

## INTERPELLASJON

Silje Hjemdal (Frp) hadde sendt inn slik interpellasjon:

### «Gi langtidssyke barn og unge mulighet til å delta i egen hverdag!

I Norge er det i dag ca. 6.000 barn og unge som regnes som langtidssyke. Dette betyr det at det finnes mange langtidssyke barn og unge i Hordaland fylkeskommune. Disse ungdommene er ofte borte fra skolens undervisning og er gjerne forhindret fra å delta i sosiale sammenhenger som for eksempel klassemiljø og fritidsaktiviteter.

Mange ungdommer og deres foreldre opplever at tilbudet de mottar som langtidssyke ikke er tilstrekkelig tilrettelagt. Her mener FrP at Hordaland Fylkeskommune kan gjøre en forskjell for barn og unge ved å forsøke kjent velferdsteknologi. Ved å for eksempel inngå et prøveprosjekt sammen med Bergen kommune og Haukeland Universitetssykehus, vil Hordaland fylkeskommune kunne bidra til å forhindre sosial isolasjon og ensomhet for langtidssyke barn og unge.

No isolation, som vi har kunnet lese en masse om siste tiden i media, leverer en robotteknologi som gir langtidssyke en mulighet til å delta i egen hverdag. HFK har nå en unik mulighet til å gi disse barna en plass i felleskapet ved å benytte seg av roboten AV1. FrP ønsker derfor med denne interpellasjonen at HFK tar initiativ til et slikt prosjekt så snart som mulig slik at barna kan få en enklere hverdag.

Eksempler på omtale:

<http://framtida.no/articles/robot-skal-ga-pa-skulen-for-sjuka-barn#.WDXBamczWos>

<http://www.adressa.no/tv/#!/video/3000752/slik-fungerer-roboten-fra-no-isolation>

<http://www.adressa.no/nyheter/okonomi/2016/08/23/Robot-i-klasserommet-13220822.ece>

<http://www.noisolation.com/#home>»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Fylkesordføreren forstår det slik at interpellasjonen gjeld to hovedspørsmål:

1. Vil Hordaland fylkeskommune ta initiativ til eit prøveprosjekt om å ta i bruk ny velferdsteknologi. i form av roboten AV1 som er utvikla av No isolation. Føremønet er at langtidssjuka elevar skal unngå isolasjon og kunne oppretthalde sosial kontakt med klassen.
2. Vil administrasjonen i Hordaland fylkeskommune vil ta initiativ overfor aktuelle etatar/organ for å få roboten AV1 godkjend som teknisk hjelpemiddel for langtidssjuka barn og unge?

Ny kommunikasjonsteknologi og elektroniske læringsplattformer er i utstrakt bruk i skulane, men AV1 som velferdsteknologi er ny (haust 2016) og er ikkje systematisk prøvd ut i den vidaregåande skulen.

### Lovgrunnlag

Fylkesrådmannen viser til opplæringslova § 1-3. Tilpassa opplæring og tidleg innsats: «opplæringa skal tilpassast evnene og føresetnadene hjå den enkelte eleven, lærlingen, praksisbrevkandidaten og lærekandidaten.»

Vidare i opplæringslova § 9a-3 Det psykososiale miljøet: «Skulen skal aktivt og systematisk arbeide for å fremje eit godt psykososialt miljø, der den enkelte eleven kan oppleve tryggleik og sosialt tilhør.»

### **Teknisk informasjon om AV1**

I følge opplysningar frå produsenten No isolation har AV1 to motorar, batteri og innebygd 4G og kan takast med over alt. Kamera, høgtalar og mikrofon gjer at eleven kan bruke AV1 for å halde kontakt med vener og klasse utan å fysisk vere til stades. Alt er styrt av eleven heime med ein app frå ein telefon eller eit nettbrett. Med eit kamera gir roboten oversikt over alt som skjer i rommet/omgivnaden, og ein innebygd mikrofon og høgtalar formidlar munnleg kommunikasjon. Teknisk skjer kommunikasjonen over 4G-nettet.

