

## INTERPELLASJONAR

**Aud Karin Oen** hadde sendt slik interpellasjon (1) til fylkesordføraren:

### **"Nei til auka bruk av mellombels tilsetjing**

Regjeringa føreslår no store endringar i arbeidsmiljølova om mellombels tilsetjing (aml § 14-9), som kan få alvorlige konsekvensar for arbeidstakarar og heile arbeidslivet. Etter gjeldande arbeidsmiljølov jobbar allereie mange mellombels. Arbeidsgjevar har tilgang til å tilsetje mellombels ved mellombelse behov. No vil regjeringa opne for at arbeidsgjevarar kan tilsetje heile 15 % mellombels utan grunngjeving. Den grunnleggjande regelen om at mellombelse tilsetjingar ikkje skal skje i bedrifta si ordinære verksemd vert fjerna. Om ein opnar for at 15 % av stillingane i ei bedrift kan vere mellombelse, i tillegg til alle som er tilsett i vikariat eller prosjekt, eller er innleigd frå andre verksemdar, gjev det heilt nye premisser for arbeidslivet enn det vi har i dag. Dette er å angripe sjølve bunnplanken i eit organisert arbeidsliv som er grunnlaget for tryggleik, verdigheit og fridom for arbeidsfolk.

Mellombelse jobbar er utrygge jobbar, og fører med seg usikre kvardagar. Arbeidsmiljølova skal sikre balanse i jobbrelasjonar der maktforholdet i utgangspunktet er skeivt. Ved å gjennomføre endringane som lovforslaget opnar for, risikerer ein i staden å styrke ubalansen ennå meir. Som mellombels tilsett blir det vanskeleg å planlegge for framtida, sidan arbeidsgjevar avgjer lengda på jobbavtalen. Du får ikkje lån i banken til bustadkjøp utan fast inntekt. Mange kvinner har uttalt at dei ikkje kan setja born til verda utan fast jobb, å planlegge å stifte familie blir vanskeleg med ei slik arbeidskvardag.

Dagens arbeidsmiljølov gjev høve til å arbeide kvar tredje søndag. Det nye forslaget kan i verste fall gje løyve til arbeid tretten søndagar/heilagdagur på rad innan eit halvt år og banar veg for søndagsopne butikkar. Argumentet med frivillige søndagsopne butikkar er ikkje reelt, fordi butikkar er avhengige av kundar. Dersom konkurrenten heldt søndagsopne, tør ikkje nokon stå utanfor.

Ei samla fagrørsle går mot lovendringane regjeringa no føreslår. Arbeidstilsynet påpeikar i høyringsuttalen sin at lovendringane kan føre til meir sjukdom, stress og ulykker. Arbeidstilsynet fryktar og at lovendringane vil legge til rette for meir arbeidslivskriminalitet.

I regjeringas eigen lovproposisjon står det at mellombelse tilsetjingar ikkje fører til fleire stillingar, noko som har vore eit sterkt argument frå regjeringa si side. I lovproposisjonen går ein gjennom forskning på feltet som viser at: *"En har ikke kunnet finne effekt på sysselsettingsnivået generelt ved økt adgang til midlertidig ansettelse eller endret stillingsvern."* Vidare vert det gjort greie for negative konsekvensar av å være mellombels tilsett, både for helse, arbeidsmiljø og tilgang til kompetanseheving i bedrift: *"Forskningen tyder på at midlertidig ansatte opplever større problemer med arbeidsmiljø og helse sammenlignet med fast ansatte og viser klart at disse i mindre grad får delta i opplæringstiltak finansiert av arbeidsgiver."*

Regjeringa hevdar at ved å tillata fleire mellombels tilsette vil fleire ungdommar og utsette grupper som funksjonshemma lettare få seg jobb. Dette vert tilbakevist av dei funksjonshemma sine egne organisasjonar som og er imot forslaget.

Forsking frå FAFO og OECD dokumenterer at auka tilgang til mellombels tilsetjingar ikkje skaper auka sysselsetting. Det skapar kun fleire mellombelse stillingar og færre faste stillingar. Forsking viser og at mange mellombels tilsette kan utgjera ein sikkerheitsrisiko, og at mellombels tilsette vert utsett for større helse- og pressrisiko enn faste tilsette.

I kommunal og fylkeskommunal sektor har vi ein særegen utfordring med å halda på gode fagfolk og rekruttere nye. Om berre seks år vil Noreg mangle over 11.000 lærarar. Dersom dagens

utvikling held fram, vil vi mangle 38.000 årsverk innan pleie- og omsorgsyrka i 2030. Mangelen på barnehagelærarar er stor i kommunar landet rundt.

I denne situasjonen trengs det meir enn nokon gong seriøse arbeidsgjevarar, både offentlege og private, som tilbyr sine tilsette verdige løns- og arbeidsvilkår. Auka bruk av mellombelse tilsetjingar er det motsette av dette og fører oss på veg mot lausarbeidarsamfunnet.

Spørsmål til fylkesordføraren:

Deler fylkesordføraren synet på regjeringa sitt forslag til endringar i arbeidsmiljølova?

Er fylkesordføraren einig i at Hordaland fylkeskommune ikkje skal nytta seg av (tilgangen til) mellombels tilsetjing som ei eventuell lovendring vil gje?

Fylkesordføraren svarte slik:

"Svar på spørsmål 1:

Forslaget til endringar i arbeidsmiljølova som ligg til handsaming i Stortinget våren 2015 har ikkje vore til handsaming i Hordaland fylkeskommune. Saka har såleis ikkje vore handsama i fylkestinget. Fylkesordføraren kan difor ikkje på vegner av fylkeskommunen ha ei meining om forslaget.

Svar på spørsmål 2:

Kommunesektorens organisasjon (KS) har i eit høyringssvar til departementet datert den 24. september 2014 i store trekk gjeve sin tilslutnad til lovforslaget i Prop. 39 L (2014-2015) som omhandlar mellombels tilsetjing.

KS uttalar mellom anna følgjande i høyringssvaret:

- "Etter KS syn er det viktig å beholde dagens hovedregel om at arbeidstaker skal tilsettes i tidsbegrenset stilling. Den faste forpliktelsen er positiv både for arbeidsgiver- og arbeidstaker."
- "KS støtter at endringen må undergis begrensninger. Etter KS syn er det viktig at en begrensning må være så tydelig at det er minst mulig rom for tolkningstvil. KS støtter derfor forslaget om en karanteneperiode for samme arbeidstaker og de samme oppgavene i inntil 12 måneder."

