



Byrådssak /19

Saksframstilling

Vår referanse: 2019/55149-2

Høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Hva saken gjelder:

Bergen kommune mottok 28. juni rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* på høring fra Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet har satt ned et ekspertutvalg for å utrede implikasjoner av den raske teknologiske utviklingen for planlegging av fremtidens infrastruktur. Hovedoppgaven til utvalget var å fremme konkrete forslag til hvordan samfunnet skal håndtere planlegging av fremtidens transportinfrastruktur gitt den raske teknologiske utviklingen i sektoren. Dette innebærer å vise hvordan regjeringen i neste Nasjonal Transportplan (NTP) kan legge til rette for at samfunnet identifiserer nye muligheter og håndterer usikkerhet om teknologisk utvikling, og dermed gjennomfører investeringer som er mest mulig lønnsomme. Utvalget leverte sin rapport 27. juni i år. Rapporten inngår som en del av det faglige grunnlaget for NTP 2022-2033.

Om innholdet i rapporten:

Utvalget har identifisert fire hovedtrender som de mener vil prege transportsektoren fremover:

- *Elektrifisering:* Ifølge utvalget er det en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi i hele sektoren. Særskilt gjelder dette overgang fra fossilt drivstoff til elektrisitet. Utvalget vurderer dette som de første skrittene mot en entydig utvikling i retning av en fremtid med utslippsfrie fremkomstmidler for alle transportformer.
- *Selvkjørende transport – automatisering/autonomi:* Det skjer en stadig økende automatisering av transportmidlene. Dette er en trend med flere utviklingsnivåer, fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørsel, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnader i sektoren.
- *Samhandlende intelligente transportsystemer:* Det er en utvikling innenfor intelligent samhandling der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem. Denne utviklingen åpner nye muligheter for treffsikker regulering, gevinster innen trafiksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene
- *Nye forretningsmodeller - delingsmobilitet:* Det er et voksende mangfold av individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjenester. Digitale løsninger har gitt startskudd til utviklingen av en rekke nyskapende tjenester som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.

På bakgrunn av disse trendene kommer rapporten med en rekke anbefalinger til hvordan man kan planlegge fremtidens transportinfrastruktur best mulig, herunder:

- Ekspertutvalget mener at vi bør tenke igjennom planene og transportpolitikken på nytt. Blant annet foreslår utvalget at det gjøres en stresstest av NTP som kan avdekke muligheter til å oppnå høyere nytte til lavere kostnad. En slik stresstest vil blant annet sjekke ut om investeringsprosjekter er valgt på bakgrunn av en konseptanalyse som er tilstrekkelig oppdatert på teknologiske løsninger, om analyser av transporttettersspørsmål og samfunnsnytte tar tilstrekkelig høyde for ny teknologi, og om prosjektets underliggende mål innebærer et virkemiddel som kan bli teknologisk utdatert. Det fremheves at de største prosjektpakkene i NTP må gjennomgå kritisk med tanke på lønnsomhet og målformuleringer. Når det gjøres samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser av prosjekter, må det synliggjøres hva som er sårbart ift usikkerhet om teknologisk utvikling. Robustheten bør økes gjennom i større grad å velge prosjekter som er lønnsomme på kort sikt. I transportplanleggingen må det legges større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap.
- Rapporten anbefaler videre at vi må erkjenne at våre klimamål krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer. Det understrekes at det er viktig å påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi til å realisere nullvisjonen for trafiksikkerhet.
- I forlengelsen av dette peker utvalget på at flere av målformuleringene som eksisterer i NTP i dag egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, og at disse virkemidlene kan bli teknologisk utdaterte. Eksempler på dette er, ifølge utvalget, at teknologiutviklingen betyr at klimagassutslipp og trafiksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei, eller for nullvekst i personbiltransport i byene. Utvalget mener at godsoverføringsmålet bør avvikles og at nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, det være seg mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål. Rapporten presiserer tydelig at det må tas et oppgjør med forestillinger om at investeringer i en bestemt transportform alltid er rett løsning, og derfor et mål i seg selv. Utvalget etterlyser bedre og bredere analyser av ulike konsepter og alternative transportformer i transportplanleggingen, der ny teknologi blir reelt vurdert.
- Det anbefales av utvalget at man kun begrenser trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eksempelvis behov for å bruke plassen til andre aktiviteter. Rapporten bemerker imidlertid at det å benytte seg av nye teknologiske muligheter for kapasitetsbegrensning som et trafikkregulerende virkemiddel vil bli nødvendig for å gi så god bevegelsesfrihet som mulig og få rett nivå på samfunnets ressursbruk til infrastruktur, uavhengig av hvordan man politisk velger å fordele finansiering av infrastrukturbygging mellom skatteseddel og brukerbetaling.
- Utvalget fremhever også at man må se på nytt på hvordan arbeidet med kunnskapsgrunnlag og utredninger for transportpolitikken er organisert, slik at teknologi og vurderinger på tvers av transportform ivaretas bedre. Det må satses på anvendelsesorientert forskning, utvikling og innovasjon innen transportområdet slik at innsatsen står i forhold til den raske teknologiske utviklingen, behovet for å redusere usikkerhet og transportsektorens store betydning for samfunnet.

