



## Høringsinnspill til Regional plan for klima 2022–2035 og Handlingsplan 2022–2025, Regional plan for klima (Vestland fylkeskommune)

Naturvernforbundet Hordaland viser til mulighet for å komme med innspill til *Regional plan for klima 2022–2035* og *Handlingsplan 2022–2025*, *Regional plan for klima* (Vestland fylkeskommune), med frist 21. oktober 2022.

*Regional plan for klima 2022–2035* er et godt gjennomarbeidet dokument med grunnleggende holdninger som er i tråd med Naturvernforbundets verdigrunnlag. Klimastrategien er ambisiøs og utfordrende på de fleste sentrale punkter og vi er glade for at temaer som naturmangfold, sirkulærøkonomi og rettferdig omstilling nå har fått en sentral plass. Med de gode resultater fylkeskommunen har oppnådd i dekarbonisering av bl.a. ferjeflåten og busstransport i Bergensområdet var det med forventning vi gikk gjennom den tilhørende handlingsplanen.

En strategi viser retning og gir grunnleggende premisser for tiltak mens en handlingsplan skal gi konkrete og målbare mål. Derfor var vi overrasket over mangelen på konkrete tiltak og målbare og etterprøvbare målsettinger i handlingsplanen. Slik konkretisering er så godt som fraværende i planen. Det eneste konkrete målet er netto nullutslipp innen 2030. Vi oppfatter dette slik at det gjelder for hele fylket, ikke bare fylkeskommunens virksomhetsområder. Hadde det vært det siste kunne målet kanskje oppnås, men å tro at hele fylket med de største utslippene i landet skal kunne nå netto nullutslipp innen 2030 virker svært lite realistisk.

Det er godt å ha et mål å strekke seg etter, men blir avstanden mellom ideal og realitet for stor vil målsettingen virke mot sin hensikt – folk flest, næringer, politikere og kommuner vil miste tillit til planene istedenfor å gi sin oppslutning. Når netto nullutslipp 2030 heller ikke ledsages av konkretiseringer, årlige tallfestede planer fordelt på utslippssektorer og ansvarliggjøring av tiltak virker dette totalt sett urealistisk. Rett nok varsles det om årlige handlingsplaner, og vi kan håpe på sterkere grad av konkretisering i disse, men ikke desto mindre ville vi forvente at planen for 2022 til 2025 i seg selv ville være mer konkret og slik vis retning for de årlige planene.

Vårt forslag er derfor at målet om netto nullutslipp innen 2030 redefineres til et mer realistisk nivå. Til sammenligning kan det nevnes at det nasjonale målet er 50–55% (fra 1990–2030), mens Bergen kommune i sitt forslag til grønn strategi foreslår 85% (2009–2030). «Netto nullutslipp» kan defineres klarere; går opptak fra skog til fratrukk i regnskapet og regnes karbonfangst- og lagring med?

Vi foreslår også det defineres forpliktende og etterprøvbare mål for hver utslippssektor (industri, veitransport, skipsfart, bygg- og energibruk og landbruk). Vi ber også om at det etableres måltall for grad av sirkulærøkonomi, indirekte utslipp og arealnøytralitet. I handlingsplanen bør det også fremgå hva som er mål for fylkets virksomhetsområder og hva som er mål for hele fylket.



Den oppvoksende generasjonen vil i økende grad møte utfordringene som klimaendringene påfører samfunnet. Derfor savner vi barn og unge som en klart definert målgruppe. Refleksjon og praktiske ferdigheter knyttet til Vestland som spydspiss i klimaarbeidet bør intensiveres i skolen og dette bør gjenspeiles i strategi og handlingsplan.

Til tross for manglende konkretiseringer stiller vi oss bak de gode intensjonene i de fleste av de 57 prioriteringene i handlingsplanen. «Innkjøpsmuskelen» er kanskje fylkeskommunens viktigste verktøy i å forsere grønn omstilling. Kunne dette aspektet tydeliggjøres i flere av prioriteringene? Vi vil i tillegg foreslå enkelte forbedringer:

#### **Prioritering 1-4 og 10 (Samarbeid):**

- Handlingsplanen foreslår en rekke råd, samarbeidsgrupper og nettverk for å sette fart i klimaomstillingen. Dette er positivt, men vi synes det bør være tydeligere definert mandat til de enkelte gruppene. Det kan synes som om sammensetning av flere av gruppene er sterkt overlappende, og vi spør oss om antallet samarbeidsgrupperinger kan reduseres. F.eks. er både fylket og kommunene sterkt involvert i «Klimaråd Vestland», «Regional samarbeidsgruppe for klimaomstilling» og «Klimanettverk for kommunar i Vestland». Hva skiller disse, kan antallet reduseres? Kunne «Klimaråd Vestland» redefineres til å være en arena som arbeider på tvers mellom politikere, forvaltning, næringsliv og innbyggere?

#### **Prioritering 14 (Nullvekstmål i byområda):**

- Veitrafikk er den største kilden for klimagassutslipp og motorveitbygging og planer for dette er den største trusselen for at klimamålene i byområdene skal kunne oppfylles. Storslåtte motorveiplaner fra sør, vest, nord og øst er uforenlig med nullvekstmålet i Byvekstavtalen for Bergen. Derfor er det viktig at fylket er en motvekt mot disse planene og legger inn i strategien tydelige signaler om at fortsatte motorveitbygginger er uforenlig med flere av kjernemålene i strategien, slik som «Redusere direkte klimautslipp», «Klimafotavtrykket», «Trygt og robust» og «Sikre naturmangfold». For å utøve denne motvekten er det svært viktig at Vestland fylke som en sterk politisk muskel bruker sin påvirkningskraft vis a vis nasjonale og regionale myndigheter og statlige etater. Vi foreslår følgende formulering under prioritering 14: *“Vestland fylke vil stå i spissen for at veiene vi har er trygge og vil sikre disse fremfor å igangsette areal- og energikrevende motorveiprojekter.”*
- «I Vestland har vi eit effektivt transportsystem basert på låg- og nullutsleppsløysingar og berekraftig mobilitet» fremgår det både av strategi og handlingsplan. Derfor bør det også settes konkret mål forbud mot bensin- og dieslbiler senest innen 2030.

#### **Prioritering 15 (Grønare bybaneutbygging)**

- Naturvernforbundet er, etter de siste signaler om redusert statlig finansiering, bekymret for videreføringen av Bybanen til Åsane. Fylket er en sentral politisk muskel og må være tydelig på dette. Vi foreslår følgende formulering: *“Vestland fylkeskommune er en aktiv pådriver i å sikre minst 70% statlig finansiering av Bybanen mot Åsane”.*

#### **Prioritering 19 (Grøn skipsfart) - 20 (Framtidas hurtigbåt):**

- Skipsfarten står for 21% av utslippene. For hurtigbåtene foreligger det allerede planer om nullutslippsbåter innen 2030. «Berekraftig turisme» i maritim sektor bør også inngå i prioriteringene. Vi foreslår følgende prioritering: *“Vestland fylke vil være en pådriver for at det fortsatt forblir en cruisehavn i Bergensområdet og at alle*



*cruisehavner i fylket blir utslippsfrie innen 2030.*” Det diskuteres cruisehavn og cruiseanløp både i Askøy og i Bjørnafjorden kommuner; her er det viktig at Vestland fylke som regionalt forvaltningsnivå tydeliggjør sitt standpunkt.

**Prioritering 34-(Karbonfangst, -bruk og – lagring) 35:**

- Industri, olje og gass står for 43% av utslippene. Punktutslipp fra Mongstad og de store industristedene i fylket (Årdal, Husnes, Tyssedal, Svelgen) står for brorparten av disse utslippene. Hvilke konkrete målsettinger finnes for disse utslippskildene?

**Prioritering 50-55 (Sikre naturmangfald):**

- Vi savner formuleringen <<I 2030 skal Vestland fylke være arealnøytral>>