



Bacheloroppgave

ADM650 Jus og administrasjon

**Nasjonale klimamål i lokal klimapolitikk - et casestudie
av Ørsta kommunes klimatiltak og deres mulighetsrom**

Vilde Håvoll Sætre

Totalt antall sider inkludert forsiden: 34

Molde, 21.05.2019



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å betrakte som fusk og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§14 og 15.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i URKUND, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input checked="" type="checkbox"/>

Personvern

Personopplysningsloven

Forskningsprosjekt som innebærer behandling av personopplysninger iht.

Personopplysningsloven skal meldes til Norsk senter for forskningsdata, NSD, for vurdering.

Har oppgaven vært vurdert av NSD?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

- Hvis nei:

Jeg/vi erklærer at oppgaven ikke omfattes av Personopplysningsloven:

Helseforskningsloven

Dersom prosjektet faller inn under Helseforskningsloven, skal det også søkes om forhåndsgodkjenning fra Regionale komiteer for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk, REK, i din region.

Har oppgaven vært til behandling hos REK?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Christina B. Johansen

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å

gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Dato:

Antall ord: 8271

Forord

Denne oppgaven er skrevet i forbindelse med mitt avsluttende semester i jus og administrasjon ved Høgskolen i Molde.

Klima og miljø er et tema som står hjertet mitt nærme og det var derfor viktig å kunne skrive om dette temaet i min avsluttende oppgave. Det har vært svært lærerikt å gå i dybden på lokal klimapolitikk.

Jeg vil takke min gode veileder Christina B. Johansen for støtte og troen på meg. Du har vært en inspirasjon og takk for gode samtaler om klima og miljø.

Takk for meg høgskolen i Molde.

Sammendrag

Denne oppgaven tar for seg nasjonale klimamål på et lokalt plan. Klima og miljø er svært aktuelt både i medier, samfunn og politikk i dag. Vi står overfor klimaendringer som på sikt vil føre til store samfunnsendringer. Derfor ønsker denne oppgaven å bidra til en forståelse for hvordan norske kommuner kan tilrettelegge sin lokale klimapolitikk slik at vi når nasjonale mål og for at norske kommuner kan bli mer miljøvennlige innenfor transport. Oppgaven tar sikte på en enkeltkommune i Møre og Romsdal, der jeg vil vise til deres klimamål, hva de gjør for å bidra til å redusere klimagassutslipp og prøve å forklare hvorfor det ikke skjer mer i deres klimapolitikk. Teorien som jeg har anvendt er institusjonell teori. Institusjonell teori tar sikte på organisasjoners tilpasning til interne og eksterne omgivelser. Metoden som blir brukt er dokumentanalyse. Jeg vil gjennomgå ulike offentlige dokumenter som jeg har funnet relevant for nasjonal klimapolitikk, lokal klimapolitikk, mål og tiltak og en kommunes mediedekning av klima og miljø. Jeg vil analysere og drøfte dokumentene opp mot Scotts tre søyler. Deretter konkludere.

Innhold

1.0	Innledning	1
1.1	Problemstilling.....	2
1.2	Formål.....	3
1.3	Avgrensning.....	3
2.0	Teori	3
2.1	Scotts tre søyler.....	4
3.0	Metode	7
3.1	Valg av metode	7
3.2	Gjennomføring.....	8
3.3	Validitet og reliabilitet.....	9
3.4	Presentasjon av data.....	9
4.0	Presentasjon av case	10
5.0	Analyse	11
5.1	Overordnet perspektiv	11
5.1.1	Stortingsmelding 41	11
5.1.2	Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak	12
5.1.3	Plan- og bygningsloven	14
5.2	Mediedekning i Ørsta kommune	15
5.3	Ørsta kommune.....	17
5.3.1	Klimaplan for Ørsta kommune 2009-2020.....	17
5.3.2	Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda	18
5.3.3	Årsmelding 2016/2017	18
6.0	Drøftelse	19
6.1	Overordnet perspektiv	20
6.2	Mediedekning i Ørsta kommune	21
6.3	Ørsta kommune.....	21
7.0	Konklusjon	23
8.0	Referanseliste	24

1.0 Innledning

Klima- og miljødepartementet sin «Klimastrategi for 2030» fastslår at klimaendringene er en av vår tids største trusler (2017). Det haster derfor å få de globale utslippene ned. Parisavtalen ble vedtatt i 2015. Det er en internasjonal klimaavtale som ble et vendepunkt innenfor samarbeid over landegrenser om klimaarbeid. Norge ratifiserte avtalen i april 2016 (FN-sambandet, «Parisavtalen», 2018). Det vil si at Norge har godkjent avtalen som bindende. Noen av hovedpunktene i avtalen er at gjennomsnittstemperaturen i verden ikke skal øke med mer enn 2 grader, og helst ikke øke med mer enn 1,5 grad. De landene som har vedtatt avtalen skal øke evnen til å tilpasse seg klimaendringene og ha en lavutslippsutvikling som ikke setter matproduksjonen i fare (FN-sambandet, «Parisavtalen», 2018).

Norges klimamål er forankret i to stortingsmeldinger, samtykke til ratifikasjon av Parisavtalen og i lov om Klimamål (Klima- og miljødepartementet 2017). «Målet skal være at Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050» jfr. Klimaloven §4 (Klimaloven, §4, 2017)

Norge har ikke sjans å nå de ambisiøse klimamålene som er satt uten å ha kommunene med på laget. I Norge har vi kommuner av ulike størrelser, lokasjoner og innbyggertall. Vi er spredt bebodd utover landet der noen samfunn vil kunne merke konsekvensene av klimaendringene mer enn andre. Likevel er klimaendringer noe som alle og enhver vil støte på til syvende og sist. Felles forståelse av hva vi som nasjon – som verden – står overfor er noe som synes å mangle. For at Norge skal nå klimamålene må kommunene fungere som viktige aktører og bidra til en omstilling til grønnere tankesett og drift da kommunene utgjør Norges befolkning.

Denne oppgaven tar utgangspunkt i en liten kommune i Møre og Romsdal. Jeg vil prøve å fastslå mulighetsrommet kommuner har for å bli mer miljøvennlige og redusere klimagassutslippet i kommunen. Jeg vil prøve å få et bilde av hvilke mål, og tiltak de setter til verks for å nå de nasjonale mål som er vedtatt av Stortinget. Gjennom en dokumentundersøkelse vil jeg vise til relevante dokumenter for å få et helhetlig bilde av kommunen. Både fra de offentlige instanser og lokale medier.

1.1 Problemstilling

Klimaendring og veien til et bærekraftig miljø er tema som er dagsaktuelt både innenfor forskning, politikk og i mediene lys. Forskning, analyser og statistikk viser at Norge er en sterk bidragsyter til klimagassutslipp. De største utslippskildene er transport, olje- og gassutvinning og industri jfr. miljøstatus, «Norske klimagassutslipp» (2018a). Valget av problemstilling blir å se på en av disse verstingene innenfor klimagassutslipp; transport og fokusere på hva norske kommuner gjør eller kan gjøre for å bli mer miljøvennlige her. Jeg har valgt å fokusere på kommuner fordi de har en vesentlig rolle å spille i arbeidet med å nå Norges klimamål. Kommunene i Norge har et ansvar som samfunnsaktør og har et stort mulighetsrom som kan benyttes for å redusere klimagassutslippet. Dette mulighetsrommet vil si de virkemidler og muligheter kommunene har for å bli mer miljøvennlige og redusere klimagassutslipp. Kommunene har flere utfordringer med å ta i bruk dette mulighetsrommet. De kan være praktiske utfordringer, som mangel på finansielle ressurser eller mangel på erfaring og kompetanse. De kan være politiske, som mangel på samspill mellom nasjonale aktører og regionale og lokale. En annen utfordring vil også være av verdimeessig karakter der kommunen vil ha manglende støtte fra innbyggere eller hvordan klimapolitikk oppfattes i kommunen (Westskog et. al. 2018).

Problemstillingen i denne oppgaven er:

Hva er kommuners mulighetsrom til reduksjon i klimagassutslipp innenfor transport og hvordan håndterer Ørsta kommune dette mulighetsrommet?

