

Møtereferat

Til: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtegruppe: Arbeidsgruppen for bybåndssamarbeidet
Møtetid og -sted: 01.09.2022, kl. 9:15-11:30, Akersgata 51 og Teams
Til stede: Sølve Brenn Jerm, Asker kommune
Astri Taklo, Bærum kommune
Kristin Siem Utne, Bærum kommune
Pedro Ardila, Bærum kommune
Anders Jørstad, Lillestrøm kommune
Lena Hammer, Lillestrøm
Håvard Mageli, Lillestrøm kommune
Peder Persen Fostvedt, Lørenskog kommune
Ane Tingstad Grav, Nordre Follo kommune
Birte Mobraaten, BYM, Oslo kommune
Simon Bo Ivar Öhlin Kollerøs, BYM, Oslo kommune
Lise Weltzien, PBE, Oslo kommune
Mathias Vestgård, PBE, Oslo kommune
Kathrine Bratlie, Rælingen kommune
Håkon Ahrèn Heløe, Statsforvalteren i Oslo og Viken
Sofia Lundin, Ruter
Kirsti Gundersen, Ruter
Paul Magnar Runnestø, Jernbanedirektoratet
Arne Torp, Statens vegvesen
Fredrik Dale Refling, Statens vegvesen
Trond Berget, Statens vegvesen
Øystein Tandberg, Statens vegvesen
Anniken Reinertsen, Viken fylkeskommune
Ingvild Marie Kavli, Viken fylkeskommune
Per Kristen Gisleberg, Viken fylkeskommune
Silje Andrea Sæverud, Viken fylkeskommune
Referent: Mathias Vestgård
Referatdato: 28.03.2022
Status: Ferdig
Saksnummer: 201601716
Neste møte: 22.09.2022

Møtereferat

1 Godkjenning av dagsorden

Dagsorden ble godkjent.

2 Kort evaluering av dagsseminar for mobilitet og transport 31. mai 2022

Bærum kommune: Dagsseminaret opplevdes veldig nyttig, blant annet gjennom å se og høre det som gjøres totalt sett for å få gjennomført regional plan. Det er nyttig å kunne sparre med de andre aktørene i bybåndet i forbindelse med byvekstavalen. Investeringene i OP3/byvekstavtale skal sees i sammenheng på tvers av administrative grenser.

Innspill fra Jernbanedirektoratet: Enig med det som ble sagt av Bærum kommune, og det er viktig å se areal og transport i sammenheng. Jernbanedirektoratet jobber nå med hvordan areal kan integreres bedre inn i transportplanleggingen, og slike seminarer er nyttig i den forbindelse.

3 Kort orientering om plansamarbeidet.no

PBE orienterte kort om relanseringen av plansamarbeidet.no.

4 Status for prosjekter i bybåndet

4.1 Knutepunktprosjektet

PBE informerte om status i knutepunktprosjektet. Verktøyet er nå klart for uttesting, og PBE ønsker å komme i kontakt med flere aktører som kan teste ut og gi tilbakemeldinger på verktøyet. Endelig lansering av verktøyet er satt til fredag 4. november. Det er også avklart at verktøyet vil kobles til tiltakskatalogen som et verktøy, ikke et tiltak.

4.2 Parkeringsprosjektet

PBE orienterte om at Ullensaker kommune har fått 450 000 NOK i tilsagn fra Miljødirektoratet for deres prosjektsøknad «Klimavennlig parkering i regionbyen Jessheim». Prosjektet skal gi konkrete anbefalinger for løsninger som reduserer trafikk og en mer restriktiv parkeringsstrategi. Prosjektet vil være en oppfølging av parkeringsprosjektet. Det vil kunne være aktuelt å invitere inn Ullensaker kommune til bybåndssamarbeidet på et senere tidspunkt.

Det forventes publisering av sluttrapportene på tiltakskatalogen ila. kort tid.

