

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 17.01.2018

Sakene vart behandla i slik rekkjefølgje: PS 4-10/18, 12/18.

INNSENDE SPØRSMÅL

1. **Natalia Golis (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Grensene for ny sonestruktur

Skyss har bedt kommunar komme med innspel rundt sonegrensene for den nye sonestrukturen som skal tre i kraft i 2018.

Samnanger kommune meldte inn at heile Samnanger burde ha vore i sone 1 (saman med Bergen).

Svaret frå Skyss var at sonegrensene vart vedtekne av fylkestinget i mars 2017 og ikkje kunne endrast.

I mars vart det gjort eit vedtak om at arbeidet med å innføra ny sonestruktur skulle starta, der det låg eit vedlegg med eit kart der Samnanger vart delt ved Trengereidfjorden.

Skyss har justert sonegrenser etter politisk vedtak mars 2017 slik at dei delane av Samnanger som var i sone 1 (Hisdal, Rolfsvåg og deler av Årland) no er foreslått i sone 3.

Spørsmål:

1. Opererer Skyss slikt at dei oppfattar sonestruktur grensene som endelig vedtekne, og formidlar dei det slikt til kommunane?
2. Om Skyss ser det som mogeleg å justere Samnanger ut av sone 1 etter det politiske vedtaket var gjort mars 2017, er det like mogeleg å justere heile Samnanger inn under sone 1, utan at dette står i strid med vårt politiske vedtak?
3. Kan Skyss gjere greie for pendlarstatistikken og prognosane som ligg til grunn for val av grense, der ein tydeleggjer og skil mellom pendlarar med periodekort og skuleskyss/ ungdomskort mot både Kvam, Arna og Bergen?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Spørsmål 1:

Arbeidet med ny takstsonestruktur i Hordaland har vore i gang sidan 2014. Politisk styringsgruppe vart sett ned hausten 2015, og leverte i 2016 ein modell for ny sonestruktur basert på sju store, geografiske soner og ei utvida sone Bergen.

I mars 2017 vedtok fylkestinget i Hordaland den nye modellen. I saka gjekk det fram at sone Bergen vart utvida til å inkludere heile Sotra, Askøy, Øygarden, Osterøy, Meland, Radøy, Lindås, Austrheim, Os og vestsida av Trengereidfjorden. Framlagt kart viste tydeleg kvar grensene var tenkt å gå, men ein gjorde i saka merksam på at detaljane ikkje var endelege.

I arbeidet med å detaljere sonegrensene har Skyss mellom anna sett på pendlingstrafikken for dei aktuelle sonene, skulekretsar og skuleskyss og andre lokale tilhøve. I dei tilfella der Skyss har foreslått justeringar på dei vedtekne grensene, har ein invitert dei kommunane dette hadde følgjer for til å komme med innspel og tilbakemeldingar på dei føreslåtte sonegrensene i kommunen. I brev til kommunane låg det ved detaljert kartutsnitt og kommunen vart invitert til å komme med innspel og tilbakemeldingar på «dei føreslåtte sonegrensene i kommunen».

Spørsmål 2:

Skyss har i si handsaming av saka ikkje justert Samnanger ut av sone 1, men har basert seg på det politiske vedtaket som seier at vestsida av Trengereidfjorden skulle inngå i sone 1, medan resten av Samnanger kommune var plassert i sone 3. Utvidinga av dagens sone Bergen var grundig handsama i politisk styringsgruppe, og i saksframlegget som vart vedteke av fylkestinget er det lista opp kva kommunar som skal inngå i sone 1. Skyss har såleis ikkje oppfatta at vedtaket opnar for at administrasjonen kan gjennomføre ei ytterlegare utviding av sone 1, ei justering som òg vil ha økonomiske konsekvensar.

Skyss si faglege vurdering etter å ha jobba grundig med detaljering av sonegrensene, er at det vil vere meir føremålstenleg at vestsida av Trengereidfjorden vert lagt i same sone som resten av Samnanger kommune. I denne vurderinga har vi sett på lokale reisemønstre og pendlingsdata, med mål om at så få reiser som mogleg skal verte dyrare som følgje av ny sonestruktur. Eit anna moment har vore at ein så langt som råd er har søkt å unngå at skuleskyss vert dyrare for Samnanger kommune, som følgje av at elevar må krysse ei av dei nye sonegrensene.

Spørsmål 3:

I 2017 vart det seld 570 periodebilletter for reiser frå Samnanger kommune til dagens sone Bergen, dette svarar til om lag 65 prosent av periodereisene frå kommunen. Av desse igjen er det om lag 6 prosent som gjeld reiser til Arna, men halvparten av periodebillettane til Arna er 7-dagarsbilletter, slik at talet på reiser mellom Samnanger og Arna er lågare enn til dømes mellom Samnanger og Kvam, sjølv om talet på selde billetter er høgare. Til Kvam er det seld 51 periodebilletter, dette svarar til om lag 6 prosent av periodereisene frå kommunen. I tillegg er det seld 200 periodebilletter til reiser internt i Samnanger kommune, desse reisene utgjør om lag 26,5 prosent av dei selde periodereisene frå kommunen. Til Fusa er det seld 18 periodebilletter, om lag 2 prosent av dei selde periodereisene frå kommunen.

Det vart i 2017 seld om lag 8400 enkeltbilletter mellom dagens sone Bergen og Samnanger, dette utgjør om lag 37 prosent av selde enkeltbilletterreiser frå Samnanger. Enkeltbilletter mellom Samnanger og Arna står for om lag 9 prosent av totalen, og billetter til Kvam ca. 20 prosent. Reiser internt i kommunen står for om lag 28 prosent av totalen, og dei siste ca. 5 prosentane er billetter til andre stader.

Ungdomsbilletten har både i dag og i den nye sonestrukturen same pris for reiser i heile fylket. Sidan billetten ikkje er gyldig for ei spesifikk strekning, er det heller ikkje mogleg å vite tal på reiser til/frå Samnanger. Reisekostnader for skuleelevar i vidaregåande opplæring har ikkje vore ein del av vurderingane knytt til fastsetjinga av sonegrensar.

Jon Askeland (Sp) spurde om sonestrukturen var endeleg vedteken, eller om det er høve til justering framover. Målfrid Vik Sønstabø frå Skyss svarte på spørsmålet.

2. Natalia Golis (MDG) hadde sendt inn slikt spørsmål:**«Ladestasjoner for drosjer**

Drosjenæringen i Hordaland står for utslipp av 9 000 tonn CO₂ i året. Deler av døgnet står drosjene på tomgang mens de venter på nye oppdrag, og denne tiden kunne heller blitt brukt til lading.

Likevel er elektriske drosjer lite utbredt, selv om satsing på el-taxier er godt forankret i både Bergen Bystyre sitt "Grønn Strategi", HFK sin Klimaplan og nasjonale satsinger.

«Om lag 5 prosent av personbilparken er i dag nullutslippsbiler. Med nullutslippsbiler menes el- og hydrogenbiler. Drosjenæringen henger etter med en nullutslippsandel på under 1 prosent», skriver Vista Analyse i en fersk rapport laget på oppdrag fra Miljødirektoratet. «Infrastruktur for lading er

identifisert som en barriere for en større spredning av nullutslippsdrosjer», påpeker forskerne. Nettopp manglende lademuligheter gjorde at Taxi 1 i 2015 solgte sin el-taxi.

Det er derfor gledelig at Miljødirektoratet i oktober 2016 gikk inn for å bevilge 1,75 millioner kroner til ladeinfrastruktur for drosjer i Bergen, men den manglende fremdriften gir grunn til bekymring.

Ladepunktene på Flesland, Taxi 1-sentralen og ved Bystasjonen skulle stå klare i løpet av 2017, men Avinor har avlyst konkurransen om å bygge ladestasjoner og lite har skjedd ved Bystasjonen.

Taxi 1 er imidlertid godt i gang, og venter bare på byggetillatelse fra Bergen kommune. Det har blitt varslet i handlingsprogrammet til Klimaplanen vedtatt i desember 2017 at byggingen er utsatt til 2018.

Spørsmål:

1. Hvordan arbeides det nå for å sikre snarlig realisering av ladeinfrastruktur for drosjer i Bergen for å sikre fortgang og forutsigbarhet for næringa og kutte i utslipp?
2. Midlene fra Miljødirektoratet er gyldig til 31.12.2017 og det er understreket at «Dersom rapporteringa som vist ovanfor ikkje blir overholden, fell tilsegna om tilskot bort, og tilsegnsbeløpet vil då bli omdisponert til andre formål». Er det søkt om forlenget frist for disse midlene?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Spørsmål 1:

Pr. 31.12.2017 er 9,2 % av den totale personbilparken i Hordaland elbilar. Dette er høgast av fylka i landet. I Hordaland er Askøy er på topp med 18,5 % elbil av personbilparken. God infrastruktur er avgjerande for innfasing av elbilar inkludert drosje. Administrasjonen Hordaland jobbar for at Hordaland skal ha best hurtigladetilbod i Noreg.

Hausten 2016 fekk Hordaland fylkeskommune 1,75 mill. i tilsegn frå Miljødirektorat sine Klimasatsmidlar til ladeinfrastruktur for drosjar. Anbudspapira for ladetilbod for drosjar på Flesland og Bystasjonen er ferdig, med unntak av endelig avtale for tomt og vilkår. Det vert jobba med Avinor for å få dette plass slik at tilbudet kan komme på Doffin vinter/vår 2018. Prosjektet har vore komplekst med mange aktørar og mykje koordinering, men administrasjonen er optimistisk og håpar å få alt administrativt på plass no dei nærmaste månedane og prosjektet realisert innan hausten. Saksbehandlar i klima- og naturressursseksjonen i Regionalavdelinga gjekk over til ny stilling i Skyss, men ny sakshandsamar starta 10. januar. Regionalavdelinga vil dessutan lyse ut tilskotsordning for stønad til heimelading for elbil for personar med drosjeløyve. Dette vil vere eit positivt tiltak for å gjere det meir attraktivt for drosjar å køyre elektrisk.

Hydrogenstasjon i Åsane ble operativ i desember og har offisiell opning 26. januar. Hydrogenfyllestasjonen på Søreide opnar også om kort tid. Bergen Taxi kjøpar 2 hydrogenbilar. Fylkeskommunen ved klimaseksjonen lyser om kort tid ut tilskot for kjøp av 6 hydrogenbilar til flåtebruk (som for eksempel drosje).

Spørsmål 2:

Miljødirektoratet har utsett rapporteringsfristen for prosjektet og for erfaringsrapporten til 1. november 2018. Tilsegnet er framleis gyldig.»

3. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Hordfast

Viser til oppslag til Bergensavisen 6.januar 2018: «Hordfast trenger penger til planlegging og byggestart: Varsler bompenger på ferje» kor leiar i Hordfast AS, Øyvind Halleraker, vil innføre bompengar på ferja for å sikre at vegvesenet får pengar til å planlegge Hordfast.

- Har fylkeskommunen medeigarskap eller bidrag i Hordfast AS?
- Er utspelet frå dagleg leiar i Hordfast AS forankra i vedtak i referansegruppa, styringsdokument eller fylkeskommunale vedtak eller planverk?
- Har Statens vegvesen fått ei bestilling til å igangsette bompengeneinnkreving?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Hordaland fylkeskommune er ikkje medeigar Hordfast AS og har ikkje gjeve tilskott til selskapet. Hordfast AS er 100% eigd av NHO.

E39 Ådland - Svevatjørn (Hordfast) er eit av dei prioriterte prosjekta i fylkestinget sin uttale til NTP 2018 – 2029. Eit delmål for kontaktutvalet for Hordfast er å førebu finansieringsgrunnlag, inklusiv ein eventuell bompengesøknad. Hordfast AS utgår ikkje frå dette kontaktutvalet og er ikkje eigd av fylkeskommunen. Aktiviteten i Hordfast AS er ikkje bunden av fylkeskommunale vedtak.

Fylkesrådmannen har ikkje bestilt ein bompengesøknad om førehandsinnkreving til Hordfast. Kven som helst kan i prinsippet utarbeida ein bompengesøknad, men det er ein del krav til kva eit slikt fagleg grunnlag for bompengeneinnkreving skal innehalda. Det er ikkje noko formelt regelverk rundt det lokale initiativet, men vertskommunar, andre berørte kommunar og fylkeskommune må fatta vedtak som gjev prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av eit prosjekt før ein bompengesøknad vert utarbeidd av Statens vegvesen eller ev. handsama vidare av Statens vegvesen i dei tilfella kor bompengesøknaden er utarbeida av ekstern konsulent/selskap. Statens vegvesen har informert Hordfast AS om desse prinsippa.

Også ein bompengesøknad om førehandsinnkreving på ferje må godkjennast av Stortinget etter den lokalpolitiske behandlinga. Forhåndsinnkreving skal være tidsbegrensa, og kan maksimalt pågå i 3 år før det vert gjort endeleg vedtak i Stortinget om å gå vidare med prosjektet som bompengeprojekt. I bompengeproposisjonen og bompengeavtalen om førehandsinnkreving må det framgå kva inntektene fra førehandsinnkrevinga skal nyttast til. Det vanlege vil vera planleggingskostnader, inklusive grunnundersøkingar. Det må også framgå kva inntektene skal nyttast til om prosjektet eventuelt ikkje skal byggast.»

4. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Sotrasambandet

Viser til oppslag i Bergensavisen 4.januar 2017: «Lei av å vente på ny vei: – Håpløst i rushet»

Bompengesøknaden for nytt sotrasamband vart vedteken av fylkestinget i mars 2017. Både i handsaming av reguleringsplan for Sotrasambandet hausten 2015 og handsaming av bompengesøknaden vår 2017, var eitt av hovudargumenta for ikkje å endre på vedtak, å sikre ei rask handsaming lokalt for å unngå forseinkingar. No har det gått nesten 2 1/2 år sidan reguleringsplanen vart vedteke av fylkeskommunen og over eitt år sidan bompengesøknaden vart vedteken. Likevel kan ein lese at bompengesøknaden framleis ikkje er levert frå Samferdsledepartementet til Stortinget.

Spørsmål til samferdsledirektøren:

- Kva er grunnen til at bompengesøknaden for Sotrasambandet har tatt så lang tid?

- Har samferdsledirektøren og fylkeskommunen noko informasjon om når ein kan forvente at bompengesøknaden vert levert til stortinget?
- OPS skulle gi ei raskare utbygging. Er det noko i denne handsaminga som fram til no har gitt ein raskare planprosess, og raskare utbygging?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

- «Statens vegvesen har utarbeidd forslag til bompengeopplegg. Prinsippsak blei behandla lokalpolitisk våren/sommaren 2016. Opplagg for delvis bompengefinansiering av Sotrasambandet som OPS-prosjekt blei lagt fram for lokalpolitisk behandling vinteren 2017. Lokale vedtak blei fatta i februar/mars 2017.
- Vi har også utarbeidd finansiell modell for gjennomføring som OPS-prosjekt.
- Statens vegvesen har vidare utarbeidd grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. KS2 er gjennomført. Kvalitetssikringen har omfatta prosjektstyringsunderlag, overslag for byggekostnader og kostnader for drift og vedlikehold, overslag på betalingsprofil til OPS-selskapet, trafikkgrunnlag og bompengefinansiering.
- Før anleggsstart på Sotrasambandet må høgspenlinja med elektrisitetsforsyning til gassterminalen på Kollsnes i Øygarden flyttast. I september 2017 blei det inngått kontrakt mellom Statens vegvesen og BKK Nett AS om flytting av høgspenlinja.
- Det blir arbeid med reguleringsplan for massedeponi ved Storavatnet.
- Statens vegvesen har utarbeidd utkast til OPS- og bompengeproposisjon. Dette blei oversendt Samferdselsdepartementet i november 2017.
- Vi arbeidar med konkurransegrunnlaget for anskaffing/inngåing av kontrakt med OPS-selskap. Dette er med forbehold om godkjenning av OPS- og bompengeproposisjon i regjering og Stortinget.
- Vi har ikkje informasjon om når bompengesøknaden vert levert til Stortinget.»

5. **Marthe Hammer (SV)** hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Sykkel og bussanbod

Spørsmål til samferdsledirektøren

Fylkesutvalet har i løpet av hausten både handsama plan for null og lågutslepp innan bussdrifta og konkrete bussanbod. I desse sakene har krav om tilrettelegging av sykkel vore lite diskutert eller omtalt.

