

# **REFERAT Særligt udvalg om klima og bæredygtighed 2019-2021 d. 01-12-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 01. december 2021 kl. 00:00

**Mødested** Mødelokale på Cafe Munter, Store Torv 2 i Rønne

## **Indholdsfortegnelse**

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Status på arbejdet med at udvikle Bornholms plan for offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.....	5
Fremtidige handleplaner under Bornholms strategi for grøn mobilitet.....	11
Udvalgets pejlemærker for 2022.....	15
Eventuelt.....	18

## **Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

Åbent punkt

## **1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

00.22.04A08-0001

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	01-12-2021	1	

### **Fraværende**

Klaus Vesløv havde meldt afbud til mødet.

### **Bemærkninger til dagsordenen**

Udviklingskonsulent Marie Wibe deltager under hele mødet.

## **Punkt 2: Status på arbejdet med at udvikle Bornholms plan for offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur**

### **Bilag**

Bilag 1: høringssvar til ”forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport”

Åbent punkt

## **2 Status på arbejdet med at udvikle Bornholms plan for ladeinfrastruktur**

05.01.50G01-0001

### **Politisk sagsgang**

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter

### **Resumé**

Dette er en statussag omkring udarbejdelsen af en langsigtet plan for den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur på Bornholm. Formålet med handleplanen er at bidrage til en sammenhængende, ø-dækkende og velfungerende ladeinfrastruktur på Bornholm. Planen kommer med anbefalinger til, hvordan arbejdet kan struktureres og ud fra hvilke principper ladeinfrastrukturen etableres. Handleplanen munder ud i anbefalinger til, hvor mange ladestander og hvilken type ladestander, der skal opstilles, i hvilket tempo de bør opstilles, og hvor de bør placeres. Planen skal ligeledes komme med anbefalinger til, hvor den kommunale indsats bør fokuseres i lyset af den hastige udvikling på markedet for ladeinfrastruktur.

### **Indstilling og beslutning**

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Udvalget beslutter, om der skal gives input til arbejdet med at udvikle en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 1. december 2021:

Udvalget opfordrer forsyningsselskaberne til at kommunikere mere tydeligt om, hvordan man lader smart, samt hvordan man i fremtiden vil styre vores øgede elforbrug til bornholmerne.

Udvalget anbefaler, at der arbejdes videre med at tage elnettets kapacitet samt områder med helårsbeboelse i betragtning, når planen udarbejdes.

Udvalget anbefaler, at såfremt det bliver muligt for kommunen at lave udbud af elladestander, da er det vigtigt, at de attraktive pladser puljes med de mindre attraktive pladser. Herved understøttes, at det er muligt at bosætte sig på hele Bornholm og køre grønt.

Formanden Leif Olsen indstiller, at:

- a) Udvalget drøfter problematikken jf. sagsfremstillingen
- b) Formulerer udvalgets eventuelle input til den fremtidige udvikling.

Natur- og Miljøudvalget den 30. november 2021:

Udvalget besluttede at følge formandens indstilling.

a) drøftet.

b) Udvalget anbefaler at:

den kommende lovgivning indtænkes ved udførelsen af strategien, der satses på en ø-dækkende struktur, antallet af ladestandere differentieres i forhold til indbyggerantal og bebyggelsesform og man i hvert tilfælde indgår en dialog med lokalsamfundet efter behov.

## Sagsfremstilling

Handleplanen for udarbejdelse af en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm blev godkendt af Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget den 15. september 2021 på indstilling af Særligt udvalg om klima og bæredygtighed og Natur- og Miljøudvalget. Handleplanen implementeres under Bornholms strategi for grøn mobilitet. Formålet med handleplanen er at bidrage til en sammenhængende, ø-dækkende og velfungerende ladeinfrastruktur på Bornholm. Planen kommer med anbefalinger til, hvordan arbejdet kan struktureres og ud fra hvilke principper ladeinfrastrukturen etableres.