5 Sammenhengende sykkel og gangveinett i bybåndet

5.1 SVVs arbeid med hovedsykkelveier i hovedstadsområdet v/ Øystein Tandberg og Trond Berget

Statens vegvesen v/Øystein Tandberg presenterte ansvarsområde og organisering av utbygging av hovedsykkelveier i hovedstadsområdet. Utfordringer knyttet til grensesnitt mellom ulike funksjoner (både når det gjelder trafikantgrupper, men også grensesnitt mellom veieier og prosjekteier), samt tidsbruk fra oppstart til vedtak av regulering ble trukket frem.

På hovedrutene i Oslo bygges sykkelvei på 4+2 m, som gjerne ender på 7 m inkl. skulder. Det er plasskrevende og vanskelig å opprettholde ønsket standard/bredde over lengre strekninger. Det ble gitt en orientering om fullførte og pågående prosjekter.

Spørsmål fra PBE: Inkluderer tidsanslagene vist for planløpet i presentasjonen koordinering med for eksempel arbeider andre etater gjør (VAV for eksempel), og er dette et bidrag til at prosessen tar lang tid? Hva kan eventuelt gjøres for å korte ned tiden?

Svar: Tidsanslagene i presentasjonen viser kun planløpet. Avklaringer om eksempelvis andre gravearbeider i samme område tas som regel i byggefase. For å korte tid i planfasen ned er det viktig med tett dialog med kommunen tidlig i prosessen for å avklare forventninger. Ting kan innimellom ta litt lenger tid fordi planmyndighet ofte har en del å si, noe som gjerne fører til lengre planprosesser. Med tettere dialog tidligere kan tidsbruken kortes ned fordi man får gjort nødvendige avklaringer tidlig.

Statens vegvesen v/Trond Berget presenterte riksveier på sykkelveinettet i Oslo.

Forkjørsregulering av sykkelrute langs E18 ble trukket frem som et prosjekt og beskrevet litt mer inngående, i tillegg til et par andre eksempler.

Plan for hovedsykkelveinettet i Akershus ble presentert.

Strakstiltak for sykkelveinettet ble også presentert. I dette arbeidet gjøres en gjennomgang av eksisterende nett for å løse særskilte utfordringer knyttet til trafiksikkerhet punkt- og strekningsvis. Flere strakstiltak før og etter gjennomførte tiltak ble vist.

Spørsmål PBE: Hva gjør man der det ikke er plass? Eksempelvis på Mosseveien, hvor syklende og gående må bruke samme fortau over lengre strekninger.

Svar: SVV har begynt reguleringsplanarbeid på nevnte strekning. Ofte er dårlige løsninger fordi det er trangt og vanskelig å utbedre. Langs Mosseveien er det trangt og bratt og mange hensyn som må tas. En mulig løsning er å sprengne inn i fjellet for større plass, men det avhenger av å enes om løsning med Bane NOR, grunneiere og få vedtatt reguleringsplan.

Spørsmål PBE: Hvis planlegges stor utbygging i et område hvor utbygger ønsker å bedre sykkelveinett i området, finnes det noen mulighet for å prioritere store planer som kommer plutselig foran andre?

Svar: SVV har som regel ikke prosjekter i skuffen, og jobber med de tiltak på de strekningene de har fått vedtatt plan. Strakstiltak utføres når SVV har kapasitet til det. Det finnes eksempler hvor det ligger inne i planbestemmelser at utbygger skal utbedre sykkelveier i utbyggingsområdet, og i slike tilfeller er det naturlig at SVV er med og gir råd til utbygger.

Spørsmål PBE: Hvordan kan man bedre prosess der på prosjekter/strekninger som krysser grenser, det er flere veieiere etc.?

Svar: For å få grensekryssende prosjekter til å gjennomføres samtidig (eks E18 hvor planområdet både går i Bærum og Oslo), er man avhengig av at man også får vedtatt planer hos begge planmyndigheter samtidig for å få til en samtidig gjennomføring/bygging av hele prosjektet.

