

Miljø- og klimahandlingsplan 2009 – 2013

” Tenke globalt - handle lokalt,”



Oslo kommune har vedtatt et ambisiøst mål om 50 prosent reduksjon av klimagassutslipp i forhold til 1990-nivå innen 2030, og vil være helt avhengig av samarbeid med alle byens aktører for å nå dette målet.

- vi ønsker å delta

Innholdsfortegnelse:	2
Miljø- og klimahandlingsplan for Bydel St. Hanshaugen.....	3
Oslo skal halvere sine klimagassutslipp innen 2030	4
Status for utvikling av klimagassutslippene i Oslo og i Osloregionen.....	4
Stort reduksjonspotensial i Oslo	5
Oslos klimamål er integrert i kommunale planer	5
Oslos klimaarbeid integreres nå i utviklingsprogrammet Framtidens byer ..	6
Visjon for Framtidens Oslo 2030	6
Oslo er i gang med gjennomføring av omfattende klimatiltak	7
Handlingsplanens for Framtidens Oslo	
hovedinnsatsområder, tiltak og virkemidler	
Hovedinnsatsområde 1 : Areal og transport	9
Hovedinnsatsområde 2. Stasjonær energibruk i bygg	10
Hovedinnsatsområde 3: Forbruksmønster og avfall	11
Hovedinnsatsområde 4. Klimatilpasning	15
Byøkologisk program	15
Visjon	15
Åtte innsatsområder	16
Bydelenes rolle	17
Evaluerings av Oslo ved konkurransen European Green Capital	20
Miljø- og klimahandlingsplan for Bydel St. Hanshaugen	21
Hovedinnsatsområde 1. Fairtrade bydel	21
Hovedinnsatsområde 2. Helse, trivsel og livskvalitet	22
Hovedinnsatsområde 3. Miljøeffektiv kommuneforvaltning	23
Hovedinnsatsområde 4. Forbruksmønster og avfallshåndtering ...	23
Hovedinnsatsområde 5. Energi	24
Hovedinnsatsområde 6. Transport	24

Miljø- og klimahandlingsplan for Bydel St. Hanshaugen

Det er viktig å se bydelens miljø- og klimahandlingsplan som en forlengelse av sentrale planer, da sentrale planer legger føringer for bydelenes arbeid på miljøområdet. Planer av betydning for den lokale miljø- og klimaplanen, og som er vedtatt eller som skal behandles politisk i løpet av kommende halvår eller høsten 2009 er:

- Handlingsplan for effektivisering og omlegging av stasjonær energibruk i Oslo kommune – behandlet i bystyret 11/12/2008 sak 444
- Klimahandlingsprogram for Osloregionen - Revisjon av programmet er ferdig og vil bli brukt som et utgangspunkt for arbeidet med :
- Handlingsprogram for Fremtidens byer. Forslag til handlingsprogram er sendt på høring. Forventes politisk behandlet i løpet av våren 2009.
- Bystyremelding 3/2003 ” Grønn Kommune: innføring av miljøeffektivitet I Oslo kommune - revisjon i løpet av 2009
- Byøkologisk program for perioden 2008 – 2024 - Forventes behandlet politisk høsten 2009.

Bydelens handlingsplan er derfor basert på allerede kjente føringer og forventninger i Byøkologisk program og Handlingsprogram for fremtidens byer. Videre er innspill fra bydelens idemøter og miljøseminar tatt inn i planen.

Planen foreslås revidert første halvår 2010.

En bydel i Oslo råder over begrensede virkemidler i sitt miljøarbeid, og en bydelsplan kan derfor ikke legges på et ambisjonsnivå lik de sentrale planer for Oslo eller klimahandlingsplaner i andre kommuner.

Bydelens plan fokuserer på de områder hvor bydelen i størst mulig grad kan spille en rolle innenfor miljøarbeidet i Oslo, og der hvor ressursene kan brukes på den måten som antas å gi størst miljøeffekt og i et samarbeid med bydelens befolkning. Lokal Agenda 21 arbeid ; miljøarbeid for en bærekraftig utvikling, et samarbeid mellom befolkningen, lokalpolitikere og administrasjon, vil være en viktig for arena og arbeidsmodell for arbeidet med å trekke bydelens befolkning med i miljøarbeidet.

Planen består av en kort faktadel og status for Oslo kommune, hovedsakelig hentet fra Handlingsprogrammet for fremtidens byer, som er ute på høring nå. Det foreligger lite miljøinformasjon fra Oslo, brutt ned på bydelsnivå. Det er derfor i planen ikke tatt inn bydelsdata i forhold til miljøstatus. Ved revidering av planen vil en derfor ta inn et kapittel med noe bydelsrelevant miljødata.

Bydelen mener at de skisserte hovedfokusområdene for Oslo er høyst relevante også for bydelens miljøarbeid. I planen er beskrevet hovedfokusområdene slik de foreslås i Handlingsprogrammet for fremtidens byer Oslo og hovedfokusområdene i utkastet til revisjon av Byøkologisk program. Bydelens miljø- og klimaarbeid vil være å følge opp de relevante sentrale hovedfokusområdene med bydelsspesifikke delmål, som skissert i eget kapittel i planen. Tiltak vil bli beskrevet med tidsangivelse og ansvar i senere dokumenter og planer. Lokal Agenda arbeid inngår inn i denne samlede planen for miljø- og klimaarbeidet i bydelen, og vil ikke bli beskrevet i egen plan.

Oslo skal halvere sine klimagassutslipp innen 2030

Halvering av utslippene fram mot 2030 er et ambisiøst mål. Osloregionen skal redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen 2030 sett i forhold til 1991-nivået, uten å øke bruken av elektrisitet utover 2005-nivået. Utslippsnivået i Oslo ligger i dag på ca. 2,5 tonn CO₂ per innbygger. Dette er svært lavt hvis en sammenligner Oslo med andre norske og europeiske byer.

Oppfølging av Oslos klimaarbeid vil kreve kontinuerlig resultatoppfølging og årlige evalueringer og måloppnåelse vil være helt avhengig av samarbeid med alle byens aktører.



Status for utvikling av klimagassutslippene i Oslo og i Osloregionen

For utfyllende beskrivelse av status se følgende vedlegg til planen: Handlingsprogram for levende byer (utdrag) og Miljø- og bærekraftsstatus for Oslo 2007 .

Totalutslippet av klimagasser i Osloregionen har i perioden 1991 til 2006 økt med 15 prosent. Dette skyldes veitrafikk og annen transport, mens utslipp fra stasjonær energibruk og avfallshåndtering er redusert. Fordelingen av utslipp mellom fylkene i Osloregionen er ulike. Økningen av utslipp i perioden 1991 til 2006 i Oslo var på rundt 10 prosent, og utslippet per innbygger har holdt seg stabilt i Oslo i samme periode. Hovedgrunnen til økte utslipp i Oslo er derfor befolkningsvekst og økonomisk vekst. Videre har størstedelen av økt stasjonær energiforbruk blitt dekket av elektrisitet. Utslippene fra avfallshåndtering er de siste år betydelig redusert og potensialet for ytterligere reduksjon der er lavt.

- Klimagassene har økt i perioden 1991 til 2006
- Klimagassutslipp fra transport har økt betydelig siden 1991
- Klimagassene fra veitrafikk øker mest
- Energibruk til stasjonære formål øker
- Klimagassutslippene fra stasjonære kilder er redusert
- Klimagassutslipp fra avfallsdeponier er redusert med nesten 60 prosent fra 1991 til 2006

Stort reduksjonspotensial i Oslo

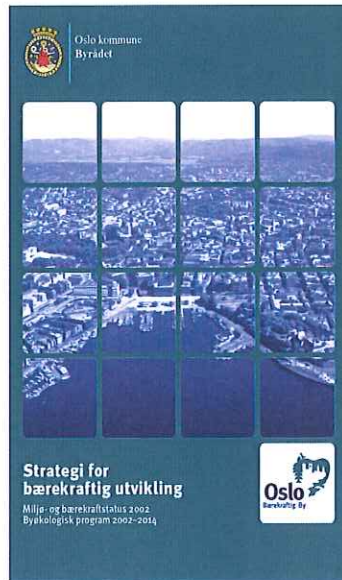
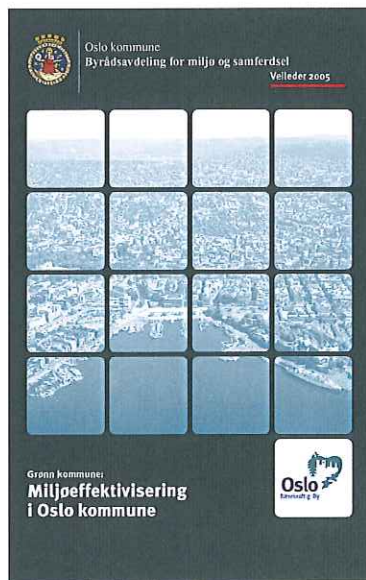
Revidert klima- og energihandlingspakke for Osloregionen 2030 viser at de vurderte tiltakene samlet kan gi en utslippsreduksjon på ca 50 prosent. Beregninger for Osloregionen viser at det vil være nødvendig med reduksjon av utslipp fra alle kilder. Det foreslås en betydelig styrking av virkemiddelbruken for å oppnå tilstrekkelig grad av effektivisering, innfasing av ny teknologi og endret atferd.

Med atferdsendring menes f.eks. å velge alternative reisemidler, å avstå fra en del motoriserte reiser, å redusere forbruksnivået ved å velge mindre boligareal per person og lavere innetemperatur om natten m.m. En halvering av klimagassutslippene innen 2030 vil heller ikke være mulig uten at næringslivet og Osloregionens innbyggere deltar aktivt i å fase inn klimavennlig kjøretøy fram mot 2030.

Tiltaksmulighetene er mange og potensialet for utslippsreduksjoner er stort. Beregningene utført for Osloregionen viser at utslipp fra stasjonær forbrenning kan reduseres med 80 prosent i forhold til 1991, utslipp fra avfallsdeponier kan reduseres med 90 prosent, utslipp fra transport kan reduseres med 10-20 prosent og utslipp fra arbeidsmaskiner mm. kan reduseres med 10-20 prosent i forhold til 1991.

Oslos klimamål er integrert i kommunale planer

Oslos miljø- og klimasatsing er nedfelt i Kommuneplan 2008 (bystyresak 213/08), Klima- og energihandlingspakke for Osloregionen (byrådssak 40/05), Byøkologisk program (bystyremelding 1/2003) og Handlingsplan for effektivisering og omlegging av stasjonær energibruk i Oslo (bystyresak 444/08). Videre vil en hel rekke andre planer og vedtak også legge premisser for arbeidet innen kommunens miljø og klimaarbeid. Det er derfor behov for en samordnet innsats for å nå viktige klima- og miljømål.



Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025



Oslos klimaarbeid integreres nå i utviklingsprogrammet **Framtidens byer**

Oslo kommune har vært en av pådriverne for etableringen av et klimarelatert samarbeid mellom staten og storbyene. Det er derfor naturlig at videre klimaarbeid for Oslo integreres i det seksårige (2008-2014) utviklingsprogrammet "Framtidens byer for lavere klimagassutslipp og bedre bymiljø".

Fremtidens byer er et samarbeidsprogram mellom staten, Kommunenes Sentralforbund og landets 13 største bykommuner for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Oslo kommune undertegnet 17. juni 2008 en intensjonsavtale med staten og de 12 andre bykommunene.

Framtidens byer vil bli organisert gjennom fire temanettverk. Hvert av disse temanettverkene skal arbeide aktivt for å tilrettelegge for gjennomføring av Oslos klimapolitikk. Dette innebærer at Oslo kommune vil inkludere og bruke temanettverkene aktivt i oppfølgingen av sentrale vedtak og planer. Videre vil temanettverkene være pådrivere for faglig utvikling og diskusjon rundt strategier for å iverksette Oslo kommunes målsetninger innen areal og transport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall, samt utvikling av strategier for å møte framtidige klimaendringer.

Klima- og energiarbeidet i Oslo har de senere årene vært basert på et samarbeid mellom de tre fylkeskommunene Oslo, Akershus og Buskerud. Formålet har vært å utforme en felles regional klimapolitikk for Osloregionen. Klima- og energihandlingspakken for Osloregionen ble behandlet av bystyret i 2005 og dannet det faglige grunnlaget for Oslo kommunes mål om å halvere klimagassutslippene fra 1991 til 2030. Revisjon og oppdatering av denne klimahandlingspakken har inngått i det nå foreliggende høringsutkastet til Handlingsprogram for Framtidens byer Oslo.

Høringsutkastet/utredningen oppsummerer status for arbeidet, gjennomgår tiltakspotensialer fram mot 2030 og foreslår nye mål for klimagassreduksjon.

Handlingsprogrammet for Framtidens byer Oslo vil danne grunnlag for avtaler med staten om forpliktende samarbeid og nye virkemidler som skal gjøre det mulig for Oslo å nå sine mål på klima- og energiområdet. Det endelige Handlingsprogrammet for Framtidens byer Oslo vil bli lagt fram til behandling i bystyret i løpet av våren 2009.

Visjon for Framtidens Oslo 2030

I 2030 er Oslo en by med svært gode steds- og miljøkvaliteter med høy livskvalitet. Fjorden, marka og åpne elver og bekkefar og grønne korridorer binder byen sammen og gir Oslo et blågrønt preg. Det er godt tilrettelagt for en klimavennlig livsstil gjennom et miljøeffektivt transportsystem i et godt bymiljø med fritidsaktiviteter og kulturelle tilbud i nærmiljøet.

Framtidens Oslo skal ha lavest mulig klimagassutslipp og et godt bymiljø, og skal være en attraktiv by for innbyggere og næringsliv:

- Kollektiv transport eller gang/sykkel er førstevalg for alle personreiser. Arealbruken er fortettet rundt kollektivknutepunkt og høyfrekvente kollektivstrenger. Sammen med utbyggingen av det kollektive transportnett gir dette et meget attraktivt transportsystem som reduserer behovet for bilbruk.
- Varedistribusjonen er samordnet og bilene utnyttes effektivt ved at ingen kjører tomme. Øvrig godstransport fraktes i størst mulig grad med bane.
- Redusert bilbruk gir bedre avvikling for nyttetraffikk. Mange har ikke bil og benytter seg av bildeling når det er behov for bil.
- Utslippene av CO₂, NO₂ og svevestøv fra personbiler er minimert i regionen. Kjøretøyparken domineres av nullutslippsbiler og plugin hybridbiler som bruker elektrisitet på reiser i regionen. Utslippene av CO₂ fra person- og godstransport er redusert betydelig ved innblanding av syntetisk biodiesel.
- Busstransporten er klimanøytral med bruk av biometan fra matavfall og avløpsvann, samt syntetisk biodiesel produsert fra skogvirke i Osloregionen.
- Bygningene i Oslo har et lavt energiforbruk. Det brukes ikke lenger fossil energi til oppvarming. Fjernvarmesystemet er utvidet og nye boliger bygges enten som passivhus eller som energinøytrale bygninger. All bygningsmasse er etterisolert til lav eller passivhusstandard og varmes opp med fjernvarme eller mer miljøvennlige og energieffektive løsninger.
- Oslo kommune, næringslivet og statlige myndigheter har tilrettelagt for at byens innbyggere skal kunne leve med så lavt økologisk fotavtrykk som mulig.
- Kretslopsbasert avfallshåndtering er veletablert med betydelig grad av materialgjenvinning. Produksjon av biogass fra matavfall og materialgjenvinning av metall og plastemballasje sikrer lave utslipp fra avfallsforbrenning. Miljøvennlig håndtering blir stadig optimert og gir ikke klimagassutslipp.
- Oslo kommune har god oversikt og kompetanse på kommende klimaendringer og er robust mot ekstremvær. Oslo kommune har fullt ut integrert pågående og kommende klimaendringer i sin planlegging.

Oslo er i gang med gjennomføring av omfattende klimatiltak

Oslo har vedtatt at bruk av fossile brenslers til oppvarming av bygninger i Oslo skal fases ut innen 2020. Samtidig vil utslippene gå ned ytterligere gjennom videreutvikling av eksisterende kretslopsbasert avfallshåndteringssystem med gjenvinning og produksjon av biodrivstoff og fjernvarme. Dette innebærer at utslippene i Oslo vil kunne reduseres betydelig innen 2020.

