

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><b>Finansiering av fylkesveier som skal bli bygater</b></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><b>Merverdiavgift/momsavtaler.</b> 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><b>Gang og sykkelveier langs fylkesvei i sentrumsområder og inn mot sentrumsområder.</b> 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 <b>løsninger som skiller gående og syklende langs fylkesveiene inn til byene og tettstedene</b>. Fylkeskommunen kan bidra med planlegging og finansiering av <b>hovedsykkeltraseer</b>.</p>	<p>planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger. Kommunen kan stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag der det er aktuelt.</p> <p>Kommunene kan legge til rette for at gåing og sykling er mer attraktive enn privatbil.</p>
4	A	Byer og større tettsteder i Follo	<p><b>God fremkommelighet for buss inn mot stasjoner/knutepunkt</b> 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> <p>Kommunene kan legge til rette for at buss er mer attraktivt enn privatbil.</p>
1	B	Distrikter i Follo	<p><b>Bussen er arbeidshesten i distriktene og må gjøres attraktiv</b>. 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</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>

			<p>stor grad Oslorettet. Det er behov for å styrke kollektivtilbudet mellom Follokommunene.</p> <p>Det er også behov for direktebusser for kommuner uten jernbane.</p>	
2	B	Distrikter i Follo	<p><b>Matebusser inn mot togstasjoner og viktige knutepunkt/sentra</b> 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 innspillsmulighet 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> <p>Kommunene kan legge til rette for at buss er mer attraktivt enn privatbil.</p>
3	B	Distriktene i Follo	<p><b>Flere fylkesveier i distriktene har dårlig standard og bør utbedres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet/reisetid.</b></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>	<p>Kommunene kan identifiserer viktige strekninger, og bidra som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.</p>
1	C	<p>Korridoren inn mot Oslo</p> <p>Enebakk-Lillestrøm</p>	<p><b>Kollektivfelt og tilrettelegging for økt framkommelighet for buss</b> – 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.</p>	

		Drøbak-Ås-Ski	Kollektivfelt på deler av strekningene vil gi økt framkommelighet og øke bussens attraktivitet	
2	C	Innad i Follo, og mellom Follo – Oslo, Follo-Lillestrøm, Follo-Østfold	<b>Det er behov for bedre tilrettelegging for transportsykling</b> mellom regionale byer og prioriterte tettsteder, og inn mot Oslo. Sykkeleक्सpressveier er nødvendige for å kunne ta ut potensialet for pendling med el-syssel. Oppgradering av driftsveier langs jernbanen til et fullverdig gang- og sykkeltilbud kan være aktuelt flere steder.	Kommunen bidrar som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.
3	C	Riksveiene gjennom Follo	<b>Tiltak for å redusere utslipp fra gjennomgangstrafikk</b> Store klimautslipp fra Follo kommer fra gods- og personbiltrafikk på riksveiene. Folloregionen ønsker å samarbeide med Viken om en rekke tiltak for å legge til rette for mobilitet for gods- og persontrafikk som reduserer disse regionale utslippene.	Folloregionen kan bidra som aktiv samarbeidspartner.
1	D – Generelt tema	Gjelder langs flere fylkesveier i Follo	<b>Trafikksikkerhet - skolevei.</b> 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 ikke blitt fulgt opp av fylkeskommunen. Kommunene ønsker en tettere dialog med fylkeskommunen om konkrete strekninger som spilles inn til fylkeskommunen. Økt fokus på sikring av kryssingspunkt 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. Langs flere skoleveier er tilbudet til myke trafikanter mangelfullt. Det er viktig at innholdet i 10-årsplanen for trygging av skoleveier videreføres og prioriteres.	Kommunen kan bidra med lokalkunnskap om trafikkfarlige strekninger, og innspill til tiltak. Kommunen kan etablere og oppgradere snarveier og alternative traseer og bidra med holdningsskapende arbeid.

2	D- Generelt tema	Gjelder fylkesveier en rekke steder i Follo	<p><b>Trafikksikkerhet - generelt.</b> 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 <b>ny soneinndeling og billett/ takstsystemet for kollektivtransporten</b> 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	<p><b>Trafikkfarlig skolevei gir store kommunale utgifter til skoleskyss.</b> 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 trafikksikre bussholdeplasser vil også bidra til å redusere skoleskyssutgiftene vesentlig og bedre den generelle trafikksikkerheten.</p>	<p>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.</p>

5	D- Generelt tema	Follo	<p><b>Innfartsparkering.</b> For flere av områdets 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 <b>fylkeskommunale innfartsparkeringer</b>, 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.</p> <p>En må kunne vurdere innfartsparkering uten betaling i områder uten stort arealpress (utenfor tettsteder).</p>	<p>Kommunene har anledning til å innføre avgift på egne innfartsparkeringer, og boligsoneparkering for å forhindre fremmedparkering i boligområder.</p>
6	D	Follo	<p>For å øke andelen som går og sykler er det behov for <b>tyverisikre sykkelparkeringer</b> i tilknytning til kollektivknutepunkt flere steder i Follo.</p> <p>Det må legges til rette for sykkelparkering, også <b>sykkel med henger</b> (lastesykkel).</p>	<p>Kommunen kan som planmyndighet avsette arealer og stille rekkefølgekrav.</p>