

## Saksprotokoll i fylkestinget - 11.03.2014

### INTERPELLASJONAR

**Pål Kårbø** hadde sendt slik interpellasjon til fylkesordføraren:

#### **"Ferjeflåten i Hordaland må fornyast!**

I Hordaland er det mange ferjestrekningar, og fylkeskommunen, gjennom Skyss, er ansvarleg for drifta av dei aller fleste.

Ferjeanboda skal fornyast innan få år, det må då vera eit mål med ei kraftig oppgradering av materiellet – slik at det også vert fullt ut universelt tilgjengeleg.

Dagens ferjer er gamle med hyppige driftsavbrot, og dei er heller ikkje særleg miljøvenlege.

Leirvåg-Sløvåg, Hufthamar-Krokeide og Jondal-Tørvikbygd er døme på ferjestrekningar med hyppige avbrot og lite forutsigbarheit. Dette får store negative verknader for næringslivet, og resten av dei reisande i dei ulike lokalsamfunna. Andre ferjestrekningar kunne også vore nytta som døme.

Hordaland KrF vil at fylkeskommunen alt no legg ein strategi for korleis ein kan få eit meir oppdatert ferjemateriell ved starten av neste anbodsperiode.

Frå KrF si side vil vi peike på 2 ulike modellar som bør vurderast i det vidare arbeidet:

1. Det vert gjort eit initiativ frå politisk leiing i HFK, til å invitera dei største ferjefylka og Samferdselsdepartementet inn i eit felles ferjefornyingsprogram, der staten vert ein viktig økonomisk medspelar.
2. Det vert etablert eit fylkeskommunalt infrastrukturselskap (etter modell av Nordland fylkeskommune), som investerer i ein ny ferjeflåte som vert finansiert gjennom utleige til driftsoperatørane ved dei ulike strekningane. Dette selskapet treng også statleg medfinansiering.

Fordelen med eit slikt selskap er at det vil kunne gje fornyinga og finansieringa av ferjeflåten, ein meir langsiktig horisont enn berre 1 anbodsperiode, og dermed redusera risikoen for den enkelte driftsoperatøren til å måtta dekkja inn heile investeringa på kort tid.

Fylkesordføraren svarte slik:

#### Om modell 1

Sett frå fylkeskommunane si side ville det vore tenleg å fått Staten involvert i høve til kostnadane med fornying av ferjeflåten. Kor vidt dette er realistisk står att å sjå, men fylkesordføraren vil røkja etter om dette er noko å gå vidare med. Det har allereie vore møte om temaet mellom fylkeskommunane på vestlandet via Vestlandsrådet og Samferdsels-departementet.

#### Om modell 2

Dette er same modellen som vert nytta ved anskaffing av bybanevagnar. Fylkesordføraren finn at ein slik modell i dette høvet inneber ikkje at risiko forsvinn, men at fylkeskommunen tek på seg

større risiko, både i høve til teknologi og økonomi, ikkje minst i høve til risikoen for utrangert materiell. Fylkeskommunen har i dag ikkje tilstrekkeleg kompetanse på rederidrift til å kunne gjere dette utan å bruke tid på å byggje opp ein heilt ny og stor organisasjon. Eg vil ikkje gå inn for dette før ein har erfaringar mellom anna frå Nordland og eventuelt andre å byggje på, og vil avvente dialogen med Samferdselsdepartementet før ein eventuelt ser nærare på dette.

Når det gjeld forslaget om å opprette eit politisk underutval under samferdselsutvalet (SAMU), er det ei sak som SAMU sjølv må ta stilling til, men sett i høve til svaret over, ser eg ikkje trong for det i høve til organiseringa av innkjøpet. Det kan vere naturleg å gjere det, dersom SAMU ynskjer det i samband med handsaminga av saka Skyss er i gang med å utarbeida for ein strategi for neste anbudsrunde i ferjedrifta. Denne strategien vil bli lagt fram for politisk handsaming i løpet av året."

