



GRØNN STRATEGI

SLUTTRAPPORTERING

20. November 2020

Innholdsfortegnelse

INNHALDSFORTEGNELSE.....	1
KONKLUDERENDE SAMMENDRAG	2
INNLEDNING.....	4
GRØNT NÆRINGSLIV	5
LANDBRUK	6
TRANSPORT OG MOBILITET.....	8
ENERGI I BYGG	14
FORBRUKSMØNSTER, AVFALL OG RESSURSER	18
TILPASNING TIL KLIMAENDRINGER.....	20
VEIEN VIDERE	22

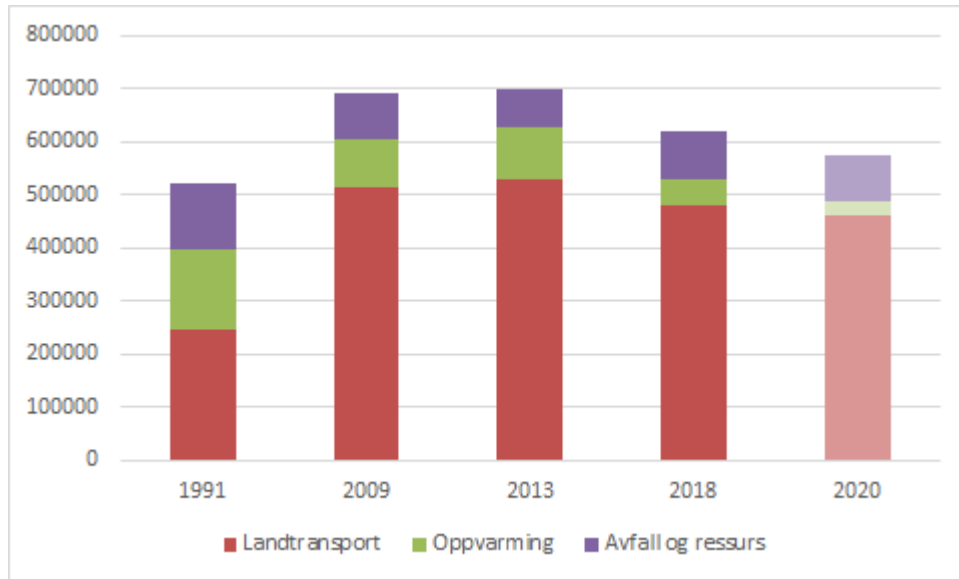
Konkluderende sammendrag

Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen - ble vedtatt av bystyret i 2016. Hovedmålet er at Bergen skal være fossilfri innen 2030 og på lang sikt være en 1,5 graders by i 2050. Strategiene og tiltakene i denne planen har fokus på hvordan Bergen skal snu trenden og innen 2020 redusere de direkte klimagassutslippene med 30 % i forhold til 1991-nivå. Grønn strategi er nå under rullering til en ny rendyrket Klimastrategi og det er naturlig å skrive en sluttrapport som beskriver status for de ulike temaområdene i planen, de spesifikke tiltakene som den inneholder, samt for de overordnede målsettingene.

Veldig mye har skjedd de knappe fire årene siden Grønn strategi ble vedtatt.

- Næringslivet er under omstilling hvor regulering, tilrettelegging og teknologisk utvikling til sammen muliggjør et grønt skifte. En lang rekke bedrifter velger nå å organisere seg i organisasjoner hvor hovedmålsettingen er grønn omstilling (eksempelvis Klimapartnere og Skift).
- Matdyrking i by og kortreist mat har fått en økende interesse i perioden.
- Transportsektoren står for de desidert største direkte utslippene i Bergen og disse ble mer enn doblet i perioden 1991-2009. Siden flatet utslippene ut, og vi har hatt en nedgang siden 2013. To av hovedgrepene for å redusere utslipp i transportsektoren har vært å redusere transportbehovet, og kunne tilby transport med lave utslipp. Ny KPA (kommuneplanens arealdel) legger sentrale føringer for både arealbruk, parkeringsbestemmelser og en rekke andre forhold som påvirker transportbehovet. Innen transportsektoren har det vært både omfattende tilrettelegginger (eksempelvis ladeinfrastruktur, felles parkeringsanlegg og støtteordninger) og restriktive tiltak (eksempelvis bompenger, fjerning av gateparkering) som sammen med teknologisk utvikling (eksempelvis innen nullutslippskjøretøy) har gjort det mulig å snu trenden.
- Energi i bygg har tidligere bidradd til en vesentlig del av de direkte klimagassutslippene i Bergen, men disse er nå blitt mer enn halvert siden 2013. Utfasing av parafin/oljefyrte anlegg, med forbudet fra 2020 som en viktig driver, har vært det viktigste bidraget.
- For utslippskategorien "avfall og ressurs" er det avfallsforbrenning på BIR sitt energigjenvinningsanlegg i Rådal som utgjør den klart største kilden. Det er gjennomført tiltak for å bedre både utsortering og få ned avfallsmengden, men den kommunefordelte statistikken fra Miljødirektoratet reflekterer kun sistnevnte. Både energigjenvinningsanlegget og fjernvarmen har brukt fossil olje når dette har vært nødvendig, men fra 2020 vil denne oljebruken være fossilfri. Det er også pågående arbeid for å få på plass karbonfangst fra energigjenvinningsanlegget, men dette arbeidet er fremdeles i startgropen.
- Klimatilpasningsarbeidet i Bergen er etter hvert blitt integrert i den generelle byplanlegging og områdeutvikling. Gjennom samarbeid med forskningsinstitusjoner, næringsliv og offentlig forvaltning har kommunen opparbeidet seg kunnskap og erfaring. Tverrfaglig samarbeid er nødvendig for å redusere negative konsekvenser av klimaendringene. Kommunen deltar også i internasjonale prosjekter hvor vi blant annet får testet ut hvordan åpne vannveier og grøntområder kan bidra til både en mer robust by, men også en bedre by å bo i.

Hovedmålet for 2020 var å snu trenden, noe figur 1 viser at vi har klart. Målet var også tallfestet ved at vi skulle oppnå en utslippsreduksjon på 30 % i forhold til 1991. For de sektorene vi har data på fra 1991 viser figur 1 at vi har hatt en kraftig nedgang siden 2013, men likevel antagelig ikke nok til å nå målet i 2020. Merk at tall for 2020 er et estimat siden statistikken for dette året ikke er klar før i 2022.



Figur 1. Utslipp av klimagasser i Bergen

Innledning

Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen - ble vedtatt av bystyret i 2016. Dette er planen for hvordan Bergen skal snu trenden innen 2020 og være fossilfri innen 2030. Den langsiktige målsettingen er å bli en 1,5 graders-by innen 2050 i tråd med FNs klimamål fastsatt i klimaavtalen fra Paris. I perioden fra 1991 til 2013-2015 økte de direkte klimagassutslippene i Bergen markant. Frem mot 2020 var det derfor behov for å snu denne trenden og i tillegg var målet å redusere de direkte klimagassutslippene fra Bergen med 30 % i forhold til 1991-nivå.

