

Høringsuttalelse til Klimakur 2030. Lofotrådet og Vesterålen regionråd.

Klimakur 2030 ble lagt ut på høring av Klima og Miljødepartementet i januar 2020 med et beregningsgrunnlag om å kutte 45% av utslippene fra ikke-kvotepliktig sektor innen 2030. Mandatet til Klimakur har vært å utrede mulige tiltak og virkemidler for å oppfylle klimamål i 2030, men ikke gi anbefalinger. Det skal utredes ulike tiltak og virkemidler som kan utløse minst 50% reduksjon av ikke-kvotepliktige utslipp i 2030, sammenlignet med 2005. Det skal i tillegg utredes ulike tiltak og virkemidler for økning i opptak og reduksjon av klimagassutslipp i skog- og arealbrukssektoren.

Kommunene i Lofoten og Vesterålen har gjennom nettverkssamarbeid, støttet med Klimasatsmidler, jobbet med å styrke sin klimakompetanse de siste årene. Innsamling av klimadata, analyse og vurderinger av ulike innsatsområder og tiltak har gitt kommunene mer, og bedre kunnskap om muligheter og utfordringer knyttet til energi og klimaområdet enn før. Lofotrådet lanserte i februar 2020 prosjektet «Lofoten 2030- De grønne øyene» der målet er et Lofoten som lavutslipps bosted og reiselivsdestinasjon innen 2030.

Regionrådene i Lofoten og Vesterålen vil legge vekt på følgende hovedområder som utgjør 86% av utslippene i Lofoten og Vesterålen:

1. Elektrifisering av transport til sjøs og til lands – utprøving av hydrogen som energibærer i skipsfart

Lofoten og Vesterålen har gjennom strukturen på kystflåten et stort antall fartøy knyttet til fiskeri. Av over 2000 aktive fiskere i Nordland har 66% av disse tilhørighet i Lofoten og Vesterålen. I tillegg kommer fartøy knyttet til havbruksnæringa og regionens strategiske tilknytning til sjøtransporten mellom nord og sør. 50% av klimagassutslippene i Lofoten og Vesterålen er knyttet til denne sektoren.

Selv om Klimakur2030 plasserer tiltak i sektoren på en tiltakskost på over 1500 kr/t CO₂ er det helt nødvendig å iverksette tiltak i denne sektoren. Fiskeri er en hovednæring i regionen og gir bosetting i mange kystkommuner. Innenfor området må det komme klimatiltak hvis Norge skal oppfylle reduksjonsmål for klimagassutslipp. Flakstad kommunes prosjekt med satsing på et klimavennlig kystfiske viser både potensial for utslippskutt, redusert energibruk, men også potensial for styrking av næring, produkter og infrastruktur i begge regionene.

Lofotrådet og Vesterålen regionråd ønsker å utvikle fremtidens fiskevær og et klimavennlig kystfiske. Det er viktig at regjeringen tilrettelegger virkemiddelapparatet slik at det er mulig å gjennomføre tiltak innen forskning og utvikling forskning og utvikling på fornybare energibærere for fartøy og i fiskeriene, økt kompetanse og samarbeide, uttesting av løsninger i stor skala og investeringer i infrastruktur i begge regionene.

2. Arktisk landbruk -agronomi og gjødselhåndtering

Lofoten og Vesterålen har ut ifra sine klimatiske forutsetninger et arktisk landbruk som i hovedsak baserer seg på produksjon av grovfôr til melke- og ammekyr, sau og geit. Produksjonen er i dag effektiv, med lavt rovdyrtap men allikevel potensial for forbedringer knyttet til utslipp av klimagasser i produksjonen, utvikling av bedre kvalitet på grovfôr, håndtering av gjødsel og avlsarbeid. Regionene

har de siste årene utviklet produkter og merkevarer som «Lofotlam» og «det eventyrlige Vesterålslammet», til det norske markedet. Klimakur2030 peker på reduksjon av kjøttforbruk og omlegging til mer vegetabilsk produksjon som med en tiltakskost på under 500kr/t CO₂.