Videre vil utslippene fra transport gå gradvis ned som følge av en rask innfasing av lav- og nullutslippskjøretøy og en reduksjon i transportmengden i regionen. I de sentrale planer og programmer slås det fast at hovedløsningen for dette ligger i at framtidig utbygging

konsentreres ved kollektivknutepunkter. En regional bystruktur med flere knutepunkter eller kjerner ble utarbeidet i et regionalt fellesskap og legges til grunn.

I tillegg til å innarbeide mål og tiltak i overordnede planer, arbeider Oslo kommune gjennom styrende dokumenter og budsjetter for sine etater og virksomheter med å gjennomføre vedtatte tiltak i praksis.

Ved å feie for egen dør prøver kommunen å fremstå som et godt eksempel for resten av bysamfunnet. En viktig del av Oslo kommunes arbeid er derfor å redusere klimagassutslippene ved å bli en mer miljøeffektiv forvaltning. Ved å miljøsertifisere alle kommunale etater og virksomheter oppnår kommunen både å redusere utslippene direkte, stille miljøkrav ved innkjøp av varer og tjenester og å stimulere/motivere de ansatte til miljøvennlig atferd.

Tiltak og virkemidler som beskrives i handlingsprogrammet for Framtidens byer Oslo må sees i lys av vedtak og igangsatt arbeid i kommunen.

Tidsperspektivet i Framtidens byer strekker seg ikke like langt som Oslo kommunes overordnede klima- og miljøplaner. Det er likevel viktig at disse to arenaene integreres for dermed å kunne kombinere tiltak som både på kort og lang sikt bidrar til reduserte klimagassutslipp i Oslo kommune. Revidert klimahandlingspakke vil derfor bli integrert i handlingsprogrammet.

- Utbygging av fjernvarmesystemet basert på avfallsforbrenning, varmepumper og bioenergi. Sammenknytningen av de to delene av fjernvarmenettet vil gi økt fjernvarmekapasitet i Oslos viktigste utbyggingsområder
- Utfasing av fossile brensler til oppvarming. Klima- og energifondet er Oslos viktigste virkemidler i denne satsningen
- Innføring av et kretsløpsbasert avfallssystem med kildesortering på matavfall og plast, og produksjon og oppgradering av metan til transportformål
- Bærekraftig byutvikling med konsentrert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone og ved knutepunkter i kollektivtransportsystemet.
- Satsing på ytterligere forbedringer av kollektivtilbudet bl.a. ved utskiftning av gamle T-banvogner, innkjøp av nye busser, oppgradering av T-banenettet samt bedret framkommelighet på viktige bussruter og alle trikkelinjer. Dette har gitt mulighet å øke frekvensen i kollektivnettet.
- Miljøeffektivisering av Oslos egne virksomheter gjennom sertifisering etter ISO 14001 eller Miljøfyrtårn. Per i dag er 290 av ca. 750 kommunale enheter sertifisert
- Vridning mot mindre og mer miljøvennlige biler i egen bilpark. I 2005 var ca. 300 av 750 biler i Oslo lavutslippsbiler med rundt 25 prosent lavere utslipp enn gjennomsnittet for norske biler. Nye anskaffelser av lavutslippsbiler er gjennomført i 2008
- Innføring av energisparende gatebelysning
- Videre utbygging av sykkelveinettet

Handlingsprogram for levende byer **(Hovedinnsatsområder, tiltak og virkemidler (forslag))**

For utfyllende beskrivelse av innsatsområdene, tiltak og virkemidler se vedlegg til planen
Handlingsprogram for levende byer (utdrag vedlagt).

Hovedinnsatsområde 1 : Areal og transport



Resultatmål: Utslipp fra transport bør reduseres med 20 prosent

Visjon for Oslo 2030

Kollektiv transport eller gang/sykkel er førstevalg for alle personreiser. Arealbruken er fortettet rundt kollektivknutepunkt og høyfrekvente kollektivstrenger. Sammen med utbyggingen av det kollektive transportnettet gir dette et meget attraktivt transportsystem som reduserer behovet for bilbruk.

Varedistribusjonen er samordnet og bilene utnyttes effektivt ved at ingen kjører tomme. Øvrig godstransport fraktes i størst mulig grad med bane.

Redusert bilbruk gir bedre avvikling for nyttetraffikk. Mange har ikke bil og benytter seg av bildeling når det er behov for bil.

Utslippene av CO₂, NO₂ og svevestøv fra personbiler er minimert i regionen. Kjøretøyparken domineres av nullutslippsbiler og plug-in hybridbiler som bruker elektrisitet på reiser i regionen. Utslippene av CO₂ fra person- og godstransport er redusert betydelig ved innblanding av syntetisk biodiesel.

Busstransporten er klimanøytral med bruk av biometan fra matavfall og avløpsvann, samt syntetisk biodiesel produsert fra skogvirke i Osloregionen.

Delmål 1: Oslo og Akershus skal ha en arealbruk som minsker behovet for bilbruk.

Delmål 2: Andelen personreiser med bil skal reduseres

Delmål 3: Vare- og godstransporten skal effektiviseres

Delmål 4: Utslipp fra kjøretøyparken må reduseres med minst 40 prosent fram mot 2030



Viktige virkemidler :

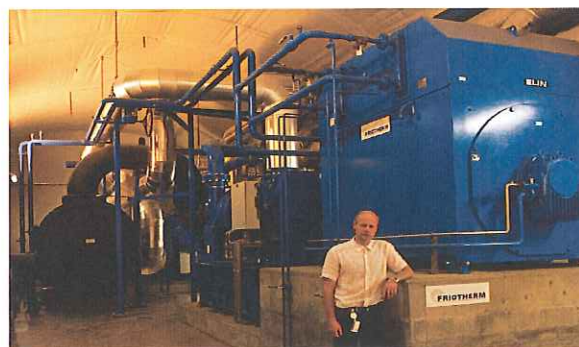
- Kompakt og energieffektiv byutvikling, inkludert satsing på fornybar energi i bygg
- Lokalisering langs kollektivakser
- Styrket kollektivtransport
- Økt sykling og gange
- Tilrettelegging for miljøvennlig kjøretøy

Hovedinnsatsområde 2. Stasjonær energibruk i bygg

Resultatmål: Det skal ikke være utslipp fra stasjonær energibruk etter 2020

Visjon for Oslo 2030

Bygningene i Oslo har et lavt energiforbruk. Det brukes ikke lenger fossil energi til oppvarming. Fjernvarmesystemet er utvidet og nye boliger bygges enten som passivhus eller som energinøytrale bygninger. All bygningsmasse er etterisolert til lav- eller passivhusstandard og varmes opp med fjernvarme eller mer miljøvennlige og energieffektive løsninger.



Delmål 1: Bruk av oljefyring til oppvarming skal avvikles innen 2020

Delmål 2: Alle kommunale oljefyrer skal fases ut før 2012

Delmål 3: Effektivisering av stasjonær energibruk i Oslo kommune

Viktige virkemidler :

Temanettverket skal samordne innsatsen innenfor stasjonær energibruk og samarbeide for å fremme omlegging/effektivisering av energibruk i kommunen. Det skal være en pådriver for gjennomføring av energieffektiviserings-/klimatiltak, blant annet gjennom å utfase bruk av fossile energikilder i Oslo, stille energirammekrav og krav til vannbåren varme i nybygg, samt gjennomføre enøktiltak i eksisterende bygningsmasse. Økt satsing på lavenergi/passivhus er også et viktig område i tråd med klimavedtaket. Overgang til fjernvarme vil være et viktig omleggingstiltak, og herunder bør det i gruppen også arbeides for å sikre en størst mulig andel fornybar energi i fjernvarmenettet. Hafslund ASA vil ha en sentral rolle i dette arbeidet, og må sikre at man får en oversikt over utbyggingsplaner og potensiale for påkobling til fjernvarmenettet, samt være en pådriver overfor statlige byggforetak. Nettverket vil også ha en viktig oppgave knyttet til å fremme informasjon om Oslos Klima- og enøkfond.

Hovedinnsatsområde 3: Forbruksmønster og avfall

Resultatmål 1. : De indirekte utslippene fra Oslos innbyggere skal være så lave som mulig

Visjon for Oslo 2030:

Oslo kommune, næringslivet og statlige myndigheter har tilrettelagt for at byens innbyggere skal kunne leve med så lavt økologisk fotavtrykk som mulig.

Tar en hensyn til de samlede utslipp fra produksjon, distribusjon, omsetting og sluttbehandling av den forventede økningen i konsumet i regionen, medvirker dette til en betydelig økning i de globale klimagassutslippene. I 2030 vil det betydeligste klimabidraget for Oslos befolkning komme fra internasjonale flyreiser og forbruk av varer. En svært grov beregning viser at merutslippet i 2030 vil bli i størrelsesorden 3 millioner tonn CO₂-ekv. som følge av økt konsum i Osloregionen. Tiltak for å begrense forbruksveksten i regionen vil derfor være svært viktige for å begrense klimautslippene som denne regionen bidrar til.

Endret forbruksmønster i retning av 50 prosent reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 vil kreve betydelig oppmerksomhet knyttet til klimagassutslipp fra produksjon av varer og tjenester som forbrukes av Oslos innbyggere. En slik endring i forbruksmønsteret vil være knyttet til:

- Økologisk design og produksjon av forbruksvarer
- Lavere forbruk av varer
- Gjenbruk av varer
- Miljøvennlige fritidsreiser
- Innkjøp av klimavennlige varer

Tiltak og virkemidler for klimavennlig adferd og livsstil:

Det vil være nødvendig med bred støtte i befolkningen i Osloregionen til å gjøre miljøvennlige valg, særlig knyttet til forbruk, reisevaner og valg av kjøretøy.

En rekke tiltak og virkemidler passer ikke inn under noen bestemt utslippssektor, men går på tvers av fagområder og utslippskilder. I tillegg vil flere av disse tiltakene være knyttet til utslipp som skjer i land utenfor Norge. Fellesnevneren er at de skal bidra til å påvirke og endre atferden til oss som profesjonelle aktører i arbeidssammenheng og den enkelte av oss som forbruker:

- Stimulere til mer økologisk/kretsløpsbasert design og produksjon av varer, samt minimalisering av emballasje og transport
- Legge til rette for å motivere flest mulig familier i regionen til å ta Klimasteget og Miljøsteget og dermed bli "grønne familier" som tar mer bevisste klimavalg knyttet til innkjøp og livsstil, herunder:
 - Utarbeide mål for innbyggersatsning i Framtidens byer
 - Informere om klimavennlig forbruk gjennom Klimaløftets klimakalkulator mv.
- Klimavettkampanje: Informasjons og kunnskapskampanjer overfor allmennheten. Gjennomføres blant annet i samarbeid med Klimaløftet og frivillige organisasjoner (Miljøverndepartementet), herunder:
 - Utarbeide informasjon til allmennheten i samarbeid med miljøorganisasjonene
 - Gi råd om forbruk og avfallshåndtering gjennom Nyhetsbrev for Framtidens byer Oslo
- Innføre miljøledelse og miljøsertifisering (f.eks. ISO 14001 og Miljøfyrtårn) i alle statlige, fylkeskommunale og kommunale virksomheter. Stimulere til miljøsertifisering av alle private bedrifter og virksomheter
- Skolere ansatte i fylkene og kommunene innen deres ansvarsområder og arbeidsoppgaver, for eksempel risikoanalyser med tanke på klimaendringer og tilpasning., samt miljø- og klimaeffektive innkjøp. Utarbeide tverrfaglig undervisningsopplegg om klimagasspolitikk tilpasset ulike alderstrinn i skolen (ungdomskole til universitet). Gjennomføres i samarbeid med sentrale myndigheter og miljøorganisasjoner, herunder:
 - Etablere miljøbibliotek som gjennom samarbeid mellom frivillige organisasjoner og Deichmanske biblioteker bidrar aktivt til formidling gjennom foredrag, temakvelder og utstillinger
 - Iverksette kampanjer rettet mot spesifikke målgrupper slik som fremmedspråklige og borettslag knyttet til forbruk og avfallshåndtering
- Sikre klimakonsekvensvurdering av planer og tiltak (kommuneplaner, reguleringsplaner, byggeprosjekter, mv.)
- CO₂-informasjon på varer og tjenester. Oppfølging av statlige signaler om merking av produkter og for eksempel energi/klimasertifisering av bygg:
 - Ta i bruk Statsbyggs klimagassregnskap for byggeprosjekter
 - Etablere samarbeid med varehandel om varemerking og klimainformasjon
- Kvotekjøp i nasjonalt kvotesystem for privatpersoner, bedrifter og offentlige virksomheter.
- Etablere et system for forbruksorientert utslippsregnskap for Oslo-regionen

Etablere et Klimakontor i Osloregionen for systematisk informasjon og råd om energisparing, energiomlegging, lavutslippsbiler, mobilitetsplanlegging, klimavennlig forbruk og miljøsertifisering. m.v.

Resultatmål 2: Utslipp fra avfallshåndtering reduseres med 90 prosent

Visjon for Oslo 2030

Kretsløpsbasert avfallshåndtering er veletablert med betydelig grad av materialgjenvinning. Produksjon av biogass fra matavfall og materialgjenvinning av metall og plastemballasje sikrer lave utslipp fra avfallsforbrenning. Miljøvennlig håndtering blir stadig optimert og gir ikke klimagassutslipp.

Hovedmål for avfallshåndteringen i Oslo er at kommunen skal ha et kretsløpsbasert avfallssystem basert på avfallshierarkiets prioriteringer og avfallsløsninger der miljøhensyn er ivarettatt. Som del av iverksetting av Oslos klimamålsetninger legges det til rette for økt avfallsvarmeutnyttelse på Klemetsrud gjennom den tredje avfallsforbrenningslinjen som blir bygget på Klemetsrud. For å øke materialgjenvinningsgraden bygges det anlegg for optisk sortering av husholdningsavfall på Haraldrud og Klemetsrud. Samtidig skal det bygges biogassanlegg for håndtering av Oslos matavfall. Ytterligere tiltak for å redusere klimagassutslippene retter seg mot oppsamling og energiutnyttelse av metangass fra nedlagte deponier og renseanlegg for kloakk. Ved avløpsrenseanlegget på Bekkelaget bygges det oppgraderingsanlegg for biogass, slik at oppsamlet metan kan brukes til drivstoff for busser.



Tiltak og virkemidler

Mulige tiltak som redusere utslippene av metangass vil derfor være nært knyttet til prosjekter som allerede er under gjennomføring. Dette innebærer at tiltak vil være knyttet til videreutvikling av kretsløpsbasert avfallshåndtering med positiv klimaeffekt, slik som innføring av separat innsamling av matavfall og plast, samt utvidet innsamling av metall:

Stimulere til økt kildesortering og legge til rette for en effektiv innsamling:

- Iverksette handlingsplan for informasjon/ kommunikasjon om kildesortering
- Økt informasjon om tilbudene for levering til ombruk og gjenvinning
- Tilrettelegge for kildesortering i det offentlige rom
- Vurdere avfallssugsystemer og andre alternative innsamlingsløsninger i Oslo
- Vurdere behovet for hente- og bringetilbud
- Økt produksjon av biogass fra matavfall og avløpsvann:

- Investeringsstøtte fra staten til økt energiutnyttelse av biogass fra vann- og avløp
- Bedre rammeverk for biologisk behandling av avfall og anvendelse av gjenvinningsprodukter
- Avgiftsdifferensiering mellom biogass og annen gass

Økt uttak av deponigass – bedre driftsrutiner og utvidelser av uttaksanlegg:

- Økt investeringsstøtte til bedre energiutnyttelse av deponigass
- Avgiftsdifferensiering mellom biogass og annen gass

Iverksetting og barrierer

En reduksjon i utslippene av metan fra deponier er et svært viktig klimatiltak på avfallsektoren. I Oslo er en stor andel av reduksjonene som er mulig å oppnå allerede tatt ved å bygge uttaksanlegg og fange opp mest mulig av den gass som genereres. Fokus på avfallshåndteringen i Oslo vil derfor være på:

- Effektiv innsamling og energiproduksjon fra matavfall
- Ytterligere innsamling og materialgjenvinning av plast og metaller
- Ytterligere effektivisering av avfallsinnsamling og –håndtering

Oslo kommune er i gang med å gjennomføre prosjektet ”Utvidet kildesortering i Oslo”. Iverksetting omfatter både planlegging og gjennomføring av pilotprosjekter for å innføre kildesortering av matavfall og plastemballasje. Fra 01.01.2012 skal tilbudet om utvidet kildesortering være innført i hele byen. Finansieringen av nye anlegg for avfallshåndtering dekkes gjennom avfallsgebyrer. Dette øker handlingsrommet for kommunene til å gjennomføre en helhetlig avfallsstrategi. Det pågår en revisjon av renovasjonsforskriften for å tilpasse denne til de nye løsningene.

