

Saksprotokoll i fylkestinget - 09.06.2015

Det var 56 representantar til stades.

INTERPELLASJONAR

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

"Skal det framleis bu menneskje i distrikta?"

Ferjetilbodet Utne-Kinsarvik er limet i Ullensvang og det som sikrar samkvemet mellom aust og vest i Ullensvang herad. I praksis er det atter vestsidingane, ca. 1400 innbyggjarar, som manglande ferjetilbod går utover. Dei som frå før er påførte konsekvensane av både Hardangerbru og Jondalstunell.

Eit godt ferjetilbod er føresetnaden for gode busstilbod, reiseliv og arbeidsliv. Siste ferja kl. 22.50 frå Kvanndal til Utne kan bety at ein slepp køyra 4-9 mil ekstra når ein t.d. har vore i Bergen. Den nye ferja Kvanndal-Utne har berre kapasitet til 4 trailerar, 2-6 trailerar pr. tur er det vanlege. Sjølv vesleferja mellom Utne og Kinsarvik (for tida "Fitjar") klarar fleire. Denne avgrensinga i kapasitet fører til struping av trafikken Utne-Kvanndal til fordel for bruk av bru. Kven vil køyra til Utne eller Kvanndal og vera uviss på om dei kjem med, eller om dei må venta meir enn ein time?

Til sist er det på sin plass å minna om kva Stortinget sa: "Stortinget samtykker i at Hardangerbrua bygges slik prosjektet er redegjort for i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Bompengefinansiering erstattes med statlig finansiering, og ferjeforbindelsen Kvanndal-Utne-Kinsarvik videreføres med kapasitet, standard og frekvens som ivaretar etterspørselen fra ulike trafikantgrupper....." Etter det eg forstår er etterspørselen ikkje mindre på ferja, men trafikken over Hardangerbrua er klart mindre enn forventa.

Samstundes er det å minna om at Ullensvang herad si støtte til bruprosjektet i 1996 vart gjeve under føresetnad om at ferjesambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik vart sikra.

For SV handlar det og om politisk hukommelse og sømmelig åtferd i ei svært omstridt brubyggingssak der lovnadane frå alle politiske parti var oppretthalding av ferjetilbodet.

1. Kva vil fylkesordføraren gjera for at Hordaland fylkeskommune er med på å sikra at Stortinget og Ullensvang herad sine vedtak vert oppfylt med omsyn til ferjetilbodet Kvanndal-Utne-Kinsarvik?

Fylkesordføraren svarte slik:

"Svar til interpellasjon nr. 1 frå Aud Karin Oen SV og interpellasjon nr. 4 frå Benthe Bondhus SP:

Ferjetilbodet Kvanndal-Utne-Kinsarvik

På møte i fylkesutvalet den 19. mai 2015 vart det handsama sak om tilpassing av ferjetilbodet i Hardanger som fylgje av endring av trafikkgrunnlaget. Bakgrunnen for at denne saka vart fremja er det vedtaket som fylkesutvalet fatta i sak om "Nytt kollektivtilbod i Hardanger og Voss" (sak 275/12). Der heiter det i punkt 2:

Fylkesutvalet gjev fylkesrådmannen fullmakt til å forhandle med operatør for å sikre ei disponering av ferjer og ressursar på sambanda Jondal-Tørvikbygd og Utne-Kvanndal-Kinsarvik som i størst mogeleg grad sikrar samsvar mellom tilbod og etterspurnad. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen leggje fram ei eiga sak om dette som og tar opp i seg utviklinga i trafikken på dei ulike sambanda.

Frå 2010 til 2014 har trafikken på heile trekantsambandet gått ned frå 1150 til 553 pbeådt. Trafikknedgangen har samanheng med opninga av Hardangerbrua og Jondalstunnelen. På strekninga Kinsarvik-Utne var pbeådt på 97 i 2013, tilsvarande tal for 2014 var pbeådt 70. Med andre ord ein nedgang på ca. 27 % frå 2013 til 2014. På strekninga Kvandal-Utne er det ein nedgang frå 664 pbeådt til 482 pbeådt i same tidsrom, ein nedgang på ca. 27 %.

Ressursane som kan nyttast til ferjedrifta er avgrensa, og når det skjer omfordeling av trafikken pga. at trafikkstraumane endrar seg, må det og finna stad ei tilpassing av ressursbruken. I dette tilfellet er det 12 av 129 avgangar som er tatt bort.

Gjennom Stortingsprp. nr. 2 (2005-2006) pålegg Stortinget at det skal vera ein kapasitet og frekvens på sambandet som reflekterer etterspurnaden. Fylkesutvalet sitt vedtak i saka fylgjer opp dette pålegget. Vedtaket inneber at ferjekapasiteten vert tilpassa trafikkutviklinga. I tillegg får hovudsambandet Utne-Kvanndal ei ny og moderne ferje."

Benthe Bondhus sette fram slikt forslag:

"Fylkeskommunen (politisk og administrasjonen) må på ny gå i dialog med Ullensvang Herad for å koma fram til ei omforeint løysing i saka (samferdselsutvalet, sak 52/15, fylkesutvalet, sak 144/15).

Fylkestinget tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast.

Det var 56 representantar til stades.

