

Saksprotokoll i fylkestinget - 05.10.2016

INTERPELLASJON

Iiril Schau Johansen (H) hadde sendt slik interpellasjon til fylkesordføreren:

«Målbruk i Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkeskommune er ein organisasjon der det årleg vert produsert tusenvis av sider med skriftleg materiale. For at kommunikasjonen mellom fylkeskommunen og innbyggjarane i fylket skal fungere best mogleg, er det viktig med god, korrekt og lettfatteleg språkbruk. Likevel manglar fylkeskommunen ein oppdatert og lett tilgjengeleg målbruksplan.

Ein god målbruksplan kan fungere som rettesnor og hjelpemiddel i all tekstproduksjon, og gjere det tydeleg at Hordaland fylkeskommune har fokus på god og effektiv kommunikasjon.

Sogndal kommune har utarbeidd ein enkelt og god målbruksplan, som gjerne kan fungere som utgangspunkt for ein tilsvarande plan for Hordaland fylkeskommune, tilpassa fylkeskommunen sine verkeområde.

Vil fylkesordføreren vere med på setje god målbruk på dagsorden, ved å leggje til rette for å få vedteken ein ny og målretta målbruksplan for Hordaland fylkeskommune?»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Fylkesordføreren er samd med interpellanten i at det er viktig med god, korrekt og lettfatteleg språkbruk. Ein målbruksplan kan vera med på å styrke dette arbeidet i Hordaland fylkeskommune. Fylkesordføreren vil be fylkesrådmannen utarbeida ein slik plan. Målbruksplanen for Sogndal kommune, som ligg ved interpellasjonen, kan vera døme på korleis ein slik plan bør utarbeidast.

Fylkesordføreren viser vidare til arbeidet KS gjer på språkfeltet under nemninga Klart språk. Her er det m.a. kursopplegg og ulike tiltak for å fremja god språkbruk. Eg kan også visa til at Direktoratet for forvaltning og IKT har fått eit særleg ansvar for arbeidet med klart språk i forvaltninga under leiing av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Fylkesordføreren legg til grunn at fylkesrådmannen under utarbeiding av ein praktisk retta målbruksplan nyttar den kompetansen som er opparbeidd m.a. gjennom KS sitt arbeid.»

SPØRSMÅL

Nils Marton Aadland (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Trong for strakstiltak for å betra trafikkavviklinga mellom E39 Nordhordlandsbrua og Vågsbotn

For knappe to år sidan blei Eikåstunnelen på E39 i Åsane opna. Denne tunnelen med to løp og fire kjørebaneer skulle i følge Statens vegvesen føra til betre trafikktryggleik lokalt og ei betydeleg betre trafikkavvikling på E39 frå Vågsbotn til Nordhordlandsbrua.

Trafikktryggleiken i området er betra, noko som er svært positivt. Men trafikkavviklinga på E39 Vågsbotn - Nordhordlandsbrua er ikkje betre, heller tvert imot.

Reisande som nyttar denne vegen dagleg opplyser at reisetida i rushtida har auka i begge retningar etter at tunnelen blei opna. Frå Vågsbotn til Nordhordlandsbrua er det vel 9 kilometer.

Det er ikkje uvanleg at ein no brukar om lag ein halv time på den aktuelle strekninga i rushtida. I denne køen står bussar, anna nyttetransport og privatbilar. For pendlarar og næringslivet er denne situasjonen ei stor og stadig større utfordring.

Det er ei klår målsetting å få etablert eit nytt og framtidsretta vegsystem mellom Nordhordlandsbrua og Vågsbotn så snart som mogleg. Diverre vil det ta noko tid før denne løysinga er på plass.

Difor er det heilt naudsynt med midlertidige løysingar for å betra trafikkavviklinga på den aktuelle strekninga.

Moglege tiltak kan vere:

- Betra kollektivtilbodet – buss og snøggbåt – for reisande mellom Nordhordland og Bergen
- Tiltak for å betra framkoma for buss på E39 mellom Nordhordlandsbrua - Vågsbotn
- Tiltak på den aktuelle strekninga for å betra trafikkavviklinga generelt

Mitt spørsmål til fylkesordføraren er dermed:

Vil fylkesordføraren ta initiativ ovanfor aktuelle instansar/styresmakter for å koma fram til strakstiltak som vil betra trafikkavviklinga på E39 mellom Nordhordlandsbrua og Vågsbotn?»

Fylkesordføraren svarte slik:

«Med ein trafikk på 16 973 ÅDT på Nordhordlandsbrua og 23 841 ÅDT i Eikåstunnelen i 2015 vil det tidvis oppstå forseinkingar på strekninga. For å betre trafikkavviklinga på Haukås/Brurås, vil det bli etablert eit nytt kollektivfelt på den kommunale Nordre Bruråsvegen inn mot krysset på Steinestøvegen og tilrettelegge for at bussane kan køyre rett fram i høgrefeltet på E39 inn på eksisterande busslomme i nordgåande retning. Dette arbeidet vil starte i 2017. Vi reknar med at desse tiltaka vil betre trafikkflyten gjennom dette krysset.

