vestland - rettar og plikter	2019/59	
RS 3/19	Oppmoding om kontakt og samarbeid med KIS	2019/59	
	<b>Politiske saker</b>		
PS 1/19	Val av leiar og nestleiar	2019/59	
PS 2/19	Utnemning av representantar til regionalt støtteapparat for Leve heile livet-reforma	2019/59	
PS 3/19	Oppnemning av representantar til brukarutvalet ved Haraldsplass diakonale sykehus	2019/59	
PS 4/19	Forskingsprosjekt om aldersvennlege omgjevnadar - invitasjon til open dag	2019/59	
PS 5/19	Fastsetting av neste møtedato	2019/59	
PS 6/19	Invitasjonar til orienteringar i neste møte	2019/59	
PS 7/19	Framtidige saker for fylkeseldrerådet	2019/59	

# Godkjenningssaker

## GK 1/19 Godkjenning av innkalling og sakliste

### Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

Martin Monrad Reigstad vart samrøystes vald som møteleiar, fram til val av leiar for rådet er gjennomført.

Fylkeseldrerådet vedtok samrøystes å setje ny sak på saklista for møtet utan saksførelegg:

- PS 7/19 Framtidige saker for fylkeseldrerådet

**Vigdis Ravnøy** sette på vegne av fylkeseldrerådet fram følgjande protokollmerknad:

Fylkeseldrerådet må få utdelt naudsynt verky i form av iPad frå fylkeskommunen. Ein kan ikkje ha ei forfordeling av nokre folkevalde.

### **Vedtak**

Innkallinga og saklista vart godkjend med dei merknadane som er nemnd over.

### **Protokollmerknad frå eit samrøystes fylkeseldreråd**

Fylkeseldrerådet må få utdelt naudsynt verky i form av iPad frå fylkeskommunen. Ein kan ikkje ha ei forfordeling av nokre folkevalde.

## Referatsaker

### **RS 1/19 Reglement for folkevalde organ og delegering**

Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

RS 1/19 vart teke til orientering.

### **RS 2/19 Folkevalde i Vestland - rettar og plikter**

Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

RS 2/19 vart teke til orientering.

### **RS 3/19 Oppmoding om kontakt og samarbeid med KIS**

Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

RS 3/19 vart teke til orientering.



## Politiske saker

### PS 1/19 Val av leiar og nestleiar

#### Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

#### Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

**Harald Ekroll** sette på vegne av fylkeseldrerådet fram følgjande forslag:

«Leiar og nestleiar vert vald for heile valperioden.»

**Gunvor Riim Opedal** sette fram følgjande forslag (A):

«1. Vigdis Ravnøy vert vald som leiar  
2. Harald Ekroll vert vald som nestleiar.»

**Berit Anita Knudtsen Larsen** sette fram følgjande forslag:

«Harald Ekroll vert vald som leiar.»

**Gunvor Riim Opedal** sette fram følgjande forslag (B):

«Vigdis Ravnøy vert vald som nestleiar.»

#### Avrøysting

Ekroll sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Riim Opedal sitt forslag (A) punkt 1, fekk 4 røyster (Vaktskjold Hamre, Reigstad, Riim Opedal, Ravnøy) mot Knudtsen Larsen sitt forslag som fekk 5 røyster (Hæggernæs, Knudtsen Larsen, Skjolden, Lunde, Ekroll) og fall, saman med Riim Opedal sitt forslag punkt 2.

Riim Opedal sitt forslag (B) vart samrøystes vedteke.

#### Vedtak

Harald Ekroll vert vald som leiar for heile valperioden.

Vigdis Ravnøy vert vald som nestleiar for heile valperioden.

### PS 2/19 Utnemning av representantar til regionalt støtteapparat for Leve heile livet-reforma

#### Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding til kandidatar, men fylkesrådmannen tilrår at fylkeseldrerådet vel minst to representantar i det regionale støtteapparatet.

#### Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019

**Vigdis Ravnøy** sette fram følgjande forslag:

«Martin Monrad Reigstad og Gunvor Riim Opedal tek del i støtteapparatet for Leve heile livet-reforma.»

**Berit Anita Knudtsen Larsen** sette fram følgjande forslag:

«Berit Anita Knudtsen Larsen tek del i støtteapparatet for Leve heile livet-reforma.»

**Kristoffer Skjolden** sette fram følgjande forslag:

«Harald Ekroll tek del i støtteapparatet for Leve heile livet-reforma.»

**Harald Ekroll** sette på vegne av fylkeseldrerådet fram følgjande forslag:

«Alle dei framsette kandidatane, Reigstad, Riim Opedal, Knudtsen Larsen, og Ekroll, tek del i støtteapparatet for Leve heile livet-reforma, og får oppgåvene fordelt mellom seg.»

**Kjellbjørg Lunde** sette fram følgjande tilleggsforslag:

«Dersom vi vel fire representantar til støtteapparatet for Leve heile livet-reforma må leiar og nestleiar avgrense ressursbruken og fordele oppgåvene.»

### **Avøysting**

Det vart ikkje røysta over forslaga til Ravnøy, Knudtsen Larsen og Skjolden. Ekroll sitt forslag med Lunde sitt tilleggsforslag vart samrøystes vedteke.

### **Vedtak**

Reigstad, Riim Opedal, Knudtsen Larsen, og Ekroll tek del i støtteapparatet for Leve heile livet-reforma. Leiar og nestleiar avgrensar ressursbruken og fordeler oppgåvene.

## **PS 3/19 Oppnemning av representantar til brukarutvalet ved Haraldsplass diakonale sykehus**

### **Forslag til vedtak**

Saka vert lagt fram utan tilråding.

### **Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019**

**Kjellbjørg Lunde** sette fram følgjande forslag:

«Fylkeseldrerådet foreslår Gunda Falao Sparre som kandidat til brukarutvalet ved HDS».

**Berit Anita Knudtsen Larsen** sette fram følgjande forslag:

«Fylkeseldrerådet foreslår Berit Anita Knudtsen Larsen som kandidat til brukarutvalet ved HDS, i tillegg til Gunda Falao Sparre.»

### **Avøysting**

Lunde sitt forslag vart samrøystes vedteke.  
Knudtsen Larsen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

### **Vedtak**

Fylkeseldrerådet foreslår Gunda Falao Sparre og Berit Anita Knudtsen Larsen som kandidatar til brukarutvalet ved HDS

## **PS 4/19 Forskingsprosjekt om aldersvennlege omgjevningar - invitasjon til open dag**

### **Forslag til vedtak**

Saka vert lagt fram utan tilråding.

## **Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019**

**Harald Ekroll** sette fram følgjande forslag:

«Martin Monrad Reigstad stiller på open dag for forskingsprosjektet om aldersvennlege samfunn.»

### **Avrøysting**

Ekroll sitt forslag vart samrøystes vedteke.

### **Vedtak**

Martin Monrad Reigstad stiller på open dag for forskingsprosjektet om aldersvennelge samfunn.

## **PS 5/19 Fastsetting av neste møtedato**

### **Forslag til vedtak**

Fylkeseldrerådet vedtek at neste rådsmøte finn stad 28. januar 2020, og vel sjølv stad for møtet.

## **Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019**

**Harald Ekroll** sette fram følgjande tilleggsforslag:

«Val av møtestad vert handsama under PS 6/19.»

### **Avrøysting**

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.  
Ekroll sitt tilleggsforslag vart samrøystes vedteke.

### **Vedtak**

Fylkeseldrerådet vedtek at neste rådsmøte finn stad 28. januar 2020. Val av møtestad vert handsama under PS 6/19.

## **PS 6/19 Invitasjonar til orienteringar i neste møte**

### **Forslag til vedtak**

Saka vert lagt fram utan tilråding.

## **Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019**

**Harald Ekroll** sette på vegne av fylkeseldrerådet fram følgjande forslag (1):

«Samferdselsavdelinga, ev. med Skyss, vert invitert til neste rådsmøte for å orientere om serviceskyss og aldersvennleg transport: Kva er ståa på dette i Vestland, og kva tankar og planar har dei for dette? Gjennomgåande billettering og tilgjengeleggjering av informasjon kan også vere ein del av dette.»

**Harald Ekroll** sette fram følgjande tilleggsforslag (A):

«Neste møte finn stad i Leikanger.»

Etter informasjon om organisering av fylkeskommunen sette **Harald Ekroll** på vegne av fylkeseldrerådet fram nytt tilleggsforslag (B), som erstatning for tilleggsforslag (A):

«Neste møte finn stad i Bergen, Sandsli, med møtestart kl. 10.00.»

**Harald Ekroll** sette på vegne av fylkeseldrerådet fram følgjande forslag (2):

«I tillegg til samferdselsavdelinga vert fylkesrådmannen invitert til å orientere om budsjettet, med fokus på dei 100 millionane som skal sparast inn. Fylkeseldrerådet ynskjer også informasjon om rådet sitt budsjett.»

### **Avrøysting**

Ekroll sitt forslag (1) vart samrøystes vedteke.  
Ekroll sitt tilleggsforslag (A) vart samrøystes vedteke.  
Ekroll sitt tilleggsforslag (B) vart samrøystes vedteke.  
Ekroll sitt forslag (2) vart samrøystes vedteke.

### **Vedtak**

Samferdselsavdelinga, ev. med Skyss, vert invitert til neste rådsmøte for å orientere om serviceskyss og aldersvennleg transport: Kva er ståa på dette i Vestland, og kva tankar og planar har dei for dette? Gjennomgåande billettering og tilgjengeleggjering av informasjon kan også vere ein del av dette. I tillegg til samferdselsavdelinga vert fylkesrådmannen invitert til å orientere om budsjettet, med fokus på dei 100 millionane som skal sparast inn. Fylkeseldrerådet ynskjer også informasjon om rådet sitt budsjett. Neste møte finn stad i Bergen, Sandsli, med møtestart kl. 10.00.»

## **PS 7/19 Framtidige saker for fylkeseldrerådet**

### **Saksprotokoll i fylkeseldrerådet - 25.11.2019**

Saka vart lagt fram i møtet utan saksførelegg.

Det vart ikkje framsett formelle forslag, og det vart ikkje fatta vedtak i saken.

## **Referatsaker**

**RS 1/20 Er ditt eldreråd engasjert som brukerrepresentant**

Til eldrerådet i din kommune

07.01.2020

## Er ditt eldreråd engasjert som brukerrepresentant i kommunens arbeid med velferdsteknologi?

Innen 2020 skal alle kommuner i Norge ha startet arbeidet med å innføre velferdsteknologi som en del av det ordinære tjenestetilbudet. Velferdsteknologi er svært viktig for Eldres muligheter til trygghet, mestring og en aktiv hverdag. Velferdsteknologi redder liv.

Pensjonistforbundet er svært opptatt av at det kommunale velferdsteknologitilbudet skal involvere brukerrepresentanter i alle ledd. Både den delen av virksomheten som retter seg mot den enkelte bruker og i utviklingen, innføringen og driften av velferdsteknologi som en tjeneste.

Pensjonistforbundet ønsker derfor å få en tilbakemelding fra eldrerådet i din kommune, ved eldrerådets leder, om dere er involvert i kommunens arbeid med velferdsteknologi.

Kjenner dere til om det er andre brukere, organisasjoner eller velferdsteknologiambassadører som er involvert i arbeidet med velferdsteknologi i kommunen, vil vi også gjerne ha beskjed om det.

Svar kan sendes på epost til prosjektleder velferdsteknologi i Pensjonistforbundet, Tone Bye, [tone.bye@pensjonistforbundet.no](mailto:tone.bye@pensjonistforbundet.no) - med navn på brukerrepresentanten i deres kommune.

Dersom eldrerådet ikke har en brukerrepresentant som er involvert i kommunens arbeid med velferdsteknologi, vil vi gjerne vite hvorfor.

Med vennlig hilsen  
Tone Bye  
Prosjektleder  
Pensjonistforbundet

**Fra:** Politisk (Politisk@vlfk.no)

**Sendt:** 14.01.2020 14:10:03

**Til:** Dagmar Reutz Hillestad

**Kopi:**

**Emne:** VS: Til eldrerådet i din kommune

**Vedlegg:** Til eldrerådet i din kommune.docx

Til info

---

**Fra:** Vestland fylkeskommune

**Sendt:** tirsdag 14. januar 2020 12:03

**Til:** Politisk <Politisk@vlfk.no>

**Kopi:** Åge Avedal <Age.Avedal@vlfk.no>

**Emne:** VS: Til eldrerådet i din kommune

---

**Fra:** Postmottak Sentraladm <[Postmottak.Sentraladm@sfj.no](mailto:Postmottak.Sentraladm@sfj.no)>

**Sendt:** tirsdag 14. januar 2020 11:22

**Til:** Vestland fylkeskommune <[post@vlfk.no](mailto:post@vlfk.no)>

**Emne:** VS: Til eldrerådet i din kommune

---

**Fra:** Tone Bye <[Tone.Bye@pensjonistforbundet.no](mailto:Tone.Bye@pensjonistforbundet.no)>

**Sendt:** onsdag 8. januar 2020 08.25

**Til:** [sentralpost@ostfoldfk.no](mailto:sentralpost@ostfoldfk.no); [postmottak@halden.kommune.no](mailto:postmottak@halden.kommune.no); [post@moss.kommune.no](mailto:post@moss.kommune.no); [postmottak@sarpsborg.com](mailto:postmottak@sarpsborg.com); [postmottak@fredrikstad.kommune.no](mailto:postmottak@fredrikstad.kommune.no); [postmottak@hvaler.kommune.no](mailto:postmottak@hvaler.kommune.no); [post@aremark.kommune.no](mailto:post@aremark.kommune.no); [postmottak@romskog.kommune.no](mailto:postmottak@romskog.kommune.no); [postmottak@trogstad.kommune.no](mailto:postmottak@trogstad.kommune.no); [post@spydeberg.kommune.no](mailto:post@spydeberg.kommune.no); [postmottak@askim.kommune.no](mailto:postmottak@askim.kommune.no); [postmottak@eidsberg.kommune.no](mailto:postmottak@eidsberg.kommune.no); [postmottak@skiptvet.kommune.no](mailto:postmottak@skiptvet.kommune.no); [postmottak@skiptvet.kommune.no](mailto:postmottak@skiptvet.kommune.no); [postmottak@rakkestad.kommune.no](mailto:postmottak@rakkestad.kommune.no); [postmottak@rade.kommune.no](mailto:postmottak@rade.kommune.no); [postmottak@rygge.kommune.no](mailto:postmottak@rygge.kommune.no); [postmottak@valer-of.kommune.no](mailto:postmottak@valer-of.kommune.no); [post@hobol.kommune.no](mailto:post@hobol.kommune.no); Akershus fylkeskommune; [post@vestby.kommune.no](mailto:post@vestby.kommune.no); [postmottak@ski.kommune.no](mailto:postmottak@ski.kommune.no); [post@as.kommune.no](mailto:post@as.kommune.no); [postmottak@frogn.kommune.no](mailto:postmottak@frogn.kommune.no); [post@nesodden.kommune.no](mailto:post@nesodden.kommune.no); [postmottak@oppegard.kommune.no](mailto:postmottak@oppegard.kommune.no); [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no); [post@asker.kommune.no](mailto:post@asker.kommune.no); [postmottak@aurskog-holand.kommune.no](mailto:postmottak@aurskog-holand.kommune.no); [postmottak@sorum.kommune.no](mailto:postmottak@sorum.kommune.no); [postmottak@fet.kommune.no](mailto:postmottak@fet.kommune.no); [postmottak@ralingen.kommune.no](mailto:postmottak@ralingen.kommune.no); [postmottak@enebakk.kommune.no](mailto:postmottak@enebakk.kommune.no); [postmottak@lorenskog.kommune.no](mailto:postmottak@lorenskog.kommune.no); [skedsmo.kommune@skedsmo.kommune.no](mailto:skedsmo.kommune@skedsmo.kommune.no); [postmottak@nittedal.kommune.no](mailto:postmottak@nittedal.kommune.no); [postmottak@gjerdrum.kommune.no](mailto:postmottak@gjerdrum.kommune.no); [postmottak@ullensaker.kommune.no](mailto:postmottak@ullensaker.kommune.no); [postmottak@nes-ak.kommune.no](mailto:postmottak@nes-ak.kommune.no); [post@eidsvoll.kommune.no](mailto:post@eidsvoll.kommune.no); [postmottak@nannestad.kommune.no](mailto:postmottak@nannestad.kommune.no); [postmottak@hurdal.kommune.no](mailto:postmottak@hurdal.kommune.no); [postmottak@oslo.kommune.no](mailto:postmottak@oslo.kommune.no); Hedmark fylkeskommune; [postmottak@kongsvinger.kommune.no](mailto:postmottak@kongsvinger.kommune.no); [postmottak@hamar.kommune.no](mailto:postmottak@hamar.kommune.no); [postmottak@ringsaker.kommune.no](mailto:postmottak@ringsaker.kommune.no); [post@loten.kommune.no](mailto:post@loten.kommune.no); [post@stange.kommune.no](mailto:post@stange.kommune.no); [postmottak@nord-odal.kommune.no](mailto:postmottak@nord-odal.kommune.no); [postmottak@sor-odal.kommune.no](mailto:postmottak@sor-odal.kommune.no); [postmottak@eidskog.kommune.no](mailto:postmottak@eidskog.kommune.no); [post@grue.kommune.no](mailto:post@grue.kommune.no); [post@asnes.kommune.no](mailto:post@asnes.kommune.no); [postmottak@vaalerhe.kommune.no](mailto:postmottak@vaalerhe.kommune.no); [postmottak@elverum.kommune.no](mailto:postmottak@elverum.kommune.no); [postmottak@trysil.kommune.no](mailto:postmottak@trysil.kommune.no); [postmottak@amot.kommune.no](mailto:postmottak@amot.kommune.no); [postmottak@stor-elvdal.kommune.no](mailto:postmottak@stor-elvdal.kommune.no); [postmottak@rendalen.kommune.no](mailto:postmottak@rendalen.kommune.no); [postmottak@engerdal.kommune.no](mailto:postmottak@engerdal.kommune.no); [postmottak@tolga.kommune.no](mailto:postmottak@tolga.kommune.no); [postmottak@tynset.kommune.no](mailto:postmottak@tynset.kommune.no); [postmottak@alvdal.kommune.no](mailto:postmottak@alvdal.kommune.no); [postmottak@folldal.kommune.no](mailto:postmottak@folldal.kommune.no); [postmottak@os.kommune.no](mailto:postmottak@os.kommune.no); Oppland fylkeskommune; [postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no); [postmottak@gjovik.kommune.no](mailto:postmottak@gjovik.kommune.no); [postmottak@dovre.kommune.no](mailto:postmottak@dovre.kommune.no); [postmottak@lesja.kommune.no](mailto:postmottak@lesja.kommune.no); [post@skjaak.kommune.no](mailto:post@skjaak.kommune.no); [post@lom.kommune.no](mailto:post@lom.kommune.no); [postmottak@vaga.kommune.no](mailto:postmottak@vaga.kommune.no); [post@nord-fron.kommune.no](mailto:post@nord-fron.kommune.no); [postmottak@sel.kommune.no](mailto:postmottak@sel.kommune.no); [postmottak@sor-fron.kommune.no](mailto:postmottak@sor-fron.kommune.no); [post@ringebu.kommune.no](mailto:post@ringebu.kommune.no);

