

INTERPELLASJONAR

1. Nils Marton Aadland (H) hadde sendt inn slik interpellasjon:

«Snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen

Må ta høgde for framleis vekst i passasjertalet på snøggbåtsambandet Knarvik – Frekhaug - Bergen

Snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen er ein suksess. Stadig fleire reisande nyttar dette tilbodet, noko som er svært gledeleg.

Tal frå Skyss viser denne utviklinga i talet på reisande sidan oppstart i januar 2014:

2014:	84 499	
2015:	101 203	(+20%)
2016:	121 197	(+20%)
1. halvår 2017:	72 618	(+17%)

For at denne store og positive veksten skal kunne halde fram er det viktig at Skyss aukar kapasitet og frekvens på dette sambandet. I dag blir snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen betjent av MS «Fjordkatt». Denne snøggbåten har kapasitet på 180 passasjerar. Med det stadig aukande talet på reisande er det truleg snakk om kort tid for kapasiteten på MS «Fjordkatt» blir for liten. Difor er det svært viktig at Skyss tar høgde for at kapasiteten på det som er «bybana» mellom Bergen og Nordhordland må aukast, både med omsyn til rutefrekvens og passasjertal.

Tidlegare i år måtte Skyss setje inn ein større snøggbåt på sambandet Kleppestø - Bergen. Bakgrunnen for det var at pendlarar ofte blei ståande igjen på kaien i Bergen i rushtida grunna for liten kapasitet på MS «Teisten» som då trafikkerte sambandet. Ein slik uheldig situasjon kan også bli ein realitet på snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen dersom kapasitet/frekvens ikkje blir auka.

Då fylkesutvalet 8. desember i fjor handsama saka «Konkurransetsetting av kortsiktig kontrakt for bybåtsambanda Kleppestø - Strandkaien og Knarvik - Frekhaug - Bergen, sette underteikna på vegner av Høgre og Frp fram slikt forslag:

«Fylkesutvalet legg til grunn at rutefrekvens/kapasitet vert tilpassa trafikkgrunnlaget».

Dette framlegget blei samrøystes vedtatt. Det er viktig at også fylkestinget er tydeleg i denne saka.»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Båtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen har sidan oppstart i 2014 vist ein god årleg vekst, med 20 prosent i 2015 og 2016. Passasjerteljing for 2017 til og med august viser at veksten held fram, men at den flatar noko ut samanlikna med tilsvarande periode for 2016. Totalt hittil i år viser 14 prosent vekst, medan tal frå juni og august månad viser høvesvis omlag 11 og 7 prosent vekst.

Rutetilbodet mellom Nordhordland og Bergen er i hovudsak retta mot pendlarar, og gir fire avgangar til Bergen om morgonen og tre avgangar i retur ettermiddag. I tillegg er det tre avgangar frå Bergen morgon og to avgangar ettermiddag frå Knarvik.

Ruta er typisk rushrelatert, noko som tydeleg kjem fram i reisetal på avgangsnivå. Om morgonen er etterspurnaden klart størst på dei to midtre avgangane mot Bergen. Ettermiddag frå Bergen er etterspurnaden størst på dei to siste avgangane. På dei andre avgangane er passasjertala relativt

låge. Totalt sett er det med andre ord framleis ledig kapasitet, også i rush, men enkelte avgangar kan oppnå maks belegg.

Transportbehovet mellom Nordhordland og Bergen er venta å stige i åra framover, og kapasiteten i kollektivnettet må samla sett dimensjoneras for å kunne ta største delen av den komande trafikkveksten. Forholdet mellom buss og båt må då sjåast i samheng. Trafikkgrunnlag, faktiske reisebehov og omsynet til kostnader og miljøeffektar er sentrale faktorar som må inngå i vidare plan for kollektivtilbodet.

Fylkesrådmannen vil leggje fram ein eigen trafikkplan for båt i utval for miljø og samferdsel og fylkesutvalet i oktober, der det mellom anna er gjort nærare greie for vurderingar og anbefalingar kring framtidig tilbod og miljøløysingar for dette sambandet. Trafikkplanen skal ligge til grunn i arbeidet med å førebu komande båtanbod.»

Nils Marton Aadland (H) sette fram slikt forslag:

«Hordaland fylkesting viser til den sterke veksten i talet på passasjerar på snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen, og oppmodar Skyss til å auka frekvens/kapasitet på dette sambandet i det nye anbudet.»