28 av representantane (16 H, Frp, V) røysta mot at forslaget skulle realitetsbehandlast. Forslaget vart dermed ikkje realitetsbehandla, jf. kommunelova § 34 nr. 1, 2. setning.

Tom Sverre Tomren hadde sendt slik interpellasjon (2) til fylkesordføraren:

"Transparency International (TI) og fylkeskommunens økonomiforvaltning

Hvert år blir de politiske partiene på fylkestinget tildelt gruppestøtte, frikjøpsmidler, stemmestøtte og gruppelederstønad m.m. fra Hordaland fylkeskommune. På budsjettet i 2015 kom den tildelte summen til partiene, og politisk virksomhet ellers opp i over 25 millioner. Store deler av disse midlene følges hverken av retningslinjer eller rapporteringsplikt. MDG har ved flere anledninger uttrykt uro over dette, og meldt at vi ser behov for både retningslinjer og rapporteringsplikt.

Fylkestinget gikk enstemmig inn for forslaget som opprinnelig kom fra MDG om å melde HFK inn i Transparency International (TI). Innmeldingen i TI har gitt HFK et redskap til å analysere om fylkestingets praksis er i tråd med den standard som en kan forvente i offentlig økonomiforvaltning. Vi i MDG mener derfor at det er en god idé å be TI ta en gjennomgang av tildelingspraksisen hos HFK på midler som bevilges til politiske parti og til politikerne.

Spørsmålet til fylkesordføreren er som følger:

1. Hvordan gjør HFK seg aktiv bruk av medlemskapet i TI?
2. Hvordan kan dette medlemskapet utnyttes til å klargjøre om fylkestingets tildelingspraksis er i tråd med TI sine etiske standarder for god økonomiforvaltning?"

Fylkesordføreren svarte slik:

1. "Fylkeskommunen har nytta ressurspersonar frå TI som foredragshaldarar på fleire møte, m.a. i økonomi- og organisasjonsavdelinga og i leiargruppa til fylkesrådmannen. Leiargruppene i kvar avdeling i fylkeskommunen skal innan 1. juli gå gjennom KS si handbok

i antikorrupsjon, "Beskytt kommunen", som er utarbeidd i samarbeid med TI. På denne måten vil ein medverke til høg merksemd rundt tilhøve som kan føre til korrupsjon eller andre mislegheiter.

Til hausten er det planlagt ei samling for alle leiarane i fylkeskommunen der merksemda vert retta mot arbeidet med etikk, varsling og antikorrupsjon i kvar avdeling og eining.

2. Fylkestinget har vedteke "Reglement om godtgjersle for folkevalde i Hordaland fylkeskommune". Her er det fastsett reglar om godtgjersle, erstatning for tapt arbeidsinntekt, gruppeleiargodtgjersle, frikjøpsordning, tilskot til opposisjonsgrupper etc. I tillegg vedtek fylkestinget i dei årlege budsjetta m.a. satsane for støtte til dei politiske partia og stemmestøtte.

Kontroll av at utbetalingar skjer i samsvar med budsjett og reglement ligg inn under den generelle revisjonen av den fylkeskommunale rekneskapen.

Til frikjøp av representantar, støtte til politiske parti og til opposisjonsgrupper er det i 2015 budsjettet med knapt 8,4 millionar kroner. Godtgjerslereglement og tilskotssatsar som vert vedtekne i budsjettet er offentlege.

Ein vil i samband med budsjettet for 2016 utarbeide forslag til retningsliner for bruken av desse midlane.

Fylkesordføraren vil kome attende til spørsmålet om ein eventuell gjennomgang i ekstern regi av retningsliner for og bruken av slike økonomiske midlar."

Tom Sverre Tomren hadde sendt slik interpellasjon (3) til fylkesordføraren:

"Klima, E16 og E39

I år har vi opplevd rekordstor nedbørsmengde i fylket vårt. En av konsekvensene av dette er at både E16 og Bergensbanen har vært stengt av ras gjentatte ganger den siste måneden. Klimaforskere har i mer enn ti år varslet oss om at landsdelen vår vil bli utsatt for mer nedbør og ekstremvær pga. av økte Co2-utslipp, så det som skjer bør ikke overraske noen.

Det som har skjedd i det siste er en påminning om at den nye klimasituasjonen må ligge til grunn når vi skal ta politiske valg. For oss i MDG er det innlysende at vi må prioritere å sikre veiene, kommunikasjonen og transportlinjene våre fremfor å satse på nye prestisjeprosjekt.

For å være konkret: Vi mener at klimaendringene krever prioritering av ny og rassikker vei og sikker togforbindelse mellom Bergen og Voss, framfor gigantbrua over Bjørnefjorden. Politikk handler om å prioritere, og vår utfordring til fylkesordføreren er: prioritering av samferdselsløsninger i lys av klimaendringer.

Spørsmål til fylkesordføreren:

1. Bør prognosene for regionale klimaendringer få konsekvenser for Hordaland fylkeskommunes prioriteringer mellom ulike samferdselsprosjekt?
2. Hvilke omprioriteringer kan bli nødvendig å gjøre når Vestlandet rammes av mer og mer nedbør og ekstremvær?
3. I lys av de siste måneders hendelser og de regionale klimaprognosene: Hvilken av de to prosjektene:

A: Utbedring av E16 Bergen-Voss og dobbeltspor for tog Bergen-Voss

B:Hordfast

mener fylkesordføreren bør få høyest prioritet?

