

Saksprotokoll i fylkesutvalet – 23.05.2017

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 121-1129/17, 136/17, 130-135/17, 137-160/17, 162/17.

ORIENTERING

Helse Vest RHF v/administrerende direktør Herlof Nilssen orienterte:

- Status for Helse Vest og sjukehusa på Vestlandet
- Nokre av satsingsområda

OPEN TIME

I samband med handsaming av RS 178/16 «Testing og utvikling av biogasshybridbussar» i fylkesutvalet den 8. desember 2016, stilte **Silje Hjemdal (Frp)** ein del oppfølgingsspørsmål knytt til fylkeskommunen sine planar for vidare bruk av «superbussen»: forlenging av haldeplassar for linje 2, omgjering av ståplassar til sitjeplassar, forbetringar av bussane sin kapasitet på produsenten si rekning, kva som skjer når snuplassen for linje 9 forsvinn m.m.

Fylkesrådmannen sitt svar på spørsmåla frå Hjemdal var ved ein inkurie ikkje sendt til fylkesutvalet som RS-sak. Svaret vert difor lagt inn i møteprotokollen:

«Fylkeskommunen sine planar for vidare bruk av 24-metersbussane

Bakgrunn

Hordaland fylkeskommune ved Skyss kjøpte i 2014 inn to dobbeltledda 24-metersbussar for å teste ut teknologi for gasshybridbuss i Bergen. Demonstrasjonsprosjektet blei avslutta med gode måleresultat i 2015, og dei to 24-metersbussane har etter dette vore i ordinær drift på linje 9.

Nedlegging av linje 9 frå 2018

Frå januar 2018 startar Høgskulen på Kronstad/Statsbygg opp arbeid med nytt bygg på campus. Dette medfører at snu- /haldeplassen på Kronstad ikkje lenger kan nyttast som endehaldeplass på linje 9. Frå januar 2018 vil derfor linje 9 ikkje bli vidareført som i dag. Det er kartlagt moglege alternativ for snuplass/endestopp nær høgskulen, utan at ein har klart å finne ei god løysing. Som følgje av dette vil derfor linje 9 bli lagt ned frå starten av 2018, og Skyss arbeider no med vidare planar for bruk av 24-metersbussane.

Vurdering av alternative trasear for 24-metersbussane

Det er ei rekkje forhold som gjer at det er avgrensa moglegheiter for alternative trasear for 24-metersbussane.

Sidan bussane overskrider tillaten lengde og vekt i gjeldande regelverk blei det søkt om og innvilga dispensasjon av Vegdirektoratet for å køyre bussane på linje 2 og linje 9. Dersom bussen skal bli nytta på andre linjer krev dette at Skyss søker Vegdirektoratet om dispensasjon. For å få innvilga dispensasjon er det mellom anna krav til at bussane må ta seg fram i trafikken utan sjenanse for øvrig trafikk, bussane skal ha same framkomsteigenskapar på glatt- og vinterføre som vanlege leddbussar og bussane sin bakarste del skal ikkje stikke utanfor avkjøringslommene på stoppestadene.

24-metersbussane blir ikkje vurdert som aktuelle for bruk på motorveg, grunna makshastigheit på 65 km/t. I tillegg er det eit høgt tal på ståplassar. Dette betyr at tunge linjer der ein kunne hatt nytte av bussane sin høge passasjerkapasitet, t.d. hovudlinjene mot Askøy og Sotra og nordkorridoren mot Åsane, ikkje er aktuelle på grunn av makshastigheita til bussane.

24-metersbussane vil heller ikkje kunne køyre på trasear som har parti med smale vegar eller der det er spesielt bratt/kupert, på grunn av bussen si lengde og vekt. Det har vore gjennomført ei

oppgradering av bussane sin software for å auke ytinga på motorane, men oppgraderinga har ikkje medført særleg merkbare resultat.

Det er ikkje mogleg å kjøpe billetter om bord i 24-metersbussane då sjåføren sitt avskjerma frå publikum i eiga luke, slik som på bybanen. Bruk av 24-metersbuss på ein trase vil krevje at det er eller blir installert billettautomatar på fleirtalet av haldeplassane.