For å besvare problemstillingen vil jeg legge ved to underspørsmål som vil bedre forståelse for hva oppgaven tar sikte på.

1. Har kommunen en klimaplan? Og viser den til tiltak og strategier som vil fungere?
2. Hvilke tiltak har blitt gjort i Ørsta kommune for å bli mer miljøvennlige innenfor transport?

Disse spørsmålene vil være det jeg også tar sikte på og det jeg vil prøve å få svar på når jeg velger empiri, analyserer og drøfter. Dette er for å få et helhetlig bilde på situasjonen i en kommune.

1.2 Formål

Oppgavens formål er å bidra med en forståelse om hvordan norske kommuner håndterer mulighetsrommet til å redusere klimagassutslipp innenfor transport. Jeg vil se på hva som forventes av kommunene og hva de kan gjøre, hva snakkes om i mediebildet og hva som faktisk blir gjort i en enkelt kommune. Ved hjelp av institusjonell teori vil jeg analysere og drøfte kommunens mulighetsrom og klimatiltak, og hvorvidt det bærer preg av den regulative, normative og kulturelt-kognitive søylen.

1.3 Avgrensning

Klimautfordringer knyttet til transport som tema er valgt fordi det er svært aktuelt. Det er aktuelt fordi fra 1990 til 2017 gikk utslippene fra transport opp med 23 prosent, dette er ikke bare veitrafikk, men også flytransport og båttransport (Miljøstatus, «Norske utslipp av klimagasser», 2018a). I oppgaven vil jeg fokusere på en kommune i Møre og Romsdal. Denne kommunen har et viktig sentrum og knutepunkt i fylket. Den har E39 gjennomgående i kommunen og har et høyt utslipp innenfor transport. Derfor vil jeg se på hvilke planer de har, hvor fokuset ligger i disse planene og hva de faktiske tiltakene er for å bli mer miljøvennlige innenfor transport.

2.0 Teori

For å forklare og analysere kommunens tilnærming for å bli mer miljøvennlig, tar oppgaven utgangspunkt i institusjonell teori. Institusjonell teori handler om organisasjoners tilpasning til både interne og eksterne omgivelser og gir et godt utgangspunkt for hvordan få og utvikle legitimitet. Institusjonell teori plasserer organisasjoner i samme kategori som andre sosiale institusjoner som familie og politisk system (Jaffee 2001, 227). Institusjonell teori vil altså forklare hvordan organisasjoner ikke bare fungerer som rasjonelle produksjonssystem, men at de også fungerer som sosiale institusjoner (Scott 2014).

Scotts definisjon av institusjoner er sammensatt av flere elementer. «*Institutions comprise regulative, normative, and cultural-cognitive elements that, together with associated activities and resources, provide stability and meaning to social life*» (Scott 2014, 56). I

denne oppfatningen mener han at institusjoner har holdbare sosiale strukturer. Det vil si at de består av en sosial gruppe mennesker som er avgrenset og bundet sammen med hverandre. De har mange ansikter, det vil si at de er komplekse. De består også av sosiale aktiviteter og materielle ressurser. Scotts teori kan fungere som tolkningsverktøy for mange problemstillinger, og for å få analytisk forståelse om hvordan organisasjoner fungerer.

Institusjonell teori er spesielt aktuell når det kommer til klima og miljø (Hoffmann 1999). Klima og miljø vil stadig være mer diskutert i ulike organisasjoner da det vil komme problemer nå som man tidligere ikke har sett fordi man har mer kunnskap om klimautfordringer og klimaendringer i dag enn tidligere. Som organisasjon kan det være enkelt å handle innenfor sine egne rammer uten å ta hensyn til allmennheten og omgivelser (Hoffmann 1999). Om man som organisasjon bare tenker på sine egne ressurser og hvordan få mer ut av de, vil fellesressurser bli ødelagt på lang sikt. Utfordringer rundt miljø er noe alle mennesker i hele verden vil se konsekvensene av. Det vil derfor være avgjørende at endringer for bedre miljø og klima ikke bare skjer internt i organisasjoner dersom de skal ha effekt. Det vil også være viktig å ha tilstrekkelig kunnskap om klimautfordringer og da må man gjerne se utenfor organisasjonen for å kunne løse de problemer som kan oppstå.

Institusjoner kan deles inn i tre analytiske dimensjoner eller «søylar»: regulative, normative og kulturelt-kognitive (Scott 2014). Hver av disse dimensjonene er viktige, en av de kan dominere i ulike tilfeller, men ofte fungerer de i kombinasjon med hverandre (Scott 2014). I oppgaven er det kommunen og nasjonale myndigheter som er institusjonen.

Videre vil jeg presentere de tre søylene hver for seg. Her vil jeg kombinere de søylene med en politisk eller statsvitenskapelig beskrivelse av Norge eller kommuner for å få et innblikk i hvordan de ulike søylene fungerer rettet mot problemstillingen.

2.1 Scotts tre søylar

Den regulative søylen

Den regulative søylen tar for seg nasjonale og internasjonale regulering- og kontrolltiltak som institusjoner/kommuner må tilpasse seg for å oppnå legitimitet. Den viser altså til

hvordan institusjoner er påvirket av lover, regler og sanksjoner internt, men samt som institusjon som helhet for å være funksjonell (Jacobsen og Thorsvik 2016. Scott 2014). Denne prosessen kan være uformell som normer, uskrevne regler, forventninger til personers oppførsel, og ekskludering i sosiale grupper internt. Eller prosessen kan være formell gjennom pålegg fra offentlige regelverk som for eksempel skatteregulering (Jacobsen og Thorsvik 2016).

Det er altså lover og regler som viser til hva man kan gjøre, hva man ikke kan gjøre og hvordan man skal utføre ulike oppgaver. Omdømme til institusjonene vil bli svekket om de ikke følger lover og regler, men man kan også bli sanksjonert eller straffeforfulgt (Jacobsen og Thorsvik 2016).

De regulative mekanismene i Norge er de nasjonale eller lokale politiske myndigheter. Parlamentarisme ble innført i Norge i 1884, da fikk også folkesuvereniteten sitt gjennomslag (Hanssen, Helgesen og Vabo 2018). Siden da har den lovgivende makten utgått fra Stortinget som fastlegger de grunnleggende reglene for samfunnslivet (Hanssen, Helgesen og Vabo 2018). Det er de som vedtar lovene vi lever etter. Samtidig er også statsapparatene regulative på det viset at de selv har lover de må følge for å kunne vedta lover. Forvaltningsloven eller Offentlighetsloven er eksempler på lover de må følge. Kommunene som en lokal myndighet kan også fastsette lokale forskrifter og vedtak, da må de ha hjemmel i lov for å gjøre dette (Forvaltningsloven, §2, 1967). Disse er man forpliktet til å følge på lik linje med en lov som er vedtatt av Stortinget så lenge den ikke er i strid med annet som følger av lov fra Stortinget (Kommuneloven, §6, 1992). I den regulative søylen er logikken (atferden) og handlingsmønsteret instrumentell rasjonalisert. Det vil si at det er hensiktsmessig å ha disse instrumentene for at et samfunn skal være velfungerende.

Den normative søylen

Denne søylen tar sikte på at det er normer og verdier som former handlinger og oppførsel i det sosiale liv. Den viser til hvordan normative systemer definerer mål, og hvordan man skal komme seg til målet på en akseptabel måte (Scott 2014). Normative systemer omhandler både verdier og normer. Scott (2014, 65) definerer normer og verdier slik: Verdier er de oppfatninger man har av det som er foretrukket eller ønskelig, sammen med et sett av standarder som oppførsel eller handlinger kan vurderes opp mot. Normer

spesifiserer hvordan ting bør bli gjort; de definerer hvilke midler som er legitime for å oppnå mål (Scott 2014). De skaper altså forventninger til hvordan mennesker og institusjoner skal oppføre seg.