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

Vedtak

Hordaland fylkesting viser til den sterke veksten i talet på passasjerar på snøggbåtsambandet Knarvik - Frekhaug - Bergen, og oppmodar Skyss til å auka frekvens/kapasitet på dette sambandet i det nye anbudet.

2. Aud Karin Oen (SV) hadde sendt inn slik interpellasjon:

«Båtrute mellom Fjell og Bergen

Søndag 24. september skjedde det ei historisk båtreisa. 45 år etter at Sotrabraua vart opna og dampen frå Bergen til Brattholmen og Sotra gjekk sin siste tur var det endeleg igjen mogeleg å ta sjøvegen til Bergen.

Reisa gjekk frå Ågotnes til Strandkai terminalen på 25 minutt på den breiaste «vegen» i heile Noreg. Dette ekstra kollektivtilbodet var sett inn i samband med Sykkel-VM og var ein gedigen suksess. Passasjerane er nøgde og mange etterspør eit permanent tilbod.

Kurt Rune Andreassen på CCB har lenge vore positiv til å freista få til ei sjøbasert arbeidsrute mellom Ågotnes og Bergen. Basen kan brukast som utgangspunkt for ei båtrute, utan at det kjem i konflikt med baseaktivitetane uttalar han til Tunellsyn.

Med nye miljøkrav i hurtigbåtbransjen er tida no mogen for å løysa noko av dei køane som heile sotrasamfunnet slit med kvar einaste dag.

1. Vil fylkesordføraren gå i dialog med kommunar og næringsliv på Sotra for å kunne sjå på ei løysing med båtrute frå Ågotnes?»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Med utfordringane som er i dagens vegnett og rv 555, registrerer fylkesordføraren at det er ønskje om båttilbod mellom Sotra og Bergen sentrum. Særleg gjeld det pendlarar som opplever køar og forseinkingar på denne strekninga. Fjell kommune sette inn båt mellom Ågotnes og Strandkaien på siste konkurransedag under Sykkel-VM, og dette har nok forsterka ønskje om fast båttilbod blant fleire av dei som nytta seg av tilbodet denne dagen.

Fylkesrådmannen vil leggje fram ein eigen trafikkplan for båt i utval for miljø og samferdsel og fylkesutvalet i oktober. Planen omhandlar mellom anna overordna vurderingar kring mogleg nytt båtsamband mellom Sotra og Bergen. Marknadsgrunnlag, reisemønster og reisetid, kostnader og miljø vil inngå i vurderingane.

Administrasjonen er i dialog med kommunane om trafikksituasjonen på rv 555, der båt er eitt av fleire tiltak som er løfta fram til diskusjon. Fylkesrådmannen vil komme attende med ei orientering om drøftingane.»

3. Terje Kollbotn (R) hadde sendt inn slik interpellasjon:

«Etter Sykkel-VM

Sykkel-VM i Bergen er over. Det er på tide med ei grundig evaluering av arrangementet, både av alle positive og negative sider.

Her bør alle som har støtta arrangementet, inkludert fylkeskommunen bli involvert.

Spørsmål 1:

Korleis vil fylkesordføraren og administrasjonen involvere fylkespolitikarane og tilsette i ei slik evaluering?

Hordaland fylkeskommune har støtta arrangementet både økonomisk og med menneskelege ressursar.

Spørsmål 2:

Kva er den totale støtten, økonomisk, personalmessig og på andre måtar frå fylkeskommunen til sykkel-VM 2017?

Spørsmål 3:

Kor mykje har andre offentlege instansar – Bergen kommune (eventuelt andre kommunar), staten og andre – gitt i økonomisk og annan form for støtte til no?

Etter sykkel-VM har det kome fram at det kan bli eit underskot etter arrangementet og at det kan vere fare for at Norsk Sykkelforbund kan gå konkurs.

Spørsmål 4:

Kan det vere aktuelt for Hordaland fylkeskommune å gå inn med ytterlegare midlar for å dekkje eit eventuelt underskot?

Under sykkel-VM var deler av Bergen sentrum bilfri, og mange fleire nytta sykkel som framkomstmiddel i Bergen sentrum. Bergen by har tidlegare hatt dårlege resultat i vurderingar som sykkelby i Norge og Norden, m.a. frå Syklistenes Landsforbund.

