

## **Beslutningsunderlag for Osloregionens hørings svar til Klimakur 2030**

### **Forslag til vedtak:**

1. Interessepolitisk utvalg gir sin tilslutning til hovedmomentene i saksfremlegget som Osloregionens hørings svar til Klimakur 2030.
2. Interessepolitisk utvalg gir Osloregionens miljø- og klimagruppe og sekretariatet i Osloregionen i oppgave å bearbeide et beslutningsunderlag med Osloregionens hørings svar, som sak til behandling i styret evt behandling i interessepolitisk utvalg, innen fristen 30. april.

### **Saksfremstilling:**

#### **1. Bakgrunn**

Det vises til utredningen [Klimakur 2030](#) som ble lagt fram 31. januar 2020. Klimakur 2030 er en utredning utarbeidet på oppdrag fra regjeringen og er et samarbeid mellom Miljødirektoratet, Statens Vegvesen, Kystverket, Norges vassdrags- og energidirektorat, Landbruksdirektoratet og Enova. Formålet med Klimakur 2030 har vært å belyse mulige tiltak for å redusere ikke-kvotepliktige utslipp med minst 50 prosent innen 2030, og beskrive tiltak for å redusere utslipp og øke opptak i skog og arealbrukssektoren. Regjeringen har bedt om denne rapporten som et faggrunnlag slik at vi kan finne de riktige virkemidlene og tiltakene for å nå klimamålene. Regjeringen vil legge fram en klimaplan for Stortinget i løpet av året.

Rapporten ble sendt på høring, med høringsfrist 30. april 2020. Styret i Osloregionen skal avgi hørings svar til Klimakur 2030. Dette er et beslutningsunderlag for Osloregionens hørings svar. Notatet er utarbeidet av Osloregionens sekretariat etter diskusjon og innspill fra Osloregionens miljø- og klimagruppe.

En høringsuttalelse fra Osloregionen vil støtte seg på kjente policydokumenter som areal- og transportstrategien (mai 2016), ordførererklæringen om miljø og klima (februar 2019) og innspill på utfordringsbildet til NTP (april 2019). Et hørings svar til Klimakur 2030 bør også ses i sammenheng med innspill til arbeidet med NTP, som det gjøres et eget arbeid på i Osloregionen. Hørings svaret til Klimakur 2030 fra Osloregionen bør ha hovedfokus på hvordan styrke kommunenes forutsetninger og roller (Klimakur, kap. 12.3.2.) for å bidra til å nå klimamålene, herunder som samfunnsutvikler, myndighetsutøver, tjenesteleverandør, innkjøper og eier og drifter av bygg og anlegg. Videre bør hørings svaret også beskrive forventninger til nasjonale myndigheter for å nå klimamål.

Samordnet strategi for areal- og transportstrategien har som delmål at Osloregionen skal oppfylle nasjonale og regionale klimamål og der delstrategiene by- og tettstedsutvikling, godstransport og transportsystemet er særlig relevant for uttalelse til Klimakur 2030.

Videre vil uttalelsen støtte seg på Osloregionens ordførererklæring på miljø og klima, der 54 ordførere fra Osloregionen i februar 2019 ga sin tilslutning til målet om å være Europas ledende hovedstadsregion på miljø og klima. Erklæringen inneholder uttalelser om hvordan lykkes i klimaarbeidet og har en 10-punktlis te med tiltak innenfor fire hovedområder; areal og transport, sirkulær økonomi, verdiskaping og kompetanse og erfaringsutveksling og læring. For å kunne gjennomføre disse tiltakene er det avgjørende at kommunene har nødvendige rammebetingelser og virkemidler. Implementering og gjennomføring av tiltak i Klimakur 2030 vil være viktig.

## 2. Kort om Klimakur 2030

Formålet med Klimakur 2030 har vært å belyse mulige tiltak for å redusere ikke-kvotepliktige utslipp med minst 50 prosent innen 2030, og beskrive tiltak for å redusere utslipp og øke opptak i skog og arealbrukssektoren.