Lofotrådet og Vesterålen regionråd ønsker å utvikle en fremtidsrettet matproduksjon innenfor rammene av det arktiske klimaet hvor grasproduksjon, også i fremtiden, vil være bærebjelken for matproduksjonen i begge regionene. Regionrådene ønsker videre kompetansebygging om gjødselhåndtering, økt grovfôr kvalitet, sortsutvikling og avlsarbeid for det arktiske landbruket. Regionrådene mener regjeringen bør videreføre en kanaliseringpolitikk som er utformet med et forsterket utgangspunkt i regionale forskjeller og muligheter innenfor landbruket og at reduksjonen i produksjonen av kjøtt og melk skjer i regioner som har egnet klima og jordtyper til å legge om til mer vegetabilsk produksjon, enn det er mulighet for i Lofoten og Vesterålen. Samtidig er det behov for videre utvikling av kompetanse sortsutvikling og teknologi for dyrking av mer grønt også i arktiske strøk.

Regionrådet viser til økt mengde biologisk slam/biorest i regionen med utviklingen i oppdrettsnæring og fiskeindustri. Sammen med husdyrgjødsel vil det etter hvert utgjøre store volumer og verdikjeden for biogassproduksjon og anvendelse må utvikles i takt med tilfang av organisk stoff.

Mange har etablert økologisk produksjon med lokal videreforedling og salg av ost, kjøtt, urter og andre produkter fra Lofoten og Vesterålen som har høstet priser nasjonalt og internasjonalt. Slike lokale gründere og entreprenører er en viktig ressurs på bygge videre på ift videre klimatilpasning av nordnorsk matproduksjon.

Lofotrådet og Vesterålen regionråd ønsker å utvikle fremtidsrettede målsetninger om et klimavennlig landbruk. Vi mener regjeringen må tilrettelegge virkemiddelapparatet slik at det er mulig å gjennomføre tiltak innen forskning og utvikling, økt kompetanse og samarbeide, uttesting av sorter og løsninger i stor skala og investeringer i infrastruktur i begge regionene.

3. Samarbeid, kompetanse og utvikling

Lofoten og Vesterålen består av flere små og noen mellomstore kommuner. De siste to årene er det utviklet klimanettverk i begge regioner. Nettverkene har utviklet samarbeid på tvers av regionene i et interregionalt samarbeid. Samtidig er det behov for å styrke kompetansen på klima-, energi- og miljøområdet med fagpersoner, men også med mer nettverksbygging mellom ulike fagområder i kommunene.

Regionrådene ønsker å legge til rette for økt samarbeid mellom det offentlige og næringslivet med fokus på klima og energi.

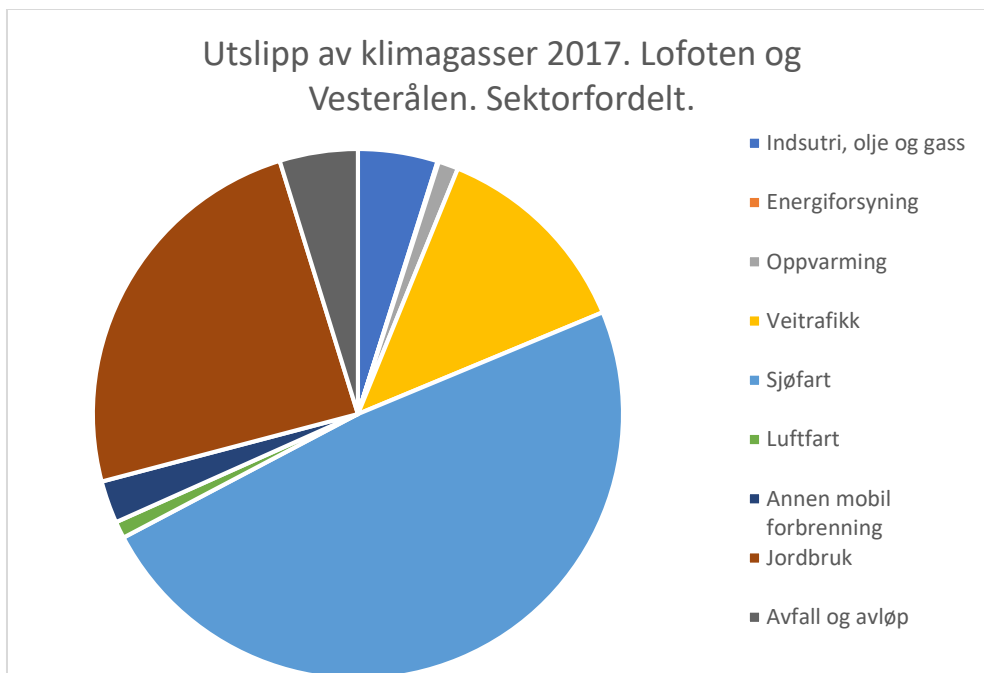
Klimakur2030 er et regnestykke, og har derfor ikke satt tall på hva økt kompetanse i kommunene og i regionene vil ha av nytte. Men kompetanse er grunnleggende for å kunne gjennomføre den omstillingen som Klimakur2030 legger opp til innenfor mange sektorer.

