

Sak 8 Resolusjoner (A-debatt).

Tittel.	Boligbygging og byutvikling uten nedbygging av natur
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #7	
<p>Naturkrisen krever at all fremtidig boligbygging og byutvikling skjer uten nedbygging av natur. All bygging i Bergen må skje gjennom å forandre allerede bebygde områder slik at disse kan gi plass til flere bergensere.</p> <p>Bergens befolkning vokser, og byen trenger flere boliger i årene fremover. Debatten rundt fortetting, byutvikling og boligforsyning i Bergen handler til stadighet om at vi trenger flere boliger på grunn av økende befolkning, og at vi derfor er nødt til å ta i bruk ubebygde områder for å sørge for høy nok andel boliger og næringsvirksomhet.</p> <p>Plan- og bygningsetaten (PBE) i Bergen kommune har kartlagt fortetningsområder i Bergen for å undersøke potensialet for boligbygging og -utvikling i årene som kommer under Kommuneplanens arealdel (KPA) 2018. Det viktigste funnet i rapporten er at områdene som er avsatt til fortetting i KPA2018 er langt på vei tilstrekkelig for å dekke behovet for boligforsyning i Bergen, også langt utover planperioden (2030). Det slås fast at det er potensiale for å bygge 27.000 boliger i Bergen de kommende årene.</p> <p>Bergen har i mange tiår blitt bygget på bilens premisser, og utbyggere har fått tillatelse til å bygge ned store naturområder uten hensyn til dyr, mennesker og biologisk mangfold.</p> <p>KPA2018 sørger for en kursendring. Planen legger opp til en stram og naturvennlig arealpolitikk som sørger for at innbyggerne kan bo tettere og hyggeligere uten at det går utover naturverdiene våre. PBEs rapport beviser at det er mulig å sørge for god boligforsyning i kommunen uten at det går utover grøntarealer, friluftsområder og strandsonen vår. Når KPA skal rulleres, er det avgjørende at vi legger tydelige føringer for hvordan Bergens begrensede arealer skal tas i bruk. Det er meningsløst å bygge ned mer natur, vi må heller restaurere og skape mer.</p> <p>Bergen MDG ønsker en byutviklingspolitikk i tråd med naturens tålegrenser. Vi kan sørge for gode liv for alle innbyggere gjennom gode boliger, kvalitet i arkitekturen, miljøvennlige transportformer og gode tilbud for gange, sykkel og kollektiv. Bergen skal ha boliger nok til</p>	

at alle skal få bo i den bydelen de vil, samtidig som vi må verne om uberørte naturområder.

En stor del av dette potensialet ligger i å forandre (transformasjon av) eksisterende bebyggelse. Oppussingen av Rådhuset i Bergen er et godt eksempel på hvordan transformasjon er nyttig for både byutvikling, klima, natur og økonomisk besparelse sammenlignet med å rive og bygge nytt. [Prosjektet har vist en besparelse på transport med 95% sammenlignet med nybygg og en besparelse på byggeprosesser viser 46% sammenlignet med nybygg](#). Gjennom bedre bruk av bebygde områder kan vi redusere klimagassutslipp og sørge for at vi tar i bruk allerede nedbygde områder heller enn å bygge ned grøntområder.

[Arealendringer er den største trusselen mot naturmangfold](#). Skal Bergen kommune ivareta natur, dyr, mennesker og biologisk mangfold, er det byutviklingspolitikken som må sørge for at ingen mer natur blir bygget ned på bekostning av store utbyggingsprosjekt. Det beste vernet mot klimaendringer er natur. For samfunnet er det derfor en [enorm besparelse](#) å velge å ikke bygge ned natur.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil:

1. at det ved neste rullering av KPA ikke skal settes av et eneste byggeområde hvor det bygges ned natur.
2. helt unntaksvis, for eksempel hvis det er tungtveiende samfunnsinteresser, kan tiltak i grøntområder kompenseres med restaurering av ødelagt natur for å sikre arealnøytralitet og -positivitet.
3. at Bergen kommune skal bli naturpositiv innen 2025. Dette innebærer at nedbygde områder skal tilbakeføres til naturen, med mål om null netto tap av natur.
4. sørge for at naturområder i Bergen avsettes til landskapsvernområde etter naturmangfoldloven gjennom en utvidelse av byfjellsgrensen.