Spørsmål 5:

Vil fylkesordføraren etter sykkel-VM ta eit raskt politisk initiativ ovafor fylkestinget, Bergen bystyre og det nye Stortinget for å få på plass ei storsatsing for å gjere Bergen til ein framtidsetta sykkelby heile året?»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Sykkel-VM i Bergen er over. Det er på tide med ei grundig evaluering av arrangementet, både av alle positive og negative sider.

Her bør alle som har støtta arrangementet, inkludert fylkeskommunen bli involvert.

Spørsmål 1:

Korleis vil fylkesordføraren og administrasjonen involvere fylkespolitikarane og tilsette i ei slik evaluering?

Svar:

Fylkesordføraren er kjent med det samla evalueringsopplegget etter Sykkel-VM 2017 i Bergen, men vil be fylkesrådmannen sørge for at det vert sett i gang ei evaluering innanfor fylkeskommunale oppgåver og tenester. Særskilt vil det vere viktig å vurdere korleis det ekstraordinære kollektivtransportsystemet og den trafikale omlegginga har fungert under arrangementet. Effekt og konsekvensar av gjennomførte tiltak vil gje kunnskap om den framtidige utforminga av transportsystemet i Bergen for å sikre nullvekstmålet for personbiltrafikken, og mulig trafikksanering i Bergen sentrum. Evalueringarbeidet vil verte lagt fram i fylkespolitiske organ.

1. Bergen 2017 skal levere ein arrangementsrapport etter UCI sin mal. Dette vert den offisielle arrangementsrapporten. Element i rapporten vert m.a. organisering, program for konkurransane, statistikk, media, visuell identitet, aktivitetar for befolkninga under og etter meisterskapen.
2. Ringverknadsanalyse Sykkel-VM: På oppdrag frå Bergen kommune, finansiert av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Bergen2017/Norges Cykleforbund, er det lyst ut ein konkurranse om gjennomføring av ein ringverknadsanalyse. I plangruppa/ oppfølgingsgruppa deltek representant for Hordaland fylkeskommune.
3. UCI har bestilt ein eigen ringverknadsanalyse. Denne vert utført av Ernst & Young gjennom Sport Call og er ein 4-årig avtale der dei ønskjer å måle den direkte økonomiske verknaden av UCI sine arrangement for vertsbyen/regionen.
4. Forskning på store idrettsarrangement
NTNU – eit forskarteam knytt til store idrettsarrangement, bad om å kunne bruke sykkel-VM i forskinga si. Dei vil gjere ein analyse av dei økonomiske verknadane for arrangøren, dvs. kostnader og inntekter, om ulike faktorar og forhold som påverkar dei. Dette omfattar alle kostnader knytt til sjølve arrangementet, uavhengig av kven som betaler. Fokus er på dei direkte inntektene (dei som går til arrangøren), og såleis vert ikkje turistinntekter o.l. inkludert.

I deira analyse vil dei sjå på heile prosessen, dvs. frå idéen om å søke arrangementet kom opp og til gjennomføring av arrangementet. Kva inntekter og kostnader tok ein høgde for i starten og korleis har dette utvikla seg undervegs. Kva faktorar har influert budsjetteringsprosessen? Har det kome til nye oppgåver undervegs, har premissane endra seg, har det vore usemje mellom UCI og Bergen 2017 t.d. om fordeling av inntekter og kostnader. Relasjonane mellom dei involverte interessentane vil verte analysert. Aktørar frå Hordaland fylkeskommune vil verte nytta som informantar i dette arbeidet.

Spørsmål 2:

Hordaland fylkeskommune har støtta arrangementet både økonomisk og med menneskelege ressursar. Kva er den totale støtten, økonomisk, personalmessig og på andre måtar frå fylkeskommunen til sykkel-VM 2017?

Svar:

Ansvarsfordeling og finansielle forhold mellom Hordaland fylkeskommune og Bergen 2017 AS er regulert gjennom ein avtale signert av partane 4. august 2015. Jamfør avtalen skal Hordaland fylkeskommune støtte Bergen 2017 AS med 15 mill. kr.

