

Til: Stavanger kommune, Bymiljø og utbygging
Fra: Besteforeldrenes klimaaksjon, Bergen lokallag
Dato: 27. juni 2018



Høringsuttalelse til klima- og miljøplan 2018 - 2030

1. Generelt om ambisjonsnivå i klima- og miljøplanen

Denne høringsuttalelsen vil fokusere særlig på klimamålene i planen.

Mer enn 80 prosent av Norges befolkning bor i byer og tettsteder, og andelen øker. For å nå Parisavtalens mål om å begrense den globale oppvarmingen til 1,5 – 2 grader, er det byene som må lede an i omstillingen. Det er slik både fordi det er her de største utslipp fra befolkningen finnes, og fordi byene har de største ressursene og mulighetene til omstilling.

Særlig viktig er det at de fire største byene i Norge - Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger - viser vei for de andre byene og kommunene. I 2030 har Bergen som mål å være en fossilfri by, Oslo har som mål om 95 % klimakutt og Trondheim om 80 %. Stavanger nøyer seg med om lag halvparten; 50 % (alternativ 1) eller 40 % (alternativ 2) klimakutt i 2030 og å bli fossilfri i 2040.

Stavangers visjon er «*Er til stede - Vil gå foran – Skaper framtiden*». Med det lave ambisjonsnivået for klimaomstilling i høringsutkastet til Klima- og miljøplan 2018-2030 følger man rett og slett ikke opp visjon og hovedmål for Stavanger!

Med et ambisjonsnivå for klimaomstilling som bare er om lag halvparten av Trondheim og øvrige storbyer i Norge, vil Stavanger bli klimasinken blant storbyene i Norge. Stavanger vil bli byen som skulker i den globale klimadugnaden. Det er ikke å være til stede, Det er ikke å gå foran. Det er å ikke å skape framtiden. Det er rett og slett å ikke følge opp visjon og hovedmål for Stavanger.

Fossilfri i 2040 er for seint

I Paris-avtalen oppfordres land med høye CO₂-utslipp, slik som Norge, til å gjennomføre en særlig rask klimaomstilling. Dette er nødvendig for å kunne nå Paris-avtalens mål om å begrense den globale oppvarmingen til 1,5 – 2 grader,

Fossilfri i 2040 er for langt fram i tid til å virke motiverende på politikere og administrasjon. Det frister til å utsette klimatiltak og prioritere annet. Det er også

pussig å ha et mål som skal nås i 2040 i en plan som gjelder for 2018 – 2030, og ikke inneholder noen virkemidler for perioden 2030 - 2040.

Vi vil derfor anbefale at planen ikke inneholder noen mål som går ut over planperioden 2018 – 2030.

I Stavanger kommer 70 % av klimagassutslippene fra veitrafikk. De fleste kjøretøy som er på veiene i dag, vil være utrangert i 2030, fordi gjennomsnittlig levetid på biler er 10,6 år og nyttekjøretøy har 7 – 8 års økonomisk levetid (Kilde SSB, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2017-03-28>). Fossilbiler som selges etter 2020 og fram til Stortingets vedtak om utfasing i 2025, vil fortsatt kunne være på veiene i 2030. Men selv om dette er tilfellet, må målet for veitransport også være å komme så nær 100 % fossilfri som mulig. Elektrifiseringen av privatbilparken, busser og nyttekjøretøy skjer i et raskt og akselererende tempo. Dette gjør at det både er realistisk og mulig for Stavanger å skjerpe ambisjonsnivået vesentlig.

Den store styrken ved å velge en målsetting om å bli *fossilfri i 2030*, er at dette målet er enkelt å forstå og lett å kommunisere både innad i kommunen og utad mot innbyggerne. Samtidig går dette målet rett på årsaken til klimautfordringen, som er de menneskeskapte klimagassutslippene, særlig fra transport og oppvarming. Derfor er dette en god, nyttig og smart hovedmålsetting for klima- og miljøplanen.

Dette målet er også enklere å forstå og forholde seg til enn f.eks. 80 % reduksjon i CO₂-utslippene. For hva innebærer dette egentlig? Når målet som kommuniseres er å bli fossilfri forstår alle, både ansatte i kommunen og dens innbyggere, hva som skal gjøres. Man må over på andre drivstoffkilder og oppvarmingskilder enn fossil olje og gass, dvs. elektrisitet, hydrogen og bioenergi. Det er byene i Norge som kan og må lede an i klimadugnaden. Derfor er «Fossilfri Stavanger i 2030» den smarte, gode og nyttige overordnede målsettingen, visjonen og slagordet som Stavangers politikere bør gå inn for.

Om Stavangers politikere ikke er trygge på at byen kan bli 100 % fossilfri i 2030, er løsningen uansett ikke å utsette dette viktige målet til 2040. Løsningen er å skrive inne i planen at man med fossilfri Stavanger i 2030 mener at man vil gjøre det man kan for å gjøre byen så fossilfri som mulig. Så får man akseptere at det i 2030 f.eks. fortsatt kan finnes noen kjøretøy som fortsatt går på bensin og biodiesel, men som snart vil være utrangert.

Derfor foreslår vi følgende hovedmål og ambisjonsnivå for klimaomstilling i klimaplanen i Stavanger.

Alternativ 3: Stavanger skal være en fossilfri by i 2030.

Dette er et ambisjonsnivå som følger opp Stavangers visjon: «*Er til stede - Vil gå foran – Skaper fremtiden*».

I det følgende gis innspill på Klimaplanen til Stavanger som vi mener man må tas hensyn til for å følge opp *Stavangers visjon om å gå foran og skape fremtiden*, og for å følge opp det høyere ambisjonsnivået for klimaomstilling som vi har foreslått. De fleste konkrete innspill er hentet fra Klima- og energistrategi for [Oslo](#) og [Trondheim](#), [Grønn Strategi](#) i Bergen samt [Klimavettreglene](#) for kommuner utarbeidet av Klimavalgalliansen. Det er klimafaglig ekspertise blant oss, som har laget denne høringsuttalelsen.

