



MØTEINNKALLING

Dato: 19.02.2021

FORMANNSKAPET

Tirsdag 02.03.2021 kl. 14:00

Utvalgets faste medlemmer innkalles til møte 02.03.2021 kl. 14:00 i digitalt via Teams. Medlemmer som ikke kan møte på grunn av lovlig forfall, skal straks melde fra om dette og oppgi forfallsgrunn. Forfall meldes på telefon 917 45 011 eller epost tone.halvorsen@baerum.kommune.no

På grunn av Covid -19-situasjonen behandles møtet som fjernmøte via Microsoft Teams i medhold av § 3-16 i Bærum kommunes reglement for folkevalgte organers virksomhet, jf. kommuneloven § 11-7. Møtet blir streamet slik at allmennhetens tilgang til møtet er ivaretatt.

SAKSLISTE

Saksnummer	Sakstittel	
068/21	Godkjenning av protokoll	
069/21	Konsesjonssøknad for erverv av fast eiendom - Gnr 31 Bnr 12	
070/21	Viken fylkeskommune Handlingsplan for Samferdsel 2022-2025 – innspill fra Asker og Bærum	
071/21	Forslag på styremedlem i Oslo og Omland Friluftsråd	
072/21	Referatsaker	
073/21	Henvendelser og innspill	

Eventuelt

Lisbeth Hammer Krog
ordfører

Tone Halvorsen

formannskapssekretær



Dato: 19.02.2021 Arkivkode: N-125 Bilag nr: Arkivsak ID: 21/2767 J.post ID: 21/35463
Saksbehandler: Tone Halvorsen
Saksansvarlig: Tone Halvorsen

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	068/21

Godkjenning av protokoll

Forslag til vedtak:

Protokoller fra formannskapets møter 17.02 og 19.02.2020 godkjennes slik de foreligger.

Vedlegg:

Protokoll - Formannskapet - 17.02.2021

5297361



Dato: 12.02.2021 Arkivkode: GBR-31/12, N-711.4 Bilag nr: Arkivsak ID: 20/25357 J.post ID: 20/269226

Saksbehandler: Gudbrand Teigen
 Saksansvarlig: Gudbrand Teigen

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	069/21

Konsesjonssøknad for erverv av fast eiendom - Gnr 31 Bnr 12

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Fossum Eiendom AS gis konsesjon for erverv av eiendommene gnr/bnr 31/12 i Bærum kommune under forutsetning av at gjeldende reguleringsplan følges opp.

SAKEN I KORTE TREKK

Fossum Eiendom AS søker om konsesjon for eiendommen gnr/bnr 31/12. Fossum Eiendom AS sendte inn konsesjonssøknad for eiendommen innkommet til kommunen 4. desember 2020.

Søker, Fossum Eiendom AS, er heleid datterselskap til Løvenskiold-Vækerø AS. Fossum Eiendom AS skal erverve gnr/bnr 31/12 fra Harald Løvenskiolds dødsbo og tilrettelegge eiendommen for boligutbygging i tråd med områderegulering for Fossum.

Eiendommen det søkes konsesjon for erverv av er bebygd og utgjør et totalareal på over 100 daa ifølge Nibios gårdskart. Ervervet omfattes således ikke av konsesjonsloven §4 unntak *på grunnlag av eiendommens karakter*. Erververen omfattes heller ikke av kategoriene som beskrives i konsesjonsloven §5 *unntak på grunnlag av erververens stilling* eller av §6 *boplikt*.

TIDLIGERE BEHANDLING

Det forutsettes at gjeldende reguleringsplan med bestemmelser følges opp av søker som ny hjemmelshaver. BioFokus-rapporten fra 2013 (<http://lager.biofokus.no/biofokus-notat/biofokusnotat2013-22.pdf>), spesielt pkt. 4 og 5 må være førende.

