Arealstrategi for Bærum

Uttalelse fra BÆRUMSYKLISTENE

Om oss

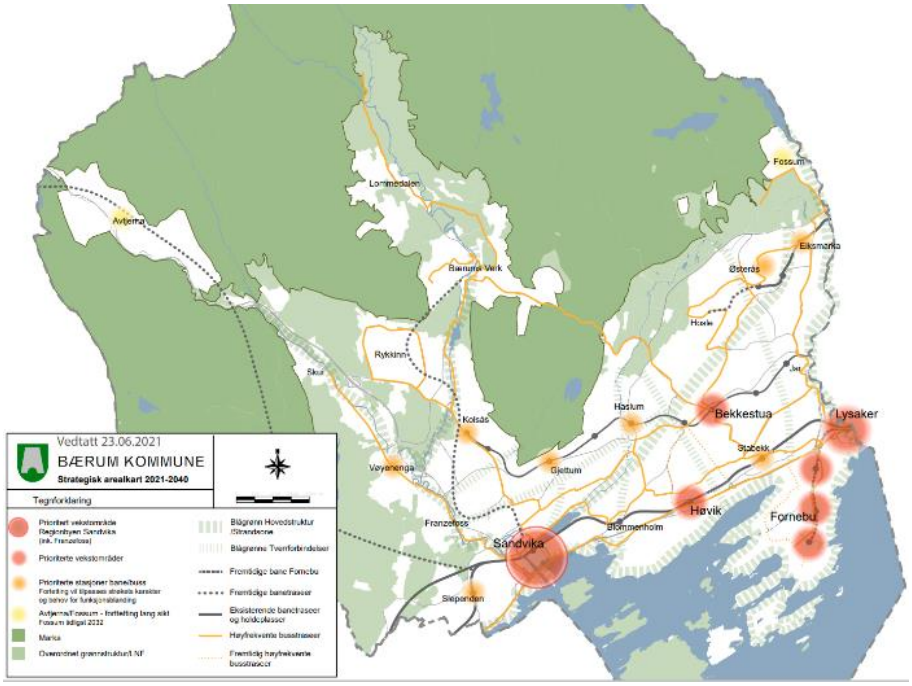
Bærumsyklistene er et interessefellesskap for alle typer syklister i Bærum. Vi har ikke en politisk tilknytning eller uttalte mål, ut over at vi jobber for sykling og en bedre sykkelinfrastruktur. Gruppen organiseres via Facebook og har per dags dato over 500 aktive medlemmer.

Hovedpunkter

- Bærum har en svært lang vei frem til målet om en sykkelandel på 20 prosent i bymessige områder. En viktig hinder for å komme dit er manglende infrastruktur i sentrumsområdene. Det gjelder især Sandvika, men også Høvik, Bekkestua og Lysaker.
- For å starte på opphentingen fra 3 til 20 prosent sykkelandel, må det til en holdningsendring. Når sykkelveien gjennom Sandvika Øst utelates fra reguleringsplanen, kan det tyde på at ansvaret for å oppnå målsettingen ikke er plassert eller forstått.
- I de etablerte villaområdene ligger sykkelandelen allerede på 6 prosent. Det tyder både på at disse områdene har bedre forutsetninger for å bruke sykkelen – og at potensialet for videre økning er godt her.
- I hele kommunen mangler forbindelser som er fundamentale for å utløse en økning i sykkelandelen. Det gjelder spesielt forbindelsene mellom de forskjellige kommunesentrene. Sandvika til Bekkestua, Sandvika til Høvik, Bekkestua til Stabekk, Bekkestua til Østerås, Østerås til Lysaker etc. er strekninger som alle mangler tilrettelegging på betydelige deler av distansen.
- Bærums ungdomsskoler er store, med opp til 8 parallelle klasser, og samler elever fra store områder. Innen skolekretsene finner vi betydelige hindre i form av T-banelinjer, E18 og andre store veier med til dels betydelige trafikkutfordringer. På alle nivåer - barneskoler, ungdomsskoler og videregående skoler – bør sykkelen være et selvsagt transportmiddel for en langt større andel av elevene enn det er i dag. Dette er vår mest skjermingsverdige gruppe av innbyggere, og trygge sykkelveier er en selvfølge.
- Arbeidsreiser utgjør 21 prosent av de daglige reisene, men får lov til å bestemme svært mye av arealplanleggingen. Vi savner et sterkere søkelys på hvordan areal og samferdsel bør utvikles med tanke på fritidsaktiviteter, trening og skole.