I den normative søylen er forventninger og verdier hovedpunkter; det handler om hva som vurderes som rettferdig og riktig (Carson et. al. 2015). For eksempel gir kommunalt selvstyre, lokal frihet til prioriteringer (Carson et.al. 2015). Her kan kommunene selv velge hva de vil prioritere som riktig og rettferdig. Det vil være ulike ting man som kommune må ta stilling til. Kommunene blir her utfordret normativt da de ikke kan ta hensyn til alle innbyggere og hvor kompleks en kommune er. De må selv ta sikte på hvor de vil legge fokus og hvilke prioriteringer de skal ha.

Som nevnt viser den normative søylen til normer og verdier i omgivelsene til institusjoner eller internt i institusjoner som påvirker/former handlinger og oppførsel i det sosiale liv (Scott 2014). Stortinget som Norges lovgivende myndighet og regjeringen som den utøvende har mange ulike omgivelser de må ta hensyn til. Normer og verdier vil påvirke hvordan nasjonale myndigheter handler i gitte situasjoner. Eksempler på omgivelser som kan påvirke er Norges befolkning, næringsliv, media og andre politikere i fylker eller kommuner. Samtidig vil man finne normer og verdier internt i de to institusjonene som kan påvirke handlinger og oppførsel til hver enkelt person også.

Den kulturelt-kognitive søylen

Den tredje søylen viser hvordan delte oppfatninger ofte blir utviklet og danner felles meninger/forståelse om virkeligheten, om hva som skjer og rammene for sosial interaksjon blir forankret i kulturen (Scott 2014). I denne søylen er det menneskets eksistens som er i fokus. Det kommer til syne gjennom delte oppfatninger og felles forståelse av logiske oppfatninger som man finner i kulturen og som man organiserer seg deretter (Scott 2014). De delte oppfatningene og den felles forståelsen gjør at den enkeltes handlinger blir tatt for gitt og at handlinger blir utført på en bestemt måte fordi «det er bare slik man gjør det, og dette er den eneste måten å gjøre det på». Andre handlingsmåter, selv om de kan være bedre, faller seg ikke inn (Scott 2014).

Den kulturelt-kognitive søylen kan omtales som en oppfatningsbasert søyle, der fornuft og kunnskap som tas for gitt er sentrale (Carson et.al. 2015). For å komme til selve kjernen av

den kulturelt-kognitive søylen kan man spørre: hva er den overordnede oppfatning av hva som er fornuftig eller kunnskap vi tar for gitt? (Carson et.al. 2015, 232). Det er for eksempel en overordnet oppfatning at oljeutvinning er fornuftig eller at det viktigste for Norges klimapolitikk er økonomisk vekst.

Det blir videre påpekt at oppfatningene våre kan endres over tid (Carson et. al. 2015). Ved årtusenskiftet ble det tatt for gitt at biodrivstoff var et miljøvennlig tiltak. Det var fordi det bare ble sett på den positive siden; biodrivstoff førte til redusert CO2-utslipp. I senere år har det imidlertid blitt advart at biodrivstoff ødelegger matproduksjon ved å beslaglegge jord som kunne blitt brukt til matdyrking (Carson et.al. 2015). Ved å komme med mer forskning på temaet, og vise til at ting ikke er så svart/hvitt som det først fremstår eller blir vist til i media så har oppfatningen til mennesker om biodrivstoff endret seg over tid.

Stortinget som lovgivende myndighet må ha alminnelig flertall for å vedta lover. Det vil si at de må danne en felles forståelse for å kunne vedta en lov og dette må man se i sammenheng med den regulative søylen. Man kan altså ikke danne en ny lov uten å ha kulturelt-kognitive aspekter med i prosessen. Et annet eksempel kan være at hvis klimapolitikk var institusjonalisert i den kulturelt-kognitive søylen så ville arbeid mot å være mer miljøvennlig være naturlig i kommunen. Det ville vært en rutine og alltid ta forbehold for at det man gjør er for å ta sikte på klima og miljø. Slik er det sådan ikke i dag.

3.0 Metode

I dette kapitlet vil jeg ta for meg metoden og framgangsmåten som er benyttet for å samle inn empiri. Metode er en måte å gå fram på for å tilegne seg kunnskap og samle inn data fra virkeligheten (Jacobsen 2015). Videre i kapitlet vil jeg presentere aktuell empiri for å få et oversiktlig bilde av hva som blir analysert senere i oppgaven.

3.1 Valg av metode

I oppgaven vil det bli tatt i bruk kvalitativ metode. Kvalitativ metode tar man som regel i bruk når man har et ønske om mye informasjon om få enheter (Jacobsen 2015). Jeg tar

sikte på en enkeltkommune som jeg vil få utfyllende svar om. Dette er et tema jeg ikke har mye kunnskap om, og er ivrig etter å finne ut mer om innholdet i klimatiltak og hva som blir gjort i Ørsta kommune. På bakgrunn av dette vil kvalitativ metode være det riktige valget for denne oppgaven (Jacobsen 2015). Der er flere framgangsmåter i kvalitative studier. De vanligste er intervju, observasjoner eller dokumentundersøkelse (Jacobsen 2015). Felles for disse er at resultatene ikke er målbare og analysen gjøres av ord eller tekst. Det å gjennomføre intervju vil være ressurskrevende med tanke på planlegging, tidsbruk og reiseutgifter fra Molde til Ørsta kommune selv om det ville være interessant å intervju noen som arbeider i Ørsta kommune eller foreta intervju med innbyggerne i kommunen. Dokumentundersøkelse vil likevel gi meg et bredt spekter fra nasjonale, lokale og medienes perspektiv og kommuners handlingsrom. Da denne oppgaven handler om offentlige instanser som stat og kommune vet jeg at der er mye god informasjon å finne på deres hjemmesider.

3.2 Gjennomføring

Helt i starten gjorde jeg ulike søk på offentlige instanser som Stortinget, regjeringen og Ørsta kommune. Søkene jeg gjorde baserte seg på søkeordene klima, klimaplan og transport. Det dukket opp flere interessante dokumenter ved disse søkene. Ikke alle like relevante med tanke på at de hadde «gått ut på dato» og fokuset i dokumentene ikke var i samsvar med det jeg så etter. Når jeg valgte dokumentene tok jeg sikte på ulike ting. Først ville jeg ha et overordnet perspektiv med nasjonale klimamål, strategier og retningslinjer for kommunene. Videre så jeg på det lokale plan. Hva har Ørsta kommune gjort for klima og miljø i kommunen? Ørsta kommune vedtok en klimaplan i 2010 som jeg tok sikte på. Videre skulle det likevel vise seg å bli vanskelig å finne konkrete tiltak som har blitt gjort for å kutte klimagassutslippene. Gjennom å se på kommunens hjemmesider har det likevel kommet fram ulike planer og tiltak som har blitt gjort for å forbedre klimaet uten at det er spesifisert at dette er et miljø- eller klimatiltak. Mediedekning i en liten kommune viser ofte hva som berører kommunen nærmest og hva som er viktig i denne kommunen. Det er derfor viktig for meg å også se på hva de ulike mediene i kommunen skriver om og om der er god dialog mellom kommunen som offentlig instans og avisene. De to lokalavisene i kommunen; Møre og Møre Nytt, er relevante her. For å finne artikler som omhandlet miljø, klimaendringer og transport brukte jeg de tre søkeordene sammen og hver for seg i nettavisene. Jeg søkte også fra 1. april 2014 og fram til i dag for å se om de har skrevet

mer eller mindre de siste årene og for at artiklene skulle være nyest. På Møre Nytt sine sider søkte jeg klima + miljø + transport og fikk 35 artikler i søketreffet. Klima + miljø ga meg 225 søketreff og klimagassutslipp resulterte i 13 søketreff. Videre gikk jeg gjennom samtlige artikler for å se på innhold, synspunkter og kilde. Mange av de var ikke relevante da de for eksempel handlet om stafetter som hadde fokus på klima og miljø i stedet for klimagassutslipp eller klimatiltak. For å sette disse tallene i perspektiv søkte jeg også på søkeordene fotball + Ørsta i samme tidsrom, og her kom det opp 1444 artikler i søket.

