

From: "Maria Bos" <Maria.Bos@plugport.no>
Sent: Wed, 14 Jan 2026 13:18:36 +0100
To: "Riksantikvarens postmottak" <RA-postmottak@ra.no>
Subject: Høyring: Områdefredning Bergenhus festning
Attachments: Høringssvar Plug Bergen.pdf

Some people who received this message don't often get email from maria.bos@plugport.no. [Learn why this is important](#)

Til Riksantikvaren,

Vedlagt oversendes Plug Bergens innspill til høring om områdefredning av Bergenhus festning.

Innspillet omhandler konsekvenser av foreslåtte ferdselsbegrensninger for bruk av landstrøm og tilhørende miljøvirkninger i Bergen havn, samt vurderinger knyttet til eksisterende utslippsreducerende infrastruktur innenfor det foreslåtte fredningsområdet.

Vi står gjerne til disposisjon dersom det er behov for ytterligere informasjon eller presiseringer.

Med vennlig hilsen

Maria Bos
CEO



Plug | Postboks 7050, 5020 Bergen | M: [+47 975 78 136](tel:+4797578136) | www.plugport.no

Plug Bergens innspill til fredningsforslaget for området rundt Bergenhus

Ferdselsbegrensningene som foreslås vil i praksis undergrave et mangeårig arbeid for å redusere klimagassutslipp og luftforurensning fra skip i Bergen havn. Utbygging av landstrømtilbudet i Bergen havn har pågått siden 2015, og det har blitt investert store beløp for å betjene skip på de kaiområdene som blir berørt.

Konsekvensen av forslaget blir at skipene som i dag bruker landstrøm vil måtte flytte til andre kaier hvor landstrøm ikke er tilgjengelig, og mange års innsats for å bedre luftkvaliteten og redusere klimagassutslipp vil i realiteten bli reversert.

Etter vår vurdering vil de foreslåtte begrensningene:

- sette Bergen mange år tilbake i arbeidet med miljøvennlig havnedrift
- øke lokal luftforurensning og støy i havneområdet
- stride mot havne- og farvannslovens formål og intensjon om «miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann»

Plug Bergen mener at skip som kobler seg til landstrøm må unntas fra de foreslåtte ferdselsbegrensninger.

1. Innledning

De foreslåtte ferdselsbegrensningene vil føre til økte lokale utslipp, dårligere luftkvalitet og støy i havneområdet, samt svekke den samlede miljøgevinsten av betydelige investeringer i utslippsreducerende infrastruktur.

2. Om Plug Bergens virksomhet i området

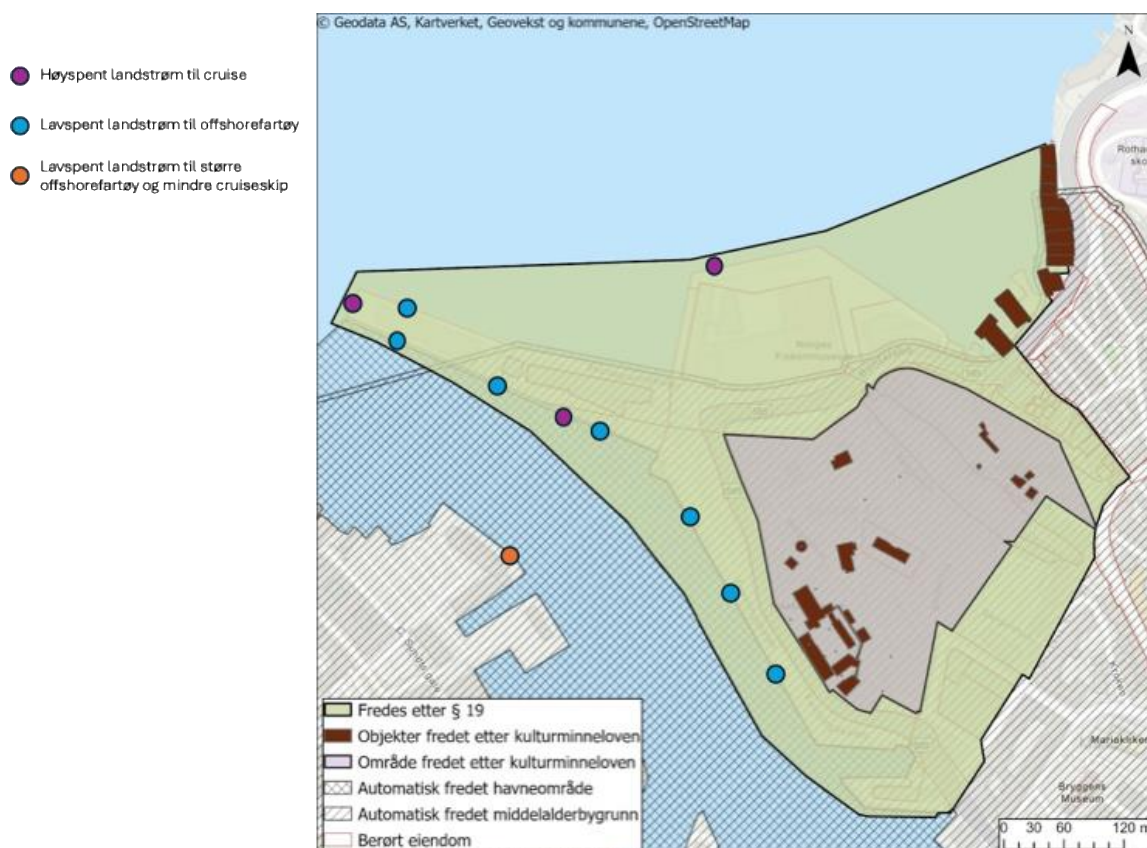
Plug Bergen eier og drifter landstrøms- og ladeinfrastruktur ved følgende kaier innenfor det foreslåtte fredningsområdet (se også illustrasjon):

- **Skoltegrunnskaia** – landstrøm for cruise- og offshorefartøy
- **Bontelabo** – landstrøm for cruise
- **Festningskaia** – landstrøm for offshorefartøy
- **Tollbodkaia** – landstrøm for større offshorefartøy og mindre cruiseskip (på andre siden av Vågen)

Det er investert nærmere 300 millioner kroner i utslippsreducerende infrastruktur i Bergen havn, hvorav 76 millioner er finansiert av Enova. Størstedelen av investeringene gjelder områdene på Skolten, Bontelabo og Festningskaia. Bergen er i dag en av verdens havner med det beste tilbudet for landstrøm, og siden 2019 har skip på landstrøm redusert CO₂-utslippene med over 85 000 tonn, i tillegg til betydelige reduksjoner i utslipp av NO_x, SO_x og svevestøv.

Landstrøm har hatt positiv effekt på luftkvaliteten i Bergen sentrum.

Landstrømsinfrastrukturen som er bygget ut i området er store, langsiktige investeringer. Selv om enkelte deler av anleggene i teorien kan demonteres, så er dette i praksis svært vanskelig. En flytting eller nedskalering innebærer store kostnader, nye tekniske inngrep og tap av tidligere investert kapital. Dersom bruken av infrastrukturen reduseres som følge av ferdselsbegrensningene, vil deler av investeringene bli underutnyttet med betydelige samfunnsøkonomiske konsekvenser.



Figur 1: Oversikt over Plug Bergens installasjoner innenfor fredningsområdet

3. Overordnede vurderinger av fredningsforslaget

3.1 Positive forhold

- Plug Bergen støtter vern av området og deler Riksantikvarens mål om å ta vare på kulturmiljøet.
- Plug Bergen ser ikke på begrensningene for videre *utbygging* som spesielt krevende. Samtidig er det viktig å påpeke at eksisterende landstrømsinfrastruktur er betydelig kapitalbundet, og flytting eller endringer vil innebære store økonomiske konsekvenser.
- Det er positivt at drift av elektrisitetsinfrastruktur er listet som tiltak det normalt skal gis dispensasjon for.

3.2 Hovedbekymring

De foreslåtte ferdselsbegrensningene i både alternativ 1 og 2 vil etter vår vurdering:

- redusere antall skip som i praksis kan bruke landstrøm i Bergen
- øke lokal luftforurensning nær kulturminnene
- svekke den samlede miljøgevinsten av Bergen havns etablerte landstrøminfrastruktur
- medføre økte klimagassutslipp i Bergen kommune

Dette står etter vårt syn i direkte konflikt med formålet i fredningsforslaget om å ivareta området som et *miljøgode*. Basert på Bergen havn erfaring vil redusert bruk av landstrøm føre til en målbar økning i CO₂-, NOx- og partikkelutslipp. Siden 2019 har landstrøm spart over 85 000 tonn CO₂ i tillegg til betydelige reduksjoner i utslipp av NOx, SOx og svevestøv; begrensninger som reduserer bruken vil derfor gi direkte og negative utslag både for klima og lokal luftkvalitet.

4. Virkninger av foreslåtte ferdselsbegrensninger

4.1 Alternativ 1

Sone A (Festningskaien):

- Skip under 11 meter kan i hovedsak ikke benytte landstrøm – dette medfører *mer* utslipp i stedet for mindre.
- Begrensningen til 16 timers liggetid gjør i praksis at ingen skip over 11 meter kan benytte kaien, ettersom ingen skip som bruker Festningskaien i dag har så korte opphold.
- Flytting av skip for å overholde tidsbegrensningen vil medføre unødvendig fossilt drivstofforbruk og økt lokal forurensning.
- Skip som i dag kobler seg til landstrøm ved Festningskaien står for en betydelig andel av de dokumenterte utslippsreduksjonene i Bergen havn. Dersom disse fartøyene ikke lenger kan koble seg til, vil utslippene fra havneområdet øke tilsvarende, med negative konsekvenser for lokalt miljø og kulturminnene som fredningen er ment å beskytte.
- Festningskaien er dessuten en av få kaier i Bergen som effektivt kan betjene offshorefartøy med landstrøm. Å begrense bruken av denne kaien vil få en direkte negativ innvirkning på utslippsnivået i et område hvor både lokalbefolkning, besøkende og kulturminner er spesielt eksponert.
- I lys av at Dokken skal omgjøres til andre formål, er det spesielt viktig at øvrige landstrømsklare kaier som Festningskaien fortsatt kan benyttes.

