



UNIVERSITETET
I OSLO

Rapport nr. 4/04
Kommuner og klima.
En vanskelig kombinasjon
– *En spørreundersøkelse om klima-
og energiplanlegging i norske
kommuner og fylkeskommuner*

Gard Lindseth og Carlo Aall

Rapport



Program for forskning og utredning
for et bærekraftig samfunn

Senter for utvikling og miljø

ProSus 2004

Program for forskning og utredning
for et bærekraftig samfunn (ProSus)

Senter for utvikling og miljø

Universitetet i Oslo

Postboks 1116 Blindern

0317 Oslo

Tlf: 22 85 89 00

Faks: 22 85 87 90

informasjon@prosus.uio.no

www.prosus.uio.no

Besøksadresse: Sognsveien 68, 4. etg

FORORD

ProSus er et anvendt "Strategisk universitetsprogram" ved Senter for utvikling og miljø (SUM), Universitetet i Oslo. Programmet er opprettet av Norges forskningsråd, Divisjon for store satsinger under programmet for "Miljø, energi og bærekraftig utvikling". Utgangspunktet for finansieringen er en bevilgning over seks år fra Utdannings- og forskningsdepartementet (UFD).

ProSus skal produsere og formidle ny kunnskap til støtte for en bedre realisering av nasjonale mål for bærekraftig utvikling. Programmets mandat for inneværende periode (2000-2005) er fokusert på tre oppgaver:

Kartlegging og evaluering av Norges oppfølging av Rio-avtalene og retningslinjene fra FN-kommisjonen for bærekraftig utvikling. Programmet fokuserer på de politiske, sosiale og økonomiske mål ved UNCED-prosessen (United Nations Conference on Environment and Development), og skal legge fram regelmessige rapporter om framdrift i Norge med hensyn til erklærte mål og verdier.

Målrettet strategisk forskning omkring hindringer og muligheter for en mer rasjonell og effektiv realisering av bærekraftig utvikling. Virksomheten gjennomføres i samarbeid med andre forskningsinstitusjoner, både nasjonalt og internasjonalt, og i dialog med frivillige organisasjoner og representanter for nærings- og arbeidslivet.

Informasjon og formidling om alternative styringsstrategier, virkemidler og normative framtidsperspektiver for et mer bærekraftig samfunn, lokalt, nasjonalt og globalt. Virksomheten koordineres via nettverk med andre forsknings- og formidlingstiltak på dette området.

I tillegg til bøker og artikler i vitenskapelige tidsskrifter, publiserer ProSus løpende rapporter og arbeidsnotater for å formidle programmets resultater på en hurtig og direkte måte til nøkkelaktører og beslutningstakere i arbeidet for bærekraftig utvikling. Samtlige publikasjoner av denne typen er kvalitetssikret av én eller flere seniorforskere, og gir til sammen en løpende orientering om resultatene fra ProSus' kjerneprogram SusLink.

En oversikt over programmets prioriterte prosjekter og samtlige publikasjoner er tilgjengelig på vår nettside: www.prosus.uio.no. Henvendelser om programmets virksomhet og bestilling av publikasjoner kan også rettes per telefon til informasjonsansvarlig Kirsti Svenning: 22 85 87 95.

William M. Lafferty
Professor i statsvitenskap
Programleder, ProSus

Kirsti Svenning
Informasjonsansvarlig
ProSus

FORFATTERNES FORORD

Denne rapporten er del av et prosjekt i regi av Vestlandsforskning om lokal klima- og energiplanlegging, finansiert av Norges Forskningsråd, forskningsprogrammet Samfunnsfaglige studier av energi, miljø og teknologi (SAMSTEMT). Prosjektet er satt sammen av to delprosjekt: en studie av statlige finansierte forsøk med kommunal og fylkeskommunal klima- og energiplanlegging, og et doktorgradsstudium som analyserer hvordan klima som politisk problem og tematikk blir forstått og plassert inn i en kommunalpolitisk kontekst.

Denne rapporten er en oppfølging av Vestlandsforskings (VF) rapport 12/2002 "Lokal klima- og energiplanlegging. Norske kommunar som aktørar i klimapolitikken?". VF-rapporten presenterer en breddestudie av alle norske forsøk med lokal klima- og energiplanlegging. Vår rapport bruker det samme utvalget av kommuner og fylkeskommuner. Det har nå gått to år siden forrige studie og det er derfor mulig å gi en mer utfyllende vurdering av hvordan planene er fulgt opp i praksis.

Oslo, juli 2004

Gard Lindseth

Carlo Aall

INNHOOLD

FORORD	3
FORFATTERNES FORORD	5
SAMMENDRAG	9
1 INNLEDNING	11
1.1 BAKGRUNN FOR SURVEYEN	11
1.2 METODE OG FORSKNINGSDESIGN	12
1.2.1 Spørreundersøkelsens omfang	12
1.2.2 Kommunene i undersøkelsen	13
1.3 KUNNSKAPSGRUNNLAGET	15
1.4 RAPPORTENS PROBLEMSTILLINGER	17
2 RESULTATER FRA UNDERSØKELSEN	19
2.1 STATUS FOR PLANARBEIDET	19
2.1.1 Plandokumentets status	19
2.1.2 Rullering av planen	20
2.2 IVERKSETTING AV PLANEN	21
2.2.1 Gjennomførte tiltak	22
2.2.2 Planens påvirkning på den lokalpolitiske debatten	25
2.3 TRE CASE STUDIER OM LOKAL KLIMAPLANLEGGING	27
2.3.1 Stavanger	28
2.3.2 Kristiansand	31
2.3.3 Sogn og Fjordane	35
3 OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER	41
3.1 STATUS FOR DEN LOKALE KLIMAPLANLEGGINGEN	41
3.2 ENERGIPOLITIKK ELLER ENERGI- OG KLIMAPOLITIKK?	43
3.3 HVORDAN FORSTÅ KLIMAUTFORDRINGEN I EN LOKAL KONTEKST?	45
3.4 VEIEN VIDERE FOR KLIMARBEIDET	47
LITTERATUR	51
VEDLEGG: SPØRRESKJEMA OM LOKAL KLIMAPLANLEGGING	55

SAMMENDRAG

Denne rapporten bygger på en spørreundersøkelse i 44 norske kommuner og fylkeskommuner. Rapporten er en oppfølging av Vestlandsforskings (VF) rapport 12/2002 "Lokal klima- og energiplanlegging. Norske kommuner som aktører i klimapolitikken?". Der presenteres det en breddestudie av alle norske forsøk med lokal klima- og energiplanlegging. ProSus-rapporten bruker det samme utvalget av kommuner. Det har nå gått to år siden forrige studie og det er derfor mulig å gi en mer utfyllende vurdering av hvordan planene er fulgt opp. I tillegg til å oppdatere tall fra den forrige undersøkelsen i forhold til hva som har skjedd med selve *klimaplandokumentene*, ser rapporten også på hvilke *tiltak* som er gjennomført i kommunene. Rapporten forsøker videre å identifisere om klimaplanene brukes i den løpende politiske debatten; om planene får *konsekvenser* i forhold til prosesser, tiltak og utfallet omkring konkrete saker i kommunene.

Undersøkelsen viser at 77 % (34 av 44) av planprosessene har ledet frem til et politisk vedtak i kommune/fylkes- styret. Noen færre kommuner (25) omtaler at de har forankret planen formelt, enten som del av kommune-/fylkesplanen eller som en kommune-/fylkesdelplan. Når vi kommer til rulleringen, har tallet sunket til 17 av 44 kommuner som har vedtatt at dette skal gjennomføres.

Vi ba kommunene rapportere hvilke konkrete tiltak omtalt i klimaplanen som har blitt fulgt opp i etterkant. Vi skrev også at kommunene kunne begrense omtalen til de tre mest omfattende (budsjettmessig største) tiltakene. Ingen av kommunene har nevnt flere enn tre tiltak, men følgende ni (fylkes)kommuner har nevnt tre: Bergen, Fredrikstad, Kristiansand, Nøtterøy, Oslo, Porsgrunn, Sogn og Fjordane Stavanger og Troms. Alle er blant de kommunene som også har vedtatt planen politisk, forankret den og sagt de skal rullere den. Det er i så måte mulig å si at disse ni (fylkes)kommunene har tatt klimaplanarbeidet mest alvorlig, fra oppstart og til iverksetting.

Ut fra svarene vi fikk i undersøkelsen sorterte vi tiltakene i to bolker: tiltak gjennomført på *energiområdet* og tiltak på *transportområdet*. Oversikten over gjennomførte tiltak forteller at klimaplanleggingen i all hovedsak dreier seg om tiltak innen energisektoren, der installasjon av vannbåren varme/fjernvarme er mest vanlig. Det er vanskelig å få en oversikt over årsakene til at kommunene har valgt en slik tilnærming. Det ser imidlertid ut til at vannbåren varme i nye bygg er kommet inn som en naturlig vurdering av kommunene. Det er langt færre kommuner som har tiltak på *transport* enn på energi. Det er kun de store byene som har tiltak på dette området. Flest registrerte tiltak har vi innenfor fysisk tilrettelegging og investeringer for kollektivtrafikk.

Kommunene sier det er vanskelig å vurdere hvilken konkret rolle klimaargumentet har spilt i den lokalpolitiske debatten. Som oftest er klima ett av flere argumenter og én av mange faktorer som spiller inn. Vi får i så måte ingen detaljert vurdering av styrken til klimaargumentet i møtet med andre interesser og argumenter. Noen av kommunene har imidlertid gitt mer eksplisitte eksempler med beskrivelse av lokale debatter og hvordan konflikter oppstår mellom klima/energi og andre interesser. For å få et nærmere innblikk i hvordan klima som tema og argument kommer inn i den bredere lokalpolitiske debatten, har rapporten tre case studier: Stavanger, Kristiansand og Sogn og Fjordane. Casene viser

mer inngående hva det vil si å ta et klimapolitisk ansvar lokalt. I hver av disse casene forsøker vi å illustrere hvordan klima som tema utfordrer og blir utfordret av andre sektorinteresser; i Stavanger er det gass, i Kristiansand er det transport, og i Sogn og Fjordane har vi med en diskusjon om klima og vannkraft.

På bakgrunn av denne rapporten får vi inntrykk av at engasjementet og interessen for klima er på vei ned i klimaplankommunene. Det var et større engasjement i forbindelsen med arbeidet rundt selve klimaplanene, men klimaengasjementet er nå i ferd med å forsvinne. Det kommunale miljøvernet står ved et veiskille i forhold til hvorvidt kommunene skal involveres i arbeidet med å løse de nasjonale og globale utfordringene som klimautfordringene, eller om de kun skal fortsette med miljøvernarbeid av lokal karakter, som avfallshåndtering, støy og luftforurensning. Myndighetene har gjennom stortingsmeldinger og retningslinjer klart sagt at kommunene har en rolle å spille i miljøpolitikken, også i forhold til de globale miljøproblemene. Problemet er at staten ikke har tatt sine egne signaler på alvor; det er bare de avgrensede lokale problemene kommunene får tilført myndighet og ressurser til å løse. Det er bare i forsøkssammenheng, som for eksempel klimaplanforsøkene, at kommunene blir utfordret på det *globale*. Nasjonale myndigheter har ikke kommet med signaler om hva ved kommunenes globalt orienterte miljø- og solidaritetsarbeid som eventuelt er verdt å videreføre. Det mangler en statlig evaluering av Lokal Agenda 21 og når det i tillegg ikke gis nye tilskudd til lokal klimaplanlegging, kan man stille spørsmål ved statlige myndigheters visjoner for det kommunale miljøvernet og ved deres evne til å lære av tidligere erfaringer. Konsekvensene av en manglende avklaring om kommunenes rolle kan raskt bli lokal skrinlegging av LA21 og av klimapolitiske prosesser, og dermed forvitring av verdifull kompetanse og lokal interesse for den bærekraftige utviklingsproblematikken.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for surveyen

Under Stortingets behandling av Kyotomeldingen i vårsesjonen 1998 uttalte flertallet i Miljø- og energikomiteen (Stortinget, 1998) at: "Alle kommuner og fylker i fremtiden bør ha et bevisst forhold til de klimapolitiske konsekvensene av ulike vedtak som fattes". I rundskriv T-2/98 "Rundskriv om nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen", lagt fram i september 1998 – to måneder etter Stortingets behandling av Stortingsmelding om oppfølging av Kyotoprotokollen, står det at (Miljøverndepartementet, 1998): "Kommunene bør, i samarbeid med fylkeskommunen og statlige fagorganer i fylket, utarbeide lokale klimaplaner med sikte på tiltak som kan redusere utslipp av klimagasser og styrke opptak av CO₂ i skog". Disse signalene ble fulgt opp gjennom etablering av en statlig tilskuddsordning til kommunal klima- og energiplanlegging i 2000. Tilskuddet over statsbudsjettet i 2000 var på 7 millioner kroner, og det var Statens forurensningstilsyn (SFT) som fikk i oppdrag å fordele pengene. Totalt fikk 33 kommuner og 7 fylkeskommuner støtte fra SFT til utvikling av lokale klima- og energiplaner.

Det er denne tilskuddsordningen som ga utgangspunktet for Vestlandsforsknings (VF) rapport 12/2002 "Lokal klima- og energiplanlegging. Norske kommuner som aktører i klimapolitikken?". VF-rapporten presenterer en breddestudie av alle norske forsøk med lokal klima- og energiplanlegging (Groven og Aall, 2002:13), og kan i så måte betraktes som en statusrapport for lokal klimaplanlegging i Norge.¹

Den foreliggende rapporten er en oppfølging av VF-rapporten. Den bruker det samme utvalget av kommuner og undersøker status for klima- og energiplanleggingsarbeidet i dag. VF undersøkelsen var ingen studie av hvor vellykket iverksettingen av planene har vært; i hvilken grad tiltakene har blitt gjennomført. I og med at undersøkelsen ble gjort såpass kort tid etter at planarbeidet startet i kommunene (i enkelte tilfeller under et halvt år), måtte undersøkelsen konsentrere seg om de innledende fasene av planarbeidet (Groven og Aall, 2002:14): hvordan planprosessene har kommet i gang; hvordan de lokale klimaplanprosessene har foregått og hva som er innholdet i de lokale klimaplanene. Undersøkelsen gir i tillegg en vurdering av retningen i iverksetting av planene. Den gjør dette ved å ta for seg *iverksettelsesmekanismer*² som ligger innbakt i selve plandokumentet.

Denne rapporten fortsetter der VF-rapporten sluttet. Det har nå gått to år siden forrige studie og det er derfor mulig å gi en mer utfyllende vurdering av hvordan planene er fulgt opp. I tillegg til å oppdatere tall fra den forrige undersøkelsen i forhold til hva som har skjedd med selve klimaplandokumentene, ser rapporten også på hvilke *tiltak* som er gjennomført i kommunene. Rapporten forsøker videre å identifisere om klimaplanene brukes i den løpende politiske debatten; om planene får *konsekvenser* i forhold til prosesser, tiltak og utfallet omkring konkrete saker i kommunene.

¹ I rapporten brukes begrepene "klimaplanlegging" og "klima- og energiplanlegging" noe om hverandre. For enkelhetsskyld refereres det imidlertid mest til "klima" og "klimaplanlegging". Dette understreker også at det er klima, klimaproblemet og klimagassutslipp som er utgangspunktet for klima- og energiplanleggingen.

² Følgende mekanismer vurderes: Forankring av planen; ansvarsfordeling; kostnadsvurdering og budsjettering; prioritering av tiltak; rullering av planen; bruk av indikatorer.

1.2 Metode og forskningsdesign

1.2.1 Spørreundersøkelsens omfang

Groven og Aall (2002) undersøkte tre kommuner og to fylkeskommuner – i tillegg til de 40 kommunene som mottok statlig støtte. Utvalget i den første undersøkelsen bestod dermed av: 21 enkeltkommuner, tre interkommunale samarbeid som involverer henholdsvis sju, seks og to kommuner, seks enkeltstående fylkeskommuner og ett samarbeid mellom tre ulike fylkeskommuner.

Den foreliggende rapporten omfatter 44 kommuner, herav 36 primærkommuner og 8 fylkeskommuner.⁵ Rapporten er basert på en spørreundersøkelse gjennomført i tidsrommet november 2003 - februar 2004. Undersøkelsen var sendt ut på e-post til ansvarlige for klimaplanarbeidet i kommunene. Etter purring på e-post, ble det gjennomført telefonintervju med de kommunene som ennå ikke hadde svart. I mai/juni ble det gjennomført oppklarende intervjuer med om lag halvparten av kommunene.

Den forrige undersøkelsen baserte seg på gjennomgang av de lokale klimaplanene, dokumentanalyser og enkle intervju med nøkkelinformanter. Denne spørreundersøkelsen er av vesentlig mindre omfang. Den baserer seg i all hovedsak på selvrapportering; hva våre informanter i kommunene har svart på spørsmålene i undersøkelsen. I så måte må vi ta visse forbehold vedrørende nøyaktigheten av disse data. Med unntak for kommunene⁴ under kapittel 2.3 har vi ikke gjennomført dokumentstudier. For å supplere dataene vi har samlet inn gjennom denne undersøkelsen, benytter rapporten seg av bakgrunnsmateriale fra Groven og Aall (2002) og Groven (2002). Spørreundersøkelsen inneholder sju spørsmål (se vedlegg), som faller inn under to hovedtemaer: klimaplanarbeidets status (pkt 2.1) og resultater av planarbeidet (pkt 2.2). Rapporten stiller noen av de samme spørsmålene som i 2002 undersøkelsen, og her vil det bli gjort sammenlikninger.

Utvalget omhandler både fylkeskommuner og primærkommuner. Ved den forrige undersøkelsen ble ikke fylkeskommunene behandlet like detaljert som primærkommunene. Hovedgrunnen til dette var at de fylkeskommunale klima- og energiplanene var for skissepregede og manglet definerte tiltak. Forskerne stod dermed igjen med for få planer til at det ga mening å behandle dem i tabeller med prosentfordeling etc. I denne rapporten er fylkeskommunene behandlet på samme måte som primærkommunene. Dette skyldes, for det *første*, at denne undersøkelsen er mindre detaljert og omfattende enn den første undersøkelsen. I så måte har det vært mulig å innhente data fra fylkeskommunene på lik linje med primærkommunene. For det *andre*, er fokuset her satt på tiltak og gjennomføring, og ikke på hva plandokumentene (som i den forrige undersøkelsen ble funnet å være for skissepreget og vanskelig å analysere). I denne undersøkelsen har vi funnet ut at også fylkeskommunene har kommet et steg lengre i sitt arbeid, og nå har gjennomført tiltak. Samlet sett medfører dette at kommuner og fylkeskommuner blir behandlet på lik linje i denne rapporten, slik at datagrunnlaget i undersøkelsen er totalt 44 kommuner.

⁵ I forhold til 2002 undersøkelsen, er Hordaland falt ut. Hordalands plan er en ren energiplan som faller utenfor denne undersøkelsens ramme.

⁴ Vi har gjennomført et gruppeintervju med sentrale aktører fra klimaplanprosessen i Stavanger. Vestlandsforskning har arbeidet som konsulent for Sogn og Fjordane fylkeskommune i arbeidet med deres klimaplan. I kapittelet om Kristiansand (2.3.2) er en viktig bakgrunnskilde Groven, K. mfl. (1999).