[postmottak@oyer.kommune.no](mailto:postmottak@oyer.kommune.no); [postmottak@gausdal.kommune.no](mailto:postmottak@gausdal.kommune.no); [postmottak@ostre-toten.kommune.no](mailto:postmottak@ostre-toten.kommune.no); [post@vestre-toten.kommune.no](mailto:post@vestre-toten.kommune.no); [postmottak@jevnaker.kommune.no](mailto:postmottak@jevnaker.kommune.no); [post@lunner.kommune.no](mailto:post@lunner.kommune.no); [postmottak@gran.kommune.no](mailto:postmottak@gran.kommune.no); [epost@sondre-land.kommune.no](mailto:epost@sondre-land.kommune.no); [postmottak@nordre-land.kommune.no](mailto:postmottak@nordre-land.kommune.no); [postmottak@sor-auerdal.kommune.no](mailto:postmottak@sor-auerdal.kommune.no); [postmottak@etnedal.kommune.no](mailto:postmottak@etnedal.kommune.no); [nak@nord-auerdal.kommune.no](mailto:nak@nord-auerdal.kommune.no); [post@vestre-slidre.kommune.no](mailto:post@vestre-slidre.kommune.no); [post@oystre-slidre.kommune.no](mailto:post@oystre-slidre.kommune.no); [post@vang.kommune.no](mailto:post@vang.kommune.no); Buskerud fylkeskommune; [kommunepost@drmk.no](mailto:kommunepost@drmk.no); [postmottak@kongsberg.kommune.no](mailto:postmottak@kongsberg.kommune.no); [postmottak@ringerike.kommune.no](mailto:postmottak@ringerike.kommune.no); [postmottak@hole.kommune.no](mailto:postmottak@hole.kommune.no); [postmottak@flaa.kommune.no](mailto:postmottak@flaa.kommune.no); [postmottak@nes-bu.kommune.no](mailto:postmottak@nes-bu.kommune.no); [postmottak@gol.kommune.no](mailto:postmottak@gol.kommune.no); [postmottak@hemsedal.kommune.no](mailto:postmottak@hemsedal.kommune.no); [postmottak@aal.kommune.no](mailto:postmottak@aal.kommune.no); [postmottak@hol.kommune.no](mailto:postmottak@hol.kommune.no); [post@sigdal.kommune.no](mailto:post@sigdal.kommune.no); [krodsherad.kommune@krodsherad.kommune.no](mailto:krodsherad.kommune@krodsherad.kommune.no); [post@modum.kommune.no](mailto:post@modum.kommune.no); [post@ovre-eiker.kommune.no](mailto:post@ovre-eiker.kommune.no); [post@nedre-eiker.kommune.no](mailto:post@nedre-eiker.kommune.no); [postmottak@lier.kommune.no](mailto:postmottak@lier.kommune.no); [postmottak@royken.kommune.no](mailto:postmottak@royken.kommune.no); [postmottak@hurum.kommune.no](mailto:postmottak@hurum.kommune.no); [postmottak@flesberg.kommune.no](mailto:postmottak@flesberg.kommune.no); [postmottak@rollag.kommune.no](mailto:postmottak@rollag.kommune.no); [postmottak@nore-og-uvdal.kommune.no](mailto:postmottak@nore-og-uvdal.kommune.no); Vestfold fylkeskommune; [postmottak@horten.kommune.no](mailto:postmottak@horten.kommune.no); [postmottak@holmestrand.kommune.no](mailto:postmottak@holmestrand.kommune.no); [postmottak@tonsberg.kommune.no](mailto:postmottak@tonsberg.kommune.no); [postmottak@sandefjord.kommune.no](mailto:postmottak@sandefjord.kommune.no); [post@larvik.kommune.no](mailto:post@larvik.kommune.no); [postmottak@svelvik.kommune.no](mailto:postmottak@svelvik.kommune.no); [postmottak@sande-ve.kommune.no](mailto:postmottak@sande-ve.kommune.no); [postmottak@hof.kommune.no](mailto:postmottak@hof.kommune.no); [postmottak@re.kommune.no](mailto:postmottak@re.kommune.no); [postmottak@andebu.kommune.no](mailto:postmottak@andebu.kommune.no); [postmottak@stokke.kommune.no](mailto:postmottak@stokke.kommune.no); [postmottak@notteroy.kommune.no](mailto:postmottak@notteroy.kommune.no); [post@tjome.kommune.no](mailto:post@tjome.kommune.no); [post@lardal.kommune.no](mailto:post@lardal.kommune.no); Telemark fylkeskommune; [postmottak@porsgrunn.kommune.no](mailto:postmottak@porsgrunn.kommune.no); [skien.postmottak@skien.kommune.no](mailto:skien.postmottak@skien.kommune.no); [postmottak@notodden.kommune.no](mailto:postmottak@notodden.kommune.no); [post@siljan.kommune.no](mailto:post@siljan.kommune.no); [postmottak@bamble.kommune.no](mailto:postmottak@bamble.kommune.no); [post@kragero.kommune.no](mailto:post@kragero.kommune.no); [postmottak@drangedal.kommune.no](mailto:postmottak@drangedal.kommune.no); [postmottak@nome.kommune.no](mailto:postmottak@nome.kommune.no); [postmottak@bo.kommune.no](mailto:postmottak@bo.kommune.no); [postmottak@sauherad.kommune.no](mailto:postmottak@sauherad.kommune.no); [postmottak@tinn.kommune.no](mailto:postmottak@tinn.kommune.no); [postmottak@hjartdal.kommune.no](mailto:postmottak@hjartdal.kommune.no); [post@seljord.kommune.no](mailto:post@seljord.kommune.no); [post@kviteseid.kommune.no](mailto:post@kviteseid.kommune.no); [info@nissedal.kommune.no](mailto:info@nissedal.kommune.no); [postmottak@fyresdal.kommune.no](mailto:postmottak@fyresdal.kommune.no); [postmottak@tokke.kommune.no](mailto:postmottak@tokke.kommune.no); [postmottak@vinje.kommune.no](mailto:postmottak@vinje.kommune.no); [postmottak@austagderfk.no](mailto:postmottak@austagderfk.no); [post@risor.kommune.no](mailto:post@risor.kommune.no); [postmottak@grimstad.kommune.no](mailto:postmottak@grimstad.kommune.no); [postmottak@arendal.kommune.no](mailto:postmottak@arendal.kommune.no); [post@gjerstad.kommune.no](mailto:post@gjerstad.kommune.no); [post@vegarshei.kommune.no](mailto:post@vegarshei.kommune.no); [postmottak@tvedestrand.kommune.no](mailto:postmottak@tvedestrand.kommune.no); [post@froland.kommune.no](mailto:post@froland.kommune.no); [postmottak@lillesand.kommune.no](mailto:postmottak@lillesand.kommune.no); [postmottak@birkenes.kommune.no](mailto:postmottak@birkenes.kommune.no); [post@amli.kommune.no](mailto:post@amli.kommune.no); [postmottak@iveland.kommune.no](mailto:postmottak@iveland.kommune.no); [post@e-h.kommune.no](mailto:post@e-h.kommune.no); [post@bygland.kommune.no](mailto:post@bygland.kommune.no); [post@valle.kommune.no](mailto:post@valle.kommune.no); [postmottak@bykle.kommune.no](mailto:postmottak@bykle.kommune.no); Vest-Agder fylkeskommune; [postmottak@kristiansand.kommune.no](mailto:postmottak@kristiansand.kommune.no); [fellespost@mandal.kommune.no](mailto:fellespost@mandal.kommune.no); [post@farsund.kommune.no](mailto:post@farsund.kommune.no); [post@flekkefjord.kommune.no](mailto:post@flekkefjord.kommune.no); [epost@vennesla.kommune.no](mailto:epost@vennesla.kommune.no); [postmottak@songdalen.kommune.no](mailto:postmottak@songdalen.kommune.no); [postmottak@sogne.kommune.no](mailto:postmottak@sogne.kommune.no); [service@marnardal.kommune.no](mailto:service@marnardal.kommune.no); [post@aseral.kommune.no](mailto:post@aseral.kommune.no); [info@audnedal.kommune.no](mailto:info@audnedal.kommune.no); [postmottak@lindesnes.kommune.no](mailto:postmottak@lindesnes.kommune.no); [post@lyngdal.kommune.no](mailto:post@lyngdal.kommune.no); [postmottak@haegebostad.kommune.no](mailto:postmottak@haegebostad.kommune.no); [post@kvinesdal.kommune.no](mailto:post@kvinesdal.kommune.no); [post@sirdal.kommune.no](mailto:post@sirdal.kommune.no); [post@eigersund.kommune.no](mailto:post@eigersund.kommune.no); [postmottak@sandnes.kommune.no](mailto:postmottak@sandnes.kommune.no); [postmottak@stavanger.kommune.no](mailto:postmottak@stavanger.kommune.no); [postmottak@haugesund.kommune.no](mailto:postmottak@haugesund.kommune.no); [postmottak@sokndal.kommune.no](mailto:postmottak@sokndal.kommune.no); [postmottak@lund.kommune.no](mailto:postmottak@lund.kommune.no); [postmottak@bjerkreim.kommune.no](mailto:postmottak@bjerkreim.kommune.no); [post@ha.kommune.no](mailto:post@ha.kommune.no); [postmottak@klepp.kommune.no](mailto:postmottak@klepp.kommune.no); [post@time.kommune.no](mailto:post@time.kommune.no); [postmottak@gjesdal.kommune.no](mailto:postmottak@gjesdal.kommune.no); [epost@sola.kommune.no](mailto:epost@sola.kommune.no); [post@randaberg.kommune.no](mailto:post@randaberg.kommune.no); [post@forsand.kommune.no](mailto:post@forsand.kommune.no); [postmottak@strand.kommune.no](mailto:postmottak@strand.kommune.no); [postmottak@hjelmeland.kommune.no](mailto:postmottak@hjelmeland.kommune.no); [postmottak@suldal.kommune.no](mailto:postmottak@suldal.kommune.no); [post@sauda.kommune.no](mailto:post@sauda.kommune.no); [post@finnoy.kommune.no](mailto:post@finnoy.kommune.no); [post@rennesoy.kommune.no](mailto:post@rennesoy.kommune.no); [post@kvitsoy.kommune.no](mailto:post@kvitsoy.kommune.no); [post@bokn.kommune.no](mailto:post@bokn.kommune.no); [post@tysver.kommune.no](mailto:post@tysver.kommune.no); [post@karmoy.kommune.no](mailto:post@karmoy.kommune.no); [post@utsira.kommune.no](mailto:post@utsira.kommune.no); [postmottak@vindafjord.kommune.no](mailto:postmottak@vindafjord.kommune.no); [hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no); [postmottak@bergen.kommune.no](mailto:postmottak@bergen.kommune.no); [post@etne.kommune.no](mailto:post@etne.kommune.no); [postmottak@sveio.kommune.no](mailto:postmottak@sveio.kommune.no); [postmottak@bomlo.kommune.no](mailto:postmottak@bomlo.kommune.no); [post@stord.kommune.no](mailto:post@stord.kommune.no); [fitjar@fitjar.kommune.no](mailto:fitjar@fitjar.kommune.no); [fsk@tysnes.kommune.no](mailto:fsk@tysnes.kommune.no); [post@kvinnherad.kommune.no](mailto:post@kvinnherad.kommune.no); [post@jondal.kommune.no](mailto:post@jondal.kommune.no); [epost@odda.kommune.no](mailto:epost@odda.kommune.no); [postmottak@ullensvang.herad.no](mailto:postmottak@ullensvang.herad.no); [postmottak@eidfjord.kommune.no](mailto:postmottak@eidfjord.kommune.no); [post@ulvik.kommune.no](mailto:post@ulvik.kommune.no); [postmottak@granvin.kommune.no](mailto:postmottak@granvin.kommune.no); [postmottak@voss.kommune.no](mailto:postmottak@voss.kommune.no); [postkasse@fusa.kommune.no](mailto:postkasse@fusa.kommune.no); [postmottak@samnanger.kommune.no](mailto:postmottak@samnanger.kommune.no); [postmottak@os-ho.kommune.no](mailto:postmottak@os-ho.kommune.no); [postmottak@austevoll.kommune.no](mailto:postmottak@austevoll.kommune.no); [postmottak@sund.kommune.no](mailto:postmottak@sund.kommune.no); [postmottak@fjell.kommune.no](mailto:postmottak@fjell.kommune.no); [postmottak@askoy.kommune.no](mailto:postmottak@askoy.kommune.no); [post@vaksdal.kommune.no](mailto:post@vaksdal.kommune.no); [postmottak@modalen.kommune.no](mailto:postmottak@modalen.kommune.no); [post@osteroy.kommune.no](mailto:post@osteroy.kommune.no); [postmottak@meland.kommune.no](mailto:postmottak@meland.kommune.no); [postmottak@oygarden.kommune.no](mailto:postmottak@oygarden.kommune.no); [postmottak@radoy.kommune.no](mailto:postmottak@radoy.kommune.no); [postmottak@lindas.kommune.no](mailto:postmottak@lindas.kommune.no); [post@austrheim.kommune.no](mailto:post@austrheim.kommune.no); [postmottak@fedje.kommune.no](mailto:postmottak@fedje.kommune.no); [post@masfjorden.kommune.no](mailto:post@masfjorden.kommune.no); Postmottak Sentraladm; Flora kommune; Gulen kommune; Solund kommune; Hyllestad kommune; Høyanger kommune; Postmottak Vik kommune (sfj kontakt); [postmottak@balestrand.kommune.no](mailto:postmottak@balestrand.kommune.no); [postmottak@leikanger.kommune.no](mailto:postmottak@leikanger.kommune.no); Sogndal kommune; Aurland kommune; Lærdal kommune; Årdal kommune; Luster kommune; Askvoll kommune; [post@fjaler.kommune.no](mailto:post@fjaler.kommune.no); Gaular kommune; Jølster kommune; Førde kommune; Naustdal kommune; Bremanger



kommune; Vågsøy kommune; Selje kommune; Eid kommune; [post@hornindal.kommune.no](mailto:post@hornindal.kommune.no); Gloppen kommune; Stryn kommune; Møre og Romsdal fylkeskommune; [postmottak@molde.kommune.no](mailto:postmottak@molde.kommune.no); [postmottak@alesund.kommune.no](mailto:postmottak@alesund.kommune.no); [postmottak@kristiansund.kommune.no](mailto:postmottak@kristiansund.kommune.no); [postmottak@vanylven.kommune.no](mailto:postmottak@vanylven.kommune.no); [sande.kommune@sande-mr.kommune.no](mailto:sande.kommune@sande-mr.kommune.no); [postmottak@heroy.kommune.no](mailto:postmottak@heroy.kommune.no); [postmottak@ulstein.kommune.no](mailto:postmottak@ulstein.kommune.no); [postmottak@hareid.kommune.no](mailto:postmottak@hareid.kommune.no); [postmottak@volda.kommune.no](mailto:postmottak@volda.kommune.no); [postmottak@orsta.kommune.no](mailto:postmottak@orsta.kommune.no); [post@orskog.kommune.no](mailto:post@orskog.kommune.no); [post@norddal.kommune.no](mailto:post@norddal.kommune.no); [post@stranda.kommune.no](mailto:post@stranda.kommune.no); [postmottak@stordal.kommune.no](mailto:postmottak@stordal.kommune.no); [postmottak@sykkylven.kommune.no](mailto:postmottak@sykkylven.kommune.no); [postmottak@skodje.kommune.no](mailto:postmottak@skodje.kommune.no); [post@sula.kommune.no](mailto:post@sula.kommune.no); [post@giske.kommune.no](mailto:post@giske.kommune.no); [postmottak@haram.kommune.no](mailto:postmottak@haram.kommune.no); [postmottak@vestnes.kommune.no](mailto:postmottak@vestnes.kommune.no); [post@rauma.kommune.no](mailto:post@rauma.kommune.no); [postmottak@nesset.kommune.no](mailto:postmottak@nesset.kommune.no); [postmottak@midsund.kommune.no](mailto:postmottak@midsund.kommune.no); [post@sandoy.kommune.no](mailto:post@sandoy.kommune.no); [post@aukra.kommune.no](mailto:post@aukra.kommune.no); [postmottak@frana.kommune.no](mailto:postmottak@frana.kommune.no); [postmottak@eide.kommune.no](mailto:postmottak@eide.kommune.no); [post@averoy.kommune.no](mailto:post@averoy.kommune.no); [post@gjemnes.kommune.no](mailto:post@gjemnes.kommune.no); [postmottak@tingvoll.kommune.no](mailto:postmottak@tingvoll.kommune.no); [post@sunndal.kommune.no](mailto:post@sunndal.kommune.no); [post@surnadal.kommune.no](mailto:post@surnadal.kommune.no); [post@rindal.kommune.no](mailto:post@rindal.kommune.no); [post@halsa.kommune.no](mailto:post@halsa.kommune.no); [postmottak@smola.kommune.no](mailto:postmottak@smola.kommune.no); [postmottak@aure.kommune.no](mailto:postmottak@aure.kommune.no); Sør - Trøndelag fylkeskommune; [postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:postmottak@trondheim.kommune.no); [postmottak@hemne.kommune.no](mailto:postmottak@hemne.kommune.no); [postmottak@snillfjord.kommune.no](mailto:postmottak@snillfjord.kommune.no); [postmottak@hitra.kommune.no](mailto:postmottak@hitra.kommune.no); [postmottak@froya.kommune.no](mailto:postmottak@froya.kommune.no); [postmottak@orland.kommune.no](mailto:postmottak@orland.kommune.no); [postmottak@agdenes.kommune.no](mailto:postmottak@agdenes.kommune.no); [postmottak@rissa.kommune.no](mailto:postmottak@rissa.kommune.no); [postmottak@bjugn.kommune.no](mailto:postmottak@bjugn.kommune.no); [postmottak@afjord.kommune.no](mailto:postmottak@afjord.kommune.no); [post@roan.kommune.no](mailto:post@roan.kommune.no); [postmottak@osen.kommune.no](mailto:postmottak@osen.kommune.no); [post@oppdal.kommune.no](mailto:post@oppdal.kommune.no); [postmottak@rennebu.kommune.no](mailto:postmottak@rennebu.kommune.no); [postmottak@meldal.kommune.no](mailto:postmottak@meldal.kommune.no); [postmottak@orkdal.kommune.no](mailto:postmottak@orkdal.kommune.no); [postmottak@roros.kommune.no](mailto:postmottak@roros.kommune.no); [epost@holtalen.kommune.no](mailto:epost@holtalen.kommune.no); [postmottak@midtre-gauldal.kommune.no](mailto:postmottak@midtre-gauldal.kommune.no); [postmottak@melhus.kommune.no](mailto:postmottak@melhus.kommune.no); [postmottak@skaun.kommune.no](mailto:postmottak@skaun.kommune.no); [postmottak@klabu.kommune.no](mailto:postmottak@klabu.kommune.no); [postmottak@malvik.kommune.no](mailto:postmottak@malvik.kommune.no); [postmottak@selbu.kommune.no](mailto:postmottak@selbu.kommune.no); [postmottak@tydal.kommune.no](mailto:postmottak@tydal.kommune.no); Nord - Trøndelag fylkeskommune; [postmottak@steinkjer.kommune.no](mailto:postmottak@steinkjer.kommune.no); [postmottak@namsos.kommune.no](mailto:postmottak@namsos.kommune.no); [postmottak@meraker.kommune.no](mailto:postmottak@meraker.kommune.no); [postmottak@stjordan.kommune.no](mailto:postmottak@stjordan.kommune.no); [postmottak@frosta.kommune.no](mailto:postmottak@frosta.kommune.no); [post@leksvik.kommune.no](mailto:post@leksvik.kommune.no); [postmottak@levanger.kommune.no](mailto:postmottak@levanger.kommune.no); [postmottak@verdal.kommune.no](mailto:postmottak@verdal.kommune.no); [postkasse@verran.kommune.no](mailto:postkasse@verran.kommune.no); [postmottak@namdalseid.kommune.no](mailto:postmottak@namdalseid.kommune.no); [postmottak@snasa.kommune.no](mailto:postmottak@snasa.kommune.no); [postmottak@lierne.kommune.no](mailto:postmottak@lierne.kommune.no); [postmottak@royrvik.kommune.no](mailto:postmottak@royrvik.kommune.no); [postmottak@namsskogan.kommune.no](mailto:postmottak@namsskogan.kommune.no); [postmottak@grong.kommune.no](mailto:postmottak@grong.kommune.no); [postmottak@hoylandet.kommune.no](mailto:postmottak@hoylandet.kommune.no); [postmottak@overhalla.kommune.no](mailto:postmottak@overhalla.kommune.no); [postmottak@fosnes.kommune.no](mailto:postmottak@fosnes.kommune.no); [postmottak@flatanger.kommune.no](mailto:postmottak@flatanger.kommune.no); [vikna@vikna.kommune.no](mailto:vikna@vikna.kommune.no); [postmottak@naroy.kommune.no](mailto:postmottak@naroy.kommune.no); [post@leka.kommune.no](mailto:post@leka.kommune.no); [postmottak@inderoy.kommune.no](mailto:postmottak@inderoy.kommune.no); Nordland fylkeskommune; [postmottak@bodo.kommune.no](mailto:postmottak@bodo.kommune.no); [postmottak@narvik.kommune.no](mailto:postmottak@narvik.kommune.no); [postmottak@bindal.kommune.no](mailto:postmottak@bindal.kommune.no); [post@somna.kommune.no](mailto:post@somna.kommune.no); [postmottak@brønnøy.kommune.no](mailto:postmottak@brønnøy.kommune.no); [postkasse@vega.kommune.no](mailto:postkasse@vega.kommune.no); [post@vevelstad.kommune.no](mailto:post@vevelstad.kommune.no); [post@heroy-no.kommune.no](mailto:post@heroy-no.kommune.no); [post@alstahaug.kommune.no](mailto:post@alstahaug.kommune.no); [postmottak@leirfjord.kommune.no](mailto:postmottak@leirfjord.kommune.no); [post@vefsn.kommune.no](mailto:post@vefsn.kommune.no); [post@grane.kommune.no](mailto:post@grane.kommune.no); [post@hattfjelldal.kommune.no](mailto:post@hattfjelldal.kommune.no); [post@onna.kommune.no](mailto:post@onna.kommune.no); [postmottak@nesna.kommune.no](mailto:postmottak@nesna.kommune.no); [postmottak@hemnes.kommune.no](mailto:postmottak@hemnes.kommune.no); [postmottak@rana.kommune.no](mailto:postmottak@rana.kommune.no); [postmottak@luroy.kommune.no](mailto:postmottak@luroy.kommune.no); [post@trana.kommune.no](mailto:post@trana.kommune.no); [postmottak@rodoy.kommune.no](mailto:postmottak@rodoy.kommune.no); [postmottak@meloy.kommune.no](mailto:postmottak@meloy.kommune.no); [postmottak@gildeskal.kommune.no](mailto:postmottak@gildeskal.kommune.no); [post@beiarn.kommune.no](mailto:post@beiarn.kommune.no); [postmottak@saltdal.kommune.no](mailto:postmottak@saltdal.kommune.no); [postmottak@fauske.kommune.no](mailto:postmottak@fauske.kommune.no); [post@sorfold.kommune.no](mailto:post@sorfold.kommune.no); [postmottak@steigen.kommune.no](mailto:postmottak@steigen.kommune.no); [postmottak@hamaroy.kommune.no](mailto:postmottak@hamaroy.kommune.no); [postmottak@tysfjord.kommune.no](mailto:postmottak@tysfjord.kommune.no); [postmottak@lodingen.kommune.no](mailto:postmottak@lodingen.kommune.no); [post@tjeldsund.kommune.no](mailto:post@tjeldsund.kommune.no); [postmottak@evenes.kommune.no](mailto:postmottak@evenes.kommune.no); [post@ballangen.kommune.no](mailto:post@ballangen.kommune.no); [postkasse@rost.kommune.no](mailto:postkasse@rost.kommune.no); [postmottak@varoy.kommune.no](mailto:postmottak@varoy.kommune.no); [postmottak@flakstad.kommune.no](mailto:postmottak@flakstad.kommune.no); [postmottak@vestvagoy.kommune.no](mailto:postmottak@vestvagoy.kommune.no); [postmottak@vagan.kommune.no](mailto:postmottak@vagan.kommune.no); [postmottak@hadsel.kommune.no](mailto:postmottak@hadsel.kommune.no); [post@boe.kommune.no](mailto:post@boe.kommune.no); [postmottak@oksnes.kommune.no](mailto:postmottak@oksnes.kommune.no); [postmottak@sortland.kommune.no](mailto:postmottak@sortland.kommune.no); [postmottak@andoy.kommune.no](mailto:postmottak@andoy.kommune.no); [postmottak@moskenes.kommune.no](mailto:postmottak@moskenes.kommune.no); [postmottak@tromsfylke.no](mailto:postmottak@tromsfylke.no); [postmottak@tromso.kommune.no](mailto:postmottak@tromso.kommune.no); [postmottak@harstad.kommune.no](mailto:postmottak@harstad.kommune.no); [postmottak@kvafjord.kommune.no](mailto:postmottak@kvafjord.kommune.no); [post@skanland.kommune.no](mailto:post@skanland.kommune.no); [postmottak@ibestad.kommune.no](mailto:postmottak@ibestad.kommune.no); [postmottak@gratangen.kommune.no](mailto:postmottak@gratangen.kommune.no); [post@lavangen.kommune.no](mailto:post@lavangen.kommune.no); [postmottak@bardu.kommune.no](mailto:postmottak@bardu.kommune.no); [postmottak@salangen.kommune.no](mailto:postmottak@salangen.kommune.no); [postmottak@malselv.kommune.no](mailto:postmottak@malselv.kommune.no); [postmottak@sorreisa.kommune.no](mailto:postmottak@sorreisa.kommune.no); [postmottak@dyroy.kommune.no](mailto:postmottak@dyroy.kommune.no); [postmottak@tranoy.kommune.no](mailto:postmottak@tranoy.kommune.no); [postmottak@torsken.kommune.no](mailto:postmottak@torsken.kommune.no); [postmottak@berg.kommune.no](mailto:postmottak@berg.kommune.no); [postmottak@lenvik.kommune.no](mailto:postmottak@lenvik.kommune.no); [postmottak@balsfjord.kommune.no](mailto:postmottak@balsfjord.kommune.no); [postmottak@karlsoy.kommune.no](mailto:postmottak@karlsoy.kommune.no); [post@lyngen.kommune.no](mailto:post@lyngen.kommune.no); [post@storfjord.kommune.no](mailto:post@storfjord.kommune.no); [post@kafjord.kommune.no](mailto:post@kafjord.kommune.no); [post@skjervoy.kommune.no](mailto:post@skjervoy.kommune.no); [postmottak@nordreisa.kommune.no](mailto:postmottak@nordreisa.kommune.no); [postmottak@kvanangen.kommune.no](mailto:postmottak@kvanangen.kommune.no); Finnmark fylkeskommune; [postmottak@vadsø.kommune.no](mailto:postmottak@vadsø.kommune.no); [postmottak@hammerfest.kommune.no](mailto:postmottak@hammerfest.kommune.no); [e-post@kautokeino.kommune.no](mailto:e-post@kautokeino.kommune.no); [postmottak@alta.kommune.no](mailto:postmottak@alta.kommune.no); [postmottak@loppa.kommune.no](mailto:postmottak@loppa.kommune.no); [post@hasvik.kommune.no](mailto:post@hasvik.kommune.no); [servicekontoret@kvalsund.kommune.no](mailto:servicekontoret@kvalsund.kommune.no); [postmottak@masoy.kommune.no](mailto:postmottak@masoy.kommune.no); [postmottak@nordkapp.kommune.no](mailto:postmottak@nordkapp.kommune.no); [postmottak@porsanger.kommune.no](mailto:postmottak@porsanger.kommune.no);

