

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	Sygna, Fylkeshuset, Leikanger
Dato:	15.01.2020
Tid:	10:30-16:30

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A
Arve Helle	Medlem	A
Per Jarle Valvatne	Medlem	A
Marthe Hammer	Nestleiar	SV
Jenny Ellaug Følling	Medlem	SP
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP
Mona Høgli	Medlem	MDG
Trude Brosvik	Medlem	KRF
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H
Gunnar Moland	Medlem	H
Trym Helge Aafløy	Medlem	FNB
Frank Willy Pedersen Djuvik	Medlem	FRP
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Linda Monsen Merkesdal	Medlem	A

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Odd Atle Stegegjerdet	Linda Monsen Merkesdal	A

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Dina Lefdal	Fylkesdirektør infrastruktur og veg
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport
Målfrid Vik Sønstabø	Direktør mobilitetseininga
Torill Klinker	Seksjonsleiar transportplan
Janne Dokken	Seksjonsleiar forvaltning
Einar Kvam	Leiar stab
Gunhild Beate Vangsnes	Seksjonsleiar planlegging og utbygging
John Martin Jacobsen	Seksjonsleiar forvaltning, utgreiing og geodata
Eivind Yttri	Seksjonsleiar vedlikehald, drift og beredskap
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
GK 1/20	Godkjenning innkalling og sakliste		
GK 2/20	Godkjenning av møteprotokoll frå møte 2. desember 2019	2019/149	
	Skriftlege spørsmål		
SI 1/20	Spørsmål frå Valvatne - A - Forlenging rute 700 i Sunnhordland	2019/85	
SI 2/20	Spørsmål frå Aafløy - FNB - Ferde AS	2020/203	
SI 3/20	Spørsmål frå Brosvik - KrF - Ferjetakstar	2020/203	
SI 4/20	Spørsmål frå Hammer - SV - Overføring SSV - status på utstyr og folk	2020/203	
SI 5/20	Spørsmål frå Kristensen - H - Stenging av Rugsundbrua i dårlig vær	2020/203	
SI 6/20	Spørsmål frå Brosvik - KrF - Ungdomskort og ekspressbåt	2020/203	
SI 7/20	Spørsmål frå Bjørkly - H - Fergesituasjonen til og frå Fedje	2020/203	
SI 8/20	Spørsmål frå Ekrheim - Sp - manglande korrespondanse Etne-Voss	2020/203	
	Referatsaker		
RS 1/20	Informasjon om førebuaende arbeid på Bergensbana	2019/154	
RS 2/20	Nye skredsikringslister for riks- og fylkesveggar pr 17.12.2019	2019/181	
RS 3/20	E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (ringveg øst) - referat frå møte 01/19 - reransegruppen	2019/182	
RS 4/20	NTP 2022-2033 - Prosess	2020/960	
RS 5/20	Bekymring for svikt i den fylkeskommunale vegmarknaden - brev frå Maskinentreprenørens forbund (MEF)	2020/806	
	Politiske saker		
PS 1/20	Forslag til ny forskrift med innføring av miljøkrav til drosjenæringa	2019/55	
PS 2/20	Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029	2019/178	
PS 3/20	Søknad om forskottering - gang- og sykkelveg Fv 60 Loen - Solvik/Rake	2019/183	
PS 4/20	Ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd. Utgreiing av to-ferje løysing i sommarmånadane	2019/99	
PS 5/20	Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorveggar og vegstandard med ÅDT 6000-20000	2019/184	
PS 6/20	Handlingsprogram for kollektiv 2020-2023	2020/121	

Godkjenningssaker

GK 1/20 Godkjenning innkalling og sakliste

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

GK 2/20 Godkjenning av møteprotokoll frå møte 2. desember 2019

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Møteprotokoll frå møte 2. desember 2019 vart godkjend utan merknader.

Skriftlege spørsmål

SI 1/20 Spørsmål frå Valvatne - A - Forlengje rute 700 i Sunnhordland

Representanten **Per Jarle Valvatne** (A) har stilt fylgjande spørsmål:

I dag er det slik at du kan ta ordinær Skyss-buss til Halhjem. På andre sida derimot er det svært dårleg med korrespondanse. Det betyr at passasjerane er tvungne til å bruke Kystbussen, noko som er svært dyrt samanlikna med det fylkeskommunale busstilbodet. Mitt spørsmål er då: Er det mogeleg å forlengje rute 700 i Sunnhordland fram til Sandvikvåg? (Den går i dag frå Haugesund til Leirvik, korresponderer med buss til Bømlo på Føyne). Alternativt er det mogeleg å auke frekvensen mellom Sandvikvåg og Leirvik?

Svar frå fylkesrådmannen

I forkant av nytt bussanbod Sunnhordland vart det i 2015 utarbeidd ein trafikkplan for området, Trafikkplan Sunnhordland, oktober 2015. Trafikkplanen vart handsama i fylkesutvalet, med følgjande vedtak (PS 331/2015):

«Fylkesutvalet sluttar seg til tilrådingane som er gitt i Trafikkplan for Sunnhordland om forbetringar i kollektivtilbodet i Sunnhordland. Trafikkplanen gir eit godt grunnlag for å detaljplanleggje rutetilbodet for nytt anbod i området.