Begrepet ”kommuner” brukes for enkelthetsskyld både om fylkeskommuner og primærkommuner. Men, i enkelte sammenhenger er det behov for å skille mellom nivåene og da vil det eksplisitt redegjøres for dette ved å bruke betegnelsene ”fylkeskommune” og ”primærkommune”.

1.2.2 Kommunene i undersøkelsen

I de seks fylkene Nordland, Hordaland, Rogaland, Vestfold, Vest Agder og Østfold finner vi 27 av klimaplankommunene. Dette henger sammen med to regionale samarbeid på Indre Helgeland og Haugalandet (til sammen 13 kommuner) og konsentrasjon av flere planutredningsarbeid til noen konsulentfirma (se Groven og Aall, 2002:30). I de to fylkene Hedmark og Sogn og Fjordane er det ingen kommuner med i vår undersøkelse.⁵ I vår undersøkelse er Hedmark det eneste fylket som verken har fylkeskommunal eller kommunale klimaplaner (se Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Antall kommuner som klimaplanlegger – med i vår undersøkelse – fordelt på hvert fylke. Fylker med fylkeskommunal klimaplanprosess er uthevet.⁶

<i>Fylke</i>	<i>Antall klimaplan-kommuner per fylke</i>
Hordaland, Nordland	6
Rogaland, Vestfold, Østfold	4
Vest-Agder	3
Akershus, Buskerud , Aust-Agder, Finnmark, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Oppland , Sør-Trøndelag, Telemark, Troms	1
Hedmark, Sogn og Fjordane	0

Kartet (Figur 1.1) gjenspeiler den tette konsentrasjonen av klimaplankommuner til området rundt Oslofjorden og til de to regionale samarbeidene i Hordaland/Rogaland og Nordland.

Omfanget og den geografiske fordelingen av klimaplanlegging er nøye knyttet til statlige støtteordninger. Av de 44 kommunene i utvalget, var det bare en av kommunene (Skedsmo) og en av fylkeskommunene (Telemark) som ikke hadde mottatt statlig støtte til arbeidet. SFTs tilskuddskommuner er i høy grad kommuner som har lang fartstid i ulike statlige miljøprosjekt (Groven og Aall, 2002:39). I tillegg til de 40 kommunene som fikk støtte fra SFT, har flere klimaplankommuner fått tilskudd til lokal energiplanlegging fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).⁷ Groven og Aall (2002:14) skriver at denne avgresningen knyttet til prosjektkommuner innebærer en risiko for at vi går glipp av andre kommuner som driver klimaplanlegging i dag. Norge har en lengre tradisjon for lokal energiplanlegging (inkludert varmeplanlegging). I nyere tid er denne tradisjonen representert ved kommuner som har fått midler gjennom NVEs ”Pilotprosjekt i kommunal energiforvaltning”. En grov gjennomgang av rapporter fra denne

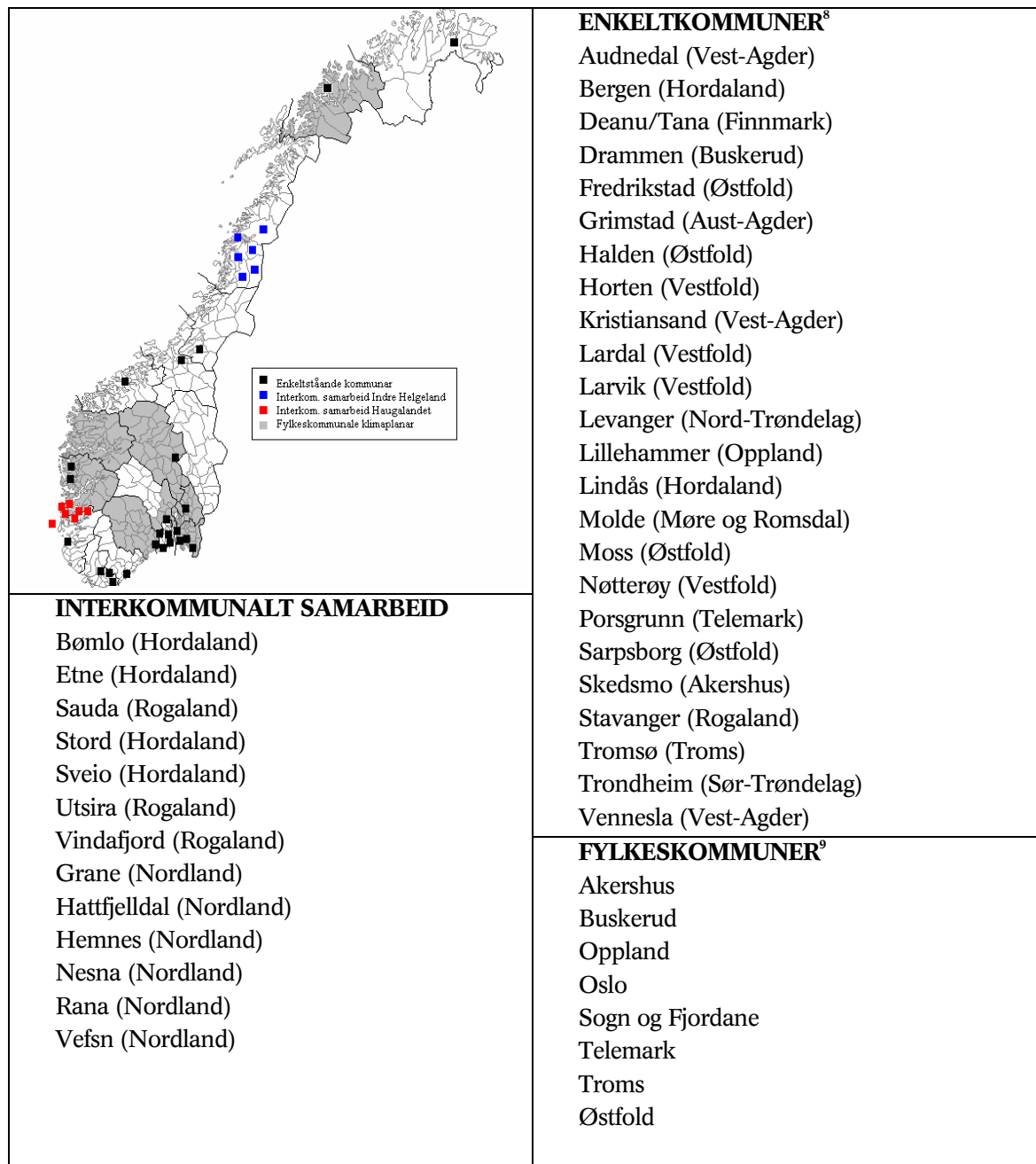
⁵ Flora kommune har helt siden 1998 arbeidet med klimaspørsmål i plansammenheng (jf. http://www.sft.no/publikasjoner/utvikling/1757/ta1757_07.html). Ambisjonene har imidlertid i skrivende stund fortsatt ikke materialisert seg i en formell klimaplanprosess. Kommunen er derfor ikke med i vår undersøkelse.

⁶ Oslo er ikke inkludert i tabellen. Troms er ført opp med en klimaplankommune, Tromsø. Planprosessen her startet så sent at kommunen ikke har blitt innlemmet i denne studien.

⁷ Kommunene Tana, Fredrikstad, Lillehammer og Trondheim har fått midler fra både SFT og NVE til to delvis overlappende prosjekt. Østfold og Porsgrunn har laget klimahandlingsplan med utgangspunkt i tilskudd til energiplanlegging fra NVE, uten støtte fra SFT.

tilskuddsordningen viser at klimagassutslipp i liten grad er tematisert. Én kommune (Porsgrunn) har innlemmet klimadimensjonen i sitt arbeid basert på NVE-støtte. Denne kommunen er derfor tatt med i utvalget vårt.

Videre kan det hende at noen kommuner kan ha kommet til siden 2002. Siden klima og energiplanlegging er knyttet så nært til statlig prosjektstøtte, er det derimot ikke sannsynlig at dette dreier seg om mange kommuner. Det er dessuten en fordel ved å bruke det samme utvalget i denne rapporten som i VF-rapporten; det gis en mulighet til å sammenlikne dataene og å se hvordan utviklingen i kommunene har vært etter disse to årene.



Figur 1.1. Kommuner og fylkeskommuner som er med i undersøkelsen

1.3 Kunnskapsgrunnlaget

Utgangspunktet for klimapolitikken er vitenskapelige målinger som viser at jorden er i ferd med å varmes opp grunnet menneskelig aktivitet. Men fra den vitenskapelige erkjennelse om at vi har et klimaproblem til å gjennomføre de politiske tiltak som må til for å løse problemet, står en rekke interesser i veien. Ikke bare utgjør nasjonale regjeringer

⁸ Tromsø er med i figuren, men planprosessen her startet så sent at kommunen ikke har blitt innlemmet i denne studien.

⁹ Hordaland var med i undersøkelsen til Groven og Aall (2002), og er derfor skravert på kartet. Fylket er derimot ikke tatt med i denne undersøkelsen.

og multinasjonale selskapers politikk hindringer, men også hver enkelt av oss. I vår avhengighet av de varer og tjenester fremskaffet av fossilt brensel, er vi bidragsyttere til den globale oppvarmingen.

Klimaspørsmålets brede omfang gjør at vi får et mylder av aktører og interesser på internasjonalt, nasjonalt og lokalt nivå som alle har oppfatninger, ideer og krav om hvordan en politikk på dette området skal og bør se ut. Klimaspørsmålets konstruksjon avhenger ikke bare av hvem som deltar i debatten, men også av mulighetene for å finne teknologiske løsninger, karakteren på de demokratiske og institusjonelle fora vi har til rådighet og den videre vitenskapelige forskningen. Klimafeltet er per definisjon et uoversiktlig felt hvor det synes høyst vanskelig å predikere hvilke løsninger som vil komme i de følgende årene og tiårene.

Det er langt fra selvsagt at lokalsamfunn og regioner verden over skal ha noen selvstendig oppgave når det gjelder klimaspørsmål. Brundtlandkommisjonens rapport initierte en internasjonal diskurs om bærekraftig byutvikling. Ved Earth Summit møtet i Rio i 1992 ble lokalsamfunn oppfordret til å lage lokale handlingsplaner for bærekraftig utvikling. Dette ledet til at en rekke lokalsamfunn verden over gikk i gang med et slikt arbeid under navnelappen "Lokal Agenda 21" (LA21). LA21 har fungert som en ramme hvor kommuner verden over har kunnet sette fokus på temaer knyttet til blant annet klimautfordringene. Det finnes likevel få eksempler på nasjoner med en mer omfattende og systematisk satsing på lokal klimapolitikk fra både nasjonale og lokale myndigheters side. En kunnskapsoversikt viser likevel at i land som Norge, Nederland, Tyskland, Storbritannia, Sverige og Canada er det elementer av en slik satsing (Teigland og Aall, 2001; Groven og Aall, 2002). I disse landene har nasjonale myndigheter tatt initiativ til at regionale og lokale myndigheter skal lage egen politikk på området. I Tyskland og Sverige har nasjonale myndigheter laget en guide og arrangert seminarer for å lære opp lokale myndigheter i så henseende. I Canada har myndighetene lagt vesentlig vekt på å trekke kommuner med i både utformingen og gjennomføringen av sin nasjonale klimapolitikk (Groven og Aall, 2002:24). Det viktigste arbeidet lokalt skjer derimot ikke i nasjonalstatens regi, men drives av internasjonale kommunenettverk. Det er særlig to internasjonale nettverk av kommuner som bidrar til å tilrettelegge arbeidet med klimapolitikk på lokalt nivå: "The Climate Alliance" og "Cities for Climate Protection". Med bakgrunn i initiativ fra disse kommunenettverkene finner vi flere eksempler på lokal klimapolitikk i land som Australia og USA og enkelte europeiske land som Østerrike, Tyskland og Italia (Groven mfl., 1999; Abler, 2003; Bulkeley og Betsill, 2003; Bulkeley, 2000).

The Climate Alliance ble dannet i 1990 og er et samarbeidsprosjekt mellom europeiske kommuner og urbefolkningen i regnskogene i Amazonas. Formålet med organisasjonen er å hjelpe lokale myndigheter til å identifisere og gjennomføre tiltak mot utslipp av klimagasser og nedhugging av regnskog. Organisasjonen har i dag 1226 medlemskommuner i Europa, i all hovedsak fra Østerrike og Tyskland.¹⁰ Cities for Climate Protection (CCP) ble opprettet i 1993 på "the international summit of municipal leaders". Deltagerne her inviterte kommuner til å jobbe med hverandre, med nasjonale myndigheter og internasjonale organisasjoner for å utvikle strategier for å redusere

¹⁰ Tallene er fra januar 2004. For oversikt over medlemskommunene, se: http://www.klimabuendnis.org/download/mitgliederliste_januar_2004.pdf

drivhusgass utslipp (ICLEI, 1993). CCP er i dag et transnasjonalt nettverk med 620 byer¹¹ som deltagere, organisert med et internasjonalt hovedkontor i Toronto og med flere regionale kampanjer. Det lokale klimaplanarbeidet har i så måte visse institusjonelle forankringer både internasjonalt og nasjonalt.

En gjennomgang gjort av konsulentfirmaet Civitas AS, på oppdrag fra SFT, av tiltak foreslått i de lokale klimaplanene i Norge antyder et reduksjonspotensiale i kommunen på om lag 1/3 av de nasjonale forpliktelsene vi tok på oss i Kyoto, Japan 1997 (Selvig, 2001). Dette taler for at det lokale forvaltningsnivået kan spille en viktig rolle for gjennomføring av nasjonal klimapolitikk. Et viktig spørsmål blir da om kommunene ønsker å påta seg en slik rolle. Groven og Aall (2002:83) viser på den ene siden til at over 90 prosent av kommunene, som så langt har tatt del i klima- og energiplanleggingen, vil uforme rammer for en lokal klimapolitikk og gjøre vedtak om dette, enten i kommunalt organ eller gjennom regionråd. Men undersøkelsen viser også at på det tidspunktet undersøkelsen ble gjort, fra 1/2 til 1 år etter at planarbeidet hadde startet, var det få tegn på politisk vilje til å prioritere arbeidet med å følge opp de lokale klimaplanene med konkrete tiltak. Undersøkelsen viste også at kun et fåtall av kommunene framstår som pådrivere i klimapolitikken. Det store flertallet av forsøkskommunene vedtar klimamål på linje med (eller i noen tilfeller mindre ambisiøse enn) den nasjonale klimamålsettingen.

Tilskuddsordningen til lokal klima- og energiplanlegging fra 2000 er ikke ført videre. Isteden ble det i 2002 innført en ordning med tilskudd til gjennomføring av lokale klimatiltak. Formålet med den nye tilskuddsordningen er å gi konkrete eksempler på lokale tiltak som reduserer utslipp av klimagasser.¹² Disse tilskuddene dreier seg først og fremst om å hjelpe kommuner som allerede er i gang, med å slutføre sitt klimaplanarbeid. Våren 2002 behandlet Stortinget den andre stortingsmeldingen om oppfølging av Kyotoprotokollen, Stortingsmelding 15 (2001-2002), som var regjeringens tilleggs melding til Stortingsmelding 54 (2000-2001: *Norsk klimapolitikk*). Heller ikke i disse to meldingene blir kommunesektoren viet noen stor plass. Siden dette har det ikke kommet nye signaler om statlige forventninger til kommunal klimapolitikk.

1.4 Rapportens problemstillinger

Den forrige rapporten (Groven og Aall, 2002) var *eksplorerende* i den forstand at den tok sikte på å gi et mest mulig utdypende omtale av hva som faktisk hadde skjedd i kommunene. Denne rapporten fortsetter der VF-rapporten sluttet. Den gir en mer utfyllende vurdering av hvordan planene er fulgt opp. Men, i tillegg til å være en statusrapport for lokal klimaplanlegging i Norge, vil vi i denne rapporten også diskutere hvordan klima som et særskilt politisk tema blir forstått og integrert i lokalpolitikken. Dette gjøres ved å undersøke hvordan klima som tema og argument kommer inn i den bredere lokalpolitiske debatten. Vi har også tatt med tre case studier (se kapittel 2.3), hvor Stavanger, Kristiansand og Sogn og Fjordane representerer to av kommunene og en av de fylkeskommunene som har tatt klimautfordringen mest alvorlig. I hver av disse casene forsøker vi å illustrere hvordan klima som tema utfordrer og blir utfordret av andre

¹¹ Tallene er fra juni 2004. For oversikt over medlemskommunene, se: <http://www3.iclei.org/co2/ccpmems.htm>

¹² Kunngjøring fra SFT 26. april 2002, se:

<http://www.sft.no/arbeidsomr/prosjekt/klima/om/endringer/dbafile6863.html>

sektorinteresser; i Stavanger er det gass, i Kristiansand er det transport og i Sogn og Fjordane har vi med en diskusjon om klima og vannkraft.

Problemstillingene for denne rapporten er som følger:

- Hva er status for planarbeidet?
- Hvilke typer tiltak har blitt gjennomført?
- Hvilken rolle spiller klima som tema i den bredere lokalpolitiske debatten?

2 RESULTATER FRA UNDERSØKELSEN

2.1 Status for planarbeidet

Før vi ser på hva som har skjedd med hensyn til oppfølging og iverksetting, vil vi gi et kort oversiktsbilde over status for planarbeidet. Spørsmålene under dette punktet ble også stilt ved undersøkelsen i 2002.

2.1.1 Plandokumentets status

I 2002 rapporten svarte 19 kommuner at de hadde gjort planvedtak i kommunalt politisk organ. Videre hadde ni kommuner intensjoner om å vedta selvstendig plandokument og/eller integrere klimapolitikken i kommuneplan

Tabell 2.1. Er planen politisk behandlet?

	<i>Antall kommuner</i>
Politisk behandlet ¹⁵	34
Politisk ikke behandlet ¹⁴	10
<i>Totalt</i>	<i>44</i>

Tallene i tabellen over viser at 27 primærkommuner og sju fylkeskommuner har politisk behandlet dokumentet ved utgangen av juni 2004.¹⁵ Det er åtte flere primærkommuner enn i 2002. Av dem som ikke har vedtatt er flesteparten fra indre Helgeland og fra Haugalandet. De to interkommunale samarbeidene i disse regionene omfatter totalt 13 kommuner og seks av disse kommunene har ikke vedtatt planen i sine kommunestyre. Kommunene i disse regionale prosessene hadde en klimaplanprosess som i liten grad var viet politisk oppmerksomhet (Groven og Aall, 2002:93). Planene ble laget gjennom plansamarbeid i regi av Indre Helgeland regionråd og Haugaland ENØK, med henholdsvis seks og syv deltakerkommuner. For Indre Helgeland er det utarbeidet et felles plandokument med separat behandling i kommunene, mens hver av de syv kommunene på Haugalandet har fått utarbeidet enkeltstående planframlegg som er sydd over samme lest. Ser vi bort i fra disse kommunene, er det tre kommuner (Lindås, Molde og Vennesla) og en fylkeskommune (Østfold) som ikke har vedtatt planen.