- I tillegg anbefales det i rapporten at man bruker offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling.

Ekspertutvalgets hovedbudskap er at dersom vi lykkes med politisk handling og omstilling på alle nivå i transportsektoren kan vi få bedre mobilitet og samtidig bruke mindre penger i transportsektoren. Vi kan videre løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer, og gi økt bevegelsesfrihet til alle. Norge kan, ifølge rapporten, bli et foregangsland i utviklingen av nye, bærekraftige mobilitetsløsninger.

Høringsfrist: 1. oktober 2019

Byrådets vurdering og forslag til høringsuttalelse:

«Bergen kommune vil innledningsvis påpeke at arbeidet som er gjort med å vurdere konsekvenser av ny teknologi for transportsektoren er viktig og relevant. Den teknologiske utviklingen innenfor transportsektoren skjer svært raskt, og rapporten gir et vesentlig innblikk i de generelle trendene og drivkreftene som vil påvirke rammene for mobilitet og transport i fremtiden. Rapporten gir også anbefalinger for hvordan ny teknologi skal håndteres i planleggingen av fremtidig transportinfrastruktur, og er således en viktig premissgiver i det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gjelder både formuleringer av transportpolitiske mål og prioritering av investeringer i ny infrastruktur på transportnettet.

En av hovedkonklusjonene fra ekspertutvalgets rapport er at man med bakgrunn i ny teknologi må tenke igjennom transportpolitikken på nytt. Blant annet anbefales det å gjøre en «stresstest» av Nasjonal transportplan, som skal identifisere samfunnsøkonomisk nytte som er sårbar for teknologisk endring. Bergen kommune mener det er viktig at fremtidige ressurser innenfor transportsektoren brukes der måloppnåelsen er best, og er positive til at de store satsingene i NTP vurderes kritisk. Bergen kommune mener at en stresstest kan være et godt grep for å oppnå dette.

Når det gjelder transportpolitiske mål, peker ekspertutvalget på at noen av dagens målformuleringer egentlig er virkemidler som innebærer forhåndsvalg av transportform. I rapporten anbefales det at slike mål bør unngås, da de kan bli teknologisk utdaterte. Overføring av gods fra vei til bane og sjø fremheves som eksempel på en slik målformulering der den teknologiske utviklingen vil gi oss tryggere veitransport med lave utslipp, og dermed gjøre målet utdatert. Ifølge ekspertutvalget, gjelder dette også delvis for målet om nullvekst i personbiltrafikk i byer, der man kan unngå utslipp og kø ved å ta i bruk ny teknologi. Det anbefales at nullvekstmålet bør revideres og erstattes med mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.