Fylkesutvalet legg til grunn at det i region Sunnhordland er gode interne korrespondansar, samt korrespondansar mellom lokalt rutetilbod og ekspressruter som snøggåten og Kystbussen.»

Tilbodet i Sunnhordland er planlagt med grunnlag i denne trafikkplanen, der i blant linjenettet i regionen. Vidare utvikling av tilbodet vil vere basert på dei føringane som der er lagt, samt prioriteringar innanfor dei til ein kvar tid gjeldande økonomiske rammer.

Linje 700 utgjer hovudlinja mellom Leirvik og Haugesund, og er i stor grad knytt opp mot skuleskyss og korrespondansar mot lokale linjer i Sveio. Linja som i dag køyrer mellom Leirvik-Sandvikvåg er linje 671, og betener både den austlege og vestlege vegstrekninga mellom Fitjar og Leirvik. Linja er særleg knytt opp mot skuleskyss, samt korrespondansar mot ferga Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes. Det er ikkje lagt opp til korrespondansar mot ferje på Sandvikvåg, men det er overgangsmoglegheiter som vil innebere noko ventetid.

Det vil vere mogleg å auke frekvensen på linje 671 for betre korrespondanse mot linje 700 dersom ein får økonomiske rammer til dette. Vi vurderer likevel at det ikkje er passasjergrunnlag stort nok til å tilrå dette.

SI 2/20 Spørsmål frå Aafløy - FNB - Ferde AS

Representanten **Trym Aafløy** (FNB) har stilt slikt spørsmål.

1. Kan vi få en orientering om den avholdte generalforsamlingen i Ferde AS?
2. Hva besluttet generalforsamlingen om tilliten styret i Ferde AS på bakgrunn av de avsløringene som er kommet omkring driftsforholdene i selskapet? Hvilke kriterier ble lagt til grunn - og var tillitsvotumet enstemmig?
3. Hvordan vurderer man forventningen om at det ikke skal kunne stilles habilitetsspørsmål til selskaper som er gitt granskningsoppdrag, når det er valgt ut aktører til å granske selskapet, i forhold til disse selskapenes tidligere oppdrag for Ferde og/eller sentrale personer i Ferdens administrasjon eller styret for Ferde AS?

Svar frå fylkesrådmannen

Det er fylkesutvalet som er eigarorgan, og fylkesordføraren, som eigarrepresentant, vil orientere fylkesutvalet i førstkamande møte om den ekstraordinære generalforsamlinga i Ferde AS.

SI 3/20 Spørsmål frå Brosvik - KrF - Ferjetakstar

Representanten **Trude Brosvik** (KRF) har stilt fylgjande spørsmål.

Det er i ferd med å bli eit stort opprør langs kysten på ferjetakstar, særleg ser vi det i Nordland og Møre og Romsdal. Samferdselsministeren er tydeleg på at dette er fylkeskommunane sine egne vedtak om takstar som avgjer. Medan det somme stader blir vist til at det AutoPass-ordninga er medvirkende til endringa.

Vestland fylkeskommune blir også vist til i nokre av oppslaga.

Og i «Bømlo-nytt» 08.01.20 blir det vist til stor auke i prisen for dei som pendlar med ferje i retning Haugesund.

Det er kjent at Vestlandsrådet ved fleire høve har drøfta saka om AutoPass for ferjer, seinast på møte i november. Der blir det vist til at det var eit møte mellom fylkeskommunane og Vegdirektoratet 3. juli, og at det etter det ikkje har vore nokon «konstruktiv dialog».

Medan statsråden no i mediaoppslag seier han er innstilt på å diskutere forbetringar innanfor AutoPass-ordninga, slik at forbrukaren opplever ordninga meir rettferdig.

Spørsmål:

-Skuldast dei store takstaukene i andre fylke lokale vedtak, og at det er deira måte å dekke inn kostnader med elektrifisering av ferjer?

- Sidan Autopass er eit nasjonalt system, er det då staten som må gjere endringar innanfor korleis takstgruppene er / systemet og kva rabattar som kan bli gjevne?

- Er det innføring av Autopass frå 01.01.20 som gjer at oppslaget om så stor auke for ferjesambandet sør på Bømlo kjem no?

- Kva ferjestrekninger står att å innføre AutoPass på i Vestland fylke? Og kva utslag vil det gje på takstene for innbyggjarane som er avhengig av desse strekningane?