Overordnet skal handleplanen munde ud i anbefalinger til, hvor mange og hvilken type ladestandere, der skal opstilles, i hvilket tempo de bør opstilles, og hvor de bør placeres. Planen skal ligeledes komme med anbefalinger til, hvor den kommunale indsats bør fokuseres i lyset af den hastige udvikling på markedet for ladeinfrastruktur.

Arbejdet følger overordnet de spor, der er blev lagt i handleplanen. Denne sag er en mulighed for dels at give udvalgene en orientering om arbejdet og dels at få deres umiddelbare input til det videre arbejde.

Nedenfor følger en overordnet status på arbejdet:

### *Holistisk tilgang*

Arbejdet med ladeinfrastruktur er relevant for mange dele af kommunens områder. Det gælder blandt andet kommunen som planmyndighed, vejmyndighed, myndighed på byggeområdet (i forhold til Ladestanderbekendtgørelsen) og kommunen som indehaver af en voksende elbilflåde. Endelig har kommunen en række bygninger, der skal leve op til Ladestanderbekendtgørelsen inden 2025. Der er til arbejdet med ladeinfrastruktur nedsat en intern arbejdsgruppe (med deltagelse af Bornholms Energi og Forsyning).

### *Lovgivning*

Den 28. oktober 2021 blev der indgået en bred politisk aftale omkring regulering af ladestandermarkedet. Med aftalen ville kommunerne i en forsøgsperiode frem til 2024 få mulighed for at støtte opsætning af ladestandere i de områder, hvor der ikke er et tilstrækkeligt kommercielt grundlag for at investere uden støtte. Derudover lagde aftalen op til, at kommuners ladestandere skulle kunne gøres offentligt tilgængelige. Der er efterfølgende fremsat et lovforslag, som er i høring frem til 23. november. Lovforslaget giver mindre vide rammer, end hvad aftaleteksten gør i forhold til anvendelse af kommunens ladestandere.

Kommunen har fremsendt et høringssvar via KL (svarfrist 23. november 2021). Ved at indsende et høringssvar (bilag 1) arbejder kommunen bl.a. for så fleksible rammer som muligt i forhold til brugen af de kommunale ladestandere. Det forpligter imidlertid ikke kommunen til eksempelvis at gøre alle dets ladestandere offentlige ladestandere tilgængelige, da andre hensyn har betydning jf. nedenfor.

### *Dialog med interessenter*

Dialogen med interessenter er påbegyndt. Der har bl.a. været dialog med Copenhagen Electric og KL om den generelle udvikling i forhold til ladeinfrastruktur, Dansk Håndværk omkring håndværkernes lademønstre samt turisterhvervet i form af Destination Bornholm og et antal af udlejningsbureauerne. Derudover har der været indledende dialog med Bornholmske Borgerforeningers Samvirke og et antal kommercielle aktører. Sidstnævnte omfatter bl.a. COOP jf. nedenfor. Dialogen bekræfter, at der er stor interesse for emnet. Samtidig er det klart, at der er forskellige indgangsvinkler og forskellige udfordringer alt efter hvilken aktør, der er dialog med. De har dog det fællestræk, at der er en interesse i at ladeinfrastrukturen bliver bedre.

### *Status på Bornholm og markedets udvikling*

I en opgørelse fra Transportministeriet omkring offentlige ladestandere er Bornholm repræsenteret på listen over top-20 kommuner med flest ladepunkter per tusinde indbyggere – kun overgået af Frederiksberg og København. Det skyldes ikke mindst Bornholms deltagelse i et EU-finansieret program. Det giver et godt udgangspunkt og gode erfaringer at bygge videre på.

