



SAKSFRAMLEGG

HØRING OM KLIMAKUR 2020

Godkjent av: Rolf Helge Grønås
Arkivsaksnr.: 10/1429
Arkivkode: K00
Saksbehandlar: Birgitte Hellstrøm
Behandling i:
Hovudutval for infrastruktur
Fylkesutvalet

Forslag til tilråding frå fylkesrådmannen

Føljande sendes til Miljøverndepartementet som høyringsuttale til Klimakur 2020:

Telemark fylkeskommune har eit ansvar for å bidra aktivt innafør vår verksemd for å nå dei nasjonale klimamåla, og Klimakur 2020 synleggjer ei rekke aktuelle tiltak og verkemidlar som fylkeskommunen har ei rolle i å følgje opp eller nytte seg av.

Fleire av transporttiltaka som omtalast i rapporten er samfunnøkonomisk lønnsame. Telemark fylkeskommune vil peike på at slike tiltak bør prioriterast sterkt både frå staten si side, regionalt og lokalt i det vidare klimakuttarbeidet. Dette gjelder til dømes tiltak som auka kollektivtilbod og fleire syklande som og er i tråd med fylkeskommunens målsettingar. Telemark har fylgt opp dette ved prioriteringar både i kollektivplanen og fylkesvegplanen.

Når det gjeld midlar til kollektiv, er det ein disharmoni mellom statens rammeoverføringar og kostnadsutviklinga, og det vil derfor være eit stort behov for auka tilskott i åra framover dersom det skal gjennomførast ein satsing i tråd med forslaga i Klimakur 2020.

Som ein del av Bystrategi Grenland samarbeidet har fylkeskommunen og kommunane vedtatt ein felles strategi for auka miljøvenleg persontransport i Grenland. Denne ligg til grunn for gjennomføring av ein heiskapelig tiltakspakke i Grenland, der blant anna belønningsmidlar er ein føresetnad. Telemark fylkeskommune ber om at Staten fylgjer opp satsinga på denne ordninga ved å utvida ramma slik som Klimakur beskriv.

Telemark vil og peike på utbygging av intercitytog som sentral og viktig tiltak. Ein slik satsing har mykje å seie for å få ein høgare del miljøvenleg transport og reduserte klimagassutslepp i vårt fylke.

Telemark fylkeskommune fylgjer allereie opp mange av tiltaka som er med i Klimakur og som er viktige for å kunne nå dei norske klimamåla mot 2020, både innafør areal og transport-området, som regional utviklingsaktør og som stor eigedomsforvaltar. Betre verkemiddel for å legge meir vekt på klimahensyn i arealplanlegginga som er foreslått i Klimakur vil i åra framover bli sentrale og også kunne styrke fylkeskommunen si rolle som regional planmynde.

Problemstillinga i få ord

Miljøverndepartementet har sendt rapporten "Klimakur 2020 - Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020" på høyring. Fylkeskommunen er invitert til å komme med synspunkt. Fylkeskommunen har ei viktig rolle å spille i klimakuttarbeidet spesielt med tanke på oppgåvene innafor areal og transport, som regional utviklingsaktør og som stor eigedomsforvaltar.

I samband med høyringa har Regjeringa oppretta ei heimeside kor alle høyringsdokument, blogger mm er tilgjengeleg: <http://www.regjeringen.no/klimakurhoring>

Saksopplysningar

Bakgrunn

I Stortingsmelding nr.34 (2006-2007) *Norsk klimapolitikk* (klimameldinga) varsla regjeringa at den vil leggje fram ei vurdering av klimapolitikken og behovet for endra verkemiddel for Stortinget i 2010. Rapporten heiter **Klimakur 2020**. Rapporten tek utgangspunkt i målet om nasjonale utsleppskutt som er nedfelt i avtalen om klimameldinga ("klimaforliket"), som fleirtalet på Stortinget vedtok i 2008.