Fylkesrådmannen:

1. Prisane for ferjesamband i tidlegare Hordaland fylke samsvarer med Statens Vegvesen sitt AutoPASS-regulativ for ferjetakstar. Møre og Romsdal fylkeskommune har sett opp prisane for ferje tilsvarande to takstsoner ved overgang til bruttokontraktar og på enkeltsamband for å finansiera fleire ferjer på rutene. I Nordland Fylkeskommune vart prisane for ferje sett opp tilsvarande ei takstsona i 2018 og i 2020. I 2018 vart prisane for ferje i Rogaland Fylkeskommune sett opp tilsvarande ei takstsona, men redusert igjen tilsvarande ei takstsona i 2020.
2. Hordaland Fylkeskommune har valt å følgje Statens Vegvesen sitt AutoPASS-regulativ for ferjetakstar. Fylka har rom for å endre prisane ved å endre takstsoner. Som nemnd i fleire politiske saker i 2019, seinast PS 79/2019 (Fylkestinget 01.10.2019) er det ikkje berre regulativet som legg føringar. Kontraktane som er inngått tek utgangspunkt i ei bemanning som er avhengig av den tekniske løysinga. Å gjeninnføra passasjerbetaling vil difor vere kostnadskrevjande innanfor dagens kontraktar.
3. Bakgrunnen for takstauke er overgang til AutoPASS-regulativ for ferjetakstar og brikkebetaling, samt 3,2 % generell takstauke. På nokre samband vert det òg kravd inn bompengar, og der er takstauka noko høgare (grunn at bompengane passasjerane tidlegare betalte no vert betalt av sjåfør). Takstauken gjeld i hovudsak for bil+sjåfør (dei som køyrer aleine i bilen), og ligg då på i overkant av 30 % (varierer frå samband til samband). Dersom ein har med passasjerar, vert det i hovudsak billegare enn før.

- Alle 7 fylkeskommunale ferjesamband i Sogn og Fjordane følgjer Riksregulativet for ferjetakstar. Nokre av riksvegsambanda har teke i bruk AutoPASS-regulativ for ferjetakstar og brikkebetaling. Takstauken for bil+sjåfør vil vere likt som for Hordaland, på i overkant av 30 % (varierer frå samband til samband).

SI 4/20 Spørsmål frå Hammer - SV - Overføring SSV - status på utstyr og folk

Marthe Hammer (SV) viser, i e-post dagsett 9. januar 2020, til at regjeringa har lagt til grunn at fylka skulle overta utstyr gratis frå Statens vegvesen. Dette skulle skje etter at vegvesenet hadde definert kva utstyr dei sjølv trengde. No er det fleire fylke som melder at dei har fått overført langt mindre utstyr enn det ein først tenkte.

Hammer stiller følgjande spørsmål til fylkesdirektøren:

- Kva er status for Vestland fylke i forhold til dette? Kva eventuelt manglar, kor mykje?

Svar frå fylkesdirektøren:

Overordna føringar

I Prop.1S Tillegg 1 (overføring av administrasjon av fylkesvegar frå Statens vegvesen til fylkeskommunane) går det m.a. fram at:

Statens vegvesen har nytta ulike typar utstyr og driftsmidlar til å utføre oppgåvene knytt til sams vegadministrasjon. Det same utstyret er brukt både på riks- og fylkesvegar. Når fylkeskommunane får ansvar for å administrere fylkesvegnettet frå årsskiftet, vil også dei ha behov for slikt utstyr. Statens vegvesen vil derfor gå i dialog med fylkeskommunane om overføring av utstyr frå etaten. Utstyr må kunne seiast å vere ein del av sams vegadministrasjon. Overføring av utstyr vil derfor vere ein naturleg del av oppgåveoverføringa. Overføring av utstyr vil ta utgangspunkt i det Statens vegvesen ikkje lenger har behov for til drift av riksvegar. Samferdsledepartementet føreslo at utstyr vert overført frå SVV til fylkeskommunane vederlagsfritt.

Innmeldt behov for overføring av utstyr

Bilar

Fylkeskommunen meldte inn behov for 45 bilar frå Statens vegvesen. Vi har fått overført 25 bilar som no er registrerte på Vestland fylkeskommune. Fleire av bilane vi har fått overført frå SVV er til dels gamle bilar som har gått langt. Det vil vere behov å skifte ut ein del av desse bilane etter ei stund. Det vart også meldt inn behov for spesialkøyretøy, som vi ikkje har fått overført til fylkeskommunen. Her er det opning for at vi kan «låne» desse bilane og folk når vi har behov for det. Det er inngått avtale med SVV der fylkeskommunen kan tre inn i SVV sine bilrelaterte avtaler som t.d. SVV sin avtale med Leaseplan om leasing av bilar.

Fylkeskommunen har høve til å bruke SVV sine bilar når fylkeskommunen utfører arbeid for Statens vegvesen. Dette vil først og fremst gjelde arbeid med felles driftskontraktar på riks- og fylkesveg.

Etter det behovet som er meldt inn, manglar vi framleis om lag 20 bilar. Vi løyser det akutte behovet for køyretøy gjennom å leige bilar i ein overgangsfase. Vi vil måtte lease/kjøre bilar for å ivareta naudsynt behov framover. Dette vil ha budsjettmessige konsekvensar.

Datautstyr

I utgangspunktet kunne fylkeskommunen overta pc-ar som tilsette i fylkeskommunen brukte som tilsette i Statens vegvesen. Av praktiske årsaker vart det bestemt at vi skulle kjøpe inn nye pc-ar til alle som kom frå SVV og til tilsette etter ekstern utlysing. Tilsette frå SVV har teke med seg sine gamle skjermar over til fylkeskommunen, men det kan vere behov for utskifting av ein del av desse.

Anna utstyr

Det er meldt inn behov for overføring av diverse utstyr knytt til geofag, grunnnerv, pågåande prosjekt, drift og vedlikehald og geodata. Aktuelt utstyr er til dømes landmålingsutstyr og dronar m.m. Noko utstyr er eller vil bli overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunen, men ikkje alt som er meldt inn som behov.