Energigjenvinningsetaten er i gang med å bygge to sentralanlegg for optisk sortering av husholdningsavfall og anlegg for produksjon av biogass er under planlegging. Som en del av Oslo kommunes kretsløpsbaserte avfallshåndtering er Renovasjonsetaten i gang med å utvide ordningen for innsamling av glass og metall, samt tilrettelegging for gjenbruk ved innføring og videreutvikling av gjenbruksstasjoner.

Klimagassutslipp som skyldes metanutslipp som ikke fanges opp av uttaksanleggene, ble i 2005 anslått til ca. 160 000 tonn CO₂-ekv. for Osloregionen. Med god driftsoppfølging og aktive tiltak på metanoksidasjon skulle det være mulig å redusere denne lekkasjen med ca. 100 000 tonn/år. Antas en halveringstid på ca. 10 år for alt avfall som bidrar til gassproduksjon, vil generering av metangass halveres i løpet av en tiårsperiode. En barriere for ytterligere uttak av metangass er mangelfullt utviklet rammeverk for biologisk behandling av avfall og anvendelse av gjenvinningsprodukter fra dette avfallet. Det mangler også avgiftsdifferensiering mellom biogass og annen gass.

Tidshorisont

Gjennomføringen av Oslos nye kretsløpsbaserte avfallshåndtering er et prosjekt som skal realiseres innen 2012. Dette omfatter oppstart av det ene sorteringsanlegget høsten 2009, det andre sorteringsanlegget forventes ferdigstilt høsten 2010, mens utbygging av forbrenningsanlegget forventes ferdig våren 2011 (ny ovnslinje).

Økt uttak av deponigass gjennom bedre driftsrutiner pågår kontinuerlig og det forventes en fortsatt reduksjon av disse utslippene. Effekten av dette tiltaket vil gradvis bli lavere målt i tonn CO₂-ekv. per år ettersom gassuttak ved Grønmo og Rommen har vært iverksatt tidlig.



Hovedinnsatsområde 4. Klimatilpasning

Resultatmål 1: Oslo kommune skal redusere negative konsekvenser av klimaendringer

Visjon for Oslo 2030

Oslo kommune har god oversikt og kompetanse på kommende klimaendringer og er robust mot ekstremvær. Oslo kommune har fullt ut integrert pågående og kommende klimaendringer i sin planlegging.

Fremtidige klimaendringer i Osloregionen vil kreve beredskaps- og tilpasningstiltak fra kommuner og statlige sektormyndigheter. Det er viktig at arbeidet med tilpasning til et endret klima starter tidligst mulig for å kunne integreres i kommunens oppgaver knyttet til planlegging og infrastruktur. Dette for å kunne redusere konsekvenser og kostnader ved fremtidige klimaendringer.

Oslo kommunes arbeid med klimatilpasning vil være innrettet mot å utvikle verktøy for planlegging, utarbeide forslag til virkemidler og konkrete tiltaksstrategier. Strategien vil være rettet mot å møte kjente utfordringer knyttet til ekstremværsituasjoner i Oslo og synliggjøre mulige scenarier for langsiktige klimaendringer i Osloregionen.

Delmål 1 : Økt kunnskap om effekten av klimaendringer

Delmål 2 : Integrere klimaeffekter i risiko og sårbarhetsanalyser

Delmål 3 : Alle sektorer skal ha gjennomført tilpasninger for å redusere negative konsekvenser av klimaendringer

Byøkologisk program

Oslos strategi for bærekraftig utvikling og miljø- og klimapolitikk er forankret i Byøkologisk program 2002-2014 (bystyrevedtak 166/2003). Byøkologisk program 2008 – 2024 har vært ute på høring og forventes vedtatt høsten 2009. Det nye forslaget bygger videre på dagens Byøkologiske program og dets visjoner. Under visjoner, innsatsområder og de områder som det forventes at bydelene er delansvarlige.

Visjoner for Oslo som bærekraftig by

Da forrige Byøkologisk program ble vedtatt fastsatte bystyret følgende tre visjoner for Osломiljøet og utvikling av byen:

Oslo skal være en by i bærekraftig utvikling preget av økonomisk, sosial og kulturell vekst innenfor naturens økologiske bæreevne.
Vi skal overlevere byen til neste generasjon i en bedre miljøtilstand enn vi selv overtok den.
Oslo skal være en av verdens mest bærekraftige og miljøvennlige hovedsteder.

Åtte innsatsområder

Programmet skal fortsatt ivareta de tre visjonene ved å sammenfatte og synliggjøre prioriterte satsingsområder. Oslo har valgt å dele opp programmet i åtte innsatsområder (tidligere 6). Under hvert område er det angitt mål, strategier og tiltak. Det er en forutsetning at disse legges til grunn ved utarbeidelse, ajourføring og gjennomføring av alle kommunale planer, programmer og budsjetter innenfor kommunens økonomiske rammer.

De åtte satsingsområdene med tilhørende mål:



1. Oslo skal redusere klimagassutslippene og bedre luftkvaliteten

- 1.1 Oslo skal redusere sine klimagassutslipp med 50 % innen 2030, og bli klimagassnøytral innen 2050
- 1.2 Oslo skal arbeide aktivt for å møte kommende klimaendringer
- 1.3 Oslo skal forbedre den lokale luftkvaliteten
- 1.4 Oslo skal redusere innbyggernes støybelastning



2. Banebyen Oslo skal arbeide for miljøeffektiv mobilitet og transport

- 2.1 Oslo kommune skal tilrettelegge for å kunne bo og arbeide i byen uten bruk av bil
- 2.2 Oslo skal legge til rette for sine myke trafikanter
- 2.3 Oslo skal øke andelen kollektivreiser
- 2.4 Biltrafikken i indre by skal begrenses og parkering på gategrunn reduseres



3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, og miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom

- 3.1 Oslos arealplanlegging og -forvaltning skal fremme en miljøeffektiv byutvikling i samsvar med gode byøkologiske prinsipper
- 3.2 Nybygg i Oslo skal være energi- og miljøeffektive
- 3.3 Oslos byrom skal bevares, videreutvikles og gjøres grønnere
- 3.4 Oslo skal rydde opp forurensset grunn



4. Oslo skal ha kretsøkonomibasert avfallshåndtering

- 4.1 Oslo skal forebygge at avfall oppstår og bidra til økt ombruk
- 4.2 Oslo skal arbeide for økt materialgjenvinning



5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur

- 5.1 Oslo skal bevare og utvikle det biologiske mangfoldet
- 5.2 Oslo skal bevare og videreutvikle grønnstrukturen med fokus på sammenheng og kvalitet
- 5.3 Elver og bekker skal gjenåpnes og behandles som blågrønne korridorer
- 5.4 Forvaltningen av Oslos vannressurser med drikkevannsforsyning,

vassdrag, grunnvann og fjord skal være miljøeffektiv
5.5 Friluftsliv og uteundervisning skal ha høy grad av prioritet

6. Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning

- 6.1 Oslo skal sikre sine innbyggere og omverden tilgang til god informasjon om miljøstatus og sitt miljøarbeid
- 6.2 Miljøledelse med sertifisering skal brukes for å fremme en miljøeffektiv kommunal forvaltning
- 6.3 Det sikres god faglig koordinering og kvalitetssikring av Oslos miljøarbeid
- 6.4 Oslo kommune skal praktisere miljøeffektive anskaffelser i kommunen
- 6.5 Forvaltning av Oslos eiendommer skal være miljøeffektiv

7. Oslo skal samarbeide med innbyggerne og næringslivet for et bedre miljø

- 7.1 Oslo skal arbeide for et bedre miljø og redusert økologisk fotavtrykk i samarbeid med staten, frivillige organisasjoner og næringslivet
- 7.2 Oslo skal profilere seg som en internasjonalt anerkjent miljøby

8. Oslo skal bidra til og samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt

- 8.1 Oslo vil samarbeide om bedre miljø og bærekraftig utvikling i regionen
- 8.2 Oslo vil samarbeide med staten for et bedre miljø og bærekraftig utvikling i hovedstaden
- 8.3 Oslo skal ta sin del av ansvaret for et bedre miljø og bærekraftig utvikling i samarbeid med andre storbyer og organisasjoner. Herunder foreslås at Oslo slutter seg til Aalborg Commitments.

Bydelens rolle

Innsatsområder i forslag til revidert Byøkologisk program hvor bydelene eller **alle** foreslås som delansvarlig :

- Oslo skal redusere sine klimagassutslipp med 50 % innen 2030, og bli klimagassnøytral innen 2050
- Oslo kommune skal øke andelen biler i sin tjeneste med lite eller ingen utslipp av CO2 til 90%. Ved anbudskonkurranser i kollektivtransporten skal det stilles krav til fornybart drivstoff med lave utslipp som for eksempel biometan. **Alle**, UKE, Ruter
- For å måle fremskrittet med å redusere klimagassutslipp innføres CO2 regnskap i forhold til vesentlige utslippskilder fra Oslo kommunes virksomheter. MOS, FRI, **Alle**
- Utarbeide sektorvise handlingsplaner for tilpasning til endrede klimaforhold i Osloregionen. Tiltakene nedfelles i aktuelle saker og delplaner. **Alle**

Oslo kommune skal tilrettelegge for å kunne bo og arbeide i byen uten bruk av bil.

- Oslo kommunes virksomheter skal gjennomføre mobilitetsplanlegging i egen virksomhet. (som Göteborg). Oslo kommune skal stimulere staten og næringslivet til å gjennomføre mobilitetsplanlegging i egne virksomheter og eventuelt delta i prosjektet Mobility Oslo. Informasjon om prinsippene for bildeling vil være en naturlig del av mobilitetsrådgiving. **Alle**, SAM v/Mobility Oslo

Oslo skal legge tilrette for sine myke trafikanter

- Oslo kommune skal fortsette å stimulere til økt bruk av sykkel i egen tjeneste. Sykkelgodtgjørelsen for bruk av egen sykkel i Oslo kommunens tjeneste videreføres og gjøres bedre kjent. FIU, **Alle**
- Det utarbeides en egen plan for universell utforming basert på en vurdering av forholdene for fotgjengere i de ulike bydelene med forslag til kart og andre tiltak for å gjøre det enklere og tryggere å ta seg frem i Oslo. Utforming av det offentlige uterom, inklusive gater, veier og plasser skal være inkluderende for alle mennesker, uavhengig av alder og ferdigheter. PBE, SAM, **bydelene**

Oslos arealplanlegging og -forvaltning skal fremme en miljøeffektiv byutvikling i samsvar med gode byøkologiske prinsipper

- Oslo kommune skal prioritere opprusting av miljøforholdene i de mest utsatte bydeler, bo- og nærmiljøer. Intensjonsavtalen mellom stat og kommune om Groruddalssatsingen over 10 år prioriteres med vekt på bærekraftig utvikling, bedre livskvalitet og samlet sett bedre levekår gjennom fire handlingsprogrammer. PBE, SAM, FRI, HEV, IDE, KUE, **bydelene**

Oslo skal bevare og videreutvikle grønnstrukturen med fokus på sammenheng og kvalitet

- Sikre arealer til skolehager og parsellhager. Økt bruk av disse skal forankres i kommunal forvaltning PBE/**bydelene**

Elver og bekker skal gjenåpnes og behandles som blågrønne korridorer

- Rørte elve- og bekkestrekninger skal åpnes der det er mulig. Gjenåpnet trasé skal om mulig følge vassdragets historiske løp. Det skal være en oppdatert oversikt over prioriterte åpningsprosjekter og forventet fremdriftsplan for disse. Elver og bekker renses.

Vassdragenes selvrensningsevne til å forbygge forurensningskader skal forbedres ved å gjenåpne gamle elve- og bekkelukkinger, infiltrere og fordrøye forurenset overvann før det ledes til elv og bekk. VAV,FRI,**bydelene**

Oslo kommune skal praktisere miljøeffektive anskaffelser

- Stille relevante miljøkrav ved alle anskaffelser til kommunen, med integrering av hensyn til miljømessige konsekvenser og livssyklus-kostnader i planleggingsfasen av innkjøp. Rettferdig og etisk handel skal også vektlegges. Ved opprettelse av anskaffelseskomiteer skal nødvendig miljøkompetanse sikres. UKE,**Alle**
- Følgende tiltak gjennomføres som viktige ledd i arbeidet for miljøeffektive innkjøp.
 - Strøm til bruk i Oslo kommunes tjenester skal være sertifisert som fornybar
 - innkjøp av produkter som inneholder stoffer på SFTs obs- og stofflister skal i hovedsak ikke forekomme.
 - Ved innkjøp skal det velges miljømerkede produkter (Svanen eller EU-blomsten) der det er mulig.
 - Ved innkjøp av transporttjenester skal det stilles krav om at tilbyder leverer tjeneste med miljøtilpassede biler, der det er mulig.
 - Leverandører av produkter som omfattes av returselskapenes ordninger
 - Prosjektet "Økologisk mat i Oslo kommunes virksomheter" søkes videreført med støtte fra Statens landbruksforvaltning. Innen 2015 skal 15 % av matinnkjøp til bruk

i kommunal tjeneste være økologisk. UKE, MOS, Alle



Oslo skal arbeide for et bedre miljø og redusert økologisk fotavtrykk i samarbeid med staten, frivillige organisasjoner og næringslivet

- Lokal Agenda 21 arbeidet i bydelene styrkes for å oppnå for bedre miljø og bærekraftig lokalsamfunnsutvikling i bydelene. Bydelenes deltagelse i KS programmet Livskraftige lokalsamfunn vil kunne være en viktig stimulans i denne sammenheng.
Det søkes videreutviklet LA 21/medvirkningsfora med deltagelse fra kommunen, skolene, næringslivet, lokale organisasjoner og evt. aktuelle kompetansemiljøer i de bydeler som ikke har dette. **bydelene**

Forslaget til Byøkologisk program 2008-2024 viser at bydelene tenkes ha en rolle innen flere av innsatsområdene;

- **klimavennlige biler i egen virksomhet**
- **CO2 regnskap i egen virksomhet**
- **utvikling av sektorvise klimahandlingsplaner**
- **bildeling i kommunal virksomhet**
- **stimulere til økt bruk av sykkel i kommunal tjeneste**
- **plan for universell utforming**
- **miljøkrav ved alle anskaffelser/miljøeffektive innkjøp i egen virksomhet**
- **et vitalt LA21 Forum.**

Evaluering av Oslo ved konkurransen European Green Capital

- Oslo viser begrenset innsats på undervisning /opplæring om klimautfordringer
- Oslo bør ha mer innstats på fornybar energi
- Oslo har et lite utviklet sykkelveinett. Det er få syklist og Oslo har for få mål for å øke dette
- For mange kjører bil på korte turer inntil 5km
- Oslo har en lite ambisiøs plan med hensyn til innføring av lavutslippsbusser
- Oslo har ikke tilstrekkelige mål for avfallsreduksjon.
- Oslo har ikke nok innsats på redusert vannforbruk og reparasjon av vannledningsnettet.
- Det må settes tøffere mål ifht energieffektivitet i offentlige bygninger og utfasing av oljefyr i kommunale bygninger

Status

Oslo har middels miljøoppnåelser pr. i dag, men ganske gode både korte og langsiktige mål for miljø- og klimaforbedringer.

