



Klimapanelets gjensitt

Oppsummering av råd og innspill til Bærum kommunes klimaarbeid

Sammenstilling av klimapanelets råd og innspill gitt til Bærum kommune i oktober 2020.

Anbefalingene er gitt i forbindelse med revisjon av klimastrategi 2030 og gjensitt av Klimapanelet 4 år etter at de ga sine innspill til Bærum kommunes klimaarbeid.



November 2020

Introduksjon

Dette dokumentet er en oppsummering av klimapanelets råd og anbefalinger til Bærum kommune gitt til kommunestyret den 16. oktober.

Bakgrunn

Da politikerne i Bærum kommune vedtok å sette i gang et systematisk og langsiktig arbeid med kommunens samlede klimapolitikk og lanserte «klimaklok kommune» i handlingsprogrammet for 2016-2019, ble det opprettet et rådgivende klimapanel.

Klimapanelet ble etablert i 2016. Panelet fikk et mandat og avla rapporten «Bærum kommune – På vei mot en klimaklok kommune» i oktober 2016. Rapporten ga innspill til viktige tiltak, forslag til overordnede målsettinger og tydelige anbefalinger til kommunens klimaarbeid. Anbefalinger og forslag ble innarbeidet i Klimastrategi 2030 som ble politisk vedtatt i Bærum kommunestyre 28. februar 2018.

Klimapanelet består av:

- Utvalgsleder Jens Ulltveit-Moe
- Anders Nohre-Walldèn
- Guri Marie Lindmark
- Frode Hvattum
- Ingvild Kilen Rørholt

Klimapanelets gjensitt

Et forslag til revidert klimastrategi med skjerpede målsettinger og strategier skal legges fram for politisk behandling i februar 2021. Som en del av revisjonsprosessen har Bærum kommune invitert klimapanelet til en «gjensitt».

Klimapanelets oppdaterte råd og innspill til Bærum kommune ble presentert i kommunestyreseminar den 16. oktober 2020. Hele klimapanelet stilte opp og la frem sine anbefalinger. Det var i etterkant satt av tid til spørsmål fra kommunestyret. Det ble ikke tid til å besvare alle spørsmål. Svarende på de siste spørsmålene ligger vedlagt denne oppsummeringen. Presentasjonen som ble lagt frem kan leses her.

MOBILITET

Viktigste råd:

- Lag en plan for hvordan Bærum kan sikre at den nye (reise)normalen etter Corona blir mest mulig klimaklok
- Invester tid og penger i å få tak i data og innsikt om transport og reiseatferd; bruk dataen til å styre tiltak og påvirke adferd til befolkningen til alles beste
 - Få mer innsikt i bruk av varebiler og tunge kjøretøy (halvparten av utslipp fra transport)? Hva kan optimeres, eller unngås?
 - Hvor mye adferd endres av forskjellige tiltak eks mikromobilitet?
 - Hvordan tilrettelegge og insentivere for sykkel, gange, bildeling og samkjøring?
 - Kan Bærum kommune spille en rolle i at hjemmekontor-bruken etter Corona reduserer køen på best mulig effektiv måte?
 - Hva kan skalering av piloter betyr for redusert bilturer, og dermed CO₂ utslipp (eks med aktivitetstransport)?
- Skift fokus fra å pilotere til å **pilotere og skalere** raskt sammen med brukere og partnere

Andre råd og innspill:

- Bilpool der innbyggere kan leie «kommunens» biler på kveldstid (modell Halden) (se vedlagt fil)
- El-sykkle-leasing ordning for ansatte i kommunen (Modell Sarpsborg)
<https://klimaostfold.no/2020/09/08/sarpsborg-kommune-vellykket-leasing-ordning-for-elsykler-til-ansatte/>
- Få data, innsikt og kommunikasjonsflater nok til å forstå og påvirke adferd til innbyggere.
- Fremtidens mobilitet - viktig å forstå hvilke muligheter og utfordringer korona innebærer.
- Det må mer innsats på Fornebu og kollektivtilbud på tvers i kommunen.
- Arbeidet med kollektiv, sykkel og gange har ikke kommet langt nok. Handler om de tunge tiltakene: parkering, fortetting, bilpool.
- Foreldre må slutte å kjøre barna sine på skole og til trening.... Færre biler til/fra skole gir tryggere skolevei for fler.
- Hvordan kan Bærum kommune spille en rolle i at hjemmekontor-bruken etter Corona reduserer køen på best mulig effektiv måte?
- Gratis buss en periode – samarbeid mellom kommune og fylkeskommune – gi folk nye reisevaner