En kommune for lange arbeidsreiser

Arealplanen er bygget opp rundt et sett implisitte og eksplisitte målsetninger, slik som skiftet til nullutslippssamfunnet og en revitalisering av Sandvika. Vi finner også mer generelle målsetninger som å fremme folkehelsen, økt livskvalitet, øke kvaliteten på boligområder, tryggere skoleveier etc.

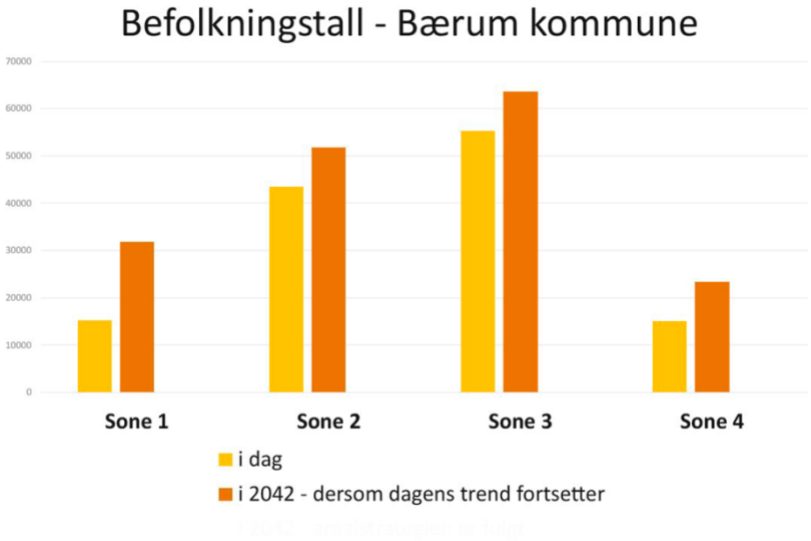


Ut fra målsetningene legges det stor vekt på utbygging av de prioriterte vekstområdene Fornebu, Bekkestua, Høvik og Sandvika. Dette gir i utgangspunktet god mening, blant annet fordi 70 prosent av Bærums arbeidsplasser er lokalisert her. Legger vi til Gjettum og Rud, har vi identifisert 80 prosent av arbeidsplassene i Bærum. De resterende 20 prosent ligger på Stabekk, Østerås, Rykkinn, Vøyenenga, Jar, Eiksmarka, Lommedalen, Bærums Verk, Hosle, Haslum, Slependen, Skui, Snarøya, Blommenholm og Kolsås.

En slik konsentrasjon av arbeidsplasser er temmelig typisk for hvordan byer og kommuner ser ut, men betyr også at Bærum i praksis er organisert med et fundamentalt forflytningsbehov mellom hjem og arbeidsplasser. Spørsmålet er da om det er fornuftig å tviholde på dagens prinsipper for arealplanlegging, hvor «alt» nytt hovedsakelig skal bygges i de prioriterte vekstområdene. Det er bra for å utvikle disse sentraene, men forlenger reisen fra hjemmet til detaljisten, arbeidsplassen og kulturtilbudene. Dette poenget forsterkes av at arbeidsreisene «bare» utgjør 21 prosent av hverdagsreisene.

Dessuten vet vi at 80 prosent av de byggene som skal brukes i 2050 allerede er bygget. Det betyr at en svært stor del av Bærums befolkning også i fremtiden vil bo i andre områder enn de prioriterte vekstområdene, noe som både opprettholder og kan øke transportbehovet dersom alle nye tilbud legges til de nye områdene. Bærum kommune har definert en sonestruktur fra 1 til 4, hvor sone 1 er de prioriterte utbyggingsområdene Sandvika, Høvik sentrum, Bekkestua sentrum, Lysaker og Fornebu, mens 4 er minst sentral og prioritert. Det er spesielt verdt å merke seg at den største befolkningen finnes i sone 2 og sone 3 (tabell: Multikonsult), og at de fortsatt vil være det i 2042.