Gjennomgangen av målformuleringer er etter Bergen kommunes oppfatning nyttig og nødvendig, og kommunen støtter rapportens anbefaling om at man har målformuleringer som sier noe om hva vi faktisk ønsker å oppnå, og som ikke låser oss til virkemidler og transportformer som kan bli teknologisk utdaterte.

Bergen kommune er likevel av den klare oppfatning at rapporten ikke gir et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i seg selv til å konkludere med konkrete og dels dramatiske endringer i transportpolitikken. Dette gjelder særlig innenfor følgende sentrale områder:

- Anbefaling om å revidere og erstatte mål om nullvekst i personbiltrafikken
- Anbefaling om å utvikle mål om overføring av gods fra veg til sjø og bane

Når det gjelder utvalgets forslag om å revidere og erstatte nullvekstmålet, er det viktig å fremheve at planlegging av transport i by er komplekst med sterk avhengighet til arealbruk

og flere andre viktige samfunnshensyn. Kommunen har gjennom kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt i bystyret høsten 2015) definert seg selv som «gåbyen», og lagt stor vekt på å prioritere gange og sykkel. Den nylig vedtatte arealdelen til kommuneplanen (KPA 2018) har en tydelig og stram arealstrategi som legger til rette for kompakt byutvikling.

Formålet med fortetting i byområder og tettsteder er å hindre byspredning. Å redusere arealbehov knyttet til utbyggingsformål er grunnleggende for en bærekraftig samfunnsutvikling ettersom det er et sterkt virkemiddel for å redusere utslipp og energibruk og begrense problematikken knyttet til støy og støv. Videre reduseres behovet for å bygge ned verdifulle landbruks- og naturarealer. Å redusere eller stoppe nedbygging av blågrønn infrastruktur er viktig for å ivareta naturmangfold men er også et viktig virkemiddel for å redusere uønskede hendelser eller konsekvenser av ekstremvær som flom, skred og steinsprang. Økosystemtjenester er sårbare for nedbygging samtidig som de har stor samfunnsmessig økonomisk betydning, kanskje særlig i et klimaperspektiv.

Utviklingen av en kompakt by skal også sikre en hensiktsmessig utnyttelse av samfunnskritisk infrastruktur. Det handler blant annet om å legge til rette for at infrastrukturen for transport skal gi nytte for flest mulig innbyggere.

Redusert byspredning og fortetting med kvalitet skal også sikre innbyggernes livskvalitet som knytter seg blant annet til identitet, god fysisk og psykisk helse, sosialt liv og rekreasjonsmuligheter. Bergen kommunes nylig vedtatte arkitekturstrategi, ARKITEKTUR+, setter fokus på bymiljø, byrom, møteplasser, bo- og nærmiljø og tydeliggjør nettopp betydningen av den kompakte byen og utformingen av de fysiske omgivelsene for å sikre en aktiv og attraktiv gå-by.

En eventuell revisjon av nullvekstmålet må ses i sammenheng med alt dette, og i stedet for å erstatte nullvekstmålet kan det utfylles med andre mål som peker på det vi faktisk ønsker å oppnå, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål. I arbeidet med byvekstavtaler er arealpolitikk og transportutvikling knyttet sterkt sammen. Bergen kommune minner om at staten selv har vært en sterk pådriver for en sektorovergripende tilnærming, med stadig tettere samhandling mellom og integrering av samferdsels- og arealpolitikken.

Det er derfor viktig at en eventuell revisjon og videreutvikling av nullvekstmålet ivaretar denne kompleksiteten, og ikke reduserer betydningen av en reduksjon av personbiltransport til å kun handle om utslipp og kø. Bergen kommune har vedtatt ambisiøse mål om reduksjon i biltrafikken, og mener at en revisjon av nullvekstmålet bør være en videreutvikling som bedre ivaretar større kompleksitet og øker ambisjonen for hvordan ny teknologi kan bidra til en enda mer bærekraftig by- og transportplanlegging.