BYGG & RESSURSBRUK

- Lag en ombruksplan for alle kommunens bygg
- Klimakrav i alle bygg- og anleggsprosjekter
- Krev kartlegging av behov for å rive vs. Å gjenbruke inklusive miljøregnskap og CO2 (må rive mindre)
- Still krav til ombruk - bruke nye kriterier fra FutureBuilt! (Vi må ombruke flere materialer)
- Krev Co2 klimagassregnskap (LCA - Vi må velge løsninger og byggevarer som gir lave utslipp i et livsløpsperspektiv)
- Krev at bygge- og anleggsplassene må være 100% fossilfrie og snart helt utslippsfrie (sett mål innen 2024 for eksempel. Bruk innkjøpsmakten og innovative anskaffelser til å sette i gang nå)
- Sett mål og plan for eksisterende bygninger i kommunen og ved private søknader om rehabiliteringer. Følg EU sin taxonomi eller bankenes krav til dette ved grønne lån (Vi må energieffektivisere eksisterende bygg)
- Insentiver for grønne bygg:
 - fast track i byggesaksbehandlingen ved å dokumentere co2 reduksjoner gjennom LCA regnskap
 - lavere byggesaksgebyr
 - lavere eiendomsskatt
 - momsfratak for rehabilitering
- Lavkarbodiett for byggeprosjekter - <https://byggalliansen.no/klimakjempen>
- Miljøsertifisere byggene – sertifisering skaper systematikk for prosjektering og gjennomføring.

KLIMALEDELSE

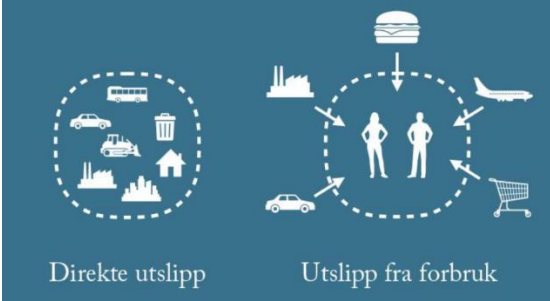
- Kommunen må bruke kunnskapen fra piloter til å implementere i fullskala. Kommunen må gi incentiver for økt fart.
- Bruke regulering, og prioritere delte og grønne løsninger, for å sikre at målene nås - er vi modige og ambisiøse nok?
- Kommunikasjon er et viktig virkemiddel, ikke godt nok brukt.
- Skjerp målsettingene.
- Få på plass et klimabudsjett.
- Still absolutte miljøkrav i anskaffelser.

