



Saksframlegg

Arkivsak
22/19248-1

Saksbehandler
Elisabeth Lannem
Nærby

Behandles av
Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum

Møtedato
30.03.2023

Godkjenning protokoll Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møtet i Interkommunalt politisk råd i Asker og Bærum 10. november 2022 godkjennes slik den foreligger.

Vedlegg:

Protokoll Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum 10.11.2022



Saksprotokoll

Arivsak
22/19248

Saksbehandler
Elisabeth Lannem Nærby

Behandlet av
1 Interkommunalt politisk råd Asker og
Bærum

Møtedato
30.03.2023

Saksnr.
1/23

Godkjenning protokoll Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum 10. november 2022

Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum har behandlet saken i møte 30.03.2023
sak 1/23

Behandling

Innstilligen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Protokoll fra møtet i Interkommunalt politisk råd i Asker og Bærum 10. november
2022 godkjennes slik den foreligger.



Møteprotokoll

Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum

Dato	Tid	Sted
10.11.2022	09:00 – 11:20	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Lene W. Conradi.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
Rådsmedlem	Siw Wikan (Bærum), H	Lisbeth Hammer Krog (Bærum), H
Rådsmedlem	Eirik Trygve Bøe (Bærum), V	
Rådsmedlem	Kjell Maartmann-Moe (Bærum), A	
Rådsmedlem	Lene W. Conradi (Asker), H	
Rådsmedlem	Monica T. Vee Bratlie (Asker), H	
Rådsmedlem	Ivar Granum (Asker), A	

Fravær:

Rådsmedlem	Lisbeth Hammer Krog (Bærum), H
------------	--------------------------------

Til stede fra administrasjonen:

Kommunedirektør Bærum	Geir Aga
Kommunedirektør Asker	Lars Bjerke
Protokollfører	Elisabeth Lannem Nærby

Det var ingen bemerkninger til innkallingen. Møteleder gjorde rådet oppmerksom på at møtet ble streamet.

Saker til behandling

4/22 Godkjenning protokoll Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum 15. september 2022

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum	10.11.2022	4/22

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møtet i Interkommunalt politisk råd i Asker og Bærum 15. september 2022 godkjennes slik den foreligger.

Behandling

Kjell Maartmann-Moe bemerket at det ikke fremkom eksplisitt av protokollen at han hadde forfall til sist møte. Med denne endringen ble innstillingen enstemmig vedtatt.

Vedtak

Protokoll fra møtet i Interkommunalt politisk råd i Asker og Bærum 15. september 2022 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

Referatsaker

1.	Fylkesrådsleder Siv H. Jacobsen orienterte om status for Viken og etableringen av nye Akershus, Buskerud og Østfold fylkeskommuner, og besvarte spørsmål.
2.	Ordfører Lene W. Conradi, Asker, tok opp forslag til planer for Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum neste år og foreslo følgende møtedatoer: 30/3, 1/6 (felles formannskapsseminar) og 30/11. Notat er lagt ut som referatsak i politisk møtekalender. Kommunedirektør Lars Bjerke, Asker, spilte inn forslag til aktuelle tema for rådet neste år.
3.	Ordfører Lene W. Conradi, Asker, orienterte om svarbrev fra statsråd Espen Barth Eide om rensing av Oslofjorden. Brevet er lagt ut i politisk møtekalender.
4.	Ordfører Lene W. Conradi, Asker tok opp fremlagt DFØ-rapport <i>Færre og bedre – en evaluering av statsforvalterstrukturen</i> og foreslo at Asker og Bærum begge sender inn sin mening om saken.
5.	Seniorrådgiver Jørgen Dyrhaug i Nasjonal sikkerhetsmyndighet orienterte om nye utfordringer knyttet til IKT-sikkerhet, og besvarte oppklarende spørsmål.
6.	Kolbjørn Johansen (Asker) og Trond Sundby (Bærum) presenterte Asker og Bærums arbeid med IKT-sikkerhet (presentasjon).

Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum

30. mars 2023

Robert Fjelltun, områdeleder vest Ruter



Ruter#



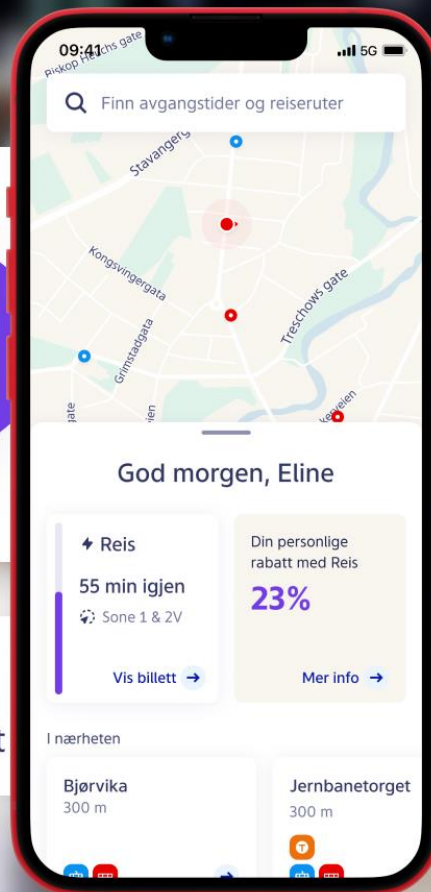
- ☐ Reis
- ☐ Kampanje 30-dagersbillett sone 1
- ☐ Pris og betalingsmodell
- ☐ Trafikkstrømmer i ny normal
- ☐ Status utslippsfri hurtigbåt

- ☐ Spørsmål?

⚡ Reis nå



Du har opptjent 32% rabatt



Hvilke kunder skal vi *løse problemene* til?

- De som reiser på kontoret 1-3 dager i uken, på grunn av mer fleksibilitet og økt bruk av hjemmekontor
- Føler at dagens billettprodukter ikke lenger passer til deres behov
- Har mulighet for alternativer til kollektivtransport, som sykkel, sparkesykkel, gange og bil



