

KILDN

GRØNNVASKING I SÆRKLASSE

Alice Langseth

Naturvernforbundet Askøy og Hordaland, april 2026



OPPSUMMERING

I forbindelse med rulleringen av kommuneplanens arealdel mottok Askøy Kommune i 2020 et innspill om etableringen av Kildn: En ny cruisehavn i Eidsvika sør på Askøy. Kildn er et ambisiøst forsknings- og næringsprosjekt med mål om å etablere verdens første reelle nullutslippshavn for sjøgående passasjertrafikk. Ved bruk av innovative løsninger for energiproduksjon-, lagring og laststyring skal prosjektet i størst mulig grad være selvforsynt med energi. Kombinert med funksjoner som «*fjordmetro*» skal prosjektet bidra til utviklingen av nullutslippsteknologi i maritim sektor, bærekraftig turisme og nye grønne arbeidsplasser. På oppdrag fra Naturvernforbundet Askøy og Bergen er det gjennomført en utredning av dette havneprosjektet med vekt på bærekraftskommunikasjon.

Rapporten ser på hvilke påstander Kildn har markedsført i sine innspill til kommunen og på sine nettsider og andre markedsføringskanaler. Sentralt står Kildns påstand om å være en «reell nullutslippshavn». Utredningen bak Kildns energisamspill viser at havnen ikke vil være selvforsynt av energi ettersom hovedandelen av behovet må dekkes gjennom ekstern tilførsel, i dette tilfellet strømmettet. Samtidig er det ikke fremlagt dokumentasjon som viser hvordan et nytt og nedskalert prosjektomfang vil påvirke energibehov- og samspill. Dette svekker grunnlaget for å verifisere sentrale miljøpåstander og bidrar til et potensielt villende bilde prosjektets innvirkning på klima- og miljø.

Et av prosjektets hovedfunksjoner, fjordmetroen, er basert på utredninger med betydelig usikkerhet og begrenset metodisk transparens. Flere av utredningene er gjennomført på et overordnet nivå og mangler sentrale komponenter som for eksempel kostnader og investeringer i forbindelse med drift og infrastruktur. Samtidig er de positive effektene Kildn reklamerer for avhengig av forutsetninger knyttet til fremtidig teknologiutvikling, etterspørsel og politiske rammebetingelser. Dette innebærer at Kildn kommuniserer potensielle miljøgevinster uten tilstrekkelig dokumentasjon på realiserbarhet. Tilsvarende mønster kan ses i analysene av reiselivseffekter og arbeidsplasser.

Fra et grønnvaskingsperspektiv er det særlig relevant at Kildn benytter sterke klimabegreper som «nullutslipp», «bærekraft», «grønn utvikling» og «grønne arbeidsplasser». Sammen med et fragmentert og delvis mangelfullt dokumentasjonsgrunnlag bryter dette med prinsippene i Grønnvaskingsplakaten for god og troverdig bærekraftskommunikasjon. Dette understreker behovet for strengere dokumentasjonskrav for miljøpåstander, ikke bare for å beskytte private forbrukere, men også politikere og offentlige instanser.

INNHold

1. Planene i Eidsvika.....	1
1.1 Nullutslippshavnen kildn.....	1
1.2 Prosjektleveranser	2
2. Politisk status.....	4
2.1 Internasjonale Føringer	4
2.2 Nasjonale Føringer	5
2.3 Kommunale Føringer.....	6
2.3.1 Planarbeidet i Askøy Kommune	6
3. Grønnvasking	14
3.1 Betydningen av Grønnvasking.....	14
3.2 Kildn fra et Grønnvaskingsperspektiv	15
3.2.1 Fjordmetro og Fjordturisme	16
3.2.2 Nullutslippshavn og Energisamspill.....	22
3.2.3 Grønne arbeidsplasser	23
3.3 Grønnvasking i Særklasse	23
4. Referanser.....	28

1. PLANENE I EIDSVIKA

1.1 NULLUTSLIPPSHAVNEN KILDN

Kildn er presentert som et forsknings- og næringsprosjekt i regi av Tertnes Holding AS. Kildn skal bygge en nullutslippshavn som i størst mulig grad skal være selvforsynt med kraft ved å kombinere innovative løsninger for energiproduksjon- og lagring og laststyring (COWI, 2020b). Visjonen bak Kildn er at dette skal bli verdens første reelle nullutslippshavn for sjøgående passasjertrafikk og arena for forskning og grønn havneutvikling. Prosjektet består av et kaianlegg for cruiseskip, blå bybane og fjordmetro, i tillegg til hotell, nærings- og visningslokaler. Hensikten er at dette skal bidra til å bygge opp utvikling av nullutslippsteknologi for maritim sektor, skape nye arbeidsplasser, samt unngå overturisme i Bergen ved at turismestrømmen distribueres over flere lokasjoner (COWI, 2020a).

Havneprosjektet Kildn er ifølge eierne inspirert av politiske føringer på internasjonalt, nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Nasjonale føringer viser blant annet til målsetningen om å bli et nullutslippssamfunn mot 2030. For den maritime sektoren innebærer dette blant annet at alle norske havner skal være nullutslippshavner innen 2030. Dette belyses i *Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart*, som også viser til ambisjoner om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, i tillegg til å stimulere til utvikling av null- og lavutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. I utviklingsprosessen kan samarbeid mellom myndigheter, forskning, kommersielle og industrielle aktører for å skape felles realiserbare prosjekter være en viktig løsning (COWI, 2020a; Klima- og miljødepartementet, 2019)

Vestlandsregionen er en populær destinasjon for cruiseturister, og Bergen Havn er i dag en av de største anløpshavnene for cruisebåter i Norge. I 2018 vedtok Bergen Kommune å sette et tak på tre anløp og 8.000 samtidige passasjerer per dag for å redusere utslipp av klimagasser og trengsel i Bergen sentrum (COWI, 2020a; Bergen Kommune, 2018). Med antagelser om fremtidig vekst i cruisetrafikken og restriksjoner mot anløp i historiske bykjerner ønsker Kildn å være et nytt og bærekraftig havnealternativ for cruisenæringen. Dette skal bidra til å styre turiststrømmen og hindre overturisme i Bergen sentrum. Havnen skal legges til Askøy Kommune, som har uttalt at de ønsker å styrke persontrafikk til sjøs, stimulere til bruk av fornybare og alternative energikilder, samt etablere grønn næring og grønne arbeidsplasser (COWI, 2020a).

1.2 PROSJEKTLEVERANSER

Prosjektet har tre hovedmål; Kildn skal bli et viktig knutepunkt for fjordmetro og fjordturisme, Kildn skal bli den første reelle nullutslippshavnen i verden og Kildn skal inneholde nye grønne arbeidsplasser (Kildn, u.å.-h). Konseptet bak prosjektet bygger på seks overordnede prinsipper som samles i ett økosystem; *blå mobilitet, grønn havnearkitektur, fornybare energiløsninger, naturmangfold og lokalmiljø, digital arkitektur og samspill gjennom hjemmehavn/snuhavn* (Kildn, u.å.-g).

KILDNS TRE HOVEDMÅL

Fjordmetro og fjordturisme

Kildn skal bli et viktig knutepunkt for den regionale fjordmetroen og et utgangspunkt for fjordturisme for hele regionen

Nullutslippshavn

Kildn vil bli den første reelle nullutslippshavnen i verden som kun benytter rene og fornybare energikilder til forsyning av fartøyer, bygningsmasse og drift av havnen

Grønne arbeidsplasser

Kildn skal inneholde nye grønne arbeidsplasser innen en rekke fag og yrker og være en attraktiv lokalisering for selskaper og organisasjoner, særlig tilknyttet ren energi og destinasjonssektoren samt forskning, utvikling og undervisning.

Bilde 1 – Kildns hovedmål (Kildn, u.å.-h)

For å oppnå prosjektets mål om nullutslipp og bærekraftig sjøtransport er blå mobilitet en viktig miljøambisjon. Med unntaket av buss, taxi og andre viktige transportmidler via land, skal hovedatkomsten til Kildn skal skje via sjøveien, slik at havneanlegget ikke er avhengig av landbasert infrastruktur. For å styrke blå mobilitet vises det derfor til muligheten til å utvikle en blå fjordmetro. Prosjektets tiltenkte plassering sør på Askøy pekes ut som en naturlig felles havn for kollektivtrafikk og internasjonal og nasjonal persontransport. Kildn presenterer et konsept for en fjordmetro som utbygger mener kan være et godt kollektivtilbud til store deler av Bergensregionen (Kildn, u.å.-b).

Prosjektet presenterer et designprinsipp med utgangspunkt i miljøkrav og føringer som skal bidra til en mer bærekraftig utnyttelse av materialer og arbeid. Visjonen er å skape forståelse for hvordan omstillingen til nullutslippshavner gjennomføres, med fokus på prosess, tidligfase planlegging og investeringsmodeller. Kildn blir presentert som et foregangsprosjekt for hvordan havner i et globalt samfunn bør planlegges, bygges og tilpasses nullutslippsverden (COWI, 2020a).

Havnens energiarkitektur skal støtte ambisjonen om å bygge verdens første nullutslippshavn som både produserer, lagrer og bruker egen energi fra fire fornybare kilder; batterilagring i fjell, termisk energi, solcellepanel og saltvannspumpekraftverk. Overskudd fra egen energiproduksjon skal lagres på batterier slik at behov for strøm fra det lokale kraftnettet på Askøy reduseres. Den termiske energien, hentet fra 100m dyp i sjøen, skal benyttes til varmeveksling for å redusere anleggets behov for kjøling. Resterende strømproduksjon skal foregå ved bruk av solcellepaneler og saltvannspumpekraftverk som skal ifølge planene dekke en stor andel av anleggets totale energibehov. Målet er å etablere Kildn som en selvforsynt energihub som produserer strøm for lading av cruiseskip, ferger og andre elektriske fartøy (COWI, 2020a, 2020b).

For å styre energisamspillet skal Kildn ha datadrevne «smarte» bygg og digitalisert havnestruktur med digital tvilling. Hensikten med en digital tvilling er å få en virtuell fremstilling av den fysiske virkeligheten, der man ved hjelp av innsamling- og prosessering av sanntidsdata kan oppnå bedre oversikt og kontroll for å optimalisere drift- og samspillsprosesser. Den digitale tvillingen skal blant annet tilrettelegge for smartere styring av inn klima, strømforbruk og avfallhåndtering, digital samhandling mellom skip og havn, verktøy for smart hotell- og kontordrift, sanntidsovervåking, og tilgjengeliggjøring av rådata for forskning og utvikling (COWI, 2020a; Kildn, u.å.-f).

I tillegg viser Kildn til «Digital Havnetvilling» som et eget delprosjekt, det målet er å skape en ny applikasjon for havnedrift, en komplett løsning som skal håndtere alt fra håndtering av skipsanløp, tjenester knyttet til landstrøm og lading, forsyning av varer, avfallshåndtering, passasjerlogistikk og formidling av turistattraksjoner. Dette skal gjøres ved å koble sammen de ulike havnetjenestene med identifikasjonssystemet AIS og andre digitale systemer. Applikasjonen er tenkt til å automatisere håndteringen av bestillinger, leveranser og betaling, og på denne måten skape nye forretnings- og inntektsmuligheter for havnen (Kildn, u.å.-f).

2. POLITISK STATUS

Vi befinner oss i midt i en klimakrise der temperaturen på kloden stiger raskere enn forskere noen gang har observert før. Smelting av isbreer og varmere havtemperatur fører til at havet stiger raskere enn tidligere. For å forebygge at lufttemperaturen på jorden stiger og CO₂ slippes ut i atmosfæren fanger havene våre opp 20% av verdens CO₂-utslipp. Som et resultat av økende utslipp synker pH-verdien i havet og har siden 1750 blitt ca. 30% surere. Havets evne til å ta opp CO₂ reduseres desto lavere pH-verdien faller, noe som skaper utfordringer for å bevare naturmangfoldet i havene våre. Klimaendringene påvirker også nedbørmønstre og resulterer i at ekstremvær og naturkatastrofer som hetebølger, flom og orkaner vil forekomme oftere på verdensbasis (FN-Sambandet, 2025c).

Klimaendringene påvirker også naturmangfold og dermed livsgrunnlaget vårt på planeten. Ifølge FNs naturpanel har naturmangfoldet aldri før vært så truet som det er i dag, der arter utrykkes mellom ti og hundretusen ganger raskere enn tidligere i historien. Den globale naturkrisen er menneskeskapt og skyldes blant annet vår utnyttelse av naturressurser, areal og utslipp av klimagasser. Det er fastslått fem direkte årsaker for det dramatiske og økende tapet av naturmangfold, der alle knyttes til menneskelige aktiviteter. Den mest sentrale årsaken skyldes arealendringer som fører til at dyr og planets leveområder forsvinner. Andre sentrale årsaker knyttes til rovdrift der vi overhøster naturressurser på en ikke-bærekraftig måte, klimaendringer, ødeleggelse av naturen gjennom forurensing og fremmede innvandrede arter som skader lokale økosystemer (FN-Sambandet, 2026; IPCC, 2023).

2.1 INTERNASJONALE FØRINGER

For å løse klima- og naturkrisen har FN lansert 17 bærekraftsmål som skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn. Målene kan ses på som en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene. Et sentralt virkemiddel for å stoppe klimaområdene, bærekraftsmål 13, er Parisavtalen som ble inngått i 2015. Dette er en internasjonal klimaavtale som skal bidra til at alle verdens land skal begrense klimaendringene, og frem til i dag er det 194, i tillegg til EU, som har valgt å slutte seg til avtalen (FN-Sambandet, 2025b). Under FNs 15. naturtoppmøte i 2022 ble det inngått en naturavtale for å begrense tap av naturmangfold. En del av denne avtalen er at 30% av all natur på land skal vernes innen 2030. I tillegg skal 30% av all natur som er delvis ødelagt være

restaurert innen 2030. Norge er ett av 195 land som har sluttet seg til denne avtalen (FN-Sambandet, 2025a).

EU har vedtatt en egen klimalov som etablerer et rammeverk for gradvis reduksjon av klimagassutslipp. Det er satt et klimamål om en reduksjon av klimagassutslipp på minst 55% innen 2030, sammenlignet med utslippsnivå i 1990. Videre er det satt en mål om klimanøytralitet innen 2050 (Regulation (EU) 2021/1119 (EC), 2021). Fra april 2026 inkluderes et nytt klimamål der reduksjonen av klimagassutslipp skal være minst 90% innen 2040, hvorav kun 5% kan være kjøp av utslippskvoter (Regulation (EU) 2026/667 (EC), 2026).

2.2 NASJONALE FØRINGER

Selv om Norge ikke er medlem av EU, er miljø nedfelt som en del av formålet i EØS-avtalen, og rundt 80% av norsk regelverk antas å være basert på EUs regelverk. Det utvikles stadig nye regelverk i EU som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen og gjennomføring i Norge (Klima og miljødepartementet, 2026). I samsvar med EUs klimapolitikk har Norge lovfestet klimamål om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050, der ambisjonsnivået er å redusere klimagassutslipp fra 90 til 95% sammenlignet med utslippsnivået i 1990. For å oppnå dette er det satt flere klimamål på veien mot lavutslippssamfunnet. I 2030 skal utslippene være redusert med minst 55%, og med minst 70 til 75% innen 2035 (KU-forskriften, 2017). Målene kan oppnås ved at nasjonale utslipp reduseres, i tillegg til å bidra til reduksjoner i andre land. Dette kan gjennomføres ved hjelp av EUs kvotesystem, internasjonalt samarbeid om utslippsreduksjoner og nasjonale tiltak (Miljøstatus, 2026).

Norge har totalt 23 miljømål fordelt over seks områder: Naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv, forurensning, klima og polarområdene. For å følge utviklingen av måloppnåelse benyttes ulike miljø- og havindikatorer. Dette skal bidra til å spore tilstanden for miljøet i Norge, som over tid vil gi viktig informasjon som kan skape et bedre kunnskapsgrunnlag for beslutninger som berører miljøet (Miljøstatus, 2026). Naturindeksen for åpent lavland har siden tusenårsskiftet hatt en klar nedgang, der kulturlandskapet trekker særlig ned. Dette landskapet står for hele 30% av de rødlistede artene i Norge, hvor kystlynghei, palsmyr og elvedelta er eksempler på truede arter. OECD har vurdert at Norges innsats for å bevare natur og naturmangfold ikke er tilstrekkelig for å oppnå målene i naturavtalen (Naturrisikoutvalget, 2024).

2.3 KOMMUNALE FØRINGER

Kommuneplanen er kommunens viktigste styringsdokument og gir føringer for arealbruk og annen utvikling i kommunen. Hovedregelen er at utbygging skal skje etter rammene som er vedtatt i kommuneplanens arealdel (KPA), men ved unntakstilfeller eller mindre avvik kan kommunen velge å gi tiltakshavere en dispensasjon. Omfattende bruk av dispensasjoner bør imidlertid unngås, og samfunnsmessige fordeler bør være klart større enn ulempene før en dispensasjon gis til en tiltakshaver. Dessverre er dispensasjoner fra vedtatte KPA ikke uvanlig. Sivilombudet undersøkte i perioden 2016 til 2019 alle vedtak om dispensasjoner for bygging i strandsonen i tre kommuner: Lindesnes, Kragerø og Askøy. Undersøkelsen viste klare mangler for dispensasjonspraksisen i samtlige kommuner. Blant annet ble 85% av alle søknader for bygging i 100-metersbeltet innvilget, og det var feil eller mangler i flertallet i sakene. Det ble også avdekket av kommunene sjeldent undersøkte om dispensasjonen var i tråd med statlige og regionale rammer og mål. Samtidig har andelen kommuner som ivaretar de nasjonale forventninger for naturmangfold i sin planlegging gått ned fra 53,4% i 2015 til kun 30,9% i 2020. Det er derfor viktig at kommunene legger økt vekt på naturrisikoperspektivet i beslutningsprosesser for å bidra til at Norge oppnår sine klimaforpliktelser (Naturrisikoutvalget, 2024).

2.3.1 PLANARBEIDET I ASKØY KOMMUNE

Askøy Kommune startet prosessen for rullering av kommuneplanens arealdel i november 2016. Hovedformålet med rullering av kommuneplanens arealdel er å sikre at arealbruk bidrar til å nå målene for samfunnsutvikling som er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel (KPS). For å unngå unødvendige dispensasjoner poengterer Askøy Kommune at de vil legge særlig vekt på å oppdatere planen slik at arealformal er i samsvar med dagens bruk (Askøy Kommune, 2017).

Som innledende fase ble det utarbeidet et planprogram som ble vedtatt 06.06.2017. Det fastsatte planprogrammet inneholder hvilke nasjonale forventninger og føringer som må hensyntas i regional og kommunal planlegging (Askøy Kommune, 2017). I perioden januar 2017 til desember 2018 ble det utført en rekke temautredninger, blant annet kartlegging av strandsoner, landbruk, natur og senterstruktur. Disse utredningene benyttes aktivt i planprosessen, blant annet for å definere hensynssoner og til å vurdere og avgrense arealformål. Hvilke nasjonale, regionale og lokale føringer som ble lagt til grunn for planarbeidet er oppsummert i tabell 1. (Askøy Kommune, u.å.-b).

Nasjonale føringer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) ○ Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011) ○ Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009) ○ Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) ○ Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre (2008)
Regionale planer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Fylkesplan for Hordaland 2005–2008 (forlenget) ○ Regional plan for attraktive senter 2015–2026 – Senterstruktur, tenester og handel ○ Regional plan for folkehelse 2014–2025 – Fleire gode leveår for alle ○ Regional plan for klima og energi – Klimaplan for Hordaland 2014–2030 ○ Regional næringsplan for Hordaland 2013–2017 – Næring til fortrinn ○ Regional kulturplan 2015–2025 – Premiss: Kultur ○ Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (under arbeid)
Kommunale føringer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Kommunedelplan Energi og klima 2011–2014/2020 ○ Skolebruksplan 2013 – 2030 – Revidert 2016 ○ Plan for barnehageutbygging 2014–2030 ○ Kommunedelplan kultur, idrett og friluftsliv 2014–2025 ○ Trafikksikringsplan 2015 – 2018 ○ Boligsosial handlingsplan – under revidering ○ Likestillings- og mangfoldsplan 2013–2016 ○ Kulturminneplan (under arbeid)

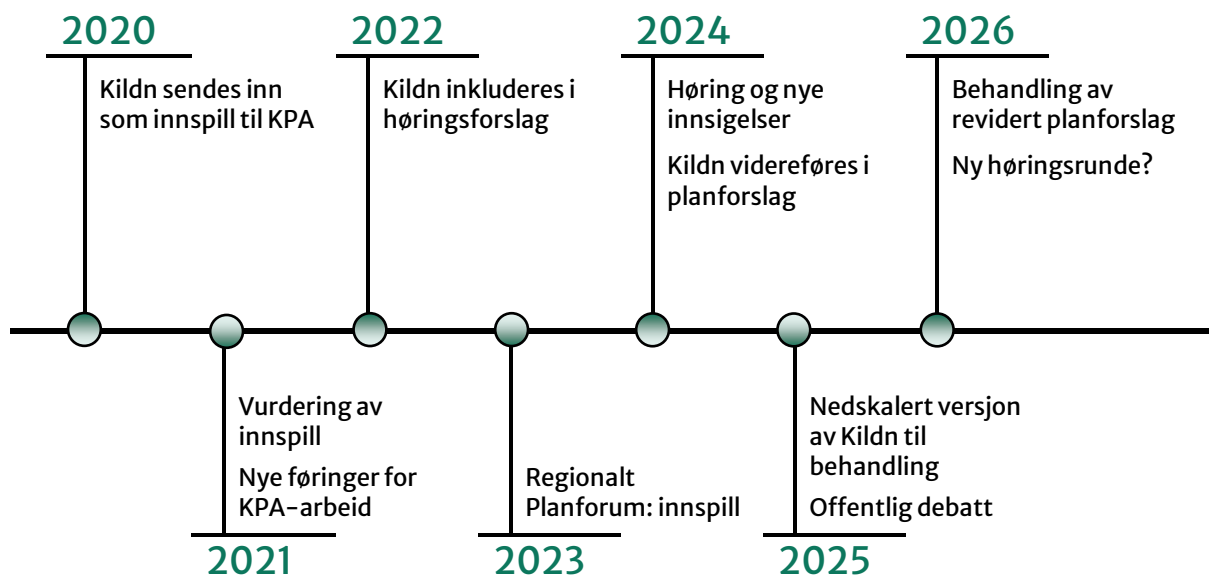
Tabell 1 – Politiske føringer i forbindelse med planarbeidet i Askøy Kommune (Askøy Kommune, 2017)

Det første planforslaget ble lagt fram for behandling i 2019, men behandlingen av saken ble utsatt i påvente av byvekstforhandlinger. Utsettelsen varte i omtrent to år og det ble i november 2020 vedtatt å åpne for nye innspill til planforslaget. Dette førte til at nye aktører fikk muligheten til å komme med innspill, blant annet havneprosjektet Kildn (Askøy Kommune, u.å.-b).

2.3.1.1 INNSPILL OG VURDERINGER

Alle mottatte innspill til kommuneplanens arealdel ble vurdert av kommunedirektøren, hvor det ble poengtert at innspillet om en cruisehavn i Tressmarka ville berøre mange viktige hensynsområder, herunder landskap, friluftsliv, naturmangfold, infrastruktur og beredskap, i tillegg til interessekonflikter og mangel på samsvar med politiske føringer. I kommunedirektørens innspillsvurdering var konklusjonen at innspillet om havneformål i Eidsvika ikke kunne anbefales, men at området burde bevares som LNF-område (Venneslan, 2021). I et møte 19.10.2021 vedtok Formannskapet at det skulle gjøre politiske vurderinger av alle mottatte innspill til kommuneplanens arealdel. Innspillet om en cruisehavn i Eidsvika var av et såpass stort omfang at det ble besluttet å opprette en egen politisk sak. Behandlingen av Kildn som innspill til kommuneplanens arealdel er grovt oppsummert i tidslinjen nedenfor, bilde 2 (Askøy Kommune, u.å.-b).

TIDSLINJE – KILDN OG KPA



Bilde 2 – Tidslinje over Kildn som innspill til kommuneplanens arealdel (Askøy Kommune, u.å.-b)

Til tross for kommunedirektørens innspillsvurdering om å ikke inkludere Kildn i KPA, ønsket Formannskapet å vurdere hvorvidt Kildn-prosjektet hadde potensiale som en fremtidig cruise- og passasjerhavn. Formannskapet ba derfor kommunedirektøren om å utføre en analyse for å vurdere regionens etterspørsel for en alternativ cruise- og passasjerhavn, hvilke ringvirkninger dette kan innebære og hva dette vil bety for samfunnsutviklingen på Askøy. Formannskapet ønsket også at det skulle undersøkes hvordan en eventuell realisering av et slikt prosjekt kan påvirke eksisterende turområder, naturkvaliteter, samt behov for kommunal tilrettelegging og infrastruktur som strøm, samferdsel, vann- og avløp (Askøy Kommune, 2021).

For at nabokommuner, regionale myndigheter og øvrige høringsinstanser skulle få mulighet til å fremme sine synspunkt på innspillet om havneformål i Eidsvika, vedtok Formannskapet i 2022 å innarbeide Kildn i det nye høringsforslaget til KPA (Askøy Kommune, 2022). Forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven stiller krav til at blant KPA og kommunedelplaner alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram (KU-forskriften, 2017). Med bakgrunn i nye politiske vedtak ble det utført flere endringer i planforslaget etter den offentlige høringen i 2019. Det ble derfor behov for å utarbeide en ny konsekvensutredning (KU) og ny risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) basert på det oppdaterte planforslaget og kunnskapsgrunnlag (Askøy Kommune, u.å.-b).

I den nye konsekvensutredningen fra Cowi (2023), var vurderingen at Kildn kunne føre til stor negativ konsekvens på 8 av de totalt 12 vurderte temaområder. Knyttet til naturmangfold er det blant annet registrert flere rødlistede arter i området, hvorav flere er i sårbar eller nær truet tilstand. Cowi peker på at tiltaksområdet kan være et potensielt viktig hekke- og leveområde for sjøfugl. I tillegg vises det til at alle sjøarealer i Askøy Kommune vil ha verdi som leveområde for sjøfugl der etablering av ny havn vil øke forstyrrelsen på sjøfugl generelt. Arealet er et kystheilandskap uten bebyggelse, som etter Aurland Naturverkstads (2011) verdivurdering av landskap, er av vurdert til middels høy verdi. Cowi vurderer at utbygging av havn i dette området vil ha store konsekvenser for kystlandskapet, med liten tilpasningsmulighet til eksisterende landskapsbilde. Det understrekes at opparbeidelse av havn over et så stort areal vil gjøre havnen til et dominerende element i landskapet med stor synlighet (COWI, 2023).

Høsten 2023 ble det avholdt et møte mellom Askøy Kommune og overordnede myndigheter i regionalt planforum. Askøy Kommune ba særlig om tilbakemelding på foreslått forvaltning av strandsonen, hvordan planforslaget svarer på nasjonale og regionale føringer, samt regionale myndigheters vurderinger knyttet til havneområdet Kildn. Her ble det blant annet mottatt en tilbakemelding fra statsforvalteren som etterspurte en konsekvensutredning med alternativvurdering. Statens Vegvesen viste til behovet for å utrede hvilke konsekvenser prosjektet kunne ha for vei- og infrastruktur. Askøy Kommune ba fylkeskommunen om å få tydelige tilbakemeldinger på hvorvidt det er behov for et havneanlegg som Kildn i regionen, om det er ønskelig fra fylket, samt hva virkningene vil være for Bergen Havn. Vestland Fylkeskommune stilte spørsmål om prosjektets modenhet, der omfanget og innspillet karakter først burde vurderes som en del av regional areal og transportplan (NPI - Plan, klima og analyse, 2023).

Høsten 2024 ble planforslaget lagt for offentlig høring der det i etterkant ble mottatt over 500 merknader, sammenlignet med 150 innspill i 2020. Spesielt havneprosjektet Kildn mottok en rekke innsigelser og ble et av de mest omdiskuterte enkelttiltakene i planen. Innsigelsene mot prosjektet var i hovedsak knyttet til omdisponering av LNF-områder, natur og strandsoner, miljømessige hensyn, planfaglige hensyn, manglende politisk forankring og manglende dokumentasjon (Askøy Kommune, u.å.-b):

Instans	Dato	Årsak for innsigelse	Foreslått tiltak
Kystverket	11.10.2024	Manglende vurderinger av konsekvenser for sjøtrafikken	Vurdere om innspillet vil ha betydning for sjøtransporten og allmenn ferdsel på sjø
Statens vegvesen	07.11.2024	Manglende veitilkomst og utfordringer til trafiksikkerhet og kapasitet på lokalt veinett	Området for Kildn tas ut av kommuneplanens arealdel.
Statsforvalteren Vestland	19.12.2024	Manglende politisk forankring. Manglende behovs- og alternativ lokaliseringsvurderinger. Negative konsekvenser for naturmangfold, strandsonevern og friluftsliv	
Vestland fylkeskommune – friluftsfaglig	14.10.2024	Område med verdien «registrert friluftsområde». Omregulering vil hindre allmennhetens tilkomst. Nedbygging av urørt kystlandskap av stor verdi.	Området for Kildn tas ut av kommuneplanens arealdel.
Vestland fylkeskommune – infrastruktur og veg	18.10.2024	Manglende politisk forankring. Manglende KU og ROS- utredning for samferdsel og infrastruktur. Negativ konsekvens for teknisk infrastruktur.	Behov for utbedringer av vei må løses i videre planarbeid. Det er foreslått å stille krav om en mobilitetsplan.

Tabell 1: Oversikt over innsigelsene mot Kildn

2.3.1.2 UTFYLLENDE INFORMASJON OM NEDSKALERTE PROSJEKTPLANER

I november 2024, mottok Askøy Kommune en merknad fra Opus som inkluderte utfyllende informasjon om Kildn og en forespørsel om å revurdere prosjektets konsekvensbilde (Opus, 2024). Her ble det informert om at det frem til våren 2023 var foretatt en nedskalering og endring av plassering for prosjektet. Det ble fremhevet at Tresmarka AS hadde tatt kontakt med Askøy Kommune sin planavdeling 04. mai 2023 for å tilby oppdatert informasjon om prosjektets omfang, plassering og ulike utredninger. Planavdelingen kommuniserte at de skulle ta kontakt dersom det ble behov for å få tilsendt de nye opplysningene, men at dette ikke skjedde. Som et resultat ble konsekvensutredninger i forbindelse med KPA-arbeidet basert på opprinnelige data. Det ble gitt utfyllende opplysninger om prosjektet til grunnlag for videre saksbehandling og vedtak.

Sentrale punkter fra merknaden viste til nedskalering av prosjektet med reduserte naturinngrep, gjennomførte utredninger, kommentarer på konsekvensutredningen fra Cowi, i tillegg til å peke ut prosjektets positive konsekvenser. Blant annet ble det informert om at 200 daa landareal kunne fjernes fra opprinnelig planavgrensning i høringsforslaget til KPA. Landskapstilpasning og avbøtende tiltak skulle redusere konsekvens på kystlandskapet. Det nye forslaget skulle gi en reduksjon for estimert bygningsmasse fra 150 000m² til 40 – 60 000 m², noe som er illustrert i bildene nedenfor (Opus, 2024).



Bilde 3: Kildn Volumstudie 2020: 150 000 m²



Bilde 4: Kildn Volumstudie 2023: 40 - 60 000 m²

I den samme merknaden refererer Opus til konsekvensutredningen fra Cowi (2023), som har vurdert Kildn til å ha stor negativ konsekvens på kystlandskapet. Opus argumenterer for at konsekvensvurderingen av Kildn sannsynligvis er basert på vurdert på prosjektets originale og mer omfattende planer, og i så tilfelle er konkludert på feilaktig grunnlag. Cowi har også vurdert Kildn til å ha stor negativ konsekvens på naturmangfold. Dette skyldes blant annet at deler av tiltaksområdet består av kystlynghei, som er et av de eldste kulturlandskapene i Norge og er av stor verdi. I forbindelse med dette fremhever Opus at den største delen av kystlyngheien befinner seg på Tressmarka-plataet, som i tillegg til å være i gjengroende tilstand, ikke vil berøres av tiltaket med prosjektets nedskalerte versjon. I tillegg informeres det om at Rådgivende Biologer AS har utført en kartlegging av biologisk mangfold i sjø, der det ikke er gjort funn av særlig store verdier. Opus hevder at avbøtende tiltak ikke er vurdert i KPA, og konkluderer med at det ikke er grunnlag for at tiltaket vil ha stor negativ konsekvens på naturmangfold ut ifra vurderingene som er gjort på overordnet KPA-nivå (Opus, 2024).

Opus er også uenig i konsekvensvurderingen fra Cowi der Kildn vurderes til å ha store negative konsekvenser på transportbehov og klimagassutslipp (COWI, 2023). Her fremlegger Opus at Kildn vil tilrettelegge for mest mulig drift og adkomst fra sjøsiden. For å ivareta beredskapskrav vil en vei til Kildn legges i tunell under Tressmarka. Det utredes også mulighet for adkomst for gående/syklende, samt at nødvendig transport gjennom tunnelen vil være i form av nullutslipp-kjøretøy. Basert på dette er det satt et mål om å ivareta myr som befinner seg innenfor tiltaksområdet. På bakgrunn av dette ber Opus om at om at klimagasskonsekvensen som var satt i forbindelse med myr elimineres i tiltaksgrunnlaget. Andre temaområder fra konsekvensutredningen som bemerkes i Opus merknad er teknisk infrastruktur. Her kommenteres det at prosjektet er av en dimensjon som krever å søke egne tekniske løsninger for øvrig teknisk infrastruktur, inkludert vei, vann, avløp og avfall. I et fremtidig perspektiv

vises det til mulighet til å finne gjennomførbare løsninger i fellesskap med Askøy Kommune (Opus, 2024).

Avslutningsvis i merknaden trekker Opus frem at de savner en vurdering av samfunnsmessige konsekvenser for blant annet næringsliv, reiseliv, samferdsel i regionen og arbeidslivet på Askøy. Opus presiserer at Kildn er et innovasjonsprosjekt som vil få en mengde positive ringvirkninger for både lokalt og regionalt næringsliv. Spesielt trekker Opus frem fjordmetro-konseptet, med mulighet til å tiltrekke seg 6 500 pendlere. Fjordmetroen skal gi positive samfunnsmessige konsekvenser i form av blant annet redusert bilkjøring, og dermed tilhørende reduksjon av CO₂-utslipp, kø, støy og trafikkulykker. Opus hevder også at Kildn kan bidra til utvikling av det lokale og regionale næringslivet, spesielt i form av reiseliv. Det forutsettes imidlertid at Askøy Kommune tilrettelegger for en slik vekst. I de justerte prosjektplanene hevdes det at Kildn kan skape 500 – 900 varige arbeidsplasser. Opus estimerer at kommunal andel av inntektsskatt kan ligge mellom 40 og 75 millioner kroner. Det presiseres at hvor mye som tilfaller Askøy Kommune avhenger av hvor stor andel av arbeidsstokken har hjemstedsadresse på Askøy. Opus konkluderer med at underlaget for arealplanen er mangelfullt og mangler flere samfunnsmessige forhold. Basert den utfyllende informasjonen som fremkommer i merknaden, ber Opus om at Kildn opprettholdes som arealformål i KPA (Opus, 2024).

2.3.1.3 KILDN VIDEREFØRES I PLANFORSLAG

Det ble avholdt nye møter sommeren 2025 for å behandle innsigelsene til planarbeidet. Utvalg for teknikk og miljø (UTM) avholdte et møte 15 mai 2025 der det ble fremmet et alternativforslag om å videreføre havneformålet i planforslaget, men redusert i tråd med innspillet fra Opus 14.11.2024 for å imøtekomme innsigelsene. Alternativforslaget vant frem med totalt seks stemmer for; tre stemmer fra Høyre, to fra Fremskrittspartiet, samt en uavhengig stemme. Kommunedirektørens innstilling mottok totalt fem stemmer for; to fra Arbeiderpartiet, én fra Sosialistisk Venstreparti, én fra Venstre og én fra Askøylisten (Askøy Kommune, 2025a). Formannskapet avholdte et møte 3 juni 2025, der det ble avholdt en ny avstemming for innstillingen fra UTM. Her vant innstillingen fra UTM frem med totalt syv stemmer; tre fra Høyre, to fra Fremskrittspartiet, én fra Pensjonistpartiet, samt én uavhengig stemme. Kommunedirektørens innstilling mottok totalt fire stemmer for; to fra Arbeiderpartiet, én fra Sosialistisk Venstreparti og én fra Askøylisten (Askøy Kommune, 2025b). Dermed ble en nedskalert versjon av Kildn videreført i planforslaget og det forventes at planarbeidet fortsetter våren 2026 (Askøy Kommune, u.å.-a).

2.3.1.4 KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL

Noen måneder etter vedtaket om å videreføre Kildn i planforslaget, blir kommuneplanens samfunnsdel (KPS) vedtatt 18.09.2025. Bærekraftig utvikling er et viktig premiss i kommunal planlegging og Askøy Kommune viser til at mye fremdeles gjenstår i arbeidet for å nå bærekraftsmålene. Et av problemene som er omtalt er at Norge ofte prioriterer å utnytte naturens ressurser fremfor å bevare økosystemer og naturmangfold. Videre vises det til at selv små arealendringer i hver enkelt kommune kan føre til store arealendringer samlet sett. Dette er også aktuelle utfordringer for Askøy Kommune som opplever et stort utbyggingspress i strandsonen. Kommunens tidligere arealdel fra 2012, samt flere eldre reguleringsplaner, er ikke i tråd med målene om klimavennlig transportmønstre, tydelig senterstruktur og konsentrert utbygging. Kommunens viktigste verktøy for bærekraftig utvikling og ivaretagelse av natur er derfor oppdaterte arealplaner som samsvarer med dagens bruk og politiske føringer (Askøy Kommune, 2025c).

For å styre arealforvaltningen i ønsket retning har Askøy Kommune utviklet en langsiktig arealstrategi. Denne skal gi tydelige signaler om hva som skal prioriteres i arealforvaltning i kommunen og er et viktig verktøy for å samordne bolig-, areal- og transportplanlegging, fremme næringsutvikling, redusere klimagassutslipp og redusere nedbygging av natur. Arealstrategien består av åtte overbyggede strategier som deretter konkretiseres i tilknyttede delstrategier. De åtte overbyggende strategiene er (Askøy Kommune, 2025c):

1. Vi styrker senterområdene
2. Vi tar vare på natur og naturmangfold gjennom kunnskapsbasert arealforvaltning
3. Vi sikrer ressursgrunlaget for fremtidige generasjoner
4. Vi ivaretar og forsterker Askøy sin identitet gjennom arealforvaltningen
5. Vi sikrer effektiv arealbruk ved å prioritere fortetting, samordning, gjenbruk og transformasjon av allerede utbygde områder
6. Vi legger til rette for klimavennlig mobilitet og transport der vi prioriterer myketransporter
7. Vi vektlegger kvalitet i utbyggingsområder
8. Vi ivaretar samfunnsikkerhet i plan og utbygging

Strategien for å bevare natur og naturmangfold viser blant annet til at avgjørelser om ny arealbruk skal ha oppdatert kunnskap og at *føre-var*-prinsippet skal legges til grunn. Sammenhengende naturområder og korridorene mellom de skal bevares da både små og store

korridorer er avgjørende for å ivareta økosystemets stabilitet. Et gjennomgående fokus i strategien er at man skal bevare natur og naturmangfold ved å unngå ny utbygging i disse områdene, uavhengig av størrelsesomfang (Askøy Kommune, 2025d):

«Vi hindrer bit-for-bit-nedbygging og fragmentering av natur, landskap og strandsoner gjennom helhetlig planlegging og utbygging.»

Saken viser også til at man skal ta vare på identitetsskapende elementer som landskap, natur, kulturlandskap, kystkultur, kulturminner og kulturmiljøer i planlegging og utbygging (Askøy Kommune, 2025d). En annen sentral faktor i kommunens langsiktige arealstrategi er å ivareta samfunnssikkerhet i plan og utbygging. I forbindelse med dette heter det blant annet til at man skal benytte oppdatert kunnskap, inkludert risiko- og sårbarhetsanalyser i all planlegging og utbygging. Uheldig samlokalisering er viktig å unngå, der tema som blant annet støy, lys, forurensning og trafikkfare må vurderes for å unngå negativ påvirkning av innbyggernes trygghet. Samtidig skal man ivareta natur som bidrar til å dempe klimavirkninger, og det skal tilrettelegges for naturbaserte løsninger for klimatilpasning i utbyggingsområder (Askøy Kommune, 2025d).

3. GRØNNVASKING

3.1 BETYDNINGEN AV GRØNNVASKING

Grønnvasking har per i dag ingen bestemt definisjon, men kan beskrives som en praksis der markedsaktører skaper et feilaktig inntrykk av deres miljøpåvirkning- og meritter, som i tur kan vilde forbrukere. Imidlertid eksisterer Grønnvaskingsplakaten, en veileder over 10 prinsipper for bærekraftskommunikasjon (Carson & Skauge, 2023, s. 154–157; *Grønnvaskingsplakaten*, u.å.):

- 1. Vær ærlig og etterrettelig.*
- 2. Pass på at bærekraftsarbeidet ikke bare skjer i kommunikasjons- og markedsavdelingen.*
- 3. Vær varsom med å snakke om viktigheten av bærekraft, natur, klima, menneskeverd og etisk handel, dersom man selv ikke har tatt reelle grep.*
- 4. Unngå å tåkelegge eller underkommunisere egne utslipp og negative avtrykk på klima, natur og mennesker.*
- 5. Vær varsom med å bruke en stor del av markedsbudsjettet på små tiltak som ikke gjør noe med det vesentlige fotavtrykket.*

6. *Unngå å kjøpe god samvittighet gjennom klimakvoter eller ved å la andre plukke plast.*
7. *Bruk de etablerte merkeordningene, eller jobb for å etablere gode merkeordninger på tvers av din bransje dersom det mangler.*
8. *Vær forsiktig med uttrykk som “bedre for klima”, “bedre for naturen”, “bedre for miljøet” osv.*
9. *Vær varsom med å markedsføre virksomheten kun på bærekraftsmål den er god på.*
10. *Vær forsiktig med å bruke donasjoner og sponsorater som bevis på at du jobber med bærekraft.*

Grønnvasking kan forekomme på ulike måter og i ulikt omfang, for eksempel gjennom reklame, produktemballasje, merkevare og ulike merkeordninger. Funn fra en forbruker- og markedsundersøkelse fra 2014 viste at 53% av miljørelaterte påstander bestod av vag, villedende eller ubegrunnet informasjon. Andre funn viste til at 40% av miljøpåstandene manglet støttende beviser. I tillegg ble vises det til at halvparten av alle grønne merkeordninger hadde lav eller ingen grad av verifisering (European Commission. Directorate General for Environment. et al., 2024).

I 2023 vedtok EU-kommisjonen et forslag om direktiv for miljøpåstander for å hindre bedrifter i å gi falske eller misvisende miljørelaterte påstander om deres produkter og tjenester. I direktivet omtales en miljøpåstand som; *en påstand som foreslår eller skaper et inntrykk av at en gode eller en tjeneste har en positiv eller ingen miljøpåvirkning, eller som har en lavere negativ miljøpåvirkning enn sine konkurrenter basert på sammensetning, produksjon eller hvordan energi eller forurensing kan begrenses ved slutten av godets levetid* (European Commission. Directorate General for Environment. et al., 2024). Formålet bak direktivet er å beskytte både forbrukere og miljøet fra grønnvasking ved å sette kriterier for hvordan bedrifter bør dokumentere og bevise miljøpåstander, i tillegg til et generelt forbud mot villende markedsføring. Direktiver retter seg blant annet mot eksplisitte påstander om miljøpåvirkningen, ytelsen eller andre aspekter knyttet til et produkt, en tjeneste eller bedriften selv. På denne måten skal direktivet bidra til en grønn og sirkulær økonomi ved at forbrukere kan gjennomføre velinformerte beslutninger ved kjøp av varer og tjenester (European Commission, 2026).

3.2 KILDN FRA ET GRØNNVASKINGSPERSPEKTIV

Basert på definisjonen for miljøpåstander som beskrevet i kapittel 3.1, inkluderer Kildn flere eksempler for miljørelaterte påstander. Etersom Askøy Kommune nå vurderer å gi en

dispensasjon som vil innebære nedbygging av uberørt kystlandskap, er det rimelig å verifisere at påståtte miljø- og samfunnsgevinster kan dokumenteres troverdig. Dette kapittelet vil først se nærmere på hvilket dokumentasjonsgrunnlag som ligger til grunn for Kildns tre hovedmål: fjordmetro og fjordturisme, nullutslippshavn og grønne arbeidsplasser. Deretter drøfter rapporten i hvilken grad dokumentasjonsgrunnlaget kan verifisere relevante påstander og effekter fra prosjektets leveranser.

3.2.1 FJORDMETRO OG FJORDTURISME

Med sjøen som primær transportåre vil konseptet «*fjordmetro*» være et sentralt virkemiddel for at Kildn skal kunne posisjonere seg som et sentralt knutepunkt i et regional sjøbasert-transportnettverk. Konseptet fjordmetro og hvordan et slikt tilbud kan se ut, er basert på en utredning fra Asplan Viak. Hvilke samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter og reiselivseffekter fjordmetroen kan bidra til baseres på utredninger fra Menon Economics. Kildn har valgt å offentliggjøre Menon Economics analyse for reiselivseffekter, en kortversjon av analysen av samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter, samt en kortversjon av rapporten fra Asplan Viak på sine nettsider (Kildn, u.å.-c).

3.2.1.1 FJORDMETROKONSEPTET

Fjordmetroen fra mulighetsstudien utført av Asplan Viak, skal være et viktig virkemiddel for å oppnå målet om å styrke persontrafikken til sjøs. Kortversjonen av studien publisert på egne nettsider, gir ikke detaljer om metoder og forutsetninger som er lagt til grunn for analysearbeidet. Kortversjonen nevner imidlertid at analyser av kundegrunnlag og mulige ruter for fjordmetroen er basert på hvor det er et potensial for reiser, og ikke hvor dagens reisestrømmer faktisk går. Sammendraget legger til grunn at etableringen av nye sjøbaserte ruter, på sikt, kan resultere i økt eller ny etterspørsel for disse rutene. Sammendraget mener utredningen for Kildn skiller seg fra vanlige transportanalyser, der man analyserer eksisterende transportmønstre der tilbud blir tilpasset til eksisterende etterspørsel. I analysearbeidet er det heller ikke lagt inn begrensninger på rekkevidde. Dersom man velger batteridrift må man derfor påregne jevnlig hurtiglading (Asplan Viak, 2022).

Mulighetsstudien fra Asplan Viak har som formål å finne den beste løsningen for passasjertransport i regionen og i fylket, der pendlere og turister er definert som primære målgrupper. Analysen tar for seg tre konsepter; *hurtigbåt*, *sjøbuss* og *sjødrotsje*, som alle har ulike kjennetegn som energibærere, skrog, hastighet, og størrelse. Analysearbeidet er bygger på tre scenarioer over ulike tidshorisonter; 2026 på kort sikt, 2035 på mellomlang sikt og 2050

på lang sikt. Til hvert scenario har en lagt forutsetninger om blant annet befolkningsvekst, arbeidsplassvekst, større infrastrukturprosjekter av betydning, samt forventet teknologiutvikling, eksempelvis batterier med høy kapasitet/rekkevidde, hydrogen og autonomi. Analysen er avgrenset til Bergensregionen: Bergen, Øygarden, Askøy, Alver, Osterøy, Vaksdal og Bjørnafjorden. Tilknyttet turistreiser er det i tillegg utført noen analyser på fylkesnivå for Vestlandet (Asplan Viak, 2022).








1 - HURTIGBÅT

-  250 pers + 25 sykler
-  Komprimert hydrogen
-  5,5kg CO₂-e per km
-  Reisetid
Mikromobilitet
-  Krever flere ruter
Større naturinngrep
Umoden teknologi



2 - SJØBUSS

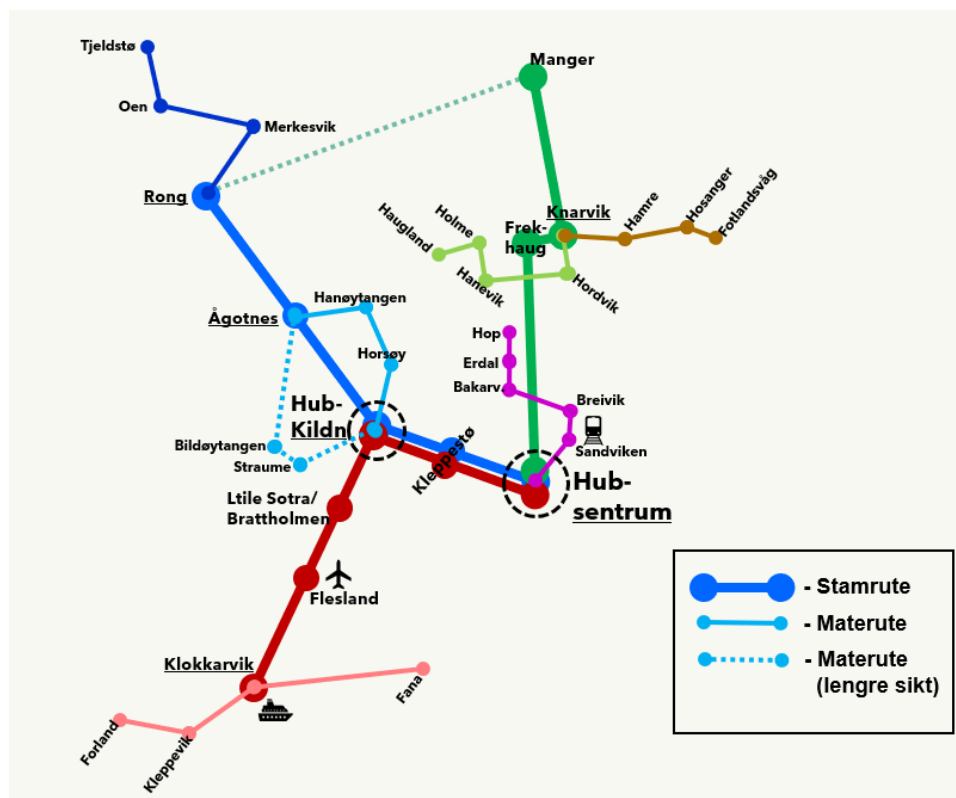
-  70 pers + 25 sykler
-  Batteri
-  2,1kg CO₂-e per km
-  Mikromobilitet
Egnet for turisme + pendling
Kjent teknologi
-  Krever flere ruter
Større naturinngrep

Bilde 5 – Illustrasjon av konsept 1 og konsept 2 (Asplan Viak, 2022)

Den anbefalte løsningen fra Asplan Viak er en kombinasjon av konsept 1 og 2, og har fått benevnelsen «fjordmetro». Konsept 1 består av hydrofoil-hurtigbåter med mulighet til å frakte opp til 250 personer og 25 sykler. Energibæreren for disse båtene er komprimert hydrogen som har et høyere indirekte utslipp enn de andre konseptene, grunnet grå hydrogen uten karbonlagning og større konverteringstap. Konsept 2 er vurdert til å være marginalt dårligere enn konsept 1, og består av katamaran-sjøbusser med kapasitet på 70 passasjerer og 25 sykler. Energibæreren er batterier og har dermed et lavere utslipp, men til gjengjeld kortere rekkevidde. Begge løsningene har gode muligheter for samvirke mellom ruter og overgang til mikromobilitet og sykkel (Asplan Viak, 2022)

Det er foreslått at fjordmetroen skal bestå av tre stamruter inn til Bergen med avganger fra Rong, Manger og Klokkarvik, *bilde 6*. Stamrutene suppleres med seks materuter for å dekke

områder med mer utfordrende navigasjonsforhold. I følge Asplan Viak kan båtene med fordel driftes som en del av kollektivtilbudet i regionen, og dermed være et supplerende eller avløsende tilbud for dagens og framtidig planlagte ruter. For å øke passasjergrunnlaget og gi mer attraktive overganger mellom ulike reisemiddel bør man ha terminaler med venterom, parkering for bil, sykkel og sparkesykkel, og være i tilknytning til bussholdeplass. Det vises også til at det vil være hensiktsmessig å knytte anløpssteder til eksisterende ferge- eller lokalbåttilbud, i tillegg til Flesland flyplass. Et sentralt poeng er at mange av de anbefalte anløpsstedene i ruteforslaget, spesielt i knutepunktene vil kreve betydelige oppgraderinger. Dette inkluderer blant annet oppgraderinger på kai, tilførselsvei og tilrettelegging for buss (Asplan Viak, 2022).



Bilde 6 – Foreslått ruteoppsett fjordmetro (Asplan Viak, 2022)

I dag er tilgang på både strøm og hydrogen en utfordring, men utbygging for landstrøm pågår. Hydrogendrift for skip er fortsatt i tidlig innovasjonsfase. Det er derfor viktig å fremheve at fjordmetroen ikke egner seg på kort sikt, men kan være en løsning på et mellomlangt til langt tidsperspektiv, altså mot 2035 og 2050. Fjordmetroens driftsmodell har også en rekke utfordringer. Ettersom hensikten er å kombinere kollektivdrift og charterdrift vil man få en rekke politiske, juridiske, kontraktsmessige, finansielle og markedsføringsmessige utfordringer som må løses for at konseptet skal fungere godt (Asplan Viak, 2022).

3.2.1.2 FJORDMETROENS SAMFUNNSØKONOMISKE NYTTEVIRKNINGER

I kortversjonen av Menon Economics rapport for hvilke samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter fjordmetrokonseptet kan utløse, vektlegger rapporten primært nytte for trafikanter og eksterne virkninger av redusert trafikk. Analysen inkluderer ikke andre sentrale faktorer som blant annet etablerings- og driftskostnader, nødvendige infrastrukturinvesteringer og endringer i arealbruk. Det fremheves at formålet med analysen er å kaste lys over potensielle fordeler ved fjordmetroen for å danne et utviklingsgrunnlag for prosjektet og en mer dyptgående samfunnsøkonomisk analyse i fremtiden (Menon Economics, 2024a).









Basert på rutenettet som Asplan Viak foreslår har Menon Economics utviklet en modell for å identifisere hvor mange pendlerreiser der fjordmetroen kan være et godt alternativ. I ruteområdet anslås det at fjordmetroen kan være et godt alternativ for 75 000 av totalt 155 000 daglige pendlerreiser. Deretter er det utført en verdisetting av privatøkonomiske kostnader for hver rute, som også inkluderer tid. Basert på laveste kostnadsnivå er det estimert at totalt 6 500 av alle daglige arbeidsreiser i området kan spare på å bytte til fjordmetroen. Disse resultatene bygger på eksisterende transportmønstre og ruter, fremskriver fremtidig reiseetterspørsel ved å ta hensyn til både befolkningsvekst og planlagte forbedringer av infrastruktur. Potensielle samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter fra fjordmetroen deles inn i tre overordnede områder; endrede reisekostnader for de reisende selv, miljø- og klimaeffekter og eksterne virkninger. Eksterne virkninger inkluderer blant annet redusert kø og støy for gjenværende bilister, og utgjør over 50% av de samfunnsøkonomiske nytteeffektene (Menon Economics, 2024a).

Funnene i den overordnede samfunnsøkonomiske analysen fra Menon hevder at fjordmetroen kan gi samfunnsøkonomiske gevinster i form av reduserte reisekostnader, mindre kø og forbedret luftkvalitet. Potensielt kan fjordmetroen kutte bilkjøring fra pendlere i Bergensregionen med mer enn 100 000 km daglig. Rapporten fremhever imidlertid at slike beregninger inkluderer stor usikkerhet, eksempelvis knyttet til fremtidig atferd, preferanser og virkemiddelbruk. Menon Economics understreker at det er behov en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse der man tar hensyn til flere faktorer. Blant annet er det nødvendig å vurdere kostnader for etablering og drift av fjordmetroen, i tillegg til nødvendige investeringer knyttet til ulik infrastruktur i rutenettet. Andre sentrale faktorer som må vurderes er hvilke synergieffekter man vil få av å flytte cruisehavnen, og ikke minst hvilke konsekvenser som vil følge av endret arealbruk (Menon Economics, 2024a).

3.2.1.3 REISELIVSEFFEKTER

Fjordmetroen er også tenkt å spille en sentral rolle i å løse kapasitetsutfordringer i forbindelse med reiselivsnæringen i regionen. Bergen Kommune har besluttet at 240 mål land skal frigjøres fra havneområdet på Dokken, noe som betyr at eksisterende havnefunksjoner må flyttes. Kritiske havnefunksjoner må beholdes, men med begrenset areal i Bergen sentrum kan det bli krevende å finne gode alternativer. I tillegg opplever Bergen perioder preget av overturisme fra cruisenæringen. For å redusere disse utfordringene har derfor Bergen Kommune satt begrensninger for antall daglige cruiseskip – og passasjerer som får anløpe Bergen. Samtidig forventes en kraftig vekst i antall turister som ønsker å besøke Vestlandet. Hensikten er at en andel av regionens cruiseanløp vil legges til Kildn, hvor fjordmetroen vil frakte turistene til Bergen sentrum og andre lokasjoner på Vestlandet. I tillegg ønsker Kildn å bli et destinasjonsmål i seg selv gjennom havnefunksjoner med høy attraksjonsverdi, innhold og lokasjon. Ved at veksten i turiststrømmen legges til Kildn er hensikten å redusere overturisme i Bergen sentrum ved at gjestedene fordeles til langt flere destinasjoner på en bærekraftig måte (Kildn, u.å.-a).

Menon Economics analyse for reiselivseffekter ved etableringen av Kildn ble utført i 2024. Analysen forutsetter at Kildn og fjordmetroen lykkes i å effektivt spre besøkende utover både sesonger og geografi, som dermed øker tåleevnen til Bergensregionen. En annen vesentlig forutsetning er at Kildn vil være komplementær til den eksisterende havnen i Bergen, og at den underliggende veksttenden for det norske reiselivsproduktet vil fortsette. I tillegg forutsettes det at man har tilstrekkelig tilgang på arbeidskraft med relevant kompetanse. Ved mangel på arbeidskraft vil man eksempelvis ikke få en økning i samlet norsk sysselsetting, da sysselsettingseffektene hentes fra andre næringer og områder. Menon Economics påpeker også at analysen er en bruttoanalyse og at bruttoverdiskapning er høyere enn nettoverdiskapning. Dette betyr at man inkluderer verdiskapning som følge av aktiviteten utløst av omdisponeringen av areal, men at man ikke tar hensyn til verdiskapning ved alternativ anvendelse av arbeidskraft eller kapital (Menon Economics, 2024b).

	<u>SCENARIO A</u>	<u>SCENARIO B</u>	<u>SCENARIO C</u>
 Antall landbaserte turister	75 000 	75 000 	-
 Antall cruiseturister	80 000 	250 000 	500 000 
 Årlige verdiskapningseffekter - Vestlandet	164 mill. kroner <u>Andel Bergen:</u> 113 millioner kroner <u>Andel Vestlandet ellers:</u> 51 millioner kroner	243 mill. kroner <u>Andel Bergen:</u> 168 millioner kroner <u>Andel Vestlandet ellers:</u> 75 millioner kroner	231 mill. kroner <u>Andel Bergen:</u> 156 millioner kroner <u>Andel Vestlandet ellers:</u> 75 millioner kroner

Bilde 7 – Scenarioer for turistsammensetninger gitt at Kildn lykkes ved å øke regionens tåleevne

Analysen består av tre ulike scenarioer der Kildn øker regionens besøkskapasitet i ulik grad. Bilde 7 viser veksten for antall cruise- og landbaserte turister for de ulike scenarioene, samt hvilke tilhørende verdiskapningseffekter som tilfaller vestlandsregionen. I scenario A og B lykkes Kildn med å tilrettelegge for en økning på 75 000 landbaserte gjester i regionen, mens man i scenario C ikke har tatt høyde for forbedringer for landbasert turisme. Cruisehavnen på Askøy vil i scenario A ta imot ytterligere 80 000 årlige passasjerer, mens man i scenario B og C forventer at Kildn vil ta imot en vekst på henholdsvis 250 000 og 500 000 årlige cruisepassasjerer. Til tross for at den totale kapasitetsøkningen for antall turister er størst i scenario C, er verdiøkningspotensialet størst ved scenario B. Dette forklares blant annet ved at landbaserte turister bruker mer penger og på andre næringer enn det cruiseturistene gjør (Menon Economics, 2024b).

Menon Economics viser til at Kildn har potensial til å både bedre og forverre overturisme i Bergen. For å lykkes er det kritisk at tiltakene for å spre turistene utover regionen er gode nok, samt at fjordmetroen har tilstrekkelig kapasitet. I tillegg er det nødvendig med utvikling og promotering av attraktive opplevelsestilbud for å gjøre regionen like attraktiv som Bergen sentrum. Samarbeid med lokale reiselivsbedrifter, kommuner og attraksjoner vil være avgjørende faktorer for å koordinere tilbudene og promoteringen mot turister. Dersom Kildn kun blir en cruisehavn med transport rett inn til de eksisterendeattraksjonene i Bergen sentrum kan man se en forverring av overturisme fremfor å avhjelpe den (Menon Economics, 2024b).

3.2.2 NULLUTSLIPPSHAVN OG ENERGISAMSPILL

I et skisseprosjekt fra 2020 tar Cowi for seg et energisamspill for Kildn på et overordnet perspektiv. Her estimeres energibehov som sammenlignes med lokale energiresurser ved havneanleggets tiltenkte lokasjon på Askøy (COWI, 2020b). Rapporten er tilgjengelig på Kildns nettsider, men innholdet er basert på prosjektets *opprinnelige* omfang. Per dags dato er det ikke publisert informasjon eller dokumentasjon som beskriver hvordan energisamspillet påvirkes av prosjektets vesentlige nedskalering.

I forbindelse med prosjektet er det identifisert to hovedgrupper av energiforbrukere; bygningsmassen og kunder i form av ulike kjøretøy og fartøy. Bygningsmassen effektbehov karakteriseres som et jevnt og relativt lavt uttak med høy brukstid. Kundenes effektbehov vil på den andre siden karakteriseres av et høyt effektuttak med lav brukstid. Med kunder refereres det her til transport i form av cruiseskip, hurtigbåter, buss og andre kjøretøyer som krever energi fra Kildn. Utregningen forutsetter at fartøyene kan ha ulike energibærere som batterier og hydrogen. Cowi viser til at ingen hurtigbåter eller cruiseskip per 2020 går på hydrogen, men at det likevel er inkludert i utredningen da det finnes mange konseptutredninger av ulike aktører. For Kildn vil det imidlertid ikke være aktuelt å produsere hydrogen lokalt, og dette må derfor transporteres til havneanlegget (COWI, 2020b).

Hovedkonklusjonene fra Cowi er at det vil være et stort behov for å tilføre kraft utover det som kan produseres på stedet. For at Kildn skal nå sine ambisiøse mål om nullutslipp og å være selvforsynt med energi, er det ifølge Cowi viktig med et tydelig skille mellom energikravet til egen bygningsmasse og energibehovet fra ytre forbrukere av havnen. Etter Cowi sine beregninger, som forutsetter et bygningsareal på 155 000m² (originalt), høy byggeteknisk standard og forbruksmønstrer til et typisk kontorbygg, har Kildn potensialet til å dekke bygningsmassens energibehov med egenprodusert energi. For å forsyne kundenes energibehov, som utgjør brorparten av det totale energibehovet, kreves tilføring av energi. Energitilførselen kan dekkes av både brenselceller og nettilknytning. Begge løsningene krever ytterligere aktiviteter for å modnes og krever en omfattende myndighetsprosess for å kunne realiseres. Kildn har valgt å tilføre energi via nettilknytning, hvor BKK har indikert at tiltak er nødvendig for å kunne realisere de nødvendige uttakene. Hvorvidt prosjektet kan klassifiseres som en selvforsynt nullutslippshavn er ikke inkludert i utredningen (COWI, 2020b).

3.2.3 GRØNNE ARBEIDSPLASSER

Kildn har som mål å gi nye grønne arbeidsplasser innen ulike fagfelt. Målet er å være en attraktiv lokalisering for selskaper og organisasjoner, særlig knyttet til ren energi, reiseliv, samt innen forskning, utvikling og undervisning. Kildn oppgir at prosjektet vil generere tiltrente arbeidsplasser både i og utenfor Askøy Kommune. I byggefasen er prosjektet tenkt å skape hundrevis av arbeidsplasser, mens det anslås nærmere 1 000 varige arbeidsplasser avhengig av endelig innhold i prosjektet (Kildn, u.å.-f). Det foreligger imidlertid ingen dokumentasjon for hvilke utredninger som er gjort for å estimere antall arbeidsplasser. I merknaden fra Opus til Askøy Kommune henvises det til at prosjektet vil kunne gi mellom 500 og 900 arbeidsplasser, som vil utgjøre mellom 40 og 75 millioner årlige skatteinntekter (Opus, 2024). Det er ikke oppgitt ytterligere informasjon om hvilke sektorer disse arbeidsplassene vil falle under, eller hvordan disse vil klassifiseres som «*grønne arbeidsplasser*».

3.3 GRØNNVASKING I SÆRKLASSE

En av de første påstandene man møter inne på Kildns nettsider er (Kildn, u.å.-h):

«Kildn skal bli verdens første reelle nullutslippshavn for sjøgående passasjertrafikk og arena for forskning og grønn havneutvikling».

Prosjektet som omfatter et nytt og moderne havneanlegg med landstrøm for cruiseskip og annen sjøgående passasjertrafikk, i tillegg til hotell- og næringslokaler skaper raskt et inntrykk om å være driftet av egenprodusert fornybar energi og vil være utslippsfritt fra dag én. Flere sitater på Kildns nettsider som forsterker dette inntrykket, blant annet (Kildn, u.å.-d):

«Som første havneprosjekt bygget på fornybar energi som hovedkilde, vil vertskommunen Askøy ta ledelse i omstillingen verdens havner presses inn i».

Imidlertid, som vist i kapittel 4.2.2 viser det tilgjengelige dokumentasjonsgrunnlaget at Kildn ikke vil kunne forsyne hele anlegget med egenprodusert energi. Basert på estimater til originalt planlagt bygningsareal, forutsett forbruket til et typisk kontorbygg, vil Kildn imidlertid ha potensial til å forsyne bygningsmassen med egenprodusert energi. Her er det imidlertid også viktig å bemerke at Kildns endelige innhold vil ha en stor innvirkning på disse estimatene, da eksempelvis et hotellbygg vil i perioder ha høyere energibehov sammenlignet med et kontorbygg (COWI, 2020b).

Energibehovet fra anleggets kunder, som står for størstedelen av det estimerte energibehovet, kan ikke forsynes av egen energiproduksjon. Bildet nedenfor viser et utklipp fra Kildns egne nettsider, der tre ulike utsagn er markert i gult. De to første avsnittene gir et tydelig inntrykk av at anlegget, ikke bare bygningsmassen, kan gjøres selvforsynt med fornybar energi. Som nevnt, viser utredningene at dette ikke er tilfellet. Først i tredje avsnitt blir det bemerket at både landstrøm og ladestrøm til skipstrafikken vil hentes ut fra strømmettet. Ettersom Bergen Havn allerede har Europas største landstrømanlegg for cruiseskip blir det dermed mer uklart hva som skiller de to havnene, gitt at man ser vekk fra bygningsmassens miljøsertifisering (Bergen Havn, u.å.).

ENERGISAMSPILL

Cowi har på oppdrag fra Kildn utarbeidet en rapport som viser at Kildn kan gjøres selvforsynt med fornybar energi til drift av selve bygningsmassen og anlegget ved å benytte en kombinasjon av solceller, termisk energi, jordvarme og bruk av batterier.

I tillegg har Kildn mottatt rapport fra Sintef om optimal sammensetning av egenproduksjon av ren energi kombinert med energi fra nettet for å dekke samlet behov.

Vi har også vært i dialog med Corvus for å vurdere sammensetning av optimal batteripakke for å håndtere lagring av overskuddsenergi til bruk i forbrukstoppene.

Landstrøm og ladestrøm til skipstrafikken vil mest effektivt bli hentet ut fra strømmettet. I rolige perioder kan sågar eventuell overskuddsenergi føres tilbake ut i strømmettet.

Det planlegges energilagring på batterier som lades i rolige perioder og tappes i hektiske perioder. Dette innebærer:

- Et mikrogrid med smart energidistribusjon vil automatisk kunne regulere strømforbruket fra egenproduksjon
- Hente energi fra batterier eller fra nett for den ekstra effektbelastningen havnen får når skipene kobles til landstrøm.

Bilde 8 – Utklipp fra nettside (Kildn, u.å.-f)

Et sentralt premiss i prosjektet er en forventning om kraftig vekst i antall turister som ønsker å besøke Vestland. Dette premisset overser at Bergen Kommune har satt selvpåførte kapasitetsbegrensninger. I dag har Bergen havn krav om å ikke gi plass til mer enn 8 000 turister fra Cruiseskip hver dag. I tillegg skal havnen ikke ta imot mer enn fire cruiseskip, hvorav minst ett av disse skal bruke landstrøm. Kildn viser til at næringslivet, med vekt på reiselivet, ønsker en fortsatt god tilstrømming av besøkende til Bergen, og at de skal oppholde seg lengre i

regionen. Kort oppsummert skal Kildn løse dette på to måter; fjordmetroen skal øke regionens tåleevne ved at turistene spres utover i tid og geografi, samt at Kildns funksjoner skal bidra til at Askøy og andre lokasjoner i regionen skal være attraktive alternativer til Bergen (Kildn, u.å.-a). Imidlertid viser ikke Kildn til hvordan dette skal bidra til at turistene oppholder seg i regionen lengre.

For å oppnå ambisjonen om en samtidig reduksjon av overturisme og bærekraftig håndtering av kraftig vekst i reiselivsnæringen, spiller fjordmetroen en sentral rolle. Eksempelvis viser utredningen av Asplan Viak (2022) til flere mulige rutetilbud for turister som har 8-9 timer til rådighet, for de som har en dag eller mer til rådighet. Basert på informasjon mottatt av reiselivsnæringen forutsetter Asplan Viak at turistene vil komme der et godt tilbud blir etablert. Basert på dette vises det til at et landligge ved Kildn på 7-8 timer vil være tilstrekkelig til at besøkende har tilstrekkelig med tid til å velge en kort bytur i Bergen sentrum, eller en attraksjon andre steder i regionen, eller en kombinasjon av begge (Kildn, u.å.-f).

Disse påstandene støttes imidlertid ikke med tidligere forskning, som viser at cruiseturister typisk har fem til seks timer rådighet på destinasjonen (Penco & Di Vaio, 2014; Satta et al., 2014, 2015). For Bergen er det indikasjoner til at cruiseturistene har enda kortere tid til rådighet. Resultatene fra en analyse av cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen viste at hele 55% cruiseturistene tilbringer mellom tre og seks timer i land i Bergen (Seeberg et al., 2018). Tidligere forskning knyttet til drivere bak forbruk og cruiseturisme i Norge peker også på at det ikke er destinasjonens størrelse som avgjør turistenes forbruk, men det faktum at turistene har begrenset med tid til rådighet (Brida et al., 2012; Larsen et al., 2013). Lignende funn har også blitt gjort av undersøkelser satt i gang av Nærings- og Handelsdepartementet, der forbruk avgjøres av tilgjengeligheten av attraksjoner innen det begrensede tidsrommet cruiseturistene har til rådighet (Bro, 2010). Dette viser til at deler av det tiltenkte kundegrunnlaget for fjordturisme, ikke vil være aktuelt for brorparten av cruiseturistene ettersom brorparten kun har seks eller færre timer til rådighet.

Det er viktig å fremheve at det tilgjengelige dokumentasjonsgrunnlaget for fjordmetro-konseptet som er presentert for politikere og befolkning på Askøy er basert på de forutsetningene at prosjektet vil lykkes, og at kundegrunnlag vil oppstå der et tilbud blir etablert. Som bemerket tidligere, betyr dette at man blant annet ikke har undersøkt om det finnes en genuin interesse eller markedsbehov for de tjenestene Kildn ønsker å tilby. Utbygger har heller ikke redegjort for hvilke ringvirkninger som kan oppstå dersom prosjektet etableres, men ikke lykkes. Dette vil være sentralt i forbindelse med kommunalt planarbeid ettersom

samfunnsfordelene ved å gi en dispensasjon, klart skal overgå ulempene. I den forbindelse er det essensielt å fremheve at Kildn ikke har redegjort for hvordan de politiske, juridiske, finansielle, markedsføringsmessige og kontraktsmessige utfordringene Menon Economics fremhever som følger av prosjektet, planlegges å løses.

Andre sentrale utfordringer knyttet til fjordmetro-konseptet inkluderer modenhet og tilgjengelighet av teknologi, behov for investeringer og forbedringer for havnene i rutetilbudet, samt tilrettelegging for landbasert infrastruktur i form av vei, parkeringsplasser og lignende. Denne rapporten argumenterer for at løftet om en fjordmetro er urimelig, ettersom det i tillegg til å være en løsning for mellomlang- til lang sikt, avhenger av en rekke faktorer utover hva som vil være innenfor Kildns kontroll. Eksempelvis viser analyser fra Menon Economics at regionen ikke har et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for å oppnå lønnsom drift ved å etablere fjordmetroen alene. For at den tiltenkte driftsmodellen skal være lønnsom forutsettes det derfor at fjordmetroen må finansieres med inntekter fra turistsegmentet. Videre poengteres det at man bør tilrettelegge for blant annet god tilkomst via landbasert infrastruktur og gode parkeringsmuligheter for å øke passasjergrunnlaget for konseptet (Asplan Viak, 2022; Menon Economics, 2024a). Kildn understreker at tilkomst i hovedsak skal foregå via sjøveien, noe som motstrider anbefalingene fra utredningene (Kildn, u.å.-e).

En vurdering av Kildn opp mot prinsippene i Grønnvaskingsplakaten viser flere potensielle avvik knyttet til etterrettelighet og dokumentasjon av kommuniserte miljøpåstander. Det første, og kanskje mest grunnleggende prinsippet i plakaten, er at bærekraftspåstander skal være ærlige og etterprøvbare. Eksempelvis fremmer Kildn sterke påstander om nullutslipp og selvforsyning med fornybar energi. Samtidig viser utredningen fra Cowi at havneanlegget vil være avhengig av ekstern energitilførsel for å dekke den største andelen av energibehovet. Når de sentrale premisene for disse påstandene ikke tydelig fremgår i bærekraftskommunikasjonen, utfordres prinsippet om å være ærlig og etterrettelig. Et annet sentralt prinsipp i Grønnvaskingsplakaten er at bærekraft ikke bare må være et virkemiddel i kommunikasjonsarbeidet, men forankres i reelle tiltak. Fjordmetroen er et av Kildns mer sentrale konsepter, men der estimerte samfunnsøkonomiske gevinster i stor grad er basert på scenariobaserte analyser med høy usikkerhet. Man kan derfor argumentere for at fjordmetroen er et tiltak som presenteres som et sannsynlig utfall, uten at dette dokumenteres tilstrekkelig. Dette utfordrer prinsippet om at bærekraft ikke bare skal forekomme i kommunikasjons- og markedsføringsavdelingen, men reflektere faktiske og dokumenterbare positive konsekvenser.

Basert på EU-kommisjonens definisjon presentert i kapittel 3.1 kan Kildn som prosjekt og tilhørende påstander klassifiseres som miljøpåstander. Til tross for deling av noe informasjonsgrunnlag bak flere sentrale påstander, har man sett flere eksempler på påstander med både villedende og mangelfull informasjon. Det synes å være gjentakende at påstander forankres i muligheter fremfor kartlagte behov, men likevel presenteres som fakta. Denne rapporten har redegjort flere eksempler i forbindelse med Kildn-prosjektet som kan klassifiseres som grønnvasking. Det er viktigere enn noen gang å ta beslutninger som bidrar til å bevare naturmangfoldet og livsgrunnlaget vårt. Med dette oppfordres politikerne i Askøy Kommune til å ikke la seg villedes, men å opprettholde sine forpliktelser til naturvernsavtalen ved å ta Kildn ut av planforslaget. Dersom det vedtas å videreføre Kildn i kommuneplanens arealdel, kan man derimot gratulere Kildn med en suksessfull promotering av et grønnvaskingsprosjekt i særklasse.

4. REFERANSER

- Askøy Kommune. (u.å.-a). *Askøy Kommune Møteoversikt*. Hentet <https://innsynpluss.onacos.no/askoy/moteoversikt/>
- Askøy Kommune. (u.å.-b). *Kommuneplanens arealdel 2024-2036—Pågående revisjon*. Askøy Kommune. Hentet 18. februar 2026, fra <https://askoy.kommune.no/politikk-og-innsyn/planer-og-samfunnsutvikling/kommunale-planer/kommuneplanen/rullering-av-kommuneplanens-arealdel>
- Askøy Kommune. (2017, juni 6). *Planprogram for Rullering av kommuneplanens arealdel 2018—2030*.
- Askøy Kommune. (2025a, mai 15). *Utvalg for teknikk og miljø—Møteprotokoll 15.05.2025*.
- Askøy Kommune. (2025b, juni 3). *Formannskapet—Møteprotokoll 03.06.2025*.
- Askøy Kommune. (2025c, september 18). *Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2035*.
- Askøy Kommune. (2025d, oktober 28). *4. Langsiktig arealstrategi*. <https://askoy.kommune.no/politikk-og-innsyn/planer-og-samfunnsutvikling/kommuneplanens-samfunnsdel-artikler/4-langsiktig-arealstrategi>
- Asplan Viak. (2022, juli 4). *Mulighetsstudie fjordmetro—Kildn*. Asplan Viak.
- Begrensning av cruisetrafikk i Bergen, 237/18 (2018).
- Bergen Havn. (u.å.). *Bergen havn—Norges største cruisehavn*. Bergen Havn. Hentet 4. april 2026, fra <https://www.bergenhavn.no/kaier/cruise>
- Brida, J. G., Pulina, M., Riaño, E., & Zapata-Aguirre, S. (2012). Cruise passengers' experience embarking in a Caribbean home port. The case study of Cartagena de Indias. *Ocean & Coastal Management*, 55, 135–145. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2011.10.003>
- Bro, C. (2010). *Gjesteundersøkelse for cruiseturisme*. Nærings- og Handelsdepartementet. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/NHD/Vedlegg/Rapporter2011/gjesteunders_cruise_februar2011.pdf
- Carson, S. G., & Skauge, T. (2023). *Etikk for beslutningstakere—Virksomheters bærekraft og samfunnsansvar*. Cappelen Damm akademisk.
- COWI. (2020a). *Kildn til Fremtiden*. COWI.
- COWI. (2020b). *Skisseprosjekt—Energisamspill i Kildn*. COWI.
- COWI. (2023). *Kommuneplanens Arealdel 2023—2030 Konsekvensutredning*.
- European Commission. (2026, februar 16). *Green claims—Environment—European Commission*. European Commission. https://environment.ec.europa.eu/topics/circular-economy-topics/green-claims_en
- European Commission. Directorate General for Environment., Milieu, & IPSOS. (2024). *Environmental claims in the EU: Inventory and reliability assessment : final report*. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2779/83089>
- FN-Sambandet. (2025a, mars 14). *FNs naturavtale*. <https://fn.no/avtaler/miljoe-og-klima/fns-naturavtale>
- FN-Sambandet. (2025b, mars 14). *Parisavtalen*. <https://fn.no/avtaler/miljoe-og-klima/parisavtalen>
- FN-Sambandet. (2025c, juni 17). *Klimaendringer*. <https://fn.no/tema/natur-og-klima/klimaendringer>

- FN-Sambandet. (2026, februar 26). *Naturmangfold og naturkrisen*. <https://fn.no/tema/natur-og-klima/naturmangfold-og-naturkrisen>
- Forskrift om konsekvensutredninger, Lovgivning No. FOR-2017-06-21-854 (2017). <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854>
- Grønnvaskingsplakaten*. (u.å.). Skift — Næringslivets klimaledere. Hentet 9. april 2026, fra <https://www.gronnvasking.no/>
- IPCC. (2023). *Climate Change 2021 – The Physical Science Basis: Working Group I Contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (1. utg.). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157896>
- Kildn. (u.å.-a). Bakgrunn. *Kildn*. Hentet 1. april 2026, fra <https://kildn.com/bakgrunn/>
- Kildn. (u.å.-b). Den blå fjordmetroen. *Kildn*. Hentet 28. januar 2026, fra <https://kildn.com/blabybane/>
- Kildn. (u.å.-c). Dokumenter. *Kildn*. Hentet 3. april 2026, fra <https://kildn.com/dokumenter/>
- Kildn. (u.å.-d). Energihub. *Kildn*. Hentet 4. april 2026, fra <https://kildn.com/energihub/>
- Kildn. (u.å.-e). FAQ. *Kildn*. Hentet 4. april 2026, fra <https://kildn.com/faq/>
- Kildn. (u.å.-f). Innhold i Kildn. *Kildn*. Hentet 17. februar 2026, fra <https://kildn.com/innhold/>
- Kildn. (u.å.-g). Kompetanse/utvikling. *Kildn*. Hentet 6. april 2026, fra <https://kildn.com/kompetanse-utvikling/>
- Kildn. (u.å.-h). Visjon. *Kildn*. Hentet 4. april 2026, fra <https://kildn.com/visjon/>
- Klima- og miljødepartementet. (2019). *Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart*. Klima- og miljødepartementet.
- Klima og miljødepartementet. (2026, februar 23). *EØS-avtalen om klima og miljø* [Redaksjonellartikkel]. regjeringen.no. Regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/eos-avtalen-og-miljo1/id2339794/>
- Landskapskartlegging i Norge Metodikk og Strategi. Forprosjekt*. (2011). Aurland Naturverkstad.
- Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., & Øgaard, T. (2013). Belly full, purse closed. *Tourism Management Perspectives*, 6, 142–148. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2013.02.002>
- Menon Economics (med Vennerød, Ø., Aslesen, S., Sundt, S., Svalheim, T., Jakobsen, E. W., Midttømme, K., & Gulbrandsen, M.). (2024a). *Kortversjon—Samunnfsøkonomiske Nyttevirkninger av Kildn Fjordmetro* (Menon-publikasjon 03/2024). Menon Economics.
- Menon Economics (med Vennerød, Ø., Aslesen, S., Sundt, S., Gulbrandsen, M., & Jakobsen, E. W.). (2024b). *Reiselivseffekter av Kildn—En analyse av reiselivseffektene av å etablere Kildn havn med et nettverk av utslippsfrie hurtiggående fartøy* (Menon-publikasjon 93/2024). Menon Economics.
- Miljøstatus. (2026, januar 19). *Norges klima- og miljømål*. Miljøstatus. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/>
- Naturrisikoutvalget. (2024). *I samspill med naturen—Naturrisiko for næringer, sektorer og samfunn i Norge*. Norges offentlige utredninger.
- NPI - Plan, klima og analyse. (2023, oktober 3). *Referat frå møte i regionalt planforum*. Vestland fylkeskommune.

- Opus. (2024, november 14). *Merknad—Opus Bergen As*. Opus.
https://innsynpluss.onacos.no/askoy/moteoversikt/#/details/m-b15978eb__8cc6__45a9__9564__1f28338ca3d7-1290!9twXde
- Penco, L., & Di Vaio, A. (2014). Monetary and non-monetary value creation in cruise port destinations: An empirical assessment. *Maritime Policy & Management*, 41(5), 501–513. <https://doi.org/10.1080/03088839.2014.930934>
- Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 ('European Climate Law'), OJ L 243 1 (2021). <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>
- Regulation (EU) 2026/667 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2026 amending Regulation (EU) 2021/1119 as regards the setting of a Union intermediate climate target for 2040, OJ L 667 1 (2026). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2026/667/oj>
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., & Persico, L. (2014). *Destination satisfaction as a predictor of cruiser expenditures and behavioural intentions*.
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., & Persico, L. (2015). Word of mouth and satisfaction in cruise port destinations. *Tourism Geographies*, 17(1), 54–75.
<https://doi.org/10.1080/14616688.2014.938689>
- Seeberg, A. R., Haugland, L. M., Løge, T., Aalen, P., & Jakobsen, E. (2018). *Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen* (Nr.85/2018). Menon Economics.
- Vedtak F - Avklaringer og videre arbeid (2021).
<https://arealplaner.no/askoy4627/arealplaner/536?term=9002>
- Vedtak F-Sak 47-22 - Kildn (2022).
<https://arealplaner.no/askoy4627/arealplaner/536?term=9002>
- Venneslan, E. (2021, september 20). *Kommunedirektørens innspillsvurdering for Tressmarka, innspill, 835, 722 m.fl.* Askøy Kommune.
<https://arealplaner.no/askoy4627/arealplaner/536?term=9002>