Fylkeskommunen sine egne driftsoppgåver er i stor grad føreseielege og er organisert med personale i faste stillingar. Dei mellombels tilsette i fylkeskommunen i dag er dei som er tilsett i vikariat og dei som er tilsette i tidsavgrensa prosjekt oppretta i samsvar med reglane i noverande arbeidsmiljølov. Fylkesordføraren kan ikkje sjå at nye reglar for mellombels tilsetjing vil endre på dette. Fylkesordføraren vil likevel presisere at Hordaland fylkeskommune må forhalde seg til mellombels tilsetjing i samsvar med dei lovreglane som gjeld til ei kvar tid."

**Aud Karin Oen** sette fram slikt forslag:

"Hordaland fylkesting meiner regjeringa sitt forslag om auka mellombels tilsetjing (AML14-9) vil skape større usikkerheit for mange arbeidstakarar, for deira familiar og for deira personlege økonomi. Forslaget medfører i praksis at alle nyttilsette kan vere mellombels tilsette i 12 månader.

Hordaland fylkeskommune skal vere ein ansvarleg og seriøs arbeidsgjevar, med trygge arbeidsplassar, der gode skular og gode fylkeskommunale tenester for innbyggjarane har hovudprioritet. Som ein følgje av dette, ønskjer fylkestinget ei arbeidsmiljølov som gjev tryggleik og stabilitet for arbeidstakarar og arbeidsgjevarar. Det oppnår ein ikkje gjennom auka bruk av mellombelse tilsetjingar.

Dersom eit fleirtall på Stortinget likevel vedtar regjeringa sitt forslag om mellombelsheit, vil Hordaland fylkeskommune som arbeidsgjevar likevel fortsetje dagens praksis, med unntak av karantenebestemmelsen."

Fylkestinget tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast på slutten av tingsetet.

29 av representantane (H, Frp, V) røysta mot at forslaget skulle realitetsbehandlast. Forslaget vart dermed ikkje realitetsbehandla, jf. kommunelova § 34 nr. 1, 2. setning.

**Tom Skauge** hadde sendt slik interpellasjon (2) til fylkesordføraren:

**"Ingen TISA-avtale om økt privatisering av offentlige tenester**

Norge er inne i forhandlingar om en omfattande avtale om handel med tenester med USA, EU, Australia og ei rekkje andre land – TISA-avtalen (Trade in Services Agreement).

Det er grunn til å tru at TISA-avtalen vil stille krav om privatisering både av norske offentlege tenester og dei offentlege tenestene til utviklingsland. Til avisa Klassekampen har Noregs utanriksminister uttalt at "offentlege tenester ikkje er tema i forhandlingane". Same avis skriv 2. mars at "offentlege tenester" er særns snevert definert og i praksis berre vil gjelde politi, brannvesen, forsvar og domstolar, medan barnehagar, skular, sjukehus, eldreomsorg, barnevern og rusbehandling likevel ikkje er definert ut av TISA-avtalen.

Avtalen kan gje ekspresskonkurransetsetting av tenestene våre, og gje den mest vidtrekkande liberalistiske globale rammeavtalen på fleire år. Med TISA vil det bli svært vanskelig å reversere privatisering gjennomført av tidlegare regjeringar, fylkesting eller byråd/kommunestyre. Dette vil dermed innskrenke demokratiet. Folket får på nytt avgrensa sine muligheter til sjølve å bestemme korleis ein til ein kvar tid vil organisere samfunnet sine velferdstenester.

Ytterlegare liberalisering av finansnæringa er eit hovudmål med dei pågåande forhandlingane. Noreg kan ikkje inngå ein avtale som hindrar land iverksetjing av tiltaka som FN's finanskomisjon tilrådde etter finanskrisa i 2008. Krisa viste klart behov for regulering av finanssektoren.

Spørsmål til fylkesordføraren:

Deler fylkesordføraren uroa over at ein ny TISA-avtale i framtida kan redusere veljarane sine mogelegheiter for å velje mellom stat og marknad for tenesteproduksjon i offentlig sektor?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Det er ingen grunn til å tru at avtalen vil innehalde krav om privatisering. Det pågår forhandlingar om ein fleirstatleg avtale knytt til handel med tenester, TISA-avtalen. Noreg er blant 51 WTO-medlemmer som ynskjer eit betre internasjonalt rammeverk for handel med tenester i ein avtale som kan innlemmast i WTO-avtalen når fleire medlemmar sluttar seg til.

Det var regjeringa Stoltenberg som bestemte at Noreg skulle delta i TISA-forhandlingane. Initiativet var basert på ei brei politisk semje. Det er og brei semje om at dette er ein avtale Noreg er tent med. Forhandlingane starta formelt i juni 2013. I samband med forhandlingane har regjeringa så mykje openheit som mogeleg. Det norske opningstilbodet blei lagt fram i november 2013. Det norske opningstilbodet og annan relevant informasjon er lagt ut på regjeringa sine heimesider.

TISA-forhandlingane er viktige for Noreg. Tenesteeksporten har ein aukande betyding for sysselsetting og verdiskaping, særlig innanfor skipsfart og maritime tenester, energi, sjøforsikring, og telekom.

Norge har ei klar interesse av ein avtale som vil sikre føreseielege reglar og ein meir open marknad for vår tenesteeksport, basert på likebehandling. Dagens 51 TISA-deltakarar, der Noreg inngår, representerer ca. 70 prosent av verda sin tenestemarked, som i sum er berekna til 4 000 milliardar dollar.

TISA trugar så langt vi kan sjå ikkje offentlege tenester og velferdstilbod. TISA pålegg ikkje privatisering, deregulering eller konkurranseutsetting av nokon offentlege teneste på nasjonalt, regionalt eller kommunalt nivå. TISA byggjer på WTO sin tenesteavtale, som Noreg har levd godt med sidan 1995. Norge har omfattande plikter til å gje ikkje-diskriminerande marknadstilgang etter WTO-avtalen. Dette er ikkje tilfelle i mange andre land, sjølv i sektorar der land praktiserer frihandel med tenester. Dette ynskjer ein å rette opp gjennom ein TISA-avtale.

TISA regulerer ikkje privatisering, og Noreg sine posisjonar er baserte på at f.eks. såkalla "rekommunalisering" kan gjerast i same grad som WTO-pliktene våre opnar for. Noreg har i sitt tilbod ikkje opna opp for marknader knytte til sjukehusenester, offentleg utdanning, sosiale velferdstenester og andre tenestesektorar der ein ynskjer å oppretthalde politisk handlingsrom. Det er det heller ikkje hensikta å gjere. Det er ingenting som tilseier at det blir aktuelt i TISA-forhandlingane.