SPØRSMÅL FRA KOMMUNESTYRET

Spørsmål	Svar	Stilt av
<p>Gi oss de tre viktigste tiltakene for å få ned utslippene, i prioritert rekkefølge, gitt vi er der hvor vi er per 2020.</p>	<p>Direkte Utslipp - geografisk avgrenset til Bærum kommune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elektrifisering av personbilparken kombinert med arealplanlegging for redusert bilbruk 2. Fossilfri vare- og tungtransport (delt 2. plass) 2. Fossilfrie anleggsplasser (delt 2. plass) <p>Indirekte Utslipp - Forbruksbasert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Egen virksomhet - Klima- og miljøvennlige anskaffelser rettet mot bygg og anlegg 2. Egen virksomhet - økt ombruk og sambruk 1. 3. Innbyggere - pådriver/tilrettelegger for redusert matsvinn og økt ombruk 	Dag Egil
<p>Hvis man skal sette en utfasingfrist (feks: alle fossile biler skal fases ut innen år 2025) på 10 ting, hvilke frister hadde dere satt da og hvilket år skal disse ulike tingene være faset ut?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fossile busser - 2030 2. Fossile anleggsplasser - 2030 3. Fossile taxier - 2035 4. Gamle vedovner - 2035 5. Fossile personbiler - 2040 6. Fossil industri - 2040 7. Fossile varebiler - 2050 8. Fossil sjøfart - 2050 9. Fossile lastebiler - 2060 10. Avfallsforbrenning uten karbonfangst - 2060 	Ola H Pedersen
<p>Vare og næringstransport: hva kan vi gjøre for å redusere denne transporten?</p>	<p>Det er iverksatt et interkommunalt prosjekt på dette temaet, der Bærum kommune har prosjektlederansvaret. Et av hovedmålene i prosjektet er å redusere antall varebiler i sentrumsområder gjennom en mer effektiv sisteledds-distribusjon. Blant virkemidlene som skal testes ut er samlastingsterminal og nye reguleringer for vareleveringen i sentrum. En orienteringssak om prosjektet er planlagt i løpet av november.</p>	Kjell Maartmann-Moe
<p>Hvordan er mulighetene for å få hele Bærum inn i sone1?</p>	<p>Ruter og Brakar er i gang med å se på hele billettsystemet for Viken, og sannsynligvis vil hele systemet med soner bortfalle og trolig gå mer over til reiselengde/-tid.</p>	Elisabeth
<p>Vi har behov for klare og tydelige råd når det gjelder mobilitet. Hvilke regulatoriske virkemidler må vi innføre for å øke kollektivandelen. Konkret liste over tiltak.</p>	<p>Det er ikke mulig å regulere bruk av kollektivtrafikk, men reduksjon av p-plasser for privatbiler i Oslo viser betydelig økt bruk av kollektivtrafikk fra Bærum til Oslo. Frekvens og regularitet i kollektivtrafikken er viktig for økt bruk, slik at framkommelighet for buss (på bekostning av privatbiler) kan være et virkemiddel (rushtidsbommer/ enveiskjøring.)</p>	Eirik T. Bøe

<p>Finnes det eks regulatoriske grep fra andre steder som fremmer samkjøring.</p>	<p>Svar; Samkjøring kan fremmes ved å bedre framkommelighet slik det bl.a er gjennomført med krav til 2 personer for bruk av el-bil/kollektivfelt i rushtid på E18. Tilsvarende er gjort i Bergen.</p>	<p>Lisbeth Hammer Krogh</p>
<p>Virkemidler for å få opp bilpool ordninger?</p>	<p>Vanskelig i utbygde områder om det ikke er økonomisk fordelaktig for medlemmer i bilpool-ordningene. For nye utbygginger vil det være mulig å redusere p-plasser og stille krav til utbygger å etablere bilpoolordning for kjøpere (slik det er gjort på Billingstad i Asker) Når det gjelder bildeling, er det flere områder som kommunen kan ta tak i:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utvide egen bilpoolordning til å gjelde også for ansatte etter arbeidstid (det er en egen styringsgruppe som jobber med dette). 2. Inngå samarbeid med private aktører som f.eks Vy gjennom regulerte avtaler som f.eks Tilsvarende avtalen med Ruter/Tier (kommunen har fått forespørsel fra Vy). 3. Vurdere om Ruter er interessert i å inkludere bildeling i deres mobilitetsprosjekt i Bærum (der Tier allerede har mikromobilitet) 4. Igangsette pilot på bestillingstransport på Fornebu, i forbindelse med rushtidsrute på Forneburingen (Forneburingen ikke startet ennå pga korona 	<p>Kjell Martmann-Moe</p>
<p>Har dere regnet ut hvor mye økning av p-avgifter i sentrale steder i Bærum vil bidra til å få ned biltrafikken?</p>	<p>Dette vil inngå i det pågående arbeidet med parkeringsstrategien</p>	<p>Finn Hebbe Johnsrud</p>
<p>Kan du beskrive hvilke konsekvenser det får for trafikk avviklingen inkludert busser i Bærum gitt at vi lager 500m soner rundt skolene? Vurdert opp imot hvor skolene i Bærum faktisk er plassert i forhold til de store hovedveiene.</p>	<p>Skolene og veien ligger der de ligger, og skolene er utfordret til å jobbe med sine «hjerne-soner» for å gi mest mulig sikker skolevei. I arbeidet med kommuneplanen vil problemstillingen være aktuell mtp lokalisering av sosial infrastruktur.</p>	<p>Ida Ohme Pedersen</p>
<p>Hva gjør Ruter på Biogass? vi fikk en haug med dieselbusser til Bærum, men produserer biogass i Asker?</p>	<p>Ruter startet opp nytt anbud i Bærum 28. juni 2020. Anbudsperioden strekker seg frem til 2028. Anbudsperioden startes opp med busser på fossilfritt drivstoff (HVO) mens det i løpet av 2025 skal fases inn elektriske busser på alle busslinjene i Bærum. Innbyggerne i Bærum tilbys nå nye busser som støyer mindre og har setebelter. Bussførerne i Asker og Bærum får bedre arbeidsforhold ved at alle bussene blir nye, støyer</p>	<p>Eirik T. Bøe (V)</p>

	mindre og ved at bussanleggene får en tiltrengt oppgradering.	
Statsbyggs adm.dir uttaler på ENOVAKonferansen; Vi kan ikke bygge oss ut av klimakrisen. Bør man legge opp til å forby nybygg og kun vidreutvikle og oppgradere til grønn kravspec?	<p>Man bør i alle fall stille krav til klimagassregnskap rehab vs nybygg for å se på hva mye man kan spare ved å tenke gjenbruk. Da vil man først få opp klimakonsekvensen for riv vs nytt. Så kan man se på hvordan man kan utnytte eksisterende bedre ved å bygge på med lettkonstruksjoner. Kommunen kan da motivere ved incentiver også her.</p> <p>Dette vil gi lavere utslipp, mer nytenkning og gjenbruk. Dyrere – se https://byggalliansen.no/publikasjoner/tenk-deg-om-for-du-river</p>	Mads Gram Rygg (H)
Vil Ruter vurdere å gjøre Bærum til en del av sone 1 for å få flere til å reise kollektivt på tvers i Bærum? Feks er Sandvika i sone 2, men Stabekk i sone 1	<p>Kollektivreisende i Viken og Oslo må i dag forholde seg til tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem. Det er også en rekke ulike salgs- og distribusjonsløsninger tilgjengelige for de kollektivreisende.</p> <p>Oslo kommune og Viken fylkeskommune ønsker å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt, og har derfor bedt Ruter, Brakar og ØKT om å utrede en ny felles pris- og betalingsmodell. Utredningen skal være ferdig ila 2021. Som en del av denne utredningen vil også sonestrukturen vurderes.</p>	Maria Barstad Sanner (H)
Hva planlegges av tverrgående transport i kommunen	<p>28. juni 2020 fikk busstilbudet i Asker og Bærum en oppgradering, der innbyggerne i Bærum nå tilbys nye moderne busser som støyer mindre og har setebelter. Samtidig ble det også gjort en endring på linje 215, som gikk mellom Kolsås og Sandvika, ved at linjen ble delt i to. De nye linjene går strekningene Kolsås – Vøyenenga – sykehusene – Sandvika (linje 215A) og Kolsås – Rud – sykehusene – Sandvika (215B). Dette gir noen nye reiserelasjoner i Bærum sammenlignet med tidligere.</p> <p>Vi ser også på andre mulige løsninger for mobilitet internt i Bærum, men det er ikke noen konkrete planer per nå.</p>	Stein Stugu

<p>Hva tenker dere om indirekte utslipp?</p>	<p>Vanskeligere, men meget nyttig. Må adresseres til selskapene om å ta hensyn til dette og privatpersoner, men griper mer inn i folks liv. Uansett, så er måten vi organiserer samfunnet på premissgiver for de indirekte utslippene som reiser, handling, mat etc.</p> 	<p>Signe Bakke Sølberg (Mdg)</p>
<p>Hvordan kan Bærum kommune tilrettelegge for gjenbruk av byggematerialer? Kan vi evt opprette et lager/logg?</p>	<p>Det finnes mange initiativer og løsninger allerede som Bærum kommune bør gå i dialog med. Eksempel er https://www.greenstock.no/web/no/ et selskap som har laget et system som gjør ombruk lettere. Kommunen bør etebaler en slik oversikt for segf selv og "handle" brukt internt. Så kan man kreve at private gjør dette også. Kanskje kommunen kan finne arealer til å lage en handelsplass (fysisk) for ombruksmaterialer ? Det er det behov for i Oslo regionen</p>	<p>Anita Malmer Solli (SV)</p>
<p>Mht el-ferjer, hvor fremoverlent er det å ikke satse på dette lokalt sett i ett mobilitetsperspektiv?</p>	<p>Ruter setter nå i gang et prosjekt med mål om utslippsfrie hurtigbåter i 2024.</p>	<p>Siw Wikan (H)</p>
<p>Ang leie av kommunens el-biler og leasing av el-sykler. Hvordan har de organisert og fått det i gang? (Halden)</p>	<p>Informasjon om dette ligger i et eget vedlegg.</p>	
<p>Ulltvedt-Moe, rangering av partier i f.b.m. miljø- og klima politikk. Er det gitt at for eksempel MDG sin holdning til E-18 er det beste klimaforståelsen?</p>	<p>Klimasekretariatet har ikke fått svar på dette spørsmålet.</p>	<p>Reidar Kleppe (Ap)</p>
<p>Hva mener Klimapanelet er det beste tiltaket her og nå som vi kan gjøre i Bærum kommune?</p>	<p>Klimasekretariatet har ikke fått noe svar på dette spørsmålet fra klimapanelet.</p>	<p>Nikki Schei (Mdg)</p>
<p>Hvilken forskjell i klimagassutslipp utgjør Breeam Excellent kontra Tek17</p>	<p>Hva er utslippet fra et TEK17 bygg? I en analyse gjort for noen år siden så vi disse trendene:</p>	

	<p>Gj.sn. energibeparelser for BREEAM-NOR sertifiserte bygg</p> <p>Figuren viser at alle breeamprosjekter bygger mellom 25-70 % mer energieffektivt enn et Tek 10 bygg. Det er at man benytter et slikt metodisk system som gir effekt fordi man er fokusert på å få resultater. Nivået kan man velge litt selv, men referansen er gjeldende tek-krav og %-vis forbedring derfra – da blir man bedre!</p>	
<p>Kan du beskrive hvilke konsekvenser det får for trafikk avviklingen inkludert busser i Bærum gitt at vi lager 500m soner rundt skolene? Vurdert opp imot hvor skolene i Bærum faktisk er plassert i forhold til de store hovedveiene.</p>	<p>Klimasekretariatet har ikke fått noe svar på dette spørsmålet.</p>	<p>Ida Ohme Pedersen (Frp)</p>
<p>Nasjonalt har det vært foreslått at man deler ut inntektene fra klimaavgift som en borgerlønn. Tanken er at man skal ha en sosial klimapolitikk. Vi kan ikke gjøre dette, men er det andre effektive klimatiltak vi kan gjennomføre som også har en sosial profil?</p>	<p>Klimasekretariatet har ikke fått noe svar på dette spørsmålet.</p>	<p>Ola H Pedersen (Ap)</p>
<p>Nye krav fra kommunen krever store investeringer fra eksempelvis selskaper som skal delta i Bærums utlyste prosjekter. Hvor mye kan vi forvente at kostnadene i prosent vil øke når vi skal ligge i forkant av utviklingen?</p>	<p>Ikke alle investeringer koster. Det som koster, er å fortsette som før og bare stramme på kravene. Kommunen må i tidlig dialog med markedet slik at de får tid til endring og evt kunnskapsheving. I dialog og samhandling viser det seg ofte at prisene ikke er vesentlig høyere. Oslo kommune erfarer at f.eks krav om utslippsfri byggeplass ikke ble så dyrt som markedet først sa. Kanskje Bærum kommune kan hente inn erfaringer fra andre kommuner som har ligget litt lenger i front på områder slik at man kan lære og unngå "feil" bestillinger som løses ved å bare øke en pris?</p>	<p>Jan M Thalberg jr (Frp)</p>