- Er det noko krav til tilrettelegging for sykkel på bussane i dagens anbod? Som til dømes små stativ i bussen?
- Er det eksempel på andre fylke sine anbod der tilrettelegging for sykkel er tatt med i anbodet?
- Kva er erfaring for å inkludere tilrettelegging for sykkel i bussanbod?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Det er ikkje stilt særlege krav til tilrettelegging for sykkel på bussane i dagens anbod. I høve Transportvedtektene er det lov å ta med sykkel på bussen dersom plass. Prisen for å ta med sykkel på bussane i Hordaland er tilsvarande barnebillett, kr 19 i 1-2 soner, men maks kr 52 (42 for båt) ved meir enn 7 soner. Frå 1. februar stig maksprisen med 2 kroner. Samanleggbar sykkel er gratis å ta med.

Vi kjenner til at enkelte fylker har lagt til rette for sykkel på buss – med stativ utanpå bussen og/eller løysingar for å feste sykkel ombord på bussen. Vi har ikkje oversikt over heile landet, men viser her til nokre døme:

- Oppland Trafikk har i dag fleire bussar med sykkelstativ bak, der tilbodet i første omgang er retta mot turistar.
- Nord-Trøndelag fylkeskommune har to hybridbussar i drift i Levanger, med sykkelstativ ombord for inntil 5 sykklar.
- I Telemark fylke (farte.no) er det på nokre busstypar i Grenland plass til sykkel bak på bussen.

Under følgjer aktuelle moment som er vurdert kring spørsmål knytt til løysingar for sykkel i buss.

Sykklar om bord på bussen:

- Alle bussar skal tilfredstille krav i gjeldande lovar og reglar med omsyn til universell utforming, som mellom anna stiller krav til avsett areal og festeordning for barnevogn og rullestol. Krav til tryggleik gjer at også sykklar må kunne festast ombord. Ved behov for evakuering skal det ikkje vere sperringar i midtgangen. Omsynet til tryggleik og universell utforming set difor rammer for bruken av arealet ombord.
- Bybussar er utforma for å kunne ta flest mogleg passasjerar. I store delar av døgeret vil det vere utfordrande for kapasiteten dersom større delar av arealet skal avsetjast for sykklar ombord.
- Bussar i distrikta med eigne bagasjerom kan ta sykklar ombord. Erfaringar frå operatør er at det gir kapasitetsutfordringar, ettersom sykklar er plasskrevjande og vanskeleg å stable og ein i tillegg skal ha plass til anna bagasje.

Utvendig sykkelstativ:

- Effektive reiser er eit av hovudgrepa i kollektivstrategien, der redusert tid på haldeplassen er eit prioritert område. Viktige moment her er løysingar som gir effektiv av-og påstiging av passasjerar (t.d. kontantlause reiser, opne dørar framme og bak) og at bussane kjem raskt inn og ut frå haldeplassane (t.d. bruk av kantstopp). Omsynet til tid og tryggleik vil vere ei utfordring dersom ein legg til rette for å feste sykklar i stativ bak på bussen. Særleg i bytrafikk vil utvendige sykkelstativ vere lite eigna.
- Sykkelstativ på buss bør som utgangspunkt gi eit føreseieleg tilbod, der passasjerar kan stole på at ein får plass. I praksis vil det seie at tilnærma alle bussar må ha stativ, ettersom bussane i stor grad ikkje er dedikerte for enkelte strekningar eller ruter.
- Det må gjerast nærare undersøkingar om kor vidt det er teknisk mogleg å ettermontere sykkelstativ på bussane i dagens anbod.

Integrerte løysingar – sykkel og buss:

Sikker sykkelparkering ved haldeplassar og knutepunkt er tiltak som kan fremje auka bruk av sykkel. Det er i dag tilrettelagt for sikker sykkelparkering på følgjande terminalar; Bergen busstasjon, Nesttun, Birkelandskiftet, Loddefjord, Åsane og Kleppestø.

Andre integrerte løysingar, som å tilby leige av sykkel som del av reisa, kan vere døme på framtidige mobilitetstiltak.

6. Marthe Hammer (SV) hadde sendt inn slikt spørsmål:

«Bybanen til Åsane

Spørsmål til samferdsledirektøren

I byvekstavtalen med staten er det nedfelt at bybanen til Åsane skal byggast. Fylkeskommunen er del av denne avtalen. Framdrift i bybanepanlegging og utbygging er derfor av avgjerande interesse for fylkeskommunen. Planleggarane og fagfolka har i 2017 komme med forslag til

traséval, og byrådet kom seinhausten 2017 med forslag til traséval. Trasévalet skal verte avgjort av bystyret i januar 2018. Bybanen er ei av dei største investeringane som fylkeskommunen gjer.