Styrets innstilling.

Støttes (enstemmig).

Tittel.	Nordnespynten skal være for alle
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #8	
Nordnesparken, som er over 100 år gammel, er i dag en viktig plass for lek og rekreasjon og tas i bruk av bergensere som både badeplass og turområde. Parken er hjem for mange	

store trær, grøntarealer og biologisk mangfold og er byens port for alle som kommer sjøveien til Bergen. Som en av byens største grønne lunger, må vi ivareta og videreutvikle Nordnesparken.

I dag er parken omringet av boligområder og næring, men tettest på er Akvariebygget, Havforskningsinstituttet (HI), fotballbanen og parkeringsplassene tilknyttet disse. Snart skal arbeidet med å transformere Dokken-området gi Akvariet, Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet et nytt hjem. Planene for tomtene som står igjen og som i dag tilhører Statsbygg, er fortsatt uavklart. Det er mye som kan gjøres med HI og Akvariet sine bygg ytterst på Nordnespynten: Byggene kan omformes til boliger, til kulturhus, til museum, til klimasenter eller andre formål. Det er opp til lokalpolitikere å finne ut av hva som bør gjøres med tomtene, og Bergen MDG har ett tydelig mål: å tilbakeføre arealet til grøntområde, som en del av Nordnesparken.

Flere oppgraderinger kan gjøres for parken etter at institusjonene flyttes til Dokken: flere toaletter, flere benker, flere lekeplasser, urbane hageområder, og kanskje et utendørs konsertområde som kan tas i bruk til lokale festivaler og arrangementer.

Det må også være et mål i seg selv å unngå at private utbyggere får kjøpe opp kremtomten på pynten for å bygge nye høyhus for leiligheter med sjøutsikt til høye priser. Nordnespynten skal være for alle.

Forslag til vedtak:

Bergen MDG vil:

1. at når Akvariet og Havforskningsinstituttet flytter til Dokken skal Bergen kommune erverve eller få råderett over arealene på Nordnespynten.
2. at hele området avsettes krav om felles regulering, der det skal legges til rette for en bred medvirkning for befolkningen.
3. tilbakeføre tomtene som bruksområde for Nordnesparken, og hele parkarealet skal sees i sammenheng med dagens eksisterende bebyggelse.

Styrets innstilling.

Støttes (3/2).

Alternativt forslag til pkt. 3 fra et mindretall i styret (2/3):
Tomten omreguleres til boligformål. Byggene til HI og Akvariet gjenbrukes til andre formål. Byggene skal i fremtiden brukes til byliv, kultur og næring, som for eksempel aktivitetshus, galleri, gjenbruks-hub eller forskningssenter. Byggene skal beplantes og solceller skal installeres på taket så langt det er mulig.

