

Saksprotokoll i 10.02.2020 - fylkestinget

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Fylkestinget avviser sluttforhandlet byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.»

Sigbjørn Framnes (Frp) sette på vegner av Frp fram slik protokollmerknad:

«Fremskrittspartiet røysta i 2017 imot byvekstavtalen på bakgrunn av den usosiale bompengebelastinga. Byvekstavtalen som vart framforhandla i 2017 baserte seg på ein sær problematisk finansieringsmodell, der bilistane vart utpekt til å bere store delar av den finansielle byrda ved bybaneutbygging. Den ferdigforhandla avtalen for Bergensområdet 2019-2029 baserer seg på nøyaktig den same, usosiale finansieringsmodellen. Fremskrittspartiet kan ikkje akseptere at bilistane skal måtte betale for ei bybane som dei sjølv ikkje vil ha nytte av.

Fremskrittspartiet understrekar at det er sær kritikkverdig at bystyre- og fylkestingspolitikarane har gått inn for ei kollektivtransportløyning som regionen og innbyggjarane ikkje har råd til. Andre og meir kostnadseffektive kollektivløyningar som ville vere heile Bergensregionen til gode er vurdert.

Bypakke Bergen legg til grunn årlege bompenginntekter på rundt 900 mill. Ytterlegare problematisk er det at Bypakke Bergen allereie har ein gjeldsbyrde på 5,3 mrd. Med ei allereie stor opparbeidd gjeld og truleg kostnadsauke, er det i tillegg vanskeleg å sjå korleis den framforhandla avtalen vil vere berekraftig. Avtala inneber også at store og viktige vegprosjekt vert flytta på til fordel for vidare bybaneutbygging.

Fremskrittspartiet er prinsipielt imot bompengar for å finansiere kollektiv og annan infrastruktur. Ytre bomring som kom i kraft i april 2019 må avviklast med ein gong, og indre ring må på sikt også fjernast.

Byvekstavtalen for perioden 2019-2029 inneber ikkje berre ei høg bompengebelasting. Den forpliktar og legg også sterke føringar på arealplanlegging. Byvekstavtalen er ein integrert del av regional og kommunal planlegging, som legg opp til ei monaleg innstramming i arealpolitikken, der ei kraftig fortetting rundt kollektivknutepunkt står sentralt. Konsekvensane av ein slik politikk er auka bustadprisar og auka fråflytting frå Bergen, samt at den samla veksten i Bergensregionen vert avgrensa. Fremskrittspartiet meiner at arealpolitikken i Bergensregionen må baserast på eit prinsipp om at heile regionen skal takast i bruk.

Difor vil også sjølv innretninga i avtalen vere ugunstig for Bergensregionen og innbyggjarane.

Med bakgrunn i dette, meiner Fremskrittspartiet at byvekstavtalen må avvisast i si heilheit.»

Trym Aafløy (FNB) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkestinget i Vestland avviser det fremlagte forslaget til byvekstavtale. Vi ber om at det fremforhandles en alternativ avtale som innebærer at ytre bomring i Bergen fjernes. Arealpolitikken som er beskrevet i avtalen, blir ikke gjort gjeldende i kommunene Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden.»

Jeanette Syversen (R) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

1. Fylkestinget vedtar ikkje sluttforhandla byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. Fylkestinget aksepterer ikkje dei økonomiske rammene for avtalen. Fylkestinget krev at store, heilt naudsynete samferdselsprosjekt som bybanen blir fullfinansiert av staten. Bompengeforliket hadde i utgangspunktet nokre positive sider, men i den avtalen som har blitt framforhandla, blir det likevel ikkje opna for at dei økte, statlege midlane kan nyttast til byggetrinn 5 Åsane. Framleis er planane tufta på inntekter frå bompengar - som i sin tur føreseier privatbilisme som er oppretthalde på dagens nivå. Dette er ikkje klima- og miljøvennleg, og det er ansvarsfråskrivning frå regjeringa.
3. Fylkestinget er uroa over kollektivdekninga elles i fylket. Krav om reduserte kollektivpriser er i utgangspunktet positivt, men fylkestinget fryktar at kollektivtilbodet kan bli skadelidande med tanke på frekvensen og den geografiske utstrekninga. Det er fint med påskjønningssmidlar, men fylkestinget skulle ønske at eit omfattande og frekventert kollektivtilbod òg hadde blitt påskjønt. Då fylket handsama budsjettet i fjor, fremja rådmannen kraftige kutt i kollektivtilbodet. Fylkestinget ønsker at staten i større grad skal komme på banen for å sikre god kollektivdekning òg der bybanen ikkje strekk til. Dette er særleg viktig for utkanten av og kommunane rundt Bergen, og for å sikre eit alternativ til privatbilisme - i områder der motstanden mot bompengar er stor. Bygging av bybanen, anna kollektivutbygging og naudsynt infrastruktur fylkesveg, riksveg og stamveg må dekkast over den ordinære skattepolitikken og statsbudsjettet, ikkje gjennom bompengar som ein usosial ekstraskatt. Fylkestinget uttrykkjer også ei forventning om at finansieringa av bybanen byggetrinn 5 til Åsane vert sikra gjennom 100 % statleg finansiering i neste NTP (2022-2033)
4. Fylkestinget peikar på at takstsamarbeidet òg bør gjelde for snøggbåtar. Særleg mellom Bergen og Nordhordaland er det mogleg å avlaste biltrafikken med eit betre integrert kollektivnett til havs. Fylkestinget vil dessutan arbeide for at det blir oppretta snøggbåt mellom Bergen og Ågotnes (Øygarden kommune). Av trafikksikkerheit og miljøomsyn går fylkestinget også inn for prioritering av E39 Vågsbotn-Klauvaneset i staden for E39 ringveg Øst Arna-Vågsbotn i NTP 2022-2033