### **Personvern**

All informasjon vert sendt kryptert, og ikkje noko vert lagra. Produksjonsfirmaet kan heller ikkje gå inn og sjå eller lytte på data frå roboten. I brukarvilkåra må føresette forplikta seg til at berre eleven sjølv skal bruke roboten for at både klassen, lærarane og vener skal vere trygge på at roboten berre vert brukt av eleven i sanntid. Dette gjer at produsenten vurderer at personvernet er sikra. Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA har på oppdrag frå produsenten vurdert AV1 sett i samheng med personopplysningslova, og konkluderer med at bruken av produktet ikkje vil vere i strid med gjeldande lovverk. Vener, medelevar, føresette og lærarar kan identifiserast gjennom bilete og filmklipp. Denne type identifisering reknast som personopplysningar etter personopplysningslova § 2-1. Det er krav om lovleg handsaming etter personopplysningslova når ein skal innhente og handsame personopplysningar. Dette kan ein få gjennom informert samtykke frå alle som potensielt kan verte identifisert i overføringa.

### **Røynsle med bruk av AV1**

Fylkesrådmannen har etterspurt røynsle med AV1 frå fleire fylkeskommunar, men ingen av dei har tatt det i bruk etter initiativ frå fylkeskommunen. Lillestrøm videregående skole har gjort forsøk med å bruke AV1, men rektor rapporterer om at det ikkje har fungert bra teknisk. Institutt for informatikk ved Universitetet i Oslo har gjort ei undersøking når det gjeld bruken av roboten AV1 i undervisning for elevar i grunn- og vidaregåande skule med ME-diagnose (Jorunn Børsting Access to Education and Reduction in Isolation, UiO 2016). Konklusjonen viser til svært positive resultat i nokre tilfelle, men også at nokre elevar med denne diagnosen får forverra sjukdomsbilete fordi dei kan vere svært sensitive for påverknad og stimuli både kognitivt og psykisk.

### **Ulike opplæringstilbod for langtidssjuke elevar i dag**

Hordaland fylkeskommune har ulike pedagogiske tilretteleggingstiltak for elevar som er langtidssjuke. Døme på det er sjukehuskolen SMI for elevar som er innlagt på sjukehus, og Bergen Katedralskole avd. Kyrre som er eit skuletilbod tilrettelagt for ungdom med opplæringsrett som har psykiske vanskar og som er under behandling.

Nokre elevar er ikkje innlagt på sjukehus, men har så store fysiske vanskar at dei ikkje kan ta imot opplæring på skulen. Desse elevane kan ha vedtak om spesialundervisning og får t.d. opplæringa som heimeundervisning. Hausten 2016 starta HFK opp eit pilotprosjekt over to år med nettundervisning i nokre fag ved Fyllingsdalen videregående skole. Dette er eit tilrettelagt tilbod for langtidssjuke ungdomar som grunna sjukdom i avgrensa grad kan stille på skulen. Dei har tilknytning til ein klasse og til ei eiga lita gruppe, men får største delen av opplæringa si på nettundervisning i virtuelle klasserom og har individuelle møte med faglærarane på Skype. På bakgrunn av innsende oppgåver og møte med faglærar på Skype samt oppmøte på skulen, får eleven terminkarakterar. Dei får moglegheit til ein tilrettelagt opplærings- og vurderingssituasjon etter «dagsform», og går opp til eksamen. Målet for desse elevane er yrkes- eller studiekompetanse. Tilbakemeldingar på røynsler som er gjort med den nettbaserte opplæringa frå Fyllingsdalen videregående skole, er positive.

Elevane som følgjer dette nettbaserte opplegget inneverande skuleår, har ikkje tilknytning til ein klasse frå før fordi dei er nye i vidaregåande skule (Vg1). Det vil truleg ha liten hensikt å bruke AV1 for dei. Teknologien som er i bruk, stettar behova når det gjeld pedagogisk bruk.

