

Magnar Lussand sette fram slikt forslag:

”Tillegg til innstillinga:

Pkt 1: Fylkestinget støttar ein differensiert samferdselspolitikk som tydeleg set inn ulike tiltak i by og distrikt. Fylkestinget ser at det er svært store variasjonar mellom fylka i kor stor grad det er råd å løysa samferdselsutfordringane med jernbanetiltak. Samstundes er jernbaneinvesteringane i stor grad konsentrert til det sentrale austlandsområdet, medan satsinga i andre delar av landet i stor grad berre skjer på vegsida. fylkestinget ser det som opplagt at regjering og storting må sjå investeringane i dei to transportgreinene i samanheng, slik at veg og jernbane vert slått saman for det einskilde fylket.

Pkt 4: Innanfor statsbudsjettet ønskjer fylkestinget at det vert innført skilje mellom løyvinga til drift og langsiktige investeringar, statsbudsjettutvalets rapport (NOU 2003: 6) om auka langsiktighet i statens budsjettering drøfta.

Bompengefinansiering er og vert verande eit viktig tilskot til skattefinansiering av infrastruktur. Valet av kvar bompengefinansiering er tenleg bør vera tydelegare enn til no, og fylkestinget sluttar seg til statens vegvesen som på side 12 i planutkastet seier ”Statens vegvesen meiner det er store behov for utbygging av vegnettet og dei økonomiske planrammene innebærer at bruk av bompenger fortsatt er nødvendig. Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, der det er grunnlag for dette. Det må finnes rom for statlige midler til prosjekt i distrikta som ikkje kan finansierast med bompengar”.

Pkt 42: Ordninga med ferjeavløysingsmidlar som investeringsstøtte basert på 15 år er for lite og samsvarer dårleg med den avlastinga av statsbudsjettet etablering av fastlandssamband gjev. Denne perioden må aukast til 30 år fordi det vil stimulera til vegutløysing for samfunn med store avstandsulemper og fordi det er svært lang reell nedskrivningstid på bru- og tunnellinvesteringane som erstattar ferje. Ferjeavløysingsmidlane må også kunna nyttast til å dekkje kapitalkostnadane som følgje av at avløysingsmidlane vert tilbakebetalte over tid.

Nytt punkt:

Verna vegar

Dersom det faktisk vert fastsett vern av vegar som er i dagleg bruk for nyttetransport, føreset fylkestinget at det vert gjeve særskilde løyvingar til opprustning av standard, slik samferdselsdepartementet har signalisert tidlegare. I Hordaland omfattar verneplanane desse vegane i slik bruk: Rv 550 Jondal-Utne og Rv 569 Dalseid-Eidsland.

Nytt punkt:

Vegdrift/Vinter

Fylkestinget vil understreka behovet for ei styrking av innsatsen på vinterdrift på fjellovergangane. For Hordaland gjeld dette E 134 Haukelifjell, Rv 7 Hardangervidda og Rv 13 Vikafjell. Det er avgjerande for ivaretaking av liv og helse, reiseliv, anna næringsliv og persontrafikk at standarden på vinterdrifta og oppningstida på vegane vert styrka for alle dei nemnde overgangane. ”

Nils-Olav Nøss sette fram slike endringsforslag:

” Pkt.1, 2. avsnitt:

Forslag: Ta ut: ”Arnatunnelen”

Pkt. 4:
Forslag: Ta ut "OPS-løysingar" to stader i avsnittet.

Pkt. 13:
Forslag: Ta ut heile punkt 13

Pkt. 14:
Forslag: Ta ut heile punkt 14

Pkt. 19:
Forslag: Fremma følgande som nytt avsnitt:
"Fylkestinget peikar og på at det er viktig å starta arbeidet med ein ny Ringveg aust, Som erstatning for den dårlege vegen mellom Nesttun og Arna, til dømes gjennom ei tunnelloysing med innslag frå Bergensdalen i området Kronstad-Hop."

Mette Holmefjord Olsen sette fram slikt forslag I:

" Pkt. 1

Klimaet er vår tid si fremste lokale og globale utfordring. 15 % av Noregs utslepp kan kuttast lokalt. Løysinga på klimautfordringa vil innebera ei enorm omstilling. Hordaland må gjennomføra dei lokale tiltaka – ikkje minst innan transport. Vi kan aldri kjøpa oss fri frå klimautfordringane, like lite som vi kan *veg-byggja* oss fri frå transportutfordringane.

Bergensregionen treng eit nytt, effektivt og miljøvennleg transportsystem som utkonkurrerar privatbilen både i pris, komfort og reisetid. Eit bybanenett skal vere bærebjelken i eit slikt transportsystem. Eit system som sørgjer for at privatbilen kan fasast ut som hovudtransportmiddel i Bergen.

Klimaendringane vil og i større og større grad påverka vegane våre i heile Hordaland. Det er rekna 213 rasstader i Hordaland. Meir ekstremvær vil gje meir ras – I dag er kostnadene ved rassikring i Hordaland åleine rekna til 3,1 mrd. kr. Fylkestinget føreset at summen til rassikring i ny NTP – periode vert justert kraftig opp.

Etter Fylkestinget si meining må det i ny Nasjonal transportplan prioriterast tre hovudområde: 1) vedlikehald, 2) rassikring og 3) kollektivtrafikk.

