



Miljødirektoratet  
Postboks 5672 Sluppen  
7485 TRONDHEIM

Vår referanse: 10/01559-7  
Arkivkode: 0  
Saksbehandler: Jørn Inge Dørum,  
Deres referanse:  
Dato: 28.04.2020

## Klimakur, hørings svar fra KS

### Overordnet kommentar

KS' overordnede inntrykk er at Klimakur 2030 (heretter benevnt Klimakur) gir god oversikt over potensialet for omstilling og nye utslippskutt i kommunene, og over hva som må til for å utløse dette potensialet.

Aller viktigst her er identifiseringen av at de største kuttene lokalt og regionalt kan oppnås gjennom samarbeid mellom kommunene og andre. Som det heter både i Klimakur og i regjeringens lavutslippsstrategi for 2050: Samarbeid mellom ulike aktører – staten, fylker og kommuner, næringsliv, forskning og organisasjoner – vil være avgjørende for å lykkes med bred klimaomstilling i samfunnet.

Her hjemme og i enda større grad i EU-land pågår det nå en interessant debatt om hvordan den store innsatsen for å holde økonomien i gang under koronapandemien også må innrettes mot å dekke mer langsiktige behov og omstilling til nye klimaløsninger. Flere anmodningsvedtak fra Stortinget i forbindelse med krisepakken peker delvis i samme retning. Klimakur utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for en videre diskusjon om dette.

Som påpekt i Klimakur er tidlig innsats avgjørende i arbeidet med å nå Norges 2030-mål. Derfor må utsettelsen av COP 26 i Glasgow ikke innebære noen utsettelse av stortingsmeldingen om Norges videre klimaarbeid. Samtidig vil det være viktig at stortingsmeldingen setter klimaarbeidet inn i et bredt omstillingsperspektiv, med drøfting av hvordan klima- og miljøtiltak kan utgjøre bærende elementer i den videre samfunnsutviklingen.

KS mener at følgende sitat fra Klimakur kan danne et fundament for vurderingene av kommunes klimarolle i Norges nye plan for klimaarbeidet fram til 2030: «I klimaomstillingen vil nasjonale rammebetingelser, tett samspill på tvers av nivåer og lokalt samarbeid fortsatt være viktig». Målene kan bare nås gjennom samarbeid basert de enkelte deltakernes forutsetninger og fortrinn.

### Avgjørende samarbeid

I kommunesektoren har vi flere eksempler på slikt avgjørende samarbeid for bred klimaomstilling. Det kanskje beste har vi i skiftet fra gamle, dieseldrevne ferger til utslippsfrie ferger. Staten gikk her foran med å ta risikoen ved å utvikle en el-ferge, en utvikling som ble foretatt i nært samarbeid med norsk industri, som overoppfylte alle anbuds krav. Dette ble fulgt opp av besluttsomme fylkespolitikere som skapte en kritisk masse av bestillinger, slik at norske maritime næringer fikk et nytt vekstmarked og et godt grunnlag

får å videreutvikle sine produkter. Nødvendig var også støtte fra Enova og NOx-fondet, utvikling av nytt regelverk og samarbeid med nettselskaper og en rekke andre aktører. Ingen hadde klart å gjennomføre en slik vidtomspennende omstilling alene. Samtidig ser vi her hvordan politiske beslutninger har vært avgjørende for å få omstillingen i gang.

Ett annet tydelig eksempel på effekten av samarbeid er innføringen av fossil- og utslippsfri anleggsdrift. Her har kommunesektoren, med Oslo i spissen, vært førende i omstillingen, i tett samarbeid med forskjellige bransjeaktører og organisasjoner. Samtidig har midler fra Klimasats bidratt til at flere kommuner og andre aktører har kunnet teste ut utslippsfrie løsninger. Enda sterkere statlig involvering gjennom anbud vil uten tvil drive dette markedet ytterligere framover. Potensialet for utslippskutt som Klimakur har fastlagt viser viktigheten av dette.

Byvekstavgiftene, utvikling og bruk av utslippsfrie hurtigbåter, økt materialgjenvinning og etablering av komplett verdikjede for produksjon og bruk av hydrogen, er noen flere eksempler på tiltak hvor samarbeid mellom kommunene og andre aktører vil være avgjørende.