COWI estimerer, at der er i 2030 vil være behov for 135 offentligt tilgængelige ladeudtag på Bornholm, hvis antallet af elbiler i 2030 svarer til det mål, der er sat i Bornholms strategi for grøn mobilitet. Antallet kan bruges som en indikation af hvilken størrelsesorden, der ses ind i, men tager bl.a. ikke højde for den geografiske fordeling eller øget efterspørgsel i perioder grundet turisme. Antallet tager desuden udgangspunkt i, at samtlige ladere der opstilles, er destinationsladere. Destinationsladere (også omtalt normalladere) kan som regel levere op til 22 kW. En destinationslader er en mindre ladestander i byrummet – eksempelvis ved offentlige parkeringspladser, arbejdspladser, hoteller og seværdigheder. Det samlede antal ladeudtag vil være mindre, når destinationsladerne kombineres med hurtig- og/eller lynladere. Det skyldes blandt andet, at flere biler kan nå at lade på hurtig- og lynladere, da opladningstiden er reduceret.<sup>1</sup>

Estimatet er baseret på metodikken fra en rapport fra 2019 fra Dansk Elbil Alliance og DTU, hvor det estimerede behov er baseret på parkeringsforholdene<sup>2</sup> ved egen bolig ud fra nedenstående terminologi. Derudover vil også udviklingen i bilers rækkevidde og opladningshastighed m.v. have betydning for behovet for ladeinfrastruktur.

1. Dem, der parkerer på egen grund, behøver ikke adgang til offentlig ladeinfrastruktur
2. Dem, der parkerer ved ejendom med fællesparkering (fx i regi af en bolig- eller ejerforening), har måske behov for adgang til offentlig tilgængelig parkering. Det antages, at der er behov for offentligt ladeinfrastruktur
3. Dem, der parkerer på gaden, dvs. fx. langs kantsten og/eller på det offentlige vejareal, har behov for adgang til offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

---

<sup>1</sup> I beregningen forudsættes det, at ladestanderne benyttes i 30 % af tiden og i den tid, som ladestanderne benyttes, kan der overføres flere kWh ved hurtig- og lynladning og dermed flere km. Beregningen tager ikke højde for, at hurtig- og lynladning er mere relevant i dagtimerne - på farten eller ved indkøb/kultur - og mindre relevant i arbejdstiden og om aftenen- og nattetimerne.

<sup>2</sup> Det antages, at 78% af bornholmerne kan parkere ved privat grund, mens 7% af bornholmerne parkerer ved ejendomme og 15% på destinationen (fx arbejdsplads eller i forbindelse med indkøb)

Der er aktuelt ca. 60 offentligt tilgængelige ladeudtag (der er ofte to ladeudtag på en lade-stander) på Bornholm, heraf tre hurtigladere med i alt seks ladeudtag. Tallet stammer fra Elbilviden.dk og kommunen har ikke råderet over alle ladere, herunder om alle ladere vedbliver offentlige tilgængelige. Tallet omfatter både de standere kommunen har sat op gennem det EU-finansierede projekt, såvel som standere andre aktører har gjort tilgængelige. Det reelle tal kan være større, da nogle virksomheder og borgere kan have ladestandere, der kan bruges af offentligheden, men som ikke er registreret af Elbilviden.dk. Med ca. 60 ladeudtag er ladeinfrastrukturen godt på vej. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at antallet ikke siger noget om den geografiske dækning på tværs af øen eller i de enkelte byer.

På anbefaling af Copenhagen Electric har kommunen iværksat en kortlægning af, hvor det kan forventes, at markedet vil etablere ladeinfrastruktur – og hvor en kommunal indsats derfor vil være mindre relevant. Indsatsen skal munde ud i et overblik over, hvor "fintmasket" ladeinfrastrukturen vil være, når de forventede ladestandere er opsat og dermed give et overblik over, hvilke geografiske områder kommunen skal være særligt opmærksom på.

Kortlægningen omfatter i første omgang supermarkeder og tankstationer. Virksomheder er også relevante at se på. Kommunens egne ladestandere vil også fremgå med forventning om, at nogle af disse - helt eller delvist - på sigt vil kunne benyttes af andre end kommunen. Det gælder både ladestandere til egen flåde og de ladestandere der opsættes som følge af lade-standerbekendtgørelsen. Graden af tilgængeligheden af kommunens ladestandere besluttet i andet regi og kræver først og fremmest klarhed over de lovgivningsmæssige rammer. Derudover vil det også afhænge af bl.a. den praktiske gennemførelse og driftsstabilitet samt økonomien bag.