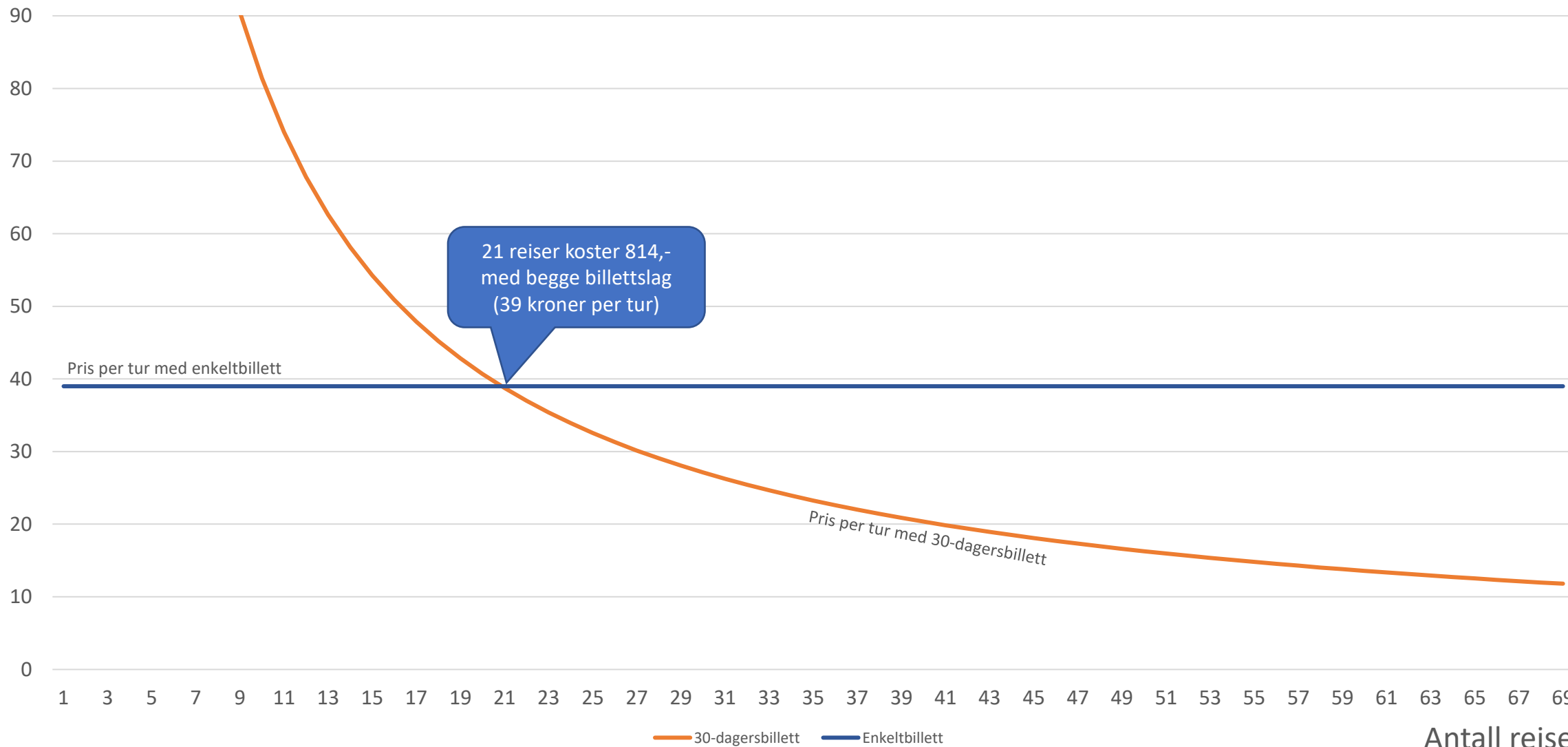
Hva skiller *Reis* fra andre produkter?

- Det er ikke en 'capping-billett'
- Rabatten **nullstiller seg ikke** hver måned, så lenge du reiser med oss vil du alltid ha en rabatt
- Reis benyttes uavhengig av soner
- Din personlige rabatt kan både stige og synke



Kroner

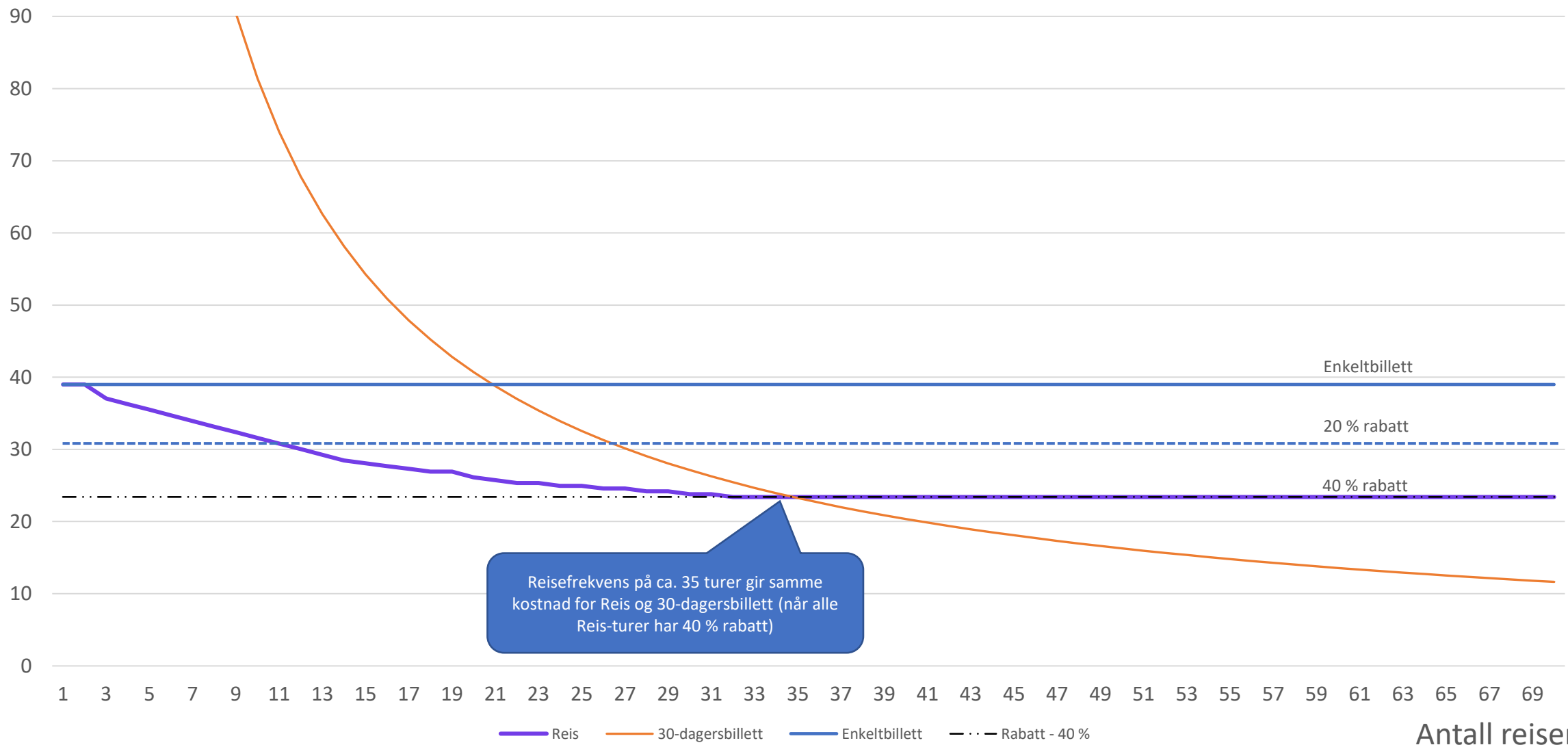
Pris per tur voksen i én sone (innenfor 30 dager)



Antall reiser

Kroner

Pris per tur med Reis Vs. 30-dager og enkeltbillett (innenfor 30 dager)



Reisefrekvens på ca. 35 turer gir samme kostnad for Reis og 30-dagersbillett (når alle Reis-turer har 40 % rabatt)

NB: Rabattkurven til Reis justeres fortløpende under testing av konseptet. Grafen viser foreløpige priser per tur.

Hva har vi lært av kundene så langt?