Tittel.	Ja takk til by- og jernbane, sykkel og gange, nei til motorveier!
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #9	
<p>Norsk samferdselspolitikk har vært planlagt på bilens premisser. Dette har hatt store negative konsekvenser for klima, luftforurensing, arealbruk, folkehelse, bomiljøer – ja, kort sagt, for mennesker og miljø over hele landet. Dette har også til de grader gjort seg gjeldende i Bergen. Utfordringen nå er å legge om transportsektoren. For Bergen betyr det byreparasjon, bybane til alle bydeler, jernbane til Oslo, og gi dagens veiareal fra privatbilene til kollektiv, sykkel og gange. Tiltak som reduserer behovet for transport, og dermed reduserer behovet for investeringer i ressurskrevende infrastruktur, er alltid det beste.</p> <p>MDG førte an da Stortinget prioriterte bybane og jernbane i Nasjonal Transportplan. Det var et resultat av godt samarbeid mellom politikere i Bergen, fylkestingspolitikere, sivilsamfunnet og næringslivet. Bergen prioriterte i byvekstavtalen Bybanen til Åsane som nummer 1, vei og jernbane mot Voss som nr 2, og en ny trafikksikker vei nord i Bergen, kjent som Nordhordlandstunnelen (Vågsbotn-Klauvaneset) som nr 3. Det siste prosjektet er avhengig av bybanen for å ikke å øke trafikken i Bergen, men en vei er nødvendig av hensyn til trafikksikkerheten i området.</p> <p>Når bybanen er ferdigstilt til Åsane skal byggingen mot Loddefjord starte. Det pågår et planarbeid allerede. Dette vil åpenbart være det viktigste samferdselsprosjektet for Bergen og regionen etter bybanen til Åsane. Bybanen er Norges beste samferdselsprosjekt og oppfyller miljømessige, økonomiske og sosiale bærekraftsmål. Den binder byen sammen, bygger ned forskjeller, reduserer utslipp, sparer natur og fører med seg private investeringer. Gode kollektivprosjekter frigjør også veikapasitet for næringslivet, personer med funksjonsnedsettelse, utrykningskjøretøy og andre som virkelig trenger veiene.</p> <p>Etter at vei og jernbane er klart til Stanghelle, skal det videre mot Voss. Prosjektet er viktig for å gi et alternativ til fly til Oslo, og derfor også for togturer til kontinentet. Det er viktig av hensyn til ras og trygghet. Økt veikapasitet gir alltid mer trafikk, og det koster samfunnet, naturen og klima. All videre planlegging mot Voss må kun ha to felt. Jernbane og rassikring er det viktigste. Andre deler av strekket av Bergensbanen er også langt viktigere å prioritere for MDG enn motorveiprojekter i regionen.</p> <p>For å bedre byluft, få ned støyen og gi bergenserne mer plass, bør gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Samtidig viser beregningene som er gjort at kun 11% av trafikken er gjennomgangstrafikk. Det betyr at det viktigste arbeidet som gjøres for å gi innbyggerne en bedre by, er å redusere trafikken generelt. Med tanke på fremtidige prosjekter er derfor ideen om en firefelts motorveitunnel fra Arna til Fjøsanger som staten ivrer for noe som bør begraves for godt. Et enda større motorveikryss på Fjøsanger vil øke trafikken fra Rådal mot Fjøsanger og øke støyen og gi andre negative</p>	

virksomheter mellom områdene. Fjøsanger vil også bli et dårligere sted å bo. Et nytt vegsystem her vil også øke trafikken på tilførselsveiene, som langs Bønes. Dette er dårlig bypolitikk og går imot statens egne målsetninger innenfor klima, natur, bomiljø m.m. Store tunneler gir store overskudd av masser, og gir derfor deponier i sjø eller på land som i praksis alltid vil være negative for eksempel landbruk, natur og friluftsliv. En løsning som er langt bedre, og som er under planlegging, er å bygge en langt kortere tunnel som gir en bedre vei fra Midtun mot Arna. Arbeidet er i gang og bør prioriteres, og er det åpenbare alternativet til en motorvei mellom Arna og Fjøsanger for å få gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Dette vil også være positivt for gående og syklende. En ny vei mellom Arna og Vågsbotn er også totalt uaktuelt av samme årsaker. Noen mindre oppgraderinger på dagens vei er mer enn tilstrekkelig for å fungere som ringvei.

Statens måte å jobbe på bryter med bærekraftsprinsippene og vil ende opp med å kun skape nye problemer frem i tid. Trafikk må ikke først og fremst flyttes eller forsøkes gjemmes bort. Den må reduseres. Man kan ikke bygge seg ut av det, vel kjent støttet av nasjonal og internasjonal forskning.

Samtidig finnes det fornuftige og viktige oppgraderingsprosjekter på vei, både på fylkesvei- og lokalvegnettet, som mangler midler og som gir mer tilbake til byen og innbyggerne enn de store motorveiprosjektene. Statlige sykkelveiprosjekter er underfinansiert og trenger også milliarder i årene fremover. Sykkelveier er samfunnsøkonomisk meget lønnsomme og viktig for å svare ut klima- og naturkrisen. For hver kjørte kilometer på sykkel får samfunnet en helsegevinst på 26 kroner, mens samfunnet taper 5,9 kroner per kjørte kilometer med personbil (Helsedir. 2013). Ifølge staten er ikke sykkelveien til Åsane finansiert. Den må prioriteres slik at den står klar sammen med bybanen til 2031.