2. Kommentarer til kapittel 1 Transport (i klima- og miljøplanen)

Siden 70 % av CO₂-utslippene i Stavanger kommer fra veitrafikken, er det her det er viktigst at det skjer endringer. Dette kan skje gjennom arealpolitikken (fortetting), overgang til gange, sykkel og kollektiv, og elektrifisering av kjøretøy. Vi starter med det siste.

Om realistisk tempo i elektrifiseringen av kjøretøybestanden

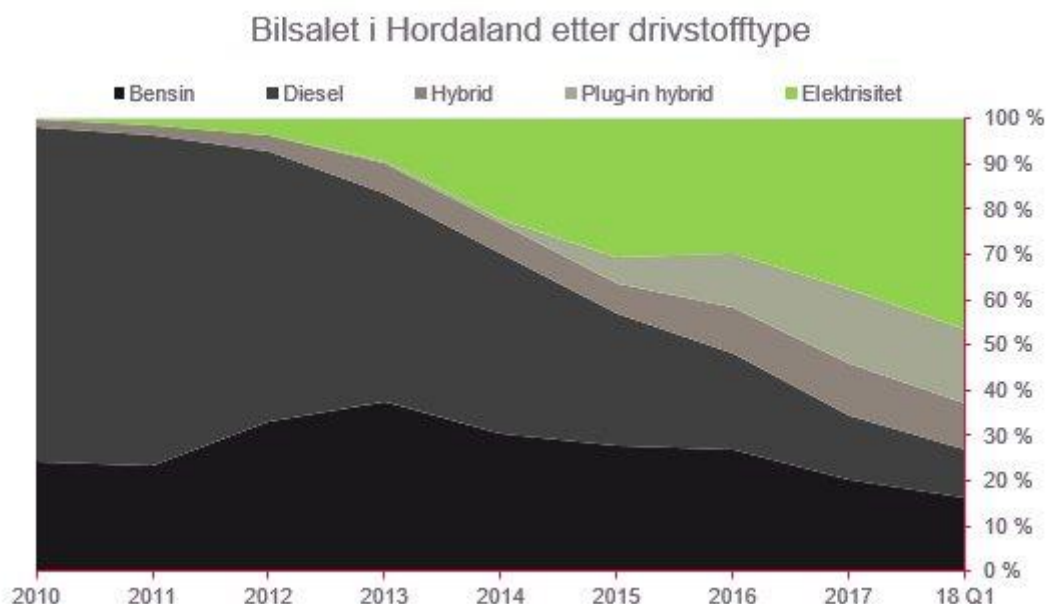
I figur 3 på side 14 i høringsutkastet er trendbanen for lette kjøretøy beregnet ut fra forutsetning om at utviklingen i kjøretøyparken for perioden 2010-2015 fortsetter fram mot 2050. Til dette er det å si at perioden 2010 – 2015 bare omfatter introduksjonsfasen av elbiler på det norske markedet, og en periode med elbiler med kort rekkevidde i den prisklassen som er aktuell for folk flest. Det som i grafen kalles «trendbane» for lette kjøretøy er derfor misvisende for hvor hurtig overgangen til lette elbiler faktisk går.

Gjennomsnittlig levetid på lette kjøretøy har ifølge SSB ligget stabilt på vel 10 år i en lengre periode. Det betyr at i 2030 vil nesten alle biler være kjøpt etter 2018. Trendbanen viser en nedgang på 28 % i utslippene fra lette kjøretøy. Det betyr at med bare 28 % gjennomsnittlig andel elbiler i nybilsalget i hele perioden 2020 – 2030, og ellers ingen andre endringer, vil trendbanen bli fulgt. 27 % andel elbiler var gjennomsnitt for Norge i første kvartal 2018, og Rogaland fylke ligger på samme nivå. (Kilde: Norsk elbilforening, <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilsalg/>). Her kan Stavanger oppnå fossilfri personbiltransport innen 2030 dersom ingen nye fossile biler introduseres fra 2020 og at man heller har fokus på å bruke opp «restverdi» av gammel bilpark dersom behovet går ut over tilgjengelige nullutslippsmodeller.

Trendbanen forutsetter egentlig bare at andelen elbiler i nybilsalget ikke øker mer enn 1 % fra 27 % til 28 % i de kommende 12 årene. Trendbanen forutsetter med andre ord tilnærmet ingen økning i elbilsalget i hele perioden 2019 - 2020. I TØI-rapport som ligger til grunn for figuren på side 14 i klimaplanen (Kilde: TØI, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43853>), stadfestes det samme på side 2. I grafen på side 2 viser at det nesten ikke er lagt inn noen økning i andelen elbiler i nybilsalget fra 2020 til 2030. Dette er helt urealistisk lave forventninger. Trendbanen bør derfor heller betegnes «**Urealistisk lav utslippsreduksjonsbane**».

På side 17 i klima- og miljøplanen står det at klima- og miljøplanen tar utgangspunkt i «Ultralavutslippsbanen,» Begrepet «ultralavutslippsbane» antyder at dette er en helt eksepsjonelt rask bane for reduksjon av utslipp. Dette er også en misvisende betegnelse. 32 000 nordmenn står i kø og venter på levering av bestilt elbil. (Kilde: Motor.no, <https://www.motor.no/artikler/2018/januar/32000-nordmenn-i-ko-for-de-nye-elbilene/>) Ifølge elbilbarometeret kan så mye som 45 % av nybilsalget bli elbiler i 2018. (Kilde: Norsk elbilforening, <https://elbil.no/elbilstatistikk/elbilbarometeret/>). I 2025 skal det ifølge Stortinget ikke lenger selges rene fossilbiler, dette bør mye tidligere i byene. Konklusjonen er at det som kalles «ultralavutslippsbane» for lette kjøretøy heller bør betegnes som en «**upåvirket trendbane**» for utviklingen i utslipp fra lette kjøretøy, dvs. uten særlige tiltak fra Stavanger kommune sin side.

Denne konklusjonen skal begrunnes ytterligere ved å se på hva som skjer i nabofylket Hordaland. Grafen nedenfor viser faktisk utvikling i elbilsalget i Hordaland.