Den neste tabellen (Tabell 2.2) viser oversikt over hvilken forankring planen har fått. Det å forankre klima- og energiplanprosessen i kommuneplan har vi forstått som ett av to: Enten vedta planen som en *kommune- eller fylkesdelplan*, og/eller å *innlemme temaet klima og energi i kommune- eller fylkesplanen*. Det siste kan gjøres på ulike måter og i

¹³ Akershus, Audnedal, Bergen, Buskerud, Drammen, Fredrikstad, Grimstad, Halden, Horten, Kristiansand, Lardal, Larvik, Levanger, Lillehammer, Moss, Nesna, Nøtterøy, Oppland, Oslo, Porsgrunn, Rana, Sarpsborg, Sauda, Skedsmo, Sogn og Fjordane, Stavanger, Stord, Sveio, Tana, Telemark, Troms, Trondheim, Vefsn, Vindafjord

¹⁴ Bømlo, Etne, Grane, Hattfjeldal, Hemnes, Lindås, Molde, Utsira, Vennesla, Østfold

¹⁵ Drammen er tatt med her selv om vedtak ennå ikke er fattet. Kommunen hadde klima- og energiplanen oppe til diskusjon i bystyret 22. juni 2004, men vedtaket ble utsatt til etter sommeren 2004. Byutviklingskomiteen ville jobbe videre med planen for å innlemme innspillene fra bystyremøtet.

ulik grad, men eksplisitte tilvisninger til klima- og energiproblematikken er et minimum. Med kommunedelplan forstår vi en plan som har formelt samme innhold, behandlingsform og rettsvirkning som en kommuneplan, men som er mer detaljert. Kommunedelplanen er forankret i Plan- og bygningsloven.

Tabell 2.2. Er planen formelt forankret?

	<i>Antall kommuner</i>
Fylkes/kommune- plan ¹⁶	17
Delplan ¹⁷	8
Ikke forankret ¹⁸	19
<i>Totalt</i>	<i>44</i>

Det er åtte kommuner som har vedtatt planen som kommune/fylkes- delplan. Dette vil kunne være en styrke for iverksettingen, siden den da blir koblet til plan og bygningsloven og får et mer forpliktende rammeverk enn om kommunen lager en frittstående plan. Dette legger blant annet føringer for medvirkning, innlemming i arealdelen i kommuneplanen og for rullering. Kommunedelplaner skal opp til diskusjon hvert fjerde år og oppdateres hvert år i sammenheng med handlingsplanen til kommunen. Samtidig er det en rimelig slutning at for kommuner der det er uttrykt politisk vilje til å føre en aktiv klima- og energipolitikk, er ikke valget av plantype avgjørende for det endelige utfallet (Groven og Aall, 2002:91). De store bykommunene: Bergen, Fredrikstad, Kristiansand, Stavanger og Trondheim har ikke vedtatt noen kommunedelplan for klima og energi. De kopler isteden planen til kommunens ordinære plansystem gjennom en integrering av den frittstående energi- og klimaplanen i kommuneplanen.

2.1.2 Rullering av planen

Med rullering forstår vi regelmessig gjennomgang og oppdatering av klima- og energi-planene. Gitt at de statlige forventningene til kommunenes rolle synes å ha blitt svekket siden forsøksordningen med statlige tilskudd til kommunal energi- og klimaplanlegging ble innført, er det rimelig å forvente at få kommuner vil rullere sine klimaplaner.

Tabell 2.3. Skal planen rulleres?

	<i>Antall kommuner</i>
Skal rulleres	17
Skal <u>ikke</u> rulleres	28
<i>Totalt</i>	<i>44</i>

¹⁶ Bergen, Bømlo, Fredrikstad, Grimstad, Kristiansand, Larvik, Moss, Nøtterøy, Oppland, Oslo, Porsgrunn, Sauda, Stavanger, Telemark, Troms, Trondheim, Østfold

¹⁷ Akershus, Levanger, Lillehammer, Sarpsborg, Sogn og Fjordane, Stord, Tana, Vefsn

¹⁸ Audnedal, Buskerud, Drammen, Etne, Grane, Halden, Hattfjelldal, Hemnes, Horten, Lardal, Lindås, Molde, Nesna, Rana, Skedsmo, Sveio, Utsira, Vennessla, Vindafjord

I vår studie er det 17 kommuner,¹⁹ herav 13 primærkommuner og fire fylkeskommuner som sier de skal rullere planene. I 2002 rapporten omtalte 14 av primærkommunene rullering. I tillegg til disse er det fire kommuner som ikke omtalte rullering særskilt, men som implisitt hadde forpliktet seg til regelmessig oppdatering av klimaplanen ettersom den hadde fått status som kommunedelplan (Groven og Aall, 2002:97). Vi finner altså at det er så godt som like mange kommuner i 2004 som i 2002 som sier de skal rullere planen. En hovedkonklusjon når det gjelder spørsmålet om rullering, er at interessen for lokal klima- og energiplanlegging framstår å være overraskende høy. Når vi ser bort fra de to interkommunale sammenslutningene (13 kommuner), hvor ingen har vedtatt rullering, er andelen som skal rullere $17 / (44-13) = 55 \%$.

Av de kommunene som oppgir at de skal rullere planene, er det forskjell på hvordan dette er tenkt gjennomført. Stavanger befinner seg i den ene enden av skalaen. Planen skal årlig rapporteres og det skal gjennomføres miljørevisjon ved betydelige avvik. Planen skal rulleres innen 5 år i forbindelse med at miljøplanen skal rulleres. Flesteparten av kommunene som skal rullere oppgir imidlertid ingen slik form for årlig oppdatering, men de har satt opp et årstall for rullering. Noen av planene er allerede i ferd med å rulleres. Bergen er et eksempel som kan trekkes frem i så måte. Der er det klart at man ikke vil nå målet man satte i planen om å redusere CO₂ utslippene med 20 % innen 2005, og det er laget en statusoversikt som viser hvordan tiltakene – og hvilke tiltak som – er oppfulgt. På bakgrunn av denne oversikten skal det i løpet av høsten 2004 lages en rapport som vil utgjøre grunnlag for en politisk diskusjon om hvordan det skal arbeides videre med klima i kommunen.²⁰ Vi har også en liten gruppe av kommuner som har vedtatt rullering, men hvor det er uklart når og i hvilken sammenheng dette skal skje.

Blant kommunene som har sagt de skal rullere, har alle kommunene politisk behandlet planen (se Tabell 2.1). Bortsett fra Horten og Lardal har alle disse kommunene forankret planen som delplan eller som del av kommuneplanen (se Tabell 2.2). Ser vi de tre tabellene i sammenheng, får vi således inntrykk av at det er en gruppe av kommuner som aktivt har forholdt seg til planen og tatt planarbeidet på alvor. Et annet moment å merke seg er at det er en overvekt av Vestfold kommuner blant dem som skal rullere. Alle de fire kommunene fra Vestfold i undersøkelsen har vedtatt å rullere planen.

2.2 Iverksetting av planen

Groven og Aall (2002:87) fant at vel 2/3 av kommunene ikke hadde startet gjennomføringen av tiltak som var omtalt i klimaplanen per første halvår 2002. Siden de fleste planene var utarbeidet i 2000, var det heller ikke å forvente at kommunene skulle rekke å komme så langt med iverksettingen, på det tidspunktet Groven og Aall gjennomførte sin undersøkelse. I 2004 har vi et bedre grunnlag for å si noe om iverksettingen.

¹⁹ Følgende kommuner har vedtatt å rullere planen; Bergen, Fredrikstad, Horten, Kristiansand, Lardal, Larvik, Levanger, Lillehammer, Nøtterøy, Oppland, Oslo, Porsgrunn, Sarpsborg, Sogn og Fjordane, Stavanger, Tana, Troms.

²⁰ Opplysning fra Per Vikse i Bergen kommune 25. juni 2004.

2.2.1 Gjennomførte tiltak

I spørreskjemaet ba vi om svar på følgende: Hvilke konkrete tiltak som er omtalt i klimaplanen har blitt fulgt opp i etterkant? Med ”oppfølging” mener vi at kommunen har bevilget penger (evt. satt av midler i budsjettforslag for 2004) og/eller søkt om ekstern økonomisk støtte. Vi skrev også at kommunene kunne evt. begrense omtalen til de tre mest omfattende (budsjettmessig største) tiltakene.

Ingen av kommunene har nevnt flere enn tre tiltak, men ni kommuner har nevnt tre tiltak: Bergen, Fredrikstad, Kristiansand, Nøtterøy, Oslo, Porsgrunn, Sogn og Fjordane Stavanger og Troms. Siden vi skrev at kommunene kunne begrense omtalen til de tre mest omfattende tiltakene, vil ikke spørreundersøkelsen fange opp alt som har blitt gjennomført i kommunene. Like fullt, kommunene ble bedt om å skrive opp de tre mest *omfattende* tiltakene, noe som gir oss en indikasjon på ambisjonsnivå og aktivitet i kommunene.²¹ Ut i fra svarene har vi laget to tabeller for å sortere tiltakene: Tabell 2.4 forteller om tiltak gjennomført på *energiområdet*, mens tabell 2.5 forteller om tiltak på *transportområdet*. I tillegg har vi kategorien ”annet”. Denne kategorien presenteres ikke i egen tabell, men omtales i teksten under.

Todelingen er gjort ut fra svarene vi fikk, og er derfor en *empirisk* kategorisering av svarene. Det første vi kan peke på er at tiltak når det gjelder energiproduksjon og stasjonær energibruk er klart dominerende. Dette er et viktig funn i den forstand at det indikerer en dreining av fokus fra ”klima” til ”energi”. Tiltak som spesifikt retter seg inn mot å redusere utslipp av klimagasser er med andre ord klart underrepresentert. Mulige konsekvenser av denne dreiningen vil vi komme tilbake til i den avsluttende drøftingsdelen.

Tabell 2.4. Gjennomførte tiltak: Energi

Energibruker	Energiproduksjon					Energibruk	
	Konvensjonell energi (vann fossil)	Ny fornybar energi				Energi- ledelse/ planlegging	Enøk /info
		Vannbåren/ fjernvarme	Avfall (metangass)	Varmepumpe	Bioenergi		
Lokalsamfunn generelt	Sogn og Fjordane Troms	Bergen Fredrikstad Kristiansand Molde Oslo Vefsn	Bergen Kristiansand Nøtterøy Tana Vennesla			Fredrikstad Moss Porsgrunn Rana Sarpsborg Troms Vefsn Vennesla	Lillehammer Oslo Østfold
Kommunale bygg		Audnedal Grimstad Horten Levanger Lindås Porsgrunn Tana Vefsn Østfold		Nøtterøy Audnedal	Larvik Oppland	Trondheim	Bømlo Lardal Larvik Sogn og Fjordane Stavanger Tana
Husholdninger					Horten Lillehammer Trondheim		
Sum	2	15	5	2	5	9	9

²¹ Kommuner som har flere tiltak under samme kategori, er listet bare en gang.

Det mest vanlige tiltaket innenfor *energiområdet* er *vannbåren varme/fjernvarme* (15 tiltak). Herunder har seks av kommunene startet mer omfattende arbeid som omfatter lokale fjernvarmesystemer. Bergen har bygd ut et omfattende fjernvarmesystem med brenning av avfall som energikilde. Fredrikstad kommune har et stort prosjekt med vannbåren fjernvarme fra eksisterende og planlagt avfallsanlegg fra Øra industriområde. Ledningsnettene er under utbygging og avtaler inngås om tilknytning. Det er krav om at alle større byggeprosjekter i konsesjonsområde må knytte seg til fjernvarmeanlegget. I Kristiansand har man brukt 100 millioner kroner på sin fjernvarmeutbygging. Her har staten, fylkeskommunen og Agder Energi gått sammen om å finansiere utbyggingen. I Molde har krav om vannbåren varme blitt tatt inn i reguleringsbestemmelsene for et boligfelt. I Oslo er det brukt 90 millioner kroner på å bygge en varmpumpe i en avløpstunnel til bruk i fjernvarmenettet. Pengene er hentet fra Viken Fjernvarme, Enøk-fondet og Enova. Vefsn kommune har gjennomført et forprosjekt for fjernvarme i Mosjøen. Prosjektet, som er forankret politisk og ledes av rådmannen, har til hensikt å utnytte spillvarmen fra Elkem Aluminium.

Innenfor området *Enøk/Info* er det ni kommuner som har tiltak. Lillehammer rapporterer at de hadde en "Energidag" i 2003. Dagen inneholdt utstilling, foredrag og innlegg fra politikere. Arrangementet var godt besøkt og kom i stand etter samarbeid mellom kommunen, utstillere, Grønn hverdag, Lillehammer sentrum drift og fylkeskommunen. De andre tiltakene innenfor denne kategorien er mer klassiske enøk-tiltak. Kommunene har energispareplaner eller energistyringssystemer for bygninger eller i lokalsamfunnet generelt. I Bømlo har man for eksempel installert et anlegg som skal kontrollere/få ned strømforbruket og i Stavanger har man knyttet enøk-satsingen til Miljøfyrtårn ordningen.

Innenfor kategorien *energiledelse/planlegging* finner vi også ni kommuner. Tre av disse kommunene har jobbet med varmeplaner.²² Moss har fått konsesjon fra NVE for gjennomføring av sin varmeplan og konsesjonen ble lagt ut på anbud våren 2004. Vennesla har laget en varmeplan for Tettsteds-Vennesla. I Sarpsborg har man utredet fjernvarme i Sarpsborg sentrum. Ideen var å utnytte spillvarmen fra Borregaard. Prosjektet er foreløpig ikke gjennomført etter at man fikk avslag på søknaden om støtte fra Enova. Resten av tilfellene innenfor denne kategorien omhandler ulike energiledelsessystemer.

I kategorien *avfall* finner vi fem kommuner. Samtlige av disse er registrert med tiltak som gjelder oppsamling av metangassen fra avfallet og bruk av gassen som energikilde. Fem kommuner har også tiltak innen *bioenergi*. Larvik og Oppland har lagt om til bioenergi i egne virksomheter. De tre andre kommunene har tiltak rettet mer spesifikt mot husholdninger. I Horten har man gjennomført en bioenergikampanje hvor 50 husstander har byttet ut olje/parafin med biobrensel. Her gikk SFT inn med 200.000 kroner, i tillegg til de 300.000 kronene som var egne kommunale midler. På Lillehammer har man skiftet ut gamle vedovner med rentbrennende ovner. Kommunen gikk sammen med fylkeskommunen for å utrede og støtte denne omleggingen. I Trondheim har man også hatt en kampanje for å skifte ut gamle vedovner i husholdningene. Endelig har vi kategorien *konvensjonell energi*, hvor vi har to tilfeller. Sogn og Fjordane har lansert utbygging av vannkraft som et hovedtiltak i klimaplanen, med henvisning til at utbygging

²² Vi har valgt å plassere varmeplaner i kategorien "energiledelse/planlegging" og ikke under "vannbåren varme/fjernvarme". Dette er for å vektlegge at det er planleggingen som står i fokus. En varmeplan innebærer ikke nødvendigvis omlegging til fjernvarme.

av ny vannkraft i Norge vil gi en klimagevinst gjennom mindre import av kullfyrt elektrisitet fra Europa. I Troms har man gjennomført en utredning vedrørende bruk av gass fra Snøhvit-feltet.

Tabell 2.5 under vitner om at det er langt færre kommuner som har tiltak på *transport* enn på energi. Det er kun de store byene som har tiltak på dette området. Flest registrerte tiltak har vi innenfor fysisk tilrettelegging og investeringer for kollektivtrafikk. Bergen har gått til innkjøp av nye trolleybusser. Kristiansand har brukt 30 millioner på miljøvennlig transport. De har satt en bussmetro i drift – som er delvis bompengefinansiert – og det er etablert kollektivfelt på E39 og sambruksfelt på E18. Oslo har brukt 900 millioner kroner til å forlenge T-banen. Prosjektet er finansiert av staten og kommunen og gjennom inntekter fra bompengeringen. Porsgrunn har rapportert sin bysykkelordning. To kommuner har tiltak innenfor alternativ drivstoff. Stavanger er med på det mest omfattende prosjektet: Hydrogenveien Stavanger – Oslo (HyNor) er et prosjekt hvor staten, fylkeskommunen, Stavanger kommune, et regionalt utviklingsselskap og flere energiselskaper deltar. HyNor er et initiativ for å fremme utnyttningen av hydrogen i norsk transportsektor ved å bygge ut en ”hydrogen-vei” mellom Stavanger og Oslo.²³ I Fredrikstad utnyttes det metangass fra utråtnet slam fra kloakkrensaneanlegget til drift av 2 busser. I tillegg skal det kjøpes inn en søppelbil til kommunen som går på metangass fra kloakkrensaneanlegget.

Tabell 2.5. Gjennomførte tiltak: Transport

	<i>Alternative drivstoffer</i>	<i>Fysisk tilrettelegging, investeringer</i>
Kollektivtransport	Fredrikstad	Bergen, Kristiansand, Oslo
Sykkel	-	Porsgrunn
Personbil	Stavanger	-
<i>Sum</i>	2	4

Til slutt har vi kategorien ”annet”. Her plasserer vi tre av fylkeskommunene. Oppland har bevilget 200.000 kroner til kommunale klima og energiplaner. I Troms har man bevilget 500.000 kroner til kommunal energiforvaltning (Dyrøy kommune), til fysisk infrastruktur og utredning. Pengene har kommet fra Fylkeskommunalt næringsfond. Sogn og Fjordane plasseres også her. Våren 2004 ble det lyst ut midler til et fylkeskommunalt enøk-fond.²⁴ Fondet har en grunnkapital på 10 millioner kroner der inntil 2 millioner kan deles ut hvert år. Både fylkeskommunen selv og kommuner kan søke, i tillegg til bedrifter, lag og organisasjoner som driver med holdningsskapende enøk-arbeid. Stavanger er det siste eksempelet innenfor denne kategorien. Her plasserer deres nord-sør samarbeid (Stavanger – Antsirabe). Prosjektet går ut på å bygge opp infrastrukturen i en bydel på 1800 innbyggere for å bedre levekår og skape arbeidsplasser og økte inntekter. Tiltakene skal ligge innenfor rammen av det ”økologiske rom” i forhold til ressursbruk og utslipp av klimagasser. Budsjettet for 2004 kommer fra NORAD 450.000 kroner, samt egne midler og lokale midler fra i Antsirabe og fra regjeringen på Madagaskar. I tillegg kommer utveksling av Fredskorpsdeltakere.

²³ Se www.hynor.no

²⁴ Se <http://www.sf-f.kommune.no/sff/wwwsfk2.nsf/pages/56464senf-5yngzd>

2.2.2 Planens påvirkning på den lokalpolitiske debatten

Setter klimaplanen og klimaengasjementet noen spor i kommunene? Denne undersøkelsen har også villet undersøke om klimaplanen og klimaargumentet er gyldig i den bredere lokalpolitiske debatten – etter at tiltakene fra planen er iverksatt.

Vi stilte kommunene følgende spørsmål: ”Har planen fått noen innflytelse på utfallet omkring konkrete saker? Eksempler på konkrete saker kan være utbyggingsplaner, høringsuttalelser, arealplansaker. Begrens evt. omtalen til de tre mest omfattende sakene”. Spørsmålet forsøker å fange opp i hvilken grad klimaargumenter brukes i den løpende politiske debatten. Mens tabellene 2.4 og 2.5 er ment å vise *nye tiltak* som er gjennomført for å iverksette klimaplanen, prøver vi i tabell 2.6 å vise i hvilken grad klimaplanen også har medført *konsekvenser* i forhold til andre prosesser og tiltak. Men, her er det i noen grad en flytende overgang.²⁵ Særlig er dette tilfellet i den kategorien hvor vi har flest tilfeller; *vannbåren varme/fjernvarme*.

Tabell 2.6. Har klimaplanen fått innflytelse i konkrete saker?

Sakstype	Konvensjonell energi (vann, fossil)	Ny fornybar energi				Infrastruktur/bebyggelse	Transport
		Vannbåren /fjernvarme	Varmepumpe	Bioenergi	Avfall (metangass)		
Enkelt-saker	Stavanger Stord	Buskerud Bømlo Horten Kristiansand Lardal Larvik Lindås Molde Moss Sarpsborg Stord Trondheim Vefsn	Horten	Levanger Horten Sveio Stord Vennesla	Fredrikstad Sarpsborg	Lillehammer	
Plan-arbeid						Kristiansand Larvik Lillehammer Oslo Sarpsborg Telemark Trondheim	Kristiansand Stavanger
Sum	2	13	1	5	2	8	2

Tabell 2.6 forteller at 13 kommuner har rapportert at klimaplanen har hatt en innflytelse når det gjelder spørsmålet om vannbåren varme og/eller fjernvarme. Kommunene forteller at planen har bidratt til en ny forståelse for viktigheten av vannbåren varme. I mange tilfeller har dette ledet til at kommunene har vedtatt retningslinjer for utbygging med vannbåren varme. Dette leder igjen til at når nye prosjekt dukker opp (som ikke er nevnt i

²⁵ Flere av tiltakene i klimaplanene er omtalt i en generell karakter. Det er i så måte ikke like entydig å svare på hvilke tiltak som er omtalt i planen, og hvilke saker og prosesser som har kommet i etterkant som en *konsekvens* av planen. Vi har like fullt valgt å basere oss på de svarene som kommunene har gitt på dette spørsmålet.

planen), så fører dette til at kommunen velger en vannbåren løsning. Noen eksempler kan illustrere dette forholdet. Kristiansand skriver at det er *tilknytningsplikt* for fjernvarme i konsesjonsområder for fjernvarmeutbygging (noe som utgjør sentrale deler av kommunen). På samme måte har Larvik *utredningsplikt* for alternative energiformer, med særlig fokus på sjøvarme, jordvarme og fjernvarmealternativer. Moss forteller at vannbåren varme alltid er med i *forhåndskonferanser* knyttet til reguleringsplaner og ved byggemeldinger i sentrum. Et annet eksempel er Sarpsborg, som har vedtatt hvilke typer bygg som skal komme inn under retningslinjene. I Sarpsborgs tilfelle skal alle kommunale bygg på over 500 m² tilrettelegges for vannbåren varme. Andre kommuner nøyer seg med generell omtale av at vannbåren varme skal prioriteres, og rapporterer om nybygg eller rehabiliteringer med vannbåren varme de senere årene (eks. Molde, Bømlo, Horten, Stord, Trondheim). Poenget her – til forskjell fra det som fremkommer i tabell 2.4 – er altså en *styringseffekt*; det vil si at klimaplanen har medført at kommunen har innført nye styringsrutiner. Disse typene retningslinjer indikerer også en institusjonalisering av klima- og energipolitikken.

Den andre store kategorien av saker omhandler *infrastruktur/bebyggelse*. Noen av kommunene forteller at klima og energi er kommet inn som tema i *plansaker*. I Larvik er det utredningstema i alle nye reguleringsplaner, og tema i forhåndskonferanser for bygg over 200 m² fra 1.1. 2004. På Lillehammer har klima kommet inne i kommunedelplan for Nordre Ål. I Oslo har det i forbindelse med Bjørvikaplanen blitt stilt krav om energibalanse i området etter utbygging. Telemark har brukt klima som bakgrunn og argument i forbindelse med fylkesdelplan for infrastruktur.

Kommunene sier at det er vanskelig å vurdere hvilken konkret rolle klimaargumentet har spilt. Som oftest er klima ett av flere argumenter og én av mange faktorer som spiller inn. Vi får i så måte ingen detaljert vurdering av styrken til klimaargumentet i møte med andre argumenter. Noen av kommunene har imidlertid gitt mer eksplisitte eksempler med beskrivelse av lokale debatter og hvordan konflikter oppstår mellom klima/energi og andre interesser. *Stavanger* er i så måte en interessant case. Den første saken vi kan ta tak i er utbyggingen i boligområdet Jåtten Øst. Denne saken endret løsning – fra vannbåren til gass. Direkte gass i bolig er valgt i stedet for varmepumpe med sjøvann som energikilde. Stavangers miljøvernrådsgiver peker på at gassens inntreden i regionen førte til endring av opprinnelige planer som var basert på Klima- og energiplanens intensjoner. Rådsgiveren uttalte til Stavanger Aftenblad at dersom Jåtten-vedtaket blir trenden fremover, frykter han at økt gassbruk i regionen vil stenge for mer miljøvennlige, fremtidsrettede og langsiktige løsninger (Øgar, 2002). Eksempel nummer to fra Stavanger omhandler el-oppvarming i et kommunalt leiebygg: Energiselskapet tok kontakt med kommunen da det ble oppdaget at kommunen (eiendomsavdelingen) ville velge el-oppvarming i stedet for vannbåren varme i et større rehabiliteringsprosjekt. Politikerne sa fra til ledelsen at i slike viktige prosjekter hvor det avvikes i forhold til kommunens prinsipp om vannbåren varme skal saken legges fram for politisk behandling. Saken ble som følge av dette noe forsinket, men politikernes kommentarer fikk ikke konsekvenser for utfallet av saken. Saken kan sees som et eksempel på manglende *sektorintegrasjon*; klima og miljøhensyn er ikke noe som bare miljøsektoren skal ta seg av – det må være et ansvar som bæres av alle sektorer i kommunen. I dette tilfelle ble strøm-løsningen valgt uten at eiendomsavdelingen informerte politikerne eller miljøvernrådsgiveren på forhånd.

Et annet eksempel på konflikt mellom gass og alternative løsninger er *Stord*. På Stord har miljøvernlederen vist til klimaplanen ved flere tilfeller og fått kommunen til å utrede bytte av elkraft og oljefyring med biobrensel i kommunale bygg. Samtidig er det et politisk mål i kommunen å basere seg på naturgass, og ordføreren har vært en sterk forkjemper for ilandføring av naturgass til Stord. Et nytt utbyggingsområde i kommunen er nå satt av til næringsutvikling. Miljøvernlederen har her vist til behovet for å benytte alternativ energi i dette området, mens ordføreren helst vil ha naturgass. Saken er i skrivende stund ikke avgjort, men miljøavdelingen har fått beskjed om å vie mer oppmerksomhet til gass-løsningen.

Vennesla har også opplevd hvordan andre hensyn stenger for klimasaken. Der ville man utnytte spillvarmen fra Hunsfos Fabrikker og bruke bioenergi til å forsyne Vennesla. Saken ble derimot stoppet på grunn av usikkerhet om Hunsfos Fabrikkers fremtid, i tillegg til at det var sterk lokal motstand mot lokaliseringen av avfallsanlegget. Miljøvernråd-giveren uttaler at det var en frykt for at anlegget ville øke den lokale luftforurensingen.

Noen eksempler forteller også hvordan klima- og energiinteresser har blitt ivaretatt på bekostning av andre interesser. I *Trondheim* har politikerne endret private regulerings-planer pga. av klimaplanen. Politikerne har krevd vannbåren varme selv om admini-strasjonen har fremmet andre løsninger. I *Stavanger* har man fått til felles handling (på tvers av alle partier) for dobbelspor på jernbanen, bybane og sykkelstasjon. Man er i gang med bygging av holdeplass for nye Viking stadion. Selv om dobbelspor ikke var klart, ville man framdrive ny holdeplass, for å gi et bedre kollektivtilbud og forebygge at bruk av privatbil øker som en følge av denne utbyggingen.

Eksempelene over illustrerer to i og for seg kjente forhold: For det første at til tross for at kommuner har et betydelig klimaengasjement, så kan det oppstå situasjoner der man velger andre løsninger enn de som framstår som mest "klimavennlige". Samtidig viser eksemplene at klimahensyn *kan* vinne fram i forhold til andre interesser. Det synes rimelig å anta at det å utarbeide en klimaplan er en vesentlig årsak til at klimahensyn kan vinne fram.

Samlet sett forteller dette oss at det er først og fremst i forhold til vannbårne løsninger, og som kobling til og argument i plansaker som har med infrastruktur og bebyggelse å gjøre, at klimahensyn spiller en rolle i den bredere lokalpolitiske debatten. Men, eksemplene vi har er ikke mange. Det er få steder hvor klimasaken skaper stor debatt og konflikt. Klimasaken kjennetegnes heller ved at den blir naturlig integrert i lokal-politikken, i den grad klima i det hele tatt blir tematisert. I undersøkelsen har vi også spurt om i hvilken grad klimaplanen er blitt koblet til andre mer omfattende planprosesser i kommunen. Vel halvparten av kommunene sier at klima er blitt eksplisitt koblet til slike planprosesser i kommunen, og herunder er det flest som nevner kommuneplanens areal-del.

2.3 Tre case studier om lokal klimaplanlegging

For å gå litt mer i dybden av våre funn, skal vi avslutningsvis i dette kapittelet se nærmere på to av kommunene og en av fylkeskommunene som er med i denne undersøkelsen.

2.3.1 Stavanger

Stavanger omtales ofte som en av de ledende kommunene i Norge når det gjelder bærekraftig utvikling og klimapolitikk. Kommunen har deltatt i flere statlige finansierte miljø- og bærekraftig utviklingsprosjekter. I 2001 fikk Stavanger "Synergiprisen" som beste Lokal Agenda 21 kommune i landet. SFT oppfordret Stavanger til å søke om få støtte til klimaplanlegging, og Stavanger var en av kommunene som ble plukket ut. I juni 2002 vedtok kommunestyret i Stavanger klima- og energiplanen for kommunen.

Stavanger hadde allerede før søknaden til SFT var utformet gjort vedtak om å starte et klimaplanarbeid. Et vedtak i formannskapet forankret klimaplanprosessen i Stavanger politisk. Selve planarbeidet ble organisert i en tverrsektoriell administrativ arbeidsgruppe hvor miljøvernlederen var prosjektleder, og med administrativ deltagelse fra plan, teknisk drift, park og idrett. Stavanger hadde i motsetning til de fleste klimaplankommunene ingen direkte politisk deltakelse i planprosessen. Fram til planen ble sendt ut høring var den politiske deltakelsen i prosessen begrenset til et seminar der blant annet en rapport med kartlegging av de indirekte utslippene av klimagasser ble presentert og drøftet (Farsund mfl., 2001). I forbindelse med at planen var ute på høring oppstod en del debatt rundt planen. Miljøvernlederen tok i aviser og kringkasting til orde for å skrinlegge planene om en storstilt utbygging av infrastruktur for gass, og isteden satse på utvikling av hydrogenteknologi. Denne diskusjonen ble brakt videre inn i bystyresalen, og ved den politiske behandlingen av klimaplanen fremmet Arbeiderpartiet et tilleggsforslag til planen som omtaler naturgass i positive vendinger – et forslag som ble vedtatt med knappst mulig margin.

Selve klimaplanen i Stavanger er formelt forankret som en del av kommuneplanen og den er koblet til kommunens miljøplan. Arbeidet med klimaplanen er også koblet til andre omfattende planprosjekter i Stavanger og omland som Transportplanarbeidet på Nord-Jæren og Hydrogenveien Stavanger-Oslo. Stavanger opererer ikke med noe samlet klimamål i sin plan, forstått som et måltall for utviklingen av samlede klimagassutslipp eller CO₂ utslipp. Derimot er det omtalt som et mål å redusere CO₂ utslippet fra 1990 til 2010 for stasjonær *forbrenning* av energi med 58 % og prosessutslipp med 8,5 %. Planen har også mål for *energiforbruk*. Kommunen har satt som målsetning at det stasjonære energiforbruket i 2010 skal være på samme nivå som i 2000 og utslipp av klimagasser skal være 30 % lavere i 2010 enn i 2000. Planen inneholder en grundig analyse av status og realisme i arbeidet, med grundig vurdering av hvor tiltakene kan settes inn (Stavanger kommune, 2001).

Kommunen oppgir i planen at de ser store utfordringer med å redusere utslippene. Utslippstrenden fra 1991-2010 viser en økning på 23,3 prosent (uten flytrafikk). De direkte utslippene i Stavanger kommer, som for de fleste byene i Norge, i stor grad fra transportsektoren. Det forventes at utslippene fra denne sektoren vil øke i perioden fram til 2010, og klimaplanen foreslår derfor tiltak for alternative reisemåter enn bil (Stavanger Kommune, 2001). Stavanger kan allerede vise til reduksjoner i klimagassutslipp fra avfallssektoren. Det er forventet at trenden med reduserte utslipp i denne sektoren vil fortsette. I tillegg kan kommunen vise til at den stasjonære bruken av fossile brensel har gått ned med 38,5 % fra 1991-2001. For at utslippene skal reduseres ytterligere har kommunen mål om å tilrettelegge for energifleksibilitet, lavenergibygg og for bruk av lavverdig og miljøvennlig energi til oppvarming og varmtvann. Innen 2010 skal også bruk av olje og parafin til oppvarming og varmtvann være utfaset (Stavanger kommune, 2001).

Stavanger er en av de få kommunene som har et indikatorsystem som skal vurdere måloppnåing. Det skal rapporteres årlig og gjennomføres miljørevisjon ved betydelig avvik. Rullering skal skje innen 5 år og knyttes til rullering av miljøplanen som varer fram til 2009.

I spørreundersøkelsen blir det trukket frem tre omfattende tiltak som er gjennomført i tråd med planen. Det *første* er fyrtårnsatsing med enøk i kommunale virksomheter. Satsingen innebærer til dels store investeringer og kommunen har i tillegg til egne midler fått hjelp fra Enova med finansieringen. Det *andre* tiltaket som nevnes er vennskapskommunesamarbeid nord-sør (Stavanger – Antsirabe). Ingen av de andre kommunene nevner et slikt samarbeidsprosjekt i sine tiltak. Prosjektet går ut på å bygge opp infrastrukturen i en bydel på 18 000 innbyggere på øya Madagaskar for å bedre levekår og skape arbeidsplasser og økte inntekter. Tiltakene skal ligge innenfor rammen av det ”økologiske rom” i forhold til ressursbruk og utslipp av klimagasser. Det *tredje* tiltaket som nevnes er Hydrogenveien Stavanger – Oslo (www.hynor.no). Prosjektet er et samarbeid mellom stat, fylkeskommune, Stavanger kommune, et regionalt utviklings-selskap og flere energiselskaper.

Stavanger kjennetegnes ved at det er et høyt bevissthetsnivå blant kommunens politikere om klimaspørsmål, og det har over lang tid vært lagt ned et arbeid når det gjelder å utvikle en lokal klimapolitikk. Stavanger har også lyktes med å knytte til seg en rekke samarbeidspartnere til sine prosjekter. Samtidig er det et kjennetegn ved Stavanger at klimaarbeidet skaper debatt og konflikter. Konfliktene knytter seg særlig til transport, et forhold som gjelder for alle større byer som har forsøkt å sette klimapolitikk på den lokalpolitiske dagsorden. Men det er også et konfliktområde som er spesielt for Stavanger, og det knytter seg til kommunens rolle som ”petroleumshovedstad”. I dette ligger både et institusjonelt element og et mer substansielt element. Det *institusjonelle* elementet gjelder de holdninger man med rimelighet kunne forvente lokalt til, for det første, å prioritere det å utvikle en lokal klimapolitikk; og i neste omgang hva som blir innholdet i en slik politikk. Gitt de sterke interessekonfliktene som er mellom petroleumsindustrien og det å redusere utslippene av klimagasser, for eksempel gjennom avgifter eller andre begrensninger på bruk av fossile energikilder, er det overraskende å registrere en såpass sterk oppslutning lokalt om nettopp det å utvikle en lokal klimapolitikk. Dette poenget kan forsterkes ved å vise til at olje- og gassressursene i en norsk sammenheng blir definert – og oppfattet – som en nasjonal ressurs. Også med et slikt utgangspunkt hadde det vært rimelig å forvente at det ville vært liten oppslutning om å utforme en lokal klimapolitikk, med henvisning til at klimapolitikk først og fremst bør sees på som et nasjonalt politikkområde.

Ved å studere innholdet i og den konkrete *oppfølgingen* av klimaplanen får vi kastet ytterligere lys over det litt overraskende forholdet mellom Stavanger som ”petroleumshovedstad” og foregangskommune på klimaområdet. Et interessant forhold som gjelder innholdet i klimapolitikken dreier seg om fokuset på de *indirekte* klimagassutslippene og de perspektiver som er utviklet omkring begrepene ”økologisk rom” og ”økologisk fotavtrykk”. Stavanger har som den eneste av klimaplankommunene forsøkt å operasjonalisere nord-sør dimensjonen i klimapolitikken, altså spørsmålet om hvordan fordele utslippsreduksjoner mellom den fattige og rike del av verden. På den ene siden har man,

ved hjelp av ulike forskningsinstitusjoner,²⁶ forsøkt å beregne de indirekte klimagassutslippene som forbruk lokalt medfører, dvs. utslipp knyttet til produksjon og transport av forbruksvarer. Disse beregningene viser grovt sett at de indirekte utslippene er om lag like store som de direkte utslippene.²⁷ Man har så benyttet verktøyene økologisk rom og økologisk fotavtrykk for å anslå hvor stor utslippskvote (eller økologisk fotavtrykk) hver innbygger i Stavanger har krav på om man legger til grunn at alle innbyggere på jorden i utgangspunkt har like rettigheter.

Poenget med å fokusere også på de indirekte klimagassutslippene har på sett og vis fått en konsekvens i konkret politikkkutforming. – Og det gjelder diskusjonen omkring bruk av gass, der hovedpoenget i den debatten som spesifikt har rettet seg inn mot klimaplanens målsettinger har vært å fokusere på mulighetene for indirekte reduksjonen i klimagassutslipp ved bruk av gass.

Konflikten mellom gass og klima nådde sitt foreløpige toppunkt da kommunestyret 22. september 2003 ga sin tilslutning til Lyse Energi sine planer om å levere naturgass til regionen. I vedtaket står det blant annet: “Bystyret stiller seg positiv til den satsingen som nå pågår og er tilfreds med det miljøregnskap som er lagt fram som viser at bruk av naturgass er forenlig med Stavanger kommunes klima- og energiplan” (Stavanger kommune, 2003). Men, ikke alle var enige i denne vurderingen. I Stavanger Aftenblad 24. september 2003 hevder SVs Sonja Tinnesand at dette er nok et eksempel på at flertallet skryter av kommunens miljøplan, men stemmer imot den så snart anledningen byr seg. Natur og Ungdoms Marit Hepsø sier at: “Når vi endelig får kommunene til å vurdere gassprosjektet opp mot sine egne klimamål, se ender det altså med at flertallet i realiteten dropper klimamålsettingen” (Bøe, 2003a).

Konflikten mellom gass og klima i Stavanger har mange komponenter. For det *første*, hva skal forstås med bærekraftig utvikling i Stavanger? Asplan Viak (2003) har laget en rapport på oppdrag fra SFT om bruk av naturgass på Nord Jæren. I denne rapporten slås det fast at klimagassutslippene vil øke med 30 – 85 % innen 2020 hvis Lyse fikk tillatelse til å distribuere gassen til regionen. Lyse Energi, på sin side, viste til en rapport fra konsulentfirmaet Ambio. Denne rapporten tok utgangspunkt i tall fra kontrakter som allerede var underskrevet. Ambio Miljørådgivning (2003) argumenterer for at prosjektet er miljøvennlig fordi naturgassen vil bidra til en reduksjon av de globale utslippene, bl.a. ved å erstatte dansk kullfyrt elkraft. Dette er et resonnement som i og for seg er i tråd med de perspektivene som ble dratt opp i forarbeidet til klimaplanen når det gjelder vurdering av indirekte klimagassutslipp. Her ble det blant annet argumentert for reduksjon av elforbruk som klimatiltak, fordi dette vil redusere import av elektrisitet fra kullfyrte kraftverk i utlandet (Farsund mfl., 2001). Lyse peker også på hvordan gassen vil bli en viktig energikilde i det de betegner som ”det forurensningsfrie hydrogensamfunnet”.²⁸ Vi ser fra debatten at ulike aktører bringer frem ulike analyser og fakta for å underbygge sine syn. Det er en kamp om å få sette premissene og å stille de riktige spørsmålene, slik at man kan få de svarene man ønsker.

²⁶ Stiftelsen Idébanken, Vestlandsforskning og Rogalandsforskning, cf. Farsund mfl. (2001).

²⁷ Man kan få fram disse gjennom ”en-klikk” beregninger ved hjelp av SFTs nettkalkulator. <http://www.sft.no/arbeidsomr/prosjekt/klima/>

²⁸ Et resonnement om ”forurensningsfri hydrogen” forutsetter i en klimasammenheng at man klarer å løse problemet med deponering av CO₂ når man bruker gass som energikilde for utvinning av hydrogen: et problem som per i dag ikke er løst, verken teknologisk eller miljømessig, der det siste gjelder spørsmålet om miljøkonsekvenser ved lagring av CO₂.

Et *annet* viktig moment her er at debatten dreier seg om vi skal rense hjemme eller bidra til et bedre klima globalt. Denne debatten er velkjent fra den nasjonale klimapolitikken, og den har på sett og vis forplantet seg nedover til det lokale nivå i tilfellet Stavanger. Arbeiderpartiets Odd Kristian Reme sier til Stavanger Aftenblad 25. september 2003 at det er viktig å nå kommunens klimamålsetning, men viktigere er det at Stavanger med sin gassbruk kan bidra til reduserte globale utslipp: "Det er samme lufta vi puster i". En liten økning av utslippene lokalt er derfor i følge Reme ikke viktig nok til å stoppe gassprosjektet (Bøe, 2003b). Bare det at vi får en slik debatt lokalt og at den oppleves relevant, sier noe om at klima er noe som taes alvorlig i Stavanger.

Et *tredje* moment gjelder det forholdet at klimadebatten i Stavanger har blitt sterkt preget av én aktør, Lyse Energi. Lyse Energi har satset nesten 700 millioner kroner på ilandføring av gass og utbygging av det rørbaserte fordelingsnett (Lyse, 2004). Det er ikke klima- og miljøargumentene som først og fremst fremmes i denne saken. Lyse argumenterer for at gassens inntreden i regionen vil gi nye jobber, sikrere energitilførsel og vekst i regionen. Gassen er viktig for å møte fremtidens energibehov. Klima- og miljøargumentene dukker opp i den grad man møter kritikk om at prosjektet ikke er miljøvennlig. Det blir dermed standpunktene som finner – og tilordner seg – argumenter, ikke motsatt. I gassdebatten blir den prinsipielle argumentasjonen omkring indirekte klimagassutslipp, slik denne blir presentert i grunnarbeidet til klimaplanen, redusert til en pragmatisk argumentasjon.

Stavanger viser oss tydelig hvilke dilemmaer som kan oppstå når en kommune vil ta klimapolitikken på alvor. Til tross for store protester fra Natur og Ungdom – som klaget Lyses prosjekt inn for myndighetene for brudd på forurensingsloven – fikk Lyse sin konsesjon til å bygge gassrørledning. Heller ikke politikerne i Stavanger har villet stoppe Lyse. Dette eksempelet belyser ikke bare konflikten mellom gass og klima, det reiser også spørsmål om hvilket ambisjonsnivå en kommune kan legge seg på i klimapolitikken. Kan det forventes av Stavanger kommune at de skal si nei til Lyse, når staten har sagt at de ønsker seg mer gassbruk innenlands?

Ser vi Stavangers arbeid under ett, bør det avslutningsvis nevnes at den tilnærmingen kommunen har valgt når det gjelder å problematisere de klimapolitiske utfordringene går til selve kjernen i klimadebatten, og ligger slikt sett langt "foran" både den offisielle norske klimapolitikken og Kyotoprotokollen.

2.3.2 Kristiansand

Kristiansand var den første kommunen i landet som selv startet et klimaplanarbeid (Groven mfl., 1999). Høsten 1997 besluttet kommunestyret å sette ned en gruppe som skulle utarbeide en klimaplan. Arbeidet inngikk i kommunens arbeid med Lokal Agenda 21. Klimagruppen hadde medlemmer fra ulike grupper i samfunnet og bestod av representanter fra administrasjonen, partiene, industri og næringsliv og interesseorganisasjoner. Et forslag til klimaplan var ferdig våren 1998 og deretter sendt ut på høring. Planforslaget inneholdt mange ambisiøse og kontroversielle forslag. Det var blant annet en stor satsing på fjernvarme, som måtte "kjempes" fram i et landskap med svært lave konkurrerende energipriser. Men, det var forslag til tiltak som gjaldt begrensinger for privatbilismen som skapte mest støy (Groven mfl., 1999). Klimagruppen hadde fremmet en rekke forslag som ledet til en relativt omfattende debatt i media og i ulike organi-

sasjoner. Da planen kom til kommunestyret, ble flere av forslagene fra klimagruppen fjernet i det endelige vedtaket.

Planen ble vedtatt mars 1999 og den ble forankret som en del kommuneplanen. Arbeidet med rullering av klimaplanen starter høsten 2004. Den nye planen setter et tydeligere fokus på energi og er omdøpt til å hete klima- og *energiplan*.

Målet i planen var å ikke øke utslippene med mer enn 1 % innen 2010 sammenliknet med 1990 nivå, noe som er identisk med den norske Kyoto målsetningen. Kristiansand har også tallfestet reduksjonspotensial og kostnader ved enkelttiltak. Planen inneholder 26 tiltak, som spenner fra tiltak med liten klimagevinst (mer vedfyring i husholdningene = 200 tonn CO₂/år) til slike som har et relativt stort reduksjonspotensiale (etablering av fjernvarme = 10.500 tonn CO₂/år i første utbyggingstrinn). Gjennom inndeling av tiltakene i "sannsynlig" og "meget sannsynlig", etablerer planen to prognoser som viser ulik grad av måloppnåelse.

Et av de sentrale tiltakene i Kristiansand er å etablere et fjernvarmenett i samarbeid med industrien, med Kristiansand Energiverk som utbygger og Falconbridge fabrikker som energileverandør. Her har kommunen vært en aktiv pådriver fra ideen om et fjernvarmeanlegg først ble lansert, i 1986. Det er tilknytningsplikt i konsesjonsområdet. Totalt er det brukt 100 millioner kroner på utbyggingen. 8 millioner av disse er statstilskudd, 1 million kommer fra fylkeskommunen og resten fra Agder Energi. Tiltak nummer to som kommunen rapporterer om i vår spørreundersøkelse er oppsamling av gass fra avfallsdeponier. Et samarbeid som har kommet i stand mellom kommunen og et interkommunalt renovasjonsselskap. Det siste tiltaket er satsingen på miljøvennlig transport – og det er først og fremst dette som gjør Kristiansand til et interessant eksempel i en lokal klimapolitisk kontekst.

Til tross for at transport er et tema som bare i meget begrenset grad er diskutert i den *nasjonale* klimapolitikken, brukte Kristiansand kommune klimaplanen til å tematisere transportutfordringene. En rekke trafikkdempende tiltak ble foreslått av klimagruppen. Noen tiltak skulle gjennomføres i perioden 1998-2002. Her nevnes det blant annet økt satsing på kollektivtransport og innføring av parkeringsrestriksjoner. Men de virkelige utfordrende tiltakene var først tiltenkt gjennomført i perioden 2003-2010. Det foreslås at man skal etablere vegprising og gjennomføre restriktive tiltak ved hjelp av bompengering. Ved rådmannens vurdering av klimaplanen januar 1999, etter at høringsrunden var over, blir transporttiltakene drøftet (Kristiansand kommune, 1999a). Rådmannen skriver at de trafikkdempende tiltakene er kontroversielle, og det er tvilsomt om det er politisk vilje til å gjennomføre dem. Videre skriver han at Kristiansand står overfor store utfordringer på transportområdet og en bør derfor være tilbakeholden med å ta tiltak ut av planen. En bør snarere ta forbehold ved å si at noen av tiltakene skal vurderes nærmere senere. Rådmannen sender med disse kommentarene klimahandlingsplanen over til bystyret for behandling. Kommunestyret hadde en rekke kommentarer til forslagene og under behandlingen 17. mars 1999 ble det ikke flertall for de restriktive tiltakene (Kristiansand kommune, 1999b). Under punkt 1i) i vedtaket står det: "Kristiansand kommune vil bidra aktivt til utvikling av positive tiltak som reduserer folks transportbehov. Vegprising, restriktive tiltak ved hjelp av bompengering, samt parkeringsrestriksjoner er ikke aktuelle tiltak for å redusere personbiltrafikken i Kristiansand".

Kristiansand har likevel gjennomført flere tiltak innen transportsektoren som er relevante i en klimasammenheng. Klimaplanen har medført at en bussmetro ble satt i drift

høsten 2003. Det har også blitt etablert et kollektivfelt på E39 og et sambruksfelt på E18. Kommunen har klart å unngå prisøkning for kollektivtrafikken gjennom økt tilskudd fra fylkeskommunen²⁹ (Kristiansand har nest største prosentvise tilskudd til kollektivtransport etter Oslo). Det er også fattet et vedtak om speilvendning av krav til parkeringsplasser ved nybygg i Kvadraturen, fra minimums- til maksimumsstandarder. Tiltaket er ennå ikke gjennomført, da de tekniske og praktiske forhold rundt saken skal undersøkes nærmere først.

Transportplanarbeidet er også videreført gjennom Nasjonal Transportplan. Kristiansand var en av byene som ble invitert av sekretariatet for Nasjonal Transportplan til å utarbeide strategiske analyser for byområdene. Mars 2002 leverte Kristiansand fra seg en analyse av Kristiansand-regionens transportutfordringer. Tre scenarioer ble utarbeidet: Liberal, Moderat og Styrt. Av disse er det kun scenario "Styrt" som gir reduserte klimagassutslipp. Dette scenarioet tar i bruk strenge virkemidler og en betydelig kollektivsatsing, noe som dermed reduserer behovet for veginvesteringer (Kristiansand kommune, 2002a). Dersom det ikke er vilje til lokal delfinansiering, og bevilgningene ikke økes vesentlig, anbefales dette scenario.

Da saken kom til Bystyret 15. mai 2002, fattet de et vedtak om at; "Areal- og transportscenariet 'Moderat' anbefales lagt til grunn for det videre NTP - arbeidet lokalt i Kristiansandsområdet" (Kristiansand kommune, 2002c). På veien til dette vedtaket hadde saken vært i Byutviklingskomiteen den 7. mai 2002. Her hadde representantene Dag Vige fra Venstre og Alf Holmelid fra SV argumentert med utgangspunkt i klimahensyn. De fremmet forslag om at "Styrt" er det beste alternativet når det gjelder klimautslipp og dermed det som best oppfyller kommunens klimamål. Representantene ba om at byutviklingsstyret la alternativet "Styrt" til grunn for det videre NTP-arbeidet lokalt i Kristiansandsområdet. Men dette forslaget, som innebar storsatsing på buss i stedet for veiutbygging, falt mot partienes to stemmer i byutviklingsstyret (Kristiansand kommune, 2002b). Byutviklingskomiteen vedtok at det ikke er aktuelt med veiprising.

Et nytt stort prosjekt, som setter miljøvennlig transport høyt på den politiske agendaen, er nettopp startet opp i Kristiansand: Areal og transportprosjektet i Kristiansandsregionen. Dette prosjektet (ATP- forsøket) er et transportforvaltningsforsøk igangsatt på initiativ av Samferdselsdepartementet. Kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen, Venesla, Birkenes og Lillesand deltar i forsøket sammen med Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen, Region Sør. Budsjettet er totalt på 170 millioner kroner (fordelt på 4 år) og midlene er resultat av et spleiselag mellom kommunene og fylkeskommunene, samt riksvegmidler, øremerkede bidrag til bussmetroen i byen og belønningstilskudd fra samferdselsdepartementet. Miljøvernrådgiver i Kristiansand, Øystein Holvik er prosjektleder for prosjektet. Det er laget et høringsforslag til handlingsplan for 2005-2007 datert 30.04.04. Med utgangspunkt i dette vil ett eget ATP – utvalg³⁰ hvert år vedta endelige budsjetter for det påfølgende år (Kristiansand kommune, 2004). Hovedmålet for ATP- prosjektet er å: "Møte regionens transportutfordringer knyttet til bl.a. miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte" (Kristiansand kommune, 2004:4). Planen tar utgangspunkt i at Kristiansandsregionen er

²⁹ For 2004 måtte derimot kommunen øke takstene noe. Opplysning fra Øystein Holvik 25. juni 2004.

³⁰ ATP – utvalget er et nytt politisk myndighetsorgan som forvalter det ansvar og den myndighet som er lagt inn i forsøket. ATP- utvalget har ansvaret for å prioritere midler bevilget til forsøk i Kristiansandsregionen innenfor Samferdselsdepartementets budsjett.

landets mest bilbaserte storbyområde. Dagens situasjon er preget av stor trafikk og trafikale konflikter i sentrum og køproblemer på innfartsvegene. Dette går ut over busstrafikken. Kristiansand har fått drahjelp fra Samferdselsdepartementet som våren 2004 tildelte 10 millioner kroner til Kristiansandsregionen i belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Denne ordningen kan gi en "ny giv" for kollektivtrafikken. Men det kreves resultater for at tilskuddet skal opprettholdes (Kristiansand kommune, 2004:6).

Prosjektet har følgende resultatmål (mål for 2008 med basis 2003):

- Veksten i biltrafikken overstiger ikke befolkningsveksten (ca. 1 %)
- Busstrafikken er økt med 10 %, 20 % på bussmetrorutene
- Sykkeltrafikken er økt med 20 %
- Flere går til skole og jobb
- Antall drepte og skadde i trafikken er redusert

Planen inneholder en rekke forslag til tiltak for at disse målene skal nåes. Blant disse er tiltak for å begrense privatbiltrafikken (Kristiansand kommune, 2004: 13): Bussprioritering på bekostning av bil; parkeringstiltak; trafikkantbetaling og trafikksanering. Det er også tiltak for kollektivtransport, innenfor areal og lokaliseringspolitikken, for gang og sykkel, i tillegg til at det er tiltak for å fremme trafikksikkerhet. Planen presenterer også en rekke spesifikke miljøtiltak, som dreier seg om reduksjon av støy og luftforurensing, og om alternativ transport (utredning om gassbusser og stimulere til bruk av EL-biler).

Selv om en rekke av tiltakene vil kunne ha en effekt i forhold til reduksjon av klimagasser, har ikke handlingsprogrammet for prosjektet eksplisitte henvisninger til klimaplanen eller klimaproblematikken. Derimot er det tydelig at viljen til å satse på kollektivtrafikken og til å begrense biltrafikken er tilstede. I så måte kan handlingsprogrammet sees som en "omkamp" i forhold til debattene som var i 98-99 i forbindelsen med klimaplanarbeidet, hvor trafikkbegrensende tiltak falt ut av planen.

Gjennomgangen ovenfor har forsøkt å vise hvordan Kristiansand er den kommunen i Norge som tydeligst har tematisert transportproblematikken i en lokal klimaplan-sammenheng. Kristiansands arbeid her føyer seg inn i en tradisjon kommunen har hatt med å rette oppmerksomheten mot sammenhenger mellom byutvikling, transport og miljø. Lenge før debatten om bærekraftig transportutvikling, stod Kristiansand langt framme blant mellomstore norske byer i sin satsing på kollektivtransport. Kristiansand var en av de første byene til å gjennomføre grunnleggende analyser av transportenergi og utslipp av klimagasser i tilknytning til lokalisering av større, nye boligområder. Det var en lokal interesse og kunnskap som ga byen en viktig plass i TP10- transportplanarbeidet for de ti største byområdene, et nasjonalt program som ble initiert allerede i 1989. Målene med TP10 var blant annet å utvikle miljøhensyn som premiss i transportplanleggingen, og å vurdere arealplanlegging og transport system i sammenheng og legge forholdene til rette for økt kollektivtransport (Aall mfl., 2001). Fra 1993 ble prinsippene søkt videreført ved at Kristiansand ble en av fem miljøbyer i det nasjonale miljøbyprogrammet. Det var et program som skulle utvikle praktiske modeller for bærekraftig byutvikling, ikke minst med vekt på samordnet areal- og transportplanlegging og å øke andelen miljøvennlig transport.

Kommunen har gjennom disse forsøkene, og gjennom klimaplanen og senere ved innspillene til NTP og ATP-prosjektet, gjort betydelige utredningsarbeid om problemfeltet miljø/klima og transport. Til tross for dette, er det foreløpig ikke utvist politisk vilje for å

prioritere miljø/klima foran privatbilismen. De tiltakene i Kristiansand som er blitt gjenstand for de største kontroversene – blant annet parkeringsrestriksjoner – plasserer seg sentralt i diskursen om *bærekraftig mobilitet*, et begrep opprinnelig lansert av EU. I selve begrepet ligger det en understrekning av at bærekraft i transport dreier seg om noe mer enn å utvikle bærekraftige transportsystemer, og omfatter tiltak som vil påvirke den grunnleggende mobilitetens mønster og omfang. Det er i denne sammenhengen dessuten et rikholdig empirisk materiale som viser at styrking av bærekraftige transportsystemer i bysystemer bare vil kunne skje hvis slike systemer utvikles sammen med ulike former for restriksjoner på personbilbruken. Her inngår både en bredere begrensingsorientert areal- og lokaliseringpolitikk og mer avgrensede virkemidler som parkeringsrestriksjoner.