Analysen av bompengesystemet i Bergen konkluderer med at de nye bomstasjonene "ikke hadde noen nevneverdige, uønskede konsekvenser for Bergen generelt sett. Det er heller ikke funnet noen uventede eller uønskede fordelingsvirkninger av tiltaket" (Norconsult i tidsskriftet Plan, 2/2021). Samtidig har trafikken gått ned. Avgifter for å få ned trafikken av hensyn til mennesker og miljø er kommet for å bli, og slike avgifter må styrkes fremover, også bompengene, inntil man har et alternativ på plass som kan virke sterke for å oppnå de samme målene. Bergen har mye som gjenstår når det gjelder å tilby gode alternativer til bilen, spesielt til reiser til og fra fritidsaktiviteter. Et godt utbygd kollektivtilbud er det viktigste tiltaket for å få ned trafikken.

Oppsummert er det ikke plass til flere forurensende og naturfiendtlige motorveier i Bergen kommune i fremtiden, de som finnes må heller prioriteres til kollektiv og boulevarder. Investeringene må gå til jernbane, kollektiv, sykkel og gange, og summene vi snakker om når det gjelder bybane, vei og jernbane til Voss, presser hva som er klokt av hensyn til økonomisk og miljømessig bærekraft. Det vil alltid finnes et sykkel- gange-, opprustnings- eller kollektivtiltak som er bedre for samfunnet totalt sett, enn en ny motorvei. Vi har ikke en krone til overs å bruke på nye motorveier.

Bergen MDG mener at det i lys av at staten allerede har begynt planleggingen av ikke-prioriterte motorveier, må sies tydelig ifra om at dette ikke er ønsket av Bergen, det er heller ikke i tråd med FNs bærekraftsmål, Paris-avtalen, Stortingets og regjeringens ambisjoner. Det er dypt beklagelig at en statlig fagetat ignorerer forskning og bruker knappe ressurser til løsninger som er uønsket, ukloke, konfliktfylte og direkte klima-, menneske- og naturfiendtlige.

Forslag til vedtak:

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

1. At staten legger vekk nye motorveiplaner, som Arna-Fjøsanger og Arna-Vågsbotn, og konsentrerer seg om kollektivprosjekter som Bybanen. Først skal vi til Åsane, og deretter til Loddefjord.
2. At staten har fullt trøkk på rassikker vei og jernbane hele veien mot Voss, og konsentrerer seg om dette prosjektet fremover, og andre deler av Bergensbanen.
3. At for å få ut gjennomgangstrafikken i Bergensdalen, prioriteres tunnel som erstatning for Grimesvingene.
4. At prinsippet om trafikkreduksjon alltid skal være førende for all planlegging, og at hensyn til klima, mennesker, natur, landbruk og friluftsliv vektlegges tyngst.
5. At staten prioriterer å øke bevilgningene til sykkelvei- og gangeprosjekter, ikke minst sykkelveien til Åsane, samt oppgradering av eksisterende veier, men også økt grad av støyskjerming og lignende. Dette er god bypolitikk, god miljøpolitikk og god samfunnsutvikling.
6. At det jobbes videre med fullt trøkk for å få ned trafikken med alle tilgjengelige virkemidler. Bompenger i by er viktig av også andre hensyn enn å finansiere prosjekt, blant annet få ned køene, bedre luften, minske støyen, få ned utslippene av mikroplast, og gi bergenserne mer plass. Økte bompenger er nødvendig for å få dette til, innen annen avgiftsløsning som virker bedre for å nå målsetningene, kombinert med andre trafikkreduserende tiltak som å senke fart, omprioritere areal på veiene til kollektiv, gange og sykkel, men også stenge veier for å gi mer rom til byliv.

Styrets innstilling.

Støttes (enstemmig).

Tittel.	La lokalsamfunn bestemme over ressursene - Innfør deltakende budsjettering i Bergen!
Forslagsstiller.	Josefine Gjerde
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #10	
De demokratiske prosessene som lokalvalg, dannelselse av byråd, krangling i bystyret om budsjett og andre saker kan ofte kjennes fjernt og irrelevant for kvinnen i gata. Det kan	

virke langt fra de sakene som engasjerer folk i hverdagen til sakene mediene og politikere snakker om. I tillegg vet vi at hvem som deltar i politikken og samfunnsdebatten ikke er tilfeldig. Det er ofte folk med høy utdanning, høy alder, god økonomi og de er oftere menn enn kvinner. Når det er de samme som ytrer seg gang på gang, mister man viktige perspektiver på veien.

