

Saksprotokoll i fylkestinget - 10.03.2015

Pål Kårbø sette fram slik forslag:

"a) Punkt 4:

Tillegg til siste setning:... ", for handsaming i fylkestinget juni 2015."

b) Nytt punkt 7:

Fylkestinget legg til grunn at det ved innføring av tidsdifferensierte bompengar vert sett ein auke i kollektivproduksjonen på t.d. 50 bussar (15 prosent) i Bergensområdet."

Natalie Golis sette fram slik protokollmerknad:

"Tidsdifferensiering av bompenger er en meget lite effektiv måte å redusere biltrafikken i Bergen, men først og fremst sprer den i tid. Dagens bilisme er ikke bærekraftig, hverken miljømessig eller helsemessig. Vi er nødt til å satse på alternativer som gir *sterk* reduksjon i biltrafikken. Det er bedre og innovativ kollektivtilbud, sammenhengende gang- og sykkelveinett og vektlegge redusert transportbehov i byplanleggingen."

Marthe Hammer sette fram slikt forslag:

"Tillegg til punkt:

1. ..., med den endring at det vert innført ei høgare avgift i rushtid. Ekstrainntektene skal gå til kollektivtiltak, m.a.o. drift av og tiltak for framkomst for kollektivtransport.

Endring av punkt:

2. I rushtida måndag-fredag kl. 06-10 og 14-18 skal taksten vere kr. 70,- (same pris for kollektivreise t/r) for liten bil og 140 kroner for stor bil. Utanom rushtida vert takst som i dag.
3. ... om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå målet om å redusere trafikken gjennom bompengeringen med 25 % innan 2 år. Lokale fullmakter ..
4. Innføring av tidsdifferensierte bomsatsar gjer det naudsynt med eit kraftig forbetra kollektivtilbod som skal gje eit godt alternativ til dei som vel vekk bilen.

Nytt punkt:

5. Tre tiltak må være klare eit halvt år før prisdifferensiering vert innført:
 - a) Auka kapasitet for buss og bane.
 - b) Kollektivfelt på alle 4-felts innfartsårene for å gje bussen køfri konkurransefortrinn.
 - c) Godkjenning i Stortinget for å bruke inntekter frå bomringen til drift av kollektivtilbodet."

Røysting

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

Innstillinga vart vedteken mot 16 røyster (Frp, 8 H).

Kårbø sitt forslag a) vart samrøystes vedteke.

Kårbø sitt forslag b) fekk 8 røyster (KrF, SV, 1 MDG) og fall.

Vedtak

1. Fylkestinget går inn for å tidsdifferensiere bompengetakstane i bomringen i Bergen, med sikte på oppstart seinast 1. januar 2016. Bompengoordninga i Bergen held elles fram som før, i samsvar med Prop. 143 S(2012-2013).
2. I rushtida måndag-fredag kl. 06.30-09.00 og 14.30-16.30 vert taksten fastsett til kr. 45 for liten bil og kr. 90 for stor bil. Utanom rushtida vert taksten fastsett til kr. 19 for liten bil og kr. 38 for stor bil (2015

kroner).

3. Bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland må få fullmakt til å gjere naudsynte justeringar i bompengetakstane eller periodane med tidsdifferensiering, om den nye ordninga medfører vesentlege avvik frå inntektsmålet i Prop. 143 S (2012-2013). Lokale fullmakter må fastsetjast i stortingsproposisjonen om tidsdifferensierte bompengetakstar.
4. Tidsdifferensieringa gjer det truleg naudsynt å auke kapasiteten for kollektivtrafikken i Bergen. Fylkestinget legg opp til at belønningsmidlane, som det no er søkt om, i første omgang kan nyttast til å finansiera ein slik kapasitetsauke. Vidare vil fylkestinget søkje nødvendig finansiering av auka kollektivtransporttilbod i den komande bymiljøavtalen, ved statleg tilskott eller eventuelt gjennom å revidere bompengavtalen i Bergen. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggje fram sak om auka kollektivtilbod og finansiering, for handsaming i fylkestinget juni 2015.
5. Ordninga med tidsdifferensierte bompengar skal evaluerast etter eitt år.
6. I arbeidet med eventuelle endringar for å nå måla, må andre modellar for tidsdifferensierte bompengar vurderast, herunder den langsiktige modellen i rapporten "Køprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger" frå Urbanet Analyse (2009), samt miljødifferensierte modellar.

Protokollmerknad frå MDG

Tidsdifferensiering av bompenger er en meget lite effektiv måte å redusere biltrafikken i Bergen, men først og fremst sprer den i tid. Dagens bilisme er ikke bærekraftig, hverken miljømessig eller helsemessig. Vi er nødt til å satse på alternativer som gir *sterk* reduksjon i biltrafikken. Det er bedre og innovativ kollektivtilbud, sammenhengende gang- og sykkelveinett og vektlegge redusert transportbehov i byplanleggingen.