Dette betyr at det framleis vil vere opp til norske myndigheiter å tillate utanlandske tenestetilbydarar å operere på den norske marknaden. Det blir ikkje endra av nokon av bestemmelsane i TISA. TISA berører heller ikkje muligheita til å regulere forhold som forbrukarvern, helse, tryggleik og miljø eller arbeidstakarrettar."

**Tom Skauge** sette fram slikt forslag:

"Hordaland fylkesting meiner at det ikkje er behov for ytterlegare privatisering og deregulering av tenestesektoren, og ber Regjeringa seie nei takk til TISA. Dersom det skulle bli ein eventuell internasjonal avtale, må den ikkje omfatte offentlege tenester.

Hordaland fylkesting meiner det er viktig at alle ukklarheiter i avtalen som kan opne for privatisering av offentleg sektor må bort. Helse, utdanning og alle dei sektorane og undersektorane som i vårt land i hovudsak er offentlege, må bli spesifisert som unntak i ein eventuell avtale om tenestehandel.

Hordaland fylkesting meiner at Noreg ikkje må stille krav til utviklingsland om å opne seg for utanlandsk konkurranse på viktige tenesteområder, som for eksempel utdanning, helse og energi. Utviklingsland må kunne sikre befolkninga sine grunnleggande tenester, verne om lokalt næringsliv og føre ein aktiv sysselsettingspolitikk."

Fylkestinget tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast på slutten av tingsetet.

37 av representantane (H, Frp, V, Sp, KrF) røysta mot at forslaget skulle realitetsbehandlast. Forslaget vart dermed ikkje realitetsbehandla, jf. kommunelova § 34 nr. 1, 2. setning.

**Tom Skauge** hadde sendt slik interpellasjon (3) til fylkesordføraren:

**"Statlig reguleringsplan gir mindre lokaldemokrati**

Fleire parti gjekk i valkampen til val for å gje meir desentralisert makt. Unntaket var store vegprosjekt som skulle gå som statlig reguleringsplan. Dette skulle gi raskare saksbehandling ved å redusere mulighetene for lokale motsegner. No kan det sjå ut som om rammene for statlig reguleringsplan er uklåre og ikkje ferdige. I brev til Hordaland fylkeskommune datert 13.01.2015 beklagar samferdselsministeren at arbeidet med E39 tar tid. I brevet skriv han:

"Det blir vurdert å utarbeide rutinar for beslutning om og utarbeiding av statleg plan. Foreløpig er det avklart at Kommunal- og moderniseringsdepartementet skal godkjenne både planprogrammet og sjølve planen gjeldane E39 Stord – Os."

Det kan vere grunn til uro over at Regjeringa sitt val av statleg plan for mest mogleg hurtig bygging av ferjefri E39 manglar gode saksbehandlingsreglar som skal sikre at omsynet til kulturminne, miljø og andre lokale interesser blir ivaretatt.

Spørsmål til fylkesordføraren:

- a. Er fylkesordføraren uroa over at "rutinar for beslutning om og utarbeiding av statleg plan" ikkje er på plass?
- b. Korleis ser fylkesordføraren for seg at omsynet til kulturminne, miljø og andre lokale interesser blir ivaretatt i like stor grad som i dagens ordning for lokal deltaking i planarbeidet?
- c. Etter brevet frå ministeren – er fylkesordføraren viss på at eit nytt planregime vil gje raskare planhandsaming?"

Fylkesordføraren svarte slik:

Svar på spørsmål a):

Statleg plan er heimla i plan- og bygningslova kap. 3 om oppgåver og myndigheit i planlegginga og i kap. 6 om statlege planretningslinjer og planvedtak. Til lova er det utarbeidd ein lovkommentar som byggjer på forarbeidet. Kommentaren ligg på regjeringa.no sine nettsider, og er ei rettleiing i forståing og praktisering av lova. Desse er å sjå på som gjeldande rutinar for avgjerd om og utarbeiding av statleg plan.

Lovteksten i § 3-7 Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet seier at

"Etter nærmere avtale mellom partene kan statlig eller regional myndighet helt eller delvis overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunen og regional planmyndighet har med å organisere planarbeidet og utarbeide planforslag.

Oppnås ikke enighet mellom vedkommende myndighet og kommunen eller regional planmyndighet om organisering av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen.

Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype. Gjeldende kommunale eller regionale planstrategier skal vurderes i forbindelse med planarbeidet.

For planleggingen gjelder for øvrig de vanlige regler om behandling og rettsvirkning av vedkommende plantype."

Svar på spørsmål b):

Bruk av statleg arealplan er ei unntaksordning i forhold til det ordinære plansystemet, men plan- og bygningslova sine vanlege reglar om behandling og rettsverknad gjeld også for statleg plan.

Planbehandlninga skal leggjast opp slik at dei vanlege krava til offentlegheit, lokal medverknad og så vidare vert oppfylt. Statleg plan skal følgje behandlingsreglar for kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, men det er departementet som er vedtaksorganet og ikkje kommunen. Det er ikkje adgang til motsegn til eit statleg planvedtak.

Svar på spørsmål c):

Plan- og bygningslova sine føresegner om statleg plan legg ikkje eksplisitt raskare planhandsaming til grunn. Ifølgje lovkommentaren skal staten kunne bruke dette verkemiddelet når viktige statlege eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjer det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige omsyn tilseier det.

Grunngjevinga for statleg plan i eksisterande lovverk er at statleg plan vil vere særleg aktuelt ved planlegging av store utbyggingstiltak der spørsmålet om lokalisering er uavklart og der lokalisering i fleire kommunar kan vere aktuelt. I slike tilfelle må ein kunne rekne med at ein samla planprosess vil kunne medføre tidsbesparing. Ressurstilgangen kan også vere eit moment, men det er ikkje nemnt i lovverket."

**Tom Skauge** sette fram slikt forslag

"På bakgrunn av brevet frå ministeren ber Hordaland fylkesting administrasjonen leggje frem sak om at

1. Planarbeidet for E39 vert gjennomført med ordinær planbehandling med mulighet for lokale motsegner.
2. Dersom HFK ikkje får støtte for å bruke ordinær planprosess, ynskjer tinget at planarbeidet for ferjefri E39 vert utsett til "rutinar for beslutning om og utarbeiding av statleg plan" er på plass."

Forslaget vart behandla på slutten av tingsetet. Fylkestinget vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

### **Røysting**

Skauge sitt forslag fekk 2 røyster (SV) og fall.

**Tom Sverre Tomren** hadde sendt slik interpellasjon (4) til fylkesordføraren:

### **"Grøn omstilling i olje og gass**

Ideas2 Evidence har nyleg kome med ein rapport og analyse av den største næringsklynga i Hordaland ; den såkalla Energiklynga. Rapporten visar at det var nesten 33.000 tilsette i energiklynga i Hordaland i 2013, fordelt på 1.454 føretak, med ein omsetnad på 201 milliardar kroner. Verdiskapinga var på 38 milliardar kroner. Driftsresultatet var i overkant av 16 milliardar kroner og årsresultatet på vel 13,5 milliardar kroner.