I Hordaland og Bergen har ein dei siste 20 –30 årene hovudsakleg bygd ut enorme enkeltprosjekt med trafikkauke som resultat. Eit grunnprinsipp for fylkestinget er at for kvar krone som går til veg, skal tre kroner gå til kollektivtrafikk, jernbane og infrastruktur for syklende og gåande.

Pkt. 2:

Fylkestinget meiner at dei økonomiske rammene for Nasjonal transportplan 2010-2019 må aukast og at denne auken må gå til satsing på strekningsvise investeringstiltak, på jernbane, framkomsttiltak for kollektivtransport i Bergen og rassikring.

Pkt. 3:

Fylkestinget ber om at staten og ikkje privatbankane finansierer framtidige bompengeprojekt. Saman med prosjektfinsiering, vil dette gjere veg og baneutbygging billegare, meir forutsigbart og rasjonelt.

Pkt. 3.1

Fylkestinget føreset at stamvegar skal ha stamvegstandard.

Pkt. 5:

Som rådmannen

Pkt 6:

Som rådmannen

Pkt 8:

Som rådmannen

Pkt. 9:

Fylkestinget viser til at både Bergen indre hamn og fleire viktige petroleumsretta sjøterminalar er lokalisert i farleier med krevjande navigasjonstilhøve og stor trafikk. For å unngå skipsulukker og oljeutslepp langs kysten, er det nødvendig å oppgradera trafikk-stasjonen på Fedje.

Pkt. 9.1

Fylkestinget legg vekt på at arbeidet med ny hamneplan for Bergensområdet vert prioritert og vidareført med val av ny lokalisering av godshamn. Dette er naudsynt for å sikra Bergen hamn gode utviklingstilhøve og å sikra at meir transport vert flytta frå veg til sjø. Fylkestinget vil og understreka at ny godshamn for Bergensområdet vert eit intermodalt knutepunkt.

Pkt 10.

For at Bergen skal utvikla seg vidare som cruisehamn nr 1. i Noreg, ser fylkestinget det som nødvendig at Bergen hamn elektrifiserast.

Pkt. 12

Som rådmannen

Pkt. 13

Som rådmannen

Pkt. 13.1

Fylkestinget vil peika på trongen for oppgradering av dei særskilte delane av Vossebana. Kombinert med dobbeltspor Bergen – Arna og ny Ringeriksbane vil ein heilheitleg oppgradering kunne gje ein monaleg kortare reisetid Bergen – Voss – Oslo. Dette bør inn i planperioden.

Pkt. 13.2

Fylkestinget vil peika på at planlegging og bygging av ein vegtunnel gjennom Ulriken står i direkte motstykke til dobbeltspor gjennom Ulriken. Fylkestinget ber om at planlegging av vegtunnel avsluttast.

Pkt 15.

Som rådmannen

Nytt Pkt. 16.

Fylkestinget sluttar seg til dei tilrådingane som Jernbaneverket gir om det vidare arbeidet med høgfaringsbanar i Noreg, der det vert konkludert med å gå vidare med fleire strekkingar, inkl. strekkinga Bergen - Oslo via Geilo og Haukelibana i ein detaljert konseptanalyse.

Nytt pkt. 17

Fylkestinget meiner at Avinor overtek eigarskapet av Stord lufthamn, Sørstokken, som ein del av det regionale lufthamn-nettet

Nytt pkt. 17.1

Fylkestinget ber om at utvidingar og nyinvesteringar på Flesland gjeldande rullebane 2 ikkje vert gjennomførte, og at denne, saman med rullebane 3 på Gardermoen, vert teke ut av NTP. Investeringsmidlar som Avinor i dag har til rådvelde og som er tenkt til desse enkelttiltaka, vert overførte til jernbaneverket.

Pkt. 18:

Fylkestinget ser med uro på at forslag til Nasjonal transportplan ikkje følgjer opp den omfattande kollektivsatsinga med bygging av bybane, med nødvendige statlege løyvingar.

Fylkestinget vil understreka at byggetrinn 2 av bybana frå Nesttun til Lagunen /Rådal realiserast utan byggjestopp, når banen står ferdig til Nesttun . Planlegging for fullføring av banen til Flesland bør starta opp raskast mogleg. For at Bergensområdet skal få til eit miljøvennleg transportsystem, må arbeidet med å planlegga eit bybanesystem til Haukeland, Åsane, Fyllingsdalen og Loddefjord med tilknytning til Straume på Sotra starta opp i første 4-års periode av NTP Eit nytt sotrasamband må sjåast i samanheng med utbygging av bybane/jernbane til Straume.

Investeringar til gang- og sykkelstiar må minst tredoblast i perioden 2010-2019 og det vil vera trong for 100-200 millionar årleg til kollektivtrasear og lyskryssprioritering i perioden 2010 – 2019 dersom kollektivtrafikken skal kunne konkurrera med privatbilen.

Pkt 19.

I samsvar med klimaforliket på Stortinget og med tilvising til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk, går fylkestinget inn for køprising som eit virkemiddel for å dempe den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet. Køprising er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit virkemiddel for å redusera klimagassutslepp, lokal luftforureining og kø. Fylkestinget føreset eit spleiselag med staten slik at kollektivtrafikkutviklinga vert sett i samanheng med køprising.