Både med tanke på korte arbeidsreiser og for de hyppige handleturene, kan det være fordelaktig at det tillates utvikling av handel og arbeidsplasser der folk allerede bor. Selv om folk bor tettere på hverandre, shoppingtilbudene, arbeidsplasser og kultur i sone 1, ligger sykkelandelen på bare 3 prosent her. I sterk kontrast finner vi en sykkelandel på hele 6 prosent i sone 3. For sone 3 betyr det at den vedtatte målsettingen om en sykkelandel på 8 prosent allerede nesten er nådd, mens sykkelandelen i sone 1 skal økes med en faktor på nær 7 i henhold til ambisjonen.



Der det er store forventninger til sykkelpotensialet i sone 1, har man altså mindre forventninger til sykling i villaområdene. I hvert fall foreløpig ser det ut til at potensialet begge steder er bedømt feil. Især er det et stort hinder for utviklingen i sone 1 at det gjerne oppstår en kamp mellom kryssende interesser når det kommer til konkrete tiltak. Den absolutt nødvendige sykkelforbindelsen gjennom Sandvika Øst er et grelt eksempel i så måte. Her vingler kommunen mellom at man må kunne leie sykkelen gjennom et areal som fortrinnsvis er satt av til gående og at det sikkert går bra å finne en vei rundt sentrum for syklistene. Med et slik utgangspunkt er det vanskelig å se hvordan bærekraftige transportløsninger skal kunne utvikles i sentrumsområdene.

Når dette kombineres med manglende utvikling av sykkelveier i, og rundt, eksisterende villaområder, ser vi at Bærum har et stort uutnyttet potensial for økt sykling. For å utnytte potensialet må det satsing til – i langt større målestokk en hva vi ser konturene av i dag.

Det er også grunn til å vurdere den spesielle statusen til områder rundt stasjoner for skinnegående kollektivtransport. T-banen og toget er effektive transportører, men i Bærum er disse tjenestene i stor grad basert på forholdsvis lange pendlerreiser, ut av kommunen og at det i liten eller ingen grad legges til rette for pendling til arbeidsplasser andre steder i kommunen. En mer balansert tilnærming for alle områder hvor det allerede finnes en etablert bosetting, vil antakelig være fornuftig.

Hvordan matcher man dyre boliger med moderate lønninger?

Videre tar arealplanen i liten grad hensyn til at demografi og arbeidsplasser ikke nødvendigvis matcher hverandre. Bærum har totalt 72.432 arbeidsplasser («Næringslivet i Bærum»), hvorav de tre største er helse- og sosialtjenester (11.916 ansatte), Informasjon og

kommunikasjon (11.081 ansatte) og varehandel/reparasjon av motorvogner (10.279 ansatte).

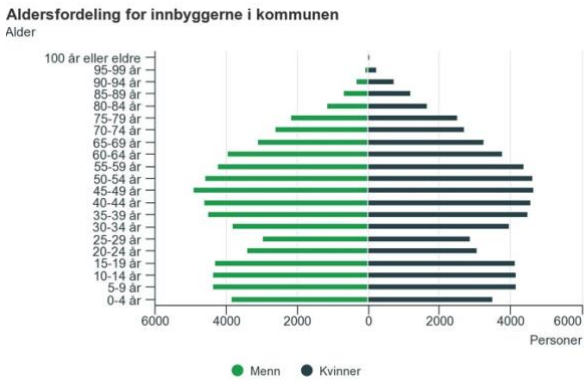
Sektorene helse- og sosialtjenester og varehandel er på ingen måte lønnsledende, samtidig som Bærum har landets dyreste boliger. Den såkalte sykepleierindeksen viser hvor stor andel av boligene en sykepleier med en gjennomsnittsinntekt på 617 640 kroner har råd til å kjøpe uten annen egenkapital. I 2022 kunne den tenkte sykepleieren kjøpe 1,5 prosent av boligene i Bærum. Dermed er det nærliggende å tenke at en stor del av Bærums arbeidskraft bor, og pendler fra, andre kommuner. Det stemmer da også. Av Bærums egne innbyggere er 64.632 registrert som sysselsatte, noe som betyr at netto 7.800 arbeidstakere pendler til Bærum hver dag. Bærum er altså en kommune man PENDLER TIL – stikk i strid med oppfatningen av Bærum som hovedsakelig en soveby til Oslo.