Målet er at utsleppa i Noreg skal reduserast med 15-17 millionar tonn CO²-ekvivalentar innan 2020. Klimakur 2020 har vurdert virkemidlar og tiltak for å oppfylle dette klimamålet. Klimakur har bestått av en kjernegruppe med Statens vegvesen, Oljedirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat, Statistisk sentralbyrå og Klima- og forurensningsdirektoratet som har ledet gruppa. Rapporten ble lagt fram i februar 2010 og vil vere eit viktig grunnlag for arbeidet med ei eiga stortingsmelding om klimapolitikken som Regjeringa tek sikte på å leggje fram hausten 2011.

Metodikk

Klimakur 2020 har gjennomført analyser av moglege tiltak og verkemidlar for utsleppsreduksjonar og gjort ei vurdering av de totale samfunnskostnadene. I tillegg er resultatane satt saman i verkemiddelmenyar for å vise ulike måtar å nå det nasjonale målet på.

Klimakur 2010 identifiserar om lag 160 mulige utslippsreducerande tiltak. 30 av tiltaka er samfunnsøkonomiske lønnsame. Til saman utgjør disse et reduksjonspotensial på 3 millionar tonn CO²-ekvivalenter.

Analysane viser at dei fleste avgjersler om verkemidlar og tiltak må gjørast raskt for å få effekt i 2020. For fylkeskommunens ansvarsområdet gjelder dette først og fremst tiltak i bygg og transportsektoren.

Mange store bygg- og infrastrukturinvesteringar betyr mykje for utslepp i framtida. Rapporten trekker fram at avgjersler om investeringar og verkemidlar som gjørast i dag må ha eit langsiktig perspektiv utover 2020 og ta inn over seg behovet for ytterligere utsleppsreduksjonar og forventa aukande pris på utslepp.

**Spesielt aktuelle tiltaksområde for fylkeskommune -
Transport, kommunesektoren og arealplanlegging, offentlige anskaffingar, bygg**

Transport

Analysen innafor transportsektoren viser at det kan være mogleg å oppnå ein utslippsreduksjon på ca 3–4,5 millionar tonn CO²-ekvivalenter i 2020. Dette krevjar svært sterke verkemidlar, store investeringar/overføringar og sterk politisk vilje. Viktig er og utviklinga av og tilgang til biodrivstoff. Ein langsiktig strategi bak val av verkemiddel må liggje til grunn, og desse må justerast over tid etter som man ser resultatata.