- Alle er fornøyd, og de fleste ønsker å bruke Reis etter piloten
- Flere sier det er verdt å betale litt mer, for å få fleksibilitet
- Noen blir motivert til å gå eller sykle oftere
- Rabatten oppleves motiverende - kundene synes det er gøy å se når den øker



Kampanje 30-dagersbillett sone 1



Ruter

Student

299,-

for 30-dagersbillett i sone 1

Tilbudet gjelder til 15. desember, når du registrerer deg i Ruter

Ruter

Honnør

249,-

for 30-dagersbillett i sone 1

Tilbudet gjelder til 15. desember, når du registrerer deg i Ruter

Ruter

Barn

249,-

for 30-dagersbillett i sone 1

Tilbudet gjelder til 15. desember, i Ruter

Voksen

499,-

for 30-dagersbillett i Oslo

Fra 16. november til 15. desember får du rabatt på 30-dagersbilletten i sone 1, så lenge du registrerer deg i Ruter-appen og kjøper der. Les mer på ruter.no.

 Ruter#

4450702

Vy

Rabatt på Sone 1 billett i Vy-appen

[Les mer på ruter.no](http://ruter.no)



Billett på 30-dagersbillett i Oslo Sone 1

Fra 16. november til og med 15. desember kan du kjøpe én 30-dagersbillett i Oslo Sone 1 med nesten 40 % rabatt.

Tilbudet gjelder alle våre passasjer kategorier. Kjøp i Vy-appen til:

- Student: 299,-
- Honnør: 249,-

Om du kombinerer reisen med Vys tog og videre rundt i Oslo med buss eller båt, gir Sone-billett deg gyldig billett på alle Sone 1.

[Åpne Vy-appen](#)

4 av 10 benyttet seg av tilbudet

- ✓ 40 prosent av innbyggerne i Oslo (230 000 personer) oppgir at de kjøpte rabattert 30-dagersbillett.
- ✓ 5 prosent (30 000 personer) svarer at kampanjen fikk dem til å reise kollektivt på reiser de tidligere ville tatt med bil.



Inntektseffekter av billettsalget

- ✓ **Høstens beste salgsuker:** Solgte over 220 000 kampanjebilletter
- ✓ **Kraftig vekst i salg av rabatterte 30-dagersbill. i sone 1 (36 %), samtidig som andre billettslag falt**
- ✓ **Inntektstap på 4 prosent som følge av rabattene (17 MNOK) mot prognose**
- ✓ **Vekst på 5 % i ant. påstigende (sone 1) i kampanjeperioden (estimert)**



Pris og betalingsmodell





Pris og betalingsmodell

Viken har gjort vedtak om sømløs billettering i Viken

Foreligger ikke planer om endringer av sonestrukturen innenfor Ruters område pr i dag

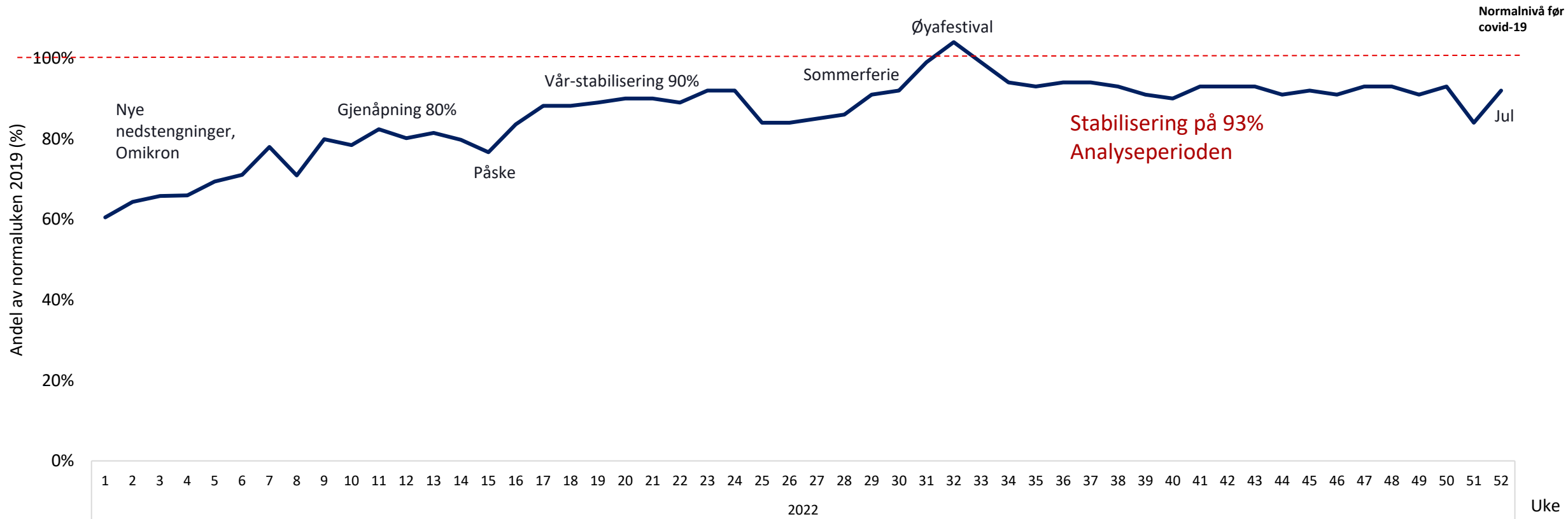


Forstå trafikkstrømmer etter ny normal

Passasjertall målt høsten 2022 sammenlignet med høsten 2019



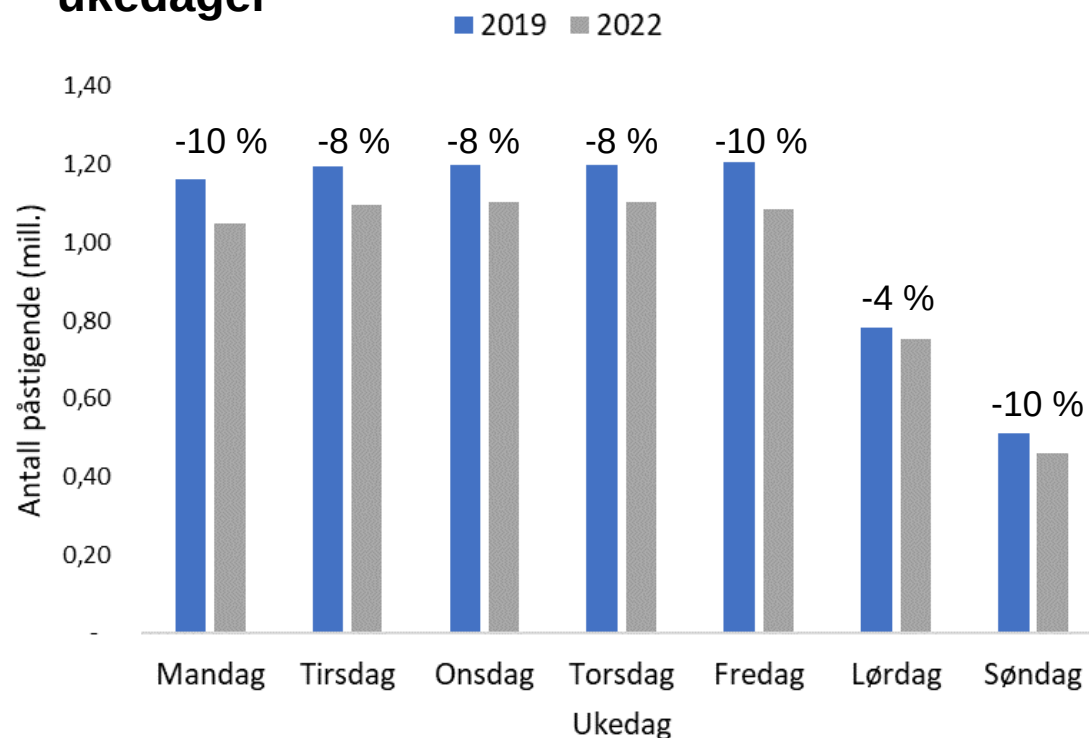
Passasjerutviklingen 2022 sammenlignet med 2019