(Kilde: Klima- og naturressurssjef i Hordaland Fylkeskommune, Sølve Sondbø, <https://twitter.com/solves/status/1003999530109431808>.)

Første kvartal 2018 var 46 % av nye biler helt elektriske, og ytterligere 16 % var plug-in hybrider. Trenden i Hordaland er at man når 60 % andel elbiler i juli 2019. Med gjennomsnittlig levetid på biler på vel 10 år ifølge SSB, betyr det at hvis Stavanger gjennomfører tiltak som gjør at man ved en lineær bane oppnår gjennomsnittlig 60 % elbiler i nybilsalget i perioden 2018 - 2030, vil dette alene gjøre at man oppnår det som er kalt «ultralavutslippsbanen». Dette styrker konklusjonen ovenfor, at å kalle en bane med 60 % utslippsreduksjon for «ultralavutslippsbane» er misvisende begrepsbruk og forventning. Denne banen innebærer faktisk kun at Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune gjennomfører tiltak som gjør at gjennomsnittlig elbilsalg i perioden kommer på linje med det man kan regne med at vil være elbilandelen i bilsalget i nabofylket i 2019.

Utslipp fra tyngre kjøretøy står ifølge klima- og miljøplanen for 20 % av CO₂-utslippene. Utviklingen her er derfor av mindre betydning enn for lette kjøretøy, men likevel ikke uviktig. I TØI sine forutsetninger som ligger til grunn for «ultralavutslippsbanen» for tunge kjøretøy forutsettes det at overgangen til nullutslippsbusser og -lastebiler først setter inn for alvor fra 2025 og utover. Dette er en realistisk forutsetning. Det er også realistisk å regne med at da vil omstillingen kunne skje fort, særlig når det gjelder busser. Derfor kan denne banen for tunge kjøretøy betraktes som en **upåvirket trendbane** for utviklingen i utslipp fra tunge kjøretøy, uten særlige tiltak fra Stavanger kommune. Men fra Kolombus sin side forutsetter det at alle nye busser i nærtrafikk er elektriske eller nullutslipp fra 2025.

På bakgrunn av dette kan og bør Stavanger skjerpe sine klimamål generelt, og for veitrafikken spesielt, som står for om lag 70 % av CO₂-utslippene i Stavanger.

Hovedmål for transport endres til:

Transport på veg fossilfri 2030, Fossilfri havn 2025.

Delmål endres til:

- 70 % av persontransporten tas med sykkel, gange og kollektivtransport i 2030
- Næringstransport og by logistikk er betydelig effektivisert
- Gjennomsnittlig reiselengde reduseres gjennom fortetting og andre arealtiltak
- Klimagassutslipp fra lette kjøretøy er redusert med 90 % innen 2030 og er fossilfri
- Klimagassutslipp fra tunge kjøretøy er redusert med 50 % innen 2030 og er fossilfri.
- Havnedrift, hurtigbåter og ferger er fossilfrie innen 2025 som vedtatt.

- De negative virkningene fra lange reiser til og fra Stavanger reduseres (*uendret*)
- Stavanger kommunes kjøretøypark etterstrebes å være utslippsfri innen 2025 (*uendret*).
- Antall biler per familie søkes redusert til 1 bil per familie (I Bergen har man mål om å redusere antall biler pr. familie fra 1.6 biler til 1 pr. familie.)

3. Kommentarer til kapittel 1 Transport (i handlingsplanen)

Satsingsområde 1: Reduksjon av transportomfang og endring i reisevaner

Ytterligere tiltak for økt bruk av kollektivtransport

Her savnes et tiltak som går på raskere fremkommelighet for bussene, også utenom bussveien:

- Gjennom et samarbeid med stat og fylkeskommune arbeide for at bussene får raskere framkommelighet ved å sørge for bygging av kollektivfelt der bussen står i kø, omdisponering av et felt til kollektivfelt eller samkjøringsfelt der det er to eller flere felt i samme retning, lysregulering av kryss og bruk av veibane som prioriterer kollektivtrafikken, mv..

Skyss i Hordaland har fått til en stor vekst i bruken av kollektivtrafikken blant annet gjennom å opprette tverrgående direkteruter mellom bydeler med boligkonsentrasjon og arbeidsplasskonsentrasjon, slik at reisende hverken må bytte buss eller reise innom sentrum.

- Gjennom samarbeid med fylkeskommune få utredet om det bør opprettes nye «tverrgående» direkteruter mellom bydeler med boligkonsentrasjoner og arbeidsplasskonsentrasjoner, evt. særlig i rushtiden.
- Gå foran og gjennomføre «Grønt lønnsoppgjør» i kommunen som sørger for at ansatte kan få støtte til månedskort for reising til og fra jobb med kollektivtransport. (Dette er tenkt å skje innenfor totalrammen for lønnsoppgjøret slik at bare de som «reiser grønt» drar nytte av godet, og som en ytterligere økonomisk styrking av HjemJobbHjem-konseptet.)
- Promotere «Grønt lønnsoppgjør» overfor virksomheter i Stavanger, dvs. lønnsoppgjør som gir økonomisk avlønning til de som går, sykler og/eller tar kollektivtransport til og fra jobb.