Spørsmål Bærum kommune: Hva skjer med sykkelvei Høvik knyttet til E18?

Svar SVV: Sykkelruten kan ikke gå i tunellen, og må gå på overflaten. Bærum må dermed med i arbeidet, og det vil internt i SVV være et samarbeid med E18-prosjektet og divisjonen i SVV som har ansvar for utbygging av sykkelveier i Oslo/Akershus.

Spørsmål om fordeling og forskjeller mellom Akershus og Oslo: Oslo har i utgangspunktet hatt flere syklist, men har også bygget ut mye sykkelinfrastruktur. Hvordan prioritere prosjekter fremover når man får flere langsyklist pga. elsykler osv.?

Svar: Det viktigste er å få gode sammenhengende ruter, og det kan være man må gå ned litt på breddene sammenlignet med 4+2 m der hvor det er litt mindre sykkeltrafikk. Dette vil være med på å redusere kostnadene og kan bidra til at prosjekter gjennomføres.

5.2 Informasjon om pågående prosjekter i regi av Viken fylkeskommune v/ Ingvild Marie Kavli og Per Kristen Gisleberg

5.2.1 Ferdselsåreprosjekt

Viken FK v/Ingvild Marie Kavli presenterte prosjekt om friluftslivets ferdselsårer. VFK har fått en veiledende og koordinerende rolle for å lage metodikk for å identifisere, ivareta og utvikle friluftslivets ferdselsårer. Viktig del av prosjektet er å kartlegge ferdselsårene (ikke bare etablerte og merkede stier, men traktorveier, umerkede stier osv.) og folks tilgang til disse. Det er et mål at alle skal ha tilgang til en universelt tilgjengelig turrute, men alle turruter kan naturlig nok ikke være universelt utformet. Det finnes kartlag som viser universelt tilgjengelige turruter etter ulike kategorier i Norgeskart/kartverket. Det er viktig med en tydelig kobling mellom turruter og blågrønne strukturer. Det er også viktig med ruter som utformes med opplevelse fremfor fremkommelighet.

Kommentar fra SVV: I tillegg til riksveinettet har SVV også nasjonale sykkelruter, som i stor grad handler om skilting for å lede syklist til ruter hvor gjerne opplevelsen er det viktige fremfor fremkommelighet.

Kommentar fra SVV: For byer i bybåndet som vokser raskt og fortettes kan det være viktig å etablere grønne korridorer tett på og fra byene til større friluftsområder slik at det er mulig å starte turen hjemmefra/i byen uten å måtte kjøre et stykke før turen starter.

Spørsmål fra Nordre Follo kommune: Er det noen kommuner som har kommet langt og kan gi inspirasjon til andre som ikke er så godt i gang enda?

Svar: Ta kontakt med Anette Hellsaa Christiansen (anettech@viken.no) i VFK (prosjektleder for prosjektet) for spørsmål, tips og inspirasjon. Hun har også oversikt over hvor langt ulike kommuner har kommet i arbeidet.

5.2.2 Kartlegging av friluftslivsområder i Viken

Viken FK v/Per Kristian Gisleberg presenterte arbeidet med kartlegging av friluftsområder i Viken. Fylkene skal ivareta og utvikle arealer og ferdselsårer for friluftsliv. Det er en viktig sammenheng mellom ferdselsåreprosjektet som ble presentert tidligere og dette prosjektet. Arbeidet omfatter regionale friluftsområder, utfartsområder og turruter. VFKs mandat stanser naturlig nok på fylkesgrensen, men tilgrensende friluftsområder må sees i sammenheng med områder i Viken.

Naturbasekart gir et godt grunnlag for å synliggjøre de viktige friluftsområdene. En oppfordring til bybåndssamarbeidet er å jobbe videre med tilgangen til de ulike friluftsområdene, spesielt med tanke på kollektivt.

