

Utval: Fylkesutvalet
Møtestad: Rosendal fjordhotell, Rosendal
Dato: 14.06.2016
Tidspunkt: 08:30 - 09.30

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Parti	Merknad
Anne Gine Hestetun	Fylkesordførar	A	
Roald Kvamme	Medlem	A	
Kari Sørensen Bernardini	Medlem	A	
Mari Klokkestuen Kjellesvik	Medlem	A	
Helge Nævdal	Medlem	A	
Mona Røsvik Strømme	Medlem	H	
Silja Ekeland Bjørkly	Medlem	H	
Nils Marton Aadland	Medlem	H	
Terje Søviknes	Medlem	Frp	
Silje Hjemdal	Medlem	Frp	
Pål Kårbø	Fylkesvaraordførar	KrF	
Benthe Bondhus	Medlem	Sp	
Aud Karin Oen	Medlem	SV	
Tom Sverre Tomren	Medlem	MDG	
Anne-Beth Njærheim	Medlem	V	

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Parti
Nils Marton Aadland	Medlem	H

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Parti
Stein Inge Ryssdal	Nils Marton Aadland	H

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Rune Haugsdal	Fylkesrådmann
Ingrid Kristine Holm Svendsen	Fylkesdirektør økonomi og organisasjon
Svein Heggheim	Fylkesdirektør opplæring
Håkon Rasmussen	Fylkesdirektør samferdsel
Per Morten Ekerhovd	Kst. fylkesdirektør kultur og idrett
Arne Åsan	Fylkestannlege
Oddmund Sylta	Direktør Skyss
Janne Værnø	Kommunikasjonsdirektør
Bertil Søfteland	Leiar fylkessekretariatet
Sigrid Helene Aardal	Seniorrådgjevar, fylkessekretariatet
Anita Fjellheim	Spesialkonsulent, fylkessekretariatet
Gro Stien Thorvaldsen	Seniorrådgjevar, fylkessekretariatet

Sigrid Helene Aardal
sekretær

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 155/16	Godkjenning møteinnkalling		
PS 156/16	Referatsaker (meldingar)		
RS 93/16	Takst- og sonestrukturen i Hordaland	2015/7302	
PS 157/16	Framtidig Vestlandsregion - organisering og framdrift	2015/1434	
PS 158/16	Konseptvalutgreiing logistikknutepunkt i Bergensregionen - Høyringsfråsegn	2014/230	
PS 159/16	Bygging av ny fylkesveg Åsen - Helleskaret i Os kommune	2016/2024	
PS 160/16	Nasjonal transportplan 2018-29 - Høyringsfråsegn	2014/21176	
PS 161/16	Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet	2014/13939	
PS 162/16	Auka gjennomføring i yrkesfaga	2016/4866	
PS 163/16	Åsane vgs - romprogram	2014/12111	
PS 164/16	Alternative vegar til fagbrev	2016/4851	
PS 165/16	Reglement for Yrkesopplæringsnemnda	2016/4906	
PS 166/16	Business Region Bergen AS - Fullmakt for fylkesrådmannen om å forhandle med dei andre eigarane	2016/5202	

PS 155/16 Godkjenning møteinnkalling

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Vedtak

Innkallinga vart godkjend utan merknader.

Saklista vart godkjend utan merknader.

PS 156/16 Referatsaker (meldingar)

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Vedtak

Referatsak 93/16 vart teke til orientering.

PS 157/16 Framtidig Vestlandsregion - organisering og framdrift

Forslag til innstilling

Fylkestinget tek statussaka om arbeidet med ein framtidig Vestlandsregion – status forhandlingar og framdrift – til orientering, og godkjenner utkast til intensjonsplan som rammeverk for foreståande forhandlingar.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

Fylkestinget tek statussaka om arbeidet med ein framtidig Vestlandsregion – status forhandlingar og framdrift – til orientering, og godkjenner utkast til intensjonsplan som rammeverk for foreståande forhandlingar.

PS 158/16 Konseptvalutgreiing logistikknutepunkt i Bergensregionen - Høyringsfråsegn

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget stør Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gi den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikstar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arnadalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om noen funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

6. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, støtter fylkestinget Jernbaneverket si konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei aktuelle terminalområda. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
7. Fylkestinget rår i frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudliseartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløysing av bustader.
8. Konsekvensane av tiltaka må minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i

vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.

9. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
10. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - b) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak knyt til jernbaneterminalen.
 - c) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
11. Dersom Unneland blir vald som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Kopling til planarbeidet for Ringvei Øst leggjast slik at ein sikrar god tilknytning mellom hovudvegnettet og jernbaneterminalen.
 - b) Tilhøve til nærmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - c) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - d) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - e) Bevaring av laksestamma i Storelva
12. Fylkestinget vil rå til at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum ikkje vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 02.06.2016

Gustav Bahus (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;
 - kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
 - rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
 - mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
 - muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Geir Angeltveit (V) sette fram slikt forslag:

«Erstatningsforslag punkt 1:

1. Fylkestinget meiner føresetnadane for samlokalisering er til stades, og at Jernbaneverket bør gjennomføra ei tilleggsutgreiing med samlokalisering på Flesland, sjølv om dette skulle kome i strid med rullebane 2.

Forslag 2:

Stryke punkt 12.»

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

Alternativt framlegg frå SV frå punkt 3 og resten av innstillinga

3. Bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer ein arealbruk som isolert klimarekneskapsmessig er den mest gunstige lokaliseringa mot godstransportarbeid på

veg. Fylkestinget er klar over at dersom ny terminal ikkje er ferdig etablert på det tidspunktet Nygårdstangen har nådd kapasitetsgrensa si, vil det vere høg risiko for at jernbanen fortløpande tapar marknadsandelar til vegtransport. Fylkestinget er likevel av den meininga at med redusert økonomisk vekst kan vi tenke nytt og betre rundt forbruk og transport. Det er nødvendig med redusert vekst av natur- og klimaomsyn. Ingenting tyder på at det er berekraftig å fortsette som nå. Fylkestinget vil med bakgrunn i dette prioritere eit oppgradert 0-alternativ på Nygårdstangen på kort sikt.

4. I tilknytning til 0-alternativ på Nygårdstangen kan det vere aktuelt å utvide terminalområdet ved bruk av fjellet på Ulrikensida, og fylkestinget ber om at fjellhall vert utgreidd. Utgreiinga bør også inkludere utgreiing av mindre fjellhallar, som kan byggast i ulikt tidsrom alt etter terminalbehov og mulighet for handtering av overskotstein.
5. Fylkestinget ønskjer ein størst mogleg del av godstransporten skal gå på bane. Saman med forventta befolkningsvekst i Bergensområdet meiner fylkestinget at det vil vere behov for ein ny og større terminal i framtida, sjølv om forbruksnivået vert redusert. Fylkestinget meiner at det arealet som i dag er bandlagt for rullebane 2 ved Flesland er det mest aktuelle området for ein framtidig godsterminal, og ber om at dette arealet vert utgreidd.
6. Fylkestinget meiner ei plassering av godsterminalen på Unneland har uhaldbare konsekvensar for naturmiljø (inkl. Nesvika naturreservat), dyreliv og landbruk og vil ikkje under nokon omstende kunne gå inn for dette alternativet.
7. Fylkestinget meiner en godsterminal på Haukås er feil plassering i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Når ein i tillegg må ta omsyn til den unike bestanden av elvemusling som er bygd opp gjennom mange år, tap av raudlista arter og våtmark, i tillegg til 40-50 bustadhus, er Haukås ein heilt uakseptabel plassering.
8. Fylkestinget meiner at Espeland og ulike plasseringar i Arnadalen gir særlig store konfliktpotensial knytt til kulturmiljø og omsyn til Storelva og vassdraget i sin heilheit, som er Bergens beste laksevassdrag, der undersøkingane viser at elvane i Arnavassdraget er meget eigna som oppvekstareal for laks og sjøaure. Alternativet føreset innløyising av ca. 100 bustader og 148 dekar dyrka mark. Arnadalen har for lite areal som gir vanskelege utvidingsforhold. Fylkestinget meiner vidare ei lokalisering i den trange Arnadalen vil påføre uakseptable buforhold i form av støy og forureining.
9. Fylkestinget ser det som svært uheldig å plassere ein ny terminal i Hordnesskogen. Viktige natur- og friluftsverdiar vil gå tapt. Uavhengig av plasseringa av sjølv terminalen, ser ein det som lite truleg at friluftsområdet kan verte oppretthalde.
10. Fylkestinget tilrår at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.»