Ytterligere tiltak for økt sykling

- Ved gjennomføring av sykkelstrategien prioritere utbygging av sykkelveier fra sentrum og utover, fordi det har størst potensiale til å øke sykkelandelen for reiser.
- Gjennomføre midlertidige tiltak som sørger for at det innen 2020 er etablert trygge sykkelveier for «hverdagssyklister» (de som ikke er proffe med «kondomdress» og høy fart) i alle retninger til og fra sentrum. Eksempler på tiltak er:
 - Merke fortau tydelig som sykkel- og gangvei der syklende må benytte fortau for å unngå å sykle i trafikkert veibane. Male på fortauet «Syklende vis hensyn – senk farten! og «Gående vis hensyn, gå på siden av fortauet!»
 - Lage «sykkelprioritert vei» der syklende i en 100 – 300 meter er nødt til å sykle i trafikkert veibane fordi det ikke er fortau eller sykkelvei. Dvs. 30-km sone og fartshumper samt opplysningsskilt med «Vis hensyn – Del veien med sykkel! «Vent 300 meter (200 meter, 100 meter) til forbikjøring av sykkel!».
 - Merke sykkelfelt på siden av veien der det er bred nok veibane til det.
 - Lage skrå fortauskanter alle steder der syklende må på eller av fortau.
 - Merke tydelig med skilting og maling i gatekryss og andre steder hvor sykkelveien fortsetter.
 - Merke sykkelveier tydelig med veiskilt som viser stedet veien fører til og avstand dit.
- Sørge for trygge sykkelveier i sentrum, ved bydelssentre og arbeidsplasskonsentrasjoner gjennom omprioritering av veibane der det er mer enn to felt i veien.
- Sørge for skrå fortauskanter i sentrum, i bydeler, ved arbeidsplasskonsentrasjoner og ellers alle steder der det kan være hensiktsmessig for syklende å benytte fortau.
- Utrede mulighet for mer fleksibel, effektiv og rimelig drift av bysykler gjennom bruk av app (finnes på markedet) som lokaliserer og låser opp ledige bysykler, slik at de i mindre grad må parkeres på oppstillingsplasser og håndteres av personell.
- Gjennom et samarbeid med stat, fylkeskommune og NSB arbeide for at det legges til rette for at buss og tog i større grad kan ta med sykler på «transportdistanser», slik det er gjort i København.
- T9 endres til: Innføre en støtteordning til anskaffelse av el-/transportsykkel
- Utvide HjemJobbHjem-konseptet ved å innføre ordning med sykkelambassadører, særlig på større arbeidsplasser. Kommunen etablerer og promoterer ordningen med sykkelambassadører. Arbeidsplassen gir et

lite honorar til sykkelambassadøren (f.eks. 5 – 10 000 kr), som jobber aktivt for å øke sykling til jobb på arbeidsplassen, og å avdekke og melde til kommunen og arbeidsplassen hindringer for sykling til jobb.

I tillegg vil vi bemerke at det er meget viktig at det avsettes tilstrekkelige midler til at tiltaket T6 blir gjennomført raskt. Kombinasjonen av trygg sykkelvei og trygg sykkelparkering der man kan være sikker på at sykkelen ikke blir stjålet, er avgjørende faktorer for å få økt sykkelandel for hverdagsreiser.

I Nederland, Belgia og England er det skattefritak for støtte til anskaffelse av sykkel og at arbeidsgiver gir syklende en kilometergodtgjørelse for sykling til og fra jobb.

- Ta initiativ til at så mange som mulig av kommunene som deltok i prosjektet Framtidens byer gjør en formell henvendelse til Storting og regjering om at det i Norge blir skattefritak for å motta støtte fra arbeidsgivere til kjøp av sykkel og kilometergodtgjørelse for sykling til og fra jobb. (I Nederland er godtgjørelsen 20 eurocent, dvs. om lag 2 kr.)

Ytterligere tiltak for økt sykling i kommunen som virksomhet

- Etablere ordning med støtte til kjøp av elsykler som egne virksomheter kan søke på.
- Utlyse konkurranse med premie for egne virksomheter som kan dokumentere overgang fra bilbruk til bruk av sykkel i jobben.
- Starte utvidelsen av HjemJobbHjem-konseptet med innføring av ordning med sykkelambassadører ved å etablere den i egen virksomhet. Arbeidsplassen gir et lite honorar til sykkelambassadøren (f.eks. 5 – 10 000 kr), som jobber aktivt for å øke sykling til jobb på arbeidsplassen, og å avdekke og melde til kommunen og arbeidsplassen hindringer for sykling til jobb.
- Gå foran og, i samarbeid med fagorganisasjonene, gjennomføre «Grønt lønnsoppgjør» i kommunen som sørger for at ansatte kan få støtte til kjøp av sykkel og gode gåsko samt kilometergodtgjørelse for sykling og gåing til og fra jobb. (Dette er tenkt å skje innenfor totalrammen for lønnsoppgjøret, slik at lønnsoppgjøret stimulerer til klimaomstilling.)

Ytterligere tiltak for bilfrie områder, samkjøring/bildeling, mobilitetspåvirkning

Her er det allerede nevnt mange gode og proaktive tiltak. I tillegg vil vi nevne dette som tillegg til og spesifisering av tiltak T16.

- Etablere «hjertesoner» ved alle skoler der det lar seg gjøre. Det vil si en sone med radius på om lag 500 meter som er bilfri. Foreldre som kjører barna må sette de av utenfor sonen, og barna som kjøres må gå minst 500 meter til skolen.

Ytterligere tiltak for å få kortere reiseavstand til gjøremål i hverdagen (barnehager, skole, fritidstilbud mv.)

Her vil vi bemerke at det er en *vesentlig mangel* at det i overskriften til dette punktet ikke er nevnt arbeid som gjøremål. Overskriften endres til:

- Tiltak for å få kortere reiseavstand til gjøremål i hverdagen (jobb, barnehage, skole, fritidstilbud mv.)
- Regulere områder i kommuneplanen for konsentrert boligbygging inne i, inntil eller nær eksisterende arbeidsplasskonsentrasjoner, særlig de som i høy grad er bilbaserte.
- Sørge for at ved nye store saneringer eller nye utbygginger blir en kombinasjon av boliger, arbeidsplasser og handel/servicetilbud.

Tiltak for å redusere negative virkninger av lange reiser til og fra Stavanger

- Sette en begrensning på antall cruiseskip som kan anløpe samtidig.
- Anmode leiebilselskaper om å tilby elbiler med god rekkevidde, ladebrikke og kart over hurtigladdestasjoner samt opplæring i hurtiglading og normallading. (Å få prøve elbil i elbillandet Norge kan i seg selv være en turistattraksjon.)
- Fossilfrie turistbusser innen 2025
- Fossilfri transport til/fra flyplass innen 2025
- Bedre informasjon til reisende om hvordan benytte kollektiv ved ankomst Stavanger.