([www.hordaland.no/Aktuelt/Nyhende/Hordaland-avhengig-av-oljeprisen/](http://www.hordaland.no/Aktuelt/Nyhende/Hordaland-avhengig-av-oljeprisen/))

I rapporten har ein sett på utviklinga i klynga i perioden 2008-2013. Der kjem det tydeleg fram at det er høg samvariasjon mellom oljeprisen og resultata for klynga i Hordaland. Rapporten viser at industrien i Bergensregionen og i Hordaland er svært avhengig av energiklynga, som igjen er svært avhengig av dei varierende oljeprisane. Når vi no går inn i en periode med vedvarande låge oljepriser, viser undersøkinga til at dette kan få store konsekvensar for utviklinga av næringslivet i fylket.

Rapporten viser at energiklynga er sårbar på grunn av den ein-sidede satsinga på næringer knytt til olje og gass. Sidan 2011 har vi i MDG peika på at ein-srettinga mot olje og gass gjer næringslivet på fastlandet sårbar.

For å sikre arbeidsplassane i energisektoren i Hordaland, meiner vi det er heilt naudsynt å divergere verksemda. Vi må starte med å dreie satsinga i energiklynga frå olje- og gassproduksjon, til brei satsing på nyskapande utvikling, FoU-miljø og produksjon av alternative og fornybare energiformer.

Ei anna og meir overordna faktor som gjer det er naudsynt for energinæringa å starte ei omstilling mot grønare energisatsing, er klimautfordringane. På sist fylkesting kom det fram at Hordaland er klimaversting i Noreg, og storparten av den uønskte veksten i Co2-utsleppa kjem frå olje- og gassindustrien. Denne utviklinga kan ikkje fortsetja. Om vi skal nå målet vårt med 5 % reduksjon i klimagassutsleppa kvart år dei neste fem åra, må energiklynga omstillas og bidra aktivt.

Det er ein samanheng mellom klimagassutsleppa og framtidens olje- og gassprisar. Til hausten siktar verdas nasjonar på å få på plass ein bindande avtale for å få ned dei globale CO2 utsleppa. Dei globale oljekonjunkturane, klimaomsynet og omsynet til framtidens arbeidsplassar tilseier at energiklynga må utfordrast til å satse på grøn industri. Framtida ligg ikkje i olje og gass, men i ei brei satsing på bio-energi, vindkraft, bølgekraft, ENØK-tiltak, auka matproduksjon og andre miljøvenlege og berekraftige løysingar.

Spørsmål til fylkesordføraren frå MDG Hordaland:

1. Deler fylkesordføraren oppfatninga at næringslivet i Hordaland, representert ved energiklynga, er sårbar på grunn av ein-sidig tilknytning til olje- og gassproduksjon? Korleis vurderer han denne sårbarheita sett i lys av vedtatt Regional næringsplan for Hordaland, Handlingsprogrammet for Næringsplanen (HNH) sine tre hovudstrategiar, og ikkje minst vedtatt Klimaplan?
2. Korleis meiner fylkesordføraren at Hordaland fylkeskommune, som både styringsaktør og støttespelar, kan stimulere til at energiklynga og næringslivet i Hordaland får større innslag av aktørar som satsar på grøn- og fornybarenergi?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Samla svar for begge spørsmåla:

Ja, det er riktig at ein-sidig fokus på enkeltsektorar gjer oss sårbare. Når det er sagt, vil olje- og gassnæringa i Hordaland i mange år framover ha ein sentral posisjon både nasjonalt og internasjonalt. Kontraktane som nyleg er signerte for utbygginga av Johan Sverdrup er gode eksempel på det.

Utviklinga og dynamikken i denne bransjen gjer det akkurat no nødvendig med omstillingar som kan virke dramatiske. Eg er likevel overtydd om at vårt fylke, også i åra som kjem, vil ha ei robust energinæring med høg kompetanse og verdiskaping.

Hordaland fylkeskommune har difor sett i gang fleire omstillingsprosesser og tiltak med utgangspunkt i eit scenario der oljeinntektene i eit lengre tidsperspektiv blir tona ned i økonomien vår. Dette er konkretisert både i regional næringsplan, regional klimaplan og dei årlege handlingsprogramma.

I handlingsprogrammet (HNH) som er knytt opp til den regionale næringsplanen, er det i 2015 sett av to millionar kroner som er øyremerkte til klimatiltak. I 2014 vart eit tilsvarande beløp disponert til klimaretta næringsprosjekt i byggebransjen, og eit bedriftssamarbeid for å oppnå

klimagassreduksjonar i næringslivet. I HNH er det også lagt inn som overordna føring at tiltak som skal støttast må vere berekraftige både når det gjeld miljø, økonomi og sosiale tilhøve. Reint konkret gjev dette utslag i at det innan energiområdet skal vera auka fokus på miljøvennlige og energieffektive løysingar. Når det gjeld maritime næringar, vert det også arbeidd for at Hordaland skal bli eit føregangsfylke internasjonalt innan "clean shipping" gjennom målretta miljøtiltak. Dette arbeidet har halde på i fleire år, og resultatene har fått mykje positiv merksemd både nasjonalt og internasjonalt.

Tiltaka knytt til den regionale næringsplanen er godt forankra i den regionale klimaplanen som vart vedtatt i 2014. Her er energi eit eige strategisk satsingsområde. Mellom anna skal kompetanse, forskning og utdanning på energifeltet styrkjast, og det er eit mål at verkemidla gradvis skal gje betre vilkår for fornybar energi, som solenergi, offshore vindkraft, geotermisk energi og bølge/tidevasskraft. Fylkeskommunen disponerer i den samanhengen viktige verkøy som VRI (Virkemidlar for regional FoU og innovasjon) og Regionale Forskingsfond, der målet er betre samhandling mellom forskingsinstitusjonane og bedriftene i regionen. Som eigar av vidaregåande skular og planmyndigheit har fylkeskommunen også indirekte midlar som på sikt kan påverke næringsstruktur gjennom utdanning, areal og transportprioriteringar.