Lofotrådet og Vesterålen regionråd ønsker å utvikle fremtidsrettede målsetninger om klimavennlige landbruk basert på de regionale mulighetene som finnes for en bærekraftig kjøttproduksjon. og håper regjeringen tilrettelegger virkemiddelapparatet slik at det er mulig å gjennomføre tiltak innen forskning og utvikling, økt kompetanse og økt samarbeid mellom kommunene og mellom regionene.

4. Klimakur 2030 i Vesterålen og Lofoten

Utslippsprofilene for kommunene i Vesterålen og Lofoten er ganske like ⁽²⁾. Utslipp fra sjøfart/havbruk/fiske utgjør nær 50% av utslippene. Sammen med landbruk og veitrafikk utgjør de i sum 86% av utslippene i Vesterålen. Det er i disse sektorene det er størst potensial for utslippskutt.

Ser en på pris for utslippskutt fremstår kutt i jordbruk som det billigste, kutt i veitrafikk nest billigst og kutt i sjøfart, havbruk og fiske som det mest kostbare reduksjonstiltaket. For Lofoten og Vesterålen blir bildet noe annet, da fiskeri her skjer konsentrert i visse fiskevær og sesonger. Her kan utvikling av grønn infrastruktur få stor utnyttelse og lavere kostnader ift reduksjon i klimautslipp.



5. Klimastrategi for Vesterålen og Lofoten

Med utgangspunkt i Klimakur2030 og utslippsprofilene til Vesterålen og Lofoten er det noen tiltak eller innsatsområder det bør satse på for å redusere ikke-kvotepliktige utslipp med 45% innen 2030. Ikke bare for å redusere utslipp, men også for å ta en posisjon i et landskap der marked og teknologi kan utvikles og skape nye arbeidsplasser i regionen. Dokumenterbare, sporbare, utslippsfrie produkter vil få bedre tilgang til markedet enn produkter med stort klimafotavtrykk. Som den landsdelen med størst avhengighet av internasjonal eksport til krevende kunder, må landsdelen også utvikle seg mot 0-utslippsløsninger i tillegg til bærekraftig forvaltning av ressursene.

Under følger en kort vurdering av de områder hvor Vesterålen og Lofoten vil kunne spille en viktig rolle for å kutte utslipp, men og bygge opp kompetanse og omstillingskraft i eksisterende næringer og skape nye næringer innenfor det grønne skifte.

6. Nettkapasitet

Nordland har hadde ifølge rapporten «Energi og nettkapasitet i Nordland⁽³⁾» et netto overskudd av produsert kraft på 5,8 TWh i 2017. Utfordringen for Nordland har vært overføringsnettene på alle nettnivå. Men både reinvesteringer, nytt nett og ny produksjon av kraft de neste 5 årene vil fjerne begrensningene, flaskehals og kapasitetsutfordringer, dersom det ikke bygges for mye ny fornybar inn i systemet. Den største utfordringen med mye ny kapasitet er ikke regional og lokalnettet, men

manglende økt kapasitet i sentralnettet ut av Nordland. I 2017 var det allerede gitt eller i konsesjonsprosess for 3TWh ny vindkraft og realiserbart med 1TWh innen 2022. Dette gir Nordland et enda større kraftoverskudd enn tidligere.

Tiltakene i Klimakur vil kunne øke strømforbruket i Norge med 6TWh utover forventet forbruksvekst. Det Norske kraftsystemet vil kunne håndtere dette. Men elektrifiseringstiltak, for eksempel innen skipsfart, kan føre med seg behov for økt nettutbygging eller behov for etablering av ny fornybar energi ute i regionalnettet for å gi bedre forsyningsikkerhet i de ulike regionene i Nordland.

7. Kraftbehovet.

Nordland har innenfor Klimakur sin periode nok elektrisitet til å allerede dekke elektrifisering av dagens transportbehov -både til havs og til lands. Nordland opparbeider også en robusthet i lokalt og regionalt nett til å kunne overføre denne energien dit energien trengs. Allikevel er det behov for noe ny kraft nord i Nordland, ikke med basis i behov for mer volum men med basis i beredskap.