Som kjent la Statens vegvesen Region vest fram ei utgreiing/forprosjekt om Ringveg aust og E39 nord i Åsane i slutten av august i år. Denne utgreiinga vurderer ulike alternativ for ny E39 utanom Bergensdalen (Ringveg øst) og vidare mot Nordhordlandsbrua. Førebels er det ikkje avklart korleis denne utgreiinga skal vidareførast. Vi reknar med at dette blir meir avklart når Stortingsmeldinga om NTP 2018 - 2029 vert lagt fram våren 2017.

Trafikksituasjonen i rush mellom Vågsbotn og Nordhordlandsbrua råkar også busstilbodet på strekninga, då bussane vert ståande i same køa som bilane. Større forseinkingar gir utfordringar når det gjeld å planlegge rutetilbodet, då tidsforskyvingar forplantar seg ut over i linjenettet og gir konsekvensar med omsyn til rutetider og korrespondansar. Fleire bussavgangar på strekninga vil difor ikkje betre situasjonen.

Frå 01.01.2019 vil Skyss inngå ein ny kortsiktig kontrakt som samlar bybåtsambanda Kleppestø - Strandkaaien og Knarvik - Frekhaug - Bergen. Krav til kapasitet på sambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen vil bli vurdert som del av anbudsarbeidet. Det blir lagt opp til at ny kontrakt vil gjelde fram til det er mogleg å starte opp ein langsiktig kontrakt som legg til rette for meir miljøvennlege framdriftsløysingar på Kleppestø - Strandkaaien.

Det vil bli lagt fram politisk sak om strategiske vegval når det gjeld mellom anna rutetilbod (kapasitet, frekvens, driftsdøgn), krav til fartøy, mogleg miljøtiltak også for sambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen, kontraktmessige og økonomiske vurderingar.»

Sigbjørn Framnes (Frp) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Innføring av tidsdifferensierte bompenger i og rundt Bergen har virket en periode. Dette har medført mindre biltrafikk og mindre inntekter fra bilistene, som selvsagt er bra for nærmiljøet i Bergen. Hvor ser fylkesordføreren for seg å dekke inn bortfallet av inntekter, eventuelt hvilke utbyggingsprosjekt skal utsettes?»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Innkrevinga i bomringen i Bergen vart tidsdifferensiert frå 1. februar 2016 etter vedtak i Stortinget 15.12.2015. Innkrevinga er føresett å vera provenynøytral dvs. at takstomlegginga skulle gje dei same inntektene til Bergensprogrammet som før omlegginga. Per juli 2016 er bompengainntektene 387 mill.kr. mot 415 mill.kr. for same periode i 2015. Inntektene i bomringen i 2015 var på 735 mill.kr. 2015 kr. Med prisvekst var det forventa inntekter på 782 mill. kr. i 2016. Ein prognose for 2016 syner bompengainntekter på 670 mill. kr. Det gjev eit avvik på 112 mill. kr. Prognosen er framleis usikker.

Inntektsbortfallet skuldast takstomlegginga, auka elbilandel og trafikknedgang generelt grunna lågkonjunktur. Omlag 10% av passeringane i bomringen i Bergen er elbilpasseringar.

Av dei store utbyggingsprosjekta i Bergensprogrammet er både Ringveg vest byggetrinn 2 og Bybanen byggetrinn 3 ferdigstilt. Gjennomføring av andre tiltak som t.d. gang- og sykkelprosjekt, framkomsttiltak for kollektivtransporten og gateopprusting, må tilpassast til ei kvar tid gjeldande økonomiske rammer i Bergensprogrammet. Dette blir vurdert i dei årlege plan- og byggeprogramma som fylkestinget vedtek. Om økonomien i prosjektet vert svakare enn rekna med, kan det alternativt gjennom lokalpolitiske og fylkespolitiske vedtak, søkast Vegdirektoratet om å auka takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Som ei vidareføring av Bergensprogrammet held Bergen kommune, Staten og Hordaland fylkeskommune på med sonderingar om ein bymiljøavtale. Prosjekta i denne avtalen, særleg Bybanen byggetrinn 4 og 5, vil krevja ytterlegare lokal finansiering utover det som ligg i det gjeldande Bergensprogrammet. Behova for auka lokal finansiering betyr at inntektene frå dagens bompengordning må auka. Om ein skal gjera endringar i bompengordninga, må vurderast etterkvart når ein ser utviklinga. Ein ny bypakke vil kunna medføra ein ny bompengesøknad til Stortinget – lenge før 2025. I tillegg kan inntektsbiletet for bomringen ytterlegare endrast om det vert aktuelt å innføra miljødifferensierte bomtakstar og/eller lågutsleppssoner.»