Energinæringane, og ikkje minst dei tilhøyrande leverandørnæringane, har mange av svara for å utvikle nye berekraftige næringar. Vi ønskjer derfor klart å stimulere til bransjeoverskridande innovasjon. Eit døme er å styrke marin sektor ved å ta i bruk offshore- og subseateknologi for å utvikle berekraftige lukka eller havgåande oppdrettssystem. Eit anna døme er forslag om å nytte ny ledig kompetanse frå petroleumssektoren inn i utviklingsarbeid. Her er det konkrete initiativ frå Polytech, Høgskulen i Bergen og UiB. Det er også eigne VRI-prosjekt som arbeider spesifikt med å kople energibransjen til andre bransjar for å oppnå meir variert næringsstruktur og innovasjon.

Fylkeskommunen kjem til å følgje utviklinga på desse områda nøye framover, og fortsatt bidra til at berekraft, klima og miljø vert viktige premisser for verkemiddelbruken. Samtidig er ansvaret i stor grad industriens eige. Dei viktigaste avgjerdene vert tekne i bedrifta."

**Natalie Golis** hadde sendt slik interpellasjon (5) til fylkesordføraren:

### **"Behovet for ein heilskapleg oppdatert miljøstrategi i Skys**

Under handsaminga av klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 vedtok fylkestinget 11.6.2014 at *"klimaplanen skal leggjast til grunn for andre regionale planar i Hordaland"* og at *"innan 2025 skal kollektivsektoren så langt som råd er nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi"*.  
1)

Gjennom innstilling 147 S (2014–2015) frå energi- og miljøkomiteen på Stortinget den 29.01.2015 kjem det fram at det fleirtal på Stortinget for at:

- "Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser slik at det på alle fergestrekninger som settes ut på offentlig anbud, stilles krav om 0-utslippsteknologi der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det stilles konkrete energi- og utslippskrav.
- Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser slik at det på alle kollektivanbud stilles krav om 0-utslippsteknologi der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig skal det stilles konkrete energi- og utslippskrav." 2)

Kollektivselskapet Ruter i Oslo og Akershus har ein offensiv miljøstrategi. Målet er at i 2020 skal Ruter berre nytte fornybar energi til framføring av alle transportmiddel. Dei har laga ein konkret plan for korleis dei skal nå dette målet; den heter "Ruters Miljøstrategi 2014-2020". 3)

Skys sin miljøstrategi vart vedteken i fylkesutvalet i 2013. Både det 4) nye fylkestingsvedtaket om



fornybar energi i kollektivsektoren innan 2025 og dei nasjonale signala om innskjerping av miljøkrava til kollektivsektoren tydar at det grønne skiftet i kollektivsektoren vil måtte skje i dei neste ti åra.

Dette gjer at det allereie er trong for ei konkret oppdatering av Skyss sin miljøstrategi. Strategien må oppdaterast i samsvar med det skjerpa målet for 2025 som fylkestinget har vedteke. Den må innehalde ein konkret plan for korleis dette målet skal realiserast både teknisk og ikkje minst økonomisk for all busstransport, ferjer og snøggbåtar, til dømes slik Ruter har gjort for busstransporten i Oslo og Akershus. Bybanen og trolleybussen si rolle i strategien må også klargjerast. Det er etter vår meining naudsynt at denne strategien blir klargjort og lagt fram til behandling snarast, og helst innan 2015 for å kunne vere ein offensiv og bindande strategi. Hordaland må vera eit føregangsfylke på dette grønne skiftet innan kollektivtransport.

Spørsmål:

1. Vil fylkesordføraren snarleg ta initiativ til å påleggje Skyss å utarbeide ein revidert og konkretisert miljøstrategi for både kortsiktige og langsiktige mål, i samsvar med fylkestingsvedtaket om at kollektivtransporten i Hordaland berre skal nytte fornybar energi i 2025, så langt råd er?
2. Om ikkje, kan fylkesordføraren på anna vis initiere ein slikt prosess, særleg med tanke på ferjer og snøggbåtar i fylket, slik at fylkestinget har høve å følgje opp sine egne vedtekte klimamål?

- 1) <http://einnsyn.hfk.no/einnsyn/Utvalgsbehandling/ShowUtvalgBehandlingDocument/1580/Protokoll>
- 2) <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2014-2015/inns-201415-147/1/>
- 3) [https://ruter.no/Documents/Rapporter-dokumenter/Ruterrapporter/2014/4-2014\\_Ruters\\_Milj%C3%B8strategi\\_2014-2020\\_ver030914.pdf](https://ruter.no/Documents/Rapporter-dokumenter/Ruterrapporter/2014/4-2014_Ruters_Milj%C3%B8strategi_2014-2020_ver030914.pdf)
- 4) [http://polsak.igest.no/polsak\\_filer/2013/FUV/2013058923-930407.PDF](http://polsak.igest.no/polsak_filer/2013/FUV/2013058923-930407.PDF) "

Fylkesordføraren svarte slik:

### Om Miljøstrategi for Skyss

Miljøstrategi for Skyss vart vedteke av fylkesutvalet i 2013. Hovudpunkta i strategien er kort oppsummert desse:

- Miljøstrategien slår fast at kollektivtrafikken sitt viktigaste bidrag til klimamåla er å ta veksten i personbiltransporten, saman med gange og sykkel. Dette er i tråd med strategiar hjå til dømes Ruter i Oslo og Akershus. Gjennom ei satsing på betre kollektivtransport vil ein endre transportmiddelfordelinga i Bergensområdet, og få stadig fleire til å setje frå seg privatbilen. Dette har ein lukkast med dei siste åra, og ein ser no eit trendbrot. Ei stor utfordring for fylkeskommunen for å kunne utvikle kollektivtrafikken vidare, er å sikre tilstrekkeleg midlar til drift.
- Bybanen vert bygt ut til å vere ryggraden i kollektivsystemet i Bergen. Med elektrisitet som energiform har ikkje Bybanen korkje lokale eller globale utslepp. Nye banestrekningar til Flesland, og sidan til Fyllingsdalen, vil vere store løft for kollektivtrafikken.
- Nesten 90 % av alle reisande med kollektivtrafikken reiser i Bergensområdet. For bussane i dette området er berekraftig framdriftsteknologi vegen å gå. I praksis er det i samband med nye anbod ein kan gjere større grep med bussparken.
  - I førebuingane for nye anbod i Bergensområdet vil det bli gjort utgreingar for å få fram moglegheitene for å ta i bruk elektrisitet som framdriftsteknologi. Slike utgreingar og teknologival er "ferskvare", og bør gjerast så tett opp til nye anbod som mogleg. Skyss

testar også no ut ny hybridteknologi.

- Fylkesutvalet vedtok i 2014 å oppretthalde trolleybussen i Bergen. Utgreiingar knytt til moglege utvidingar av trolleydrifta vil også bli gjort i forkant av desse anboda, og sett i samanheng med utgreiingane nemnd over.
- Miljøstrategien peiker også på at satsing på biogass er ei god løysing på kortare sikt, og ein er i gang med å etablere eit samarbeid med Bergen kommune om bruk av biogass frå kommunen sitt nye anlegg i Rådalen.

