



Bærum Kommune
klimaklok@baerum.kommune.no

Referanse: Arkivsak 17/23562

Bekkestua: 5.11.2017

«Klimastrategi 2030». Bærum. Klimaklok kommune

Det vises til Rådmannens forslag til Klimastrategi 2030 og til underliggende rapport fra Klimapanelet.

Hovedutvalget for miljø, idrett og kultur (MIK) fikk ansvaret for å oppnevne et eget klimapanel for å gi uavhengige råd om målsettinger og tiltak, som nå har resultert både i en rapport fra et eksternt klimapanel og et forslag til Klimastrategi fra Bærum Kommune.

Innledningsvis i rapporten skrives det bl.a.:

«Klimaklok kommune skal bidra til et bedre Bærum, til å nå nasjonale mål og til å hindre omfattende global oppvarming. Gjennomføring av Klimastrategi 2030 skal redusere vårt klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Samarbeid med innbyggere og næringsliv, med vekt på involvering, innovasjon og initiativ, er hovedgrepet i strategien.

BNF ønsker tiltaket velkommen og vil bidra til og samarbeide om å oppnå målene i strategien.

Nedenfor følger våre kommentarer til Rapport fra Klimapanelet og Forslag til strategi.

Rapport fra klimapanelet av 2016

Panelet har tolket mandatet dit hen at det ønskes innspill, ikke bare til kommunens egen drift og dens mandat som forvalter, men også til politiske vedtak, forslag til prosjekter og annet som kan få ned utslipp fra innbyggere eller næringsliv. Slik vil en klimaklok kommune føre til reell utslippsreduksjon fra Bærum som geografisk område.

I Bærum kommer de største samlede utslippene fra bygg og transport, derfor har vi valgt å fokusere på disse. Vi har også tatt med kategoriene innbyggere og næringsliv. Det er fordi disse to er avgjørende for å få til en omstilling, skape endring og kutte utslipp

Rådmannens forslag til Klimastrategi 2030

Den synes hovedsakelig å bygge på ovennevnte rapport, men der de tre hovedsatsningsområdene eller hovedtemaene har fått de nye betegnelsene mobilitet, bygg og ressursbruk.

Mandatet til klimapanelet ble vedtatt av Hovedutvalg Miljø, idrett og kultur, der vedtaket var:

«Bærum kommune oppretter et rådgivende klimapanel bestående av inntil fem personer med kompetanse og erfaring fra arbeid med klima- og miljøspørsmål innen næringsliv, akademia, interessesfæren og/eller tilsvarende. Panelets mandat er å gi kommunen innspill og råd i arbeidet med en klimaklok kommune. De skal på fritt grunnlag kunne peke på utfordringer og temafelt som kommunen bør adressere i det videre arbeidet og også komme med forslag til konkrete tiltak som kan bidra til å styrke Bærums bidrag til «det grønne skiftet».

Overordnede kommentarer fra Bærum Natur- og Friluftsråd (BNF)

BNF leser dette som et mandat knyttet opp mot miljø, definert som kamp mot økningen i CO₂ alene. BNF er glade for at arbeidet mot den globale oppvarmingen igangsettes også i Bærum, men mener at strategien bør favne videre.

Bevaring av biologisk mangfold, jordvern og grunnlaget for et enkelt friluftsliv bidrar indirekte til målet om redusert klimagassutslipp.

Fotosyntese/artsrikdom, kortreist mat og unngå bygging på dyrket mark og slutte med spredt boligbebyggelse er viktige bidrag.

Å legge til rette for turer til fots i nabolaget eller Marka uten behov for bil er også av stor betydning. Det enkle friluftsliv er også en motvekt mot anleggsbaserte fritidsaktiviteter, som store byggverk; haller mm. som bidrar til økt CO₂-utslipp i byggefasen og drift i tillegg til mere transport.

I tillegg til omtale av de arealpolitiske områdene ovenfor som viktige ledd i reduksjon av CO₂, vil vi også peke på at det ikke går an å være klimaklok uten å ta med alle problemene omkring vann og avløp og hva kommunen vil satse på innenfor dette store og viktige området. Dette er ikke omtalt.

Nedenfor har vi noen konkrete forslag til tillegg i strategi og handlingsplan og noen kommentarer til det som nå er listet opp.

Strategier Kap. 2 Prioritere sykkel og gange framfor bil

Vi ser her og flere andre steder at tiltak for sykkel og gange ofte er tiltak for sykkel på bekostning av gange. For riktignok kan vi gå på asfalt og breie gangveier, men interessen for å gå er jo mye mere knyttet til godt underlag for føtter (og det er IKKE asfalt!) og ikke minst opplevelse av natur, variasjon av blomster, busker og trær med fugler og av og til dyr. Gjerne nær oss. Vedlikehold og mindre oppgraderinger av både turveier og sykkelveier kan være mye viktigere tiltak enn helt nye turveier og sykkelveier.

Skal sykkel bli attraktivt, dvs. transportsykling i motsetning til tursykling, må det legges til rette for at også sykkel kan komme raskt frem uten mange hindre og mange omveier. Sykkeltraseer bør være egne traseer eller en del av veibanen. Det er ingen god ide å blande sykkel og gange i større utstrekning. Dette gjelder i enda større grad for el-sykkel.

Skal sykling overta for bilkjøring i større skala er det el-sykkel som vil være attraktivt for de fleste. Det må derfor legges til rette for el-sykkel noe som forsterker at sykkel har egne traseer.