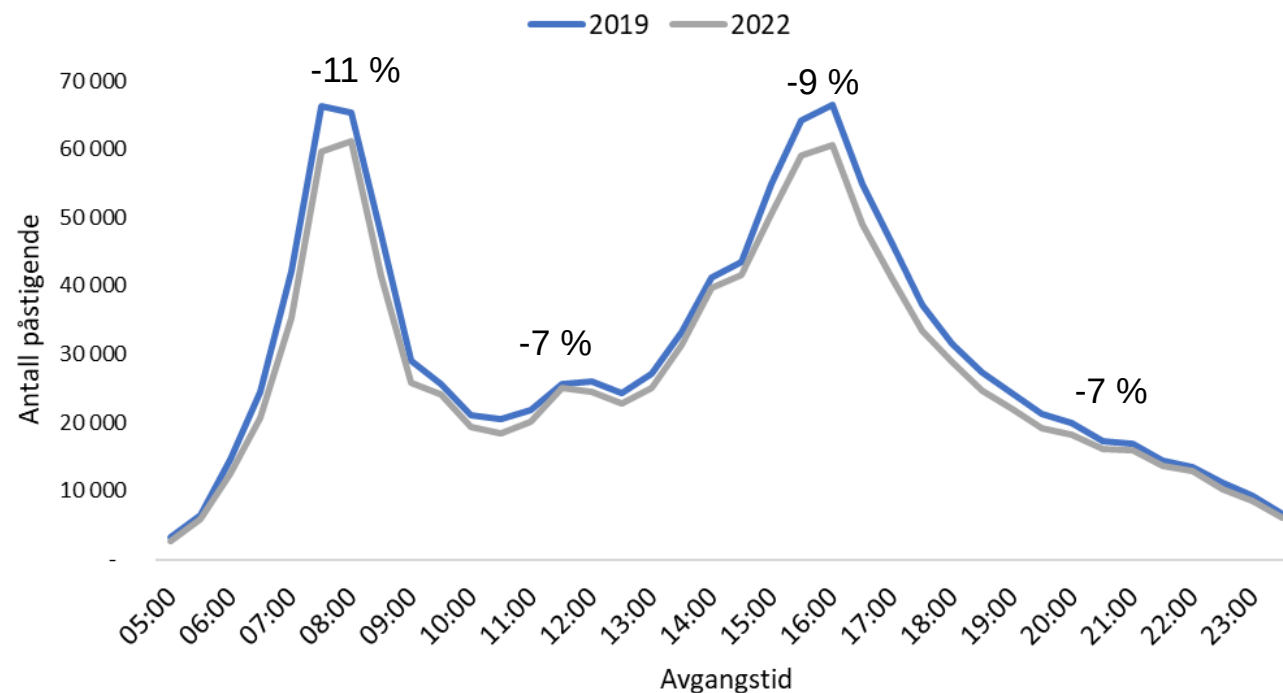
Utvikling i andel passasjerer (%) per uke i kollektivtrafikken.

Færre påstigende i rushtid og på mandager og fredager, men midt i uka i rushtiden er det tilnærmet like trangt som før

Antall påstigende per dag fordelt på ukedager

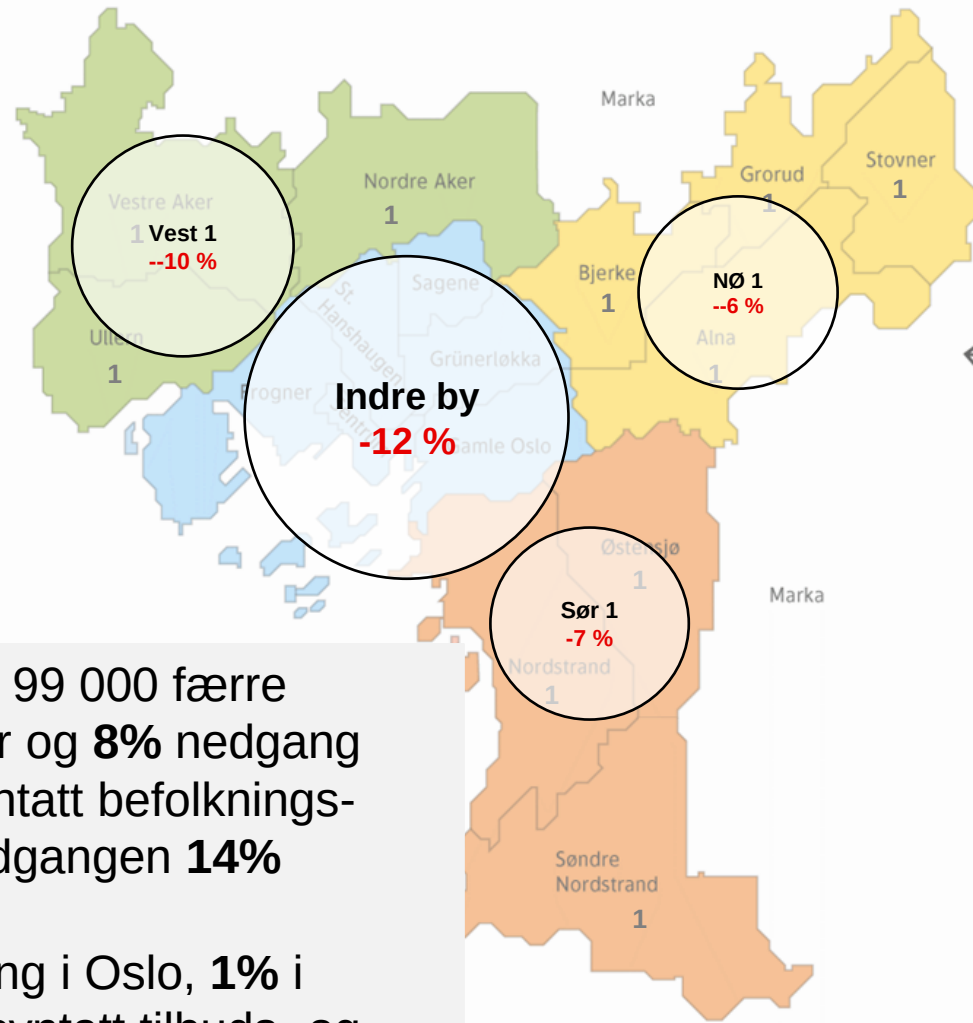


Antall påstigende fordelt på avgangstidspunkt (arbeidsdager)