I forlengelsen av dette, vil Bergen kommune også peke på at rapportens anbefaling om å kun begrense trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien er lite gunstig sett ut fra et helhetlig perspektiv der transportutvikling, arealbruk, folkehelse og flere andre hensyn, sammen bygger opp rundt utviklingen av «gåbyen» Bergen. Etter Bergen kommunes vurdering er dette perspektiver som burde vært grundigere belyst og tillagt større vekt i rapporten.

Ekspertutvalgets rapport identifiserer flere teknologiske drivkrefter som vil prege transportsektoren fremover, og beskriver også hvordan de vil påvirke de ulike transportformene. Her fremkommer det at den tydeligste virkningen på konkurranseflatene mellom transportformene i første rekke vil være en svekking av jernbane, særskilt når det gjelder godstransport. Det er også ekspertutvalgets anbefaling at målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø avvikles.

Rapporten beskriver eller vurderer imidlertid ikke de konkrete teknologiske løsningene som legges som forutsetning for den forventede utviklingen. Bergen kommune vil her understreke at selv om trendene med elektrifisering, automatisering/ autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer og delingsmobilitet er tydelige, er det fremdeles stor usikkerhet knyttet til hvordan ny teknologi vil implementeres, reguleres, og fungere i praksis. Dette er nylig illustrert i en rapport utarbeidet av PTV og COWI for Ruter, *The Oslo Study – how autonomous cars may change transport in cities* (2019). Det er viktig å ha et mer omfattende kunnskapsgrunnlag om konsekvensene av de teknologiske løsningene før man legger trendene til grunn for prinsipielle valg mellom ulike transportformer. Etter Bergen kommunes oppfatning er det definitivt ikke grunnlag for å avskrive jernbane som virkemiddel for å nå fremtidige mål for godstransport.

Rapportens hovedbudskap er at man med god bruk av ny teknologi kan få kostnadseffektive og fremtidsrettede transportløsninger som gjør bevegelsesfriheten mer bærekraftig, større og billigere for samfunnet. Bergen kommune er ikke uenig i dette, men vil her understreke at det offentlige, gjennom tilrettelegging, regulering og standardisering av ny teknologi, spiller en helt avgjørende rolle for hvordan man lykkes med teknologiske endringsprosesser. Dette er noe som rapporten kunne ha omtalt i større grad.

Oppsummert mener Bergen kommune at rapporten har mange gode og viktige innspill. Samtidig utgjør rapporten i seg selv ikke et tilstrekkelig grunnlag for å beslutte dramatiske endringer i transportpolitikken.»

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

Byrådets fullmakter § 7:

Byrådet avgir høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune. Høringsuttalelser i prinsipielle saker som samtidig innebærer politiske avveininger, skal avgis av bystyret.

Saken anses å være prinsipiell og innebære politiske avveininger.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» slik den fremkommer av byrådets forslag.

Dato: 13. august 2019

Erlend Andreas Horn
Fung. byrådsleder

Rune Bakervik
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

- Høring av rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur
- Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra ekspertutvalget – teknologi og fremtidens infrastruktur

Høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 25.09.2019 sak 243/19 og fattet følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» slik den fremkommer av byrådets forslag.

Bergen bystyres behandling

Følgende representanter tok ordet:

Endre M. Tvinnereim (A), Sara Berge Økland (H), Tor A. Woldseth (FrP), Harald Berge Breistein (KrF), Per-Arne Hvidsten Larsen (V) og Torstein Dahle (R).

Forslag fremsatt i bystyret:

Torstein Dahle (R) fremsatte på vegne av R følgende tilleggsforslag:

«Bystyret er kritisk til ulike former for delingsmobilitet i den grad dette bidrar til å svekke arbeidstakeres interesser. Vi mener regjeringen bør hindre et frislipp som i praksis bidrar til å deregulere eksisterende næringer, så som drosjenæringen. Bystyret mener at det trengs gode offentlige reguleringer som både tar hensyn til ansatte og kvaliteten i tjenestene, ikke til hva som er det gunstigste for selskapene, og vi frykter at ulike former for såkalt delingsøkonomi kan svekke dagens rammer.»