Pkt. 20

Som rådmannen

Nytt pkt 21:

Fylkestinget er uroa over forslaget til investeringsramme til øvrige riksvegar i Hordaland. Ei slik ramme kan få store konsekvensar for utvikling av kommunikasjonar og samferdsel i fylket. Fylkestinget ber om at den fylkesfordelte riksveggramma til Hordaland vert auka opp til dagens nivå på om lag 300 mill.kr pr. år.

Pkt 22

Som rådmannen

Pkt 23

Som rådmannen, med tillegg:

” Meir ekstremvær vil gje meir ras og rassikringsmidlar må minimum opp på nivået for NTP 2006-2015”

Pkt 24:

Fylkestinget er tilfreds med at ferjetilbodet både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet vert styrka. Standarden på ferjetilbodet må minst følgje Stortingets egne vedtekte normer.”

Mette Holmefjord Olsen sette fram slikt forslag II:

” Punktvis alternative endringar i høve til innstillinga:

- 1. Alternativ:** Klimaet er vår tid fremste lokale og globale utfordring. 15 % av Noregs utslepp kan kuttast lokalt. Løysinga på klimautfordringa vil innebera ei enorm omstilling. Hordaland må gjennomføra dei lokale tiltaka – ikkje minst innan transport. Vi kan aldri kjøpa oss fri frå klimautfordringane, like lite som vi kan *veg-byggja* oss fri frå transportutfordringane.

Bergensregionen treng eit nytt, effektivt og miljøvennleg transportsystem som utkonkurrerar privatbilen både i pris, komfort og reisetid. Eit bybanenett skal vere bærebjelken i eit slikt transportsystem. Eit system som sørgjer for at privatbilen kan fasast ut som hovudtransportmiddel i Bergen.

Klimaendringane vil og i større og større grad påverka vegane våre i heile Hordaland. Det er rekna 213 rasstader i Hordaland. Meir ekstremvær vil gje meir ras – I dag er kostnadene ved rassikring i Hordaland åleine rekna til 3,1 mrd. kr. Fylkestinget føreset at summen til rassikring i ny NTP – periode vert justert kraftig opp.

Etter Fylkestinget si meining må det i ny Nasjonal transportplan prioriterast tre hovudområde: 1) vedlikehald, 2) rassikring og 3) kollektivtrafikk.

I Hordaland og Bergen har ein dei siste 20 –30 årene hovudsakleg bygd ut enorme enkeltprosjekt med trafikkauke som resultat. Eit grunnprinsipp for fylkestinget er at for kvar krone som går til veg, skal tre kroner gå til kollektivtrafikk, jernbane og infrastruktur for syklande og gåande.

2 Alternativ:

Fylkestinget meiner at dei økonomiske rammene for Nasjonal transportplan 2010-2019 må aukast og at denne auken må gå til satsing på strekningsvise investeringstiltak, på jernbane, framkomstiltak for kollektivtransport i Bergen og rassikring.

4. Alternativ:

Fylkestinget ber om at staten og ikkje privatbankane finansierer framtidige bompengeprojekt. Saman med prosjektfinansiering, vil dette gjere veg og baneutbygging billegare, meir forutsigbart og rasjonelt

9 Stryka: ” Dette projektet går og inn som viktig del del ... over Langenuen”

19 Alternativ:

Fylkestinget ser med uro på at forslag til Nasjonal transportplan ikkje følgjer opp den omfattande **kollektivsatsinga** med bygging av bybane, med nødvendige statlege løyvingar.

Fylkestinget vil understreka at byggetrinn 2 av bybana frå Nesttun til Lagunen /Rådal realiserast utan byggjestopp, når banen står ferdig til Nesttun . Planlegging for fullføring av banen til Flesland bør starta opp raskast mogleg. For at Bergensområdet skal få til eit miljøvennleg transportsystem, må arbeidet med å planlegga eit bybanesystem til Haukeland, Åsane, Fyllingsdalen og Loddefjord med tilknytning til Straume på Sotra starta opp i første 4-års periode av NTP. Eit nytt sotrasamband må sjåast i samanheng med utbygging av bybane/jernbane til Straume.

Investeringar til gang- og sykkelstiar må minst tredoblast i perioden 2010-2019 og det vil vera trong for 100-200 millionar årleg til kollektivtrasear og lyskryssprioritering i perioden 2010 –2019 dersom kollektivtrafikken skal kunne konkurrera med privatbilen.

20 Stryka siste setning ”*Dette skal einskildprojekta*”

27. Alternativ

Fylkestinget viser til at både Bergen indre hamn og fleire viktige petroleumsretta sjøterminalar er lokalisert i farleier med krevjande navigasjonstilhøve og stor trafikk. For å unngå skipsulukker og oljeutslepp langs kysten, er det nødvendig å oppgradera trafikk-stasjonen på Fedje.

29. Alternativ

For at Bergen skal utvikla seg vidare som cruisehamn nr 1. i Noreg, ser fylkestinget det som nødvendig at Bergen hamn vert elektrifisert.

36. Stryka siste setning ”*Fylkestinget strekar ----- NTP.*”

37. Tillegg, etter siste setning : Norsk Bane sitt konsept for bane over Haukeli må også utgreiast.”

Dijana M. Saga sette fram slikt forslag:

” Tilleggsforslag til pkt. 4 i innstillinga

Fylkestinget går inn for at bompengefinansiering av nye riksvegprosjekt blir avvika i løpet av neste valgplanperiode (2010-2019).

Riksvegar bør i framtida, fullt ut, betalast av staten.

