

## Saksprotokoll i fylkestinget - 11.06.2014

**Tom Skauge** sette fram slikt forslag:

"Nye punkt i innstillinga:

1. Fylkestinget sluttar seg til kollektivstrategien si vurdering av at den mest effektive måten å oppnå overgang frå privatbil til kollektivtransport er å kombinere ei byutvikling som reduserer transportbehovet med utbygging av eit godt kollektivtilbod og restriktive tiltak mot bilbruk, mellom anna trafikantbetaling og restriktiv parkeringspolitikk.
2. På grunn av forventta befolkningsvekst i Bergensområdet, vil utgifter til drift av kollektivtransporten auke så mykje at det etter fylkestinget si meining vil vere behov for å bruke inntekter frå trafikantbetaling til dette tiltaket. Eit fornya Bergensprogram – Miljøringen Bergen – må sikre dette.
3. Fylkestinget ønskjer køfri kollektivtransport med kollektivfelt på alle innfartsårer til Bergen sentrum, inkludert ny E39 frå Os.
4. For å sikre et tenleg tilbod til arbeidsreisande meiner fylkestinget at det er nødvendig å etablere eit godt tilbod av direkteruter og ekspressruter som kan supplere dei ordinere rutene både på buss, bybane og hurtigbåt.
5. Fylkestinget har som mål om at kollektivtransporten skal bli utslippsfri innan 2020. HFK må gå fremst i å ta i bruk ny motorteknologi. Vidare bygging av bybane, utviding av trolleybussnettet og anna miljøvenleg motorteknologi må derfor ha høg prioritet.
6. Fylkestinget støtter målet om å heve kvaliteten på haldeplassane. Får å få til ei ønska kvalitetsheving må haldeplassane vere reklamefrie, universelt utforma, velhaldne og tilby god informasjon om rutetilbodet. Viktige haldeplassar for overgang bør vere oppvarma.
7. Alle vegprosjekt med kostnad over 300 mill. i investeringskostnader skal ha ein klimarekneskap før endeleg vedtak om bygging."

**Alf Helge Greaker** sette på vegner av V, H og FrP fram slikt forslag:

"Tillegg:

I distrikta må prinsippet om korrespondanse mellom lokale linjer og hovudlinjene gjelde."

**Jostein Ljones** sette på vegner av Sp fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

"I område med lågt trafikkgrunnlag må Skyss leggje til rette for fleksible transportløyisingar med mindre køyretøy og behovsbasert køyring. Særleg er dette viktig på kveldstid for å få idretts- og kulturlivet til å fungera.

Det er eit samfunnsansvar at ein i grisgrendte strøk har eit tilbod som tek vare på eit rimeleg nivå av mobilitet for folk – utan bruk av bil. Koordinering av skuletransport og ordinær trafikk er eit godt verkemiddel, saman med t.d. bestillingstransport."

**Nils-Olav Næss** sette fram slikt forslag:

"Nytt punkt:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggja fram sak om kollektivfelt på innfartsvegane til Bergen med fire felt."

**Røysting**

Ljones sitt forslag vart oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

Skauge sitt forslag punkt 1 fekk 23 røyster (SV, A, MDG, Sp) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 2 fekk 4 røyster (SV, MDG) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 3 fekk 28 røyster (SV, A, MDG, Sp, KrF) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 4 fekk 4 røyster (SV, MDG) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 5 fekk 4 røyster (SV, MDG) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 6 fekk 4 røyster (SV, MDG) og fall.

Skauge sitt forslag punkt 7 fekk 4 røyster (SV, MDG) og fall.

Greaker sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

**Vedtak**

1. Kollektivstrategi for Hordaland er eit godt grunnlag for prioriteringar og utvikling av kollektivtrafikken i fylket, for å nå vedtekne mål for kollektivtransporten.
2. Fylkestinget vedtek "Kollektivstrategi for Hordaland", datert mai 2014.
3. Kollektivstrategien skal følgjast opp gjennom eit fireårig handlingsprogram for fylkeskommunen si kollektivsatsing, og skal leggast fram til politisk handsaming.

Handlingsprogrammet vil vise korleis fylkeskommunen vil gjennomføre strategiane, med å peike på hovudinnsatsområde og større oppgåver som vil bli prioriterte i kommande periode.

Handlingsprogrammet skal koordinerast mot fylket sin budsjett og økonomiplan, plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet og det øvrige fylkesvegnettet samt bruk av statlege finansieringsordningar.

4. I distrikta må prinsippet om korrespondanse mellom lokale linjer og hovudlinjene gjelde.