Kristiansands transportplanarbeid føres nå videre gjennom ATP-prosjektet. Et ekstra incentiv for Kristiansand er at Samferdselsdepartementet i følge NTP vil belønne byer som legger til rette for lavere andel bilbruk og økte andeler kollektivtrafikk, sykkel og gang, bl.a. gjennom økte bevilgninger til belønningsordningen for kollektivtransport. Departementet sier klart at ytterligere belønningstilskudd i årene fremover er avhengig av at regionen kan vise til resultater når det gjelder mer bussbruk og mindre bilbruk (Kristiansand kommune, 2004:8). Kristiansand har i så måte fått drahjelp fra staten til å kunne gjennomføre tiltak som det tidligere ikke har vært politisk vilje til å gjennomføre i kommunen.

2.3.3 Sogn og Fjordane

Det var Vestlandsforskning som gjorde fylkeskommunen oppmerksom på SFTs utlysning av tilskudd til utarbeiding av energi- og klimahandlingsplaner, og Vestlandsforskning bistod fylkeskommunen i å utforme søknaden.⁵¹ Utviklingen av prosjektsøknaden ble gjort i dialog med regionalavdelingen og den administrativt ansvarlige for arbeidet med miljøvern og Regional Agenda 21. Fylkeskommunen fikk støtte til å utarbeide grunnlagsmaterialet til en fylkesdelplan for energi og klima. Energi- og klimaplanarbeidet ble koblet til den allerede påbegynte rulleringen av gjeldende *Energiplan*, som sist ble vedtatt for perioden 1992-95. Når det gjaldt fokuset på energiområdet, medførte det nye initiativet to viktige endringer:

- Nye *energikilder*: Dreining fra hovedsakelig å fokusere på vannkraftenergi til også å drøfte andre energikilder, som vindkraft og bioenergi.
- Fra *økning til reduksjon*: Dreining fra det å sikre kraftforsyningen ensidig gjennom økt energiproduksjon til også å ta opp spørsmålet om muligheten for å redusere energiforbruket.

Tradisjonelt har *Energiplanen* i Sogn og Fjordane dreid seg om sikring av energitilgangen regionalt, sikring av den regionale verdiskaping fra vannkraftproduksjon og spørsmålet om utbygging av ny vannkraft. Energiplanen har tradisjonelt vært lagt frem som en frittstående plan laget for og vedtatt av fylkestinget, der selve planarbeidet har vært utført av det fylkeskommunalt eide kraftselskapet Sogn og Fjordane Energiverk. Den tradisjonelle energiplanleggingen i fylket inngår også i en politisk sammenheng der Sogn og Fjordane fylkeskommune tradisjonelt har vært sterkt i opposisjon til den statlige

⁵¹ VF har arbeidet som konsulent for Sogn og Fjordane fylkeskommune. Se også Sogn og Fjordane Fylkeskommune (2001; 2002; 2003) for utfyllende kilder til dette kapitlet.

miljøvernpolitikken når det gjelder vern av vannkraft mot kraftutbygging og vern av områder etter naturvernloven.

I tillegg til å endre innholdet i energifokus, innebar også det nye fylkesdelplaninitiativet en grunnleggende endring i *hovedtematikken* for planarbeidet: Fra ensidig fokus på energi til fokus på både energi og klima. Spørsmålet om utslipp av klimagasser har aldri vært tatt opp i energiplansammenheng, ei heller i andre fylkeskommunale planer. Det at planarbeidet nå skulle gjennomføres i medhold av plan- og bygningsloven medførte også en endring når det gjelder formell *planstatus*: Fra "frittstående plan" til fylkesdelplan i medhold av plan- og bygningsloven. Delvis som en konsekvens av den endrede formelle planstatusen, ble det også endringer når det gjelder *planprosessen*: Fra "intern" og "faglig" til "åpen" og "medvirkningsorientert" planprosess og; fra energifaglig til plan- og miljøfaglig administrativ forankring av planarbeidet.

Disse endringene representerte et nytt startpunkt for det som tidligere hadde betegnelsen "energiplanlegging", i den forstand at forholdene var formelt avklart gjennom utforming av søknad om statlig tilskudd til energi- og klimaplanarbeidet og saksforberedelsene til oppstartsvedtak i fylkesutvalget for fylkesdelplanarbeidet. Endringene som ble signalisert her var såpass kontroversielle at et mindretall i fylkesutvalget – bestående av to av totalt ni representanter – valgte å stemme mot tilrådingen fra fylkesrådmannen. Vedtaket i seg selv var ukontroversielt.³² Det er derfor naturlig å vurdere den politiske uenigheten som knyttet til *premissene* for planarbeidet i saksframstillingen.

Den faktiske *gjennomføringen* av planprosessen gikk imidlertid ikke helt som planlagt, i alle fall ikke som det var lagt opp til i søknaden til SFT og premissene som lå til grunn for oppstartvedtaket. I hovedsak innebar gjennomføringen av planprosessene en form for "reversering" av de endringene som er omtalt over. Det var særlig to forhold som viste seg ved gjennomføringen av planprosessen, og som endret betingelsene for og dermed utfallet av planprosessen:

- Endringer i den administrative forankringen av planprosessen.
- Endringer i den *politiske* oppmerksomheten knyttet til energi og klimaspørsmålet.

Selve planprosessen ble 1½ år lengre enn planlagt. Opprinnelig var det ment at fylkesdelplanen skulle vedtas høsten/vinteren 2001, men istedet varte planarbeidet tre år, og endelig godkjenning ble først gjort sommeren 2003. Dette er et uttrykk for at det administrative ansvaret for planarbeidet ble flyttet underveis i prosessen, delvis som følge av kapasitetsproblemer i fylkeskommunens planavdeling. Opprinnelig var det meningen at planavdelingen skulle ha det administrative ansvaret for prosessen. Denne enheten er lagt til sentraladministrasjonen i fylkeskommunen og lokalisert i Hermansverk. Men relativt tidlig i prosessen ble det administrative ansvaret overført til en "satellittenhet" i Flora; fylkeskommunens oljekonsulent. I dette lå også et problem når det gjaldt svekkingen av den administrative kapasitet i planprosessen. Etter hvert oppstod også den noe underlige situasjonen at fylkeskommunen leide inn en ansatt fra Sogn og Fjordane Energiverk AS til å styrke sekretariatsfunksjonen i planarbeidet. Resultatet ble at den tiltenkte dreiningen i faglig perspektiv på planarbeidet – fra rent energifaglig til et plan- og miljøfaglig perspektiv – ble langt svakere.

³² SAK 00/0069: "Klima-og energiplan- oppstart av fylkesdelplan for klima og energi", vedtatt av Fylkesutvalet 27.06.00.

En annen effekt av endringene i det administrative ansvaret og reduksjonen av den administrative kapasiteten, var at det ble lagt mindre innsats i å gjennomføre de *medvirkningsprosessene* som var tiltenkt å gå ut over minstekravene som ligger i kravene om medvirkning i plan- og bygningsloven. Det ble gjennomført tre åpne seminarer i planprosessen, men ambisjonene om å ta direkte kontakt med sentrale aktører i fylket – som større bedrifter o.a. – ble ikke fulgt opp.

Det andre forholdet ved planprosessen – som gjelder endringer av de *politiske* forutsetningene – er mindre tydelig; i den forstand at vi ikke på samme måte som over kan vise til helt konkrete hendelser. Det gjelder endringer av politiske strømninger og holdninger til hva som er viktige saker på den regionale dagsorden. Gjennom deltakelse i de åpne seminarerne i planprosessen og ett av møtene i fylkesutvalget der klima og energiplanen ble diskutert, fikk vi innblikk i disse forholdene. Her kom det fram at spørsmålet om klimaendringer og behovet for å redusere utslipp av klimagasser ble vurdert som lite sentralt, fordi dette ble sett på som å komme i konflikt med det som blir vurdert å være den viktigste politiske utfordringen i fylket: Hvordan sikre bosetning og jobber i Sogn og Fjordane. Dette forholdet kommer til uttrykk gjennom følgende formulering fra det endelige plandokumentet (Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2003):

For å unngå nedbygging og fråflytting treng fylket ein politikk for vekst og utvikling. Det vil vere ei utfordring å kople dette til ein framtidretta energi- og klimapolitikk.

I de ulike debattene under planprosessen kom det flere utsagn fra folkevalgte representanter som underbygget og utdypet et slikt syn.

Utfallet av planprosessen viste at planprosessen hadde medført en form for ”reversering” også når det gjaldt *innholdet* i forhold til de endringene som framkom ved starten av planprosessen. Dette var særlig tydelig på to områder:

- Det *energipolitiske* innholdet, der fokuset på nye fornybare energikilder og tiltak for å redusere energibruken var svekket i forhold til ambisjonene som lå i utgangspunktet.
- Vektleggingen av *klima*, der det tradisjonelle energipolitiske fokuset vant fram på bekostning av ambisjoner om fokus på klima og tiltak for å redusere utslipp av klimagasser.

Gjennom selve prosessen kom det klare utsagn fra folkevalgt nivå om at mange så på de nye fornybare energikildene, dvs. vindkraft, biobrensel og kraft fra avfall, som marginale energikilder sammenlignet med vannkraft. Naturgass omtales også – men heller ikke denne energikilden får like stor ”tyngde” som vannkraft. Dette kom særlig klart til uttrykk fra Arbeiderpartiets representanter. Tilsvarende signaler kom også fra representanter fra Sogn og Fjordane Energiverk AS. Leser man forslagene til mål, strategier og tiltak, sitter man også igjen med inntrykket at den politiske og administrative ”prestisjen” og tyngden er lagt i kapittelet om vannkraft. Et annet forhold som slår en er at her føres det en rekke politiske ”omkamper”. Saker som tidligere er ”tapt” i forhold til sentrale myndigheter blir her lansert inn igjen. Konkret gjelder dette to spørsmål som det har vært knyttet mye politisk prestisje til:³⁵

- En kompensasjon fra statlige myndigheter ved vern av vassdrag.

³⁵ Et tredje – og i denne sammenhengen noe kuriøst eksempel – er en formulering som fremstiller utbedring av veier som klimatilak (én av seks foreslåtte strategier når det gjelder å redusere utslipp av klimagasser innen transport er som følger: ”Utbedre vegnett/fjerne flaskehalsar”). En slik strategi kan sees i sammenheng med en overordnet strategi om å få økt de statlige midlene til veiutbygging.

- Å få fjernet en rekke vassdrag fra verneplan for vassdrag og kategori III (ikke utbygging) i Samla Plan for vassdrag.

Den klart mest tydelige endringen – eller ”reverseringen” – gjelder likevel i vektleggingen av *klimadelen* i planen. Samlet er det grunnlag for å peke på en klar svekking av klimadelen i forhold til energidelen. Dette viser seg på to måter: Først når det gjelder omfanget og prioriteringen av selve klimatematikken, men viktigere når det gjelder forståelsen og i neste omgang tiltak som blir foreslått.

I de første utkastene til fylkesdelplan – som var ført i pennen av oljekonsulenten og den innleide konsulenten fra Sogn og Fjordane Energiverk AS – var klimadelen redusert i omfang og plassert bakerst i planen (datert 23.02.03). Dette forholdet ble imidlertid endret på gjennom høringsprosessen, slik at i det endelige plandokumentet nevnes klimapolitikk og utslipp av klimagasser *først*. Så kommer omtalen av nye fornybare energikilder, og dernest omtalen av vannkraft.

Nå ble det etter hvert en relativt stor politisk interesse for planarbeidet, noe som viste seg i et relativt stort oppmøte av sentrale politikere på de ulike seminarene og mange og relativt detaljerte endringsforslag fra de ulike partigrupperingene ved behandlingen av klima- og energiplanen. Det ble imidlertid en klar polarisering når det gjelder de politiske innspillene i planprosessen. Det var SV som hadde de fleste innspillene, og disse ble i hovedsak presentert som innspill for å forsterke klimafokuset i planen. Hoveddelen av disse innspillene ble imidlertid avvist av det politiske flertallet.

Der svekkingen av klimadelen viser seg tydeligst er imidlertid i den klimapolitiske forståelsen som kommer til uttrykk i planen og de konkrete tiltakene som planen foreslår.

Klima- og energiplanen i Sogn og Fjordane lanserer utbygging av *vannkraft* som ett av sine viktigste klimapolitiske tiltak.³⁴ I en rekke klimaplaner i klimaplankommunene er det lagt til grunn at frigjort elektrisk energi skal godskrives klimaregnskapet som tilsvarende reduksjon i produksjon av utenlandsk kullkraft (evt. kombinasjon kull- og gasskraft). Resonnementet bygger på at Norge har lite tilgjengelig uutnyttede vannkraft og samtidig er del av et liberalisert europeisk kraftmarked: Da må en økning i det norske forbruket av elektrisk energi dekkes med import av europeisk kraft eller bygging av norsk gasskraft, og motsvarende vil frigjort elektrisk energi redusere behovet for slik import. Det er likevel bare i et fåtall av klimaplankommunene at vannkraftressurser blir fremstilt som et klimatiltak. Ut over Sogn og Fjordane er dette bare gjort i kommunene som inngår i det interkommunale samarbeidet i Indre Helgeland, med unntak av Nesna (Groven, 2002). Og det er bare i Sogn og Fjordane vannkraft har fått en så sentral plass i klimastrategien.

Det er usikkert hva som kommer konkret ut av klima- og energiplanen i Sogn og Fjordane. På den ene siden framstår planen som en arena for å ta opp ”tapte politiske kamper” med sentrale myndigheter. Klimafokuset har også blitt klart svekket gjennom planprosessen om vi sammenligner med ambisjonene ved starten av planprosessen. På den andre siden er klima- og energiplanen i Sogn og Fjordane én av få planer som det faktisk er knyttet egne økonomiske midler til når det gjelder konkret oppfølging. Noe

³⁴ I høringsutkastet til mål- og strategidokument (datert 12.07.02 utkast) er det foreslått at utbygging av ny vannkraft er *det viktigste* klimapolitiske tiltaket i Sogn og Fjordane. Denne formuleringen ble etter hvert moderert noe i høringsprosessen til følgende formuleringer, som presenteres som den første strategien i planen: ”Bidra til ein berekraftig energibalans ved å tilføre meir fornybar energi (vasskraft, vindkraft, bioenergi m.m.)”. Under kapittelet om vannkraft gjentas innholdet i denne formuleringen, men da avgrenset til bare å gjelde vannkraft: ”Vasskraftpotensialet som finst i fylket er eit viktig bidrag til den reine og fornybare energien i landet. Restpotensialet i fylket må kunne byggast ut” (Sogn og Fjordane Fylkeskommune, 2002).

forsinket – vesentlig på grunn av behov for administrative avklaringer av mer teknisk økonomisk karakter når det gjelder hvem som kan søke og hvordan føre utgifter – ble det våren 2004 lyst ut midler til et fylkeskommunalt enøk-fond.³⁵ Fondet har en grunnkapital på 10 millioner kroner der inntil 2 millioner kan deles ut hvert år. Både fylkeskommunen selv og kommuner kan søke, i tillegg til bedrifter, lag og organisasjoner som driver med holdningsskapende enøkarbeid. Tiltak som kan støttes er enøkanalyser, enøkinvesteringer i bygninger og driftsanlegg, opplæring av nøkkelpersonell og ulike former for holdningsskapende arbeid. Så langt har det ikke vært noen større saker i fylkeskommunen der klima og energiholdningene har kunnet blitt ”prøvet” på samme måte som vist for Stavanger; men det faktum at fylkeskommunen har satt av egne midler til et enøkfond viser en vilje til å prioritere som likevel er interessant – selv om et slikt fond nok hadde kommet på plass uavhengig av klima- og energiplanen.

³⁵ Se <http://www.sf-f.kommune.no/sff/wwwsfk2.nsf/pages/56464senf-5yngzd>

3 OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER

3.1 Status for den lokale klimaplanleggingen

Undersøkelsen viser at 77 % (34 av 44) av planprosessen har ledet frem til et politisk vedtak i kommune/fylkes -styret. Seks av de kommunene som ikke har vedtatt planen hører inn under de interkommunale prosessene i indre Helgeland og på Haugalandet. Kommunene i disse regionale prosessene kjennetegnes ved at de hadde en klimaplanprosess som i liten grad var viet politisk oppmerksomhet. Noen færre kommuner (25) omtaler at de har forankret planen formelt, enten som del av kommune-/fylkesplanen, eller som en kommune-/fylkesdelplan. Når vi kommer til rulleringen, har tallet sunket til 17 av 44 kommuner som har vedtatt at dette skal gjennomføres. Summerer vi opp disse tre spørsmålene finner vi at følgende 15 (fylkes)kommuner har vedtatt planen politisk, gitt den en formell forankring og vedtatt rullering:

Bergen, Fredrikstad, Kristiansand, Larvik, Levanger, Lillehammer, Nøtterøy, Oppland, Oslo, Porsgrunn, Sarpsborg, Sogn og Fjordane, Stavanger, Tana og Troms.

Hvis vi i tillegg ser på iverksettingen, er det ni av disse kommunene som lister opp og omtaler tre gjennomførte tiltak fra planen. Som tidligere nevnt er ikke dette noen utfyllende liste, den er kun basert på selvrapporing fra kommunens side, ikke fra grundig gjennomgang av hva som foregår i kommunene. I så måte kan det være flere tiltak i kommunene som ikke er fanget opp i denne undersøkelsen. Men, av de ni kommunene som har rapportert om tre tiltak, er alle blant de kommunene som også har vedtatt planen politisk, forankret den og sagt de skal rullere den. Det er i så måte mulig å si at følgende ni (fylkes)kommuner *ser ut* til å ha tatt klimaplanarbeidet mest alvorlig, fra oppstart og til iverksetting:

Bergen, Fredrikstad, Kristiansand, Nøtterøy, Oslo, Porsgrunn, Sogn og Fjordane, Stavanger og Troms.

Av disse kommunene, har vi i denne rapporten allerede gjennomgått Stavanger, Kristiansand og Sogn og Fjordane litt mer detalj. Vi vil nedenfor knytte noen kommentarer til de andre kommunene også.

Bergen er blant de norske kommunene som har drevet lengst med lokal klimapolitikk. Den er også den kommunen som har valgt det strengeste klimamålet. Allerede i 1996 vedtok bystyret at klimagassen CO₂ skulle reduseres med 20 prosent fra 1991 til 2005. Ved behandlingen av klimaplanen juni 2000 beholdt kommunen denne målsetningen. I tillegg gikk kommunen inn for at de totale klimagassutslippene skulle reduseres med 30 prosent. Kommunen har i stor grad brukt planen til å oppsummere tidligere vedtak og prosesser som er i gang. Det har vært et stort politisk engasjement i Bergen rundt klimaspørsmålet, men interessen har dalt de senere årene og fokuset har dreid seg mer i retning av lokal luftforurensning. Det har også blitt tydelig at man ikke vil nå målet man satte i planen om å redusere CO₂-utslippene med 20 % reduksjon innen 2005. I lys av dette er det laget en statusoversikt som viser hvordan tiltakene – og hvilke tiltak som – er oppfulgt. På bakgrunn av denne oversikten skal det i løpet av høsten 2004 lages en rapport som vil

utgjøre grunnlag for en politisk diskusjon om hvordan det skal arbeides videre med klima i kommunen.