I tillegg har Skyss berekna dei samla kostandene med det ekstraordinære kollektivtransporttilbodet under Sykkel-VM 2017 til 20 mill. kr. Innanfor dei samla løyvingane frå Kulturdepartementet til arrangementet er det sett av kr 12,7 mill. kr til tiltak for omlegging av kollektivtransporttilbodet. Det er dermed eit gap på 7,3 mill. kr mellom det statlege tilskotet og berekna kostnadsramme for det ekstraordinære kollektivtransporttilbodet. Dette avviket vil verte innarbeidd i Skyss sitt ordinære driftsbudsjett for 2017. Dersom det viser seg at rammene i driftsbudsjettet ikkje er tilstrekkelege, vil fylkesrådmannen komme attende med ei ny orientering.

På vegområdet har Bergen 2017 A/S gjennomført tiltak i løypetraseen på fylkesvegnettet innanfor eige budsjett. Fylkesordføraren legg til grunn at reetablering av refugar, fartsdumpar osb. også vert gjort i regi av Bergen 2017 A/S.

På kulturområdet vart det løyvd 2,5 mill.kr i fylkestinget sitt budsjettvedtak for 2017 til gjennomføring av kulturaktivitetar under Sykkel-VM 2017.

Til slutt vedtok fylkesutvalet å løyve kr 50.000,- til ei mottaking i samband med Sykkel-VM 2017 med Hordaland fylkeskommune som vertsskap.

Etter at UCI vedtok å tildele sykkel-VM til Bergen hausten 2014 etablerte Hordaland fylkeskommune ei samhandlingsgruppe om Sykkel-VM med deltakarar frå ulike avdelingar i fylkeskommunen (m.a. kultur og idrett, samferdsel, og regional) og eksterne aktørar, m.a. vertskommunane, Statens vegvesen, Bergen 2017, idrettsorganisasjonane og Naturvernforbundet.

«Alle Barn sykler» er eit opplæringsprogram i regi Norges Cykleforbund. Målet er å auke kvardagssyklinga til og på skulen, til fritidsaktivitetar og som trening. Programmet starta som eit pilotprosjekt for grunnskuleelevar i vertskommunane for Sykkel-VM hausten 2015 og er no opna for deltaking frå alle kommunar i Hordaland. Dette planlagt vidareført etter Sykkel-VM. Opplæringsprogrammet er støtta økonomisk av Hordaland fylkeskommune i perioden 2015-17 med totalt kr 1,2 mill. frå tilskotsordninga folkehelse/sykkelvanar. I tillegg er tiltaket støtta økonomisk av Trafikksikringsutvalet i Hordaland.

Bergen kommune har utvikla eit undervisningsopplegg der sykkeltema kan bli inkludert i alle fag til bruk i barnehagar, barne- og ungdomskular www.sykkeliskolen.no. Tiltaket er støtta med kr 300.000 frå Hordaland fylkeskommune (folkehelsemidlar). Det er rekruttert 160 sykkelambassadørar i skular i Bergen og omlandskommunane. Desse er planlagt vidareført som aktivitetsambassadørar i åra framover.

Spørsmål 3:

Kor mykje har andre offentlege instansar – Bergen kommune (eventuelt andre kommunar), staten og andre – gitt i økonomisk og annan form for støtte til no?

Svar:

Som spørsmålsstillaren er inne på, er det fleire partar som har bidrege med finansiering av Sykkel-VM 2017 i Bergen. Dette omfattar både fleire offentlege partar og private sponsorar. Korleis dei samla inntektene til Bergen 2017 A/S har vore for planlegging og gjennomføring av Sykkel-VM 2017 vil framgå når selskapet legg fram rekneskapen for arrangementet.

Det som ulike partar har stilt til rådvelde i form av andre ytingar i samband med Sykkel-VM 2017 har fylkesordføraren ikkje oversikt over.

Spørsmål 4:

Etter Sykkel-VM har det kome fram at det kan bli eit underskot etter arrangementet og at det kan vere fare for at Norsk Sykkelforbund kan gå konkurs. Kan det vere aktuelt for Hordaland fylkeskommune å gå inn med ytterlegare midlar for å dekkje eit eventuelt underskot?

Svar:

I gjennomføringa av eit slikt arrangement vil det alltid vere usikkerheit knytt til budsjett for inntekter og kostnader. I sak om søknad om å arrangere Sykkel-VM gjorde fylkestinget i juni 2013, vedtak om ei usikkerheitsavsetjinga på 15,6 mill., der Hordaland fylkeskommune sin del utgjer 5,2 mill. kr. Fylkesordføraren vil ikkje no spekulere om det er aktuelt å dekkje eit eventuelt underskot i Bergen 2017 AS gjennom denne usikkerheitsavsetjinga, men vil avvente ein eventuell søknad frå selskapet om dette og påfølgjande handsaming i fylkestinget.