En lang rekke tiltak ble igangsatt, og Grønn strategi ga overordnede føringer for arbeidet i en rekke kommunale enheter, i tillegg til å vise vei for byen for øvrig. Grønn strategi er, til tross for navnet, både en overordnet klimastrategi og en klimahandlingsplan for Bergen. Når den nå er under rullering, skal den i det videre kun være en klimastrategi. Tiltaksbeskrivelsene og oppfølgingen skilles ut, noe som muliggjør en hyppigere oppdatering og bedre oppfølging.

Siden 2016 har det vært store endringer i statistikkgrunnet som Grønn strategi var basert på. Utslippsstatistikk for luft- og sjøfart var ikke tidligere tilgjengelig på kommune-nivå, men er nå en del av Miljødirektoratets kommunefordelte statistikk. I Grønn strategi er målet for 2020 en reduksjon i direkte, lokale klimagassutslipp på 30 % i forhold til 1991, men vi har ikke kommunefordelt statistikk for luft- og sjøfart fra 1991. Samtidig utgjør disse utslippene mer enn utslipp fra industri, landbruk, oppvarming og avfall/ressurs samlet. Dette blir dermed en mangel når man skal se på måloppnåelse for 2020. Det har også vært en rekke metodeforbedringer i statistikken, og Bergen kommune bistår Miljødirektoratet i dette forbedringsarbeidet. Frem mot 2030 er målet en fossilfri by, og utfordringene med referanseår og metode for statistikken faller dermed bort. Det er også en forsinkelse i publiseringen av denne statistikken som gjør at vi bare har datagrunnlag for å se måloppnåelse fram til 2018 noe som gjør at det er en usikkerhet i måloppnåelse til 2020.

Siden Grønn strategi ble vedtatt har kommunen fått en rekke nye verktøy og planer for å følge opp klimaarbeidet. En rekke av planene er nevnt under hvert fagområde under. I 2017 startet Bergen kommune å utarbeide et eget klimabudsjett som en del av det regulære økonomiske budsjettet. Klimabudsjettet knytter sammen de overordnede klimamålsettingene med tiltakene som påvirker klimagassutslippene og kostnaden forbundet med disse. Klimabudsjettet tar høyde for forventet effekt av tiltakene og viser hvordan Bergen skal bli Norges grønneste storby.

Grønt Næringsliv

Kapittelet peker på fire sektormål Bergen kommune skal jobbe mot for at byen får et næringsliv som blir ledende i fornybarsamfunnet:

1. Det skal legges til rette for grønn næringsutvikling
2. Bergen kommune skal arbeide for at landbruket blir fossilfritt med hensyn til transport av fôr, fiber og mat
3. Bergen kommune vil arbeide for omlegging til mer økologisk landbruk, og oppfordre til bruk av agronomiske metoder som på en god måte sirkulerer næringsstoffer og binder karbon i jord og skog
4. Bergen kommune skal ikke investere i fossil energi

Hoveddelen av Bergen kommune sitt arbeid med næringsutvikling i perioden har blitt gjennomført i et tett samarbeid med nettverksorganisasjoner, støtte til prosjekter og klyngetiltak ute i næringene. Næringsutviklingen har grepet inn i en rekke ulike tema og forvaltningsområder, og det har vært viktig med et utstrakt samarbeid internt og eksternt for å sikre en koordinert og målrettet utøvelse av næringspolitikken. Næringsseksjonen har fra 2017 vært samlokalisert med Klimaseksjonen og Etat for landbruk, noe som har gitt en bedre mulighet for å være oppdatert på hverandres arbeid, bidra til kompetanseoverføring og deltagelse i relevante fellesprosjekt.

I tråd med næringslivets behov og Grønn strategi ble det utarbeidet en Handlingsplan for næringsutvikling i Bergen (2017-2018), hvor alle tiltak ble koblet med et eller flere av FNs bærekrafts-mål. Dette ble fulgt opp i påfølgende Handlingsplan for næringsutvikling i Bergen (2019-2020).

Bergen kommune har i perioden vært initiativtaker til opprettelsen av bGreen, en ny grønn næringsklynge. Næringsseksjonen har sammen med Klimaseksjonen også deltatt på innovasjonsprosjektet Circular Cleanup i regi av Æra. Dette er et prosjekt som ser på mulighetene for å danne næringsvirksomhet av utfordringene knyttet til marin forsøpling. I forlengelsen av dette har kommunen vært en sentral bidragsyter, både med midler og kompetanse, i opprettelsen av en ny Arena klynge NOSCA Clean Ocean. NOSCA skal utvikle teknologi, tjenester, verdikjeder og markeder for detektering, klassifisering og håndtering av marint oljesøl, plastforsøpling og uønskede effekter av alger.

Bergen kommune har også støttet arbeidet med miljødifferensierte havneavgifter gjennom innføringen av Environmental Port Index (EPI), og har bidratt i arbeidet knyttet til bærekraftig cruiseturisme til byen, blant annet er det satt tak på antall cruiseturister i Bergen per dag.

Det grønne skiftet har for alvor begynt å få fotfeste i de fleste næringer. I perioden har blant annet GCE Subsea endret navn til GCE Ocean Technology og Statoil har endret navn til Equinor. Dette viser en dreining mot et mer bærekraftig næringsliv i fremtiden.

Bergen kommune har i perioden støttet prosjektet "Regionalt veikart for leverandørutvikling". Dette prosjektet viser at overføring av kompetanse og teknologi fra olje og gass til andre næringer vil være en viktig komponent i omstillingen til et lavutslippssamfunn.

Kommunen er også i programkomiteen til Bergen Energy Lab (UiB) som gjennom seminarrekker fremmer bærekraftig energiteknologi. I tillegg er kommunen godt representert

i Innovasjonsuken OPP, som har som formål å løfte frem nye produkter, tjenester og prosjekter i regionen gjennom arrangementer en hel uke.

I 2020 disponerer næringsseksjonen 6 millioner i en ny tilskuddsordning rettet mot grønn og bærekraftig næringsutvikling. Tilskuddsordninger rettet mot næringsutvikling har i perioden fått en "grønnere" profil, og ordningen fikk økt tilskudd i forbindelse med bystyrets «korona-tiltak».

Sektormålet om å ikke investere i fossil energi handler i stor grad om kommunens eierstyring. En ny eierskapsmelding ble vedtatt av bystyret i januar 2019 hvor Grønn strategi trekkes særlig frem i både sammendraget og i bystyrets vedtak. Det understrekes at selskaper som kommunen har vesentlige eierinteresser i gjør seg kjent med og opptrer i samsvar med Grønn strategi. Byrådsavdeling for klima, kultur og næring trekkes frem som enheten som skal ha dialog med selskapene om dette.