Fredrikstad er også en av de kommunene som har jobbet lenge med klima- og energirelaterte spørsmål. Klimaplanen ble utarbeidet av Stiftelsen Østfoldforskning, som presenterte detaljerte kostnadsoverslag på hvert enkelt tiltak. Det var en forholdsvis bred prosess rundt planen som ble vedtatt februar 2002. Kommunen vedtok den nasjonale Kyoto målsetningen. Kommunen har delt arbeidet sitt inn i tre deler; tiltak mot industri og næringsliv, tiltak innad i kommunen og tiltak mot befolkningen. Arbeidet hittil har i hovedsak dreid seg om hva kommunen kan gjøre i egne virksomheter, med fokus på energiledelse. Det har bl.a. vært gjennomført kursing av vaktmestere/driftspersonell, sparefinansierte enøk-tiltak på en rekke kommunale bygg, og etablert energioppfølgingsystem for en del bygg. Det jobbes nå (juli 2004) med tiltak mot befolkningen. En tiltakspakke for nye husbyggere skal lages i samarbeid med Fredrikstad energiverk. Ideen er å gi husbyggerne tips om varmepumpe og enøk. Informasjonspakken skal deles ut til husstandene.

Nøtterøy gjorde et planvedtak som viser til en lengre tiltaksliste i bakgrunnsrapporten, mens politikerne valgte å prioritere følgende tre tiltak innen en ramme av 2 millioner kroner til 2004; a) Anlegget for oksidasjon av metan fra Lofterød følges opp; b) Lokale fornybare energikilder tas i bruk i nye og eksisterende kommunale bygg. Private inviteres til påkobling; c) Det kreves energi- og effektbudsjett ved alle egne byggetiltak til. I undersøkelsen viser *Nøtterøy* til at de både har installert varmepumper i flere bygg og at de har fått på plass oksidasjonsanlegg for metan på Lofterød. Klima- og energiplanen skal revideres i forkant av neste kommuneplanrevisjon.

Oslo har laget en klimaplan i samarbeid med Buskerud og Akershus. Planen har vært overordnet og strategisk rettet, og det har vært forutsatt at dette plandokumentet må følges opp med mer detaljerte og handlingsrettede planer for hver av de tre fylkeskommunene. Klima- og energistrategien for Osloregionen gikk derfor ikke inn på konkrete tiltak med analyser for potensial for redusert energibruk og utslippsreduksjoner. Dokumentet munnet derimot ut i et framlegg til visjoner og mål for klimapolitikken og skissering av aktuelle tiltak /strategier for å nå målene. I november 2003 ble det sendt ut på høring et forslag til en handlingspakke for regionen. Pakken foreslår tiltak, virkemidler og finansieringsordninger som medfører at strategiens målsetninger kan oppfylles. Oslo har også tatt arbeidet med klima og energi videre i det byøkologiske programmet, hvor Oslo kommunes miljøpolitikk er nedfelt.

Porsgrunns klimaplan hadde bakgrunn i et pilotprosjekt for kommunal energiforvaltning, finansiert gjennom NVE og med tilskudd fra Enøksenteret. Den endelige planen fikk derfor hovedvekt på energi, klimadelen var lite gjennomarbeidet. Vedtaket ble fattet juni 2000. Den overordnede målsetningen var å redusere utslippene av klimagasser lokalt med 30 % innen 2015 (eksklusiv industriutslipp). Reduksjonsmålet for klimagasser referer ikke til et basisår. Klima- og energiplanen omtaler utnyttelse av spillvarme fra industrien som en sentral utfordring for Porsgrunn. Skagerrak Varme har laget en projektskisse for bruk av spillvarme fra Herøya, men foreløpig er ingen ting konkret kommet ut av dette. Kommunen kjennetegnes ellers ved at de har satt i gang en systematisk energiledelse i kommuneorganisasjonen, med blant annet fjernavlesning og styring av energibruk i større kommunale bygg.

Troms fylkeskommune har vedtatt planen som del av fylkesplanen og den er også en del av det fireårige regionale utviklingsprogrammet. Planen skal rulleres i løpet av fylkesplanperioden, og det er samtidig vedtatt at handlingsprogrammet skal rulleres. Planen har vært grunnlag for utarbeiding av handlingsplan for klima- og energi i Tromsø kommune. Troms klimaplan har også vært referert i diverse høringsuttalelser og man har blant annet brukt penger på å lage en avfallstrategi for fylket.

3.2 Energipolitikk eller Energi- og Klimapolitikk?

Groven og Aalls (2002) gjennomgang av de foreslåtte tiltakene i klima- og energiplanene viser at de stasjonære utslippskildene blir viet en langt større oppmerksomhet enn deres andel av de samlede utslippene skulle tilsi. Groven og Aall (2002:67) peker blant annet på følgende årsaker til dette:

- Planene er ikke rene klimaplaner, det skal også tjene som energiplaner. Det innebærer trolig en økt oppmerksomhet om stasjonære utslipp.
- Konsulenter som primært har energikompetanse har stått for en stor del av bakgrunnsrapportene.
- Kommunene planlegger i liten grad tiltak på områder der de rår over få og svake virkemidler. Konesjonspliktig industri ligger utenfor kommunalt ansvarsområde, og det kan være en del av grunnen til at relativt få tiltak er rettet mot prosesskilder.
- Kommunene velger de minst kontroversielle tiltakene. Det taler for stor vekt på stasjonære utslipp og mindre vekt på mobile kilder (for eksempel restriksjoner på bilbruk).

Denne rapporten bekrefter disse funnene. Rapporten tyder på at vi har fått en dreining bort fra energi- og klima til et mer rendyrket energifokus. Oversikten over gjennomførte tiltak (se kapittel 2.2) forteller at klimaplanleggingen i all hovedsak dreier seg om tiltak innen energisektoren, der tiltak for å installere vannbåren varme/fjernvarme er mest vanlig. Det er vanskelig å få en oversikt over årsakene til at kommunene har valgt en slik tilnærming. – En mulig årsak er imidlertid den økte oppmerksomheten omkring energisparing – eller rettere sagt strømsparing – i kjølvannet av økte strømpriser og debatten om behovet for økt tilgang på norskprodusert elektrisk kraft. Det ser imidlertid ut til at vannbåren varme i nye bygg er kommet inn som en naturlig vurdering av kommunene. Dette til tross for at det ut ifra et kortsiktig økonomisk perspektiv kan lønne seg med andre løsninger.

Dreiningen vekk fra klima, spesifikt mot energi, kommer til uttrykk også gjennom den nye energiloven. I henhold til § 5B-1 plikter alle som har anleggs-, område og fjernvarmekonsesjon å delta i energiplanlegging. Nærmere bestemmelser om denne plikten er fastsatt av Norges vassdrags- og energidirektorat i forskrift om energitredninger gjeldende fra 1.1 2003.³⁶ Innen lokal energiforsyning skal en bygge ut såvel distribusjonsnett for kraft, vannbåren varme og andre energialternativer slik at en får langsiktig kostnadseffektive og miljøvennlige løsninger. Temaet er dekking av energibehov innen avgrensede områder og omfatter ikke kun kraftdistribusjon. Sentrale aktører i tillegg til områdekonsesjonærer er derfor kommuner, større byggherrer, fjernvarmeselskap, utstys-

³⁶http://www.nve.no/modules/module_109/publisher_view_product.asp?iEntityId=5805&iMenuId=350&strBoxColor=pict_nb&strYAH=0%3EKommuner%3ELokal+energiplanlegging

leverandører mfl. Innen utløpet av 2004 skal det foreligge en lokal energiutredning for alle landets kommuner (NVE, 2004).

Selv om statlige myndigheter har signalisert at norske kommuner har en viktig rolle i klimapolitikken, er ikke dette fulgt opp konkret i stortingsmeldingene om oppfølging av våre nasjonale klimaforpliktelser. En gjennomgang gjort av konsulentfirmaet Civitas AS på oppdrag fra SFT av tiltak foreslått i de lokale planene antyder et reduksjonspotensiale i kommunen på om lag 1/3 av de nasjonale forpliktelsene etter Kyoto (Selvig, 2001). Dette taler for at det lokale forvaltningsnivået kan spille en viktig rolle for gjennomføring av nasjonal klimapolitikk.

Hva betyr dreiningen *mot* energi i kommunen i denne sammenheng? Det er ikke nødvendigvis slik at energisparing eller mer bruk av alternativ energi kan knyttes direkte til reduserte klimagassutslipp.

For det *første*, ved at en kommune blir mer energieffektiv, gjennom for eksempel enøktiltak og energiledelse i kommunen, kan karbonintensiteten forbedres, dvs. at CO₂ utslipp per enhet BNP synker. Men, så lenge det totale energiforbruket i Norge vokser slik som det gjør i dag, vil også de totale utslippene av CO₂ øke. Norges samlede utslipp av klimagasser har økt med drøye 8 prosent i perioden 1990-2003 og siste år var økningen på 2 prosent (SSB, 2004a). For det *andre*, vil en innføring av mer alternativ energi kunne gjøre oss mindre avhengige av fossile brensel, men om dette leder til mindre klimagassutslipp i kommunene er usikkert. Beregningene viser at det er industri, veitrafikk, jordbruk og avfallsdeponier som er de største kildene til klimagassutslipp i de fleste norske kommuner (SSB, 2004b).³⁷ Hva er reduksjonsmulighetene i disse sektorene ved å ha et energifokus i klimapolitikken? For *industriens* del har deler av denne muligheten til å velge mellom å bruke elektrisk kraft eller olje til enkelte formål. Men, dette valget mellom ulike energivarer er blant annet avhengig av prisforholdet mellom varene, og i 2001 førte det til at mange bedrifter økte sitt oljeforbruk vesentlig. Dette bidro igjen til at klimagassutslippene økte det året (SSB, 2004b). Erfaringene fra våre kommuner i undersøkelsen er at prisnivået er veldig viktig for omlegging til alternativ energi, og at de lave strømprisene hindrer omlegging. Særlig uheldig var det derfor at el-avgiften ble fjernet 1.1.2004 etter pålegg fra EFTAs overvåkingsorgan ESA, som mente at den gamle ordningen var i strid med EØS-avtalen. Direktør i Enova, Eli Arnstad sier til Aftenposten 30. juni 2004 (Sunnanå, 2004) at da de fikk beskjed om at el-avgiften skulle fjernes, merket de en radikal nedgang i interessen. Det siste året har det vært helt stille og dødt i varmemarkedet, forteller Arnstad til Aftenposten. Fra og med 1. 7. 2004 gjeninnføres imidlertid elektrisitetsavgiften for norsk næringsliv, og det er allerede stor interesse for å spare strøm eller prøve alternative varmekilder. Ifølge Arnstad strømmer det for tiden inn med søknader om støtte til strømsparing. Strøm som brukes i industriens prosesser er derimot fritatt for avgift, selv om oppvarmingen av administrasjonsbygninger og andre kontorer nå blir dyrere. I så måte gir ikke el-avgiften noe ekstra incentiv for prosessindustrien til omlegging eller sparing. Et siste moment kan knyttes til debatten om behovet for *strømsparing*. Tall fra SSB viser at i kjølvannet av denne debatten har det vært en nedgang i deler av strømforbruket, både innenfor det private forbruket og innenfor deler

³⁷ Utslippene av de tre viktigste klimagassene; karbondioksid (CO₂), metan (CH₄) og lystgass (N₂O) har økt med 11 prosent i norske kommuner i perioden 1991-2001. Veksten fra 2000 skyldes for det meste økte utslipp fra veitrafikk, fra industri, og fra oppvarming av boliger og andre bygninger (SSB, 2004b).

av næringslivet, men at dette i stor grad har blitt kompensert med en økning i forbruket av fossile energikilder; som igjen har medført en *økning* i utslippene av CO₂.

Klimautslipp fra *avfall* er klimapolitisk viktig i en lokal sammenheng fordi det ofte dreier seg om store utslipp som kommunene faktisk kan påvirke gjennom egne tiltak. Men her er ikke dreiningen mot energi til noe stor nytte for å redusere utslippene. Metanutslipp dannes under forråtnelsesprosesser når det ikke er oksygen tilstede – slike prosesser skjer hovedsakelig i avfallsdeponier og landbruk. De norske metanutslippene har vokst kraftig gjennom hele etterkrigstiden, først og fremst på grunn av økt avfallsdeponering. De siste årene er utslippene flatet ut, hovedsakelig som følge av tiltak som uttak av metan fra avfallsdeponier og gjenvinning av avfall.³⁸ *Jordbruk* er også en stor metankilde. I Norge står denne sektoren for omlag 1/3 av utslippene, med husdyrhold som hovedkilde.

Felles for både jordbruket og i avfallssektoren er at reduksjoner skjer på andre måter enn gjennom energitiltak, og i så måte er ikke dreining mot energi og vekk fra klima, nyttig for å sette fokus på klimagassutslippene.

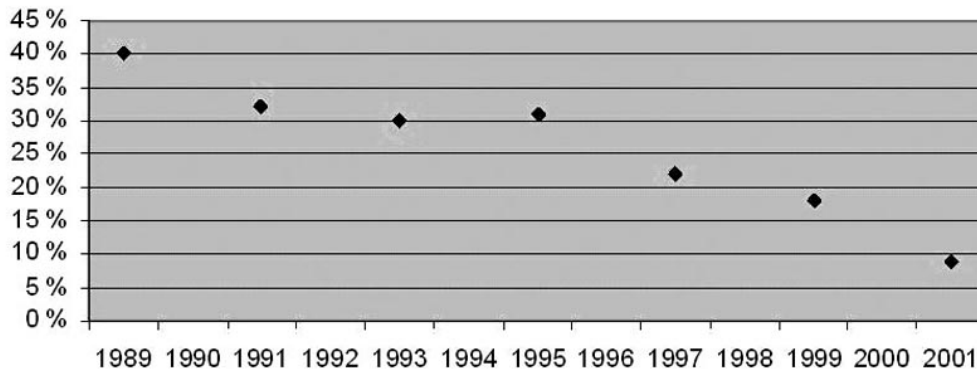
Den siste sektoren med store utslipp er *veitrafikk*. Økningen for veitrafikk skyldes at folk kjører mer bil enn tidligere (SSB, 2004b). Bortsett fra en mindre gruppe av industrikommuner, har resten av kommunene i undersøkelsen størst utfordringer i forhold til disse mobile utslippene (Groven og Aall, 2002: 34). I vår undersøkelse er det bare seks av kommunene som rapporterer at de har klimatiltak for transportsektoren, og flest registrerte tiltak har vi innenfor fysisk tilrettelegging og investeringer for kollektivtrafikk. Konsekvensene av en dreining mot energi i kommunene kan i så måte fort bli en underkommunisering av klimautfordringene i transportsektoren.

Totalt sett, viser denne korte drøftingen at et fokus på energi, *vekk* fra klima, ikke gir store forhåpninger om reduserte klimagassutslipp i kommunene.

3.3 Hvordan forstå klimautfordringen i en lokal kontekst?

Spørreundersøkelsen forteller at det er lite debatt og konflikt rundt klima i de kommunene som har mottatt tilskudd til utarbeiding av lokale klima- og energi-handlingsplaner. Dette forholdet samsvarer med det bildet vi får fra undersøkelser om nordmenns holdninger til klimaspørsmålet mer generelt (jf. Figur 3.1). Vi har bare kjennskap til noen enkelttilfeller der klimapolitikken har skapt høyt engasjement og interesse lokalt.

³⁸ Miljøstatus Norge: <http://www.miljostatus.no/templates/PageWithRightListing.aspx?id=2307>



Figur 3.1. Prosent som er "svært bekymret for drivhuseffekten/klimaendringer". Hellevik (2002: 9).

Til slutt i undersøkelsen ba vi om mer generelle kommentarer på hvordan klimaarbeidet foregår i kommunen. Vel halvparten av kommunene har gitt slike kommentarer. To poenger kan nevnes her. For det *første* er det et gjennomgående trekk at engasjementet og interessen for klima blir rapportert å være på vei *ned*. Det var et større engasjement i forbindelsen med klimaplanprosessene, men engasjementet er nå i ferd med å forsvinne. I den sammenheng pekes det på behovet for statlig støtte som viktig for å holde interessen oppe. For det *andre* forteller flere at kommunene opplever mange sammensatte problemstillinger. Klima og klimaproblemet utgjør én faktor blant flere, men det er først og fremst andre argumenter enn klimahensyn som motiverer til handling; energipris, økonomisk gevinst, luft forurensing etc. Med utgangspunkt i denne siste kommentaren, kan det diskuteres realismen i at kommunene i det hele tatt skal drive med lokal klimapolitikk.

Klimapolitikk kan sees som et *lokalt* tema, i den forstand at den innebærer at lokale aktører jobber med lokale prosjekter for å redusere klimagassutslipp, og at effektene av klimaendringer kan gi til dels dramatiske utslag lokalt i potensielt sårbare lokalsamfunn. Samtidig har klimaproblemet en *global* karakter, ved at det er noe som skapes over alt og ved at virkningene i en viss forstand fordeles utover kloden.³⁹ Derfor er det naturlig at klimaproblemet krever samtaler mellom nasjonalstater og globale avtaler, slik som Kyotoavtalen. Det logiske er at lokalsamfunn tar hånd om lokale problemer; problemer som er generert lokalt og hvor virkningene er lokale.

For at det lokale nivået skal kunne ta hånd om et globalt klimaproblem, blir det dermed viktig å klargjøre den mellomliggende substansen som kobler det lokale og det globale (Høyer and Aall, 1995). Utgangspunktet for klimapolitikken er en vitenskapelig erkjennelse om at jorden er i ferd med å varmes opp, at oppvarmingen kan knyttes til menneskeskapte utslipp av klimagasser, og at denne situasjonen utgjør en risiko for oss og for kommende generasjoner. Videre kommer det forholdet at det er en ulik geografisk fordeling når det gjelder det å skape problemene og det å bli utsatt for klimaendringer. I store trekk følger dette en nord-sør inndeling; altså at de rike land har et hovedansvar for å skape problemene, mens de fattige land i verden er de som kan bli hardest rammet. Men

³⁹ De konkrete *konsekvensene* av klimaendringer er derimot i høy grad lokale, som for eksempel økt ras i en kommune eller mer flom i nabokommunen. Poenget er derimot at det er ingen sammenheng mellom hvor mye klimagasser en kommune eller nasjon slipper ut og hvilke klimaeffektene innbyggerne her vil oppleve. Lokale eller nasjonale tiltak for å hindre klimaendringer er helt avhengig av den samlede innsatsen verden *totalt* setter inn for å redusere utslippene.

det er også tilsvarende gradienter innen disse to hovedkategoriene av land. Klimapolitikken har i så måte en tydelig moralsk komponent knyttet til spørsmålet om fordeling, og viktigheten av problemet utfordrer i utgangspunktet oss alle til handling. Men fra å definere et problem som alvorlig, til at dette også skal bli en viktig prioritet i norske kommuner, er det en lang vei å gå. Klimapolitikken har et stort legitimeringsbehov utover det å være en viktig moralsk utfordring. Ehrlich og Ehrlich (1996:44) forteller oss litt om den pedagogiske utfordringen vi står ovenfor: “If the need for change is justified by environmental changes people don’t understand and can barely perceive, they will be susceptible to a contrary view that assures them all’s well with the world.” Studier viser at mennesker ikke definerer klima som en personlig risiko, fordi de oppfatter at det er uklare sammenhenger mellom årsaker til den globale oppvarmingen og effektene av denne (Davidson *et al.*, 2002). Det å bruke en moralsk komponent, som hensyn til neste generasjoner, eller å vise til risikoen for fremtidige mulige klimaendringer, er således ikke noen enkel måte for å skape motivasjon for lokal klimapolitikk.