[postmottak@karasjok.kommune.no](mailto:postmottak@karasjok.kommune.no); [postmottak@lebesby.kommune.no](mailto:postmottak@lebesby.kommune.no); [postmottak@gamvik.kommune.no](mailto:postmottak@gamvik.kommune.no);  
[postmottak@berlevag.kommune.no](mailto:postmottak@berlevag.kommune.no); [postmottak@tana.kommune.no](mailto:postmottak@tana.kommune.no); [postmottak@nesseby.kommune.no](mailto:postmottak@nesseby.kommune.no);  
[postmottak@batsfjord.kommune.no](mailto:postmottak@batsfjord.kommune.no); [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no); [postmottak@lokalstyre.no](mailto:postmottak@lokalstyre.no)

**Emne:** Til eldrerådet i din kommune

Til leder av eldrerådet

Innen 2020 skal alle kommuner i Norge ha startet arbeidet med å innføre velferdsteknologi som en del av det ordinære tjenestetilbudet. Pensjonistforbundet er svært opptatt av at det kommunale velferdsteknologitilbudet skal involvere brukerrepresentanter i alle ledd. Pensjonistforbundet ønsker derfor å få en tilbakemelding fra eldrerådet i din kommune, ved eldrerådets leder, om dere er involvert i kommunens arbeid med velferdsteknologi. Se vedlagt brev.

Med vennlig hilsen

Tone Bye

Prosjektleder  
Pensjonistforbundet

**Fra:** Vestland fylkeskommune (post@vlfk.no)

**Sendt:** 15.01.2020 18:26:56

**Til:** Politisk; Dagmar Reutz Hillestad

**Kopi:**

**Emne:** VS: Invitasjon Eldreråds kurs - VIDERESENDES til Eldrerådets leder og sekretær - TAKK

**Vedlegg:** DM\_Eldreråds kurs-2020.pdf

---

**Fra:** Bente Simonsen <bente@nestorutvikling.no>

**Sendt:** onsdag 15. januar 2020 14:17

**Til:** Bente Simonsen <bente@nestorutvikling.no>

**Emne:** Invitasjon Eldreråds kurs - VIDERESENDES til Eldrerådets leder og sekretær - TAKK

**Til Eldrerådets leder / sekretær!**

## Påminnelse: Invitasjon til Eldreråds kurs 15.-17. april 2020

jfr vedlagte invitasjon / eller se programmet på vår nettside <https://www.nestorkurs.com/eldreradskurs>

Kursstedet Nestor har drevet omfattende kursvirksomhet i 40 år, tidligere mest kjent som Norsk Pensjonistskole! Vi holder til i sjarmerende Melsomvik, Vestfold fylke, mellom byene Tønsberg og Sandefjord. Nær Stokke jernbanestasjon, Torp flyplass Sandefjord med gode Widerøe-forbindelser rundt om i Norge samt nær E18!

Det er begrensa antall plasser, så først til mølla...

Legg merke til den svært gunstige prisen – kr 1.450,- for 3 dagers kurs inkl. kost og losji. Dagdeltakere – noe lavere pris jfr programmet!

VELKOMMEN til 3 fullspekka dager med masse nyttig program for deg som sitter i Eldreråd!

Du kan melde deg på via vår nettside, det er en «bestillings-knapp» nederst på programmet på nettsiden <https://www.nestorkurs.com/eldreradskurs> eller sende oss påmelding på mail til [post@nestorutvikling.no](mailto:post@nestorutvikling.no) – fint om du påfører fakturaadresse!

Ring oss på 33 33 55 00 hvis det er noe du lurer på!

HVIS DU ALLEREDE HAR MELDT PÅ DELTAKERE FRA DITT ELDRERÅD, SÅ VENNLIGST SE BORT I FRA DENNE PÅMINNELSEN 😊





**ELDRERÅD**

*Eldrerådets rolle og funksjon!*

Med vennlig hilsen

**Bente Simonsen**

Bente Simonsen

Kurskoordinator

[bente@nestorutvikling.no](mailto:bente@nestorutvikling.no)

Sentralbord: 33 33 55 00

<https://www.nestorkurs.com/>

<https://www.facebook.com/nestorutvikling/>

  
- et unikt kurssted!



nestor  
- et unikt kurssted!

# Eldrerådskurs

Melsomvik 15. - 17. april 2020



«ET ALDERSVENNLIG SAMFUNN»  
**MØT TRUDE DREVLAND**  
- leder av Rådet for et aldersvennlig Norge -

Foto: Vi over 60, Silje Katrine Robinson

## ELDRERÅD

» *Eldrerådets rolle og funksjon!*

### **BLI HØRT! Og ikke minst høst fruktene av erfaringsutveksling med andre!**

Hva driver eldreråd med? Hvordan fremme de viktige sakene? Hvordan bli hørt? Hva vil det si å lede et eldreråd og hvordan bli en god eldrerådsrepresentant? Hva slags saker må eldreråd i dag ta stilling til! Vi tar for oss eksempler på viktige saker som eldrerådene i dag må ta stilling til og jobbe med. I denne prosessen har vi med oss sentrale ressurspersoner og gode foredragsholdere. Kurset har stor praktisk nytteverdi!

**Faglig ansvarlig er Per-Eivind Johansen**, tidligere fylkesordfører i Vestfold fylkeskommune.

For mer info eller påmelding: [Klikk her](#)

eller ring Bente på tlf 33 33 55 00 • e-post: [post@nestorutvikling.no](mailto:post@nestorutvikling.no)

KURS  
OPPHOLD,  
FELLESSKAP OG  
GOD MAT TIL  
EN **GOD**  
**PRIS!**



Vestland  
fylkeskommune

# Invitasjon

## Vegen mot 2030: Bli med på å sette retning for Vestland

Fylkesordfører Jon Askeland og fylkesvaraordfører Natalia Golis vil ha deg med på å sette retninga for det nye fylket, og inviterer til dialogmøte.

Vestland er eit fylke for framtida, og no er vi endeleg i gang! Saman skal vi gjere Vestland til det beste fylket å bu, jobbe, studere og leve eit godt liv i. Korleis kan vi bruke ressursane, kompetansen og alle dei gode ideane som finst her på best mogleg vis?

Vi inviterer til dialog om dei framifrå løysingane for å skape eit framifrå fylke. Til vårt første møte i det flunkande nye Vestland inviterer vi ungdom, næringsaktørar, kommunar og tydelege stemmar frå heile regionen vår til dialog. Og vi vil ha deg med!

### Hovudtema i møtet blir:

- Kompetanse for framtida
- Næringsutvikling
- Visjonar for Vestland

Her sjåast vi: Amalie Skram vgs., Bergen

Her er dato og tidspunkt: fredag 24. januar kl. 11.00–15.30

Her melder du deg på: <https://sfj.pameldingssystem.no/vestland-fylkeskommune>

Detaljert program kjem i byrjinga av januar

Set av dagen – vi gler oss!

Jon Askeland  
Fylkesordfører Vestland

Natalia Golis  
Fylkesvaraordfører Vestland

**Fra:** Wangen, Anne Eli

**Sendt:** onsdag 11. desember 2019 kl. 16:27

**Til:** Astrid Toft; Frode Kyrkjebø; Leni Klakegg; Tone Elin Mekki; Marta Strandos; harald.ekroll@enivest.net; annette.eri.norevik@forde.kommune.no; Sunnevåg, Kari; Kristensen, Bodil Berg; Håland, Astrid; Wangen, Anne Eli; Erichsen, Ingunn Elise W.; Helland, Beate; Vaag, Åse; Arianson, Helga; Svari, Linda; Elin-Therese Sørbotten (Elin-Therese.Sorbotten@forde.kommune.no); Flotve, Ragna; Listhaug, Janne Weltzien; Astrid Ouahyb Sundsbø

**Emne:** Møte i koordineringsgruppa - regionalt støtteapparat Leve heile livet- reforma

God dag!

Vi sender med dette invitasjon til nytt møte i **koordineringsgruppa for Leve heile livet-reforma**. Vi er kjende med at det vert nokre endringar i deltakargruppa. Vi er ikkje trygge på at vi har fått alle nye deltakarar med på mottakarlista. Det er difor fint om de som får innkallinga sender invitasjonen vidare til dei som de kjenner til skal vere med på møtet.

Møtet vert 21. januar 2020 på Sogndal hotel i Sogndal. Denne datoen passa best for dei fleste av dykk.

Som de vil sjå av innvitasjonen, er det lagt opp til litt «heimearbeid» for alle før møtet.

God jul til alle og vel møtt den 21. januar.

Med venleg helsing

**Anne Eli Wangen**

seniorrådgjevar



**Fylkesmannen i Vestland**

Telefon: 57 64 31 65

E-post: [fmsfaew@fylkesmannen.no](mailto:fmsfaew@fylkesmannen.no)

Web: [www.fylkesmannen.no/vl](http://www.fylkesmannen.no/vl)

Kl. 10.10 - 10.30	Frøknudon Kvinnemøte Kvinnas vilt så langt; informasjonserleid, Dialogrom, Leve heile livet- konferansar, samarbeid, arbeidsmøte m.m. Bunde rundt bordet
Kl. 10.30 - 11.45 inkludert liten pause	Oppdrag i 2020 - planlagde utakvalifiserar med Leve heile livet-reforma Farende innlegg (5-10 minutar); på USHT-ane, KS-senter for ungdomsforskning, fylkesrådsrådet, FM
Kl. 11.45 - 12.10	Vestlands fylkeskommunes arbeid med Leve heile livet-reforma Korles vi drag fylkeskommunen i kommunenes folkelivs- og planarbeid? w/Vestland fylkeskommune

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Ansvarlig

Telefon: 57 64 31 65

[fmsfaew@fylkesmannen.no](mailto:fmsfaew@fylkesmannen.no)

Org.nr. 574 740 000



Adresseliste

Dykkar dato: Dykkar ref:

Saksbehandlar, innvalstelefon  
Anne Eli Wangen, 5764 3165

## Invitasjon til møte i koordineringsgruppa - regionalt støtteapparat for Leve heile livet-reforma

Vi syner til referat frå møte i koordineringsgruppa 23. august 2019 og til e-post 30. oktober 2019.

Takk for godt samarbeid i arbeidet med Leve heile livet-reforma så langt. Første året med reformarbeid er gjennomført. No skal vi følgje opp kommunane og understøtte det vidare arbeidet deira med gjennomføringa av reforma. Vi inviterer difor til nytt møte i koordineringsgruppa (regionalt støtteapparat).

Vi ber om at de i forkant av møtet har fått avklart oppdrag og eigne tiltak knytt til Leve heile livet-reformarbeidet i dykkar organisasjon slik at de kan presentere førebudde innlegg om dette for koordineringsgruppa. Korleis kan de bidra inn i reformarbeidet i 2020?

Tid: **21. januar 2020 kl. 10.00 – 14.30**  
Stad: **Quality hotel Sogndal, Sogndal**

### Program

Kl. 10.00 - 10.10	Velkomen Presentasjon
Kl. 10.10 - 10.30	<b>Evaluering</b> Arbeidet vårt så langt; Informasjonsarbeid, Dialogmøte, Leve heile livet-konferansar, samarbeid, arbeidsmengd m.m Runde rundt bordet
Kl. 10.30 – 11.45 Inkludert liten pause	<b>Oppdrag i 2020</b> – planlagde tiltak/aktivitetar med Leve heile livet-reforma <b>Førebudde innlegg</b> (5-10 minuttar) frå USHT-ane, KS, senter for omsorgsforsking, fylkeseldrerådet, FM
Kl. 11.45 – 12.10	<b>Vestland fylkeskommunes arbeid med Leve heile livet reforma</b> Korleis bidreg fylkeskommunen i kommunanes folkehelse- og planarbeid? v/ Vestland fylkeskommune

E-postadresse:  
[fmvipost@fylkesmannen.no](mailto:fmvipost@fylkesmannen.no)  
Sikker melding:  
[www.fylkesmannen.no/melding](http://www.fylkesmannen.no/melding)

Postadresse:  
Njøsavegen 2  
6863 Leikanger

Besøksadresse:  
Njøsavegen 2, Leikanger  
Statens hus, Kaigaten 9, Bergen  
Fjellvegen 11, Førde

Telefon: 57 64 30 00  
[www.fylkesmannen.no/vi](http://www.fylkesmannen.no/vi)  
Org.nr. 974 760 665





Kl. 12.10 – 12.30	<b>Spørsmål / Diskusjon</b> Korleis kan vi samarbeide med fylkeskommunen om Leve heile livet-reforma?
Kl. 12.30 – 13.15	<b>Lunsj</b>
Kl. 13.15 – 13.45	<b>Planlegging av felles tiltak/aktivitetar i 2020</b> Jfr. kommunanes tilbakemeldingar om behovet for hjelp og støtte i det vidare arbeidet. Spørsmål til diskusjon og avklaring: Korleis kan vi motivere og mobilisere kommunane til arbeid med reforma? Kva konkrete tiltak skal vi gje tilbod om? Korleis skal arbeidet organiserast? Kven skal ha hovudansvar for gjennomføring, korleis skal arbeidsfordelinga vere m.m.?
Kl. 13.45 – 14.15	<b>Gjennomføringsplan for Leve heile livet – Vestland</b> Behov for oppdatering/forbetring? Møteplan for regionalt støtteapparat 2020
Kl. 14.10 – 14.30	<b>Andre nyhende – runde rundt bordet</b> <b>Ymse</b>
Kl. 14.30	Avslutning og vegen vidare

Fylkesmannen vil dekke utgifter til dagpakke og møterom. De som har budsjett til arbeidet med Leve hele livet reforma må sjølve dekke utgifter til eventuell overnatting og reise. Dersom de har behov for overnatting 20. – 21. januar 2020 er det fint om de tingar overnatting sjølve.

Vi ber om tilbakemelding seinast innan **10. januar 2020** om kven som møter.

Vel møtt!

Med helsing

Linda Svari  
ass. fylkeslege/seksjonsleiar

Anne Eli Wangen  
seniorrådgjevar

*Dokumentet er elektronisk godkjent*



Til eldrerådet i din kommune

12.12.2019

## Tilbud om foredrag/kurs våren 2020: Velferdsteknologiens muligheter!

Velferdsteknologi kan bidra til å bedre eldres livskvalitet og selvstendighet, forebygge ensomhet og øke nettverket og den sosiale kontakten. Det bidrar også til at eldre kan bo lenger hjemme.

Pensjonistforbundet arbeider for å spre informasjon om hvilke muligheter som finnes, og vil gjerne holde foredrag/ kurs for dere våren 2020. Målgruppen er hjemmeboende eldre, ansatte, politikere og pårørende.

Ta kontakt med prosjektleder Tone Bye på mail;  
[tone.bye@pensjonistforbundet.no](mailto:tone.bye@pensjonistforbundet.no) for nærmere avtale.

### Foredraget/ kurset er gratis, og vil ta opp følgende temaer:

- Hva er velferdsteknologi og hvorfor er velferdsteknologi et satsningsområde
- Hvordan kan velferdsteknologi bidra til å fremme mestring og aktivitet
- Hvordan kan velferdsteknologi forebygge ensomhet og redusere sykdomsutvikling
- Gode eksempler på ulike typer teknologiske løsninger
- Hvordan påvirker dette tjenestene i din kommune
- Hvor kan du henvende deg
- Ulike aktørers rolle og eget ansvar
- Teknologi og bolig - risikorydding
- Hvordan sette i gang dialog om dette i din kommune

*Foredraget er utviklet på bakgrunn av tilbakemeldinger fra brukere, ansatte, samarbeidspartnere og relevante kunnskapsaktører på feltet. Det er utviklet et eget veiledningshefte.*

Fylkeseldrerådet i Vestland har handsama budsjettframlegget for 2020. På grunn av kort tid til møte i fylkestinget har vi ikkje kunne teke dette i eit møte, men har måtte handsame det via e-mail. Rådet vil gje slik uttale:

#### **Den kulturelle spaserstokken.**

Vi registrerer at det er avsett 3,980 mill kroner til Den kulturelle Spaserstokken. Rådet er opptatt av at heile løyvinga vert gitt til kommunane på bakgrunn av søknader og at ikkje noko vert nytta til administrasjonsutgifter. Rådet ønskjer å delta i prosessen med å fordele midlane til kommunane.

#### **TT-ordninga for Vestland fylkeskommune.**

Vi registrerer at Finansutvalet har vedteke at ein skal ha ein gjennomgang av ordninga i 2020, men at den skal halde fram i 2020 og skal også kunne nyttast til arbeidsreiser. Det er også rådet sitt syn. Rådet vil gjerne delta i arbeidet med å gjennomgå ordninga i 2020 t.d. som medlem i arbeidsgruppe e.l.

#### **Serviseskyssen, sevicelinja i Bergen og «Hent meg» prøveprosjekt i Odda.**

Rådet meiner desse ordningane må oppretthaldast minst på dagens nivå. I utgangspunktet burde løyvinga aukast, slik at fleire kommunar i Vestland kunne få ta del.

Vi har registrert at Finansutvalet har vedteke at det skal utførast eit arbeid med å sjå på samordning av desse tilboda. Ordningane må halde fram som no i heile 2020. Rådet ønskjer å kunne bidra i ein gjennomgang som t.d. medlem i arbeidsgrupper e.l.

#### **Budsjett for Fylkeseldrerådet Vestland.**

I budsjettet for 2020 er det avsett kr. 515.000,- til drift av rådet i 2020. Dette verkar lavt sett i høve til reiseavstandar i Vestland fylkeskommune og dei oppgåver rådet har, t.d. i koordineringsgruppa for «Leve heile livet», i fylkesmannen sin regi. Vi viser også til tidlegare innsendte framlegg frå dei 2 tidlegare fylkeseldreråda i forkant av budsjetthandsaminga.

#### **Generelt.**

Rådet er også opptatt av folkehelsearbeidet, og at det må ha høg prioritet. Bygging av gang- og sykkelveggar er eit slikt tiltak som er nemnt i Folkehelsemeldinga og i Leve heile livet reforma

Vi er også opptatt av at universell utforming må vere ivaretatt i alle samanhengar.

---

**Til:** Hovudutval for samferdsel og mobilitet

---

**Frå:** Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

---

## Nye skredsikringslister for riks- og fylkesvegar pr 17.12.2019

Statens vegvesen Region vest har oversendt nye skredsikringslister til fylkeskommunane. Dokumenta vart offentlege 17.12.2019.

Oppdraget med oppdatering av skredsikringsbehov er gitt frå Vegdirektoratet til regionane våren 2018. Oppdraget omfattar også ei oppdatering av kostnadstal for skredsikringstiltak som har skredfaktor 2,5 eller høgare (det vil seie høg og middels skredfaktor). Oppdateringa omfattar både riks- og fylkesvegar og er ein del av grunnlagsarbeidet til Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033. Rapporten vil ikkje bli trykt, men ligg tilgjengeleg på nett:

<https://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Geofag/Skred/Skredsikring>

Fylkesrådmannen vil vurdere å leggja fram sak til fylkestinget om prioritering av dei ulike prosjekta i Vestland. Til og med 2019 har skredsikringsmidlane vore øyremerka midlar som fylkeskommunane har fått etter kvart som ein har bygd prosjekta. Frå 2020 er midlane ein del av rammetilskotet til fylkeskommunen.

