|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **REFERAT** | Utvida dialogforum buss Vestland – Anbod 2026 | | | | |
| **MØTELEIAR** | Direktør Målfrid Vik Sønstabø / Karl Inge Nygård | | | | |
| **MØTEDATO** | 16.03.2023 | **TID** | 10.00 – 13.00 | **MØTESTAD** | Vestlandshuset |
| **REFERENT** | Jannike Fredin / Jan-Petter Tvedt | | | | |
| **REF. DATO** | 18.04.2024 | **ARKIVSAK** |  | **ARKIVNR** |  |
| **DELTAKARAR** | NHO Transport Vestland: Jørgen Haukås og Lars Andreas Kårstad  Fellesforbundet: Johannes F. Moldung og Jan Atle Hatlelid  Yrkestrafikkforbundet (YTF): Kjell Nesheim, Frank Christensen og Tore Even Øvretvedt  Verneomboda: Endre Hellebust (YTF) og Pål Stange  Skyss: Målfrid Vik Sønstabø, Karl Inge Nygård, Gudrun Einbu (til kl 11), Rolf Fløtre Skogedal Jannike Fredin, Katrine Oddekalv, Olav Lydvo, Kristian Osen Fagertun og Jan-Petter Tvedt  **Sjåfør representantar:**  **Sogn:**  Jan Henry Tverberg - FF  Einar Flåten - YTF  Bjørn Fardal - YTF  **Sunnfjord:**  Johan Birkeland – FF  Jostein Gjermundstad - FF  Jan Kåre Clemetsen– FF  Magne Strømsøy - YTF  **Sunnhordland:**  Ulf Bloch - YTF  Oddrun Børtveit – YTF  Arie Schonewille - FF | | | | |
| **FRÅVERANDE** | NHO Transport Vestland: Randi Skuland  Yrkestrafikkforbundet (YTF): -  Verneombod: - | | | | |

**Referat utvida dialogforum buss Vestland – 16. april 2024**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nr*** | ***Sak*** | ***Vedlegg*** |
| 0 | **Velkomen, presentasjon deltakare og agenda**  Skyss ved Målfrid Vik Sønstabø ønskte velkomen til møtet, og viste til at det snart var eitt år sidan tilsvarande utvida dialogforum der ein i mai 2023 fekk innspel til Bussanbod 2025. Målfrid viste til at forumet er blitt eit viktig kvalitetsfremmande tiltak for Skyss for å sikre eit godt grunnlag for politisk behandling av komande bussanbod.  Det var deretter en kort presentasjonsrunde av deltakarane.  Agenda for møtet vart deretter gjennomgått av Karl Inge Nygård, og Skyss orienterte at følgande skulle behandlast i møtet:   1. Introduksjon til «Bussanbod 2026» 2. Kort om rutetilbodet i dei tre kontraktane 3. Innspel og diskusjonar    1. Vogntyper på ulike linjer    2. Krav til materiell    3. Bussanlegg og sjåførfasilitetar    4. Andre innspel   Karl Inge orienterte om at Skyss hadde mottatt grundig innspel frå YTF som Skyss ville ta med videre i anbodsarbeidet, men bad også om at YTF spela inn deler av desse sakane under agendapunktet 3 - Innspel og diskusjonar. |  |
| 0 | **Referat frå dialogforum 5. mars 2024 *(Til info for faste deltakarar og ikkje tema i dette møtet)***  Referat vart sendt ut på e-post 12. mars 2024.  Det var mottatt ei kommentarar til referatet - under punkt 5 Bussanbud - var det Tore Even Øvretvedt Yrkestrafikkforbundet som hadde innspel om at Skyss ikkje må ha for korte busser og gjerne med 6.90 til 7.20 hjulavstand. |  |
| 1 | **Introduksjon til «Bussanbod 2026»**  Skyss ved Karl Inge Nygård orienterte om «Bussanbod 2026» som dekker områda Sogn, Sunnfjord og Sunnhordland , kort summert:   * Dagens busskontraktar går ut i juni 2026 * Konkurransen skal kunngjerast seinast hausten 2024 * Kontrakt tildelast innan 2024 og signerast innan januar 2025, med driftsoppstart juni 2026 * Kontraktane opererast i dag av Tide Buss og Firda Billag * Politisk bestilling om nullutslepp innan 2030 * Tilgjenge av materiell og ulike vogntypar -mest tilgjenge av elektrisk lågentré (LE), men også normalgolv   Særskilte utfordringar i distrikta: bakkeklaring, behov for kjetting, vegstandard, ladeinfrastruktur etc. vil måtte omsyn tas. | Sjå vedlegg. |