Bruk av 24-metersbussane på linje 2

Det er innvilga dispensasjon til bruk av 24-metersbussane på linje 2, og det føreligg konkrete planar for tilpassing av haldeplassar. Tilpassing av haldeplassane på strekninga Landåslien - Landåstorget til 24-metersbuss er ein del av arbeidet med oppgradering av sykkelfelta på same strekning. Haldeplass ved Haukeland skule retning sentrum er ein del av prioriteringslista for haldeplassoppgradering gjennom Bergensprogrammet.

I driftsperioden har det vore relativt låg driftsstabilitet for 24-metersbussane. Frå august 2016 til medio april 2017 har bussane hatt ein driftsregularitet rundt 70 %. Dersom det skal vere aktuelt å nytte bussane på ei så passasjertung linje som linje 2 må bussane ha høgare driftsregularitet.

I samband med planlagt forlenging av trolleylinja til Laksevåg vil traseen for linje 2 bli lagt om. Deler av ny trase vil ikkje eigne seg for køyring med 24-metersbussar og det er også usikkert om det vil vere føremålstenleg å køyre bussar med anna framdrift enn trolley på ny linje.

Eigarforhold og vedlikehald

Skyss eig bussane og har avtale med operatør om å syte for vedlikehald og service på bussane når det er vurdert som naudsynt. Det er per i dag relativt høge kostnader til vedlikehald knytt til desse bussane.

Skyss som organisasjon er ikkje rigga for å forvalte eigarskapet til bussar og/eller utføre vedlikehald på bussar. Dei to 24-metersbussane er dei einaste bussane i Skyss sin eigarskap, då eigarskapen for bussparken i kontraktar ligg til operatør.

Dersom Skyss finn at det ikkje er føremålstenleg med bruk av dei to 24-metersbussane på dagens linje 2 kan det bli aktuelt å undersøke kor vidt det er mogleg å selje eller låne bort bussane. Detaljar kring dette er ikkje undersøkt.

Dersom denne løysinga blir aktuell kan likevel bruk av 24-metersbussar bli vurdert som del av nye bybussanbod. Då vil det vere mogleg å tilpasse ei eller fleire linjer for bruk av 24-metersbussar, dersom dette blir vurdert som føremålstenleg. I ein slik situasjon vil det vere vinnande operatør som anskaffar og eig bussane som del av sin ordinære busspark, slik som det er per i dag for den øvrige bussparken. Materiell til nye anbod i Bergen blir arbeidd med i anbodsførebuingane.

Konklusjon

På kort sikt (fram til nye anbod i 2019/2020) vil Skyss arbeide vidare med desse to alternativa; anten bruke 24-metersbussane på linje 2 ut kontraktperioden (med dei tilpassingar det krev) eller undersøke moglegheita for å selje eller låne bort bussane til andre kollektivselskap. På noko lenger sikt vil behov for/ønske om ekstra lange bussar bli vurdert i førebuing til nye bussanbod.

Planlagt forlenging av haldeplassar på linje 2 er vurdert til å vere nyttig, uavhengig om det skal nyttast 24-metersbussar her eller ikkje, grunna den høge frekvensen på busstrafikken langs strekninga.»

SPØRSMÅL I MØTET

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (a) til fylkesrådmannen:

«I sak 12/17 tertialrapport kan vi lese på side 151 (s. 8/15) at fylkeshuset har omfattende behov for totalrehabilitering. Her fremkommer det at det pågår en særskilt prosess knyttet til dette.

Spørres vil gjerne vite hvilke vurderinger som ligger til grunn for denne prosessen.

1. Vil man f.eks. vurdere salg av eiendom, evt. leie av lokaliteter i fremtiden?
2. Hvilke ulike scenarier er det aktuelt for HFK å vurdere i det videre arbeidet?
3. Når kan fylkesutvalget forvente en orientering om videre prosess?»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (b) til fylkesordføreren:

«Spørres har gjentatte ganger etterlyst kostnadsestimat på forventede driftskostnader for bybane til Fyllingsdalen og Åsane.

Det bes om at slik oversikt legges frem for fylkestingets representanter før vedtak om bymiljøavtale og bompengefinansiering av denne.

Kan fylkesordføreren sørge for at dette blir gjort?»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (c):

«I 2015 vedtok fylkestinget en ambisiøs strategi for innfartsparkering frem mot 2030. Nå har man innført både kjøpris og mulighet for beredskapstakster. Dette oppleves som bare pisk for dem som er avhengig av å kjøre bil. Derfor er det svært viktig at HFK nå følger opp innfartsparkeringsstrategien for at det skal bli realistisk for en del bilister å parkere for å bruke kollektiv fremkomstmiddel. Snart er det ny høst og vinter, dette gjør at videre fremdrift forventes.

