

Planutvalget i Bærum kommune  
Postboks 700  
1304 Sandvika

Deres ref.: Sak 21/211268

Skui, 23. januar 2022

## **KOMMUNEPLANENS AREALDEL- Omdisponering av område ved E16 på Økri til stasjon for lading av elektriske kjøretøy**

Jeg viser til tidligere innsendte innspill til arealbruksendring i kommuneplanens arealdel 2022-2042 fra 13. september 2021, der et område øst for E16 foreslås omdisponert til energistasjon/næringsbebyggelse på eiendom G/B.nr. 77/1.

I perioden fra denne innsendingen har flere store aktører, uavhengig av dette, tatt kontakt med grunneier for å undersøke muligheter for etablering av energistasjoner på den foreslåtte eiendommen.

Alle aktørene melder om meget stort behov for slike arealer i Bærum, og at egnede områder er fraværende for øyeblikket.

Den forrige regjeringen, med Venstre og Høyre som aktive pådrivere, kan påberope seg en stor del av æren for at Norge er på god vei mot å nå målet om utelukkende elektrisk nybilsalg i 2025. Nå har dagens regjering tatt fatt på arbeidet med å sikre den nødvendige ladeinfrastrukturen i møte med en elektrifisert bilpark.

Vår dialog med det offentlig/private samarbeidsprosjektet Norsk Landtransportprogram har fortsatt, og et nytt initiativ fra det offentlige, Nasjonal Ladestrategi 2030, er nå også i ferd med å etableres.

Vi ønsker med dette å oppfordre Bærum kommune til å ta del i dugnaden med å regulere areal til slik virksomhet. Det er i dag ingen ladestasjoner med god kapasitet langs E18 eller E16 i kommunen, og behovet vokser meget raskt for privatbilmarkedet.

Dersom ambisjonene knyttet til elektrisk landtransport skal kunne bli realisert innen relativt kort tid, må ladenettverket etableres også for næringstransport og lastebilmarkedet.

### **1. Nasjonal Ladestrategi 2030**

Miljødirektoratet og Statens Vegvesen jobber nå på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet med kartlegging av faktagrunnlaget for en nasjonal ladestrategi frem mot 2030. Hensikten med dette arbeidet er å kunne møte det voksende behovet for offentlig tilgjengelige hurtigladdestasjoner for veigående kjøretøy. Det er åpenbart at denne infrastrukturen må utvikles raskt i årene som kommer, og da utpekes kommunens planarbeid som en vesentlig faktor om vi skal lykkes. Elbilsuksessen er en viktig bidragsyter i arbeidet med å redusere utslipp, men uten nødvendig infrastruktur kan elektrifiseringstakten avta. Her har også Bærum kommune et viktig ansvar for å finne egnede områder for denne typen virksomhet i tilknytning til de store ferdselsårene gjennom kommunen.

Regjeringens nasjonale ladestrategi skal lanseres i 2022, og i tidsrommet nå er det naturlig at Bærum kommune holder mulighetene åpne for å kunne bidra til å etterleve en strategi som blir avgjørende for videre utslippskutt fra veitransporten i tiåret som kommer. Området tilknyttet Økri, grensende mot E16, representerer en slik mulighet.

## **2. Elektriske lastebiler på frammarsj**

I følge Transportøkonomisk institutt og stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning: «vil batterielektriske lastebiler i 2025 være det billigste alternativet til diesel gitt at dagens rammebetingelser videreføres. Slike biler vil trolig foretrekkes av transportørene der det er praktisk mulig, særlig i byer.