**Pål Kårbø** sette på vegner av KrF fram slikt oversendingsforslag:

Det vert oppretta ei politisk arbeidsgruppe under samferdselsutvalet, som skal arbeide fram ein modell for fornying av ferjeflåten på dei ulike ferjestrekningane i Hordaland."

I samband med interpellasjonen frå Pål Kårbø sette **Terje Søviknes** på vegner av Frp, H, V, KrF, A, SV, Sp og MDG fram slikt forslag a):

"Fylkestinget ber fylkesrådmannen fremja ei sak der ein vurderer ulike strategiar for å optimalisera ferjeamboda med omsyn til kostnad og kvalitet."

**Terje Søviknes** sette på vegner av Frp, H, V, KrF, A, SV, Sp og MDG fram slikt oversendingsforslag b):

"Ein av fleire alternative innkjøpsstrategiar kan vera å dela ferjeamboda i to; ein del for den operative drifta av ferjesambanda og ein del for innleige av ferjemateriellet (lenger anbudsperiode)."

### Røysting

Kårbø sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt til samferdselsutvalet.

Søviknes sitt forslag b) vart samrøystes vedteke oversendt til fylkesrådmannen.

Fylkestinget vedtok samrøystes at Søviknes sitt forslag a) skulle realitetsbehandlast og vedtok deretter samrøystes forslaget.

### Vedtak

Fylkestinget ber fylkesrådmannen fremja ei sak der ein vurderer ulike strategiar for å optimalisera ferjeamboda med omsyn til kostnad og kvalitet.

**Aud Karin Oen** hadde sendt slik interpellasjon til fylkesordføraren:

### "KS, Hordaland fylkeskommune og arbeidstidsavtalen for lærarar

KS har mildt sagt tukla til stemninga med lærarorganisasjonane, når det gjeld arbeidstidsavtale, og truleg også når det gjeld hovudtariffoppgjeret. Sidan forhandlingane er brotne, går arbeidstida no inn som del av tariffoppgjeret. KS vil som kjent at ein større del av lærar-arbeidsåret skal bindast til skulen, slik at lærarane får eit arbeidsår som strekkjer seg over inntil 45 veker og at meir av kontrollen over lærarane si arbeidstid skal styrast av

rektorane. Dette betyr at lærarane, etter KS sin vilje, potensielt skal vera sju veker på skulen utan elevar. I dag er arbeidsåret for lærarane slik at dei har 39 veker + ein dag bundne til skulen – elevane er på skulen i 38 av vekene.

Kravet frå KS grip dramatisk inn i den tillit og tradisjon som har lege til læraryrket i mange generasjonar. Så vidt spørjaren skjønner, står KS seg korkje på forskning eller grundige utgreiingar når dei meiner krava deira vil føra til ein betre skule. Danmark sin prosess synest i så måte (lockout) å vera eit dårleg føredøme, og den svenske skulen, som har gått langt i "kommunalisering", er vel heller ikkje å sjå på som noko fyrstårn. Finland, som derimot ofte vert trekt fram frå mange hald som eit førebilete på mange område i skulen, går motsett veg av krava frå KS. I Finland styrer lærarane sjølve ein større del av årsverket sitt enn norske lærarar gjer i dag.

Generelt frå arbeidsgjevarsida vert det ofte argumentert for større fleksibilitet når det gjeld arbeidstid. I offentleg sektor gjeld det ikkje minst alternative turnusar. Men når det gjeld lærarane, er altså politikken heilt motsett. Kravet frå KS vert oppfatta som rein mistillit og ein provokasjon frå lærarane si side.

Lærarane har i dag eit komprimert arbeidsår med påfylgjande avspasering når elevane ikkje er på skulen. Dette er både logisk og fagleg grunngeve. Lærarane må sjølvstøtt førebu undervisninga si kontinuerleg gjennom heile skuleåret. Dei må gjera vurderingar av elevarbeid, dei må samarbeida med foreldre, andre lærarar, andre fagpersonar og leiing – reint logisk når elevane er til stades på skulen. Innstrammingskrava frå KS kan vanskeleg oppfattast som noko anna enn eit disiplinings- og einsrettingskrav som ikkje er tufta på logikk eller kunnskap. Så har også KS hausta storm, etter spørjaren si mening med rette. I verste fall har KS effektivt torpedert alt som er gjort for å gjera skulen til ein attraktiv arbeidsplass.