3.3 Validitet og reliabilitet

Validitet går på om vi måler det vi ønsker å måle (Jacobsen 2015). Datainnsamlingen har gitt meg god og relevant kunnskap og informasjon om klimatiltak og klimapolitikk i Ørsta kommune som jeg trenger for å besvare problemstillingen.

Reliabilitet går på om undersøkelsen er til å stole på (Jacobsen 2015). De dokumentene jeg har anvendt i oppgaven er alle offentlige enten fra offentlige organer eller media. Gjennom datainnsamlingen og analysen har jeg vært objektiv og valgt dokumenter som har gitt meg mest mulig relevant informasjon til å svare på problemstillingen og som har nyest publikasjonsdato.

3.4 Presentasjon av data

I oppgaven min har jeg analysert 11 artikler/dokumenter. De vises nedenfor i den rekkefølgen de vil bli analysert i i kapittel 5.0.

Tabell 1: Dokumentene i oppgaven.

Dokument/artikkel	Datert/Utgiver	Hovedpunkt
Overordnet perspektiv		
Stortingsmelding 41, «Klimastrategi for 2030».	2017/Klima- og miljødepartementet.	Et objektivt dokument som viser nasjonale klimamål og strategier.
<i>Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak</i>	2018/Cicero, Civita og Vestlandsforskning på oppdrag fra Miljødirektoratet.	Rapporten viser til kommunenes posisjon for at Norge skal nå klimamålene som er satt.

<i>Plan- og bygningsloven</i>	2008	Lov som skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner jfr. Plan- og bygningsloven §1-1.
Medier		
<i>Ny klimaplan på Søre</i>	2018/Møre	Viser til gamle klimaplan i Ørsta kommune og at der nå blir laget en ny.
<i>Sammen for klimaet i Laguneparken</i>	2019/Møre Nytt	Viser ildsjeler i kommunen som vil ha fokus på klima og miljø.
<i>No vert Posten grøn</i>	2016/Møre nytt	Posten som transportbedrift blir miljøvennlige i Ørsta kommune. Ser man et grønt skifte i kommunen?
<i>Ørsta er el-bil versting</i>	2017/Møre Nytt	To politikere i Ørsta kommune lufter sine synspunkt om ladingspunkt til elbiler i kommunen.
Ørsta kommune		
«Klimaplan for Ørsta kommune 2009-2020»	2010/Ørsta kommune	Hovedfokus i denne planen er status, utfordringer og tiltak rettet mot klimagassutslipp.
«Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda»	Udatert/Ørsta kommune	Plan for Ørsta sentrum som tar sikte på Plan- og bygningsloven.
«Årsmelding 2016»	2017/Ørsta kommune	Viser til alle tiltak som har blitt utført i kommunen i 2016.
«Årsmelding 2017»	2018/Ørsta kommune	Viser til alle tiltak som har blitt utført i kommunen i 2017.

4.0 Presentasjon av case

Ørsta kommune ligger i Møre og Romsdal fylke. Kommunen har 10857 innbyggere per 4. kvartal i 2018 (Statistisk sentralbyrå, 2018). Ørsta kommune er en relativt stor kommune i areal. Bosetningen er spredd og har en strekning på litt over 40 kilometer med stor gjennomgangstrafikk på E39 og kommunen fungerer som et knutepunkt for flere andre kommuner i fylket (Ørsta kommune, 2010, 32).

Ørsta kommune som organisasjon er delt inn i 8 seksjoner der plan- og miljø avdelingen går under seksjon teknisk tjenester (Ørsta kommune 2017). Det er arbeidet til denne avdelingen jeg tar sikte på under analysen.

Da kommunen har E39 gjennomgående i kommunen har timeekspresen et godt busstilbud fra Volda, gjennom Ørsta kommune og videre til Ålesund. Festøya-Solavågen og Sæbø-Leknes er ferger i kommunen som tar deg til enten Sula/Ålesund eller til Hellesylt i Stranda kommune. Nær grensen til Volda ligger Ørsta-Volda lufthavn, Hovden (Thorsnæs 2018).

5.0 Analyse

I analysekapittelet vil jeg analysere 11 dokumenter som vist til i presentasjon av data. Først vil jeg presentere et overordnet perspektiv på norsk- og lokal klimapolitikk. Her tar jeg sikte på en stortingsmelding, kommuners mulighetsrom til reduksjon av klimagassutslipp og plan- og bygningsloven. Videre ser jeg på mediedekning i Ørsta kommune som omhandler klima, miljø og transport. Til sist trekker jeg fram dokumenter fra Ørsta kommune.

5.1 Overordnet perspektiv

5.1.1 Stortingsmelding 41

Meld. St. 41 (Klima- og miljødepartementet 2017) «Klimastrategi for 2030» viser til at vi er en verden i endring. Om verden ikke lykkes i å kutte utslippene betydelig de nærmeste årene, er det svært stor risiko for at klimaendringene vil få alvorlige og vidtrekkende konsekvenser (Klima- og miljødepartementet 2017, 9). Meldingen viser til at Norge er i samarbeid med EU gjennom Parisavtalen om å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen under 2 grader. (Klima- og miljødepartementet 2017).

«Regjeringen har pekt ut fem satsingsområder for å kutte utslipp: Transport, styrking av Norges rolle som leverandører av fornybar energi, utvikling av lavutslippsteknologi

industrien og ren produksjonsteknologi, et grønt skifte i skipsfarten samt CO2-håndtering» (Klima- og miljødepartementet 2017, 19). Innenfor transport som denne oppgaven tar sikte på viser Stortingsmeldingen til klare arbeidsmål. «Regjeringen vil ha som et arbeidsmål at klimagassutslippene i transportsektoren skal reduseres med 35-40 prosent i 2030 fra 2005(...) at transporten i 2050 skal være tilnærmet utslippsfri/klimanøytral» (klima- og miljødepartementet 2017, 53).

Meldingen viser til effektiv og samordnet virkemiddelbruk for å nå målene som er satt. «Virkemiddelbruken i klimapolitikken bør følge et sett av prinsipper som er transparente og gir forutsigbarhet, og som innebærer at målene for klimapolitikken nås med effektivitet og størst mulig grad av sikkerhet(...)» (Klima- og miljødepartementet 2017, 40).

Virkemidlene vil være avgjørende for utslippsreduksjoner og kostnader. Dette kan for eksempel være virkemidler som lovgivning (Klima- og miljødirektoratet 2017).

5.1.2 Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak

Denne rapporten viser til virkemidler kommuner kan ta i bruk for å utvikle klimatiltak.

Det er en tosidighet i kommunenes rolle i kutt i utslipp. De skal både kutte i utslipp i egen drift/organisasjon, samt tilrettelegge for at aktører i kommunen kutter i sine utslipp. Naturlig nok er det ulike virkemidler som er aktuelle i disse ulike rollene. Kommunene har viktige sektoransvar innen areal og transport, avfallshåndtering, landbruk og egen drift, men kan også påvirke andre sektorer gjennom sin samfunnsaktørrolle ved for eksempel å tilrettelegge for at næringsaktører i kommunen innfører klimaløsninger (Westskog et.al. 2018, 31).

Rapporten trekker fram fire ulike virkemidler som er viktige for å utvikle klimatiltak i norske kommuner:

1. Det første virkemiddelet rapporten trekker fram er de juridiske virkemidler som kan benyttes for å påvirke utviklingen av klimagassutslippene. Plan- og bygningsloven som vi vil komme tilbake til senere er i en særklasse her. Den loven viser muligens til det mest langsiktige virkemiddelet i klimapolitikken (Westskog et.al. 2018). Under juridiske virkemidler viser også rapporten til Statlige planretningslinje for klima- og energiplanlegging «som krever at kommunene(...),

skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp(...)» (Westskog et.al. 2018, 32). Dette virkemiddelet er dominert av den regulative søylen da dette er noe kommunene må tilpasse seg for å oppnå legitimitet fra omgivelsene. Kommunene er her påvirket av disse lovene til å ha klimafokus. Lovene regulerer (setter rammer for) hvordan kommunene skal handle for å kutte utslippene og omstille seg for miljøet.