Tillegg til pkt. 36 i (første setning) i innstillinga

... Bergen-Oslo via Haukelibanen. ”

Harald Hove sette fram slikt forslag:

” Pkt. 1:”For å oppnå målet om reduserte klimautslepp må naudsynte tiltak setjast i verk, ikkje minst fordi reduksjonen i utslepp i samsvar med klimaforliket må verta større enn lagt til grunn i NTP-framlegget.

Pkt. 2: Som innstillinga med unntak av 3. setning.

Pkt. 19: Alternativ til de to siste setningane i innstillinga:

I perioden for denne transportplanen må det setjast i verk planlegging og bygging av eit heilhetleg bybanenett i Bergensområdet. Staten må ta eit vesentleg medansvar for ei slik utbygging.

Nytt pkt. 20a: Fylkestinget går inn for ein ny ringveg aust frå Nesttun/Hop til Arna.

Pkt. 26 – tillegg: Etter at bybana Bergen – Nesttun vert sett i drift i 2010 går fylkestinget inn for at det kan nyttast bompengeinntekter til drift av kollektivtrafikk.

Pkt. 39 – tillegg: det er likevel ikkje naudsynt å planleggje for ein rullebane 2 på Flesland.”

Roald Stenseide sette fram slikt forslag:

” Pkt 1: Ta ut: ...forlenging av Bybanen og
Pkt. 19.: ...vidareføring av bybanen frå Nesttun til Lagunen...
Pkt. 38: ”industrimiljøet på Stord” byttes til ”industrimiljøet i Sunnhordland.”

Gisle Handeland sette fram slikt forslag:

” Nytt punkt:
Når etterslepet på vegvedlikehaldet vert berekna, er utgangspunktet vegen slik den opphavelig var, uavhengig av om den ikkje oppfyllte dei nødvendige krava til styrke, breidd, kurvatur og trafikktryggleik.

Hordaland og vestlandsfylka har langt fleire vegar og vegstrekningar som ikkje held mål etter dagens krav – og manglande vegsamband – enn dei fleste andre fylka i landet. Konsekvensen av dette er at Hordaland og vestlandsfylka kjem ekstra dårleg ut i høve til den ”tradisjonelle” fordelinga av midlar til vegsektoren.

Det bør etablerast ei særskild ordning med statlege investeringstilskott til gjennomføring av store vegprosjekt som må til for å avløysa svært dårlege vegparti eller realisera manglande vegsamband.”

Inge Børslien sette fram slikt forslag:

” Pkt. 37:Høgfartsbanar:
stryk i siste linje:
”via Geilo” ”

Tom-Christer Nilsen sette fram slikt forslag til endring i pkt. 2, andre setning:

” ... satsast på meir drift og vedlikehald på veg...etterslepet, men kan ikkje akseptera...”

Harald Hove trekte sitt forslag vedk. pkt. 19.

Røysting

Holmefjord Olsen sitt forslag I fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.

Innstillinga pkt. 1

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- to første avsnitt vart vedteken mot 4 røyster (SV).
- siste avsnitt: Næss sitt forslag fekk 27 røyster (A, SV, Sp, V og Raudt) og fall.
- siste avsnitt: Stenseide sitt forslag fekk 14 røyster (Frp) og fall.
- Lussand sitt forslag fekk 6 røyster (Sp, Raudt) og fall.
- Hove sitt forslag fekk 3 røyster (V) og fall.

Innstillinga pkt. 2

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- Hove sitt forslag fekk 3 røyster (V) og fall.
- Innstillinga med Nilsen sitt forslag vart vedteken mot 4 røyster (SV).

Innstillinga pkt. 3

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 4

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyst (SV, Raudt) og fall.
- Næss sitt forslag fekk 20 røyster (A, SV, Raudt) og fall.
- Lussand sitt forslag fekk 6 røyster (Sp, Raudt) og fall.
- Saga sitt forslag fekk 16 røyster (Raudt, Frp) og fall.

Innstillinga pkt. 5

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 6

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 7

- Innstillinga vart vedteken mot 2 røyster (SV).

Innstillinga pkt. 8

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 9

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 4 røyster (SV) og fall.

Innstillinga pkt. 10

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 11

- Innstillinga vart vedteken mot 2 røyster (Raudt).

Innstillinga pkt. 12

- Innstillinga vart vedteken mot 4 røyster (SV).

Innstillinga pkt. 13

- Innstillinga vart vedteken med 34 røyster mot 23 røyster for Næss sitt forslag (A, SV, Raudt, V).

Innstillinga pkt. 14

- Innstillinga vart vedteken med 37 røyster mot 20 røyster for Næss sitt forslag (A, SV, Raudt).

Innstillinga pkt. 15

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 16

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 17

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 18

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 19

- Holmefjord Olsen sitt forslag fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- Stenseide sitt forslag fekk 14 røyster (Frp) og fall.
- Nest siste setning vart vedteken mot 11 røyster (H).
- Næss sitt forslag fekk 20 røyster (A, Sp, Raudt) og fall.

Innstillinga pkt. 20

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 4 røyster (SV) og fall.
- Innstillinga vart vedteken mot 4 røyster (SV).
- Hove sitt forslag fekk 3 røyster (V) og fall.

Innstillinga pkt. 21

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 22

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 23

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 24

- Innstillinga vart vedteken mot 4 røyster (SV).

Innstillinga pkt. 25

- Innstillinga vart vedteken mot 14 røyster (Frp).