Erfaringer fra lokal klimapolitikk internasjonalt (Aall og Groven, 2003; Lindseth 2004) viser at man har forsøkt å bygge opp motivasjon for lokale klimapolitikk ved å ta utgangspunkt i at lokale og globale temaer er linket sammen. Et av de store lokale klimanettverkene, the Cities for Climate Protection (CCP), har bevisst fokusert på synergieffekter mellom klima og andre problemområder. CCP-byer forsøker å vise at ved å løse et lokalt problem, som luftforurensning ved biltrafikk, bidrar man også til å løse et globalt problem; å redusere utslipp av drivhusgasser. De lokale problemene blir en inngangsport til å diskutere klimaproblemet. En slik strategi for lokal klimapolitikk innebærer en bevisst kartlegging av hvilke tiltak som både har en effekt i forhold til å redusere klimautslippene og som løser lokale problemer. CCP viser at en rekke vinn-vinn situasjoner kan oppstå når kommunene tenker slik; når næringsutvikling er avhengig av et godt miljø-image eller ren teknologi, eller når velferd og livskvalitet er betinget av gode miljøkvaliteter som ren luft.

Vår spørreundersøkelse vitner om at interessen for klimapolitikk i liten grad er noe som preger den lokalpolitiske debatten i Norge. En mulighet for flere norske kommuner til å komme i gang med klimapolitiske tiltak, kan være gjennom en slik kobling av klima til andre problemområder som kommunene opplever i dag. Samtidig, er det ikke sikkert at denne strategien fungerer for de mest ambisiøse kommunene. Det vil være en rekke områder hvor det ikke finnes slike vinn-vinn situasjoner, hvor det oppstår konflikter mellom klima og andre interesser. Eksemplene fra kommuner som Stavanger og Kristiansand er i så måte illustrerende. Disse ambisiøse kommunene peker på at de mangler virkemidler for å ta tak i de store og tunge problemene, som transport og forbruksdimensjonen. De etterlyser mer hjelp fra nasjonale myndigheter.

3.4 Veien videre for klimaarbeidet

Norske myndigheter har gjennom stortingsmeldinger og retningslinjer klart sagt at norske kommuner har en rolle å spille i miljøpolitikken, også i forhold til de globale miljøproblemene. Problemet er at staten ikke har tatt sine egne signaler på alvor; det er bare de avgrensede lokale problemene kommunene får tilført myndighet og (ressurser) til å løse. Det er bare i forsøkssammenheng, som for eksempel klimaplanforsøkene, at kommunene blir utfordret på det globale.

Allerede i Stortingsmeldingen om oppfølging av Brundtlandrapporten fra 1988 og i signalene som lå til grunn for MIK-programmet lå det ideer om at kommunene ikke bare skal bidra til å løse de lokale miljøproblemene (støy, avfallshåndtering, luftforurensing), men også at de skal bidra i forhold til globale miljøutfordringer som klima, biologisk mangfold og energi. Etter MIK-reformen var avsluttet i 1996, begynte Lokal Agenda 21-perioden i det lokale miljøvernet. I Stortingsmelding 58 (1996-97) *Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling* slår regjeringen fast at Lokal Agenda 21(LA21) skal være et satsingsområde hvor kommunenes engasjement for de globale utfordringene kan få et konkret uttrykk. Myndighetene bidro også med å tilrettelegge arbeidet: I 1997 ble LA21-arbeidet institusjonalisert med Miljøverndepartementets opprettelse av et eget LA21-sekretariat og i 1998 inngikk Kommunenes Sentralforbund (KS) og Miljøverndepartementet en avtale om opprettelsen av regionale knutepunkt for LA21 for å bistå kommunene i oppstarten av LA21-arbeidet. Miljøverndepartementet har også etablert samarbeid med en rekke nasjonale fag- og kunnskapsmiljøer i LA21-arbeidet.

I Stortingsmelding 24 (2000-01) om *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand* legges det vekt på at LA21 har vært en viktig erfaring å ta med seg når det lokale miljøvernet nå skal inn i en ny fase. Det gis imidlertid ingen signaler om videreføring av disse tiltakene. I den samme meldingen signaliserte Stoltenberg-regjeringen at kommunenes miljøvernarbeid skal styrkes ved å overføre større ansvar og myndighet innenfor miljøvernpolitikken. I skrivende stund har ikke denne delegeringsprosessen fått noen endelig avklaring. Hva som skjer med bærekraftsarbeidet er også uklart. Per i dag er det i hele tatt vanskelig å se noen strategi for det kommunale miljøvernet.

Selv om LA21 som statlig prosjekt og kommunens bærekraftsansvar synes usikker, vil erfaringene være relevante for å diskutere kommunene framtidige miljøansvar. Dette gjelder både i forhold til det politiske *innholdet* LA21 har omhandlet og de *prosesser* LA21 har initiert. LA21 har rettet fokus på lokalsamfunnenes bidrag til en global bærekraftig utvikling gjennom lokal handling. Erfaringene (Aall, Høyer og Lafferty, 2002) fra LA21-arbeidet viser at kommunene bare i begrenset grad klarer å ta større hensyn til fordelingsproblemer og globale miljøproblemer. Samtidig viser kommunene at de gjerne vil gjøre en innsats for det globale miljøet. Kommunene opplever at store oppgaver som reduksjon i energiforbruket, reduksjon i utslipp av klimagasser og overgang til et bærekraftig forbruk hindres av statlige myndigheter og at de selv ikke besitter tilstrekkelig med virkemidler for å håndtere slike spørsmål. Samtidig ser vi gjennom LA21-arbeidet fremveksten av nye deltakelsesmønstre i miljøvernpolitikken og det springer også frem en styrket oppfatning om at miljøvernpolitikken er et ansvar og en utfordring som aktørene i kommunen må gå sammen om. Opprettelser av LA21-forum med deltakelse fra næringsliv, organisasjoner og myndigheter og økt vekt på medvirkning og direkte involvering av befolkningen illustrerer dette. Konklusjonen er at økt medvirkning, enten denne går under merkelappen LA21 eller andre betegnelser, synes å være et viktig virkemiddel for å få tilhørighet og eierskap til miljøvernpolitikken. Samtidig er det klart at en stor satsing på medvirkning i seg selv ikke er en garanti for suksess. Uten en bevisst utforming av hvordan medvirkningen legges opp kan det lett bli slik at stor vekt på medvirkning – i forsøket på å sette de globale miljøproblemene høyere på dagsorden – isteden fører til at fokuset blir mer lokalt (Aall, 2000).

Det kommunale miljøvernet står ved et veiskille i forhold til hvorvidt kommunene skal involveres i arbeidet med å løse de nasjonale og globale utfordringene som klima-

utfordringene, eller om de kun skal fortsette med miljøvernarbeid av lokal karakter, som avfallshåndtering, støy og luftforurensning. Nasjonale myndigheter har ikke kommet med signaler om hva ved kommunenes globalt orienterte miljø- og solidaritetsarbeid som eventuelt er verdt å videreføre. Det mangler en statlig evaluering av LA21 og det gis ikke nye tilskudd til lokal klimaplanlegging. Dette forsterker inntrykket av at de statlige myndigheter mangler visjoner for det kommunale miljøvernet og en evne til å lære av tidligere erfaringer. Konsekvensene av en manglende avklaring kan raskt bli lokal skrinlegging av LA21 og av klimapolitiske prosesser, og dermed forvitring av verdifull kompetanse og lokal interesse for den bærekraftige utviklingsproblematikken.

LITTERATUR

- Abler, R. (2003): *Global change and local places: estimating, understanding and reducing greenhouse gases*. New York: Cambridge University Press.
- Ambio Miljørådgivning (2003): *Miljøregnskap Rogass*. Stavanger, desember 2003.
- Asplan Viak (2003): *Bruk av naturgass på Jæren – Potensialet for bruk og miljøkonsekvenser*. Sluttrapport til Statens Forurensingstilsyn. Stavanger, februar 2003.
- Bulkeley, H. (2000): "Down to earth: local government and greenhouse policy in Australia", i *Australian Geographer*, 31(3), ss. 289-308.
- Bulkeley, H. og M. M. Betsill (2003): *Cities and Climate Change. Urban Sustainability and Global Environmental Governance*. London: Routledge.
- Bøe, A. E. (2003a): "Lyse dikterer klimaplan", i *Stavanger Aftenblad*. 24. september 2003.
- Bøe, A. E. (2003b): "Tragedie om Lysegassen blir stanset", i *Stavanger Aftenblad*. 25. september 2003.
- Davidson, D., T. Williamson og J. Parkins (2002): "Climate Change and Risk Perception in Forest-Based Communities". Paper presented at the Berlin conference *Knowledge for the Sustainability Transition: The Challenge for Social Science*, Berlin, Tyskland. 6-7 desember 2002.
- Ehrlich, P. R. og A. H. Ehrlich (1996): *Betrayal of Science and Reason: How Anti-Environmental Rhetoric Threatens our Future*. Washington D.C: Island Press.
- Farsund, A., J. Hille og C. Aall. (2001): *Klima- og energiplan for Stavanger kommune. Grunnlagsdokument*. Rapport RF 2001/184. Stavanger: Rogalandforskning.
- Groven, K. (2001): *Klimagassutslepp i Sogn og Fjordane. Historiske utsleppstal, framskrivingar og framlegg til tiltak*. VF-rapport 6/01. Sogndal: Vestlandforskning.
- Groven, K. (2002): *Lokal klima- og energiplanlegging*. Vedleggsrapport til VF rapport 12/02. Sogndal: Vestlandforskning.
- Groven, K., H.-E. Lundli og C. Aall (1999): *Lokal klimapolitikk. Internasjonale og nasjonale erfaringar*. VF-rapport 4/99. Sogndal: Vestlandforskning.
- Groven, K. og C. Aall (2002): *Lokal klima- og energiplanlegging. Norske kommunar som aktørar i klimapolitikken?* VF rapport 12/02, Sogndal: Vestlandforskning.
- Hellevik, O. (2002): "Beliefs, attitudes and behaviour towards the environment", i Lafferty, W. M., M. Nordskog og H. A. Aakre (reds.): *Realizing Rio in Norway: Evaluative Studies of Sustainable Development*. ProSus, Oslo.
- ICLEI (1993): *Municipal Leader's Declaration on Climate Change and the Urban Environment*. United Nations Headquarters, New York, 25-26. januar 1993.
- Kristiansand kommune (1999a): "Klimahandlingsplan for Kristiansand". *Byutviklingsstyret*. Kristiansand, 28. januar 1999.
- Kristiansand kommune (1999b): "Klimahandlingsplan for Kristiansand". *Utskrift av møteprotokoll*. Kristiansand, 17. mars 1999.
- Kristiansand kommune (2002a): *Byutredning for Kristiansandområdet. Nasjonal Transportplan 2006-2015*. Kristiansand, 20. mars 2002.
- Kristiansand kommune (2002b): "Nasjonal Transportplan 2006- 2015". *Byutviklingsstyrets innstilling*. Kristiansand, 7. mai 2002.

- Kristiansand kommune (2002c): "Vedtak om nasjonal transportplan 2006-2015". *Bystyret*. Kristiansand, 15. mars 2002.
- Kristiansand kommune (2004): "Areal og Transportprosjekt i Kristiansandregionen. Handlingsprøgram 2005-2007". *Høringsforslag*. Kristiansand, 30. april 2004.
- Lindseth, G. (2004): "The Cities for Climate Protection Campaign (CCP) and the framing of Local Climate Policy". Publiseres i *Local environment* august 2004.
- Lyse (2004): *Nå går gassen på nettet*. URL: <https://www.lyse.no/?3704.pdf>. 2. juli 2004.
- Miljøverndepartementet (1998): *Rundskriv om nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen*. Rundskriv T-2/98. Oslo.
- NVE (2004): *Lokale energiutredninger*. URL: http://www.nve.no/modules/module_109/publisher_view_product.asp?bPreview=1&iEntityId=5814, 2. juli 2004.
- Selvig, E. (2001): *Vurdering av tilskuddskommunenes klimaplaner*. Oslo: AS Civitas.
- Sogn og Fjordane fylkeskommune (2001): *Fylkesdelplan for klima og energi. Analyse og utfordringsdokument*. Høringsutkast oktober 2001. Hermansverk.
- Sogn og Fjordane fylkeskommune (2002): *Fylkesdelplan for klima og energi. Framlegg til endeleg høyringsversjon*. Hermansverk.
- Sogn og Fjordane fylkeskommune (2003): *Fylkesdelplan for klima og energi*. Hermansverk.
- SSB (2004a): *Utslipp av klimagasser. Foreløpige landstall, 2003*. URL: <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/>, 2. juli 2004.
- SSB (2004b): *Utslipp til luft av klimagasser, 1991-2001. Andre gasser, 2001. Kommunetall Økte klimagassutslipp i norske kommuner*. URL: <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassr/>, 2. juli 2004.
- Stavanger kommune (2001): *Klima- og energiplan for Stavanger kommune. Fra petroleumssamfunnet til hydrogensamfunnet. Lokal handling ut fra globalt ansvar*. Stavanger, 12. september 2001.
- Stavanger kommune (2003): "Rapportering miljøplan 1997-2009. Status 2002". *Bystyret*. Stavanger, 22. september 2003.
- Stortinget (1998): *Innst.S.nr.233 (1997-98). Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Norges oppfølging av Kyoto-protokollen*. Oslo, 11. juni 1998.
- Sunnanå, L. M. (2004): "Elavgiften gjeninnføres torsdag", i *Aftenposten*, 30. juni 2004.
- Teigland, J. og C. Aall (2002): *Lokal klima- og energiplanlegging. Noen nyere nordeuropeiske og nordamerikanske erfaringer*. VF-notat 2/02. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Øgar, S. (2002): "Sira Myhre: klima og energiplanen er null verdt", i *Stavanger Aftenblad*. 30. oktober 2002.
- Aall, C. (2000): *Forandring som forandrer? Fra miljøvernpolitikk til bærekraftig utvikling i norske kommuner*. VF-rapport 17/00. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Aall, C., W. M. Lafferty og G. Lindseth (2001): *Ansvars- og myndighetsfordeling mellom stat og kommune på miljøområdet. Oppsummering av erfaringer fra forskning omkring kommunalt miljøvern*. Rapport 3/01. Oslo: ProSus.
- Aall, C., K. G. Høyer og W. M. Lafferty (red), (2002): *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i kommunene. Lokale agendaer, tiltak og utfordringer*. Oslo: Akademisk Gyldendal.
- Aall, C. og K. Groven (2003): "Local and Regional Climate Policy in Norway: The Goal of Balancing Responsibility and Effectiveness", i Lafferty, W. M., og M. Narodoslawsky (reds.)

Regional Sustainable Development in Europe – The Challenge of Multi-Level, Cross-Sectoral, Co-operative Governance. Oslo: ProSus.

VEDLEGG: SPØRRESKJEMA OM LOKAL KLIMAPLANLEGGING

Tema 1: Forankring av selve planen (bare for de kommunene som ikke svarte på dette i undersøkelsen fra våren 2002)

Er planen politisk behandlet? (kryss av for ett alternativ)

Ikke behandlet	
Politisk behandlet	

Er planen formelt forankret? (kryss av for ett alternativ)

Ikke forankret	
Forankret: kommunedelplan	
Forankret: del av kommuneplanen	
Annen forankring (forklar..)	

Tema 2: Videreføring av planarbeidet (alle kommuner)

Er ett eller flere tiltak som gjelder videreføring av planarbeidet innført? (kryss av for ett eller flere alternativ)

Ingen tiltak	
Vedtatt indikatorer som skal vurdere måloppnåing	
– Evt. hvilke indikatorer (omtal)	
Vedtatt at planen skal rulleres	
– Evt. når / i hvilken sammenheng (omtal)	
Andre videreføringstiltak (omtal)	

Tema 3: Resultater av klimaplanarbeidet (alle kommuner)

Har klimaplanen blitt koblet til andre mer omfattende planprosesser, og evt. fått noen innvirkning på disse? (kryss av/omtal)

Ingen slike koblinger	
Det har skjedd slike koblinger	
Evt. hvilke koblinger	

Hvilke konkrete tiltak som er omtalt i klimaplanen har blitt fulgt opp i etterkant? Med "oppfølging" mener vi at kommunen har bevilget penger (evt. satt av midler i budsjettforslag for 2004) og/eller søkt om ekstern økonomisk støtte? Begrens evt. omtalen til de tre mest omfattende (budsjettmessig største) tiltakene.

Ingen tiltak	
Tiltak 1	
– Evt. type tiltak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. økonomisk omfang (kronebeløp)	
– Evt. finansieringskilde (kommune/andre)	
Tiltak 2	
– Evt. type tiltak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. økonomisk omfang (kronebeløp)	
– Evt. finansieringskilde (kommune/andre)	
Tiltak 3	
– Evt. type tiltak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. økonomisk omfang (kronebeløp)	
– Evt. finansieringskilde (kommune/andre)	

Har planen fått noen innflytelse på utfallet omkring konkrete saker? Eksempler på konkrete ”saker” kan være utbyggingsplaner, høringsuttalelser, arealplansaker. Begrens evt. omtalen til de tre mest omfattende sakene.

Ingen saker	
Sak 1	
– Evt. type sak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. type innflytelse (saken stanset, saksinnholdet)	
• Saken stanset (ja/nei)	
• Saksinnholdet påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Saksprosessen påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Debatten om saken påvirket, uten at saksinnhold eller saksprosess er påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
Sak 2	
– Evt. type sak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. type innflytelse (saken stanset, saksinnholdet)	
• Saken stanset (ja/nei)	
• Saksinnholdet påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Saksprosessen påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Debatten om saken påvirket, uten at saksinnhold eller saksprosess er påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
Sak 3	
– Evt. type sak (stikkordsvis omtale)	
– Evt. type innflytelse (saken stanset, saksinnholdet)	
• Saken stanset (ja/nei)	
• Saksinnholdet påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Saksprosessen påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	
• Debatten om saken påvirket, uten at saksinnhold eller saksprosess er påvirket (ja/nei, evt. omtal stikkordsvis)	

Opplever du at planen har bidratt til en forsterket interesse og engasjement for – eller endret innholdet i - den lokale debatten om klima- og energispørsmål i kommunen? Med ”lokal debatt” mener vi først og fremst den politiske debatten i kommunestyret og politiske utvalg i kommunen. Under ”kommentarer” kan du evt. føye på om det er andre debattarenaer (f. eks avisdebatt) der effektene av klimaplanen har vært synlig.

Vet ikke	
I liten eller ingen grad	
I noen grad	
I sterk grad	
Evt. kommentarer	