



J.post ID: 21/171542

## DEL TO – MER OM SAKEN

### Høring Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 – Bærum kommunes innspill

#### Kort om innhold og oppbygging av Vikens handlingsprogram for samferdsel

Som eier av størstedelen av veinettet i kommunen er Viken fylkeskommunes arbeid med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er en viktig arena for kommunen til å gi innspill på fylkets forslag til prioriteringer.

Handlingsprogrammet for samferdsel er en oppfølging og konkretisering av Samferdselsstrategi for Viken 2022-2033. Handlingsprogrammet danner grunnlag for hvordan fylkeskommunen skal prioritere i de årlige budsjettene de neste fire årene. Bompenginntektene fra Oslopakke 3 utgjør største finansieringskilde som fordeles med 60% til Oslo og 40 % til Vikens tidligere Akershus-området. Handlingsprogrammet danner også et grunnlag for avtalene med kollektivselskapene i fylket (Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk).

Handlingsprogrammets del 1 omhandler overordnede føringer, mål og satsingsområder. Del 2 inneholder omtale av tiltakskategorier, rammer og de konkrete prioriteringene av planlegging- og utbyggingstiltakene.

Del 1 (kap. 1-9) viser hvordan de sju utpekte delmålene fra samferdselsstrategien følges opp og innrettes ift. handlingsprogrammets fire satsingsområder innen samferdsel:

Sju delmål:

1. Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet
2. Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle
3. Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger
4. Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser
5. Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform
6. Reisenettet er sømløst og universelt utformet
7. Mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål

Fire satsingsområder:

1. Innhente vedlikeholdsetterslep
2. Sømløs og brukertilpasset mobilitet
3. Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur
4. Gående, syklende og kollektivtransport

Tre tema er vektlagt og skal være gjennomgående for all aktivitet innen samferdselsområdet:



|  |              |
|--|--------------|
| <i>Fv.168 Lommedalsveien - strekning Kolsås til Gml Lommedalsv – nedsatt fartsgrense</i> | Planl og utb |
| <i>Fv.168 Ringeriksveien -Smedstad busstasjon – sikre g/s ved avkjørsel busstasjon</i>   | Planl og utb |
| <i>Fv. 168 Ringeriksveien ved Tunheimbakken – sikre myke trafikanter ift høy fart</i>    | Planl og utb |
| <i>Fv. 160 Bærumsveien – kv. Rudsveien – kryssombygging</i>                              | Planl og utb |
| <i>Fv. 1428 Kirkeveien ved kryss fv. 1624 Dragveien – sikre myke trafikkant</i>          | Planl og utb |
| Kollektivtiltak  |              |
| <b><i>Fv. 164 Sandviksveien rushtidsbom v. Sandviksåstunnelen</i></b>                    | Planl og utb |
| <i>Fv. 1620 Gml. Drammensveien rushtidsbom - strekning forbi Lysaker barneskole</i>      | Planl og utb |
| <i>Innfartsparkering for sykkel og bil – ny regional strategi</i>                        |              |

## 2. Saker som gis førstegangsbehandling i planprogrammet

I handlingsprogrammet omtales en rekke saker som ikke tidligere har vært en del av handlingsprogrammene til Akershus fylkeskommune. Flere av disse sakene omhandler først og fremst organisering av veiforvaltningen til Viken fylkeskommune, og i mindre grad økonomiske forhold. Kommunedirektøren foreslår følgende kommentarer til de ulike temaene som behandles i handlingsprogrammet for første gang:

- Overtakelse av kommunalt veily langs fylkesvei: Veglova legger til grunn at veily inngår i veianlegget og at det er veiholder som skal bære kostnadene i tråd med prinsippet i Veglova § 20. Bærum kommune eier eller drifter pr. i dag ikke veily langs fylkesvei.
- Ny driftsstrategi for fylkesvei: Store deler av kommunens hovedveinett med de viktigste forbindelseslinjene for alle trafikantergrupper er fylkeskommunal vei. For å sikre god fremkommelighet for alle trafikantergrupper er det viktig med god koordinering av driften, spesielt vinterstid. Kommunen eier og drifter pr i dag deler av gang- og sykkelløsninger på og langs fylkesvei. På samme måte som Veglova forutsetter at veiholder skal eie og drifte lys mener kommunen at fylkeskommunen også bør overta ansvaret for gang- og sykkelløsninger knyttet til fylkesveiene. Dette for å sikre effektiv og optimal drift og vedlikehold. Kommunedirektøren ber om en høy prioritering av vinterdrift da vi er avhengig av en god standard for å heve andelen av gående og syklende, i tråd med nullvekstmålet.
- Innhenting av vedlikeholdsetterslep – Kommunedirektøren vil påpeke at det er viktig oppgave å øke trafikkikkerheten og unngå forringelse av veikapitalen.
- Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser. Det er positivt at fylkeskommunen gjør en gjennomgang med å ta stilling til veienes funksjon og dele veiene i funksjonsklasser. Det reiser også spørsmålet om behovet for å ta stilling til oppgradering/ombygging med sikte på å gi veien rett funksjonalitet. Det er behov for å gi deler av dagens veinett annen utforming for å sikre byutvikling og transportmiddelfordeling som må til for å nå nullvekstmålet og andre lokale, regionale og nasjonale mål for samfunnsutviklingen. Dette reiser også spørsmålet om eierskap til veiene og behovet å avklare mer om hvordan utfordringer omkring omklassifisering skal håndteres. I forbindelse med E18-utbyggingen og annen utvikling i Bærum er det behov for å gjøre vurderinger av både veienes funksjon, utforming, finansiering av ombygginger og omklassifisering. For Bærum kommune gjelder dette bl.a. følgende veger: Gamle ringeriksvei gjennom Stabekk – behov for å bygge om til gate når Gjøannesdiagonalen avlaster trafikken og muliggjør en tilpasning av gata til utviklingen av Stabekk som sentrumsområde, Snarøyveien - behov for å bli bygd om til bygate, mulig aktuell for omklassifisering fra Telenor Arena og sørover, Høvik må dagens

veinett legges om for å tilpasses utviklingen av sentrumsområdet, omklassifisering aktuelt, gjelder også Elias Smith's vei.

- Utredninger av framtidens kollektivtilbud. Det er i dag to takstsoner som «deler» Bærum i to. Takstsystemet er ikke optimalt ift. å fremme bruk av kollektivtransport når prisene ikke er konkurransedyktige og det ikke er sammenheng mellom pris og det man betaler for.  
Det er viktig for kommunen at ny pris og betalingsmodell får en innretning som oppleves som rettferdig for innbyggerne i Bærum. Det er positivt at Oslorettede kollektivreiser har økt de siste årene, men det foretas svært mange interne reiser i Bærum med bil og det er potensiale for å erstatte en del av disse turene med kollektiv. Det er derfor viktig at ny pris- og betalingsmodell gjør det mer attraktivt å reise kollektivt, og at kommunen får bedre busstilbud «på tvers» i kommunen.
- Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter: Kommunedirektøren legger til grunn at Oslopakke 3 danner grunnlaget for bompengesystemet i Osloregionen, og kan ikke se noen grunn til at det skal være nødvendig med bompengefinansiering av enkeltprosjekter på fylkesvei i Bærum kommune. Generelt er kommunedirektøren av den oppfatningen at slike pakkelsninger er et bedre virkemiddel enn etterskudds innkreving i byområdene, da dette gir inntekter til å gjennomføre tiltak som kan redusere etterspørselen etter personbilreiser, og redusere behovet for utbygging av nye veianlegg. Vi erkjenner likevel at dette vil være en annen vurdering i andre deler av Viken. Dersom Viken fylkeskommune fatter prinsippvedtak om at enkeltprosjekter på fylkesvei kan finansieres med bompenger, og det kan bli aktuelt med et slikt prosjekt i Bærum kommune, så ber kommunedirektøren om at vi involveres tidlig denne prosessen.
- Prosjektportefølje: Kommunedirektøren viser til prioriteringene i forslaget til handlingsprogram og prioriteringer innledningsvis. Vi har forståelse for at det er svært begrenset med midler og dermed begrenset med tiltak som ligger inne, men vi har likevel lagt inn det vi anser som kommunens behov. Vi vil understreke at spesielt innenfor trafiksikkerhet er det store tiltaksbehov, særlig knyttet til skolevei, men også at flere tiltak som tilrettelegger for gåing og sykling vil bidra til økt trafiksikkerhet.

### **3. Uttale fra Bærum kommune ved oppstart av arbeidet med handlingsprogrammet**

Ved oppstart av arbeidet med handlingsprogrammet leverte kommuneregion Asker og Bærum en samlet administrativ uttale og ettersendte protokoll fra de respektive formannskapenes behandling av uttalen. Kommunedirektøren oppsummerer følgende tema fra uttalen og ber om at de følges opp i planprogrammet:

- Knutepunktutvikling: I byvekstavtalen er kollektivknutepunktene utpekt som sentrale å utvikle for å få oppnå nullvekstmålet. Fylkeskommunen skal sammen med andre parter bidra i tråd med det som er avtalt i Byvekstavtalen til å utvikle optimalt fungerende knutepunkt. Fylkeskommunen har bl.a. et særskilt samordningsansvar for helheten ved å angi en retning på planarbeidet som ivaretar funksjonalitet og sikkerhet for gående, syklende og kollektiv i og rundt knutepunkter. For Bærum kommune er det sentralt at Lysaker og Sandvika kollektivknutepunkter utvikles på en optimal måte. Kommunedirektøren peker på Sandviksveien, Elias Smiths vei, Vollsveien, Gamle Ringeriksvei og Brynsveien som er svært sentrale og viktige å tilrettelegge for å gi ønsket

mobilitetsutvikling. Kommunedirektøren etterlyser mer konkret omtale av hvordan fylkeskommunen vil møte disse utfordringene i handlingsprogrammet.

- Fremkommelighet for buss og styrke kollektivtilbudet: Kommunedirektøren ser positivt på fylkeskommunen/Ruter sitt pågående utredningsarbeid med å kartlegge og prioritere tiltak som øker bussens fremkommelighet, og påpeker behovet for å skaffe finansiering til å gjennomføre tiltak slik at det øker bussens attraktivitet. Kommunedirektøren fremholder også tidligere etterspurte tiltak fra kommunen om bedre busstilbud på tvers av kommunen, forlengelse av Kolsåsbanen til Rykkinn, økte avganger på Kolsåsbanen, og utredning av forlengelse til Sandvika og Bærums verk.
- To takstsoner i Bærum: Takstsystemet er ikke optimalt for å fremme bruk av kollektiv og det er ønske om at det innføres én takstzone i Bærum, felles med Oslo. Kommunedirektøren ser positivt på at Ruter nå utreder nytt takst og billettsystem og påpeker at det er viktig at nytt system må oppleves som rettferdig og konkurransedyktig. I lys av utfordringene med å få folk tilbake til å bruke kollektiv etter pandemien ser kommunedirektøren det som svært viktig å tilby et nytt systemet så raskt som mulig.
- Innfartsparkering: Kommunen arbeider med å lage en egen parkeringsstrategi og utvikling av innfartsparkering må sees i sammenheng med dette arbeidet. Kommunedirektøren peker på at kommunen mener det er behov for flere gratis innfartsparkerplasser nær stasjoner og holdeplasser og at det i den sammenheng er behov for å vurdere tiltak i en helhetlig sammenheng gjennom en regional helhetlig strategi for innfartsparkering.
- Sykkelveier – samarbeid om planlegging og finansiering: Kommunedirektøren ser det som viktig å få mer fart på tilrettelegging for sikker og effektiv sykling. Kommunen er i gang med å planlegge grunnlag for videre prioriteringer og har innledet et samarbeid med fylkeskommunen om dette. Kommunedirektøren etterlyser mer om hvordan fylkeskommunen skal imøtegå utfordringene med å utvikle veinettet for å imøtegå behovet for effektive og trygge sykkelveier.
- Trafikkstyring og pilotering: Kommunedirektøren etterlyser mer konkrete tiltak i handlingsprogrammet.
- E18 – utbygging og videre planlegging i Vestkorridoren: Kommunedirektøren peker på fylkeskommunens sentrale rolle og ansvar ift å skape forutsigbarhet om gode løsninger i planlegging og utbygging for sykkeltilbud og for bussens fremkommelighet og dekningsgrad på lokalveinettet som blir påvirket av E18-utbyggingen. Det savnes en mer konkret omtale av hvordan fylkeskommunen skal ivareta dette i handlingsprogrammet.
- E18 – varelogistikk i Vestkorridoren: Utfordringene med helhetlig og sammenhengende infrastruktur for varelogistikk har blitt fulgt opp av fylkeskommunen som leder arbeid på tvers av kommuner og offentlige etater. Kommunedirektøren savner en oppdatert omtale av videre satsing i handlingsprogrammet.