

Kva skal til for å krevja nullutslepp innan kommersiell bussdrift?

Fylkestinget har ved fleire høve bedt om å få stille miljøkrav til både taxinæringa og kommersielle bussruter.

Basert på dette nyheitsoppslaget kan det tyde på at fylkeskommunen no har ein lokal heimel til å setja miljøkrav for taxinæring? <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/Lzy84/Vil-innfore-miljokrav-til-drosjene>

Men framleis er det ikkje heimel til setja miljøkrav i løyveutlysinga til kommersielle bussruter. Dette er det yrkestransportlova som bestemmer.

<https://samferdsel.toi.no/nyheter/vedvarende-strid-om-eu-miljokrav-til-busser-article33771-2207.html>

Spørsmål til fylkesordførar.

Er det rett slik oppslaget om miljøkrav for taxinæringa seier, at ein no kan stille miljøkrav til taxinæringa?

1. I så fall, når er første høve til å setja slike miljøkrav, og er det nokre føresetnadar her, slik som øvre grense etc.?
2. Det er framleis ikkje mulighet til å stille miljøkrav til kommersielle bussruter. Kva er det lokale handlingsrommet for å sørgja for at også kommersielle bussruter vert nullutslepp?
 1. Er innføring av nullutsleppsoner i Bergen Sentrum eit slik lokalt tiltak som kan bidra til at også kommersielle bussruter vert nullutslepp?
 2. Sett i lys av fylkeskommunen si satsing på el-bussar i Bergen sentrum, eventuelle miljøkrav til taxinæringa, er det andre grunnar som gjeld buss og kollektiv og vegnett som gjer innføring av nullutsleppsoner umogleg? I så fall kva?

Muligheita for parallell framføring av bybana Åsane og Fyllingsdalen

Det er kritisk viktig å få på plass eit godt kollektivtilbod for ein så stor bydel som Åsane, og framdrift for bybana er derfor avgjerande.

Sett at finansieringa var på plass. Kva må vere klart for at ein kan starte bygging av bybana mot Åsane så fort som mogleg, og parallelt med bygging av bybana mot Fyllingsdalen?

Aud Karin Oen