Kommuner og fylkeskommuner er betydelige eiendomsbesittere, og et av sektorens viktige direkte klimabidrag er derfor reduserte utslipp gjennom å gå foran med å stille krav om utslippsfrie byggeplasser, planlegge for arealeffektive og energiøkonomiske bygg (eller i beste fall Pluss-hus), klimavennlige materialvalg og oppvarmingsmetoder. Også på dette feltet er samarbeid nødvendig for å drive frem utviklingen, der kommuner, fylkeskommuner, byggenæringen, men også FoU-miljøer og sertifiseringsordninger er viktige pådrivere. Grønn Byggallianse, FME ZEN og Futurebuilt er eksempler på dette.

### **Staten nødvendig samarbeidspartner**

I de fleste tilfeller vil staten være en nødvendig samarbeidspartner, særlig hvis tiltaket skal få et volum som i tilstrekkelig grad virker inn på den nasjonale måloppnåelsen og ikke minst hvis dette skal skje raskt nok. Betydningen av rask tiltaksgjennomføring framgår klart av Klimakur. Bare ett års utsettelse av viktige tiltak vil gjøre at det samlede behovet for tiltakskutt i tiårsperioden vil øke fra 30 millioner til 37 millioner tonn. Dette vil kunne gjøre det nødvendig med betydelig statlig ressursoverføring i en periode.

Behovet for slik ressursoverføring er ikke noe særnorsk fenomen. I rapporten «Climate Emergency. Urban Opportunity» (2019) fra Coalition for Urban Transitions, som sammenstiller ny internasjonal forskning på byenes klimaarbeid, heter det: “Even the largest and most empowered city governments can deliver only a fraction of their mitigation potential unilaterally” og videre: “..funding and financing mobilised by national and state governments is crucial for cities, particularly for large infrastructure projects.”

Den vanskelige pandemisituasjonen har gjort disse konklusjonene enda mer aktuelle, slik det også går fram av de nye statlige krisepakken. Det er for tidlig å trekke andre, tydelige slutninger av den pågående krisesituasjonen. For spørsmålene som behandles i Klimakur, kan det likevel kanskje pekes på noen utviklingstrekk:

- Betydningen av myndighetsutøvelse vil øke
- Betydningen av «kortreiste», lokale løsninger vil øke
- Betydningen av å finne løsninger som tar vare på naturgrunnlaget og biologisk mangfold vil øke
- Betydningen av samarbeid mellom forvaltningsnivåene vil øke
- Tidlig innsats kan være avgjørende

Etter KS' oppfatning vil disse utviklingstrekkene snarere forsterke enn svekke hovedkonklusjonene i Klimakurs kommunekapittel, om for eksempel kommunenes samfunnsutviklerrolle og om betydningen av å finne fram til tiltak hvor flere oppgaver løses samtidig.

Dette er anbefalinger som er i tråd med analyser og råd i KS' egen rapport «Kortreist kvalitet» fra 2016 om hvordan kommunesektoren kan starte omstillingen til et lavutslippssamfunn. Denne rapporten drøftes kort i Klimakurs, hvor det samtidig gis en viktig konklusjon: «Prosesser rundt lokalt klimaarbeid kan fremme en helhetlig klimaomstilling på samfunnsnivå.» Hvordan slike prosesser bør organiseres og hvordan finne fram til de riktige, mest effektive lokale tiltakene, er temaer for en praktisk uttesting av prinsippene i «Kortreist kvalitet» som KS har igangsatt i 12 kommuner og fylkeskommuner.

### **Nasjonale forventninger og lokalt og regionalt klimaarbeid**

I «Kortreist kvalitet» blir omstillingen sett på som en innovasjonsutfordring. Samtidig gis det råd om å finne fram til tiltak som både forsterker lokale fortrinn og virker inn på globale utfordringer. En annen anbefaling er å gjøre bruk av kunnskap og kompetanse i hele lokalsamfunnet. Viktig vil det også være å la omstillingsmålene gjennomsyre alle fagavdelinger i kommunens egen organisasjon, altså å «institusjonalisere» klima- og miljøarbeidet.