2. Det andre virkemiddelet er insentiver. «Avgifter, ulike former for subsidier og konkurransebaserte virkemidler som anbudsprosesser er eksempler på markedsbaserte virkemidler eller insentiver» (Westskog et.al. 2018, 33). Dette er et virkemiddel som gir restriksjoner på handlefriheten i samfunnet og passer inn under den regulative søylen. Det vil bli mindre lukrativt å for eksempel kjøre bil til jobb om man må betale bompenger til og fra hjemstedet sitt. Det vil da bli billigere i det lange løp å ta kollektiv transport som er mer klimavennlig transport.
3. Det tredje virkemiddelet er dialog og nettverk. «Kommunene kan også benytte dialogbaserte virkemidler gjennom å være fasilitator for lokalsamfunnsprosesser, veilede aktører i arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser og initiere nettverk/nettverksdialoger relatert til klima» (Westskog et.al. 2018, 35). Med dette virkemiddelet kan kommunen arbeide for å bringe lokale aktører inn på banen og være en pådriver for grønne næringsinitiativer. Innenfor dette virkemiddelet vil man finne normative og kulturelt-kognitive aspekter. Ved å starte opp en dialog mellom kommune og næringslivet vil man kunne skape en felles forståelse. Det vil fungere som et fellesskap for miljø og klima med kommunen i spissen.
4. «Kommunene har også en meget viktig rolle i å legge til rette for brede prosesser for medvirkning. Bred deltakelse er grunnleggende for å møte de store klimautfordringene samfunnet står over» (Westskog et. al. 2018, 36). Dette fjerde virkemiddelet viser også til holdningsskapende arbeid og informasjon. Her vil det være viktig å prøve å endre holdninger til innbyggere i kommunene. Det kan for eksempel være fokus på opplæring om klima og miljø i skoler og barnehager, veiledninger til hvordan kvitte seg med oljefyring (Westskog et.al 2018). Dette vil være med på å endre verdiene til beboerne, politikere og egne ansatte i kommunen. Ved å ha en dialog og få fram utfordringer og konsekvenser rundt klima og miljø,

vil man kunne skape en sosial forpliktelse flere beboere vil kjenne på. En forpliktelse til å gjøre de endringene som skal til for å omstille seg til miljøvennlighet.

Innenfor transport har kommuner mange tiltak og reduksjonspotensialer (Westskog et.al. 2018). «Den største andelen av kommunefordelt utslipp (geografisk avgrenset) kommer fra transport og i all hovedsak fra veitrafikk(...) for alle kommunene samlet utgjør utslipp fra transport ca 50 prosent eller 12 mill tonn co-ekv. per år» (Westskog et.al. 2018, 43). Det viser til at man har stort potensiale til å kutte klimagassutslippene innenfor transport i de norske kommunene. Rapporten viser til at noen av tiltakene for å redusere utslippene som er beskrevet i analyser som er knyttet til regionale areal- og transportplaner er typiske. Blant annet kan man effektivisere kjøretøyene, gjøre teknologi og drivstoffendringer. Tiltak her kan være lavere drivstoffbruk og fortsette overgangen til biodrivstoff (Westskog et.al. 2018). Andre kan være å bytte transportmiddeltype. Som for eksempel fra bil til kollektiv, sykkel eller gange. Da kan kommunene bygge ut eller forbedre kollektivtilbud/infrastruktur og redusere pris på kollektivreiser, utbygging av sykkelveier eller gangfelt vil også være noe som fører til at flere vil velge sykkel enn bilen (Westskog et. al. 2018). Det fremgår i rapporten at kommunene har et relativt stort handlingsrom med en rekke virkemidler som kan redusere utslipp fra transport (Westskog et.al. 2018). Dette er for så vidt forslag til kommunene og er frivillig hva kommunene prioriterer eller ikke i arbeidet med å kutte klimagassutslipp.

5.1.3 Plan- og bygningsloven

Formålet til plan- og bygningsloven er å fremme bærekraftig utvikling jfr. Plan- og bygningsloven §1-1. Kommunene skal ta klimahensyn når de planlegger: «Ta klimahensyn gjennom reduksjon av klimagassutslipp og tilpasning til forventede klimaendringer, herunder gjennom løsninger for energiforsyning, areal og transport» (Plan- og bygningsloven, §3-1 g, 2008).

Etter plan- og bygningsloven er kommunen den lokale planmyndighet. Her har de et viktig virkemiddel for utviklingen av kommunen. Gjennom arealplanlegging kan de legge opp en utvikling som reduserer klimagassutslipp ved å for eksempel legge til rette for kollektivtransport for eksempel. Plan- og bygningsloven er regulativ. Hele Norges

befolkning, næringsliv, fylke og kommuner må forholde seg til denne loven. Den er hensiktsmessig og spesielt viktig for kommuner å følge for å fremme bærekraftig utvikling. Kommunene er påvirket til å ta klimahensyn av frykt gjennom plan- og bygningsloven. Det er hensiktsmessig å ha lover og reguleringer som «press-middel» for kommunene og ikke minst for staten. I det store og det hele er det de nasjonale myndigheter som har vedtatt klimamålene som er blitt satt i Norge. Derfor er lover og reguleringer som Plan- og bygningsloven et viktig instrument for å holde klimautfordringene i fokus.

5.2 Mediedekning i Ørsta kommune

I et lite lokalt samfunn på Sunnmøre er de lokale medier med på å påvirke hva man som lokalbefolkning tenker rundt saker. Ikke alle bryr seg om de nasjonale eller internasjonale nyheter og setter sin lit til de lokale mediedekningene. Dette kapittelet tar for seg to lokalaviser i Ørsta kommune og representerer litt av fokuset i mediedekningen når det kommer til transport, klima og miljø.

Ny klimaplan på Søre

I avisen *Møre (Vatnøy 2018)* blir det vist til at det nå blir utarbeidd en ny klimaplan i Ørsta kommune. Det skal være et samarbeid mellom flere kommuner på Søre-Sunnmøre: «Dagens klimaplan vart vedteke i 2010, og utarbeidd i samarbeid med fleire kommunar på Søre og næringslivet lokalt. Føremålet med planen var å redusere klimagassutslepp..» (Vatnøy 2018). Artikkelen viser til den forrige klimaplanen som ble publisert i 2010, og at målene som ble satt i den ikke er nådd. «Klimagassutsleppa frå Ørsta kommune har ifølgje Miljødirektoratet sin statistikk auka frå 2009 til 2016» (Vatnøy 2018). I den nye klimaplanen skal det bli lagt vekt på «tiltak innen arealplanlegging for å redusere behovet for bruk av bil, tilrettelegging for kollektiv transport, gang- og sykkelveier (Vatnøy 2018).

Artikkelen fungerer som en oppdatering til folket på hva som skjer i kommunen når det gjelder klima- og miljøvern i kommunen. Den vekker ikke noen spesiell følelse til leser, da den bare viser til hva som har blitt gjort i kommunen og hva som skal bli gjort. Den er skrevet på en måte som gjør at man blir opplyst om hva som skjer, men lesninger gjør at man heller blir kritisk og sitter igjen med flere spørsmål. Der er ingen forklaring på hvorfor ikke målene er nådd fra den første klimaplanen som ble utgitt.

Sammen for klimaet i Laguneparken

Denne artikkelen viser et arrangement som har vært i Laguneparken i Ørsta der temaet var klima og var satt til *Earth hour* som var 30. april 2019. Arrangementet var i regi av Framtiden i våre hender Sunnmøre som vil sette fokus på klima. «Temaet var mye om klima, og der folk synes det er skremmende det som skjer t.d. på Svalbard, der gjennomsnittstemperaturen på få år har stige flere grader» (Sæbønes 2019).

No vert Posten grøn

Artikkelen viser til at Posten i Ørsta har investert i fem el-biler. Posten er en viktig transportbedrift i Norge, for å forbedre miljøet vil de redusere CO₂-utslippene sine med 40 prosent innen 2020 (Myklebust 2016). For Ørsta sin del vil de fem bilene utgjøre 25 prosent av bilene de har. Artikkelen viser til at det er et grønt skifte på gang i kommunen. Flere og flere tenker på miljøet, og det blir solgt flere elbiler. Samtidig med tanke på at flere kjøper elbiler må det bli tilrettelagt for at det skal gå an å lade elbilene på offentlige steder.