Lademulighed anses i stigende omfang som et konkurrenceparameter blandt kommercielle aktører. Eksempelvis har COOP en ambition om, i samarbejde med OK, at udrulle 500 ladestandere de næste tre år. På samme vis har flere andre bornholmske virksomheder ladestandere, der er offentligt tilgængelige. Flere ventes at følge trop. Der skal gøres en indsats for at disse virksomheder gør deres ladestander synlig på de apps, elbilsbrugere benytter til at finde ladestander (fx Plugshare eller Chargefinder). Der skal også gøres en indsats for at få virksomheder som eksempelvis COOP til at fremskynde deres investeringer på Bornholm. Således har kommunen rakt ud til COOP med opfordring om at prioritere Bornholm.

#### *Matrikler uden lademulighed*

Der vil blive udarbejdet retningslinjer for "Råden over vej" således, at der er transparens og ensartethed omkring, hvad der kan lade sig gøre hvor i forhold til at opstille private ladestandere på offentlig vej. Der vil skulle tages hensyn til blandt andet fremkommelighed, driftstilgængelighed, trafiksikkerhed og æstetik samtidig med, at der er et ønske om at sikre gode lademuligheder. Hvis der viser sig at være tilfælde, hvor borgere ikke får mulighed for at opstille egen ladeboks, kan det være relevant at arbejde med servicemål, så der maksimalt må være en given afstand til en offentligt ladestander. I tillæg til huse i byer udgør også sommerhusområderne en udfordring. Her er det dog ikke manglende parkering på matriklen men elnettets kapacitet, der opleves som en udfordring.

Med afsæt i ovenstående kan der i udvalgets drøftelse blandt andet indgå overvejelser om:

- Overvejelser om i hvor høj grad der kan arbejdes med differentierede servicemål. Eksempelvis kunne man skelne mellem hvor langt der må være til en offentlig ladestander

i bymidter, i mindre og i større byer samt områder udenfor byerne. Dette ud fra en vurdering af muligheden for egen ladeboks.

- Der skal arbejdes mod en ø-dækkende ladeinfrastruktur. Hvordan defineres ø-dækkende? Betyder det, at der skal stå minimum fx én eller to offentlige ladestander i hver mindre by (med mindre end fx 200 huse) uanfægtet størstedelen af indbyggerne kan etablere egen ladeboks?

### **Økonomiske konsekvenser**

Ikke relevant for denne statussag.

Der vil blive fremlagt særskilte sager, hvis det på et tidspunkt vurderes, at kommunen – forudsat lovgivning ændres – yder betaling i forbindelse med indgåelse af aftaler med operatører af offentligt tilgængelige ladestander.

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

Bilag 1: høringssvar vedr. udkast til "forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport"

## **Punkt 3: Fremtidige handleplaner under Bornholms strategi for grøn mobilitet**

### **Bilag**

Bilag 2 oplæg vedr. omstilling af tung transport

Bilag 3 Oplæg vedr. samkørsels applikation

Bilag 1 Udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme

Åbent punkt

### **3 Fremtidige handleplaner under Bornholms strategi for grøn mobilitet**

00.16.02P22-0002

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	01-12-2021	3	

#### **Politisk sagsgang**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter.

#### **Resumé**

Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040 blev godkendt af Kommunalbestyrelsen i september 2021. De første handleplaner blev godkendt medio september 2021. Særligt udvalg om klima og bæredygtighed ønsker med denne sag at videreformidle de øvrige handleplaner, udvalget har drøftet. Dette med henblik på, at de kan danne grundlag for fremtidige prioriteringer inden for grøn mobilitet.