Miljø- og klimahandlingsplan for Bydel St. Hanshaugen 2009-2013

” tenke globalt - handle lokalt,”

Hovedmål 1.

Dreie utviklingen i lokalsamfunnet i en slik retning at den sett i et globalt og langsiktig perspektiv kan karakteriseres som bærekraftig. Dette betyr å prioritere tiltak som sikrer behovene til dagens innbyggere uten å svekke framtidige generasjoners muligheter.

Hovedmål 2.

Bidra til at Osloregionen reduserer klimagassutslippene med 50 prosent innen 2030.

Hovedinnsatsområder

Bydelens fokus i perioden 2009 – 2013 konsentreres om 6 hovedinnsatsområder. Innsatsområdene er valgt med bakgrunn i sentrale føringer og tidligere vedtak i bydelsutvalget.

Arbeidet knyttes til Lokal Agenda 21 Forum (bydelens miljøgruppe), og utføres i et nært samarbeidet mellom bydelens befolkning, politikere og administrasjon.

Videre knyttes gjennomføring av tiltak innenfor innsatsområdene også til bydelens øvrige drift og/eller i et samarbeid med andre parter.

I planen skisseres hovedinnsatsområder og delmål for arbeidet for planperioden. Tiltakene vil fremgå av planer for LokalAgenda-arbeidet og bydelens øvrige årsplaner.

- 1. Bydel St. Hanshaugen som Fairtrade bydel**
- 2. Helse, trivsel og livkvalitet**
- 3. Miljøeffektiv kommuneforvaltning**
- 4. Forbruksmønster og avfallshåndtering**
- 5. Energi**
- 6. Transport**

Hovedinnsatsområde 1.

Bydel St. Hanshaugen som Fairtrade bydel

Fairtradeby er en utnevning for kommuner eller byer som jobber aktivt med å øke kjennskapen til og forbruket av Fairtrademerkede produkter i sitt lokalmiljø. For å få status som Fairtradeby må stedet tilfredsstille en del grunnkriterier som er satt av Fairtrade Max Havelaar Norge, men også drive et kontinuerlig arbeid som fremmer merkeordningen for etikk og sosial ansvarlighet. Konseptet Fairtradeby gir en ramme å arbeide innenfor når det gjelder etisk forbruk, og kan også fungere som et godt springbrett for andre initiativer innenfor miljø og rettferdighet.

Delmål (forutsetning for Fairtradegodkjenning)

1. Danne en styringsgruppe for arbeidet
2. Politisk deltagelse
3. Kartlegge og påvirke tilbudet av Fairtradevarer i bydelens forretninger, skoler, bydelens virksomheter m.fl.
4. Påvirke bedrifter og organisasjoner til økt forbruk av Fairtrademerkede produkter
5. Drive aktivt informasjonsarbeid
6. Sikre kontinuerlig forbedring

Hovedinnsatsområde 2

Helse, trivsel og livskvalitet

Bidra til god helse, trivsel og livskvalitet hos bydelens innbyggere og de ansatte gjennom et tverrfaglig samarbeid med fokus på natur/miljø, kultur og helse.

Delmål

1. Synliggjøre sammenhenger mellom helse, miljø og trivsel
2. Bydelen bidrar til en renere bydel
3. Bydelen deler ut frivillighet- og folkehelsemidler til lag/ foreninger
4. Bydelen deler ut priser for innsats innen områder som; miljø, kultur, mangfold og inkludering
5. Bydelen arrangerer og stimulerer til lokale kultur- og idrettsaktiviteter
6. Bydelen bidrar til å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer - som en del av vår identitet og miljø
7. Bydelen bidrar til økt fokus på universell utforming



Hovedinnsatsområde 3

Miljøeffektiv kommuneforvaltning

Alle Oslos etater og virksomheter skal miljøsertifiseres og innføre miljøledelse. For bydelen betyr dette at bydelens virksomheter skal driftes på en mest mulig miljøvennlig og effektiv måte, slik at miljøbelastningen blir så liten som mulig.

Delmål

1. Bydelens miljøsertifiserer alle virksomheter og innfører miljøledelse
2. Bydelen miljøsertifiserer bydelens faste arrangementer
3. Stimulerer til miljøsertifisering av alle private og statlige bedrifter og virksomheter i bydelen
4. Inviterer til kurs og foredrag for å øke miljøkunnskapen



Hovedinnsatsområde 4

Forbruksmønster og avfallshåndtering

Bydelen skal bidra til at mengden avfall fra Oslos innbyggere blir redusert og at andelen materialer/avfall som kildesorteres og gjenbrukes/gjenvinnes økes.

Delmål

1. Bydelen bidrar til å opprette 1-2 nye minigjenbruksstasjoner
2. Bydelen gir informasjon og råd om redusert forbruk, ombruk og avfallshåndtering på bydelens nettsider og i lokalavis
3. Motiverer flest mulig familier i bydelen til å ta Klimasteget og Miljøsteget
4. Iverksetter kampanjer og konkurranser rettet mot spesifikke målgrupper knyttet til forbruk og avfallshåndtering
5. Etablerer prøveordning med kildesortering i bydelens største parker
6. Etablerer fast bydelsmiljøside i lokalavis, for systematisk informasjon og råd om klimavennlig forbruk, energisparing, energiomlegging, lavutslippsbiler med mer.



Delmål

1. Ved reforhandling av eksisterende leieavtaler, eller ved inngåelse av nye, stilles det krav om bruk av fornybare energikilder til oppvarming der kommunen er leietaker.
2. Økt styring og oppfølging av energibruk i alle egne bygg
3. Energiomlegging som innebærer utfasing av olje- og gassfyring i egne bygg innen 2012 - 2015
4. Gjennomfører Enøktiltak (belysning, isolasjon, vinduer, mv.) i egne bygg
5. Gjennomfører klimavurderinger (livsløpsperspektiv) ved innkjøp av varer og tjenester til nybygg, vedlikehold og drift av bygg og virksomheter
6. Det gjennomføres årlig klimagass- og miljørapportering for bydelens virksomheter
7. Bydelen oppfordrer bydelens bedrifter og befolkningen til å redusere og optimalisere sitt energiforbruk, samt øke andelen energi som stammer fra fornybare og ikke-forurensende energikilder.

Hovedinnsatsområde 6

Transport

Bydelen skal bidra til at Oslo når sitt mål om reduksjon av klimagassutslipp fra veitrafikk med anslagsvis 10 -20 prosent i forhold til 1991- nivået innen 2030. For å få til en så stor reduksjon, vil det være nødvendig med en hel pakke av tiltak og virkemidler som i stor grad er avhengig av hverandre.

Delmål

1. Bydelen har klimavennlige biler i egen virksomhet og det innføres CO2regnskap.
2. Det gjennomføres mobilitetsplanlegging i bydelens virksomheter og private virksomheter oppfordres til å gjøre det samme
3. Bydelen stimulerer til økt bruk av sykkel i egen tjeneste.
4. Bydelen stiller krav til lavt utslippsnivå ved innkjøp eller leie av biler og andre transporttjenester.
5. Bydelen oppfordrer til reduksjon i personbilbruken, en øket bruk av kollektiv- og gang- /sykkeltransport, kjøp av nullutslippsbiler, plug-in hybridbiler samt bruk av bildeling
6. Bydelen oppfordrer til en mer miljøvennlig kjørestil (økokjøring)
7. Bydelen bidrar til redusert parkeringstilgang ved trafikanbetaling, beboerparkering og lignende.
8. Bydelen bidrar til å legge til rette for en øket og mer trafiksikker sykkelbruk, om nødvendig på bekostning av parkeringsplasser.
9. Bydelen bidrar til å redusere antall parkeringsplasser ved offentlige virksomheter til et minimum

Vi vil ha **plastemballasjen** din!

Visste du at din plastemballasje kan bli til nye og spennende plastprodukter? Før den leveres til gjenvinning, må du passe på at emballasjen er TOM og TØRR. Denne folderen viser deg hvordan det gjøres.



plastretur as
MATERIALGJELDRAPEL FOR PLAST

www.plastretur.no



Bydel
St. Hanshaugen



Oslo kommune
Bydel St. Hanshaugen

Vedtak

Arkivsak: 200801756
Arkivkode: 93
Saksbeh: Christine Anett Jarli

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Eldrerådet	23.09.08	47/08
Ungdomsrådet	23.09.08	32/08
Miljø- og byutviklingskomiteen	24.09.08	41/08
Bydelsutvalget	30.09.08	167/08
Medbestemmelsesutvalget	30.09.08	51/08

BYDEL ST. HANSHAUGEN SOM FAIRTRADE-BYDEL

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

- Bydelen følger bystyrets oppfordring om å bestille FairTrade (eller tilsvarende) merket kaffe og te til servering på møter og kaffeautomater i Akersbakken 27.
- Bydelen avventer innspill fra sentral styringsgruppe i forhold til det videre arbeidet i forhold til Oslo som FairTrade-by.

Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 30.09.08 og har fattet følgende vedtak

Behandling:

Tilleggsforslag fra Rune Aale-Hansen (H):

Bydelsutvalget er opptatt av å støtte etisk handel også med varer som ikke er av merket Max Havelaar/FairTrade. Ambisjonen skal være at all varehandel er etisk.

Endringsforslag fra Hans Petter de Fine (R) fra R og A

Kulepunkt 2

Bydelen arbeider videre for å raskest mulig kunne oppnå status som FairTrade-bydel.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag kulepunkt 1 enstemmig vedtatt.

Bydelsdirektørens forslag kulepunkt 2 satt opp de Fines og falt mot 5 stemmer (H og F)

Tilleggsforslag fra Aale-Hansens enstemmig vedtatt.

Vedtak:

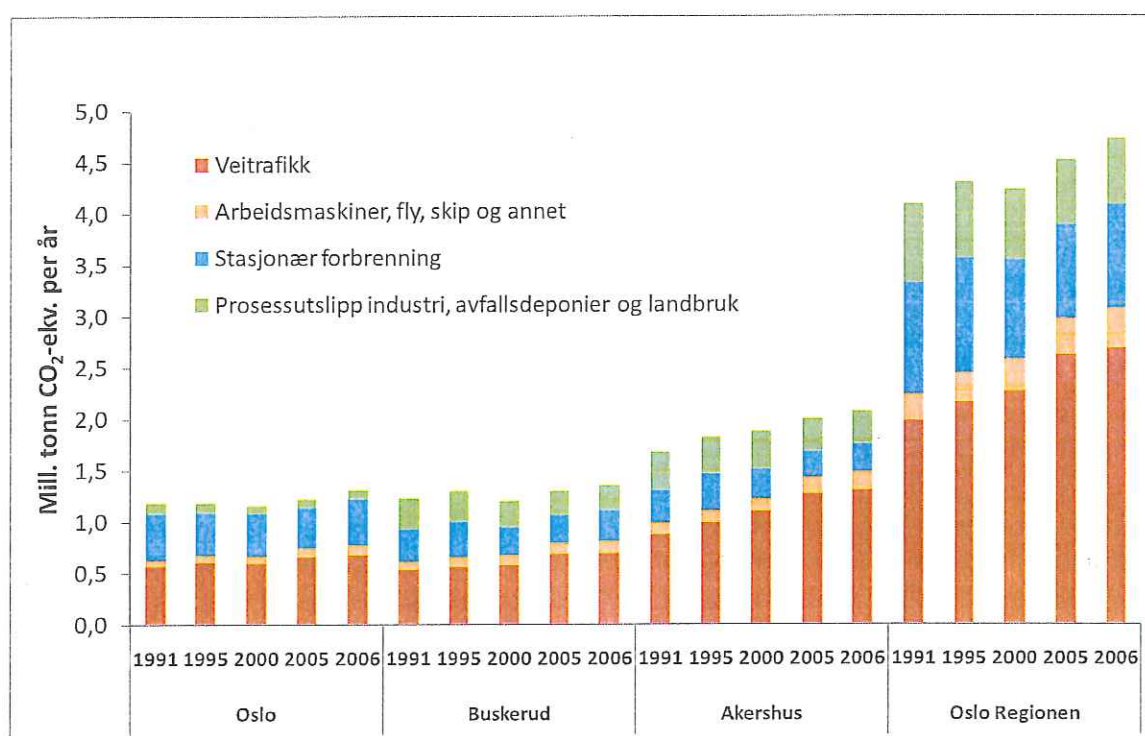
- *Bydelen følger bystyrets oppfordring om å bestille FairTrade (eller tilsvarende) merket kaffe og te til servering på møter og kaffeautomater i Akersbakken 27.*

- *Bydelen arbeider videre for å raskest mulig kunne oppnå status som FairTrade-bydel.*
- *Bydelsutvalget er opptatt av å støtte etisk handel også med varer som ikke er av merket Max Havelaar/FairTrade. Ambisjonen skal være at all varehandel er etisk.*

RETT UTSKRIFT: 03.10.2008

3 Status og utfordringer for Osloregionen

Totalutslippet av klimagasser i Osloregionen har i perioden 1991 til 2006 økt med 15 prosent. Dette skyldes veitrafikk og annen transport, mens utslipp fra stasjonær energibruk og avfallshåndtering er redusert. Fordelingen av utslipp mellom fylkene i Osloregionen er ulike. Økningen av utslipp i perioden 1991 til 2006 i Oslo var på rundt 10 prosent (se figur 1), og utslippet per innbygger har holdt seg stabil i Oslo i samme perioden. Hoveddrivkrefter for økte utslipp i Oslo er således befolkningsvekst og økonomisk vekst. Videre har størstedelen av økt stasjonær energiforbruk blitt dekket av elektrisitet. Utslippene fra avfallshåndtering er de siste år betydelig redusert og potensialet for ytterligere reduksjon er derfor mindre.

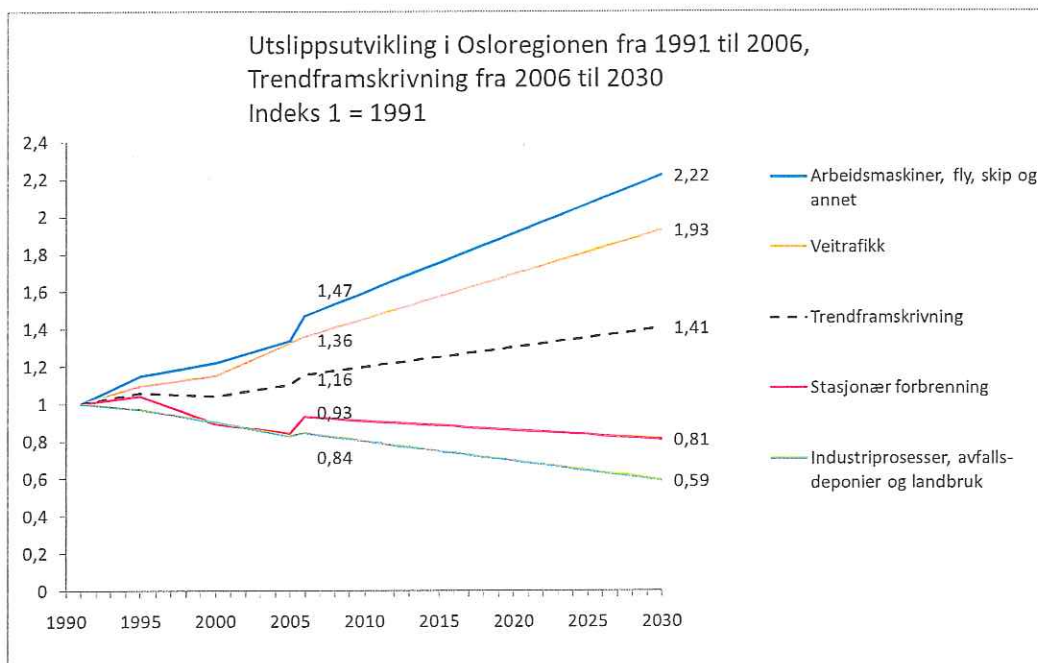


Figur 1 Utslipp fordelt på hovedkilder i Osloregionen, 1991, 1995, 2000, 2005, 2006, Kilde: Civitas 2008

Revidert klima- og energihandlingspakke for Osloregionen 2030 viser at de vurderte tiltak samlet kan gi en utslippsreduksjon på ca 50 prosent. Beregninger for Osloregionen viser at det vil være nødvendig med reduksjon av utslipp fra alle kilder. Det foreslås en betydelig styrking av virkemiddelbruken for å oppnå tilstrekkelig grad av effektivisering, innfasing av ny teknologi og endret atferd. Med atferdsendring menes f.eks. å velge alternative reisemidler og avstå fra en del bilreiser, å redusere forbruksnivået ved å velge mindre boligareal per person og lavere innetemperatur om natten m.m.