8. Ny fornybar -uten å ødelegge framtida

Behovet for ny fornybar energi vil legge beslag på areal og skape arealkonflikter. Alle typer tekniske installasjoner med støtteinfrastruktur fører til at natur, landskap og arealer brukt til matproduksjon blir satt under press. Det vil være viktig for legitimiteten for ny fornybar kraftproduksjon å ikke argumentere for å løse klimaproblemet samtidig som man forsterker problemet med nedbygging av matjord og tap av viktige landskapstyper og tap av naturtyper eller truede arter.

Vannkraft

Nasjonalt er opprusting av eksisterende vannkraft for å øke utnyttelsen, uten naturinngrep på maksimalt 5TWh. Utvidelse med konsekvenser for natur og miljø innenfor eksisterende kraftverk har et potensial på mellom 15-20TWh ⁽⁴⁾ Potensialet for utbygging av mer vannkraft i eksisterende kraftverk i Lofoten er marginalt, etter oppgradering og automatisering av de 9 vannkraftverkene Lofotkraft Produksjon eier og driver.

Vind

Det er gitt eller er under behandling konsesjon for 3TWh ny produksjon i Nordland ⁽³⁾ det meste av potensialet er på Helgeland med 2TWh ny produksjon. I Lofoten er det ikke gitt konsesjon for ny vindkraft per i dag. I Vesterålen er Andmyran Vindpark gitt konsesjon med en produksjonskapasitet på 400GWh. Frist for idriftsettelse er per i dag 31.12.2020, noe som virker usannsynlig uten en utsettelse av idriftsettelsesdatoen.

Sol

Potensialet for solenergi er større i nord enn først tenkt. Tilfanget på lys er like stort som lenger sør, men i en kortere periode i løpet av året. Kombinasjonen med lavere middeltemperatur gjør derimot at solceller har større effekt i nordlige områder enn lenger sør ⁽⁵⁾, noe som kompenserer for produksjonstapet ellers. Studier av ulike moduler av solceller gjort av UiT viser at en solcelle optimalt plassert i Tromsø, produserer like mye strøm i løpet av et år som en solcelle i Nord-Tyskland.

Tidevannskraft

Potensialet for tidevannskraft er i Norge anslått å være på 1. TWh. Lofoten og Vesterålen har i følge ENOVAs utredning fra 2007 ⁽²⁰⁾ et samlet potensiale i Moskenesstraumen, Nappstraumen, Ginsøystraumen, Raftsundet, Risøysundet på 812GWh produsert kraft. Utfordringen i 2007 var

umoden og ikke kommersialisert teknologi. I 2010 ble forsøket i Gimsøystraumen avvirket. Energipotensialet er i alle fall tilstede i regionen - selv om teknologien er under utvikling.

9. Energisparing

Det er et mål om energieffektivisering på 10TWh innen 2030 fra byggsektoren (12). Frigjøring av elektrisitet til transport er en viktig faktor for å kunne nå klimakuttene i transportsektoren. Samtidig gir rehabilitering og vedlikehold av bygningsmasse for å bedre komfort for beboere og brukere av bygningen. Det offentlige har en viktig rolle i å skape gode og energieffektive bygg for innbyggere og arbeidstagere. Kommunene og fylkeskommunen som eiere har et stort ansvar for å følge opp egen bygningsmasse, samtidig bør kommunen gå foran som et godt eksempel for både næringsliv, innbyggere og lokal og regional bygge-bransje.

10. Elektrifisering av transport

Transport skal i Klimakur2030 kutte hoveddelen av utslippet fram mot 2030. For Lofoten og Vesterålen utgjør utslippene fra transport 62% av akkumulerte utslipp fordelt på kommunene.

Dersom vi skal kutte utslipp fra transportsektoren er det to mulige måter. Redusere transporten og transportbehovet, eller elektrifisere. Energisparing i bygg vil kunne frigjøre energi til transport som fører til direkte utslippskutt i transportsektoren. Det foreligger stort potensiale for å fase ut fossile energibærere i transport gjennom elektrifisering av transporten samtidig som vi øker tilgangen på elektrisitet. En tilleggsgevinst med elektrifisering er at elektromotorer er teoretisk 2,5 ganger så effektiv som en bensin/dieselmotor. Ved elektrifisering vil dermed den totale energibruken i transporten kunne reduseres for å gi samme mengde arbeid. Lofoten og Vesterålen er store regioner på fiskeri og havbruk, og disse næringene har betydelig større utslippsreduksjonspotensial for disse regionene enn for landet som helhet.