Ørsta er el-bil versting

Litt over et år etter at «No vert Posten grøn» artikkelen ble publisert viser denne artikkelen til at det bare er ett laddingspunkt for el-biler i Ørsta kommune. To politikere i Ørsta er drivkraften bak denne artikkelen der de prøver å sette fokus på at som kommune kan ikke Ørsta havne bakpå endringene som skjer for bedre klima. El-biler er i vinden og folk vil ikke komme til Ørsta om de ikke får ladet bilen (Myklebust 2017). Marit Aklestad (SV) og Frida Gillberg (MDG) viser til at i Ørsta sin klimaplan for 2010 slo de fast at de skulle etableres ladestasjoner for el-biler ved alle større kommunale bygg innen utgangen av 2013 (Myklebust 2017). I artikkelen fremgår det at det i 2017 ikke har kommet en eneste kommunal ladestasjon for elbiler i Ørsta kommune. I artikkelen er Aklestad og Gillberg klar i sin tale: Man vet så mye om klima og miljø og behovet for å gjøre transportsektoren utslippsfri. Der er likevel mangel på politisk vilje til å ta inn over seg elbilrevolusjonen som ruller på veiene (Myklebust 2017).

Som nevnt i metodekapittelet var der flere treff og artikler som kom frem ved å bruke ulike søkeord som klima og transport i avisenes database. Disse avisartiklene viser til at klima og miljø er noe som er i medienes lys også i en liten kommune på Sunnmøre, men i liten grad. Fokus er ikke på hva som blir gjort i kommunen for å bidra til økt fokus på klima og

miljø. Der er et visst fokus på klima og miljø. Samtidig viser det ikke alvorligheten rundt temaet og det blir vanskelig for en Ola Nordmann i en liten kommune på Vestlandet å ta til seg hvor stor betydning de ulike tiltakene har for klimaet når det ikke vises til hvordan og hvilken betydning tiltakene eller endringene har. Dette er for så vidt ikke mediernes oppgave å informere om. Samtidig er media en viktig informasjonskilde for innbyggere i kommunen og det kan bli brukt til å informere på en bedre og oversiktlig måte. Det som blir skrevet om kommer også fra ildsjeler i kommunen. Den siste artikkelen viser synspunkt fra to politikere, men samtidig er de fra to politiske partier som bevisst er interessert i miljø og klimautfordringer. Det er en mangel på konkrete problemer og informasjon om hva Ørsta kommune står overfor, og hva som skal til for å løse klimaproblem og klimaendring.

5.3 Ørsta kommune

5.3.1 Klimaplan for Ørsta kommune 2009-2020

På Ørsta kommune sine hjemmesider fremgår det at Ørsta kommunestyre vedtok den 18.03.2010 «Klimaplan for Ørsta kommune 2009-2020 – kommunedelplan». I denne planen har de som mål å redusere de direkte CO₂-utslippene med 20 prosent. «Transport og samferdsel er eit område der kommunen i varierende grad kan verke inn på situasjonen» (Ørsta kommune 2010, 32). «Personbilar, lastebilar og bussar sto i 2006 for 35 % av klimagassutsleppa i Ørsta kommune, målt i CO₂-ekvivalentar. Det er i dag høge utslepp pr innbyggjar som kan knytast til transportsektoren» (Ørsta kommune, 2010, III). «Ørsta kommune vil legge til rette for ein reduksjon i veksten i vegtrafikken ved å fokusere på betring av kollektivtilbodet og gang- og sykkelveggar i kommunen» (Ørsta kommune, 2010, 32).

«Det er prioritert å starte opp arbeidet med ein ny kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda.. planen bør fokusere på samanhengen mellom trafikktrygging og miljø..» (Ørsta kommune 2010, 33). Ved å utvikle en plan for sentrum vil Ørsta kommune planlegge bedre flyt mellom veiene, slik at man vil kunne sykle lengre strekninger for eksempel uten farlige krysninger eller uten sykkelvei. Kollektivtiltak de vil gjøre er å bedre bussterminal/-holdeplass i Ørsta sentrum, forbedre busstilbudene mellom sentrum og

utkantene i kommunen, og lage buss-skur eller venterom ved alle stoppested (Ørsta kommune 2010, 33).

5.3.2 Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda

I 2015 fikk de vedtatt en stor kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda. «Prinsippet om berekraftig utvikling er nedfelt i plan- og bygningslova som er lovgrunnlaget for denne kommunedelplanen». (Ørsta kommune 2015, 5). I denne planen har de punkter de kaller grøntstruktur som tar sikte på at sentrum skal være en del av turveinettet i bygda (Ørsta kommune, 2015). «*Vidareutvikling av Ørsta sentrum*. Planen skal vurdere behov og sikre areal til offentlege føremål, handels- og servicefunksjonar og sentrumsbustadar. Den skal sikre grøntstruktur og samanhengen mellom desse, samt løysingar for det kommunale hovudvegnettet og gang- og sykkelvegnettet. Planen skal gjere ei romleg avgrensing av Ørsta sentrum» (Ørsta kommune 2015, 7). Der er lite spesifikasjoner rundt endringer for miljø eller miljøhensyn de har tatt. Det ligger integrert i planen at den tar hensyn til miljøet ved å for eksempel vise til gang/sykkel som et eget punkt flere steder. Samtidig er fokuset i denne kommunedelplanen reguleringer og bygging av nytt veinett, men der er ikke tydelige planer for miljøhensyn. Det mangler det regulative, normative og kulturelt-kognitive aspektet som man trenger for å få til en endring i innbyggernes kjerner og bevissthet til hvordan bli mer miljøvennlige.

5.3.3 Årsmelding 2016/2017

Ved å se på de to siste årsmeldingene fra Ørsta kommune viser de til at ting skjer innenfor planlegging, utgreiing og tiltak som skal gjøres for å ta mer hensyn til miljøet. Det fremkommer at der ikke er tilstrekkelig personalressurser i Plan- og miljøavdelingen i årsmeldingen fra 2016. «Avdelinga har i utgangspunktet 5 stillingsheimlar. Grunna permisjonar og omplassering av stilling har avdelinga i 2016 disponert i underkant av 4 av dei 5 årsverka, sjølv om vi ei periode hadde tilsett vikar. Dette er ein svært utfordrande situasjon samstundes som avdelinga har svært mange store og krevjande oppgåver». (Ørsta kommune 2017, del 2, 10). Dette ser man også igjen når planen viser til arbeidsmål Plan- og miljøavdelingen for Ørsta kommune har hatt for 2016: «oppstart, rullering av klimaplanen sin handlingsdel», der resultat/status ble: «Arbeidet ikkje starta opp pga manglande kapasitet. Men kommunen har delteke i ei nasjonal referansegruppe som

arbeider med ein ny nasjonal rettleiar.» (Ørsta kommune 2017, del 2, 12).

Det fremgår i årsmeldingen fra 2017 at det overordnet målet er å «legge til rette for ein heilskapleg og berekraftig arealbruk som er til størst mogleg nytte for den enkelte og for dei samla samfunnsinteressene» (Ørsta kommune 2018, del 2, 82). Samtidig viser årsmeldingen til at vidare skal tema som omhandler klimaplan bli innarbeidet i planomtalen i alle relevante planer fremover. Det ser da ut som det vil bli lagt mer vekt og knytte assosiasjoner til klimaplan i fremtidige planer. For å oppsummere året 2017 fremgår det av årsmeldingen slik:

«I 2017 har arbeidet med områdereguleringsplan for Ørsta sentrum teke ein stor del av tilgjengeleg kapasitet. Det har vore ei vakant stilling heile 2017, dette har medført redusert kapasitet og problem med å halde oss ajour m.a. med handsaming av private planframlegg. Det er også fleire eigne planoppgåver der ein ikkje har kome så langt som planlagt» (Ørsta kommune 2018, del 2, 85). Dette er noe som går igjen i årsmeldingene; der er ikke nok ressurser til å kunne fullføre, utvikle eller starte opp med forskjellige tiltak som ville på sikt vært viktige for redusert klimagassutslipp.

Stat og kommune fungerer som regulative dimensjoner til omgivelsene sine. De er de institusjoner i samfunnet som regulerer og fastslår lover. Dokumenter som kommer fra kommunene må være i samsvar med statens regulering på lik linje som de private aktørene. Det fremstår i dokumentene at Ørsta kommune implementerer lovverket og tar stilling til plan- og bygningsloven når det utfører relevant arbeid innenfor lovverket. Samtidig er det ikke det nok fokus og klimahensyn i kommunen og vidare vil det være nødvendig å legge mer vekt på plan- og bygningsloven og øvrig lovverk for å nå klimamålene det setter.

6.0 Drøftelse

Videre vil jeg drøfte funnene presentert i analysen, og trekke fram ulike tema i relasjon til problemstillingen. Hovedfokuset er problemstillingen som er hva er kommuners mulighetsrom og hvordan Ørsta kommune har håndtert dette mulighetsrommet.

6.1 Overordnet perspektiv

Det fremkommer i Stortingsmelding 41 at Norge har langsiktige og klare mål for å nå klimamålene vedtatt i Parisavtalen. Det er avgjørende at kommunene i Norge har samme arbeidsmål og klare retningslinjer for at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Gjennom rapporten *Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak* trekker jeg fram ulike virkemidler kommunene kan ta i bruk for å redusere klimagassutslipp. Disse virkemidlene viser til hva kommunen kan gjøre for å bli mer miljøvennlige innenfor transport og generelt i kommunen. Plan- og bygningsloven står i en særklasse og er et av de viktigste langsiktige virkemidlene i norsk klimapolitikk (Westskog et.al. 2018). Ørsta kommune tar plan- og bygningsloven i betraktning når de gjennomfører planer, vedtak og tiltak. Kommunen viser i kommunedelplanen for Ørsta sentrum og Hovdebygda at i framtidig utvikling vil PBL blir lagt mer vekt på. Samtidig fungerer plan- og bygningsloven som et overordnet lovverk som ikke viser til hvordan man kan ta klimahensyn i utarbeiding av planer, men at man skal gjøre det. I plan- og bygningsloven skal man «ta klimahensyn gjennom reduksjon av klimagassutslipp..» (Plan- og bygningsloven, §3-1 g, 2008). Det er mangel på klare retningslinjer og til syvende og sist er ansvaret lagt til kommunene. Dette kan være fordi det i Norge har blitt ført en fragmentert statlig politikk for lokalt klimaarbeid. Rammebetingelsene for klimatiltak er ikke på plass og godt nok utviklet til å fungere i praksis. Regulative aspekter er fraværende i kommunene fordi det mangler klare retningslinjer gjennom et tydelig lovverk. Det ser vi igjen i de ulike årsmeldingene som igjen og igjen viser til at der er mangel på personale og ikke tilstrekkelig med ressurser til å utføre eller fullføre de målene som er satt. De kommunale ansatte har ikke et «må» gjøre og derfor blir ikke prioriteringene satt til klima- og miljøarbeid.

De kommunale dokumentene jeg har vist til i analysen viser at lovverket er noe kommunen tar sikte på når de gjennomfører plan- og bygningsarbeid. Samtidig er det noe som mangler. Et presist lovverk er definitivt en mangel. Samtidig kan man spørre hva er motivasjonen for å utføre klimatiltakene? Er dette noe kommunen gjør fordi de må etter lovverket eller er det noe de gjør fordi de vil? Spørsmålet her er om kommuneansatte implementerer lovverket inn i planleggingen og gjør endringer fordi de selv har personlige meninger, verdier og følelser om å faktisk gjøre en forskjell for å kutte klimagassutslipp og

bli miljøvennlige. På en side mangler de ulike kommunale dokumentene den ekstra drivkraften som må ligge bak den omstillingen vi har framfor oss. Det vises i det at det ikke har blitt satt opp flere ladestasjoner for elbiler. Det er ikke et «må» å lage til, men som kommune er det noe de «burde» ha lagt til rette for. På den andre side ser vi i mediebildet at der er mennesker som er engasjert og som vil være med på endringen og som er villig til å gjøre en forandring for bedre klima i kommunen.

6.2 Mediedekning i Ørsta kommune

Avisartiklene viser til at miljø faktisk er noe som er på noen av innbyggerne sine tanker. Det som vises er at der er noen ildsjeler som vil gjøre en forskjell, men som ikke får helt den oppslutningen som man håper på. Saken fra Earth hour spesifiserer for eksempel ikke hvor stor oppslutning der var, men lokalavisen skriver at oppmøtet ikke var det beste. Det viser til at klima og miljø ikke blir tatt på alvor nok i kommunen, man når ikke ut mange når man prøver å gjøre en forskjell for miljø og samfunnet. Dette er det mange grunner til. Kanskje noen ikke enser at klima og miljø er noe som bør oppta en? Kanskje man som innbygger i en liten kommune ikke forstår konsekvensene av klimaendringene? Som kommune så har man et samfunnsansvar til å få til en dialog mellom seg som offentlig institusjon og innbyggere. Det står derfor på Ørsta kommune som ansvarlig at innbyggerne får tilstrekkelig informasjon om miljø og klima. Spesielt viktig er det å få de mest kritiske og lite samarbeidsvillige til å få en forståelse om hvorfor ting blir gjort for et bedre klima. Det er lite som tilsier at kommunen fungerer som en god nok informasjonskilde. Dette kan tenkes å være på bakgrunn av at de mangler ressurser. For å kunne institusjonalisere og gjennomføre en god nok klimapolitikk så er det viktig med gode nok ressurser, både finansielle og menneskelige. Jeg har ikke sett på de finansielle aspektene i denne oppgaven, men det er klart at det er mangel på menneskelige ressurser i Ørsta kommune. Det vil jo gjøre at man vil ha utfordringer når det kommer til dialog og fokus fra kommuneansatte til innbyggerne. Noe som definitivt kunne gjort en forskjell og skapt engasjement hos innbyggerne.

6.3 Ørsta kommune

Klimaendringer er ikke et nytt fenomen som har plutselig oppstått de siste årene. Samtidig må det også finnes en forståelse om realiteten i en bygdekommune. Som tidligere nevnt

kan man ikke ta sikte på at alle har full forståelse og innblikk i klimaendringer, miljø og de tiltak som skal til for å gjøre en forskjell i Ørsta kommune. Dette kan det være ulike grunner til. For det første kan man føle at det som skjer utenfor landegrensene ikke spiller så stor rolle personlig for deg og ditt. Dette vises allerede i Ørsta kommune ved at oppslutning på arrangementer ikke er god og mediene ikke skriver mye om klimaendringer i det store og hele. Det virker også som at der er et fåtall «ildsjeler» som genuint er miljøbevisste, mens andre igjen fungerer som gratispassasjerer. Den andre grunnen er at kommunen ikke fungerer som en god nok informasjonskilde. Der mangler visse verdier og normer til hvordan man skal organisere og få til en positiv utvikling for å nå de målene som Ørsta kommune har satt. Det fremkommer at arbeidet med klima ikke er institusjonalisert i form av praksis og rutiner. Dette kan være at arbeidet ikke blir sett på som viktig for kommunens politikere eller i lokalsamfunnet til at det blir rettet fokus på og at satsingen på klimaarbeid da blir utelatt og ikke prioritert. I alle samfunn vil man finne ulike normer og verdier som ligger til grunn for å kunne endre seg. Det å være miljøbevisst og prioritere klimaarbeid virker som manglende i Ørsta kommune. Uten disse vil man ikke kunne gjøre de endringer som trengs for å nå målene som de har satt i klimaplanen.