For seksårsperioden 2018 til 2023 vart det gitt tilsegn om følgjande midlar rasikring (tabell under). Fylkesrådmannen legg til grunn at midlane kjem frå staten, og at ein har denne fordelinga som utgangspunkt for dei næraste åra.

Mill. 2018-kr

Fylke	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018–2023
Østfold							0
Akershus			16	16			32
Oslo							0
Hedmark		6					6
Oppland	20	15	4	7	20	21	87
Buskerud		14	10	5			29
Vestfold	4						4
Telemark	6	19	34	35	29	15	138
Aust-Agder				4			4
Vest-Agder	21	20	20				61
Rogaland			25	25	26	26	102
Hordaland	125	73	72	180	185	199	834
Sogn og Fjordane	124	204	292	246	185	218	1 269
Møre og Romsdal	220	73	73	60	60	129	615
Trøndelag	82	71					153
Nordland	36	103	48	35	88	67	377
Troms	84	79	86	50	95	70	464
Finnmark	37	85	80	96	72	14	384
<b>Sum</b>	<b>759</b>	<b>762</b>	<b>760</b>	<b>759</b>	<b>760</b>	<b>759</b>	<b>4 559</b>

Vedlegg:

Rapport 2019

Brev skredsikringsbehov riks- og fylkesvegar i Region vest

Liste skredsikringsbehov fylkesveg Region vest

Liste skredsikringsbehov riksvegar Region vest

## **Politiske saker**

**PS 1/20 Fastsetting av møteplan for fylkeselderådet 2020**

---

Saknr: 2020/1928-8  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	1/20	28.01.2020

**Fastsetting av møteplan for fylkeselderådet 2020**

Forslag til vedtak

Fylkeseldrerådet i Vestland vedtek det framlagde forslag til møteplan for året 2020 for rådet sine møter slik den ligg føre.

**Samandrag**

Fylkeseldrerådet skal ha minst seks møter kvart år, og rådet vedtek sin eigen møteplan. I Vestland fylkeskommune har dei tre fylkeskommunale medverknadsorgana ein og same utvalssekretær. For at administrasjonen skal kunne koordinere møta i medverknadsorgana, både med kvarandre og andre utval, vert det tilrådd at møteplan for 2020 vert endeleg fastsett.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Kommunelova krev heimel i lov for å oppretta folkevalde organ. Fylkeskommunen kan difor ikkje oppretta andre organ enn dei som framgår av lov.

Dei tre medverknadsorgana er forankra i kommunelova §5. Denne lova gir ikkje lenger adgang til å etablere verken faste underutval eller arbeidsutval.

For å sikre reell medverknad, tid til å førebu sakene og koordinera møteplan både med dei andre medverknadsorgana og utvala, er det viktig at ein fastset møtedatoar for heile 2020.

Når møteplanen for 2020 skal leggjast, er møtedatoane i fagutvala, fylkesutval og fylkesting eit viktig utgangspunkt. Dette og med tanke på at ein uttale frå medverknadsorganet i ei særskilt sak skal kunne følgje saksgangen fagutval-fylkesutval-fylkesting, slik at ei eventuell tilråding/uttale skal vera klar før saka vert lagt fram for det politiske organet som skal gjera endeleg vedtak.

Vedlagt fylgjer forslag til møteplan for året 2020 for fylkeseldrerådet i Vestland.

Forslaget er basert på møteplanane som er vedteke for fylkestinget, fylkesutvalet, finansutvalet, hovedutval for samferdsel og mobilitet, hovedutval for næring, naturressursar og innovasjon, hovedutval for kultur, idrett og integrering, hovedutval for opplæring og kompetanse.

Møtedagane fell på tysdagar for fylkeseldrerådet.

Når det gjeld møtestad er det, slik prosjektleiar vurderer dette i saksframlegget til PS 56/2019 i Fellesnemnda, eit føremålstenleg prinsipp for geografisk spreining av møta i fylkeseldrerådet at omlag 50% av møta er i Bergen, 25% er i Førde eller Leikanger, og at 25% er videomøte.

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** ikkje relevant

**Klima:** ikkje relevant

**Folkehelse:** ikkje relevant

**Regional planstrategi:** ikkje relevant

### Konklusjon

Fylkeseldrerådet vert no bedd om å fastsetje dato for rådsmøter i 2020.



---

Saknr: 2020/1928-9  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	2/20	28.01.2020

## Invitasjonar og tema for orienteringar i møter 2020

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

## Samandrag

Fylkeseldrerådet har høve til å invitera dei ulike avdelingane i fylkeskommunen inn i rådsmøta for å orientere om aktuelle tema som fell innanfor fylkeseldrerådet sitt arbeidsområde. Rådet vert no bedne om å ta stilling til kva tema dei ynskjer orienteringar om vidare i 2020.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I møte 25.11.19, under PS 6/19, vart det vedteke å invitera bl.a. samferdselsavdelinga/Skyss til første rådsmøte i 2020 for å orientera om serviceskyss og aldersvennleg transport.

I tillegg ynsker rådet informasjon om budsjettarbeidet - med særleg fokus på dei 100 millionane som skal sparast inn. Rådet ber også om informasjon om eige budsjett.

Rådet skal i sitt møte 28. januar fastsetje sin eigen møteplan. Det vil då vera viktig at ein også tek stilling til kvar møtestaden skal vera. Når ein då inviterer dei ulike avdelingane inn i rådsmøta, må tema samsvara med kvar tenestestaden for dei ulike oppgåvene i organisasjonen er lokalisert.

Forslag til møtestader og tema vil bli lagt fram i møte.

Vurderingar og verknader

**Økonomi:** ikkje relevant

**Klima:** ikkje relevant

**Folkehelse:** ikkje relevant

**Regional planstrategi:** ikkje relevant

Konklusjon

Fylkeseldrerådet vert beden om å fastsetje møtestad for sine rådsmøter i 2020.

Rådet må også ta stilling til kva tema dei ynskjer orientering om i komande møter utover i året 2020.

---

Saknr: 2020/1928-10  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	3/20	28.01.2020

**Fylkeseldrerådet - deltaking i KS sitt nettverk for aldersvennlege samfunn**

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding for drøfting.

**Samandrag**

KS er kommunesektoren sin organisasjon og utviklingspartner. KS har fått i oppdrag å koordinera eit nasjonalt nettverk om aldersvennlege lokalsamfunn. Dette nettverket har også samarbeid med Nettverket for Universell utforming.

Hordaland fylkeskommune har ikkje delteke i nettverket, men frå Sogn og Fjordane fylkeskommune har tre representantar delteke - eldrerådet sin leiar, rådgjevar/sekretær for eldrerådet og ein representant frå planstaben i fylkeskommunen.

Fylkeseldrerådet i Vestland ser det som særskilt viktig at deltaking i KS sine nettverk for eit aldersvennleg samfunn og universell utforming vert vidareført i Vestland fylkeskommune.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Aldersvennlege lokalsamfunn handlar om å gjera samfunnet i stand til å møta utfordringane og moglegheitene knytta til ein aldrande folkesetnad. Fleire sektorar må involverast og medverknad må vera i fokus. For at eldre skal kunne vera aktive, delta i samfunnet, bidra og unngå einsemd og isolasjon, må vi ha ei meir heilskapleg og tverrsektoriell tilnærming.

Det handlar om at vi skal kunne bu heime lengst mogleg, kunne opphalda oss i nærmiljøet, ha aktivitetar vi har lyst til å delta på - og at det er mogleg å koma seg dit.

KS som er kommunesektoren sin organisasjon og utviklingspartner, har fått i oppdrag å koordinera eit nasjonalt nettverk om aldersvennlege lokalsamfunn.

Det har vore arrangert fire samlingar rundt om i landet hausten 2019, og det vil vidare bli arrangert fagsamlingar våren 2020 på desse 5 innsatsområda:

- Universell utforming/utandørsområder og fysisk aktivitet
- Bustad
- Transport
- Samfunnsdeltaking
- Medverknad og kommunikasjon

To av fagsamlinga vert organisert i samband med fellessamlingen i Oslo 4. mars. Der er tema, «Samfunnsdeltagelse» og «Kommunikasjon og medvirkning».

På denne samlingen vil ein gi ei oppsummering av det ein har lært og fått innspel om så langt, samt skissera kva verktøy ein no er iferd med å utvikla. KS har invitert [aldersvennlige Irland på besøk](#). Irland er det første landet i verden som har vorte anerkjent som eit aldersvennleg land. Det er viktig at ein kan lære og få inspirasjon om korleis dei har vorte eit aldersvennleg land.

Fleire kommunar vil bidra. Det er viktig å auka forståing og dela kunnskap rundt korleis ein arbeider med aldersvennleg utvikling inn i planar, strategiar og prosessar.

I samarbeid med Nettverket for Universell utforming vil KS organisera fagsamling og synfaring i Stavanger 31.mars. Her vil ein ha fokus på universell utforming, utandørsområder og kommuneplanar. Det vil også bli arrangert fagsamlingar for bustad og transport.

Hordaland fylkeskommune har ikkje delteke i dette nettverket. Frå Sogn og Fjordane fylkeskommune har følgjande delteke:

- Harald Ekroll, leiar i fylkesråd for eldre i Sogn og Fjordane
- Åge Avedal, sekretær i fylkesråd for eldre / rådgjevar næring- og kulturavdelinga i Sogn og Fjordane fylkeskommune
- Ragnhild Berge Feidje frå planstaben i fylkeskommunen

Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Ikkje relevant

**Klima:** Ikkje relevant

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

Konklusjon

Fylkeseldrerådet i Vestland ser det som særskilt viktig at deltaking i KS sine nettverk for eit aldersvennleg samfunn og universell utforming vert vidareført i Vestland fylkeskommune. Ved å involvera fleire sektorar og eldre i endå større utstrekning, kan ein få betre oversikt over både utfordringar og moglegheiter ein står overfor om vi skal kunne utvikla meir aldersvennlege samfunn. Plan, klima og folkehelse må vera ein viktig samarbeidspartnar for fylkeseldrerådet i det vidare arbeidet. Fylkeseldreråda har saman med fylkesmennene også fått tildelt ein viktig rolle gjennom samarbeidsavtalen med regjeringa om «Leve hele livet».

---

Saknr: 2020/1928-11  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	4/20	28.01.2020

Søknad om forskottering - gang- og sykkelveg Fv 60 Loen -Solvik/Rake

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

Saksnr: 2019/183-1  
Saksbehandlar: Lars Erik Lunde

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		14.02.2020
Fylkestinget		03.03.2020

**Søknad om forskottering - gang- og sykkelveg Fv 60 Loen - Solvik/Rake****Forslag til innstilling**

1. Søknaden frå Stryn kommune om forskottering av gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen – Solvik/Rake vert ikkje imøtekomen.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen kome tilbake med ei prinsippsak i høve forskotteringar på fylkesveg.
3. Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med Stryn kommune om å sjå nærare på ulike modellar for finansiering av tiltaket.

**Samandrag**

Stryn kommune har i brev av 08.11.2019 (vedlegg 1) søkt om å få forskottere gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen – Solvik/Rake. Saka har tidlegare vore behandla i fylkesutvalet i Sogn og Fjordane i møte 2.10.2019. Søknaden vart ikkje imøtekomen då forskotteringa ikkje stetta fylkestinget i Sogn og Fjordane sine retningslinjer for forskottering.

Fylkestinget i Vestland har ikkje teke stilling til korleis søknader om forskottering skal behandlast. Prosjektet ligg ikkje inne i investeringsprogrammet for fylkesveg 2020-2023.

Fylkesrådmannen finn ut frå dette ikkje grunnlag for å kunne gi ei tilråding om å støtte søknaden. Eit alternativ kan vere å gå i dialog med Stryn kommune om å sjå nærare på ulike modellar for finansiering av tiltaket.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven signatur.*

**Saksutgreiing**

## Bakgrunn for saka

Stryn kommune søkte i brev av 27.08.2019 (vedlegg 2) til Sogn og Fjordane fylkeskommune om å få forskottere gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen – Solvik/Rake i kommunen. Prosjektet som kommunen ønskjer å forskottere er om lag 1 km lang, og har eit kostnadsoverslag på 25,6 mill. kr ekskl. mva. og inkl. grunninnløyising. Kostnadsoverslaget inkl. mva. er 32 mill. kr.

Bakgrunnen for at Stryn kommune ønskjer å forskottere prosjektet er i følgje søknaden:

*«ei erkjenning av at trafikken på denne strekninga er sterkt aukande, og det er vanskeleg – eller tilnærma uforsvarleg – å ferdast langs fv. 60 på denne strekninga til fots og/eller på sykkel. Bebuarane på Rake/Solvik er knytt til Loen sentrum i alle servicesamanhengar – både gjennom handel, skulegong, fritidsaktivitetar etc. I tillegg har opninga av Loen Skylift ført til at trafikken av gåande og syklande har auka mykje på strekninga.*

*Området Rake/Solvik er eit av kommunen sine prioriterte område for etablering av attraktive og sentrumsnære bustadområde. I dette området er det ferdig regulert rundt 80 bu-einingar, men naudsynt infrastruktur som ny tilkomstveg og gang- og sykkelveg til Loen manglar. Etablert busetnad, planlagt ny busetnad, etablering av Loen Skylift og tilrettelegging av eit omfattande stinett mellom Hoven – Rake – Stryn sentrum, inneber at området Loen – Solvik – Rake har fått, og vil få, ein vesentleg høgare aktivitet. Ein gang- og sykkelveg frå Loen til Solvik vil ha ut-løysande effekt for ei betydeleg verdsskaping i dette området. I tillegg vil den gje ei trafiksikker samankopling mellom turistanlegga og bustadområda i Loen, og rekreasjonsområda med utgangspunkt på Oppheim. Dette området har fått mykje betre tilgjenge som følgje av den nye skogsvegen/anleggsvegen frå Holme til Hoven, og på grunn av tilrettelegging av nye stiar og opprusting av eksisterande stiar i fjellområda mellom Stryn sentrum og Loen.»*

Det vart lagt fram sak i fylkesutvalet i Sogn og Fjordane (FU-sak 85/2019) i møte 2.10.2019.

Fylkesutvalet gjorde følgjande vedtak i saka:

*«Søknaden frå Stryn kommune om forskottering av gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen – Solvik/Rake vert ikkje imøtekomen. Prosjektet er ikkje prioritert i handlingsprogram for investeringar på fylkesvegnettet i perioden 2019-2022, og stettar såleis ikkje fylkestinget sine krav til forskottering ut frå vedtekne retningslinjer.*

*Fylkesutvalet har stor forståing for at Stryn ønskjer å ha ein garanti gjennom forskottering av gang- og sykkelveg mellom Loen og Rake. Vi ser også at Stryn har lagt ned stor innsats i grunnlagsdokument i blant anna reguleringsplan.*

*Prosjektet er no på 2. plass på marginallista, og etter gjeldande regelverk er prosjektet med det ikkje i posisjon til å kunne oppnå forskottering.*

*Fylkesutvalet oppmodar Stryn kommune til å jobbe vidare med saka opp mot Vestland fylke sin neste rullering av RTP. Dersom Stryn kommune sjølv ynskjer å bygge ut gang og sykkelvegen, så kan det eventuelt skje gjennom ein utbyggingsavtale med fylkeskommunen.»*

Stryn kommune har i brev datert 8.11.2019 fremma søknaden om forskottering på nytt, og syner til at formannskapet i Stryn kommune gjorde slikt vedtak:

FO- 157/19 Vedtak:

*«Det vert sendt ny søknad om forskottering av gang/sykkelveg Loen-Solvik. Ein vil presisere at Stryn kommune kan vente med tilbakebetaling til dei prosjekta som ligg framføre i prioriteringslista er finansierte.*



*Stryn kommune ber Vestland fylkeskommune om å handsame søknaden der ein tek omsyn til dei nye opplysingane som går fram av Stryn formannskap sitt vedtak(157/19).»*

### **Vedtakskompetanse**

Det ligg til fylkestinget å forplikte fylkeskommunen økonomisk for framtidige budsjettår.

### **Vurderingar og verknader**

**Økonomi:** Godkjenning av forskotteringa vil forplikte fylkeskommunen til ei framtidig utbetaling.

Godkjenning av forskotteringa kan også føre til at fylkeskommunen vil få fleire liknande søknader framover.

**Klima:** Utbygging av gang- og sykkelveg kan bidra positivt for redusert bilbruk medan sjølvte utbygging vil bidra til klimagassutslepp. Samla effekt er uvis.

**Folkehelse:** Utbygging av gang- og sykkelveg vil ha positiv verknad for folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Godkjenning av ein forskotteringssøknad før det føreligg ei prinsipiell vurdering av korleis slike søknader skal behandlast i Vestland fylkeskommune vil legge føringar på behandlinga av slike søknader framover.

### **Økonomi- og budsjettkonsekvensar**

Forut for denne saksutgreiinga har Statens vegvesen (SVV) gjort ei kvalitetssikring av kostnadsoverslaget på 25,6 mill. kr. SVV meiner ut frå erfaringstal og vurderingar at dei samla kostnadane i prosjektet vil vere noko større enn anslaget i søknaden (om lag 32,7 mill. kr ekskl. mva.). Dette er tal med stor uvisse.

Fylkestinget i Vestland har ikkje teke stilling til korleis søknader om forskottering skal behandlast.

Forskottering må også vurderast opp mot tilskot og anna ekstern finansiering. Prosjektet ligg ikkje inne i investeringsprogrammet for fylkesveg 2020-2023. Vestland fylkeskommune har såleis ikkje teke stilling til korleis dette prosjektet skal prioriterast i høve til andre gang- og sykkelvegprosjekt. Dette må vurderast i samband med ny regional transportplan for Vestland fylkeskommune.

Fylkesrådmannen finn ut frå dette ikkje grunnlag for å kunne gi ei tilråding om å støtte søknaden. Eit alternativ kan vere å gå i dialog med Stryn kommune om å sjå nærare på ulike modellar for finansiering av tiltaket.

Dersom søknaden vert støtta vil dette ha konsekvensar for moglegheita til å finansiere prosjekt med høgare prioritert. Desse vil såleis blir skyvd framover i tid. Ei forskottering vil også binde opp fylkeskommunale midlar for framtida og såleis redusere handlingsrommet framover.

Eit ev. positivt vedtak frå fylkeskommunen si side, må følgjast opp ved at det vert underteikna ein forskotteringsavtale mellom fylkeskommunen og Stryn kommune. I denne må alle forhold knytt til ansvar, økonomi og risiko vere avklart, slik som:

- kven skal ha ansvaret for gjennomføringa av prosjektet
- forskotteringsbeløpet (ekskl. mva.) og tidspunkt for refusjon av forskotteringa
- kven skal ha ansvar for ev. overskridingar, jf. at kostnadsanslaget kan vere for lågt.
- dersom fylkeskommunen skal overta vegen (fylkesveg), må det stillast krav om at vegen skal byggast etter gjeldande handbøker/normalar, ev. fråvik må godkjennast av fylkeskommunen, og alle forhold knytt til kontraktar/grunnerverv må vere avslutta før vegen kan omklassifiserast til fylkesveg.
- Endeleg må det avklarast kven som skal ha fullmakt til å inngå forskotteringsavtalen med kommunen.

### **Prinsipp for forskottering i Vestland fylkeskommune**

Fylkesrådmannen meiner at forskotteringsregimet er eit lite eigna verktøy til å prioritera og finansiera prosjekt på fylkesvegnettet. Det er arbeidet med Regional transportplan saman med den årlege budsjettprosessen som er best eigna til å foreta prioriteringar på eit mest mogeleg heilskapleg grunnlag. Når det er sagt, har forskotteringar også medført tidlegare realisering av viktige fylkesvegprosjekt, og

realisering av prosjekt som kanskje ikkje ville vorte realisert, men som likevel er gode og gunstige tiltak. Fylkesrådmannen legg derfor opp til å kome tilbake til fylkestinget med ei prinsippsak om forskottering for Vestland fylkeskommune.

### **Konklusjon**

Fylkestinget i Vestland har ikkje teke stilling til korleis søknader om forskottering skal behandlast. Fylkesrådmannen finn ut frå dette ikkje grunnlag for å kunne gi ei tilråding om å støtte søknaden. Eit alternativ kan vere å gå i dialog med Stryn kommune om å sjå nærare på ulike modellar for finansiering av tiltaket.

Fylkesrådmannen legg opp til å kome tilbake til fylkestinget med ei prinsippsak om forskottering for Vestland fylkeskommune.

---

Saknr: 2020/1928-12  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	5/20	28.01.2020

Byvekstavtale bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

Saksnr: 2019/178-1  
Saksbehandlar: Torill Klinker, Hans-Christian Engum

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020
Fylkestinget		10.02.2020

**Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029. Framlegging av ferdigforhandla avtale til politisk handsaming****Forslag til innstilling**

1. Fylkestinget vedtek sluttforhandla byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen. Fylkestinget sluttar seg til avtalen som eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet.
3. Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til betra luftkvalitet, reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer også ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).
4. Fylkestinget ser det som positivt at byvekstavtalen gir ein felles arena for vidare samarbeid om felles areal- og transportløyningar i Bergensområdet. Det er ein stor styrke at avtalen bidreg med forpliktingar frå både stat og kommunar til ein felles arealpolitikk gitt i regional plan.

**Samandrag**

Forhandlingsutvalet signerte onsdag 4. desember 2019 ferdigforhandla byvekstavtale for perioden 2019-2029. Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjer også avtaleområdet. Avtalen er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa.

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forplikta seg til å bidra med 13,3 milliardar (2020-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg til programområdetiltak og belønningssmidlar, ei auke på kring 250 mill. årleg i høve til det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr årleg har avtalen ei totalramme på 15 802 mrd. 2020-kr.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør for  
mobilitet og kollektivtransport

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

Vedlegg:

1. Anbefalt byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. *Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik – Bergensområdet.* Brev frå SD datert 14.11.2019.
3. *Tidsintervall for vurdering av måloppnåing i byvekstavtalane.* Brev frå SD datert 11.12.2019.
4. *Byvekstavtale for Bergensområdet – utbetaling av belønningsmidlar for 2019.* Brev frå SD datert 13.12.2019.

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Våren 2018 inviterte Samferdsledepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet partane Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os til forhandling om ny byvekstavtale.