Innstillinga pkt. 26

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.
- Hove sitt forslag fekk 25 røyster (V, A, SV, Sp) og fall.

Innstillinga pkt. 27

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- Innstillinga vart vedteken mot 6 røyster (SV, Raudt).

Innstillinga pkt. 28

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 29

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- Innstillinga vart vedteken mot 9 røyster (SV, V, Raudt).

Innstillinga pkt. 30

- Innstillinga vart vedteken mot 1 røyst (SV).

Innstillinga pkt. 31

- Innstillinga vart vedteken mot 1 røyst (SV).

Innstillinga pkt. 32

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 33

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 34

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 35

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 36

- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 6 røyster (SV, Raudt) og fall.
- Innstillinga vart samrøystes vedteken.
- Saga sitt forslag fekk 7 røyster (Raudt, SV, 1 V) og fall.

Innstillinga pkt. 37

- Børslien sitt forslag fekk 9 røyster (V, Sp, Raudt) og fall.
- Innstillinga vart vedteken mot 14 røyster (Frp).
- Holmefjord Olsen sitt forslag II fekk 7 røyster (SV, Raudt, 1 V) og fall.

Innstillinga pkt. 38

- Innstillinga med Stenseide sitt forslag vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 39

- Innstillinga første setning vart vedteken mot 4 røyster (SV).
- Innstillinga andre setning vart vedteken mot 11 røyster (SV, V, Sp).
- Hove sitt forslag fekk 7 røyster (V, Raudt, 2 Sp) og fall.

Innstillinga pkt. 40

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Innstillinga pkt. 41

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Handeland sitt forslag fekk 20 røyster (A, Sp, Raudt) og fall.

Innstillinga pkt. 42

- Innstillinga vart samrøystes vedteken.
- Lussand sitt forslag fekk 20 røyster (Sp, A, Raudt) og fall.

Lussand sitt forslag om verna vegar vart samrøystes vedteke.

Lussand sitt forslag om vegdrift/vinter vart samrøystes vedteke.

VEDTAK (24.04.08)

Mål og økonomiske rammer

1. Fylkestinget er positiv til målformuleringane i planforslaget, men vil peike på behovet for strategiar og virkemiddelbruk for ei balansert utbygging og drift/vedlikehald av transportnettet.

Transport står i dag for 29 % (15,4 mill. tonn) av klimagassutsleppa i Norge. Prognosen for klimagassutsleppa frå transport i 2020 er 19,8 mill. tonn. Målet er å redusera utsleppa med 2,5 – 4 mill. tonn i høve til 2020 prognosen (klimameldinga).

For å oppnå dette målet må tiltak setjast i verk.

Set ein klimagassutslepp og miljø i fokus og vektlegg risiko og sårbarheit, er det ei rekkje prosjekt i Hordaland som burde framskundast i staden for å utsetjast grunna tronge råmer.

Mellom anna gjeld dette: E 39 Os – Bergen, fullføring av Bergensprogrammet med forlenging av Bybanen og ringveg vest, nytt vegsamband til Sotra, Arnatunnelen og dobbeltspor på jernbanen Bergen – Arna.

2. For å få til ei tilfredsstillande utvikling av transportsystemet er det etter fylkestinget sitt syn nødvendig med ei balansert satsing både på drifts- og vedlikehaldstiltak og investeringar. Fylkestinget er samd i at det må satsast meir på drift og vedlikehald på veg og bane, mellom anna for å ta inn etterslepet, men kan ikkje akseptera at dette går ut over investeringssida og dei strekningsvise tiltaka. Fylkestinget meiner at forslaget frå dei statlege transportetatane i for stor grad legg vekt på auka satsing på drifts- og vedlikehaldstiltak på veg- og banenettet, som går ut over heilt nødvendige strekningsvise investeringar. Fylkestinget meiner at dei økonomiske rammene for Nasjonal transportplan 2010-2019 må aukast, og at denne auken må gå til satsing på strekningsvise investeringstiltak i transportnettet.
3. Hordaland og Vestlandet må få sin rettmessige del av râmene. Vestlandet er den regionen i landet med kanskje dei største geografiske transportutfordringane, det er eksportregionen framfor nokon og det er denne regionen som betalar mest av samferdselsinvesteringane sjølv gjennom bompengar.

Finansiering

4. Fylkestinget er i prinsippet positiv til alternative løysingar for finansiering, t.d. billege statslån, prosjektfinansiering og OPS for m.a å sikre ei meir samanhengande utbygging av strekningar, full utnytting av investeringane, og dermed også reduserte kostnader. Det er økonomisk ulønsamt, samt dårleg utnytting av anleggsmaskiner, å starta opp prosjek for så å stoppa dei igjen, når løyvinga ikkje held fram. Det er samstundes nødvendig å etablere eit statleg infrastrukturfond uavhengig av statsbudsjettet, som gjer det mogleg å redusere kapitalkostnader ved bompengeneinnkreving og låneopptak i samband med prosjektfinansiering og OPS-løysingar. Fylkestinget føreset at det vert arbeidd vidare med å opne for alternative finansieringsløysingar, og at det vert opna for å nytte desse så snart som råd.