Link: <http://www.adressa.no/vaeret/article562964.ece>"

Fylkesordføreren svarte slik:

"Fylkesordføreren kan naturlig nok ikkje prioritere samferdselstiltak utover det som er nedfelt i fylkespolitiske vedtak. Når det gjeld denne aktuelle problemstillinga om satsing på trygg og sikker E16 mellom Bergen og Voss opp mot ferjefri E39 mellom Os og Stord, vil eg vise til nyleg innstilling frå samferdselsutvalet, 3. juni, i sak om uttale til arbeidet i strategi og analysefasen til Nasjonal transportplan 2018-2027. Denne saka skal vidare til fylkesutvalet, 18. juni med følgjande innstilling frå samferdselsutvalet om E39/E16:

- "E39 Stavanger - Bergen vert satsa på som den viktigaste korridoren for nasjonal vekst og verdiskaping.
- E16 Bergen - Voss er ein viktig korridor for nasjonal vekst og utvikling. Dei akutte utfordringane på strekkja må løysast snarast og traséval for framtidig ny veg og bane må vedtakast snarast.
- Det opprettes et kontaktutvalg for E16 og bane Bergen - Voss etter modell fra kontaktutvalget for E39 Hordfast. I kontaktutvalget må også jernbaneinteresser være representert."

Fylkesordføreren legg til grunn at det her ikkje er gjort ei prioritering mellom satsing på tiltak på E16 mellom Bergen og Voss, og ny ferjefri E39 mellom Os og Stord."

Benthe Bondhus hadde sendt slik interpellasjon (4) til fylkesordføreren:

"Ferjetilbodet i Hardanger.

I Hardanger er det endringar i reisemønster på grunn av nye samferdselstilbod som Hardangerbrua og Jondalstunnelen. Nedgang i reisande på Kinsarvik-Utne-Kvandal er argument for reduksjon i opningstid, frekvens og kapasitet på sambandet. Geografi og demografi i området er ikkje endra, og trafikken på UtneKinsarvik er ikkje redusert.

Ullensvang herad er delt av ein fjord og har innbyggjarar, institusjonar og utfører tenester på tre sider av fjorden. Internsambandet Kinsarvik-Utne er difor heilt avgjerande for at Ullensvang skal kunne driftast og politisk styrast som ein kommune. Heile sambandet Kinsarvik-Utne-Kvandal er avgjerande for busetnad, tilgang til arbeidsmarknad og for næringslivet i store deler av Ullensvang.

Samla sett vil reduksjonen som er vedteke for ferjesambandet Kinsarvik-Utne-Kvandal ha store økonomiske og demografiske konsekvensar for Ullensvang herad.

Kan fylkesordføreren bidra til at desse samfunnsøkonomiske konsekvensane for Ullensvang herad vert retta opp att?"

Fylkesordføreren viste til svaret på interpellasjon nr. 1.

Tom Skauge hadde sendt slik interpellasjon (5) til fylkesordføreren:

"Anbod som kostbart byråkrati?

"Norges offentlige anskaffelser er dyrest i Europa. Minst 40 milliarder kroner forsvinner hvert år. – Det er gått fullstendig av skaffet, sier advokat Inger Roll-Matthiesen til Dagens Næringsliv (29.08.14) om anbudsreglene hun en gang var med på å skape". "-Jeg husker da den beste båtbyggeren, og ikke den beste korrekturleseren, vant konkurransene, sier styreleder Kjersti Kleven" til DN om anbudstyreriet ho har erfart.

NHO transport melder at 79,8 prosent av total ruteproduksjon med buss i Norge no er på anbud. Dette utgjør 211,5 av totalt 265 millionar rutekilometer. I fylka Østfold, Akershus, Oslo, Vestfold, Vest-Agder, Hordaland, Sør-Trøndelag, Nordland og Troms er no 100 prosent av rutebiltrafikken kjøpt med anbud. I Hordaland er det Tide Buss (68 %), Nettbuss (14 %) og Nobia Norge AS (14 %) som er dei største avtalepartnarane. Fylket har også ordning med anbud for ei rekkje ferjer.

I 2011 rekna fylkeskommunen at kampen om busskontraktane sparte fylket for 157 millionar kroner i året.

Eit argument for anbud er at tilbydarane må verte effektive og kan pressast på pris. Argument mot er at byråkratiet for anbud er så omfattande at transaksjonskostnadene et opp vinstane frå effektivisering. Det krevst store avtaleverk for å tenkje igjennom alle tenkjelege forhold som kan hende i framtida. Det er naudsynt med eit stor byråkrati for å kontrollere, disiplinere og handheve uklare avtalar.

Heldigvis har fylka framleis lov å velje mellom anbud og eiga drift. I EU sitt direktiv for kollektivtransport er hovudregelen at kontrakt om offentleg tenesteyting skal tildelast etter konkurranseutsetting, jf. Artikkel 5 nr. 3. Unntak frå dette gjeld m.a. dersom oppdragsgjevar sjølv eller ein intern operatør driv transporttenesta på den aktuelle strekninga (eigenregi).

