



Arkivnr: 2015/11703-3

Saksbehandlar: Gunhild Raddum, Inger Lena Gåsemyr, Einar Aalen Hunsager, Karen Louise Nybø

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		19.01.2016
Utval for miljø og samferdsel		14.01.2016
Fylkesutvalet		28.01.2016

«Grønn strategi» - klima- og energihandlingsplan for Bergen 2015 - høyringsvar frå fylkeskommunen

Samandrag

Hordaland fylkeskommune set pris på at Bergen kommune har rullert sin Klima- og energihandlingsplan og er positiv til dei ambisiøse måla i Klima- og energihandlingsplanen for Bergen 2015.

«Bergen har som mål å være fossilfri by i 2050.

På veien dit skal vi innen

- 2020 redusere direkte utslipp av klimagasser med 20 prosent
- 2030 redusere direkte utslipp av klimagasser med 50 prosent».

Kommunen viser i planen at dei er villige til å gjere ein solid innsats for å få til eit felles løft i riktig retning.

For å nå måla, har Bergen kommune peikt ut tre hovudoppgåver for seg sjølv:

- «1. Sørge for at byutvikling samt bygging og vedlikehold av bygg, anlegg og infrastruktur skjer på en mest mulig miljøvennlig måte.
2. Legge til rette for og informere byens borgere slik at de kan ta miljø- og klimavennlige valg.
3. Gjennomføre klimatiltak i egen virksomhet.»

På denne bakgrunn ser fylkeskommunen fram til at Kommuneplanens arealdel skal følgje opp intensjonane slik at areal- og transportplanlegginga blir nytta som verkemiddel for å nå måla. Ifølge Grønn strategi står transportsektoren for heile 61 % av dei samla klimagassutsleppa i Bergen. Transport og mobilitet er difor det største kapittelet i «Grønn strategi». Planen skildrar at all transportvekst skal takast med sykkel og gange, kollektivtransport og ledige bilsete. Dessutan skal 20 % av dagens bilførarar vere leda over på andre reisemiddel innan 2030. Dei resterande utsleppa skal reduserast med låg- og nullutsleppsteknologi.

Kommunen har ei sentral rolle som tilretteleggjar, men ikkje eit direkte ansvar på alle område. Difor krev gjennomføring av planen eit godt samarbeid med andre aktørar, både næringsliv, lag og organisasjonar, og ikkje minst andre offentlege instansar. Fylkeskommunen vil gjerne samarbeide innan sine ansvarsområde.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet er positiv til at Bergen kommune i 2015 har rullert sin Klima- og energihandlingsplan, kalla «Grønn Strategi»
2. Fylkesutvalet ønskjer å samarbeide med Bergen kommune om «Grønn strategi» på områder av felles interesse.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 GRØNN STRATEGI - Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2015
- 2 GRØNN STRATEGI - Byrådssaka i Bergen Kommune
- 3 GRØNN STRATEGI - høyringsbrev frå Bergen kommune

Fylkesrådmannen, 11.12.2015

Byrådet i Bergen vedtok 22.10.15 å sende «[Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2015](#)» ut på høyring. Høyringsfristen var sett til 06.12.15. Hordaland fylkeskommune bad om utsett frist for at saka kunne handsamast politisk. For ikkje å skape utsettingar for kommunen, vart ein einige å om å sende førebels utkast til uttale til kommunen og å ettersende vedtaket frå Fylkesutvalet.

Om planen:

Bergen kommune sin første klimahandlingsplan vart vedteken i 2000 og den første Klima- og energihandlingsplanen deira kom i 2010. «Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2015» bygger på kommuneplanens samfunnsdel, [Bergen 2030](#), som inneheld fem hovudsatsingar for å nå visjonen om ein aktiv by: Gåbyen, Framtidsretta, Grønn, Engasjert og Drivkraft i regionen. Hovudmålet «Grønn» har følgjande satsingar:

1. *Bergen skal ha en bærekraftig vekst som ivaretar klima og miljøhensyn.*
2. *Bergen skal satse på moderne miljøvennlig arkitektur og fornybar energi.*
3. *Bergen skal satse på smart og grønn mobilitet som utnytter kapasiteten i transportsystemet bedre*
4. *Bergen kommune skal legge til rette for smart ressursbruk ved sambruk og delekultur*
5. *Bergen skal legge til rette for, og medvirke til, det grønne skiftet innen forskning og næringsliv.»*

I høyringsbrevet skriv kommunen: «Det grønne skiftet er en overgang fra et fossilbasert til et fossilfritt, bærekraftig og fornybart samfunn. Det handler om innovasjon og utvikling. Det handler om å bruke ny teknologi. Det handler om endring i bystruktur og transportmønster. Det handler om lokale tilhørigheter og kortere avstander. Det handler om fokus på bruk istedet for eierskap.»