Rassikring

5. Fylkestinget viser til Statens vegvesen Region vest sin rassikringsplan, datert 18. september 2006, der det er registrert 213 rasutsette punkt på riksvegnettet i Hordaland med ein samla rassikringskostnad på om lag 3,1 mrd.kr. Fylkestinget kan ikkje akseptere forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 der satsinga på framtidig rassikring av riksvegnettet i Hordaland nærmast vert halvert, og legg til grunn at den øymerka rassikringa av riksvegnettet i Hordaland må opp på same nivå som for Nasjonal transportplan 2006-2015. Fylkestinget støttar opp om ei løyvingstakt på minst 1 mrd kr årleg for landet samla i NTP 2010-2019.

Stamvegnettet

6. Fylkestinget føreset at stamvegar skal ha stamvegstandard
7. Fylkestinget vil understreke E39 Rådal-Svegatjørn som det høgast prioriterte stamvegprosjektet på E39 i Hordaland. Fylkestinget viser til komande handsaming av bompengesøknad for dette prosjektet og ber særleg om at det i Nasjonal transportplan 2010-2019 vert lagt opp til ein auke i den statlege finansieringsdelen, som saman med lokal delfinansiering kan å sikre eit fullfinansiert opplegg for gjennomføring av prosjektet med oppstart i 2010.
8. Fylkestinget ser det som viktig å få slutført arbeidet med å utbetre E39 over Stord til fullgod gjennomgåande standard. Fylkestinget viser til komande handsaming av søknad om vidareføring av bompengeneinnkrevinga på ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg til dette prosjektet. Fylkestinget vil understreke føresetnaden om 50% statleg del i det opprinnelege

finansieringsopplegget for det gjennomførte utbetningsarbeidet og legg til grunn at staten no løyver manglande stamvegmidlar tilsvarande 40 mill.kr. Fylkestinget vil og understreke behovet for ytterlegare statlege midlar i opplegget for vidareføringa av utbetningsarbeidet.

9. Fylkestinget vil peike på E39 Eikåstunnelen i Bergen som i Nasjonal transportplan 2006-2015 var tenkt starta opp i 2009. Det føreligg godkjent reguleringsplan og med auka trafikk i det aktuelle området ser fylkestinget det som meir aktuelt enn nokon gong å få realisert prosjektet. Prosjektet må gjennomførast i første fireårsperiode og ikkje utsettast til etter 2014. Dette prosjektet går og inn som ein viktig del i ei "Nordhordlandspakke". Fylkestinget vil handsame detaljane i denne pakka i eigen sak.

Fylkestinget meiner og at viktige tiltak som må prioriterast er planleggjing og byggjing av bru over Langenuen, gjennomføring av utbetring på strekninga Vikanes-Romarheim og nye rundkøyningar ved Knarvik

10. Stamvegen E134 er eit viktig aust-vest samband for Hordaland. Fylkestinget ser det som uheldig at det ikkje er sett av midlar til nye strekningsvise investeringstiltak på E134 i Hordaland i planforslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019. Fylkestinget går inn for omlegging av strekninga Grostøl-Vågsli og Stordalstunnelen i Etne kommune som prioriterte prosjekt i Hordaland på denne stamvegstrekinga. Fylkestinget vil understreke miljøvinsten av tunnelane, og at minst ein av etappane Røldal aust/vest kjem inn i planperioden
11. Fylkestinget er tilfreds med at "Vossepakken" er lagt inn med statlege midlar i perioden 2010-2013 i planforslaget, og legg til grunn at bompengesøknaden for "Vossepakken" blir lagt fram for Stortinget så raskt som mogeleg. Fylkestinget tek til orientering at Hardangerbrua no er eit prioritert prosjekt på stamvegnettet, og ikkje vil vere ei binding inn i det framtidige regionale vegnettet. Fylkestinget vil peika på strekninga Løno-Voss som den viktigaste av nye strekningsvise tiltak på E-16 i Hordaland
12. Fylkestinget vil peike på at Nyborgtunnelen (E39 Klauvaneset-Vågsbotten) vil vere eit viktig ledd i ein heilskapleg transportløyising for nordre deler av Bergen og Nordhordland. Denne bør ha oppstart i planperioden.
13. Det vert rådd til at Rv 7 vert omklassifisert til stamveg mellom Bu og Gol.
14. Når strekninga Svegatjørn – Rådal er ferdigstilt, ynskjer fylkestinget å vurdere strekninga Os – Leirvik på nytt med sikte på å realisere ein ferjefri kyststamveg på denne strekinga.

Øvrige riksvegar/regionale vegar

15. Fylkestinget er sterkt uroa over forslaget til investeringsramme til øvrige riksvegar i Hordaland. Ei slik rekordlåg ramme vil få uholdbare konsekvensar for utvikling av kommunikasjonar og samferdsel i fylket. Fylkestinget ber om at den fylkesfordelte riksvegråma til Hordaland vert auka vesentleg over dagens nivå på 300 mill kr.
16. Fylkestinget vil prioritere at ettersleppsprosjekt i gjeldande NTP vert gjennomført tidleg i perioden. Dette gjeld RV 563 Kleppetø-Ask, som må sikrast oppstart tidleg i perioden. Trafikksituasjonen til og frå Sotra er svært vanskeleg med eit ÅDT- tal nærare 30.000. Miljømessig, trafikksikringsmessig og beredskapsmessig er dette ikkje tilrådeleg . I planperioden er det naudsynt å starte bygging av eit nytt samband til Sotra i tillegg til den eksisterande brua.
Fylkestinget føreset at Bømlopakken vert realisert i høve til tidlegare vedtak.
17. I samband med overføring av ansvaret for øvrige riksvegar til det folkevalde regionale nivået finn fylkestinget det uakseptabelt at dette vert gjort utan kompensasjon for standardheving på det same vegnettet. Staten må sørge for at det øvrige riksvegnettet vert overført det folkevalde

regionale nivået på ein forsvarleg måte.