Lov om offentlige anskaffelser tredde i kraft i januar 2017. Bergen kommune fulgte opp med byråds sak og en samtidig bystyresak som en respons på kravet i anskaffelseslovens § 5 om at kommunen «skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant.» Bergen kommune benytter sin posisjon som en stor innkjøper blant annet ved at det stilles krav til miljø- og klimahensyn i alle innkjøpskonkurranser hvor dette er relevant. Kommunen skal gjennom grønne anskaffelser fremme næringsutvikling og nye, grønne arbeidsplasser. Dette er videre utviklet i Klima- og miljøplan for kommunens egen virksomhet.

LANDBRUK

Grønn strategi ble utarbeidet i 2016, og et av målene for landbruket var å få ferdigstilt landbruksplanen som var under arbeid. Planen ble ferdig i 2017 og er nå klar for rullering. Arbeidet med ny plan er planlagt å starte opp i løpet av høsten 2020.

Antall bruk som søker produksjonstilskudd i jordbruket i Bergen har vært stabilt de senere årene, men det er færre som driver melkeproduksjon. Den viktigste driftsformen er likevel grasproduksjon med husdyrhold, en driftsform med mye varig eng. I klimasammenheng er dette positivt, fordi varig eng gir god karbonbinding, og husdyr som beiter gir et variert og åpent kulturlandskap.

Interesse for å dyrke grønnsaker er i startfasen ennå, noen få bønder er i gang med å produsere for salg. Det er håp om bedre tilgang på lokalt dyrkede grønnsaker i årene som kommer.

Bondens marked og Reko-ringer er markeder for direkte salg fra bonde til forbruker, og dette er viktige arenaer for lokale matprodusenter. Utsalg fra et par gårder er også kommet til, og etterspørselen av lokalt produsert mat er stor og økende.

Skogbruket er en viktig næring, men skogen er også viktig for klima. Tre er et klimavennlig råstoff, og skogen er enestående både når det gjelder karbonbinding og som vern mot flom og ras. Bergen kommune er i gang med arbeidet med vernskoggrenser for å sikre utsatte steder, og i tillegg utarbeides plan for skogbruket.

Urbant landbruk var i startfasen i 2016, og Bergen kommune var med i «Prosjekt urbant landbruk» sammen med fylkesmannen, fylkeskommunen, bondelaget og frivillige lag.

Prosjektet er avsluttet, men arbeidet med urbant landbruk fortsetter. Bystyret har bevilget årlig tilskudd til formålet, og interessen er stor og raskt voksende. Bergen kommune har utarbeidet strategi for urbant landbruk (godkjent av bystyret i 2019) og skal utarbeide handlingsplan i 2020.

Arbeidet med urbant landbruk har ført til stort engasjement blant byens befolkning, og det har også resultert i at Bergen har fått bybonde. Bybonden er ansatt i Hordaland bondelag og har base på Lystgården på Landås, og hun er aktiv med dyrking av matvekster, kurs og foredrag i hele byen.

Et av målene i Grønn strategi er at det skal arrangeres skolehageseminar, og det har vært flere slike seminar i perioden. Det er stor interesse fra både skoler og barnehager, og bybonden er sterkt involvert i dette arbeidet.

Det er etablert en ny parsellhage i perioden, samt at to gårdsbruk har startet med andelslandbruk. Det arbeides med å finne ledige og egnede areal til formålet for å møte etterspørselen.

Sektormål 2 i Grønn strategi om grønt næringsliv handler om fossilfri transport av fôr, fiber og mat. Det er i perioden gjennomført mange tiltak rettet mot fossilfri transport, men det ble ikke gjennomført tiltak rettet spesielt mot transport av fôr, fiber og mat innen landbruk.

Transport og mobilitet

Kapittel 5 i Grønn strategi peker på to hovedgrep som må til for å nå målene for utslippsreduksjoner i transportsektoren. Kommunen må fase inn nullutslippsteknologi og samtidig gjøre tiltak som reduserer omfanget av transport med klimautslipp.

Kapittelet legger frem 14 sektormål og fire strategier. Under er en oppsummering fra de fire hovedstrategiene:

1. Samordnet og klimavennlig areal- og transportplanlegging

Ny kommuneplanens arealdel (KPA) ble vedtatt i 2019. Denne planen utreder sentrale problemstillinger for areal- og transportplanlegging med konsekvenser for klimagassutslipp. Hovedgrepene er å gå fra en bilbasert til en kompakt gåby med bestemmelser som sikrer god livskvalitet og vektlegging av blå og grønne arealer. For å oppnå dette inneholder KPA2018 følgende elementer:

- Senterstruktur med utvidede områder for fortetting
- Ny inndeling av byggesonen med bakgrunn av gang- og sykkelavstand til tjenesteyting og kollektivdekning
- Styrking av sammenheng i grøntområder og vannveier
- Redusert arealkrav til boligparkering

Flere store utbyggingsområder som lå inne i forrige KPA tatt bort. Arealbruken for de ulike sonene er knyttet til nærheten til sentrum eller kollektivknutepunktene for å realisere målsettingen om et bærekraftig utbyggingsmønster med kompakt bystruktur og nullvekst i biltrafikk.

Rullering av KPA inkluderer revisjon av parkeringsbestemmelsene. Bergen har hatt suksess med parkeringspolitikken i sentrum basert på bedre utnyttelse av gatenettet, økte muligheter til sambruk av parkeringsplasser, samt økt konkurransefortrinn for andre transportformer enn bruk av privatbil. Det har redusert overflateparkeringen og gitt mulighet til å omdisponere gatebruk og styre trafikkstrømmer. Prinsippene er nå videreført i ny KPA.

2. Klimavennlige reisevaner

Kommunen har etablert en gratis utlånsordning av elsykler. Stadig flere sykkelparkeringsplasser er på plass i sentrum, ved idrettsanlegg og skoler – det kom 359 nye bare i 2019. Bysykelordningen er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Det er nå omtrent 1000 bysykler fordelt på 100 stasjoner i Bergen. Flere nye sykkelparkeringer er planlagt nær turstier og byfjell.

Småpudden og Nonnekloppen er eksempler på gang- og sykkelbroer som bedrer fremkommeligheten for gående og syklende i Bergen. Både gang- og sykkelveier er under utbygging, en del av de større forbedringene kommer sammen med bybaneutbyggingen. Inn mot eksisterende buss- og bybaneinfrastruktur har det vært mange mindre forbedringer i fremkommelighet for gående og syklende. Både gåstrategi og sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 er nå oversendt fra fagetaten til politisk behandling.

Bystyret har vedtatt at alle skoler i Bergen skal ha en egen trafiksikringsplan og legge til rette for "hjertesoner" rundt skolene. Målet er at flest mulig barn skal gå eller sykle til skolen og å

redusere biltrafikken rundt skolene med trygge av- og påstigningsplasser utenfor hjertesonen. Fire skoler har formelt åpnet sin hjertesone, og 20 skoler har fått satt opp hjertesoneskilt. Prosjektet er forlenget ut 2020 for å komme i mål med alle skolene.

I 2019 deltok til sammen 2318 skoleelever fra 43 skoler i prosjektet "Sykkelkids" i regi av Norges Cykleforbund. Her lærer elevene å bli gode syklister gjennom teori og praksis. Målet er at barn og unge skal bli trygge i trafikken og oppleve sykkelglede.

Tidsdifferensierte bompengeretakster ble innført fra februar 2016 for å redusere kjøring ved å fordele trafikken bedre gjennom døgnet, samt få flere trafikanter til å velge sykkel, gange, kollektiv og samkjøring i sine arbeidsreiser. Samtidig har bybanen fortsatt sin utbygging og har nå transportert over 100 millioner passasjerer. Bybanen hadde en vekst på 16 prosent i 2019. Trase til Fyllingsdalen er nå under utbygging, mens trase til Åsane er under planlegging. For all kollektivtransport i Bergen (buss og bybane) har det vært en dobling i antall reisende fra 2011 til 2019.

3. Delt mobilitet - endring i mobilitetskultur

Kommunen har etablert seks mobilpunkter for å gjøre miljøvennlige mobilitetsløsninger synlige og tilgjengelige. ni nye er under prosjektering. En handlingsplan for videre utbygging er under utarbeiding.

Kommunen har reservert plasser for bildeling, og innsatsen med å tilrettelegge for bildeling blir også lagt merke til utenfor landegrensene. Kommunen fikk bronseplass i den globale bildelekaringen "Carsharing City Awards 2020".

Det er sterk vekst i bildelingsordninger, både antall brukere og nye aktører. Disse tilbyr alternativer til å eie egen bil som er langt mer fleksible enn leasing. En delebil kan erstatte opptil ti privateide biler og kommunen stiller seg derfor positivt til slike ordninger fordi det frigjør parkeringsplasser og reduserer bilbruk.

Potensialet for trafikkreduksjon og besparelser for både myndigheter og privatpersoner er stort ved samkjøring. Med riktige grep og små investeringer kan en betydelig del av veksten i persontransport tas med ledige seter i bilene.

4. Overgang til lavutslippsteknologi – utfasing av fossile drivstoff

Kommunen er involvert i store elektrifiseringsprosjekt som Bybanen, elbillading, lavere avgifter for elbiler i bomringen og landstrøm for skip. Av nybilsalget er elbilandelen på over 50 %, noe som plasserer Bergen som den byen i verden med høyest elbilandel. Elbilandelen gjennom bomringen har passert 20 %.

Kommunen har skiftet ut og etablert nye ladepunkter for elbiler og tilbyr nå i alt 44 offentlige ladepunkt på gateplan i tillegg til ladeplasser i kommunalt eide parkeringsanlegg og kommunale boligsoneparkeringsanlegg. 2,5 millioner kroner er delt ut som tilskudd til borettslag og sameier som skal skaffe seg ladestasjoner.

Første trinn i pilotprosjektet "Bilfri bydel Møhlenpris" er lansert.

Grønn strategi sine 14 sektormål på transport og mobilitet er kort omtalt i følgende tabell:

Mål	Status	Videre oppfølging
2020		
T1 Redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 10 prosent sammenlignet med 2013	Målet ble nådd allerede i november 2018, basert på passeringstall i bomringen. Det antas at innføringen av rushtidsavgift og takstøkning i bompengeringen har hatt mest å si for måloppnåelse.	Det er usikkert om nye veiprosjekter vil ødelegge for måloppnåelsen. Spesielt nytt Sotrasamband og E39 fra sør. Det er viktig at disse ikke øker veikapasiteten vesentlig for privatbiler. Kapasitet og framkommelighet for gange, sykkel og kollektivtrafikken bør ha førsteprioritet. Dette henger sammen med mål T3.
T2 Innføre nullutslippssone i deler av Bergen sentrum	Pilot for nullutslippssone er forsinket, men vil bli etablert i 2021. Det er usikkerhet rundt hjemmelsgrunnlaget.	Nullutslippssone for hele sentrum er krevende med tanke på tyngre kjøretøy. Piloten vil kunne gi verdifulle erfaringer.
T5 Kapasiteten i kjøretøyene på veien skal utnyttes bedre. Målet er å doble antall passasjerer pr bil i rushtrafikken innen 2020	Dette målet er ikke oppnådd, men på strekninger med samkjøringsfelt har passasjerbelegget i bilene økt (Eks E39 ved Fjøsanger).	En kan oppnå en del på dette feltet med målrettede tiltak og kampanjer, rabatt på bompenger med mer. En forventer ikke store endringer på dette før eventuelt "alt blir kollektivt" gjennom en delt flåte av automatiserte kjøretøy.
T10 Bergen kommune skal arbeide for fossilfri kollektivtrafikk innen 2020	Målet vil være oppfylt helt mot slutten av 2020 gjennom nye busskontrakter for Bergen. Videre utbygging av Bybanen og forlengelse av trolleybusslinjen bidrar også vesentlig til at dette målet nås.	Det er viktig at kommunen bidrar til å sikre tilgang av nok bærekraftig biodrivstoff og areal til ladeløsninger / elektrifisering.
T14 Bergen skal tilby landstrøm til alle skip	Bergen Havn har per oktober 2020 et landstrømtilbud til de fleste typer skip som anløper Bergen. Tilbudet omfatter landstrøm til opptil 14 offshore/ forskningskip parallelt, til Hurtigruten samt 3 tilkoblinger til cruiseskip. Investeringene er støttet av Enova, og utbyggingen gjøres i samarbeid med BKK gjennom selskapet Plug AS.	Det er imidlertid et stykke igjen før en har et komplett tilbud til alle skip, men gjennom samarbeidet i Plug vil det skje en utvikling mot full dekning. For at tilbudet skal fungere etter hensikten må også skipene utrustes for å ta imot strøm fra land