Spørsmål til fylkesordførar:

1. Kor mange årsverk reknar HFK no går til førebuing, utlysning, dialog og kontroll av anbud for buss og anbud for ferje?
2. Kan det vere klokt å undersøkje på nytt om fylket sparar pengar på anbud no når DN meldar at Noreg tapar så store beløp på ei rigid praksis for anbud.
3. Vil fylkesordførar vurdere å gjere Skyss til fylket sin bussoperatør og stoppe praksisen med anbud?

- 1) <http://nho-transport.nolanbudsoversikt/status-for-anbud-i-rutebilnaeringen-article6152-532.html>
- 2) <http://www.bt.no/nyheter/okonomi/Sparer-157-mill-pa-bussanbud-2344057.html> "

Fylkesordføraren svarte slik:

1. "Skyss vart i utgangspunktet etablert av fylkestinget som ei innkjøpseining som skulle administrere anbud i kollektivtrafikken. I åra som har gått sidan opprettinga i 2007, har ein vidareutvikla Skyss til å bli ein kompetanseorganisasjon for heile kollektivtrafikken. Oppgåvene til dei tilsette i Skyss omfattar ruteplanlegging, drift, kontrakthandsaming, økonomistyring, IKT, tekniske løysingar, marknadsføring og kommunikasjon, i tillegg til langsiktig strategitviking for kollektivtrafikken.

Det er vanskeleg å berekne nøyaktig talet på årsverk i Skyss som er knytt direkte til førebuing, tildeling og oppfølging av anbudskontraktar, fordi arbeidet er tett knytt til drifta elles. Skyss har ei juridisk avdeling og ei avdeling for planlegging og drift av trafikktilbodet, som i tillegg til arbeid knytt til anbudskontraktar òg utførar ein rekke andre oppgåver som ville måtte utførast uansett organisering. I anbudsprosessane vert det i tillegg trekt på ressursar frå andre fagavdelingar, men omfanget er av same grunn vanskeleg å anslå.

Dersom ein skal få eit dekkjande bilete av kor mange årsverk som går med til anbudshandsaming i kollektivtrafikken i Hordaland, må ein samstundes sjå på organiseringa i kvart einskild operatørselskap som har kontrakt med Skyss.

2. Fylkeskommunen/Skyss held seg til hovudregelen i EUs Transportdirektiv, noko som òg er i tråd med politiske vedtak, om at kontraktar om offentleg tenesteyting skal tildelast etter konkurranseutsetting.
3. Fylkeskommunen/HFK held seg til dei politiske vedtaka som vart gjort ved opprettinga av Skyss i 2007.
4. Regjeringa har varsla eit arbeid med forenkling av innkjøpsregelverket."

Tom Skauge sette fram slikt forslag:

"Fylkestinget ber om sak for å vurdere om HFK skal ta i bruk EU sin regel om kollektivdrift i eigen regi."

Fylkestinget tok stilling til om forslaget skulle realitetsbehandlast.

Det var 56 representantar til stades.

Fylkestinget vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget.

Røysting

Skauge sitt forslag fekk 22 røyster (SV, Sp, A, MDG) og fall.

SPØRSMÅL

Tom Skauge hadde sendt slikt spørsmål (1) til fylkesordføraren:

"Bergensbana og E16 – farbar veg?"

Dei viktige nasjonale sambanda mellom aust og vest – Bergensbana og E16 – er ikkje sikre. Det er ikkje gitt løyvingar til strakstiltak i Revidert. Vi veit ikkje om Regjeringa vil gå for alternativ K5 som det er brei oppslutning til her vest. Vi veit ikkje om Regjering og Storting vil gje løyvingar til utbygging etter K5-planen innan rimeleg tid. Det vi veit er at strakstiltak ikkje kan ta vekk rasfaren på heile strekninga.

Det er stor folkeleg støtte til politisk handlekraft for farbar veg og bane mot aust. Næringsalliansen i Hordaland med 2500 verksemder har no og stilt seg bak kravet om rask bygging etter K5.

Spørsmål til fylkesordfører:

1. Kva strakstiltak vil fylkesordføraren arbeide for?
2. Vil fylkesordføraren stø kravet om løyvingar til K5 snarast råd, og seinast i NTP frå 2018?
3. Vil fylkesordføraren stø krav om betre omkøyringsvegar til hovudsambandet er sikra permanent?"

Fylkesordføraren svarte slik:

"Spørsmål 1:

Fylkesordføraren vil arbeide for at Statens vegvesen både planlegg og gjennomfører alle aktuelle strakstiltak på E16 Bergen-Voss, for å unngå uheldige vegstengingar og for at bilistane skal kunne ferdast på denne vegstrekninga på ei trygg og sikker måte. Så langt har Statens vegvesen peikt på moglegheiter for å prøve ut automatisk skredvarslingsanlegg, samt kunstig utløyning av snøskred før det byggjer seg opp for store skavlar øvst i fjellsida. Bruk av helikopter for kunstig

utløyning av snøskred kan gjennomførast kommande vinter, medan eit eventuelt skredvarslingsanlegg ikkje vil kunne vere på plass før siste halvår av 2016.

Spørsmål 2 og 3:

Fylkesordføraren har bede om eit møte med samferdselsministeren for å drøfte situasjonen på E16 Bergen-Voss og omkøyingsvegen Fv7 gjennom Hardanger. På dette møtet vil eg ta opp behovet for ei snarleg avklaring av konseptval for denne vegstrekninga, slik at omtale og prioritering kan innarbeidast i Nasjonal transportplan 2018-2027. Eg vil også ta opp med ministeren både behovet for særskilt satsing på omkøyingsvegen Fv7 gjennom Hardanger, og staten sitt ansvar for å bidra med finansiering til dette."