| **2** | **Kort om rutetilbodet i dei tre kontraktane**  Skyss ved Gudrun Einbu gav deretter en kort presentasjon av politiske rammer for Skyss sitt rutetilbod i dei nye kontraktane.   1. Ingen vesentleg auke i økonomisk ramme for rutetilbod – stor grad omprioritering  * Omprioritering skal skje «innanfor same geografiske område»  1. Alle kommunar i Vestland skal få ei bestillingsteneste  * Ny serviceskyss og trygt heim i Sunnhordaland * Digital fleksibel bestillingstransport i Sandane og Fitjar  1. Gjennomføre enkelte styrkingar i det faste tilbodet  * Hovudlinjene * Mobilitet Sunnfjord * Styrking av Sunnhordaland   Avslutningsvis presiserte Gudrun spesielt at desse forslaga enno ikkje er politisk vedtatt. | Sjå vedlegg. |
| **3** | **Innspel og diskusjonar**   1. **VOGNTYPAR PÅ ULIKE LINJER**   Skyss ved Karl Inge innleia med å orientere om at det ligg føre politiske føringar om om bussmateriell tilgjenge for alle og nullutslepp innan 2030.  Det å kunne bidra til at menneske med nedsett funksjonsevne kan vere i stand til å reise sjølvstendig med kollektivtransport er viktig, og Skyss har derfor som strategi om auke av lågentré vs normalgolv.  Marknadsmessig er det størst tilgjenge av elektrisk lågentré (LE), men i seinare tid også meir normalgolv (N/NL) enn tidlegare.  LE gjev særskilte utfordringar i forhold til vegstandard, bakkeklaring, kjetting, bagasje, mv, og Skyss ser det som viktig å få innspel frå sjåførane i Utvida Dialogforum på dette.  Under følger oppsummering av innspel og diskusjonar mottatt i møtet frå sjåførrepresentantar i dei respektive 3 kontraktområda.  **Sunnhordland:**  Det vart frå alle representantane frå Sunnhordland presisert at det er stor **forskjell mellom by og distrikt** når det gjeld moglegheit for å betene passasjerar med nedsett funksjonsevne. Smale vegar og generelt dårleg infrastruktur på perrongar og terminalar vart påpeika spesielt. Døme - når bussen er 2,75 brei gjer dette at rullestol lasting ikkje blir praktisk mogeleg langs veg som er 3 meter brei og på Leirvik terminal er det ikkje mogeleg å komme inn på bussen med rullestol, då må ein køyre utanfor terminalen for å få rullestol på bussen og ofte med bruk av mykje sjåfør ressursar (inntil 4 nemnd) for å klare dette.  Skyss ved Målfrid og Karl Inge kommenterte at Skyss er klar over at infrastrukturen ikkje er tilpassa alle stadar, men det er likevel ønska at nytt bussmateriellet er utforma slik at ein som minimum kan reise terminal til terminal. Ein må dessverre pårekna tid for utbetring av desse infrastruktur utfordringane, men ein må samtidig utvikle og legge forhold til rette der ein kan for framtida - som til dømes UU materiell i ein ny 10 år + kontrakt.  Eit anna innspel frå sjåførrepresentantane i Sunnhordland var at Skyss bør sikre og stille krav om at **bussane kan senkast lågt nok** ned. Når ein ikkje har terminal må ein enkelte stadar klatre opp ein halvmeter - og det er en utfordring for fleire Skyss kundar. Sjølv om sjåførane senker bussen er det gjerne ikkje nok, og her bør Skyss vurdere å stille strengare krav om å kunne senke bussen langt nok ned.  