Mål	Status	Videre oppfølging
2025		
<p>T6</p> <p>Bergen skal fremme delt mobilitet. Et mål er å redusere antall biler pr husholdning i Bergen – fra 1,35 til 1 bil pr husholdning innen 2025</p>	<p>Dette målet betyr at om lag 45 000 husholdninger må kvitte seg med minst én bil. Det er mulig å nå målet innen fristen, men det krever en kraftig oppskalering av satsningen på stasjonsbasert bildeling. I tillegg må en lykkes i arealpolitikken og i utviklingen av et attraktivt tilbud for sykkel, gange og kollektiv.</p>	<p>Bildelingstilbud må skaleres kraftig opp, (gate)parkering må begrenses. Ulike typer mobilpunkter med flere transporttilbud må bygges ut over hele byen. Det må bli enda mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektiv, og tjenestene må integreres bedre.</p>
<p>T9</p> <p>Alle nye personbiler skal være fossilfrie fra 2025</p>	<p>I tråd med nasjonalt mål. Andel fossilfritt (elbil) av nybilsalg i Bergen ligger på om lag 50%. Målet er mulig å nå innen 2025.</p>	<p>Fordelene for kjøp (og bruk) av nullutslippskjøretøy kan ikke fjernes for raskt.</p>
<p>T11</p> <p>All lettere varetransport i Bergen gjøres med fossilfrie kjøretøy fra 2025</p>	<p>Veldig liten del av den lettere varebilflåten er elektrifisert foreløpig. Avgiftslette her har ikke jevnet ut prisforskjellen mellom elbiler og fossilbiler i så stor grad som for personbiler. Støtteordning fra Enova ser ut til å bidra til utskifting, samt flere bilmodeller med bedre rekkevidde og kapasitet for nyttelast.</p>	<p>Sterkere virkemidler må til for å nå målet i tide. Samtidig er omløpshastigheten for varebiler raskere enn for privatbiler, slik at utskiftingen kan skje raskere når rammebetingelsene er gode. Det må utredes nærmere om det kan utvikles og tilbys fossilfrie og bærekraftige drivstoffløsninger for lette kjøretøy med forbrenningsmotor i 2025. Pr i dag finnes ingen klar løsning for kjøretøy med bensinmotor.</p>
<p>T12</p> <p>Bergen kommune skal legge til rette for fossilfri tungtrafikk og anleggsdrift i 2025</p>	<p>Bergen er langt fra å oppnå dette målet pr dags dato. Bergensområdet har i dag ikke tilstrekkelig tilgang på bærekraftig biodrivstoff.</p>	<p>Utredningen om energistasjoner i Bergensområdet peker på noen sentrale utfordringer og løsninger. Viktig å lytte til bransjen i utformingen av nye tiltak. Det må jobbes med både etterspørrelse (tydelige krav i offentlige anbud) og tilbud (energistasjoner, tilgang på tyngre hurtiglading, biodrivstoff og hydrogen). Det pågår et arbeid for at Bergen kommune skal kunne etterspørre utslippsfrie anleggsplasser fra 2025</p>

Mål	Status	Videre oppfølging
2030		
T1 Redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 20 prosent sammenlignet med 2013	Nedgangen i personbiltrafikken har til dels flatet ut, og det trengs nye virkemidler for å nå målet for 2030.	Når kjøretøy i større grad blir automatisert, er det også naturlig at de ikke lenger er eid av privatpersoner, men inngår i en felles, delt flåte og samspiller med kollektivtrafikken. Med god utnyttelse av disse kjøretøyene kan trafikken reduseres vesentlig uten at det går ut over mobiliteten.
T2 Gjøre hele sentrumsområdet til nullutslippssone	Om dette målet skal nås, må en rekke problemstillinger adresseres og løses. Hvor stort skal sentrumsområdet defineres? Hvordan håndtere kollektivtrafikk og tungtransport? Hvordan håndheve sonen? Pilot for nullutslippssone vil bare gi svar på noen av disse problemstillingene.	Dette målet bør ses på i tilknytning til arbeidet med trafikkplan sentrum.
Uten årstall		
T3 All vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel, kollektivtransport og ledige seter i bilene. (Nullevekstmålet)	Nedgangen i personbiltrafikken og økningen i kollektivtrafikken tyder på at dette målet holdes. Målet ser ut til å holde for de sentrale delene av byen, men det er usikkert om det samme gjelder for ytre bydeler. Etter hvert vil passeringsdata fra ytre bomring kunne gi svar.	Fortsatt måloppnåelse krever at restriktive tiltak på personbiltrafikk opprettholdes og forsterkes. Bergen trenger et løft på sykkelandel, og kan med fordel øke passasjerbelegget i de bilene som er på veien. Det er usikkert om nye veiprojekter vil ødelegge for måloppnåelsen. Spesielt nytt Sotrasamband og E39 fra sør. Kapasitet og framkommelighet for gange, sykkel og kollektivtrafikken bør ha førsteprioritet, dette henger sammen med mål T1.
T4 Bergen kommune skal støtte opp under kollektivtrafikk gjennom en aktiv politikk for bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, samt	Her er det et løpende samarbeid med Miljøløftet	Fortsatt samarbeid i Miljøløftet samt at det pågår diskusjon med VLFK om organisering av kollektivtransporten for at Bergen kommune skal bli mer

Mål	Status	Videre oppfølging
tilrettelegging for innfartsparkering for biler og sykler		involvert og få meir eierskap og styringsmulighet.
<p>T7</p> <p>Bergen skal ha god tilgang på fornybare drivstoff (ladestasjoner, hydrogenfyllestasjoner og fyllestasjoner for biodrivstoff) til byens kjøretøy og maskiner</p>	<p>Utviklingen i elbilflåten i Bergen tyder på at tilgang på lademuligheter ikke har vært en stor begrensende faktor. Bergensområdet har god tilgang på hurtiglading, men noe knapp tilgang på lading i områder med gateparkering. Bergen har dårlig tilgang på hydrogen - to hydrogenfyllestasjoner som ikke er i drift. Dårlig tilgang på biodrivstoff, både HVO og biogass.</p>	<p>Utfordringen med hydrogenstasjonene må løses. Bergen trenger å løse utfordringene knyttet til biogassproduksjon / biorest for å kunne etablere flere biogassanlegg. Strengt krav i offentlige anskaffelser er vanskelige å følge opp når det mangler tilgang til fornybare alternativer for tyngre kjøretøy og maskiner.</p>
<p>T8</p> <p>Bergen kommune skal oppmuntre til valg av miljøvennlige kjøretøy. Nullutslippskjøretøy skal alltid ha gunstigere ordninger enn kjøretøy med utslipp</p>	<p>Dette målet er godt ivaretatt. Målet kan i flere tilfeller komme i konflikt med målet om å begrense antall privatbiler og privatbiltrafikk.</p>	<p>Nullutslippskjøretøy som i tillegg inngår i bildeleordninger som reduserer antall biler bør ha de gunstigste ordningene. For privatbiler bør de gunstigste ordningene knyttet til bruk i by (bompenger og parkering) fases ut først. Ordningene bør være differensierte – for hydrogenkjøretøy og kjøretøy til varelevering og tungtransport bør ordningene beholdes inntil ønsket effekt er oppnådd.</p>
<p>T13</p> <p>Større del av godstransporten bør over fra vei til bane og skip. Bergen kommune skal legge til rette for fossilfrie løsninger i skipsfarten</p>	<p>Arbeidet kommunen har vært involvert i med plassering av ny godsterminal og flytting av havnen har hatt fokus på dette, men få konkrete resultater er oppnådd foreløpig. Næringslivet og den maritime klyngen i Bergensområdet har bidratt med å utvikle nye løsninger for fossilfri skipsfart.</p>	

