

INTERPELLASJONAR

Pål Kårbø hadde sendt slik interpellasjon til fylkesordføraren:

"Standard på nye vegprosjekt

Gjennom prosjekta Stord vestsida og Bømløpakken, er det kome tilbakemelding om at ein ikkje opplever å få tilstrekkeleg kilometer med ny/oppgradert veg for pengane.

Statens vegvesen (SVV) er Hordaland fylkeskommune sin aktør i slike vegprosjekt, og dei gjer ein god jobb. Men det er likevel ei oppleving av at SVV sine handbøker og standardkrav gjer at veganlegga vert dyre. Særleg vert dette opplevd urimeleg når ein ser at den nye vegen nærast får «motorvegstandard», medan vegane som støyter til har ein heilt annan standard.

Hordaland KrF ønskjer at fylkestinget tar ei drøfting på denne problemstillinga, og m.a. vurderer om dette kan gjerast på ein annan måte.

Kan ein gjennom å senka standaren noko, få fleire meter ny/oppgradert veg for den samla økonomiske ramma?

Framlegg til vedtak:

Fylkesrådmannen vert beden om å ta ein gjennomgang med Statens vegvesen om denne problemstillinga."

Fylkesordføraren svarte slik:

"Kårbø viser til tilbakemelding om at ein ikkje opplever å få tilstrekkeleg kilometer med ny/oppgradert veg for pengane. Det er ei oppleving av at Statens vegvesen sine handbøker og standardkrav gjer at veganlegga vert dyre. Vi legg her til grunn at det er vegnormalane han siktar til. Det vert vidare stilt spørsmål til om ein gjennom å senke standaren noko, vil få fleire meter ny/oppgradert veg for den samla økonomiske ramma. Det vert vist til Stord vestsida og Bømløpakken.

Vegnormalane gjeld for alle offentlege vegar. Veglova § 13 gjev Samferdselsdepartementet heimel til å gje føresegnar om anlegg av offentlig veg. Samferdselsdepartementet har fastsett gjeldande føresegn av 29. mars 2007. Føresegna gjeld utforming og standard ved planlegging og bygging av alle kategoriar offentlig veg. Innafor ramma av det som er bestemt i føresegna er Vegdirektoratet gitt fullmakt til å fastsette nærare tekniske reglar, i føresegna omtala som vegnormalar. Vegnormalane er ei samling tekniske føresetnader for offentlege vegar, tilpassa trafikk og omgivnader. Det er særskilt to viktige omsyn som vegnormalane skal sikre. Dette er trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling (framkome). I mange høve vil redusert standard på vegprosjekta vere eit spørsmål om å senke ambisjonsnivået for trafikktryggleik og framkome på den aktuelle vegen. Fylkeskommunen har gjennom rammeavtalen som er inngått med Statens vegvesen vore tydeleg på at det er ønskeleg å følgje vegnormalane i planlegging av nye vegprosjekt

Vegnormalane inneheld standardkrav som skal sikre ein tilfredstillande og einskapleg kvalitet på det offentlege vegnettet. Det vert sett strengare krav til nye vegprosjekt enn utbetring av eksisterande veg. Det skal vere ein viss fridom til å velje løysingar tilpassa forholda på staden.

Vegnormalane kan fråvikast. Så langt det gjeld fylkesveg, er det fylkestinget som har mynde til å gjere fråvik frå vegnormalane. Fråvikssaker med stor økonomisk verdi vert lagde fram til avgjerd. Eit eksempel på ei slik sak er val som blei gjort om tunnelprofil (T 8,5) for Jondalstunnelen. Eit

anna eksempel kan vere om det er ynskjeleg å redusere kostnaden ved å velje to køyrefelt for ein veg som etter normalane skulle hatt fire felt.

Behov for standard og utforming av ny veg vert handsama i planprosessar som følgjer plan- og bygningslova. Val knytt til fartsgrense, vegens funksjon, trafikkmengde og liknande, styrer i stor grad kva utforming og standard dei nye vegane bør byggast etter, for å sikre tilstrekkeleg trafikktryggleik og god framkome. God trafikktryggleik er ein særskilt viktig føresetnad for utforming av vegane. Dersom ein ved planlegging av ein ny/utbeta veg vel å fråvike den standarden som er lagd til grunn i vegnormalane, er det særst viktig at det er muleg å gjere tiltak som gjev ein tilnærma like trygg veg som "normalløysinga".

