

## INTERPELLASJONAR

I marstinget 2016 sende **Terje Kollbotn (R)** slik interpellasjon (1) til fylkesordføraren:

### «Styrk nynorsken i Hordaland!

Hordaland fylkeskommune har nynorsk som administrasjonsspråk. Likevel opplever vi diverre mange døme på at nynorsken er på vikande front, spesielt i Bergensregionen. I Hordaland fylkesting er det gjort vedtak om å arbeide for ein vestlandsregion, med Bergen som vestlandshovedstad. Då må det utviklast ein offensiv strategi for å styrke nynorsken både i Bergen og resten av Hordaland.

Samstundes opplever vi i desse dagar prosessar med kommunesamanslåing i Hordaland, der nynorsken vil kunne bli utsatt for ytterlegare press i språkdelte område. Mange elevar både på ungdomstrinnet og i vidaregåande skular i Hordaland går frå nynorsk til bokmål som hovedmål. Dei fleste framandspråklege elevane og dei som går på norskurs innan vaksenopplæring får berre tilbod om bokmål i nynorskfylket Hordaland. Her er det gledeleg at fleire kommunar (t.d. Voss, Ullensvang, Osterøy og Stord) relativt nyleg har gått over frå bokmål til nynorsk som opplæringsmål for vaksne innvandrarar.

På denne bakgrunnen, vil eg spørre:

1. Vil fylkesordføraren ta eit politisk initiativ å få utvikla ein handlingsplan for å få styrka nynorsken på alle plan i Hordaland, ikkje minst i Bergensregionen?
2. Vil fylkesordføraren gå inn for tiltak for å styrke nynorsken innan vidaregåande skular og norskopplæringa for asylsøkjjarar, flyktingar og arbeidsinnvandrarar i fylket?
3. I tilfelle svara er ja på dei to første spørsmåla: Korleis vil fylkesordføraren gå i bresjen for utvikle eit breidt samarbeid for å få verkeleg gjennomslag for ein offensiv for nynorsken i heile Hordaland fylke?

Forslag til vedtak:

*Hordaland fylkesting ber fylkesrådmannen utarbeide eit forslag til handlingsplan for å styrke nynorsken både i forvaltninga, dei vidaregåande skulane og elles i Hordaland fylke.»*

**Terje Kollbotn** sette på vegner av R fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Interpellasjonen «Styrk nynorsken i Hordaland» vert sett opp som sak på neste møte i Hordaland fylkesting.»

Kollbotn sitt forslag vart samrøystes vedteke oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

**Marthe Hammer (SV)** hadde sendt slik interpellasjon (2) til fylkesordføraren:

### «Bybanekontor for sykkel!

Bergen oppnår ein 25. plass mellom 30 norske byar og tettstader i ei måling utført mellom dei lokale medlemene i Syklistenes landsforening om byens sykkelforhold. Det er ikkje fordi det har mangla på ambisjonar. I meir enn 20 år har dei vore høge, både i og utafor Bergen. Fem eksempel:

- Allereie i 1993 vart det formulert mål om å etablere eit samanhengande gang- og sykkelvegnett innan år 2000, men dette er framleis berre ein draum.

- I Plan for sykkeltiltak 2002-2011 var hovudvisjonen: Innanfor reiseavstandar på 5 kilometer skal sykkelen vere det mest brukte transportmiddelet i Bergen. Den siste nasjonale reisevaneundersøkingane viser at ved reiser kortare enn 5 km, er sykkelen det desidert minst brukte transportmiddelet - 3,9 prosent av dei daglege reisene, dvs. på kvar 25. daglege reise.
- Regional transportplan, Bergensprogrammet og handlingsplan for oppfølging av sykkelstrategien 2010-2019. Mål om å heve sykkeldelen til 10 prosent innan 2019/2020. Meir enn halvvegs i den aktuelle tidsperioden er andelen fortsatt 3 prosent, eit nivå den har vore på ved kvar måling sidan 1992.
- I fylkeskommunen si eiga årsmeldinga for fylkesvegane i Hordaland (2015) under programområdet utbygging av gang- og sykkelveggar var det her løyvd 9 mill. kr., og resultatet viste eit mindreforbruk på 7,6 mill. kr. Og fylkesrådmannen påpeiker i si saksframstilling at over tid har ein sett at det er relativt få gang- og sykkelprosjekt som er løfta fram, og bygd, i Hordaland utanom Bergen.
- Tilsvarande årsmelding Bergensprogrammet 2015, programområdet gang- og sykkel, planlagt forbruk 102,8 mill. kroner, faktisk forbruk 59 mill. kroner.

