

Oslo, 22. februar 2015

Oslo kommune  
Klima- og energiprogrammet  
[postmottak@ene.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@ene.oslo.kommune.no)

## **MERKNADER TIL UTKAST TIL KLIMA- OG ENERGISTRATEGI FOR OSLO**

Naturvernforbundet viser til høring av utkast til Klima- og energistrategi for Oslo. Utkastet inneholder svært mye bra, bl.a. om utfasing av fossil energi til oppvarming og redusert energiforbruk, om arealplanlegging, prioritering av kollektivtransport og sykkel, og et tilhørende ambisiøst mål for økt sykkelandel, samt nødvendige begrensninger i bilbruk og mer miljøriktig godstransport.

### **Løse flere miljøutfordringer samtidig**

Strategien er et tegn på at klare mål om utslippskutt også bidrar til handling. Oslo går her i front, mens den norske regjeringen heller velger uklare klimamål, som skaper forvirring omkring nødvendig grønn omstilling og dermed ikke gir noen klar «marsjordre» for de ulike sektorene i Norge. Oslos framgangsmåte bør være et forbilde for Norge som helhet og for andre byer.

Strategien må samordnes tett med andre viktige dokumenter, som tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum 2015–2020, ny kommuneplan samt Regional plan for Oslo og Akershus. Tiltak og virkemidler som løser flere miljøutfordringer samtidig, bør vies særlig oppmerksomhet, også i klima- og energistrategien:

- energiforbruk- og klimagassutslipp
- arealinngrep (biologisk mangfold, friluftsliv, matjord)
- luftkvalitet
- støy

Vi forstår at Oslos klimamål i første omgang handler om utslipp som oppstår i Oslo – og dermed ikke kan inkludere utslipp fra varer og tjenester som «importeres» fra andre kommuner eller land eller fra f.eks. flyreiser. Men slike indirekte utslipp er store og bør tas med i en fase 2 av arbeidet. Husk at hele 70 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser skyldes turer på 100 km eller mer.<sup>1</sup>

### **Nødvendig med ambisiøst energieffektiviseringsmål**

Det er imidlertid bra at energieffektivisering inngår som et viktig mål, til tross for at dette i mindre grad vil gi utslippskutt i Oslo direkte. Men det er en viktig forutsetning for å få tilgang til mer energi på en natur- og miljøvennlig måte, som må brukes til å fase ut fossil energi, uten at Oslo må importere mer strøm fra andre kommuner eller land. Vi støtter målet om 1,5 TWh frigjort energi fra bygg i Oslo gjennom energieffektivisering innen 2020 og 27 prosents reduksjon i energiforbruket i 2030. Vi savner informasjon om hva dette vil medføre i faktisk energiforbruk i 2020 og 2030, men vi legger til grunn at målet tar utgangspunkt i nåsituasjonen. Dersom målet ikke vil frigjøre tilstrekkelig mengde elektrisitet til å dekke det økende forbruket som klima- og energiplanen

---

<sup>1</sup> Artikkelen «Å reise er å leve» i Klima 4-2013, utgitt av Cicero – senter for klimaforskning: <http://www.cicero.uio.no/fulltext/index.aspx?id=10120>

forutsetter at trengs til utfasing av fossil energi, bør målet for energieffektivisering skjerpes.

### **Mål for trafikktvikling bør skjerpes**

Miljødirektoratets rapport «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling»<sup>2</sup> presenterer tiltakspakker for reduksjon av klimagassutslipp. Tiltakspakke 3 angir 10 prosent reduksjon av personbilkilometer innen 2030, i forhold til 2010-nivå, som ett av flere tiltak. Vi mener storbyene må gå i front og sette seg som mål en reduksjon på 20 prosent, noe Oslo kommune også bør gjøre. Det er verd å minne om at tiltaksutredningen for luftkvalitet i Oslo og Bærum legger til grunn en trafikkreduksjon på 20 prosent i 2020, sett i forhold til referansesituasjonen.<sup>3</sup>

### **E 18 Oslo–Asker og «miljøfelt»**

Naturvernforbundet deler klima- og energistrategiens bekymring for økt vegkapasitet som planlegges inn mot Oslo fra vest, som kan gi en vekst i trafikken over bygrensa på 50 prosent. I tillegg vil bruk av 40–50 mrd. kroner på ny E 18 stå i sterk kontrast til de fleste politiske partiers ønsker om å prioritere kollektivtransporten. For å begrense biltrafikken må det uansett innføres kraftigere brukerbetaling av vegnettet og kanskje rushtidsavgift, og da vil det være riktig å heller bruke pengene på kollektivtransport- og sykkeltiltak samt avbøtende tiltak langs eksisterende E 18, framfor å bruke pengene på en veg med en kapasitet som «ingen» ønsker.