Gjennom byvekstavtalar inngår stat, fylkeskommunar og kommunar eit forpliktande samarbeid om å finansiere eit meir miljøvenleg transporttilbod i storbyområda. Kommunar og fylkeskommunar som inngår byvekstavtale med staten skal leggja til rette for ein arealbruk som mellom anna byggjer opp under staten sine investeringar i kollektivtransport, sykling og gange. Det er eit tydeleg mål at den framtidige veksten i transportarbeid skal takast med dei miljøvenlege transportformene, og ikkje med personbil.

Byvekstavtalane vert utarbeida etter forhandlingar der finansiering av transport- og miljøtiltak, og særleg tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige tema. Avtalane består av ei rekkje tiltak og verkemidlar som bompengefinansierte bypakkar, midlar til veg og jernbane, arealtiltak, belønningssmidlar og ordninga med statleg delfinansiering av store kollektivprosjekt ("50/50-ordninga"). Partane i byvekstavtalane forpliktar seg til å bidra med finansiering og tiltak innanfor sine ansvarsområde. Kommunar og fylkeskommunar forpliktar seg samstundes til å bidra til ein arealbruk i byområda som aukar kollektivbruken og gjer det enklare å vera sykklist og fotgjengar.

Intensjonen bak ein slik avtale er i følge staten: «transportløsningar som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avtalene.»

I sak 56/2019 vart utkast til framforhandla avtaletekst for byvekstavtale for Bergensområdet lagt fram for fylkestinget i Hordaland. I møte den 12.06.2019 slutta fylkestinget seg til avtaleteksten gjennom fylgjande vedtak:

- 1 Fylkestinget viser til framforhandla avtaletekst for perioden 2019-2029. Avtalen er eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen.*
- 2 Politisk styringsgruppe har avgjort at sluttforhandlingane av byvekstavtalen skal skje etter lokalvalet 2019. Dette inneber at det er Vestland fylkeskommune som formelt skal inngå avtalen. Endeleg godkjenning og tilslutning til avtalen må dermed skje i Vestland Fylkesting i 2019.*
- 3 Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer og ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).*
- 4 Fylkestinget peikar på viktigeita av at strekninga E 39 Klauvaneset – Vågsbotn vert realisert snarast mogleg. Fylkestinget uttrykkjer ei forventning om at dette riksvegprosjektet vert finansiert med statlege midlar gjennom neste NTP (2022-2033).*

Det er gjort nokre mindre endringar i avtaleteksten i høve til det utkastet som vart lagt fram for fylkestinget i juni 2019. Endringane er eit resultat både av regjeringa sitt bompengeforlik og ynskjer fra avtalepartene.

Avtalen er no sluttforhandla, og vert i denne saka lagt fram for politisk slutthandsaming.

### Prosess

Nasjonal transportplan 2018-2029 definerer ein modell for organisering av byvekstavtalane både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Dette inneber ei politisk styringsgruppe og ei administrativ forhandlingsgruppe. Det politiske styringsgruppa vert leia av statssekretær ved Samferdselsdepartementet

med deltaking frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkesordførar, byråd for byutvikling og ordførarar. Denne gruppa skal bli involvert ved særlege behov.

Den administrative forhandlingsgruppa vert leia av vegdirektøren med deltaking frå jernbanedirektøren og fylkesmannen. NTP slår også fast at fylkeskommunen og kommunane skal vere representert ved administrativ leiing. Etter ønskje frå lokale partar har fylkesordførar, byråd og ordførarar vore ein del av det administrative forhandlingsutvalet i Bergensområdet.

Det har vore gjennomført ei rekkje forhandlingsmøter det siste året, særleg har statleg finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet vore krevjande forhandlingspunkt.

Den 24.5.2019 vart det gjennomført eit møte i det administrative forhandlingsutvalet med sikte på å godkjenne den framforhandla byvekstavtalen. I møtet vart det klart at det var ulike forventningar til vidare prosess blant partane. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ønska å legge fram avtalen til handsaming i fylkesting og bystyre i løpet av sommaren, mens andre partar hadde ønske om at det var dei nye kommunestyra etter valet som skulle ta stilling til endeleg avtale.

På bakgrunn av usemje om vidare prosess vart den politiske styringsgruppa involvert i eit møte den 29.5.2019. Her la politisk leiing i departementa fram ei liste i ni punkt som rammer for vidare prosess:

- 1. Regjeringen ønsker å ha med flest mulig av partene og helst alle med i en ny byvekstavtale for Bergensområdet. Alle kommunene som deltar i forhandlingene, er invitert med av en grunn. Deltakelse for de nye kommunene er frivillig.*
- 2. Lindås kommune har uttrykt ønske om lokalpolitisk behandling av avtaleutkastet etter lokalvalget. Dette har bl.a. bakgrunn i kommunesammenslåingene. Vi ønsker derfor ikke å tvinge gjennom en avtale før valget.*
- 3. Basert på dette lukker ikke regjeringen forhandlingene nå.*
- 4. Regjeringen legger til grunn at det foreligger et forhandlingsresultat som er lokalpolitisk behandlet innen utgangen av 2019.*
- 5. Med en slik framdrift skal ingen tape økonomisk iht. fremforhandlet avtale.*
- 6. Hvis denne fremdriften ikke holdes og avtaleinngåelse trekker betydelig ut i tid, kan vi ikke utelukke at staten må vurdere betydningen dette har for statens tilbud. Dette må vurderes nærmere hvis det blir en reell problemstilling.*
- 7. Staten står ved tilbudet sitt slik det ligger nå.*
- 8. Avtaleutkastet som blir gjenstand for lokalpolitisk behandling av partene må være omforent.*
- 9. Hvis en eller flere av partene velger å trekke seg, må de økonomiske rammene for avtalen vurderes på nytt. Vi vil legge til grunn at gjenværende parter ikke skal tape økonomisk på at noen går ut. Det er selvsagt ikke slik at parter som trekker seg ut får beholde pengene de var tiltenkt gjennom avtalen.*

Staten var tydeleg på kravet om lokalpolitisk handsaming i løpet av 2019. Difor valgte Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune å vedta avtaleutkastet i juni 2019, som eit grunnlag for å fatta endeleg vedtak etter lokalvalet hausten 2019.

### **Bompengeforliket**

Den 23. august 2019 la regjeringa fram bompengeforliket, som inneheldt ulike føringar både for bompengepakkar og byvekstavtaler. Det var lenge uvisst kva konsekvensar bompengeforliket konkret ville ha for Bergensområdet, men gjennom brev datert Samferdsledepartementet den 14.11.19 vart fylgjande stadfesta:

- Avtaleområdet vert tilført 50 mill. årleg til reduserte billettprisar.
- Avtaleområdet vert tilført 110 mill. årleg, fordelt på 55 mill. til bompengereduserande tiltak, og 55 mill. til betra kollektivtilbod (partane vart i møte den 15. november einige om at denne potten skal gå til Bybanen).
- Auka fleksibilitet for bruk av statlege midlar. I forslag til statsbudsjett 2020 er det opna for auka fleksibilitet for bruk av post 30-midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor byvekstavtalen. Midlane kan også nyttast til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak, inkludert innfartsparkering. Det er føresett at bruken blir avgrensa til investeringar, og

at ei slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

- Vidareutvikling av nullvekstmålet med fokus på reduserte utslepp, støy, framkomst og arealbruk. Partane vart i møte den 15. november einige om at ein gjennom byvekstavtalen forpliktar seg til gjeldande nullvekstmål. I avtalen heiter det difor at: *Partane har merka seg at Regjeringa tek sikte på å fastsetje eit vidareutvikla nullvekstmål med fokus på reduserte utslepp, støy, framkomst og arealbruk innan utgangen av 2019. Dersom endring av nullvekstmålet påverkar føresetnader i avtalen, må avtalen bli reforhandla på dette punktet.*

I brev datert 11. desember varslar samferdsleministeren at måloppnåing heretter skal fylgjast opp i et treårig perspektiv: «*For å få til ei meir føreseieleg gjennomføring og handtering av nullvekstmålet inkludert tilgang til belønningmidlar frå staten, legg eg til grunn at nullvekstmålet frå no blir målt i eit tre års glidande snitt.*» Grunngevinga er at dette vil gjera det enklare å ta høgde for periodevise endringar i trafikkutviklinga. Måloppnåing gjeld likevel for heile avtaleperioden, og ikkje år for år – eit premiss som har vore gjeldande gjennom heile forhandlingsprosessen.

På spørsmål frå fylkesadministrasjonen svarar samferdsledepartementet at brevet ikkje endrar føresetningane for avtalen, og at den lokalpolitiske handsaminga kan halda fram som planlagt.

### **Finansiering av avtalen**

Byvekstavtalen vert finansiert på fylgjande vis:

*Statlege programområdemidlar til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing (også omtalt som riksvegmidlar eller post 30-midlar).*

Det vert sett av 4 492 mill. kr, dvs. i gjennomsnitt 408 mill. 2020-kr årleg i avtaleperioden (2019-2029) til framkomsttiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidreg til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Årleg bidrag frå staten over post 30 avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Midlane skal indeksregulerast.

I forslag til statsbudsjett 2020 er det opna for auka fleksibilitet for bruk av post 30-midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor byvekstavtalen. Midlane kan også nyttast til kommunale og fylkeskommunale gang-, -sykkel- og kollektivtiltak, inkludert innfartsparkering. Det er føreset at bruken blir avgrensa til investeringar, og at ei slik prioritering blir vurdert som meir kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønsam eller aukar måloppnåinga i avtalen samanlikna med riksvegtiltak.

Gjennom byvekstavtalen frå 2017 og Miljøløftet sitt handlingsprogram<sup>1</sup> er det fastsett bruk av programområdemidlar for perioden 2020-2023. Handlingsprogrammet er vedteke av styringsgruppa, bystyret og fylkestinget. Tiltaka er difor å rekna som bindingar fram til nytt handlingsprogram er vedteke. Avtalepartane føreset at igongsette prosjekt vert ferdigstilt. Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet.

*Statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt*

Staten finansierer 50% av den samla kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Stortinget har fastsett endeleg finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. 2019-kr. Det statlege bidraget vert vidareført frå førre byvekstavtale (2017) til denne. Midlane skal indeksregulerast. Finansiering av byggetrinn 5 til Åsane er ikkje ein del av denne avtalen.

Gjennom bompengeforliket vart det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen auka. Halvparten av det auka tilskotet (55 mill.) skal øyremerkast reduserte bompengar og lokale partar er einige om at den andre halvparten (55 mill.) skal øyremerkast Bybanen. Midlane vil bli utbetalt fordelt over ti-årsperioden 2019-2029, uavhengig av framdrift for Bybanen til Fyllingsdalen. Det er lagt opp til at desse midlane overførast til fylkeskommunen. Den delen som går til reduserte bompengar må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning.

*Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda*

<sup>1</sup> Miljøløftet er gjennomføringsorganet for gjeldande byvekstavtale, og utformar årlege handlingsprogram.



Belønningsordninga er ei incentivordning som skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser. Gjennom NTP er det vist til at midlane skal kunna nyttast til ulike framkometiltak, men at dei også i sin heilheit skal kunna nyttast til drift av kollektivtransport. Midlane skal nyttast i tråd med det overordna målet i byvekstavtalen. Det vert sett av totalt 3 654 mill. (2020-kr) i belønningsmidlar i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 314 mill. kr. årleg. Midlane skal indeksregulerast. Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet.

#### *Fylkeskommunale midlar*

Fylkeskommunale midlar er bidrag til byvekstavtalen som i all hovudsak skal nyttast til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale vegar. Midlane kan også nyttast til andre tiltak som gjev høg måloppnåing. I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midlar på 270 mill. 2020-kr per år. Midlane skal indeksregulerast. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Det betydelege fylkeskommunale bidraget er knytt til kollektivansvaret, som er omtala i oppgåvemeldinga (Meld. St. 6 (2018-2019)). Dersom kollektivansvaret vert endra vil det fylkeskommunale bidraget måtte tilpassast ny struktur.

#### *Kommunale midlar*

Kommunane investerer årleg i samferdselsinfrastruktur, veg og trafiksikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Det vert ikkje avsett egne kommunale midlar i byvekstavtalen. Gjennom bompengeforliket varslar regjeringa eit krav om 20% fylkeskommunal / kommunal eigenandel i nye bypakkar. Dette vil vera gjeldande ved ei eventuell revisjon av bypakke Bergen, men vil ikkje råka dei ulike bompakkane i nabokommunane ettersom dei er reine finansieringspakker, og ikkje bypakker.

#### *Finansiering i avtaleperioden, oppsummert*

Tabellen nedanfor viser fordeling av statlege midlar gjennom avtaleperioden. Midlar til Bybanen og fylkeskommunale midlar på 270 mill. årleg inngår ikkje i tabellen.

*Statlege midlar fordelt på partane, for perioden 2019-2029. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2020-kr.*

	Post 30-midlar <sup>1</sup>	Belønningsmidlar	Totalt
Skyss	–	280,0	280,0
Bergen kommune	285,1	23,76	308,9
Alver kommune	29,5	2,46	32,0
Bjørnafjorden kommune	25,0	2,08	27,1
Øygarden kommune	38,7	3,22	41,9
Askøy kommune	29,7	2,47	32,2
<b>Totalt</b>	<b>408</b>	<b>314</b>	<b>722</b>

<sup>1</sup> Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av framdrift i prosjekta og finansieringsbehov i porteføljen.

<sup>2</sup> Skyss får tildelt 280 mill. årleg i belønningsmidlar til drift av kollektivtransport innanfor avtaleområdet. Av desse er 25 mill. årleg øymerka låg- og nullutsleppsteknologi.

Fordelinga av post 30-midlar og belønningsmidlar er basert på innbyggjartal i den einskilde kommunen. Belønningsmidlar er i hovudsak fordelt til Skyss, med 280 mill. årleg. Av desse er 25 mill. årleg øymerka satsing på låg- og nullutsleppsteknologi. Kommunane får tildelt ein mindre pott belønningsmidlar etter folketal, til bruk innanfor ulike tiltak som bidreg til måloppnåing.

Bruken av post-30 midlar krev årlege løyvingar gjennom statsbudsjettet og tiltak må ha vedteken reguleringsplan for å kunne bli finansiert. Det er dermed kommunane sin planreserve som avgjer kva som er realiserbare tiltak i første del av avtaleperioden, medan ein må ha fokus på å planlegge tiltaka for siste periode. I løpet av heile avtaleperioden skal det sikrast ein geografisk fordeling av midlar i tråd med tabellen

over. Dei lokale partane har signalisert ei forventning om høgare rammer for siste halvdel av avtaleperioden. Dette vil ein måtta koma attende til ved reforhandling av avtalen, i 2021.

### **Bompengar**

Bompengepakka for Bergen (Bypakke Bergen) inneber netto inntekter på 900 millionar årleg frå bompengar. Den reforhandla byvekstavtalen inneber ikkje auke i bompengane i Bergen då bypakken allereie er vedteken av Stortinget, jf. Prop 11S (2017-2018).

Byvekstavtalen føreset heller ingen endringar i finansieringa eller styringsstrukturen av dei ulike bompengepakkane.

### **Porteføljestyring**

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Dette inneber at tiltak skal prioriterast etter ei samla vurdering av tiltaket sitt bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midlar, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuell kostnadsauke må handterast innanfor prosjektporteføljen

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa i Miljøløftet, fylkestinget, bystyret og kommunestyra i kommunane.

### **Satsingsområde**

Som omtalt over skal prioritering i byvekstavtalen styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Det er dermed ikkje i sjølve avtalen at dei ulike tiltaka skal konkretiserast. Prioritering av konkrete prosjekt skal skje gjennom årlege handlingsprogram med utgangspunkt i best mogleg måloppnåing.

Det har likevel vore viktig for partane å synleggjera forventningar knytt til ulike satsingsområde. Gjennom forhandlingar er det definert fire slike satsingsområde som inngår som ein del av byvekstavtalen:

Satsingsområde gange og sykkel

Satsingsområde kollektivtransport

Satsingsområde innfartsparkering

Satsingsområde miljøvennleg teknologi og innovasjon

I arbeidet med handlingsprogram skal dei ulike partane i fellesskap utforma tiltakslistar innanfor kvart satsingsområde, og det skal sikrast ein geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølga til prosjekta i det årlege handlingsprogramarbeidet.

Staten har varsla at belønningmidlar kan haldast tilbake dersom det ikkje førelegg prioriterte prosjektlistar for heile avtaleperioden i løpet av våren 2020.

### **Bybanen byggetrinn 5 til Åsane**

Ettersom det ikkje er sett av statlege midlar til bybane til Åsane i Nasjonal transportplan 2018-2029, har ikkje staten vore viljug til å opna opp for finansiering av deltrekninga i denne avtalen. NTP er likevel tydeleg på at det må leggjast til rette for ein kontinuerleg utbygging av dei planlagte bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen. Finansiering av Bybanen til Åsane vert dermed eit sentralt tema ved neste reforhandling (2021). Reguleringsplanlegginga er starta opp, og planarbeidet vert finansiert av Miljøløftet. Prosjektet er ein sentral del av bompengepakke for Bergen som vart vedteke i bystyret, fylkestinget og Stortinget i 2017. Planlegginga er forventa ferdig i 2022, med byggestart i 2024. Strekninga vil truleg verta ferdigstilt kring år 2031.

### **Ringveg aust / Vågsbotn Klauvaneset**

Det har kome krav frå fleire partar i avtaleområdet om at ei prioritering av strekninga E39 Klauvaneset – Nyborg må omtalast i byvekstavtalen. Strekninga er eit riksvegprosjekt. Prosjektet må difor prioriterast gjennom NTP, og ikkje i byvekstavtalen.

I byvekstavtalen er prosjektet omtalt slik: *Avtalepartane har merka seg at samferdselsministeren har opna for at E39 Vågsbotn-Klauvaneset kan prioriterast føre E16 Ringveg Øst Arna-Vågsbotn i Nasjonal transportplan 2022-33. Dette er ei prioritering som dei lokale avtalepartane vil støtte.*

### **Arealplanlegging**

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vart vedteken av Fylkestinget i Hordaland i juni 2017. Planen gir uttrykk for at det er behov for endring i arealpolitikken for å bidra til å nå nasjonale og regionale mål, og den opererer i skjæringspunktet mellom statlege føringar og kommunane sine ønskjer om lokal sjølvråderett. I forhandlingane om byvekstavtalen har partane blitt einige om at det er regional plan som vert lagt til grunn for avtalen.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som målsetting at hovuddelen av veksten i bustader og arbeidsplassar skal skje innanfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet inkludert. Mindre tettstader med stabile bumiljø og gode nærmiljø er ein positiv ressurs for regionen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal det difor kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn.

Dei statlege og regionale forpliktingane i avtalen inneber bidrag til å gjennomføre regionale planar for å nå målsetting om nullvekst i personbiltransporten, samstundes som ein forpliktar seg til å lokalisere tenestetilbodet i tråd med regional plan.

Kommunane forpliktar seg gjennom avtalen til å oppdatere kommuneplanane i tråd med mål, strategiar og retningslinjer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Dette arbeidet skal bli prioritert i løpet av første halvdel av avtaleperioden (2024).

### **Vidare prosess**

Avtalen er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa. Truleg vil avtalen verta slutthandsama av regjeringa i løpet av våren 2020. Staten har gjennom forhandlingsprosessen hausten 2019 trekt kravet om lokalpolitiske vedtak innan årsskiftet 2019/2020. Belønningsmidlar for 2019 vil no verta etterbetalt i 2020 dersom partane har fatta lokalpolitiske vedtak innan 1. april 2020. Programområdemidlar for 2019 vil inngå i totalpotten og fordelast over heile avtaleperioden.

Den økonomiske ramma som no føreligg føreset at samtlege partar sluttar seg til avtalen. Dersom ein av avtalepartane vel å ikkje godkjenna avtalen, vil den økonomiske ramma bli trekt attende og fordelt gjennom eit nytt statleg mandat. Dei økonomiske konsekvensane av ein slik omfordeling er usikre, men dei lokale partane har oppfatta at staten vil kunna redusera den finansielle ramma noko. Ei endring i avtaleområdet vil også skapa ein dei usikkerheit knytt til framdrift. Lokalt legg ein til grunn at avtalen likevel vil kunna sluttbehandlast i løpet av 2020.

### **Vedtakskompetanse**

Fylkestinget gjer vedtek om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4.

Vedtak av byvekstavtale er ein direkte oppfølging av vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkestinget har mynde til å vedta byvekstavtale.

### **Vurderingar og verknader**

**Økonomi:** Gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 13,3 mrd. (2020-kroner) i statlege midlar. Store delar av desse midlane går til drifts- og infrastrukturiltak for kollektivtrafikken. Gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

**Klima:** Gjennomføring av byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

**Folkehelse:** Gjennomføring av byvekstavtalen vil redusere bilbruk og auke andelen gåande og syklande. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

**Regional planstrategi:** Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Byvekstavtalen legg til grunn eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid og ein satsing på kollektiv og sykkeltransport som vil bidra til reduserte utslepp frå transportsektoren.

## Konklusjon

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forpliktet seg til å bidra med 13,3 milliardar (2020-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg til programområdetiltak og belønningssmidlar, ei auke på kring 250 mill. kr. årleg i høve til det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr. årleg har avtalen ei totalramme på 15 802 mrd. 2020-kr.

Fylkesrådmannen viser til at det har vore ein lang og krevjande prosess med å fremforhandle avtalen, der rammetilhøva har blitt endra undervegs. Forhandlingsprosessen har strekt seg ut i tid og etterkvart samanfalle med andre store prosessar som kommunesamanslåing og førebuingar til kommuneval. Det har vore utfordrande både for politisk og administrativ leiing å kobla dei ulike prosessane på ein god måte. Fylkesrådmannen er difor nøgd med at det no føreligg eit omforeint avtaleutkast som er anbefalt framlagt for handsaming av forhandlingsutvalet hjå alle avtalepartene.