Aud Karin Oen hadde sendt slikt spørsmål (2) til fylkesordføraren:

"Anmodning om å legge til rette for ekstramøte i SAMU i samband med fylkestinget

Eit stort mindretal i SAMU i dag finner det uheldig at det viktige planprogrammet for E39 Stord-Os ikkje skal få demokratisk handsaming i samferdselsutvalet. Ferjefri E39 er det største samferdselsløftet i Hordaland etter Bergensbana som stod ferdig i 1909.

På vegner av SV si gruppe ber eg om at det blir lagt til rette for eit ekstramøte om denne viktige saka i samband med fylkestinget i juni."

Fylkesordføraren viste til innkallinga til ekstramøte i samferdselsutvalet som vart halde 9. juni 2015 i Norheimsund, etter saksbehandlinga i fylkestinget.

Tom Skauge hadde sendt slikt spørsmål (3) til fylkesordføraren:

"Udemokratisk om broen over Bjørnafjorden

E39 med gigantbro over Bjørnafjorden er det største samferdselsprosjektet i Hordaland etter Bergensbanen stod ferdig i 1909. Nå er endelig det viktige utkastet til planprogram kommet til lokalpolitisk høring. Valgene av traséalternativ i planprogrammet bestemmer hvor enorm broen over Bjørnafjorden blir, hvilke områder på Reksteren som blir rasert, om Søre Øyane blir asfaltert eller om det blir laget en kunstig øy sør rett utenfor den vakre skjærgården i Os.

Også Hordfastkonferansen 4. juni har bare en motstander med i programmet.

I SAMU har medlemmene fått informasjon om at samferdselsplanen ikke trenger å bli politisk behandlet i fylkets samferdselsutvalg (SAMU). Fylket har kapasitet til stor salgskonferanse av de fjordødeleggende broløsningene, men det er ikke tid til å invitere til demokratisk behandling med fylkets folkevalgte samferdselspolitikere.

Spørsmål til fylkesordfører:

1. Hvordan forsvarer fylkesordføreren, som er vår fremste folkevalgte, at ikke SAMU får denne viktige saken til behandling?
2. Vil fylkesordføreren sikre ekstraordinær behandling i SAMU før høringsfristen går ut?"

Fylkesordføraren viste til innkallinga til ekstramøte i samferdselsutvalet som vart halde 9. juni 2015 i Norheimsund, etter saksbehandlinga i fylkestinget.

Kristian Helland hadde sendt slikt spørsmål (4) til fylkesordføraren:

"Aukande trafikk på E-39 Bergen-Nordhordland: moglege strakstiltak?"

Trafikken på E-39 mellom Bergen og Nordhordland er aukande og skapar store problem for folk som bur i Nordhordland og i Åsane-nord. Nyborgtunnelen let vente på seg mellom anna på grunn av endra planar for utløpet i Nyborg-/Vågsbotn-området. Det har vore mange trafikkulukker på den aktuelle vegstrekninga og frustrasjonen i befolkninga er stor. Situasjonen i åra som kjem vil truleg verta endå meir krevjande.

Spørsmål:

1. Kan fylkesordføraren ta initiativ til å nedsette ei arbeidsgruppe som saman med Statens vegvesen ser på moglege avbøtande tiltak?
2. Kan fylkesordføraren ta kontakt med Skyss med sikte på å betra kollektivtilbodet både med buss og båt for reisande i Nordhordland ytterligare?"

Fylkesordføraren svarte slik:

1. "Kollektivgruppa i Bergensprogrammet (med deltaking frå kommune, vegvesen og fylkeskommune) har i 2015 arbeidd med eit notat som skal vurdere tiltak for å gi kollektivtrafikken betre framkomst i Åsane. Som ein konsekvens av framdrift for Nyborgtunnelen inkluderer notatet også tiltak på riksveg nord for Eikåstunnelen. Notatet er ei vidareutvikling av det grunnlagsmaterialet som vart utarbeidd for bussframkomst i tilknytning til bybanearbeidet mot Åsane. Notatet vil bli ferdigstilt i juni 2015.

Notatet går ikkje inn på trafikktryggleiksvurderingar i området, men fokuserer på infrastrukturtiltak for buss, for at fleire skal velje kollektivtransport. Konkret for E 39 gjeld følgjande:

- Lite trafikk i høgre, nordgåande felt gjennom Eikåstunnelen gjer at det førebels er god kapasitet i dette feltet. Bussar som skal vidare mot Nordhordland må likevel ligge i venstre felt med dagens kryssløysing. Det er derfor vist ei forlenging av høgre felt for kollektiv fram mot Breisteinkrysset i innspel til vegeigar i samband med NTP-arbeidet.
- Det er i dag saktegåande kø retning sør på E 39 frå Hylkje inn mot Breisteinkrysset. Køen startar ofte eit stykke frå krysset, og kan løyse seg opp inn mot Breisteinkrysset. For størst mogleg effekt for kollektivtrafikken står det sentralt å kunne trekke kollektivfeltet lengst mogleg tilbake frå Breisteinkrysset retning Hylkje.