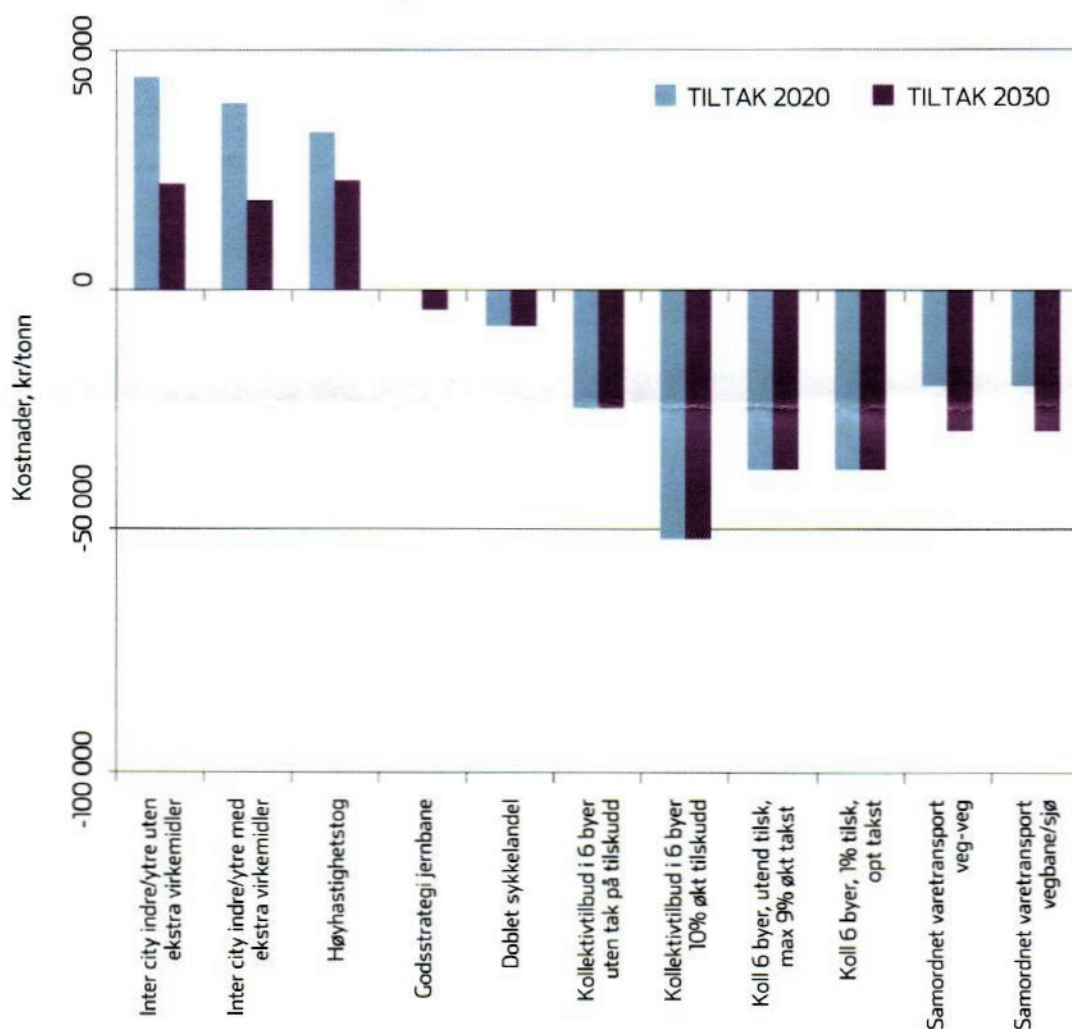
Etterspørselen etter transporttenester aukar med økonomisk vekst og befolkningsvekst. Utan nye eller styrka verkemiddel kan klimagassutsleppa innafor transportsektoren forventast å auke frå dagens 17 millioner tonn CO²-ekvivalenter til om lag 19 millionar tonn i 2020 og 21 millionar tonn i 2030.

Temaområde:	Tiltak og virkemiddel for å endre transportmiddelfordelinga og/eller redusere transportomfanget (ofte gjensidig avhengighet)
Vegtransport Kjøretøyteknologi:	<ul style="list-style-type: none"> - effektivisering av bensin- og dieseldrevne personbiler og varebiler - introduksjon av elbiler, ladbare hybridbiler og hydrogenbiler - bildekk til personbiler - økokjøring i personbiler
Vegtransport Endret transportmiddelfordeling og redusert transportomfang:	<ul style="list-style-type: none"> - bedre kollektivtilbud i de seks største byene med og uten restriksjoner på biltrafikken - langrutebuss - redusert biltrafikk ved hjelp av økt drivstoffpris, kjøprising, parkeringsrestriksjoner og lavere kollektivtakster - dobling av sykkelandelen (investeringer, drift/vedlikehold, skilting/informasjon) - samordnet varetransport - redusert fart
Jernbane	<ul style="list-style-type: none"> - intercitytog - høyhastighetsbane (Oslo–Trondheim og Oslo–Bergen) - godsstrategi på jernbane (tredoblet kapasitet) - elektrifisering av dieselstrekninger
Skipsfart	<ul style="list-style-type: none"> - landstrøm - redusert fart - rengjøring av skrog og propeller - ulike energieffektiviseringstiltak - gassferjer
Luftfart	<ul style="list-style-type: none"> - ny organisering av luftrommet på Østlandet (Oslo ASAP) - redusert trafikk ved hjelp av økte priser
Tiltak på tvers av transportsektoren	<ul style="list-style-type: none"> - biodrivstoff - mer klimavennlig arealbruk - mobilitetsstyring/ aktiv mobilitetspåvirkning - tilrettelegging for gående - co-modalitet i transportsektoren - intelligente transportsystemer

Oversikt over tiltak og verkemidlar innafor transportsektoren i Klimakur 2020. Dei tiltaka som er framheva med grått felt er spesielt viktige for ansvarsområdet til fylkeskommunane.