Satsingsområde 2: Fremme fornybart drivstoff og teknologi i transportsektoren

Delmål T 2.1 Klimagassutslipp fra lette kjøretøy er redusert med 75% innen 2030 og med 95-100% innen 2040

Delmål T 2.1 endres til: Klimagassutslipp fra lette kjøretøy er redusert med 95-100% innen 2030

Vi vil bemerke at hovedtiltaket er elektrifisering av bilparken, men at også tilgang på og innblanding av biodrivstoff er et virkemiddel i overgangsfasen som kan bidra til at man når 95-100% innen 2030.

Delmålet «Det skal vurderes å innføre miljøsoner/utslippsfrie soner.» endres til:

- Det skal innføres miljøsoner/utslippsfrie soner slik at dette gir et vesentlig bidrag til motivasjon for å kjøpe og kjøre utslippsfrie kjøretøy.»

Tiltak for å tilrettelegge for utslippsfrie lette kjøretøy

T33 – T38 er gode og viktige tiltak for å få til overgangen til nullutslippskjøretøy slik planen forutsetter. Men her er det en fare for at dette bare blir fagre ord, siden det ikke er satt opp midler eller dedikerte ressurser til gjennomføringen. Planen bør styrkes med et punkt om dette:

- Avsette tilstrekkelige midler i HØP og dedikerte personellressurser til at T33 – T38 blir gjennomført i perioden 2018 – 2022.

T42 endres til:

- Etablere en støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur for borettslag og sameier

-

T 43 endres til:

- Opprettholde miljødifferensiering av bomring, fordel for utslippsfrie kjøretøy som følger elbilforeningens anbefaling om innføring av bomtakster (Ved 25 % elbilandel i bomringen innføres 25 % betaling. Ved 50 % elbilandel innføres 50 % betaling.)
- Gjennomføre prinsippet ovenfor separat for utvalgte kjøretøykategorier; personbiler, varebiler, busser, tunge kjøretøy og hydrogenkjøretøy.
- Etter hvert som nullutslippsandelen øker, økes satsene for de ikke-utslippsfrie kjøretøyene, slik at budsjetterte inntekter kommer inn.
- Parkeringsplasser for fossilfrie biler bør prioriteres (eventuelt tas bort sist)

T 39 og T44 endres på tilsvarende måte som T43.

Det første punktet vi har foreslått som endring i T 39, 43 og 44, sørger for at et sterkere stimuli til anskaffelse av elbil varer lenger. Dette er av *avgjørende viktighet* for å kunne nå de skjerpede målsettingene for hele klima- og miljøplanen og CO2-reduksjon fra transport som vi foreslår i denne høringsuttalelsen.

Det andre punktet sørger for at stimuli til teknologiskifte varer lenger for kjøretøykategorier som har kommet kort i omstillingen, dvs. alle andre

kategorier enn batterielektriske personbiler. Dette er av *avgjørende viktighet* for å få til teknologiskiftet når det gjelder kjøretøy i næring og innføring av hydrogenkjøretøy.

Det tredje punktet sørger for at man får inn budsjetterte inntekter, og skjerper stimuli til teknologiomstilling. Til sammen utgjør de tre punktene *helt avgjørende virkemidler* for å oppnå de skjerpede klimamålene vi foreslår. Erfaringen fra elbillandet Norge har klart og tydelig vist at det er gjennom økonomiske virkemidler man får fart på overgangen til nullutslippskjøretøy.

T 45 endres til: Innføre null- eller lavutslippssoner for all transport i sentrale områder

T 46 utslippsfrie drosjer

Her vil vi påpeke at Hordaland fylkeskommune har satt i gang utredning her.

http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/DmbHandling/ShowDmbHandlingDocument?dm_bId=12622&caseType=CasesFremlegg®istryEntryId=595555&cn=ZmxleGli bGVfcmVjc18y&refsrc=email

T40 «Utrede og bidra til å etablere fyllestasjoner for utslippsfrie kjøretøy på hensiktsmessige steder,» endres til følgende tre tiltak:

- I samarbeid med private ladeoperatører sørge for at det er hurtigladedetilbud med normalt køfri kapasitet i tilknytning til/i nærheten av alle bydelssentra.
- Oppfordre Rogaland fylkeskommune om å etablere støtteordning for etablering av hurtigladestasjoner langs viktige fylkesveier, i kommunesenteret i alle kommuner og andre viktige destinasjoner i Rogaland (Dvs. tilsvarende som Hordaland fylkeskommune har gjort.)
- I samarbeid med Rogaland fylkeskommune og private aktører sørge for at det reetableres en hydrogenfyllestasjon i Stavanger for privatbiler og andre hydrogenkjøretøy. Og at det gjennomføres en felles første anskaffelse av hydrogenbiler for å få gode rabatter og få stasjonen i bruk. (Det siste kan f.eks. organiseres gjennom Klimapartner Rogaland som organiserer et felles innkjøp av hydrogenbiler til kommunen, fylkeskommunen, større private virksomheter, drosjenæringen og andre interesserte.)

Tiltak for å tilrettelegge for utslippsfrie kjøretøy i kommunens virksomhet

T 50 endres til: Tilrettelegge for lading ved kommunens bygg og tjenestesteder både for elbiler og elsykler.

Delmål T 2.2 Klimagassutslipp fra tunge kjøretøy er redusert med 20 % innen 2030 og med 95-100 % innen 2040

Delmål T 2.2 endres til: Klimagassutslipp fra tunge kjøretøy er redusert med 40 % innen 2030.

- T 51 endres til: Innføre null- eller lavutslippssoner for all transport i sentrale områder. (Dette er et av få effektive virkemidler som kommunen rår over for å få i gang teknologiskiftet for næringskjøretøy)

T 54 er det *aller viktigste virkemidlet* for å få fart i teknologiskiftet for transport innen næringsvirksomhet.