Vidare kjenner fylkesrådmannen seg trygg på at byvekstavtalen vil bidra til ein meir heilskapleg areal- og transportpolitikk og sikre eit forpliktande samarbeid mellom kommunane, fylkeskommunen og staten. Fylkesrådmannen meiner ei utviding av avtaleområdet har vore eit godt og viktig grep. Sjølv om det har gitt utfordringar i forhandlingane, er det av stor verdi at ein etablerer eit samarbeid i eit større, funksjonelt byområde. Dette er viktig og naudsynt for å nå nullvekstmålet.

Fylkesrådmannen peiker på at byvekstavtalen er eit kompromiss mellom statlege føringar og kommunale ønskjer i arealpolitikken. Fylkesrådmannen meiner difor det er ein styrke for vidare samarbeid at både stat og kommune gjennom avtalen forpliktar seg til ein felles arealpolitikk, som fastsett i Regional areal og transportplan for Bergensområdet.

Fylkesrådmannen ser også at forventningane til statlege midlar nok var høgare enn det ein har fått gjennomslag for i avtalen. Det er likevel fylkesrådmannen si klare oppfatning at dette er ein god avtale for regionen, og at 13,3 mrd. statlege kroner over 11 år er eit svært viktig bidrag for å gjennomføra gode og heilt naudsynte areal- og transportløyningar i regionen vår. Desse midlane vil finansiera Bybanen til Fyllingsdalen, ulike drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken, betra infrastruktur for gåande og syklande i heile avtaleområdet, samt ulike tiltak som kommunane sjølve har spelt inn. Bybanen til Åsane har det ikkje vore forhandla om i denne avtalen fordi det ikkje ligg midlar til denne i gjeldande Nasjonal transportplan.

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og dei ulike kommunestyra. Avtalen presiserer at det skal sikrast ei geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet.

Fylkesrådmannen vil også understreke at avtalen ikkje inneber auke i bompengetakstane. Bypakke for Bergen er allereie vedteke av Stortinget og integrert i gjeldande byvekstavtale for Bergen 2017-2023.

Fylkesrådmannen si samla vurdering er at den framforhandla byvekstavtalen vil bidra positivt til ein meir heilskapleg areal- og transportpolitikk og sikra eit forpliktande samarbeid mellom kommunar, fylke og stat. Ei utviding av avtaleområdet er, slik fylkesrådmannen ser det, eit naudsynt grep i høve til samla måloppåing i Bergensområdet. Fylkesrådmannen peiker også på at byvekstavtalen, om den vert vedteken, vil utgjera et

formalisert og forpliktande fora for samarbeid i eit større funksjonelt byområde. Et slikt forpliktande samarbeid er naudsynt for å nå dei måla ein har sett innanfor areal- og transportplanlegging, og ikkje minst vil det bidra til ei positiv utvikling for heile regionen.

---

Saknr: 2020/1928-13  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	6/20	28.01.2020

**Fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000**

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

**Vedlegg**

- 1 Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000

Saksnr: 2019/184-1  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020

**Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000****Forslag til innstilling**

- Fylkesutvalet meiner omsynet til kostnader, trafikktryggleik, klimautslepp og miljø tilseier at det ikkje må leggjast opp til unødige høg standard for nasjonale hovudvegar i vegnormalane. Store utfordringar knytt til framkome og tryggleik på hovudvegnettet tilseier at det er viktigare å prioritere betre framkome og trafikktryggleik på større delar av vegnettet enn høgare fart og høgare standard på enkelte strekningar på nasjonale hovudvegar. Fylkesutvalet rår difor til følgjande:
  - Fylkesutvalet rår til at det bør leggjast opp til 90 km/t som standardkrav for nasjonale hovudvegar med 2/3-felt for ÅDT mellom 6.000 og 12.000.
  - Det bør gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000.
  - Det bør ikkje innførast fartsgrense 120 km/t.
- Fylkesutvalet meiner det er behov for å tilpasse vegnettet til lokale forhold ut i frå kostnadsnivå og topografiske forhold, og at det difor er behov for fleksibilitet i praktisering av fråvik frå vegnormalane.
- Fylkesutvalet meiner fylkeskommunane må vere fråviksmynde på alle tiltak på fylkesveg. Ansvarsprinsippet tilseier at den som har plan- og driftsansvar også må vere den som kan fastsetje unnatak frå vegnormalane når det er føremålstenleg basert på lokale forhold og tilpassingar.

**Samandrag**

Samferdselsdepartementet har bede Vegdirektoratet om å utgreie fartsgrense 120 km/t på motorvegar og å utgreie ein smal 4-felts veg og standardar på vegar med ÅDT 6 000 – 20 000. Det er vidare vurdert om det bør vere 90 km/t eller 100 km/t for 2/3-feltsvegar med ÅDT 6 000- 12 000. Kven som bør vere fråviksmynde er også drøfta. Dette er utgreidd i kvar si utgreiing som følgjer vedlagt.

Ut i frå omsyn til trafikktryggleik, kostnader og konsekvensar for klima og miljø ser fylkesrådmannen ikkje behov for fartsgrense 120 km/t. For 2/3-feltsveg blir det rådd til 90 km/t. Vidare til at det blir gjeninnført ei vegklasse for smal 4-feltsveg. Dette er i tråd med konklusjonane i utgreiingane.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven signatur.*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet har bede Vegdirektoratet om å utgreie fartsgrense 120 km/t på motorvegar og å utgreie ein smal 4-felts veg og standardar på vegar med ÅDT 6 000 – 20 000. Dette er utgreidd i kvar si utgreiing som følgjer vedlagt. Begge desse utgreiingane er sende på ei samla høyring med frist 10. februar. Vegdirektoratet ønskjer særleg innspel og kommentarar på følgjande problemstillingar:

- Breidde på tverrprofil på smal 4-felts veg
- Fartsgrense 90 eller 100 km/t på 2/3-feltsveger
- Fartsgrense 110 eller 120 km/t på motorveger
- Standard på vegar med ÅDT 6 000 – 12 000: 2/3-felts veg eller smal 4-felts veg og om det bør opnast for begge standardar
- Standard på vegar med ÅDT 12 000 – 20 000: smal 4-felts veg eller normert 4-felts veg med breidde 23 m og om det opnast for begge standardar

### Vedtakskompetanse

Etter reglement for fylkesutvalet pkt. 6 kan fylkesutvalet vedta fråsegn på vegner av Vestland fylkeskommune.

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Vegnormalar for nasjonale hovudvegar har i første rekkje konsekvensar for statlege organ, men krava kan også gjelde fylkesvegar med høg trafikk. Vegnormalane har store konsekvensar for kostnadsnivå på vegane.

**Klima:** Fartsgrenser og omfang av vegutbygging har konsekvensar for klimagassutslepp.

**Folkehelse:** Fartsgrenser og vegutforming har konsekvensar for t.d. støy, bustadmiljø og miljø.

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

### Utgreiing av 120 km/t som fartsgrense på motorvegar

Utgreiinga har sett på kva krav som må stillast for fartsgrense 120 km/t. Aukande fart set strengare krav til geometrisk utforming av vegar, med t.d. lenger stoppsikt, lenger svingar (horisontalkurveradius) og til stigning i botn og toppen av bakkar (vertikalkurveradius). Utforminga blir dermed stivare og vanskelegare å tilpasse i terrenget.

Gjeldande normalprofil for motorveg er 23,0 meter breidd. Med fartsgrense 120 km/t meiner Statens Vegvesen at det er behov for å auke kvar vegskulder med 0,25 meter for å ha meir klaring til rundt kjøretøy om dei må stanse, slik at dei føreslår profil på 23,5 meter.

Vegdirektoratet anslår at om lag 460 km ny veg og 110 km eksisterande veg tilfredsstillar dei geometriske parameterane og som det difor kan vere aktuelle å innføre fartsgrense 120 km/t for i Norge. Det er i utgreiinga ikkje nemnt konkret kva for vegar dette gjeld.

Statens vegvesen anslår at det vert ei auke i kostnadene på 10,5 mill. kr. pr. kilometer ny veg med fartsgrense 120 km/t i staden for 110 km/t. For dei 460 km med ny veg som kan få høgare fartsgrense blir auken i dei samla investeringskostnadene på omtrent 4,8 mrd. kr. For eksisterande vegar er det anslått ein investeringskostnad på 3 mill. kr. pr. km veg for tilpassing av vegen, totalt 330 mill. kr for dei 110 km med eksisterande veg med 110 km/t.

For å vurdere konsekvensane av å heve fartsgrensa er det gjort ein samfunnsøkonomisk analyse. Analysen er ein systematisk gjennomgang av netto fordelar og ulemper ved tiltaka, og består både av prissette- og ikkje-prissette konsekvensar (natur- og miljøkonsekvensar). Resultata frå den samfunnsøkonomiske analysen viser at tidssparingar til personbiltrafikken er den positive konsekvensen. Større køyretøy har ikkje



tidsvinstar grunna at dei har lågare fartsgrenser. Det er fleire ulemper. Den største ulempa blant dei prissette konsekvensane er større utbyggingskostnadar for nye motorveggar, og kostnadar med tiltak for å ruste dei eksisterande motorvegane for høgare fartsgrense. Andre negative prissette konsekvensar er auka køyretøykostnadar, luftforureiningskostnadar og ulukkeskostnader. Auka ulykkeskostnader betyr at talet på drepne og skadde aukar. Den prissette viser at det er lønsamt for samfunnet å heve fartsgrensa på utvalde eksisterande motorveggar (positiv nytte på 0,4 mrd. kr), mens det ikkje er lønsamt å dimensjonere nye motorveggar for fartsgrense 120 km/t (negativ nytte på 3,4 mrd. kr).

Vidare viser utgreiinga at høgare fartsgrense gir meir negative konsekvensar for ytre miljø. Dette gjeld særleg for dei nye motorvegane som skal byggjast, av di strengare krav til geometrisk utforming gir mindre moglegheit for tilpassing til terreng og omgjevnadene elles. Klimagassutslepp og omfang av støyplaga forventast også å auke.

I tillegg til å gjennomføre ei samfunnsøkonomisk analyse er det drøfta nokre andre tema som er relevante, men som den samfunnsøkonomiske analysen ikkje fangar opp som regional utvikling, fordelar med samanhengande og jamne fartsgrenser, ulemper med auka fartsskilnader mellom store og mindre køyretøy, korleis framtidig køyretøypark og framtidige trafikantar kan påverke krava i framtida til vegutforming, samt eignaheita til samfunnsøkonomiske analyser i denne typen utgreiingar.

I utgreiinga er det også gjort ei vurdering av korleis ei heving av fartsgrensa frå 110 km/t til 120 km/t bidreg til oppfylling av måla som er fastsette i Nasjonal transportplan. Statens Vegvesen si vurdering er at høgare fartsgrense vil gje høgare måloppnåing for persontransport for det einskilde prosjekt for målsettinga «betre framkome for personar og gods i heile landet». Av di tunge køyretøy har særskilde fartsgrense på 80, 90 eller 100 km/t, vil det i svært lita grad vere auka måloppnåing for godstransport. Det peikast på at kostnadene pr. meter veg som skal byggjast aukar når dimensjonerande fartsgrense er 120 km/t i staden for 110 km/t. Ut frå dette vurderer Statens vegvesen at sjølv om høgare fartsgrense bidreg til måloppnåing i dei einskilde prosjekta, så kan måloppnåinga vere mykje større om tilleggskostnaden i staden blir brukt til å realisere andre prosjekt som i seg sjølve bidreg til å betre framkome. For hovudmålet «reduere transportulykkene i tråd med nullvisjonen» er det i utgreiinga anslått at fartsgrense 120 km/t fører til at vi får i underkant av 4 fleire drepne og hardt skadde personar i året. Det vil ta lenger tid å byggje ut resten av vegnettet med ønska tryggleikstandard, noko som gir enda fleire drepne og hardt skadde i trafikken. For det siste hovudmålet i transportplanen, som er «reduere klimagassutsleppa ... og redusere andre negative miljøkonsekvensar», viser rapporten at fartsgrense 120 km/t gir større klimagassutslepp, at omfanget av støyplaga personar aukar og at tapet av naturmangfald blir større. Det er difor Statens vegvesen sin konklusjon at fartsgrense 120 km/t gir ei redusert måloppnåing for hovudmålet for klima og miljø.

### **Utgreiing av smal 4-felts veg og standard på vegar med ÅDT 6.000-20.000**

I denne utgreiinga har Statens Vegvesen utgreidd følgjande problemstillingar etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet:

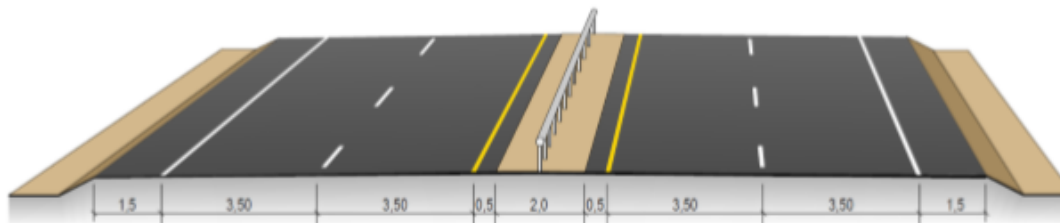
- Ulike vegbreidde for smal 4-felts veg mellom 19-20,5 m og fartsgrense 110 km/t
- 2/3-felts veg med fartsgrense 90-100 km/t og/eller smal 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t ved ÅDT 6 000-12 000
- Smal 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t og/eller full 4-felts veg med fartsgrense 110-120 km/t ved ÅDT 12 000 – 20 000
- Utgreie i kva grad ei slik auka fleksibilitet i fastsettinga av vegnormalane kan føre til mindre samanhengande standard og auka standardsprang.

Ved siste revisjon av handbok N100 Veg- og gateutforming vart tal dimensjoneringsklassar reduserte frå 9 til 3 for nasjonale hovudveggar for at overordna vegnett i større grad skulle ha lik standard over lengre strekningar og dermed vere enklare å forholde seg til for trafikantane. Gjeldande normalprofil er 23 meter veg høg fart.

For smal 4-felts veg er det teke utgangspunkt i ein veg på 20 meter normalprofil som er den same som den tidlegare vegstandard H8. Forskjellen ligg i at det er sett av mindre til vegskulder og til indre skulder. Køyrefeltsbreidda er den same som gjeldande profil for høg fart, 3,5 meter pr. felt. Grunngevinga for lågare

vegbreidde er at ein ved lågare trafikkmengder vil ha mindre risiko for hendingar samstundes som det er tilstrekkeleg avviklingskapasitet sjølv om køyretøy delvis blir ståande i høgre køyrefelt.

Figuren under viser normalprofilen for 20 meter brei veg.



Den normerte 2/3-feltsløyninga har fartsgrense på 90 km/t og vekslar mellom to felt med breidde på normalprofil med 12,5 meter, og tre felt med breidde 15 meter. Det skal vere 1-2 forbikøyringsfelt i kvar retning pr. 10 km veg.

Vegstrekningar i dagen og kortare tunnelar (mindre enn 500 m) med midtrekkverk kan dimensjoneraast for fartsgrense 100 km/t ved å tilpasse geometrien til fartsgrensa. Lengre tunnelar blir ikkje bygde med midtrekkverk av omsyn til moglegheita for evakuering ved ei tunnelbrann. Statens vegvesen meiner at ut frå ei tryggleiksvurdering bør lengre tunnelar med høg fartsgrense ha doble tunnellop, noko som gjer prosjekta kostnadskrevjande.

Statens vegvesen meiner det er uheldig å leggje til grunn fartsgrense 100 km/t på strekningar i dagen kombinert med eitt-løpstunnelar med fartsgrense 80 km/t. Slike sprang i fartsnivå og standard vil gje høgare risiko for ulukker.

Skilnaden i kostnad mellom ein 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t og 100 km/t vil i mange tilfelle bli stor. Kostnadstal frå utbyggingsprosjekt avslutta i 2017 viser ein gjennomsnittlege kostnad pr. løpemeter veg på 175 000 kr. for 2/3-feltsveg. Tilsvarende kostnadstal for 4-felts vegar vart 300 000 kr. pr. lengdemeter. Dette grunna krav til stivare lineføring ved fartsgrense 100 km/t og føresetnaden om at det ved fartsgrense 100 km/t skal det vere doble tunnellop grunna krav til tryggleiksnivå. Statens Vegvesen tilrår ut i frå dette at krav til fartsgrense 90 km/t på nasjonale hovudvegar med relativt låg trafikk.

For tunnelar med ÅDT > 8 000 og lengde over 500 m er det krav til evakueringsmoglegheit, noko som vil som regel føre til krav om doble tunnellop. Det gjer at det ofte blir dimensjonert for 4 felt på vegar med ÅDT over 8 000 sjølv om det eigenleg ikkje er trafikkgrunnlag for det.

I forhold til ulukker, vil høgare fartsnivå gje fleir ulukker. På den anna side vil to-løpstunnelar ha lågare risiko for ulukker enn eitt-løpstunnelar.

Samanlikna med 2/3-felt vil tidskostnadene vil vere lågare for 4-feltsalternativet for mindre køyretøy. Tunge køyretøy vil ha lågare fartsgrense enn 100 km/t, og vil difor ikkje ha tidsvinst. En 2/3-felts veg med fartsgrense 100 km/t i staden for 90 km/t vil føre til høgare kostnader på grunn av stivare linjeføring, eventuelt doble tunnellop, auka arealinngrep og auka kostnader ved ulukker.

Basert på vurderingar knytt til nokre strekningar, er konklusjonen i utgreiinga at ein 4-feltsveg med fartsgrense 110 km/t vil ha lågare netto nytte (er mindre lønsam) enn ein 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t. Ikkje-prissette konsekvensar som støybelastning og arealinngrep er noko større for ein 4-feltsveg enn for 2/3-felts løysinga.

Kapasitetsmessig vil ein 2/3-felts veg ha god avviklingskvalitet ved trafikk opp til ÅDT 15 000. Ein 4-feltsveg har god avvikling opp til ÅDT 45 000.

Det er gjort ei samanstilling av ein smal 4-felts veg (20 m) og ein normert 4-felts løysing (23 m) med ÅDT 12 000 - 20 000. Begge vegane har fartsgrense 110 km/t. Veg med ein breidde på 23 meter medfører auka investerings-, drifts- og vedlikehaldskostnader og auka arealinngrep. Ein breiare 4-felts veg vil derimot vere noko tryggare (lågare kostnader til ulukker) og gje litt lågare tidskostnader enn ein smal 4-felts veg.

Ved utgangen av 2018 var det ca. 650 km 4-felts riksveg i Norge. Dette utgjør nesten halvparten av det riksvegnettet som på sikt vil kunne ha behov for 4-feltsveg sett ut frå trafikkprognosar og normalkrav. Med grunnlag i kostnadstal for gjennomførte prosjekt er det rekna at normert breidde på 23 m i staden for ein smal 4-felts løysing på 20 meter, medfører om lag 10 mrd. kr. meir i kostnader.

Det blir rekna med ein reduksjon i risiko for ulukker på 15 % frå ein smal 4-feltsveg med 20 meter breidde i forhold til ein normalstandard 4-feltsveg på 23 meter breidde. Det er gjort utrekningar basert på 3 ulike prosjekt, der ein konkluderer med at det er lite skilnad i prissette konsekvensar mellom dei to alternativa.

Statens vegvesen konkluderer ut i frå dette at det kan vere meir samfunnsøkonomisk effektivt å bruke midlane til å utbetre andre vegar med lågare risiko for ulukker framfor å bruke midlane til å auke vegbreidda.

### **Fleksibilitet i standardkrava**

Utgreiinga drøfter i kva grad det bør vere fleksibilitet i standardkrava til vegnormalane. Fleksibilitet i standard kan være hensiktsmessig for å kunne tilpasse seg til ulike lokale føresetnader. For å sikre eit einsarta overordna vegnett og at dei auka kostnadene vurderast opp mot alternativ bruk, til dømes auka lengde med ny riksveg, bør det vurderast korleis og på kva forvaltningsnivå som skal avgjere vegklasse på den enkelte vegstrekning.

Dei rår til at hovuddrammene for utbygging av vegnettet over lengre strekningar blir vedtekne gjennom Nasjonal Transportplan og at standardval i enkeltprosjekt avklarast av nasjonal vegmyndigheit ev. av Samferdselsdepartementet.

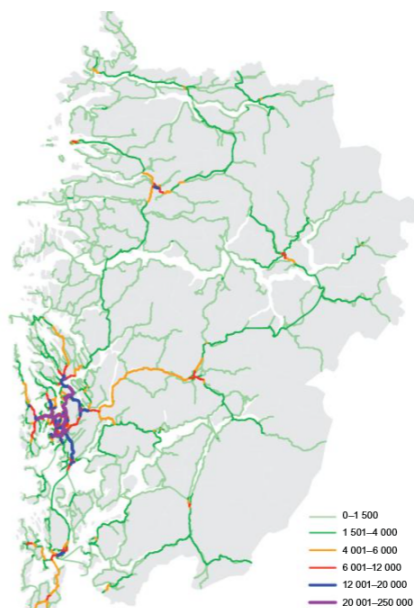
Standard på vegane blir fastsett ut frå trafikkmengde og fartsgrense. Det er vurdert i kva grad utvida fleksibilitet på prosjektnivå i bruk av vegklasse mellom ÅDT 6 000 – 12 000 ut frå optimalisering av utrekna samfunnsøkonomisk nytte vil føre til mindre samanhengande standard, auka standardsprang og dårlegare trafikktryggleik. Eit felles overordna regelverk som forvaltaast av ein nasjonal vegstyremakt kan brukast til å sikre ein jamn og einsarta standard på strekningar på tvers av ulike veghaldarar og ulike fylkesgrenser. I utgreiinga blir det difor hevda at dersom fleksibiliteten blir auka utan at det er eit regime for ei overordna vurdering av val av vegklassar, er det fare for meir ujamn standard og fart. Det kan ha uheldige effektar for trafikktryggleik og konsekvensar for kostnader pr. km veg. I utgreiinga blir det argumentert for at vegnormalane viser velprøvde standardløysingar, og at det samstundes blir gitt fleksibilitet der det er naudsynt gjennom fråvikssystemet (dvs. at Vegdirektoratet kan godkjenne løysingar som ikkje er i tråd med vegnormalane).