Spørsmål fra Jernbanedirektoratet: Hvordan forholder Viken seg til kommuner som ønsker å bygge ned områder som ønskes holdt relativt uberørt, eksempelvis gjennom hytteutbygging?

Svar: Kartleggingen av friluftsområder gir VFK et godt kunnskapsgrunnlag som brukes aktivt i deres uttalelser til planer o.l. Dersom det er begrunnelse for det kan det også fremmes innsigelse. VFK kan bruke sin egen kartlegging til dette, men ikke kommunenes egne.

Spørsmål fra Bærum kommune: Behandler planen også hvordan turnettet i skog kan ivaretas mot hogst?

Svar: Hogst er regulert etter skogbruksloven, og mye av dette går under statsforvalterens ansvar.

Oppfølgende fra statsforvalteren: Det er blir enklere for statsforvalteren å følge opp slike hensyn når aktuelle turveier/stier faktisk er kartlagt og merket av i kart.

Spørsmål fra SVV: Det ble fokusert mye på transport til de større friluftsområdene, men det er også viktig med «hundremeterskogen» og grøntområder i umiddelbar nærhet til der folk bor. Kan VFK si noe om dette og hva som kan gjøres for å unngå nedbygging av slike mindre områder?

Svar: Den kommunale kartlegging er svært viktig i dette henseende. VFK uttaler seg på alle planinnspill i kommuner, og påpeker i nesten alle uttalelser behovet for å ivareta slike mindre grøntområder. I en del kommuner er imidlertid kartleggingen gammel og moden for oppdatering, og enkelte kommuner har enda ikke utarbeidet slikt grunnlag. Kvaliteten er også varierende.

Innspill fra PBE: En årsak til varierende kvalitet er jo at det ikke er noen samordnet måte å gjennomføre slik kartlegging. Kartleggingen sier i varierende grad noe om verdien på den naturen som er der.

5.3 Refleksjon og diskusjon om videre oppfølging og arbeid med tema blågrønne strukturer og sammenhengende sykkel og gangveinett i bybåndet

PBE vil legge opp til at bybåndssamarbeidet fortsetter å ta opp aktuelle prosjekter og verktøy tilknyttet tema blågrønne strukturer og sammenhengende sykkel og gangveinett i bybåndet. Det legges ikke opp til utviklingsprosjekt i nærmeste fremtid. Aktuelle tema/prosjekter å følge opp kan for eksempel være bruk av klimakriterier, blågrønn faktor, regionalt arealregnskap, Oslofjorden, økosystemregnskap, karbonlagring m.m.

6 Eventuelt

6.1 Kommunikasjon

PBE vil heretter kun sende ut forslag til referat per e-post, med en ukes frist for å komme med tilbakemeldinger. Deretter vil referat med presentasjoner gjøres tilgjengelig på plansamarbeidet.no.

6.2 Om planer for sykkelveinett i hver enkelt kommunene

Generelt spørsmål til kommunene fra SVV: SVV har planer for hovedsykkelveinettet. Har kommunene planer for sine sykkelnett, altså det mer finmaskede nettet som supplerer hovedsykkelveinettet?

Samlet svar/konklusjon etter innspill fra flere kommuner: Det er litt varierende fra kommune til kommune. Noen kommuner har (blant annet Oslo, Lillestrøm, Bærum), men det varierer fra kommune til kommune.

Kommentar fra BYM: Når plan for sykkelveinettet i Oslo ble utarbeidet, var samarbeidet med SVV svært viktig.

SVV: Det er viktig at det er et prioritert og forankret sykkelveinett. Ofte finner man ut at man kan bedre sykkelinfrastrukturen i et område hvor man oppdaget tilgjengelig rom for det, men det fører til et fragmentert og litt rart sykkelveinett. Viktig å forankre ruter slik at man får et helhetlig og sammenhengende nettverk.

Vedlagte presentasjoner:

Presentasjon PBE

Presentasjon SVV

Presentasjon VFK