Miljøstrategien for Skyss strir ikkje mot vedtekne mål i klimaplanen, og legg opp til at ein, så langt som råd er, skal nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

### **Fylkeskommunen sitt planverk for kollektivområdet**

Miljøstrategien er ein del av Kollektivstrategi for Hordaland som vart vedteke i fylkestinget i juni 2014. Kollektivstrategien, og dermed miljøstrategien, blir følgt opp gjennom eit fireårleg handlingsprogram. Det første Handlingsprogram kollektiv (2015-2018) blir lagt fram for fylkestinget no. Handlingsprogrammet vil bli rullert årleg.

Handlingsprogram kollektiv viser heilskapen i fylket si kollektivsatsing; korleis ein vil arbeide med å utvikle rutetilbodet, gjere det enklare å reise kollektivt med betre informasjon og salskanalar, og tilrettelegge veg, haldeplassar og knutepunkt for kollektivtrafikken. Handlingsprogrammet viser også kva konkrete prosessar som er sette i gang og planlagt for å redusere utsleppa frå kollektivtrafikken og å bidra til vedtekne klimamål.

Til spørsmålet om ein bør setje i gang eit særskilt arbeid i høve ferje og snøggbåt:

I miljøstrategien til Skyss er det uttalt at ein vil redusere utslepp frå ferjer og båtar gjennom fornying av materiell.

Fylkesutvalet handsama 29.01.2015 sak om strategiske vegval for neste generasjons ferjekontraktar. Fylkesrådmannen uttalte følgjande i saksframlegget:

"Klimaplanen for Hordaland legg opp til at utsleppa av klimagassar skal reduserast med 5,3 % årleg frem til 2020 og med 2,9 % årleg i perioden 2020-2030. Dei 20 ferjene som trafikkerer Hordaland i dag har eit ikkje ubetydeleg utslepp av klimagassar. Utvikling av ny teknologi dei seinare åra gjer det mogleg med vesentlege reduksjonar på dette området. Etter fylkesrådmannen si vurdering må også dette vere fylkeskommunen sin klåre ambisjon."

Fylkesutvalet vedtok i denne saka mellom anna følgjande:

"Ein miljømodell vert lagt til grunn, med krav om lågutslepp. Nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk. Modellen må likevel tilpassast forventningar om statleg tilskot, utvikling i kostnadsnivå og teknologi."

Andre generasjons snøggbåtkontraktar hadde driftsoppstart i 2014 og flesteparten av desse kontraktane har ein kontraktperiode på minimum 10 år. Kontrakten for båtsambandet mellom Askøy og Bergen har vesentleg kortare kontraktperiode og er under planlegging som pilotprosjekt for miljøvenleg framdriftsteknologi. Når utbygginga av Kleppstø sentrum er gjennomført, vil det bli gjennomført anbodskonkurranse som legg til rette for elektrisk drift på dette sambandet.

Etter fylkesordføreren sitt syn er det konsistens mellom Klimaplan, Miljøstrategi for Skyss og politiske vedtak i seinare tid, knytt til kollektivtransport både på sjøsida og landsida. Eg ser derfor ikkje at det ligg føre behov for å oppdatere Skyss sin miljøstrategi.

Eg legg til grunn at Kollektivstrategi for Hordaland, med tilhøyrande handlingsprogram, er reiskapen for planlegging av miljøtiltak for kollektivtrafikken framover."

**Natalie Golis** sette fram slikt forslag:

"Fylkestinget ber Skyss leggje fram ein revidert og konkretisert miljøstrategi for både kortsiktige og langsiktige mål i samsvar med vedtekne planar, for å oppnå vedtekne miljø- og klimamål innan 2015."

Forslaget vart behandla på slutten av tingsetet. Fylkestinget vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

### Røysting

Golis sitt forslag fekk 23 røyster (MDG, SV, Sp, A) og fall.

### SPØRSMÅL

**Aud Karin Oen** hadde sendt slike spørsmål (1) til fylkesordføreren:

#### **"Vedkomande sikring av Askøybrua og sak om overvaking**

I media kan ein lesa at Askøyfolket igjen har teke til med vakthald for å hindra sjølv mord. Ein person er meldt sakna. Politiet har ikkje rykt ut ved naudmelding.

Viser til tidlegare spørsmål og svar i saka under. I svaret går det fram at utgreiing om fysisk sikring skal liggja føre i 2014/15.

1. Kor langt er prosessen komen og når kan ein venta seg denne utgreiinga førelagt politisk handsaming?
2. I media les eg at kameraovervaking er på plass, men at den ikkje er teke i bruk? Er dette rett at politiet ikkje har teke i bruk utstyret for kameraovervaking?
3. Kva kan fylkesordføreren i så fall gjera med dette?

#### Vedlegg: tidlegare korespondanse:

Viser til spørsmål og svar vedkomande sikring av Askøybrua og ber om utdjujing i høve til korleis punktet om utgreiing av fysisk sikring i vedtak 12/13 skal forståast.

Askøybrua Kva er status i vedtak 12/13 om Askøybrua, vakt, sikring, kameraovervaking?"

Fylkesordføreren hadde utarbeidd slikt svar:

"Vedtak i fylkesutvalet 31.01.13: "Fylkesutvalet viser til "Utredning om kameraovervåking av Askøybrua" og vedtek å implementera IR detektorar kombinert med videoovervaking på Askøybrua så snart som mogleg, for å hindra sjølv mord. Det vert lagt opp til å evaluera tiltaket innan 2 år, før det eventuelt vert vurdert å iverksetja andre tiltak.

Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen kome attende med ei utgreiing om fysisk sikring av Askøybrua.

Det skal straks setjast opp informasjonsplakatar og -materiell tilgjengeleg og synleg ved bruportalane og/eller inngangen til brua med informasjon om hjelpetelefon og andre tilbod som vert gjevne i regi av frivillige organisasjonar.

Vakthaldet ved brua vert oppretthalde inntil vidare."

Frå Statens vegvesen har me fått opplyst at informasjonsskilt med materiell om kontakttelefon m.m. er montert ved bruportalane. Det er vidare sendt søknad om konsesjon for videoovervaking til Datatilsynet. Det er utarbeidd konkurransegrunnlag for videoovervakingssystem, men ein vil avventa utsending av dette til konsesjonssøknaden er innvilga. Videoovervakingssystemet vil truleg vera ferdig installert våren 2014."

Svar:

Under handsaminga av sak 12/13, 31.1.2013, sette Terje Søviknes på vegner av V, H og Frp fram slikt forslag:

"Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen kome attende med ei utgreiing av fysisk sikring av Askøybrua."