Lokalt og regionalt klimaarbeid må ta utgangspunkt i lokale og regionale forutsetninger, utfordringer og fortrinn. En bykommune vil trolig arbeide med andre kutt enn en landbruks- eller fiskerikommune. Som det drøftes i Klimakurs kapittel 12.6.5, må dette perspektivet danne grunnlaget for statens utforming av virkemidler overfor kommunene.

I kapittel 12.6.5 vises det også til at «tydelige nasjonale forventninger kan styrke lokalt klimaarbeid». I omtalen av dette slås det fast at det «kan være relevant å beskrive hvilke områder det særlig bør tas høyde for i kommunal klimaplanlegging, slik at kommunene kan prioritere relevante tiltak.»

Gjennom de nasjonale forventningene til regional planlegging fra 2019 og den statlige planretningslinjen for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning er det allerede gitt klare føringer for kommunes klimaarbeid. Eventuelle nye statlige forventninger til planleggingen må ikke være så spesifikke at de hindrer valg av tiltak ut fra kommunenes egne forutsetninger. KS ber om å bli tatt med på råd ved en eventuell revisjon av forventningene og retningslinjene nevnt ovenfor.

Staten forventer i nevnte føring for planarbeidet at fylkeskommunene og kommunene legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder. Planene skal også fastsette regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekk i transportsystemet. KS vil presisere at disse kravene må ligge til grunn også for statens egen lokalisering av store offentlige virksomheter.

KS ser nytten av at det lages systemer for innrapportering av gjennomførte tiltak og måloppnåelse, slik det også drøftes i 12.6.5. Det kan dokumentere kommunesektorens betydning for oppnåelse av nasjonale mål. Vi må imidlertid sette et spørsmålsteget ved Klimakurs begrunnelse for rapporteringen, hvor det heter at resultatene på denne måten kan tas inn i «statens styring av kommunene og i utformingen av klimapolitiske virkemidler.» Med henblikk på at vi har et grunnlovsfestet lokaldemokrati her i landet, foreslår vi at den generelle formuleringen «statens styring av kommunene» omformuleres til å vise til de formelle statlige styringsmekanismene, som er lov, forskrift og budsjettbevilgninger.

### **Klimasats viktig**

Med Klimasats har kommunene tilgang til et statlig virkemiddel som nettopp er innrettet mot å støtte initiativer tatt ut fra lokale og regionale forutsetninger. Det er nok med et blikk på søknadslister for å

fastslå at slike initiativer er av stor verdi og at disse vanskelig kunne ha kommet på plass gjennom et sentraldirigert system. Skal klimamålene nås, må lokal idekraft og gjennomføringsevne tas i bruk. Ett eksempel på hvor viktig dette er, finner vi i Klimasats' bevilgning på 7,5 millioner kroner til en gruppe fylkeskommuner, med daværende Sør-Trøndelag i spissen, for å starte utviklingen av en utslippsfri hurtigbåt, slik at de kunne nå egne klimamål. Nylig har Trøndelag offentliggjort at det vil bli utlyst et anbud på et slikt fartøy i år. Dette anbudet vil kunne legge grunnlaget for både betydelig norsk næringsutvikling og nødvendige utslippskutt.

I årets søknadsrunde i Klimasats kom det inn søknader for 723 millioner kroner, mens bevilget beløp til ordningen var på 182 millioner pluss 77 millioner kroner til hurtigbåtprosjekter. Derfor er det positivt at Stortinget bevilget ytterligere 100 millioner kroner til ordningen som ledd i den tredje krisepakken. Ettersom søknadene omfatter allerede vedtatte prosjekter er dette tiltak som raskt kan iverksettes.

Dette er bare ett eksempel på at kommunesektoren kan bidra med initiativer og tiltak som både kan gi raske utslippskutt, nødvendige økonomiske stimulanser og tilrettelegge for omstilling til et lavutslippsamfunn. For å kunne øke denne innsatsen vil det være nødvendig med økonomiske virkemidler som dekker kommunesektorens merkostnader i en overgangsperiode.

### **Strategisk bruk av innkjøpsmakt**

Økt strategisk bruk av kommunenes og andre offentlige aktørers egen innkjøpsmakt, på til sammen 560 milliarder kroner årlig, vil kunne være et viktig bidrag til en slik bredere, rask omstilling, som det påpekes i Klimakur.