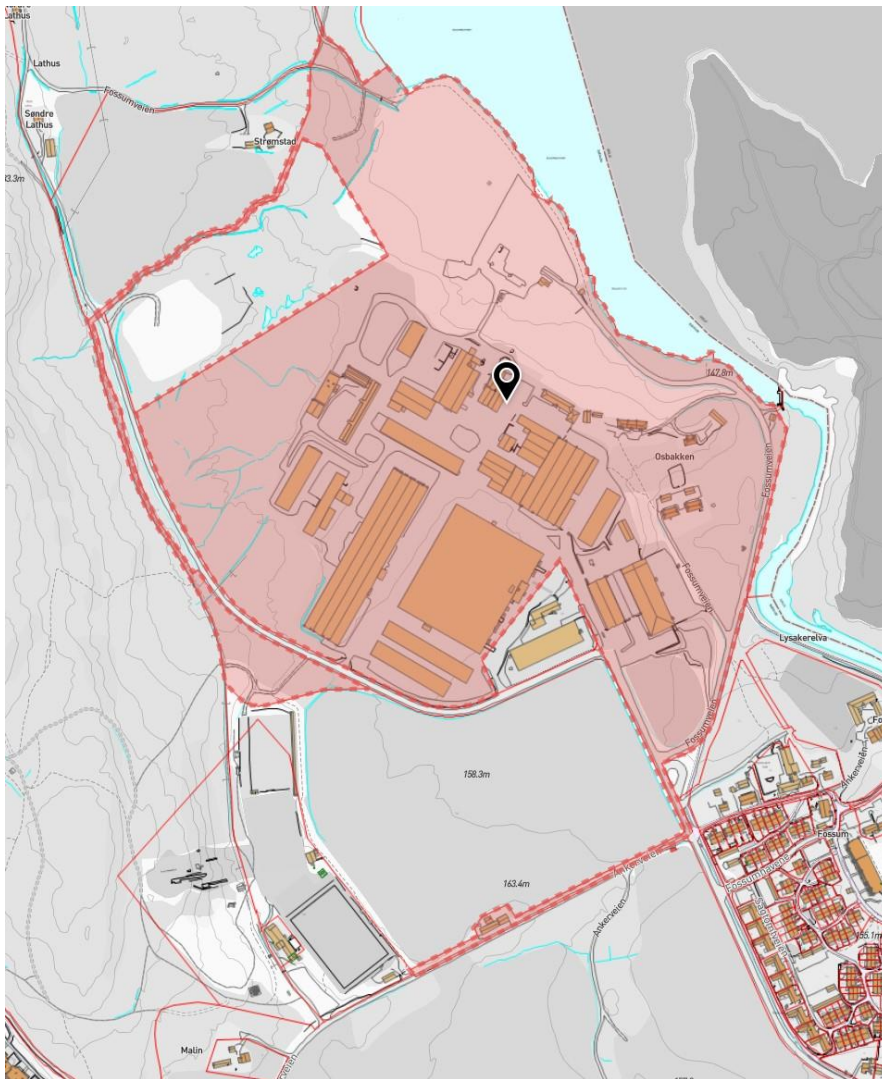
Områdereguleringen er behandlet av kommunen under to saksnummer:

- 15/88167 Fossum – områderegulering
- 12/19619 Fossum – områderegulering

REDEGJØRELSE

Eiendommen

Eiendommen er kjent som Fossum Bruk og består ifølge Nibios gårdskart av i alt 333 dekar. Herav 7 dekar fulldyrket jord, 69 dekar produktiv skog, 151 dekar bebygd og 106 dekar annet areal. Bebygd og annet areal er tidligere industriområde for sag, høvel, tørke, flissiloer, lager, kontorer m.v. på Fossum Bruk som var i drift til og med år 2011.



GBR 31/12 i Bærum

Eiendommen er regulert til boligutbygging, og Fossum Eiendom AS erverver eiendommen med dette som formål. Reguleringsjefen i Bærum kommune har meddelt ikke å ha noen merknader til at det gis konsesjon for eiendomsverv som omsøkt, da eiendomsoverdragelsen ikke vil påvirke verken planstatus eller eiendommens faktiske bruk.

Konsesjonsloven

Formålet med konsesjonsloven står beskrevet i § 1;

Loven har til formål å regulere og kontrollere omsetningen av fast eiendom for å oppnå et effektivt vern om landbrukets produksjonsarealer og slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlige for samfunnet, bl.a. for å tilgodese:

1. *framtidige generasjoners behov*
2. *landbruksnæringen*
3. *behovet for utbyggingsgrunn*
4. *hensynet til miljøet, allmenne naturverninteresser og friluftsjnteresser*
5. *hensynet til bosettingen*

Eiendommen har vært industritomt for Fossum Bruk, men etter sviktende næringsmessig lønnsomhet og store investeringsbehov er lokale behov for areal til boligutvikling gitt prioritet. Ved regulering av eiendommen til boligutvikling har politikerne stilt krav om kompensierende nydyrking for de dyrka arealer som går tapt til boligutvikling på denne og tilstøtende tomter.

Naturvern- og friluftsjnteresser har vært hørt i prosessen fram til regulering. Fossum Bruk skal i følge egen webside utvikles til en «*klimaklok miljølandsby*» med en rekke innebygde fasiliteter:

- Barneskole og barnehager
- Idrettsanlegg
- Bo- og behandlingssenter
- Tur-, gang- og sykkelveier
- Lokalsenter og torg med kafé
- Friområder og lekeplasser
- Bading, kajakk og roing
- Fellesskapsfunksjoner i de gamle «arbeiderboligene»
- Parsellhager

Konsesjonsloven § 9 tredje ledd sier: «*Det kan gis konsesjon til selskaper med begrenset ansvar.*» I dette tilfellet er kravet om hensyn til yrkesutøvere i landbruket ikke relevant.

VURDERING

Ved vurderingen av konsesjonssøknaden skal det tas utgangspunkt i søkers formål med ervervet. Dette formålet skal vurderes opp mot de relevante samfunnsinteresser som gjør seg gjeldende, jf. konsesjonsloven § 1. Konsesjonsloven er ingen spesifikk landbrukslov, som ensidig skal tilgodese landbruksnæringens interesser. Lovens formål er mer omfattende ved helt generelt å regulere og kontrollere eiendomsomsetningen med sikte på å fremme samfunnets interesser. Hvorvidt en konsesjonssøknad skal innvilges eller ikke, beror på en individuell og konkret vurdering.