- 1) Har fylkestinget gjeve sin tilslutnad til den arbeidstidsavtalen KS vil ha for lærarane, og kva er i så fall grunngevinga og forankringa for ein slik tilslutnad? Dersom ikkje Hordaland fylkeskommune har gjeve sin tilslutnad til KS si line, kva meiner dei då og kva har i så fall fylkeskommunen gjort for å påverka KS i anna lei?
- 2) Er KS sine krav knytt til arbeidstid overfor lærarar vesentleg, for å kunna utvikla den vidaregåande skulen i Hordaland?
- 3) Korleis vert ein eventuell streik førebudd?

Fylkesordføraren svarte slik:

#### "Spørsmål 1

Fylkeskommunen har ikkje vore delaktig i eller hatt påverknad på forhandlingane kring ny arbeidstidsavtale for undervisningspersonalet mellom KS og arbeidstakarorganisasjonane.

Ny arbeidstidsordning for undervisningspersonalet har tre hovudutfordringar: arbeidstid, leseplikt og tilstedeværelse (arbeidsplanfesta tid/ubunden tid). På KS sin strategikonferanse på Solstrand i januar, der politikarar i fylkeskommunen også var til stades, var arbeidstidsavtalen tema. KS hadde open invitasjon til tilhøyrarane om å koma med innspel til arbeidstidsordninga, men det vart ikkje sagt fram noko motargument.

#### Spørsmål 2

Når det gjeld fordelinga mellom arbeidsplanfesta og ikkje arbeidsplanfesta tid, utgjer det som er arbeidsplanfesta (leseplikt og planlegging) i snitt om lag 3/5 av årsverket (kjelde KS – Ny arbeidstidsordning for undervisninga.) I arbeidslivet generelt disponerer arbeidsgjevar heile årsverket.

Ei undersøking i 2009 på oppdrag frå OECD (NIFU-STEP rapport 23/2009) gjort blant eit stort tal ungdomsskolelærarar viser at det er stor variasjon i bruk av arbeidstid. Det rapporten mellom anna peikar på er at læraren nyttar gjennomsnittleg 37 klokkeimar i ei typisk skoleveke, dette er omlag 6 timar mindre enn arbeidstidsavtalen føreset. 22,6 % av dei same lærarane seier at dei utførar arbeidet på mindre enn 31 timar per veke, dette er 12-13 timar mindre per veke enn arbeidstidsavtalen føreset. Samstundes peikar 22 % av lærarane på at dei nyttar meir enn 44 timar pr. veke (som er noko i overkant av kva avtalen legg opp til).

Med bakgrunn i slike tal er det god grunn til å sjå nærare på ordninga, både med omsyn til å få til ei betre arbeidsdeling blant lærarane og særleg med tanke på bruk av fellestid til utviklingsarbeid, etter- og vidareutdanning, tid til refleksjon, erfaringsdeling med meir.

### Spørsmål 3

På rektormøtet 12. mars vil personaldirektøren orientere om "Streikeberedskap - rutinar og roller". Her vil ein ta med erfaringar frå tidlegare streikeberedskap og skuleleiarane vil kunna få svar på spørsmål knytt opp mot avvikling av eksamen med meir. I tilfelle streik vil fylkeskommunen (personalseksjonen og opplæringsavdelinga) ha høg beredskap."

## SPØRSMÅL

**Torill Selsvold Nyborg** hadde sendt inn slikt spørsmål:

"Sotrasambandet har planlagt oppstart i 2017, noko som er sagt av ulike samferdselsministrar. Derfor er det viktig for prosjektet at alt vert lagt til rette frå vår side, slik at alle hindringar for oppstart i 2017 vert eliminert og at framdriftsplanen kan haldast.