Sara Berge Økland (H) fremsatte på vegne av H følgende alternative forslag:

«Bergen kommune vil innledningsvis påpeke at arbeidet som er gjort med å vurdere konsekvenser av ny teknologi for transportsektoren er viktig og relevant. Den teknologiske utviklingen innenfor transportsektoren skjer svært raskt, og rapporten gir et vesentlig innblikk i de generelle trendene og drivkreftene som vil påvirke rammene for mobilitet og transport i fremtiden. Rapporten gir også anbefalinger for hvordan ny teknologi skal håndteres i planleggingen av fremtidig transportinfrastruktur, og er således en viktig premissgiver i det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gjelder både formuleringer av transportpolitiske mål og prioritering av investeringer i ny infrastruktur på transportnettet.

En av hovedkonklusjonene fra ekspertutvalgets rapport er at man med bakgrunn i ny teknologi må tenke igjennom transportpolitikken på nytt. Blant annet anbefales det å gjøre en «stresstest» av Nasjonal transportplan, som skal identifisere samfunnsøkonomisk nytte som er sårbar for teknologisk endring. Bergen kommune mener det er viktig at fremtidige ressurser innenfor transportsektoren brukes der måloppnåelsen er best, og er positive til at de store satsingene i NTP vurderes kritisk. Bergen kommune mener at en stresstest kan være et godt grep for å oppnå dette.

Når det gjelder transportpolitiske mål, peker ekspertutvalget på at noen av dagens målformuleringer egentlig er virkemidler som innebærer forhåndsvalg av transportform. I rapporten anbefales det at slike mål bør unngås, da de kan bli teknologisk utdaterte. Overføring av gods fra vei til bane og sjø fremheves som eksempel på en slik målformulering der den teknologiske utviklingen vil gi oss tryggere veitransport med lave utslipp, og dermed gjøre målet utdatert. Ifølge ekspertutvalget, gjelder dette også delvis for målet om nullvekst i

personbiltrafikk i byer, der man kan unngå utslipp og kø ved å ta i bruk ny teknologi. Det anbefales at nullvekstmålet bør revideres og erstattes med mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.

Gjennomgangen av målformuleringer er etter Bergen kommunes oppfatning nyttig og nødvendig, og kommunen støtter rapportens anbefaling om at man har målformuleringer som sier noe om hva vi faktisk ønsker å oppnå, og som ikke låser oss til virkemidler og transportformer som kan bli teknologisk utdaterte.»

Votering:

Alternativt forslag fra H fremsatt av Sara Berge Økland fikk 22 stemmer (H+FrP+PDK) og var dermed falt.

Innstillingen ble vedtatt med 45 stemmer (A+SV+KrF+MDG+V+R+Sp+UAV).

Tilleggsforslag fra R, fremsatt av Torstein Dahle (R), fikk 10 stemmer (SV+R+Sp+UAV) og var dermed falt.

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 29.08.2019 sak 278/19 og avga følgende innstilling:

Komiteens innstilling er likelydende med bystyrets vedtak.

Byrådet behandlet saken i møtet 15.08.2019 sak 325/19

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Byrådets og komiteens innstilling er likelydende.

Saknr 243/19
Arkivsak: 2019/55149

Til mottaker

Høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 25.09.2019 sak 243/19 og fattet følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» slik den fremkommer av byrådets forslag.

Bergen bystyres behandling

Følgende representanter tok ordet:

Endre M. Tvinnereim (A), Sara Berge Økland (H), Tor A. Woldseth (FrP), Harald Berge Breistein (KrF), Per-Arne Hvidsten Larsen (V) og Torstein Dahle (R).

