

Saksprotokoll i fylkestinget - 14.06.2017

Stein Inge Ryssdal (H) stilte spørsmål om han var inhabil. Som tilsett i Bybanen Utbygging vil det ha betydning for han om ei vidare utbygging av Bybanen finn stad eller ikkje.

Ryssdal gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om han var inhabil. Fylkestinget vedtok mot 3 røyster (1KrF, 1Sp, 1MDG) at han var inhabil etter forvaltningslova § 6, 2. ledd.

Stein Inge Ryssdal gjekk frå under behandlinga av saka.

Mona Røsvik Strømme (H) sette på vegner av H, A, KrF, Sp og V fram slikt forslag:

«Partia går for innstillinga punkt 1 og 2.

Nytt punkt 3. til innstillinga:

Sjølv om utbygging skal prioriterast i lokale vekstsoner, utelukkar ikkje det at det også kan opnast for spreidd busetnad i bygdene.

I samband med ny kommunestruktur er det inngått intensjonsavtaler som legg opp til fleire vekstsoner enn det som er omtalt i planen. Fylkestinget legg til grunn at desse blir etablert og utvikla i tråd med intensjonsavtalene. I tillegg blir det peika på at det allereie er etablert fleire vekstsoner enn det som kjem fram i planen.

Hordaland fylkeskommune skal snarast mogleg ta initiativ til eit samarbeid med dei kommunane som har vedteke å slå seg saman til større einingar, når det gjeld deira særlege problemstillingar i høve areal- og transportplanlegging.

Nytt punkt 4 i innstillinga:

Det vert utarbeidd oppdatert strategiplan for innfartsparkering ved dei viktigaste innfartsårene til Bergen.

Tekstendringar i sjølve planen:

(a)

Erstatter punkt 1.2.2 Formell verknad:

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er ein regional plan etter plan- og bygningslova § 8-1. Planen har ikkje juridisk bindande verknad og inneheld ikkje regionale planføresegner.

Statlege og regionale styresmakter skal vektlegga lokaldemokratiet når det skal vurderast om det skal fremjast motsegn eller innvending. Motsegn/innvending skal avgrensast til konflikhtar med nasjonale eller vesentlege regionale interesser.

Planen skal nyttast for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging i regionen (§ 8-2). Mål, retningslinjer og handlingsprogram i planen skal vera retningsgjevande for fylkeskommunen og statlege regionale organ i fylket når det gjeld verksemdplanar, forvaltningsvedtak og budsjett. Planen vil også være retningsgjevande for kommunal areal- og transportplanlegging.

Korleis skal planen bli brukt?

Regional plan for areal- og transport er retningsgjevande og har ikkje tilbakeverkande kraft. Dette betyr at gjeldende kommuneplaner og reguleringsplaner framleis er gyldige. Regional plan for Bergensområdet skal benyttes for framtidige rulleringer av kommuneplanene i planområdet.

(b)

Endring i punkt 4.2.6:

Ei utstrekning på ei utbyggingssone på normalt 2 km, men inntil 4 km vil kunne leggje til rette for begge delar på ei tilstrekkeleg god måte (...)

(c)

Endring i punkt 4.3.5 (under innfartsparkering):

Stryke setninga: Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årsdøgntrafikk og miljøutfordringar. Halde fram med: Det er ein målsetnad at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene....

(d)

Vedtatte endringar må innarbeidast i planen og plankart i tråd med vedtak.»

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slikt forslag:

«Frp røyster imot framlegg til vedtak i saka om RATP for Bergensområdet. Grunnen for at Frp stemmer mot er at planen, slik den ligg føre, direkte kan hemme utvikling og sette det lokale sjølvstyret til side i berørte kommunar. Planen virker direkte mot sin hensikt sik vi ser det.»

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

1. «Nytt forslag til overordna mål:
Bergensområdet skal i perioden ha ein markert reduksjon i klimagassutslepp, lokal luftforureining og støy, og konsekvensar for dette må vurderast i all arealplanlegging.
Hordaland har mål om nullvekst innan personbiltrafikk.
2. For å nå nullvekstmålet innan personbiltrafikk som mål for heile Hordaland er det naudsynt med differensiering, det betyr at innanfor Bergen er målet 10 % reduksjon i biltrafikken innan 2020, og 20% innan 2030.
3. Fylkestinget ser det som heilt naudsynt å unngå ein auke av den samla vegkapasiteten for privatbiltransporten inn mot Bergen, dersom vi skal nå måla om reduserte klimagassutslepp, god luftkvalitet og mindre bilbruk.
4. Fylkestinget ser at statleg planlegging og framføring av ny trasé for E16 og jernbane aust for Bergen er viktig bidrag til utvikling av det regionale transportsystemet. Jernbane må innarbeidast i det regionale transportsystemet.
5. Fylkestinget vedtek at senter- og fortettingsområde må utviklast med gode opphaldsareal for alle brukargrupper, eit finmaska gangnett og trygg gang-/sykkeltilgang til nærfriluftområde. Samanhengande blågrøne strukturar skal utviklast og kulturminneverdiar ivaretakast. (4.10)
6. Fylkestinget vedtek at andre transportdrivarar enn bustad og arbeidsplass bør nemnast i RATP. I folk sin kvardag er nærleik til barnehage, skolar, offentleg service og nærbutikk viktig dersom reiser skal kunne takast med gange, sykling eller kollektivt.
7. Fylkestinget vedtek at «Bymiljøtunnelen» ikkje er eit tiltak som er i tråd med målsettingar for tydelegare ivaretaking av klima- og miljøomsyn, ei heller nullvekstmålet innan personbiltrafikken.»

Røysting

Det var 54 representantar til stades.

Hjemdal sitt forslag fekk 7 røyster (Frp) og fall.

Innstillinga punkt 1 og 2 vart vedteken mot 7 røyster (Frp).

Innstillinga punkt 3 fekk ingen røyster og fall.

Strømme sitt forslag punkt 3 vart vedteke mot 11 røyster (R, Frp, MDG).

Strømme sitt forslag punkt 4 vart samrøystes vedteke.

Strømme sitt forslag, tekstendringar (a) fekk 44 røyster (A, KrF, Sp, SV, V, R, H) og vart vedteke.
 Strømme sitt forslag, tekstendringar (b) vart vedteke mot 14 røyster (SV, Frp, R, MDG).
 Strømme sitt forslag, tekstendringar (c) vart vedteke mot 6 røyster (SV, MDG).
 Strømme sitt forslag, tekstendringar (d) vart samrøystes vedteke.
 Hammer sitt forslag punkt 1 fekk 10 røyster (SV, R, V, MDG) og fall.
 Hammer sitt forslag punkt 2 fekk 10 røyster (SV, R, V, MDG) og fall.
 Hammer sitt forslag punkt 3 fekk 10 røyster (SV, R, V, MDG) og fall.
 Hammer sitt forslag punkt 4 vart samrøystes vedteke.
 Hammer sitt forslag punkt 5 fekk 10 røyster (SV, R, V, MDG) og fall.
 Hammer sitt forslag punkt 6 fekk 10 røyster (SV, R, V, MDG) og fall.
 Hammer sitt forslag punkt 7 fekk 7 røyster (SV, R, MDG) og fall.

Vedtak

1. Med heimel i plan- og bygningslova § 8-4 vedtek fylkestinget *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028* med tilrådde endringar slik det kjem fram av saksframlegget.
2. I tråd med Regional planstrategi får fylkesutvalet ansvar for oppfølging av *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet*. Oppfølging må bli sett i samanheng med arbeidet med byvekstavtalen. Det vil bli rapportert på handlingsprogrammet årleg, mens det kvart fjerde år vil bli rapportert på måleindikatorar i samband med regional planstrategi.
3. Sjølv om utbygging skal prioriterast i lokale vekstsoner, utelukkar ikkje det at det også kan opnast for spreidd busetnad i bygdene.

I samband med ny kommunestruktur er det inngått intensjonsavtaler som legg opp til fleire vekstsoner enn det som er omtalt i planen. Fylkestinget legg til grunn at desse blir etablert og utvikla i tråd med intensjonsavtalene. I tillegg blir det peika på at det allereie er etablert fleire vekstsoner enn det som kjem fram i planen.

Hordaland fylkeskommune skal snarast mogleg ta initiativ til eit samarbeid med dei kommunane som har vedteke å slå seg saman til større einingar, når det gjeld deira særlege problemstillingar i høve areal- og transportplanlegging.

4. Det vert utarbeidd oppdatert strategiplan for innfartsparkering ved dei viktigaste innfartsårene til Bergen.
5. Fylkestinget ser at statleg planlegging og framføring av ny trasé for E16 og jernbane aust for Bergen er viktig bidrag til utvikling av det regionale transportsystemet. Jernbane må innarbeidast i det regionale transportsystemet.
6. **Tekstendringar i sjølve planen:**

Erstatter punkt 1.2.2 Formell verknad:

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er ein regional plan etter plan- og bygningslova § 8-1. Planen har ikkje juridisk bindande verknad og inneheld ikkje regionale planføresegner.

Statlege og regionale styresmakter skal vektlegga lokaldemokratiet når det skal vurderast om det skal fremjast motsegn eller innvending. Motsegn/innvending skal avgrensast til konflikhtar med nasjonale eller vesentlege regionale interesser.

Planen skal nyttast for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging i regionen (§ 8-2). Mål, retningslinjer og handlingsprogram i planen skal vera retningsgjevande for fylkeskommunen og statlege regionale organ i fylket når det gjeld verksemdplanar, forvaltningsvedtak og budsjett. Planen vil også være retningsgjevande for kommunal areal- og transportplanlegging.

Korleis skal planen bli brukt?

Regional plan for areal- og transport er retningsgivende og har ikkje tilbakeverkande kraft. Dette betyr at gjeldende kommuneplaner og reguleringsplaner framleis er gyldige. Regional plan for Bergensområdet skal benyttes for framtidige rulleringer av kommuneplanene i planområdet.

Endring i punkt 4.2.6:

Ei utstrekning på ei utbyggingssone på normalt 2 km, men inntil 4 km vil kunne leggje til rette for begge delar på ei tilstrekkeleg god måte (...)

Endring i punkt 4.3.5 (under innfartsparkering):

Stryke setninga: Innfartsparkering som tiltak vil ikkje ha større innverknad på årstdøgns trafikk og miljøutfordringar. Halde fram med: Det er ein målsetnad at innfartsparkering skal bidra til å redusere rushtidstoppane på innfartsårene....

Vedtatte endringar må innarbeidast i planen og plankart i tråd med vedtak.