Det må påreknast kostnader for fylkeskommunen ved innkjøp av manglande utstyr. Vi har ikkje oversikt over kva kostnader det vil dreie seg om pr. dags dato.

Statlege løyvingar

I løyvinga frå staten til finansiering av oppgåvene knytt til fylkesveg er det lagt inn den enkelte sin del av felleskostnader, mellom anna til husleige, bilhald, IKT m.m. Det er føresett at kostnadane skal jamne seg ut over tid, men vi vil kunne få relativt store eingongkostnader første år etter omstilling.

SI 5/20 Spørsmål frå Kristensen - H - Stenging av Rugsundbrua i dårlig vær

Representant for Høgre, Hanne H Kristensen, har sendt skriftleg spørsmål til møtet i SAMO 15. januar. Kristensen skriv:

Den siste perioden har det vore forholdsvis hyppige stengingar av Rugsundbrua grunna det som har vore vurdert som for sterk vind/for dårlig vær. Tilbakemeldingane frå dei som bruker brua er at den vert stengt for ofte, og at vurderingane som ligg bak stenginga er for unyanserte og rigide.

Rugsundbrua har vindskydd som går opp 1,5 meter, og vindmåleren er plassert over denne. Det vert hevda at personbiler uproblematisk kan passere under vindskyddet, sjølv om større biler bør vente. Det vert og problematisert at tidsreguleringa for klarsignal (tid mellom grenseverdi og nytt klarsignal) er svært lang, slik at bilane vert ståande unødig lenge å vente. Lyssignalet er og plassert slik at bilane som må vente må stå på ei svært vindutsett strekke, signalet kunne med fordel vore flytta til meir egna plass.

Stenging av Rugsundbrua får store konsekvenser for dei som nyttar den, og for næringslivet som både missar ansatte på jobb og nødvendige vareleveranser. I enkelte høve kan stenging føre til isolering av brukarar, med den faren det kan medføre. Det er derfor svært viktig at vurderingane rundt stenging av Rugsundbrua er gjort ut frå relevante, lokale forhold og med nødvendig fleksibilitet.

Spørsmål:

Brukarane av Rugsundbrua ber om at kriteria for stenging av Rugsundbrua må ha ein større fleksibilitet. I mange høve vil personbiler trygt kunne passere sjølv om større biler må vente, noko som kan regulerast ved separate lyssignal. Ein ber og om at plasseringa av lyssignal og grenseverdiene det jobber etter vert vurdert, og om eit høgre vindskydd må på plass for å sikre betre regularitet for brukarane.

Fylkesdirektør for infrastruktur- og vegavdelinga svarar:

Det har vore ein periode med mykje vind og det har medført ein del stenging av Rugsundbrua. Vi må ivareta sikkerheita til dei vegfarande og ivareta alle, uansett om dei er lokalkjente eller ikkje. Grenseverdien for stenging vart i 2016 auka frå vindstyrke 27 m/s til 32 m/s, dette er ei grense som blir brukt på dei fleste bruene på kysten i Noreg. Det går 10 minutt frå det er registrert vind under verdi, til brua opnar for trafikk. Vindmåleren på brua er kontrollert og viser rett verdi. Det er ikkje planar om å skilje kva køyretøy som får køyre over medan andre må vente. Ei slik løysing vil krevje omfattande utstyr og det vil vere utfordrande med å sette grenser for å stoppe mindre lastebilar, personbilar med skåphengar eller takboks. Det vil også krevje god oppstillingsplass. Dersom det skal gjerast endring med å utvide vindskydd, så krev det at brua må gjennomreknast for å sjå kva følgjer eit slikt vindfang får på brua. Dagens stopp-punkt vil bli vurdert på nytt.

SI 6/20 Spørsmål frå Brosvik - KrF - Ungdomskort og ekspressbåt

Representanten **Trude Brosvik** (KRF) har stilt slikt spørsmål:

Eg har blitt kontakta frå foreldre/ungdomar vedkomande bruk av ungdomskort og ekspressbåt. Det gjeld ungdomar som nyttar ekspressbåt til og frå skulestad i Sogn og Fjordane.

Dei får ikkje bruke ungdomskortet og samtidig tinge plass på førehand.

Elevane reiser jo fredag ettermiddag og retur søndag kveld. Dette er ruter der Norled sine båtar ofte er fulle. Så då har ungdomane to val; enten kjøpe fullpris-bilett og vere sikra plass. Eller ta sjansen på ikkje å bestille og dermed kunne bli avvist, med dei verknadande det vil få. (Ugyldig fråvær eller at mor/far må hente) Dette gjeld ungdomar heilt ned i 15-16 års alderen, og det er ikkje noko godt møte med kollektivtransporten å ikkje kome med. Nokre av ombordstigningsplassane er også utenfor sentra, og dei kan rett og slett bli ståande aleine att langt frå folk. (Sollibotn i Gulen, Hardbakke i Solund, Smørhamn i Bremanger er døme på slike stoppestader.)