Det vises til rundskriv M-3/2017 punkt 8.2.9 om selskaper med begrenset ansvar: Konsesjonsloven § 9 tredje ledd slår fast at det «*kan gis konsesjon til selskaper med begrenset ansvar*». Bestemmelsen gjelder selskaper som omfattes av lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper.

Når konsesjon ikke gis til fysiske personer, men til juridiske personer, tar konsesjonsvurderingen utgangspunkt i det som er selskapets formål. Fossum Eiendom AS skal erverve og tilrettelegge eiendommen for utvikling til boligformål i det som beskrives som en «*miljølandsby*» og har ikke

landbruk som et formål med driften sin.

Eiendommen er regulert til annet enn landbruk, og ervervet vurderes ikke å ha konsekvenser av betydning for nærliggende landbruksdrift. Hensynet til landbruksnæringens interesser taler således ikke mot at konsesjon gis i denne saken.

Ervervet ansees i seg selv ikke å influere behovet for utbyggingsgrunn, da planstatus og bruk ikke endres om søkerne gis konsesjon.

Overdragelsen av eiendommen anses ikke å påvirke hensynet til allmenne naturverninteresser, hensynet til miljø eller friluftinteresser. Det vises til at gjeldende reguleringsplan må etterleves, og at overdragelsen av eiendommen således ikke får betydning for eiendommens bruk.

Kulturlandskapet vil hensyntas ved fortsatt produksjon av miljøgoder som turveier og natur- og kulturopplevelser for allmennheten.

Konklusjon

Kommunedirektørens vurdering er at det ikke foreligger samfunnsinteresser av betydning som taler mot at konsesjon gis, vurdert i lys av formålet med ervervet.

Vedlegg:

Søknad om konsesjon på erverv av fast eiendom (L)(7244457)

5281817



Dato: 19.02.2021 Arkivkode: Bilag nr: Arkivsak ID: 21/2551 J.post ID: 21/33052
 Saksbehandler: Arthur Wøhni
 Saksansvarlig: Astri Taklo

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	070/21

Viken fylkeskommune Handlingsplan for Samferdsel 2022-2025 – innspill fra Asker og Bærum

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Bærum kommune anbefaler Viken fylkeskommune å legge til grunn samferdselsprioriteringer som fremkommer av denne saken og vedlegg: Bærum/Asker kommunes felles utfordringer – innspill til Viken fylkeskommunes handlingsplan Samferdsel 2022-2025.
2. Kommunen skal selv bidra med fremtidsrettet arealpolitikk, gode knutepunkter, tilpasset parkeringspolitikk, være aktiv i det regionale prosjektet for varelogistikk., bidra med midler kollektivtrafikk på fjorden, samarbeide med Viken om bedre fremkommelighet veinettet og andre tiltak som bidrar til en bærekraftig utvikling.

SAKEN I KORTE TREKK

Kommunedirektøren legger i saken frem forslag til Bærum kommunes uttalelse til Viken fylkeskommune Handlingsplan Samferdsel 2022-2025, om hovedutfordringer knyttet til samferdsel og mobilitet innen fylkeskommunens ansvar. Kommunens uttale inngår i en samlet uttale som skal sendes fra kommuneregionen Asker og Bærum.

Fristen for uttale er 1. mars. Viken fylkeskommune har bedt om at uttaler sendes fra hver kommuneregion og ikke fra den enkelte kommune. Saken er utarbeidet i samarbeid mellom Asker og Bærum og blir behandlet i hver kommunes formannskap.

Viken fylkeskommune har utarbeidet forslag til [Samferdselsstrategi 2022-2033](#). Kommunene har blitt informert om arbeidet med strategien og tilhørende handlingsprogram på møter med kommuneregionene våren 2020 og i dialogmøte med fylkesråd for Samferdsel Olav Skinnes oktober

2020.

Samferdselsstrategi 2022-2033 og Handlingsprogram 2022-2025 er styringsdokument for fylkeskommunens oppgaver knyttet til fylkesvei og kollektivtransport. Samferdselsstrategien gir prioriteringer for samferdsel tilpasset Viken fylkeskommune, og vil fungere som grunnlag for årsbudsjettene fra 2022 og økonomiplan 2022-2025. Samferdselsstrategien bygger på gjeldende planer fra de tre tidligere fylkene.

Viken fylkeskommune skal nå utarbeide Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, som skal vedtas i desember 2021. Handlingsprogrammet vil gi prioriteringer for valg av tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar blant annet for fylkesveier og kollektivtransport.

Forslag til handlingsprogram vil bli sendt på høring til kommunene og andre berørte før sommeren 2021. Kommunene vil bli nærmere informert om dette.

Viken fylkeskommune ønsker nå i tillegg å gi kommuneregionene muligheten til å gi skriftlige innspill om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvar i deres region. Viken har bedt om at innspillene forankres politisk.