3.1 Sterke drivkrefter for vekst i klimagassutslippene i Osloregionen

Utslippsutviklingen fra 1991 til 2006 er grunnlaget for en trendframskrivning til 2030. Forlenges dagens trend gir det en samlet utslippsvekst på ca 40 prosent fram til 2030, se figur 2.



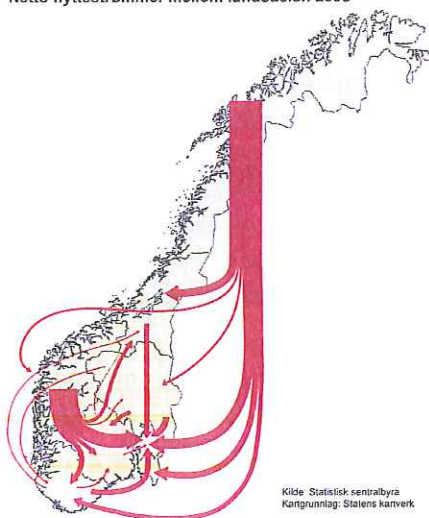
Figur 2: Klimagassutslipp i Osloregionen, historisk utvikling fra 1991 til 2006, og trendframskrivning fra 2006 til 2030. Kildefordelt indeks. Kilder: SSB (historisk og demografisk framskrivning) og Civitas (framskrivning).

En faktor som kan dempe utslippsveksten er en sterk økning i energiprisene og lavere vekst i internasjonal økonomi. Det er stor usikkerhet i disse faktorene, og i lys av en ny internasjonal klimaavtale og et omfattende internasjonalt CO₂-kvotemarked, er det ikke usannsynlig at utslippsveksten (trenden) i noen grad vil dempes i forhold til det som er observert de siste 20-30 årene.

3.1.1 Befolkningsvekst bidrar til utslippsvekst

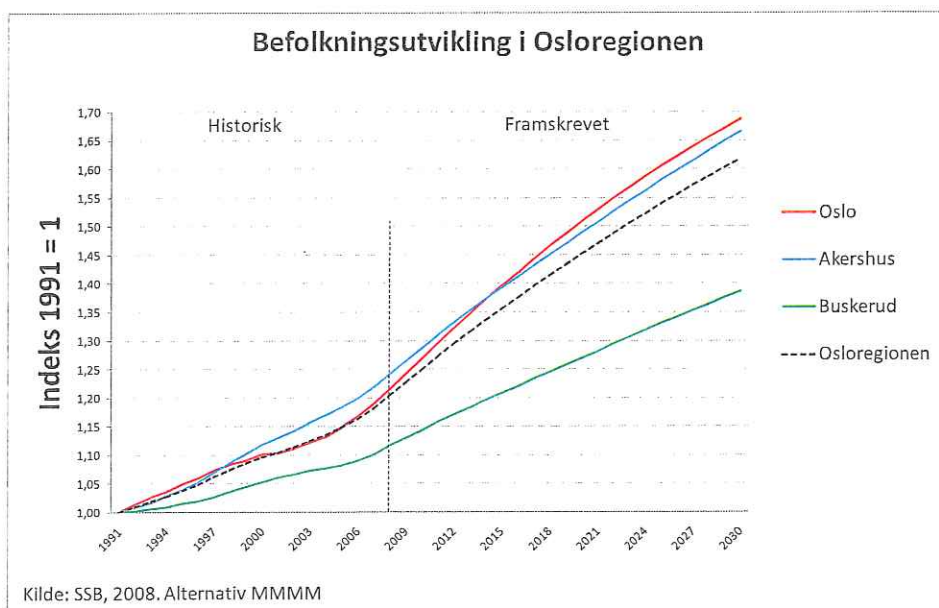
Osloregionen har hatt og vil fortsatt oppleve en sterkere befolkningsvekst enn landet forøvrig. Flyttestrømmene har de siste 10-årene gått fra distriktene og inn mot det sentrale Østlandet, se figur 3.

Netto flyttestrømmer mellom landsdeler, 2006



Figur 3: Netto flyttestrømmer mellom landsdelene i 2006. Kilde: SSB.

Fram til 2030 (fra 1991) viser Statistisk sentralbyrå (SSB) befolkningsframskrivning (middelalternativet) en nasjonal vekst på ca 40 prosent. I Osloregionen angis veksten samlet til mer enn 60 prosent. SSB angir størst vekst for Akershus og Oslo, mens Buskerud ligger om lag på landsgjennomsnittet, se figur 4.



Figur 4: Mulig befolkningsutvikling i Osloregionen 1991-2030, framskrivningen viser SSB-alternativet: middels nasjonal vekst. Kilde: SSB.

3.1.2 Næringsutvikling gir press på arealer og økt transportomfang

Selv om vi i løpet av 2008 har fått et globalt, markedsmessig tilbakeslag som det vil ta tid å komme over, forventer Statistisk sentralbyrå (SSB) en betydelig økonomisk vekst. Oslo-regionen er en motor for næringsutvikling, godshåndtering og transporttjenester i Norge.

Veksten vil ifølge SSB derfor være sterkere i denne regionen enn landet for øvrig. Dette er også konklusjoner fra en rekke lokale og regionale næringsanalyser.

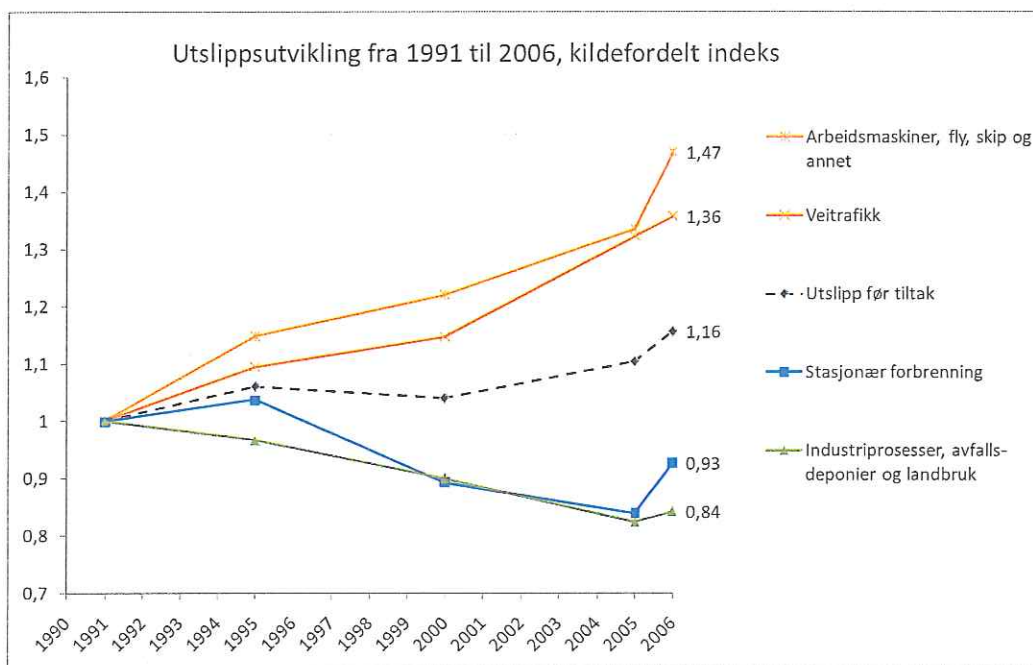
I regionen antas befolkningsveksten i hovedsak å komme i eksisterende urbane områder. Sterkest prosentvis vekst ventes i transport- og serviceknutepunkter i de Akershus-kommunene som ligger nærmest Oslo (jf Oslopakke 3 og Akershus fylkesplan). I Oslo ventes mer enn 90 prosent av nye boliger å komme i byens fortetningsområder (jf Oslos kommuneplan). Også i Buskerud ventes veksten å komme i by- og tettstedene langs aksene Kongsberg-Drammen-Lier (Buskerud-byen). Næringsutviklingen ventes å følge de samme mønstrene. For transport synes en sterkere utvikling ved og i knutepunkter å være sannsynlig.

Samlet bygger dette opp under eksisterende infrastruktur både for energiforsyning, vannforsyning og de kollektive transportsystemene. Infrastrukturen vil dermed bli utnyttet mer effektivt, og selv med en vekst i de totale utslippene i regionen, vil utslippsveksten per innbygger dempes, jf utviklingen 1991-2006, og regionens nasjonale bidrag til utslippsreduksjon vil øke.

3.2 Status for utvikling av klimagassutslippene i Oslo og i Osloregionen

3.2.1 Klimagassene fra veitrafikk øker mest

Utslippene av klimagasser i Oslo har i perioden 1991 til 2006 med rundt 10 prosent. Veitrafikk og annen transport øker mest, mens utslipp fra stasjonær energibruk og avfallshåndtering er redusert. Se figur 1 for fordeling mellom fylkene. Det er kun utslippene som skjer innenfor fylkenes administrative grenser som er medregnet. Utslipp som følge av vare- og tjenesteproduksjon utenfor regionen er ikke inkludert.



Figur 6 Utslippsutvikling, kildefordelt indeks 1991=1, for Osloregionen. Kilde: SSB 2008.

3.2.2 Klimagassene har økt i perioden 1991 til 2006

Klimagassutslippene (summen av CO₂, CH₄ og N₂O) i Osloregionen har i perioden 1991 til 2006 økt med 16 prosent. For Oslo økte utslippene med 10,5 prosent i samme tidsrom. Det er en vesentlig lavere vekst enn Norges utslipp som har økt med 22 prosent i samme periode. Osloregionens klimagassutslipp var ca 4,7 mill. tonn CO₂-ekv., se figur under og utgjorde 9,2 prosent av Norges utslipp i 2006. I Oslo var utslippet i 2006 på 1,3 mill. tonn CO₂-ekv.

For regionen utgjorde utslipp fra transport 66 prosent, hvorav vegtrafikk utgjorde 57 prosent og andre mobile kilder 9 prosent, stasjonær energibruk (oppvarming, kjøling) 21 prosent og industriprosesser, avfallsdeponier og landbruk til sammen 13 prosent.

Utslippet i Osloregionen er 5-7 prosentpoeng lavere enn hva trendframskrivningen i klimastrategien indikerte. Både for Osloregionen og for Oslo ser vi en lett nedgang i utslippene per innbygger i dette tidsrommet.

Tabell 1: Utslipp per person i Osloregionen og Norge som helhet. Kun CO₂, CH₄ og N₂O er inkludert. De såkalte industrigassene, karbon-fluorgassene, er ikke inkludert, heller ikke i tallene for "Norge alle kilder". Kilde: Civitas

Klimagassutslipp per person (tonn CO ₂ -ekv./person/år)	1991	1995	2000	2005	2006
Gjennomsnitt for Osloregionen	3.76	3.84	3.57	3.57	3.68
Oslo	2.56	2.44	2.28	2.26	2.38
Akershus	4.03	4.23	4.03	4.01	4.08
Buskerud	5.51	5.81	5.11	5.33	5.53
Norge alle kilder	10.03	10.84	11.39	11.33	11.22
Norge ekskl. Offshore aktivitet	7.50	7.86	7.77	7.62	7.58

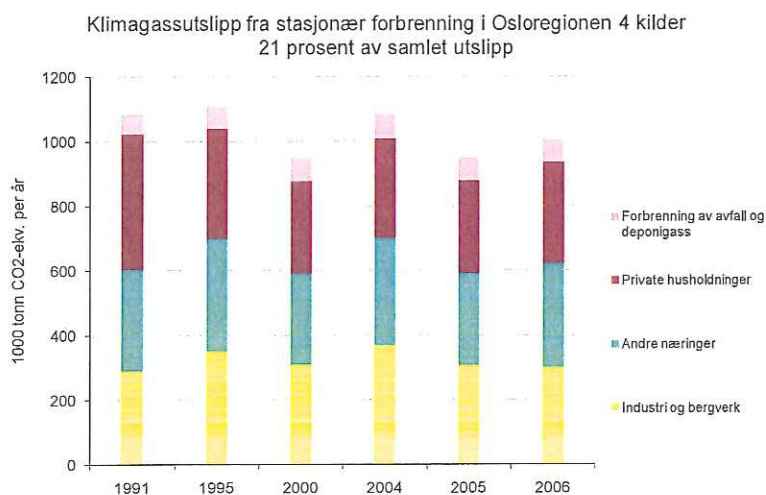
3.2.3 Klimagassutslippene fra stasjonær kilder er redusert

Klimagassutslipp fra stasjonære kilder i Oslo var ca 450 000 tonn CO₂-ekv. i 2006. Figur 7 viser at husholdninger, industri og annen næring bidrar med ca 1/3 hver, mens utslipp fra forbrenning av avfall og deponigass har et betydelig mindre bidrag.

Utslipp fra stasjonær energibruk varierer relativt mye fra år til år. Imidlertid har det vært en nedadgående trend fra 1991 til 2006, se figur 10. Lavest var utslippet i 2000 og 2005.

Svingningene/variasjonen fra år til år som fremkommer av figur 7, henger blant annet sammen med prisforholdet mellom olje og elektrisitet. Høy oljepris gir økt bruk av elektrisitet og omvendt. Den nedadgående trenden for hele perioden er imidlertid forårsaket av overgang fra olje til bioenergi, økt energieffektivisering og mildere vintre.

Det er størst reduksjoner i industri og husholdninger, mens annet næringsliv har vært tilnærmet uendret i perioden.

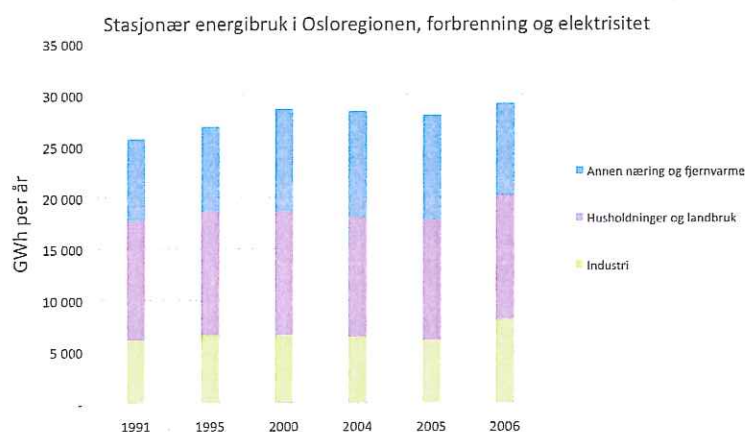


Figur 7: Utslipp fra stasjonær forbrenning i Osloregionen fordelt på fire hovedkilder/sektorer. Kilde: SSB.

3.2.4 Energibruk til stasjonære formål øker

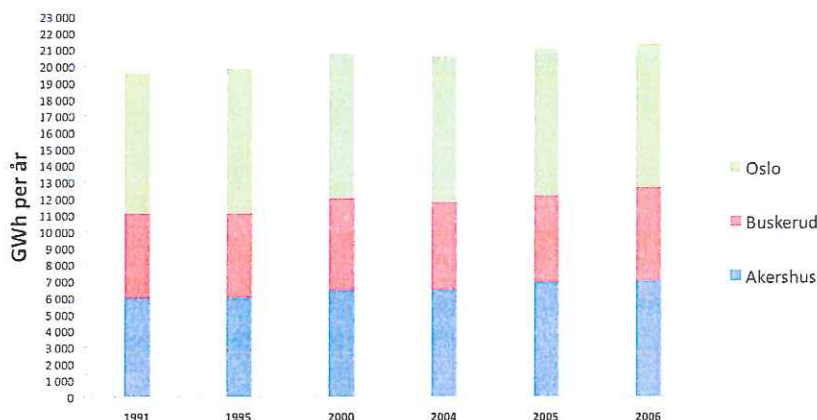
Stasjonær energibruk i de tre fylkene i Osloregionen, inkludert elektrisitet, er beregnet til ca 29 TWh (2006), se figur 8 og 9. Dette er en økning fra 1991 på ca 3,5 TWh eller en økning på 13 prosent. Elektrisitetsbruken har økt fra ca 19,5 til 21 TWh i perioden 1991 til 2006. Bruk av bioenergi har også økt, mens bruk av fossil fyringsolje er redusert.