For mindre fartøy er elektrifisering et godt alternativ. Flakstad kommune fikk i 2016 Klimasatsmidler [\(8\)](#) til forprosjekt for å kartlegge barrierer og muligheter for elektrifisering av kystfiske. Forprosjektet som ble gjennomført i samarbeid med bl.a. Sintef, viste at fiskebåter under 15 m lengde har lavest klimaspor (utslipp per kg fisk levert). Denne relativt effektive sjarkflåten bidrar sterkt til aktivitet og bosetting i de små fiskerihavnene langs kysten, og har et stort potensial for ytterligere reduksjon i klimaspor for norsk sjømat. I 2018 søkte Flakstad kommune om støtte til hovedprosjekt for videre dokumentasjon i forhold til verdikjeden og klimaspor. Prosjektet utløste 2.230.000 kr fra Klimasatsprogrammet [\(9\)](#). Flakstad bygger nå internasjonal kompetanse på elektrifisering av fiskerinæringen sammen med lokale bedrifter, fiskere, mottak og organisasjoner. Havbruksnæringen er i gang med innfasing av elektriske røkterbåter og andre spesialfartøy, og flere nordnorske småbedrifter er leverandører og bygger grønn kompetanse.

For vei og spesielt mindre kjøretøy og varebilsegmentet er løsningene på plass eller like om hjørnet. Verdens største bilprodusent, Volkswagen, lanserer fra 2020, 5 nye el-bilmodeller årlig fram til 2025 i alle segmenter i person og varebil. Utfordringen så langt for Lofoten og Vesterålen har vært et svakt utbygget ladenettverk for hurtig lading.

ENOVAs støtteordninger opphørte i juni 2019, men før jul 2020 la ENOVA ut et egen utlysning for ladestasjoner for Lofoten, Vesterålen og Kystriksveien [\(10\)](#). Dette vil legge til rette for den grunnleggende ladeinfrastrukturen for ladbare biler i Lofoten og Vesterålen. Terskelen for ladbare biler til privat transport i regionen er da borte. Kommunene har i egen kjøretøypark og tilrettelegging for denne, enda et stykke å gå for elektrifisering.

For flytransport er det en spennende og rivende utvikling innenfor elektrifisering. Widerøe satser sammen med Rolls-Royce på elektrifisering av 30 fly innen 2030. Kortbanenettet i Lofoten og Vesterålen vil være perfekt for en slik utvikling ⁽¹¹⁾. En bevisst satsing på lavere utslipp fra luftfart kan bli avgjørende for hvilket konsept som skal velges for nye flyplasser bl.a i Lofoten (Leknes) og Vesterålen og Mo i Rana.

Utvikling av Nord-Norgebanen vil viktig for den eksisterende eksportrettede næringen i regionene og ikke minst utviklingen av nye maritime næringer med stort eksportbehov. Rask tilgang til det internasjonale markedet med store mengder gods, på en klimavennlig måte, vil gi regionen og produktene fra regionen et konkurransefortrinn. Forutsetningen for en utvikling av en effektiv godshåndtering er utvikling av intermodale systemer som sømløst sikrer rask omlasting mellom båt, vei og bane.

11. Hydrogen i tung transport og fiskefartøy

Det har vært snakket om hydrogen som en energibærer i Norge i mange år. Den mest lønnsomme produksjonen av hydrogen per i dag skjer gjennom spalting av naturgass ⁽⁶⁾. Klimaeffekten med denne metoden er lav dersom det ikke gjennomføres karbonfangt og lagring (CCS). Hydrogenforedling gjennom bruk av hydrolyse er svært energikrevende og kan være fornuftig dersom det finnes et større kraftoverskudd av ikke-regulerbar kraft. Hydrogen kan bli en viktig energibærer for segmenter innen landtransporten. Også innen maritim transport kan hydrogen vinne frem. Spesielt for lengre strekninger og større fartøy, og Statens vegvesen ønsker prøve ut hydrogen på fergesambandet Bodø – Moskenes ⁽⁷⁾. Det er skjer nå en rask utvikling i Nordland på grønn energi. Flere elhybridfartøy innen fiske, havbruk, spesialfrakt m.m. vil tilføre batteri- og ladekapasitet i havnene gjennom opplegg for grønn energistyring. En stor batterifabrikk planlegges i Mo industripark, og det er konkrete planer for produksjon av hydrogen i Glomfjord, basert på tilgjengelig vannkraft og lang erfaring med H². Grønne energibærere i nord vil åpne nye muligheter for klimasatsing i Lofoten og Vesterålen.

Med mer energi, klima og miljøvennlig produksjon av batterier, utfasing av sjeldne jordmetaller i produksjonen og gode linjer for mottak, gjenbruk og resirkulering av batterier, ser denne teknologien ut til å vinne kappløpet på kort- og mellomlang sikt for lettere kjøretøy og fartøy. Den viktigste grunnen til dette er at energieffektiviteten ved å bruke elektrisitet direkte til transport er rundt 2,5 ganger mer effektiv enn ved bruk av hydrogen som energibærer. En elbil vil da kunne kjøre 2,5 mil på samme brukt energimengde som en hydrogenbil kommer på 1 mil. Samtidig vil elektrisiteten per KWt være billigere enn hydrogenet per KWt.

12. Landbruk, agronomi, gjødselhåndtering, bioest og biogass

I Klimakur 2030 blir utslippskutt fra landbrukssektoren pekt på som viktige kutt. Forskrift vedrørende forbud mot drenering av myr til nydyrking har vært på høring og det er signalisert en utfasing av uttak av torv innen 2025-2030. Samtidig er drenering av vassjuk jord og bedre jordpleie for ulike jordtyper sett på som viktige tiltak for å redusere utslipp og gi bedre agronomi. Samtidig er det viktig å hensynta at det alt vesentlige av fremtidig dyrkbar jord ressurs i Lofoten og Vesterålen er myr. Tiltak innen gjødselhåndtering, grovførkvalitet og avl sett på som viktige tiltak. Det mest omdiskuterte tiltaket som er beregnet i Klimakur 2030 er kutt i kjøttforbruket og en omlegging av landbruket til økt produksjon av vegetabiliske produkter. Norge importerer i dag rundt 60% av frukt, grønt, korn og bær. Samtidig har vi en overproduksjon av en del type kjøtttråvarer og melk. Det er ulike grunner til dette, men i hovedsak handler det om en landbrukspolitikk som fremmer effektivitet, volum, de største brukene og billig tilgang på kraftfor. Det er kylling og svin som har økt sin produksjon, og utgjør nå nær halvparten av kjøttforbruket i 2018 ⁽¹⁷⁾, basert på økt forbruk av

norsk og importert kraftfor og bruk av store arealer i klimasoner som ellers kunne produsert vegetabiliske produkter til det Norske markedet. Rundt 90%, inkludert fôrkornarealer, av det norske jordbruksarealet går i dag til animalsk produksjon. Samtidig importeres over 50% av råvarer i norsk produksjon av kraftfor til husdyr i 2019 [\(15\)](#).

Landbruket i arktiske strøk er av klimatiske forhold hovedsakelig basert på produksjon av gras til melk og kjøttproduksjon. Antall bruk med husdyrproduksjon er halvert i Nordland fra år 2000 til 2019 [\(13\)](#). Samtidig er reduksjonen i antall kyr og vinterfora sau gått ned med nær 15% og 10% i samme periode [\(14\)](#). Et arktisk landbruk basert på god agronomi, høy grovfôr kvalitet og lite forbruk av kraftfor vil være viktig å opprettholde i regionene. Det kjøttet som skal produseres innenfor rammen av et bærekraftig og klimavennlig landbruk opprettholder kjøttproduksjonen i de klimasoner og regioner som har lite tap til rovdyr og er best agronomisk og klimatisk egnet til dette. Lofoten og Vesterålen har et fortrinn da dagens produksjon i landbruket i stor grad er tilpasset en ny kanaliseringpolitikk som må på plass, dersom en skal nå klimamålene og øke selvforsyningsgraden. Nordland har også de siste 20 årene gjennomgått en massiv effektivisering i sektoren noe som gjør at mye av dagens struktur på landbruket bør videreføres slik den er. Samtidig bør regionene utvikle og ta i bruk metoder for å øke produksjonen av grønt, der det er klimatisk mulig. En utvikling av rene, bærekraftige, høykvalitetsprodukter med lavt klimafotavtrykk fra Lofoten og Vesterålen kan gi viktige fortrinn i markedet og i merkevarebyggingen av regionene, sammen med fiskeriene. Flere gårdsbruk i Lofoten og Vesterålen har vært gründere innen økologisk og småskala produksjon og foredling basert på lokale ressurser og ny kompetanse. Dette har gitt arbeidsplasser, bosetting og lokale innovasjonsmiljø på klimavennlig matproduksjon i nord. Her ligger potensial for videre utvikling gjennom tilrettelegging, forskning og utvikling.