- T 54 endres til: Ta initiativ til at så mange som mulig av kommunene som deltok i prosjektet Framtidens byer gjør en formell henvendelse til Storting og regjering om at det i Norge innføres vesentlig styrkede incentivordninger for fossilfri varetransport, bygg- og anleggsarbeid.

Nytt punkt:

- Samarbeide aktivt med Kolumbus/Rogaland fylkeskommune om at hvert nytt anbud i kollektivtrafikken etterspør og legger til rette for nullutslipps kollektivtrafikk i Stavanger.

Tiltak i kommunen som virksomhet

Nytt punkt:

- Ta initiativ til og medvirke til etablering av hydrogenfyllestasjon og felles anskaffelse av hydrogenbiler sammen med andre offentlige og private aktører.
- Ta initiativ til og medvirke til etablering av praksis med krav om fossilfri bygg-og anleggsvirksomhet i Rogaland sammen med Rogaland fylkeskommune og Klimapartnere Rogaland.

Delmål T 2.3: Havnedrift, hurtigbåter og ferger er fossilfrie innen 2025

Tiltak for å tilrettelegge for fossilfri havnedrift og fossilfrie hurtigbåter og ferger

- T 59 endres til: Videreføre samarbeidet med andre havner i Norge om å innføre havneavgifter basert på Environmental Port Index (EPI), for å stimulere næringen til å ta i bruk skip med reduserte utslipp.

4. Kommentarer til kapittel 2 Energi- og materialbruk i bygg og anlegg (i klima- og miljøplanen)

Vi er av den mening at en plan som gjelder for 2018 til 2030 kun bør inneholde mål og tiltak som gjelder i planperioden. Når man sier at noe skal bli fossilfritt i 2040, høres det så fint ut at det virker som «lokkeand» for å godta noe dårligere i planperioden. Derfor mener vi at alt som går utover planperioden av mål bør strykes. Planen bør konsentrere seg om det man faktisk har tiltak for å gjøre noe med innenfor planperioden.

Hovedmål for klimagassutslipp endres til:

Direkte utslipp av klimagasser fra bygg og bygge- og anleggsplasser er redusert med 40 % innen 2025 og 90 % innen 2030 og fossilfri., ut fra 2015-nivå.

Delmål for byen endres til:

- Innen 2030 er all stasjonær energi fra faste oppvarmingskilder fossilfri. (altså energi utenom bygge- og anleggsplasser)
- Innen 2030 er alle bygge- og anleggs- plasser tilnærmet fossilfrie, dvs. 90 % reduksjon i klimagassutslippene.
- Naturgass som oppvarmingskilde er faset ut innen 2030
- Utnyttelsen av nye lokale fornybare energiresurser øker 10 % fra år til år, og at alle nye takarealer bør benytte overflater til produksjon av energi.
- Komplette oversikt over energikilder og forbruksmønster i Stavanger blir laget, i samarbeid mellom Stavanger kommune og energileverandører (uendret).

Delmål for kommunens bygg og anlegg er uendret.

5. Kommentarer til kapittel 2 Energi- og materialbruk i bygg og anlegg (i handlingsplanen)

Mål for hele byen

Delmål E1 endres slik:

Delmål E 1: Innen 2030 er de direkte klimagassutslippene fra stasjonær energi redusert med 90 %

- Innen 2030 er all stasjonær energi fra faste oppvarmingskilder fossilfri. (altså energi utenom bygge- og anleggsplasser)
- Innen 2030 er alle bygge- og anleggs- plasser tilnærmet fossilfrie, dvs. – 90 % reduksjon i klimagassutslippene.

- Naturgass som oppvarmingskilde er faset ut innen 2030
- Utnyttelsen av nye lokale fornybare energiresurser øker 10 % fra år til år, og at alle nye takarealer bør benytte overflater til produksjon av energi.
- Komplett oversikt over energikilder og forbruksmønster i Stavanger blir laget, i samarbeid mellom Stavanger kommune og energileverandører

Generell kommentar til virkemidlene E1 – E9. Alt dette er nyttige tiltak, men ingen av dem adresserer direkte den egentlige årsaken til klimagassutslipp fra stasjonær energi. En kan få inntrykk at man går varsomt fram rundt elefanten i rommet. Det er bruk av oljefyrer med fossil olje. Det trengs et tiltak som går rett på sak:

- Nytt tiltak E0: Utfasing av all oljefyr i tråd med forbud innen 2020 for energi i bygg og utfasing av alle oljefyrer også for spisslast innen 2025. Oljefyrer kan dog beholdes og brukes til beredskapsformål. (Dette innebærer at det fra 2020 til 2022 kan brukes bioolje til oppvarming, og til 2025 for spisslast)

Andre tiltak vi vil foreslå:

- Utarbeide ambisiøs strategi for grønne tak
- Opprett årlig bevilgning til å bygge solcelleanlegg. (I Oslo blir denne på 20 millioner)
- Kommunen bør sammen med fylkeskommunen og Enova sette i gang energirådgiving og informasjonstiltak knyttet til dette temaet for kommunens innbyggere.

Mål for kommunens bygg og anlegg

Delmål E2, E3, E4 og E5 og tilhørende virkemidler

Delmålene og virkemidlene E10 – E51 virker godt gjennomtenkt og ambisiøse. Her besitter kommunen tydeligvis god kompetanse. Flott!

Det må likevel bemerkes at tiltakene på dette mer avgrensede området når det gjelder klimagassutslipp virker mer gjennomtenkte og ambisiøse enn målene man har satt seg på transportsiden for byen og kommunen, som står for 70 % av utslippene og derfor er viktigst for å få ned klimagassutslippene.

- E23 endres til: Etterstrebe fossilfri oppvarming ved leie av lokaler, bygg og boliger og kreve dette ved reforhandling eller utvikling av eksisterende leieforhold og ved etablering av nye leieforhold

- Nytt tiltak som gjelder hele klima- og miljøplanen: Innen 2020 ha fått utredet hvilke forslåtte tiltak innen transportsektoren, byggsektoren og sektoren for bruk, gjenbruk, gjenvinning og avfallsbehandling som kan gi størst klimagassreduksjon, og derfor bør prioriteres. (Tips: Hordaland fylkeskommune har fått gjennomført en slik evaluering av sin klimaplan.)