Det planlegges innførte såkalte miljøfelt på hovedinnsfartsårene. Ordet *miljøfelt* er kanskje ikke helt dekkende, men vi ser for oss at slike felt innføres på seksfeltsvegene, der ett felt hver retning reserveres bussene, ett felt for elbiler og biler med minst tre personer om bord og for næringstransporter. I første omgang mener vi at alle næringstransporter bør få tilgang til miljøfeltet, nettopp for å løse framkommelighetsutfordringene for næringslivet, uten å måtte bygge ny motorveg. Eventuelle miljødifferensierte bompengetakster vil fungere som et virkemiddel på toppen av miljøfeltet.

### **Arealpolitikken og bedre utnyttelse av kollektivtransporten**

Det er mange gode formuleringer i klima- og energistrategien om riktig lokalisering av boliger og arbeidsplasser. Arealpolitikken er og vil bli svært viktig for å oppnå langsiktige effekter i form av redusert bilavhengighet og transportomfang.

For å oppnå ressurseffektiv banetransport og mest mulig kollektivtransport for pengene vil det være ekstra effektiv å fortette boliger rundt stasjonene på det vestlige T-banenettet. Her er det mye ledig kapasitet i banesystemet som følge av at T-banens avganger, som pendler gjennom byen, er dimensjonert for trafikken øst for sentrum, der trafikkgrunnlaget i dag er størst. Fortetting langs stasjonene i vest vil kunne gi mye «gratis» kollektivtransport for samfunnet, noe som frigir midler til bedring av kollektivtilbudet på andre linjer.

Vi forventer at Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vil forplikte til fortetting rundt stasjonene, også ved stasjonene på det vestlige banenettet som ligger i Bærum.

---

<sup>2</sup> «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling», s. 171:

<http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M229/M229.pdf>

<sup>3</sup> «Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum 2015–2020» (2014), s. 8:

<https://www.baerum.kommune.no/Documents/Tiltaksutredning%20for%20luftkvalitet%20i%20Oslo%20og%20B%C3%A6rum%202015-2020.pdf>

## **Parkeringsnormer og samordning på tvers av kommunegrensene**

Parkeringspolitikken er svært viktig for å påvirke folks reisemiddelvalg og for å oppnå god byutvikling. Har du gratis parkeringsplass på jobb, er sjansen for at du kjører bil, svært stor. Oslo kommune har gode parkeringsnormer for næringsbygg i sentrum og generelt i Bjørvika, der det settes maksimumskrav og ikke minimumskrav.

Parkeringsnormene for næringsbygg i sentrum bør utvides til å gjelde hele kommunen. Dette vil gjøre det mindre attraktivt å bruke bil, i tillegg til at bedriftene motiveres til å lokalisere seg nær kollektivknutepunkt, som igjen er svært avgjørende for om folk vil bruke bil eller reise kollektivt på jobb.

Vi vil videre be Oslo kommune be staten innføre muligheter for at det offentlige kan fastsette krav om avgiftsbetaling på privat grunn, for å begrense tilgangen til billig parkering ved bilbasert handelsvirksomhet eller ved arbeidsplasser. Et alternativ vil kunne være at regional plan pålegger kommunene å omregulere eksisterende parkeringsarealer slik at antallet parkeringsplasser reduseres.

## **For sterkt fokus på biodrivstoff**

Til tross for usikker klimaeffekt og muligheter for forverring av lokal luftkvalitet anbefaler klima- og energistrategien økt bruk av biodrivstoff i Oslo. Importert biodrivstoff (fra andre kommuner eller land) vil eksportere utslipp fra Oslo til andre områder, i og med at bruk av biodrivstoff normalt ikke er klimanøytralt, noe også FNs klimapanel gir uttrykk for i sin siste hovedrapport.<sup>4</sup>

De boreale skogene inneholder svært mye karbon, ikke minst i jorda, og er livsviktige for et utall planter og dyr. Økt bruk av biodrivstoff fra skog kan totalt sett gi økte klimagassutslipp<sup>5</sup> og økte naturvernmessige utfordringer. I prosessen med å omdanne biomasse til flytende drivstoff vil ofte mye energi gå til spille. Vi er ekstra kritiske til bruk av biodiesel. I tiltaksutredningen for luftkvalitet fra 2010 kan vi lese følgende: «Økt bruk av biodiesel er således ikke gunstig i forhold til å oppfylle NO<sub>2</sub>-kravene i forurensningsforskriften.»<sup>6</sup> Vi mener derfor at økt bruk av biodiesel ikke hører hjemme i en helhetlig plan for reduserte klimagassutslipp og bedre miljø i storbyområdene. Betydningen av biodrivstoff må nedtones betydelig og kompenseres av økt fokus på reduksjon av vegtrafikken, jamfør vårt forslag om et mer ambisiøst mål her, med tilhørende kraftigere virkemidler.