Det er nødvendig å få på plass eit bompengeselskap som kan vera pådrivar for prosjektet, og spørsmålet til fylkesordføraren er kor tid han vil få på plass dette?"

Fylkesordføraren svarte slik:

### Plansituasjonen

Statens vegvesen arbeider no med reguleringsplan for Rv555 Sotrasambandet på strekninga Storavatnet-Kolltveitskiftet. Det er lagt opp til at forslag til reguleringsplan vert oversendt kommunane Bergen og Fjell for vidare handsaming i løpet av sommaren 2014. Med høyring, offentleg ettersyn og sakshandsaming vil det kunne føreliggje endeleg godkjent reguleringsplan sommaren 2015.

Samstundes har Bergen kommune sendt forslag til kommunedelplan for Rv555 Storavatnet-Liavatnet ut på høyring. Dette planarbeidet vil også kunne vere relevant for å avklare aktuelle tiltak som ein del av Sotrasambandet.

### Finansiering

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er Sotrasambandet omtalt med ei kostnadsramme på 7 mrd.kr, der det er lagt opp til statleg finansiering på 2 mrd. kr og anna finansiering på 5 mrd. kr.

Pådrivarselskapet for Sotrasambandet har så langt vore Sambandet Sotra/Øygarden-Bergen A/S. I brev frå dette selskapet til fylkeskommunen, 14. mai 2013, vert det vist til eigarmøte i selskapet, 6. mai 2013, der Hordaland fylkeskommune vert beden om å ta initiativ til å etablere eit bompengeselskap for Sotrasambandet, som ledd i å følgje opp/avklare nærare eit opplegg for bompengefinansiering av prosjektet.

Fylkesrådmannen har i samarbeid med kommunane på Sotra og Bergen kommune i første omgang sett i gang arbeid med å utgreie eit forslag til opplegg for bompengefinansiering av Sotrasambandet. Dette opplegget vil avklare omfanget av prosjektet, plassering av bomstasjonar, taksnivå og bompengeinntekter. Med grunnlag i dette arbeidet har fylkesordføraren i brev datert 17. januar 2014 invitert kommunane på Sotra og Bergen kommune til eit politisk kontaktutval for å drøfte føresetnader og premisser i utgreiingsarbeidet til fylkesrådmannen. Tanken bak dette er å utvikle eit omforeint forslag til bompenge-finansiering som kan leggast fram for handsaming i politiske organ i kommunane/fylkeskommunen gjennom ein bompengesøknad.

#### Framdrift

Endeleg bompengesøknad for Sotrasambandet er avhengig av ferdig godkjent reguleringsplan for hovudprosjektet. Overordna framdrift fram mot byggjestart for Sotrasambandet ser dermed slik ut:

- Ferdig planforslag reguleringsplan Rv555 Storavatnet-Kolltveit, sommaren 2014.
- Ferdig godkjent reguleringsplan Rv555 Storavatnet-Liavatnet, sommaren 2015.
- Lokal/regional handsaming bompengesøknad, sommaren 2015.
- Kvalitetssikring og godkjenning av bompengesøknad i Stortinget, sommaren 2016.
- Prosjektering, entreprise og byggjese start, hausten 2017.

#### Bompengeselskap

Som svar på spørsmålet frå representanten Torill Selsvold Nyborg ser ikkje fylkesordføraren det som nødvendig å opprette eit bompengeselskap som pådrivar for prosjektet no.

Planavklaring av Sotrasambandet pågår for fullt og den statlege prioriteringa og medfinansieringa av prosjektet er avklart i Nasjonal transportplan 2014-2023. I tillegg pågår det også eit arbeid i regi av fylkeskommunen for å avklare opplegget for bompengefinansiering og bompengesøknad for prosjektet.

Avklaring av etablering av eit bompengeselskap må skje seinast før utarbeiding av st.prp om bompengesøknaden. Etablering av eit slikt selskap må også sjåast i samanheng med avklaring av den framtidige selskapstrukturen for bompengeselskap."