6. Kommentarer til kapittel 3 Forbruk, gjenbruk, gjenvinning og avfallsbehandling (i klima- og miljøplanen og handlingsplanen)

Avfall og renovasjon utenom deponigass er ifølge figur 2 i klima- og miljøplanen en relativt liten kilde til CO₂-utslipp. Vi vil derfor regne med at de foreslåtte mål og tiltak er tilstrekkelige på dette området. Flott med mange og gode tiltak på reparasjon og ombruk.

Nye tiltak vi vil foreslå innen: gjenbruk, gjenvinning og avfallsbehandling

- Gjennomføre utredning innen 2020 og være pådriver nasjonalt med sikte på innføring av CO₂-rensing og lagring ved forbrenningsanlegget til Forus Energigjenvinning for å oppnå fossilfri avfallsforbrenning innen 2030.

Når det gjelder forbruk er dette et krevende område. De faktiske klimagassutslippene fra forbruket er betydelige, men oppstår i stor grad ved produksjon og transport utenfor byens grenser. Derfor er dette et viktig, men vanskelig område. For å komme i inngrep her, vil vi foreslå at det bestilles et klimagassregnskap som også omfatter disse indirekte utslippene (F.eks. Klimakost, der historisk klimakostregnskap med det komplette fotavtrykket til Stavanger kommune 2001 – 2012 er fritt tilgjengelig på nettet mot registrering, Se <http://www.klimakost.no/> .)

Forskning presentert for Framtidens Byer har konkludert med at det er handlingsendring som fører til holdningsendring, ikke omvendt. *Ett av få virkningsfulle tiltak på dette området* er Bærekraftige Liv initiativet som startet på Landås i Bergen. (Se <https://www.barekraftigeliv.no/>)

Bærekraftige liv initiativer er lokalisert i og omfatter en skolekrets. Grunnen til dette er at skolen er et naturlig senter for foreldre og barn i området, og når barna er med kommer også besteforeldrene med. I et Bærekraftig liv initiativ arrangerer man sykkelverksted, vedhogst, sykurs, strikkekurs, redesign, vegetarmatkurs, soppstaking, dele- og bytteordninger for klær, sportsutstyr,

verktøy, elsykler og biler, etc. etc. Alt sammen både for å redusere klima- og miljøbelastning og å øke sosialt samvær, inkludering, integrering og livskvalitet.

Slik kan barn, ungdom og voksne i lokalsamfunnet møtes for å ha det gøy, hyggelig og lærerikt, utveksle ideer og organisere aktivitet. Slik kan eldre bringes ut av ensomhet og inn i et aktivt sosialt liv i lokalsamfunnet. Slik kan de som faller utenfor det ordinære arbeidslivet og innvandrere under integrering sysselsettes i meningsfull aktivitet, noe som øker livskvaliteten både for dem selv og andre i lokalsamfunnet.

Flere slike initiativer har også organisert felles innkjøp av økologiske varer, kortreist mat og etisk handel, noen arrangerer økokafe noen dager i uka og noen steder har det også oppstått lokal produksjon. Sammen med kommunen har slike initiativer også arbeidet for å legge til rette for og å fremme gange, sykling, kollektivreiser, samkjøring og bildeling for å redusere støy, klimagassutslipp og behovet for å ha bil.

Vi vil foreslå at man inkluderer et tiltak som omfatter dette.

Nye tiltak vi vil foreslå:

- Bestille klimagassregnskap for Stavanger kommune og kommunal virksomhet som inkluderer alle indirekte utslipp (scope 3), f.eks. en Klimakostanalyse.
- Ikke utvide ordningen med søndagsåpne butikker
- Etablere støtteordning for etablering av omstillingsinitiativer i skolekretser etter modell av Bærekraftige Liv. (Se <https://www.barekraftigeliv.no/>)

Delmål F 3 endres til: Mindre matsvinn og lavere klimagassutslipp fra mat i husholdninger, bedrifter og kommunal virksomhet

- Nye tiltak:
- Etablere samarbeid med næringslivet for å redusere matsvinn i butikker, restauranter, hoteller og kantiner, samt mindre kjøttforbruk
- Innføre en kjøttfri dag i kommunens kantiner og kjøkkener
- Innfør mål om 50 % økologisk mat innen 2030 (København har 90% økologisk andel).
- Legg til rette for økologisk, lokalbasert jordbruk og urban dyrking i byen. (Matkollektivet på Landås i Bergen er et godt lokalt eksempel på dette.)

7. Kommentarer til kapittel 11 Plast på avveie

Ytterligere tiltak:

- Fase ut engangspplast i egen virksomhet
- Innføre en form for plastforbud og plastminimering etter modell av andre kommuner som har gjort dette.

8. Kapittel om medvirkning og involvering av innbyggerne

Ytterligere tiltak:

- MI3 Aktivt promotere miljøsertifisering av bedrifter gjennom å tilby introduksjonsforedrag og kurs i samarbeid med næringslivet og sertifiseringsordninger.

9. Kapittel om kommunen som miljø- og klimapådriver

- K1 endres til: Utarbeide klimabudsjett for planperioden, og legge fram årlig klimaregnskap og miljø- og klimahandlingsplan for Stavanger som en del av den årlige budsjettbehandlingen. Kommunens klimaplan styres og følges opp i budsjett- og regnskapsdokumenter, akkurat som økonomiske mål (Se om Växjö i Sverige i Klimavettreglene side 3: Klimasmart planlegging. <http://www.klimavalgalliansen.no/?p=226>).
- K4 endres til: Utarbeide klima- og miljøhandlingsplan for kommunens egen virksomhet som revideres årlig som en del av den årlige budsjettbehandlingen.