Spørsmål:

Hva er status for fremdriften for å oppfylle strategi for innfartsparkering?

Hvilke konkrete både midlertidige og permanente parkeringer er under planlegging/bygging?»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (d) til fylkesordføreren:

«I debatten rundt inngåelse av ny bymiljøavtale med tilhørende bompengesøknad er det blitt fremsatt en rekke påstander. Bl.a. at økte statlige tilskudd gir mindre behov for bompenge.

Spørres ønsker derfor en oversikt over statlige bidrag til kollektivtrafikk/investeringer gjennom de siste årene, der det fremkommer/påvises hvordan evt. statlige bevilgninger har gitt lavere bompengenivå i Hordaland fylkeskommune.»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (e):

«Oppfølging av barnefattigdom

Spørsmålsstiller viser til sak om barnefattigdom som er behandlet tidligere. Der ble mulighetene for aktiviteter og tilbud i regi av HFK til barn og unge tatt opp. Bl.a. ville undertegnede at HFK skulle ta opp dialog med bl.a. Bergen kommune om et aktivitetskort for barn og unge.

Hva er status på dette arbeidet?»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Silje Hjemdal (Frp) stilte slikt spørsmål (f):

«Spørsmålsstiller lurer på om det er muligheter for å legge til rette for at bilister ikke betaler kjøpris i sommerens fellesferie, da det viser seg at kjøproblematikken ikke er den samme i dette tidsrommet.»

Det vil verte lagt fram skriftleg svar i seinare møte.

Mona Røsvik Strømme (H) stilte spørsmål knytt til nattferje til Austevoll. Fung. fylkesordfører og fylkesdirektør samferdsel svarte på spørsmålet.

INNSENDE SPØRSMÅL

Aud Kari Oen (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål (a):

«**Ny yrkesskule i Bergen?**

Bransjesamanslutninga Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA) i Hordaland og Sogn og Fjordane har fått klarsignal av Torbjørn Røe Isaksen for oppstart av "Yrkesskolen for Bygg og Anlegg i Bergen", med 120 studieplassar. Dette trass i eit nei frå Hordaland fylkeskommune, Fleirtalet sa frå til Udir at vi ikkje vil ha dette tilbodet. Byggenæringa var og kritisk og skulda EBA Vestenfjeldske for å køyre solo. Udir avslo søknaden. EBA klaga på avgjerda, og Udir heldt oppe vedtaket/avslaget (2016). No har statsråden overstyrt Udir.

I BT les eg dette:

«Hans Martin Moxnes i entreprenørforeningen Bygg og Anlegg av.

- Problemet er at vi ikke får tak i nok lærlinger til å fylle behovet vårt, særlig innen betongfaget. Vi har masse plasser som står tomme. Her er det jo også snakk om godt betalte jobber der en 20-åring fort kan tjene 500.000-600.000 kroner når han eller hun er ferdig utdannet, sier Moxnes. Han mener også at kvaliteten på den offentlige utdanningen innen faget ikke er god nok.»

1. Kan fylkesordføreren gjøre greie for saka. T.d. Kva konsekvensar vil dette få for andre skular som er under planlegging og for eksisterande tilbod.
2. Kor stor andel utgjør desse plassane av det totale tilbodet?
3. Er det rett at det ikkje er nok lærlingar til faget?
4. Er kvaliteten på den offentlege opplæringa ikkje god nok?
5. Kor mange læreplassar har ein fått tilbod om frå bransjen og ikkje klart å fylla?»

Fung. fylkesordfører svarte slik:

Det er rett at Kunnskapsdepartementet har overprøvd vedtaket til Utdanningsdirektoratet i samband med søknaden i 2015 og stadfestinga av vedtaket etter at EBA Vestenfjeldske klaga på

avgjerda i 2016. Hordaland fylkeskommune er orientert om KDs endelege vedtak i brev av 11.05.2017.

I uttalen frå fylkeskommunen i samband med høyringa i november 2015 vart det mellom anna peika på dette:

«I Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune er det god dekning på utdanningsprogram for bygg og anlegg, og det er kapasitet til fleire elevar i den offentlege skulen. Det er derimot ikkje fleire søkjarar, og ein kan difor ikkje oppjustere tilbodet. Det er allereie gjort endringar i skulestrukturen for å sikre eit robust fagmiljø og stabilt utdanningstilbod. Ei godkjenning av ein auke i elevplassar i dette tilbodet vil gjere at effekten av dei allereie føretekte endringane vert svekka og vil medføre at det må gjerast nye endringar. Ei godkjenning vil ha negative konsekvensar for den offentlege skulestrukturen. Det vil gå ut over dei allereie føretekte endringane for å sikre robuste fagmiljø, og det vil gje fylkeskommunen ei utfordring i formidling til læreplassar. Fylkesrådmannen støttar ikkje søknaden om godkjenning.»

I same sak står det meir detaljert om tal søkjarar, tal skuleplassar og tal læreplassar.

I samband med klaga bad Utdanningsdirektoratet fylkeskommunen om svar på følgjande uttale sett fram i klage frå EBA Vestenfjeldske:

«I søknaden fremholdt vår klient at søkningen til VG1 Bygg- og Anleggsteknikk i Hordaland i 2015 for første gang på flere år økte med ca. 20 prosent i forhold til søkertallet året før, og at det med bakgrunn i utviklingen i oljerelatert industri måtte forventes en fortsatt vekst i søkertallet til bygg- og anlegg i 2016. Det viser seg nå at antallet søkere har økt fra 455 i 2015 til 533 i 2016, det vil si en ytterligere økning på 17 prosent. Antallet plasser på VG1 Bygg- og Anleggsteknikk i de videregående skolene i Hordaland i 2016 er 472, hvilket betyr at 61 elever ikke vil bli tildelt skoleplass til sitt primære søknadsvalg, og Hordaland Fylkeskommune sitt premiss de facto er feil.»

Fylkeskommunen svarte følgjande:

«I prognosen for inntaket til skuleåret 16/17 opererer vi med eit plasstal innan Vg1 BA på 472. Dette er basert på vår berekning av trong for plassar med utgangspunkt i elevtal føregåande skuleår. Den fysiske kapasiteten i vår skulestruktur er derimot større og det er generelt ein overkapasitet både innan Yrkesfag og Studiespesialiserande. Denne problematikken arbeider HFK med i sin Skulestrukturplan som vert politisk handsama i fylkestinget i oktober 2016. I framtidig struktur har fylkesrådmannen planlagt med totalt 960 plassar innan Bygg- og anleggsfaga (BA). Likevel vil det vere rom for auke på BA innanfor dei fysiske rammene til skulane. HFK opprettar tilbod etter prognosane for søkjartal. Dette justerast for alle utdanningsprogramma. Til inntaksperioden er plasstalet på Vg1 BA auka til 556. Denne auken er gjort ved utnytting av eksisterande kapasitet på skular som har BA-tilbod. Auken inneber ingen bygningsmessige tilpassingar på skulane. Etter endeleg inntak og elevteljing var det 19 ledige plassar på Vg1 og 61 ledige plassar på Vg2 Bygg og anleggsteknikk. HFK kan ikkje sjå at premissane for vår uttale er feil.»

I sak PS 40/2017 om justering av tilbodsstrukturen, handsama i utval for opplæring og helse 19.4.2017, står det at søkjartala for 2017/18 viser ei utflating av søkjartala, etter at dei gjekk opp i 2015 og 2016. For skuleåret 2017/18 er det totalt 966 søkjarar til bygg- og anleggsteknikk i Hordaland. I same sak vart vg2 Byggteknikk lagt ned ved Odda vidaregåande skule grunna for få søkjarar.

Fylkesrådmannen vil understreke at departementet gjev klaga berre delvis medhald. Skulen søkte om 150 elevplassar, men har fått godkjenning for 120 elevplassar. Desse plassane skal fordelast likt mellom Vg1 og Vg2, i motsetnad søknaden frå skulen med 90 plassar på Vg1 og 60 på Vg2.

Departementet presiserer at skulen må dekkje alle kompetansemål, og sørgje for at elevane kan velje eit anna Vg2-alternativ enn byggteknikk og andre lærefag enn betong- og tømrarfaget.

Spørsmålet om kvaliteten på den offentlege opplæringa er eit spørsmål det er vanskeleg å gje eit objektivt svar på. Fylkeskommunen har eit samarbeid med store delar av byggebransjen om nye Åsane vidaregåande skule, noko som kan tyde på at bransjen har tru på at den offentlege skulen er i stand til å ta hand om behova i næringa med dagens krav til kvalitet.

Konsekvensen av at staten godkjenner private skuleplassar som fører til overkapasitet i det fylkeskommunale tilbodet, kan vere at offentlege skuleplassar vert lagt ned.»

Aud Kari Oen (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål (b):

«Sotrasambandet

Ferske tal frå Statens Vegvesen syner at talet på bilar som passerer Sotrabrua no er nesten oppe i 30 000 ÅDT. Situasjonen med kø er verre enn nokonsinne. Det er like mykje som før rushtidsavgifta.

Dette uroar av mange grunnar. Først og fremst at bussane står i dei same køane, det er både dyrt og lite kundefremjande. Det er og føresetnader i den nye Byvekstavtalen om nedgang i biltrafikken om ein skal få utløyst midlar. Det er enno 5 - 6 år før ny bru er ferdig og noko må gjerast.

Vil fylkesordføraren be om ei sak der ein ser på ulike tiltak som t.d. pris, frekvens og båtsamband?»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Utviklinga i ÅDT over Sotrabrua frå 2016 til 2017:

	2016	2017	Pst vekst
jan	24543	26004	6,0
feb	27581	28096	1,9
mars	25238	27914	10,6

Som ein ser av tala har det vore høgast vekst i ÅDT over Sotrabrua i mars månad. Dette må sjåast i samanheng med at påska i 2016 var i mars, medan påska i 2017 fall i april.

Når det gjeld kollektivtrafikken, er det i dag tre hovudlinjer som betener reisestraumane mellom Sotra/Øygarden og Bergen, 445 Våge/Anglevik - Bergen busstasjon, 460 Ågotnes terminal - Bergen busstasjon og 450 Skogskiftet terminal - Bergen busstasjon.

Hovudlinjene har 20 minutt frekvens i rushperiodane, og er samordna på Straume. Samla gir hovudlinjene 95 avgangar og ein frekvens på 6-7 minutt i rushperiodane frå Straume til Bergen busstasjon på kvardagar. Det har vore kapasitetspress på nokre av avgangane i rush, og det har i enkelte tilfelle blitt sett inn ekstra bussar for å sikre tilstrekkeleg kapasitet.

Frå hausten 2017 er det planlagt å styrke laurdagstilbodet mellom Ågotnes og Bergen busstasjon, samt setje inn nokre enkeltavgangar på kvardag som gir betre frekvens frå Straume til Bergen midt på dagen. Auka tilbod ut over rush er også viktige tiltak for å endre reisevaner frå personbiltrafikk til kollektiv.

Skyss gjennomfører for tida ei vurdering av linjenettet og rutetilbodet i kommunane Askøy, Sotra, Sund og Øygarden. I denne samanhengen har kommunane blitt invitert til dialogmøte for å gi sine

innspel. Eit sentralt innspel frå kommunane Fjell, Sund og Øygarden er ønskje om fleire innfartsparkeringsplassar, som kan leggje til rette for kombinerte bil- og kollektivreiser.

Kollektivstrategi for Hordaland gir klare føringar om at kollektivtilbodet for dei store reisestraumane skal prioriterast. Styrking av hovudlinjene mellom vest og Bergen er ønskeleg, men vil trenge finansiering. Undersøkingar syner at tilbod i form av frekvens og punktleghet er langt viktigare enn pris for å få fleire til å reise kollektivt. Mellom anna i Skyss sin eigen merkevaremåling går det fram at tilfredsheit med pris berre i liten grad påverkar den totale tilfredsheita, og at pris dermed ikkje er blant dei viktigaste drivarane. Erfaringar som er dokumenterte knytt til nulltakstforsøk syner også at gratis kollektivtrafikk er eit lite eigna verkemiddel for å få fleire bilistar til å reise kollektivt, samanlikna med forbetringar av tilbodet.

Når det gjeld eventuelle båtsamband blir det, knytt til oppfølging av vedtak om ein overordna strategi for kollektivtrafikk på sjøen, arbeidd med vurdering av framtidige båtsamband i fylkeskommunal regi. Framlegg til plan vil bli lagt fram til politisk behandling hausten 2017.»