Det må også legges til rette for at både vanlig sykkel og el-sykkel kan parkeres enkelt ved sentra og butikker.

Strategier – handlingsplan

SYKKEL OG GANGE

Dette står der:

Sykkelhotell
Tiltak fra handlingsplan sykkel
Gågrupper til skolen
Bysykkel i Sandvika
Smart Bike (utlån av el-sykler)
Årlig kartlegging av reisevaner

Dette bør også være med:

- * Å ivareta **gå-kvaliteten** på alle tur- og gangveier – det betyr god gruskvalitet **og** naturopplevelser og løpende vedlikehold
- * **Trygge sykkeltraseer** adskilt fra biltrafikk og fotgjengere
- * **Trygge sykkelparkeringer**
 (i dag er dette veldig dårlig mange steder, dette gjelder både for gamle løsninger der en enten er henvist til lyktestolper og gjerder eller til sykkelstativer der ikke ramme og hjul kan låses fast. - Og nye typer sykkelparkeringer som også fungerer dårlig sikkerhetsmessig.
- * **Nok sykkelparkeringer** – også i tilknytning til eldre gårder i tettstedene. (Nye utbygginger blir pålagt å ha sykkelparkering, men gamle gårder, både private, butikker osv., og kommunale gårder ble ikke pålagt sykkelparkering. **Det bør de bli pålagt nå!!**

KOLLEKTIV

Dette står i dag:

Living-lab- kombinert mobilitet for familier – pilotprosjekt
*Utfart uten bil **
Samkjøring til fritidsaktiviteter

* **Merknad 1:** Utfart uten bil

- der kan kommunen med fordel samarbeide med både Bærum Turlag, Elveforum og BNF. Disse foreningene kan bidra med å påvise hvor det er et savn at det ikke er kollektive tilbud og hvor det er trangt på parkeringsplassene (hvis de finnes i det hele tatt). De kan også bidra med å synliggjøre hvor det er mulig å gå turer fra ett kollektivstopp og til et helt annet - gjennom deler av Marka, langs elver osv. Bærum Turlag kan også bidra med å skilte og merke ut fra kollektivstopp slik de har påbegynt langs Kolsåsbanen fra Gjettum, Hauger og Kolsås stasjon.

* **Merknad 2:** Vesentlig bedring av ruter og hyppighet på tverrgående forbindelser i Bærum. Bærum har en meget stor andel av småkjøring med bil. Dette kan sies at er en villet utvikling fordi det er dårlig bussforbindelser unntagen til/fra Sandvika samtidig som kjøpesentre har fjernet mange nærbutikker. Skal en derfor komme dit en skal innen rimelig tid, er det bilen som blir førstevalget.

Det bør være gode korresponderende bussforbindelser fra de enkelte deler av Bærum til sykehus, alle T-banestasjoner og sentra (ref. Kommuneplanens arealdel).

AREALHUSHOLDNINGEN OG AREALSTRATEGIEN

Dette er ikke nevnt men bør også være med:

Vi vil påpeke at et av de viktigste elementer for fremtidig reduksjon av vårt fotavtrykk og miljøskadelige utslipp er arealhusholdningen.

Det er liten tvil om at aktiviteten til menneskene, som ofte ikke ser hele bildet og heller ikke hva aktiviteten medfører på lang sikt, er en av de største faktorene i påvirkning av klima. En klimaklok kommune må derfor utrede og ta inn over seg hva arealstrategien har å si for å være klimaklok og hvilke konkrete tiltak dette medfører.

Det forutsetter at det ikke er mulig eller i hvert fall meget vanskelig, å få innvilget dispensasjon fra arealstrategien. Dette fordi dispensasjoner har vist seg å være et problem og hinder for å få gjennomført en vedtatt strategi.

Noen eksempel er:

- Det er ikke klimaklokt å legge til rette for utbygning i områder hvor transporten i hovedsakelig vil bli bilbasert.
- Det er ikke klimaklokt å legge ut dyrket og dyrkbar mark til nedbygging istedenfor matproduksjon eller beite, (Beite er også mat, og hindrer for øvrig gjengroing)
- Det er ikke klimaklokt å tilrettelegge for utbygning nær vassdrag og bekker og i deres flomområder. Her er neppe 500 års flom tilstrekkelig, det bør snakkes om 1000 års flom.
- El-bil reduserer CO² og NOX utslipp. Men el-bil gir også svevestøv og utslipp av tungmetaller ved bl.a. vei-, dekk- og bremse-slitasje mv.
- Det er derfor ikke klimaklokt å bygge veier som legger tilrettelegge for økt bilkjøring. Ved oppgradering av veinettet må kollektivt, sykkel og gange prioriteres.
- Det er ikke klimaklokt når nærbutikken, som dekker de daglige behov, legges ned til fordel for bilbaserte kjøpesentre.

Det gir derfor liten mening å påstå at en er en «klimaklok» kommune uten at arealhusholdningen og arealstrategien er en vesentlig del av dette.

Med vennlig hilsen

Bærum Natur – og Friluftsråd
Rigmor Arnkværn, leder (sign.)

Fra formålsparagrafen:

Bærum Natur- og Friluftsråd (BNF) arbeider for å gi flest mulig anledning til å utøve enkelt friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i sitt nærområde og naturen for øvrig. Bærum opprinnelige landskapskarakter, natur- og kulturverdier skal sikres i samarbeid med medlemsorganisasjonene og offentlige myndigheter. Virkeområdet dekker hele Bærum kommune