På Stord vestsida føreligg det godkjente reguleringsplanar for to prosjekt. For prosjektet Sagvåg bru som no er lyst ut på anbod, legg vi opp til å nytte eksisterande bru som gang- og sykkelveg. Dette er eit eksempel på eit utbetningsprosjekt der vi vel ei løysing tilpassa forholda på staden. På sikt kan vi utvide den nye brua med gang- og sykkelveg. Det er ikkje høve til å senke standarden ytterlegare på dette prosjektet.

For prosjektet Rimbareid - Vik er det valt ein standard ut frå behov for å utvide vegen og sikre ei farts-grense på 60 km/t. I dette prosjektet er det valt ei breidde på 6,5 meter (køyrefelt på 2,75 m og skulder på 0,5 m). Grunnen til at ein ikkje bør nytte den lågaste standarden på totalt 6 meter, er at Fv 545 periodevis vert nytta som omkøyingsveg for E39. Det er difor tidvis mykje tungtrafikk på denne vegen. Vi vil ikkje rå til å senke standarden noko her sidan køyretøy i dag kan være opp til 2,60 meter breie. I tillegg kjem speglar som krev plass. Det er planlagt parallell gang- og sykkelveg på austsida av vegen der dei fleste bustadane er. Det er planlagt ein rabatt på 2,5 m som skil gang- og sykkelvegen frå vegbana i tråd med vegnormalane. Det er tilsvarande standard som det allereie bygde prosjektet frå Fitjar sentrum til Vik. Dersom denne standarden skal reduserast, bør det gjerast andre tiltak som gjev ein tilnærma like trygg veg. Ein må då vurdere rekkverk og/eller fartsgrensa på ny. Truleg vil ikkje dette føre til rimelegare pris.

Eit anna moment som gjer at vi i dag vel ein tilsynelatande for god standard på enkelte vegprosjekt er forventa framtidig trafikkutvikling. Handbok nr. 1 00 legg t.d. føringar for kva vurderingar som skal gjerast knytt til trafikkmengde. Arealbruk og vegfunksjonar skal planleggast ut frå venta trafikk i eit 20 års perspektiv etter vegopning. Slik vi ser det, er det gjennomført gode planprosessar for prosjekta på Stord vestsida og i Bømlopakken, der det er teke omsyn til framtidig trafikkutvikling og samfunnsøkonomisk nytte.

Fylkesordføraren vil ta initiativ til ein diskusjon med Statens vegvesen om dette."

Terje Søviknes sette fram slikt forslag:

"Tillegg til Kårbø sitt forslag:
Fylkestinget ber om at problemstillinga også vert tatt opp med politisk leiing i Samferdselsdepartementet."

Kårbø sitt forslag vart oversendt til fylkesordføraren på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

Søviknes sitt forslag vart oversendt til fylkesordføraren på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

Begge forslaga samla lyder slik:

"Fylkesrådmannen vert beden om å ta ein gjennomgang med Statens vegvesen om denne problemstillinga.

Fylkestinget ber om at problemstillinga også vert tatt opp med politisk leiing i Samferdselsdepartementet."

Aud Karin Oen hadde sendt slik interpellasjon til fylkesordføraren:

"Elektrifisering av hamna i Bergen

I rapporten: «Klima- og energistatus for Hordaland, 2014» står det å lesa: «Det er få reduksjonar å spore; ..men klimagassutsleppa aukar, flytrafikken aukar, naturskadane skjer oftare, og temperaturen aukar også lokalt.» Det er altså ikkje lenger noko som skjer andre stader. Diagramma i statistikken syner og helserisiko for astmatikarar, allergikar og hjarte og lungesjuka for store delar av året i Bergen sentrum.

Landstraumsforsyning ved bruk av det store overskotet av klimavennleg elektrisitetsproduksjon i Noreg vil medføra både reduksjonar i klimagassutslepp og ei betring av luftkvaliteten i Bergen. Når skip ligg til kai så genererer dei straum med dieselaggregat. Slike små dieselaggregat er lite effektive. Det er i dag ingen tekniske problem med å legge til rette for landstrømsforsyning av skip.

Skipstrafikk er ein av de store kjeldene til utslepp av luftforureining som nitro-genoksid (NOx), svoveldioksid (SO2) og klimagassar (blant andre CO2). Dette gjeld alt frå små fiskebåtar til store cruiseskip og tankskip. Etableringskostnader for fullskala landstraumsanlegg på både Dokkeskjærskaien og Skoltegrunnskaien blei rekna til 295 mill. kr i 2012. I tillegg kjem kostnadane for mottaksanlegg på skipa. Dersom alle skip hadde vore i stand til å motta landstraum, ville eit fullskala landstrømsanlegg i 2012 kunne spart utslepp tilsvarande 20 000 tonn CO2, 6,8 tonn SOx, 205 tonn NOx, 3,8 tonn PM10.