Derfor bør politikere og offentlige myndigheter alltid jobbe for å få flere til å engasjere seg i politikken og samfunnsdebatten. Hvordan kommunen bruker pengene sine er demokratisk forankret gjennom valg, men det finnes eksempler fra andre byer og land som Paris, [New York](#), Porto Alegre, Island og Skottland hvor man tar dette et skritt lenger. Gjennom deltakende budsjettering kan innbyggerne selv være med å bestemme hva kommunen skal bruke penger på, og slik bygge eierskap til utviklingen av byen på en helt ny måte.

Vi trenger ikke dra ut av Norge for å finne eksempler på det samme. I [Bydel Tøyen](#) i Oslo har man gjennomført et prøveprosjekt med deltakende budsjettering i forbindelse med områdesatsingen. Målet er å gi bydelen et løft ved å bruke et nedenfra og opp-perspektiv. De som bor i området kjenner dets utfordringer og styrker aller best, og innbyggernes involvering er derfor helt essensiell for å skape bedre lokalsamfunn.

Det finnes mange ulike modeller for deltakende budsjettering, men hovedpoenget er kort oppsummert å holde av en del av budsjettet til prosjekter innbyggerne selv ønsker å bruke penger på. Gjennom digitale plattformer eller fysiske valgboder kan man stemme frem prosjekter man mener vil gjøre byen bedre - hvert år! Slik kan innbyggerne selv velge om man skal prioritere mer midler til ungdomsklubber eller å opprette en parsellhage i nabolaget, og bruke penger på flere sykkelparkeringer eller annet.

Å skape engasjement for lokalsamfunnet krever at politikerne tør å gi makten tilbake til innbyggerne.

Forslag til vedtak:

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

Innføre et pilotprosjekt med deltakende budsjettering i Bergen.

Styrets innstilling.

Støttes (3/2).

Tittel.	Fortsatt elektrifisering av transportsektoren i Bergen
Forslagsstiller.	Christine Ødegaard og Natalia Golis
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #11	

Bergen og Vestlandet er et episentert for elektrifisering av transportsektoren. Elbilandelen i Bergen Kommune, og i nabokommunen Askøy, har den største elbilandelen av privattransport i verden.

Vestland Fylkeskommune har satt seg mål om Nullutslipp 2030. Det satses tungt på elektrifisering av gods og næringstransport i samarbeid med næringslivet, og på kollektivtransport inkludert ferger og hurtigbåter. Langt de fleste bussene i Bergen er nå elektriske.

Vi har også valgt å satse på utbygging av Bybanen i Bergen, som er regionens største miljøtiltak, og effektivisering av kollektivtransporten i Bergen.

Vi har også vedtatt krav om elektrifisering av drosjenæringen innen 2025, og nullutslippssoner i sentrum er på trappene. Dette vil forandre elektrifisering av næringstransport, slik at varelevering og annen næringsvirksomhet ikke vil hindres av et slikt tiltak- men heller støttes og styrkes.

Den totale satsingen på elektrifisering av transportsektoren har ført til stor reduksjon av klimautslipp og bedre luft i byen vår, til det beste for befolkningen. Samtidig er det klart at selv om andelen elektriske privatbiler i Bergen er rundt 30%, betyr det at det fortsatt er 70% fossile biler igjen som forurensere unødvendig. Andelen elektrisk næringstransport øker dessverre saktere enn ønsket.

Vi vet at det å satse på ny og tildels ukjent teknologi krever incitamenter for at folk skal tørre å investere i det.

Slike incitamenter er både nasjonale og lokale, som mva-fritak og reduserte avgifter, men også reduserte bompenger og redusert parkeringsavgift for ikke bare elektriske biler og varebiler, men også hydrogen og annen nullutslippsteknologi.

Det er svært avgjørende med fortsatt utbygging av ladeinfrastruktur for både privatbiler og næringsvirksomhet, da den fremdeles ikke er tilfredsstillende.

