



Arkivsak: 201500078

Arkivkode: 930

Saksbeh: Antti-Jussi Andresen

Saksgang

Miljø- og byutviklingskomiteen
Bydelsutvalget

Møtedato

10.02.2015 7/2015
26.02.2015

KLIMA- OG ENERGISTRATEGI FOR OSLO - HØRING

Sammendrag

Miljøbyråden har invitert til høring om Oslos klimaveikart «Klima og energistrategi for Oslo». Strategien legges nå ut på høring, før endelig versjon legges frem av byrådet til våren. Høringsfristen er 20.02.2015.

Det grønne skiftet er en overgang til et fornybart og bærekraftig samfunn. Oslo kommune har ambisiøse klimamålsetninger: Klimagassutslippene skal halveres innen 2030, og Oslo skal være fossilfrie i 2050. Veikartet peker fram mot den fossilfrie byen i 2050, og viser hvordan Oslo kan nå byens vedtatte klimamål. Analysene viser at utslippskurvene fortsatt peker feil vei. Framskrivningene viser at utslippene i byen vil øke, hvis Oslo ikke iverksetter nye tiltak.

Arbeidet med strategien har involvert 40 virksomheter fra næringsliv, stat og kommune. Gjennom halvannet år har aktørene diskutert retningen på utviklingen og veien videre mot 2030 og 2050 for transportsektoren, byggsektoren, sektor for ressursutnyttelse og sektor for energiproduksjon og distribusjon. Hovedutfordringen framover er innen transport.

Saksframlegg

Dette saksframlegget og forslag til vedtak er i sin helhet basert på Stovner bydelsadministrasjons saksframlegg til møte i Stovner bydelsutvalg 12.02.2015.

Høringsdokumentet viser hvordan byen kan få en halvering av klimagassutslippene innen 2030 og bli fossilfri i 2050. Arbeidet med strategi og veikart for et grønt skifte i Oslo viser at utslippskurvene peker feil vei, selv om det er gjort en stor innsats på klimasiden i kommunen. Det er derfor behov for nye tiltak. Strategien viser at hovedutfordringen er transport og at det er behov for kraftige nye grep, og at dette innebærer at alternativene til privatbil må være konkurransedyktige. Massiv satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, samt nye miljøvennlige kjøretøy av alle slag på veien vil kreve mye.

Høringsdokumentet «Klima- og energistrategi for Oslo» kan lastes ned fra

www.miljo.oslo.kommune.no eller http://www.bydel-alna.oslo.kommune.no/politikk_og_lokaldemokrati/fanebasert_innhold/saker/article290787-53123.html

Til saken

Kommuneplan Oslo mot 2030 har nedfelt at Oslo skal være en klimavennlig by der infrastruktur i stor grad vil styre byutviklingen. I tillegg legger flere planer/program og rapporter føringer for det kommunale miljøarbeidet:

Byøkologisk program 2011 - 2026, Handlingsplan for miljø og klima 2013 – 2016, Fremtidens byer, Klima- og energiplan for Oslo regionen, Tipunktsplan klima, Handlingsplan for stasjonær energibruk, Passivhus - krav til alle kommunale bygg gjeldende fra 2014 (bystyrevedtak) og internasjonalt samarbeid.

Følgende mål, visjoner og strategier (jf. kap. 2) skal styre Oslos klimautslippsreduksjon og energibruk:

- I 2030 skal Oslos direkte klimagassutslipp være redusert med 50 %, sett i forhold til 1991-nivå. Dette tilsvarer en utslippsreduksjon ned til 600 000 tonn CO₂.
- I 2050 skal Oslos direkte klimagassutslipp være null.
- Energiforbruk i bygg skal effektiviseres med 27 % innen 2030, sett i forhold til 2010-nivå.