I Bergen hamn har ein no sett i verk ei utbygging av eit mindre landstraumsanlegg som vil ferdigstillast rundt årsskiftet. Dette vil kunne redusere CO2 utsleppa med 925 tonn på årsbasis. www.sysla.no/2014/07/04/maritim/bergen-forst-med-landstrom/

Enova, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og hamnestyret har i eit spleiselag gjennomført dette som er eit klimatiltak som er viktig både for Bergen og Noreg. Eit første viktig steg er teke, men dette anlegget vil berre redusere utsleppa med under 5 %. Det står derfor mykje att og ansvaret ligg hjå offentlege myndigheiter og hjå forureinar. SV meiner det er eit prinsipp at forureinar skal betala.

1. Vil fylkesordføraren vil ta initiativ til og arbeidefor å få til eit nytt spleiselag for vidare elektrifisering av hamna?
2. Og vil miljødifferensiert hamneavgift, der cruisetrafikken bidreg med deler av finansieringa av eit landstrømanlegg for cruise-båtane vera eit mogleg alternativ å arbeida for?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Svar på spørsmål 1

Som nemnt i interpellasjonen har fylkeskommunen alt vore med på eit spleiselag for å byggje eit pilotanlegg for landstraum i Bergen hamn, eit anlegg som etter planen skal vere klart for drift vinteren 2014/15. Bergen hamn vil vere først i Norge med eit slikt landstraumanlegg. Men også båtane må klargjerast for å bli i stand til å ta imot straumforsyning frå land. Det er det førebels svært få som er. Fylkesutvalet løyvde 1,5 millionar kr til pilotanlegget, og 350.000 kr i Klimaplanen til «*Lenging av Clean North Sea Shipping-prosjektet for Bergen hamn med vekt på landstraum, LNG, differensierte hamneavgifter og miljøplan*».

Hordaland fylkeskommune var Lead Partner for Nordsjøprosjektet Clean North Sea Shipping (CNSS), med Bergen og Omland Havnevesen som ein av partnerane. Bergen og Omland Havnevesen vidarefører prosjektet med følgjande tre konkrete mål:

- Lage miljøplan for sentrumsnære hamneområde for å redusere luftforureining og klimagassutslepp
- Lage prospekt for å bygge landstraum som tilbod til dei skipa som forureinar mest
- Vurdere differensierte hamneavgifter

Partnerane er Bergen kommune, GASNOR og BKK, og ei styringsgruppe frå partnerane. Arbeidet skal vere ferdig i mai 2015.

Gjeldande klimaplan for Hordaland har ein delstrategi om at landstraum skal vere eit tilbod ved kai i Bergen sentrum innan 2020. Fylkesordføraren meiner, også som president i Nordsjøkommisjonen, at satsing på landstraum til skip i Bergen hamn bør vere eit kontinuerleg satsingsområde framover, særleg med tanke på den spesielle luftforureiningsproblematikken i Bergen, der skip ved hamn kan utgjere betydelege bidrag til luftforureininga.

Svar på spørsmål 2

Miljødifferensierte hamneavgifter kan vere eitt av fleire mogelege verkemiddel for å bidra til finansiering. Dette gjer fylkesordføraren rekning med vil bli utgreidd no i arbeidet med miljøplanen som er nemnt i svaret på spørsmål 1 over. Fylkeskommunen deltek i arbeidet med utarbeiding av miljøplanen. Det kan også vere andre metodar for å få til redusert utslepp frå skipsfarten som det kan vere aktuelt å sjå på. Fylkesordføraren synest dette er svært viktige ting å jobbe vidare med. I Klimaplan for Hordaland 2014-2030 er det også teke inn eit punkt om at sjøfartsnæringa i Hordaland skal ta i bruk den mest klimavenlege sjøfartsteknologien, og skal innan 2020 vere den mest bærekraftige sjøtransporten i verda.

I vår rolle som medlem i norsk gassforum har vi og kontakta aktuelle myndigheiter for å oppmode hamnane om å nytte miljøindeks for skip som grunnlag for hamneavgifter."

SPØRSMÅL

Mona Hellesnes hadde sendt slikt spørsmål til fylkesordføraren:

"Effektivering av vedtak i samband med forslag til ny klinikkstrukturplan for tannhelse i Hordaland 2015-2030

I planframlegget vert det skissert fleire forslag til nedlegging av klinikkar ute i distrikta. Planen skal handsamast i fylkestinget i mars 2015, og høringsfristen for uttale går ut den 15. desember.