### Godkjenning av tekniske hjelpemiddel

Når det gjeld spørsmålet om administrasjonen i Hordaland fylkeskommune vil ta initiativ overfor aktuelle etatar/organ for å få roboten AV1 godkjend som teknisk hjelpemiddel for langtidssjuka barn og unge, kan fylkesrådmannen informere om at NAV Hjelpemiddelsentral handsamar søknader for brukarar som har varig svekka funksjonsevne lengre enn i 2 år.

Hjelpemiddelsentralen har enno ikkje godkjent AV1 fordi gjeldande regelverk ikkje gir grunnlag for å innvilge roboten. Eit kriterium for å få godkjenning frå NAV Hjelpemiddelsentral er at det tekniske hjelpemiddelet skal ha ein avhjelpsfunksjon på funksjonsnedsettinga. Det er ikkje tilfelle for AV1. Det er derfor per i dag skulen sitt ansvar dersom ein elev ønskjer eit slikt teknisk hjelpemiddel. I følge Skolemagasinet (fagavis for læremidler og skoleutvikling sept. 2016) har No isolation starta forhandlingar med NAV og PPT for å få roboten godkjent som hjelpemiddel for barn og unge.

### Vurdering spørsmål 1

Fylkesrådmannen ser positivt på nye teknologiske hjelpemiddel og verktøy til bruk i skulen. AV1 kan primært fungere som ein avhjelpar til det sosiale aspektet i skulen, men er ikkje ei pedagogisk læringsplattform som ivaretek opplæringsbehovet for eleven. Skulen har gode digitale verktøy som i stor grad dekkjer behova for tilrettelagt opplæring for langtidssjuka elevar. Akkurat denne AV1-roboten er kostbar og fell litt på sida av behova i sjølve opplæringa. AV1 kan likevel i gitte høve gje elevar med langtidssjukdom ei oppleving av å høyre til i klasserommet.

Fylkesrådmannen vil nøye følgje røynslar og undersøkingar som vert gjort med AV1 og avventar med å starte utprøvingssjok med AV1.

### Vurdering spørsmål 2

Fylkesrådmannen vil avvente forhandlingar mellom No isolation og NAV, sidan det er NAV Hjelpemiddelsentral som vurderer kva hjelpemiddel som vert godkjent.»

**Terje Søviknes (FrP)** sette på vegner av Silje Hjemdal fram slikt forslag:

«Forslag til vedtak:

Hordaland fylkesting ber administrasjonen legge frem en sak som belyser muligheten for et prøveprosjekt med velferdsteknologi for å forhindre isolasjon og ensomhet blant langtidssyke barn og unge i videregående skole.»

Fylkestinget vedtok samrøystes å realitetsbehandle forslaget og vedtok deretter samrøystes forslaget.

### Vedtak

Hordaland fylkesting ber administrasjonen legge frem en sak som belyser muligheten for et prøveprosjekt med velferdsteknologi for å forhindre isolasjon og ensomhet blant langtidssyke barn og unge i videregående skole.

**SPØRSMÅL**

**Marthe Hammer (SV)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

**«Hordfast E39**

Statens Vegvesen la 22.november 2016 fram forslag til statlig kommunedelplan med konsekvensutgreiing for strekket mellom Stord og Os ut på høring. 1) Nasjonal Transportplan som fagetatane la fram i februar 2016 hadde kostnadsoverslaget auka til svimlende 39 mrd. Same dokument beskriv finansieringsforslaget, der "annen finansiering" (s. 276) altså bompengar er anslått til 14 mrd. kr. Det betyr at staten må finne 25 mrd for å kunne fullfinansiere prosjektet. Finansieringsgrunnlaget for dette prosjektet er med andre ord høgst uavklart, og ikkje minst konsekvensen for andre veg/ samferdsleprosjekt i Bergen/Hordaland.

- Kva blir venta av fylkeskommunale garantiar for byggelån, og kva risiko/konsekvensar vil det innebere for fylkeskommunen?

- Kvifor har ikkje retningslinjene for planlegging av store vegprosjekt blitt fylgt, jfr. Rundskriv (R-109/14 ) om prinsipp og krav ved utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser?

