

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 220
1702 SARPSBORG
post@viken.no

Vår referanse:
21/14436-7

Deres referanse:
2021/39803

Saksbehandler:
Kari Marie Swensen

Dato:
16.09.2021

Høringsinnspill fra Folloregionen IPR - Handlingsprogram for Samferdsel i Viken fylkeskommune 2022-2025

Det vises til høringsbrev datert 30. juni d.å. Folloregionen IPR behandlet høringsaken i sitt møte den 10. september, jf. sak 30/21, og gjorde følgende vedtak enstemmig:

1. Folloregionen IPR sender inn høringsinnspill til Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, slik det fremgår av denne saken med vedlegg.
2. Folloregionen IPR støtter opp under Viken fylkeskommunes utpekte delmål og satsingsområder i Handlingsprogram for samferdsel 2022-25, men har forventninger om at Viken følger opp ambisjonsnivået med tilstrekkelig økonomiske bevilgninger i årene fremover. Det er nødvendig med økte budsjetter dersom man skal klare å innhente vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, bygge et mer sammenhengende fylkeskommunalt gang- og sykkelveinett, sikre trygge skoleveier langs fylkesveiene og opprettholde et velfungerende kollektivtilbud på tvers av kommunene. Et tett samarbeid med kommunen og tilstrekkelig finansiering for å løse de flaskehalsene som fylkesveiene ofte blir i transformasjonsområder i byområdene, er særdeles viktig. Tilbud om momskompensasjon fra fylkeskommunen for eksterne utbyggere er et godt virkemiddel for å stimulere til at flere prosjekter kan gjennomføres, og skape vekst og raskere fremgang i byutviklingen.
3. Folloregionen IPR viser til medvirkningsrunden vinteren 2021, der vi sendte inn innspill til hovedutfordringer på samferdselsfeltet, samt konkrete innspill til veiprojekter (jf. vedlegg 1 og vedlegg 2). Det er behov for at fylkeskommunen setter av tilstrekkelig planleggingsmidler til videre arbeid med å få disse prosjektene prioritert for regulering/gjennomføring. Folloregionen IPR viser på samme måte til kommunenes vedtatte høringsuttalelser.
4. Prognoser viser at det kan ta tid før kollektivtrafikken er tilbake med normale passasjertall etter pandemien, og kollektivselskapene må regne med tap i billettinntektene også i månedene fremover. Det å finne gode løsninger for å møte fremtidens reisevaner også etter pandemien er særdeles viktig. Folloregionen er positiv til at Viken fylkeskommune har satt i gang et utredningsarbeid for ny pris og betalingsmodell i Viken, som nettopp ser på dette. Nye reisevaner etter koronaen gir behov for mer fleksible billettløsninger, samtidig som det er behov for mer sømløse billettsystemer innad i Viken og en mer rettferdig pris og sonestruktur. Opprettholdelse av tilbud og hyppighet er også viktig for å kunne lokke passasjerene til å velge kollektivtrafikk igjen fremfor bil.

5. Folloregionen IPR er positiv til at Viken signaliserer en intensjon om å overta ansvaret for de veilysene langs fylkesveiene som er kommunalt driftet i dag (jf. kap. 6.2), under forutsetning av at lysene overdras «som de er». Kommunene i Follo vil som nevnt ovenfor i tillegg sende inn egne høringsinnspill.

Folloregionen IPR ga innspill til medvirkningsrunden det ble åpnet for i Viken fylkeskommunes brev av 14.12.2020, med frist 01.03.2021. Her ble kommuneregionene konkret bedt om innspill på de viktigste mobilitetsutfordringene. Innholdet i dette innspillet, med vedlegg, er fortsatt gjeldende.

I tillegg vil kommunene i Follo som nevnt ovenfor, sende inn egne høringsinnspill i denne høringsrunden.

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, Flateby 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.

Det er derfor viktig at midlene til opparbeidelse av gang- og sykkelveier langs fylkesveiene økes betraktelig, og dette kan ses i sammenheng med blant annet mål og beskrivelser i handlingsprogrammets kap 5.5 (trafiksikkerhet) og folkehelse, samt retningslinje R18 og oppfølgingspunkt H6 fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Oppfølging av punktene fra regional plan er heller ikke nærmere kommentert i handlingsprogram for samferdsel.

Regional plan for areal og transport forutsetter avtaler om samordnet areal- og transportutvikling også i prioriterte lokale byer og tettsteder (H10 og kap 4.3, pkt 3.). Dette er ikke fulgt opp eller kommentert i handlingsprogrammet, og det er kun eksisterende byvekstavtaler som er omtalt. I tillegg nevnes det som aktuelt med bygdemiljøpakker (kap 5.1.). Oppfølging av prioriterte lokale byer og tettsteder fra regional plan er et viktig område som er sterkt forsømt i HP Samferdsel 2022 - 25, både med tanke på mål og virkemidler. Et annet eksempel på dette er omtalen av bildelingsordninger (s 22, kap. 5.2) som kun anses aktuelle i byområder.

Mva-avtaler må forventes som en forutsetning for privat finansiering av fylkeskommunale veianlegg,

jfr kap 9.7 og 9.10. Det er snakk om betydelige beløp som vil ha stor betydning for gjennomføring.

Soneinndeling for kollektivtransport i Follo er uheldig, da grensen for sone 2Ø og 2S går igjennom en av Follokommunene, Enebakk. Folloregionen IPR ser to alternativer for å løse dette:

1. Sonene 2Ø og 2S slås sammen sånn at Enebakk kommune blir del av én sone.
2. Sonegrensen som i dag går mellom Flateby og Kirkebygda flyttes til holdeplassen Enebakk kirke. (En slik endring vil føre til at reiser både fra Flateby og Ytre Enebakk til kommunesentrumet Kirkebygda vil være innenfor én sone.)

Gjennomføring av et av disse alternativene vil kunne bidra til en vesentlig reduksjon i bruk av privatbil

Med hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder Folloregionen IPR

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi til: ÅS KOMMUNE
ENEBAKK KOMMUNE
VESTBY KOMMUNE
FROGN KOMMUNE
NORDRE FOLLO KOMMUNE SAMFUNN OG BÆREKRAFT/PLAN, BYGGESAK OG GEODATA
NESODDEN KOMMUNE

Antall vedlegg: 2