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Saka vert utsett til ekstra møte i utval for miljø og samferdsel 13. juni.»

Grunngjeving: Utvalet treng tid til å drøfte problemstillinga nærare.

Røysting (forslaget om utsetning)

Golis sitt forslag vart vedteke mot 3 røyster (H).

Innstilling til fylkesutvalet

Saka vert utsett til ekstra møte i utval for miljø og samferdsel 13. juni.

Saksprotokoll i utval for kultur, idrett og regional utvikling - 08.06.2016

Kjell Håland (A) sette fram slikt forslag på vegner av A, Krf og Sp:

«Saka vert utsett til ekstra møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling 13. eller 14. juni.»

Røysting

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling

Saka vert utsett til ekstra møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling 13. eller 14. juni.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 13.06.2016

Gustav Bahus (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;
 - kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
 - rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
 - mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
 - muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, KrF, H og V fram slikt forslag:

1

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for

flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.

6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyasing av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonflikhtar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyasing av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak
til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallspørt og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konflikhtar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

Alternativt framlegg frå punkt 3 og resten av innstillinga

3. Bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer ein arealbruk som isolert klimarekneskapsmessig er den mest gunstige lokaliseringa mot godstransportarbeid på veg. Fylkestinget er klar over at dersom ny terminal ikkje er ferdigetablert på det tidspunktet Nygårdstangen har nådd kapasitetsgrensa si, vil det vere høg risiko for at jernbanen fortløpande tapar marknadsandelar til vegtransport. Fylkestinget er likevel av den meininga at med redusert økonomisk vekst kan vi tenke nytt og betre rundt forbruk og transport. Det er nødvendig med redusert vekst av natur- og klimaomsyn. Ingenting tyder på at det er berekraftig å fortsette som nå. Fylkestinget vil med bakgrunn i dette prioritere eit oppgradert 0-alternativ på Nygårdstangen på kort sikt.
4. I tilknytning til 0-alternativ på Nygårdstangen kan det vere aktuelt å utvide terminalområdet ved bruk av fjellet på Ulrikensida, og fylkestinget ber om at fjellhall vert utgreidd. Utgreiinga bør også inkludere utgreiing av mindre fjellhallar, som kan byggast i ulikt tidsrom alt etter terminalbehov og muligheit for handtering av overskotstein.
5. Fylkestinget ønskjer ein størst mogleg del av godstransporten skal gå på bane. Saman med forventa befolkningsvekst i Bergensområdet meiner fylkestinget at det vil vere behov for ein ny og større terminal i framtida, sjølv om forbruksnivået vert redusert. Fylkestinget meiner at det arealet som i dag er bandlagt for rullebane 2 ved Flesland er det mest aktuelle området for ein framtidig godsterminal, og ber om at dette arealet vert utgreidd.
6. Fylkestinget meiner ei plassering av godsterminalen på Unneland har uholdbare konsekvensar for naturmiljø (inkl. Nesvika naturreservat), dyreliv og landbruk og vil ikkje under nokon omstende kunne gå inn for dette alternativet.
7. Fylkestinget meiner en godsterminal på Haukås er feil plassering i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Når ein i tillegg må ta omsyn til den unike bestanden av elvemusling som er bygd opp gjennom mange år, tap av raudlista arter og våtmark, i tillegg til 40-50 bustadhus, er Haukås ein heilt uakseptabel plassering.
8. Fylkestinget meiner at Espeland og ulike plasseringar i Arnadalen gir særlig store konfliktpotensial knytt til kulturmiljø og omsyn til Storelva og vassdraget i sin heilheit, som er Bergens beste laksevassdrag, der undersøkingane viser at elvane i Arnavassdraget er meget eigna som oppvekstareal for laks og sjøaure. Alternativet føreset innløyasing av ca. 100 bustader og 148 dekar dyrka mark. Arnadalen har for lite areal som gir vanskelege utvidingsforhold. Fylkestinget meiner vidare ei lokalisering i den trange Arnadalen vil påføre uakseptable buforhold i form av støy og forureining.
9. Fylkestinget ser det som svært uheldig å plassere ein ny terminal i Hordnesskogen. Viktige natur- og friluftsverdiar vil gå tapt. Uavhengig av plasseringa av sjølv terminalen, ser ein det som lite truleg at friluftsområdet kan verte oppretthalde.
10. Fylkestinget tilrår at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.»

Jon Askeland (Sp) sette fram slikt forslag:

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra

om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Areakonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås og Unneland som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området

c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.

d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Fylkestinget er ikke samd i Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing for jernbaneterminal og hamn. Jammfør tydelege signaler frå innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen til Stortinget den 30.mai 2016 er det eit mål om at

«...minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.»

Fylkestinget ber om at det i det vidare arbeidet avklarar om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar og at det vurderes behovet for en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og sjå investeringar i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng.»

Røysting

Bahus sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Hammer sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

Golis sitt forslag fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Askeland sitt forslag fekk 3 røyster (Sp, MDG) og fall.

Kvamme sitt forslag vart vedteke mot 4 røyster (Sp, MDG, SV).

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arnadalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedere Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudliseartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konfliktar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Saksprotokoll i utval for kultur, idrett og regional utvikling - 13.06.2016

Sara Hamre Sekkingstad (Sp) sette fram slikt forslag:

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligere opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Areakonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyning av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås og Unneland som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.

10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana

11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak
til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;
 - kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
 - rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
 - mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
 - muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Kjell Håland (A) sette på vegner av A, KrF, H og V fram slikt forslag:

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.

5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak
til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konflikhtar knytt til Sekkingstad sitt ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Røysting

Sekkingstad sitt forslag fekk ei røyst (Sp) mot 12 røyster og fall.

Framnes sitt forslag fekk to røyster (Frp) og fall.

Håland sitt forslag vart vedteke med 12 røyster mot ei røyster (Sp).

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligere opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.
7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyning av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.

10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana

11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.

12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konflikthar knytt til Sekkingstad sitt ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Benthe Bondhus (Sp) sette fram slikt forslag:

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til

eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås og Unneland som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlissetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

Aud Karin Oen (SV) sette fram slikt forslag:

«Alternativt framlegg:

1. Fylkestinget stør Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal.
3. Bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer ein arealbruk som isolert klimarekneskapsmessig er den mest gunstige lokaliseringa mot godstransportarbeid på veg. Fylkestinget er klar over at dersom ny terminal ikkje er ferdigetablert på det tidspunktet Nygårdstangen har nådd kapasitetsgrensa si, vil det vere høg risiko for at jernbanen fortløpande tapar marknadsandelar til vegtransport. Fylkestinget er likevel av den meininga at med redusert økonomisk vekst kan vi tenke nytt og betre rundt forbruk og transport. Det er nødvendig med redusert vekst av natur- og klimaomsyn. Ingenting tyder på at det er berekraftig å fortsette som nå. Fylkestinget vil med bakgrunn i dette prioritere eit oppgradert 0-alternativ på Nygårdstangen på kort sikt.