Kommuneplanens arealdel (KPA) skal rullerast i 2016 og definere korleis Bergen skal bli ein meir kompakt by, m.a. gjennom fortetting i sentrum, bydelssentra og langs bybanetraseen. Løysingar for infrastruktur, juridisk bindande plankart og bestemmelsar m.m. kjem i KPA. Dei delane av klimavenleg arealplanlegging som inngår i KPA er ikkje omhandla i Grønn strategi.

Mål:

«Bergen har som mål å være fossilfri by i 2050.

På veien dit skal vi innen

- 2020 redusere direkte utslipp av klimagasser med 20 prosent
- 2030 redusere direkte utslipp av klimagasser med 50 prosent».

Planen er delt inn i følgjande fire tema som har kvar sine strategiar:

Kap. 4 Transport og mobilitet

Kap. 5 Energi i bygg

Kap. 6 Forbruksmønster, avfall og ressurser

Kap. 7 Tilpassing til klimaendringer

Generelle kommentarar:

Hordaland fylkeskommune set pris på at Bergen kommune har rullert sin Klima- og energihandlingsplan.

Fylkeskommunen er positiv til dei ambisiøse måla i Klima- og energihandlingsplanen for Bergen. Med omsyn til at transport er den største kjelda til klimagassutslepp i Bergen vil vi løfte fram sektormål T1 under strategi 2 som særskilt viktig: «Redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 10% innen 2020 og 20% innen 2030 sammenliknet med 2013.»

Kommunen viser i planen at dei er villige til å gjere ein solid innsats for å få til eit felles løft i riktig retning. For å nå måla, har Bergen kommune peikt ut tre hovudoppgåver for seg sjølv:

- «1. Sørge for at byutvikling samt bygging og vedlikehold av bygg, anlegg og infrastruktur skjer på en mest mulig miljøvennlig måte.
2. Legge til rette for og informere byens borgere slik at de kan ta miljø- og klimavennlige valg.
3. Gjennomføre klimatiltak i egen virksomhet.»

På denne bakgrunn ser fylkeskommunen fram til at Kommuneplanens arealdel skal følgje opp intensjonane slik at areal- og transportplanlegginga blir nytta som verkemiddel for å nå måla.

Kommunen har ei sentral rolle som tilretteleggjar, men kommunen har ikkje eit direkte ansvar på alle område. Difor krev gjennomføring av planen eit godt samarbeid med andre aktørar, både næringsliv, lag og organisasjonar, og ikkje minst andre offentlege instansar. Fylkeskommunen vil gjerne bidra innan sine ansvarsområde.

Konkrete innspel:

1. Under kapittel 2 «Dette har skjedd siden forrige klima- og energihandlingsplan» saknar ein eit oversyn over tidlegare mål og måloppnåingar. Bergen kommune sette mål om reduksjon av klimagassutslepp allereie i 2000, men tiltaka har ikkje på noko vis vore tilstrekkelege. Fylkeskommunen rår til at denne bakgrunnen blir synleg for å sikre at tiltaka framover står i høve til måla
2. Det hadde vore ønskjeleg med nærare spesifisering av tiltak. Tiltaka kan med fordel verte meir synlege og det bør verte tydelegare kva som skal skje og når. Verkemidla for gjennomføring av planen er spreidde på ei rekke aktørar (stat, fylke, BIR osv), og eit relevant spørsmål vert då kor forpliktande planprosessen har vore for desse. Dette er sentralt for at planen skal ha ein reell effekt på kort sikt.
3. Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og måla derifrå bør vere meir synleg i Grønn Strategi.
4. Bergen kommune skal blant anna arbeide for fossilfri kollektivtrafikk innan 2020 (s 14). Samtidig skal ein stor del av trafikkveksten takast av kollektivtransporten. Ei utskifting av teknologi på så kort sikt vil raskt kunne føre til auka kostnader, noko som igjen gjer det meir krevjande å auke tilbodet. Dette er ein målkonflikt som kommunen bør være merksam på og omtale nærare i «Grøn strategi».
5. Det er viktig at utforminga av lågutslepps- eller fossilfrie soner tek omsyn til kollektivkøretøy.
6. Fylkeskommunen ønskjer dialog om slike tiltak.
7. Fylkeskommunen deler kommunen si tru på at delekultur har eit stort potensial innan grøn mobilitet. Kan kommunen skildre meir inngåande korleis delt mobilitet og kollektive løysingar støtter opp under kvarandre?
8. Utbygging av vegkapasitet i ringvegssystemet kan omtalast meir inngåande.
9. Det viktigaste restriktive tiltaket kommunen rår over, parkeringsavgrensingar, blir i liten grad nemnt. Dette tiltaket burde vore utdypa nærare.
10. Strategiane 2 og 3 bør reindyrkast i større grad. «Grønn strategi» omtalar samkøyring i begge strategiane, men vi anbefaler å omtale samkøyring berre under strategi 3 «Delt mobilitet».
11. Kommunen si rolle som arealplanleggjar må verte tydelegare i høve til tilrettelegging for overgangen til låg- og nullutsleppsteknologi i transportsektoren. I Grønn strategi bør det gjerast greie for allereie vedtekne føringar for å hindre byspreiing.
12. Det er positivt at Bergen kommune vil nytte BREEAM til å miljøsertifisere bygg i aukande grad. Om ein ville påverke utviklinga enno sterkare, kunne ein setje eit minstenivå innan BREEAM-systemet for større prosjekt og/eller offentlege bygg. Til dømes vedtok Fylkestinget i Hordaland 09.12.15 at byggeprosjekt i fylkeskommunen skal BREEAM-sertifiserast.
13. Det er viktig å sjå eksisterande bygg som ein ressurs og ta vare på den energien og dei materiala som er nytta der. Dette er ein ikkje fornybar energiressurs som må foredlast på ein god måte.
14. Fylkeskommunen saknar eit meir utdjupande overblikk over satsinga til kommunen på grønt næringsliv. Næringslivets rolle er generelt lite omtalt. Planen kunne med fordel hatt med noko om kommunen sitt ansvar for næringsutvikling og tilrettelegging for næring i eit klimaperspektiv, utover det som er skrive om samordna areal- og transportplanlegging og energi i bygg. Kommunen si eigarstyring både i selskap (til dømes Bergen havn) og i nettverksorganisasjonar (til dømes Business Region Bergen) kunne også med fordel omtalast. Dei sterke kunnskapsmiljøa (til dømes CMR, UNI Research, NHH) vi har i byen og korleis desse kan brukast i innovativ klimaretta næringsutvikling er ikkje skildra.
15. Kan Bergen kommune vurdere å krevje mobilitetsplan for større verksemder?

TEMAVIS GJENNOMGANG AV PLANEN

Kapittel 4: «Transport og mobilitet»

Transportsektoren står for heile 61 % av dei samla klimagassutsleppa i Bergen og transport og mobilitet er naturleg nok det største kapitlet i «Grønn strategi».

Planen skildrar at all transportvekst skal takast med sykkel og gange, kollektivtransport og ledige bilsete. Dessutan skal 20 % av dagens bilførarar (RVU 2013) vere leda over på andre reisemidlar innan 2030. Dei resterande utsleppa skal reduserast med låg- og nullutsleppsteknologi. Planen har sektormål for lette og tyngre køyretøy, person- og godstrafikk, til lands og til vanns.

Samstundes er kommunen klar over at dei ikkje rår over alle verkemidla som er naudsynte. Dette gjeld mellom anna lovheimlar knytt til bompengar, samkøyring og delt mobilitet. Det vert og vist til at måla berre kan nåast ved at statleg og regionalt nivå også fører ein offensiv politikk på sine ansvarsområde.

«Grønn strategi» fokuserer på teknologi og mobilitet som både er framtidsretta og inneber endring av åtfærd. Endring av åtfærd er enklare i teorien enn i praksis, og påskjønning kan ha ein utslagsgjevande effekt for endring av til dømes reisevaner. Difor vil både «pisk» og «gulrot» takast i bruk for å oppnå endring i folk sine reisemønster.

Kommunen skisserer følgjande 4 strategiar for å nå målet om fossilfri by innan 2050.

1. Samordna og klimavenleg areal- og transportplanlegging
2. Klimavenlege reisevanar
3. Delt mobilitet – endringar i mobilitetskultur
4. Overgang til lavutsleppsteknologi – utfasing av fossile drivstoff

Det er sett opp sektormål under kvar strategi og det er utførlege skildringar av ulike transporttema og verkemiddel.