Før eit vedtak er gjort i fylkestinget, og før høringsfristen er ute, så er det gått ut eit brev til klinikken i Masfjorden om ei nedlegging frå og med 1.1.2015. Det vert etter Venstre si meining ei forskottering av eit vedtak ein ikkje veit i dag.

Kan fylkesordfører svare på kvifor det vert sendt ut brev om nedlegging av eit tilbod det ikkje føreligg noko vedtak på å leggje ned."

John Torsvik hadde sendt slikt spørsmål til fylkesordføraren:

"Tannlegetenesta i Masfjorden

Korleis vil fylkeskommunen tilretteleggje tannhelsetenesta til dei brukarane i Masfjorden som har rett til fri behandling frå 1.1.2015?

Då det er store utfordringar for både skuleelevar og andre brukargrupper i kommunen for å komme seg til og frå Knarvik, reiser spørsmålet også nye spørsmål og utfordringar vedk. offentleg kommunikasjon.

Fylkesordføraren hadde felles svar på spørsmåla frå Hellesnes og Torsvik:

"Det er ikkje gått ut brev om nedlegging.

Tannlegen i Masfjorden går av med pensjon frå årsskiftet 2014/2015. Han er spurt om å fortsette nokre månader til, men har takka nei til det.

Masfjorden tannklinikk vil bli mellombels stengt frå 01.01.2015 fram til fylkestinget si handsaming av klinikkstrukturplanen for tannhelsetenesta i Hordaland i mars 2015. Når ein tannklinikk blir mellombels stengt, er det vanleg rutine at overtannlegen i det aktuelle tannhelsedistriktet prøver så godt som mogleg å informere pasientar, føresette og aktuelle samarbeidspartar om endringane, samt gi dei informasjon om kor dei i det aktuelle tidsrommet skal få tannhelsetilbodet frå.

Det er gjort også i dette tilfellet. Overtannlegen i Nord tannhelsedistrikt har utarbeidd eit informasjonsskriv med overskrifta "Masfjordnes tannklinikk midlertidig stengt frå 1. januar 2015". Skrivet inneheld vidare informasjon om:

- at tannlegen i Masfjorden går av med pensjon
- at Masfjorden tannklinikk er mellombels stengt i påvente av fylkestinget si handsaming av framtidig klinikkstrukturplan for tannhelsetenesta i mars 2015
- at pasientar i Masfjorden kan velje om dei vil ha eit tannhelsetilbod på Knarvik tannklinikk eller Lindås tannklinikk i denne perioden
- samt telefonnummer til dei to aktuelle tannklinikkane

Overtannlegen sitt informasjonsskriv er hengt opp på venteromet på Masfjorden tannklinikk, og det er sendt til Masfjorden kommune med oppmoding om å spreie informasjonen vidare – t.d. med å ta inn skrivet i kommunen sitt "Bygdablاد".

Det er verken i dette informasjonsskrivet eller på annan måte frå tannhelsetenesta i Hordaland gitt uttrykk for at Masfjorden tannklinikk skal leggast ned før eit eventuelt fylkestingsvedtak i mars 2015.

Alle tannklinikkar der det berre er tilsett ein tannlege vil bli mellombels stengt i kortare eller lengre tid i løpet av eit år. Årsaka til mellombels stenging er i slike høve vanlegvis sjukefråvær, ferieavvikling, permisjonar, samt vakansar grunna mangel på kvalifiserte søkjarar til ledige stillingar på små tannklinikkar.

Masfjorden tannklinikk er som nemnt mellombels stengt frå og med 01.01.2015 fordi tannlegen då går av med pensjon. I dette tidsrommet er det nokre titals pasientar som normalt skulle ha vore innkalla til tannhelseundersøking på Masfjorden tannklinikk. I staden kan dei velje om dei vil få utført undersøkinga på Knarvik tannklinikk eller på Lindås tannklinikk.

Når ein tannklinikk er stengt over ei viss tid, er det vanleg rutine at klinikkleiaren og overtannlegen i det aktuelle klinikkområdet kontaktar aktuelle samarbeidspartar – t.d. skular og pleie- og omsorgsteneste – for å finne gode løysingar med omsyn til innkalling til tannklinikk og transport til og frå. Slike løysingar må alltid avtalast lokalt. Det vil også bli gjort i dette tilfellet.

Ei løysing som er brukt andre stader er å kalle inn fleire pasientar til same tid, og då til eit tidspunkt som samsvarer med bussrutene. På store tannklinikkar med mange behandlarar er det mogleg å undersøkje og behandle fleire pasientar samstundes. Når alle er ferdigbehandla, vil dei så bli transporterte tilbake med drosje eller minibuss på tannhelsetenesta si rekning. Dette er ei løysing som trulig er aktuell i Masfjorden."