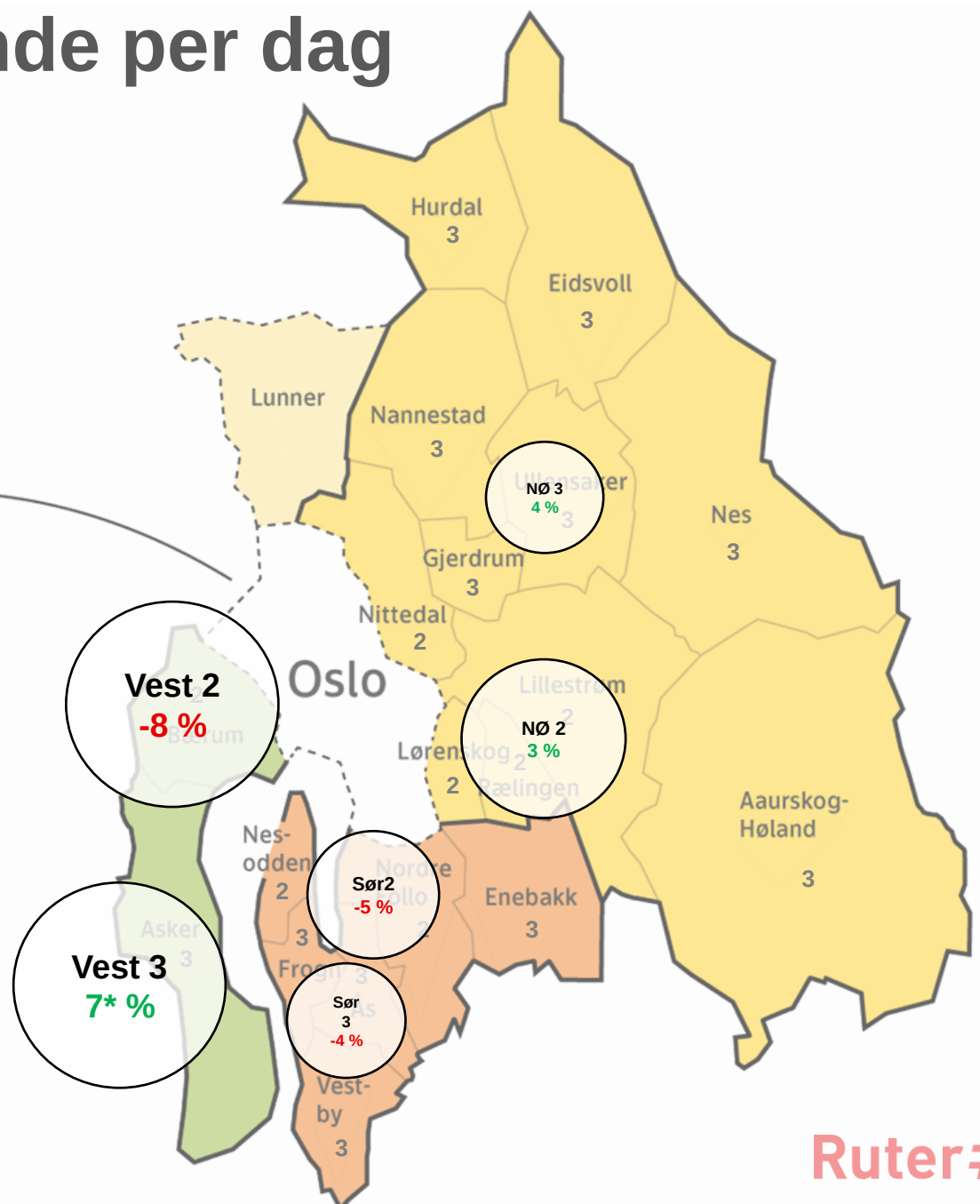
Antall påstigende i perioden uke 35-44 (men ikke høstferieuken)

Totalt 99.000 færre påstigende per dag og 8 % nedgang siden 2019



Ruter totalt: 99 000 færre påstigninger og **8%** nedgang sett. Hensyntatt befolkningsvekst er nedgangen **14%**

10% nedgang i Oslo, **1%** i Viken. Hensyntatt tilbuds- og befolkningsvekst er nedgangen hhv **14 %** og **9 %**.

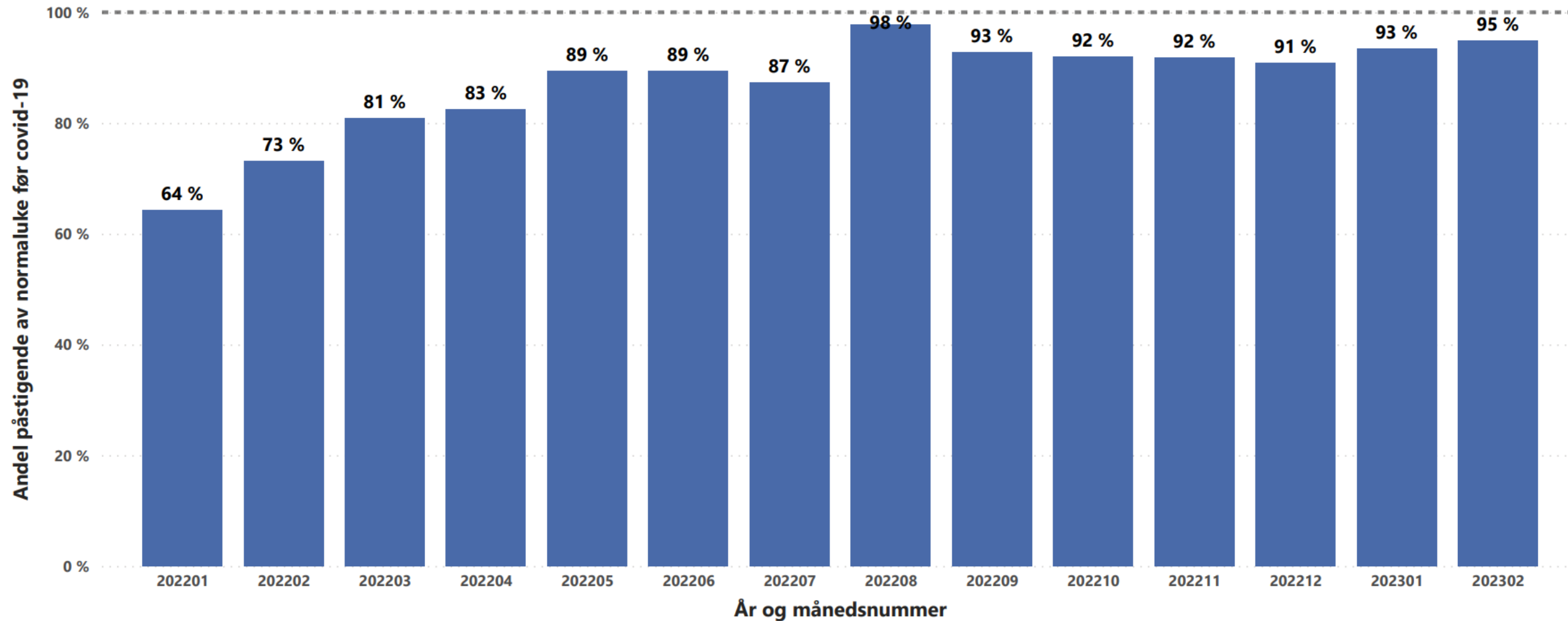


Ruter#

*usikre tall pga ulike kilder

Månedlig utvikling

Hittil i 2023: 94 %



Ruter#

Utslippsfri hurtigbåt



Endringsavtale Norled - Ruter om overgang til batterielektrisk drift av hurtigbåtene