Sone C (Bontelabo):

- Landstrømsinfrastruktur er ikke tilpasset fartøy under 11 meter, og fartøyene som foreslås tillatt, er normalt ikke klargjort for landstrøm.
- Resultatet blir at ingen av skipene som lovlig kan legge til vil kunne benytte eksisterende landstrømsinfrastruktur

4.2 Alternativ 2

- Har i praksis de samme negative miljøeffektene som alternativ 1.
- Få, om noen, fartøy under 24 meter er i dag klare for å bruke landstrøm. Det er heller ingen eksisterende anlegg som er egnet for disse fartøyene, og ingen etablert standard for fartøy av denne størrelsen.

5. Særlig om unntak og spesielle forhold

- Unntakene for kongeskipet, forsvarets fartøy og flåtebesøk gjelder skip som *i all hovedsak ikke er landstrømsklare*, og deres anløp vil derfor øke utslipp og lokal luftforurensning nær kulturminnene.
- Dispensasjoner fra fylkeskommunen kan løse problemet på kort sikt, men gir ikke grunnlag for forsvarlig økonomisk drift av en kostbar infrastruktur og skaper ikke forutsigbarhet for langsiktig, miljøvennlig drift av havnen.
- Statsraad Lehmkühl, som ligger innenfor området, etterspør ny infrastruktur for landstrøm og lading av batterier, som kan bli vanskeligere å realisere med de foreslåtte begrensningene.

6. Forholdet til lovverk og formål

Riksantikvaren legger vekt på at «større og høyere skip» kan gi negative virkninger. Plug Bergen vil påpeke at:

- De største cruise og offshore- fartøyene kan uansett ikke legge til i det aktuelle området, da kaiene ikke er dimensjonert for dette.
- De store cruiseskipene legger til i Jekteviken, som er utenfor fredningsområdet.

Videre viser fredningsforslaget til havne- og farvannsloven, som fremhever miljøhensyn som grunnlag for ferdselsregulering. Etter vår vurdering vil de foreslåtte begrensningene:

- redusere havnens miljøvennlighet
- øke lokal luftforurensning og støy
- stride mot lovens intensjon om «miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann»

Etter vårt syn innebærer ferdselsbegrensningene at havnen i Bergen vil gå i motsatt retning av lovens miljøformål. Når fartøy som ellers ville koblet seg til landstrøm, må benytte hjelpemotorer ved kai, skaper dette nettopp de uheldige miljøvirkningene lovgiver ønsket å redusere.

7. Sammendrag og anbefaling

Plug Bergen mener at fredningsforslaget ikke vurderer hvordan foreslåtte ferdselsbegrensninger påvirker bruk av landstrøm og tilhørende miljøvirkninger.

Våre hovedpoeng er:

1. Landstrøm reduserer utslipp og beskytter kulturmiljøet gjennom bedre luftkvalitet samt bidrar til lavere klimagassutslipp.
2. Begge foreslåtte ferdselsregimer vil i praksis føre til at få eller ingen av dagens brukere kan benytte landstrømsinfrastrukturen. Dette vil i realiteten fjerne muligheten for å bruke landstrøm som virkemiddel for å redusere utslipp og støy.
3. Dette vil medføre høyere utslipp nær kulturminnene og svekke Bergen havns banebrytende rolle som miljøhavn.
4. Det finnes ingen alternative kaier i havnen som kan ivareta samme funksjon som Festningskaaien og Bontelabo.
5. Fredningen bør derfor ikke begrense anløp eller liggetid for skip som kobler seg til landstrøm.
6. I tillegg vil deler av landstrømsinfrastrukturen, som det er investert nærmere 300 millioner kroner i, bli underutnyttet dersom anløp og liggetid begrenses. Dette representerer et betydelig samfunnsøkonomisk tap.

Anbefaling

Plug Bergen anbefaler at fredningsbestemmelsene justeres slik at:

- Skip som kobler seg til landstrøm defineres som ikke skadelige for kulturmiljøet, men tvert imot som et bidrag til vern gjennom reduserte utslipp og dermed kan gis unntak fra ferdselsbegrensningene.
- Landstrøm anerkjennes som et sentralt klimatiltak og et viktig virkemiddel for å redusere lokale utslipp, noe som over tid reduserer belastningen på kulturminnene.
- Ferdselsreguleringer utformes slik at de ikke svekker bruken av eksisterende landstrømsinfrastruktur eller fører til økte lokale utslipp.
- Det er avgjørende at reguleringene ikke undergraver de store miljø- og klimainvesteringene som allerede er gjort i området, og at fredningen utformes slik at Bergen kan fortsette å være en ledende miljøhavn.