Forslaget vart samrøystes vedteke. Etablering av fysisk sikring på Askøybrua handlar i praksis om å setja opp høgare rekkverk. Askøybrua er ei relativt slank hengebru der ein må vera heilt sikker på at ei endring av rekkverk ikkje fører til uønska effektar med tanke på tryggleiken på brua i vind. For å utgreia montering av høgare rekkverk må Statens vegvesen først kontrahera byggeteknisk konsulent for å finne alternative utformingar av rekkverk på begge sider av brua inklusive viaduktar. Når dette er utført må ein kontrahere vindteknisk konsulent og gjennomføre vindtunnelforsøk med eitt eller fleire av dei aktuelle rekkverksalternativa. Når dette er utført vil ein kunna gje svar på om det er mogleg å montera eit høgt rekkverk, og i så fall kva rekkverkstype som ein skal tilrå, med tilhøyrande kostnadsoverslag.

Ein må i dette arbeidet også så langt råd er ta omsyn til at brua kan bli utvida ved at det vert montert ny gangbane på utsida av eksisterande bru. Statens vegvesen reknar med at ei slik utgreiing vil ta omtrent eit år, og ha ei kostnadsramme på 2 mill. kroner. Byggetida for nytt rekkverk, inklusive detaljprosjektering, anskaffing, produksjon av rekkverk og montering vil vera om lag eitt år, litt avhengig av kva løysing ein eventuelt vel. Fylkesrådmannen orienterte fylkesutvalet 25.9.2013, i melding 208/13, at han legg opp til å setja av midlar til dette utgreiingsarbeidet i "Plan- og byggeprogram 2014. Fylkesvegane i Hordaland (utanom Bergen)". Utgreiinga om fysisk sikring bør då kunna liggja føre i 2014/2015."

Fylkesordføraren svarte slik:

"Svar på spørsmål 1:

Ifølgje Statens vegvesen skal teknisk utgreiing om fysisk sikring på Askøybrua leggjast fram i løpet av ein månads tid.

Når utgreiinga er klar, vil eg be om at fylkesrådmannen legg fram eiga sak om fysisk sikring av Askøybrua, der det må vurderast om tiltaket skal prioriterast og gjennomførast.

Svar på spørsmål 2:

Frå og med 01.01.2015 vart det nye alarmsystemet operativt. Dette er eit videoovervakingssystem der brot på infraraude strålar utløyser ein alarm direkte til politiets operasjonssentral.

Hordaland politidistrikt har stadfesta opplysningar i media, der det kjem fram at alarmen er utløyst meir enn 1 600 gonger etter at systemet vart operativt. Med dette omfanget av feilmeldingar og falske alarmer vart alarmlyden til politiets operasjonssentral deaktivert. Tidsrommet for når alarmsystemet har vore deaktivert, har fylkeskommunen førebels ikkje fått stadfesta av Hordaland politidistrikt.

Svar på spørsmål 3:

Fylkesordføraren er kjend med at Hordaland politidistrikt har teke kontakt med Statens vegvesen for å avklare korleis alarmsystemet kan forbeistrast for å unngå feilmeldingar og falske alarmer.

I tillegg vil eg sjølv i løpet av kort tid invitere Hordaland politidistrikt og Statens vegvesen for å bli direkte orientert om status for den operative drifta av alarmsystemet."

**Tom Skauge** hadde sendt slike spørsmål (2) til fylkesordføraren:

### **"Miljømodell for ny anbudsrunder for ferjesamband**

Fylkesutvalet vedtok i møte 29.1.15 at ferjeflåten i neste generasjon kontraktar vert fornya og at ferjedrifta skal bli meir driftssikker og miljøvenleg. Fylkesutvalet føreset at:

*a) Ein miljømodell vert lagt til grunn, med krav om lågutslepp. Nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk.*

Men det viktige prinsippvedtaket fekk eit tillegg som kan utvatne det viktige valet for miljøretning: *"Modellen må likevel tilpassast forventningar om statleg tilskot, utvikling i kostnadsnivå og teknologi."*

Spørsmål til fylkesordføraren:

- a. Kva kontaktar har fylkesordførar tatt for å avklare alle atterhalda i vedtaket: Med Storting, som har gjort eit viktig prinsippvedtak, - med Regjering, - verkemiddelapparatet for innovasjon og med den viktige Clean Tech-næringa vi har på Vestlandet?
- b. Er det grunnlag for stor pessimisme om kostnad for investering og drift basert på erfaringane som ein no får med drift den elektriske ferja over Sognefjorden?
- c. Etersom vedtaket om miljøstrategi er så ope: Vil fylkesordføraren sikre at vidare kunnskap og planar for iverksetting av strategien vert handsama på demokratisk vis i dei politiske organa i HFK?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Det er for tidleg i prosessen for fylkesordføraren å gje konkret svar på dette spørsmålet. Vedtaket blei gjort 29. januar i år. Det vi *har* gjort, er å møte regjeringspartias finansfraksjonar og har løfta problemstillinga rundt finansieringa av ferjer i framtida til dei. Både eg og administrasjonen vil i tida som kjem og i arbeidet med dei nye anboda for fylkesvegferjene ha kontakt med regjering og storting for å fremje Hordalands interesser og behov når det gjeld finansieringa av og dei teknologiske løysingane for ferjedrifta. Stortinget gjorde vedtak om å ta i bruk lav- og nullutsleppsteknologi på riksvegferjer i desember 2014. Foreløpig har ikkje Stortinget gjort vedtak om fylkesvegferjene, og vi står dermed noko friare lokalt til å nytta den mest høvelege teknologien og det fylkestinget vedtar for våre eigne ferjer.

Refererer seg til vedtak i sak 5/2015 Nye ferjeanbod Hordaland – strategiske vegval  
<http://einnsyn.hfk.no/einnsyn/Utvalgsbehandling/Details/3216>

## Spørsmål B:

Batteriferja Ampere er nyleg sett inn på sambandet Oppedal-Lavik og er no i ein innkøyringsperiode der om lag ein tredjedel av avgangane vil utgå som følgje av kun ein operativ ladestasjon. Det er såleis for tidleg å seie noko om erfaringar frå drifta av denne ferja.

## Spørsmål C:

I fylkesutvalet sitt vedtak er det lagt til grunn at samferdsleutvalet og fylkesutvalet skal gjevast løypemeldingar undervegs i arbeidet med å utarbeide anbodsgrunnlag."

**Sveinung Valle** hadde sendt slike spørsmål (3) til fylkesordføraren:

**"Trafikksituasjonen ved Kirkevoll skule**

Viser til oppslag i Fanaposten 24. og 27. februar 2015 om sikring av skuleveg, Kirkevoll skule.