#### **Indstilling og beslutning**

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Vedlagte handleplaner oversendes på vegne af Særligt udvalg om klima og bæredygtighed til den nye kommunalbestyrelse således, at prioritering af fremtidig indsats omkring grøn mobilitet kan tage afsæt i udvalgets arbejde.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 1. december 2021:

Godkendt, idet udvalget vil opfordre til, at kommunen ansøger om midler fra Infrastrukturaftalens pulje målrettet cyklisme allerede fra marts 2022.

Udvalget anerkender arbejdet med at få cykler i classesæt til de bornholmske skoler, men udvalget ønsker ikke, at det skal være en del af handleplanen for øget hverdagscyklisme.

Udvalget opfordrer til, at der medtages elladcykler som en del af deletransportkonceptet, i både handleplan for hverdagscyklisme og handleplanen for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst.

I forhold til handleplan for omstilling af tung transport ønsker udvalget, at ændre bullit fire, hvor der står: "Afdække miljømæssige, klimarelaterede og sociale konsekvenser ved fremstilling af syntetisk diesel (HVO), samt om brugen af HVO som overgangsbrændsel vil have negative langtidseffekter (langsommere omstilling til bedre løsninger). Dette ønsker udvalget erstattet med: "Afdække miljømæssige klimarelaterede og sociale konsekvenser ved fremstilling af alternativer til fossile brændsler til eksisterende materiel, samt om brugen af disse vil have negative langtidseffekter".

## Sagsfremstilling

Bornholms strategi for grøn mobilitet 2040 blev godkendt af Kommunalbestyrelsen i september 2021. De første handleplaner blev godkendt medio september 2021. Det drejer sig om henholdsvis handleplanen for en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm og en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetsdagskontekst.

I tillæg til disse handleplaner har Særligt udvalgt om klima og bæredygtighed drøftet igangsættelsen af yderligere handleplaner for derved at omfavne flest mulige af de handleplaner, der lægges op til med Bornholms strategi for grøn mobilitet (se tabel 1). Det bemærkes, at handleplansporteføljen løbende genbesøges. Udvalget har endvidere drøftet en investering i en samkørsels applikation som supplement til handleplanen for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst. Udvalget ønsker at videreformidle dette arbejde til den kommende kommunalbestyrelse, eller relevante udvalg, så arbejdet kan danne grundlag for fremtidige prioriteringer inden for grøn mobilitet.

Tabel 1: aktuel oversigt over handleplaner

Porteføljestyrelse af handleplanerne til strategi for grøn mobilitet					
Strategi for grøn mobilitet Handleplaner	Tid				
	2021	2022	2023	2024	2025
1. Langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm	■	■			
2. Handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst	■	■	■		
3. Forum for omstilling af tung transport					
4. Handleplan for øget hverdagscyklisme					
5. Udvikling af BAT strategi- og udviklingsplan*	■				
6. Handleplan for kombinationsrejser - MaaS					
7. Bedre, grønnere, sundere og mere effektiv transport i BRK*	■	■			
Reduktionsmål frem mod 2040 (tons CO <sub>2</sub> ): tons					9.000
* Handleplan nr. 5 og handleplan nr. 7 implementeres i andet regi end Strategi for grøn mobilitet.					

I korte træk omfatter de tre handleplaner følgende:

### *Handleplan for øget hverdagscyklisme*

Formålet med handleplanen er at indfri strategiens delmål relateret til cyklisme for derved at bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger. Det skal gøres ved at sætte fokus på og forankre cyklisme blandt alle borgere på Bornholm igennem dialog, aktiviteter og kampagner. Det er i dialogen med borgerne, foreningerne, uddannelsesinstitutionerne og erhvervslivet, at der skal udarbejdes en plan for overflytning af korte og mellemlange ture fra bil til cykel/elcykel. Dette kan gøres ved en kortlægning af, hvor investeringer i eksempelvis pendlercykelstier forventes at flytte flest bilister fra bil til cykel. For at skabe bedre mulighed for kombinationsrejser, skal handleplanen for cyklisme også tænkes i forhold til andre transportformer.

### *Forum for omstilling af tung transport*

Der oprettes et Forum for omstilling af tung transport, som skal bidrage til en hurtigere og koordineret omstilling af den tunge transport på Bornholm. Forummet skal sikre adgang til viden og netværk for bornholmske aktører. Forummet har desuden til formål at bidrage til, at relevante aktører på Bornholm trækker i samme retning i forhold til løsninger for omstilling af den tunge transport. Det kan undersøges, om forummet kan oprettes i regi af Gate21 som et tværkommunalt netværk med en lokalt forankret netværksgruppe. Indledningsvist vil det være vigtigt at have dialog med relevante bornholmske aktører, så deres behov kortlægges. Bemærk, at oplægget til handleplan er udarbejdet medio 2021, hvorfor tidsplanen skal justeres i forbindelse med udarbejdelse af en egentlig handleplan.

### *Samkørsel*

Formålet med handleplanen er at investere i og udrulle en digital løsning for samkørsel (samkørsels-applikation) på Bornholm, der skal bidrage til CO<sub>2</sub>-reduktion ved at få flere bornholmere til at køre sammen. Derudover skal applikationen bidrage til at styrke kombinationsrejser, hvor særligt sammenhængen til BAT er relevant. Det er derfor et afgørende kriterium, at en kommende applikation ikke er i konkurrence med BAT. Det bemærkes, at der findes en række udbydere af samkørsels-applikationer. Handleplanen for borgerinddragelse har blandt andet til formål at afdække hvilke platforme, der er til rådighed, hvorfor det anbefales, at en eventuel investering afventer denne kortlægning.

### **Økonomiske konsekvenser**

Ifølge beslutning i Kommunalbestyrelsen den 28. januar 2021 var der til arbejdet med grøn mobilitet afsat 900.000 kr. til udarbejdelse af strategi og til at iværksætte handlinger i 2021. Af disse midler resterer 12.500 kr. Der er med budgetforlig for 2022 afsat 1,6 mio. kroner til arbejdet med grøn mobilitet i perioden 2022-2023 (restmidler fra Grøn Tilskudspulje). Vedtagelse af en eller flere handleplaner finansieres inden for den resterende ramme på i alt 1.612.500 kr.

Der er med de aktuelle udkast lagt op til en fordeling som følger:

Handleplan for øget cyklisme: 957.500 kr.

Handleplan for omstilling af tung transport: 255.000 kr.

Samkørsel: 400.000 kr.

I alt: 1.612.500 kr.

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 4: Udvalgets pejlemærker for 2022**

### **Bilag**

Bilag 1 Kommissorium for §17 stk 4-udvalg om klima- og bæredygtighed

Åbent punkt

## 4 Udvalgets pejlemærker for 2022

00.22.04A30-0053

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	01-12-2021	4	

### Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter.

### Resumé

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed ønsker at videregive pejlemærker til kommende udvalg, der skal arbejde videre med udvalgets områder.

### Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Udvalget beslutter hvilke pejlemærker, der skal videregives til den nye kommunalbestyrelse med udgangspunkt i de opgaver, der er omfattet af udvalgets kommissorium.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 1. december 2021:

Udvalget anbefaler, at den nye kommunalbestyrelse fører de vedtagne strategier og handleplaner ud i livet.

Udvalget anbefaler, at der stilles krav til bæredygtighed i byggeri - både i forhold til nybyggeri og ved renovering. Her kan man lade sig inspirere af andre kommuners krav til bæredygtighed.

Udvalget opfordrer til, at kommunen har fokus på, hvad kommunen kan gøre for at fremme omstillingen i landbruget i forhold til at opnå mål om CO2-neutralitet.

Udvalget opfordrer til, at kommunen skal understøtte og synliggøre øvrige indsatser i det bornholmske samfund for at nå målet om CO2-neutralitet.

Udvalget anbefaler, at den nye kommunalbestyrelse definerer, hvad Bright Green Island er samt, om og hvordan der skal arbejdes med det i fremtiden. Ind til den beslutning træffes, anbefales det at indstille de halvårlige afrapporteringer om Bright Green Island.