Utgreiinga peikar på at 2/3-felts vegen er mest samfunnsøkonomisk lønsam ved ÅDT i intervallet 6 000 – 12 000 og gir samtidig minst arealinngrep. Det er lite som tyder på at en større fleksibilitet vil føre til sterk auke i standardsprang, spesielt med føresetnad om at det blir avklare med ein nasjonal vegmyndigheit kor det kan etablerast smale 4-feltsveger med moderat trafikk.

### **Vurderingar**

Situasjonen i Vestland er at det er få lengre vegstrekningar med eit trafikkgrunnlag der det er aktuelt med 4-felts veg. For mesteparten av vegnettet i Vestland er det heilt andre og langt meir grunnleggande problemstillingar på vegnettet enn om det bør vere 2 eller 4 felt. Generelt sett er det i Vestland slik at trafikken er moderat, og godt under 12 000 i ÅDT for alle hovudvegar med unnatak av noen hovudvegar i Bergensområdet. Dette tilseier i utgangspunktet 2 felt for hovudvegstrekningar, nokon stader 2/3-felt der trafikken i overskødeleg framtid vil bli over ÅDT 6 000. Generelt sett aukar trafikken inn mot senterane, særleg Bergen, og her er det vegar inn mot Bergen med rundt 20 000 i ÅDT.

Kartet under viser ÅDT i dag på vegar i Vestland.



For fastsetjing av trafikkmengde, blir det teke utgangspunkt i det såkalla dimensjoneringsåret. Som regel er dette framskriven trafikkmengde 30 år fram i tid. Det er her føresett ein auke i trafikken i tidsperioden. Dette fører til at ein rekkje vegar blir planlagde med 4 felt sjølv om trafikkgrunnlaget i dag er godt under kravet til 4 felt.

I tillegg kjem kravet i vegnormalane om røemming når trafikkmengda overstig ÅDT 8.000. Det er ofte ikkje mogleg med røemming ut av tunnel utan at det blir etablert to-løpstunnel. Unnataket i Vestland er strekninga E16 Trengereid-Stanghelle, der røemming blir planlagt inn mot jernbanesporet.

Med dette er konsekvensen at kravet til tryggleik i tunnelar mange stader medfører 4 felts veg, sjølv om trafikkgrunnlaget eigentleg tilseier 2/3-felt. Dette gjer dyre løysingar, høgare trafikk og større arealinngrep.

Trafikken på E39 Hordfast er t.d. rekna til 13.000 i 2050. Dette er ei trafikkmengde der det i følgje Statens vegvesen sine egne tal vil vere god flyt sjølv ved 2/3-felt. Det blir her planlagt med 4 felt, dels grunna at ein kjem over ein ÅDT på 12.000, og dels at krav til tunnelar tilseier 4 felt.

Betre vegstandard gir betre framkome. Samstundes tek ikkje vegnormalane inn over seg at med betre vegstandard vil også trafikken kunne ventast å auke. Dette er særleg ei utfordring med trafikken inn mot Bergensområdet, der det er ei målsetting med nullvekst.

Investeringar i stor kapasitet som det eventuelt kan vere bruk for langt fram i tid, gir risiko for feilinvesteringar, grunna at bilparken truleg vert automatisert og med dette blir sikrare. Fylkesrådmannen meiner difor at vi står i stor fare for å investere i ein for høg vegstandard i forhold til framtida sine krav.

Det er store investeringsbehov på vegnettet i Vestland. Topografien i Vestland er slik at det blir uforholdsmessig mykje dyrare å byggje med ein standard for 100 km/t på 2/3 felts veg. Det er også særskildt mykje dyrare å byggje 4-felts veg enn 2/3-felts veg. Effekten både for framkome og for trafiktryggleik er høgare ved å byggje meir veg for pengane enn å byggje færre vegar med høgare standard. Fylkesrådmannen støttar difor Statens vegvesen sin konklusjon om at det er tilstrekkeleg med standard på 90 km/t for 2-3-feltsvegar.

Ut i frå tilsvarande argumentasjon er fylkesrådmannen samd i at for 4-feltsvegar med relativt låg trafikk med fartsgrense 110 km/t bør vegklasse med smal 4-feltsveg bli gjeninnført. Det er berre på innfartsvegane rundt og inn mot Bergen det er aktuelt med 4-felts motorveg i vårt fylke. Då er argumentet om samanhengande lengre vegstrekningar med same standard etter fylkesrådmannen si mening ikkje relevant. Trafikken endrar seg inn mot dei større byane, med større trafikktettleik og behov for hyppigare avkøyrslar. Vanskelege topografiske tilhøve og omsynet til bustadmiljø trekkjer også i same retning. Det er heller ikkje ønskjeleg å leggje opp til ein kapasitet som aukar utfordringane knytt til framkome og forureining

i sentrale delar av byen. Fylkesrådmannen ser difor ikkje behov for å dimensjonere for høg fart inn mot storbyane. Av tilsvarande grunn rår ikkje fylkesrådmannen heller til at det vert innført 120 km/t på motorvegar med ÅDT over 20.000.

Dette tilseier etter fylkesrådmannen si meining at det bør vere fleksibilitet i standardkrava gjennom fråviksregimet. Spissformulert så synast mykje av argumentasjonen og krava til vegnormalar for nasjonale hovudvegar å vere tilpassa tilhøve i det sentrale austlandsområdet med stor trafikk på hovudvegane. Vestlandet har ein helt anna topografi og busetnadsmønster med heilt andre utfordringar og behov. Det er store behov for utbetring av veginfrastrukturen i Vestland, og det gir høgare vinst for framkome og tryggleik å få utbetra meir av vegnettet, enn å leggje opp til høg fart og høg standard på noen få strekningar.

Om alle motorvegar skal oppgraderast til standard for 120 km/t, inneberer dette i tillegg at meir av investeringsmidlane innan vegområdet vil gå til dei områda i landet som allereie i dag har motorvegar av relativt høg kvalitet. Dette er etter fylkesrådmannen si meining ei feil prioritering.

I dag har fylkeskommunen sjølv fråviksmynde på fylkesveg, med unntak for tekniske konstruksjonar som tunnel, bru og kai, der Vegdirektoratet godkjenner fråvik. Fylkesrådmannen meiner fylkeskommunen framleis må ha fråviksmynde, og kunne avvege fråvik frå vegnormalane ut i frå topografiske tilhøve og kostnader også for motorveg på fylkesveg. Vegnormalane vil i seg sjølve sikre samanhengande standard, men tilpassing må vere ei avveging mellom kostnader og nytte ved utbygging av vegnettet i så vanskeleg topografiske forhold som det er mange stader i Vestland.

Fylkesrådmannen viser elles til at samferdselsdepartementet i pågåande prosess med Nasjonal transportplan har lagt vekt på å få redusert kostnadsnivået for vegprosjekt for å kunne få meir veg for pengane. Forsvarleg reduksjon i standardkrav og lågare hastigheit for nasjonale hovudvegar vil bidra til dette.

## **Konklusjon**

Fylkesrådmannen rår til 90 km/t som standardkrav for nasjonale hovudvegar med 2/3-felt for ÅDT mellom 6.000 og 12.000. Det bør også gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000. Det er vidare viktig at fråviksmynde ligg til det forvaltingsnivået som har ansvar for planlegging og drift. Fylkeskommunen bør difor ha fråviksmynde på fylkesveg.

---

Saknr: 2020/1928-14  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	7/20	28.01.2020

**Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune**

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Bertil Søfteland  
seksjonssjef

Dagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

Vedlegg

- 1 Saksframlegg:  
Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune

Saksnr: 2019/120-1  
Saksbehandlar: Hallgeir Varsi, Målfrid Vik Sønstabø, Rolf Rosenlund

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		02.12.2019
Fylkesutvalet		30.01.2020

**Integrasjon av kollektivområdet i Vestland fylkeskommune****Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet stiller seg bak avdelinga sitt arbeid med å utvikle styring og eigarskapsforvaltning innanfor mobilitets- og kollektivområdet.
2. Fylkesutvalet støttar framlegget om ein gradvis marknadsintegrasjon, der kollektivtilbodet framstår mest mogeleg likt som i dag for kundane, fram til merkevare er avklara og gode fellesløysingar er utarbeida innan mobilitets- og kollektivområdet.

**Samandrag**

Avdeling for mobilitet og kollektivtransport har sett i gong arbeidet med å utvikle strategiar og handlingsplanar for ansvarsområde sitt. Fram til nytt planverk er på plass, styrer fylket etter gjeldande styringsdokument. Samstundes går arbeidet med å etablera ei felles kollektiveining etter plan, og Skyss/Kringom vil vera ein felles organisasjon frå 01.01.2020.

Arbeidet med utvikling av felles kundeløysingar er sett i gong og vil verta gradvis innført. Merkevarer og namn vil verta avklara i løpet av 2020. I tillegg pågår det samstundes eit viktig arbeid med korleis den nye eininga kan utvida og utvikla verkeområdet sitt til å verta ein mobilitetsaktør.

Rune Haugsdal  
prosjektleder

Håkon Rasmussen  
påtroppande fylkesdirektør for  
Avdeling for mobilitet og kollektivtransport

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Formålet med saka er å gi ei overordna forståing for politikkområdet i Avdeling for mobilitet og kollektivtransport i Vestland fylkeskommune, orientere om status og framdrift i sentrale prosessar, og beskrive grensesnitt til og frå MoK.

### Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har vedtaksmynde, jfr reglement for fylkesutvalet pkt 2.1.7, andre oppgåver; Fylkesutvalet tek avgjerd i saker som ikkje ved lov, forskrift eller delegasjonsvedtak er lagt til anna organ.

### Vurderingar og verknader

#### Innleiing

Kollektiv som politikkområde er utvida til kombinert mobilitet, og den administrative inndelingane er endra. I tillegg har samanslåinga til eit nytt fylke gitt eit geografisk større område å administrere.

I sum gir dette behov for ny struktur på styringsdokument, såvel som revisjon av strategiar og handlingsplanar. Det er ønskeleg med eit felles overordna planverk for heile transportområdet både for avdeling for infrastruktur og veg og avdeling for mobilitet og kollektivtransport, for å oppnå ein heilskapleg og samanhengande forvaltning av veg, mobilitet og kollektiv. Avdelingane må så utarbeide strategiar og handlingsplanar for dei ulike ansvarsområda.

Arbeidet må gjerast med eit heilskapleg perspektiv og brei involvering, og må gjerast over tid. Fram til nytt planverk er på plass, styrer fylket etter gjeldande styringsdokument.

#### Arbeidsdeling mellom avdeling for mobilitet og kollektivtransport og avdeling for infrastruktur og veg

Dei to avdelingane Infrastruktur og veg (IVA) og Mobilitet og kollektivtransport (MoK), skal saman ha ansvar for tilbodet, drifta og utviklinga av samferdsleområdet i Vestland. Dei har felles politiske hovudutval, i Hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Det er eit overordna mål å sjå samferdsle som eit samla område, slik at ein kan vurdere dei beste og mest føremålstenlege løysingar på trong for reise og kommunikasjon. Dei to avdelingane må ha tett kontakt på alle nivå for å få til ei slik samordning.

Samstundes vil MoK ha det overordna ansvar for kollektivtilbodet. Dei reisande og drifta sine utfordringar og ønskjer vil vere i fokus, og må gje gode løysingar og prosjekt. IVA vil naturleg stå for gjennomføring av prosjekt innan infrastruktur.

#### Eigarstyring av einingane

Fylkeskommunane sit på store verdiar gjennom eigarskap i selskap, og fleire av selskapa utfører viktige oppgåver for fylkeskommunen.

Arbeidet med eigarskap er sektorovergripande og sektornøytralt, og det er naturleg at fylket har ein heilskapleg eigarskapsforvaltning på tvers av avdelingane.

Ei av oppgåvene som høyrer under eigarskap er oppfølging av at eigarskapen blir utøvd i samsvar med lover, reglar og overordna prinsipp som gjeld for selskapa. Utarbeiding av overordna rutinar og retningslinjer for eigarstyring er ei anna oppgåve.

For dei selskapa som ligg tett opp til MoK sitt fagfelt, er det særskild viktig at avdelinga bidrar i utforminga av dei selskappsspesifikke eigarstrategiane.



MoK vil gjennom seksjon for eigarstyring og strategi bidra i arbeidet med den praktiske innrettinga av eigarskapsforvaltninga. MoK vil bidra i utforming av eigarstrategiar for aksjeselskap som Bybanen AS, Ferde AS og Sunnhordland lufthamn A/S, samt fylkeskommunale verksemder som kollektiveininga og Bybanen Utbygging, i dialog med desse. Ulike styringsdokument vil verta lagt fram for politisk handsaming.

### **Organisatorisk samanslåing av Skyss/Kringom til ny kollektiveining**

Administrativ arbeidsgruppe for kollektivområdet konkluderte med tilråding om at fagområdet skulle organiserast som ei eining, under ein leiar, og med ei felles merkevere. Dette vart lagt fram som politisk sak i partsamansett utval 13.05.2019 og referatsak i fellesnemnda 23.05.2019. Arbeidet som er gjort på kollektivområdet etter dette, har lagt denne tilrådinga til grunn.

Det er dei siste månadene arbeidd med å etablere ein ny organisasjon som integrerer dagens kollektiveining Skyss (Hordaland) og den delen av samferdselsavdelinga i Sogn og Fjordane som omfattar oppgåver knytt til merkevara Kringom. Det er planlagt for at det organisatoriske vil vere på plass til 1. januar 2020.

### **Styringsdokument og rapportering**

For Skyss har «Kollektivstrategi for Hordaland – utvikling fram mot 2030» vore eit viktig styrande dokument sidan strategien vart vedteken i fylkestinget i 2014. Kollektivstrategien er forankra i Regional transportplan Hordaland. Eit fireårlig handlingsprogram har vist kva initiativ og tiltak som er planlagt for å gjennomføre strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert årleg, og lagt fram til politisk handsaming. Kwart år er det også utarbeidd ein eigen årsrapport som viser korleis utviklinga har vore på viktige måleparametre i høve strategien, i tillegg til informasjon om andre viktige nøkkeltal og hendingar i året som har vore. I tillegg rapporterast det frå området gjennom Hordaland fylkeskommune sin årsrapport.

Med grunnlag i kollektivstrategien er det vidare utarbeidd «trafikkplanar» for utvikling av rutetilbodet i ulike geografiske område, for båttilbodet i Hordaland og for korleis redusere klimapåverknad frå bussparken. I Sogn og Fjordane har Regional transportplan vore det sentrale styrande dokumentet, og rapportering frå kollektivområdet har vore del av den samla årsmeldinga for fylkeskommunen.

Den nye kollektiveininga vil ha behov for å etablere ein samla strategi for utviklinga av tenestene i eit samla Vestland, og ein struktur for å rapportere på denne strategien. For 2020 vil handlingsprogrammet for oppfølging av Kollektivstrategi for Hordaland bli utarbeidd på same måte som tidlegare, med tillegg for aktivitetane som er planlagt av Kringom. Årsrapport for kollektivstrategien for 2019 vil også bli lagt fram etter gamal «mal», fram til eit nytt opplegg for rapportering er på plass.

### **Vedtak om kollektiveininga si organisasjonsform og samarbeid med Bergen kommune.**

Til møte i fylkestinget i desember 2018 la fylkesrådmannen fram sak om framtidig organisasjonsform for Skyss. Dette med bakgrunn i budsjettvedtak i fylkestinget 12.12.2017 og i sak 77/2018 i fylkesutvalet. Utgreiinga var gjennomført som eit prosjekt med deltakarar frå Hordaland Fylkeskommune, Skyss og Bergen kommune på administrativt nivå.

Som grunnlag for utgreiinga vart det innhenta to eksterne rapportar «Omorganisering av Skyss» v/advokatfirmaet Thommessen og «Samanhengen mellom strategiske mål og organisering av kollektivtrafikken» v/ Urbanet analyse.

Med bakgrunn i utgreiinga og rapportane hadde fylkesrådmannen inngått ein intensjonsavtale om å etablere eit tettare samarbeid på kollektiv – og mobilitetsområdet. Dette samarbeidet skulle ha som hovudmål å sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som fremja mobilitet for befolkning og næringsliv i heile fylket.

Fylkestinget gjorde fylgjande vedtak i saka:

1. Fylkestinget ynskjer eit sterkare samarbeid om kollektivtrafikk med Bergen kommune. Dette samarbeidet skal ha som hovudmål å sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som fremjar mobilitet for befolkning og næringsliv i heile fylket.

2. Fylkesrådmannen skal utgreia om eit styrka samarbeid skal vera basert på eit utvida avtaleverk, eit kommunalt/fylkeskommunalt oppgavefelleskap jfr § 19-1 i ny kommunelov eller andre meir formaliserte samarbeidsløysingar.

3. Fylkestinget ønskjer også utredet korleis Skyss kan samarbeide betre med dei andre kommunane i Hordaland og framtida Vestland

4. Fylkesutvalet og Utval for Miljø og Samferdsel vert haldne informert i det vidare arbeidet

5. Endeleg avtale skal leggjast fram for fylkestinget til godkjenning

6. Fylkesrådmannen legg opp til god dialog med kommunane i fylket i utforminga av prinsipp for samhandling.

Dialogen med Bergen kommune vert no teken oppatt, og målet er å koma fram til ein avtale om samarbeid om kollektivtrafikken i løpet av 1. halvår 2020. Samstundes vil ein og fokusera på å få til eit godt samarbeid med resten av kommunane i fylket. Desse prosessane vert forankra politisk.

### **Arbeidet med mobilitet i ny eining.**

#### Skyss/Kringom som kollektiv- og mobilitetseining

Skyss/Kringom planlegg for å jobbe med kombinert mobilitet fordi det er eit viktig og nødvendig bidrag til samfunnet og til den enkelte innbyggjar. Samfunnet blir endra kontinuerleg, blant anna gjennom befolkningsvekst, urbanisering, forureining og auka velferd. Dette endrar føresetnadane for korleis vi legg til rette i samfunnet. Med ny teknologi har vi og fått betre føresetnader for å utnytta ressursar og kunne samhandle på nye måtar. For den enkelte har det alltid handla om korleis ein kjem seg lettast frå der ein er til dit ein skal. Men for samfunnet er det auka fokus på at reisa skjer på ein måte som er hensiktsmessig og berekraftig for samfunnet som heilskap. Den beste måten å gjere dette på er ved å sikra at folk enkelt finn fram til tilbodet gjennom gode tenester. Derfor ønskjer ein ikkje berre å utvikle kollektivtrafikken, men også tilby tenester for kombinert mobilitet på tvers av alle modalitetar. Dette må gjerast enkelt for kunden og bra for samfunnet.

Skyss/Kringom utvider med dette fokus frå rein kollektivplanlegging til å inkludere berekraftig mobilitetsplanlegging. Dette betyr å arbeide med samanhengen mellom alle transportformer, med innbyggjarane sitt behov for mobilitet i sentrum. Dette krev tverrfagleg arbeid og stor grad av medverknad frå kundane. I dette arbeidet vil ein legge til rette for samarbeid med kommunar, tilbydarar av mobilitetsstenester og andre relevante aktørar. Dei tenestene vi har i dag som til dømes reiseplanleggar og billett-app må utviklast vidare slik at kundane har enkle og få tenester for å finna og å nyttiggjera seg ulike modalitetar.

#### Gjennom MUST er mobilitetsarbeidet i gang

Mobilitetsplanlegging er komplekst og krev godt samarbeid på tvers av aktørar og etatar. I Bergensområdet er dette samarbeidet godt i gang gjennom «MUST».

I 2018 gjennomførte Samferdselsdepartementet konkurransen «Smartere Transport i Norge». Målet med konkurransen var å finne gode løysingar på dagens og morgondagens transportutfordringar i byar og å tilretteleggja for at Noreg skal bli eit føregangslend i å ta i bruk ny teknologi. Hordaland fylkeskommune, Skyss og Bergen kommune vart éin av fem vinnarar i konkurransen, og saman med Statens vegvesen vart det i Bergen etablert eit Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløsningar – eit MUST. MUST skal vere ein læringsarena, ein stad for å etablere felles planar og ambisjonar, drive forretningsutvikling, skape og teste idear. MUST er med andre ord ein lab for mobilitetsarbeid i regionen.

### Kollektiveininga skal ha felles løysingar for kundane

Ein viktig føresetnad for å integrere tenestene mot kundane, er avklaring av felles merkevare. Det er planlagt for at arbeid med felles merkevare vil starte tidleg i 2020, og i arbeidet vil ein sjå på verdien av dei eksisterande merkevarene og vurdere dei (marknadsmessig, økonomisk etc.) opp mot andre alternativ. Resultata av dette vil bli lagt fram til politisk handsaming.

Fram til felles merkevare og profil for den nye kollektiveininga er på plass er det vurdert som best for dei reisande at ein skal oppleve tilbodet og tenestene på lik måte som ein gjer i dag. Det vil seie at ein forhold seg til Skyss og Kringom på lik måte også etter opprettinga av Vestland fylkeskommune, til dømes når det gjeld prisar, soner, betalingsløysingar og rutetilbod.

Den framtidige kollektiveininga skal jobbe for integrerte og felles løysingar for kundane i heile det nye fylket, som til dømes ei felles nettside, same kjøpskanalar og reiseplanleggar. Det er vurdert at fram til merkevare er på plass, vil det ikkje vere hensiktsmessig å gjere dette integrasjonsarbeidet. Dette er basert på vurdering av at «mellomløysingar» ikkje vil gjere det enklare for kunden, og at slike midlertidige integrasjonar vil vere kostnadskrevjande og ta fokus frå arbeidet med dei gode felles løysingane under felles merkevare.

Kundane i Skyss/Kringom nyttar seg av digitale informasjonskanalar som nettside, sosiale media og mobilapplikasjonar. Desse blir vidareført uendra som Skyss og Kringom inntil vidare. Alle spørsmål via til dømes kontaktskjema og telefon vil derimot frå 1.1.2020 gå til eit felles kundesenter.