Det er ei målsetjing at tiltak på E 39 skal kunne kombinerast med framkomsttiltak for buss i Åsane som totalt sett kan styrke konkurransekrafta for kollektivtrafikken og bidra til at fleire vel buss på strekninga. Notatet peiker her på at det er sentralt at ei mogleg styrking av kollektivtrafikken på strekninga ikkje berre må fokusere på auka frekvens på kollektivtrafikken, men også infrastrukturtiltak som kan styrke konkurransekrafta.

2. Kollektivstrategien peiker på behovet for eit kollektivtilbod med stamlinjekvalitetar i hovudkorridorane mellom Bergen sentrum og regionsentra rundt byen. I handlingsprogrammet for 2015-2018 er strekninga Nordhordland-Bergen valt ut som første strekning for ei slik regional stamlinje.

Tilbodet mellom Nordhordland og Bergen er i dag rimeleg godt med omsyn til ledig kapasitet totalt sett. Det er likevel behov for å gjere busstilbodet meir enkelt og føreseieleg basert på prinsippa i kollektivstrategien. Utvikling av eiga regionstamlinje er eit viktig ledd i dette arbeidet, og skal etter planen i verksetjast hausten 2016.

I tillegg til busstilbodet har snøggbåten gitt ytterlegare auke i kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Båttilbodet utgjer i dag det fremste tilbodet i rush, med full framkomst og god kapasitet."

Alexander Fosse Andersen hadde sendt slikt spørsmål (5) til fylkesordføreren:

"Oppfølging av "homoplanen" i Hordaland fylkeskommune

Medieoppslag den siste veka viser at "homo" vert nytta som skjellsord i den vidaregåande skulen i Hordaland. Interesseorganisasjonane LLH og Skeiv Ungdom etterspør handling frå fylkeskommunen si side. Fylkestinget i desember 2014 vedtok ny homoplan for Hordaland fylkeskommune, men planen ligg ikkje ute på heimesidene til Hordaland fylkeskommune. Politikarar i opplærings- og helseutvalet har spurt etter planen, men har fått melding om at ein ventar på at det vert utarbeidd ein større diskrimineringsplan for Hordaland fylkeskommune. På møtet i opplærings- og helseutvalet 02.06.15 svarte opplæringsdirektøren at den vedtekte homoplanen vert sendt ut til verksemdene i løpet av juni og at arbeidet med den nye diskrimineringsplanen vert sett i gong.

Hordaland Senterparti meiner det er uakseptabelt med diskriminering på bakgrunn av seksuell orientering, og medieoppslag viser trong for aktiv handling frå fylkeskommunen si side. I samband med det vidare arbeidet ser me det som naturleg at aktuelle interesseorganisasjonar aktivt vert tekne med i utforming av den nye planen. Senterpartiet ser at det òg kan verta naudsynt med finansiering av "homoplanen" og diskrimineringsplanen når den er vedteken.

Hordaland Senterparti ynskjer difor at fylkesordføreren svarer på desse spørsmåla:

1. På kva måte vil fylkesordføreren fylgja opp den vedtekte "homoplanen" fram mot utarbeiding og vedtak av ein ny diskrimineringsplan?
2. Når vert den vedtekte "homoplanen" lagt ut på heimesidene til Hordaland fylkeskommune?
3. På kva måte vil fylkesordføreren sikra deltaking av interesseorganisasjonar som LLH, Skeiv Ungdom og andre i arbeidet med den nye diskrimineringsplanen?
4. Korleis ser fylkesordføreren føre seg ei finansiell oppfølging av "homoplanen" og den nye diskrimineringsplanen?"

Fylkesordføreren svarte slik:

"Fylkesrådmannen la fram framlegg til rullering av handlingsplanen for fylkestinget 09.12.2014, sak PS 82/2014. Følgjande tiltak blei fremja for å sikre at homofile, lesbiske og transpersonar får oppfylt retten til eit godt psykososialt miljø.

"Mål 1: Alle nivå i skulesektoren i Hordaland fylkeskommune skal arbeide for å utvikle eit læringsmiljø som fremjar god helse og læring for lhbt-befolkninga.

Tiltak:

1. Skuleeigar skal arbeide aktivt for å sjå til at lhbt-perspektivet vert følgt opp i skulane sitt førebyggjande arbeid for å fremje eit godt psykososialt læringsmiljø i samsvar med krava i § 9a i opplæringslova.
2. Skuleeigar skal sjå til at lhbt-perspektiv vert trekt inn i planlegging og samarbeid knytt til russefeiringa.
3. Skulane bør ha eit særleg fokus på nulltoleranse mot mobbing av lhbt-elevar i det generelle arbeidet ved skulen.
4. Skulane skal samarbeide aktivt med skulehelsetenesta for å spreie kunnskap og sikre heilskapleg ivaretaking av lhbt-elevar.
5. Skuleeigar skal sjå til at lhbt-perspektivet vert ivareteke i arbeidet med handlingsplan for helsefremjande skule 2015-2018.

Mål 2: Skuleeigar skal auke og spreie kunnskap innanfor skule og utdanning om omfang og samanhengar når det gjeld trakassering og mobbing knytt til seksuell orientering og kjønnsuttrykk.

Tiltak:

1. Skuleeigar skal legge til rette for kurs i regi av LLH ved Rosa Kompetanse for skuleleiarar, lærarar og skulen sitt ressursteam og aktivt invitere til å delta på kursa.
2. Skulehelsetenesta skal arbeide for at ungdom med spørsmål knytt til seksuell identitet skal verte møtt med forståing, innsikt, og rettleiing med omsyn til lågterskel helsetilbod. Skulehelsetenesta skal ha informasjonsmateriell om lhbt-befolkninga godt synleg og tilgjengeleg på venteromma i tråd med handlingsplanen til Bergen kommune.
3. Skulebiblioteka bør sjå til at tidskrift og litteratur med lhbt-perspektiv vert gjort tilgjengeleg på skulen, og at lenkjer til nettstader for lhbt-elevar vert lagt til skulen sin digitale arena der det er mogleg.
4. Skuleeigar skal utarbeide ein lokal rettleiar til bruk i skulane sitt arbeid med eit helsefremjande miljø for lhbt-personar i samarbeid med frivillige organisasjonar.

Mål 3: Fylkeskommunen skal vere ein inkluderande arbeidsgjevar.

1. HFK skal tilby kompetanseheving for leiarar, tillitsvalde og verneombod om omfang og samanhengar når det gjeld trakassering og mobbing knytt til seksuell orientering og kjønnsuttrykk.
2. Leiarane i HFK skal oppmodast til aktivt å medverke til at lhbt-tilsette kan vere opne på arbeidsplassen.
3. HFK skal leggje til rette for å auke kunnskap om lhbt-befolkninga i heile organisasjonen for å sikre eit inkluderande og helsefremjande arbeidsmiljø.
4. HFK skal kvalitetssikre at personal- og arbeidsreglementet for Hordaland fylkeskommune ikkje verkar diskriminerande med utgangspunkt i seksuell orientering og kjønnsidentitet.
5. Arbeidsgjevar skal utarbeide ei lokal rettleiing til bruk i HFK sitt arbeid for å sikre eit helsefremjande arbeidsmiljø for lhbt-personar."

Fylkestinget slutta seg i same møte til fylkesrådmannen sitt framlegg til rullering av handlingsplan mot diskriminering av homofile, lesbiske, bifile og transpersonar, med følgjande endring:

Tiltak 2.1 i fylkesrådmannen sitt framlegg "Skuleeigar skal legge til rette for kurs i regi av LLH ved Rosa Kompetanse for skuleleiarar, lærarar og skulen sitt ressursteam og aktivt invitere til å delta på kursa." vart endra og nytt vedtak fatta: "Skuleeigar skal leggje til rette for kurs for skuleleiarar, lærarar og ressursteam."

I tillegg gjorde fylkestinget følgjande vedtak: "Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å utarbeide ein generell handlingsplan mot mobbing og diskriminering. Det betyr at denne handlingsplanen for lesbiske, homofile, bifile og transpersonar vert del av den nye generelle planen."

I møte i opplærings- og helseutvalet 15.04.2015 orienterte fylkesrådmannen i RS 17/15 om at publisering av den rullerte handlingsplanen mot diskriminering av homofile og lesbiske var utsett til den generelle handlingsplanen mot mobbing og diskriminering låg føre. Representanten Rasmus L. Rasmussen sette fram følgjande forslag som blei samrøystes vedteke oversendt administrasjonen:

"Fylkestingsvedtaket frå 09.12.14, sak PS82/2014 må effektuerast snarast."

På grunnlag av vedtaket i opplærings- og helseutvalet 15.04.2015 vil fylkesrådmannen publisere handlingsplanen medio juni. Planen vil bli trykt og sendt til alle dei vidaregåande skulane.

Fylkesdirektør organisasjon og økonomi skal ha det overordna ansvaret for oppfølging og iverksetting av tiltak under mål 3 i handlingsplanen, i tillegg til utarbeiding av framlegg til ny generell plan mot mobbing og diskriminering.

Fylkesdirektør opplæring har ansvar for oppfølging og gjennomføring av tiltaka knytt til mål 1 og 2 i planen i skuleåret 2015-16. Det operative ansvaret på skuleeigarnivå er lagt til seksjon skule i opplæringsavdelinga. Det nye mobbeombodet som er tilsett frå 01.08.2015 vil få ei sentral rolle i det førebyggjande arbeidet saman med ansvarlege rådgjevarar for læringsmiljø og folkehelse.

Tiltaka skal i hovudsak gjennomførast innanfor budsjettet. Det vil bli sett av midlar til gjennomføring av kurs frå fylkeskommunen si side.

Fylkesrådmannen har lagt til rette for dialog med interesseorganisasjonane i arbeidet med rulleringa av handlingsplanen. Dei har kome med verdifulle innspel i prosessen og fylkesrådmannen ser det derfor som naturleg at det blir lagt til rette for samhandling med sentrale interesseorganisasjonar og andre kompetansemiljø når innhaldet i kurs og opplæring skal utarbeidast. Fylkesrådmannen vil ta initiativ til dialogmøte i august/september 2015."

Tom Sverre Tomren hadde sendt slikt spørsmål (6) til fylkesordføraren:

"Spørsmål om gang- og sykkelsti i Sveio

Langs E39 gjennom Sveio kommune går det en gang- og sykkelsti som strekker seg 10 av 11,5 kilometer mellom Sveio sentrum og bygda Førde. Den manglende halvannen kilometeren med gang- og sykkelsti gjør det vanskelig å ta seg mellom de to bygdene til fots eller med sykkel på en trygg måte. Veien er svært smal på flere steder, noe som skaper farlige situasjoner for de få som våger seg langs veien.

Det finnes i dag ikke noe alternativ til E39 på 700 av de 1500 meterne som mangler med gang- og sykkelsti. Flere barn som sokner til Førde skule er avhengige av å bli kjørt til fritidsaktivitetene, selv om de bor innenfor sykkelavstand. Dispensasjon til å få dekket skoleskyss blir gitt på grunn av farlig skolevei. Førde skule har etter påtrykk fra FAU sluttet helt med sykkelturet som innebærer ferdseil langs E39. Bygging av 700 meter med gang og sykkelsti er det som skal til for å gi innbyggerne en trygg vei mellom Sveio og Førde.

Spørsmål:

1. Er fylkesordføreren kjent med utfordringen som er beskrevet her?
2. Hvilke løsnings for seg på utfordringen, og vil han ta noen initiativ for å få realisert den omtalte gang- og sykkelstien."

Fylkesordføreren svarte slik:

"Når det gjelder planlegging og bygging av gang- og sykkelveier langs riksveger skjer det med bakgrunn i Nasjonal Transportplan.

Nasjonal Transportplan er langtidsplanen der prosjektene som skal bygges i kommende tiårsperiode blir prioritert.

Før Statens vegvesen (SVV) startet med dette prioriteringsarbeidet, har SVV gjort en registrering der de har prøvd å vurdere behov for utbedringer langs hele E39, både på kort og lang sikt. Den manglende gang- og sykkelveien som her nevnes er med i denne registreringen og er totalt kostnadsberegnet til 23,2 mill. kr (2010-kroner).

Dessverre har SVV ikke funnet plass til prosjektet før i andre periode, av gjeldende NTP, dvs. en gang mellom 2018 og 2023. SVV starter opp planlegging (reguleringsplan) til høsten 2015 og byggeplan/prosjektering når de vet når/om de får midler til å bygge gang- og sykkelveien. Tiltaket må vurderes i arbeidet med rulleringen av NTP. Om det blir prioritert vet vi når Nasjonal Transportplan for neste periode foreligger i 2017."

Tom Sverre Tomren hadde sendt slikt spørsmål (7) til fylkesordføraren:

"Spørsmål om internsambandet i Ullensvang

Ullensvang er den av kommunane våre som mest openbart vert delt av fjorden. Ein kan køyra rundt fjorden via Odda, men jo lengre ute i fjorden ein er, jo mindre aktuelt blir dette. "Fjordingane" er difor avhengige av ferga mellom Utne og Kinsarvik for å treffast til arbeid, møte, idrett og sosialt samkvem.

Fylkesutvalet har no foreslått nye ferjeruter, der den verste reduksjonen blir på kveldstid. Siste avgang blir i 18-tida, med unntak av to kveldar i veka kor det blir høve til å kryssa fjorden seinare. Innsparinga er på 1,7 millionar kr. Blir denne ruteendringa gjennomført, reduserer fylkeskommunen sjansen for at Ullensvang kjem samla gjennom kommunereforma. Men sjølv ved deling av heradet vil mykje av behovet for kontakt over fjorden vera det same. Arbeidsplassar, kulturarrangement og familieband er like interessante uansett kommunegrenser.

Hardangerbrua og Folgefonn-/Jondalstunellane har som venta redusert gjennomgangstrafikken på dette ferjesambandet, og det er rimeleg med noko justering deretter. Mykje av dagens trafikk er interntrafikk mellom fjordsidene. Denne er ikkje stor, men viktig for dei det gjeld. På det nabosambandet Utne-Kvandal har ein fått til ei fornuftig tilpassing med omtrent same rutefrekvens, men ei mindre, nybygd ferje. Dette er både økonomisk og miljømessig fornuftig når trafikken går ned. Ei mindre ferje, evt. ein liten hurtigbåt, hadde vore gunstig for sambandet Utne-Kinsarvik også.

1. Er fylkesordføraren klar over den situasjonen vi er i ferd med å føra Ullensvang herad inn i frå hausten?
2. Korleis stiller fylkesordføraren seg til å utsetta ruteendringa, og ta ein ny dialog med Skyss og Ullensvang herad for å få vurdert ei billegare løysing som likevel stettar behovet for internttransport mellom fjordsidene?"

Fylkesordføraren svarte slik:

1. "Etter fylkesordføraren si vurdering er denne saka godt opplyst etter å ha vore framme i samferdselsutvalet og fylkesutvalet to gonger, først som melding og deretter som sak.

Etter at meldinga vart lagt fram for fylkesutvalet, hadde Skyss drøftingar med Ullensvang herad med sikte på å koma fram til eit ruteopplegg som ein kunne einast om. Ein oppnådde ikkje semje om ruteopplegget. Etter fylkesordføraren si vurdering har denne saka vore underlagt ei forsvarleg sakshandsaming. Ullensvang herad har fått høve til å fremja sitt syn på saka, og det er deretter fatta eit vedtak. Fylkesordføraren kan difor ikkje sjå at det er grunnlag for å ta nye rundar med Ullensvang herad i denne saka. Men sjølv sagt er døra alltid open for ein dialog om nokon ynskjer det."