Arbeidet med miljøsertifisering av alle kommunale virksomheter må videreføres. For Grønt Flagg virksomheter må det enten innføres et system for system for miljøledelse, eller vurderes om de også skal sertifiseres som Miljøfyrtårn. Dette følger av at Grønt Flagg er ikke et miljøledelsessystem, men en ordning for innføring av miljøpedagogikk. Dette innebærer at tiltaket K5 bør omarbeides til:

- Implementere miljøledelse i alle kommunens virksomheter. For virksomheter sertifisert som Miljøfyrtårn er dette en del av sertifiseringen. For virksomheter sertifisert som Grønt Flagg må det vurderes om det skal innføres et eget miljøledelsessystem, eller om disse også skal sertifiseres som Miljøfyrtårn.

Erfaringen fra de mest proaktive fylkeskommunene og kommunene er at det to forhold som styrker gjennomføringen av planen vesentlig fordi den får bedre politisk oppfølging:

- Årlig behandling av handlingsplanen sikrer involvering og engasjement hos politikerne. De blir stolte av å bidra på dette området og glade for å få presentert resultater som oppnås. Dette er en av flere måter å sikre at planen brukes aktivt.
- Når klima- og miljøhandlingsplanen behandler samtidig med budsjettet, synliggjøres behovet for midler og personellressurser til gjennomføringen.

Nye tiltak:

- Klimaplanen skal ha status som en *overordnet plan*, dvs. et rammeverk over andre planer. Arbeidet mot nullutslippssamfunnet må innarbeides i relevante planer på alle andre relevante områder.
- Klimaavdelingen i administrasjonen bør få stor nok stab og et koordinerende ansvar overfor de andre avdelingene, som alle bør bli pålagt å delta i klimaarbeid rettet mot de gjeldende målsetningene. Klimaplanen og grønn forretningsutvikling i regionen, samt fokus på reduksjon av klimarisiko bør i særlig grad integreres i områdene næringsutvikling og offentlige innkjøp.
- Et budsjett bør øremerkes for klimaplanen som en del av den årlige budsjett rutinen. Det bør være tilstrekkelig til stimulering, eksperimenter og prøveordninger samt folkeopplysning om nødvendigheten og verdien av klimatiltakene.
- I tillegg må det innføres systematisk klima- og miljøstyring, f.eks. slik Hordaland fylkeskommune har gjort, og også arbeides videre med å gjøre plan- og budsjettarbeidet ytterligere miljø- og klimakonsistent.
- Fossilfrie investeringer. Trekk kommunale driftsmidler, investeringsmidler og pensjonsfond ut av banker, fond og forsikring som er involvert i kull, olje eller gassvirksomhet. Plasser kommunens investeringer i grønne fond, fornybar teknologi og grønt næringsliv.

10. Kommentar om kapitlet som mangler i planen: Grønn omstilling i næringslivet

I planen savnes det et kapittel med mål om grønt næringsliv og grønne jobber. Siden Rogaland er det mest olje- og gassavhengige fylket i landet, er dette særlig viktig i Stavanger og Rogaland. På kommunens nettside for næringsutvikling er ikke grønn omstilling nevnt med ett eneste ord. Man har fra Strategisk næringsplan 2018-2025 for Stavangerregionen nevnt et delmål om «å utvikle en bærekraftig og diversifisert næringsstruktur». Men hverken denne

næringsplanen eller kommunens nettside følger dette opp i noe punkt, slik at det framstår mer som noe «påklisset» enn som et reelt delmål. Her har Stavanger og Stavangerregionen et stort arbeid å gjøre med å omstille seg til at Paris-avtalen gjennomføres og at fossil energi fases ut i de kommende tiår, i stedet for å vedde på at det ikke blir noe av satse videre på olje og gass og dermed samtidig påføre regionen betydelig finansiell risiko.

- Det mangler mål for grønne arbeidsplasser. Dvs. hvordan samarbeide om grønn innovasjon/ miljøvennlige virksomheter og tilrettelegge for nye grønne næringer. Som for eksempel tett samarbeid med Klimapartnere nettverk.
- Grønne innkjøp er en svært viktig del av dette – hvordan koordineres dette, hvordan bidrar Stavanger kommune til å skape et hjemmemarked for grønne produkt – mat, IT, materialer, transport, logistikk etc.?
- Hvordan skal det arbeides for grønn omstilling ved næringsavdelingen i Stavanger kommune?
- Hvordan kan man sørge for at byen er vertskap for de mest dynamiske og innovative miljøene i Norge, som utvikler bærekraftige tjenester og produkter vi skal leve av i fremtiden?
- Hvordan vil man sikre en god etablerertjeneste, bidra til utvikling av møteplasser, lokale gründerfond, start-up labs og gründernettverk, særlig rettet mot grønn omstilling?
- Hvordan spiller kommunen og universitets- og høyskolesektoren på lag for å legge til rette for nye bedrifter og klynger i den grønne omstillingen?
- Hvordan skal Stavanger transformeres til en grønn by?
- Det bør settes i gang et eget arbeid med å avklare muligheter og ambisjoner for byens rolle i regional og nasjonal skipstransport, lufttransport og veitransport. Eksempel: Hvordan kan byen legge til rette for overgang fra lufttransport og landtransport til energieffektiv og lavutslipp/nullutslipps sjøtransport?
- Det bør settes i gang et eget arbeid med å avklare muligheter og ambisjoner for byens rolle når det gjelder muligheter for ny industri som utnytter nye fornybare energikilder til produksjon av globalt nyttige og viktige produkter for grønn omstilling. Eksempel: Havvind, eventuelt via hydrogen til aluminiumsindustri.

På bakgrunn av dette foreslår vi nye tiltak i klima- og miljøhandlingsplanen:

- Revidere oppdraget for næringsavdelingen slik at grønn omstilling blir førsteprioritet (Dvs. oppfølging av delmål 2 i Strategisk næringsplan for Stavangerregionen: Å utvikle en bærekraftig og diversifisert næringsstruktur)

- Utarbeide en handlingsplan som følger opp delmål 2 i Strategisk næringsplan for Stavangerregionen: Å utvikle en bærekraftig og diversifisert næringsstruktur, slik at man har andre bein å stå på etter hvert som olje og gass fases ut fra verdens energiforsyning i de kommende tiår.