

Klimanøytralt Fornebu 2027?

Morten Skauge

Leder, Hovedutvalg for miljø, idrett og kultur

Bærum kommune

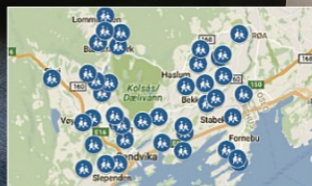
9. juni 2017

Idag får Bærums politikere rådene fra sitt eget klimapanel

Radikale råd kan bli gjennomført

- Kjøreforbud nærmere skoler enn 500 meter
- To boliger må dele én parkeringsplass
- Byggeforbud utenfor kollektiv-nære strøk

NYHET side 6



KJØREFORBUD: De blå feltene rundt Bærums grunnskoler viser hvor det blir kjøreforbud – om politikerne følger rådene fra sitt eget klimapanel, anført av industrilederen Jens Ulltveit-Moe.

FOTO: EVA GROVEN(GOOGLEMAPS)

RAPPORT FRA KLIMAPANELET

BÆRUM KOMMUNE
På vei mot en klimaklok kommune

– Oktober 2016



INSPIRERT: En begeistret ordfører Lisbeth Hammer Krog sammen med partikollega Morten Skauge og klimapanelets leder Jens Ulltveit-Moe i Bærum Kulturhus torsdag ettermiddag.

ALLE FOTO: EVA GROVEN

**Politisk begeistring for klimapanelets arbeid:
– Vi er litt høye nå**

Panelets råd

Hvis Bærum kommune ønsker at næringslivet skal tilby klimavennlige og utslippsfrie produkter, må man også sørge for at noen etterspør disse. Kommunen som offentlig innkjøper bør gå foran og etterspørre utslippsfrie og smarte produkter. I Bærum hvor flere av bedriftene jobber med nettopp dette, vil en etterspørsel ikke bare få ned kommunens utslipp, men også kunne være medvirkende til å styrke eget næringsliv som jobber med denne typen produkter.

Panelet anbefaler at Bærum setter seg følgende mål:

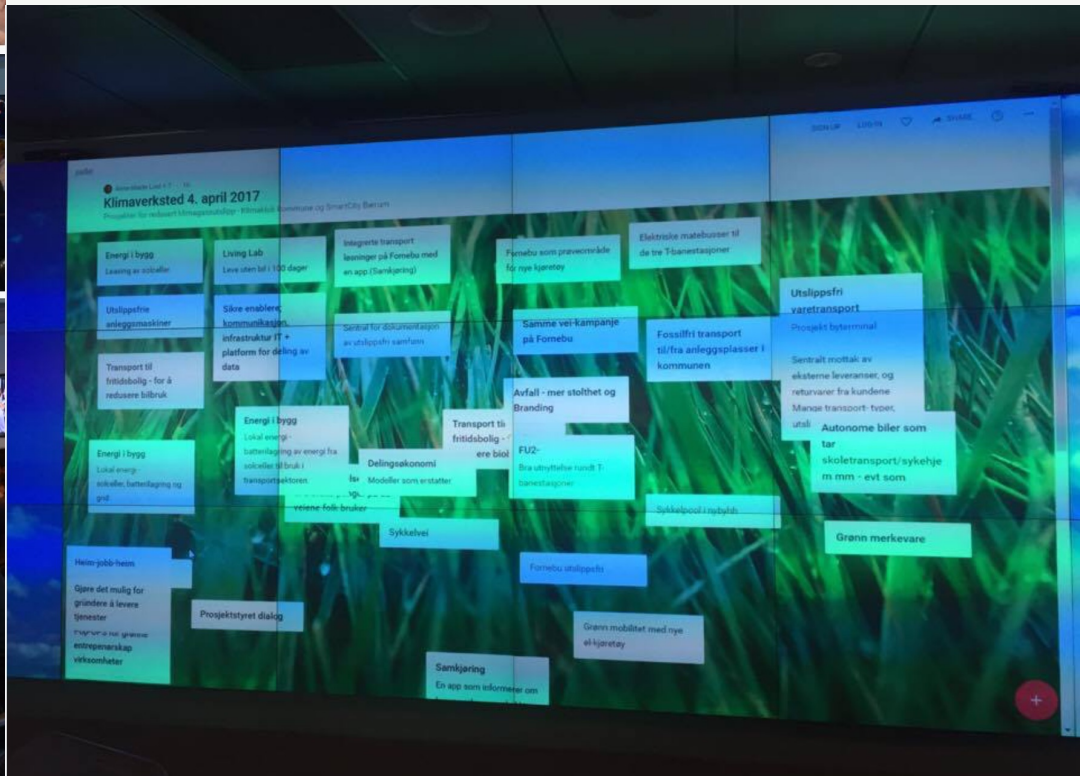
- Fornebu blir utslippsfri innen 2027.
- Sandvika sentrum og Hamang utslippsfri i 2030 (lære av Fornebu).
- Øke antall arbeidsplasser og verdiskapning i Bærum som er del av det grønne skiftet.
- Bygge videre på Bærums kunnskapsarbeidsplasser og kapitalisere på at innbyggerne i Bærum har en veldig høy andel med høy utdanning.
- Øke antall innovative anskaffelser.
- Kun fossilfri byggeplasser i kommunale regi.
- Etablere Bærum som stedet der man prøver ut nye teknologier og innoverer. Først etableres Fornebu som stedet for piloter innen digitalisering, mobilitet og smart living som har positiv innvirkning på bærekraft. Deretter tas dette videre til andre områder i kommunen.

Hva er vi i gang med? – noen eksempler

Bysykkel på Lysaker og Fornebu åpnet 2016



Klimaverksted for næringslivet i april 2017





Utskiftning til null- og lavutslipp i den kommunale bil- og maskinparken



Tilskudd til lading for elbil i boligselskap

Smartcity Bærum i samarbeid
med Asker kommune og Bærum

kommune inviterer til

Informasjonsmøte om tilskuddsordning for lading av
elbiler i boligselskaper i Asker og Bærum



Ny
renovasjonsordning
innføres i 2017



Grønn urbanisering ved kollektive knutepunkter



Hvis Fornebubanen skal bli lønnsom, må flere bo rundt stasjonene, mener Ruter og Oslo kommune.

Flere boliger skal gjøre Fornebubanen bærekraftig

BYUTVIKLING

ASTRID LØKEN

Byutviklingen skal ikke styres av kollektivutbyggingen, men omvendt, mener byaktivist Audun Engh.

Ubyggere står allerede i kø for å utvikle tomte rundt Skøyen, som med Fornebubanen vil få et fullskala kollektivtilbud. – Skøyen vil bli et kompakt kollektivknutepunkt, sammenlignet med for eksempel Lysaker, hvor det er store barrierer mellom de ulike transportmidlene. Skøyen blir et oversiktlig knutepunkt med korte avstander for fotgjengere, sier utviklingsdirektør Hanne Bernes Norli i Ruter.

Ruter tror, i likhet med Plan og bygningsetaten (PBE), at det vil bli bygget mye på Skøyen i årene fremover. – Vi mener at Skøyen vil bli su-

Fakta

Fornebubanen

- En ny T-banelinje på 850 meter fra Majorstuen til Fornebu sentral.
- Fornebubanen skal ha stasjoner på Majorstuen, Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena stasjon og Flytårnet stasjon.
- Banen skal finansieres av bompenger, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten, samt grunneierne langs banen.

perattraktivt med den nye banen. Vi tror tomte rundt Skøyen ettersest etter utviklere fordi det er attraktivt både å jobbe og bo på Skøyen. Og det tror vi dels har med Fornebubanen å gjøre, sier Norli. Fornebubanen vil også få stasjon på Vækerø. Ruters beregning

Millionbyen Oslo

ger viser at Vækerø vil ha 2750 påstigende passasjerer i 2030. Ruter skriver også at det er for lite til å forsvare stasjon på Vækerø.

– Hvor samfunnsmessig viktig er det at det bygges boliger rundt stasjonene på Fornebubanen?

– Når man foretar store investeringer i infrastruktur, er det viktig at man har en byutvikling som bygger opp om det, sier Norli.

Ruter tror at Fornebubanen vil utløse stor etterspørsel etter boliger og kontorer langs stasjonene. – Og så er det planmyndighetenes oppgave å sikre at utviklingen skjer på en bærekraftig måte. Det er ikke fornuftig at samfunnet bruker penger på dyr infrastruktur hvis den ikke utnyttes til fulle.

Vi snakker om å få igjen for investeringene som gjøres, sier hun. I likhet med PBE tror hun Fornebubanen vil utløse en etterspørsel etter arealer rundt stasjonene på Skøyen og de andre stasjonene fremover.

– Når vi anbefaler så sterkt å bygge Fornebubanen, er det fordi det er behov for den, sier hun.

Etter Norli var det tidligere ubalansen i T-banenetten med lite passasjerer vest i byen, mens det samme toget hadde fulle vogner øst i byen.

– Nå fylles også T-banen vest i byen. Vi tror Fornebubanen vil fylles også, men det er samtidig en fordel at det byutvikles mer på Skøyen, sier Norli.

– Vil selge månedskort

– Ruters oppgave skal være å løse samfunnets transportbehov. Det virker som om Ruter snur det litt på hodet, at de går inn for en byutvikling som er tilpasset deres planer om kollektivnett og finan-

sieringen av dette. Ruter er også et firma som har behov for å selge flest mulig månedskort, sier byaktivist Audun Engh, som er rådgiver for organisasjoner og velforeninger som er opptatt av byutvikling.

Han var også med i debatten på Aftenpostens byutviklingskonferanse. – På 1970-tallet ble det foreslått å bygge motorvei gjennom Slottsparken for å gi rom for mer pendling. I dag har kollektivtransportbyggingene delvis overtatt motorveibyggingenes rolle på 1970-tallet, sier Engh.

Ruter – En utbredt misforståelse

– Det er dessverre en utbredt misforståelse at Ruter tjener penger på trafikkveksten. Nye kunder utløser investerings- og subsidiebehov som overgår inntektene fra billettavgift. Kollektivtrafikk er en netto kostnadspost på fylkeskommunale budsjetter, påpeker Norli. Hun minner om at Ruters opp-

drag er å gjøre kollektivtilbudet så attraktivt at flere velger bort bilen. Uten T-banetunnel vil Fornebubanen ha kapasitet til å kunne gå to ganger i kvarteret.

Med T-banetunnel kan man doble frekvensen, sier Norli.

Engh mener politikerne må arbeide for at det forventede befolkningsveksten i Oslo fordeles på andre byer i regionen også.

– Da kan flere bo nærmere arbeidsplassen sin. Og færre blir avhengige av å pendle til jobben, sier Engh.

Andreas Vaa Bermann, direktør for områderegulering i PBE, påpeker at det er viktig med en god blanding av boliger, næring og kontor rundt de viktigste kollektivknutepunktene.

– Det er viktig at det utvikles arbeidsplasser og boliger rundt kollektivknutepunktene Skøyen og Vækerø. Da kan folk komme seg enkelt til og fra bolig og arbeid, sier direktør for områdeutvikling i PBE.

BÆRUM KOMMUNE



Hva med fremtiden?



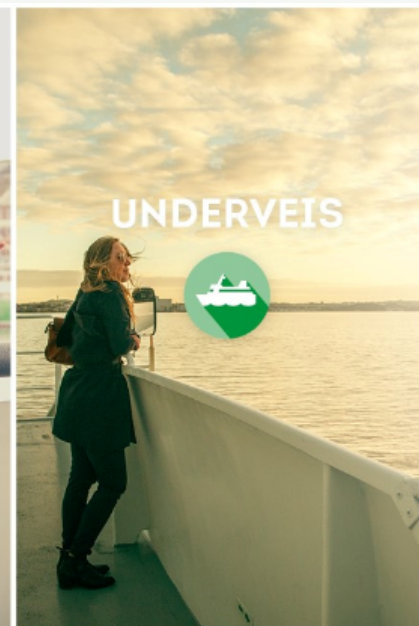
Selvkjørende buss- demonstrasjon Fornebu 2016



Bærum som ZEN-kommune,
Fornebu som test-lab

Et eksempel til etterfølgelse

HJEM
JOBB
HJEM



www.hjemjobbhjem.no

«Skal næringslivet virkelig komme på banen, må kommunen også legge inn egeninnsats og ressurser i pilotprosjekter. Her ligger det mange muligheter for å løfte Fornebu fra bra til fantastisk!»

**Klimapanelets rapport,
oktober 2016**