Spørsmål 5:

Under sykkel-VM var deler av Bergen sentrum bilfri, og mange fleire nytta sykkel som framkomstmiddel i Bergen sentrum. Bergen by har tidlegare hatt dårlege resultat i vurderingar som sykkelby i Norge og Norden, m.a. frå Syklistenes Landsforbund.

Vil fylkesordføraren etter sykkel-VM ta eit raskt politisk initiativ ovafor fylkestinget, Bergen bystyre og det nye Stortinget for å få på plass ei storsatsing for å gjere Bergen til ein framtidretta sykkelby heile året?

Svar:

Når det gjeld initiativ for å auka sykkelandelen i Bergen, viser eg til tiltak og verkemiddelbruk som ligg inne Byvekstavtalen for Bergen. Dette er ei avtalt satsing mellom Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Bergen kommune om transportpolitiske tiltak og byutvikling for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen. Satsing på tiltak for å oppnå auka sykkelbruk er synleggjort og omtalt i denne avtalen.

Opplæringsprogramma «Alle Barn Sykler» og «Sykkel i skolen» vil verte vidareført. Det er lagt opp til ei evaluering av prosjekta i regi av Idrettscampus Bergen. Bergen kommune har kjøpt inn 6 nærmiljøanlegg for sykling (pump tracks) som er plassert som del av eksisterande anleggsparker. Dette er pilotanlegg som heile fylket vil hauste erfaringar frå. Anlegga vert støtta av spelemiddelordninga som Hordaland fylkeskommune forvaltar.»

SPØRSMÅL

1. Anne Beth Njærheim (V) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Snøggbåttilbodet i Sunnhordland

Fleire som dagpendlar med Sunnhordlandsruta til Flesland/Bergen har sendt melding både til Skyss og til underteikna om at det er for liten kapasitet på båten enkelte dagar/avgangar i veka, noko som medfører at dei som kjem på båten på Flesland kai ikkje får vere med båten fordi det ikkje er nok plass. Vedlagt ligg korrespondanse ein pendlar har sendt til Skyss og deira svar.

Etter at flaggruta vart lagt ned vart det sett inn større båtar i Sunnhordlandsruta noko brukarane av dette tilbodet roser. Etter dette, så har passasjeretalet gått gradvis opp kvart einaste år, og måndag, torsdag og fredag er det særskilt mykje passasjerar.

Etter skolestart i august i år, så er det full båt ut frå Bergen kvar einaste fredag, og dei har rett og slett ikkje kapasitet til å ta om bord passasjerar på Flesland.

Fleire gangar har båten passert utan å gå innom. Snøggbåten «Admiral» ringer til bussane og gir beskjed om at båten er full, og tilbyr seg å køyre dei ned til Nesttun området til eit Kystbuss-stopp. Men det er mange passasjerar som kommer med taxi til Flesland, eller på anna vis. Desse vert då ståande att og må finne alternativ transport heim.

Kor mange som står att varierer, men det er ofte 30 - 40 passasjerar som vert råka av dette. Mange reiser ned til byn for å sikre seg plass på fredagane avgang 1610 frå Bergen.

Dagpendlarar frå t.d. Bømlø betaler 3060 kr pr. måned i pendlarkort til Skyss , og det kostar 800 kr å køyre heim til Bømlø tur/retur. Dette er sure pengar når ein eigentleg har betalt for å være med båten.

Skyss svarer berre at dei ikkje har høve å reservere seter på denne ruta.

Snøggbåtane er en fantastisk måte å pendle til Sunnhordaland, og den bruker nøyaktig 1 time frå Flesland til Rubbestadneset. Slik det er nå, så er folk redde for plassmangel, og ytterlegare vekst vert hindra.

Spørsmål 1:

Er det mogleg å legge til rette for at dei som dagpendlar med mnd-.kort kan få høve til å reservere plass på snøggbåten?

Spørsmål 2:

Er det mogleg å få sett inn større snøggbåt på dei aktuelle dagar og ruter?