Det var frå sjåførrepresentantane også spela inn at der er nokre spesielle linjer i Sunnhordland Skyss bør være obs på – bl.a linje 700 frå Haugesund til Stord var nemnt. Linja har ikkje spesielt stort bagasjebehov, men ein ser at det er behov for å ha med syklar.  Fellesforbundet ved Johannes F. Moldung spela her inn at ein bør vurdere meir N/NL enn det som det eigentleg er behov for, for å kunne imøtekomme kundebehov som bagasje, syklar mv. Skyss bør legge opp til «Restbuss-kapasitet» til å kunne handtere slike avvik.  Fellesforbundet kommenterte videre at det er viktig at enkelte av turane ikkje settes med absolutte vognkrav, og at det bør vere ein viss grad av fleksibilitet for operatørane. Avslutningsvis hadde Moldung ei generell bekymring for ruter med fulle busser kan ha høgare vekt enn vegen er godkjent for.  Skyss ved Karl Inge noterte innspela, og kommenterte at ein kanløyse dette ved ålegge opp til en viss fleksibilitet i kontrakten på vognkrav.  Når det gjelder utfordring med samla bussvekt og vektbegrensning veg er dette noko Skyss vil sjå nærare på.  **Sogn:**  Sjåførrepresentantane frå Sogn viste til mykje av dei same utfordringane med rullestolar og lasting som vart påpeikt i Sunnhordland.  Det vart - frå nokre av sjåførane i Sogn - spesielt peikt på at ei betre løysing enn LE buss og rampe for rullestol ville vere tilrettelagt «punkt til punkt» skyss for dei med behov for spesiell tilrettelegging – dette både av omsyn til den aktuelle kunde med spesielt behov («Ingen vil komme på en buss og være årsaka til at ein ikkje når ferja»), andre kundar (dei slepp ventetid på 8-12 minuttar lastetid), sjåfør (meirarbeid/kompleksitet), val av materiell og punktlege rutetider og korrespondansar (ein rekk korresponderande båt/ferje/buss).  Sjåførane i Sogn peika på at samlege ruter - anna enn reine skoleruter – treng bagasjeplass. På andre ruter er det bagasje inn mot ekspressbussar, flybussar m.v. Bagasjebehovet er ofte så stort at LE ikkje er eigna, og det vart anbefalt at LE buss - som minimum –burde ha bagasjehyller for å unngå problemstilling med at sjåførar for eksempel må velje om ein vil ha med rullestol, barnevogn eller bagasje.  Ein av sjåførrepresentantane frå Sogn peika på at både rullestolar og skidagar i dag blir varsla på førehand, og at lokalt i Sogndal-område og strekket Sogndal – Leikanger vil det være uproblematisk med LE materiell - med god planlegging.  Det vart vidare peikt på at langruter som betener hybelbuarar krev god bagasjekapasitet – og det vart peikt på mellom anna 820 Førde, Sogndal – Stryn (mye studentar fredag-måndag) og 860 Luster (lang lokalrute).  Avslutningsvis kom det konkret innspel på at sjåførane kunne tenke seg en 10m buss i Sogn – spesifikt FB58 Sogndal – Sogndal lufthamn.  **Sunnfjord:**  Sjåførrepresentantane frå Sunnfjord var samstemd med både Sunnhordland og Sogn sjåførane om utfordringane med rullestolar og lasting på dårleg infrastruktur veg og terminal.  Det var i møtet etterspurt konkret om det var mogleg å lage dør for rullestolar slik at de kan trillast inn bak på EL bussane, og Skyss svara ut at dette ikkje er mogleg.  Til og frå ekspressbussar blei adressert i forhold til kapasitet, og sjåførane påpeika at ein del pendlarruter har 61 sitteplassar per i dag og må ha større LE-bussar.  