Landbruksorganisasjonene og regjeringen inngikk i 2019 en klimaavtale [\(16\)](#).

Lofoten og Vesterålen ber om at tiltak innenfor landbrukssektoren baseres på den inngåtte klimaavtalen mellom landbruket og regjeringen i 2019.

Dette fordi Klimakur 2030 bare fokuserer på noen få tiltak innen landbruk.

Landbruket inngikk i 2019 en klimaavtale med et mål om reduksjon i klimagassutslipp. Det er viktig at alle tiltak som ligger i denne avtalen blir tatt med videre i arbeidet og i klimaregnskapet. Det er viktig at hensyn til klimaendringer og selvforsyningsgrad inkluderes når man vurderer tiltak i landbruket.

Lofoten og Vesterålen går derfor imot de beskrevne tiltak om redusert kjøttforbruk.

Regionene vil i fremtiden få et større tilfang av biorest. Fremtidens utslipp fra akvakultur på land er ikke beregnet i Klimakur, men utviklingen av fiskeindustrien, mer foredling av råvaren, landbasert oppdrett og settefiskanlegg vil sammen med bidrag fra landbruket gi større mengder biorest/slam som må håndteres på en god måte. Regionen må finne gode måter å håndtere bioresten samtidig som en ser på utvikling av verdikjeden for biogassproduksjon.

13. Skog og annen arealbruk

Klimakur2030 har også vurdert området «Skog og annen arealbruk» i en del B til arbeidet.

Utslippene/bindingen av klimagasser regnes ikke som en del av ikke-kvotepiktig sektor, men er regulert i LULUCF-forordningen i EU/EØS-samarbeidet. I EUs klimarammeverk mot 2030 er sektoren skog og annen arealbruk en egen pilar med en egen forpliktelse om at utslippene fra sektoren ikke skal overstige opptaket (netto null utslipp). Uten tiltak i sektoren er det beregnet at kategorien vil gi netto utslipp på 12.millioner t/CO2 fram mot 2030 på grunn av uttak av skog. Det er imidlertid stor usikkerhet rundt beregningene.

Vesterålen og Lofoten har gjennom sin nylige vedtatte strategiske plan for Nærings og miljøvirkemidlene i landbruket -strategisk plan for Lofoten og Vesterålen [\(18\)](#) utviklet et regionalt rammeverk for forvaltning av området. Området regnes som god dekket av denne felles strategien for begge regionene.

14. Samarbeid, kompetanse og desentralisert utvikling

Klimakur 2030 har ikke prissatt verdien av lokal og regional kompetanse og samarbeid som må til for å lykkes med utslippskutt. Tre typer av samarbeid er nødvendig for å lykkes. Samarbeid mellom kommunene og mellom regionene, samarbeid mellom offentlige og private, samarbeid mellom private. Kommunene i Lofoten og Vesterålen står i en rask utvikling innen transport, reiseliv og andre næringer. Bosetting og næringsstruktur påvirkes sterkt av eksterne forhold og store aktører. En bevisst satsing og offensiv strategi for reduserte miljøbelastninger og klimagassutslipp vil bidra til å bygge lokal bevissthet og en positiv markedsprofil for sjømat og opplevelser i våre regioner. Dette vil styrke både bolyst og utviklingsmuligheter, men det krever samarbeid om et kunnskapsløft.

Samarbeid kommer ikke nødvendigvis av seg selv og utvikles ikke i et vakuum. Felles problemforståelse, rolleforståelse, god nok kompetanse og møteplasser er viktig for å kunne iverksette klimakutt samtidig som regionene kommer styrket ut om omstillingen til et klimavennlig og mer robust samfunn. Videre utvikling av kompetanse og samarbeid på tvers av fagområder og interesser, vil være nødvendig for å lykkes med en Klimakur i Lofoten og Vesterålen.