På Norled sine nettsider er det opplyst at ein ikkje får nytte plassbestilling på ungdomskort. (Det har eg fått opplyst. Eg finn det ikkje sjølv.)

Spørsmålet mitt er om det er avtalt slik med fylkeskommunen og om ein i så fall ser på det som rett bruk overfor intensjonen med ungdomskortet?

Kva kan vi gjere for å endre praksis? (Eg går ut frå at det ikkje er eit budsjettsspørsmål, sidan fylket betaler fullpris til selskapet for turar der ungdomskortet blir nytta.)

Det kostar mykje for ein ungdom frå Gulen som går på skule i Sogndal eller Måløy dersom ho eller han skal betale full pris (Kr. 990,00 pr t/r) i staden for ungdomskort (kr. 375,00 for ein månad). Og for mange vil det bety at ein ikkje kan reise heim så ofte. Derfor meiner eg dette må ordnast opp i, slik at ungdomar kan nytte ungdomskortet, og samtidig vere trygge for at dei får plass på båten.

Fylkesrådmannen:

Kollektiv- og mobilitetseininga har ikkje diskutert denne problemstillinga med operatøren enno, men den kjem nok av at operatøren, i dette tilfellet Norled, er bekymra for «no-show». Med det meiner ein at kundar med reservert plass ikkje dukkar opp til avgangen dei har reservert plass på. I dei tilfella der ein har avgangar med stor etterspørsel, fører dette til tapte inntekter for operatørar på nettokontraktar, sidan dei elles kunne seld billetten til ein annen, ofte til vaksen pris.

I dag har ikkje kollektiv- og mobilitetseininga ei løysing på dette, men eininga vil gjennomgå dagens kontrakt og deretter gå i dialog med operatør for å diskutera om det finst løysingar som både løysar behova til ungdomane samstundes som ein sikrar inntektene til operatøren.

SI 7/20 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Fergesituasjonen til og frå Fedje

Representanten **Silja Ekeland Bjørkly** (H) har stilt fylgjande spørsmål:

Fergen som Fjord1 skulle sette inn mellom Fedje og fastlandet da de overtok 1.januar har gått på grunn og det er derfor satt inn reserveferge. Dette er en ferge som ikke kan gå i sterk vind, og blir kansellert ved vind over ca. 16 m/s. Dette må sies å være normalen for vindstyrke på Fedje i vinterhalvåret. Som om ikke det var nok, er de tre siste avgangene med fergen permanent erstattet av hurtigbåt av "operasjonelle årsaker".

For Fedje-samfunnet er situasjonen svært krevende. Folk sliter med å komme seg på arbeid, og flere har gått glipp av legetimer og tannlegetimer på fastlandet. Også syketransporten lider under stans i fergetrafikken. Skyssbåten dekker på ingen måte behovet for et samfunn der svært mange er avhengige av bil for å komme seg til jobb, avtaler, helseinstitusjoner og skole. Det haster med å få på plass en permanent og forutsigbar løsning for fergesambandet.

Spørsmål:

1. Hva er de operasjonelle årsakene til at fergen ikke kan gå etter 18.30 på kvelden?
2. Når blir det satt inn en ferge som tåler sterkere vind?
3. Når er fergen som skal gå permanent på sambandet på plass?

Fylkesrådmannen:

1. Vi er kjent med at operatør har kansellert turar på grunn av mannskapsmangel. Dette er forhold Skyss vil følge opp overfor operatør.
2. Skyss har ingen forutsetninger for å meine at Solskjell ikkje kan handtere vind ut over 16 m/s. Her må ein vere merksam på at det er ei ferje som er ny for mannskapet og Skyss vil difor ikkje presse reiarlag til å strekke sikkerheitsgrensene. Fedjeford er satt inn på sambandet i dag, 14.01.20.
3. Permanent ferje (Fedjebjørn) skal vere på plass i løpet av mars 2020.

SI 8/20 Spørsmål frå Ekrheim (SP) - manglande korrespondanse Etne-Voss

Representanten **Mette Heidi Ekrheim (Sp)** har stilt fylgjande spørsmål:

Kvart år er det elevar frå Etne som vekependlar til Voss på ulike linjer på vidaregåande nivå. Etne vidaregåande blei nedlagt i 2017, naturbruklinjene blei nedlagde ein del år før dette.

Korrespondansen mellom bussane til/frå Etne -Voss via Odda er totalt fråverande på tidspunkt som er aktuelle for skuleelevar. Dette er også raskaste veg mellom Voss og Haugesund for andre reisande. Som døme er buss frå Odda til Seljestad vektstasjon og Haukeliekspressen, gått 15 minutt før bussen frå Voss kjem til Odda. Dette er siste bussen fredagkveld.

Ventetidene, om det i det heile går buss, er opp mot 2 timar. Dette medfører at foreldra må køyra til og frå Odda både fredag og søndag, tur-retur 144km.

Rute 801 korresponderar på kveld, kl 19.05 frå Etne, men den går ikkje søndag. Rute 990 frå Voss kl 17.45, manglar berre få minutt på korrespondanse vestover. Kan bussen frå Voss gå t.d 5-10 minutt før? Bussen frå Odda til Seljestad er sett opp med 40 minutt rutetid, kan den kortast litt? Då hadde det lukkast å få korrespondanse.