Forslag fremsatt i bystyret:

Torstein Dahle (R) fremsatte på vegne av R følgende tilleggsforslag:

«Bystyret er kritisk til ulike former for delingsmobilitet i den grad dette bidrar til å svekke arbeidstakeres interesser. Vi mener regjeringen bør hindre et frislipp som i praksis bidrar til å deregulere eksisterende næringer, så som drosjenæringen. Bystyret mener at det trengs gode offentlige reguleringer som både tar hensyn til ansatte og kvaliteten i tjenestene, ikke til hva som er det gunstigste for selskapene, og vi frykter at ulike former for såkalt delingsøkonomi kan svekke dagens rammer.»

Sara Berge Økland (H) fremsatte på vegne av H følgende alternative forslag:

«Bergen kommune vil innledningsvis påpeke at arbeidet som er gjort med å vurdere konsekvenser av ny teknologi for transportsektoren er viktig og relevant. Den teknologiske utviklingen innenfor transportsektoren skjer svært raskt, og rapporten gir et vesentlig innblikk i de generelle trendene og drivkreftene som vil påvirke rammene for mobilitet og transport i fremtiden. Rapporten gir også anbefalinger for hvordan ny teknologi skal håndteres i planleggingen av fremtidig transportinfrastruktur, og er således en viktig premissgiver i det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gjelder både formuleringer av transportpolitiske mål og prioritering av investeringer i ny infrastruktur på transportnettet.

En av hovedkonklusjonene fra ekspertutvalgets rapport er at man med bakgrunn i ny teknologi må tenke igjennom transportpolitikken på nytt. Blant annet anbefales det å gjøre en «stresstest» av Nasjonal transportplan, som skal identifisere samfunnsøkonomisk nytte som er sårbar for teknologisk endring. Bergen kommune mener det er viktig at fremtidige ressurser innenfor transportsektoren brukes der måloppnåelsen er best, og er positive til at de store satsingene i NTP vurderes kritisk. Bergen kommune mener at en stresstest kan være et godt grep for å oppnå dette.

Når det gjelder transportpolitiske mål, peker ekspertutvalget på at noen av dagens målformuleringer egentlig er virkemidler som innebærer forhåndsvalg av transportform. I rapporten anbefales det at slike mål bør unngås, da de kan bli teknologisk utdaterte. Overføring av gods fra vei til bane og sjø fremheves som eksempel på en slik målformulering der den teknologiske utviklingen vil gi oss tryggere veitransport med lave utslipp, og dermed gjøre målet utdatert. Ifølge ekspertutvalget, gjelder dette også delvis for målet om nullvekst i personbiltrafikk i byer, der man kan unngå utslipp og kø ved å ta i bruk ny teknologi. Det anbefales at nullvekstmålet bør revideres og erstattes med mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.

Gjennomgangen av målformuleringer er etter Bergen kommunes oppfatning nyttig og nødvendig, og kommunen støtter rapportens anbefaling om at man har målformuleringer som sier noe om hva vi faktisk ønsker å oppnå, og som ikke låser oss til virkemidler og transportformer som kan bli teknologisk utdaterte.»

Votering:

Alternativt forslag fra H fremsatt av Sara Berge Økland fikk 22 stemmer (H+FrP+PDK) og var dermed falt.

Innstillingen ble vedtatt med 45 stemmer (A+SV+KrF+MDG+V+R+Sp+UAV).

Tilleggsforslag fra R, fremsatt av Torstein Dahle (R), fikk 10 stemmer (SV+R+Sp+UAV) og var dermed falt.

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 29.08.2019 sak 278/19 og avga følgende innstilling:

Komiteens innstilling er likelydende med bystyrets vedtak.

Byrådet behandlet saken i møtet 15.08.2019 sak 325/19

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Byrådets og komiteens innstilling er likelydende.

Bystyrets kontor, 27.09.2019

Birgitte Worren Bratland