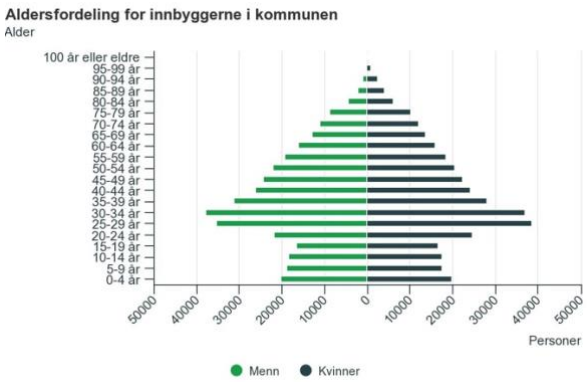
Samtidig er det på det rene at en betydelig andel av Bærums innbyggere daglig pendler til arbeidsplasser i Oslo, noe som i realiteten betyr at pendlingen inn og ut av Bærum er svært stor. Linjeføringen til Østeråsbanen og Kolsåsbanen bygger opp under dette, ved at de går til Oslo, uten enkel overgang til de arbeidsplassintensive områdene Fornebu, Lysaker, Sandvika eller Høvik. Det er et stort tankekors at planverket legger såpass stor vekt på utvikling rundt T-banen, når linjeføringen ubønnhørlig spiller opp til lange arbeidsreiser, ut av kommunen.

Bærum er en kommune for familier

> *«I 2018 utgjorde eneboliger og småhus snaut 57 prosent av boligene i Bærum, med en median størrelse (primærrom) på henholdsvis 186 og 134 kvadratmeter. Vel 77 prosent av boligene i Oslo bestod av leiligheter, med en median størrelse på 66 kvadratmeter.» (SSB)*

Forskjellene mellom Bærum og Oslo er både påfallende og beskrivende for de hensynene som må tas i arealplanleggingen. I den ene kommunen (Bærum/venstre graf) flytter folk ut når de passerer 20 år, for å returnere når de passerer 35. I den andre kommunen (Oslo/høyre graf) bor det forholdsvis få barn, mens aldersgruppene fra 25 og opp til 35-39 år er sterkt overrepresenterte. Ut over i forsørger-alder tynnes befolkningen imidlertid kraftig ut, samtidig som disse gruppene vokser sterkt i Bærum.





Ser vi på boligene, reflekterer Bærums eneboliger og småhus at dette er en kommune for barnefamilier, mens Oslos leiligheter er tilpasset en befolkning med et sterkt innslag av single mennesker – som ennå ikke har rukket å stifte familie og flytte til Bærum. Dette er selvfølgelig en generalisering, men likefullt en generalisering basert på befolkningssammensetningen.