	Type virkemiddel	Tiltak spesielt aktuelle for fylkeskommunar
1	Økonomiske virkemidlar	<ul style="list-style-type: none"> - Veg/køprising - Investeringar - Subsidier og tilskott til meir klimavennlige transportalternativ - Økonomiske virkemidlar for å stimulere til teknologisk utvikling og implementering
2	Regulatoriske virkemidlar	<ul style="list-style-type: none"> - Offentlige anskaffingar - Parkeringsregulering (i hovudsak kommunane) - Arealplanlegging
3	Informasjon, kompetanse og FoU	

Samfunnsøkonomiske berekningar av transporttiltak:



Samfunnsøkonomiske nettokostnader per tonn reduserte klimagassutslepp for tiltak som gir endra transportmiddelfordeling og til dels redusert transportomfang (usikre tal). Fleire av tiltaka har ein negativ nettokostnad for samfunnet, mellom anna dobla sykkelandel og auka kollektivtilbud. For ein del av tiltaka er restriktive tiltak mot vegtrafikken ein føresetnad.

Kommunesektoren og arealplanlegging

Kommunesektoren er spesiell ved at kommunane og fylkeskommunane kan påverke utsleppa frå mange sektorar (som er nemnt under de ulike tiltaksområda i rapporten). Under dette temaet er det påpeikt verkemiddelbruk som kan styrke kommunesektorens moglegheit til å være en aktiv bidragsytar i klimaarbeidet, spesielt knytt til planlegging.

De rammene som blir satt i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplanar, påverkar moglegheitene for å redusere klimagassutsleppa frå fleire sektorar i lang tid framover. Fortetting og rett lokalisering av bustader, arbeidsplassar og servicefunksjonar i forhold til kollektivknutepunkt, har mykje å seie for transportvolum og transportmiddelfordeling i framtida.

Temaområde:	Virkemiddel som staten kan legge til rette for slik at kommunal sektor vektlegger klimahensyn meir i si planlegging:
Interkommunalt samarbeid	- Informasjon om, og gode eksempler på, hvordan interkommunalt plansamarbeid kan brukes til å fremme en mer klimavennlig areal- og transportpolitikk, energipolitikk med videre.
Klima- og energiplaner	- Styrke statlig informasjon og veiledning til kommunene ved utforming av klima- og energiplaner, samt gi god informasjon om tilgjengelige virkemidler. - Mer spesifikke krav til innhold i planene, klarere retningslinjer for ambisjonsnivå for utslippsreduksjoner og måloppnåelse. - Pålegge kartlegging av lokale energiressurser som jordvarme, biodrivstoff, vindkraft og liknende og avklare løsninger for utnyttelse av ressursene. - Etablere et system for tett statlig oppfølging av gjennomføring av planene med rapportering på gjennomføring av tiltak og oppnådde utslippsreduksjoner.
Samordnet ATP	Styrke de statlige planretningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging, blant annet for å gi tydeligere retningslinjer om konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder.
Innsigelser	Utvide den reelle muligheten for berørte statlige og regionale myndigheter til å fremme innsigelse der hvor arealplan er i strid med, eller unnlater å følge opp, statlige retningslinjer. Sikre enhetlig praktisering
Føringar i nasjonale forventningar /klimagassregnskap	Gi tydeligere føringar til regionale og lokale myndigheter gjennom de nasjonale forventningene i plan- og bygningsloven og gjennom annet egnet regelverk. Eks: krav til klimagassregnskap ved kommunale utredninger av alternativer for ny lokalisering av offentlige virksomheter og andre større utbygginger for å synliggjøre effekten av ulike alternativer.
Vegprising	Legge til rette for økt bruk av vegprising, enten ved at sentrale myndigheter utnytter muligheten til å pålegge vegprising uten lokalt initiativ, eventuelt gi myndighet til kommunene. Satsene kan differensieres etter kjøretøyenes klimagassutslipp.
Parkering	- Gi lovhemmel slik at kommunene også kan regulere private parkeringsplasser. - Endre loven slik at det kan innføres beskatning av parkeringsplasser på arbeidsplasser, samt skattefritak på arbeidsgiverbetalt kollektivtransport.
Rehabilitering av bygg	Gi kommunene hjemmel til å stille strengere krav enn de som følger av teknisk byggeforskrift ved rehabilitering av bygg.
Belønningsordningar	- Belønningsordningar for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyområdene ettergitte kriterier er innført og forsterket fra 2009. Ordningen kan utvides til flere områder med et potensial for bedret kollektivtrafikk og rammen kan utvides. - Belønningsordning for konsentrert utbygging, på samme måte som belønningsordningen beskrevet ovenfor.

Oversikt over verkemiddel frå staten innafor planleggingsområdet som er foreslått i Klimakur 2020. Virkemidla som er framheva med grått felt er spesielt viktige for ansvarsområdet til fylkeskommunane.

Fylkeskommunen har i tillegg ei sentral rolle i utarbeiding av regionale planar, som rettleiar og høyringsinstans for tiltak og planer etter plan- og bygningslova.

Offentlige innkjøp

Miljøkrav i offentlig forvaltning kan bidra til redusert klimagassutslipp på to måtar: å auke klimaomsyn som konkurransefortrinn og stimulere til ytterligere produktutvikling og kompetanse hos leverandør, samt å bidra til å skape ein marknad for ny teknologi for å stimulere til vidareutvikling og fordeler med stordrift i produksjonen. Det siste kan være særleg viktig når det gjeld kjøretøy.

Bygg

De viktigaste tiltaka er konvertering frå fossile brensler med overgang til fjernvarme og fornybar energi.

Verkemiddelmenyar

I Klimakur 2020 er det satt saman fire ulike verkemiddelmenyar for å illustrere ulike måtar å nå det nasjonale utslippsmålet i 2020 på. Menyane gir ikkje konkrete valalternativ eller tilråding, men er ment som illustrative døme som reindyrkar enkelte omsyn. Felles for alle menyane er at dei skal være egna til å redusere dei nasjonale utsleppa av klimagassar med 12 millionar tonn CO₂-ekvivalenter innan 2020. Menyane blir ikkje omtalt nærmare i denne saka.

Vurdering frå fylkesrådmannen

Klimakur 2020 er ein omfattande grunnlagsrapport som skal være utgangspunkt for framtidig klimapolitikk. Fylkeskommunen har eit ansvar for å bidra aktivt innafor vår verksemd for å nå dei nasjonale klimamåla, og rapporten synleggjer ei rekke aktuelle tiltak og verkemidlar som fylkeskommunen har ei rolle i å følge opp eller nytte seg av.

Tiltak innafor transportområdet er svært sentralt for fylkeskommunen, og har blitt styrka gjennom det auka ansvaret etter 1.1.2010. Som regional planmynde har fylkeskommunen i ny plan-og bygningslov og fått ei viktigare rolle gjennom regionalplanlegginga i tillegg til å være høyringsinstans og drive rettleiing overfor kommunane. Som stor eigedomsforvaltar kan og fylkeskommunen bidra til å være ein foregangsaktør i klimakuttarbeidet.

Telemark fylkeskommune har satt arbeidet med klima på agendaen blant anna i regional planstrategi, som aktiv pådrivar og koordinator i Bystrategi Grenland – det regionale samarbeidet om areal, transport og klima, i Bioenergiforum og gjennom deltaking i utarbeiding av ein handlingsplan for Klimakutt i Grenland.

Fleire av transporttiltaka som omtalast i rapporten er samfunnøkonomisk lønnsame. Fylkesrådmannen vil peike på at slike tiltak bør prioriterast sterkt både frå staten si side, regionalt og lokalt i det vidare klimakuttarbeidet. Dette gjelder til dømes tiltak som auka kollektivtilbod og fleire syklande som og er i tråd med fylkeskommunens målsettingar.

Fylkeskommunen har fylgt opp dette i nylig vedtatt kollektivplan ved å prioritere område med størst potensial for auka kollektivandel og miljøeffekt, og byar og tettstader som gjennomfører ein samordna areal- og transportpolitikk. Dette er i tråd med behova som er påpeikt i rapporten. For å nå måla om auka kollektivandel i byområdet er samarbeidet med kommunane i Grenland om heilskapleg virkemiddelbruk som gir betre rammevilkår for kollektivtransporten avgjerande. I dette bildet kjem både de nemnte økonomiske og regulatoriske virkemidlane inn. Nødvendige virkemidlar er nærmare omtala i ”strategi for økt miljøvennlig persontransport i Grenland”, som ble vedtatt i Fylkestinget i desember 2009. Alle aktørane i Bystrategi Grenland samarbeidet har felles vedtatt strategiske grep som inneber prioritering av kollektivtrafikk, gåande og syklande

framfor bil, og innføring av restriktive tiltak for personbilar for å bidra til reduksjon av klimagassutslepp.

Når det gjeld midlar til kollektiv, er det ein disharmoni mellom statens rammeoverføringar og kostnadsutviklinga, og det vil derfor være eit stort behov for auka tilskott i åra framover dersom det skal gjennomførast ei satsing i tråd med forslaga i Klimakur 2020. Belønningsordninga er omtala i rapporten som eit verkemiddel som kan utvidast til fleire områder med eit potensial for bedra kollektivtrafikk og der ramma kan utvidast. Dette vil ha svært mykje å seie for tiltak og måloppnåing i byområdet i Grenland.

Ny fylkesvegplan for Telemark følgjer også opp klimagassreducerande tiltak på regionalt nivå ved å prioritere miljøvenlege transporttiltak høgt i Grenlandsområdet. Dette inneber betydelege midlar til utbetring av hovudvegnettet for sykkel i åra framover.

Utbygging av intercitytog er og et tiltak under transportsektoren i Klimakur 2020. For Telemark har ein slik satsing mykje å seie for å få ein høgare del miljøvenleg transport til og frå Grenland, og fylkeskommunen er ein aktiv pådrivar i dette arbeidet. Når det gjeld tilrettelegging for langrutebuss, er dette og prioritert ved satsing på kollektivknutepunkt fleire stader i fylket, mellom anna på Skjelsvik.

Det er nemnt fleire tiltak som ikkje er kostnadsberekna i rapporten, mellom anna mobilitetspåverking. Dette har og blitt løfta fram som eit ønskeleg tiltak i Grenland, og det er søkt om midlar til eit mobilitetskontor i søknaden om 4-årig avtale i belønningsordninga i 2010.

Verkemidlane som i rapporten er foreslått at staten kan gjennomføre for at kommunal sektor skal legge meir vekt på klimahensyn i si planlegging er viktige for å få til ein heilskapelig satsing og klimagassreduksjon. Fylkeskommunen har tatt spesielt ansvar som pådrivar for samordna areal- og transportplanlegging i Grenland, og har og fokus på dette i si rolle som regional planmynde. Betre verkemidlar vil bidra til å styrke denne rolla.

Fylkeskommunen som stor byggeiger hold allereie på med energiøkonomiserande tiltak. Gjennom Bioenergiform er fylkeskommunen ein foregangsaktør både ved innkjøp, prosjektering, lokalisering av nybygg samt energiøkonomisering av gammal bygningsmasse.

Med bakgrunn i saka og denne vurderinga tilrår fylkesrådmannen at fylkesutvalet sender ein høyringsuttale til Miljøverndepartementet med kommentarar til Klimakur 2020.

Ikkje trykt vedlegg:

Rapporten Klimakur 2020. Tiltak og verkemidler for å nå norske klimamål mot 2020.