Det er vanskelig å si noe konkret om klimatiltak som har blitt gjort eller kommentere på Ørsta kommune sin klimapolitikk med tanke på de data som jeg har funnet. Det som imidlertid preger funnene er at å prioritere og ha fokus på klimaarbeid ikke er tilstrekkelig til stede. I klimaplanen fra 2010 er der store lovnader om at kommunen skal bli miljøvennlig, men det virker som drivkreftene og struktur for arbeidet med klima ikke er der. Samtidig må man huske på at det norske politiske systemet drives sterkt av byråkratiet. Byråkrati kan kjennetegnes som et tregt system, der vedtak og tiltak skal gjennom flere ledd og man må ta sikte på at ting tar lang tid. Politikk er ikke svart på hvitt. Likevel fremgår det ikke at kommunen prøver å få til engasjement, fellesskap og gode rutiner som trengs for at klimaarbeid skal få positiv effekt, de utnytter ikke det mulighetsrommet de har til å få til gode klimatiltak.

Hoffmann (1999) som tidligere nevnt i teorikapittelet viser til at man ikke kan løse slike miljø og bærekraftutfordringer internt i en organisasjon. Dette er problemer som man må løse i fellesskapet, og det ved å gjøre endringer i det institusjonelle rammeverket. Det vil si at man ikke kan gjøre store samfunnsmessige endringer som bare er preget av den regulative dimensjonen. Dette er fordi de regulative mekanismene som lover og regler vil

fungere som tvingende. Derfor må man ta sikte på kommuner som legger vekt på alle søyler og som har en balanse. Den regulative søylen dominerer klimapolitikken i Ørsta kommune på dette tidspunkt. Samtidig så er det også mangel på et konkret lovverk fra nasjonale myndigheter som gir klare retningslinjer på hvordan utføre bedre klimatiltak. På bakgrunn av de ulike dokumentene jeg har samlet inn ser jeg en mangel på fellesskap, verdier og normer. For å få bedre effekt av de tiltak som faktisk blir gjort, og for å få bedre samspill og mer engasjement så må kommunen også ta sikte på å ta inn flere aspekter ved den normative og kulturelt-kognitive søylen. Ved å ha verdier om at klima og miljø er noe som man vil ta vare på, vil handlingene mot et bedre klima være på bakgrunn av disse.

7.0 Konklusjon

Det er vanskelig å komme fram til en konkret konklusjon med tanke på at informasjonen som er tilgjengelig på Ørsta kommune sin hjemmeside er sammensatt, vanskelig å analysere og gir lite pekepinn på hvilke tiltak som har blitt utført. Bare her mangler det en god informasjonskilde fra kommunen. Det som er klart er at det er for lang avstand mellom gitte mål både nasjonalt og lokalt, og det som faktisk blir gjort på et lokalt plan. Dette er det ulike grunner til. Ørsta kommune følger de retningslinjer i plan- og bygningsloven de må og har tatt sikte på den når de nå utfører arbeid der den kommer til anvendelse. Samtidig mangler man et mer konkret lovverk og mer drahjelp fra nasjonale myndigheter for å virkelig fokusere på lokale klimatiltak. For det andre så har ikke Ørsta kommune de ressurser de trenger for å utføre tiltakene de har satt for å nå målene. De fleste av tiltakene har ikke blitt utført eller blitt startet på bakgrunn av dette. Her ser man også igjen at det mangler fokus og retningslinjer til å få til de endringer man behøver. Ja, tiltak har blitt gjort, men Ørsta kommune er ikke i nærheten av å nå de målene de satt i klimaplanen fra 2010.

8.0 Referanseliste

Baldersheim, Harald og Lawrence E. Rose. 2014. *Det kommunale laboratorium*. Oslo: Fagbokforlaget.

Carson, Siri Granum, Norunn Kosberg, Tom Skauge og Thomas Laudal. 2015. *Etikk for beslutningstakere*. Oslo: Cappelen Damm.

FN-Sambandet. 2018. «Parisavtalen». Lest 09.03.2019.

<https://www.fn.no/Om-FN/Avtaler/Miljoe-og-klima/Parisavtalen>

Forvaltningsloven - fvl. 1970. Lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1967-02-10?q=forvaltningsloven> (Lest 02.03.2019)

Hoffman, Andrew J. 1999. «Institutional Evolution and Change: Environmentalism and the U.S. Chemical Industry». *The Academy of Management Journal* 42(4): 351-371.

Jacobsen, Dag Ingvar. 2015. *Hvordan gjennomføre undersøkelse?* Oslo: Cappelen Damm.

Klimaloven. 2018. Lov av 16. juni 2017 nr. 60 om klimamål.

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60?q=klimaloven> (Lest 04.03.2019)

Kommuneloven. 1993. Lov av 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og

fylkeskommuner. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1992-09-25-107?q=kommuneloven>

(Lest 04.03.2019)

Klima- og miljødepartementet. «Klimastrategi for 2030». St. Meld. 41. (2016-2017). Oslo:

Klima- og miljødepartementet, 2017. Lest 05.03.2019.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-41-20162017/id2557401/sec>

Miljødirektoratet. «Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker». Udatert. Lest

09.04.2019.

<https://www.miljodirektoratet.no/klimagassutslipp-kommuner?area=262§or=-2>

Miljøstatus. 2018a. «Norske utslipp av klimagasser». (Lest 02.03.2019).

<https://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/>

Miljøstatus. 2018b. «Klimagassutslipp fra transport». (Lest 10.02.2019).

<https://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/utslipp-av-klimagasser-fra-transport/>

Myklebust, Janne-Marit. 2016. «No vert Posten grøn». *Møre nytt*, 07.01.2016. Lest

08.03.2019. <https://www.morenytt.no/frapapir/2016/05/07/No-vert-Posten-gr%C3%B8n-12702884.ece>

Myklebust, Janne-Marit. 2017. «Ørsta er el-bil versting». *Møre nytt*, 19.10.2017. Lest

08.03.2019. <https://www.morenytt.no/nyheiter/2017/10/19/%E2%80%93-%C3%98rsta-er-elbil-versting-15469960.ece>

Plan- og bygningsloven. 2009. Lov av 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og

byggesaksbehandling. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan%20og%20byggningsloven> (Lest 03.04.2019)

Scott, W. Richard. 2014. *Institutions and Organizations*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, Inc.

Statistisk sentralbyrå. 2018. *Ørsta – 1520* (Møre og Romsdal). Lest 12. April 2019.

<https://www.ssb.no/kommunefakta/orsta>

Sæbønes, Rune. 2019. «Saman for klimaet i Laguneparken ». *Møre nytt*, 01.04.2019. Lest

08.03.2019. <https://www.morenytt.no/nyheiter/2019/04/01/Saman-for-klimaet-i-Laguneparken-18772370.ece>

Thorsnæs, Geir. 2018. «Ørsta». *Store Norske Leksikon*. Lest 12.04.2019.

<https://snl.no/%C3%98rsta>

Vatnøy, G. Emilie. 2018. «Ny klimaplan på Søre». *Møre*, 25.09.2018. Lest 08.03.2019.
<https://mre.no/nyhende/reportasje/ny-klimaplan-pa-sore/19.6137>

Westskog, Hege, Eivind Selvig, Carlo Aall, Helene Amundsen og Elisabeth S. Jensen. 2018. *Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak*. Oslo: Cicero.
<https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m981/m981.pdf>

Ørsta kommune. 2010. «Klimaplan for Ørsta kommune 2009-2020». Lest 01.04.2019.
<https://drive.google.com/file/d/1sekdQtoXSYuomnvMPHMNmVdFfZp7s7bN/view>

Ørsta kommune. 2015. «Kommunedelplan for Ørsta sentrum og Hovdebygda». Lest 04.04.2019
http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1520/2012007/dokumenter/2012007-E_KDP-%C3%98S-H_planomtale.pdf

Ørsta kommune. [2017]. «Årsmelding 2016». Lest 04.04.2019.
<https://drive.google.com/file/d/0B-U-jkXsD5C5TVIPOGM3bGI5M2c/view>

Ørsta kommune. [2018]. «Årsmelding 2017». Lest 04.04.2019
https://drive.google.com/file/d/1O60_Jcx_8NW9LvDv0tWAc7pPIg22RIDx/view

Ørsta kommune. Udatert. «Klima og energi». Lest 10.04.2019.
<https://www.orsta.kommune.no/natur-og-miljo/klima-og-energi/>