18. Fylkestinget vil og peike på utfordringane med heilårsveg RV 13 Vikafjellet og utviding RV 48 Tysse. Desse prosjekta er naudsynte for å få høvesvis heilårsveg over Vikafjellet og tilfredsstillande tilhøve for Tysse med omsyn til tungtransport og trafikktryggleik.

Bergensområdet

19. Fylkestinget vil understreke Bergensprogrammet som ein viktig og effektiv arena for utforming og gjennomføring av transportsystemet i Bergen. Fylkestinget ser det som nødvendig å endre på inntektsføresetnadene i det vedtekne Bergensprogrammet for å sikre finansiering av Ringveg Vest, byggetrinn 2 og vidareføring av bybanen frå Nesttun til Lagunen, samt Skansenstunnelen, og viser til komande sak om dette. På sikt må staten ta eit totalansvar for økonomien i investering og drift for Bybana, og forlenging av denne til Flesland, Sotra/Askøy og Nordhordland. Fylkestinget støttar arbeidet med ei vidare utgreiing av bybanenettet i Bergen.

20. Fylkestinget vil i det vidare arbeidet leggje til grunn det arbeidet som skjer med ein transportplan for Bergensområdet. Dette skal likevel ikkje hindre framdrifta i dei einskildprosjekta som er nemnde her.
21. Fylkestinget legg til grunn den same fordelinga på øvrige riksvegmidlar mellom Bergen og resten av fylket i den komande planperioden som det har vore i inneverande.

Kollektivsatsing

22. Fylkestinget vil peike på at det er ein føresetnad for eit godt transportsystem og for å nå klimamålsetjingane å ha eit velfungerande kollektivtilbod. Fylkestinget vil spesielt peike på utfordringane i storbyområdet som gjer det naudsynt med ei sterkare satsing på kollektivtrafikken.
23. Fylkestinget føreset at det vert satsa meir på å fjerne trafikkmessige hinder for kollektivtrafikken, og vil peike på vidareføring av FRAM – prosjekt for framkomst. Fylkestinget vil og peike på det arbeidet som vert gjort med tanke på Park & Ride system, m.a. med eigen plan i Bergen og fleire prosjekt i storbyområdet. Fylkestinget føreset statleg medverknad til desse prosjekta.
24. Fylkestinget støttar Bergen kommune sitt arbeid med å utgreia fleire sambruksfelt.
25. I samsvar med klimaforliket på Stortinget og med tilvising til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk, går fylkestinget inn for å utgreie køprising som eit virkemiddel for å dempe den framtidige trafikkveksten i Bergensområdet.
26. For å utvikle eit attraktivt kollektivtilbod i Bergen, med m.a eit matebuss-system til bybana, vil det vere behov for høgare driftsrammer enn dagens nivå. Derfor er det naudsynt å auke råmen for belønningsmidlar/innsatsmidlar i kollektivtrafikken og ut over det som vert skissert i klimameldingen.

Farleier og hamner

27. Fylkestinget viser til at både Bergen indre hamn og fleire viktige petroleumsretta sjøterminalar er lokalisert i farleier med krevande navigasjonstilhøve og stor trafikk. Bergen hamn er nær 8 gonger større målt i godsmengde enn neste norske hamn. For å unngå skipsulykker og oljeutslipp langs kysten er det nødvendig å få på plass viktige utdjupingstiltak og oppgradering av trafikkstasjonen på Fedje. Av viktige utdjupingstiltak vil fylkestinget understreke behovet for å få realisert tiltak i Vatlestraumen, samt tiltak på Grimeskjæret og Rongeværskallen som ligg ytterst i Fensfjorden.

28. Fylkestinget legg vekt på at arbeidet med ny hamneplan for Bergensområdet vert prioritert og vidareført med val av ny lokalisering av godshavn. Dette er naudsynt for å sikre Bergen hamn gode utviklingstilhøve og å sikre at meir transport vert flytta frå veg til sjø.
29. For at Bergen skal utvikle seg vidare som cruisehamn nr 1. i Noreg, ser fylkestinget det som nødvendig at ny seglingslei til Bergen må prioriterast i Nasjonal transportplan 2010-2019 og at utbygging må starte så snart reguleringsplanen for tiltaket er godkjent.
30. Fylkestinget ser positivt på planane for fiskerihamnbygging ved Salthella/Rabben i Austevoll kommune. Kommunen er ein av dei aller viktigaste fiskerikommunane i landet, og har ein stor og moderne havgåande flåte som treng ny og større liggje- og servicehamn. Prosjektet er viktig for denne flåten, men har og stor regional verdi for fiskeri og sjøfartsnæringa langs vestlandskysten. Fylkestinget legg til grunn at Kystverket prioriterer prosjektet med midlar for nødvendig planavklaring snarast og realisering av prosjektet tidleg i handlingsprogrammet 2010-2019.
31. Fylkestinget ynskjer ein sikker og effektiv sjøtransport langs vestlandskysten. Stad skipstunnel er eit viktig prosjekt som må planavklarast for snarast mogeleg gjennomføring. Skipstunnelen må gjennomførast og finansierast som eit nasjonalt pionerprosjekt utanom dei ordinære râmene til Kystverket i NTP.

