

Møteprotokoll

Utval:	Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Møtestad:	, Fjernmøte
Dato:	23.09.2020
Tid:	09:00-13:50

Følgjande faste medlemer møte:

Namn	Funksjon	Representerer	
Jannicke Bergesen Clarke	Leiar	A	
Arve Helle	Medlem	A	
Per Jarle Valvatne	Medlem	A	
Ruth Linda Merethe Monsen Merkesdal	Medlem	A	
Marthe Hammer	Nestleiar	SV	
Jenny Ellaug Følling	Medlem	SP	
Mona Høgli	Medlem	MDG	
Trude Brosvik	Medlem	KRF	
Hanne Eva Husebø Kristensen	Medlem	H	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	Gjekk kl. 12.55
Gunnar Moland	Medlem	H	
Trym Helge Aafløy	Medlem	FNB	
Frank Willy Pedersen Djuvik	Medlem	FRP	
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP	

Følgjande medlemer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	Medlem	SP

Følgjande varamedlemer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Samson Hamre	Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim	SP

Merknader

RS 72/20 Sjøfærtryggleik var grunna ein glipp ikkje kome med på saklista ved innkalling til møte.

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Fylkesdirektør infrastruktur og veg
Petter Lem Gullestad	Spesialrådgjevar/møtesekretær

Saksliste

Utvals-saksnr	Innhald	Arkiv-saksnr	U.Off
GK 15/20	Godkjenningssaker Godkjenning innkalling og sakliste		
	Referatsaker		
RS 56/20	Alverstraumen bru, Alver kommune - Oppstart av arbeid med reguleringsplan	2020/55733	
RS 57/20	Ope brev om Rv 13 Kinsarvik - Bjotveit	2020/69364	
RS 58/20	Oversikt over framtidig planlagde politiske saker	2020/43973	
RS 59/20	Elsparkesyklar	2020/61386	
RS 60/20	Utgreiing 3-timars regel Nordhordlandspakken	2020/44332	
RS 61/20	Avbroten sesong Turistrute Hardanger og Turistrute Bergen - Flåm	2020/60578	
RS 62/20	Vidareutvikling av nullvekstmålet	2020/36709	
RS 63/20	Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer	2020/46488	
RS 64/20	Avlysing av konkurranse på fv. 53, oppgradering av tre tunnelar i Årdal kommune	2020/39407	
RS 65/20	Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet. Oversending av kommunedelplan for politisk handsaming	2020/56359	
RS 66/20	E16 - E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset (ringveg øst) - KDP med KU Referat fra møte 01/20 i referansegruppen 24.05.2020	2020/53140	
RS 67/20	Kunnskapsgrunnlag i samband med COVID-19	2020/54817	
RS 68/20	Krav om KVVU for arm til Bergen (E134) - signert opprop	2020/62567	
RS 69/20	Årsmelding - Straume sykkelby	2020/86	
RS 70/20	Årsmelding - sykkelbyen Førde	2020/86	
RS 71/20	Sykelbyen Stord - rapport 2013-2020	2020/86	
RS 72/20	Sjåførtryggleik	2020/62284	
	Skriftlege spørsmål		
SI 40/20	Spørsmål frå Følling (Sp) - skuleskyss Guddal	2020/203	
SI 41/20	Spørsmål frå Merkesdal - AP - Permanent omregulering for Ibsens gate til sykkel/gå/miljøgate	2020/203	
SI 42/20	Spørsmål frå Kristensen - H - Servicelinjene	2020/203	
SI 43/20	Spørsmål frå Brosvik (KrF) - Tryggleik for bussjåførar	2020/203	
SI 44/20	Spørsmål frå Brosvik (KrF) - kreative læringsplattformer på bybane-haldeplassane.	2020/203	
SI 45/20	Spørsmål frå Høgli (MDG) - aktuelt å innføre fleksible billetter i kolektivtrafikken?	2020/203	
SI 46/20	Spørsmål frå Hammer (SV) - til budsjettprioriteringer	2020/203	
SI 47/20	Spørsmål frå Hammer (SV) - status iverksetting prisreduksjon	2020/203	
SI 48/20	Spørsmål frå Helle (A) - Ferjesituasjonen på Fedje / Skuleskyss	2020/203	
SI 49/20	Spørsmål frå Høgli (MDG) - kostnadsoverslag bybanestrekningen Oasen - Spelhaugen	2020/203	
SI 50/20	Spørsmål frå Brosvik (KRF)- vedr. eirerettar for dosjenæringa	2020/203	
SI 51/20	Spørsmål frå Valvatne (A) - utfordringane på RV 13 mellom Bjotveit og Kinsarvik	2020/203	
SI 52/20	Spørsmål frå Moland (H) - sikkerhet for bussjåførar	2020/203	
SI 53/20	Spørsmål frå Bjørkly (H) - Kan det settes opp flere avganger på linje 12 på dagtid	2020/203	
SI 54/20	Spørsmål frå Ekrheim (Sp) - skilting for å unngå tungtrafikk til lakseslakteria gjennom i bustadområda på FV 5004	2020/203	
	Politiske saker		
PS 69/20	Ombordtillegg på bruk av bankkort om bord på bussane i Hordalandskontraktane	2020/46333	

PS 70/20	Handlingsprogram for skredsikring - prinsipp for vidare arbeid	2020/61520
PS 71/20	Endring av yrkestransportlova - forslag til delegering av mynde	2020/61616
PS 72/20	Handlingsprogram for tunneloppgradering - prinsipp for vidare arbeid	2020/61711
PS 73/20	Oppfølging av arbeidet med store statlege samferdselsprosjekt	2020/960
PS 74/20	Alternative transportløysingar ved stengd veg	2020/48558
PS 75/20	Årleg ruteendringsprosess og rammer for bruk av belønningsmidlar	2020/58947
PS 76/20	Sunnhordland lufthavn AS - søknad om driftsstøtte frå 2021	2020/47227
PS 77/20	Utgreiing av alternativt stopp Solund for båt ruta Bergen-Selje-Bergen	2020/56217
PS 78/20	Miljøloftet, årsmelding 2019	2020/60678
PS 79/20	Status og vegen vidare - Hurtigbåtsambanda i Sogn og Fjordane	2020/35690
PS 80/20	Søknad frå Fjord1 ASA om ruteløyve for strekninga Kinsarvik/Lofthus - Odda	2020/39345
PS 81/20	Søknad frå The Fjords AS om ruteløyve for strekninga Lofthus - Odda	2020/48820
PS 82/20	Søknad frå VY Buss AS om ruteløyve Bergen - Trondheim samt forslag til delegering av mynde for visse ruteløyvesaker	2020/49853

Godkjenningssaker

GK 15/20 Godkjenning innkalling og sakliste

Innkallinga og saklista vart godkjend utan merknader.

Referatsaker

RS 56/20 Alverstraumen bru, Alver kommune - Oppstart av arbeid med reguleringsplan

RS 56/20 vart referert.

RS 57/20 Ope brev om Rv 13 Kinsarvik - Bjotveit

RS 57/20 vart referert.

RS 58/20 Oversikt over framtidig planlagde politiske saker

RS 58/20 vart referert.

RS 59/20 Elsparkesyklar

RS 59/20 vart referert.

RS 60/20 Utgreiing 3-timars regel Nordhordlandspakken

RS 60/20 vart referert.

RS 61/20 Avbroten sesong Turistrute Hardanger og Turistrute Bergen - Flåm

RS 61/20 vart referert.

RS 62/20 Vidareutvikling av nullvekstmålet

RS 62/20 vart referert.

RS 63/20 Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer

RS 63/20 vart referert.

RS 64/20 Avlysing av konkurranse på fv. 53, oppgradering av tre tunnelar i Årdal kommune

RS 64/20 vart referert.

RS 65/20 Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet. Oversending av kommunedelplan for politisk handsaming

RS 65/20 vart referert.

RS 66/20 E16 - E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset (ringveg øst) - KDP med KU Referat fra møte 01/20 i referansegruppen 24.05.2020

RS 66/20 vart referert.

RS 67/20 Kunnskapsgrunnlag i samband med COVID-19

RS 67/20 vart referert.

RS 68/20 Krav om KVV for arm til Bergen (E134) - signert opprop

RS 68/20 vart referert.

RS 69/20 Årsmelding - Straume sykkelby

RS 69/20 vart referert.

RS 70/20 Årsmelding - sykkelbyen Førde

RS 70/20 vart referert.

RS 71/20 Sykkelbyen Stord - rapport 2013-2020

RS 71/20 vart referert.

RS 72/20 Sjøførtryggleik

RS 72/20 vart referert.

Skriftlege spørsmål

SI 40/20 Spørsmål frå Følling (Sp) - skuleskyss Guddal

Representanten **Jenny Følling** (SP) har stilt slikt spørsmål:

Spørsmål om endringar i bussambandet mellom Dale i Sunnfjord og Flekke/Guddal.

Eg syner til avisoppslag om uheldige konsekvensar ved omlegging av bussruta mellom Dale til Guddal.

Omlegging av ruta

Bussen frå Heggheim til Dale går morgon på sørsida med stor buss. På ettermiddag er det sett inn ein 22-seters minibuss frå Dale til Heggheim, som køyrer nordsidevegen. Unntaket er torsdag, då den køyrer sørsida. Konsekvensen av denne omlegginga er at det ikkje går buss frå Dale til Hovlandsdal/Yndestad/Engen på ettermiddagar.

Trongt i bussen og koronabekymring.

Det er for liten kapasitet i minibussen som er sett inn på ettermiddag. Der er ikkje plass til sekkar, baggar og sykklar. Det er heller ikkje er plass til ekstra passasjerar. Dette medfører at det ikkje eksisterer busstilbod for innbyggjarane. Elevane er bekymra for korona fordi dei sit tett og blandar alle trinna på grunnskulen. På skulen er elevane i ulike kohortar, medan dei sit tett i bussen i blanda kohortar.

Kva tiltak vil Vestland fylkeskommune sette i verk for å få tilstrekkeleg plass til elevane, og ivareta rutetilbodet for folk i dette området?

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

På bakgrunn av at elevar på Guddal i Fjaler frå inneverande skuleår har blitt overførde frå Guddal til Flekke skule, har det frå hausten 2019 vore dialog om skyssen knytt til dette. Etter samråd med kommunalsjef for oppvekst i Fjaler kommune, bussoperatør i området, og med innspel frå foreldre via foreldremøte, har ein landa på dagens løysing. Målet har vore å få ned skysstida for elevane, og samstundes sikre ei samordna og økonomisk forsvarleg skyssløysing. Nordsidevegen er etter synfaring vurdert ueigna for ein større buss. Vi vil ta kontakt med kommunen for vidare vurderingar av alternative løysingar her.

I tråd med nasjonal rettleiar for smittevern i skulane er det på gult nivå (som vi har i dag) opna for å nytta alle seter i skuleskyssen. Elevar kan sitje saman uavhengig av kohort-inndeling. Vi har likevel forståing for at elevar og føresette kan oppleve det som ei utfordring når elevane reiser med bussar der alle seter nyttast.

SI 41/20 Spørsmål frå Merkesdal - AP - Permanent omregulering for Ibsens gate til sykkel/gå/miljøgate

Representanten **Linda Merkesdal** (AP) stilte følgjande spørsmål til SAMO 03.06.2020:

«Ibsens gate er en fylkesvei

Ibsens gate har vært stengt i tre år uten at det har gitt særlig negative innvirkninger på trafikken.

Det viser seg at stengingen har fått gitt positive utslag i:

- mindre støy

- høyere trafiksikkerhet slik at barna kan bruke krohnsminde

- mindre lokalforurensing

Hvilke muligheter er det for å få til en permanent omregulering for Ibsens gate til sykkel/gå/miljøgate?»

Bergen kommune gjennomfører oppgradering av vass- og avlaupsnettet i Ibsens gate og gata har vore stengt heilt eller delvis i nærmare 3 år, dette prosjektet planlegg å reetablere overflata som før med det unntaket at fortaua vert breiare enn dei som var der før.

Stenginga har vore positiv for trafikksituasjonen i Ibsens gate som har gått frå ein årsdøgntrafikk på 11000 til 1200, men stenginga har ikkje vore utan konsekvensar. Ibsens gate spelar ei viktig

rolle i trafikksystemet i Bergensdalen som ei av få tverrgående lenkjer, og er såleis viktig for kollektivtrafikken, trafikken generelt og ikkje minst som utrykkingsveg til og frå Haukeland sjukehus. Trafikken frå Ibsens gate har fordelt seg til det øvrige vegnettet, mellom anna til Bjørnsonsgate og Møllendalsveien som er eigna til å ta unna større trafikkmengder, men også til bustadgater som ikkje er eigna til å ta unna store trafikkmengder, t.d. Klaus Hansensvei.

Gang og sykkel-gruppa i Miljøløftet har starta eit utgreiingsprosjekt som ser på moglegheitene for betre tilrettelegging for syklende mellom Hunstadsvingen og Danmarks plass i Ibsens gate.

I denne utgreiinga er det avgjerande å gjere trafikale vurderingar på overordna nivå, gjennom modelleringar av trafikkmønsteret med ulike løysingar i Ibsens gate, og å vurdere trafiktryggleikstiltak i lokalvegnettet, samstundes som det vert vurdert om og korleis det kan leggast betre til rette for syklende. Konsulenten er i gang med arbeidet og ein endeleg rapport med tilrådingar er venta i løpet av hausten.

SI 42/20 Spørsmål frå Kristensen - H - Servicelinjene

Representanten **Hanne Eva Husebø Kristensen** (H) har stilt slikt spørsmål:

På Landås bur det mange eldre, nærmaste apotek m.m er på Sletten senter, men det er eit godt stykke å gå. Servicebussen er difor ekstra viktig, som ein slags nærbuss, særleg sidan linje 12 som går på Landås ikkje svingar innom Sletten.

- 1) Kva er planlagt for framtida for servicelinjene, inkludert den på Landås
- 2) Dersom dei skal leggjast ned, når skjer det og har ein vurdert feks å la rutebussar ta nokre av servicelinja sine ruter?

Fylkesdirektøren:

I samband med budsjetthandsaminga i fylkestinget i desember 2019, var det i verbalpunkt gjort vedtak om å vidareføre servicelinja, og det vart sett av midlar til drift ut 2020. Vidare innebar vedtaket å få fram eit betre tilbod til dei som i dag nyttar servicelinja, og at dette skulle gjerast i samarbeid med Bergen kommune. I vedtaket heiter det at ein for bydelane i Bergen bør sjå på løysingar lik "Hent meg" som er under utprøving i Odda. Vedtaket frå desember er følgd opp med ei utgreiing i fagleg samarbeid med Bergen kommune, der det mellom anna er sett på transportbehovet for eldre, erfaringar med fleksible mobilitetsløysingar for denne målgruppa og kva område i Bergen som peikar seg ut med omsyn til mogleg utprøving (jf. FUV-sak 102/2020).

Det ligg i dag ikkje føre konkrete planar om nye mobilitetsløysingar eller justeringar i tilbodet for Landåsområdet, og som gjev eit direktetilbod mellom Landås og Sletten. Etterspurnad etter reisemoglegheiter mellom Landås og Sletten er eit stadig aktuelt tema, men som er krevjande å finne gode løysingar for. Hovudutfordringa er forholda kring Sletten senter med omsyn til kapasitet og utforming av kollektivinfrastrukturen, det vil seie haldeplassar som gjev gode forhold for dei reisande, gjev gode omstigningsmoglegheiter og tilstrekkeleg plass til bussane. Over ei årrekke har det vore arbeid for å etablere ein kollektivterminal på Sletten utan at ein har lukkast. Bergen kommune har sett det som vanskeleg å disponere eit større areal ved Sletten senter til dette føremålet. Skyss arbeider med alternative løysingar utan ein slik kollektivterminal, der Sletten framleis blir eit viktig og kompakt kollektivknutepunkt. I praksis inneber det gjennomgåande busslinjer som betener Sletten senter, og som kan gje reisemoglegheiter mellom Landås og Sletten. Dei konkrete løysingane må sjåast i samanheng med det øvrige kollektivtilbodet i området, samt at det krev utbetring og tilrettelegging av haldeplassar ved Sletten senter.

SI 43/20 Spørsmål frå Brosvik (KrF) - Tryggleik for bussjåførar

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

Kollisjonsbeskyttelse for førarar i bussane

Korleis er krava Vestland fylkeskommune stiller i samband med anbod på kollektivruter?

KrF er uroa for tryggleiken til bussjåførane. I anbudsprosessar blir prisane pressa ned, og utan klare krav om høgare standard, vil minstestandard bli lagt til grunn.

Eg har lese rapporten frå møteulykka i Ruter sitt ruteområde Fv. 450 ved Nafstad Ullensaker 2017, der ein sjåfør omkom og den andre vart hardt skadd, på tross av at dei hadde ein fart på berre 33-34 km/t. Link til rapporten her:

<https://www.aibn.no/Veitrafikk/Avgitte-rapporter/2019-04>

Her les vi at Statens havarikommisjon for transport tilrår Akershus fylkeskommune og Ruter å sette krav til kollisjonstryggleik for førarar som et kriterium ved anbod på nye kollektivtransportruter. Dei har no som dei første i landet innført krav i anbod om tryggleik for bussjåførar i bussane.

Vi hadde sjølve i Vestland fylke ei tragisk hending med eigen Skyss-buss 16. juni i år, der sjåføren omkom. Det er krav til minstestandardar for kollisjonstryggleik. Ut over den, må kvart fylke/eigar stille egne krav. I alle fall fram til det eventuelt kjem felles statlege krav.

<https://www.ba.no/utreder-nasjonale-krav-til-bedre-sikring-for-bussjaforer/s/5-8-1326048?access=granted>

Korleis er krava i våre anbudsprosessar m.o.t. kollisjonstryggleik i bussar, og dermed tryggleiken for bussjåførane våre?

Dersom vi ikkje har slike krav, ber eg om at det vert utgreidd ei sak for korleis vi betre skal kunne ta i vare kollisjons-tryggleiken for sjåførane våre i nye anbudsprosessar.

Fylkesdirektøren:

Fylkesdirektøren syner til eiga referatsak som omhandlar det aktuelle spørsmålet.

SI 44/20 Spørsmål frå Brosvik (KrF) - kreative læringsplattformer på bybanehaldeplassane.

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

Vestland fylkeskommune står som ansvarleg part i utbygginga av bybanetrase mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen. Fylkeskommunen, kollektivbudsjettet og byløftet i Bergen er tent med at det vert lagt til rette for at flest mogleg tar bybanen, og at opplevinga av å ta bybanen blir god for dei som nyttar den. I handlingsprogrammet for kollektiv står det at

«[e]it 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.»

Det er fleire forhold som er viktig for at flest moglege skal nytta bybanen, eit av desse kan vera å gjera bybanestoppa meir interessante og lærerike. Gode opplevingar for dei som ventar på bybanen vil bidra til å gjera bybanen meir attraktiv som reiseval for til dømes barnefamiljar.

Eit mogleg tiltak for å styrke heile opplevinga av bybanen, og som kan vera økonomisk rimeleg, er å skapa kreative læringsplattformer for passasjerane mens dei ventar på bybanestoppet. Dette er et tiltak som er utprøvd på busshaldeplassar i Philadelphia USA (Urban Thinkscape), og resultatata frå Philadelphia gjer grunn til å vurdere det same i Bergen.

Vestland har ei rekke aktørar som kan vera aktuelle for eit samarbeide i utforminga av desse læringsplattformane. Vi ønskjer å sjå på moglegheita for at bybanepassasjerane skal få Vilvite-liknande opplevingar på dei nye stoppa som skal settast opp på bybanetraséen til Fyllingsdalen.

Kreative læringsplattformer vil kunne bidra til å skape auka entusiasme for bybanen, større interesse til å ta bybanen og betre opplevinga av å vente på bybanen. Dette vil attpåtil ha potensial til å gje tilleggseffektar for folkehelsa ved å gje passasjerar hjernetrim. For nokon kan bybanehaldeplassar og bli eit mål i seg sjølv. Å utvikle slike stopp vil vera godt for bruken av bybanen og for innbyggjarane i byen.

Har det vore vurdert å legge til rette for kreative læringsplattformer?
Kva tankar har administrasjonen om eit slikt tiltak?

Kan det la seg gjere innanfor vedtekne budsjett?

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport

Under planlegginga av bybanen til Fyllingsdalen, vart det ikkje lagt opp til at det skulle vera tilrettelagt for kreative læringsplattformer på haldeplassane.

Arbeidet med å byggja og utstyra haldeplassane har vore ute på konkurranse, og kontraktane er signert. Dersom ein skal gjera endringar no, så vil det innebere prosjekteringskostnader og endringskostnader i kontraktane, og desse vil ha eit visst omfang utan at det vil vera mogeleg å talfesta det no. Spesielt vil prosjekteringskostnadane auka, då kvar haldeplass er ulik, og vil dermed krevja eigen prosjektering. I budsjettet for byggjetrinn 4 er det ikkje teke høgde for eit slikt tiltak.

Fylkesdirektøren finn ideen interessant, og dette er kanskje noko ein kan sjå nærare på ved terminalar og bytepunkt der det er ventetid.

SI 45/20 Spørsmål frå Høgli (MDG) - aktuelt å innføre fleksible billetter i kollektivtrafikken?

Representanten **Mona Høgli** (MDG) har stilt slikt spørsmål:

Koronakrisa har gitt oss utfordringar når det gjeld å reise kollektivt. Skyss har oppmoda publikum om å ikkje reise i rushtida og å stå over fulle bussar og bybanevogner. Nokre av dei reisande kan ikkje reise utanom rushtida, dei må stille på jobb til bestemte tider. Men mange av oss kan endre reisetidspunkt. Fleksible billetter er eit tiltak som kan stimulere fleire til å unngå dei tidspunkta med flest reisande.

Billettvala i Bergen er enkeltbillett, dagsbillett eller månadsbillett. Andre byar, som Berlin, har i tillegg kortstrekkebillett og etter-kl-10-billett på dei offentlege transportmidla.

Etter-kl-10-billett er ein billegare månadsbillett der ein kan nytte kollektivtilbodet etter rushet. Slik fordeler dei reisande seg utover morgontimane. For menneskje som bur i nærleik av jobben, kan det vere mogeleg å gå til jobb og ta buss resten av dagen. Andre med fleksible timeplanar eller jobbtimar kjem også godt ut.

I den situasjonen vi er i no, med pandemi og utfordringar med trengsel i kollektivtrafikken, kan slike tiltak vere til god nytte for å unngå smitte. Samtidig vil det kunne gi oss verdifull erfaring med meir fleksibilitet for dei reisande.

Kan det vere aktuelt å innføre slike billettypar også i kollektivtrafikken i Vestland?

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

Urbanet Analyse har på oppdrag frå kollektivselskapa Kolumbus, Skyss/Kringom, AKT og Brakar vurdert den langsiktige effekten i kollektivreiser som følgje av koronapandemien. I samband med dette vart det gjennomførte ei marknadsundersøking mellom anna i Bergensregionen. Resultata viser at ein kan forventa ein varig nedgang i kollektivreiser i tida framover. Ei tilsvarande undersøking gjennomført av Ruter viser det same i Oslo. Ein varig nedgang i kollektivreiser medfører eit betydeleg inntektsbortfall for kollektivselskapa. Billettinntektene blir reduserte, samtidig som det kan vera vanskeleg å redusera kapasiteten fordi reisande er opptatt av å unngå trengsel. Den auka frykta for smitta og motstand mot trengsel på kollektivtransporten aukar viktigeita av å jobba for å spreia reisene utover døgnet.

Nokre av tiltak som blir vurdert er:

1. Meir fleksible billettslag

Auka bruk av heimekontor bidrar til å redusera grunnlaget for periodebilletter som månadskort fordi arbeidsreiser ikkje lengre blir gjennomført kvar dag. Undersøkinga til Urbanet Anayse tilseier at delen kollektivtrafikanter som vil reisa med periodebillett blir redusert frå 48 til 41 prosent. Av dei som vil endra billettslag seier omtrent halvparten at dei vil nytta einskildbillett, medan den andre

halvparten ikkje veit kva billettslag dei vil reisa med. Dette viser potensiale for nye, meir fleksible billettslag. Nokre døme på dette er:

- Kundekort, der trafikantane betaler ein fast kostnad per månad som gir rabatterte enkelreiser
- Capping er eit system som sørger for at trafikanten betaler for det billettslaget som passar best til reisemønsteret
- Klippekort liknande billetter

2. Tidsdifferensierte takstar

Tidsdifferensierte takstar er eit tiltak der takstane blir nytta som instrument for å spreia reisene utover døgnet. Viss prisen er høgare i rushtida enn utanfor rushtida vil dei som har høve til å flytta reisa si utanfor rush ha eit insentiv til å gjera akkurat det.

Før ein kan komma med ei tilråding må fleire forhold greiast ut:

- Kan billettsystemet handtera eventuelle tiltak - viss ikkje må det kartleggast kva utviklingstiltak som må gjerast
- Kva er dei økonomiske konsekvensane av eventuelle tiltak. Både inntekter og eventuelle kostnader må kartleggast
- Vil eventuelle tiltak oppnå ønskt effekt gitt. Det vil seia bidra til å spreia reisene utover døgnet og sikre inntekter
- Er eventuelle tiltak foreinleg med dagens korona situasjon
- Auka bruk av heimekontor som følgje av korona har medført lågare press på kollektivtrafikken i rush, og ein må vurdere om det er trong for å spreia reisene utover døgnet i same grad som før
- Kva tiltak kan setjast i verk på kort sikt og kva vil ta lengre tid å implementera. På kort sikt kan informasjonstiltak vera effektivt for å spreie etterspørselen etter kollektivtransport over døgeret. For eksempel har Skyss no ein kapasitetsindikator der ein kan sjekke om det er fullt og planlegge reisa til andre avgangar om ein kan dette.

SI 46/20 Spørsmål frå Hammer (SV) - til budsjettprioriteringer

Representanten **Marthe Hammer** (SV) har stilt slikt spørsmål:

- Kva er dagens ruteproduksjon i Bergensområdet med buss?
- Kva er kostnaden med å auke med 100 nye bussavgangar i Bergensområdet?

Fylkesdirektøren:

Ruteproduksjonen for buss vert målt i kilometer og i tid, det vil seie timar og minutt, og er nøkkelfaktorar for å berekne kostnader knytt til produksjonen. Årsrapport for kollektivstrategien 2019 viser nøkkeltal for buss Bergensområdet i tal kilometer, avgangar, kostnader og inntekter pr. år. I Bergensområdet er det om lag 6 200 bussavgangar på ein vanleg kvardag. Kostnader pr. avgang vil i hovudsak variere ut frå kor lang den enkelte linje er, samt prisar knytt til dei ulike kontraktane. Lange linjer, som region- og bystamlinjene, vil til dømes ha ein høgare bruttokostnad per avgang enn korte linjer.

Som døme er bystamlinje 4 Flaktveit-Hesjaholtet 51 km lang t/r, medan ei kort linje som linje 30 Tertnes-Åsane Terminal er på 14 km t/r. Med utgangspunkt i desse to eksempla vil 100 nye bussavgangar t/r ligge i eit spenn mellom rundt 15-46 mill. kr i årleg brutto kostnad.

SI 47/20 Spørsmål frå Hammer (SV) - status iverksetting prisreduksjon

Representanten **Marthe Hammer** stilte i epost datert 21.08.20 fylgjande spørsmål:

Kva er grunnen til at ein ikkje har iverksatt prisreduksjonen i bompengavtalen, kva er status for dette, og når vil ein kunne iverksette prisreduksjonen?

Svar:

Fylkestinget fatta i sak 25 /2020 fylgjande vedtak:

Fylkestinget sluttar seg til vedtak i Bergen bystyre om at kutt i takstane som følgje av bompengeforliket skal gå til å redusera takstane for nullutsleppskøyretøy.

Det vart i saka opplyst at nye bompengetakstar vil kunne iverksetjast 3. kvartal 2020.

Dei statlege midlane som skal nyttast til bompengereduksjon er ein del av bompengeforliket, som igjen er knytt til den reforhandla byvekstavtalen. Byvekstavtalen var handsama politisk i fylkesting, bystyre og i dei fire kommunestyra våren 2020, men den er enno ikkje regjeringsgodkjent.

Det er eit formalkrav at byvekstavtalen må vera trådt i kraft, altså signert av partane etter regjeringsgodkjenning, før ein kan gjennomføra tiltak i avtalen. Først når dette er på plass kan bompengeselskapet Ferde søka til *Myndighet og regelverk* i Statens vegvesen om at det vert fatta nytt takstvedtak for innkreving av bompengar, som justerer bompengeavgift for nullutsleppskøyretøy.

På vanleg måte er det krav om kunngjering av takstvedtaket med nye/justerte takstar, med ein kunngjeringsperiode på 4-6 veker før endringa kan iverksetjast.

Ein må difor rekna med at endringa tidlegast kan innførast rundt to månader etter at byvekstavtalen er trådt i kraft.

Det er i skrivande stund ikkje kome signal om dato for regjeringsgodkjenning.

SI 48/20 Spørsmål frå Helle (A) - Ferjesituasjonen på Fedje / Skuleskys

Representanten **Arve Helle** (A) har stilt slikt spørsmål:

Ferjesituasjonen på Fedje

I løpet av sommaren er eg blitt kontakta av folk på Fedje som er misnøgde med regulariteten til den nye ferja. Dette har også vore omtala i media ved fleire høve. Kansellerte avgangar har skapt store problem for m.a pendlarar og næringsliv.

Kva har Skyss/Kringom gjort med saka og kva er status pr no?

Fylkesdirektøren:

Ferja «Fedjebjørn» trafikerar ferjesambandet Sævrøy-Fedje. Ny kontrakt tok til å gjelde frå årsskiftet, der Fjord1 er ferjeoperatør. Kontrakten gir operatøren adgang til å bruke reserveferje 100 dagar det første driftsåret, der det ikkje blir gitt sanksjonar for manglande elektrifisering av drifta før 2. halvår 2020. Kontrakten gir med slike retningslinjer adgang til ein «mjuk» oppstart i 2020 då det er tale om ny teknologi. Skyss/Kringom forventar imidlertid at avtalt ruteplan skal bli gjennomført med punktlege ankomstar og avgangar.

Erfaringane første halvår i år viser eit for stort tal kansellerte turar. Årsaka til desse kanselleringane kan tilskrivast dårleg vær (storm/sterk vind spesielt ved ankomst Fedje), tåke og tekniske utfordringar for nytt materiell. Skyss/Kringom må akseptere innstilte avgangar der årsak til innstilling er vertilhøve der mannskapet vurderer at det ikkje er forsvarleg å gjennomføre ein tur. I ein innkøyringsperiode av nytt materiell er det vidare trong for mannskap å gjere seg godt kjend med ny ferje. Før mannskapet er godt opplært, kan det også oppstå situasjonar der en vel å innstille ein avgang framføre å gjennomføre denne. Skyss/Kringom har forståing for innstillingar der tryggleik for passasjerar og mannskap står i sentrum.

Det har imidlertid vore eit stort tal avgangar som har vore innstilte på grunn av tekniske utfordringar med det nye ferja, og Skyss/Kringom er samla sett ikkje nøgd med regulariteten i dette sambandet fyrste halvår i år. Fjord1 har blitt sanksjonert for ikkje gjennomførte turar og for dårleg presisjon i gjennomføring av ruteproduksjonen. I tillegg til å gjennomføre sanksjonering, har Skyss/Kringom hatt fleire møter med Fjord1 der uønska hendingar er gjennomgått, og tiltaksplanar er drøfta. Skyss/Kringom er tett på denne saka, og har ei klar forventing til at innkøyringsperioden med dårleg regularitet er ein tilbakelagt fase.

SI 49/20 Spørsmål frå Høgli (MDG) - kostnadsoverslag bybanestrekningen Oasen - Spelhaugen

Spørsmål til administrasjonen om kostnader for bybanestrekningen Spelhaugen-Oasen

Bergen er en by med fortsatt befolkningsvekst, og det er et mål at veksten skjer på en bærekraftig måte med gode kollektivmuligheter. Spelhaugen er et viktig utviklingsområde for bolig, nært opp til friluftsområder, men det må legges til rette for bybane helt inn for å gi grunnlag for boligbygging og klima- og miljøvennlig transport.

Forlengelse av bybanen til Spelhaugen har lenge vært et mål, men som er blitt vanskeliggjort av økonomiske grunner. I arbeidet med å virkeliggjøre målet om bybane til Spelhaugen, er det viktig å ha et oppdatert faktagrunnlag når det gjelder kostnaden ved utbyggingen Oasen-Spelhaugen.

Hva er det siste og mest oppdaterte kostnadsoverslaget for bybanestrekningen Oasen-Spelhaugen?

Fylkesdirektøren:

Kostnadsoverslaget for utbygging mellom Oasen og Spelhaugen er per dags dato på MNOK 785 2019-kr inkl. usikkerhetsavsetningar.

Av dette utgjør grunnerverv, prosjekterings- og byggherrekostnader ca. MNOK 220.

Dette er dei mest realistiske tala som ligg føre, og er bygd på relevant erfaringsgrunnlag, samt at dette vert som å starta eit nytt prosjekt.

Grunnerverv er ein vesentleg del av prosjektkostnaden, og det er i grunneigarane si interesse å forlenga bana til Spelhaugen. Dersom ein fekk ein avtale med grunneigarane om fri grunn, hadde det vore lettare å få realisert prosjektet.

SI 50/20 Spørsmål fra Brosvik (KRF)- vedr. eirerettar for drosjenæringa

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

I FU-sak 104/20 delegerte Fylkesutvalet til administrasjonen å arbeide vidare med einerettar for drosjenæringa. Argumentasjonen i saksframlegget var at dersom ein skulle innføre det, så var det ein langvarig prosess, og det var viktig å kunne gjere raske avklaringar i kvart enkelt tilfelle.

Sitat: "Frå det oppstår eit behov for einerett, til ein får innført forskrifta vil det etter dagens system kunne ta inntil eitt år. Denne tidkrevjande prosessen kan føre til at ein i enkelte kommunar vil stå utan eit tilfredsstillande transporttilbod i lengre tid, og kan gjere det komplisert å knyte eineretten til andre offentlege kontraktar som skuleskyss og pasienttransport. Det vert difor føreslått at denne mynda til å innføre forskrift om einerett vert delegert til fylkesrådmannen."

Den politiske debatten, både i SAMO og i FU, understreka (slik eg hugsar det) kor viktig det var for kommunane å ha eit drosjetilbod. Og at det også var viktig for dei tilleggstenestene fylket har gjennom sørviskyss, TT-ordninga, deler av skuleskyssen og andre fleksible transporttilbod.

Frå mange vart den nye ordninga med endring av drosjeregulverket, sett på som eit åtak på distriktdrosjen. I bladet "TAXI 2" kan ein lese at Vestland fylkeskommunen berre vil vurdere einerett i eit par kommunar, fordi "ordninga er uten substans". Medan det i "TAXI 4/20" står at Vestland fylke ikkje vil nytte seg av einerettar, og at det einaste fylkeskommunale tilbodet ein vil legge inn i ei evt einerett-ordning er TTKøyringa.

Eg ber om ei klargjering av prosessen for denne saka, korleis kontakten med kommunane / drosjene er, og kva fylkeskommunen så langt har gjort i saka. Samt kva strategi ein arbeider etter for å halde på eit godt drosjetilbod i distriktskommunane.

Fylkesdirektøren:

Som kjent trer nye endringar av *Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy* i kraft 1. november 2020. Det vesentlege er at behovsprøvinga blir oppheva samstundes får fylkeskommunane moglegheit til å tildele einerettar i dei kommunane som ikkje har godt nok drosjetilbod.

Forvaltningsseksjonen til Fylkeskommunen starta arbeidet med einerettar i januar 2019. Alle kommunane i Vestland fylke er kontakta, informert om einerettsmodellen, og har fått moglegheit til å gje innspel. Tilbakemeldingane gav ingen klare indisier på at vi umiddelbart måtte innføre einerett. Vidare er det gjennomført dialogmøte med drosjenæringa som gav tydeleg melding på at einerettar ikkje er attraktive utan at andre kontraktørar er med i avtalen.

Når ein med nytt regelverk kan drive drosje med AS er det fleire nye aktørar som får moglegheit til å drive drosjeteneste. Vi har blitt kontakta av aktørar frå distrikta i Vestland fylke som ynskjer å starte med drosje når nytt regelverk er gjeldande. Men endringane i regelverket opnar og for at ein ikkje treng å vere tilgjengeleg til ei kvar tid, dette kan by på utfordringar enkelte stadar.

Vidare opnar endringane i regelverk og for at dei enkelte kommunane sjølv kan søkje og få tildelt drosjeløyve. Ei slik løysing har vore drøfta med ein av kommunane. Prosessen som forvaltningsseksjonen har iverksett går i første rekkje ut på å finne dei kommunane som er mest sårbare og som fylkeskommunen bør innføre einerett for drosje. Men på grunn av dei tilbakemeldingane vi hadde i juni vart status at vi ikkje hadde gode nok svar på konkrete kommunar som vi bør innføre einerett. Vidare opplev vi at andre aktørar melder interesse for å starte opp med drosje i distrikta. Det vart difor vurdert å vente til forskriftsendringane er gjeldande for å vurdere på nytt behova for einerett.