Hordaland fylkeskommune og Skyss har jo eit mål i sin kollektivstrategi at flest mogleg skal reise kollektivt. Og at vekst inn til Bergen skal skje med sykkel/gonge og KOLLEKTIV.»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Skyss følgjer med på utviklinga på Sunnhordlandssambandet og vurderer ulike tiltak. Når det gjeld å auke kapasiteten, er dette eit spørsmål både om økonomi og om faktisk tilgang på fartøy.

Bruk av fartøyet på lokalbåtruta i Austevoll som suppleringsbåt er eit av tiltaka som er vurdert. Denne båtruta er i dag i rutegående trafikk i det aktuelle tidsrommet. Dersom vi vel å flytte denne båten til anna trafikk, vil dette difor råke andre reisande. Båten er heller ikkje stor nok til å dekke kapasitetsbehovet på dei fredagane då det har vore flest attståande. I forkant av ei eventuell beslutning om å nytte dette fartøyet til suppling, vil Skyss ha ein dialog med Austevoll kommune kring konsekvensar og moglege løysingar.

Eit bestillingssystem kan i prinsippet også vere eit mogleg tiltak, men heller ikkje her finst det enkle løysingar. Ved førehandsbestilling vil det vere fare for at reisande reserverer plass utan å møte opp. Eitersom mange reisande nyttar periodebillettar kan heller ikkje bestilling vere direkte knytt til billettkjøp.

Målet er å ha eit føreseieleg kollektivtilbod, og det vert arbeidd med å finne ei løysing for denne aktuelle saka innan ikkje altfor lang tid.»

2. May Eva Sandvik (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Breibanddekning i fylket

Gode breibandsforhold er etter kvart vorte eit svært viktig verktøy for dei aller fleste, også i Hordaland.

Samfunnet har rigga seg slik at det er ein føresetnad for innbyggjarane og næringslivet at "nett" fungerer. Det gjeld til dømes innan all undervisning på ulike nivå, velferdstenester, banktenester osv. Næringslivet er også heilt avhengig av «nett» såvel sentralt som i distrikta.

Fleire og fleire innbyggjarar og næringsliv har no eit funksjonelt breiband anten via offentleg sektor/ kommersielle utbyggjarane eller privat. Men dette gjeld lagt i frå alle i fylket. HFK deler

også ut midlar gjennom nasjonale tilskotsordningar og der det er mange søknader spesielt frå distrikta. (Desse søknadane vert handsama i KIRU).

For Hordaland Høgre er det svært viktig at arbeidet med utbygging av breibandet vert ferdigstilt slik at ein når målsettinga om at alle innbyggjarar skal ha tilfredsstillande nettilgang. Me veit også at dette er eit økonomisk spørsmål og at dette er eit spleiselag på ulike nivå.

1. For å nå dette målet er det viktig å ha ei kartlegging på dei «kvite» og lite tilfredsstillande områda i fylket. Har HFK det? Og i såfall, kva område er dette?
2. Kor mange husstander gjeld dette (ca.)?
3. Kva har det juridiske ansvaret for at innbyggjarane våre får tilfredsstillande breiband?»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

«Rapporten «*Bredbåndsdekning 2017*», som er utarbeidd for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (NKOM) i september 2017, viser at rundt 99,98 % av norske husstandar og verksemder har tilbod om eit grunnleggjande breiband med minst 4 Mbit/s nedstraums kapasitet. Færre enn 1000 husstandar på landsbasis manglar eit slikt tilbod. I kartlegginga til NKOM går det fram at dei «*kvite områda*» i Hordaland ligg i Masfjorden kommune. Den 8. september 2017 fekk denne kommunen seks mill. kroner i tilskot frå NKOM for å byggja ut breiband i dei områda som manglar dekning i dag.

Northordland var fram til 2013 den regionen som hadde dårlegast dekning i Hordaland, men NKOM si tilskotsordning har bidrege til å retta opp i dette. Dei siste fire åra har det vore gjeve til saman 29,8 millionar kroner i tilskot til kommunane Austrheim, Lindås, Masfjorden, Meland og Radøy. Fylkesutvalet vedtok i mars i år (PS 84/2017) å tildela til saman tre millionar kroner til fire ulike utbyggingsprosjekt i kommunane Masfjorden, Samnanger og Vaksdal.