Avgrensing på avstand og val av LE - bussmateriell ble etterspurd, og Skyss svarde i møtet ut at som utgangspunktet vil det ikkje avgrense val av LE-materiell, men dersom det er ei veldig lang rute kan komfortbehovet tilsei at LE ikkje er den ideelle vogntypen.  NHO Transport ved Lars Andreas Kårstad påpekte at val av LE-materiell på gitte langruter og ruter med korrespondanse med båt på sikt vil kunne gi operatør utfordringer med sjåførrekruttering, og begrunna dette bl.a. med både dårligere bagasjekapasitet, komfort, tryggleik, mv enn N/NL. Kårstad viste her konkret til følgende ruter han var særskilt bekymra for;   * Linje 100 (Nordfjordeid – Førde) er over 100 km - bagasjebehov. * Førde – Florø er i dag mix (N/NL/LE), og dette fungerer fint ifht. vognløp. Skyss bør tenke meir på fleksibilitet ift korrespondanse med båtar der passasjerar ofte må ha bagasje.   **Generelt – rullestolar mv**  Rullestol og utfordringar knytt til betjening av dette var eit gjennomgangstema i møtet – frå fleire deltakarar uavhengig av tilhøyrsle og organisasjon (NHO Transport, YTF og FF).  Det ble frå fleire deltakarar vist til at 90% av turane ikkje var egna eller realistisk til å kunne betene rullestolbrukarar spesielt grunna utfordrande infrastruktur og veg.  Det vart vist til test med ein LE-buss der ein har målt i snitt 8 -10 minuttar på å få ein rullestol inn på bussen og få den forsvarleg festa. Dette inneber at korrespondansar kan bli ei utfordring/problem.  Det vart vist til at det finns ulike rullestolar (veg 50 kg-350 kg), og dess større dei er jo meir tid treng sjåførane.  Ein diskuterte korleis ein kan få til høgare effektivitet rundt rullestollogistikk, og informasjon til rullestolbrukarar og færehandsvarsel frå disse var eit viktig tema. Eit konkret forslag frå sjåførrepresentant var å legge slik førehandsbestilling for rullestol i Skyss app.  Fellesforbundet ved Johannes foreslo ei løysning med tydeleg markerte stader å feste stroppane i buss, i dag må ein evaluere kvar rullestol for seg. Manglande merking av rullestolane ble også diskutert, og det ble frå ei av sjåførane kommentert at ein ikkje har lov til å ha med seg rullestolar som ikkje er merka som godkjent for transport.  Skyss ved Rolf Fløtre Skogedal gav til dette innspel om merking av rullestolar, og viste her til eigen samling med Hjelpemiddelsentralen og Skyss. I følge Hjelpemiddelsentralen finns det i dag ikkje krav til merking av om rullestolen kan vere med på bussen.  Skyss ved møteleiar Karl Inge påpekte at ein i møtet kanskje fokuserte litt for mykje på rullestolutfordringar, og at det var viktig å få frem at val av UU-venleg LE materiell er meir tilgjengeleg for barnevogn, dei rørslehemma osv.  NHO Transport ved Jørgen Haukås utfordra Skyss på om politikarane er tilstrekkeleg klar over at LE / UU vedtaket slik han ser det vil gi svært avgrensa effekt? Er politikarane klar over sjåførane si bekymring? Er politikarane klar over at infrastrukturen er så dårleg som den er?  Skyss ved Karl Inge peika på at Skyss må foreta egen tolking av det politiske vedtaket, og deretter legge frem dette for politikarane med tilhøyrande sannsynlege konsekvensar og avgrensingar.  NHO Transport ved Jørgen følgde deretter opp med spørsmål om det ligg føre oversikt over %-del UU tilpassa infrastruktur for kontraktsområda.  