Visjonen er at:

- Oslo skal være en nasjonalt og internasjonalt anerkjent miljø og klimaby.
- Oslo skal være en stødig pådriver og tilrettelegger for nye løsninger og endringer som kan bane vei for et fossilfritt og bærekraftig bysamfunn.
- Oslo skal være en smart og fremtidsrettet by, der innbyggere og næringsliv trives og er stolte av byen

Strategiene skal bidra til at utslippskurver som i dag viser en konstant økning i utslipp (fig. 1 s. 16) går over i en nedadgående trend (fig.3 s. 20). Det vil kreve en betydelig endring i måten vi distribuerer og forbruker energi. Målsetningene kan bare nås gjennom et målrettet og varig samarbeid mellom statlige, kommunale og private aktører. Strategiene er inndelt i følgende hovedtema:

Byutvikling, transport, bygg, ressursutnyttelse, energiproduksjon og energidistribusjon samt Oslo kommunes klimaarbeid. Til de ulike strategiene er det laget tiltaksprogram (kap.3.6) som hovedgrep for helhetlig og fossilfri byplanlegging hvor energi- og transportløsninger fastlegges i et klimaperspektiv.

Vurdering av høringsdokumentet

Utkast til klima og energistrategi for Oslo setter et avgjørende fokus på de tiltak som er nødvendige for å oppnå ønskede endringer. Oslo, har som internasjonal liten storby, mulighet til å teste ut muligheter og høste erfaring fra de endringsprosesser som kreves for å nå klimamål.

Oslo kan ikke alene bidra til å nå klimamål, men viser gjennom klima- og energistrategien at kommunen har lagt listen høyt. I en periode hvor byen er en av de raskest voksende i Europa, og hvor krav til bolig, arbeid og transport stadig øker, er målene ambisiøse. Statistisk sentralbyrå regner en befolkningsvekst på 36 % fra 613 000 i 2012 til 834 000 i 2040, i regionen er total vekst på 32 %. Dersom kollektivtrafikken skal ta denne veksten kreves et tilnærmet doblet antall kollektivreiser i 2030.

Oslo vil ikke inngå avtaler om klimavotekjøp, men satse på konkrete lokale tiltak for å fremme klimavennlig næringsutvikling og klimavennlige løsninger som bidrar til å skape en fossilfri bilby. Dette innebærer å benytte mest mulig lavverdig energiformer, som å benytte elektrisk energi der

det ikke er mulig å benytte andre energiformer (lading av el-bil, evt. som industristrøm). For utslipp av NO_x og svevestøv (PM 10) i Oslo, er veitrafikk den dominerende årsak. Lokale tiltak som reduserer lokale utslipp må iverksettes for å redusere de alvorlige helserisikofaktorene disse faktorene utgjør. Dette kan gjøres gjennom redusert bilbruk, redusert bruk av dieselmotorer og reduksjon i pigdekkbruk.

Kommunen vil benytte spillvarme fra Energigjenvinningsetatens forbrenning av avfall til fjernvarme. CO₂ fra kommunens avfallshåndtering defineres ikke som del av Oslos utslippsbidrag, da behandlingen erstatter tidligere søppeldeponier. Hafslund Varme skal innen utgangen av 2016 utfase bruk av fossil energi i fjernvarmenettet. Dette anses som positivt, for de deler av kommunen som dekkes av fjernvarmenettet.

Flere av tiltakene i planen er en del av regionalt arbeid og samarbeid. Det vises til forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, hvor det legges føringer for overordnet areal- og transportstruktur i de to fylkene. I planen legges også føringer for hvor befolkningsveksten skal kunne komme, langs kollektivknutepunkt, slik at en kan utnytte og videreutvikle kollektivtransport samt gang-/sykkelveinettet som et bidrag til «grønn utvikling».

Hovedutfordringen ligger i at transport har en fossilandel på 90 % og 10 % for stasjonær energi, noe som utgjør hhv. 60 % og 40 % av de direkte klimagassutslippene. Sterk befolkningsvekst sett i sammenheng med utbygging av hovedveisystemet som åpner for økt ferdsel, kan bidra til at forventet reduksjon i klimagassutslipp ikke er i tråd med de ambisiøse målene. Dersom trenden endes fra stigning til nedadgående resultat, vil det være et steg på veien.

Paradigmeskiftet som innebærer utfasing av fossilt bildrivstoff og bruk av olje til oppvarming, er på vei. Bruk av oljefyrer skal være utfaset innen 2020. El-biler selges i stadig større grad (nå 2 % av bilparken) ettersom kvalitet, rekkevidde og antall ladestasjoner øker. El-bilens fortrinnsrett til kjøring i kollektivfiler bør imidlertid trekkes, slik at kollektivtransport igjen blir raskeste transport i rushtiden.

Oslo kommune bør i likhet med nabolandet Sverige, i langt større grad benytte overskuddsvarme fra en virksomhet til en annen (eksempel på kombinasjon er innendørs ishaller og svømmehaller). Høringsdokumentet kommer med egne eksempler i kap. 5.2, hvor sol, vann, vind og geoenergi er viktige kilder. Når det gjelder jordvarmebrønner, blir det spesielt viktig at alle tiltak kartfestes, slik at en unngår komplikasjoner knyttet til nåværende og framtidige traseer for kollektivtransport og tunneler.

Kap. 6 «Et fossilfritt Oslo – sektor for sektor» setter listen for måloppnåelse høyt. Vi er tilfredse med at alle biler som brukes av Oslo kommune, skal som hovedregel benytte nullutslippsteknologi, men vi antar at gjennomføring av tiltaket innen 2015 kan være en utfordring. Slik også for de andre sektormålene innen transport. Klimagassutslippene forventes å øke med 15 % innen 2030, dersom det ikke iverksettes nye tiltak i transportsektoren. Samtidig har det vært en positiv utvikling mht. kollektiv persontransport, hvor kollektivandelen fra 2005 – 2013 har vokst fra 20 – 30 % og bilandelen er redusert fra 45 % til 35 %. Sykkelandelen har vokst fra 4 – 8 %, målet for 2025 er 16 %. Det er likevel bekymringsfylt at stadig mer godstransport flyttes fra bane til vei og at godstransporten antas å øke vesentlig mer enn befolkningsveksten (s 37). Dette tilsier at det vil være behov for statlige virkemidler for å styre godstransporten i en klimavennlig retning.

Nasjonal Transportplan (NTP) legger opp til utbygging av høyere kapasitet på veinettet (E 18) inn til Oslo. Beregninger viser at økt kapasitet bidrar til økt trafikkvekst, og at trafikken over bygrensen øker fra 110 000 kjøretøy i døgnet til 170 000, noe som bidrar negativt til planens mål for reduksjon i klimautslipp.

Transport står for 63 % av Oslos klimagassutslipp (2012). Økt kollektivutbygging, egne filer for kollektivtrafikk, knutepunktutvikling og fossilfrie kjøretøy blir viktig satsing, dvs. klimavennlige infrastrukturprioriteringer blir viktigste tiltak for å nå målet. I syd vil nye Follobanen kunne bidra positivt til måloppnåelse, gjennom økt kollektivbruk samtidig som flere velger bane fremfor buss. I nord vil Ahus-banen kunne bidra til økt kollektivbruk mellom dagens linje 2, fra sentrum til Lørenskog.

Byrådssak 16/15 «Miljøstrategi for kollektivtransporten i Oslo kommune» beskriver målet om en kollektivtransport på kun fornybar energi innen 2020 er oppnåelig, men Ruter har også som oppgave å skaffe mest mulig kollektivtrafikk og best mulig miljø på beslutningspunktet for anbudsprosessene.

Bydelsadministrasjonen vurderer at utbygging av sykkelnett i hht. til «Sykkelstrategien» er det enkleste og minst kostnadskrevenne tiltaket, spesielt i ytre by, men det kan likevel bli adskillig tyngre å oppnå en sykkelandel på 16 % i løpet av kommende 10-årsperiode. Bydelene i Grorud-dalen ligger på bunn av dagens bydeler når det gjelder aktive transportsyklister med ca. 4 %.

Rammebetingelser og virkemidler samt mål og tiltaksprogram for sektorområdene, er nærmere gjennomgått i kapittel 6. Kommunen er i gang med tiltak som kildesortering, busser og søppelbiler benytter fossilfritt drivstoff, deponigass fra Rommen og Grønmo benyttes til oppvarming, forbrenning av avfall benyttes til oppvarming/fjernvarme/vannbåren varme og strøm, og det utplasseres ladestasjoner for el-biler. Håndtering av avfall er blitt en internasjonal industri. Det forutsettes at det kretsløpsbaserte avfallssystemet blir ivaretatt i all kontraktshåndtering, slik at transport av søppel til behandlingsanlegg er mest mulig kortreist. Planens mål vil være krevende å nå, da år 2030 kun er 15 år fram i tid. Det er gjort et stort stykke arbeid for å tallfeste hva som må til og foreslå tiltaksprogram for ulike sektorer på kort, mellomlang og lang sikt. Det viktigste på kort sikt må være å få snudd negativ klimautvikling, samhandle i offentlig og private virksomheter, og statlig og kommunal regi slik at en sammen kan lykkes på kort og lang sikt.

«Veikart og plan for det grønne skiftet» utdypes avslutningsvis (kap. 7) gjennom oppsummering av tiltaksprogram per sektor, hvor hovedgrepet er en helhetlig og fossilfri byplanlegging der føringer for energi og transportløsninger fastlegges i et klimaperspektiv (gjelder transportsektoren, byggsektoren, sektor for ressursutnyttelse og energiproduksjon/-distribusjonssektoren). Det er positivt at så mye allerede er i gang, men det er også mye som gjenstår, jf. tabeller over tiltak.

Målene i Klima og energistrategi for Oslo setter store krav til mange og ulike samarbeidspartnere, noe som kan gi en utfordring, og som i verste fall kan bidra til redusert eller utsatt måloppnåelse. Bydelsadministrasjonen berømmer det gode arbeidet som er lagt ned i planen, og ser at kommunen gjennom planen er kommet godt i gang med en av tidens største utfordringer - reduksjon i klimautslipp.

Bydelsadministrasjonen viser avslutningsvis til at FutureBuilt Furuset er utpekt som Oslos første forbildeprosjekt for mikroenergisystem, med lokal energiutnyttelse og -utveksling av fornybar energi. En optimal utnyttelse og kobling for å få til robuste og fleksible energisystemer med vannbåren energi gjennom oppgradering og innovativ utvikling av en drabantby.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Alna bydelsutvalg viser til høring av «Det grønne skiftet. Utkast til klima- og energistrategi for Oslo» med høringsfrist 20.02.2015.

Bydelsutvalget er tilfreds med det arbeidet som er lagt ned i planarbeidet for å kartlegge utfordringer, følge kommunens visjoner samt lage mål, strategier og lage tiltak som bidrar til halvering i klimagassutslippene innen 2030- en fossilfri by innen 2050.

Tiltaksprogrammene omfatter slik bydelsutvalget ser det, de viktigste sektorene: transportsektoren, byggesektor, sektor for ressursutnyttelse og energiproduksjon/-distribusjon.

Alna bydelsutvalg velger primært å uttale seg til utfordringer knyttet til veitrafikk, som er Oslo kommunes og bydelens største utfordring. Begrensning i utslipp fra trafikk, som er hoved kilden til klimagassutslipp (63 %), blir det viktigste framover. Kommunen er i gang med bruk av ulike typer fossilfritt drivstoff for kollektivkjøretøy og renovasjonsbiler.

Kollektivtransportens rutetilbud blir også en viktig faktor i klimaregnskapet. Det må være attraktivt, dvs. gå ofte nok, være rimelig og helst uten omstigninger.

Utbygging av hovedveisystemer som fører inn til byen, bør bidra til å øke kollektivtransport og nødvendig logistikktransport – men ikke åpne for økt trafikk- og klimabelastning generelt (T1.1, T1.3, T1.4). Gode kollektivtilbud vil ikke gjøre privatbilen overflødig, men kan begrense kø og utslipp, og økende krav til fossilfrie biler kan bidra til en god klimautvikling på sikt.

Det er bekymringsfylt at stadig mer gods går fra bane til vei, i en tid der regionens befolkningsvekst er stadig økende og behov for varer er økende (T2.3). I den grad det er mulig bør tungtransport over på bane. Det må også settes krav til at søppelhåndteringsindustrien er mest mulig kortreist.

Bydelsutvalget finner at planen kan synes noe ambisiøs, men imøteser foreslåtte tiltak med stor interesse. Oppdatering for måloppnåelse vil være et viktig verktøy og et incitament som kan øke interessen og bidragene fra befolkningen i kampen mot klimagassutslipp.

Alna bydelsutvalg viser for øvrig til saksfremlegget i sin helhet.

Tore Olsen Pran
bydelsdirektør

Vedlegg:

- Invitasjon til høring om Oslos klimaveikart.

Vedlegg tilgjengelig på internett:

- Klima- og energistrategi for Oslo.