Skilnaden mellom det som vert definert som grunnleggjande breiband med minst 4 Mbit/s nedstraums kapasitet, og den breibanddekninga som innbyggjarar og verksemder treng i dagleglivet er likevel stor. I «*Meld. St. 27 (2015–2016) Digital agenda for Norge — IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*» (Ekomplanen), som fekk full tilslutning frå Stortinget 29. november 2016, er det talfesta eit mål om at 90 prosent av husstandane i Norge skal ha tilbod om minst 100 Mbit/s innan 2020.

På landsbasis har allereie 80 prosent av husstandane dekning på dette nivået. I Oslo er andelen 98 %, medan den i Hordaland er 84 prosent. Vårt fylke ligg på fjerde plass, bak Oslo, Akershus og Rogaland. Kartlegginga til NKOM viser at det er kommunane i Hardanger som er lengst unna å nå dette målet. Nokre av desse stadane er ikkje tilgjengeleg for fiberbasert breiband, men når nye frekvensar i 700 MHz-bandet skal auksjonerast ut innan 2018 vil dette sikra mobilt breiband med høg kapasitet også i grisgrendte strøk.

Den største utfordringa for Hordaland i dag når det gjeld digital infrastruktur, er manglande kjernenett langs Vestlandet, og mellom Bergen og Oslo. Det manglar også alternative føringsvegar ut av landet. Begge delar vert det jobba med i administrasjonen, og det er varsla politisk sak som omhandlar dette i fylkesutvalet 26. oktober 2017.

Når det gjeld det juridiske ansvaret, så er det pr. i dag ikkje leveringsplikt på breibandtenester. Dette betyr at ingen nettoperatørar kan påleggjast å levera breiband på stader der dei ikkje ønsker å byggja ut. Tilskotsordninga til NKOM, supplert med midlane frå Hordaland fylkeskommune, er derfor meint å vera eit verkemiddel for å gje eit godt breibandtilbed der marknaden ikkje fungerer.»

May Eva Sandvik (H) sette på vegner av H fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Ber om at spørsmålet om breiband vert oversendt til relevant utval for vidare behandling.»

Sandvik sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

3. May Eva Sandvik (H) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Lærlingar

Hordaland fylkeskommune ved fagopplæringskontoret har først og fremst ansvar for fagopplæringa i fylket, der det vert gjeve opplæring til lærebedrifter og lærlingar gjennom læretida.

På heimesida til HFK vert det å lesa at «behovet for fagarbeidarar er stort i Hordaland» og at lærlingar og lære kandidatatar er ein viktig ressurs for arbeidslivet, og ein god måte å rekruttera framtidig arbeidskraft på.

Generelt har næringslivet rekruttert mange lærlingar, dette gjeld også i aukande grad kommunane. Men framleis er etterspørselen etter lære plasser større enn tilbodet, noko som fører til at mange unge ikkje får fullført utdanningsløpet.

Kor mange lære plasser har så HFK? I årsmeldinga for 2016 står det at talet er 27 . Dette er ikkje meir enn det ein middels stor kommune tar inn av lærlingar.

1. I kva fag er HFK godkjent som lærebedrift? Og kor mange lærlingar er det pr. i dag i dei godkjente faga?
2. Å auke opp tal lærlingar er sjølv sagt også eit budsjettspørsmål. Men er det praktisk mulig for HFK å ta i mot fleire lærlingar?»

Fung. fylkesordførar svarte slik:

1. «Hordaland fylkeskommune er pt. godkjend som læreverksemd etter opplæringslova § 4-3 i følgjande 10 fag:

- Barne- og Ungdomsarbeidarfaget
- Byggdriftarfaget
- Dataelektronikfaget
- Hestefaget
- IKT-servicefaget
- Institusjonskokkfaget
- Kontor- og administrasjonsfaget
- Kokkfaget
- Reiselivsfaget
- Reinhaldsoperatørfaget

Hausten 2017 har Hordaland fylkeskommune totalt 46 lærlingar og lære kandidatatar fordelt over alle faga, med flest innanfor IKT-servicefaget med 20 lærlingar.

2. Målet for 2018 er å stabilisere talet på interne lærlingar rundt 50 løpande kontraktar. Fylkesrådmannen vil ta høgde for dette i sitt framlegg til budsjett for 2018.

Ein ser vidare at det kan vere potensiale for fleire lærlingar innan kultursektoren, t.d. ved museum og institusjonar som Hordaland fylkeskommune samarbeider med, særleg knytt til dei «små og verneverdige faga».