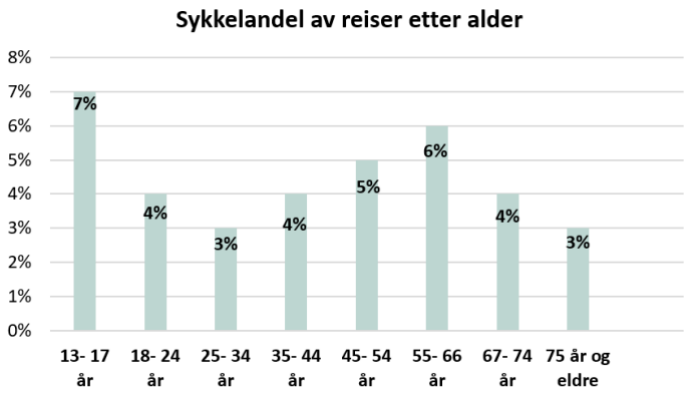
Videre ser vi at Bærum har en betydelig andel innbyggere i de øvre aldersklassene. Dette er gjerne mennesker som i store deler av sitt voksne liv har bodd i enebolig, og som nå har flyttet eller planlegger å flytte, til leilighet. Alle større leilighetsprosjekter i vårt område har sett dette fenomenet de siste årene. Godt voksne mennesker selger eneboligen - formodentlig til barnefamilier - etter at barna har flyttet ut, og kjøper seg leilighet på Bekkestua, i Maries vei, i Veritas Have og for den saks skyld i (vår nabokommune) Asker sentrum. Vi må anta at dette fører til økt livskvalitet for hver enkelt som flytter etter dette mønsteret. Samtidig innebærer det en segregering som i stor grad tar futten ut av hensikten med arealplanen: Mennesker over 67 år er i liten grad sysselsatte og har antakelig en kortere daglig rekkevidde enn den delen av befolkningen som inngår i arbeidsstokken. Det er ikke i seg selv en innvending mot at godt voksne mennesker flytter inn til sentrum, men er en viktig påminnelse om at reisebehovet i stor grad befinner seg utenfor de prioriterte vekstområdene.

Ser vi utviklingen i sentrumsområdene opp mot Bærum kommunes sykkelstrategi, ble det i 2019 vedtatt et hovedmål om at sykkelandelen innen 2030 skal opp i 20 prosent i områder med bymessig karakter. Det er ekstremt ambisiøst av flere årsaker som allerede er nevnt. I tillegg er det på sin plass å vurdere betydningen av at vi bor i Norge, hvor det er markant mindre trivelig å sykle i vintermånene. En sykkelandel på 20 prosent betyr i praksis at 30-40 prosent av dagligreisene må foretas på sykkel i månedene de fleste vil oppfatte som sykkelsesong.

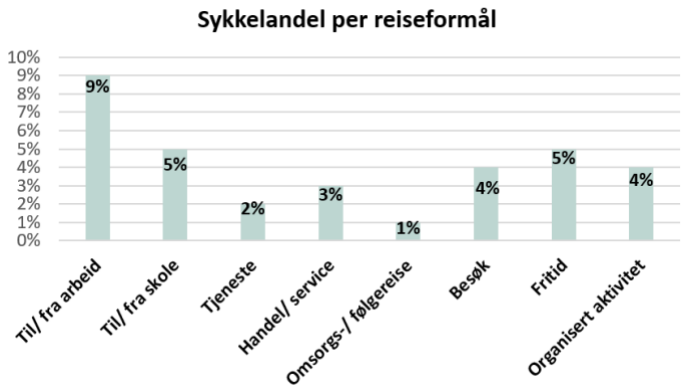
Men, altså: Sykkelandelen er høyere utover i Bærum enn i Sandvika. Mens Sandvika har en sykkelandel på 3 prosent, stiger den til 4 prosent i områdene umiddelbart utenfor de prioriterte utviklingsområdene (sone 2) og til 6 prosent i de mer spredt bebygde villaområdene (sone 4). En svært nærliggende konklusjon er at forholdene ligger bedre til rette for å sykle i villastrøkene enn i «områder med bymessig karakter.» En annen konklusjon er at hypotesene som ligger til grunn for arealplanen i for liten grad har vært treffsikre på barn og unges behov.

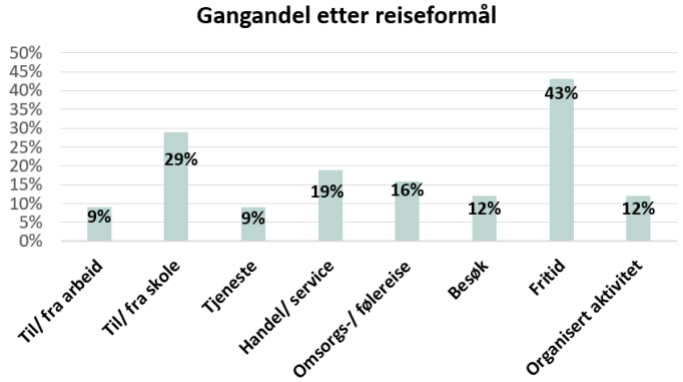
Skolereisen

Om vi ser på sykkelandelen i Bærums forskjellige aldersgrupper («Reisevaneundersøkelsen»), er det 13-17-åringene som sykler mest. I denne gruppen brukes sykkel på 7 prosent av dagligreisene. Antakelig er det omtrent som man kunne forvente. Aldersgrensen for



sertifikatet er 18 år og skoleelever har trolig mindre penger å rutte med enn aldersgruppene over. Vi ser da også at 18-24-åringene ligger på snittet i sykkelandel, mens gruppen 25-34 år faktisk har den laveste andelen av alle årsklasser – for så vidt likt med 75 år og eldre.





Ser vi videre på hvilke hverdagsreiser som har den største sykkelandelen, dukker det imidlertid opp en tankevekker. På reiser til og fra skole brukes sykkelen i 5 prosent av tilfellene. En forklaring kan være at sykkelen ikke står trygt på skolen, og at elevene derfor avstår fra å ta den med. Ytterligere en mulig forklaring kan være at de fleste bor så nær skolen at det naturlige er å rusle bort uten videre prosedyre. Undersøker vi gangandelen, er den imidlertid ikke høyere enn 29 prosent, slik at totalt bare 34 prosent av skolereisene foretas som myke trafikanter!!!

Den største andelen av skolereisene foregår altså med kollektive transportmidler - 45 prosent - som er oppsiktsvekkende nok i en såpass kompakt kommune som Bærum. Enda mer oppsiktsvekkende: I 21 prosent av tilfellene tilbakelegges skoleveien i privatbil!

Uten at vi behøver å mene alt for mye om bilkjøringens fordeler og ulemper i et globalt perspektiv, er bilkjøring på skoleveien uansett en problemstilling i lokalmiljøet. Flere biler gjør skoleveien mindre trygg for de barna som går eller sykler, noe som kan føre til at flere blir kjørt, som betyr at atter flere har behov for å bli kjørt etc.

Et illustrerende eksempel er Ramstad skole, som ligger på oppsiden av E18, midt mellom Høvik, Løkeberg og Bekkestua. Skolen har 565 elever fordelt på 22 klasser og tre trinn. Altså opp til 8 parallelle trinn. En så stor skole får man ved å definere et stort omland. I Ramstads tilfelle strekker omlandet seg på oppsiden av E18 fra Sandvika sentrum til Gjønnes, og fra Sjøholmen til Strand på nedsiden. Trafikkforholdene er spesielt utfordrende for elevene på nedsiden, som bare kan krysse E18 på noen få punkter. For mange ender skoleveien opp langs tungt trafikkerte Kirkeveien eller Høviksvingen med sine mange skumle kryss og overganger. Begge disse veiene er samleveier for trafikk til E18 fra øvre deler av Bærum – og begge mangler tilrettelegging for sykling i noen som helst form. Vi ser altså et stort behov for at det legges til rette for sykling langs kommunens skoleveier. I tilfellet Ramstad skole, er det videre et skrikende behov for ytterligere broer eller underganger som krysser E18. Det gjelder både under byggefasen av E18, frem til 2028, og for all fremtid.

Ny veikryssing ved barnehage får kritikk

I Storengveien ved Jar skole og Jarenga barnehage bygges det nå krysningspunkt, uten sebrastriper og skilt. Foto: TRINE JØDAL

Av Kjetil Olsen Vethe

Publisert: 13.08.21 05:00 Del

Artikkelen er over 1 år gammel

Veikryssing uten sebrastriper og skilt. Det er løsningen fylkeskommune går for i Storengveien på Jar. Småbarnsmor og politiker er kritiske.

I lys av den sjokkerende lave andelen gange og sykling på skolereisene – vi minner på 34 prosent – behøves det selvfølgelig også tilsvarende tiltak inn mot kommunens andre skoler. Barn og unge er en spesielt beskyttelsesverdig gruppe, slik at minstekravet må være anlegg som er fysisk adskilt fra veien og med kontinuerlig linjeføring – altså ikke stykkevis og delt. Vi kan ikke se at sykkelfelt i vei gir tilstrekkelig trygghet for barn og unge. Likeså må det være en selvfølge at i de tilfellene det likevel er nødvendig å krysse vei i plan, så bygges det tydelige og mest mulig skjermede anlegg – gjerne med fartsdemping i selve krysningspunktet. Såkalte «tilrettelagt krysningspunkt» (illustrasjon fra Statens Vegvesens håndbok V127) er derimot ikke egnet som tiltak på skolevei, og neppe noe annet sted heller. Barna er ikke tilstrekkelig innvidd i de akademiske

finurlighetene ved utformingen av veien til å forstå rettsvirkningen av en slik delvis tilrettelegging, og de voksne sjåførene er det heller ikke. TØI understreker i sin omtale av fenomenet at: «Forbedret trafikksikkerhet er *ikke* blant formålene, men tilrettelagte kryssinger bør likevel ikke øke ulykkesrisikoen.» Dessverre har løsningen allerede begynt å dukke opp i Bærum, blant annet utenfor Jar skole og Jarmyra barnehage, som omtalt i utklippet fra Budstikka. Vi kan ikke på noen måte se at det er forsvarlig å anlegge slike krysningspunkter på en skolevei.

Fritidsaktiviteter og trening

Under siste vinter-OL kom Bærum inn på plassen bak Canada i medaljesammendraget – med like mange gull. Bak denne prestasjonen ligger et idrettsmiljø som er svært godt

utviklet, både i bredde og dybde. Barn og voksne i Bærum padler, spiller ballspill, løper, går langrenn, står alpint og er aktive friluftsmennesker. Arenaene for de forskjellige aktivitetene finnes over hele kommunen, og i svært stor grad mot utkantene og i marka. Ideelt sett burde arenaene selvfølgelig vært lokalisert slik at de kan nås ved gange eller en sykkeltur, men især vinteraktivitetene er vanskelig å organisere inn i utviklingsområdene.

I stedet bør det være et mål at det anlegges sykkelveier som tillater at man sykler – eller sender poden på sykkel – til fritidsaktiviteten eller treningen. Det er gjort en god jobb for å tilrettelegge slik på Fornebu og til dels på Rud. Prinsippbeslutningen om å bygge flerbrukshaller i forbindelse med nye skoler er også et godt tiltak, som formodentlig sikrer en utbygging som står rimelig i stil med befolkningsutviklingen.

På utfartsveiene mot marka, og idrettsanleggene der, mangler det imidlertid gode sykkelveier. Veiene er til dels smale og fylles i de aktuelle periodene opp med trafikk i en målestokk som langt overgår det inntrykket man kan få ved å lese tall for årsdøgntrafikk. Vestmarksveien er kanskje den mest problematiske. Det er vedtatt at det skal bygges turvei på deler av strekningen, men turveien er prosjektert med grus som toppdekke og blir dermed av så lav kvalitet at det er lite trolig at den vil utløse at markabrukerne sykler i stedet for å kjøre bil.

Det går i andre byer

Bærums sykkelandel på 4 prosent er lav i forhold til andre bykommuner. For øvrig ligger den på samme nivå som Bergen, hvor været og topografien bidrar med sine utfordrsinger. Oslo ligger på 6 prosent, mens Stavanger alltid har hatt en forholdsvis høy sykkelandel og ligger på 9 prosent. Høyeste sykkelandel finner vi i Trondheim med 10 prosent. Den er resultatet av et målrettet investeringsprogram på 1,5 milliarder kroner, som har gitt gode sykkelveier gjennom hele byen og en kultur for å sykle til de fleste anledninger. Slik burde det være i Bærum også!

For Bærumssyklistene
Ole Christian Hole