Strategi 1 Samordna og klimavenleg areal- og transportplanlegging

Arealplanlegginga er i stor grad avgjerande for transportbehovet. Det er vesentlig at fortettingsstrategien kombinerast med funksjonsblanding, slik at ein unngår reine bustad-, nærings- og arbeidsområder. Det er vist til at strategien vert omtala i Kommuneplanens arealdel, og at ein her vil gjere nærare utgreiingar. Fylkeskommunen minner om at «*Regional plan for attraktive sentre i Hordaland 2015-2026*» vil vere retningsgivande for kommunens arealplanlegging. I denne planen er det mellom anna skissert opp overordna mål for «Handel og kjøpesentre» og «Transport». Dette er tema som i stor grad legg føringar for kommunanes arealplanlegging.

Tilråing frå HFK:

- Eit konkret tiltak som kan innførast i Bergen er å krevje Mobilitetsplan før større verksemder får etablere seg. Stavanger kommune har innført eit slikt krav for verksemder som er over 50 tilsette eller utbyggingsprosjekt over 1 000 m² BRA. I ein slik mobilitetsplan skal det mellom anna gjerast greie for all transport inn og ut av bedrifta (som personreiser til/frå jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport). Dette skal gi grunnlag for arbeidet med ønska reisemiddelfordeling.
- I «Grønn strategi» bør allereie vedtekne føringar knytt til areal- og transportplanlegging for å unngå byspreiing. Døme på dette er fortettingsmål og utbygging langs kollektivaksar for å unngå byspreiing.
- I høve til ringvegssystemet kan utbygging av vegkapasitet omtalast meir inngåande. Dersom ein realiserer planlagde vegprosjekt kring byen, vil ein ha en vesentlig kapasitetsauke på vegsystemet som fører inn mot Bergen. Ringveger omtales som moglegheit for å innføre restriktive tiltak innanfor ringvegssystemet, utan at en samtidig drøfter kapasitetsauken ringveier også medfører. Da ein kan forvente trafikkauke og

negativ miljøeffekt ved realisering av disse prosjekta, bør dei omtalast meir inngåande. Vegprosjekta kan gjøre det svært krevjande å nå nullvekstmålet, og de kan leie til byspreiing og undergrave ein samordna areal- og transportplanlegging.

Strategi 2 Klimavenlege reisevaner

Kommunen ønskjer å prioritere restriktive tiltak mot ineffektiv bruk av privatbilen. Såkalla solobilisme har høgast utslepp per personkilometer og tek opp mest plass på veg og til parkering. Avgrensingar innan biltrafikken vil krevje at dei reisande får tilbod om gode alternativ, der eit godt utbygd kollektivnett utgjør ryggraden.

Kollektivtransport:

Kollektivtransporten i Bergen har hatt ei positiv utvikling dei siste åra. Gjennom «*Kollektivstrategien for Hordaland – utviklinga fram mot 2030*» er Skyss gitt eit mandat til å jobbe vidare med tilbodsutviklinga. Kommunen kan vere trygg på at satsing på kollektivtransport er prioritert høgt av fylkeskommunen. Samstundes er det ikkje til å legge skjul på at utfordringane er store. I Bergensområdet er det venta ein betydeleg vekst i talet på kollektivreisande, og prognosane tilseier at det vil vere behov for ein femdobling av tilskotet til drift i 2040. Dette kan gi tøffe prioriteringar, mellom anna i valet mellom å auke tilbodet til passasjerane og å skaffe meir miljøvennlege bussar. Skyss har også som langsiktig mål å få til ein utsleppsfri kollektivtransport. Samstundes er det ei kjensgjerning at utvikling og bruk av nye teknologiar og alternative drivstoff ofte er svært kostnadskrevjande. Riktig prioritering av kollektivkronene inneber ein balanse mellom stadig å utvikle tilbodet for å få fleire reisande, og å få lågare utslepp med nye teknologiar og drivstoff. Fylkeskommunen vil poengtere at så lenge det er fleire enn 6 passasjerar på bussen, er kollektivtrafikken eit miljøvennleg alternativ til bilen idag, både med tanke på klimagassutslepp og lokal forureining.