Oslo er den største brukeren av elektrisitet, noe som henger sammen med befolkningsmengde, det store antall bygg som varmes og kjøles, mye infrastruktur (T-bane, gatebelysning, etc.) og tjenesteytende næringer. For Oslo var energibruken 14 TWh i 2006, hvorav 8,8 TWh var elektrisitetsbruk.



Figur 8: Stasjonær energibruk i Osloregionen fordelt på tre samfunnssektorer. Kilde: SSB 2007.

Elektrisitetsbruk i Osloregionen fordelt på de tre fylkene



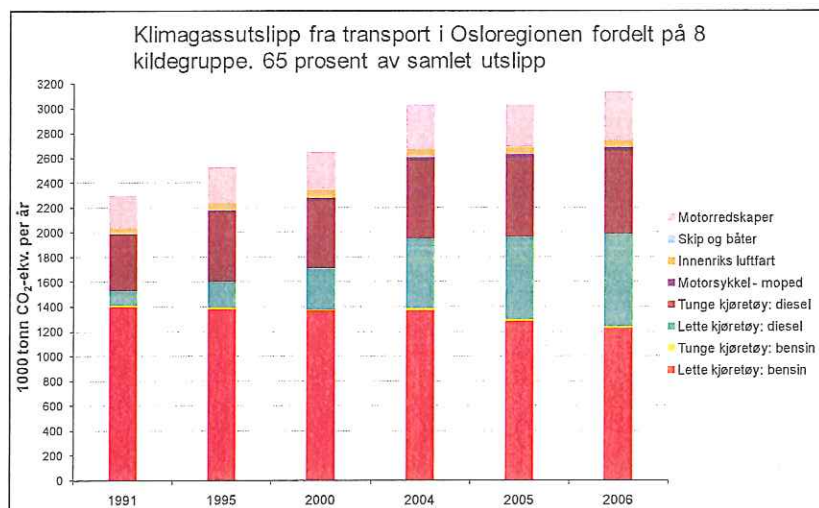
Figur 9: Elektrisitetsforbruk i Osloregionen fra 1991 til 2006. Kilde: SSB 2007.

3.2.5 Klimagassutslipp fra transport har økt betydelig siden 1991

Klimagassutslipp fra transport i Oslo var i overkant av 770.000 tonn CO₂-ekv. i 2006, og utgjorde i underkant av 60 prosent av samlet utslipp. Fra 1991 og fram til 2006 økte utslippene fra transport med 22 prosent. For Osloregionen utgjorde utslippet fra transport i overkant av 3 mill. tonn CO₂-ekv. eller i overkant av 65 prosent av samlet utslipp, se figur 10.

I hele perioden har samlet utslipp fra personbiler og lette varebiler økt. Det har vært en jevn overgang fra bensin til diesel, men fremdeles er bensinforbruket høyere enn diesel. Person- og lette varebiler står for mer enn 60 prosent av utslippene.

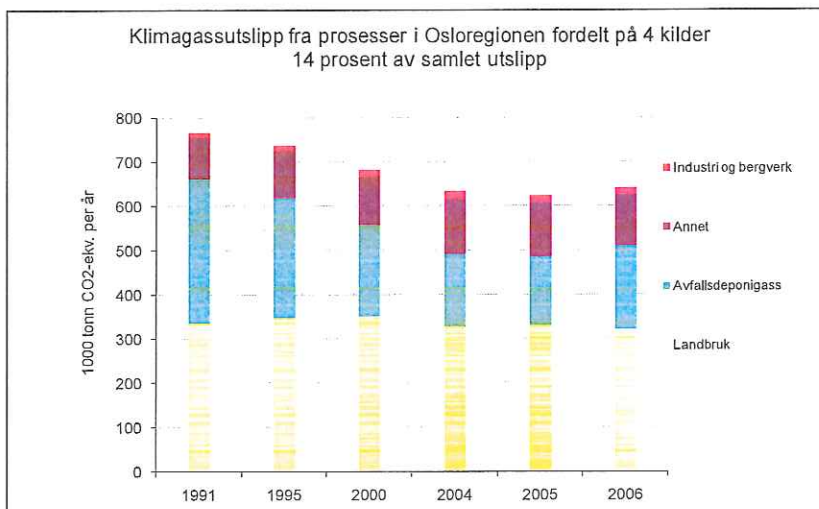
Utslippet fra de andre transportmidlene har også økt fra 1991 til 2006. Utslipp fra tunge kjøretøy i Osloregionen har for eksempel økt med 50 prosent.



Figur 10: Klimagassutslipp fra transport i Osloregionen. Kilde SSB, 2008.

3.2.6 Klimagassutslipp fra avfallsdeponier ble redusert med nesten 60 prosent fra 1991 til 2006

Utslippene fra prosesser er betydelig redusert i perioden fra 1991 til 2006. Det er utslipp av metan (CH₄) fra avfallsdeponier som er redusert med nesten 60 prosent. Øvrige prosessutslipp har endret seg lite. Se figur 11.



Figur 11: Klimagassutslipp fra prosesser (ikke forbrenning). Kilde SSB 2007.

For Oslo kommune er utslippene fra avfallsdeponier redusert fra vel 63.000 tonn til 27.000 tonn fra 1991 til 2006¹. Hovedgrunnene til nedgangen i klimagassutslippene fra deponier og avfallshåndtering er følgende:

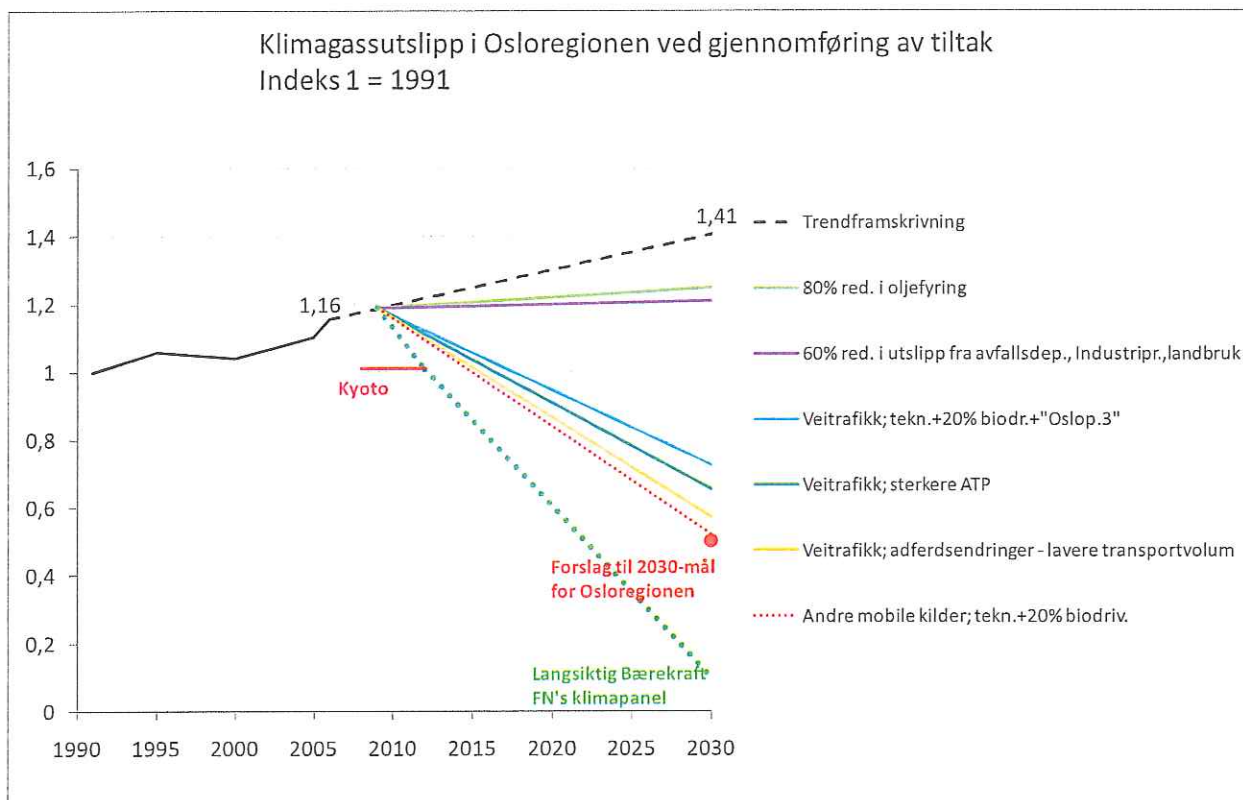
- Det er etablert uttaksanlegg for deponigass fra de aller fleste deponier
- Mengden avfall til deponi har svingt litt, men har de senere år avtatt på grunn av lokal oppfølging av statlige virkemidler, for eksempel økt forbrenning/energigjenvinning og biologisk behandling som har lavere utslipp enn deponering
- Materialgjenvinning av avfallet har økt betydelig

3.3 Hvilke tiltak må gjennomføres for å få en halvering av utslippene innen 2030 i forhold til 1991-nivå?

Tiltaksmulighetene er mange og potensialet for utslippsreduksjoner er stort. Beregninger for Osloregionen viser at det er nødvendig med betydelige utslippsreduksjoner fra alle kilder, men spesielt stasjonær energibruk og veitrafikk, se figur 12. Utslippene fra regionens avfallsdeponier er betydelig redusert fram til i dag og potensialet for ytterligere reduksjoner er derfor lite. Fremtidige klimaendringer i Osloregionen vil kreve beredskaps- og

¹ Økningen fra 2005 til 2006 skyldes at deponering av forurensede masser feilaktig er blitt registrert som organisk avfall.

tilpasningstiltak fra kommuner og statlige sektormyndigheter. Det er viktig at arbeidet med tilpasning til et endret klima starter tidligst mulig for å redusere konsekvenser og kostnader.



Figur 12: Utvikling i klimagassutslipp i Osloregionen fra 1991 til 2030, uten og med tiltak.

Uten tiltak er en trendframskrivning av utslippene der utviklingen fram til 2030 baserer seg på de samme trender som mellom 1991 og 2006. Det er tatt høyde for befolkningsvekst, utslippseffektivisering lik den historiske, volumvekst lik den historiske, mv.

4 Hvordan halvere Oslo klimagassutslipp innen 2030? Tiltak og virkemidler

4.1.1 Oslos klimamål er integrert i kommuneplanen

Oslo kommunes vedtak om å redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen 2030 er synliggjort i Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025. Oslos klimamål fra 2005 omfatter direkte utslipp av klimagassene karbondioksid (CO₂), metan (CH₄) og lystgass (N₂O). Det er et ambisiøst mål tatt i betraktning den sterke befolkningsveksten og økonomiske utviklingen i regionen. Samtidig er det helt i tråd med Osloregionens visjon om en langsiktig bærekraftig utvikling og beregninger fra FNs klimapanel om globale utslippsreduksjoner på 50 til 85 prosent.

Målet omfatter kun utslipp som skjer innenfor Oslos geografiske avgrensning og slik det beregnes av Statistisk sentralbyrå. Med den forventede befolkningsveksten i Osloregionen på ca 60 prosent betyr et mål om halvering av samlet utslipp at utslippsnivå per person skal reduseres med om lag 70 prosent.

4.1.2 Målet bør på lang sikt også omfatte utslipp fra forbruk

I Osloregionens fremtidige klimapolitikk bør utslipp som forårsakes av regionens forbruk av varer og tjenester, inkluderes i målet for utslippsreduksjon. Det vil si at utslipp fra produksjon av varer og tjenester som skjer utenfor regionen også skal inkluderes i vårt ”utslippsregnskap”. På denne måten vil utslipp i ennå sterkere grad knyttes til vårt totale forbruksnivå. Utslipp fra produksjonen av mat, klær, elektronikk, biler, elektrisitet og andre varer i andre deler av landet og i andre land, vil inkluderes. Det samme vil flyreiser og bilreiser utenfor fylkesgrensene.

Norge importerer en stadig større andel av forbruksvarene. Spesielt der arbeidskraften er billig og utslippsnivået per produsert enhet er høyt. Globalt sett hjelper det derfor lite om vi på denne måten reduserer vårt nasjonale utslipp, men samtidig er sterkt medvirkende til at utslipp i andre land øker. Et eksempel på dette er den økende importen fra Kina, og utslippsveksten i Kina. To ting som kan motvirke denne tendensen er redusert forbruksnivå og bedret utslippsintensitet i alle land. En globalt effektiv klimapolitikk må derfor ta opp begge disse spørsmålene, og ikke minst spørsmålet om redusert forbruksnivå i land som Norge.

Vestlandsforskning har for Stavanger kommune beregnet at forskjellene mellom direkte utslipp (produksjonsorientert) og forbruksorientert utslipp per innbygger, er opp til 6-8 ganger. Det er rimelig å anta at forholdene er om lag de samme for Osloregionens innbyggere, dvs. et klimagassutslipp på ca 17 tonn CO₂-ekv. per innbygger. Da er det inkludert utslipp fra produksjon av elektrisitet. Vi anbefaler å etablere et system for forbruksorientert utslippsregnskap for regionen. Et slikt system kan så danne grunnlaget for å formulere mål som inkluderer utslipp fra alt forbruk av varer og tjenester, også det som produseres utenfor Osloregionen.

4.1.3 Utslipp fra elektrisitet bør synliggjøres i klimaarbeidet

Det er faglig uenighet om det skal beregnes klimagassutslipp for elektrisitetsbruk. Norsk elektrisitetsproduksjon er basert på nesten utelukkende fornybar vannkraft, mer enn 99 prosent. For å gi et tydelig signal om at redusert elektrisitetsbruk i Oslo kan bidra til globale

utslippsreduksjoner, kan vi velge å beregne utslipp på elektrisitetsbruk tilsvarende utslippet fra europeisk eller nordisk elektrisitetsproduksjon. Det var henholdsvis 357 g og 211 g CO₂ per kWh. I rapportering og måling av Klima- og energifondets resultater er det lagt til grunn at hver sparte eller fornybare kWh tilsvarer en reduksjon av utslipp på 348 g/kWh.

4.2 Areal og transport

Visjon for Oslo 2030

- Kollektiv transport eller gang/syssel er førstevalg for alle personreiser. Arealbruken er fortettet rundt kollektivknutepunkt og høyfrekvente kollektivstrenger. Sammen med utbyggingen av det kollektive transportnettet gir dette et meget attraktivt transportsystem som reduserer behovet for bilbruk.
- Varedistribusjonen er samordnet og bilene utnyttes effektivt ved at ingen kjører tomme. Øvrig godstransport fraktes i størst mulig grad med bane.
- Redusert bilbruk gir bedre avvikling for nyttetraffikk. Mange har ikke bil og benytter seg av bildeling når det er behov for bil.
- Utslippene av CO₂, NO₂ og svevestøv fra personbiler er minimert i regionen. Kjøretøyparken domineres av nullutslippsbiler og plug-in hybridbiler som bruker elektrisitet på reiser i regionen. Utslippene av CO₂ fra person- og godstransport er redusert betydelig ved innblanding av syntetisk biodiesel.
- Busstransporten er klimanøytral med bruk av biometan fra matavfall og avløpsvann, samt syntetisk biodiesel produsert fra skogvirke i Osloregionen.