- Når kan MISA forvente å få ei sak om framdrift i Bybanen mot Åsane?»

Fylkesadministrasjonen sitt svar:

«Traséval for Bybanen mot Åsane er ei sak for Bystyret i Bergen, som planmynde. Det er naturleg å informere utval for miljø og samferdsel om saka når det er fatta vedtak og ein kan gjere greie for konsekvensar for framdrift og økonomi.»

SPØRSMÅL I MØTET

Geir Angeltveit (V) stilte slikt spørsmål:

«Fylkesvise MC-Forum

Et av tiltakene i av Nasjonal Strategi for MC og moped er opprettelse av fylkesvise MC-Forum. MC-Forum skal: 1) møtes ca. 3 ganger i året; 2) utarbeide en rapport som inneholder forslag til trafikksikkerhetsforbedrende tiltak langs typiske motorsykelveger; 3) evaluere trafikksikkerheten i fylket med hensyn til trafikanter på to hjul spesielt. Vi mener at fylkeskommunen, som vegeier, er en naturlig deltaker i MC-Forum.

1. Hvem kan representere fylkeskommunen i MC-Forum Hordaland?
2. Hvordan vil fylkeskommunen jobbe for å forbedre trafikksikkerheten for trafikanter på to hjul, og hvordan kan NMCU Hordaland bidra?»

John Martin Jacobsen frå vegseksjonen svarte på spørsmålet.

Synnøve Solbakken (A) stilte slikt spørsmål:

«Nattbuss i Kvinnherad

Ungdommane i Kvinnherad har gjennom lokalavisa gitt klart uttrykk for at nattbussen i kommunen går for tidlig på natta. Nattbussen går kl.01.00 frå Rosendal og frå Husnes kl.01.35 og arrangementa er ikkje ferdig før kl.02-03 tida.

Ungdommane seier dei hadde nytta seg av nattbussen om den hadde gått ein eller to timar seinare.

Slik eg har forstått det er nattbusstilbodet tilrettelagt for ungdom mellom 16 og 24 år.

Spørsmålet er om det er mulig å flytta nattbussen til kl.03.00?»

Målfrid Vik Sønstabø svarte at Skyss vil vurdere dette.

Svein Halleraker (H) stilte slikt spørsmål:

«Hordaland fylkesting gjorde 12.12.2017 følgende vedtak:

Sak 109.2017 Pkt.3

«Fylkestinget ber om at dei ulike korridor-alternativa for arm til Bergen frå E134 snarast blir greidd ut gjennom ein KVVU slik det blei tilrådd av Statens vegvesen i aust - vest – utgreiing.»

Spørsmål:

Hvilke tiltak er gjort og hvordan vil videre oppfølging være med sikte på raskest mulig oppstart av en KVU slik vedtaket lyder?»

Administrasjonen vil kome tilbake med svar.

ORIENTERINGAR

Utvalsleiaren skisserte planane for todagarsmøtet i februar.

- 7. februar: Ordinært møte i fylkeshuset, deretter reise til Oslo. Fagleg møte ettermiddag/kveld.
- 8. februar: Møte med Hordalandsbenken på Stortinget. Faglege møte med andre relevante aktørar.

Nytt frå Skyss v/leiar trafikktilbod Målfrid Vik Sønstabø:

- Bybanen til Bergen lufthavn Flesland: Førebels passasjerstatistikk
- Presentasjon av den nybygde el-ferja MF Møkstrafjord
- Presentasjon av e-ferjer for strekningane Krokeide-Hufthamar og Kvanndal-Utne

Informasjon frå Statens vegvesen v/avdelingsdirektør Grethe Vikane:

- Askøypakken, kollektivtiltak Fv 2012
- Utvikling drepne i trafikken i Hordaland og årsakene til dødsulukkenene

Fylkesdirektør samferdsel opplyste om at

- Transportkomitéen på Stortinget kjem til Bergen i neste veke
- Vegdirektøren at invitert alle fylkeskommunane til møte 5. februar på Gardermoen.
Tema: Regionreformen