KS støtter flere av de vurderingene som gjøres der om den offentlige innkjøpsvirksomheten, både om behovet for økt bevisstgjøring, mer veiledning, bruk av nye kontrakts- og innkjøpsprosesser og om økonomisk støtte og risikoavlastning. Samtidig vil det være viktig at den enkelte kommune og fylkeskommune har en strategi som vedtas politisk. For å sikre tverrfaglig samarbeid i hele virksomheten vil det også være nødvendig med god ledelse og styring av innkjøpsarbeidet.

Vi slutter oss for øvrig til påpekningen av at Klimasats i enda større grad kan bidra til klimavennlige offentlige anskaffelser hvis det innføres flere søknadsfrister gjennom året.

Det viktigste virkemiddelet for å sikre grønne og innovative løsninger gjennom offentlige anskaffelser finnes i partnersamarbeidet Nasjonalt program for leverandørutvikling (LUP). Programmet eies i dag av KS, NHO, Innovasjon Norge, Forskningsrådet og Digitaliseringsdirektoratet. Det har også et bredt partnerskap av kommuner, fylkeskommuner og statlige etater. Dette likestilte samarbeidet mellom kjøper, selger og virkemiddelapparatet har vist seg å ha stor effekt, og det har også har vakt internasjonal oppmerksomhet.

Programmet har for eksempel vært samarbeidspartner for hurtigbåtprosjektet og arbeidet ned utslippsfri anleggsplass vi har referert til tidligere, hvor det har bidratt med avgjørende kompetanse på utforming av utviklingskontrakter. På [www.innovativeanskaffelser.no](http://www.innovativeanskaffelser.no) finnes det mange eksempler på slike grønne utviklingsprosjekter som koordineres av Leverandørutviklingsprogrammet.

Når vi vet at omstilling og klimakutt i stor grad er en innovasjonsutfordring, er det avgjørende for kommunesektoren å ha tilgang til slik tilrettelegging, koordinering og kompetanse. Derfor bør Leverandørutviklingsprogrammet ikke bare forsterkes i den virkemiddelgjennomgangen som nå foretas i offentlig sektor, men også styrkes som en sentral aktør i arbeidet med å realisere ambisjonene i Klimakur.

Både Digitaliseringsdirektoratet og Miljødirektoratet er nå i ferd med å trappe opp sin innkjøpsveiledning overfor kommunene gjennom flere nye initiativer. Dette er gode initiativer som vil kunne bidra til at mer

av innkjøpene vris over mot klima- og miljøriktige løsninger. De viser også igjen nytten av samarbeid mellom flere aktører.

### **Støtte til innfasing av miljøvennlig teknologi i transportsektoren**

Som det framgår av Klimakur og andre analyser, vil de største kuttene i ikke-kvotepfiktige utslipp kunne oppnås i transportsektoren. Som arealmyndighet og ansvarlig for all kollektivtrafikk utenom tog og langdistansebuss er kommunesektoren der en betydelig aktør. Klimakur peker derfor på veitransport, sjøfart, arealbruk og anleggsmaskiner som områder kommunene særlig kan påvirke. Blant disse er det tiltak innen sjøfart, det vil si ferger og hurtigbåter, som vil kunne gi de største kuttene gjennom kommunale tiltak.

KS vil påpeke at de mange ordrene som hittil er lagt inn for utslippsfrie ferger bare omfatter 1/3 av den norske fergeflåten. 2/3 gjenstår. Skal en større andel av disse strekningene også elektrifiseres innen 2030, må det komme på plass nye virkemidler.

Av Klimakurs omtale av maritime utslipp framgår det også tydelig at «styrkingen av virkemidler må starte raskt dersom innfasingen som er lagt til grunn i tiltakene skal oppnås.»

I denne forbindelse vil KS også peke på at de fylkeskommunene som har gått foran og faset inn utslippsfrie ferger, og på den måte også skaffet et kritisk masse av bestillinger på ny norsk maritim teknologi, har fått store merkostnader som andre fylker med konvensjonelle dieselferger slipper.

Manglende støtte til disse merkostnadene bidrar etter KS' oppfatning både til svakere økonomi i de aktuelle fylkeskommunene og oppbremsing i nye utslippsfrie fergeanbud.