«Grøn strategi» har som mål at Bergen kommune skal arbeide for fossilfri kollektivtrafikk innan 2020. Denne målsettinga bør sjåast opp mot Klimaplan for Hordaland, revidert plan vedteke i fylkestinget i juni 2014. Klimaplanen skal ligge til grunn for andre regionale planar i fylket samt kommunal og statleg planlegging og verksemd, og vil såleis også ligge til grunn for fylkeskommunen sine fråsegner i samband med høyringssaker. Gjennom Klimaplan for Hordaland har fylkestinget vedteke at kollektivsektoren innan 2025 så langt som råd skal nytte framdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

I handsaminga av Klimaplanens handlingsprogram fatta Fylkestinget følgjande vedtak i desember 2015:

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

I det ligg mellom anna å vurdere mogleg utvida bruk av elektriske bussar/trolleybuss.

Tilråding frå HFK:

Kollektivsatsinga i «Grønn strategi» er i stor grad konsentrert kring teknologiutvikling og fossilfri kollektivtransport. Avveginga mellom kapasitet og teknologi bør drøftast nærare. Vi viser til «*Kollektivstrategi for Hordaland*» der ein mellom anna kan lese følgjande: «Vårt viktigaste miljøbidrag er å få fleire til å setje frå seg bilen og reise kollektivt. I tillegg vil meir miljøvennleg teknologi og drivstoff bidra til å redusere miljøbelastninga».

Gang og sykkel:

Bergen har eit avgrensa sentrum som gjer det enkelt å kome seg fram til fots eller ved bruk av sykkel. Samstundes er det trøgt fleire stader og det må gjerast prioriteringar mellom ulike trafikantgrupper, til dømes syklistar og kollektivreisande. Dette er ein utfordring som kan gjere det vanskeleg å tenke heilskapleg trafikkplanlegginga. Fylkeskommunen meiner gange og sykkel stadig blir viktigare i trafikkplanlegginga grunna høg helsegevinst.

Tilråding frå HFK

- Stillesitting er eit aukande problem i befolkninga som med fordel kunne vore drøfta nærare i «Grøn strategi». Val av reisemiddel spelar inn på folks helse, og særleg er det dei korte strekningane som vil vere aktuelle for satsing på meir sykkel og gange. Det bør difor gjerast eit poeng av kor viktig sykkel og gange er i eit helseperspektiv. Helsedirektoratet viser til at 15 minuttar fysisk aktivitet kvar dag har svært positivt verknad på til dømes hjerte-kar sjukdomar og diabetes, og reduserer dødelegheita med 14 %. Samfunnsøkonomisk er det mykje å hente på å legge tilrette for auka aktivitet. Transportøkonomisk Institutt har i sin verdsettingstudie frå 2010 rekna ut helsegevinsten til kr 12,90- per kilometer på sykkel. Tilsvarande tal for gåande er kr 25,5. I følgje «*Sykkelstrategien for Bergen 2010-2019*» kjem det fram at for kvar prosent andelen syklistar aukar frå dagens 3 % vil Bergen ha ein årleg samfunnsgevinst på 70 mill kr.
- I «Grøn strategi» bør det refererast til Sykkelstrategi for Bergen 2010-19, der eit hovudmål er at sykkelandelen i Bergen auke til minst 10% av alle reiser innan 2019.
- Det viktigaste restriktive tiltaket kommunen rår over, parkeringsavgrensingar, blir i liten grad nemnt. Dette tiltaket burde vore utdypa nærare. TØI har i fleire publikasjonar vist at reduksjon i talet på parkeringsplasser er eit viktig for å påverke utbyggingsmønsteret og unngå uønska trafikkvekst. Under strategien blir det vist til ein rekke »strategiske elementer» (s. 19). Ikkje alle desse tiltaka er restriktive, men alle har som mål å redusere bilbruk på heile eller deler av reisa.
- Under strategi 2 kjem ein òg inn på samkøyring. Strategiane 2 og 3 bør reindyrkast i større grad. «Grønn strategi» omtalar samkøyring i begge strategiane, men vi anbefaler å omtale samkøyring berre under strategi 3 «Delt mobilitet».

Strategi 3 Delt mobilitet – endring i mobilitetskultur

Strategi 3 omhandlar endring av reisevaner, og det er noko av det mest krevjande å lukkast med. Kommunen og andre kan leggje forholda til rette, men til sjuande og sist er ein avhengig av einskildpersoner og deira vilje til å velje andre transportformer enn å køyre eigen bil. Delt mobilitet handlar om å skifte frå eigarskap til tilgang. Ein gjennomsnittsbil er i bruk under 1 time om dagen, og i rushtrafikken er seks av sju bilar utan passasjerar. Dagens bilpark har stor kapasitet som kan utnyttast langt betre, og det er positivt at «Grønn strategi» har fokus på dei moglegheitene som ligg her. Trendundersøkingar viser at unge ikkje er like opptatt av å eige bil som tidlegare, og gjennomsnittleg alder for dei som tek sertifikat aukar. Samstundes har sosiale mediar medverka til at delekulturen er i frammarsj, og denne «digitale revolusjonen» er i ferd med å gi heilt andre moglegheiter for framtidig mobilitet og val av framkomstmiddel.

Moglegheit for å kunne endre åtfærd er gjerne sosialt og kulturelt betinga. Kultur har difor ei grunnleggande rolle i utforminga av ein politikk som fremjar berekraftig utvikling. Fylkeskommunen minner difor om Regional kulturplan for Hordaland 2015-2025: Premiss kultur med handlingsprogram, som mellom anna set fokus på utfordringar knytt til «endringar i busetnad og infrastruktur m.m.«...Kultur bør vere ein grunnleggande premiss for alle sider ved samfunnsutviklinga og spenner frå danning til næring, stadutvikling og miljø». I kulturplanen sitt handlingsprogrammet finns det konkrete tiltak knytt til samarbeid omkring det å få til kreative og innovative prosessar i høve til endring av mobilitetskultur.

Gjennom gode ITS-løysingar (Intelligente Transport Systemer) og smart telefon er det enkelt å kople dei som tilbyr og etterspør transporttenester, til dømes Nabobil.no. I «grønn strategi» viser kommunen interesse for nye trendar og løysingar og vilje til å ta dei på alvor. Samstundes er det uvisst kva rolle

kommunen og andre offentlege instansar skal spele i denne utviklinga. Det er også uklart korleis og kva reguleringar deleøkonomien vil møte i framtida, men per i dag vil det vere gjeldande regelverk som gjeld.

Samkøyring:

Hordaland fylkeskommune har saman med Statens vegvesen og Bergen kommune jobba for å fremje samkøyring gjennom prosjektet «Spontan samkøyring». Prosjektet har fokusert på arbeidsreiser og reduksjon av i rushtida. Målet har vore å auke personbelegget i bilene frå 1,15 til 1,4. Fylkeskommunen meiner det er riktig å sjå på kva som må til for at samkøyring i større grad inngår i framtidas transportløyningar. Ved bruk av «pisk» og «gulrot» kan både kommunen og andre aktørar gjere det mindre attraktivt å vere «solobilist» og påskjøne dei som er fleire i bilen.

På side 28 i Grønn strategi slås det fast at om samkøyring skal ha *«den effekten en er ute etter, må en sørge for at det faktisk er bilister som samkjører, og ikke bare sykklister eller kollektivpassasjerer som sitter på i en bil istedenfor å ta buss eller sykkel»*. Det gir sjølvstekt mest effekt at bilsjåførar flyttar over til passasjeret. Fylkeskommunen meiner dette er ein viktig målsetting som må leggest til grunn for det vidare arbeidet med samkøyring som verktøy for å få fleire biler bort frå vegen.

Bildeling:

I Bergen er 1400 bueiningar med i Bildeleringen, og desse har tilgang på 150 bilar. Dette er med på å redusere talet på bilar i Bergen med mellom 750 – 2250 (utrekning gjort av TØI). Vidare kan bildeleringen Cambio i Tyskland vise til at bilbruken går ned når folk melder seg inn i ein bildeling, mens bruk av andre miljøvenlege transportmiddel aukar. Det er med andre ord stor gevinst knytt til å legge til rette for bildeling. Derfor er det positivt at kommunen arbeider med å etablere eigne mobilpunkt der mellom anna Bildelering-biler vil få ein sentral plassering. Ved slike mobilpunkt kan ein og også ha møteplass for dei som samkøyrrer, el-bil lading, sykkelparkering, informasjonstavler mm. I første omgang blir det jobba med eit slikt punkt på Grønt Energipunkt Danmarks plass, men på sikt kan slike punkt etablerast fleire sentrale stader i kommunen, mellom anna i bustadområder . Fylkeskommunen vil støtte opp om ein slik vidareutvikling. Etablering av mobilpunkt generelt og debiler spesielt, bidreg både til å promotere miljøvennlege reiser og frigjere areal til parkering av privatbiler. Det kan til dømes prøvast ut ordningar der parkeringsplasser i bustadområder heilt eller delvis vert reservert biler i Bildeleordningen.