Avrøysting

Framnes sitt forslag fekk 8 røyster (Frp, R) og fall.

Trym sitt forslag fekk 6 røyster (FNB) og fall.

Syversen sitt forslag fekk 2 røyster (R) og fall.

Innstillinga punkt 1 vart vedteke mot 14 røyster (R, FNB, Frp).

Innstillinga punkt 2 vart vedteke mot 14 røyster (R, FNB, Frp).

Innstillinga punkt 3 vart vedteke mot 12 røyster (FNB, Frp).

Innstillinga punkt 4 vart vedteke mot 14 røyster (R, FNB, Frp).

Vedtak

1. Fylkestinget vedtek sluttforhandla byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029.
2. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen. Fylkestinget sluttar seg til avtalen som eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet.
3. Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til betra luftkvalitet, reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer også ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).
4. Fylkestinget ser det som positivt at byvekstavtalen gir ein felles arena for vidare samarbeid om felles areal- og transportløysingar i Bergensområdet. Det er ein stor styrke at avtalen bidreg med forpliktingar frå både stat og kommunar til ein felles arealpolitikk gitt i regional plan.

Protokollmerknad frå Frp

Fremskrittspartiet røyta i 2017 imot byvekstavtalen på bakgrunn av den usosiale bompengebelastinga. Byvekstavtalen som vart framforhandla i 2017 baserte seg på ein sær problematisk finansieringsmodell, der bilistane vart utpeikt til å bere store delar av den finansielle byrda ved bybaneutbygging. Den ferdigforhandla avtalen for Bergensområdet 2019-2029 baserer seg på nøyaktig den same, usosiale finansieringsmodellen. Fremskrittspartiet kan ikkje akseptere at bilistane skal måtte betale for ei bybane som dei sjølv ikkje vil ha nytte av.

Fremskrittspartiet understrekar at det er særskilt kritikkverdig at bystyre- og fylkestingspolitikarane har gått inn for ei kollektivtransportløyning som regionen og innbyggjarane ikkje har råd til. Andre og meir kostnadseffektive kollektivløyningar som ville vere heile Bergensregionen til gode er vurdert.

Bypakke Bergen legg til grunn årlege bompengeinntekter på rundt 900 mill. Ytterlegare problematisk er det at Bypakke Bergen allereie har ein gjeldsbyrde på 5,3 mrd. Med ei allereie stor opparbeidd gjeld og truleg kostnadsauke, er det i tillegg vanskeleg å sjå korleis den framforhandla avtalen vil vere berekraftig. Avtala inneber også at store og viktige vegprosjekt vert flytta på til fordel for vidare bybaneutbygging.

Fremskrittspartiet er prinsipielt imot bompengar for å finansiere kollektiv og annan infrastruktur. Ytre bomring som kom i kraft i april 2019 må avviklast med ein gong, og indre ring må på sikt også fjernast.

Byvekstavtalen for perioden 2019-2029 inneber ikkje berre ei høg bompengebelasting. Den forpliktar og legg også sterke føringar på arealplanlegging. Byvekstavtalen er ein integrert del av regional og kommunal planlegging, som legg opp til ei monaleg innstramming i arealpolitikken, der ei kraftig fortetting rundt kollektivknutepunkt står sentralt. Konsekvensane av ein slik politikk er auka bustadprisar og auka fråflytting frå Bergen, samt at den samla veksten i Bergensregionen vert avgrensa. Fremskrittspartiet meiner at arealpolitikken i Bergensregionen må baserast på eit prinsipp om at heile regionen skal takast i bruk.

Difor vil også sjølve innretninga i avtalen vere ugunstig for Bergensregionen og innbyggjarane.