«Hvis staten innfører brukerbetaling (bompenger) for å finansiere en investering i en veg uten kjøproblemer, og bompengene overstiger de bruksavhengige drifts- og vedlikeholdskostnader på vegen, vil brukerne bli stilt overfor en pris som er høyere enn den samfunnsøkonomiske kostnaden ved bruk av vegen. Dermed vil vegen bli mindre brukt enn det som er samfunnsøkonomisk ønskelig. (...) For tiltak der en vurderer brukerbetaling som er begrunnet i et finansieringsbehov, skal en sammenlikne tiltakets samfunnsøkonomiske lønnsomhet ved de ulike finansieringsalternativene. (...) *Avvisningseffekter ved brukerbetaling og kostnadene ved å kreve inn brukerbetalingen må inngå i analysen for de ulike alternativene.*» (side 6. og 7.)

- Siste gong ferjealternativet vart vurdert var i 2011. Da var Hordfast kalkulert til 19 mrd. kr, mens ferjealternativet var kalkulert til 3 mrd. kr. Kvifor er ikkje fortsatt ferjealternativ utgreidd, spesielt i lys av den store kostnadsauken som er framkomme til dømes i NTP.

- Dette landskapsområdet, som Hordfast truer, er to gongar kåra som "Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål" grunna landskapets "autensitet". Den 30 km lange strekinga som 4-feltsvegen som utgjør Hordfast, inneberer enorme landskapsinngrep. Konsekvensane av naturinngrepa i det sårbare kystlandskapet ved slik dimensjonering av eit vegprosjekt, er dårleg illustrert og bagatellisert, noko også Direktoratet for Naturforvaltning peiker på i sin høyringsuttale til Nasjonal Transportplan 2012: «Ut fra at noen aktuelle store bru-prosjekter vil berøre store natur og landskapsverdier, mener DN prioritering av fergeavløsningsprosjekter må bero på avveininger der konsekvenser for landskaps- og naturverdier tillegges stor vekt. Fergefri E39 langs vestlandskysten bør ikke være noe mål som overstyrer andre relevante og «vanlige» prosjektkriterier – herunder natur- og landskapshensyn.» 2)

Kvifor er ikkje konsekvensane av naturinngrepa belyst i høyringsframlegget, og er fylkesordføraren einig i at dette er relevant å omtale i høyringa?

1) <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos/nyhetsarkiv/h%C3%B8yring-av-framlegg-til-statleg-kommunedelplan-kdp-m-konsekvensutgreiing-ku-for-e39-stord-os>

2)

<https://www.regjeringen.no/contentassets/271b1e4b50ac45c8ba9b68d5e1cbd901/direktoratetfornaturforvaltning.pdf>»

Fylkesordføreren svarte slik:

**«Generelt om handsaming av kommunedelplan for E39 Stord-Os og Nasjonal transportplan 2018-29**

Kommunedelplan for E39 Stord-Os (strekninga Ådland-Svegatjørn) er sendt på høyring med høyringsfrist 20. januar 2017. Fylkeskommunen har fått utsett høyringsfrist slik at vi får høve til å behandle den i fylkesutvalet 26. januar. Før det kjem utgreiinga til handsaming i Miljø- og samferdselsutvalet 11. januar og i utval for kultur, idrett og regional utvikling 18. januar. Vi skal difor få god anledning til å drøfte kommunedelplanen nærare.

Så vil eg innleiingsvis også svare at kommunedelplanen i første rekkje skal ta stilling til kva for alternativ som skal planleggjast vidare på reguleringsplannivå. Finansiering av prosjektet – og når og om prosjektet vil bli bygd - vil ein kome attende til i samband med Nasjonal transportplan 2018-29 som Regjeringa legg fram i løpet av våren.

Det er slik eg ser det fire ulike spørsmål som representanten Hammer stiller. Eg vil svare på dei i den rekkjefølgje dei er framsett.

**Spørsmål 1**

«- Kva blir venta av fylkeskommunale garantiar for byggelån, og kva risiko/konsekvensar vil det innebere for fylkeskommunen?»