*Dette går fram av en ny TØI-rapport om grønn lastebiltransport utgitt av TØI. Rapporten har kartlagt teknologistatus, kostnader og brukererfaringer.*

*EUs CO2-krav til nye kjøretøy driver fram en rask teknologiutvikling innen nullutslippskjøretøy av alle typer og har skapt et økende marked. Dette har kommet lengst for batterielektriske personbiler, etterfulgt av varebiler og bybusser. Fram mot 2025 vil lastebiler komme etter.*

*De første brukererfaringene med den nyeste generasjonen serieproduserte batterielektriske lastebiler er positive. Kostnadsanalysene viser at batterielektriske lastebiler foreløpig er dyre i innkjøp, men kostnadene er fallende og de totale driftskostnadene kan bli omtrent som for diesel i 2025 gitt at dagens rammebetingelser videreføres. Dette inkluderer fordeler som tilskudd til å dekke deler av merkostnad ved innkjøp, samt fritak for bompenger.*

*Mange varebilmodeller som leveres av de tradisjonelle produsentene kommer nå også i batterielektriske versjoner. Bortsett fra for de største varebilene, er rekkevidde opp mot 200 km tilgjengelig året rundt. Teknologi for hurtig-lading er etablert og varebiler kan benytte de samme hurtigladerne som personbilene. Større lastebiler har imidlertid et stort behov for bedre plass til manøvrering rundt ladestasjonene, slik at lading på plasser beregnet for personbiler som regel er umulig.*

*Serieproduserte batterielektriske lastebiler kommer på markedet fra alle de store etablerte lastebilprodusentene i 2021-2022 i alle størrelser og ulike konfigurasjoner opp til 44 tonn. Hittil har det først og fremst vært mindre lastebiler på 16-27 tonn med 165-400 kWh batterier som har vært tilgjengelig. De har vært optimalisert for by- og regionaldistribusjon, avfallshåndtering og anleggsvirksomhet. Rekkevidden er foreløpig fra 100-300 km avhengig av last, årstid, kjøreforhold etc.*

*Fra utgangen av 2022 forventes det at lastebiler over 27 tonn med batterier på 400-540 kWh leveres. Videre fremover utvikles også tunge el-lastebiler for langtransport med enda større batterier slik at bilene kan kjøres ordinært og lade under den pålagte hviletiden. Dette krever en utstrakt utbygging av infrastruktur for hurtiglading.»*

### **3. Oslo kommune er pilot-by for utslippsfri tungtransport**

I følge NHO har Oslo kommune et stort satsingsprosjekt som heter «pilot-by for utslippsfri tungtransport» med bakgrunn i klimamålene til kommunen. Oslo kommune har som mål å kutte 95 prosent av utslippene innen 2030, og her spiller transport en stor rolle.

*«Elektriske lastebiler er på full fart inn i byen – det gir utfordringer da det finnes lite lademuligheter til disse i dag.*

*Transportbransjen selv oppgir lading som den største utfordringen i skiftet til utslippsfri teknologi, kun forbigått av økonomi. Oslo kommune har derfor bedt Hafslund rådgivning om å se på arealbehovet for hurtiglading i Oslo for alle kjøretøysegmenter frem mot 2030. Per i dag tar hurtigladere i Oslo opp et areal tilsvarende 2,5 fotballbaner. Frem mot 2030 trenger man imidlertid et ladeareal tilsvarende 12 fotballbaner for å lykkes med klimamålene.*

*«For å få til dette må vi samarbeide om etablering av ladere, også med nabokommuner. Vi tror at staten har en viktig rolle i å være en koordinerende funksjon, slik at det blir satt av nok areal. En god nasjonal ladestrategi som tar høyde for hvor næringene er, er veldig viktig», sier Petter Nergård Christiansen fra Oslo Kommune.»*

### **4. Oppsummering**

Forslagsstiller forstår at Bærum kommune ønsker å bevare mest mulig dyrkbar mark, men dette bør ikke forhindre en miljøriktig satsing langs hovedveinettet. I dette tilfellet er det snakk om svært begrensede arealer, på en eiendom som har mistet livsgrunnet for landbruk ved at dagens E16 ble lagt over resterende del av den dyrkede mark. Plasseringen på Økri, med umiddelbar nærhet til Europaveien er optimal for de aktuelle aktører

Som klimaklok kommune oppfordres Bærum kommune til å ta sitt ansvar med å legge til rette for elektrifisering av landtransport, slik de nasjonale styresmaktene ønsker.

Med Vennlig hilsen

Tron Skovli/Magne Skovli  
Grunneier

Brev sendt elektronisk, signatur er ikke nødvendig.

## Vedlegg I- Kartutsnitt Økri



*Kart med forslag. Lilla =  
Energistasjon/næringsareal*