### **Byvekstavtaler og nullvekstmål**

En svært viktig og i stor grad selvstendig rolle kommunesektoren har som klimaaktør, er rollen som arealmyndighet. Gjennom tiltak med basis i plan- og bygningsloven kan kommunene redusere klimagassutslipp blant annet gjennom, slik det heter i Klimakur, å konsentrere utbygging, sette restriksjoner på bilbruk og parkering, tilrettelegge for kollektivtransport og gående og syklende, sette krav om ladestasjoner og å ivareta karbonrike arealer som skog og myr.

Ett viktig virkemiddel for å ivareta denne rollen på en effektiv måte i de største byene er byvekstavtalene. Som vist i byutredningene vil utslippene kunne reduseres ytterligere gjennom økt satsing på samordnede areal- og transporttiltak. Dette vil blant annet kreve nye, tunge infrastrukturinvesteringer. Å forsterke byvekstavtalene og å utvide byvekst-avtaleordningen til også å omfatte de øvrige større byområdene som i flere år har arbeidet for å kunne ta del i ordningen, vil bidra til økt måloppnåelse.

Dette er oppfordringer som også finner støtte i Klimakur, hvor det i samleoversikten over virkemidler som kan styrke kommunenes bidrag slås fast: «Stat og kommune kan inngå byvekstavtaler for flere byområder enn de nå som er aktuelle i dag, samt inngå avtaler som tar utgangspunkt i klimagassutslipp og andre kjøretøykategorier enn personbiltrafikk.»

KS vil i denne forbindelse også framheve at nullvekstmålet om at all vekst i persontransporten i de store byene skal dekket med kollektivtrafikk, sykkel og gange må opprettholdes. Dette er ikke minst viktig for utviklingen av bymiljøet, for framkommelighet og av samfunnsøkonomiske grunner. I Klimakur-perioden vil dette også bidra til viktige utslippskutt.

### **Kan beregne effekten av arealtiltak**

Som det vises til i Klimakur, arbeides det nå med å utvikle et helt nytt verktøy som vil kunne sette kommunene og andre i stand til å beregne hvordan forskjellige alternativer for lokalisering av boliger,

næringsvirksomhet og annen infrastruktur vil påvirke transportbehovet. Dermed vil klimaeffekten av kommunale arealplaner for første gang kunne beregnes.

Det nye verktøyet, kalt ADV (for Arealdataverktøyet) er utviklet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet og KS gjennom flerårig samordnet FoU-innsats, basert på et KS-initiativ. Igjen har vi her et eksempel på betydningen av samarbeid mellom forvaltningsnivåene, forskning og næringsaktører mot felles mål.

Verktøyet er nå under programmering og samtidig uttesting i flere byområder. Det er bygget opp for å gi inndata til de regionale transportmodellene (RTM). Mer informasjon om verktøyet og utviklingsarbeidet er å finne på [www.kit-samarbeidet.org](http://www.kit-samarbeidet.org).

ADV vil være en vesentlig nyskaping, som både kan gjøre det lettere å finne fram til de beste tiltakene og gi bedre grunnlag for demokratiske beslutninger om arealbruk. Det kan for øvrig legges til at problemet med å tallfeste kostnader og utslippsreduksjoner ved klimavennlig arealbruk allerede ble drøftet i Klimakur 2020, i kapittel 10.7.1 om viktige tiltak som det er vanskelig å finne tall for.

### **Arealbeslutninger er også klimabeslutninger**

Kommunal arealbruk påvirker ikke bare store klimagassutslipp indirekte, gjennom utslipp fra transport. Som det framgår av Klimakurs del B om arealbruk, arealbruksendringer og skog, må Norge bokføre utslipp på over to millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter årlig som følge av permanente endringer fra en arealbruk til en annen, med avskoging som viktigste faktor.

Dette gjør at de mange regulerings sakene som behandles i kommunene også er viktige klimabeslutninger.

I Klimakur slås det i denne forbindelse fast at det er behov for mer kunnskap om klimakonsekvensene av valg og prioriteringer av areal- og transportbruk. Samtidig vises det til at statlige insentiver med fordel kan legge til rette for helhetsløsninger, slik at unødvendig konkurranse om tilbud av bolig- og næringsareal unngås.