Den 16. juni 2020 medelte vi Samferdselsdepartementet følgjande:

«Vestland fylkeskommune har pr. dag dato ingen konkrete planar om innføring av einerettar i kommunane.

Vi har vurdert at det er mest hensiktsmessig å vente til etter 1. november 2020 før vi foretek ein grundig evaluering av både drosjemarkedet og tilgang på drosjebilar i kommunane.

Grunnlaget for vår vurdering er at det på den eine sida er stor usikkerheit i drosjemarkedet samt større bevegelsar enn før når det gjeld oppsigelse av drosjeløyve. Mens andre ønskjer å starte opp med drosje i kommunane når dei nye regelendringane trer i kraft, dvs. når bl.a. behovsprøvinga er fjerna.

Slike signal tilseier at vi bør vente med å bestemme kva kommunar det skal innførast einerett til det nye regelverket er gjeldande.»

I ein tidleg fase vart det antekt oppimot eit år å innføre einerett for drosje i ein kommune. Det er vanskeleg å anta slike tidsaspekt når ein ikkje har prøvd slike saker tidlegare, men målet er å minske tidsaspektet mest mogleg med å ha klar plan for innføring av einerett frå 1. november 2020.

Med delegert mynde til å innføre forskrift om einerett sparar vi tid, men det går likevel noko tid når eineretten må lysast ut på anbod, der vi må følgje dei tidsfristane som er gitt i lov om offentlege anskaffelsar. Forvaltningsseksjonen til fylkeskommunen er i prosess med å utforme måten å innføre einerett for drosje, når behovet melder seg, for å spare mest mogleg tid. Kva typar tilbod ein kan legge inn i ein einerettsmodell vil og bli vurdert utifrå dei behova og moglegheitene som er i den einskilde kommunen som skal få innført einerett for drosje.

I Proposisjon til Stortinget (Prop. 70 L) er det nemnt at ein bør søkje å samlokaliserte offentlege transportørar, som i dag køyrer på kontrakt, for å få til felles avtalar som kan nyttast ved einerett. Vidare er tilbakemeldingar frå drosjenæringa tydelege på at det må vere med andre kontraktørar i ein einerettsmodell for å få mest mogleg fast køyring.

På eit slikt grunnlag har forvaltningsseksjonen teke initiativ til felles samarbeid med bl.a. pasientreiser, Skyss og Kringom om å få til eit felles samarbeid om einerett. Målet er her er å få til samla attraktive og berekraftige avtalar.

Forvaltningsseksjonen vil informere politikarane i Vestland fylkeskommune nærmare om status på forvaltning av einerett når den nye forskrifta er ikraftreden

SI 51/20 Spørsmål frå Valvatne (A) - utfordringane på RV 13 mellom Bjotveit og Kinsarvik

Per Jarle Valvatne (A) har i e-post av 25.08.2020 sett fram følgjande spørsmål:

«I sumar har me gjennom oppslag i media blitt gjort merksame på dei store utfordringane på RV 13 mellom Bjotveit og Kinsarvik. Dette er ein veg med svært smal vegbreidde og ein relativt høg ADT i sumarhalvåret. I tillegg er det slik at det er mange punkt der vegen er så smal at det ikkje let seg

gjere å få til ei passering mellom eit stort kjøretøy og ein normal personbil, noko som fører til at trafikken i periodar stoppar heilt opp. Kan rådmannen gjere greie for om han er kjend med planar for utbetringar på denne strekninga?»

Opplysningane nedanfor har vi fått frå Statens vegvesen.

I handlingsprogrammet for gjennomføring av Nasjonal transportplan (NTP) er det sett av midlar til Kinsarvik - Kyrkjeneset i 2021 - 2022. Komande statsbudsjett vil gje svar på om dette arbeidet kan startast opp i 2021. Når det gjeld strekninga vidare nordover, har det over lengre tid blitt sett på ulike løysingar. I handlingsprogrammet for gjennomføring av NTP 2018-2029 er det sett av 247,9 mill. 2018-kr etter 2023, men dette er til ny vurdering i samband med NTP for 2022 - 2033.

I komande NTP er det lagt til grunn ein kombinasjon av tunnel og veg i dagen. Dette er kostnadsrekna til 1,3 mrd. 2019-kr og omfattar heile strekninga frå Kyrkjeneset til Bu. Prosjektet er ikkje med i Statens vegvesen sitt oppdrag 9 til NTP 2022 - 33 pga. for låg samfunnsnytte.

I samråd med Ullensvang kommune har Statens vegvesen starta førebuande arbeid med prosjektering på strekninga Kinsarvik - Kyrkjeneset i samsvar med handlingsprogrammet for gjennomføring av NTP og i samsvar med godkjent reguleringsplan.

For strekninga Kyrkjeneset - Bjotveit som nok er den delstrekninga som skapar mest problem, har Statens vegvesen invitert kommunen til eit samarbeid om å få gjennomført strakstiltak. Kommunen har sagt seg villig til å behandle dette som enkeltsaker etter plan og bygningslova utan reguleringsplan, men dette føreset frivillig grunnavståing. Det er sett av 19,9 mill.kr til fornying på strekninga Kinsarvik - Kyrkjeneset i handlingsprogrammet for gjennomføring av NTP 2021. Desse kan ein vurdere å flytte til Kyrkjeneset - Berget, men det må avklarast gjennom arbeidet med statsbudsjettet.

SI 52/20 Spørsmål frå Moland (H) - sikkerhet for bussjåførar

Representanten **Gunnar Moland (H)** har stilt slikt spørsmål:

I juni i år omkom en 57-år gammel buss-sjåfør i en frontkollisjon på Sørås i Bergen. Både ansatte sjåførar og deres organisasjonar har tatt til orde for at bussene som brukes i dagens ruteproduksjon ikke ivaretar sikkerheten for sjåføren på en tilfredsstillende måte. Som den største aktøren innen offentlig transport i Vestland ber vi administrasjonen redegjøre for hva vi foretar oss i denne saken.

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

Fylkesdirektøren syner til eiga refereratsak der det aktuelle spørsmålet er omhandla.

SI 53/20 Spørsmål frå Bjørkly (H) - Kan det settes opp flere avganger på linje 12 på dagtid

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

Rute 12 fra Oasen til Wiers Jenssensvei går hver halvtime hverdager og lørdag, og hver time søndager. Tidligere har dette vært et godt intervall. Etter at sherpatrappene ble bygget har Ulriken blitt et enda mer populært turmål, særlig i helgene. Brukere av bussen forteller at kombinert med stengt Ulriksbane, har dette ført til svært fulle busser, særlig om søndagene. Fulle busser gjør det vanskelig å overholde smittevernreglene, og bidrar innimellom til at det er vanskelig for beboere som er avhengig av kollektivtrafikk å benytte seg av denne søndager, da bussen ofte er for full av turgåere. Området rundt Montana er også preget av mye fremmedparkering og ulovlig parkerte biler i helgene.

Kan det settes opp flere avganger på linje 12 på dagtid søndager, særlig i sommerhalvåret, for å sikre både beboere og turgåere plass på bussen, og samtidig bidra til mindre fremmedparkering i området?

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

Linje 12 har god etterspurnad og er ei prioritert linje med omsyn til kapasitet og frekvens. Det er pr no ikkje planlagt auka frekvens på linje 12 på søndagar. Skyss følgjer passasjerutviklinga tett på alle linjene i byen, særleg i lys av Covid-19 situasjonen. Våre passasjertal tilseier at det ikkje er store kapasitetsproblem knytt til Montana på dagtid søndagar, sjølv om det kan vere enkeltturar som har høgt belegg. Talet kollektivreiser har variert mykje den siste tida, og vi ser no igjen nedgang etter nye retningslinjer i Bergen. For Bergensområdet blir det jobba løpande med analyse av kapasitet i kollektivsystemet, for eventuelt å setje inn fleire snarlege tiltak mot trengsel - slik det er gjort på strekninga forbi Haukeland universitetssjukehus.

SI 54/20 Spørsmål frå Ekrheim (Sp) - skilting for å unngå tungtrafikk til lakseslakteria gjennom i bustadområda på FV 5004

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim, representant for Senterpartiet, har sendt spørsmål til møtet i SAMO 16. september 2020. I e-post dagsett 9. september 2020, skriv ho:

Hei, eg syner til avslaget på Bømlo kommune sin søknad om skilting for å unngå tungtrafikk til lakseslakteria gjennom i bustadområda på FV 5004. Det vert sagt at skilting med forbod mot store køyretøy ikkje kan setjast opp sidan bussar skal trafikkerast strekninga, kan ein då i staden setja opp forbodsskilt med underskilt for unntak for buss i rute?

Eller skilt som vist under for å hindra vogntog?

Det er smale, dårlege vegar der born ferdast til og frå skule og fritidsaktivitetar, det bør ut frå trafikksikringomsyn kunna visast smidigheit frå SVV både i dette og i tilsvarende tilfeller.

Svar frå fylkesdirektøren

Saka gjeld uynskt trafikk med vogntog langs ein smal og svingete fylkesveg med spreidd busetnad. Vogntoga skal i all hovudsak til eit stort lakseslakteri. Vegen var tidlegare einaste aktuelle veg, men som del av Bømlo-pakken vart slakteriet tilknytt betre veg frå ein annan kant. Den «gamle» vegen vart då nedskriven til maks vogntoglengde på 12,40 m og maks totalvekt 50 tonn (Bkt8). For å bidra til at vogntoga brukar den nye vegen, er det sett opp visningsskilt som viser «rett» veg til lakseslakteriet.

Det er om lag 400 m kortare til lakseslakteriet via den gamle vegen enn via den nye, så ein del GPS-tenester viser derfor den «gamle» vegen. Fylkesdirektøren ser ofte at dette endrar seg etter kvart som nye vegar vert innarbeidd hjå GPS-leverandørane.

Fylkesdirektøren har hatt saka oppe til vurdering i juni 2020. Det har vore fleire liknande tilfelle der ein ynskjer tiltak for å redusere uynskt trafikk.

Vegtrafikklova krev at alle som køyrer større køyretøy til ei kvar tid skal vite kva som er grensene for lengd og last for den vegen dei køyrer. Desse grensene vert publisert i veglister - det vert ikkje vist med skilt. Dessverre er desse listene litt vanskeleg tilgjengeleg informasjon for ukjende sjåførar. Statens vegvesen og Politiet fører kontroll med dette regelverket, og gebyra for å bryte det er relativt store.

Skiltregelverket legg til grunn at dette normalt skal løysast gjennom veglistene - ikkje med forbodsskilt. Men det finst ein unntaksregel. Det er også viktig at det ikkje er mogleg å gi dispensasjon frå forbodsskilt, mens ein kan søke dispensasjon frå veglistene ved behov. Dette kan vere viktig ved bygging i nærområdet eller på t.d. fjellvegar der kraftselskap er aktive.

Fylkesdirektøren meiner vi primært bør legge til grunn hovudregelen etter regelverket. Men der den uynskte trafikken fører til «vesentleg trafikkfare eller regelmessig fører til store avvik i trafikkavviklinga» kan vi vurdere å skilte etter unntaksregelen.

Det har også vore drøfta ulike variantar av opplysningsskilt. Felles for desse er at dei ikkje er normerte skilt, og dermed krev særskilt løyve frå Vegdirektoratet før dei kan setjast opp. Fylkesdirektøren meiner forbodsskilt truleg vil ha betre effekt enn opplysningsskilt der skilt er nødvendig. Ved høve vil fylkesdirektøren likevel oppmode Vegdirektoratet om å innarbeide eit eigna skilt eller betre digitale løysingar for å opplyse ukjende sjåførar om gjeldande veglister.

I denne konkrete saka vurderte fylkesdirektøren at sidan den uynskte trafikken i all hovudsak var knytt til ei enkelt verksemd, bør vi kunne forvente at verksemda stiller krav til sine transportørar om å bruke den nye, skilta ruta, og respektere veglistene for den «gamle» ruta. Vidare fann fylkesdirektøren at korkje omfanget eller dei negative ulempene av den uynskte trafikken langs den «gamle» vegen var tilstrekkelege til å skilte forbodsskilt etter unntaksregelen.

Politiske saker

PS 69/20 Ombordtillegg på bruk av bankkort om bord på bussane i Hordalandskontraktane

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet støttar forslaget om at prinsippa som ligg til grunn for ombordtillegg på kontantbetaling om bord på bussane (og om bord på båtruta mellom Kleppestø og Strandkaien) i Sone A (Hordaland) vert lagt til grunn ved innføring av betaling med bankkort. Frå innføring av bankkort som betalingsmiddel på bussane, vert det ombordtillegg på betalingar med bankkort for einskildbilletter.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Trude Brosvik (Krf) sette på vegner av Krf, A, Sp, SV og MDG; fram slikt utsetjingsforslag:

«Saka vert utsett til medverknadsorgana har fått uttale seg.»

Avrøysting til forslaget om utsetjing

Forslaget til Brosvik vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Saka vert utsett til medverknadsorgana har fått uttale seg.

PS 70/20 Handlingsprogram for skredsikring - prinsipp for vidare arbeid

Forslag til vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet stiller seg bak dei prioriteringskriteria som vert lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med utgangpunkt i «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest» (desember 2019) og prinsippa i vegnormalen «Håndbok N200 - 208 Sikkerhet mot skred».

Skredpunkt med særskilt høg verdi på kriteria skredfare, trafikkmengde og lokale og regionale konsekvensar av stengt veg, vil bli føreslått prioritert.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet legg til grunn at alle midlane i rammetilskotet som gjeld skredsikring vert nytta til skredsikring i fylkeskommunen.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet viser til dei store utfordringane med skred i Vestland, og meiner det er behov for å auka dei statlege overføringane på området.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet stiller seg bak dei prioriteringskriteria som vert lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med utgangpunkt i «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveggar i Region vest» (desember 2019) og prinsippa i vegnormalen «Håndbok N200 - 208 Sikkerhet mot skred».
Skredpunkt med særskilt høg verdi på kriteria skredfare, trafikkmengde og lokale og regionale konsekvensar av stengt veg, vil bli føreslått prioritert.

2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet legg til grunn at alle midlane i rammetilskotet som gjeld skredsikring vert nytta til skredsikring i fylkeskommunen.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet viser til dei store utfordringane med skred i Vestland, og meiner det er behov for å auka dei statlege overføringane på området.

PS 71/20 Endring av yrkestransportlova - forslag til delegering av mynde

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet delegerer til fylkesrådmannen å gjere vedtak ved søknader om ruteløyve som ikkje skal behovsprøvast. Dette etter reglane i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 6 (2) jf § 6 (1) og Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 35a jf Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 6 (1).

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet delegerer til fylkesrådmannen å gjere vedtak ved søknader om ruteløyve som ikkje skal behovsprøvast. Dette etter reglane i Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 6 (2) jf § 6 (1) og Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 35a jf Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 6 (1).

PS 72/20 Handlingsprogram for tunneloppgradering - prinsipp for vidare arbeid

Forslag til vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet viser til at Vestland fylkeskommune er det største tunnelfylket i landet. Hovudutvalet meiner vidare at det er behov for at dei statlege overføringane til oppgradering av tunnelane blir vidareført og auka monaleg.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet stiller seg bak dei prioriteringskriteria som vert lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med særskilt fokus på tunnelane med høg verdi på kriteria ÅDT, lengde og stigning.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om at det vert lagt fram eiga sak om handlingsprogrammet før handsaming av RTP 2022 - 2033.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Hovudutval for samferdsel og mobilitet viser til at Vestland fylkeskommune er det største tunnelfylket i landet. Hovudutvalet meiner vidare at det er behov for at dei statlege overføringane til oppgradering av tunnelane blir vidareført og auka monaleg.
2. Hovudutval for samferdsel og mobilitet stiller seg bak dei prioriteringskriteria som vert lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med særskilt fokus på tunnelane med høg verdi på kriteria ÅDT, lengde og stigning.
3. Hovudutval for samferdsel og mobilitet ber om at det vert lagt fram eiga sak om handlingsprogrammet før handsaming av RTP 2022 - 2033.

PS 73/20 Oppfølging av arbeidet med store statlege samferdselsprosjekt

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ber fylkesordførar om å ta eit initiativ til å opprette eit felles kontaktutval for E39 gjennom heile Vestland.
2. Kontaktutval for E16 og Vossebana vert vidareført med fokus på strekninga Arna-Voss (K5).
3. Fylkeskommunen vidarefører sitt medlemskap i følgjande organisasjonar/selskap:
 - a) Stamvegutvalet E16
 - b) Forum nye Bergensbanen
 - c) Haukelivegen AS
 - d) IS Fjordvegen AS
 - e) Stad skipstunnel
 - f) Nasjonal rassikringsgruppe
4. Vestland fylkeskommune deltar i Vegforum Rv15 under føresetnad av at Innlandet fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune gjer det same.
5. Fylkestinget ber fylkesrådmannen avklare samarbeidsformer med transportetatane for store statlege prosjekt, for m.a. koordinering av arbeidet i kontaktutval/selskap og i referansegrupper.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Trude Brosvik (Krf) stilte spørsmål kring eiga habilitet då ho er styremedlem i Stamvegutvalet E39. Brosvik trådte frå då utvalet vurderte hennar habilitet. Utvalet vedtok samrøystes at Brosvik var habil til å delta i saksbehandlinga.

Jenny Følling (Sp) stilte spørsmål kring eiga habilitet då ho er styremedlem i Stamvegutvalet E39.

Følling trådte frå då utvalet vurderte hennar habilitet. Utvalet vedtok samrøystes at Følling var habil til å delta i saksbehandlinga.

Gunnar Moland (H) stilte spørsmål kring eiga habilitet då han er varastyremedlem i IS Fjordvegen AS. Moland trådte frå då utvalet vurderte hans habilitet. Utvalet vedtok samrøystes at Moland var habil til å delta i saksbehandlinga.

Arve Helle (A) stilte spørsmål kring eiga habilitet då han er styremedlem i Haukelivegen AS. Helle trådte frå då utvalet vurderte hans habilitet. Utvalet vedtok samrøystes at Helle var inhabil til å delta i saksbehandlinga, jf. forvaltningslova § 6 (1) bokstav e nr. 2. Helle deltok ikkje i saksbehandlinga.

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

«Alternativ punkt 1:

Fylkeskommunen held fram med si deltaking i Stamvegutvalet E39. Fylkestinget ber fylkesordførar gå i dialog med dei aktuelle partane for å finne ut om det er interesse for å opprette eit felles kontaktutval for E39 gjennom heile Vestland.»

Avrøysting

Det var 14 medlemmer til stades.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 fekk ingen røyster og fall.

Følling sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2,3,4 og 5 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkeskommunen held fram med si deltaking i Stamvegutvalet E39. Fylkestinget ber fylkesordførar gå i dialog med dei aktuelle partane for å finne ut om det er interesse for å opprette eit felles kontaktutval for E39 gjennom heile Vestland.
2. Kontaktutval for E16 og Vossebana vert vidareført med fokus på strekninga Arna-Voss (K5).
3. Fylkeskommunen vidarefører sitt medlemskap i følgjande organisasjonar/selskap:
 - g) Stamvegutvalet E16
 - h) Forum nye Bergensbanen
 - i) Haukelivegen AS
 - j) IS Fjordvegen AS
 - k) Stad skipstunnel
 - l) Nasjonal rassikringsgruppe
4. Vestland fylkeskommune deltar i Vegforum Rv15 under føresetnad av at Innlandet fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune gjer det same.
5. Fylkestinget ber fylkesrådmannen avklare samarbeidsformer med transportetatane for store statlege prosjekt, for m.a. koordinering av arbeidet i kontaktutval/selskap og i referansegrupper.

PS 74/20 Alternative transportløyseringar ved stengd veg

Forslag til innstilling

1. Både kommunane og fylkeskommunen har eit beredskaps- og samfunnsansvar når det oppstår uønskete hendingar m.a. på vegnettet i Vestland. Sjølv om fylkeskommunen ikkje har ei lovmessig plikt til å etablere alternative transportløyseringar ved hendingar med stengt veg, vil vi likevel kunne ha eit samfunnsmessig ansvar for dette som stor regional samfunnsaktør.
2. Følgjande prinsipp skal leggest til grunn ved beredskapsplanlegging knytt til hendingar med stengt veg:
 - a. Ved kortvarige vegstengingar på inntil 3 dagar set fylkeskommunen inn alternativ transport for skuleskyss så snart det er praktisk mogleg. Fylkeskommunen vil gå i dialog med kommunen og transportør før alternative transportløyseringar vert sett i verk.
 - i. Rutetilbodet skal tilpassast skulestart og skuleslutt. Arbeidsreisande og andre må tilpassa seg avgangen på skuletransporten.
 - ii. Dersom kommunane ønskjer transportordningar ut over dette, må dei ta ansvar for dette sjølv, også økonomisk.
 - b. Ved langvarig stenging i meir enn 3 dagar vil fylkeskommunen etablere alternative ruteopplegg frå dag 4. Ruteopplegg og frekvens må avklarast i tett dialog med den kommunen det gjeld. Fylkeskommunen ordnar med materiell og tek kostnadane.
3. Ved planlagde stengingar vil fylkeskommunen sette opp alternative transportløyseringar i dei tilfella der det er nødvendig.
4. Stengt riks/europaveg er Statens vegvesen sitt ansvar. Ved stengt riks/europaveg vil det vere opp til Statens vegvesen å etablere og finansiere alternative transportløyseringar.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Både kommunane og fylkeskommunen har eit beredskaps- og samfunnsansvar når det oppstår uønskte hendingar m.a. på vegnettet i Vestland. Sjølv om fylkeskommunen ikkje har ei lovmessig plikt til å etablere alternative transportløyningar ved hendingar med stengt veg, vil vi likevel kunne ha eit samfunnsmessig ansvar for dette som stor regional samfunnsaktør.
2. Følgjande prinsipp skal leggjast til grunn ved beredskapsplanlegging knytt til hendingar med stengt veg:
 - a. Ved kortvarige vegstengingar på inntil 3 dagar set fylkeskommunen inn alternativ transport for skuleskyss så snart det er praktisk mogleg. Fylkeskommunen vil gå i dialog med kommunen og transportør før alternative transportløyningar vert sett i verk.
 - i. Rutetilbodet skal tilpassast skulestart og skuleslutt. Arbeidsreisande og andre må tilpassa seg avgangen på skuletransporten.
 - ii. Dersom kommunane ønskjer transportordningar ut over dette, må dei ta ansvar for dette sjølv, også økonomisk.
 - b. Ved langvarig stenging i meir enn 3 dagar vil fylkeskommunen etablere alternative ruteopplegg frå dag 4. Ruteopplegg og frekvens må avklarast i tett dialog med den kommunen det gjeld. Fylkeskommunen ordnar med materiell og tek kostnadane.
3. Ved planlagde stengingar vil fylkeskommunen sette opp alternative transportløyningar i dei tilfella der det er nødvendig.
4. Stengt riks/europaveg er Statens vegvesen sitt ansvar. Ved stengt riks/europaveg vil det vere opp til Statens vegvesen å etablere og finansiere alternative transportløyningar.

PS 75/20 Årleg ruteendringsprosess og rammer for bruk av belønningsmidlar

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ser det som positivt med ein føreseieleg og strukturert årleg ruteendringsprosess, med felles praksis for heile Vestland. Fylkesutvalet ber administrasjonen om å etablere ruteendringsprosessen slik det er skissert i saka.
2. Fylkesutvalet støttar overordna skisse lagt fram i saka, for bruk av belønningsmidlar i avtaleperioden. Dette vil sikre finansiering av viktige tiltak i avtaleområdet.
3. I samband med omlegging av stamlinjenettet i Bergen vert prioritert å nytte 40-45 mill kr i belønningsmidlar til tiltak for styrking og forbetring av kollektivtilbodet i Bergen. Tiltaka skal ivareta direktetilbod mellom Åsane og Haukeland Universitetssjukehus (HUS) og Sandviken og HUS, sikre kapasitet og frekvens Loddefjord-Bergen sentrum i rush, og betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet ser det som positivt med ein føreseieleg og strukturert årleg ruteendringsprosess, med felles praksis for heile Vestland. Fylkesutvalet ber administrasjonen om å etablere ruteendringsprosessen slik det er skissert i saka.
2. Fylkesutvalet støttar overordna skisse lagt fram i saka, for bruk av belønningsmidlar i avtaleperioden. Dette vil sikre finansiering av viktige tiltak i avtaleområdet.
3. I samband med omlegging av stamlinjenettet i Bergen vert prioritert å nytte 40-45 mill kr i belønningsmidlar til tiltak for styrking og forbetring av kollektivtilbodet i Bergen. Tiltaka skal ivareta direktetilbod mellom Åsane og Haukeland Universitetssjukehus (HUS) og Sandviken og HUS, sikre kapasitet og frekvens Loddefjord-Bergen sentrum i rush, og betre tilbodet Nipedalen/Gravdal som ikkje vert betent av forlenga trolleylinje.

PS 76/20 Sunnhordland lufthavn AS - søknad om driftsstøtte frå 2021

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune inngår avtale med Sunnhordland lufthavn AS om tilskot til drifta av Stord lufthamn for perioden 01.01.2021-31.03.2024.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå avtale med Sunnhordland lufthavn AS

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune inngår avtale med Sunnhordland lufthavn AS om tilskot til drifta av Stord lufthamn for perioden 01.01.2021-31.03.2024.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå avtale med Sunnhordland lufthavn AS

PS 77/20 Utgreiing av alternativt stopp Solund for båtruta Bergen-Selje-Bergen

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet støttar konklusjonane og fylkesrådmannen sine vurderingar om endra stopp for båtruta Bergen-Selje-Bergen i Solund. Å endre anløpskai frå Krakhella til Hardbakke vil ha stor verdi for Solund kommune og for dei fleste reisande til og frå kommunen. Enkelte område vil få eit redusert tilbod, men gjeld små reisestraumar.

Endringa avheng av større investeringar i infrastruktur, og vert kopla til pågåande arbeid med Regional transportplan for Vestland.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Arve Helle (A) sette på vegner av A, MDG, SV, Sp, Krf, H og Frp fram slikt forslag:

«Tillegg:

Fylkesutvalet har forståing for at Hyllestad kommune er uroa over at dette kan medføre eit forringe tilbod for deira innbyggjarar. Ein ber difor administrasjonen om å gå i dialog med Hyllestad og andre berørte kommunar for å drøfte konsekvensar og mogelege avbøtande tiltak.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Helle sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

Fylkesutvalet støttar konklusjonane og fylkesrådmannen sine vurderingar om endra stopp for båtruta Bergen-Selje-Bergen i Solund. Å endre anløpskai frå Krakhella til Hardbakke vil ha stor verdi for Solund kommune og for dei fleste reisande til og frå kommunen. Enkelte område vil få eit redusert tilbod, men gjeld små reisestraumar.

Endringa avheng av større investeringar i infrastruktur, og vert kopla til pågåande arbeid med Regional transportplan for Vestland.

Fylkesutvalet har forståing for at Hyllestad kommune er uroa over at dette kan medføre eit forringe tilbod for deira innbyggjarar. Ein ber difor administrasjonen om å gå i dialog med Hyllestad og andre berørte kommunar for å drøfte konsekvensar og mogelege avbøtande tiltak.

PS 78/20 Miljøløftet, årsmelding 2019

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ser det som svært positivt at årsmeldinga for Miljøløftet syner høg måloppnåing i høve til nullvekstmålet. For fylkeskommunen er det særleg gledeleg å sjå dei gode resultatata innanfor kollektivreiser med buss og bane.

2. Fylkestinget sluttar seg til årsmeldinga slik den ligg føre.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot ei røyst (FNB).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget ser det som svært positivt at årsmeldinga for Miljøløftet syner høg måloppnåing i høve til nullvekstmålet. For fylkeskommunen er det særleg gledeleg å sjå dei gode resultatata innanfor kollektivreiser med buss og bane.

2. Fylkestinget sluttar seg til årsmeldinga slik den ligg føre.

PS 79/20 Status og vegen vidare - Hurtigbåtsambanda i Sogn og Fjordane

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn modellalternativ E, det vil seie bruk av ein mellombels driftskontrakt, ein designkontrakt og ein etterfølgjande nullutsleppskontrakt.
2. Fylkesutvalet presiserer at vedtakspunkt 1 føreset at fylkeskommunen oppnår økonomisk støtte frå verkemiddelapparatet.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.09.2020

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

“Alternativ:

Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn eit modellalternativ 0, det vil sei eit konvensjonelt og teknologinøytralt anbod.

Tildelingskriteria i Rutepakke 1 vektast slik:

40% Økonomi, avklarte statlege tilskot skal inkluderast i vurderinga
30% Frekvens og regularitet (50%), kundekvalitet og reserveløysingar (50%)
30% Miljø og klimautslepp”

Hanne Eva Kristensen (H) sette fram slikt forslag:

“Alternativ:

Punkt 1

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn modellalternativ E2.”

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

«Utsetjing:

Saka vert utsett til neste møte i hovudutval for samferdsel og mobilitet 23. september.»

Avrøysting utsetjing

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

Vedtak

Saka vert utsett til neste møte i hovudutval for samferdsel og mobilitet 23. september.

Saksprotokoll 17.09.2020 - fylkesutvalet

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftkontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn eit modellalternativ 0, det vil sei eit konvensjonelt og teknologinøytralt anbod.
2. Tildelingskriteria i Rutepakke 1 vektast slik;
40% Økonomi, avklarte statlige tilskudd skal inkluderes i vurderingen
30% Frekvens og regularitet (50%), kundekvalitet og reserveløsninger (50%).
30% Miljø og klimautslipp»

Fylkesordførar sette fram slikt forslag:

«Saka vert utsett til neste møte.»

Avrøysting (til utsetjing)

Fylkesordførar sitt forslag vart vedteke mot 4 røyster (Frp, FNB).

Vedtak

Saka vert utsett til neste møte.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftkontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn eit modellalternativ 0, det vil sei eit konvensjonelt og teknologinøytralt anbod.
2. Tildelingskriteria i Rutepakke 1 vektast slik;
40% Økonomi, avklarte statlige tilskudd skal inkluderes i vurderingen
30% Frekvens og regularitet (50%), kundekvalitet og reserveløsninger (50%).
30% Miljø og klimautslipp»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp, Krf, MDG og H fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn modellalternativ B; det vil seie ein kontrakt for bygging og drift der ein opnar for hybridløyser med ei innfasing innan utgangen av 2024.

2. Fylkesutvalet ber vidare om at fylkesrådmannen legg til rette for utlysing av ein nullutsleppspilot.

3. Fylkesutvalget ber om ei sak i november der momenta i punkt 4 i notat datert 22.09.20 er utgreid:

- Ambisjon for hybridgrad
- Framlegg til bruk av tildelingskriteria eller eventuell bonusmodell, inkludert vekting
- Kontraktlengd og kontraktsform (brutto og netto) for rutepakke 1
- Konkurranse- og kontraktsstrategi for pilotkontrakt
- Framlegg til samband- eller rekkeviddekrav for pilotfartøy
- Eigarskapsmodell for pilotfartøy

4. Fylkesutvalet presiserar at det er viktig at fylkeskommunen oppnår økonomisk støtte fra verkemiddelapparatet og det er ein føresetnad at løysinga sikrar god driftssikkerheit, frekvens og regularitet.»

Arve Helle (A) sette på vegner av A, Sp, Krf og H fram slikt forslag:

«Nytt punkt 5:

Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå mellombels kontrakt (forlenging/ ny kontrakt) for perioden mai 2022 til utgangen av 2024, med moglegheit til å avtale opsjon på 1+1 år.»

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 5:

Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå mellombels kontrakt (forlenging/ ny kontrakt) for perioden mai 2022 til utgangen av 2024.»

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ei røyst (FNB) og fall.

Framnes sitt forslag fekk to røyster (Frp) og fall.

Hammer sitt alternative forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot to røyster (Frp).

Helle sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot to røyster (MDG og SV).

Hammer sitt forslag til nytt punkt 5 fekk to røyster (SV og MDG) og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn modellalternativ B; det vil seie èin kontrakt for bygging og drift der ein opnar for hybridløysingar med ei innfasing innan utgangen av 2024.

2. Fylkesutvalet ber vidare om at fylkesrådmannen legg til rette for utlysing av ein nullutsleppspilot.

3. Fylkesutvalget ber om ei sak i november der momenta i punkt 4 i notat datert 22.09.20 er utgreid:

- Ambisjon for hybridgrad
- Framlegg til bruk av tildelingskriteria eller eventuell bonusmodell, inkludert vekting
- Kontraktlengd og kontraktsform (brutto og netto) for rutepakke 1
- Konkurranse- og kontraktsstrategi for pilotkontrakt
- Framlegg til samband- eller rekkeviddekrav for pilotfartøy

- Eigarskapsmodell for pilotfartøy

4. Fylkesutvalet presiserer at det er viktig at fylkeskommunen oppnår økonomisk støtte fra verkemiddelapparatet og det er ein føresetnad at løysinga sikrar god driftssikkerheit, frekvens og regularitet.

5. Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå mellombels kontrakt (forlenging/ ny kontrakt) for perioden mai 2022 til utgangen av 2024, med mogelegheit til å avtale opsjon på 1+1 år.

PS 80/20 Søknad frå Fjord1 ASA om ruteløyve for strekninga Kinsarvik/Lofthus - Odda

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet gjev Fjord1 ASA, org.nr 983472583, løyve for persontransport i rute mot vederlag med fartøy i rute på strekninga Kinsarvik - Odda med mellomstader etter det opplegget som er skissert i Fjord 1 sin søknad av 23.03.20.
2. Fylkesutvalet oppmodar Fjord1 til å nytte materiell med mest mogleg miljøvenleg materiell.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.09.2020

Saka vart utsett.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet gjev Fjord1 ASA, org.nr 983472583, løyve for persontransport i rute mot vederlag med fartøy i rute på strekninga Kinsarvik - Odda med mellomstader etter det opplegget som er skissert i Fjord 1 sin søknad av 23.03.20.
2. Fylkesutvalet oppmodar Fjord1 til å nytte materiell med mest mogleg miljøvenleg materiell.

PS 81/20 Søknad frå The Fjords AS om ruteløyve for strekninga Lofthus - Odda

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet gjev The Fjords DA, org.nr 914922941, løyve for persontransport i rute mot vederlag med fartøy i rute på strekninga Kinsarvik - Odda med mellomstader etter det opplegget som er skissert i The Fjords sin søknad av 29.05.20.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.09.2020

Saka vart utsett.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

Avrøysting

Det var 14 medlemmer til stades.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet gjev The Fjords DA, org.nr 914922941, løyve for persontransport i rute mot vederlag med fartøy i rute på strekninga Kinsarvik - Odda med mellomstader etter det opplegget som er skissert i The Fjords sin søknad av 29.05.20.
2. Fylkesutvalet oppmodar The Fjords til å nytte mest mogleg miljøvenleg materiell.

PS 82/20 Søknad frå VY Buss AS om ruteløyve Bergen - Trondheim samt forslag til delegering av mynde for visse ruteløyvesaker

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune vedtar å tildele VY Buss AS, med org. nr. 976 948 394, ruteløyve for persontransport med buss på strekninga *Bergen-Førde-Nordfjordeid-Volda-Ørsta-Moa (Ålesund)-Vestnes-Molde-Bergsøy-Halsa-Trondheim med mellomliggende stopp.*

Det stillast vilkår til ruteløyve som er følgjande:

1. *Ruta skal nytte Fløyfjellstunnelen til/ frå Bergen Busstasjon.*
2. *Det må gjerast avtale med kollektivterminalane i Møre og Romsdal fylke.*
3. *Det skal kun nyttast godkjente stoppestadar for buss (det skal vere sett opp skilt for busstopp).*
4. *Køyretøy som blir nytta på denne ruta skal vere tilrettelagt for personar med nedsett funksjonsevne bl.a. rullestolbrukarar.*
5. *Ruteløyve kan tilbakekallast dersom brot på gjeldande regelverk.*

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 16.09.2020

Saka vart utsett.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 23.09.2020

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

«Nytt vilkår 6:

Fylkesutvalet oppmodar Vy Buss AS om å nytte mest mogleg miljøvennlege bussar.»

Avrøysting

Det var 14 medlemmer til stades.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Høgli sitt sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Vestland fylkeskommune vedtar å tildele VY Buss AS, med org. nr. 976 948 394, ruteløyve for persontransport med buss på strekninga *Bergen-Førde-Nordfjordeid-Volda-Ørsta-Moa (Ålesund)-Vestnes-Molde-Bergsøy-Halsa-Trondheim med mellomliggende stopp.*

Det stillast vilkår til ruteløyve som er følgjande:

1. *Ruta skal nytte Fløyfjellstunnelen til/ frå Bergen Busstasjon.*
2. *Det må gjerast avtale med kollektivterminalane i Møre og Romsdal fylke.*
3. *Det skal kun nyttast godkjente stoppestadar for buss (det skal vere sett opp skilt for busstopp).*
4. *Køyretøy som blir nytta på denne ruta skal vere tilrettelagt for personar med nedsett funksjonsevne bl.a. rullestolbrukarar.*
5. *Ruteløyve kan tilbakekallast dersom brot på gjeldande regelverk.*

6. *Fylkesutvalet oppmodar Vy Buss AS om å nytte mest mogleg miljøvennlege bussar.*