4.2.1 Resultatmål: Utslipp fra transport bør reduseres med 20 prosent

I Forslag til klimahandlingsplan for Osloregionen 2030 er det beskrevet tiltak som til sammen kan redusere klimagassutslipp fra veitrafikk med anslagsvis 10 -20 prosent i forhold til 1991-nivået innen 2030. For å få til en så stor reduksjon, vil det være nødvendig med en hel pakke av tiltak og virkemidler som i stor grad er avhengig av hverandre for å gi:

- Reduksjon i personbilbruken
- Overgang fra bilbruk til kollektiv- og gang-/sysseltransport
- Effektivisering av godstransporten
- Effektivisering av og økt bruk av fornybar energi i kjøretøyparken

Osloregionen har stort potensial for utslippsreduksjon fra transport

Målsettingen om 20 prosent reduksjon av CO₂ fra veitransport oppnås gjennom en kombinasjon av flere tiltak og virkemidler. I figur 14 er det illustrert hvilken utvikling som forventes og hvilke tiltak som er nødvendig å iverksette for å nå målsettingen om 20 prosent reduksjon. Framskrivninger av trafikkmengde og resultater er hentet fra kvalitetssikring av Oslopakke 3 (beregnet av Statens vegvesen og Civitas i 2007).

Referanseutvikling Oslopakke 3 innebærer en betydelig reduksjon i utslipp av klimagasser sammenlignet med trendutviklingen og føre til at CO₂-utslippet vil ved 2030 være rundt 50 % høyere enn 1991-nivået. Følgende hovedstrategier inngår i referanseutvikling:

- En økt satsing på kollektivtransport med økte frekvenser, bedre fremkommelighet, lavere månedskortpris med mer har resultert i en økning i kollektivreiser de siste årene. Det er forventet at denne utviklingen vil fortsette.
- Statlige investeringer i dobbeltspor Skøyen – Asker og Oslo – Ski er fullført
- Arealbruksutvikling med betydelig grad av fortetting i henhold til daværende Oslo Kommuneplan (2004) og Fylkesplan for Akershus (2004-07)

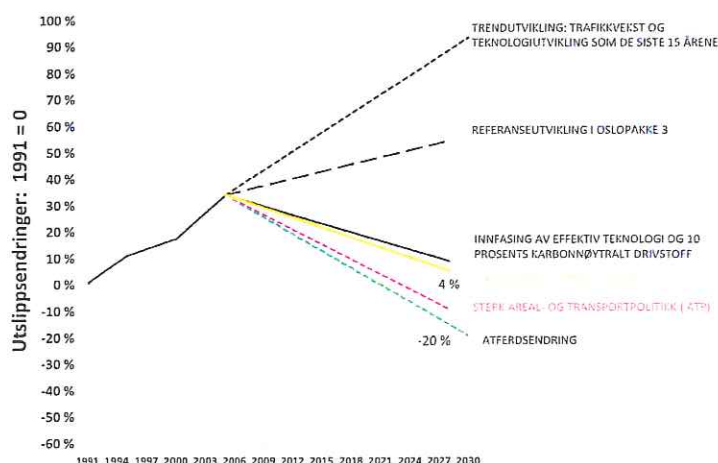
Utskiftning av bilparken til biler som kan bruke mer klimavennlig drivstoff, vil redusere utslippene av klimagasser fra transport ut over referanseutvikling Oslopakke 3, og gjør at utslippet kan komme ned mot 1991-nivået.

For å kunne redusere utslippene fra transport med ytterligere 20 prosent, må det iverksettes flere tiltak og virkemidler innenfor en samlet og helhetlig areal- og transportpolitikk.

I tillegg til bruk av ny teknologi er det dermed nødvendig:

- Å gjennomføre en fortettet arealbruk reduserer behovet for motorisert transport, og som bygger opp om kollektive transportløsninger og gang-/sykkeltransport
- Å stimulere til at reisende i større grad enn i dag velger kollektivtransport og gang/sykkel fremfor bil, gjennom både forbedringer i transporttilbud og restriktive tiltak for bilbruk
- Å stimulere til at bilkjøring gjøres mer miljøvennlig med endret kjørestil (økokjøring)

Disse vurderingene støttes i nylig publisert rapport fra Statens vegvesen; "Reduksjon av transportomfang og klimagassutslipp" Statens vegvesen, region øst, desember 2008.



Figur 14: Resultater av Oslopakke 3 KS1 og virkning av teknologi og drivstoff, en sterk ATP og hva som må løses med adferdsendringer. Kilde: Civitas, 2006 og 2007.

Oslo kommune står godt rustet til både å dempe bilbruken og til å stimulere transportutviklingen i en mer klimavennlig retning:

- Bystyret og naboregionene har fattet flere strategiske planvedtak (Kommuneplan 2008, Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, og flere kommunedelplaner, fylkesdelplaner og større reguleringsplaner).
- Kommunen, i samarbeid med Akershus og statlige transportetater, har sterke virkemidler innenfor transport gjennom Ruter AS og Oslopakke 2 og 3.

- Oslo har et godt utbygd bybanenett med både trikk, T-bane og tog sammenlignet med andre storbyer med samme størrelse.
- Oslo, Akershus og staten har inngått en avtale om areal- og transportplanlegging for begge fylkene samlet, i oppfølging av Ot.prp.nr.10 (2008-2009), som gjennomføres 2009-2012.

Som del av Framtidens byer har Oslo vurdert tiltak som vil være nødvendig for å nå resultatmålene for transport. For hvert av de tiltaksområdene som er gjennomgått er det nødvendig å foreta detaljstudier, vurdere kostnadsvariasjoner, identifisere barrierer etc. Dessuten vil deltakelse og medvirkning fra næringslivet og Osloregionens innbyggere delta aktivt styrke mulighetene til å oppnå målene.

4.2.2 Delmål: Oslo og Akershus skal ha en arealbruk som minsker behovet for bilbruk

Tiltak og virkemidler

Statens forurensningstilsyn viser til at drivkreftene peker i retning av at bilbruken vil øke kraftig. For å svare på utfordringene knyttet til å sikre en langsiktig areal- og transportpolitikk som minsker behovet for persontransport med bil, er det nødvendig med samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og ulike sektormyndigheter på statlig nivå.

Kommuneplan 2008 har som mål å tilrettelegge for et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone. Det konsentrerte utbyggingsmønsteret vil bidra til en bærekraftig byutvikling som støtter opp om kollektivtransporten, reduserer bilbehovet, gir en arealbesparende utvikling og er robust i regional sammenheng. Ny utvikling skal skje i sentrum, ved fjorden, i stasjonsnære områder, i knutepunkter og langs viktige kollektivåre der næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, service og boliger skal forsterke den multifunksjonelle byen og danne levende bymiljøer. Ny bebyggelse søkes tilpasset eksisterende miljø slik at Oslos utforming, historiske, estetiske og visuelle karaktertrekk tas vare på og videreutvikles. Mulige tiltak som skal støtte opp om en slik utvikling er:

- Konsentrere arealutviklingen rundt kollektivknutepunkter og langs høyfrekvente kollektivstrenger - oppfølging av Byanalysen og Knutepunktstrategien i Oslo og i Akershus. Tilrettelegging og utbygging av kollektiv- og gang-/sykkeltrafikk skal i tillegg styrkes.
- Flere konsentrerte arbeidsplasser ved knutepunktene også utenfor Oslo

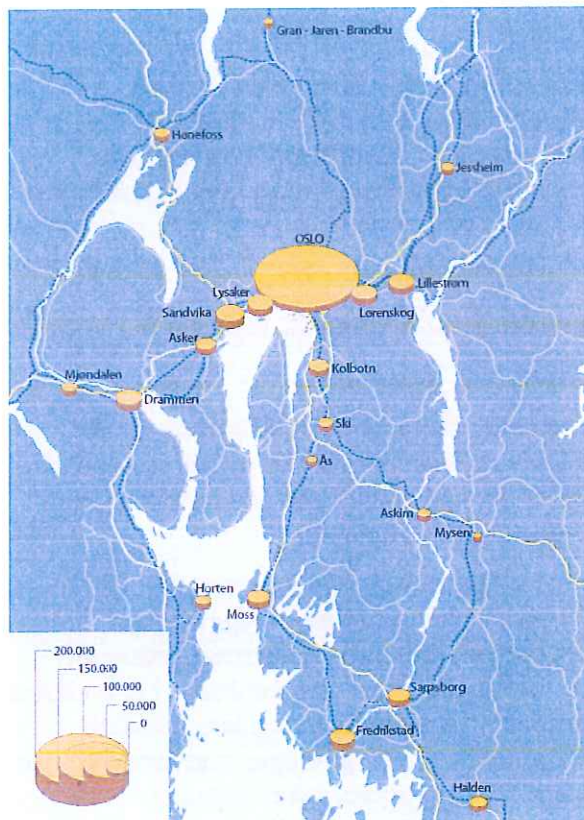
Osloregionens strategi for samordnede areal- og transportstrategi følges opp

Kommunen vil følge opp Osloregionens strategi for areal og transport i samarbeid med andre planmyndigheter i Osloregionen. Alle kommuner og delregioner i Osloregionen har sluttet seg til strategien om en flerkjernet arealutvikling der framtidig utbygging av boliger og arbeidsplasser skjer nær de regionale knutepunkter og bykjerner, se figur 15. For at prinsippene om en flerkjernet og desentralisert konsentrasjon skal kunne ligge til grunn for en utvikling av Osloregionen, bør dialog og samhandling etterstrebes i regionen.

Som del av Framtidens byer, vil Oslo kommune arbeide aktivt for å sikre forpliktende oppfølging av strategien:

- i løpende dialog med nabokommuner om større plansaker
- gjennom deltakelse i pålagt plansamarbeid med Akershus (oppfølging av Ot.prp.nr.10 (2008-2009))
- gjennom samhandling og avtaler med staten om satsing på samferdsel

En slik utvikling vil være en forutsetning for å begrense veksten i bilbruken. Den nødvendige samhandling og oppfølging av avtaler som må til for å få en slik utvikling, er et langsiktig arbeid med langsiktige virkninger. Oslo kommune forventer at regjeringen i større grad enn hittil deltar i dette ut fra de nasjonale klimapolitiske målene.



Figur 15: Regionale knutepunkter og kjerner for framtidig utbygging i Osloregionen, Strategi for Areal og transport i Osloregionen, 2008

Statlig arealpolitikk må samordnes

I tillegg til samhandling med nabokommunene, vil Oslo ta initiativ til et samarbeid med staten om arealpolitikken i området. Statlige etater har ansvar for både lokaliseringsvedtak for sine egne virksomheter, og for politiske føringer av hensyn til arealressurser (kysten, jordbruk, Marka osv.). Det er viktig at alle statlige aktører trekker i samme retning, og kan bidra til en forsterkning av aktiviteter og utbygging ved knutepunkter i byen og kjerner, både i Oslo og i de større nabokommunene. Det vil være aktuelt med et eget prosjekt for samordning av statlig arealpolitikk i Osloområdet. I tillegg er det viktig at staten sammen med Ruter AS styrker kollektivtrafikken for å betjene knutepunktene med et attraktivt og konkurransedyktig transporttilbud.

For å følge opp Oslos klimamål vil Oslo og Akershus samarbeide for å få til en arealbruk som vil redusere behovet for bruk av bil. En klimavennlig arealutvikling vil bygge opp om en fortetting og en polysentrisk arealutvikling:

- Felles areal- og transportplan Oslo og Akershus: forpliktende overordnet planlegging som sikrer tett by – knutepunktutbygging innenfor rammen av Osloregionens strategi for areal- og transportutvikling

- Avtale mellom staten og Oslo kommune om sentral lokalisering av statlige og kommunale virksomheter med god kollektivdekning
- Ivareta krav om "klimavennlig" lokalisering av offentlige virksomheter (på steder med god kollektivdekning) ved å utarbeide klimakonsekvensutredning ved lokalisering
- Statlig belønningsordning for tilrettelegging for tett og konsentrert utbygging
- Ivareta hensynet til klimaet (jf krav om klimakonsekvensvurderinger) i arealutvikling ved utarbeidelse og behandling av planer etter ny PBL
- Universell utforming av transportnett - stasjoner, kollektivmidler, osv

Iverksetting og barrierer

Iverksetting av en arealpolitikk som minsker behovet for bilbruk vil særlig være knyttet til mulighetene for en knutepunktbasert utvikling i pendler- og bosettingsregionen Oslo/Akershus. En hovedbarriere er at staten og Oslo kommune i liten grad kan påvirke bosettingsmønsteret utenfor kommunen. Statlig pålegg om regional planlegging er en mulig strategi for å bedre den regionale planleggingen. For å motvirke bilbaserte bosetningsmønstre i Osloregionen er det viktig at de regionale myndighetene kan legge bindende føringer for kommunenes arealutvikling. Det er gitt et slikt pålegg fra Stortinget om at Oslo og Akershus skal lage en bindende areal- og transportplan.

Tidshorisont

Oppfølgingen av en arealpolitikk som kan legge til rette for redusert bilbruk vil inneholde virkemidler og prioriteringer som har forskjellig tidshorisont. Arealpolitikken har generelt et langsiktig perspektiv, men fortetting av bosetningen og næringsvirksomhet i regionen må gjennomføres i dag for at det skal være mulig å oppnå en reduksjon av klimagassutslippene i Osloregionen fram mot 2030 sett i forhold til utslippsnivået i 1991.

Felles Areal- og transportplan for Oslo og Akershus kan anslagsvis legges fram til behandling etter 2012.

Løpene planbehandling og dialog om større regionale planforslag vil utvikles gjennom hele perioden for Fremtidens byer ved aktiv deltakelse i eksisterende samhandlingsarenaer. Avtale om samordning av statlig arealpolitikk bør utvikles innen 2011.

Økonomi

En samordnet areal- og transportpolitikk blir ansett som samfunnsøkonomisk lønnsom. En sterkere styring av arealbruken vil gi klare føringer for utbyggere. Fortetting i kollektivknutepunkt og langs sterke kollektivårer vil også gjøre det mulig å øke markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken, noe som igjen gjør det mulig å gi et bedre kollektivtilbud. Det vil likevel være knyttet sterke økonomiske interesser til ulike lokaliseringalternativer i en region. Vurdering av en fortettingspolitikk, vil også være knyttet til fordeling av inntektsmuligheter mellom kommuner og utbyggere i en kommune. Ulike prisnivå på tomter/boliger i sentrale og desentrale strøk i en region vil også være styrende for hvor innbyggerne velger å bosette seg.

Ansvarlig

Oslo og Akershus og regjeringen har inngått avtale om å lage en bindende felles areal- og transportplan. Denne planen må legge grunnlaget for å få til en knutepunktbasert utvikling i pendler- og bosettingsregionen Oslo/Akershus.

Framtidens byer vil ha spesiell fokus på et slikt samarbeid og ønsker at eksisterende arenaer for slikt samarbeid benyttes i stor grad.

Reduksjon av klimagassutslipp

Hvis en samordnet arealplanlegging kombineres med bedre kollektivtrafikk og restriksjoner på biltrafikk vil dette kunne oppnås betydelige virkninger på klimagassutslippene. Basert på tidligere utredninger kan det anslås et potensial på 15 – 20 prosents reduksjon i klimagassutslippene. En knutepunktbasert arealutvikling er beregnet å kunne gi en klimagassreduksjon på 4 – 5 prosent i forhold til referansebanen.

Tabell 2: Estimat på klimagassreduksjon fra beskrevne tiltak

Tiltak	Utslippsreduksjon
Tett by - knutepunktorientert utbyggingsmønster	4 – 5 %

En så stor effekt oppnås imidlertid ikke hvis ikke kollektivtrafikken og forholdene for gående og syklende samtidig styrkes og det innføres mer restriktive tiltak på bilbruken.

4.2.3 Delmål: Andelen personreiser med bil skal reduseres

For Oslo kommune er en effektiv og energisparende transport viktige virkemidler i et bærekraftig perspektiv. Veksten i transportetterspørselen i Oslo må søkes dekket ved økt bruk av kollektive transportmidler og sykkel samtidig som bilens andel av transportarbeidet må reduseres. Oslo har et potensial for økt kollektivandel, og for økt sykkeltrafikk på reiser kortere enn fem kilometer.