Dette følges opp med tanker om å få i stand en ordning med en slags form for «byvekstavtaler» ut fra et slikt behov: «Tilsvarende avtaler...kan være aktuelle for å fremme andre klimahensyn og løsninger over kommunegrenser. En kan tenke seg slike ordninger for bevaring av særlig karbonrike arealer eller i planlegging av tiltak for økt opptak av karbon i biomasse.»

KS er positiv til et forsterket samarbeid med staten om økt helhet i arealvedtak, både i hver enkelt kommune og på tvers av kommunegrenser, som i større grad legger vekt på den samlede effekten for utslipp av klimagasser. Det vil være interessant å utvikle videre forslagene i Klimakur om dette.

### **Lovendringer**

KS vil også peke på løsninger som nasjonale myndigheter kan bidra til som ikke vil kreve nye bevilgninger.

Klimakur viser et behov for å gjennomgå bestemmelser i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter og annen nasjonal lovgivning som forurensningsloven og veitrafikkloven med sikte på å vurdere viktige endringer for å gi kommunene økt myndighet til å stille krav til fossile utslipp, blant annet i reguleringsbestemmelser og for anleggsdrift, materialbruk og veitrafikk. Reglene må være tydelige.

### **Viktig CCS-signal**

Beregningene i Klimakur viser at det kan oppnås betydelige utslippskutt hvis det gjennomføres karbonfangst og -lagring ved avfallsforbrenningsanleggene i Oslo, Bergen og Trondheim.

Ved siden av de store nasjonale kuttene og lokale forbedringene som kan oppnås med dette som en del av statens fullskalaprojekt for karbonfangst- og lagring, vil utvikling av slik teknologi også kunne ha stor innvirkning på utslippene fra tilsvarende anlegg internasjonalt.

KS setter derfor pris på Stortingets anmodningsvedtak i forbindelse med de nye krisepakken hvor Stortinget ber regjeringen fremskynde en investeringsbeslutning for karbonfangst og -lagring og presentere denne senest i forbindelse med statsbudsjettet 2021, samt sette i gang utredning av karbonfangst for forbrenningsanleggene i Bergen, Trondheim og Stavanger.

### **Myke tiltak og sirkulær økonomi**

Som ansvarlig for innsamling og håndtering av alt husholdningsavfall og lokal samfunnsutvikler og koordinator, kan kommunesektoren påvirke utslippene knyttet til avfallsbehandling på mange forskjellige måter, for eksempel gjennom økt materialgjenvinning, ikke minst av plast. Et annet eksempel kan være økt bruk av slam fra kommunale avløpsanlegg i produksjon av biogass. Slike tiltak vil imidlertid kreve videre teknologiutvikling, anleggsinvesteringer og markedsutvikling.

Skal flere sirkler i den sirkulære økonomien lukkes, må restprodukter fra en prosess kunne bli en innsatsfaktor i en annen. Dette vil kreve økt samarbeid mellom offentlige og private selskaper. KS vil også påpeke at lik tilgang for offentlige og private selskaper til statlige finansieringsordninger vil være viktig her.

KS mener at tiltak for økt sirkulær økonomi bør være en viktig del av den nasjonale klimaplanen som regjeringen skal melde inn til FN. Arbeidet med regjeringens bebudede strategi for sirkulær økonomi bør derfor intensiveres, slik at godt utredede tiltak kan legges inn stortingsmeldingen og planen.

I Klimakur vises det også til at kommunene kan påvirke utslippsutviklingen gjennom et bredt utvalg av mer «myke» tiltak i kraft av sine roller som tilretteleggere og koordinatører. To eksempler på dette er Stavanger kommunes arbeid med matsvinn og Trøndelag fylkeskommunes opplegg for involvering av elever i videregående skoler i arbeidet med fylkets klimaplan. Et tredje eksempel er Oslos og andre kommuners viktige arbeid med klimabudsjetter, som for øvrig vil kunne styrkes hvis det innføres årlig klimastatistikk, slik det foreslås i Klimakur.

Økt erfaringsutveksling mellom kommunene, for eksempel gjennom nettverk, vil kunne forsterke betydningen av slike tiltak. Også av denne grunn er det viktig at Klimasats-ordningen styrkes og opprettholdes i sin nåværende form.

Med hilsen

Lasse Hansen  
Administrerende direktør

Helge Eide  
Områdedirektør interessepolitikk