Økt bruk av biogass er derimot klimamessig svært fornuftig og bedre enn biodiesel når det gjelder lokal luftforurensing. Oslos arbeid med biogass er svært prisverdig og bør intensiveres. Kan kommunen innføre forbud mot at næringslivet ikke sorterer ut matavfall og annet våtorganisk avfall? I hvert fall trengs det sterkere virkemidler, slik at disse ressursene utnyttes til økt biogassproduksjon. Biogass er en høyverdig energi som for all del ikke må brennes til oppvarmingsformål. Den må reserveres til bruk i tyngre kjøretøy som vanskelig lar seg elektrifisere.

## **Utnytte marka som karbonlager**

Forslaget til klima- og energistrategi peker på at skogene rundt Oslo kan brukes både til å erstatte fossil energi og til å binde karbon i skogene. Vi håper Oslo kommune vil vektlegge det siste sterkest. Økt hogst kan gi økte klimagassutslipp og økt press på viktige natur- og friluftsområder rundt Oslo. Skogbrukets måte å drive på er inoptimal

---

<sup>4</sup> FNs klimapanelers femte hovedrapport, arbeidsgruppe 3, kap. 11.13:

[http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_chapter11.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_chapter11.pdf)

<sup>5</sup> Artikkel på forskning.no: <http://forskning.no/skog-skogbruk/2013/10/biobrensel-mindre-klimavennlig-enn-antatt>

<sup>6</sup> «Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum» (2010), s. 60:

[http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/Tiltaksutredning\\_for\\_luftkvalitet\\_i\\_Oslo\\_og\\_B%C3%A6rum\\_2010-2015.sflb.ashx](http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/Tiltaksutredning_for_luftkvalitet_i_Oslo_og_B%C3%A6rum_2010-2015.sflb.ashx)

med tanke på å binde karbon og holde karbonet ute av atmosfæren. Vi lar oss gjerne invitere til å snakke mer om hvordan skogene kan bidra mest mulig i klimasammenheng.

På side 38 i høringsdokumentet står det at det på litt sikt vil være mulig å bytte ut 20 prosent av Norges fossile drivstofforbruk ved utnyttelse av skogsavfall. Dette tallet er altfor høyt og må kvalitetssikres.<sup>7</sup> I tillegg er det verd å minne om at hogstavfall også er en viktig ressurs i skogen, både for å opprettholde nærings- og karboninnholdet i jorda og til glede for naturmangfoldet, noe som gjør at vi anser at det bærekraftige potensialet for slikt uttak som forholdvis lite.

### **Utfasing av oljefyring**

Naturvernforbundet setter pris på Oslo kommunes ambisjoner om utfasing av olje til oppvarming. Vi ser fram til et videre samarbeid om dette gjennom vårt prosjekt Oljefri.no.

Med vennlig hilsen  
og på vegne av Naturvernforbundet i Oslo og Akershus



Holger Schlaupitz  
fagsjef

---

<sup>7</sup> Dagens innenlandske forbruk av flytende fossilt drivstoff er på 70–75 TWh (i tillegg til om lag 11 TWh til internasjonal skips- og flytrafikk som tanker i Norge), jamfør SSBs energibalanse: <http://ssb.no/energi-og-industri/statistikker/energiregn/aar/2014-11-05?fane=tabell&sort=nummer&tabell=203561>

Rapporten «Bioenergi i Norge» presenterer to scenarier for skogsavfall, på hhv. 6,6 og 9,9 TWh (s. 6): [http://webby.nve.no/publikasjoner/rapport/2014/rapport2014\\_41.pdf](http://webby.nve.no/publikasjoner/rapport/2014/rapport2014_41.pdf)

Legger vi til grunn at energiinnholdet nesten halveres når biomassen omdannes til drivstoff, kan vi anslå at potensialet for flytende biodrivstoff produsert av hogstavfall blir på i størrelsesorden 3,5–5,5 TWh. Til tross for potensialer for betydelig energieffektivisering og elektrifisering er vi fortsatt langt unna et potensial på 20 prosent. I tillegg er det et spørsmål om biomassen kan gi et større bidrag til utfasing av fossil energi i industrien eller ved bruk i bioraffinerier.