I utredningen gjennomgås utslipp sektorvis, og for hvert kapittel anslås det et potensial for utslippsreduksjon. For å nå 50 prosent reduksjon er det behov for å gjennomføre nye tiltak som reduserer de samlede utslippene i årene 2021 til 2030 med ca. 30 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. De 60 utslippstiltakene i Klimakur 2030 gir til sammen om lag 40 millioner tonn kutt i tiårsperioden. De åtte sektorene med størst potensial for utslippsreduksjon er:

- Veitransport (11,8 mill. tonn)
- Sjøfart/fiske/havbruk (7,5 mill. tonn)
- Jordbruk (5,1 mill. tonn)
- Oppvarming/energi/HFK /avfall (4,8 mill. tonn)
- Ikke veigående maskiner og annen transport (4,3 mill. tonn)
- Industri – ikke kvotepliktig (2,7 mill. tonn)
- Karbonfangst og lagring (1,8 mill. tonn)
- Petroleum – ikke kvotepliktig (1,7 mill. tonn)

Innledningsvis slår rapporten fast at kommunene i sine roller som *samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere* kan påvirke ulike klimatiltak, enten fordi de er *pådrivere* og *tilretteleggere*, eller fordi de kan *hindre gjennomføringen av tiltak*. I Klimakur 2030 er det inkludert et eget kapittel om kommunenes rolle (kapittel 12). Dette er spesielt relevant som utgangspunkt for Osloregionens hørings svar.

I kapittel 12 beskrives de mest sentrale påvirkningsområdene for kommunene. Ifølge rapporten er disse på områdene vei- og sjøtransport, anleggsmaskiner, avfallshåndtering inkludert karbonfangst og lagring, redusert matsvinn og oppvarming. For fylkeskommunene lister rapporten opp innkjøp av kollektivtjenester med nullutslippsløsninger, sømløs omstigning i kollektivtransporten, næringsutvikling, tilpasning av yrkesfagutdanning til lavutslippssamfunnet, samordning av knutepunktprosjekter, klimahensyn i regionale planer, tilskuddsordninger til kommunale klimatiltak og næringsutvikling, lokalisering av publikumstjenester slik at de bidrar til redusert biltransport og klimavennlig anleggsdrift (som vei-eier).

Klimakur påpeker at kommuner og fylkeskommuner også møtes av *barrierer* for å gjennomføre gode klimatiltak. Noen av de viktigste barrierene er ifølge Klimakur:

- Merkostnader
- Regulatoriske hindre (uklarhet og manglende hjemmelsgrunnlag)
- Behov for ressurser, som finansiering og kompetanse
- Manglende legitimitet i befolkningen
- Manglende institusjonalisering
- Usikkerhet om hva som er gode løsninger

For å redusere disse barrierene og styrke lokale myndigheters verktøykasse skisserer Klimakur følgende virkemidler:

1. Gi kommunene en tydelig rolle i klimapolitikken – forventninger og verktøy
2. Økt og enkelt tilgjengelig økonomisk støtte til kommuner – til omstilling og investeringer
3. Tydeliggjøre og utvide det juridiske handlingsrommet, spesielt innenfor plan- og bygningsloven
4. Satse på offentlige anskaffelser – sikre etterlevelse og implementering av klimahensyn
5. Vurdere å innføre klarere krav til rapportering og systematisk integrering av klimahensyn i kommunens beslutningssystemer

## 3. Forslag til hovedpunkter i Osloregionens hørings svar

Nedenfor er forslag til hovedmomenter til hørings svar. Dette vil være et utgangspunkt som drøftes nærmere med Osloregionens faggrupper og interessepolitisk utvalg før videre bearbeiding av et endelig hørings svar. I punktene nedenfor gis det støtte til flere av forslagene som ligger i Klimakur 2030. Dette vil bli tydeliggjort i endelig hørings svar. Andre momenter er forslag hentet fra utfordringsdokumenter til NTP fra Osloregionen og/eller Osloregionens medlemmer.