Energi i bygg

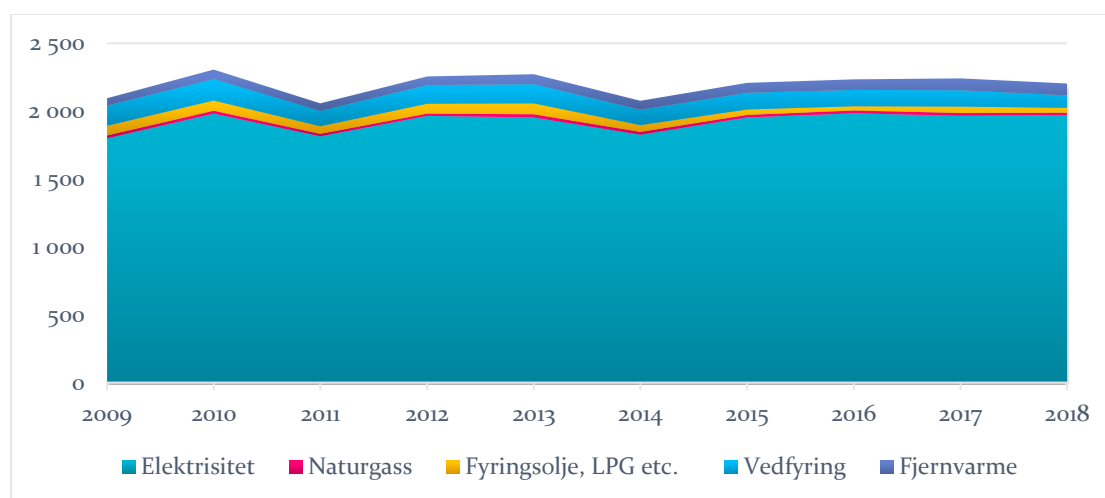
Det overordnede målet for denne sektoren er: «Byggsektoren i Bergen skal være fossilfri før 2030, og energibruk i nye og eksisterende bygg samt i gatebelysning skal effektiviseres» De tre hovedstrategier for dette temaområdet var 1) Fra fossil til fornybar energi, 2) Energieffektivisering og 3) Energi og miljøkvalitet i bygg og områder. Under gis en oppsummering av de tre strategiene.

1. Fra fossil til fornybar energi

Det mest effektive tiltaket for å gå fra fossil til fornybar energi i byggsektoren er forbudet mot fyring med fossil olje til oppvarming i bygg som trådte i kraft 1.1.2020. Fjernvarmen er blitt fossilfri¹ og det pågår en kartlegging av bruk av fossilgass i kommunen. Det skjer ting når det gjelder bruk av solenergi men det går for langsomt og for å få et fungerende marked i Bergen trengs det ytterligere tiltak.

2. Energieffektivisering

Både elektrisitetsbruk og total energibruk for husholdninger og næringsbygg har ligget relativt konstant i Bergen samtidig som både befolkningen og antall kvadratmeter næringsareal har økt. Dette betyr en relativ nedgang i energibruk per innbygger og per kvadratmeter næringsareal.



Figur 2. Energiforbruk i boliger i Bergen 2009-2018. Kilde: Energiutredning for Bergen, 2020

3. Energi og miljøkvalitet i større bygg og områder

I arbeidet for å øke miljøkvaliteten i bygg i Bergen er nytt krav om klimagassberegninger i KPA et viktig steg. Dette vil gi økt kunnskap om hva som kreves for å redusere klimautslipp fra byggsektoren både hos utbygger og saksbehandler og på sikt gi nye verktøy for mer

¹ Fjernvarmen i Bergen anses å være fossilfri og ikke utslippsfri siden bioolje kan brukes som spisslast.

bærekraftig utbygging. Et arbeid i samarbeid med Oslo kommune pågår for å få kunnskapsgrunnlag for hvordan man skal håndtere krav og informasjon om dette og utvikle metode for at det skal bli et nyttig verktøy.

De ni sektormålene for Energi i bygg er kort omtalt i tabellen under.

Mål	Status	Videre oppfølging
2020		
E1 I 2020 skal det ikke brukes fossilolje i boliger eller som primærenergi i større bygg, og bruk av fossilgass skal være redusert med 30 prosent. I 2030 er det ingen bruk av fossil energi til oppvarming i Bergen	1.1.2020 trådte forbud mot fyring med mineralolje til oppvarming i bygninger i kraft og man må anta at det overholdes. Gassbruk finnes det ikke statistikk for, men det pågår et prosjekt i kommunal regi for kartlegging av dette.	Kommunens oppgave er å føre tilsyn med at forbudet overholdes. Dette gjøres av feieren og gjennom innhenting av kundelister fra de som selger fyringsolje. Kartleggingen av bruk av fossilgass må følges opp slik at denne bruken reduseres frem mot 2030.
E6 Elektrisitetsbruk fra offentlig utebelysning** i Bergen skal reduseres med 40 prosent til 2020 og 80 prosent til 2030, og alle nye belysningsanlegg skal ha mulighet for strømstyring ** Offentlig utebelysning består av belysning på gater, veier, parker, byrom, idrettsanlegg og skoler	Bergen kommune har hatt et prosjekt for utskifting av alle kvikksølvarmaturer med LED belysning der 12 000 armaturer er blitt byttet. Total besparelse for gatebelysningen som Bergen kommunen har ansvar for er på 30%. Da er dimming og driftsmessig besparelse ennå ikke tatt ut.	Det er startet et nytt prosjekt nå i 2020 som skal bytte ytterligere armaturer til LED
E7 For alle nye større bygg over 1000 BRA og områder skal bærekraftige materialvalg og energiløsninger utredes. Det skal også utarbeides klimagassregnskap og mobilitetsplan. Enkeltbygg skal ses i sammenheng med området rundt, eksempelvis når det gjelder valg av energiløsninger	I KPA vedtatt i juni 2019 er alle kraven i E7 tatt med.	Det jobbes med å implementere dette.
E8 Økt bruk av miljøklassifiserings-system som f.eks. BREEAM for større bygg og områder	I juni 2020 er det ni BREEAM klassifiserte bygg i Bergen og fem er under bygging. I 2015 var det to BREEAM klassifiserte bygg. I 2014-2016 var det totalt tre sertifiserte bygg.	Bergen kommune bruker i økende grad BREEAM i sine egne bygg
2025		