Fylkeskommunal garanti for bompengelån kan vere avgjerande for kva rente som blir oppnådd, og det er vanleg å gje fylkeskommunal garanti. Spørsmålet om fylkeskommunal garanti vert lagt fram til politisk handsaming.

Arbeidet med finansieringsplan vil starte opp om prosjektet blir prioritert i Nasjonal Transportplan 2018-29. Dette arbeidet er følgeleg ikkje starta opp, slik at det pr i dag ikkje er mogleg å seie noko om bompengefinansiering og kva eit eventuelt garantiansvar for Hordfast kan medføre. Storleik og risiko ved eventuell fylkeskommunal garanti vil i kvart einskild tilfelle bli vurdert ut i frå samla garantiansvar og risiko for fylkeskommunen.

**Spørsmål 2**

«- Kvifor har ikkje retningslinjene for planlegging av store vegprosjekt blitt fylgt, jfr. Rundskriv (R-109/14) om prinsipp og krav ved utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser?»

I kommunedelplanen er det gjort ein samfunnsøkonomisk analyse med såkalla prissette konsekvensar av prosjektet. Dei prissette konsekvensane inngår i ein nytte-kostnadsanalyse som i noko mon tek omsyn til kostnader som trafikanten påfører samfunnet (ulukkeskostnader, miljøkostnader), men dei desidert viktigaste komponentane er trafikanten sine eigne kostnader: Tidskostnader, køyrekostnader – og bompengar. Analysane er etter det eg kjenner til gjort i tråd med Statens vegvesens handbok 140 Konsekvensanalysar som gjev rettleiing om korleis samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomførast i ein kommunedelplan.

Det er rett at effektar av bompengar ikkje er teke med. Det treng ikkje å ha nokon direkte konsekvensar i denne fasen. Føremålet i denne fasen er ikkje å seie om prosjektet i seg sjølve er samfunnsøkonomisk lønesamt. Det er er å vurdere nytten av dei ulike alternativa opp mot kvarandre for å vurdere kva for eit alternativ det skal arbeidast vidare med. Det er uansett ikkje av betydning om ein reknar med eller utan bompengar, då det vil slå likt ut for alle alternativa.

**Spørsmål 3**

«- Siste gong ferjealternativet vart vurdert var i 2011. Da var Hordfast kalkulert til 19 mrd. kr, mens ferjealternativet var kalkulert til 3 mrd. kr. Kvifor er ikkje fortsatt ferjealternativ utgreidd, spesielt i lys av den store kostnadsauken som er framkomme til dømes i NTP.»

I KVV Aksdal-Bergen vart fleire alternativ for E39 vurderte, under dette vidareføring av ferje over Bjørnafjorden. Det vart i 2013 levert ei tilleggsutgreiing til Samferdselsdepartementet om det var muleg å krysse Bjørnafjorden med ei fast løysing (bru). Denne, og den seinare kvalitetssikringa (KS1) rådde til bru over Bjørnafjorden. På bakgrunn av dette gjorde Samferdselsdepartementet i desember 2013 vedtak om at det skulle arbeidast vidare med bru over Bjørnafjorden. Det vart ikkje teke med i nemnte vedtak at det skulle vurderast vidare ferjeløysing over Bjørnafjorden. Statens Vegvesen har arbeidd vidare etter dette vedtaket.

#### Spørsmål 4

«Kvifor er ikkje konsekvensane av naturinngrepa belyst i høyringsframlegget, og er fylkesordføraren einig i at dette er relevant å omtale i høyringa?»

I høyringsutkastet er det gjennomført ei konsekvensutgreiing der konsekvensar for landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø samt naturressursar er med. Her er også konsekvensane av naturinngrepa vurderte, og også avbøtande tiltak som t.d. arkitektur er omtala.

I den vidare sakshandsaminga skal fylkesrådmannen vurdere om konsekvensutgreiinga er tilfredstillande utført, og vi vil kome attende til dette i den vidare politiske handsaminga av kommunedelplanen. Vi vil som tidlegare nemnt få rikeleg anledning til å drøfte dette i våre politiske organ.»