Transportforskar Arvid Strand beskriv i rapporten «Norsk sykkelpolitikk - på vei» (2015) at mens ambisjonane i spesielt Bergen har vore (sky)høge, har evna til iverksetting, handlekrafta, vore tilsvarande svak. Forskaren peiker på fleire grunnar til dette, men ein hovudgrunn er at sykkelen ikkje har vore sett på som eit viktig transportalternativ, og dermed ikkje prioritert politisk og administrativt. Det har resultert i for lite folk til å arbeide med sykkel, og som resultat av det, manglande planberedskap dersom det kom pengar på bordet. Over alt for lang tid har ein neglisjert å bygge opp planleggingskompetanse og -kapasitet i administrasjonen til å få planar gjennom. Transportforskarer meiner også at i tillegg til lite folk i planleggingsapparatet, så har også sykkelarbeidet vore uhensiktsmessig organisert – det har mangla eit sykkelkontor.

Bybanekontoret, no Bybanen Utbygging, vart oppretta av Bergen kommune i 2001 og har ansvar for planlegging, design og utbygging av Bybanen. Denne måten å bygge ut infrastruktur på har vore ein suksess. Når fleire aktørar går saman om planlegging, finansiering og gjennomføring, så er det mogleg å realisere ambisjonane fortare. I fylkeskommunens eigen regionale transportplan 2012 - 2024 står det at "Drift og vedlikehald av viktige gang- og sykkelstrekningar må prioriterast høgare og samordnast betre, uavhengig av veigeigar (riksveg/fylkesveg/kommunal/privat)".

*Er fylkesordføraren einig i at arbeidet med sykkelplanlegging og gjennomføring av sykkelinfrastruktur har vore neglisjert og at det er behov for ny organisering av dette arbeidet? Vil fylkesordføraren ta initiativ til å opprette eit sykkelkontor saman med Bergen kommune, andre kommunar i Hordaland og Statens vegvesen?»*

Fylkesordføraren svarte slik:

«Eg er ikkje samd i at sykkelsatsing har vore neglisjert i Bergen. Det har vore nytta nesten 800 mill. kroner over ein periode på 13 år og bygd mange små og store tiltak.

Likevel er eg samd at resultatata på transportmiddelfordelinga ikkje er noko å skryte av enno. Difor vert det lagt opp til at sykkelsatsinga skal halde fram med fleire planar og fleire tiltak. Skal vi nå nullvekstmålet, må vi satse på alt anna enn bil. Likevel vil eg ikkje ta initiativ til eit tverretatleg sykkelkontor. Eg registrer at Bergen kommune har ei sak under handsaming der dei legg opp til å etablere eit sykkelkontor knytt til sin nye bymiljøetat. Dette synes eg er interessant, og eg vil legge stor vekt på eit tett og nært samarbeid der det er naturleg. I fylkeskommunen vil me og vera pådrivarar for tunge sykkelsatsingar rundt regionsenter i fylket. Dette er mellom anna tema i den pågåande rulleringa av regional transportplan.

Når det gjeld dei konkrete eksempla som er tatt opp i interpellasjonen frå Hammer har eg følgande kommentarar:

Eg er samd i at det er eit sprik mellom mål og resultat og svaret er at vi må satse meir.

Stort mindreforbruk fylkesveg – skuldast i hovudsak at eit tiltak i Masfjorden ikkje let seg byggja på grunn av problem knytt til eigarskap til grunn.

Avviket på programområda i Bergensprogrammet (2015) skuldast at Bergen fekk belønningmidlar seint på hausten 2015. Dette er overførbare midlar som er ført over for bruk i 2016. For gang og sykkelposten skuldast avviket unytta bompengar til gang og sykkelvegen langs Hjeltestadvegen og sykkelveg med fortau/kollektivfeltet i Fyllingsdalen. For Hjeltestadvegen avheng forbruket av forhandlingar i grunnervervsprosessar. Sistnemnde er i full produksjon og vil stå ferdig 1. kvartal 2017. Bompengane vert løyvde for å sikre fullfinansiering av dei store tiltaka som går over fleire år fordi unytta bompengar kan førast over ved årsskiftet.

At Arvid Strand meiner at organiseringa er problemet får stå for hans rekning.»

## SPØRSMÅL

**Tom Sverre Tomren (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål (1) til fylkesordføraren:

«For 8 mnd. siden ble verdenssamfunnet enige om en historisk klimaavtale. Parisavtalen forplikter alle signatørene til dramatiske reduksjoner i klimagassutslipp. Klimaendringene og den inngåtte avtalen gjør at vi står foran en samfunnsendring som ofte blir omtalt som et grønt paradigmeskifte. Paradigmeskiftet vil omfatte både teknologiutvikling, ny samfunnsplanlegging og endring i levestett. For å få dette til må både sivilsamfunnet, næringsliv og det offentlige bidra. Paradigmeskiftet forutsetter også en holdningsendring på individnivå slik at innbyggerne er villige til å ta de omkostningene som et grønt skifte vil måtte medføre. I avtalens tekst er det understreket at endringen impliserer nasjonale, regionale og lokale nivå.

En måte sivilsamfunnet og det offentlige kan markere hva som er viktig og hvilke holdninger man vil ha, er ved å bruke flagg og vimpler. Det norske flagget, som er ett av våre sterkeste identitetsskapende og holdningsskapende symbol, brukes til å markere viktige dager og hendelser.

Vi i MDG mener at det å følge opp klimaavtalen er et så viktig prosjekt at vi må ta i bruk alle gode holdningsskapende virkemiddel inklusiv flagget. En måte å markere at klima og miljø er viktig for det norske felleskapet kan være å flagge på offentlige bygninger på verdens miljødag 5. juni.

Ved å innføre flagging på Hordaland fylkeskommunes bygninger denne datoen, samt oppfordre kommunen til å gjøre det samme, vil Hordaland markere seg som en progressiv aktør som arbeider for at miljø og klima skal settes øverst på agendaen. Et slikt vedtak vil kunne medføre nasjonal og interna-sjonal oppmerksomhet og gi fylkeskommunen positiv oppmerksomhet. Vi mener at det på sikt kan være en god ide å be regjeringen om å se på muligheten til å gjøre verdens miljødag til en nasjonal flaggdag.

På denne bakgrunn har vi noen spørsmål til ordføreren som leder ut i et ønske om en sak på neste fylkesting.

1. Er det juridiske hindringer i veien for at HFK vedtar å flagge på verdens miljødag?

2. Hvordan stiller fylkesordføreren seg til å utgreie muligheten for at fylkeskommunen markerer verdens miljødag på fylkeskommunale flagg-stenger?
3. Hvordan stiller fylkesordføreren seg til et innspill om å utfordre kommunene i Hordaland til å flagge på verdens miljødag?
4. Hvordan stiller fylkesordføreren seg til et framlegg om å sende en innstilling til regjeringen om å utrede muligheten efor å gjøre verdas miljødag til offentlig flaggdag?»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Hordaland fylkeskommune flaggar på offentlege flaggdagar, jamfør Forskrift angående bruk av statsflagget og handelsflagget.

Det er ikkje juridiske hindringar for at fylkeskommunen kan flagge når vi vil. Eit notat om flagging på Fylkeshuset frå 2004 drøfta primært flagging ved dødsfall og gravferd. Notatet har ikkje vore handsama politisk.

Eg vil ikkje rå til at det vert flagga på fylkeshuset på internasjonale tematiske dagar, sjølv om dei er innstifta av FN. Det vert stadig fleire slike dagar, og det vil verte vanskeleg å setje ei grense for kva som er gode føremål.»

**Tom Sverre Tomren (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål (2) til fylkesordføreren:

#### «Tegnspråktolking av fylkestinget

For døve er tegnspråktolking en forutsetning for å kunne følge med og delta i fylkespolitikken. På fylkesutvalgsmøtet i mars etterspurte MDG derfor muligheten for tolkning til tegnspråk av fylkestingsmøtene. Det ble da svart at fylkesrådmannen arbeidet med saken. Vi i MDG hadde ønsket at dette kom på plass så fort som mulig.

Hva er status på arbeidet med å etablere tegnspråktolking av fylkestingsmøtene?

Hvordan stiller fylkesordføreren seg til et forslag om at fylkestingsmøtene blir tolket til tegnspråk og har hun tatt noen initiativ for å få dette på plass?»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Status for arbeidet med teiknspråktolking av fylkestinget er følgjande:

1. IT-seksjonen i Hordaland fylkeskommune har skaffa utstyr som trengs for å iverksetje teiknspråktolking.
2. Fylkesrådmannen har vore i kontakt med Hordaland fylkeskommune si knutepunktsskule for døve (Nordahl Grieg vgs) for å sjekke eventuell kapasitet til å tolke fylkestinga. Det var dessverre ikkje kapasitet ved skulen på noverande tidspunkt.
3. Fylkesrådmannen har etablert kontakt med NAV som kan formidle vidare kontakt med teiknspråktolkar.
4. Det er førebels ikkje inngått avtale om teiknspråktolking av fylkestingsmøta, men administrasjonen vil sjekke dette nærare opp mot regelverk for offentlege anskaffingar. Det er pr. dags dato usikkert kva kostnad ei slik ordning vil medføre.

Fylkesordføreren stiller seg positiv til teiknspråktolking som eit inkluderingsiltak, og dette vil bli prøvd ut som ei forsøksordning på fylkestinget i oktober 2016.»

**Tom Sverre Tomren (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål (3) til fylkesordføreren:

**«Jerv i Hordaland**

I april ble den første jerven i Hordaland skutt siden 1951 på Hardangervidda Vest. Jerven hører til blant de fire store rovdynene i den norske faunaen, og er naturlig i et område med villrein. Den er utryddelsestruet og derfor vernet etter Bernkonvensjonen.

Vi i MDG mener at det er naturlig at jerv etablerer seg i Hordaland og beklager at Statens naturoppsyn gikk til det skritt som de omtaler som «ekstraordinært uttak av jerv i Hordaland».

Spørsmålene våre i denne sammenhengen er:

1. Har miljøavdelingen på fylket eller Hordaland fylkeskommune på politisk nivå vært konsultert i avgjørelsen om å skyte jerv i Hordaland?
2. Hvilken holdning har fylkesordføreren og fylkeskommunen til at jerv og gaupe får etablere seg i og rundt Hardangervidda nasjonalpark?»

Fylkesordføreren svarte slik:

«Svar på spørsmål 1:

Hordaland fylkeskommune har ikkje på politisk nivå vore konsultert i avgjersla om å skyte jerv i Hordaland, og har heller ikkje noko administrativ rolle i rovviltforvaltninga.

Svar på spørsmål 2:

Fylkesordføreren viser til nasjonal rovviltpolitikk om kvar jerv og gaupe får etablere seg. Fylkeskommunen har ikkje noko myndigheit i rovviltforvaltninga.»

**Tom Sverre Tomren (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål (4) til fylkesordføreren:

**«Om folkevalgt forvaltning av oppdrettsløyver**

På e-post og i media er vi orientert om at fylkesdirektøren er i debatt med fiskeridirektør Holmfjord om hvem som skal forvalte tildelingene av akvakultur-konsesjoner.

I innlegget i ILAKS 27.015, som er signert Bård Sandal, Hordaland fylkeskommune, leser vi følgende vurdering:

*«For Hordaland fylkeskommune handlar difor ikkje forvaltning av akvakultur primært om biologi, miljø eller økonomisk vekst. For oss handlar denne oppgåva om å utvikle fylket på ein mest mulig bærekraftig måte. Det er her vi har potensiale for å ta ut reelle synergjar og samfunnsgevinstar.*

*Det er i ein folkevalt samanheng regional bærekraftig forvaltning av akvakultur hører heime. I ein region som kjenner kommunane. Det er i ein ansvarlig politisk samanheng ein kan få satt akseptable regionale grenser både for vekst og vern. Å sette grenser for menneskelig påverknad av natur er ei grunnleggjande politisk oppgåve. At avgjerd skal være basert på eit solid naturfagleg avgjerdssystem er ei sjølvfølge. Det er folkevalte organ som kan ta ansvar for vedtak. På regionnivå bør dette folkevalte organet være fylkeskommunen.»*

Spørsmålene våre her er:

1. Deler fylkesordføreren fylkesrådmannens vurderinger?

2. Om det er viktig at det er et folkevalgt organ som har ansvaret for vedtak av denne typen? (noe som MDG er enige i). Hvorfor har da fylkeskommunen valgt å delegere denne vedtaksmyndigheten til fylkesrådmannen?
3. Dersom det hadde vært de folkevalgte i Hordaland fylkesting som skulle ha behandlet konsesjonstildelinger, hvilken komité mener fylkesordføreren bør ha denne rollen?

Se Bård Sandal sitt innlegg i sin helhet her: [http://ilaks.no/direktorat-og-fylkeskommune-forvaltning-av-akvakultur/»](http://ilaks.no/direktorat-og-fylkeskommune-forvaltning-av-akvakultur/)

Fylkesordføreren svarte slik:

" Hordaland fylkeskommune sine forvaltningsoppgåver innan akvakultur er todelt:

1. Ivaretaking av regionale og nasjonale akvakulturinteresser i arealplaner etter plan og bygningslova. Fylkeskommunen sine oppgåver er regionalplanlegging, regionalisering av statleg politikk, rettleiing av kommunar og mynde til å fremje motsegn på dette området. Desse sakene vert handsama politisk av utval for kultur, idrett og regional utvikling.
2. Forvaltningsoppgåver etter akvakulturlova. Handsaming av søknader om etablering av anlegg for akvakultur innanfor areal som i kommuneplanen er avsett for dette føremålet. For desse oppgåvene er fylkeskommune si rolle å kvalitetssikre innhaldet i innsende søknader og sende desse på høyring til vertskommunen, og regionale statlege myndigheiter (Fylkesmannen, Kystverket, Mattilsynet, Fiskeridirektoratet og NVE). Etter motteke svar frå desse, slutthandsamar fylkeskommunen søknaden etter reglar i forskrifter etter akvakulturlova.

Det må og nemnast at det er fastsett ein eigen tidsfristforskrift for dette arbeidet som seier at ei slik sak skal ta maksimalt 22 veker. Av desse vekene har fylkeskommunen maksimalt 2 veker på kvalitetssikring av søknaden og inntil 4 veker på slutthandsaminga.

Fylkeskommunen har avgrensa mynde i desse sakene då det er krav i regelverket om at det lyt liggja føre eit positivt vedtak etter forureiningslova, matlova, hamne- og farvasslova og vassressurslova for å kunne fatte eit positivt vedtak etter akvakulturlova. Regelverket er soleis innretta på ein slik måte at fylkeskommunen ikkje kan fatte positivt vedtak i andre tilfelle enn når fagetatane har gjeve løyve etter det regelverket dei forvaltar.

Som de høyrer er denne delen av akvakulturforvaltninga sterkt styrt av regelverket, og det er noko av bakgrunnen for at desse sakene er delegert til administrasjonen.

Meir detaljar om dette vil det bli orientert om i møte i fylkesutvalet 21.-22. september 2016. Ein av desse dagane vil det bli lagt til rette for ei temasamling på området akvakultur.»

**Natalie Golis (MDG)** hadde sendt inn slikt spørsmål (5) til fylkesordføreren:

#### «Nullutsleppsstrategi for kollektivtrafikken i Hordaland

Hordaland må, og skal, vere eit føregangsfylke på det grønne skiftet innan kollektivtransport.

Under handsaminga av Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030 vedtok fylkestinget 11.06.2014 at *"Klimaplanen skal leggast til grunn for andre regionale planar i Hordaland"* og at *"innan 2025 skal kollektivsektoren så langt som råd er nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi"*.

Gjennom innstilling 147 S (2014–2015) frå energi- og miljøkomitéen på Stortinget den 29.01.2015 kjem det fram at det er fleirtal på Stortinget for at: - *"Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser slik at det på alle kollektivanbod stilles krav om 0-utslippsteknologi der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig skal det stilles konkrete energi- og utslippskrav."*

Kollektivselskapet Ruter i Oslo og Akershus har ein offensiv miljøstrategi. Målet er at i 2020 skal Ruter berre nytte fornybar energi til framføring av alle transportmiddel. Dei har laga ein konkret plan for korleis dei skal nå dette målet, den heter "*Ruters Miljøstrategi 2014-2020*".

Skyss sin Miljøstrategi vart vedteken i fylkesutvalet i 2013. Både fylkestingsvedtaket om fornybar energi i kollektivsektoren innan 2025 og dei nasjonale signala om innskjerping av miljøkrava til kollektivsektoren tyder at det grønne skiftet i kollektivsektoren vil måtte skje i dei neste ti åra.

Dette gjer at det allereie er trong for ei ny konkret oppdatering av kollektivtransportens sin nullutsleppsstrategi.

Strategien bør oppdaterast i samsvar med det skjerpa målet for 2025 som fylkestinget har vedteke. Den må innehalde ein konkret plan for korleis dette målet skal realiserast både teknisk og ikkje minst økonomisk for all busstransport, ferjer og snøggåtar. Bybanen og trolleybussen si rolle i strategien må også klargjerast. Noko av den fossile energibruken i kollektivtransporten kan lettare erstattast av bioenergi enn av til dømes elektrisitet, for å nå dei kortsiktige måla.

Eg la frem same behov for ein ny nullutsleppsstrategi i ein interpellasjon i mars i 2015 med brei støtte frå blant anna Ap. Eg fekk som svar frå dåverande fylkesordførar at "Miljøstrategien for Skyss strir ikkje mot vedtekne mål i klimaplanen, og legg opp til at ein, så langt som råd er, skal nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi."

Spørsmål:

1. Meiner fylkesordføraren at miljøstrategien til Skyss er ambisiøst og konkret nok for i oppnå vedtatte mål i Klimaplanen og nasjonale mål om nullutslepp?
2. Vil fylkesordføraren sjå på ei mogleg ny konkret utgreiing av korleis kollektivtrafikken skal gjerast dieselfri/nullutslepp innan 2025?
3. Ser fylkesordføraren for seg at ei oppdatert og ambisiøst ny nullutsleppsstrategi for kollektivtrafikken kunne vurderast innarbeid som eiga kapittel i Klimaplan for Hordaland?
4. Ser fylkesordføraren for seg at eit slikt strategiarbeid kunne forankrast hjå både samferdselsavdelinga, regionalavdelinga og i tett samarbeid med kommunane og næringslivet for å dra nytte av synergieffektar?

Fylkesordføraren svarte slik:

«Miljøstrategi for Skyss vart vedteken i 2013, og er ein del av samla kollektivstrategi for Hordaland. Miljøstrategien viser prinsipielle vegval for kollektivtrafikken, og inneheld i liten grad konkrete tiltak og operasjonaliserte miljømålsettingar. Handlingsprogrammet for kollektivstrategien (2016-2019) viser oversikt over konkrete miljøprosjekt og status på dette.

Ein vurderer det slik at behovet for vidare arbeid ligg i konkretisering av vegvala teke i miljøstrategien, i ein plan for korleis ein vil fase inn ny teknologi i bussparken og på båt. Dette er tett knytt opp mot anbudsprosessane Skyss har ansvar for. Det er i hovudsak knytt til nye anbod ein har handlingsrom når det gjeld dei største grepa knytt til materiell.

Det går føre seg arbeid med politisk sak som skal vise kva planar og behov for utgreiingar som skal leggast til grunn for arbeidet med å oppfylle utsleppsmål for kollektivtrafikken i klimaplanen og politiske vedtak knytt til dette. Saka skal mellom anna svare ut vedtak knytt til handsaming av klimaplanen sitt handlingsprogram for 2016:

(...)

7. Anbudsrundane for busdrift i Bergen 2020 må førebuast no med tanke på eit nullutsleppsalternativ. Fylkestinget ynskjer ei rask innfasing av utsleppsfri motorteknologi for kollektivtrafikken.

10. Til tiltak 5.7 Miljøvenleg framdriftsteknologi av ferjer og snøggåtar Punkt D. tiltak 19. Ved framtidige anbod på kollektivtrafikk, ferjer og snøggåtar i Hordaland skal fylkeskommunen krevje bruk av fornybar energi der det er mogleg.

(...)

Det er forventa at politisk sak med planar framover blir lagt fram første halvdel av hausten 2016.»