Skyss ved Karl Inge orienterte at det ikkje finnes ei slik UU tilpassa infrastruktur oversikt p.t, men at dette på sikt bør kunne etablerast.   1. **KRAV TIL MATERIELL**   Skyss ved Karl Inge orienterte innleiingsvis om at Skyss i Bussanbod 2026 tar utgangspunkt i oppdatert versjon av Bus Nordic med einskilde tilleggskrav, jf. oversending av materiellkrav for Bussanbod 2025.  Ein opna deretter for innspel og diskusjonar knytt til oversendt materiellkrav – og vedlagt føl kortfatta oppsummering av diskusjonar og innspel på ulike område:  **Skjermar i buss:**  Fellesforbundet ved Johannes etterspurde om det blir ettermontert skjerm eller skjermen følgjer med bussen? «Attpåklatt-løysingar» er ofte dårlegare og lite brukar-/sjåførvennlege, og ein viste her til bl.a kameraovervaking, ryggekamera, sanntid og sals- og billett løysningar med ulike display løysningar.  Det ble diskutert at operatørane vel forskjellige løysningar, og at dei ulike buss leverandørane også vel ulike løysningar.  Skyss ved Olav Lydvo viste her til det er operatør som må ta slike valg og ta dette opp med aktuelle leverandører ift anbudet.  Verneombud Pål Stange mente at initiativ til betre standardisering hos buss leverandørene burde påvirkas via NHO Transport.  **Setebelte:**  Sjåførrepresentant frå Sunnhordland viste til at mange setebelte krøller seg og ikkje trekker seg automatisk tilbake, og at Skyss bør stille krav til betre kvalitet på setebelte i buss.  Skyss spesifiserer krav til setebelte i buss, men operatørene må sikre at nødvendig kvalitet blir levert.  **Krav til skikkeleg klimaanlegg/ventilasjon hos bussjåførane:**  Sjåførrepresentant frå Sunnhordland viste til at det tar 1-2 timer før bussen får riktig temperatur.  Skyss spesifiserer eigen klimasone for sjåførområdet, men det er operatørene sitt ansvar å syte for tilstrekkeleg god kvalitet på anlegget og kvalitetssikre dette.  **Krav til solskjerming for sjåfør:**  Sjåførrepresentant frå Sunnhordland viste til utfordringar med at sjåfør ofte blir blenda grunna glipe i solskjerminga på venstre hjørne av frontruta.  Skyss stiller overordna krav til køyretøy, sikkerheit og utrustning – og detaljar i utforminga av sjåførområdet, og bør ta dette med i den vidare kravsstillinga,  **Sjåførseter:**  Sjåførrepresentant frå Sunnhordland viste til at seteputene blir slitt etter 100.000 km. Dette gjev mange klagar over ryggsmerter etter 2-3 timer skift, og Verneombod Pål Stange viste til at ei slitt setepute skal skiftes ut. Stange påpekte videre at verneteneste er involvert i utforminga av sjåførområdet.  Skyss ved Olav Lydvo sa at ein har vore tilbakehalden med å stille krav til sjåførområdet, og at utgangspunktet har vært at dette er opp til operatøren sjølv å utforme. Han utfordra verneteneste og sjåførar på om Skyss bør sjå på sjåførområdet som operatørens ansvar, eller om oppdragsgjevar skal bestemme og sette eigne krav.  Verneombod Stange svara her at en ofte møter påstanden om at operatøren vil «skjære til beinet» for å få så billige busser som mogleg. Dersom ein legg til grunn at dette er tilfelle vil det være fornuftig at oppdragsgjevar har ein del føringar til materiell kvalitet, men at ein bør la operatøren ta ein del detaljar sjølv.  Ein diskuterte i møtet også at eit stort problem ofte er lengde frå ratt og bak til vegg i sjåførbinge, og om Skyss bør leggje føringar på dette - eller ikkje. Det var påpeikt stor forskjell på kontinentale og skandinaviske bussprodusentar med omsyn til slik avstand.  **Innspel om sanntid- og billetteringssystem:**  Sjåførane frå Sunnhordland kom med innspel rundt billettsystemet, og behov for kopling direkte til batteriet. Utfordringar knytt til dette var spesielt frå Sunnhordland der ein opplever at når dei står 2-3 min på terminalen utan tenning på stopper kortlesaren å virke.  **Spørsmål om el-busser, varme og isolasjon:**  Sjåførane stilte spørsmål til om det blir tilleggsvarmar i dei nye bussane.  Skyss svara bekreftande på at det blir eigen tilleggsvarmar som kan nyttast når bussen er slått av, og at denne går på diesel.  Sjåførane følgde deretter opp med tilleggsspørsmål om dei nye bussane blir isolert godt nok mot trekk fremme for sjåføren, og spesielt isolert slik at tilleggsvarmaren klarer å varme sjåføren sjølv på dagar det er 35 minus?  Sjåførane ønskjer at Skyss stiller som krav at tilleggsvarmar skal kunne oppnå 20 varmegrader innvendig, sjølv om det er kaldt ute.  **Innspel til ryggekamera:**  Det vart frå sjåførane i Sogn vist til at sikten på ryggekamera i dag er 3 meter, og dersom linsa er skitten ser man ikkje bakover.  Sjåførane meiner at Skyss bør stille krav til at ryggekamera har betre kvalitet og utforming enn dagens kamera.  **Krav om røykmaske:**  Sjåførane frå Sogn etterspurde også om det var planlagt med røykmaske i dei nye bussane i tilfelle brann i tunnel.  Skyss noterte seg innspelet som eit viktig tillegg - dersom dette ikkje er omhandla i Bus Nordic krava.  **Spørsmål om dei tekniske krava legg opp til full frontsikring**:  Skyss bekrefta på spørsmål frå sjåførane at alle sikringstiltak ift front sikring (UNECE-R-29) er tatt med i anbodet.  **Innspel om spegl og lampe på høgre side:**  Det var frå sjåførane vist til at det er mykje skadar på høgre side som skjer når det er mørkt.  Det er ønskeleg at Skyss stiller krav til lys på høgre side av bussen bør kunne koplast ved ei viss hastigheit slik at det blir enklare for sjåføren å sjå kantar, fjell, kantstein etc, eller at det stilles krav til eit spegl og lys på høgre side (som på lastebilar).  **Innspel om velt:**  Det kom sjåførinnspel på at det ikkje er evakueringsdør på venstre side, og sjåførane etterspurde krav til dør for sjåføren på venstre side for å betre evakuering dersom ein veltar slik at høgre side blir blokkert.  **Sikring av barn**   1. **BUSSANLEGG**   Skyss ved Olav presenterte status og planar for bussanlegg knytt til dei nye kontraktane i hhv. Sunnfjord, Bruland Førde, Sogn og Sunnhordland - sjå vedlegg for detaljar rundt dette.  Ein opna deretter for innspel og kommentarar knytt til planane, og følgande var diskutert i møtet:  **Sunnfjord, Bruland:**  Sjåførane spelte inn viktigheit av å legge til rette for **snømåking** av busstak, noko som tidvis er vanskeleg mtp. antenner på taket. Skyss bekrefta i møtet at dette blir lagt til rette for på dei nye anlegga, og sjåførane var positive til at Oppdragsgjevar også tar ansvar for snømåking, men viste til at dette inneber at bussane må være rettast mogeleg på taket. Skyss ved Olav bekrefta at dette er viktig – men at krav til bussval og spesielt takutforming er operatørens ansvar, då det er dei som kjøpar inn bussane.  **Sogndal - Kaupangerskogen:**  I likskap med mange andre plassar førgår det prosesser knytt til å flytte nattparkering for bussar ut frå sentrum, og i kontraktsområde Sogn er Kaupangerskogen vald løysning.  Strekninga Sogndal-Kaupanger har dårleg veg, og er den mest trafikkerte strekninga i området. Sett frå sjåførane si side er dette ikkje en ønskeleg eller god løysning.  Skyss ved Olav opplyste at VLFK har sett på fleire løysingar for depot og nattparkering for Sogn, og at Kaupangerskogen ikkje er ein ynskja løysing frå verken VLFK eller Skyss - men så langt den beste som er funnet.  **Generelt:**  Det var etterspurd konkrete depotplanar for Florø. Skyss bekrefta at dette vurderast og mest sannsynleg blir på dagens plassering.  Skyss var også utfordra av sjåførane på toalettløysing i Leirvik sentrum. Skyss orienterte om at ein noterer innspelet og tek det med vidare.  Fellesforbundet ved Johannes utfordra på om det er lagd opp til nok kontorplassar i depota i Sunnhordland, også for eksempel til tillitsvalte. Skyss orienterte at det er ønskjeleg å å få konkrete innspel til dette.  Fellesforbundet etterspurde også berekna tal p-plassar for depota. Skyss ved Olav orienterte at dette framleis vurderast.  Verneombod Børtveit viste til at det er ein del ute-stasjoner i Sveio, Tittelsnes og Fitjar og at det må være straumtilføring på desse. Skyss ved Olav viste til at oppdragsgjevar legg til rette for straumframføring til utvalde bussanlegg, men at operatør må ta ansvar for straum på desse områda. Det heng saman med at det er operatøren som lager vognlaup, og at oppdragsgjevar difor ikkje kan vite kor bussane er tenkt stasjonert.  Deltakarane kom med innspel til p-plassar i Sunnfjord, der ein ønskjer auke tal p-plassar frå det som er føreslått i den oversendte presentasjonen. Behov for kvilerom/stillerom ble også spelt inn.  Det var frå deltakarane frå Sogn og Sunnfjord påpeika at depota i kontraktane Sogn og Sunnfjord måtte ivareta behovet for dieselfylling på depot.  Standard på Flyplassvegen i Sogndal blei kommentert, og Skyss har dialog med VLFK sin vegavdeling som har avsett midlar til utbetring. Det er avtalt fysisk testkøyring torsdag 18.04.2024.   1. **ANDRE INNSPEL**   Skyss opna opp for andre innspel tilsendt i etterkant av møtet – og sette ein frist på 14 dagar – frem til 30/4-24.  Innspel mottatt avslutningsvis i møtet:   * Barnesikring - innspel til ISOFIX:   + Det blir spesifisert 2 stk. «Sit-safe» i ny kontrakt   + Ruter har seter med ISOFIX tilgjengeleg, og det same har FRAM.   + Skyss vil i anbodet vurdere å spesifisere begge deler. * Innspel til setebelte:   + Sjåførane påpeika at mange av bussane i dag har for korte setebelte.   + Skyss noterte innspelet og kravet om «lang nok» setebelte i bussene. | Sjå vedlegg. |
| 4 | **Eventuelt**  Ikkje aktuelt med andre sakar i dette møtet. |  |
| 5 | **Evaluering av dagens møte**  Ingen formell sluttevaluering av møtet, men Skyss fekk eit klart inntrykk av at deltakarane oppfatta møtet som positivt. |  |
| 6 | **Dato neste møte – årsplan 2024**  Planlagd årsplan for resten av året.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Kvartal** | **Dato** | **Klokkeslett** | | 3. kvartal | Tysdag 10/9-24 | 10.00 – 12.30 | | 4.. kvartal | Tysdag 12/11-24 | 10.00 – 12.30 |   Innkalling for møta i Q3 og Q4 kommer, og Skyss har notert at møtet i Q4 mogeleg bør vurderast tettare opp mot desember. |  |