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

#### «Trong for auka kapasitet og betre ordningar for innfartsparkering i bergensområdet

Fylkestinget vedtok i mars 2015 «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030».

I planen heiter det at innfartsparkering er eitt av fleire tiltak for å nå dei felles overordna måla om at veksten i persontransporten i Bergensområdet (12 kommunar) skal handterast med gange, sykling og kollektivtransport.

Etter at rushtidsavgifta blei innført i februar har fleire nytta innfartsparkeringsplassane. At plassane er attraktive er bra. Det som ikkje er bra er at vi får informasjon om store utfordringar knytt til kapasitet og bruk av desse plassane. Dette gjeld også på innfartsparkeringar for stamlinene.

Eg kan vise til nokre døme som er illustrerande for situasjonen:

- På Straume er kapasiteten for innfartsparkering for liten. Det fører til at reisande som elles ville parkert der og reist kollektivt eller med sykkel til Bergen vel å køyra med privatbil.
- Reisande som ønskjer å nytta bussen sporadisk vil i mange tilfelle ikkje ha eit reelt tilbod om innfartsparkering, då ein må ha månadskort/oblat for å få plass på innfartsparkeringa.
- Krav til oblat på fylket sine innfartsparkeringar hindrar no sykkelpendlarar frå Sotra frå å setja frå seg bilen på Storavatnet og sykla vidare til jobb i Bergen.
- I Åsane er det etablert midlertidig innfartsparkering ved Horisont. Denne ligg om lag 700 meter frå bussterminalen, noko som gjer tilbodet lite attraktivt.
- Ved snøggåtkaiene på Frekhaug og Kleppstø er det mangel på parkeringsplassar for dei stadig fleire pendlarane som ønskjer å nytta snøggåtkaien til/frå Bergen.

Oppsummert er biletet at det i dag er for få innfartsparkeringsplassar på fleire trafikkårer inn mot Bergen sentrum og at dei plassane som eksisterer ikkje er tilfredsstillande i høve dei reisande sine behov. Vi har også registrert eit administrativt framlegg som inneber ein ny ytre bompengering og kraftig auka bompengesatsar i Bergen. Skulle dette bli ein realitet vil trongen for innfartsparkering auka langt ut over dagens behov.

Kva tiltak vil fylkeskommunen setje i verk for å betra på denne situasjonen og dermed medverke til å auke talet på kollektivreisande i Bergensområdet?»

Fylkesordføraren svarte slik:

«Teljingar som er utført på innfartsparkeringsplassane både før og etter at rushtidsavgifta blei innført i februar stadfestar at fleire har nytta plassane etter at avgifta er blitt innført.

I 2017 vil arbeidet med å få på plass nye innfartsparkeringsplassar halde fram. Samferdselsavdelinga i fylkeskommunen arbeider aktivt for å følgje opp gjeldande strategi for innfartsparkering. Arbeidet for å få på plass fleire plassar for innfartsparkering skjer i samarbeid med kommunane, Skyss, Statens vegvesen og private aktørar. Det vert teke sikte på å utarbeide eit handlingsprogram for gjennomføring av strategien i 2017. Dette er og teke opp i budsjettforslaget til fylkesrådmannen for 2017. I budsjettforslaget er det og lagt opp til å tilsetje ein medarbeidar i ei to-årig prosjektstilling som skal utarbeide handlingsprogrammet for innfartsparkering og følgje opp dei ulike tiltaka og etableringa av nye innfartsparkeringsplassar.

I handlingsprogrammet til Kollektivstrategi for Hordaland som er på sakskartet på fylkestinget i desember, er det varsla at det kjem ei eige sak om oppfølging av strategi for innfartsparkering til politisk handsaming i løpet av første halvår 2017.

På møte i utval for miljø og samferdsel 1. desember 2016 vart det stilt fleire spørsmål innfartsparkering. Fylkesrådmannen vil komme attende med eit samla svar på dei spørsmåla.»