Jernbane

32. Fylkestinget er positiv til auka drifts- og vedlikehaldsinnsats på jernbanenettet, men kan ikkje akseptere at bygginga av dobbeltspor i Ulrikenstunnelen vert utsett. Dobbeltspor mellom Bergen og Arna, saman med fleire kryssingsspor andre stader på Bergensbanen vil m.a vere viktige tiltak for å styrke den positive utviklinga godstrafikken har hatt på Bergensbanen dei siste åra.
I tillegg er Arnabana ei bybane for Bergen aust.
33. Fylkestinget vil peike på Ringeriksbanen som eit avgjerande prosjekt for å modernisere Bergensbanen slik den går i dag. Ringeriksbanen vil og kunne inngå i ein framtidig trase for høgfartsbane. Realisering av Ringeriksbanen vil vere det første viktige skritt for å utvikle Bergensbanen som eit reelt alternativ for persontransporten mellom Bergen og Oslo.
34. Fylkestinget vil peike på trongen for oppgradering av dei sær s tilårskomne delane av Vossebana. Kombinert med dei andre tiltaka som er skissert her vil ei naudsynt oppgradering kunne gje ei monaleg kortare reisetid Bergen-Voss-Oslo. Dette bør inn i planperioden.
35. For å sikre tilkomst og tilstrekkelege areal for logistikk og godshandtering vil fylkestinget understreke at Jernbaneverket snarast må starte eit utgreiingsarbeid for å klargjere alternativ lokalisering av godsterminalen på Nygårdstangen. Fylkestinget viser og til vedtak i Bergen kommune om å nytte areala på Nygårdstangen til byutviklingsføremål. I tillegg viser fylkestinget til oppstart av fylkesdelplan for alternativ lokalisering av Bergen indre hamn, der eit aktuelt kriterie for val av nytt hamneområde vil vere framføring av jernbane og eventuelt også etablering av godsterminal for jernbane.
36. Fylkestinget meiner at jernbanen i ein langsiktig strategi i Nasjonal transportplan 2010-2019 må utviklast som høgfartsbane for langdistanse persontransport på strekninga mellom Bergen og Oslo. Fylkestinget strekar under at ei slik satsing må kome i tillegg til dei skisserte auka râmene i NTP, og kan ikkje dekkast innanfor de ordinære økonomiske râmene for NTP.
37. Fylkestinget sluttar seg til dei tilrådingane som Jernbaneverket gir om det vidare arbeidet med høgfartsbanar i Noreg, der det vert konkludert med å gå vidare med fleire strekningar, inkl. strekninga Bergen-Oslo via Geilo, i ein detaljert konseptanalyse.

Luffart

38. Fylkestinget peiker på at Stord lufthamn er ei viktig lufthamn for regionen, m.a for det eksportretta industrimiljøet i Sunnhordland, og går inn for at Avinor som ein del av det regionale lufthamnnettet overtek eigarskapet av Stord lufthamn, Sørstokken.
39. Fylkestinget syner til den utarbeidde "Masterplan" for Bergen lufthamn, og føreset at denne vert følgd opp i planperioden. Fylkestinget føreset med det og at Bergen lufthamn får nytte ein større del av sitt overskot til naudsynte investeringar.

Trafikksikring

40. Fylkestinget ser det som positivt at råma for særskilte trafikksikringstiltak som midtrekkverk, breitt midtfelt eller midtmarkering o. l. vert auka. Ein ser det som nødvendig at også handlingssskapande tiltak vert høgt prioritert i komande periode.
41. Fylkestinget vil peika på dei store utfordringane Hordaland fylke har når det gjeld alle former for trafikksikring. Fylkestinget ber om auka løyvingar når det gjeld alle former for trafikksikring. Fylkestinget ber om auka løyvingar når det gjeld tilførselsveggar og trafikksikring i samband med nye veg- og tunnelprosjekt.

Ferjedrift

42. Fylkestinget er tilfreds med at det vert lagt opp til å styrke ferjetilbodet både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Standarden på ferjetilbodet må minst følgje Stortinget sine egne, vedtekne normer. Fram mot tidspunktet for overtaking av ansvaret for dei øvrige riksvegferjesambanda 01.01.2010 må konkurranesutsetting av nye ferjesamband tilpassast innføring av forvaltningsreforma, slik at fylkeskommunane får avgjerande innverknad på konkurransegrunnlaget.

Verna vegar

43. Dersom det faktisk vert fastsett vern av vegar som er i dagleg bruk for nyttetransport, føreset fylkestinget at det vert gjeve særskilde løyvingar til opprustning av standard, slik samferdselsdepartementet har signalisert tidlegare. I Hordaland omfattar verneplanane desse vegane i slik bruk: Rv 550 Jondal-Utne og Rv 569 Dalseid-Eidsland.

Vegdrift/Vinter

44. Fylkestinget vil understreka behovet for ei styrking av innsatsen på vinterdrift på fjellovergangane. For Hordaland gjeld dette E 134 Haukelifjell, Rv 7 Hardangervidda og Rv 13 Vikafjell. Det er avgjerande for ivaretaking av liv og helse, reiseliv, anna næringsliv og persontrafikk at standarden på vinterdrifta og opningstida på vegane vert styrka for alle dei nemnde overgangane.