Svar frå fylkesdirektør:

Administrasjonen må kome tilbake med skriftleg svar til neste møte i hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Referatsaker

RS 1/20 Informasjon om førebuande arbeid på Bergensbana

RS 1/20 vart referert.

RS 2/20 Nye skredsikringslister for riks- og fylkesvegar pr 17.12.2019

RS 2/20 vart referert.

RS 3/20 E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (ringveg øst) - referat frå møte 01/19 - reransegruppen

RS 3/20 vart referert.

RS 4/20 NTP 2022-2033 - Prosess

RS 4/20 vart referert.

RS 5/20 Bekymring for svikt i den fylkeskommunale vegmarknaden - brev frå Maskinentreprenørenes forbund (MEF)

RS 5/20 vart referert.

Politiske saker

PS 1/20 Forslag til ny forskrift med innføring av miljøkrav til drosjenæringa

Forslag til vedtak

1. Innføre miljøkrav i fleire kommunar med følgjande forskrift:

Med heimel i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd vedtar Vestland fylkeskommune følgjande ny forskrift:

Tittel: Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke.

I forskrifta skal § 1 lyde:

*"§ 1. Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:
Alver, Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Bjørnefjorden, Bømlo, Eidfjord, Etne, Fedje, Fitjar, Kvam, Kvinnherad, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Samnanger, Stord, Sveio, Tysnes, Ullensvang, Ulvik, Vaksdal, Voss herad, og Øygarden."*

I forskrifta skal § 2 lyde:

"§ 2. Løyvehavar pliktar straks å gje skriftleg melding til løyvestyresmakta dersom drosjen har brote miljøkravet i § 1."

I forskrifta skal § 3 lyde:

"§ 3. Løyvehavar kan utføre oppdrag frå ein stad utanfor kommunen med miljøkrav til ein stad innanfor kommunen med motorvogn som ikkje oppfyller krava i § 1. I samband med ein slik tur er det tillate å ta med passasjer på oppdrag ut av kommunen. Tomkøyning inn til ein kommune med miljøkrav for å utføre oppdrag ut av kommunen er berre tillate for bestilte turar"

Forskrifta trer i kraft 1.4.2024.

2. Administrasjonen startar utgreiing om det er mogleg å innføre tilsvarande krav i samtlege kommunar i Vestland fylke.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Det vert ikkje innført forskrift med innføring av miljøkrav for drosjenæringa no.
2. Fylkestinget forventar at drosjenæringa sjølv tek grep for å få ned samla utslepp knytt til sin aktivitet, og vurderer dei bedriftsøkonomiske sidene ved dette.
3. Fylkestinget ber om at arbeidet med å byggje ut ladeinfrastruktur i heile Vestland fylke held fram.»

Trude Brosvik (KrF) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 3:

Når det gjeld fylkeskommunal støtte og investering til ladeinfrastruktur skal alle kommunar i Vestland fylkeskommune prioriterast på lik linje, etter ein felles gjennomgang og som legg til rette for at forskrifta kan innførast for heile fylket.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB) for Djuvik sitt forslag punkt 1 og 2.

Brosvik sitt forslag vart vedteke mot 6 røyster (Frp, H og FNB).

Djuvik sitt forslag punkt 3 vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Innføre miljøkrav i fleire kommunar med følgjande forskrift:

Med heimel i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd vedtar Vestland fylkeskommune følgjande ny forskrift:

Tittel: Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke.

I forskrifta skal § 1 lyde:

"§ 1. Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:

Alver, Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Bjørnefjorden, Bømlo, Eidfjord, Etne, Fedje, Fitjar, Kvam, Kvinnherad, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Samnanger, Stord, Sveio, Tysnes, Ullensvang, Ulvik, Vaksdal, Voss herad, og Øygarden."

I forskrifta skal § 2 lyde:

"§ 2. Løyvehavar pliktar straks å gje skriftleg melding til løyvestyresmakta dersom drosjen har brote miljøkravet i § 1."

I forskrifta skal § 3 lyde:

"§ 3. Løyvehavar kan utføre oppdrag frå ein stad utanfor kommunen med miljøkrav til ein stad innanfor kommunen med motorvogn som ikkje oppfyller krava i § 1. I samband med ein slik tur er det tillate å ta med passasjer på oppdrag ut av kommunen. Tomkøyring inn til ein kommune med miljøkrav for å utføre oppdrag ut av kommunen er berre tillate for bestilte turar"

Forskrifta trer i kraft 1.4.2024.

2. Administrasjonen startar utgreiing om det er mogleg å innføre tilsvarande krav i samtlege kommunar i Vestland fylke.
3. Når det gjeld fylkeskommunal støtte og investering til ladeinfrastruktur skal alle kommunar i Vestland fylkeskommune prioriterast på lik linje, etter ein felles gjennomgang og som legg til rette for at forskrifta kan innførast for heile fylket.
4. Fylkestinget ber om at arbeidet med å byggje ut ladeinfrastruktur i heile Vestland fylke held fram.

PS 2/20 Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029

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 transportløyser 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.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB).

Innstilling til fylkesutvalet

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 transportløyser 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.

PS 3/20 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 prinsipp sak 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.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Hanne Eva Husebø Kristensen (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Søknaden frå Stryn kommune om forskottering av gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen - Solvik/Rake vert imøtekomen. Stryn kommune må vente med tilbakebetaling til dei prosjekta som ligg framføre i prioriteringslista er finansierte.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen kome tilbake med ei prinsipp sak i høve forskotteringar på fylkesveg.»

Trude Brosvik (KrF) sette fram slikt forslag:

«Endring:

- 1) Ta ut pkt 1.

2) pkt 2 blir pkt 1

3) Pkt 3 blir pkt 2, og får slikt tillegg: Det er ein forutsetning at finansieringa ikkje skubber tiltak som i gjeldande planar er prioriterte framom tiltaket på FV 60 nedover på prioriteringslista. Ei løysing som inneheld forskottering eller delvis forskottering, kan vurderast om ein legg denne forståinga til grunn.»

Jenny Følling (Sp) sette fram slikt utsetjingsforslag:

«1. Søknaden frå Stryn kommune om forskottering av gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen - Solvik/Rake vert utsett til prinsippsak er behandla.

2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber fylkesrådmannen kome tilbake med ei prinsippsak i høve forskottering på fylkesveg innan 03.06.20.»

Avrøysting til forslaget om utsetjing

Følling sitt forslag om utsetjing vart vedteke mot 4 røyster (H og KrF).

Vedtak om utsetjing

1. Søknaden frå Stryn kommune om forskottering av gang- og sykkelveg langs fv. 60 Loen - Solvik/Rake vert utsett til prinsippsak er behandla.

2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber fylkesrådmannen kome tilbake med ei prinsippsak i høve forskottering på fylkesveg innan 03.06.20.

PS 4/20 Ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd. Utgreiing av to-ferje løysing i sommarmånadane

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tek saka til orientering

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 02.12.2019

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Det vert gjennomført eit prøveprosjekt med ekstra sommerferje i sambandet Jondal-Tørvikbygd sommaren 2020. Finansiering vert innarbeida i budsjett for 2020.»

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim (Sp) sette fram slikt utsetjingsforslag:

«Saka vert sendt tilbake til fylkesrådmannen. Utvalet ber om ein meir detaljert oversikt over kostnadene ved drift av sommarferje i sambandet Jondal- Tørvikbygd, denne skal vise kostnadene både ved 4 månader og 2 månaders drift.

Vidare vil ein vurdere ei prøveordning sesongen 2020 i tråd med tekstpunkt i budsjettframlegg frå Sp, Ap, V, KrF, SV og MDG.»

Avrøysting utsetjingsforslag

Ekrheim sitt utsetjingsforslag vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB).

Etter avrøystinga opna utvalsleiar opp igjen for debatt.

Ekrheim sitt utsetjingsforslag vart igjen røysta over, og vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB).

Vedtak om utsetjing

Saka vert sendt tilbake til fylkesrådmannen. Utvalet ber om ein meir detaljert oversikt over kostnadene ved drift av sommarferje i sambandet Jondal- Tørvikbygd, denne skal vise kostnadene både ved 4 månader og 2 månaders drift.

Vidare vil ein vurdere ei prøveordning sesongen 2020 i tråd med tekstpunkt i budsjettframlegg frå Sp, Ap, V, KrF, SV og MDG.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 03.12.2019

Saka vart trekt frå sakskartet.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen starte prøveordning med 2 ferger på sambandet Jondal - Tørvikbygd for sesongen 2020. I første omgang vil tilbodet om 2 ferger gjelde for ein periode på 2 månader.

Finansieringa vert å komma attende til i første budsjettrevisjon.»

Jenny Følling (Sp) sette på vegner av Sp, A, SV, KrF og MDG fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Effektive og sikre transportårer er viktig for utvikling av Vestland. Ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd har hatt ein stor trafikkauke etter opninga av Jondalstunnelen, sjølv med dagens timefrekvens på sambandet.
2. Fylkesutvalet ber om at det vert gjennomført ei evaluering av sommarsesongen 2020 for å sjå korleis nytt ferjeanbod fungerer. På bakgrunn av denne evalueringa vil fylkeskommunen vurderer å gjennomføra ei prøveordning med to ferjer sommarsesongen 2021. Tiltaket må eventuelt vere ein del av budsjettarbeidet for 2021.»

Avrøysting

Følling sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB) for Framnes sitt forslag, som fall. Det vart ikkje røysta over fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Effektive og sikre transportårer er viktig for utvikling av Vestland. Ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd har hatt ein stor trafikkauke etter opninga av Jondalstunnelen, sjølv med dagens timefrekvens på sambandet.
2. Fylkesutvalet ber om at det vert gjennomført ei evaluering av sommarsesongen 2020 for å sjå korleis nytt ferjeanbod fungerer. På bakgrunn av denne evalueringa vil fylkeskommunen vurderer å gjennomføra ei prøveordning med to ferjer sommarsesongen 2021. Tiltaket må eventuelt vere ein del av budsjettarbeidet for 2021.

PS 5/20 Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet meiner omsynet til kostnader, trafikktryggleik, klimautslepp og miljø tilseier at det ikkje må leggjast opp til unødig 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:
 - a. 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.
 - b. Det bør gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000.
 - c. Det bør ikkje innførast fartsgrense 120 km/t.
2. 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.
3. 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.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Mona Høgli (MDG) sette på vegner av MDG, KrF og SV fram slikt forslag:

«Endring punkt 1:

1. Fylkesutvalet meiner omsynet til kostnader, trafikktryggleik, klimautslepp og miljø tilseier at det ikkje må leggjast opp til unødig 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:
 - a. 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 12.00
 - b. Trafikkgrunnlaget som i dag utløyser planer om 4-felts veg (12 000 bilar i døgret) er sett for lågt, det bør vere minst 15000 ÅDT før det utløyser krav om 4-feltsveg.
 - c. Det skal som hovudregel ikkje byggjast kapasitetsaukande 4-felts vegar som fører til ein auke i biltrafikken.
 - d. Når trafikken utløyser krav om 4-felts veg i og rundt storbyene, skal det i vegnormalane verte krav om kollektivfelt.
 - e. Det bør gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med høg ÅDT, og det er denne som er aktuell dersom det av ulike grunnar blir bygd 4-felts veg på ei strekning. Generelt sett er det i Vestland slik at trafikken er moderat, og godt under 12 000 i ÅDT for alle hovudvegar med unnatak av nokre hovudvegar i Bergensområde. Det er derfor berre på innfartsvegane rundt og inn mot Bergen det er aktuelt med 4-felts motorveg i vårt fylke. Derfor må to av felta då reserverast kollektivtrafikk.
 - f. Det bør ikkje innførast fartsgrense 120 km/t.»

Frank Willy Djuvik (Frp) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 1 c.:

Vestland Fylkeskommune støttar at ein legg til grunn ein standard på nasjonale hovudvegar som gjer det mogleg å auke fartsgrensene opp til 120 km/t der det er føremålstenleg.»

Avrøysting

Høgli sitt forslag punkt 1 a. fekk 3 røyster (MDG, KrF og SV) og fall.
Høgli sitt forslag punkt 1 b. fekk 5 røyster (MDG, KrF, SV og Sp) og fall.
Høgli sitt forslag punkt 1 c. fekk 3 røyster (MDG, KrF og SV) og fall.
Høgli sitt forslag punkt 1 d. fekk 5 røyster (MDG, KrF, SV og Sp) og fall.
Høgli sitt forslag punkt 1 e og f. fekk 3 røyster (MDG, KrF og SV) og fall.
Fylkesrådmannen si innstilling punkt 1 a. og b. vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB).
Fylkesrådmannen si innstilling punkt 1 c. vart vedteke med 9 røyster (MDG, KrF, SV, Sp, A) mot Djuvik sitt forslag punkt 1 c., som fekk 6 røyster og fall.
Fylkesrådmannen si innstilling punkt 2 og 3 vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Fylkesutvalet meiner omsynet til kostnader, trafikktryggleik, klimautslepp og miljø tilseier at det ikkje må leggjast opp til unødig 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:
 - a. 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.
 - b. Det bør gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000.
 - c. Det bør ikkje innførast fartsgrense 120 km/t.
2. 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.
3. 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 unntak frå vegnormalane når det er føremålstenleg basert på lokale forhold og tilpassingar.

PS 6/20 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.

Saksprotokoll i 15.01.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 4:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen legge regionale sentra inn som tydelege knutepunkt ved oppbygging av kollektive linjer. Korrespondanse skal vektleggast der brukarane må skifta transportmidler.»

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 4 og 5:

4. Fylkestinget vil be om at vedteken politikk frå fylkestinget i Hordaland og Bergen bystyre om kollektivfelt på 4-felts innfartsårer vert omtalt i Handlingsprogrammet og gjennomført, og at ein kjem attende med plan for gjennomføring av dette.

5. Det er naudsynt med tiltak for å betre framkommelegheita for bussane til dei store kollektivterminalane i Bergen.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøyste vedteke.

Framnes sitt forslag til nytt punkt 4 vart samrøystes vedteke.

Hammer sitt forslag til nytt punkt 4 vart vedteke mot 6 røyster (H, Frp og FNB).

Hammer sitt forslag til nytt punkt 5 vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget vedtek eit første handlingsprogram for kollektiv i Vestland som i overgangen byggjer vidare på dokumenta frå dei to føregåande fylka.
2. Fylkestinget vedtek å rullere Handlingsprogram for kollektivstrategien for perioden 2020-2023, i tråd med handlingsprogram frå Hordaland fylkeskommune.
3. Fylkestinget 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.
4. Fylkestinget ber fylkesrådmannen legge regionale sentra inn som tydelege knutepunkt ved oppbygging av kollektive linjer. Korrespondanse skal vektleggast der brukarane må skifta transportmidler.
5. Fylkestinget vil be om at vedteken politikk frå fylkestinget i Hordaland og Bergen bystyre om kollektivfelt på 4-felts innfartsårer vert omtalt i Handlingsprogrammet og gjennomført, og at ein kjem attende med plan for gjennomføring av dette.
6. Det er naudsynt med tiltak for å betre framkommelegheita for bussane til dei store kollektivterminalane i Bergen.