4. I tilknytning til 0-alternativ på Nygårdstangen kan det vere aktuelt å utvide terminalområdet ved bruk av fjellet på Ulrikensida, og fylkestinget ber om at fjellhall vert utgreidd. Utgreiinga bør også inkludere utgreiing av mindre fjellhallar, som kan byggast i ulikt tidsrom alt etter terminalbehov og muligheit for handtering av overskotstein.
5. Fylkestinget ønskjer ein størst mogleg del av godstransporten skal gå på bane. Saman med forventa befolkningsvekst i Bergensområdet meiner fylkestinget at det vil vere behov for ein ny og større terminal i framtida, sjølv om forbruksnivået vert redusert. Fylkestinget meiner at det arealet som i dag er bandlagt for rullebane 2 ved Flesland er det mest aktuelle området for ein framtidig godsterminal, og ber om at dette arealet vert utgreidd.
6. Fylkestinget meiner ei plassering av godsterminalen på Unneland har uheldbare konsekvensar for naturmiljø (inkl. Nesvika naturreservat), dyreliv og landbruk og vil ikkje under nokon omstende kunne gå inn for dette alternativet.
7. Fylkestinget meiner en godsterminal på Haukås er feil plassering i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Når ein i tillegg må ta omsyn til den unike bestanden av elvemusling som er bygd opp gjennom mange år, tap av raudlista arter og våtmark, i tillegg til 40-50 bustadhus, er Haukås ein heilt uakseptabel plassering.
8. Fylkestinget meiner at Espeland og ulike plasseringar i Arnadalen gir særlig store konfliktpotensial knytt til kulturmiljø og omsyn til Storelva og vassdraget i sin heilheit, som er Bergens beste laksevassdrag, der undersøkingane viser at elvane i Arnavassdraget er meget eigna som oppvekstareal for laks og sjøaure. Alternativet føreset innløyasing av ca. 100 bustader og 148 dekar dyrka mark. Arnadalen har for lite areal som gir vanskelege utvidingsforhold. Fylkestinget meiner vidare ei lokalisering i den trange Arnadalen vil påføre uakseptable buforhold i form av støy og forureining.
9. Fylkestinget ser det som svært uheldig å plassere ein ny terminal i Hordnesskogen. Viktige natur- og friluftsverdiar vil gå tapt. Uavhengig av plasseringa av sjøve terminalen, ser ein det som lite truleg at friluftsområdet kan verte oppretthalde.
10. Fylkestinget tilrår at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.»

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slikt forslag:

«Fleirtalet av stortingets transport- og kommunikasjonskomitee uttalar i innstillinga til stortinget 30. mai 2016 at dei ynskjer at investeringar i bane, veg og hamn skal sjåast i samanheng. På denne bakgrunn meiner Fylkestinget at Jernbaneverket sin konklusjon «om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing for jernbaneterminal og hamn» kan være noko forhasta. Fylkestinget delar komiteens målsetting om at «...minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innan 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innan 2050.»

Fylkestinget ber difor om at jernbaneverket utsetjar arbeidet med val transportknutepunkt til det er avklart om stortinget endrar på føresetnadane for utreiingsarbeidet og stiller krav om å sjå investeringar i farled, havn og veg- og banesystem i samanheng.»

Terje Søviknes (Frp) sette fram slikt forslag (a):

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;

- kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
- rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
- mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
- muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Terje Søviknes (Frp) sette fram slikt forslag (b):

«Endring innstillinga punkt 7:
Om alternativa i nedre Arnadalen *eller Flesland* ikkje er realistiske, syner.....»

Røysting (forslaget frå Tomren om utsetjing)
Tomren sitt forslag fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Røysting (saka)

Søviknes sitt forslag (a) fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Oen sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

Tomren sitt forslag fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Bondhus sitt forslag fekk 2 røyster (Sp, MDG) og fall.

Innstillinga med Søviknes sitt forslag (b) vart vedteke som innstilling til fylkestinget med 12 røyster (A, KrF, V, Frp, H).

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVV-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen eller Flesland ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konfliktar knytt til Sekkingstad sitt ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

PS 159/16 Bygging av ny fylkesveg Åsen - Helleskaret i Os kommune

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget godkjenner oppstart av fylkesvegprosjektet Åsen – Helleskaret i Os kommune og legg til grunn ein prosjektkostnad på 61 mill. kr inklusive mva.
2. Fylkestinget godkjenner at Os kommune dekkjer 2/3-delar (34,1 mill. 2016-kr) av prosjektkostnaden etter frådrag av meirverdiavgift. Fylkeskommunen står ansvarleg for eventuelle meirkostnader.

Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå avtale med Os kommune.
3. Fylkestinget legg til grunn at fylkesrådmannen kjem attende til prosjektet i budsjettet for 2017, og eventuelt til budsjettendring for 2016.
4. Fylkestinget legg til grunn at deler av Fv 161 og/eller Fv 163 vert nedklassifisert til kommunal veg etter forslag frå Statens vegvesen.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 02.06.2016

Synnøve Solbakken (A) sette fram slikt forslag:

«Stryk siste setning i punkt 2.»

Synnøve Solbakken trekte forslaget sitt.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget godkjenner oppstart av fylkesvegprosjektet Åsen - Helleskaret i Os kommune og legg til grunn ein prosjektkostnad på 61 mill. kr inklusive mva.
2. Fylkestinget godkjenner at Os kommune dekkjer 2/3-delar (34,1 mill. 2016-kr) av prosjektkostnaden etter frådrag av meirverdiavgift. Fylkeskommunen står ansvarleg for eventuelle meirkostnader.

Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå avtale med Os kommune.
3. Fylkestinget legg til grunn at fylkesrådmannen kjem attende til prosjektet i budsjettet for 2017, og eventuelt til budsjettendring for 2016.
4. Fylkestinget legg til grunn at deler av Fv 161 og/eller Fv 163 vert nedklassifisert til kommunal veg etter forslag frå Statens vegvesen.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Innstillinga vart samrøystes vedteken som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget godkjenner oppstart av fylkesvegprosjektet Åsen - Helleskaret i Os kommune og legg til grunn ein prosjektkostnad på 61 mill. kr inklusive mva.
2. Fylkestinget godkjenner at Os kommune dekkjer 2/3-delar (34,1 mill. 2016-kr) av prosjektkostnaden etter frådrag av meirverdiavgift. Fylkeskommunen står ansvarleg for eventuelle meirkostnader.

Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå avtale med Os kommune.
3. Fylkestinget legg til grunn at fylkesrådmannen kjem attende til prosjektet i budsjettet for 2017, og eventuelt til budsjettendring for 2016.
4. Fylkestinget legg til grunn at deler av Fv 161 og/eller Fv 163 vert nedklassifisert til kommunal veg etter forslag frå Statens vegvesen.

PS 160/16 Nasjonal transportplan 2018-29 - Høyringsfråsegn

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget går inn for at minst økonomisk høg ramme må leggjast til grunn for Nasjonal Transportplan 2018-29. Utan høg ramme eller meir, vil det knapt vere midlar til nye prosjekt og ein vil ikkje møte dei store behova for tiltak i Hordaland.
2. Fylkestinget tilrår at ein i det vidare NTP-arbeidet synleggjer ein prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljepriinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/ samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging).
3. Fylkestinget vil understreke at øymerka midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som er kartlagd av Nasjonal rassikringsgruppe, dvs. + 25 mrd. kr. i perioden 2018-29.
4. Bymiljøavtale, med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. Det må sikrast ei tilstrekkeleg økonomisk ramme for å gjennomføre naudsynte investeringar til utbygging av kollektivtransporten, sykkelvegnett og andre infrastrukturtiltak, særleg med tanke på gjennomføring av viktige prosjekt i dei 4 første åra av planperioden. Med utgangspunkt i eksisterande finansielle situasjon for Bergensprogrammet og framtidige behov for mellom anna utbygging av Bybanen, går fylkestinget inn for 70% statleg finansiering av vidare utbygging av Bybanen.
5. Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samanhengande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Fylkestinget rår til at følgjande prosjekt blir prioriterte i handlingsplanperioden 2018-21:
 - a. E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
 - b. E16/E39 Ringveg aust
 - c. E39 Nordhordlandstunnellen (Klauvaneset-Nyborg)
6. Sotrasambandet er særskild viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må kome på plass prioritering av kollektivtransporten frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader. For å ikkje svekke samfunnsnyten av prosjektet og å påfører trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50% av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.
7. Fylkestinget støttar E16 Arna-Stanghelle som bunden prosjekt i NTP. Det er avgjerande av omsyn til kostnader/effektivitet, transporttryggleik, beredskap og miljø at jernbanestrekninga Arna-Stanghelle vert bygd ut samtidig med ny veg Arna-Stanghelle, dvs. samtidig realisering av K5-konseptet på denne strekninga med oppstart i perioden 2018-21. Samla, kontinuerlig utbygging Arna-Voss både på veg og bane bør ferdigstillast i løpet av planperioden 2018-29.
8. Viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i løpet av planperioden 2018-29 er:
 - Rv. 13 Vikafjellet
 - E134 Seljestad-Røldal-Vågslid
 - E39 Eikefet – Romarheim
 - E39 Heiane – Ådland
 - E16 Voss – Sogn og Fjordane grense
9. Det er behov for auka rammeoverføringar til fylkeskommunane til framtidig drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet inkl. ferjedrift og drift av kollektivtransporten. Fylkestinget støttar transportetatane sin vurdering av at det er behov for eit nasjonalt program for fornying av fylkesvegnettet, og tilrår eit program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunnelar, vert bygd ned i same takt som på riksvegnettet.
10. Det er behov for ny godsterminal/logistikknutepunkt i Bergen, og fylkestinget rår til at utbygging/flytting skal skje i løpet av planperioden 2018-29. Synleggjering av dette, inkludert finansiering, må inn i

NTP 2018-29.

11. Fylkestinget peiker på behovet for å gjennomføre KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.
12. Fylkestinget etterlysar ei vurdering av korleis Stortinget sitt vedtak om utsleppsfri kollektivtrafikk innan 2015 skal realiserast og finansierast. Eit aktuelt verkemiddel kan vere ei finansieringsordning som belønner fylkeskommunar som set krav til låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten.
13. Fylkestinget er nøgd med at NTP 2018-29 har ein ambisiøs klimastrategi. Denne må følgjast opp med ein klår strategi for infrastrukturtilrettelegging for fornybar energi i transportsektoren, inklusive verkemiddel for marknadsutvikling og –utrulling for til dømes hydrogen.
14. Fylkestinget støttar at nordleg innsegling til Bergen er vurdert som bunden prosjekt i planperioden.
15. Fylkestinget støttar at Bømlo fiskerihamn vert prioritert i planperioden
16. Stord lufthamn er svært viktig særleg for næringslivet i Sunnhordland. For å sikre nødvendig framtidig utvikling og drift ber fylkestinget om at flyplassen bør innlemmast i Avinor sitt regionale lufthamnett.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 02.06.2016

Nils T. Bjørke (Sp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg punkt 7

Fylkestinget støttar utbygging av Ringeriksbanen med oppstart i 2019, som saman med Arna-Voss vil gje ein stor innkorting av Bergensbanen.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV og MDG fram slikt forslag:

«Punkt 4: Tillegg i punktet:

«minimum» før «70 % statleg finansiering»

Punkt 5: Alternativt forslag

Hordfast og ferjefri E39 lar seg ikke kombinere med et ønske om redusert trafikk og mindre forurensning. Fylkestinget mener ideen om ferjefri E39 står i skarp kontrast til politisk vedtatte ambisjoner om klima, lokal luftkvalitet og naturvern, da ferjefri E39 vil legge til rette for en stor økning i biltrafikken. Fylkestinget vil be om at ferjefri E39 skrinlegges til fordel for en plan om å elektrifisere ferjedriften langs kysten. Skrinleggingen inkluderer delprosjektene Ådland-Svegatjørn (Hordfast), E39/E16 Ringveg Øst og E39 Nordhordlandstunnelen. Fylkestinget vil prioritere utbedring av dagens vei med tunnel forbi Grimesvingene fremfor firefelts motorvei som Ringveg Øst.

Punkt 6: Alternativt forslag:

Sotrasambandet er særst viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må regulerast for gjennomgåande kollektivtrase frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader, samt leggjast til rette for skinnegåande transport/bybane. For å ikkje svekke samfunnsnyttan av prosjektet og å påføre trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50 % av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.

Punkt 12: Tillegg siste setning:

, og ferjedrifta.

Nytt punkt 17.

Fylkestinget ser det som positivt at transportetatane for første gang har forholdt seg til ei felles økonomisk ramme der rangering av prosjekt er gjort på tvers av transportformene. Fylkestinget

meiner likevel at Avinors investeringar bør inngå i ei felles ramme, slik at prioritering av investeringar mellom transportformene også inkluderer flytrafikken.

Nytt punkt 18:

Fylkestinget meiner det er behov for eit nasjonalt løft for trafikksikre skuleveggar og haldningsskapande arbeid, og at dette vert prioritert i NTP.»

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, Sp, KrF og SV fram slikt forslag:

«Til punkt 13:

Setje inn «biogass» etter til dømes.

Då vert setninga: ...utrulling av til dømes biogass og hydrogen.»

Gustav Bahus (Frp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg til punkt 3:

..., og ein viser forøvrig til rassikringsplanen og Statens vegvesen si rangering/prioritering av rassikringsprosjekt i Hordaland.»

Natalie Golis (MDG) sette på vegner av MGD og SV fram slikt forslag:

«Tillegg til punkt 2:

... For å oppnå ein effektiv prioritering av samferdsel, må NTP fyllast etter streng vekting på samfunnsnytte og ikkje berre samfunnsøkonomisk nytte. Det er behov for å utvikle eit felles metode,- måltal, vekting, begrepsverktøy osv. for å sikre at vedtatte klimamål vert oppnådde.»

Stein Inge Ryssdal (H) gjorde merksam på at årstalet i punkt 12 er feil. Fylkesdirektøren opplyste at rett årstal er 2025. Det vert gjort ei redaksjonell endring av årstalet.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Golis sitt forslag fekk 2 røyster (MDG, SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 3 med Bahus sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 3 røyster (H).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 4 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Hammer sitt forslag om endring av punkt 4 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (Frp).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 5 vart vedteke med 13 røyster mot 2 røyster (SV, MDG) for Hammer sitt forslag til punkt 5.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 6 vart vedteke innstilling til fylkesutvalet med 12 røyster mot 3 røyster (SV, MDG, V) for Hammer sitt forslag til punkt 6.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 7 med Bjørke sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 8 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 9 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 10 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 11 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 1 røyst (SV).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 12 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Hammer sitt forslag punkt 12 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (Frp).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 13 med Kvamme sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 14 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (SV, MDG).

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 15 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 16 vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 2 røyster (SV, MDG).

Hammer sitt forslag til punkt 17 fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Hammer sitt forslag til punkt 18 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget går inn for at minst økonomisk høg ramme må leggjast til grunn for Nasjonal Transportplan 2018-29. Utan høg ramme eller meir, vil det knapt vere midlar til nye prosjekt og ein vil ikkje møte dei store behova for tiltak i Hordaland.
2. Fylkestinget tilrår at ein i det vidare NTP-arbeidet synleggjer ein prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljepriinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging).
3. Fylkestinget vil understreke at øyremerkte midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som er kartlagd av Nasjonal rassikringsgruppe, dvs. + 25 mrd. kr. i perioden 2018-29, og ein viser forøvrig til rassikringsplanen og Statens vegvesen si rangering/prioritering av rassikringsprosjekt i Hordaland.
4. Bymiljøavtale, med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. Det må sikrast ei tilstrekkeleg økonomisk ramme for å gjennomføre naudsynte investeringar til utbygging av kollektivtransporten, sykkelvegnett og andre infrastrukturtiltak, særleg med tanke på gjennomføring av viktige prosjekt i dei 4 første åra av planperioden. Med utgangspunkt i eksisterande finansielle situasjon for Bergensprogrammet og framtidige behov for mellom anna utbygging av Bybanen, går fylkestinget inn for minimum 70% statleg finansiering av vidare utbygging av Bybanen.
5. Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samanhengande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Fylkestinget rår til at følgjande prosjekt blir prioriterte i handlingsplanperioden 2018-21:
 - a. E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
 - b. E16/E39 Ringveg aust
 - c. E39 Nordhordlandstunnelen (Klauvaneset-Nyborg)
6. Sotrasambandet er særskild viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må kome på plass prioritering av kollektivtransporten frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader. For å ikkje svekke samfunnsnyten av prosjektet og å påføre trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50% av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.
7. Fylkestinget støttar E16 Arna-Stanghelle som bunden prosjekt i NTP. Det er avgjerande av omsyn til kostnader/effektivitet, transporttryggleik, beredskap og miljø at jernbanestrekninga Arna-Stanghelle vert bygd ut samtidig med ny veg Arna-Stanghelle, dvs. samtidig realisering av K5-konseptet på denne strekninga med oppstart i perioden 2018-21. Samla, kontinuerleg utbygging Arna-Voss både på veg og bane bør ferdigstillast i løpet av planperioden 2018-29. Fylkestinget støttar utbygging av Ringeriksbanen med oppstart i 2019, som saman med Arna-Voss vil gje ein stor innkorting av Bergensbanen.
8. Viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i løpet av planperioden 2018-29 er:
 - Rv. 13 Vikafjellet
 - E134 Seljestad-Røldal - Vågslid
 - E39 Eikefet - Romarheim
 - E39 Heiane - Ådland
 - E16 Voss - Sogn og Fjordane grense
9. Det er behov for auka rammeoverføringar til fylkeskommunane til framtidig drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet inkl. ferjedrift og drift av kollektivtransporten. Fylkestinget støttar transportetatane sin vurdering av at det er behov for eit nasjonalt program for fornying av fylkesvegnettet, og tilrår eit program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunnelar, vert bygd ned i same takt som på riksvegnettet.
10. Det er behov for ny godsterminal/logistikknutepunkt i Bergen, og fylkestinget rår til at

utbygging/flytting

skal skje i løpet av planperioden 2018-29. Synliggjering av dette, inkludert finansiering, må inn i NTP 2018-29.

11. Fylkestinget peiker på behovet for å gjennomføre KVV for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.
12. Fylkestinget etterlyser ei vurdering av korleis Stortinget sitt vedtak om utsleppsfri kollektivtrafikk innan 2025 skal realiserast og finansierast. Eit aktuelt verkemiddel kan vere ei finansieringsordning som belønner fylkeskommunar som set krav til låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten og ferjedrifta.
13. Fylkestinget er nøgd med at NTP 2018-29 har ein ambisiøs klimastrategi. Denne må følgjast opp med ein klår strategi for infrastrukturtilrettelegging for fornybar energi i transportsektoren, inklusive verkemiddel for marknadsutvikling og -utrulling av til dømes biogass og hydrogen.
14. Fylkestinget støttar at nordleg innsegling til Bergen er vurdert som bunden prosjekt i planperioden.
15. Fylkestinget støttar at Bømlo fiskerihamn vert prioritert i planperioden
16. Stord lufthamn er svært viktig, særleg for næringslivet i Sunnhordland. For å sikre nødvendig framtidig utvikling og drift ber fylkestinget om at flyplassen bør innlemmast i Avinor sitt regionale lufthamnett.
17. Fylkestinget meiner det er behov for eit nasjonalt løft for trafikksikre skuleveggar og haldningsskapande arbeid, og at dette vert prioritert i NTP.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Aud Karin Oen (SV) sette på vegner av SV og MDG fram slikt forslag:

«Punkt 5: Alternativt forslag

Hordfast og ferjefri E39 lar seg ikke kombinere med et ønske om redusert trafikk og mindre forurensning. Fylkestinget mener ideen om ferjefri E39 står i skarp kontrast til politisk vedtatte ambisjoner om klima, lokal luftkvalitet og naturvern, da ferjefri E39 vil legge til rette for en stor økning i biltrafikken. Fylkestinget vil be om at ferjefri E39 skrinlegges til fordel for en plan om å elektrifisere ferjedriften langs kysten. Skrinleggingen inkluderer delprosjektene Ådland-Svegatjørn (Hordfast), E39/E16 Ringveg Øst og E39 Nordhordlandstunnelen. Fylkestinget vil prioritere utbedring av dagens vei med tunnel forbi Grimesvingene fremfor firefelts motorvei som Ringveg Øst.

Punkt 6: Alternativt forslag:

Sotrasambandet er særst viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må regulerast for gjennomgåande kollektivtrase frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader, samt leggjast til rette for skinnegåande transport/bybane. For å ikkje svekke samfunnsnyttan av prosjektet og å påføre trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50 % av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.

Nytt punkt 17.

Fylkestinget ser det som positivt at transportetatane for første gang har forholdt seg til ei felles økonomisk ramme der rangering av prosjekt er gjort på tvers av transportformene. Fylkestinget meiner likevel at Avinors investeringar bør inngå i ei felles ramme, slik at prioritering av investeringar mellom transportformene også inkluderer flytrafikken.

Terje Søviknes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Punkt 4:
70 % vert endra til 50 % i siste setning.

Punkt 8:
Ekstra kulepunkt:
• RV 7 Hardangervidda»

Røysting

Fylkesordføraren la til grunn innstillinga frå utval for miljø og samferdsel.

Innstillinga med Oen sitt forslag punkt 6 fekk 3 røyster (SV, MDG, V) og fall.

Innstillinga med Oen sine endringar (unnateke punkt 6) fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Søviknes sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Innstillinga vart vedteke som innstilling til fylkestinget med 13 røyster (A, Sp, KrF, V, Frp, H)

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget går inn for at minst økonomisk høg ramme må leggjast til grunn for Nasjonal Transportplan 2018-29. Utan høg ramme eller meir, vil det knapt vere midlar til nye prosjekt og ein vil ikkje møte dei store behova for tiltak i Hordaland.
2. Fylkestinget tilrår at ein i det vidare NTP-arbeidet synleggjer ein prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljeprinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging).
3. Fylkestinget vil understreke at øyremerkte midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som er kartlagt av Nasjonal rassikringsgruppe, dvs. + 25 mrd. kr. i perioden 2018-29, og ein viser forøvrig til rassikringsplanen og Statens vegvesen si rangering/prioritering av rassikringsprosjekt i Hordaland.
4. Bymiljøavtale, med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. Det må sikrast ei tilstrekkeleg økonomisk ramme for å gjennomføre naudsynte investeringar til utbygging av kollektivtransporten, sykkelvegnett og andre infrastrukturtiltak, særleg med tanke på gjennomføring av viktige prosjekt i dei 4 første åra av planperioden. Med utgangspunkt i eksisterande finansielle situasjon for Bergensprogrammet og framtidige behov for mellom anna utbygging av Bybanen, går fylkestinget inn for minimum 70% statleg finansiering av vidare utbygging av Bybanen.
5. Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samanhengande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Fylkestinget rår til at følgjande prosjekt blir prioriterte i handlingsplanperioden 2018-21:
 - a. E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
 - b. E16/E39 Ringveg aust
 - c. E39 Nordhordlandstunnelen (Klauvaneset-Nyborg)
6. Sotrasambandet er særskilt viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Det må kome på plass prioritering av kollektivtransporten frå oppstart av sambandet i tråd med overordna mål/føresetnader. For å ikkje svekke samfunnsnyten av prosjektet og å påføre trafikantane urimelege kostnader, er det behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50% av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.
7. Fylkestinget støttar E16 Arna-Stanghelle som bunden prosjekt i NTP. Det er avgjerande av omsyn til kostnader/effektivitet, transporttryggleik, beredskap og miljø at jernbanestrekninga Arna-Stanghelle vert bygd ut samtidig med ny veg Arna-Stanghelle, dvs. samtidig realisering av K5-konseptet på denne strekninga med oppstart i perioden 2018-21. Samla, kontinuerleg utbygging Arna-Voss både på veg og bane bør ferdigstillast i løpet av planperioden 2018-29. Fylkestinget støttar utbygging av Ringeriksbanen med oppstart i 2019, som saman med Arna-

Voss vil gje ein stor innkorting av Bergensbanen.

8. Viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i løpet av planperioden 2018-29 er:
 - Rv. 13 Vikafjellet
 - E134 Seljestad-Røldal - Vågslid
 - E39 Eikefet - Romarheim
 - E39 Heiane - Ådland
 - E16 Voss - Sogn og Fjordane grense
9. Det er behov for auka rammeoverføringar til fylkeskommunane til framtidig drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet inkl. ferjedrift og drift av kollektivtransporten. Fylkestinget støttar transportetatane sin vurdering av at det er behov for eit nasjonalt program for fornying av fylkesvegnettet, og tilrår eit program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunnelar, vert bygd ned i same takt som på riksvegnettet.
10. Det er behov for ny godsterminal/logistikknutepunkt i Bergen, og fylkestinget rår til at utbygging/flytting skal skje i løpet av planperioden 2018-29. Synleggjering av dette, inkludert finansiering, må inn i NTP 2018-29.
11. Fylkestinget peiker på behovet for å gjennomføre KVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet.
12. Fylkestinget etterlyser ei vurdering av korleis Stortinget sitt vedtak om utsleppsfri kollektivtrafikk innan 2025 skal realiserast og finansierast. Eit aktuelt verkemiddel kan vere ei finansieringsordning som belønner fylkeskommunar som set krav til låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten og ferjedrifta.
13. Fylkestinget er nøgd med at NTP 2018-29 har ein ambisiøs klimastrategi. Denne må følgjast opp med ein klår strategi for infrastrukturtilrettelegging for fornybar energi i transportsektoren, inklusive verkemiddel for marknadsutvikling og -utrulling av til dømes biogass og hydrogen.
14. Fylkestinget støttar at nordleg innsegling til Bergen er vurdert som bunden prosjekt i planperioden.
15. Fylkestinget støttar at Bømlo fiskerihamn vert prioritert i planperioden
16. Stord lufthamn er svært viktig, særleg for næringslivet i Sunnhordland. For å sikre nødvendig framtidig utvikling og drift ber fylkestinget om at flyplassen bør innlemmast i Avinor sitt regionale lufthamnett.
17. Fylkestinget meiner det er behov for eit nasjonalt løft for trafikksikre skulevegar og haldningsskapande arbeid, og at dette vert prioritert i NTP.

PS 161/16 Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til notatet «Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet», frå april 2016. Fylkestinget vedtek å etablere eit regionalt bompengeselskap, *Sørvest Vegfinans AS*, for bompengeregionen Sørlandet og Vestlandet heileigd av fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder, i samsvar med føresetnadane i notatet.
2. Fylkestinget sluttar seg til vedlagde utkast til vedtekter med føreslått aksjefordeling for *Sørvest Vegfinans AS*.
3. Fylkestinget løyver kr. 100 000,- i aksjekapital (100 aksjar á kr. 1 000) til *Sørvest Vegfinans AS*, finansiert ved bruk av investeringsfond:

Budsjettendring:

Stad	Art	Prosjekt	Tekst	Meirutg./ mindreinnt	Mindreutg. / meirinnt.
1 740 020	0529	0			
0 00	0	0	07110	Kjøp av aksjar	100 000
1 790 100	0948	0		Bruk av ubundne	
0 00	0	0	09979	investeringsfond	100 000
				100 000	100 000

Fylkestinget legg til grunn at dei andre eigarane løyver den resterande aksjekapitalen (dvs. tilsaman 5X100 aksjar á kr. 1 000).

4. Fylkestinget ser det som naudsynt at *Sørvest Vegfinans AS* raskt kjem igang med å fusjonera inn aktuelle bompengeselskap. Fylkestinget ber om at selskapa *Bergen Bompengeselskap AS*, *Bergen – Os Bompengeselskap AS* og prosjekta *Årsnes/Gjermundshamn* og *E134 Åkrafjordvegen*, vert tidleg prioriterte for innfusjonering i det regionale bompengeselskapet.
5. Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuldnargaranti for lån på inntil 10 mill. kr som *Sørvest Vegfinans AS* tek opp til drift av selskapet i oppstartfasen. Garantiansvaret gjeld til utgangen av 2019.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 02.06.2016

Stein Inge Ryssdal (H), Svein Halleraker (H), Atle Kvåle (A), og Synnøve Solbakken (A) stilte spørsmål om dei var ugilde fordi dei er styremedlemmer i bompengeselskap. Geir Angeltveit (V), Christer Lilleskare Olsen (H) og Gustav Bahun (Frp) stilte spørsmål om dei var ugilde fordi dei er varamedlemmer i styret for bompengeselskap.

Ryssdal, Halleraker, Kvåle, Solbakken, Angeltveit, Olsen og Bahun gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var ugilde.

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Stein Inge Ryssdal, Svein Halleraker, Atle Kvåle og Synnøve Solbakken var ugilde etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Utval for miljø og samferdsel vedtok samrøystes at Geir Angeltveit, Christer Lilleskare Olsen og Gustav Bahun ikkje var ugilde etter forvaltningslova § 6, 1. og 2. ledd.

Angeltveit, Olsen og Bahun tiltredde saksbehandlinga.

Det var 11 representantar til stades.

Jarle Jacobsen (KrF) sette på vegner av A, Sp, SV og KrF fram slikt forslag:

«Ekstrapunkt:

Parallelt med etablering av selskapet, ber fylkestinget fylkesrådmannen gjera ei analyse og vurdering om det er strategisk å kjøpa selskapet BT Signaal.»

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag med Jacobsen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget viser til notatet «Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet», frå april 2016. Fylkestinget vedtek å etablere eit regionalt bompengeselskap, *Sørvest Vegfinans AS*, for bompengeregionen Sørlandet og Vestlandet heileigd av fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder, i samsvar med føresetnadane i notatet.
2. Fylkestinget sluttar seg til vedlagde utkast til vedtekter med føreslått aksjefordeling for *Sørvest Vegfinans AS*.
3. Fylkestinget løyver kr. 100 000,- i aksjekapital (100 aksjar á kr. 1 000) til *Sørvest Vegfinans AS*, finansiert ved bruk av investeringsfond:

Budsjettendring:

	Stad	Art	Prosjekt		Meirutg./ mindreinnt.	Mindreutg. / meirinnt.
			T	Tekst		
1	740 020	0529	0			
0	00	0	0	07110	Kjøp av aksjar	100 000
1	790 100	0948	0		Bruk av ubundne	
0	00	0	0	09979	investeringsfond	100 000
					100 000	100 000

Fylkestinget legg til grunn at dei andre eigarane løyver den resterande aksjekapitalen (dvs. til saman 5 x 100 aksjar á kr. 1 000).

4. Fylkestinget ser det som naudsynt at *Sørvest Vegfinans AS* raskt kjem igang med å fusjonera inn aktuelle bompengeselskap. Fylkestinget ber om at selskapa *Bergen Bompengeselskap AS*, *Bergen – Os Bompengeselskap AS* og prosjekta *Årsnes/Gjermundshamn* og *E134 Åkrafjordvegen*, vert tidleg prioriterte for innfusjonering i det regionale bompengeselskapet.
5. Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuldargaranti for lån på inntil 10 mill. kr som *Sørvest Vegfinans AS* tek opp til drift av selskapet i oppstartfasen. Garantiansvaret gjeld til utgangen av 2019.
6. Parallelt med etablering av selskapet ber fylkestinget fylkesrådmannen gjera ei analyse og vurdering om det er strategisk å kjøpa selskapet BT Signaal.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Terje Søviknes (Frp), Stein Inge Ryssdal (H), Kari Sørensen Bernardini (A) Anne Beth Njærheim (V) og Benthe Bondhus (Sp), stilte spørsmål om dei var ugilde fordi dei er styremedlemmer i bompengeselskap.

Representantane gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var ugilde.

Fylkesutvalet vedtok samrøystes at Terje Søviknes (Frp), Stein Inge Ryssdal (H), Kari Sørensen Bernardini (A) Anne Beth Njærheim (V) og Benthe Bondhus (Sp) var ugilde etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Det var 10 representantar til stades.

Innstillinga vart samrøystes vedteken som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget viser til notatet «Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet», frå april 2016. Fylkestinget vedtek å etablere eit regionalt bompengeselskap, *Sørvest Vegfinans AS*, for bompengeregionen Sørlandet og Vestlandet heileigd av fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder, i samsvar med føresetnadane i notatet.
2. Fylkestinget sluttar seg til vedlagde utkast til vedtekter med føreslått aksjefordeling for *Sørvest Vegfinans AS*.
3. Fylkestinget løyver kr. 100 000,- i aksjekapital (100 aksjar á kr. 1 000) til *Sørvest Vegfinans AS*, finansiert ved bruk av investeringsfond:

Budsjettendring:

Stad	Art	Prosjekt	Tekst	Meirutg./mindreinnt.	Mindreutg./meirinnt.
1 740 020	0529	0			
0 00	0	0	07110	Kjøp av aksjar	100 000
1 790 100	0948	0		Bruk av ubundne	
0 00	0	0	09979	investeringsfond	100 000
				100 000	100 000

Fylkestinget legg til grunn at dei andre eigarane løyver den resterande aksjekapitalen (dvs. til saman 5 x 100 aksjar á kr. 1 000).

4. Fylkestinget ser det som naudsynt at *Sørvest Vegfinans AS* raskt kjem igang med å fusjonera inn aktuelle bompengeselskap. Fylkestinget ber om at selskapa *Bergen Bompengeselskap AS*, *Bergen – Os Bompengeselskap AS* og prosjekta *Årsnes/Gjermundshamn* og *E134 Åkrafjordvegen*, vert tidleg prioriterte for innfusjonering i det regionale bompengeselskapet.
5. Hordaland fylkeskommune gjev sjølvskuldningargaranti for lån på inntil 10 mill. kr som *Sørvest Vegfinans AS* tek opp til drift av selskapet i oppstartfasen. Garantiansvaret gjeld til utgangen av 2019.
6. Parallelt med etablering av selskapet ber fylkestinget fylkesrådmannen gjera ei analyse og vurdering om det er strategisk å kjøpa selskapet *BT Signaal*.

PS 162/16 Auka gjennomføring i yrkesfaga

Forslag til innstilling

1. Det vert organisert ei forsøksordning med yrkesfaglege koordinatarar ved fem skular.
2. Prosjektet skal sjåast i samanheng med komande forskingsoppdrag.
3. Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017 og 2018.
4. Prosjektet skal evaluerast undervegs og rapporterer til Fylkestinget juni 2017.

Saksprotokoll i yrkesopplæringsnemnda - 25.05.2016

Roger Pilskog LO sette fram slikt forslag:

«Yrkesopplæringsnemnda er positiv til fylkesrådmannens innstilling. Nemda viser til at det vil ta mer enn to år å måle effekt, og derfor må det sikres finansiering i minimum en fire års periode.»

Røysting

Pilskog sitt forslag vart vedteke som innstilling til utval for opplæring og helse som nytt punkt 5 i saka

Innstilling til utval for opplæring og helse

1. Det vert organisert ei forsøksordning med yrkesfaglege koordinatarar ved fem skular.
2. Prosjektet skal sjåast i samanheng med komande forskingsoppdrag.
3. Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017 og 2018.
4. Prosjektet skal evaluerast undervegs og rapporterer til Fylkestinget juni 2017.
5. Yrkesopplæringsnemnda er positiv til fylkesrådmannen si innstilling. Nemda viser til at det vil ta meir enn to år å måle effekt, og derfor må det sikrast finansiering i minimum ein fire års periode.

Saksprotokoll i utval for opplæring og helse - 02.06.2016

Dan Stian Femoen, H, sette fram slikt forslag på vegner av Frp, V, MDG og H:

«Nytt pkt. 5

Den yrkesfaglege koordinatoren:

- Etablerer samarbeid med attføringsbedrifter i Hordaland.
- Etablerer samarbeid med opplæringskontora.

Nytt pkt. 3

Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017, 2018, 2019, 2020 og 2021.»

Røysting

Femoen sitt forslag nytt punkt 3 vart vedteke med 8 røystar (Frp, H, V, MDG, SV).

Femoen sitt forslag nytt punkt 5 vart samrøystes vedteke.

Innstillinga med Femoen sine forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Det vert organisert ei forsøksordning med yrkesfaglege koordinatarar ved fem skular.
2. Prosjektet skal sjåast i samanheng med komande forskingsoppdrag.
3. Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017, 2018, 2019, 2020 og 2021.
4. Prosjektet skal evaluerast undervegs og rapporterer til Fylkestinget juni 2017.
5. Den yrkesfaglege koordinatoren:
 - Etablerer samarbeid med attføringsbedrifter i Hordaland
 - Etablerer samarbeid med opplæringskontora

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Roald Kvamme (A) sette fram slikt forslag:

«Fylkesrådmannen sitt punkt 3 vert oppretthalde: Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017 og 2018.»

Røysting

Kvamme sitt forslag fekk 8 røyster (A, Sp, SV, KrF) og vart vedteke. Innstillinga punk 1, 2, 4 og 5 vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkestinget

1. Det vert organisert ei forsøksordning med yrkesfaglege koordinatarar ved fem skular.
2. Prosjektet skal sjåast i samanheng med komande forskingsoppdrag.
3. Det vert løyvd pengar til forsøksordninga i budsjettet for 2017 og 2018.
4. Prosjektet skal evaluerast undervegs og rapporterer til Fylkestinget juni 2017.
5. Den yrkesfaglege koordinatoren:
 - Etablerer samarbeid med atfføringsbedriftar i Hordaland
 - Etablerer samarbeid med opplæringskontora

PS 163/16 Åsane vgs - romprogram

Forslag til innstilling:

1. Det skal ikkje planleggjast for fagtilbodet Restaurant og matfag (RM) i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
2. Det skal planleggjast for opplæringsssenter for byggfag i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
3. Fylkesutvalet godkjenner at det framlagde romprogrammet, med frådrag for areal for Restaurant og matfag, vert lagt til grunn for vidare design og planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
4. Arealbehovet må tilpassast eventuelle endringar i forslag til skolebruksplan 2017-2030.

Saksprotokoll i utval for opplæring og helse - 02.06.2016

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling

1. Det skal ikkje planleggjast for fagtilbodet Restaurant og matfag (RM) i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
2. Det skal planleggjast for opplæringsssenter for byggfag i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
3. Fylkesutvalet godkjenner at det framlagde romprogrammet, med frådrag for areal for Restaurant og matfag, vert lagt til grunn for vidare design og planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
4. Arealbehovet må tilpassast eventuelle endringar i forslag til skolebruksplan 2017-2030.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Innstillinga vart samrøystes vedteken som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Det skal ikkje planleggjast for fagtilbodet Restaurant og matfag (RM) i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
2. Det skal planleggjast for opplæringsssenter for byggfag i vidare planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
3. Fylkesutvalet godkjenner at det framlagde romprogrammet, med frådrag for areal for Restaurant og matfag, vert lagt til grunn for vidare design og planlegging av Nye Åsane vidaregåande skule.
4. Arealbehovet må tilpassast eventuelle endringar i forslag til skolebruksplan 2017-2030.

PS 164/16 Alternative vegar til fagbrev

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtek at grunnskulen ved lærarar, elevar og føresette vert informert om ordningane med høgast gjennomføring. Særleg YSK vert løfta opp som ein attraktiv veg mot fagbrev og høgskule for flinke elevar og er eit godt alternativ til studiespesialiserande som veg mot høgskule og universitetsutdanning.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggje til rette for at fleire fag blir vurdert for YSK og at søkjarane vert kjent med modellen via samarbeidet med grunnskulen.

Saksprotokoll i Yrkesopplæringsnemnda - 25.05.2016

Roger Pilskog LO sette fram slikt forslag:

«Yrkesopplæringsnemnda er positiv til å vurdere flere områder for YSK. Men nemnda gjør oppmerksom på at en viktig årsak for høy gjennomføring, er avtaler mellom skole og bedrift, som sikrer utplassering av elev første to år, deretter læreplass de neste to år. Nemnda vil advare mot at det opprettes tilbud uten at disse forutsetningene er på plass.»

Røysting

Pilskog sitt forslag vart vedteke som innstilling til utval for opplæring og helse som nytt punkt 3 i saka

Innstilling til utval for opplæring og helse

1. Fylkestinget vedtek at grunnskulen ved lærarar, elevar og føresette vert informert om ordningane med høgast gjennomføring. Særleg YSK vert løfta opp som ein attraktiv veg mot fagbrev og høgskule for flinke elevar og er eit godt alternativ til studiespesialiserande som veg mot høgskule og universitets-utdanning.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggje til rette for at fleire fag blir vurdert for YSK og at søkjarane vert kjent med modellen via samarbeidet med grunnskulen.
3. «Yrkesopplæringsnemnda er positiv til å vurdere flere områder for YSK. Men nemnda gjør oppmerksom på at en viktig årsak for høy gjennomføring, er avtaler mellom skole og bedrift, som sikrer utplassering av elev første to år, deretter læreplass de neste to år. Nemnda vil advare mot at det opprettes tilbud uten at disse forutsetningene er på plass.»

Saksprotokoll i utval for opplæring og helse - 02.06.2016

Rasmus L. Rasmussen, A, sette fram slikt forslag:

«Saka vert sendt tilbake til administrasjonen for vidare handsaming. Utval for opplæring og helse ber om at saka svarar betre på bestillinga som omhandlar alternative vegar til fagbrev, og ikkje dei ordinære løpa.»

Røysting

Rasmussen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling

Saka vert sendt tilbake til administrasjonen for vidare handsaming. Utval for opplæring og helse ber om at saka svarar betre på bestillinga som omhandlar alternative vegar til fagbrev, og ikkje dei ordinære løpa.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Innstilling til fylkestinget

Saka var utsett i utval for opplæring og helse, og vart difor ikkje behandla av fylkesutvalet.

PS 165/16 Reglement for Yrkesopplæringsnemnda

Forslag til innstilling

Fylkesrådmannen rår til at reglement for yrkesopplæringsnemnda vert vedtatt slik det går fram av saksutgreiinga.

Saksprotokoll i yrkesopplæringsnemnda - 25.05.2016

Roger Pilskog LO sette fram slikt forslag:

«Yrkesopplæringsnemnda tilrår at saken utsettes.»

Røysting

Pilskog sitt forslag vart vedteke som innstilling til utval for opplæring og helse

Innstilling til utval for opplæring og helse

Yrkesopplæringsnemnda tilrår at saken utsettes.

Saksprotokoll i utval for opplæring og helse - 02.06.2016

Roald Stenseide, Frp, sette fram slikt forslag:

«Saka vert utsett.»

Røysting

Stenseide sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling

Saka vert utsett.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Innstilling til fylkestinget

Saka var utsett i utval for opplæring og helse, og vart difor ikkje behandla av fylkesutvalet.

PS 166/16 Business Region Bergen AS - Fullmakt for fylkesrådmannen om å forhandle med dei andre eigarane

Forslag til vedtak

1. Hordaland fylkeskommune seier opp avtalen med Business Region Bergen AS med verknad 01.01.2017.
2. Fylkestinget gjev fylkesrådmannen fullmakt til å forhandle med dei andre eigarane i Business Region Bergen AS om vidareføring og fordeling av oppgåver samt organisering og finansiering av desse.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 14.06.2016

Roald Kvamme (A) stilte spørsmål om han var ugild fordi fylkestinget har vald han til styremedlem i Business Region Bergen AS. Det har enno ikkje vore generalforsamling, og fylkesutvalet vedtok samrøystes at Kvamme ikkje var ugild. Jf. fvl. § 6,1 e).

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slikt forslag:

«Endring punkt 2:

Fylkestinget gjev fylkesrådmannen *oppdrag* til å forhandle med dei andre eigarane i Business Region Bergen AS om vidareføring og fordeling av oppgåver samt organisering og finansiering av desse.

Nytt punkt 3:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å førebu ei sak til fylkesutvalet, som gjer vedtak i saka.»

Pål Kårbø (KrF) sette fram slikt forslag:

«Nytt punkt 3:

Fylkestinget ønskjer politisk handsaming av forhandlingsresultatet i fylkesutvalet.»

Pål Kårbø trekte forslaget sitt.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 var samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 2 vart vedteke som innstilling til fylkestinget med 14 røyster mot 1 røyst for Tomren sitt forslag.

Tomren sitt forslag punkt 3 fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Innstilling til fylkestinget

1. Hordaland fylkeskommune seier opp avtalen med Business Region Bergen AS med verknad 01.01.2017.
2. Fylkestinget gjev fylkesrådmannen fullmakt til å forhandle med dei andre eigarane i Business Region Bergen AS om vidareføring og fordeling av oppgåver samt organisering og finansiering av desse.