Bærum kommune har i 2020 gitt innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Tidligere behandling

Nasjonal transportplan (2022-2033) – Bærum kommunes innspill til Viken fylkeskommune, Formannskapet 26/2-20, [sak 20/33512](#)

E18 Lysaker – Ramstadsletta – Utredning av Bærum kommunens handlingsrom og mulighet for å stille garanti, Formannskapet 29/4-20, [sak 20/90217](#)

Nasjonal transportplan (2022-2033) -status pågående høringer, Formannskapet 29/4-20 orienteringssak [20/92285](#)

Nasjonal transportplan (2022-2033) – Bærum kommunes uttale til høring av transportvirksomhetenes svar på Samferdselsdepartementets oppdrag, Formannskapet 24/6-20, [sak 20/132965](#)

E18 Lysaker – Ramstadsletta – beslutning om å stille garanti for deler av bompengeselskapets låneopptak. Kommunestyret 23/9-20, [sak 20/184458](#)

Bakgrunn for saken/ saksopplysninger

Viken fylkeskommune ber kommuneregionene om innspill til hvilke mobilitetsutfordringer det er viktigst at fylkeskommunen bidrar til å løse. Dette kan være knyttet til for eksempel framkommelighet for næringslivet, attraktivt kollektivtilbud, trygg skolevei, eller manglende tilbud for gående og syklende, manglende mobilitetsalternativer for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne og så videre.

Viken fylkeskommune har bedt kommuneregionene om å gi innspill på utfordringer innen kategoriene A-C:

Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.

- A. *Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.*
- B. *Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.*
- C. *Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.*

Innspillene skal sendes fylkeskommunen i egen mal (vedlegg til saken) der de legges inn i prioritert rekkefølge og med opplysninger om:

- hvilken kategori innspillet ligger under
- hvilken geografisk utstrekning utfordringen omfatter
- hva som er problemstillingen
- hvilke virkemidler kommunen selv vil ta i bruk for å bidra til å løse disse utfordringene.

Det presiseres at dette gjelder tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar, dvs. fylkesveier, drift av kollektivtransport og skoleskysst som de mest sentrale.

Bærum kommunes mobilitetsutfordringer

I 2019 kom 80 % av klimagassutslippene i kommunen fra veisektoren. Prosentvis har andelen utslipp fra veisektoren økt siste ti år, men i tonn CO₂ har utslippene blitt redusert - både totalt og innenfor de fleste sektorene. De største utslippsreduksjonene kommer fra oppvarming av boliger og veitrafikk (personbiler på grunn av nullutslippsteknologi og drivstoff, ikke endrede kjøre- eller reisevaner).

Kommunens Klimastrategi 2030 har følgende mål for å mobilitet:

- Transportbehovet skal reduseres innen 2030
- Andelen personreiser med bil skal være 40 % og andelen som går, sykler og reiser kollektivt i skal være 60 % i 2025

I 2018 viste reisevaneundersøkelsen for Bærum at fordelingen var ca. 57 % av personreisene ble gjort med bil og 43 % gikk, syklet eller reiste med og kollektiv.

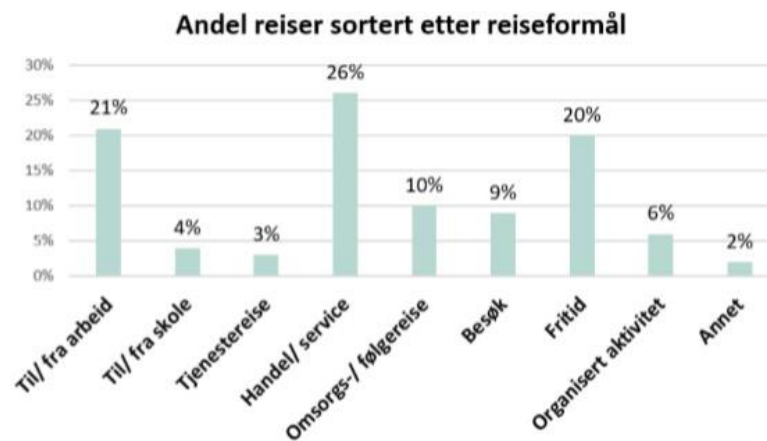
Bærum kommune har gjennom [Byvekstavtalen \(27.nov 2020\)](#), sammen med Oslo, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner, Viken fylkeskommune og staten forpliktet seg til avtalens mål og rammer for virkemiddelbruk innen arealutvikling, transport og mobilitet. Fylkeskommunen er innenfor sitt ansvarsområde også forpliktet til å følge opp byvekstavtalen i de øvrige kommunene innenfor tidligere Akershus, det omfatte bl.a. Asker.

Store deler av veinettet i Bærum er fylkeskommunalt. Kollektivtilbudet, og tilbud innen mikromobilitet i Bærum, er Viken fylkeskommunes ansvar som ivaretas gjennom Ruter. Dette gir felles utfordringer både når det gjelder planlegging av utvikling av vegnettet, utbygging, drift og vedlikehold, og forutsetter at fylket og kommunen samarbeider for å nå disse målene.

Bæringene, både nye og gamle bruker privatbilen i stor grad som foretrukne fremkomstmiddel ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 med tilleggsutvalg for Bærum i 2018, se [Fakta](#)

[om reisevaner i Bærum](#) - reisevaner basert på tall innhentet i 2018.

- 60 % av alle reiser foregår innenfor kommunen
- Halvparten av reisene er under 5 km
- 68 % av alle reiser innenfor egen kommune tas med bil
- Bæringene har høyere bilhold enn gjennomsnittet for resten av landet
- Flertall av yrkesaktive kan parkere gratis hos arbeidsgiver
- 75 % av innbyggerne bor innen 10 min sykkelavstand til nærmeste skinnegående knutepunkt
- De som bor stasjonært reiser mer miljøvennlig enn i øvrig deler av kommunen
- reiser til/fra Oslo har høyest kollektivandel på 48 %



Tre av fire bæringer har tilgang til skinnegående kollektivtransport innenfor 10 minutters gang- og sykkelavstand.

Arealstrategien i Bærums kommuneplan legger opp til at vekst skal skje i prioriterte vekstområder ved kollektivknutepunkter, for å redusere behovet for mobilitet, og således stoppe eller begrense vekst i biltrafikken. Det ser likevel vanskelig å unngå en vekst på kort sikt med vedtatte reguleringsplaner slik de foreligger, i en kommune med jevn befolkningsvekst.

I forbindelse med E18-utbyggingen, hvor det er gjort endringer ved å gå bort fra å bygge sykkelekspressvei og egen kollektivtrasé, og heller ta to av feltene på E18 til kollektiv. Det er behov for at helheten som følge av ombygging og behov for tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv på lokalveinettet utenom E18 slik at det følger opp kommunens sykkelstrategi og plan for hovedsykkelvegnettet og sikrer bussen gode forbindelser, flatedekning og fremkommelighet.

Foruten de store planlagte prosjektene på E18, Lysaker kollektivknutepunkt og Fornebubanen, finnes det ingen finansiering til andre større prosjekter av betydning i årene fremover. Bussene har i dag fremkommelighetsproblemer på noen strekninger, særlig i rush. Med signaler om begrensede økonomiske rammer og økt transportbehov, er det behov for å finne løsninger for bussenes fremkommelighet gjennom å bl.a. se på hvordan helheten i vegsystemet skal disponeres de neste 20-30 årene. Hvis dagens kapasitetsproblemer på veiene skal bli bedre, heller enn verre, må hver og en bæring i snitt bevege seg annerledes og mer miljøvennlig enn i dag.

Kommunedirektørens vurdering.

Bærum/Asker kommunes felles innspill til Viken fylkeskommunes handlingsplan Samferdsel 2022-

2025

Asker og Bærum kommuner har sammenhengende arealbruk og infrastruktur i bybåndet, som i den regionale planen for Oslo og Akershus er definert som det tettbygde området i Oslo og som følger kollektivaksene gjennom kommunene Asker, Bærum, Oslo, Ski, Oppegård, Lørenskog, Skedsmo og Rælingen.

Asker og Bærum samarbeider om flere sentrale tema innen samferdsel og mobilitet som behandles i den regionale planen. Senterstruktur, langsiktig grønn grense for prioriterte vekstområder, utviklingsområder, gode sammenhenger for fotgjengere og syklister, blågrønne strukturer, viktige kollektivforbindelser og transportinfrastruktur inkludert varetransport og bylogistikk er de mest sentrale temaene.

Fylkeskommunen har med sitt eierskap til store deler av vegnettet og kollektivtilbud på buss og bane et eget ansvar for dette. Fylkeskommunen også et overordnet ansvar for å være pådriver for helhetlig utvikling og koordinere oppfølging av helhetlige planer som involverer flere kommuner, fylker og staten. Fylkeskommunen må ta en tydelig rolle ved å være pådriver for å skape god samhandling og godt samarbeid for helhetlig utvikling av samferdsel, mobilitet og arealbruk i tråd med regionale planer og avtaler.

Asker og Bærum kommuner ser følgende tema som de største utfordringene å ta med inn i Viken fylkeskommunes Handlingsplan for Samferdsel 2022-2025 (prioritert rekkefølge). Det presiseres at tiltakene samlet er viktigere enn en og en, enn hver for seg, da alt henger sammen.

1. Knutepunktutvikling

Kommunene forplikter partene seg til å følge opp Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. I dette arbeidet har fylkeskommunen et stort samordningsansvar både for planlegging og gjennomføring, og ansvar for å gå foran i å peke på hva som er viktig.

Hovedutfordringer på fylkesveier i og rundt tettsteder er først og fremst knyttet til strekninger på Sandviksveien, Elias Smiths vei, Vollsveien, Gamle Ringeriksvei mellom Bekkestua og Stabekk og deler av Brynsveien. Disse er viktige kollektivakser, som påvirkes negativt av tidvis store forsinkelser i rushtiden.

2. Fremkommelighet for buss

Kommunen har hatt kontakt med Asker kommune og Viken fylkeskommune for å samarbeide om tiltak for å sikre bussen god fremkommelighet. Fylkeskommunen/Ruter har gjort en utredning av bussens fremkommelighet inn mot Asker stasjon som grunnlag for å lage et planleggingsverktøy/verktøykasse for tiltak/tiltaks pakker. Planen er fulgt opp med at det er inngått forpliktende samarbeid mellom Asker og fylkeskommunen om å følge opp rapportens tiltak.

Bærum kommune har behov for å følge opp og oppdatere tidligere utredninger av bussens fremkommelighet og det kan være potensiale for å effektivisere ved å samarbeide med Asker gjennom kommuneregionen for Asker og Bærum ved å inngå i det samarbeidet som Asker har innledet med fylkeskommunen, med blant annet følgende vedtak i Asker formannskap 12.01.21: «Partene forplikter seg, innenfor gjeldende budsjett rammer, til å samarbeide om tiltak og løsninger som kan bidra til reduserte køer. Løsningene kan omfatte mer effektiv bruk av privatbil (flere personer i hver bil, færre turer), økt kollektivandel, flere matebusser og pendlerparkeringsplasser, samt mer gåing og sykling. En del av arbeidet kan være pilotforsøk i begrensede perioder for å teste

ut nye løsninger.»

3. To takstsoner i Bærum

Viken fylkeskommune har gitt Ruter i oppdrag å gjennomføre et prosjekt som skal utrede ny takst- og billettstruktur. Dette skal danne grunnlag for å avklare hvordan et nytt takst- og billettsystem skal fungere for at flere skal velge å reise med kollektiv. Det vil bety at takst- og billettsystemet knyttes opp mot antall reiser og reiselengde og ikke geografiske takstsoner. En kommende beslutning om nytt takst- og billettsystem vil avklare hvor konkurransedyktig systemet vil bli og hvordan det kan legges opp. For bæringene virker det urimelig for de som må reise over to takstsoner for å komme til sentrale funksjoner innenfor egen kommune mens deler av innbyggerne kan reise til Oslo innenfor en takstsone.

4. Trafikkstyring og pilotering

Bærum kommune er klar over begrenset budsjett på Vikens samferdselsbudsjett de kommende årene, og at problemene på veinettet ikke blir løst ved store utbygginger av veinettet ut over E18-utbyggingen. Vi må utnytte bedre den veikapasiteten vi har. Bærum kommune ønsker å være en pådriver i utviklingen av ny teknologi og forsøk med intelligente trafikkstyringssystem. Vi ønsker pilotprosjekter for å teste og utvikle tiltak på veinettet som bedrer fremkommeligheten.

5. Utslippsfritt passasjerbåttilbud

Bærum kommune har arbeidet aktivt med å etterspørre tilbud med utslippsfri båttransport fra Fornebu i tillegg til dagens tilbud på Lysaker. I forbindelse med utbyggingsarbeider i områdene Fornebu – Lysaker, før Forneubanen åpner bør det vurderes om et båttilbud på Fornebu kan bidra til å løse fremkommelighetsutfordringer i anleggstiden.

Asker som har arbeidet aktivt og fått utredet muligheter for å få et tilbud med passasjertransport på fjorden, noe Bærum har støttet opp om. Fellesnemnda for den nye kommunen bevilget 77 millioner kroner til infrastruktur og satte av nesten 18 mill kr av disse til tiltak for å øke passasjergrunnlaget på fjorden for å svare ut Ruter sin økte frekvens med et års prøveprosjekt for å øke antall passasjerer. Dessverre har Covid-19 gjort det umulig å gjennomføre tiltakene som planlagt.

Ansvar for kollektivtilbudet på fjorden ligger til fylket.

Fylkeskommunen har besluttet at kollektivtilbud på fjorden skal være utslippsfritt. Ruter utarbeider for tiden grunnlag for anskaffelse av utslippsfri hurtigbåt til nytt anbud som skal starte opp 1. juli 2024. I den forbindelse kartlegges anløpssteder på Lysaker og Fornebu, og kommunen samarbeider med Ruter for å bidra til å identifisere hvilke behov og tiltak det vil kreve. Fremtidig båttrutetilbud og frekvens er ikke fastlagt.

6. Sykkelveier – samarbeid om planlegging og finansiering

Store deler av sykkelveinettet er fylkeskommunalt. Kommunen har en [Sykkelstrategi med plan for sykkelnettet 2018-2030, vedtatt 06.02.2019](#) med mål om at 7 % av reisene skal foregå med sykkel i 2025 og 20 % innenfor de bymessige områdene i 2030.

Kommunen jobber kontinuerlig med å utvikle og forbedre eget sykkelveinett, men en gjentakende utfordring er at de mange av de viktigste gjennomgående sykkelrutene i Bærum går langs fylkesvei og europavei. Det er derfor behov for en samordnet innsats mellom offentlige myndigheter for å realisere et sammenhengende sykkelnett av god standard.

Nesten 75 % av innbyggerne bor i sykkelavstand til skinnegående kollektiv og potensialet for å få flere til å sykle ansees som stort dersom det tilbys trygge sykkelveier, særlig inn mot de største kollektivknutepunktene. Det er behov å skille syklistene bedre fra andre trafikantgrupper for å bedre sikkerheten og effektiviteten og dermed attraktiviteten for myke trafikanter.

Både staten, fylket og kommune har signalisert at økonomiske rammer vil bli strammere i årene fremover, noe som gir utfordringer med å finne kostnadseffektive løsninger for å bygge sykkeltilbud.

7. Innfartsparkering

Bane Nor (NSB) har innfartsparkeringsplasser ved stasjoner langs Drammensbanen og Spikkestadbanen.

Bærum kommune har drift av innfartsparkeringsplasser langs Røa banen. Langs Kolsåsbanen har Sporveien driftsansvaret på ca. halvparten av stasjonene, og kommunen resten. En mindre innfartsparkering som kommunen drifter er knyttet til buss-strukturen i Lommedalen. Grunneiere er både private og offentlige.

Ved jernbanestasjonene er det avgift på alle parkeringsplassene. Parkeringsplassene ved T-banestasjonene er ikke avgiftsbelagte.

Som et felles prosjekt mellom Ruter, Jernbaneverket, Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er en strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus utarbeidet. 22. september 2014 ble strategien vedtatt i Fylkestinget. I vedtaket kommer det fram en del viktige forhold:

- Akershus fylke påtar seg det overordnede koordineringsansvaret for videre utbygging av innfartsparkeringsplassene i vårt fylke. Innenfor dette har hver etat ansvar for egne anlegg.

- Drift og utbygging av innfartsparkering skal finansieres gjennom ordinære budsjetter hos staten og fylkeskommunen.

8. E18 – Utbygging og videre planlegging i Vestkorridoren

E18 Lysaker – Ramstadsletta – Utbygging i gang. Forventes negative konsekvenser i byggeperioden i forhold til flyt og kapasitet på E18.

E18 Ramstadsletta – Slependen/Nesbru: Statens vegvesen varslet igangsettelse og annonserte vinner av konsulentoppdrag høsten 2020, for reguleringsplan E18 Ramstadsletta – Slependen, med opsjon for utvidelse til Nesbru i tråd med optimaliseringsrapporten for Slependkrysset, vedtatt i Asker i 2017. Fagetaten anbefaler, som Asker kommune å forlenge strekning fra Slependen til Nesbru. Endelig avklaring kommer stortingsmelding som vedtas i juni 2021. Det store grepet i planen er E18 i tunnel forbi Sandvika. Reguleringsplan forventes vedtatt i begge kommuner i 2023.

E18 Slependen/Nesbru – Drengsrud: Vedtatt kommunedelplan i 2016. Start av strekning avhenger av avslutning av parsellen over. Siste strekning av E18 Vestkorridoren, med tunnel forbi Asker sentrum som et av hovedelementene. Forventet oppstart i siste halvdel av gjellende NTP 2018-2029.

Det er ikke lagt til grunn finansiering av blant annet bussvei på strekningen Lysaker – Ramstadsletta, og løsning for buss blir erstattet av kollektivfelt på E18. Endring av løsning vil sannsynligvis påtvinge endringer for de neste parsellene.

Begge kommuner har bedt Statens vegvesen om at det må utarbeides systemanalyse for buss og sykkel som omfatter hele strekningen slik at det ligger en overordnet løsning for kollektivfremkommelighet og sykkel til grunn for planlegging av delstrekningene. Fremkommelighet, nettverk, mm må sees i sammenheng med fremtidig utvikling og behov, og ikke kun se på hva man har i dag.

Mye av infrastrukturen for buss og sykkel vil følge fylkesveinett og er således fylkeskommunalt ansvar. Busstilbudet er også et fylkeskommunalt ansvar.

Grunneierbidrag kan bidra til andre løsninger og/eller utvidelse av planområde. Kommune mener at byggeperioden må suppleres med ekstra kollektivtilbud på land og til vann, og at den lange perioden er utmerket til å prøve ut noen piloter.

9. E18 – Varelogistikk i vestkorridoren

Transport av varer og tjenester virker inn på mulighetene for å legge best mulig til rette for persontransport, særlig i byer og tettsteder hvor det er trangere om arealene. I fremtiden må vi levere varer på en smartere og mer miljøvennlig måte som tar mindre plass i bybildet. Kunnskap om varetransport har blant annet blitt dokumentert i by- og logistikkprosjekter regionalt og lokalt, blant annet for Asker sentrum. Bærum kommune leder det fylkeskommunale samarbeidsprosjektet Effektiv og fremtidsrettet varelogistikk i Vestkorridoren.

Mens infrastruktur for tog, bil, buss o.l. er et offentlig ansvar, er varelogistikk overlatt til private aktører. Dette fører til enkeltstående etableringer, suboptimalisering og ingen helhetlig planlegging.

Droner og autonome kjøretøy er på vei inn i varelogistikken og det bør avklares hvordan det kan legges til rette for dette i byer og tettsteder.

Betydning for FNs bærekraftsmål

For å oppnå en miljømessig bærekraft er det helt avgjørende at vi reduserer klimagassutslipp. Mindre biltrafikk og mer miljøvennlig transport er særdeles viktig for å oppnå reduksjon av klimagassutslipp fra veitrafikken. Mindre biltrafikk er også nødvendig for å gi godt bomiljø og plass til byliv, opphold, gåing og sykling på offentlige arealer i fortettingsområdene omkring knutepunktene, byer og tettsteder.

Utslippsfritt båttilbud fra 2024 og en stadig mer miljøvennlig bilpark reduserer klimagassutslippet lokalt. Aller helst bør Bæringen ta flere reisevalg med sykkel, gange eller kollektiv for å redusere klimagassutslippet.

Økonomisk bærekraft: Reduserte køer og forutsigbarhet i veinettet vårt er bra for blant annet kollektivtrafikk og næringstrafikken som påføres store tap hvert år som følge av forsinkelser. For alle reiser som privatperson er stort sett den minst økonomisk gunstige den med privatbil.

Eksisterende veikapasitet kan brukes mer optimalt ved å prioritere å omdisponere deler av den til gange, sykkel og kollektiv istedenfor å bygge nytt.

For helse og sosial bærekraft, og er det liten tvil om at det å bevege seg mer er bra. En kollektivtrafikkreise er gjerne også to gåturer.

Kommunedirektørens anbefaling

Bærum, har som Norge som helhet, en stor jobb foran oss i å omstille oss til et lavutslippssamfunn. CO2-utslipp fra veitrafikk er en stor del av det totale CO2-utslippet i kommunen vår og det er viktig å støtte opp om samarbeid og tiltak med Viken fylkeskommune for å nå målene. Det er kombinasjonen av tiltak som er viktig. Kommunedirektøren anbefaler Viken i nærmeste fremtid å jobbe videre med den prioriterte listen i vedlegg 1, og så skal Bærum kommune bidra med god og bærekraftig arealpolitikk m.m. for å nå FNs bærekraftmål.

Vedlegg:

Høringsinnspill kommuneregion Asker og Bærum

5295586



Dato: 18.02.2021 Arkivkode: Stig Olai Kapskarmo Bilag nr: Eirik Lindstrøm Arkivsak ID: 21/2748 J.post ID: 21/35169

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	071/21

Forslag på styremedlem i Oslo og Omland Friluftsråd

Forslag til vedtak:

Formannskapet foreslår en kandidat til styret for Oslo og Omland Friluftsråd for perioden 2021-2023. Navn på kandidat eller kandidater fremmes direkte i møtet.

OM SAKEN

Oslo og Omland Friluftsråd har i brev til Bærum kommune av 16. februar i år informert om at deres årsmøte avholdes 7. juni og at saker som ønskes tatt opp på årsmøtet må være rådet i hende innen 16. mars. De ber også om forslag på kandidater til styret og at disse forslagene må sendes valgkomiteen, også de innen 16. mars.

Oslo og Omland Friluftsråd er en paraplyorganisasjon for 42 naturvern- og friluftslivsorganisasjoner, velforbund og idrettsorganisasjoner. I tillegg er 14 kommuner og to fylkeskommuner medlemmer. Bærum kommune er medlem. Organisasjonen ble etablert i 1936 og med formål å arbeide med marka-, friluftslivs- og naturvernspørsmål, inkludert sikring og bruk av friluftsområder i Viken og Oslo.

Oslo og Omland Friluftsråds visjon er "Friluftsliv for alle" og deres fem arbeidsområder er:

1. Marka - markagrensa
2. Byggesonen - grøntstruktur
3. Opplæring og aktivitet – brukere som trenger det mest.

4. Friluftslivets økonomiske rammebetingelser

5. OOF's organisasjon – kompetanse – økonomi

Bærum kommunes delegater til årsmøtet er de kommunestyret valgte som rådsmedlemmer for perioden 2019-23: Frigg Winther Rugset (H), Sigrid Bradley (Frp) og Finn Hebbe Johnsrud (Sp).

Vedlegg:

Brev til medlemmene til årsmøtet 7 juni 2021

5298932



Dato: 19.02.2021 Arkivkode: N-125 Bilag nr: Arkivsak ID: 21/2767 J.post ID: 21/35473
Saksbehandler: Tone Halvorsen
Saksansvarlig: Tone Halvorsen

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	072/21

Referatsaker

Forslag til vedtak:

Refererte dokumenter tas til orientering slik de foreligger.

Refererte dokumenter til orientering:



Dato: 19.02.2021 Arkivkode: N-125 Bilag nr: Arkivsak ID: 21/2767 J.post ID: 21/35474
Saksbehandler: Tone Halvorsen
Saksansvarlig: Tone Halvorsen

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	02.03.2021	073/21

Henvendelser og innspill

Forslag til vedtak:

Dokumenter tas til orientering slik de foreligger.

Dokumenter til orientering: