

Dato: 28.01.2021

INNKALLING TIL MØTE I FOLLORÅDET FREDAG 5. FEBRUAR

Sted: Digitalt på Teams

Tid: Kl. 0900 – 1130

DAGSORDEN:

SAK 01/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 02/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 18. DESEMBER 2020
SAK 03/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 04/21	SAK: HØRINGSINNSPILL FRA FOLLORÅDET – VIKEN SAMFERDSELSSTRATEGI 2022-2033 OG VIKEN HANDLINGSPROGRAM SAMFERDSEL 2022-2025
SAK 05/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 06/21	SAK: REFERATSAKER
SAK 07/21	SAK: EVENTUELT

Med hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:

SAK 01/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
------------------	--

Forslag til vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

SAK 02/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 18. DESEMBER
------------------	---

Forslag til vedtak:

Referatet godkjennes.

SAK 03/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
------------------	---

1. Sluttrapport – Osloregionens gods- og logistikkprosjekt, jf. vedlagte saksfremlegg fra Osloregionen til styremøte 13.11.2020. Hva betyr dette for Folloregionen?

v/ Geir Berg, Flowchange

<https://www.osloregionen.no/prosjekter/areal-transport-mobilitet-og-logistikk/gods-og-logistikkprosjekt/flowchange-utredninger-fra-prosjektet/>

2. Orientering/siste nytt fra Viken fylkeskommune (fast på dagsorden)

v/ fylkesråd Siv Henriette Jacobsen, Viken fylkeskommune

3. Covid-19-situasjonen i Follo – erfaringer og eventuelle felles tiltak fremover

v/ leder

4. Folloregionen IPR strategiprosess våren 2021 – veien videre

På grunn av den pågående pandemien settes Folloregionens strategiprosess på dagsorden for å avklare veien videre.

v/ leder og nestleder

SAK 04/21	SAK: HØRINGSINNSPILL FRA FOLLORÅDET – VIKEN SAMFERDSELSSTRATEGI 2022-2033 OG VIKEN HANDLINGSPROGRAM SAMFERDSEL 2022-2025
------------------	---

Viken fylkeskommune har i brev datert 14.12.2020 invitert kommuneregionene til å komme med innspill i arbeidet med samferdselsstrategien og handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, jf. vedlagte brev og saksfremlegg. Etter Follorådets behandling av saken, vil Follorådets vedtak oversendes kommunene for behandling og vedtak, slik Viken ber om i sitt brev.

Forslag til vedtak:

1. Follorådet sender inn innspill til Vikens arbeid med Handlingsprogram for samferdsel (2022-2025) slik det fremgår av denne saken med vedlegg.
2. Kommunene i Follo bes forankre saken i sine respektive kommunestyre og ettersende vedtak til Viken.

SAK 05/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

- Aktuelle saker i rådmannskollegiet (møte 22. januar)
-

Fra ledelsen:

- Status: Sak til kommunestyrene – omdanning av Follorådet til Folloregionen interkommunalt politisk råd
-

SAK 06/21	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

- 1.

SAK 07/21	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

REFERAT (UTKAST) FRA MØTE I FOLLORÅDET FREDAG 18. DESEMBER KL. 0900 - 1300

Sted: Café Sjøstjernen, Badehusgata 27, Drøbak

Til stede:

Hans Kristian Solberg, ordfører Enebakk kommune
Ola Nordal, ordfører Ås kommune
Truls Wickholm, ordfører Nesodden kommune
Hanne Opdan, ordfører Nordre Follo kommune
Hans Kristian Raanaas, ordfører Frogn kommune
Trine Christensen, rådmann Ås kommune
Harald K. Hermansen, rådmann Frogn kommune
Kjersti Øiseth, rådmann Enebakk kommune
Wenche Folberg, kommunedirektør Nesodden kommune
Kari Marie Swensen, daglig leder sekretariatet

Ikke til stede:

Tom Anders Ludvigsen, ordfører Vestby kommune
Sjur Authen, rådmann Vestby kommune
Jane Short-Aurlien, konst. rådmann Nordre Follo kommune
Siv Henriette Jacobsen, fylkesråd utdanning og kompetanse Viken fylkeskommune
Ida Lindtveit Røse, fylkestingsmedlem Viken fylkeskommune
Bjørn Siem Knudsen, Avdeling for utvikling og tverrfaglig samordning, Viken fk

DAGSORDEN:

SAK 61/20	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 62/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 26. NOVEMBER
SAK 63/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA FOLLOMØTE 1. DESEMBER
SAK 64/20	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 65/20	SAK: STIFTELSEN SOFIENLUND – UTTALELSE FRA FOLLORÅDET
SAK 66/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 67/20	SAK: REFERATSAKER
SAK 68/20	SAK: EVENTUELT

Hans Kristian Raanaas
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:

SAK 61/20	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
------------------	--

Vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

SAK 62/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 26. NOVEMBER
------------------	---

Vedtak:

Referatet godkjennes, men med den endring at det fremgår av referatet at varaordfører Hans Martin Enger, Nordre Follo kommune, deltok frem til kl. 1100 da ordfører Hanne Opdan ble med på møtet.

SAK 63/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA FOLLOMØTE 1. DESEMBER
------------------	---

Follomøtet hadde møte den 1. desember for siste gang.

Vedtak:

Referat fra Follomøte godkjennes.

SAK 64/20	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
------------------	---

1. Intern strategiprosess i Follorådet som grunnlag for partnerskapsavtale spesiell del med Viken fylkeskommune – avklaring av forventninger, tidsbruk og opplegg, jf. vedlagte diskusjonsnotat og presentasjon fra administrativt møte 08.12.2020 med Viken fk.

Leder Hans Kristian Raanaas og nestleder Truls Wickholm innledet til diskusjon.

2. Webportal for internasjonale talent, investeringer og tekniske besøk til Osloregionen

Direktør Øyvind Såtvedt og spesialrådgiver Andrea Nylund, Osloregionen, orienterte.

Presentasjonene vedlegges referatet.

3. Presentasjon av Aggrator Inkubator Ås (<https://aggrator.com>)

Bjarne Tvette, partner og CEO Aggrator Inkubator Ås orienterte.

Presentasjonen vedlegges referatet.

4. Ressurssituasjonen i Øst politidistrikt

Rune Albertsen, politistasjonssjef ved Follo politistasjon, Øst politidistrikt, orienterte.

5. Siste nytt fra Viken fylkeskommune (fast på dagsorden)

Ingen fra Viken fylkeskommune deltok på møtet – utsettes til neste møte.

SAK 65/20	SAK: STIFTELSEN SOFIENLUND – UTTALELSE FRA FOLLORÅDET
------------------	--

Vedtak:

Follorådet godkjenner forslag til uttalelse om Stiftelsen Sofienlund, under forutsetning av at alle kommunene nevnes ved navn (ikke bare ordførerne), samt at kommunenes kommunevåpen tas inn i uttalelsen, og at en setning i nest siste avsnitt tas bort.

SAK 66/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

- Rådmann Harald Hermansen orienterte om saker i rådmannskollegiets møte 4. desember
-

Fra ledelsen:

- Kommunalt næringsfond – krisepakke 3 – oversikt over innkomne søknader til Follorådets fond ble lagt frem i møtet.
Det er kommet få søknader til den enkelte kommune.

SAK 67/20	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

1. Uttalelse datert 06.10.2020 fra Interkommunalt politisk råd i Asker og Bærum i forbindelse med Viken fylkeskommunes uttreden av Osloregionen.
2. Bio4Fuels Newsletter 12-2020.
3. Brev datert 14.12.2020 fra Viken fylkeskommune – «*Invitasjon til medvirkning i arbeidet med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025*».

Referatsakene ble tatt til orientering.

SAK 68/20	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

Ingen saker.

Sluttrapport – Osloregionens gods- og logistikkprosjekt

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Saksfremstilling:

Styret i Osloregionen ga i styremøte 6.2.2018 (sak 06/18) sin tilslutning til igangsettelse av et gods- og logistikkprosjekt med mål om å utvikle et oppdatert kunnskapsgrunnlag på gods- og logistikkhåndtering i Osloregionen. Kunnskapsgrunnlaget vil være basis for mer koordinert nordisk, nasjonalt og regionalt samarbeid for å øke andelen godstransport på sjø og jernbane og oppnå mer effektiv og miljø- og klimavennlig godstransport på vei.

Prosjektperiode ble satt til 01.03.2018-31.12.2020.

Etter en offentlig anbudskonkurranse fikk rådgivningsfirma Flowchange i oppdrag å levere utredninger og bistå med faglig rådgivning til prosjektet.

Flowchange har levert 3 delrapporter og en sluttrapport i prosjektet:

- Delrapport 1 - Gods og logistikk i Osloregionen – Kunnskapsgrunnlag, juni 2019
- Delrapport 2 - Tiltak for økt sjø- og banetransport, mai 2020
- Delrapport 3 - Roller for mer miljø- og klimavennlig godstransport, mai 2020
- Sluttrapport – Osloregionens gods- og logistikkprosjekt, oktober 2020

Rapportene er tilgjengelig på [Osloregionens nettsider](#), under innsatsområdet Areal og Transport.

Osloregionen vil invitere til et sluttseminar (webinar) i gods- og logistikkprosjektet i januar 2021, der rapportene fra prosjektet blir presentert og funnene diskutert i lys av NTP 2022-2033 og Klimameldingen som skal til behandling i Stortinget våren 2021. Resultatene i utredningene vil også bli vurdert i forhold til Osloregionens gods- og logistikkstrategi (vedtatt i 2012) og Samordnet areal- og transportstrategi (vedtatt i 2016) og Osloregionens videre arbeid med gods- og logistikk som tema.

Sekretariatet i Osloregionen vil komme tilbake til styret i begynnelsen av 2021, med en egen rapportering og oppsummering fra prosjektet.

Til: Follorådet

Fra: Rådmannskollegiet

Sak 04/21 – Høringsinnspill fra Follorådet - Invitasjon til medvirkning i arbeidet med Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Forslag til vedtak:

1. Follorådet sender inn innspill til Vikens arbeid med Handlingsprogram for samferdsel (2022-2025) slik det fremgår av denne saken med vedlegg.
2. Kommunene i Follo bes forankre saken i sine respektive kommunestyre og ettersende vedtak til Viken.

Innledning

Viken fylkeskommune har i brev av 14.12.2020 (vedlegg 1) invitert kommuneregionene til medvirkning i arbeidet med Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025. Konkret har Viken bedt om innspill til hvilke mobilitetsutfordringer det er viktigst at fylkeskommunen bidrar til å løse i tiden fremover. Innspillene bes sendt samlet fra regionrådene til Viken innen 1. mars 2021. Kommunene blir også bedt om å forankre innspillet i de respektive kommunestyrene. Det opplyses i brevet at kommunene også vil få mulighet til å gi innspill når Handlingsprogrammet for samferdsel sendes på høring til kommunene før sommeren 2021.

I denne innspillsrunden er kommuneregionene bedt om å gi innspill på følgende:

- 1. Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.*
- 2. Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.*
- 3. Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.*
- 4. Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.*

Kommuneregionene er bedt om å benytte et eget skjema der mobilitetsutfordringene inndeles etter A) Byer/ tettsteder, B) Distrikter C) Korridorer D) Generelt.

I tillegg til å synliggjøre de viktigste mobilitetsutfordringene, åpnes det for at man kan supplere innspillene med forslag til konkrete prosjekter som svar på utfordringene. I arbeidet med dette saksfremlegget har Nordre Follo kommune mottatt innspill til både mobilitetsutfordringer og konkrete prosjekter fra de andre kommunene. Det anbefales at Follorådet legger ved innspill til konkrete prosjekter som et eget vedlegg til saken (vedlegg 3).

Om Folloregionen og utfordringer innenfor samferdsel og mobilitet

Folloregionen er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og Viken, og en stor andel av person- og varetransporten på Østlandet skjer i og gjennom Follo. Gjennom Follo går viktige samferdselsårer som E6, E18 og Østfoldbanen. I 2022 åpner endelig Follobanen med 11 minutters reisetid Ski – Oslo.

I årene fremover forventes betydelig befolkningsvekst i Follo, som også vil føre til ytterligere økning i transportbehovet, både av gods og personer. I regional plan for areal og transport er Ås og Ski pekt ut som regionale byer, og det forventes at disse to byene skal ta den største veksten innen bolig og næringsutvikling. I tillegg er Kolbotn, Vestby, Drøbak, Nesoddtangen og Ytre Enebakk pekt ut som prioriterte lokale byer og tettsteder.

Kommunene i Follo planlegger for den fremtidige befolkningsveksten, og legger i sine arealstrategier opp til bolig- og næringsfortetting i tråd med regional plan. Det er imidlertid mange og krevende utfordringer knyttet til transportinfrastruktur og mobilitet, og tiltak/prosjekter er ofte svært kostnadskrevende å gjennomføre. Ofte er det også komplekse prosesser som involverer mange aktører, både statlige, regionale, kommunale og private.

Tett samarbeid med Viken fylkeskommune er helt avgjørende for å få til en klimavennlig by- og tettstedsutvikling i Follo, slik at transportveksten i størst mulig grad kan tas med kollektiv, sykkel og gange. Det er vesentlig for vår region at vi har en god dialog og samarbeid med Viken både som eier av de mange fylkesveiene og som ansvarlig for et velfungerende kollektivtransportsystem på tvers av kommunene. I vedlegg 2 gis en oversikt og prioritering av de viktigste mobilitetsutfordringene knyttet til fylkeskommunens ansvarsområde, sett fra Folloregionens ståsted.

I vedlegg 3 er det gitt en oversikt over konkrete tiltak og prosjekter for hver av kommunene (unntatt Frogn) som svar på flere av de skisserte utfordringene i skjemaet i vedlegg 2.

Signering (Kari Marie?)

Vedlegg:

Vedlegg 1: Brev fra Viken av 14.12.2020, Invitasjon til medvirkning i arbeidet med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Vedlegg 2: Follorådets innspill til viktigste mobilitetsutfordringer, prioritert etter A, B, C og D

Vedlegg 3: Konkrete prosjekter/tiltak

Invitasjon til medvirkning i arbeidet med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

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 Skinnnes 6. 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. Det vil bli gitt mer informasjon om høringen i løpet av våren 2021.

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. **Vi ber om at kommuneregionene sørger for forankring i de enkelte kommunestyre.**

Frist for innsendelse av høringsinnspill er 1. mars 2021.

Bakgrunn

Viken fylkeskommune har mål om å være en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion der hensynet til både person- og næringstransport blir ivaretatt. I dette ligger blant annet å utvikle funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger innenfor rammene av FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. Tiltak skal bygge på effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur, samt bidra til gode bomiljøer og attraktive omgivelser.

Regional planstrategi for Viken, rammer i fylkeskommunens økonomiplan og Samferdselsstrategi 2022-2033 gir føringer for arbeidet med Handlingsprogram for

FRLED Utvikling og tverrfaglig samordning

Postadresse: Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no

Internett: www.viken.no

Org.nr.: 921693230

Samferdsel 2022 -2025. Samferdsel er et kraftfullt virkemiddel for å nå Vikens langsiktige utviklingsmål. Måloppnåelse avhenger blant annet av å sette inn rett innsats på rett sted og å få mer mobilitet igjen for pengene. I handlingsprogrammet 2022-2025 vil helhetlig virkemiddelbruk legges til grunn, det vil si at både regulatoriske, finansielle, informasjonsmessige og innovative virkemidler vil benyttes for best mulig måloppnåelse. Ikke minst kan ny teknologi, digitalisering og nye mobilitetsløsninger bidra til å nå mål på andre måter enn før.

Begrensede økonomiske rammer krever at virkemidlene brukes slik at investeringsbehovet reduseres. Bedre utnyttelse av virkemidler og tiltak som koster lite, skal frigjøre ressurser til innhenting av vedlikeholdsetterslep og realisering av utbyggingsprosjekter som er mest nødvendig for å sikre framkommelighet for kollektivtransport, sykling og gåing.

Hva skal kommuneregionene gi innspill om?

Viken fylkeskommune ber kommuneregionene om innspill til hvilke mobilitetsutfordringene 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.

Innen 1. mars ber vi om at kommuneregionene gir innspill på følgende:

- Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.
- Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.
- Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.
- Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.

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

Benytt vedlagte mal for innspill.

Om kommuneregionen selv ønsker, kan innspillet suppleres med forslag til konkrete prosjekter.

Et samlet innspill fra kommuneregionen sendes til post@viken.no med kopi til prosjektleder Elin Nilssen Strand (elinstr@viken.no) innen 1. mars 2021. Innspillet merkes «Handlingsprogram for samferdsel 2022 - 2025».

Informasjonsmøte 25. januar 2021

Den 25. januar 2021, kl. 9.00-11.30, inviteres kommuneregionene til et virtuelt informasjonsmøte om handlingsprogramarbeidet. En egen invitasjon vil bli sendt ut i nær fremtid, men hold av tidspunktet. På dette møtet blir det også mulighet til å stille oppklarende spørsmål til innspillsrunden.

Vennlig hilsen

Olav Skinnes

Fylkesråd for samferdsel

Gro Ryghseter Solberg

Avdelingssjef Mobilitet og samfunn

Vedlegg:

1 Høringsinnspill kommuneregioner 1. mars 2021

Prioritet	A: By/tettsted B. Distrikt C: Korridor/ regional hovedvei D: Generelt	Geografisk område/ strekning	Problemstilling (Beskrivelse av mobilitetsutfordringer på samferdselsområdet som fylkeskommunen kan bidra til å løse)	Hvilke virkemidler vil kommuneregionen selv ta i bruk for å bidra til å løse disse utfordringene?
1	A	Byer og større tettsteder i Follo	<p>Finansiering av fylkesveier som skal bli bygater</p> <p>Mange byer og tettsteder i Follo er omkranset av fylkesveier, også gjennom sentrumsområder. Byutvikling i tråd med Regional plan krever ofte ombygging av fylkesveier til bygater som sikrer god fremkommelighet for buss, samt trygge g/s veier. Enkelte prosjekter blir svært arealkrevende og kostbare prosjekter, noe som kan gjøre finansiering krevende. God forutsigbarhet for kommunen mht finansiering og tett samarbeid med fylkeskommunen, er viktig for effektive og gode prosesser. Grunnlaget for Vikens prioritering av samferdselsprosjekter må kommuniseres åpent ut til kommunene.</p> <p>Flere byer skal bygge hovedgatenett slik at mobilitetsveksten blir tatt gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk, istedenfor biltrafikk. Nødvendig at fylkeskommunen bidrar til finansieringen av egne veier.</p> <p>I enkelte tilfeller kan det også være aktuelt å gå i dialog om mulig nedskalering av planlagte veiprosjekter for å redusere kostnader.</p>	Kommunen som planmyndighet er avhengig av tett dialog og samarbeid med fylkeskommunen som veieier. Når det gjelder finansiering er det å stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag til fylkesvei et viktig virkemiddel kommunene besitter. Det er imidlertid juridiske begrensninger i forhold til hva utbyggere kan bidra med og det er behov for at fylkeskommunen også bidrar. Kommunene har heller ikke anledning til å bruke investeringsmidler på fylkesvei. (Se også eget punkt om momsproblematikk nedenfor).
2	A	Gjelder særlig i utbyggingsområder i byer/tettsteder	<p>Merverdiavgift/momsavtaler. Så langt vi er orientert har Viken ennå ikke tatt stilling til om man skal tilby momsavtaler, slik at f.eks utbygger/kommuner som bidrar inn til en fylkesvei kan få momskompensasjon. Det er snakk om betydelige beløp, og det vil ha stor betydning i forhold til gjennomføring. Viktig med en avklaring her.</p>	
3	A	Byer og større tettsteder i Follo	<p>Gang og sykkelveier langs fylkesvei i sentrumsområder og inn mot sentrumsområder. Det må oppleves trygt og attraktivt å gå/sykle i og inn</p>	Kommunen identifiserer viktige strekninger, og bidrar som

			<p>mot sentrumsområder. Manglende lenker i gang- og sykkelnettet må utbedres. Tilbudet til gående og syklende består mange steder av kombinerte gang- og sykkelveier som ikke er dimensjonert for økt gang- og sykkeltrafikk. I fremtiden er det behov for løsninger som skiller gående og syklende langs fylkesveiene inn til byene og tettstedene. Fylkeskommunen kan bidra med planlegging og finansiering av hovedsykkeltraseer.</p>	<p>planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger. Kommunen kan stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag der det er aktuelt.</p>
4	A	Byer og større tettsteder i Follo	<p>God fremkommelighet for buss inn mot stasjoner/knutepunkt er vesentlig for at busstilbudet skal fremstå attraktivt. Gode bussforbindelser mellom byer/tettsteder innad i Folloregionen er vesentlig. Mange steder vil dette innebære behov for kollektivfelt langs fylkesveier inn mot og gjennom sentrum. Fylkeskommunen må bidra med planlegging og finansiering.</p>	<p>Kommunen identifiserer viktige strekninger, og bidrar som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger. Kommunen kan stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag der det er aktuelt.</p>
1	B	Distrikter i Follo	<p>Bussen er arbeidshesten i distriktene og må gjøres attraktiv. For mange innbyggere i både Follo og Viken er bussen det eneste kollektivtilbudet der de bor. For at flere skal velge buss fremfor bil må man satse mer på bussen. Hyppigere avganger, god fremkommelighet i veisystemet, sanntidsinformasjon og universell utforming av holdeplasser, samt gode overganger til andre transportmidler, er viktig for at bussen skal være et reelt alternativ til bilen. Mulighet for innfartsparkering ved endebusstopp er også viktig. Fortsatt er distriktene og tettstedene i Follo i stor grad bilbasert. Fylkeskommunene må sikre tilstrekkelig finansiering til å kunne prioritere et godt busstilbud til alle. Mange steder er det behov for bedre busstilbud internt i kommunen. Kollektivtilbudet i Follokommunene er i stor grad Oslorettet. Det er behov for å styrke kollektivtilbudet mellom Follokommunene.</p>	<p>Follorådet anser tett dialog og innspillmulighet til Ruter/Viken som viktigste virkemiddel. Kommunene og Follorådet kan også bidra aktivt i å spre informasjon og sette fokus på betydningen av miljøvennlige reisemåter gjennom kampanjer etc.</p>
2	B	Distrikter i Follo	<p>Matebusser inn mot togstasjoner og viktige knutepunkt/sentra kan være gode alternativer til lengre busslinjer enkelte steder. Det bør vurderes å ta i bruk mindre matebusser med hyppigere avganger fra distriktsområder inn til regionbyene.</p>	<p>Follorådet anser tett dialog og innspillmulighet til Ruter/Viken som viktigste virkemiddel. Kommunene og Follorådet kan også bidra aktivt i å spre informasjon og sette fokus på</p>

				betydningen av miljøvennlige reisemåter gjennom kampanjer etc.
3	B	Distriktene i Follo	<p>Flere fylkesveier i distriktene har dårlig standard og bør utbedres av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet/reisetid.</p> <p>Utbedring/oppgradering av strekninger det kjøres buss, vil øke bussens attraktivitet. F.eks FV154 i Enebakk har dårlig standard, og utbedring/oppgradering er viktig når det skal tilrettelegges for matebusser fra Enebakk til Ski stasjon/Follobanen. Langs flere fylkesveistrekninger er det vanskelig å ferdes som myk trafikant da det mangler sideareal. Som et resultat av dette er det flere steder kort avstand mellom holdeplassene (rundt 250 m). Dette gjelder blant annet for fv. 157 og 1406 på Nesodden. Utvidelse av veiskulder og nedleggelse av holdeplasser vil redusere reisetiden, og kan bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt.</p>	Kommunene kan identifiserer viktige strekninger, og bidra som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.
1	C	<p>Korridoren inn mot Oslo</p> <p>Enebakk-Lillestrøm</p> <p>Drøbak-Ås-Ski</p>	<p>Kollektivfelt og tilrettelegging for økt framkommelighet for buss – særlig i korridoren inn mot Oslo, fra områder uten togtilbud som Enebakk, Siggerud (Nordre Follo) og Drøbak. Det er viktig å øke framkommelighet for kollektivtransport/buss, spesielt i kommuner uten andre kollektivløsninger. Kollektivfelt på deler av strekningene vil gi økt framkommelighet og øke bussens attraktivitet</p>	
2	C	Innad i Follo, og mellom Follo – Oslo, Follo-Lillestrøm, Follo-Østfold	<p>Det er behov for bedre tilrettelegging for transportsykling mellom regionale byer og prioriterte tettsteder, og inn mot Oslo. Sykkelekspressveier er nødvendige for å kunne ta ut potensialet for pendling med el-sykkel. Oppgradering av driftsveier langs jernbanen til et fullverdig gang- og sykkeltilbud kan være aktuelt flere steder.</p>	Kommunen bidrar som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.
1	D – Generelt tema	Gjelder langs flere fylkesveier i Follo	<p>Trafiksikkerhet - skolevei. Mange barn har fylkesvei som skolevei. Flere av disse har trafikkfarlige strekninger der det er behov for tiltak, f.eks. redusert hastighet, fartsreduserende tiltak og trygge kryssinger. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene. Kommunenes innspill om redusert hastighet på trafikkfarlige strekninger langs skolevei har til nå ofte</p>	Kommunen kan bidra med lokalkunnskap om trafikkfarlige strekninger, og innspill til tiltak. Kommunen kan etablere og oppgradere snarveier og

			<p>ikke blitt fulgt opp av fylkeskommunen. Kommunene ønsker en tettere dialog med fylkeskommunen om konkrete strekninger som spilles inn til fylkeskommunen.</p> <p>Økt fokus på sikring av krysningspunkt er avgjørende for at flere barn skal gå eller sykle til skolen. Det er særlig viktig at fylket prioriterer dette arbeidet i tiden fremover, da tilskuddsordningen Aksjon skoleveg ikke videreføres.</p> <p>Langs flere skoleveier er tilbudet til myke trafikanter mangelfullt. Det er viktig at innholdet i 10-årsplanen for trygging av skoleveier videreføres og prioriteres.</p>	<p>alternative traseer og bidra med holdningsskapende arbeid.</p>
2	D- Generelt tema	Gjelder fylkesveier en rekke steder i Follo	<p>Trafikksikkerhet - generelt. Det er stort behov for trafikksikkerhetstiltak på flere fylkesveier, både reduserte fartsgrenser, fartshumper, speil ved utkjørsler, trafikklys, belysning av mørke strekninger, utbedring av kryssløsninger og nye fotgjengeroverganger. Flere steder er det trafikkfarlige og usikre holdeplasser. Kommunene ønsker en tettere dialog med fylkeskommunen om konkrete strekninger som spilles inn til fylkeskommunen. Se også vedlegg med konkrete tiltak fra kommunene i Follo.</p>	<p>Kommunene kan bidra med lokalkunnskap om trafikkfarlige strekninger, og innspill til tiltak. Kommunene kan øke egen kompetanse om løsninger som gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå. I evt. aktuelle reguleringsplaner kan kommunene bidra med finansiering ved hjelp av rekkefølgebestemmelser til utbyggere.</p>
3	D – Generelt tema	Gjelder Follo/Viken	<p>Det er behov for å se på ny soneinndeling og billett/ takstsystemet for kollektivtransporten i ny fylkeskommune. Dette arbeidet er varslet av Viken selv. Man bør i nytt system sikre større fleksibilitet i billettsystemet, og billetter som er robuste i forhold til nye reisevaner/arbeidsvaner post-korona. Man bør også se på mer fleksible og rettferdige sonesystemer for å få flere til å reise kollektivt.</p> <p>Enebakk kommune er eksempel på en kommune som i dag er delt i to ulike soner (2Ø og 2S). Dette er meget uheldig for bussreiser innad i kommunen og bør endres ved neste revisjon. Se vedlegg for mer informasjon.</p>	<p>Follorådet kan bidra med innspill og lokalkunnskap</p>

4	D- Generelt tema	Enebakk og Nesodden	Trafikksikker skolevei gir store kommunale utgifter til skoleskyss. Enebakk og Nesodden kommune har store utgifter til skoleskyss på grunn av manglende gang- og sykkelveistrekninger og bussholdeplasser langs fylkesveiene nær skolen. Dette gjelder elever som bor under 4km fra skolen og derfor ikke har krav på skoleskyss fra fylkeskommunen, men som på grunn av farlig skolevei kvalifiserer til å få skoleskyss dekket av kommunen. I Enebakk mangler det gang- og sykkelvei langs to slike fylkesveistrekninger, se vedlegg. I Nesodden mangler det gang- og sykkelvei langs fem fylkesveistrekninger innenfor 4 km fra skolen (se vedlegg). Etablering av flere trafiksikre bussholdeplasser vil også bidra til å redusere skoleskyssutgiftene vesentlig og bedre den generelle trafiksikkerheten.	Nye utbyggingsområder bør planlegges i områder med gang- og sykkelmuligheter til sentrale funksjoner. Kommunene kan regulere aktuelle gang- og sykkelveistrekninger. Kan bidra med finansiering ved hjelp av rekkefølgebestemmelser ovenfor utbyggere.
5	D- Generelt tema	Follo	Innfartsparkering. For flere av området innfartsparkeringer er kapasiteten sprengt. Det er behov for å øke kapasiteten for å møte det faktiske behovet. Samtidig viser analyser at en stor andel av de som benytter tilbudet bor innenfor gangavstand til parkeringsplassen. Manglende kapasitet fører til letekjøring og fremmedparkering i sentrumsnære boligområder. Å møte etterspørselen vil beslaglegge mye areal. Alternativt kan fylket gi anledning til å innføre moderat avgift på fylkeskommunale innfartsparkeringer , slik at det til enhver tid er tilgjengelige p-plasser for de som har et reelt behov, og for å medvirke til at flere velger andre transportmidler enn bil. Det kan også innføres en løsning hvor parkering er gratis for pendlerne og knyttet til månedskort for buss.	Kommunene har anledning til å innføre avgift på egne innfartsparkeringer, og boligsoneparkering for å forhindre fremmedparkering i boligområder.
6	D	Follo	For å øke andelen som går og sykler er det behov for tyverisikre sykkelparkeringer i tilknytning til kollektivknutepunkt flere steder i Follo.	Kommunen kan som planmyndighet avsette arealer og stille rekkefølgekrav.

Liste over tiltak – Ås kommune

1. Sykkelvei med fortau langs fv. 152 fra campus til Sentralholtet – regulering og opparbeiding.

Statens vegvesen utarbeidet i 2015 et forprosjekt for en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs fv. 152, fra NMBU Campus til Sentralholtet. Statens vegvesen har igangsatt arbeidet med en reguleringsplan for delstrekning 1, fra Campus til Ås sentrum. Planarbeidet er nå overtatt av Viken fylkeskommune. Når reguleringsplanen er vedtatt er det behov for midler til opparbeidelse av tiltaket.

I handlingsprogrammet ligger det inne et bidrag på om lag 22,5 mill. kr til bygging av delstrekning 2, fra Åsgard skole gjennom sentrum og til jernbanen. Delstrekning 2 er regulert i Områderegulering for Ås sentralområde. Ås kommune forutsetter at midlene videreføres i nytt handlingsprogram.

Delstrekning tre, fra jernbanen til Sentralholtet, er delvis regulert i områderegulering for Ås sentralområde.

2. Nye kryssløsninger og gateterminal på fv. 152 Drøbakveien, Ås sentrum

I områderegulering for Ås sentralområde er det regulert tre nye kryssløsninger på fv. 152 i Ås sentrum. Ås kommune jobber nå med å optimalisere løsningene, i samarbeid med Viken fylkeskommune, slik at bussfremkommelighet, sykkel og gange prioriteres. Det planlegges også en gateterminal på strekningen som skal gi et mer samlet knutepunkt for lokale og regionale busslinjer, i nærheten av togstasjonen. Ås kommune er avhengig av at Viken fylkeskommune tar rollen som byggherre for opparbeiding av tiltakene.

3. Sammenhengende sykkeltrasé fra Ås til Ski langs jernbanen – opparbeiding

Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for en gang- og sykkeltrasé langs jernbanen fra Ås sentrum til Holstad. Reguleringsplanen er vedtatt av Ås kommune. Det er behov for midler til opparbeiding av gang- og sykkeltraseen. Statens vegvesen har anslått kostnadene til om lag 20 mill. kr. Ås kommune forutsetter at tiltaket er finansiert gjennom byveksttalen.

4. Fv. 152: Jernbaneundergangen for syklister og fotgjengere i Ås sentrum. Separering av fotgjengere og syklister og andre strakstiltak for bedre sikkerhet.

Området har absolutt mest gang- og sykkeltrafikk i hele kommunen, og er en flaskehals for mobilitet til og gjennom Ås sentrum. Stor trengsel i rush, mange farlige situasjoner, spesielt for alle barn som har dette som skolevei.

Liste over tiltak – Enebakk kommune

1. Sammenhengende gang- og sykkelveitrasé langs de tidligere riksveiene gjennom kommunen, men følgende er prioriterte strekninger:
 - Ignaveien til Kåterudveien (FV120), med spesielt behov for strekningen Ignaveien – Skøyenveien (skolevei). Strekningen fra Kåterudveien til Skøyenveien er ferdig regulert. Gjelder i forhold til sikring av farlig skolevei.
 - Lillestrømveien 174 til Sulerudveien/Bekkelaget (FV120). Strekning ferdig regulert. Gjelder i forhold til sikring av farlig skolevei.
 - Tangenveien til Durud (FV155) – strekningen under regulering.
 - Flateby til Nordby i Rælingen (FV120) – uregulert, eksisterende strekning (gamlevei) kan benyttes.
2. Opparbeidelse av bussholdeplasser ved Hammerenveien (FV1030), Årsrudveien (FV1030), Gjevikveien (FV1030) og Ekebergveien (FV1513). Gjelder i forhold til sikring av farlig skolevei.
3. Planfri kryssing av fv 120 for skoleveien mellom tettstedet Flateby og Stranda skole.
4. Utbedring av FV120 (Flateby – Ytre Enebakk) og 154 (Ytre Enebakk mot Ski) for å bedre trafiksikkerhet og framkommelighet, inkludert:
 - Skolene i Ytre Enebakk ønsker trafikklys og utbedring av trafikksituasjonen ved Ytre Enebakk skole (FV120/FV155).
 - 50-sone og gangfelt ved Nosaveien (FV120)
 - Sikrere overganger i Kirkebygda på FV120
 - Ombygging av kryss Bjerklundsbakken/FV120 (Flateby)
 - Krysset Sulerudveien - FV120 Bekkelaget, med holdeplasser og nedsatt fart (ferdig forprosjektert)
 - Utbedring av FV120 ved Lillestrømveien 1669 og Haugsteinveien på Flateby.
 - Helhetlig veibelysning gjennom kommunen
 - Veilys på strekning av fv120 mellom Flateby/kommunegrensa og Nordby (Rælingen)
5. Utbedring av FV1030 – Ignaveien, Hammerenveien og Dalefjerdings. Inkluderer utbedring av bru ved Børter E-verk i Ignaveien.
6. Økning av kapasitet på kulvert under FV155 ved Råken, på grunn av flomproblematikk.
7. Soneinndeling for kollektivtransport i Enebakk kommune bør endres. Følgende forslag er alternativer:
 - Sonene 2Ø og 2S slås sammen sånn at Enebakk kommune blir del av én sone.
 - Sonegrensen som i dag går mellom Flateby og Kirkebygda flyttes til holdeplassen Enebakk kirke.

En slik endring vil føre til at reiser fra Flateby til Kirkebygda vil være innenfor én sone. Flateby og Kirkebygda har felles skole (8.-10. trinn) og idrettslag, og i tillegg er flere tjenestetilbud som er felles for hele kommunen plassert i Kirkebygda (lege, NAV, kommunale kontorer, bibliotek). En endring av soneinndelingen kan føre til at flere reiser med buss i stedet for bil mellom Flateby og Kirkebygda. Reiser fra Ytre Enebakk til Kirkebygda er innenfor én sone i dag. På grunn av andelen som pendler fra Flateby i retning Lillestrøm er det ikke en løsning å flytte Flateby ut av sin nåværende sone.

Liste over tiltak – Vestby kommune

1. Vestby sentrum : Hovedgatenett i Vestby sentrum skal bygges om for å sikre at mobilitetsveksten blir tatt gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk, istedenfor biltrafikk. Kostnadskalkyle 2016: 684 mill. kr. eks. mva. Nødvendig at fylkeskommunen er med på finansieringen av fylkeskommunens gatenett. Vestby kommune har vedtatt områderegulering + vedtatt finansieringsmodell for å få tilskudd fra private utbyggere + bevilget 100 mill. kr. + opprettet en administrative enhet for å gjennomføre bl.a. utbygging av infrastruktur
2. Hyppigere bussavganger internt i kommunen.
3. Det er behov for gode og helhetlige gang- og sykkelveier langs fylkesveien fra Pepperstad Skog inn mot Vestby sentrum og fra Hølen inn til Vestby sentrum. Vestby kommune kan regulere det som ikke er regulert ferdig.
4. Berg – Pepperstad: Manglende gang- og sykkelvei mellom boligfelt og skole langs fylkesvei. Vestby kommune er igang med regulering av traseen nå. Vestby- Det er behov for hyppigere bussavganger internt i kommunen.

Liste over tiltak – Nesodden kommune

Klima

En høy andel av kommunens skolebarn uten rett til skoleskyss, kjøres til skolen (over 50% ved enkelte skoler). I rapporten «Trygging av skoleveger i Akershus» har Nesodden 6 strekninger som anses som farlige skoleveier («røde» strekninger). Utbygging i tråd med denne rapporten vil være helt avgjørende for å få flere barn til gå eller sykle til skolen.

Kostnadene knyttet til etablering av fullstandard gang- og sykkelveier vil være omfattende for flere av disse strekningene. Kommunen er villig til å se på alternative løsninger der hvor dette er mulig uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Uavhengig av løsning har kommunen et stort behov for å komme i dialog med fylket for å finne løsninger som bidrar til tryggere skolevei.

prioritet	Strekning/ område	Vegnr.	Lengde	Planstatus	Referanse i kartutsnitt
1	Holenveien-Alvørn	Fv. 157	Ca. 2300 m	Delvis regulert/under regulering	4
2	Fjellstrand skole-Kirkekrysset	Fv. 1406	Ca. 4200m	Under regulering	15 og 13
3	Søderlindsvei-Munkerudstubben	Fv. 157	Ca. 550m	Delvis regulert/under regulering	10
4	Svestadbakken-Fjellstrandkrysset	Fv. 157	Ca. 2400 m	Delvis regulert	7



Fra rapporten Trygging av skoleveier i Akershus


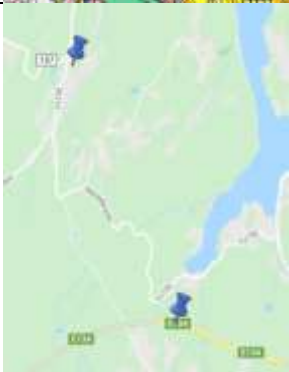

Sikkerhet og beredskap

I og nær Skogheimkrysset er det flere utrygge krysningspunkter for fotgjengere. Gangveiene er fragmentert/punkttert grunnet innkjøring til parkeringsplasser, snuplass for buss etc. Situasjonen for fotgjengere er uoversiktlig flere steder. Nesodden kommune har igangsatt regulering av Skogheimkrysset i forbindelse med Fagerstrand områdeplan. Kommunen har behov for dialog og bistand fra fylket knyttet til valg av løsning, realisering og finansiering.

Veiadkomstene til Nesodden (fv.156 fra Bunnfjorden til Tusse og fv.1398 fra Oslofjordforbindelsen) har kraftig stigning og krapp kurvatur og er sårbare for trafikkulykker og hendelser som medfører stengning. Det er stort behov for en sikker og stabil veiadkomst til Nesodden, hvilket fordrer at planene for ny adkomst (Bråtan-Tusse) prioriteres.

Strekningen Skoklefald-Granholt (fv. 156) har flere farlige inn- og utkjøringer. Den største utfordringen er knyttet til Oksvalkrysset. Krysset tilfredsstillende ikke normkravene, sikten er dårlig og konfliktnivået mellom kjørende og gående er høyt. Det er behov for å komme i dialog med fylket om løsninger for Oksvalkrysset. Det er også behov for enkle tiltak for å bedre sikten langs strekningen.

Prioritet	Strekning/område	Vegnr.	Planstatus	

1	Skogheimkrysset	Fv. 105	Under regulering	
2	Adkomst Bråtan-Tusse	Fv. 156	Under regulering (fylket)	
3	Skoklefald-Granholt	Fv. 156		

Liste over tiltak – Nordre Follo kommune

Fv. 30 /1373 Sanderveien

Sanderveien er i dag hovedtraséen gjennom Ski for bilister, men ligger i et boligområde og nær skole og idrettsanlegg og har kun et smalt fortau på østsiden. Området er regulert for ytterligere boligfortetting i årene fremover. Med økt antall boenheter og økt betydning som gjennomfartsvei, er det stort behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende trafikanter, både langs strekningen og ved krysninger. Utbygger har tatt initiativ til regulering for sykkelvei og fortau på vestsiden av Sanderveien. Detaljregulering for strekningen var til 1.gangsbehandling høsten 2019. Planen ble sendt på høring høsten 2020 og skal sluttbehandles våren 2021. Det er lagt til rette for utbyggerbidrag til tiltaket.

Fv. 152 Skiveien gjennom Kolbotn sentrum

Områderegulering ferdigbehandlet i 2018. Planen forutsetter etablering av kollektivfelt og utbedring av kryssløsninger for å øke bussenes fremkommelighet inn mot Kolbotn stasjon. Det planlegges også for en høystandard gang- og sykkelvei på strekningen. Anslått kostnad: 103 mill. Anslått byggestart: etter 2024. Finansiering av fylkesveiprojektet er ikke avklart og kommunen har henvendt seg til Viken for å se på nedskalerte, mindre kostnadskrevenende løsninger. Det er lagt til rette for utbyggerbidrag til tiltaket, men dette kan ikke fullfinansiere tiltaket. Utbygging av fortetningsområder nær Kolbotn stasjon er avhengig av en løsning for fylkesveien. Det er behov for at fylkeskommunen setter av ressurser til planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Fv. 1372 Oppegårdveien

Det planlegges nytt fortau på en 850 m lang strekning langs Oppegårdveien fra Dalskleiva til Langhusveien. Hensikten er å øke trafiksikkerheten for fotgjengere og syklistene og tilby en trygg skolevei for barna i området. Reguleringsplan er utarbeidet Viken fylkeskommune og ble sendt over til Nordre Follo ved utgangen av 2020. Kostnad og byggeperiode er ikke fastsatt.

Fv. 152 Åsveien

Åsveien er hovedtrasé for bussene inn mot Ski stasjon fra sør (Ås/Drøbak/Vinterbro). På sikt er det ønskelig med kollektivfelt for buss her for å sikre bussens fremkommelighet gjennom sentrum og inn mot Ski stasjon. Det er satt av 10,8 mill til fremkommelighetstiltak i budsjett for Viken for 2021, det er positivt.

Fv. 34 Bru-Fjell-veien, gang- og sykkelvei

Det er bygget gang-sykkelveg langs Siggerudveien fra Siggerud skole til Bru, og videre langs Bru-Fjellveien til Borgåveien. Det mangler imidlertid g/s-vei fra Borgåveien til Gjevikeveien, en strekning på ca. 850 m. Dette er skolevei for mange barn som går på Siggerud skole. Utbedring her vil gi en stor gruppe barn mulighet til å sykle til skolen, venner og fritidsaktiviteter i Siggerud tettsted, i stedet for å bli kjørt.

Fv. 27/1367 Skotbuveien, gang og sykkelvei fra Røysveien til Skotbu stasjon

Skotbuveien har i dag ikke fasiliteter for gående og syklende, og vegen har en smal vegskulder. Fartsgrensen er i dag 40 km/t, men de som bor i området opplever at det er mange som bryter fartsgrensen for å rekke toget. Strekningen er også en viktig del av skoleveg til Skotbu skole og barnehage. Et sammenhengende fortau eller gang- og sykkelvei langs Skotbuveien fra jernbanestasjonen til Røis bussholdeplass vil derfor øke tryggheten og trafiksikkerheten i området. Det vil også øke attraktiviteten for å gå og sykle. Nordre Follo kommune har kunngjort oppstart av planarbeid for strekningen.

Fv. 1386 Gamle Mossevei

Gamle Mossevei er en viktig sykkelforbindelse, for både jobb-, trenings-, og tursyklister, som går i naturskjønne omgivelser langs Gjersjøen gjennom Nordre Follo kommune. Veien er også mye brukt av mc- og veteranbilmiljøet. Det har dessverre vært en rekke trafikkulykker på strekningen og Oppegård/Nordre Follo kommune har flere ganger spilt inn behov for trafiksikkerhetstiltak, herunder ny vurdering av fartsgrenser, oppmerking som gir mer plass for syklistene og andre tiltak for å øke trafiksikkerheten. I november 2020 ble det besluttet at fartsgrensen settes ned til 60 på strekningen, noe som er meget positivt. Det bør også vurderes andre trafiksikkerhetstiltak på strekningen.