### Klimakur 2030 - solid utgangspunkt for klimaarbeidet i Norge

Osloregionen anerkjenner Klimakur som et solid utgangspunkt for å bringe Norge nærmere nullutslippssamfunnet. Osloregionen ønsker å være en del av løsningen for klimautfordringene, og representerer et stort geografisk område med nær 2,5 millioner innbyggere. Vi setter pris på at kommunenes og fylkeskommunenes rolle er viet et eget kapittel i utredningen, og slutter oss til at disse organene i kraft av å være både samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere har gode forutsetninger for å påvirke klimatiltak. Samtidig har kommunene og fylkeskommunene, som også Klimakur beskriver, en rekke barrierer som vanskeliggjør gjennomføring av enkelte tiltak. Osloregionens høringsuttalelse reflekterer barrierene, men også hvilke insentiver som kan stimulere til gode, lokale klimaløsninger.

### Ber om tydelige styringssignaler fra Regjeringen i klimaarbeidet

Innledningsvis vil Osloregionen påpeke betydningen av at tiltakene i Klimakur igangsettes snarest mulig, og at de blir inkludert i Klimameldingen som er varslet høsten 2020. I denne meldingen bør også Regjeringen fastsette et nasjonalt utslippsmål i 2030, noe som vil gi tydeligere styringssignaler til lokale forvaltningsnivåer og gjøre det enklere for dem å bidra til sin del av måloppnåelsen. Et nasjonalt klimamål vil også gjøre det mulig å utarbeide et nasjonalt klimabudsjett og et klimaregnskap.

Osloregionen forventer at nasjonale myndigheter tilbyr rammebetingelser og virkemidler som legger til rette for utslippsreduksjoner og klimatilpasning, samt at staten selv bidrar til bærekraftig utvikling i Osloregionen, gjennom styring av sine virksomheter og foretak og lokaliseringen av disse.

### Areal og transport

Areal og transport er et nøkkelområde i klimapolitikken, og ifølge Klimakur har veitrafikken det største potensialet for utslippsreduksjon med hele 11,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I 2017 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. Spredt utbygging genererer mye biltrafikk som igjen legger press på infrastruktur i og rundt byene, men en flerkjernet og knutepunktbasert utvikling vil være mer bærekraftig og bør legges til grunn i både lokale og nasjonale planverk..

Osloregionen støtter nullvekstmålet som tilsier at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det forutsetter imidlertid at det tas høyde for vekst i kollektivtrafikken, og at kommunene gis langsiktighet og forutsigbarhet gjennom økte, statlige investeringer til de store prosjektene.

### *Osloregionen mener:*

- Nullvekstmålet bør opprettholdes, og næringstransport bør inkluderes i nullvekstmålet
- Utvide byvekstavtaler og/eller belønningsordninger til flere enn de ni byområdene som mottar slike midler i dag. Vi understreker viktigheten av virkemidler også i mindre byområder og tettsteder, ikke bare storbyene. Herunder for å utløse kommunenes viktige rolle innen kompakt arealplanlegging og samordnet areal- og transportplanlegging. Her er det kommunene som sitter på ansvaret for arealplanleggingen, men klare forventninger, forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivå og en gulrot er avgjørende for å sikre at dette følges opp.
- Øke statens andel til store kollektivutbygginger til å utgjøre minimum 70 prosent
- Staten må bidra til å finansiere merkostnader (både investering og drift) for nullutslippsløsninger i kollektivtrafikken
- Endringer i avgiftssystemet som stimulerer til overføring av gods fra vei til sjø og jernbane
- Klimasats må bli en permanent ordning, og potten bør økes
- Krafttak for infrastruktur for energi og lading gjennom økt støtte fra Enova til energistasjoner (biogass og hydrogen) og ladepunkter over hele landet. Tilskuddsordning for ladeinfrastruktur i borettslag og sameier må snarest komme på plass
- Tiltak som begrenser gjennomgangstrafikk og utslipp fra denne, for eksempel ved å miljødifferensiere satser i strekningsbaserte bomstasjoner. Kjøretøy som går på biogass må fritas for bomavgift.
- Stimulere til klimavennlige jobbreiser ved å vri avgiftssystemet i klimavennlig retning slik at arbeidsgivere ikke skattlegges for å subsidiere ansattes kollektivreiser
- Staten må bygge på en måte som ikke generer økt transportbehov, både for bygg som sykehus og for annen infrastruktur, som veier og kollektivknutepunkt
- Innføring av veibruksavgift på biodrivstoff fra 2020, i påvente av kostnadsutvikling for elektrifiseringstiltak i perioden 2025-2030, gir liten mulighet til å ta i bruk de enklest tilgjengelige tiltakene, som per i dag er å erstatte fossilt drivstoff med biodrivstoff i kollektivtrafikken.