For å oppnå en 10 prosentpoengs reduksjon eller mer i forhold til 1991-nivået, må det skje en reduksjon i bilbruk, særlig personbilbruken. En slik reduksjon vil delvis kunne skje på grunnlag av frivillige endringer i reisemiddelbruk. Dette forutsetter i så fall at det legges til rette for at flere kan velge å sykle, gå eller reise med kollektive transportmidler i større grad enn i dag. Erfaringer og ulik forskning viser at slike positive virkemidler vil kunne endre reisemiddelbruken fra bil til mer miljøvennlige alternativer til en viss grad. En endring av folks reisemiddelbruk i den grad som er nødvendig for å nå klimamålsettingen, forutsetter imidlertid at det også settes i verk virkemidler som gjør bilbruk mindre attraktivt, som redusert parkeringstilgang, trafikantbetaling og lignende. Slike mer restriktive tiltak må gjennomføres på en måte som både er mest mulig rettferdig (uten å ramme forskjellige samfunnsgrupper ulikt) og som sikrer konkurransedyktighet for næringslivet og verdiskaping i Osloregionen.

Oslo kommune har allerede iverksatt flere viktige virkemidler for å redusere bilbruken, som strenge parkeringsnormer ved nybygg i sentrale strøk, enigheten om fortsatt bompengeinnkreving (Oslopakke 3), samt at kollektivtilbudet i kommunen er relativt godt utbygd. For å nå klimamålsettingen må innsatsen på disse områdene styrkes, og det må iverksettes andre tiltak og virkemidler:

Tiltak og virkemidler

Veksten i transportetterspørselen i Oslo må søkes dekket ved økt bruk av kollektive transportmidler og sykkel samtidig som bilens andel av transportarbeidet må reduseres. Oslo har et potensial for økt kollektivandel og for økt sykkeltrafikk på reiser kortere reiser ved å sikre:

Bedret kollektivtransport

- Økte og mer forutsigbare rammeoverføringer fra staten for å bedre kollektivtilbudet (inklusive tog) gjennom økt frekvens, bedre flatedekning og høy kvalitet på tilbudet
- Bygge ut baneinfrastruktur som øker kapasiteten i det kollektive transportsystemet (som for eksempel dobbeltspor jernbane, Lørensvingen, mv)
- Bevilgning til å bygge ut ny infrastruktur for å få banebetjening til nye/eksisterende områder
- Vedlikehold og modernisering av infrastruktur for skinnegående kollektivtransport
- Sikre høy kvalitet på kollektivtilbudet – pålitelighet, komfort, universell utforming av reisemidler og holdeplasser, god informasjon til de reisende, osv
- Øke setekapasiteten på kollektive transportmidler gjennom flere avganger (frekvens), lengre vogner, og lignende, men tilpasset markedsgrunnlaget
- Prioritere framkommelighetstiltak, egne kollektivtraséer, kollektivfelt, prioritering i kryss, osv. for å øke kollektivtransportens hastighet og dermed bedre konkurranseflaten mot bil
- Sanntidsinformasjon for all kollektivtransport (også tog)
- Samordnet og helhetlig sone-/billettstruktur for Oslo, Akershus og det øvrige østlandsområdet
- Gunstige priser på kollektivbilletter
- Driftstilskudd til månedskort uten skattlegging

Øke gang- og sykkeltransport

- Utbygging av sammenhengende sykkelveinett mellom aktuelle målpunkter
- Prioritere gående og syklende i nærmiljøer/knutepunkter gjennom tilrettelegging og bedre sikkerhet og ved å sette av plass i gatearealer, om nødvendig på bekostning av plass til biler
- Krav om tilrettelegging av arbeidsplasser for tilgjengelighet for syklende og gående, parkeringsplasser til sykler, dusj-/omkledningsmuligheter

Iverksette mer restriktive tiltak for å redusere bilbruken

- Differensiere parkeringsprising og -tilgang ut fra nærhet til knutepunkt og kollektivtransport
- Gjøre større deler av Oslo sentrum bilfritt (gågater)
- Redusere antall parkeringsplasser ved offentlige virksomheter til et minimum
- Skattlegge parkeringsplasser på arbeidsteder
- Opprettholde bompengesystem i forslag til Oslopakke 3

Mobilitetsplanlegging

- Videreføre og videreutvikle Mobility Oslo som et regionalt tilbud.
- Krav at offentlige virksomheter skal gjennomføre mobilitetsplanlegging og oppfordre til at private virksomheter gjør det samme
- Utarbeide skoleveisplaner og inngå avtaler med foreldre om å følge barn til skolen (gå) i stedet for å kjøre dem i bil

Feie for egen dør (kommune, fylkeskommuner, stat og privat næringsliv)

- Mobilitetsplanlegge egne virksomheter
- Tilrettelegge arbeidsplasser for tilgjengelighet for syklende og gående, parkeringsplasser til sykler, dusj/omkleddningsmuligheter
- Legg til rette for bildeling
- Avgiftsbelegge og begrense tilgangen til parkering for bil i egen virksomhet
- Økte rammeoverføringer for å muliggjøre reduserte priser på kollektivbilletter, månedskort mv.

Iverksetting og barrierer

For at flere skal velge å gå, sykle og reise kollektivt i stedet for å bruke bil, er det viktig at de alternative reisemåtene gjøres så trygge, enkle og attraktive som mulig. Det vil igjen innebære at gående, syklende og kollektivtransport må gis høy prioritet i gatebildet. I de tettbygde delene av byen vil det kunne være nødvendig å prioritere de alternative reisemulighetene på bekostning av tilgjengelighet og framkommelighet for biler, jf også Byanalysen for Oslo og Akershus til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 der dette er en viktig del av anbefalt strategi. Før tiltak og virkemidler som er direkte rettet mot å påvirke den enkeltes bruk av bil (veipricing, tidsdifferensierte bompengesatser og lignende) kan iverksettes, må det foreligge andre reisealternativer. Det vil si at det parallelt med utredning av slike restriktive tiltak må utredes og iverksettes tiltak innenfor kollektiv- og gang-/sykkeltransport.

Nasjonale rammebetingelser er avgjørende for kollektivtransportens framtidige utviklingsmuligheter i Osloregionen

Reiseaktiviteten reduseres og/eller transportmiddelvalget endres som følge av endringer i transporttilbud og -muligheter på både kollektivtransport og vei.

Når det gjelder transportutviklingen, avventes *Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan og Stortingsproposisjonen for Oslopakke 3*. Når disse sentrale beslutningene er fastlagt, vil det i regi av Framtidens byer være mulig å drøfte en pakke med tiltak for å påvirke transportmønsteret i ønsket retning. Også her vil Oslo kommune delta aktivt gjennom Koordineringsgruppene for henholdsvis Oslopakke 2 og for Samordnet areal- og transportplanlegging med mål om å øke bruken av kollektivtransport.

I forbindelse med Framtidens byer vil Oslo kommune i tillegg be staten om å være med på en ny vurdering av rammeoverføringer til fylkeskommunalt kjøp av samferdselstjenester.

De statlige kriteriene for samferdsel (det vil si befolkningen på øyer, samlet areal, spredt bosetting og driftskostnader for fylkesveier, jamfør Kommuneøkonomiproposisjon 2009) gjenspeiler ikke Osloregionens unike muligheter til å styrke kollektivtransport og dermed redusere klimagassutslipp. Det vises samtidig til den siste nasjonale utredningen av Inntektssystemet (NOU 2005:18), hvor det ble foreslått en ny kostnadsnøkkel for kjøp av

samferdselstjenester ut fra dagens faktiske utgifter per fylke. Den anbefalte kostnadsnøkkelen ville i langt større grad fanget opp de reelle utgiftene i Oslo, ved blant annet større vektlegging av innbyggertall og tett bosetting. Dette illustrerer muligheten til å forbedre de økonomiske rammebetingelsene for samferdselsutvikling i en retning som samsvarer med den nasjonale klimapolitikken.

På grunnlag av dette vil Oslo kommune invitere Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet til et samarbeid for å se nærmere på muligheten til å styrke overføring til samferdsel i områder hvor det kan dokumenteres å være et klimapolitisk virkemiddel.

Dette vil være et langsiktig prosjekt, med mål om å styrke rammebetingelsene for kommunens og naboregionenes evne til å bidra i reduksjon klimagassutslipp.

Tidshorisont

Alle tiltakene som er beskrevet for å begrense bilandelen, som trafikantbetaling og parkeringsrestriksjoner, vil virke raskere enn arealtiltak. Styrket kollektivtransport og gang-/sykkeltransport vil til dels også kunne gjennomføres relativt raskt. Dette innebærer at tiltak for å redusere bilbruk vil være avgjørende for en reduksjon av utslippene fra transport, sammen med virkningen fra en gradvis innfasing av mer energieffektive kjøretøy og nullutslippskjøretøy (jf kapittel 5.3.4).

Økonomi

Et godt og attraktivt kollektivtilbud som er konkurransedyktig mot bilbruk vil ha en høy utbyggingskostnad, dette gjelder særlig utbygging av nytt dobbeltspor i sørkorridoren. Også et moderne og attraktivt materiell, økt frekvens, og lignende vil koste både for staten og kommunen.

Flere av tiltakene knyttet til parkeringsrestriksjoner vil ikke medføre kostnader for Oslo kommune. Tiltak som retter seg mot endrede skatteregler og trafikantbetaling kan innrettes slik at de er kostnadsnøytrale. En restriktiv parkeringspolitikk kan imidlertid medføre inntektstap for kommunen, og kan også føre til redusert biltilgjengelighet og økte tidskostnader for innbyggerne og næringsliv.

Ansvarlig

Utbygging av kollektiv- og gang-/sykkeltransportnettet vil være en oppgave både for kommunen og staten. Utbyggingene bør i størst mulig grad samordnes slik at de skjer "på rett sted og i rett rekkefølge".

Økte rammebevilgninger til kollektivtransporten gjør det mulig å øke kapasiteten og attraktiviteten i lys av den stadig økende befolkningen i Osloregionen. Staten bør ha en politisk beredskap til å prioritere utviklingen av kollektivtransporten i Oslo økonomisk gjennom økte driftstilskudd og prioritering av investeringer til kollektivinfrastruktur og materiell. I tillegg er det viktig at kommunens egne overføringer holdes på et forutsigbart og høyt nivå.

Tiltak knyttet mot parkeringspolitikk og avgiftnivå vil i stor grad være innenfor kommunalt myndighetsområde, mens staten må ta et spesielt ansvar for endring av skattesystem som gir insitamenter til miljøvennlige arbeidsreiser.

Ansvar for flere av tiltakene knyttet mot å feie for egen dør vil være fordelt på tiltakshavere. For at virkningene av disse tiltakene skal være så høye som mulig, vil det være nødvendig at både kommune, næringsliv og stat iverksetter slike tiltak.

Reduksjon av klimagassutslipp

Tabell 4: Estimat på klimagassreduksjon fra beskrevne tiltak

Tiltak	Utslippsreduksjon
Styrket kollektivtrafikktilbud	4 – 5 %
Trafikantbetaling (differensiert veipricing)	4 – 6 %
Parkeringsrestriksjoner (pris og/eller begrenset tilgang)	3 – 4 %
Doble sykkelandelen	~ 2 %

4.2.4 Delmål: Vare- og godstransporten skal effektiviseres

Kommuneplan 2008 viser til at det må legges til rette for god sambruk mellom bane, båt og bil slik at mest mulig av godstransporten blir bane- og båtbasert. Det jernbanebaserte nasjonale logistikk-senteret på Alnabru skal derfor konsentreres, videreutvikles og moderniseres i planperioden. Likeledes videreutvikles Sydhavna på permanent basis som landets største nasjonalhavn for å bidra til å nå målsetningen om å få en større del av godstransporten over fra vei til sjø og bane.

Det er et nasjonalt mål om sterk økning av jernbanens andel av godstransport.

I oppfølging av Kommuneplan 2008 er det etablert et samarbeid mellom Oslo og Akershus om regional gods- og logistikkutvikling. Et felles kunnskapsgrunnlag blir utarbeidet sommeren 2009 og bør følges opp i samhandling mellom planmyndigheter, næringsaktører og samferdselsmyndigheter. I oppfølging av dette vil Oslo og Akershus samarbeide om eventuell utvikling av en felles logistikkstrategi, hvor spørsmål om miljøvirkninger, økonomisk effektivitet og terminalløsninger kan inngå.

Tiltak og virkemidler

Den største delen av godstransporten i Osloområdet er av lokal karakter og er knyttet til det lokale næringsliv, byggebransjen og distribusjon av konsumvarer. Kommuneplanen har mål om å få til en effektiv varetransport. Tiltak og virkemidler som kan tenkes iverksatt som en del av Oslos klimasatsing omfatter to ulike områder:

Samordnete areal- og godstransportløsninger

- Bidra til samlokalisering av terminaler gjennom planlegging og dialog med næringsliv og kommuner i regionen som organiseres som et eget samordningsprosjekt
- Forlenge eksisterende og bygge ut flere kryssingsspor på jernbanenettet.
- Insentivordninger som motiverer til samkjøring av last
- Stille krav om bruk av IKT i forbindelse med gods-/varetransport for å få til samkjøring av last
- Gjennomføre pilotprosjekt for klimavennlig varedistribusjon i Oslo

Mer klimavennlig godstransport

- Økonomisk kjøring, informasjon om og opplæring i økokjøring i bedrifter og ordinære førerprøveopplæring av yrkessjåfører.
- Informasjon om og opplæring i økokjøring i bedrifter ordinære førerprøveopplæring av yrkessjåfører

- Differensierte avgifter/insentiver for bruk av landstrøm for fartøy ved havn

Iverksetting og barrierer

I Kommuneplan 2008 vises det til at kunnskapen om godsstrømmene er mangelfull. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2010 – 2019, utarbeidet Statens vegvesen en oversikt over gods- og vareleveringen i området. Oslo vil fortsette arbeidet med kartlegging av problemområder i nær dialog med næringen. Effektivisering av godstransport bør organiseres som et eget samarbeidsprosjekt mellom kommune, næringsliv og stat i Osloregionen.

Økonomi

Næringslivet må ha interesse og økonomisk gevinst av å samordne vare- og godstransporten. Det må utvikles IKT-verktøy som kan brukes i forbindelse med samordning av vare-/godstransport. Samferdselsdepartementet bør være initiativtaker til innføring av IKT-systemer.

Ansvarlig

Oslo kommune bør ta initiativ til å nedsette en prosjektgruppe for samordnet gods- og varedistribusjon. I gruppa bør næringslivsaktører delta. Oslo Havn vil ha et spesielt ansvar for oppfølging av pågående prosjekt for landstrømtilkopling til fartøy ved kai.

Reduksjon av klimagassutslipp

Tabell 3: Estimat på klimagassreduksjon fra beskrevne tiltak

Tiltak	Utslippsreduksjon
Samordnet gods- og varetransport	2 – 3 %

4.2.5 Delmål: Utslipp fra kjøretøyparken må reduseres med minst 40 prosent fram mot 2030

Oslo vil stimulere til utskifting til lavutslippsbiler

Det vil fortsatt være mange som reiser med privatbil, også med en tettere bystruktur og bedre kollektivtilbud. Oslo vil derfor ha fokus på utslippsnivået fra biler. Ved en rask utskiftningstakt i bilparken og ved at biodrivstoff erstatter opp mot 10 prosent av fossilt drivstoff, vil utslippene i 2030 kunne komme ned mot 1991-nivået. Målbare utslippsreduksjoner vil være avhengig av en betydelig reduksjon av utslippene per kjøretøykilometer. For å nå målet om en halvering av utslippene i 2030 må det samarbeides om utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøy, som:

- Diesel plug-in hybridbiler som bruker elektrisitet og økt innblanding av syntetisk biodiesel
- Nullutslippsbiler
- Kollektivtransport som i sin helhet drives med biometan og syntetisk biodiesel eller bioetanol

Tiltak og virkemidler

Oslo kommune deltar i et EU-prosjekt (ADORE-IT) for utvikling og implementering av fornybar/ikke fossilbasert brensel i biler. Prosjektet ser på hvordan EUs mål om innblanding av bioenergi kan realiseres fram mot 2020.

Viktige muligheter som så langt er påvist inkluderer: