

## Saksprotokoll i fylkesutvalet – 03.-04.05.2017

### Onsdag 3. mai

Fylkesutvalet var på synfaringar i Eidfjord:

- Sima kraftanlegg
- Hardangervidda natursenter

### Torsdag 4. mai

Møte i fylkesutvalet på Quality hotel Vøringsfoss.

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 95-107/17, PS 109-115/17, PS 108/17.

## YMSE

### 1. Øystesevassdraget

**Mona Røsvik Strømme (H)** sette på vegner av H, V, MDG, SV, KrF og A fram slikt forslag:

«**Øystesevassdraget**

Hordaland fylkesutvalg ber Regjeringen om å avslå søknaden om å overføre Øystesevassdraget til Samnangervassdraget og ivareta Øystesevassdraget fra fjell til fjord, til glede for kommende generasjoner.»

Fylkesutvalet vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

### **Røysting** (forslaget)

Strømme sitt forslag fekk 12 røyster (H, V, MDG, SV, KrF og A) og vart vedteke.

## Vedtak

### **Øystesevassdraget**

Hordaland fylkesutvalg ber Regjeringen om å avslå søknaden om å overføre Øystesevassdraget til Samnangervassdraget og ivareta Øystesevassdraget fra fjell til fjord, til glede for kommende generasjoner.

### 2. Produksjonsskule

**Silje Hjemdal (Frp)** sette på vegner av Frp, H, V, MDG, SV, KrF, Sp, og A fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Fylkesutvalget ønsker at fylkestinget får fremlagt politisk sak som vurderer fremtidige behov for produksjonsskoler.»

### **Røysting**

Hjemdal sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt på vegner av forslagsstillarane utan realitetsbehandling.

### 3. Vgs Bømlo – utviklingsprosjekt

**Brev frå Bømlo kommune** av 25.04.2017 til Hordaland fylkesting v/fylkesordførar Pål Kårbø om «Tilbod vidaregåande skule Bømlo - utviklingsprosjekt (pilotprosjekt)» vart sendt til fylkesutvalet sine representantar pr. e-post under møtet.

I samband med brevet frå Bømlo kommune sette **Anne Beth Njærheim (V)** fram slikt forslag:

«Fylkesutvalet opnar for at mandat for pilotprosjekt/utviklingsprosjekt for vidaregåande skule opnar for at lokalisering vert ein konsekvens av funn/utgreiing i prosjektet, og at endeleg vedtak om lokalisering kjem som følgje av dette.»

Fylkesutvalet tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast.

8 av representantane (A, Sp, KrF, SV) røysta mot at forslaget skulle realitetsbehandlast. Forslaget vart dermed ikkje realitetsbehandla, jf. kommunelova § 34 nr. 1, 2. setning.

## OPEN TIME

**Aud Karin Oen (SV)** viste til medieoppslag om at Regjeringa har løyvd midlar til Sentralbadet, og stilte seg undrande til det som var skrive om at Hordaland fylkeskommune skal finansiere 1/3 av kostnadene. Etter det ho kjenner til, har ikkje fylkeskommunen gjort slikt vedtak. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til dette.

**Kari Sørensen Bernardini (A)** viste til oversendingsforslaget sitt fylkesutvalet 25.02.2016 om kjentmannsprøver og språktestar for løyvehavarar og taxisjåførar, og bad om å få orientering om status.

Fylkesdirektør samferdsel svarte på spørsmålet.

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

«Spørre har mottatt en del henvendelser og spørsmål angående Bybanens rutetider til Flesland. Det viser seg at det planlagte tilbudet ikke korresponderer med morgenflyene fra Flesland lufthavn.

1. Hva er begrunnelsen for dette?
2. Vil Hordaland fylkeskommune revurdere situasjonen og evt. tilby disse reisende et tilbud?»

Fylkesrådmannen vil kome tilbake med svar.

**Tom Sverre Tomren (MDG)** stilte slikt spørsmål:

1. «Hvor mye må elever som går på IB-Katten årlig betale for å gjennomføre eksamen?
2. Ber om en kort utredning av det juridiske rammeverket for avvikling av eksamen ved en offentlig eid og drevet vgs.
3. Er praksisen ved IB i tråd med forskrifter og lovverk?»

Fylkesdirektør opplæring svarte på spørsmål 1 og 3. Han vil kome tilbake med svar på spørsmål 2.

**Benthe Bondhus (Sp)** bad om følgjande:

«RV 13. Prøveordning med lysregulering?  
Fylkesutvalet ber om eit straks-møte mellom Statens vegvesen, samferdselsavdelinga (HFK) og Hardangerrådet for å prøva å finna ei god løysing av trafikkavviklinga (juli-august) på RV 13 på strekninga Kyrkjenes og Bjotveit m.m.»

**Benthe Bondhus (Sp)** stilte slikt spørsmål:

«Ferje-spørsmål:  
Kven avgjer forflytting av ferjemateriell i deil ulike sambanda? Syner til varsel frå Skyss til Kvinnherad kommune.»

Direktøren i Skyss svarte på spørsmålet.

**Silja Ekeland Bjørkly (H)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

**«Ferjeanbod**

I samband med dei nye ferjeanboda på fylkesferjene i Hordaland har det oppstått ein del uro knytt til dei nye kontraktane, fyrst og fremst knytt til talet på avgangar og nattferjer.

Eg vil stille spørsmål om rutetilbodet til Tysnes og Austevoll, men reknar med at svara til ein viss grad kan nyttast i høve til andre samband.

Det har ved fleire anledningar vore stilt munnlege spørsmål knytt til rutetilbodet på Tysnes. I anbudsdokumentet står det at ved ein heil- eller delelektrisk løysning skal den eine rutetabellen, altså den med en færrest avgangar bli gjeldande. Samstundes står det i dokumentet at «Samla vurdering tilseier at ein for dei fleste ferjesambanda anbefaler vidareføring av dagens rutetilbod, med mindre justeringar.» For Tysnes vil endringa føre til 82 færre avgangar inn og ut av kommunen kvar veke. I tillegg rammast i stor grad dei typiske pendlarferjene. Det er vanskeleg å sjå korleis dette representerer ei mindre justering. Eg har oppfatta svara frå fylkesadministrasjonen slik at den vedlagte rutetabellen er eit «worst case scenario», og at administrasjonen forventar at den teknologiske løysinga er utvikla i ein slik grad at dette ikkje vil vere eit problem når anbudsperioden startar. Samstundes høyrer me at den same administrasjonen i møte med kommunane seier at dei forhold seg til det politikarane i fylket har vedteke, som er dei vedlagde rutetabellane.

For Austevoll er det særlege utfordringar knytt til nattferje. I den vedlagde rutetabellen er siste avgang frå Hufthamar til Krokeide kl. 22.40. Dette er utfordrande for næringslivet, særleg knytt til fiskerinæringa. Mellom anna er det ein aktør som har eit stort anlegg på vent grunna manglande nattferje. Dei er avhengig av å kunne køyre siste lass med fisk frå Austevoll mykje seinare. Alternativet til denne bedrifta, som omset for fleire hundre millionar er ikkje å etablere seg i ein annan kommune, men i eit anna fylke. Det er og verdt å hugse på at Austevoll kommune består av ulike øyar som ikkje har fastlandsforbindelse eller omkøyringsmoglegheit.

1. Fleire kommunar har bede om å få informasjon om innhaldet i kontraktane. Kvifor har dei ikkje fått denne informasjonen?
2. Kva kan HFK og dei kommunane dette vedkjem forvente av rutetilbodet i framtida?
3. Om det visar seg at det såkalla «worst case» inntreffer, kva kan fylkesordføraren gjere for å auke talet på avgangar der dette representerer meir enn ein mindre justering, som tilfellet er ut og inn av Tysnes?
4. Tysnes kommune meiner trafikkanalysen frå Rambøll er feil, mellom anna har realveksten vore mykje høgare enn forventningane frå analysen. Vi fylkesordføraren ta initiativ til at det vert utarbeidd ny trafikkanalyse for Tysnes?
5. Kan fylkesordføraren ta initiativ til og gjere greie for ein ordning som sikrar nattferje frå Hufthamar til Krokeide med siste avgang tidlegast kl. 01.00 for å sikre interessene til næringslivet og befolkninga i Austevoll?»

Fylkesrådmannen svarte slik:

**«Spørsmål 1:**

Etter det Skyss er kjend med har alle som har bede om informasjon om innhaldet i kontraktane fått dette. Den delen av tilbodet som er underlagt teieplikt er sladda i oversendingane.

**Spørsmål 2:**

Fylkesutvalet vedtok i sak 5/2016 å leggje til grunn eit høgt ambisjonsnivå (2-gradersmålet) for miljøkrav i nye ferjeambod. I same sak blei det signalisert at det ikkje var funne rom for ein generell auke i ferjetilbodet som følgje av forventningar om ei betydeleg kostnadsauke for nye ferjeambod.

I vurderinga av behovet for samla kapasitet i kvart samband (rutetilbod og kapasitet på ferja) blei i hovudsak dimensjonering etter «normalbehovet» lagt til grunn. Dette basert på ei avveging mellom å dimensjonere for å ta unna toppane av trafikken utan attståande bilar, eller å køyre eit fleirtal av avgangane med overkapasitet. Det blei vurdert slik at dei økonomiske rammene tilsa at ein burde tåle attståande bilar på enkelte avgangar, til dømes i dei største utfartshelgene.

I konkurransegrunnlaga er det derfor for dei fleste ferjesambanda lagt opp til vidareføring av dagens rutetilbod med mindre justeringar, og enkelte endringar i minstekrava til transportkapasitet.

Alle ferjekontraktane er no tildelt og ein vil ved oppstart få høg grad av elektrifisering. Elektrisk drift vil i ein del tilhøve medføre behov for lengre liggetid ved kai på grunn av lading. Kva konkrete konsekvensar dette vil få for rutetilbodet på dei enkelte sambanda er per april 2017 ikkje avklart, da endelege rutetider er eit arbeid som skal utførast i samarbeid mellom Skys og operatør.

#### Spørsmål 3:

I anbudsprosessen var det lagt ut to rutetabellar for kvart samband. Begge hadde dei same rammene når det gjaldt opningstid og overfartstid. Den såkalla «alternative» rutetabellen la til rette for framdriftsteknologi som krev lading ved kai, og fekk dermed eit redusert tal avgangar. Kor stor denne reduksjonen er, avheng av kor mykje «rom» der er for ladetid i dagens ruteopplegg. Endeleg rutetilbod, med eksakte avgangstider vil bli landa i arbeidet med oppstart av nye kontraktar. Behov for liggetid for lading ved elektrisk drift vil likevel vere eit premiss for utforminga av rutetilbodet.

Kontraktane opnar for å gjere endringar i ruteproduksjonen i kontraktperioden, innanfor visse rammer. Dersom det viser seg at enkeltsamband ikkje har riktig kapasitet, vil ein måtte vurdere det enkelte tilfelle for å finne løysingar innanfor kontrakt og gjeldande økonomiske rammer i fylkeskommunen.

#### Spørsmål 4:

Trafikkanalysen var eitt av fleire grunnlag for å vurdere framtidig rutetilbod. Analysen er basert på ein strategisk transportmodell utvikla i regi av transportetatane og Samferdsels- og fiskeridepartementet, utført av Rambøll på oppdrag frå Skys. Formålet var å få fram ei objektiv vurdering av forventa trafikkvekst og trafikkmengder framover, basert på kjent metodikk i nasjonal trafikkplanlegging.

Som skildra i politisk sak i fylkesutvalet i januar 2016 vart ikkje resultatane frå transportmodellen lagt til grunn for å gjere større endringar. I hovudsak kom dette av at dei resultatane viste forventa betydeleg nedgang eller auke i trafikk, var dette basert på framtidige infrastruktur/vegprosjekt som kan påverke reisestraumane. Med eit slikt langt tidsperspektiv er det svært usikkert kva vegprosjekt som vil bli vedtekne/realiserte. I vurderingane av framtidig rutetilbod var dermed utviklinga i trafikk- og passasjertal frå dei siste åra, og befolkningsdata frå Statistisk sentralbyrå viktigare enn trafikkmodell-resultata. Usikkerheiter knytt til slike analyser er ikkje redusert, og Skys ser ikkje at nye analyser av denne typen er hensiktsmessig no.

Kontraktane opnar for å gjere endringar i ruteproduksjonen i kontraktperioden, innanfor visse rammer. Dersom det viser seg at enkeltsamband ikkje har riktig kapasitet, vil ein måtte vurdere det enkelte tilfelle for å finne løysingar innanfor kontrakt og gjeldande økonomiske rammer i fylkeskommunen.

**Spørsmål 5:**

Det var innhenta innspel frå alle berørte kommunar i forkant av anboda. Samla for kommunane var det ønskje om auka ruteproduksjon med høgare frekvens og utvida opningstider (spesielt kveld og helg), kortare overfartstider, høgare driftssikkerheit, nytt og meir miljøvenleg ferjemateriell, korrespondansar og gode bytter mellom ferje, buss og kommersielle bussruter. Sentrale innspel er skildra i politisk sak i fylkesutvalet i januar 2016, og alle innspela frå kommunar og andre låg som vedlegg til den politiske saka. Grunna økonomiske rammer og forventa kostnadsauke i ferjedrifta uavhengig av nybygg og miljøløysingar fann ein i liten grad rom for å innfri innspel som gjekk på auke i rutetilbodet.

Siste avgang frå Hufthamar til Krokeide er i dag kl. 22:40. Per i dag er det ikkje økonomiske rammer til å setje inn nattferje frå Hufthamar til Krokeide.»