Strategi 4 Overgang til lavutslippsteknologi

I følgje planen kan dei nemnde strategiane ta unna for auka transportbehov og redusere dagens biltrafikk med 20 %. For tungtrafikken og dei resterande lette køyretøya er det naudsynt med ein overgang til lågutsleppsteknologi. Fylkeskommunen vil peike på det omfattande faktagrunnlaget for teknologisk overgang som ligg føre. Internasjonalt anerkjente livssyklusanalyser av låg- og nullutsleppskøyretøy som i rapporten frå EU-prosjektet COMPETT (TØI 1422/2015) er eit døme. Tala tydeleggjer effekten av tiltaket på klimagassutslepp nasjonalt og internasjonalt, inklusiv produksjonsfasen. Frå same rapport kan ein for det andre hente data om omfanget av rebound-effektar knytt til elbilfordelar. Rebound-effektar er sideverknadar av tiltak som verker mot tiltaket sitt føremål. Rapporten syner at rebound-effekten av verkemidla for innfasing av elbilar i Noreg utgjør 10 %. Effekten, unødig kjøp og bruk av bil som vert utløyst av elbilfordelane, er relevant ved eventuelle interessekonfliktar knytt til tilgjengeleg vegareal.

Fylkeskommunen finn det nyttig at kommunen konkretiserer måla innanfor dei ulike køyretøygruppene personbilar, kollektivtransport og tungtrafikk. Det gjer det synleg kor ein må setje i gang tiltak. Det vert tydeleg at måla i planen krev eit mangfald av løyningar, også innan låg- og nullutsleppsteknologi. Det er difor gledeleg at Bergen kommune vil samarbeide med fylkeskommunen og andre aktørar om etableringa av hydrogenfyllestasjoner.

Kapittelet bør peike tydelegare på kva ansvar kommunen kan ta i teknologiskiftet. . Skildringa av strategien kan strukturerast etter kommunen sine roller, til dømes:

- Null- og lågutsleppskøyretøy er avhengig av lade- og fyllinfrastruktur i samsvar med deira spesifikke rekkevidde. Det krev tilrettelegging i høve til areal og må takast omsyn til i

kommuneplanen sin arealdel. Der ein før sett av plass til bensinstasjonar, må ein no setje av plass til energistasjonar.

- Lågutsløppsteknologi innan spesielle brukargrupper, til dømes kollektiv-, drosje-, vare- eller tungtransport, er avhengig av at arealplanlegginga tek høgde for strategisk plasserte energistasjonar.
- Miljødifferensiering av avgifter og betaling har vore eit effektivt verkemiddel med omsyn til elbilar. Ei trinnvis innføring av differensiert betaling for nullutsleppsbilar kan redusere negative sideeffektar og samstundes gje fordelar. Betalinga kan til dømes koplatt til den prosentvise delen elbilar av den totale bilparken (under 25 % nullutsleppsbilar gjev 25 % betaling, under 50 % nullutsleppsbilar gjev 50 % betaling osv.).

Kapittel 5 Energi i bygg

Dei sju sektormåla i kapittelet er framtidsretta – til dømes:

- E4 «70 av alle bygg i Bergen skal ha egen energiproduksjon i 2030»
- E5 «I Bergen skal det installerast solenergiproduksjon tilsvarende 200W pr innbygger innan 2030 (totalt 65MW)»

Fylkeskommunen saknar eit krav om at større utbyggingar må nå eit visst nivå i [BREEAM](#)-systemet, ikkje berre auke bruken av det slik sektormål E7 seier. Ved å nytte eit miljøklassifiseringsverktøy som BREEAM, kan ein lettare fokusere på energibruk og kva materiale som gir lågast utslepp og velje klimavenleg. Det ville vere nyttig om kommunen hadde sett eit av dei fem BREEAM-nivåa som minstekrav for større utbyggingar. Til dømes vedtok Fylkestinget i Hordaland 09.12.15 at byggeprosjekt i fylkeskommunen skal BREEAM-sertifiserast.

Ein realitet som kjem lite fram i forslaget til Klima – og energiplan for Bergen 2015, er eksisterande bygningsmasse. Det er viktig å sjå eksisterande bygg som ein ressurs og ta vare på den energien og dei materiala som allereie er bundne opp. Dette er ein ikkje fornybar energiressurs som må foredlast på ein god måte.

Det hadde difor vore ønskjeleg med eit eige sektormål for eksisterande bygg. Rehabilitering og gjenbruk bør prioriterast framfor riving, då dette medfører mindre CO2 utslipp. Når det gjeld energieffektivisering av eksisterande bygningar viser vi til Riksantikvaren sine gode råd om energisparing i gamle hus, www.ra.no. Det er viktig at kunnskapen om dette vert formidla for få til gode verkemiddel som utløyser dette potensialet. Det er og særleg viktig å få kompetanseheving om dette i byggenæringa.

Kapittel 6: «Forbruksmønster, avfall og ressurser»

Dette kapittelet i Grønn Strategi har seks sektormål, basert på målet i den nasjonale avfallsstrategien om at «veksten i avfallsmengde skal være vesentlig lavere enn den økonomiske veksten». Dei tre strategiane ein vil nytte for å nå måla er 1) Redusere klimaeffekten av forbruk, 2) Redusere avfallsmengde og øke gjenbruk og 3) Utnytte avfallet som ressurs.

Desse strategiane er i samsvar med Klimaplan for Hordaland si vekt på «Berekraftig bruk av ressursane (kap.6, strategi C).

Tiltaka som er lista opp under kvar strategi dreier seg om både redusert avfalls-mengd og samansetting, forbruksendring og ressursutnytting. Utslepp knytt til forbruk, blir i rekna som «indirekte utslepp», og er større enn direkte utslepp i Bergen.

Dei overordna måla for «Grønn Strategi» er knytt berre til direkte utslepp. Det er derfor uheldig at strategiane i kapittel 6 ikkje har tallfesta nokre av sektormåla, utanom nullutslepp knytt til avfallstransport i Bergen sentrum. Til dømes for fossilandel i forbrenning burde ein kunne setja konkrete mål, og like eins for kjeldesortering, der matavfall utgjer den klart største delen i restavfallet. Tiltak for å få betre håndtering av næringsavfall er antatt å ha «vesentlig klima og miljøeffekt» og ein kunne derfor ønske seg konkrete gjennomføringsstrategiar og mål for dette tiltaket.

Kapittel 7: «Tilpasning til klimaendringer»

Dette kapitlet har eitt sektormål. Til dette målet høyrer fire strategiar som legg vekt på å henta inn kunnskap, integrering i alle verksemdsområde og forankring i ROS og kommunen sin andre planar. Strategiane er godt i samsvar med Klimaplan for Hordaland si vekt på «heilskapleg og langsiktig samfunnsplanlegging» (strategi 7A) og «kunnskapsutvikling» (strategi 7B) i tilpassing til klimaendringar. Når det gjeld planlegging, gjer vi særleg merksam på fylkeskommunalt vedtekne «Retningsliner for tilpassing til klimaendringar», som skal leggjast til grunn for regional og kommunal planlegging. Her vert det lagt vekt på at tilpassing må inngå i kommunal planstrategi, i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel og ROS. Vidare seier retningslinene at kommunane må ta omsyn til aktsemdsområde for flaum og skred, havnivåstigning og stormflo og overvatn. Når det gjeld oppbygging av kunnskap, ønskjer vi å framheva HORDAKLIM, som Bergen kommune er samarbeidspartnar i. Ny kunnskap herfrå kan bidra til tiltak mot flaum og skred og betre arrondering av infrastruktur som vegar, bane, straum- og telenett. Målet for kommunen er «å være i forkant av utviklingen» og at «arbeidet med tilpasning til klimaendringer forankres i arbeidet med sikkerhet og sårbarhet». Som kommunen sjølv er inne på, meiner vi det er avgjerande at det ligg klare føringar for dette arbeidet i planstrategien og i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Fylkesrådmannens vurdering

«Grønn strategi» er eit godt grunnlag for Bergen kommune si vidare satsing på klima. Bergen er langt framme i arbeidet med klimatilpassing og er eit førebilete for andre kommunar. Bergen kommune er med sin storleik totalt dominerande i fylket og effektive tiltak på klima- og energi kan få store utslag for Hordaland. Gode tiltak på transport er avgjerande for at Bergen kommune skal nå måla i planen. Her har også Hordaland fylkeskommune eit sentralt ansvar. Eg ser fram til eit godt samarbeid vidare på feltet. Måla våre på klima og energi er i stor grad samanfallande.