Mål	Status	Videre oppfølging
E3 Fjernvarmen i Bergen skal være fossilfri i 2025	Fjernvarmen i Bergen er blitt fossilfri i 2020.	
2030		
E2 70 prosent av alle bygg i Bergen skal ha egen energiproduksjon i 2030* * Med egen energiproduksjon menes lokal produksjon av el eller varme i forbindelse med bygget eller området, eksempelvis solceller, solfanger, vind eller ulike typer varmepumpe mm. I dag har ca. hver 3. husholdning i Norge varmepumpe	Dette fins det ikke data for i dag.	Muligvis vil energiutredningen som er under utarbeidelse kunne belyse dette.
E4 I Bergen skal det installeres solenergiproduksjon (solceller og solfanger) tilsvarende 200W pr innbygger innen 2030 (totalt 65 MW)	Det fins ingen total oversikt over alle solenergianlegg i Bergen, men Høgskulen på Vestlandet har i 2017 og 2019 gjort forsøk på å oppsummere solenergiproduksjon i Bergen. I deres database ligger det 30 anlegg med til sammen 2,8 MW installert effekt. Da er solfangere ikke medregnet.	For å nå dette målet vil det kreve en større innsats muligvis i form av støtte midler.
E5 Elektrisitetsbruk i Bergen skal ikke øke frem mot 2030 på tross av befolkningsøkning, utfasing av fossile brensler til oppvarming og økt bruk av el kjøretøy. Måloppnåelse vil medføre en reduksjon på 30 prosent strømbruk pr innbygger	Elektrisitetsforbruket i Bergen totalt sett ligger relativt konstant mens forbruket per innbygger går nedover da innbyggertallet øker. Framskrivning av trenden til 2030 fra 2010 fram til i dag er at reduksjon per innbygger ligger på ca. 30%. Eksisterende data er ikke temperaturkorrigerede.	En energiutredning for Bergen der man vil få et mer helhetlig bilde av energibruken i Bergen og framskrivning er under utarbeidelse og vil være klar høsten 2020.
2050		
E9 Alle bygg og områder i Bergen skal være klimanøytrale i 2050	Alle de andre målene vil være med på å bidra til dette målet. Ny KPA fra 2018 vil hjelpe til at nye bygg nærmer seg dette målet.	For å komme i mål med dette kreves det at energisystemet blir fossilfritt, at transportbehovet reduseres, at transport skjer fossilfritt og

Mål	Status	Videre oppfølging
		at vi utvikler gode metoder og verktøy for å bygge klimanøytralt og at kommunen tar i bruk dette både i saksbehandling og utbygging samt krever det samme av utbyggere i Bergen.

Forbruksmønstre, avfall og ressurser

Kapittel 7 i Grønn strategi er svært omfattende og uten klare grenser mot andre klimasektorer. Globalisering med fri flyt over grensene, gir den enkelte kommune, og enkeltperson, begrensede muligheter for å bidra til betydningsfulle forbedringer. Kapittelet har syv sektormål. De tre første mål omhandler kunnskap om effekten av forbruk, attraktive muligheter til å velge og ta vare på produkter. Disse målene er i stor grad knyttet til holdninger. Dette er vanskelig å måle objektivt. Selv om det har vært jobbet kontinuerlig med utfordringene, finnes det alltid muligheter til forbedringer. Målet om nullutslipp fra avfallstransport i sentrum er nådd for husholdningsavfall, mens det for næringsavfall er mer uoversiktlig og trolig er mye ugjort her.

De tre strategiene; a) redusere klimaeffekten av forbruk, b) redusere avfallsmengde og øke gjenbruk c) utnytte avfallet som ressurs er alle blitt fulgt opp. Først og fremst gjennom informasjon, kampanjer og arrangement. Siste års økte innsats med sirkulær økonomi antas å øke kunnskap og innsats på dette området.

Mål	Status	Videre oppfølging
2020		
A1 Innbyggerne skal vite hvordan forbruk, avfall og ressursutnyttelse påvirker klimagassutslipp og hvordan gjøre klimavennlige valg	Informasjonskampanjer, gjenbruksuke, redesign-konkurranse, støtte til organisasjoner og tiltak knyttet til disse utfordringer er gjennomført.	Følge opp tilsvarende og gjerne øke aktiviteten for å øke effekten.
A2 Enkelt å velge produkter med lang levetid og mulighet til reparasjon, flere deleordninger	Informasjonskampanjer, gjenbruksuke, redesign-konkurranse, støtte til organisasjoner og tiltak knyttet til disse utfordringer er gjennomført. Økt satsing på sirkulær økonomi vil trolig skape større forståing.	Følge opp tilsvarende og forsterke arbeidet med sirkulær økonomi ventes å skape større forståelse. Mer samarbeid med andre byer/myndigheter fordi vareutvalget i Bergen er i hovedsak som i resten av landet/verden. Merking og informasjon vil også ha betydning
A3 Enkelt å sortere brukte ting og avfall hensiktsmessig. Avfallsmengden skal reduseres og kvalitet på gjenvinning skal økes	Samarbeid med BIR. Kvalitetsgjenvinning har gitt resultater, men fremdeles kan/bør det gjøres mer på dette feltet. Avfallsmengden har så langt fulgt den økonomiske utviklingen/kjøpekraften	Mer forpliktende samarbeid med BIR og andre renovasjonsselskap (Bedriftsavfall)
A4	Dette arbeidet er i rute for BIR/husholdningsavfall.	Koplet med vår oppdeling av husholdningsavfall og

<p>Nullutslipp fra avfallstransport i Bergen sentrum</p>	<p>For bedriftsavfall har vi ikke oversikt, men det er kjent at ulike selskap kan kjøre parallelt til ulike kunder på samme sted. Det er utvilsomt mulighet til redusert utslipp av NOx og klimagasser ved strengere regulering eller samarbeid</p>	<p>næringsavfall med fri konkurranse. Bør arbeide med å finne mer utslippsfrie transportløsninger for all tungtransport i sentrum</p>
<p>A5 Arbeide for å skape bedre løsninger for håndtering av næringsavfall</p>	<p>Dette arbeidet har så langt ikke kommet skikkelig i gang.</p>	<p>En planlagt spørreundersøkelse / kontakt med alle avfallsselskap er planlagt. Her bør en kartlegge hvordan de selv kan tenke seg å bidra, samt kartlegge hva næringen selv oppfatter som problem for å oppnå klima- og miljøvennlig praksis</p>
<p>A6 Fossilandel i forbrenningsanlegget skal reduseres</p>	<p>Det er gjort flere henvendelser til BIR der det etterlyses faktainformasjon om hva som faktisk går inn i forbrenningsovnen (plukkanalyse). Dette er så langt ikke besvart.</p>	<p>Kommunen må samarbeide eller eventuelt forlange å få informasjon om alle forhold som knyttes til vårt største punktutslipp - forbrenningsanlegget</p>
<p>A7 Karbonfangst ved forbrenningsanlegget innen 2025</p>	<p>Flere initiativ er startet, men det er urealistisk å nå målet om karbonfangst innen 2025.</p>	<p>Kommunen bør medvirke til å få mer informasjon og avklaring, og utøve større press for å få anlegget på plass raskere.</p>

Tilpasning til klimaendringer

Klimatilpasning innebærer å forstå konsekvensene av at klimaet endrer seg og iverksette tiltak for å på den ene siden hindre eller redusere skade, og på den andre siden utnytte mulighetene som endringene kan innebære. Det er behov for både å redusere klimagassutslipp, og på samme tid sørge for å tilpasse natur og samfunn et klima i endring. Klimatilpasning og tiltak for å redusere utslipp av klimagasser har til felles at de bidrar til å redusere risiko knyttet til et klima i endring.

Fram mot år 2100 vil Bergen få et varmere klima, med mer nedbør, endret flommønster og stigende havnivå. Å tilpasse seg at klimaet endrer seg betyr at kommunen er i stand til å begrense eller unngå ulemper som følge av at klimaet endrer seg og samtidig utnytte nye muligheter. I Bergen ivaretas dette gjennom følgende strategier:

- Tilegne seg best mulig tilgjengelig kunnskap om klimaendringer og effektene av endringene
- Bruke denne kunnskapen til å endre og forberede lokalsamfunnet for å tilpasse seg klimaendringene
- Integre arbeidet med klimatilpasning i den generelle byplanlegging og områdeutvikling
- Forankre arbeidet med tilpasning til klimaendringer i kommunens arbeid med risiko og sårbarhet og i kommunens øvrige planer

Det er viktig å tilegne seg best mulig tilgjengelig kunnskap om klimaendringer og effektene av endringene. Viktige samarbeidspartnere er forskningsinstitusjoner, næringsliv, nabokommuner, fylkeskommuner og nasjonalt nivå gjennom KS og Miljødirektoratet. Det er også viktig med erfaringsutveksling med andre byer som har liknende utfordringer, og som allerede i dag har en mer ekstrem situasjon enn oss.

Bergen kommune har deltatt og deltar i flere nettverk knyttet til klimatilpasning:

- Klimatilpasning Bergen: Internt klimatilpasningsnettverk. Deltakere er alle relevante fagetater og avdelinger i Bergen kommune. Administreres av klimaseksjonen/klimaetaten.
- "I Front nettverket" på klimatilpasning: Etablert i 2015 og er et samarbeid mellom hovedsakelig bykommuner og ledes av Miljødirektoratet.
- Norsk senter for bærekraftig klimatilpasning (NORADAPT): Vestlandsforskning driver senteret i samarbeid med 8 institusjoner (NORCE, Nordlandsforskning, CICERO Senter for klimaforskning, Senter for klima og energiomstilling (CET) ved Universitetet i Bergen, Institutt for geografi ved NTNU, SINTEF Community, Høyskolen på Vestlandet og Vestlandsforskning.

Bergen deltok i EU-prosjektet BINGO sammen med NTNU. Prosjektet handler om klimatilpasning i Bergen, er finansiert over EU-programmet Horisont 2020 og ble avsluttet i 2019.

Kommunen deltar også i interregprosjektet BEGIN, som står for Blue Green Infrastructure through Social Innovation. Prosjektperioden går fra 2016 til 2021. BEGIN skal hjelpe byene som deltar i prosjektet med å implementere BGI-løsninger gjennom å legge til rette for sosial innovasjon, der ulike interessenter skal bidra til design, konstruksjon og vedlikehold av

blågrønne infrastrukturtiltak. Mindemyren inngår som demonstrasjonsprosjekt i BEGIN. Bybanen til Fyllingsdalen er under bygging. Langs traséen på Mindemyren blir det bygget gangveier og sykkelveier. Det lages nye grøntområder, både for å skape trivsel og for å håndtere overvann. Under bakken ligger i dag et intrikat system av vannrør og kulverter. Deler av dette skal åpnes opp, og det blir laget en ny kanal.

Klimatilpasning er integrert i kommunens arbeid med KPA. Hovedstrategi er at arbeidet med klimatilpasning blir en del av den generelle byplanleggingen og at det blir forankret i arbeidet med risiko og sårbarhet.

Vann- og avløpsetaten er et eksempel på en etat som er aktivt med i nasjonale fora som arbeider med klimatilpasning. Ved planlegging og bygging av VA-anlegg og utbyggingsområder blir det tatt hensyn til framtidige klimaendringer, blant annet ved at løsninger for overvannshåndtering skal planlegges og vises i arbeidet med reguleringsplan.

Kommunedelplan for overvann ble vedtatt av bystyret i september 2019. Formålet med kommunedelplanen er å ivareta overvannshåndteringen og bidra til at dette blir en integrert del i arealplanleggingen. Kommunedelplanen skal gi føringer til mer detaljerte overvannsplaner og vil være et viktig verktøy i saksbehandlingen og utarbeidelse av arealplaner. Areal skal planlegges på en slik måte at en unngår skader som følge av flom og klimaendringer. I tillegg har overvann stor betydning for biologisk mangfold, blågrønne løsninger og utforming av byrom. Vann og avløpsetaten, Bymiljøetaten og Plan og bygningsetaten samarbeider nå for å implementere planen. Høsten 2019 ble det arrangert workshop for ansatte i Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten og Vann- og avløpsetaten om temaet med gjennomgang av planen. Tilsvarende workshop ble arrangert for eksterne (konsulenter, entreprenører og utbyggere) med godt oppmøte og gode tilbakemeldinger.

Klimarisiko er begrepet som favner både klimaendringer og tiltakene som bekjemper dem. Håndtering av klimarisiko krever samarbeid på tvers av fagfelt og organisasjonsnivåer for å knytte sammen analyse og utredning av risiko, planlegging av strategier og tiltak, og beslutning av tiltak, målsetninger og investeringer. Arbeidet videre vil være å tilegne seg kunnskap og erfaringer for å implementere Klimarisiko som en del av Bergen kommunes virksomhet.

Veien videre

Grønn strategi fra 2016 og oppfølgingen av denne har i stor grad fokusert på å snu trenden innen 2020. Dette har vi langt på vei lyktes med, selv om det ikke ser ut til at vi kommer helt i mål med målsettingen om 30 % klimagassreduksjon i forhold til 1991-nivå. Frem mot 2030 er målet å bli fossilfri. Innenfor oppvarming i bygg og deler av transportsektoren har vi i dag gode fossilfrie alternativer, mens det innen tungtransport, luft- og sjøfart, samt avfallsforbrenning er mer krevende. I årene som kommer vil samarbeid og riktige rammevilkår være avgjørende for klimaarbeidet. Samarbeid mellom kommunen, innbyggerne, næringslivet, fylket, staten og internasjonale aktører vil være avgjørende for at vi kommer i mål og gjør Bergen til Norges grønneste storby.