Alle er nøgde med at det snart vert oppstart av arbeidet med E39 – Svegatjørn-Rådal-parsellen. Ved Kirkevoll skule er det planlagt ein gangtunnel, for å sikra elevar og andre trygg kryssing av hovudvegen.

Statens Vegvesen, som er byggherre, planlegg å starta opp steinkjøring lenge før den planlagde gangtunnellen er på plass. Til hausten skal 300 lastebilar per dag passera skulen mellom Hamre og Hordnesskogen. I tre år framover skal til saman 1 mill. kubikk stein transporterast forbi skulen.

Arbeiderpartiet deler FAU ved skulen sitt syn på at dette må vere feil rekkefølge når borna sin tryggleik skal koma først.

Reguleringsplanen for området er ute på høyring med frist 14.april 2015.

## Spørsmål:

Vil fylkesordføraren ta initiativ overfor Bergen Kommune for å få til ei rask handsaming, slik at planen når bystyrehandsaming i juni d.å.?

Statens Vegvesen er byggherre.

## Spørsmål:

Vil fylkesordføraren ta initiativ overfor Statens Vegvesen slik at handsaming av merknader til reguleringsplanen får høgast prioritet?

Og: Vil fylkesordføraren syte for at politiske organ i fylkeskommunen får ei sak på problemstillinga med sikte på å få gangtunnell ved Kirkevoll skule på plass før anleggsstart?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Trafikksikringstiltak retta mot mjuke trafikantar er eit viktig satsingsområde i nasjonale, fylkeskommunale og kommunale trafikksikringsplanar. I Bergensprogrammet er det for perioden 2014-2017 sett av 120 mill. kroner til trafikksikringstiltak. Innanfor dette er ulike tiltakstypar prioritert, og når det gjeld tiltak mot fotgjengarulukker, er det sett av 37,5 mill. kroner for fireårsperioden.

Gangtunnelen inkludert rundkøyring ved Kirkevoll skole (Fv 546) er i utgangspunktet eit lokalt trafikksikrings- og framkomsttiltak under programområde trafikksikkerheit. Dette tiltaket er sett opp

i slutten av perioden, og for dette tiltaket er det sett av 13 mill. kroner som oppstartskostnader i 2017. Den totale kostnaden er vesentleg høgare, anslagsvis ca. 50-60 mill. kr, og tiltaket er pr. i dag ikkje fullfinansiert.

For å kunne framskunde gjennomføringa av dette tiltaket, avheng det i fyrste rekke av at reguleringsplanen vert godkjent, og at nødvendig finansiering kan komme på plass.

Det er Bergen kommune som er planmynde i denne saka, men frå Statens vegvesen si side vert det opplyst at Statens vegvesen vil handsame innkomne merknader så snart som mogleg.

Det vil verte vurdert å arbeide for å få ned omfanget av prosjektet."

**John Torsvik** hadde sendt slike spørsmål (4) til fylkesordføraren:

"E-39 Romarheimsdalen har sidan 1. mars vore stengd pga. ras. Omkøyning som er blitt varsla via media og vegtrafikksentralen har vore E-16 og indre Sogn, deretter også via FV-57 med ferje Leirvåg – Sløvåg. Det finst 2 omkøyringsalternativ lokalt hhv. FV-379 Kringla – Duesund alternativt FV-570 til Sløvåg eller med kabelferje på FV-570 via Masfjordnes til E-39 ved Andås. Eit lengre alternativ er via Brekke og FV-57 gjennom Gulen. Det tok lang tid før omkøyringsalternativa var merka.

Når det vart vanskelege kjøreforhold i låglandet tysdag 3. mars, fekk også omkøyringsvegane utfordringar med kapasiteten på møteplassar.

Ferja "Bjørnefjord" i sambandet Leirvåg – Sløvåg har hatt mange stopp skulda manglande motorkapasitet til å anløpe Sløvåg ferjekai i dårleg vær. Dette inntraff også natt til søndag 8. mars då denne ferjestrekninga var kunngjort som omkøyringsvei med avgangar kvar time. Dårlig varsling i Knarvik om ferje innstillingar i sambandet Leirvåg – Sløvåg gjer at mange først får denne informasjonen når ein kjem til Leirvåg, og får forlenga omkøyringa med 1 - 2 timar.

1. Korleis løyser fylkeskommunen og Statens Vegvesen omkøyringskapasiteten på europavegen E-39 mellom Sognefjorden og Knarvik når vegen vert stengd, som t.d. ved ras, tunnelstengingar eller andre trafikale hendingar?
2. Kva tiltak har fylkeskommunen og Skyss for å betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Etter å ha innhenta opplysningar i saka frå Statens vegvesen og Skyss, kan fylkesordføraren opplysa fylgjande.

### **Omskilting**

Entreprenøren skilta omkøyringsvegane same kvelden som ulukka skjedde. Dei fekk skilta på plass så raskt det let seg gjere. Vegtrafikksentralen vart varsla straks og var oppdatert på omkøyringsrutene.

### **Kapasitet på omkøyringsruter**

Statens vegvesen og ordførar i Masfjorden kommune vil ha ei synfaring denne veka for å sjå på muligheita til å leggje til rette for nye møteplassar og utbetring av siktforhold på strekninga Kringla-Andås. Finansiering av eventuelle tiltak må ein vurdere seinare. For tida blir det også gjennomført strekningsvise utgreiingar på Fv 570 og Fv 57, der tiltak vi inngå i HFK sitt arbeid med regional transportplan.

**Ferjekapasiteten**

I spørsmålet vert det hevda at ferja MF Bjørnefjord som trafikkerer sambandet Leirvåg-Sløvåg har hatt mange stopp skulda manglande motorkapasitet til å anløpe Sløvåg ferjekai i dårleg ver. Etter Skyss si vurdering er MF Bjørnefjord ei eigna ferje for dette sambandet og ikkje dårleg utrusta med tanke på motorkapasitet. Det aktuelle ferjesambandet er likevel verutsett, og det må påreknast at turar vert innstilte som følgje av uver. Avslutningsvis må det nemnast at det er operatør og ferjekaptein som sit med ansvaret for tryggleiken om bord på ferjene og som i det einskilde tilfellet må vurdere om det er forsvarleg å gjennomføra ein tur i høve dei rådande verforholda.

I stengingsperioden er det sett inn ekstra kapasitet på ferjestrekninga Leirvåg-Sløvåg, der ferjetidene er utvida med avgangar kvar time heile natta. Avgangane på kabelferja mellom Duesund-Masfjordnes er også utvida, med avgangar etter behov."