### Billetter og prisar

Eit viktig arbeid for eit enkelt og integrert kollektivtilbod med buss i Vestland er innføring av felles pris- og sonestruktur. Felles pris- og sonestruktur er sentralt for å gjere det lettare å reise kollektivt i heile det nye fylket. Ein enklare pris- og sonestruktur er og ein føresetnad for å kunne tilby ei mobilløysning for billettkjøp i heile det nye fylket. Det komplekse utvalet av vilkår, kundekategoriar, billetter, rabattar og kanalar for sal skal bli reduserte og tilpassa kunden sitt behov og nye framtidsette kjøpskanalar.

Det går føre seg ei evaluering av omlegginga av takst- og sonestruktur for buss og bybanen i Hordaland som vart gjennomført 1.august 2018. Evalueringa av dette arbeidet er forventa å vere ferdig tidleg i 2020. Resultatet av evalueringa vil gje viktig læring og føringar for det vidare arbeidet. Det er vurdert som viktig at evalueringa ligge føre før arbeidet med felles pris- og sonestruktur for buss i heile Vestland blir sett i gang. Innføring av ein felles pris- og sonestruktur i heile det nye fylket vil vere ressurskrevjande. Arbeidet med felles takst- og sonestruktur blir lagt opp i ulike tidsløp for buss/bybane og båt. For buss/bybane er forventa oppstart av dette arbeidet andre kvartal 2020. Oppstart knytt til harmonisering av prisar for båt forventast å starte hausten 2020.

### Kanalar for billettkjøp

Felles kanalar for billettkjøp i det nye fylket er avhengig av at arbeidet med pris- og sonestruktur er avklart. I Hordaland skal noverande kjøpskanalar avviklast og nye implementerast i løpet av 2020 og 2021, og dette er forventa ferdig i første halvdel av 2021. Arbeidet med å implementere felles kjøpskanalar for heile Vestland vil vere eit naturleg framhald av dette, slik at ein i løpet av 2021 kan forvente å ha eins løysingar i heile Vestland.

### Rutetilbodet

Rutetilbodet med buss, bybane, båt og ferje ein har i dag i dei to fylka vil bli vidareført frå 1.1.2020. I den vidare utviklinga av kollektivtilbodet i Vestland må behov for samordning og felles prinsipp og prioriteringar vurderast. Etter samanslåinga i 2020 vil ein gradvis starte arbeidet med samordning og felles utvikling av det samla rutetilbodet i det nye fylket.

### Skuleskyss

Per i dag har både Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar eigne reglement for skuleskyss for grunnskular og vidaregåande skular. Det blir arbeida med å etablere nye skuleskyssreglement (grunnskule og vidaregåande skule) for Vestland fylkeskommune. Reglementa vil bli lagt fram som politisk sak i løpet av første kvartal 2020.

For å sikre at reglementa kan gje grunnlag for søknadshandsaminga for skuleåret 20/21 som startar i mars 2020, legg ein ikkje opp til større praksisendringar no, og føremålet vil vere å harmonisere dei eksisterande reglementa frå Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar. Ved første revisjon av nye reglement vil ein opne opp for større praksisendringar ved behov, samt gjennomføre høyringsrunde hjå kommunane, i tillegg til politisk handsaming.

### Transportkontraktane

Skyss er i dag registrert som organisasjonsledd i Hordaland fylkeskommune med eige organisasjonsnummer. Det er fastsett at dette organisasjonsnummeret skal vidareførast for kollektiveininga i Vestland fylkeskommune. Skyss og Kringom vil sørge for at kontraktar/garantiar vert overdradd til kollektiveininga i Vestland fylkeskommune. Grunna regler for mva. vil det og vere behov for å endra organisasjonsnummer på billettane til Kringom, og det vil stå Skyss på billettane i Sogn og Fjordane frå 1.1.2020. Skyss vil og stå som mottakar av inngåande faktura.

Kontraktane for fylkesvegferjene i Sogn og Fjordane vert i dag administrert av sams vegadministrasjon på vegne av Sogn og Fjordane fylkeskommune. For fylkesvegferjene i Hordaland vert kontraktane administrert av Skyss. Med bakgrunn i at ordninga med sams vegadministrasjon vert lagt ned med verknad frå 01.01.2020, vil Statens vegvesen ikkje lenger ha noko rolle i forhold til fylkeskommunale ferjesamband frå same tidspunkt. Det vert på denne bakgrunn lagt til grunn at kollektiveininga vil ha ansvar for oppfølging av alle fylkesvegferjesamband i Vestland frå 01.01.2020.

### **Overordna framdriftsplan for integrasjon på kollektivområdet**

Figuren under oppsummerer dei viktigaste integrasjonsprosessane, og gjev tidslinje for planlagt gjennomføring og ferdigstilling.



Det er mykje som skal på plass i samanslåingsprosessen, og den daglege oppfølginga av kollektivtilbodet må ivaretakast til ei kvar tid. Ein gradvis integrasjon av tenestene mot kunden er mest tenleg ressursmessig. Arbeidet med merkevare for den nye kollektiveininga er planlagt starta opp tidleg i 2020. Utgreiing av felles pris- og sonestruktur for buss og bybane skal starte opp så snart evaluering av omlegginga i Hordaland er ferdig, og same arbeid for båt vil følge noko tid etter. Kollektiveininga overtek ansvar for ferjene frå SVV frå årsskiftet. Det er lagt opp til at felles reglement for skoleskyss skal vere på plass før neste skoleår. Integrasjon av fagsystem og kundeløysingar vil bli arbeidd med gjennom heile 2020 og vidare inn i 2021

**Økonomi:** Ikkje relevant.

**Klima:** Kollektivtrafikken set tunge klimaavtrykk, men kan med god planleggjing og ressursbruk vera ein avgjerande faktor for å få ned bilbruken i sentrale deler av fylket.

**Folkehelse:** Kollektivtrafikken kan vera med å nå måla om å redusera bilbruken, og vil slik vera eit godt folkehelseiltak.

**Regional planstrategi:** Oppfylgging av Kollektivstrategien for Hordaland

## Konklusjon

MoK vil gjennom seksjon for eigarstyring og strategi bidra i arbeidet med den praktiske innrettinga av eigarskapsforvaltninga. MoK vil bidra i utforming av eigarstrategiar for aksjeselskap som Bybanen AS, Ferde AS og Sunnhordland lufthamn A/S, samt fylkeskommunale verksemder som kollektiveininga og Bybanen Utbygging, i dialog med desse. Ulike styringsdokument vil verta lagt fram for politisk handsaming.

Planane om organisatorisk integrasjon frå 1.1.2020, med ein gradvis integrasjon av tenestene til dei reisande i dei komande åra, er tenleg både ressursmessig og av omsyn til kundane. Kollektiveininga skal ha integrerte og felles løysningar for kundane i heile det nye fylket, men dette bør skje i ein godt planlagd overgang der avklaring av merkevare er sentralt for det vidare arbeidet.

Fylkesrådmannen er også positiv til at den nye kollektiveininga tek ein posisjon som mobilitetsaktør. Dette er i tråd med behovet hjå befolkninga og utviklinga i bransjen. Det kapasitetssterke kollektivtilbodet blir ikkje mindre viktig med dette, men fokuset blir utvida til å tilby eit større spekter av det dei reisande har behov for i transportkvardagen.

---

Saknr: 2020/1928-15  
Saksbehandlar: Dagmar Reutz Hillestad

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Fylkeseldrerådet	8/20	28.01.2020

## Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

Forslag til vedtak

Saka vert lagt fram utan tilråding.

Bertil Søfteland  
seksjonssjefDagmar Reutz Hillestad  
utvalssekretær*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Vedlegg

- 1 Saksframlegg:  
Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

---

Saknr: 2020/121-1  
Saksbehandlar: Martin Tveit

---

**Saksgang**  
Utval

Utv.saksnr	Møtedato
.	15.01.2020
	30.01.2020
	03.03.2020

Hovudutval for samferdsel og mobilitet  
Fylkesutvalet  
Fylkestinget

## Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023

## Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet vedtek eit første handlingsprogram for kollektiv i Vestland som i overgangen byggjer vidare på dokumenta frå dei to føregåande fylka.
2. Fylkesutvalet vedtek å rullere Handlingsprogram for kollektivstrategien for perioden 2020-2023, i tråd med handlingsprogram frå Hordaland fylkeskommune.
3. Fylkesutvalet stiller seg bak at det blir arbeidd vidare med kollektivtiltak i tråd med Handlingsprogrammet for Regional transportplan 2020-2023 i tråd med handlingsprogram frå Sogn og Fjordane fylkeskommune.

**Samandrag**

Handlingsprogrammet for kollektiv, knytt til kollektivstrategien i Hordaland, er rullert for perioden 2020-2023. For Sogn og Fjordane arbeider ein vidare ut frå gjeldande handlingsprogram knytt til regional transportplan (RTP). I påvente av full marknadsintegrasjon av dei to merkevarenamna Skyss og Kringom vil føringane i dei to handlingsprogramma for kollektiv vere gjeldande innafor dei tidlegare geografiske områda, fram til ny strategi for den nye kollektiveininga i Vestland er på plass.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

*Saksframlegg er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

Vedlegg:  
Handlingsprogram Sogn og Fjordane 2020-2023  
Handlingsprogram Hordaland 2020-2023

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Handlingsprogram for tiltak på kollektivområdet har vore løyst ulikt i dei to tidlegare fylka, og det er derfor lagt opp til ei løysing for 2020 med todelt handlingsprogram basert på styringsdokumenta i dei to tidlegare fylka.

Denne todelte løysinga for handlingsprogramma er i tråd med innstillinga frå sak PS 6/2019 i SAMO der ein legg opp til ein gradvis marknadsintegrasjon for Skyss og Kringom, der dei noverande merkevarene lev vidare inntil ny merkevare er avklart.

### Sogn og Fjordane (Kringom)

I Sogn og Fjordane har planar og tiltak som fell inn under kollektivområdet vore vedteke gjennom Regional transportplan for Sogn og Fjordane, der både kollektivtrafikk og veg inngår som tema. Til planen ligg der og ein handlingsplan. Det vert lagt opp til at føringane i denne handlingsplanen skal leggest til grunn for arbeidet i Skyss/Kringom for den delen av Vestland som femnar om Sogn og Fjordane, i ein overgangsperiode fram til nye føringar er bestemt. Difor er det i denne saka lagt opp til ei orientering om desse tiltaka som allereie er vedtekne. Dokumentet *Handlingsprogrammet for Kringom 2020-2023* som ligg som vedlegg til saka er eit uttrekk frå regional transportplan med relevans for kollektiveininga.

Handlingsplanen for Sogn og Fjordane omfattar mål, strategiar og tiltak innafør marknad, infrastruktur, ruteproduksjon, skuleskyss samt fylkesvegferje. Det er også nedfelt ambisjonar for utfordringar knytt til klimautslepp frå kollektivdrift.

### *Prioriteringar og tiltak frå handlingsprogrammet*

Sogn og Fjordane er eit grisgrendt geografisk område der det er krevjande å etablere eit fullverdig kollektivsystem overalt, primært grunna lågt passasjergrunnlag og svak økonomi. Løysinga har vore å rette ressursane inn mot den lovpålagte skuleskyssen samt å inngå samarbeid med kommersielle aktørar som driv ekspressruter i tett dialog med kommunar og Statens vegvesen. Dette sikrar eit samanhengande kollektivnett. Det har også vore etablert egne rutestrukturar for bestemte målgrupper. Til saman har dette gjeve innbygarane eit minimum av mobilitet.

Hovudmålet er å skape eit godt, teneleg kollektivtilbod for alle innbyggjarar og andre som vitjar fylket eller er på gjennomreise. For å støtte opp om dette hovudmålet er det etablert nokre delmål:

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod, for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

Oppsummert viser tabellen under arbeidet tiltak for å følgje opp strategiane frå transportplanen. Sjå fullstendig tiltaksliste i vedlegget.

Tema	Strategi	Tiltak
------	----------	--------



<b>Marknad og informasjon</b>	<p>Det skal være enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa si og å kjøpe billett.</p> <p>Tilby reise- og billettprodukt som gjer det attraktivt å reise kollektivt i Sogn og Fjordane.</p>	<p>Utarbeide marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.</p> <p>Aktiv bruk av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande.</p> <p>Legge til rette for gode billettprodukt og betalingsløyisingar.</p>
<b>Infrastruktur for kollektiv</b>	<p>Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma.</p> <p>Infrastrukturen skal vere velstelt, trygg og innbydande for dei reisande.</p> <p>Ved utlysing av nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til miljøvenlege løysingar og universell utforming.</p>	<p>Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik</p> <p>Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt-materiell på ulike rutetypar</p> <p>Stille krav til universell utforming</p> <p>Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag.</p>
<b>Ruteproduksjon</b>	<p>Arbeide heilskapleg og langsiktig for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.</p> <p>Gjere det mogleg å kome seg rundt i fylket</p> <p>For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbod for ulike brukargrupper vere gode grep.</p> <p>Det må prioriterast mellom ulike interesser.</p> <p>Administrasjonen må legge fram saker for politisk styring i aktuelle spørsmål.</p>	<p>Tett dialog med kommunar og skular samt samarbeidande ruteaktørar (fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).</p> <p>Kompensere delar av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.</p> <p>Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.</p> <p>Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.</p> <p>Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.</p> <p>Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmøde til delingsløyisingar som til dømes samkøyring.</p>
<b>Fylkesvegferje</b>	<p>Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon som er utvikla, testa og som viser seg å kunne takast i bruk.</p> <p>Stille krav gjennom framtidige anbod til reduserte klimagassutslepp på</p>	<p>Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjene med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert naudsynte tiltak på land som grunnlag for</p>

	fylkesveg-ferjene til nullutslepp innan 2035. Frekvens og rutetilbod skal vere om lag som i dag.	utarbeiding av anbodsgrunnlag for nye ferjeandbod.
<b>Kollektivtrafikk og klima</b>	Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom andbod. Ved fornying av materiell skal til ei kvar tid dei mest klimavenlege løysingane vurderast. Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar. Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til. Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir miljøvenlege løysingar.	Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar. Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak. Delta i utviklings-/utprøvingssprosjekt saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad. Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt andbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket

### Hordaland (Skyss)

I Hordaland vart kollektivstrategien for Hordaland vedteke i fylkestinget i 2014. Som eit ledd i oppfølginga av kollektivstrategien følgte eit fireårig handlingsprogram med tiltak og planar tematisk strukturert etter dei overordna målsettingane i strategien. Handlingsprogrammet har vore rullert og handsama politisk som del av budsjettprosessen kvar haust. Handlingsprogrammet for kollektivstrategien er no revidert for ein ny periode frå 2020-2023 og vil vere gjeldane fram til nye styringsdokument er utarbeidd.

Handlingsprogrammet i Hordaland gjer greie for planar for utvikling av linjenett og rutetilbod mellom anna knytt til utbygging av Bybanen og nye kollektivandbod. Handlingsprogrammet gir også oversikt over korleis ein vil arbeide vidare med betre informasjon til dei reisande, enklare billetter og betalingsløysingar, auka kunnskap om rutetilbodet og å gjere kollektivsystemet meir synleg. Tiltak og prioriteringar for meir miljøvenleg drift av kollektivtrafikken er også del av handlingsprogrammet.

Ved at infrastrukturtiltak er ein del av handlingsprogrammet for kollektivstrategien fungerer dette også som grunnlag for rullering av handlingsprogram for *Miljøløftet*. Dei konkrete tiltaka som vert føreslått går fram av vedlegg til handlingsprogrammet.

#### *Prioriteringar og tiltak i perioden 2020 - 2023*

Prioriteringane i handlingsprogrammet er bygd opp rundt dei fire hovudtemaa i kollektivstrategien;

- Best tilbod der flest reiser
- Enkle reiser
- Effektive reiser
- Miljøvenleg drift

Tabellane under oppsummerer på overordna nivå prioriteringar og tiltak på dei ulike områda.

#### *Best tilbod der flest reiser*

Kollektivstrategi for Hordaland slår fast at målet er å gje eit best mogleg kollektivtilbod til flest mogleg av innbyggjarane i Hordaland, innanfor våre økonomiske rammer. Det gjer vi ved å tilpasse kollektivtilbodet til dei store reisetraumane i fylket. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2010 - 2023:

Styrke kollektivtilbudet for dei store reisestraumane	Utvikle og styrke kollektivtilbudet i Bergen Førebu endringar i rutetilbudet knytt til nye bussanbod i Bergen
Vidareutvikle stamlinjene i Bergen	Omlegging til regionstamlinjer mellom regionsentra Os og Straume.
Utvikle regionale stamlinjer i Bergensområdet	Styrke planleggingsgrunnlaget mellom anna med betre verkøy for analyse av passasjertal og køyretider
Knyte regionane i fylket saman	Planlegge framtidig kollektivnett buss/bane i planlegging av nye byggjetrinn for Bybanen
Tilby eit samanhengande grunntilbod i heile fylket	Førebu nye anbod for bybåtsambanda, planlegge for auka kapasitet på begge og miljøløysing på sambandet Kleppestø - Strandkaien
Samordne offentleg transport i tynt befolka område	Vidareutvikle forvaltninga av skuleskyss mellom anna ved å ta i bruk digitale verkøy som kan bidra til betre og meir effektive arbeidsprosessar
Utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett	

### Enkle reiser

Eit av dei overordna måla i kollektivstrategien er at kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Den reisande skal møte eit tilbod som er lett å bruke og som held høg kvalitet i heile reisekjeda - dette er heilt sentralt for å få fleire reisande.

Tenestene vi skal tilby kundar og innbyggjarar i Hordaland skal vere saumlause, og enkle å nytte seg av og betale for. Derfor pregar digitalisering og implementering av ny teknologi i stadig større grad måten Skyss arbeider på. Ein vil framover legge til rette for å tilby dei reisande kombinerte mobilitetstenester. Eit robust kollektivtilbod vil vere kjernen i ein heilskap med bildeling, sykkeldeling, samkjøring og bysyklar. Innføring av nye betalings-, bestillings- og informasjonstenester for kombinert mobilitet vil påverke tenestene ut mot kunden i åra som kjem.

Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2020 - 2023:

Strategiar for enkle reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Gjere det enkelt å finne relevant informasjon	Utvikle løysingar for digitalisering og datainfrastruktur som sikrar god flyt av data og informasjon mot kundane og mot ulike aktørar i mobilitetsmarknaden
Gjere det enkelt å velje riktig billett og betale for denne	Legge til rette for digital informasjon til dei reisande i eigne og andre sine kanalar
Auke kunnskapen om kollektivreiser	Legge til rette for og ta i bruk nye betalingsløysingar og salskanalar
Gjere kollektivtrafikken synleg	Utarbeide skreddarsydde løysingar for informasjon til tilsette ved store arbeidsplassar
Heve kvaliteten på knutepunkt og haldeplassar	Oppgradere haldeplassar og informasjon i Bergen sentrum og på knutepunkt og terminalar utanfor Bergen

### Effektive reiser

Kollektivreiser skal vere eit reelt alternativ til bilen, også når det gjeld reisetid. Dette målet er slått fast i kollektivstrategien. Rask og forutsigbar framføring av bussane er ein føresetnad for å levere eit godt tilbod til dei reisande. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2020 - 2023:

Strategiar for effektive reiser	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Minimere stoppetid på haldeplass	Planlegge for vidare bybaneutbygging og eit samla kollektivnett for buss og bane mot vest og nord
Infrastrukturtiltak som får bussen fram	Gjennomføre tiltakspakkar for betre framkomst for fleire av bystamlinjene og dei viktigaste bylinjene
Restriktive tiltak for biltrafikken	Etablere planlagde kollektivfelt/sambruksfelt og planlegge for realisering av fleire aktuelle trasear

Kollektivorientert byutvikling	Gjennomføre planlagde oppgraderingar av terminalar, knutepunkt, haldeplassar og endehaldeplassar i og utanfor Bergen Følgje opp strategi for innfartsparkering, koordinert med utbygging av Bybanen
--------------------------------	--

#### *Miljøvenleg drift*

Kollektivstrategi for Hordaland, Miljøstrategi for Skyss slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste klima- og miljøbidrag er å ta trafikkveksten. Det er også mål om meir miljøvenleg drift, og framover vil det vere krevjande å balansere ressursbruk mellom auka kapasitet/kvalitet i tilbodet og meir miljøvenleg teknologi.

Temaplan for låg- og nullutsleppsteknologi for bussane i Hordaland følger opp kollektivstrategien med eit tydeleg ambisjonsnivå for lågare lokale og globale utslepp, basert på vurdering av moglegheitene for innføring av ny teknologi. Handlingsprogrammet viser følgjande prioriteringar på dette området i perioden 2019 - 2022:

Strategiar for miljøvenleg drift	Prioriteringar og tiltak 2020-2023
Sikre låge utslepp frå busstrafikken	Oppfølging av tiltak frå temaplan for låg- og nullutslepp gjennom nye kontraktar i Bergensområdet, m.a. elektrifisering av bussparken i Bergen sentrum
Redusere miljøbelastning frå båt- og ferjetrafikken	Bygging og oppstart av drift av trolleylinja gjennom sentrum og mot Laksevåg
Vere pådrivar for forskning og utvikling	Etablere ladeinfrastruktur og førebu oppstart av nye kontraktar med miljøvenlege løysingar for fylkesvegferjer Førebu ny kontrakt med miljøløysing på sambandet Kleppestø-Strandkaaien

#### Vedtakskompetanse

Fylkestinget skal iflj pkt 2.1 i reglementet handsama saker om overordna planleggjing og regional utvikling og fastsetja mål og strategiar for eiga verksemd.

#### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Ingen verknad

**Klima:** Saka omhandlar ei rekkje tiltak som vil redusere klimapåverknaden frå persontransport.

**Folkehelse:** Saka er ei statusoppfølging av tiltak som vil ha positiv innverknad på folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Kopling til Klimaplan for Hordaland, Regional transportplan, Kollektivstrategi for Hordaland, Temaplan for låg- og nullutsleppsbussar i Hordaland. Regional transportplan for Sogn og Fjordane.

#### Konklusjon

Handlingsprogramma for vidare utvikling av kollektivtransporten i dei to tidlegare fylka gir samla sett ei god oversikt over innsatsen på kollektivområdet i Vestland. Dei viser at vedteken kollektivstrategi (Hordaland) og regional transportplan (Sogn og Fjordane) blir følgd opp med konkrete tiltak.