- I tabell A38, kap 12.7. Klimakur 2030 er det nevnt som en mulighet for å styrke kommunenes virkemidler og bidrag at «Stat og kommune kan inngå byvekstavtaler for flere byområder enn de ni som er aktuelle i dag, samt inngå avtaler som tar utgangspunkt i klimagassutslipp og andre kjøretøykategorier enn personbiltrafikk». Vi mener at stat og kommune bør, i større grad enn i dag, inngå avtaler med mål om økt kollektivandel, f.eks. belønningsmidler for kollektivtransport utover dagens byvekstavtaler. Økt kollektivandel i seg selv er et viktig klimatiltak, uavhengig av teknologi, energikilder og geografi.
- Økt kostnadsnivå, som følge av beskrevne tiltak for reduksjon av klimagassutslipp ved kjøp av kollektivtransporttjenester, vil gå på bekostning av kollektivtilbudet når rammene ellers er uendret, gitt det kostnadsbildet som blir presentert.

#### Bygg og anlegg

Anleggsmaskiner er også en betydelig utslippsskilde, og byggeaktiviteten er økende. Som innkjøper og reguleringsmyndighet har kommuner og fylkeskommuner en viktig rolle i å etterspørre lav- og nullutslippsløsninger, men det må flere virkemidler til for å skape et fungerende marked for disse slik at bygg- og anleggsplasser på sikt blir utslippsfrie.

*Osloregionen mener:*

- Mer samordnet etterspørsel fra stat og kommuner
- Økt samarbeid mellom kommunene ved bestilling, og deling av maskinpark mellom mindre kommuner
- Utvidet statlig støtte til kommunenes merkostnader for innkjøp av lav- og nullutslippsmaskiner

#### Avfall

*Osloregionen mener:*

- Staten må snarest ta en positiv investeringsbeslutning om fullskala anlegg for karbonfangst og lagring på Klemetsrud. Innenfor avfallssektoren har anlegget på Klemetsrud stor betydning både lokalt, regionalt og nasjonalt da avfallsforbrenning er en stor utslippsskilde. Teknologien kan overføres til andre avfallsforbrenningsanlegg både i og utenfor Norge

#### Rammebetingelser, lovverk og statistikk

Noen av barrierene for kommuner og fylkeskommuner knytter seg til hjemler, lovverk og statlige data. Dette er ofte en forutsetning for å kunne gjennomføre effektive klimatiltak.

*Osloregionen mener:*

- Gi kommunenes en tydelig hjemmel til å innføre nullutslippssoner/miljøsoner av hensyn til klima
- Tydeliggjøre kommunenes adgang til å stille klimakrav til bygg og anlegg gjennom Plan- og bygningsloven, om nødvendig ved lovendring
- Forbedre det statistiske grunnlaget for kommunene. Forsinkelsen i den kommunefordelte utslippsstatistikken må reduseres, og kommunene må få tilgang til en samlet energistatistikk samt felles beregningsmetoder