Udvalget ønsker at der skal arbejdes for at gøre Bornholm til test-ø i forhold til alternative bæredygtige boformer.

### Sagsfremstilling

Særligt udvalg for klima- og bæredygtighed er et rådgivende organ for Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget (ØEPU) og har haft til opgave at komme med bidrag i forhold til strategiudvikling inden for klima- og bæredygtighedsområdet. Udvalget har bidraget til strategiudvikling ved at anbefale konkrete beslutninger til ØEPU og ved at indtage en tovholderfunktion for udarbejdelsen af specifikke oplæg til planer, strategier og politikker.

For at sikre en overdragelse af viden mellem det særlige udvalg og de nye udvalg, der dannes i forlængelse af kommunalvalget, vil udvalget, i lighed med andre udvalg, arbejde med

pejlemærker. Pejlemærker adskiller sig fra mål, idet der ikke nødvendigvis anvises noget, der skal nås i det kommende budgetår. Et pejlemærke for udvalgets arbejde vil således være en angivelse af, hvor udvalget ville have haft sit fokus i 2022, såfremt udvalget skulle arbejde videre fra de vedtagne politikker og strategier eller videreudvikle klima- og bæredygtighedsområdet med afsæt i Bright Green Island-visionen. I forhold til sidstnævnte kunne udvalget eksempelvis, i forlængelse af statussagen om BGI-handleplanerne der blev fremlagt på udvalgsrådet den 3. november 2021, drøfte, hvad Bright Green Island er anno 2021, og hvordan kommunen mest hensigtsmæssigt forankrer og integrerer arbejdet med BGI på tværs af politikområder fremadrettet. Dette i lyset af udviklingen på området med vedtagelse af energipolitikken, deltagelse i DK2020 og udsigten til en energiø.

Pejlemærkerne skal således ses som gode råd til det udvalg, der skal arbejde videre med området, herunder sikre gennemførelse af de strategier og handleplaner, udvalget af udarbejdet. Pejlemærkerne kan med fordel struktureres omkring opgaverne i udvalgets kommissorium (se bilag 1).

Særligt udvalg om klima og bæredygtigheds arbejdsopgaver har været defineret som følger:

#### *Ny (revideret) energistrategi*

Der skal udarbejdes oplæg til en ny (revideret) energistrategi. Den nye (reviderede) energistrategi skal tage afsæt i, at elproduktion på Bornholm skal være bæredygtig og CO2 neutral uden nye landvindmøller på Bornholm samt at energiforbrug på Bornholm – herunder transport og erhverv – bliver mere bæredygtig. Det skal desuden indarbejdes i BRKs indkøbspolitik, at man udelukkende køber bæredygtig el.

#### *Strategi for "grøn mobilitet" på Bornholm*

Der skal udarbejdes en strategi for "grøn mobilitet" som bl.a. skal angive, hvordan BRK vil arbejde for:

- At gøre samkørsel og dele-økonomisk kørsel til et aktiv for borgere og erhvervsliv
- At samtænke offentlig og privat transport i videst muligt omfang
- At den offentlige transport kører på fossilfri energi
- At fremme og/eller sætte ramme for grønne transportvalg uden for BRK-regi
- At følge op på konkrete nøgletal for grøn mobilitet, der kan vise udviklingen over tid.

#### *Bright Green Island handleplaner*

Bornholms Regionkommunes handleplan under Bright Green Island visionen og de otte Bornholmermål skal revideres. Der skal desuden følges op hvordan Bornholms erhvervsliv og civilsamfund kan tilskyndes til at forankre klima- og bæredygtighedsdagsordenen.

### **Økonomiske konsekvenser**

-

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 5: Eventuell**

Åbent punkt

## **5 Eventuelt**

00.22.04A08-0002

### **Behandling**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed

**Mødedato**

01-12-2021

**Åbent punkt**

5

**Lukket punkt**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 1. december 2021:

Intet.