I byområder der tilgangen på hjemmelading er vanskelig skjer det at innbyggere velger fossil fremfor elektrisk fordi hverdagens kabal ellers ikke går opp. Her må Bergen Kommune sørge for bedre tilrettelegging slik at tilgangen på lading ikke er et hinder.

For spesielt næringstransporten i byen krever en fortsatt elektrifisering tilrettelegging av lademuligheter. En drosjesjåfør har ikke anledning til å stå i ladekø og gå glipp av inntektsbringende turer. En transportør av varer må kunne lade større varebiler på ladestasjoner som er tilpasset disse. Ladeinfrastruktur må sees i et regionalt perspektiv langs viktige akser både internt i Vestland, på Vestlandet og øst/vest.

MDG ønsker derfor at Bergen Kommune skal ha fortsatt sterkt fokus på å tilrettelegge for fortsatt elektrifisering på alle områder av transportsektoren i Bergen, om det er på veien, på vann eller i luften.

For å lykkes med dette så skal Bergen kommune styrke samarbeidet med omegnskommunene og næringslivet, og være pådriver opp mot nasjonale myndigheter for å sikre finansiering av både ladeinfrastruktur og støtteordninger gjennom f.eks. Enova og i samarbeid med regionale myndigheter.

Forslag til vedtak:

MDG ønsker at Bergen Kommune skal tilrettelegge og være pådriver for fortsatt elektrifisering på alle områder av transportsektoren i Bergen.

Styrets innstilling.

Støttes (3/2).

Tittel.	Akselerere og sikre kontinuerlig bybanebygging med økte bompenger
Forslagsstiller.	Øystein Bønnes
Innstilt behandlet som	A-debatt (20 min)
Resolusjonstekst #12	
<p>Bybanen stimulerer til god byutvikling, øker andelen kollektivreisende og er et glimrende klima og energieffektiviseringstiltak. Bergen kan glede seg over at vi får en ny bybanelinje 21. november i år og at vi ligger i rute til å kunne starte byggingen av bybane sentrum-Åsane i 2025. Men det er uønskelig lenge å vente på videre utbygging av bybane til 2025. I mellomtiden bør vi bygge fram til det som ble planlagt som det siste bybanestoppet på linjen som åpner i år. Bybanen ble regulert til Spelhaugen i juni 2017 (1), men da finansieringen manglet ble det siste stoppet til Spelhaugen tatt ut i 2018. MDG ville den gang heller øke bompengene, men ble nedstemt i bystyret.</p> <p>Bompenger reduserer biltrafikken og bidrar med det til lavere energiforbruk, lavere arealbehov, mindre støy og forurensning. Om vi skulle få mer statlige midler enn antatt i NTP til bybanebyggingen til Åsane vil dette i utgangspunktet gå til å redusere bompengene med de uheldige konsekvensene det vil ha. For å begrense forslumming av for høy biltrafikk og byspredning er det særlig viktig å begrense "kvantumsrabatten" som kalles timesrabatten i bompengeringen. Denne rabatten gjør at bilister kan kjøre ubegrenset i en time og passere et ubegrenset antall bomstasjoner uten å betale mer enn de som kun kjører en kort tur og passerer en enkelt bomstasjon.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bergen MDG vil sørge for kontinuerlig utbygging av bybanen uten å utsette bygging av bybane til Åsane. Det vil vi gjøre ved å bygge fra Oasen til Spelhaugen ved å hente inn det som mangler i økt bompengeneinnkreving.2. Bergen MDG foretrekker å sikre bompengefinansieringen ved å redusere timesrabatten midlertidig ned imot 5 minutter.3. Det skal primært ikke gjøres innsparinger som går på bekostning av fortetting med kvalitet på strekket til Spelhaugen.4. Bergen MDG mener at hvis Bergen kommune skulle få svært godt økonomisk handlingsrom grunnet høyt utbytte fra Eviny de nærmeste årene, bør det åpnes opp for at deler av av dette kan finansiere energieffektiviseringstiltaket som bybaneutbygging er. <p>(1) http://www3.bergen.kommune.no/bksak/utv_meetinfo.asp?meetid=12724&db_source=1</p>	
Styrets innstilling.	
Støttes (3/2).	