Baronen og Baronessen bygges om - erstatningsbåter i byggeperiodene

Batteribytte-roboter på Aker brygge, Nesoddtangen, Slemmestad og Drøbak



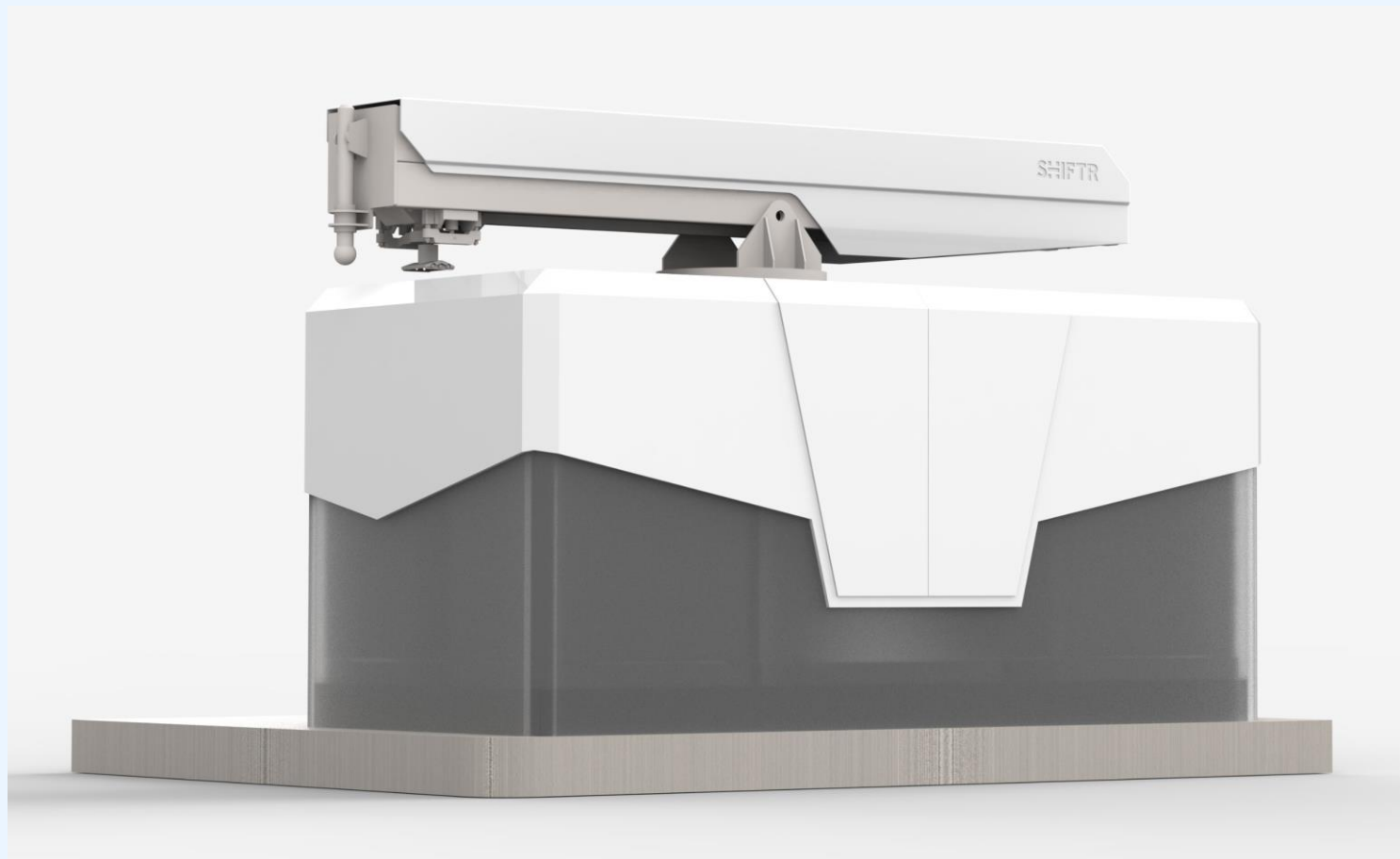
Planlagt driftsstart 1. juli 2024

Rammesøknad sendt Oslo, Nesodden og Frogn kommuner

Rammesøknad til Asker kommune planlagt medio april - kommunen har uttrykt noe usikkerhet om bryggen er klar til oppstart

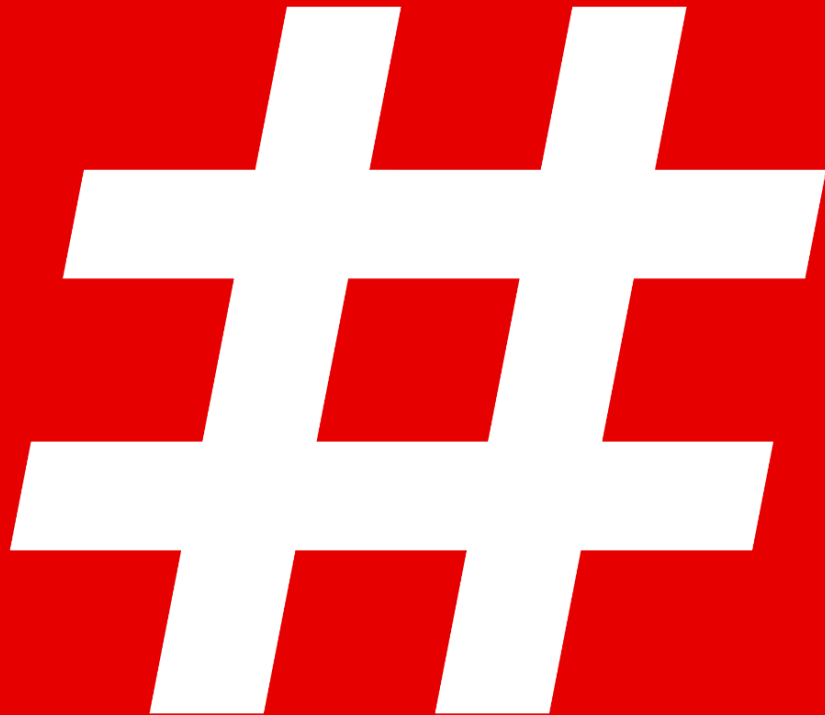


SHIFTR-roboten



Spørsmål?







Asker
kommune

Notat til referatsak

Vår referanse
23/05768-1

Vår saksbehandler
Elisabeth Lannem Nærby

Dato
30.03.2023

Referatsaker Interkommunalt politisk råd Asker og Bærum 30. mars 2023

Refererte dokumenter tas til orientering slik de foreligger.



Asker
kommune

Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden – tiltak som kommunen må bidra med for å redde fjorden

IPRAB, 30.03.2023

Ingvild Tandberg, Bærum kommune

Carla Kimmels – de Jong, Asker kommune

Budstikka

LØRDAG 11. MARS 2023 · UKE 10 · 126. ÅRGANG · NR. 60 · LØSSALG KR 45,- · www.budstikka.no



Carlo Kimmels - De Jong (f.v.), Ingvild Tandberg, Gro Angeltveit og Merete Wiken Dees jobber i samarbeidsprosjektet med planen som skal redde Oslofjorden. FOTO: KNUT BIERKE

Roper varsko om syk fjord

- Livet i fjorden er virkelig i fare, og det som skjer er menneskeskapt. Folk tror kanskje at ting vil ordne seg og at vi i kommunene har ansvaret. Nå må hele folket bli mer bevisste og engasjere seg, oppfordrer kvinnefirløveret som sitter med ansvaret for å redde vannmiljøet i Indre Oslofjord.

NYHET SIDE 6-7



- Er syk og blir verre



«Et tømmeforbud krever tømmeestasjoner»

+



"Det er tvilsomt om dette prosjektet er nødvendig og om nytteverdien er stor nok



- Ikke tid til å vente



Asker er klare for et felles krafttak for å friskmelde Oslofjorden



- I ferd med å kollapse

Agenda

1. Hva er Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv?
2. Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse
3. Redusere arealavrenning fra jordbruk
4. Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper og kulturminner
5. Bedre allmenhetens tilgang til strandsonen
6. Tverrgående tiltak for en helhetlig forvaltning av Oslofjorden
7. Diskusjon/spørsmål

Hva er denne planen?

- femårig tiltaksplan for å bedre tilstanden for miljø og friluftsliv i Oslofjorden (til 2026)
- vedtatt i 2021
- inneholder
 - totalt 63 tiltak
 - 19 tiltak for å gi mer kunnskap om fjordens tilstand og hvordan den kan bedres
- Miljødirektoratet koordinerer arbeidet



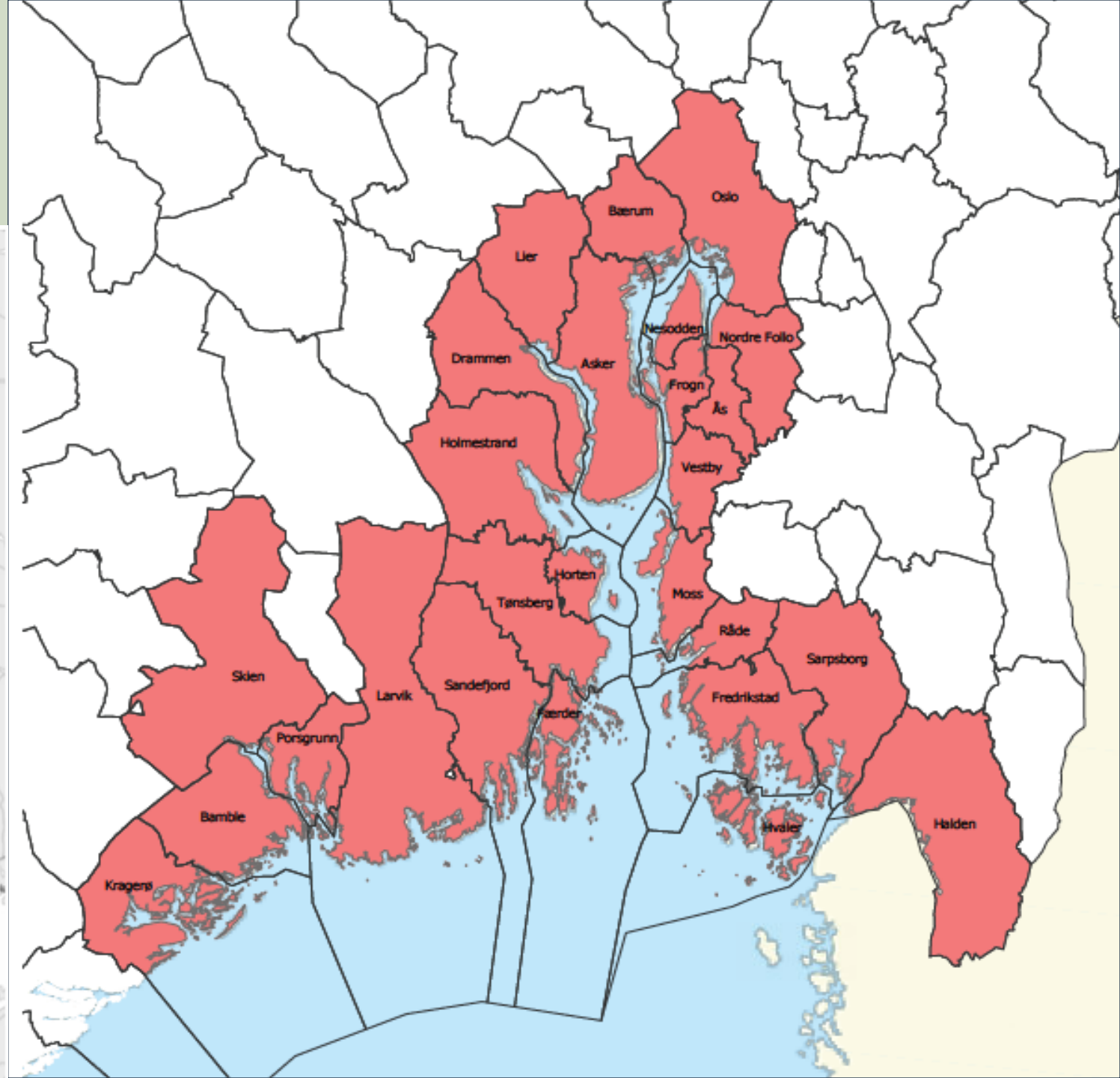
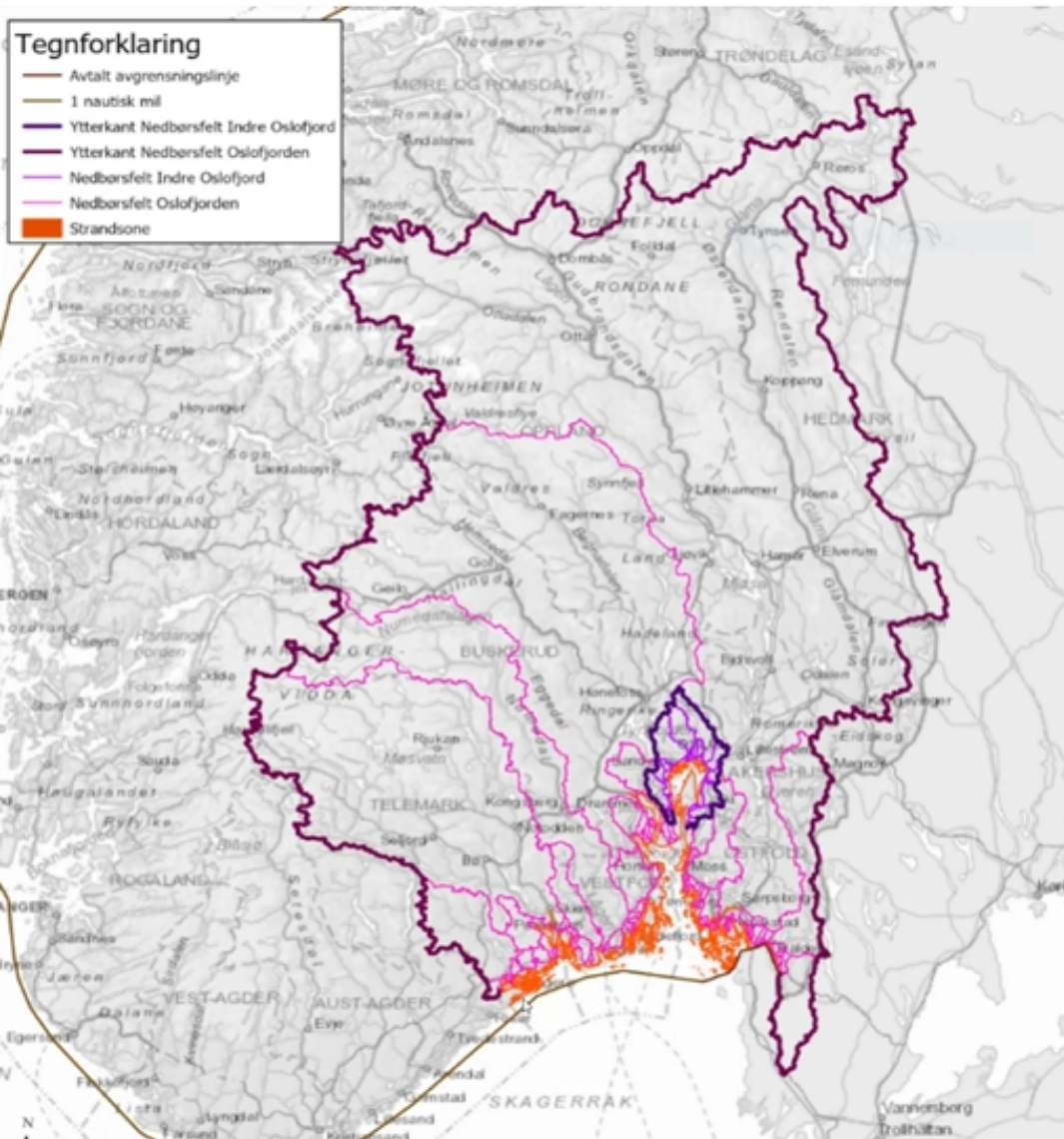
Klima- og
miljødepartementet

Tiltaksplan

Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv



Omfang



Hva handler planen om?

Tilstanden i fjorden

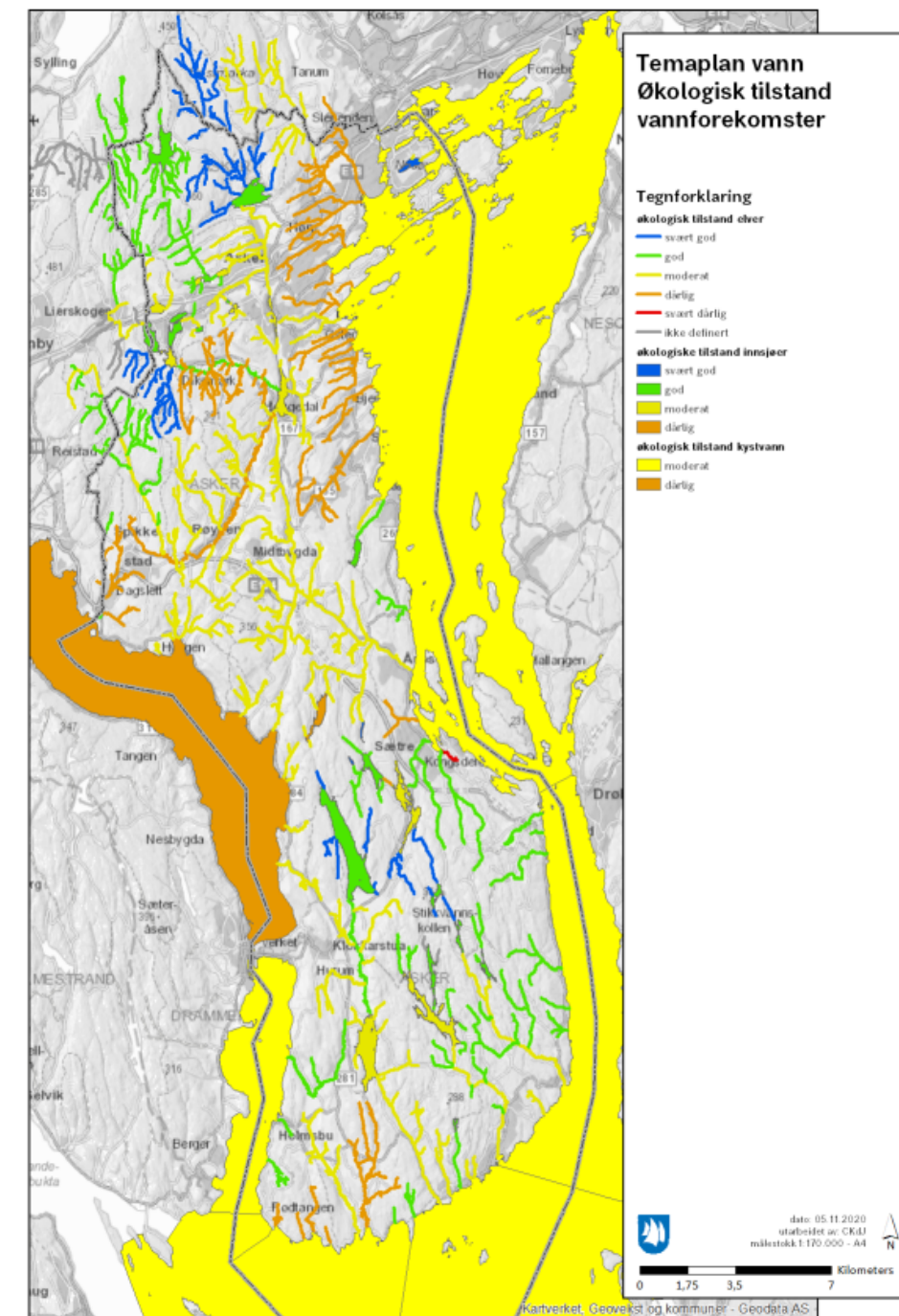
Tilgangen til fjorden

Tilstanden i Oslofjorden

Tilstanden for livet i Oslofjorden er svært alvorlig:

- moderat økologisk miljøtilstand og dårlig kjemisk miljøtilstand i store deler av fjorden
- nesten ingen torsk igjen
- tilbakegang i tareskog og ålegrasenger (oppvekstområder for fisk og annet liv)
- lavt oksygennivå i bunnvannet i mange poller og bukter som gjør at alt liv dør ut
- miljøgifter gjør at fisk og skalldyr fra deler av fjorden ikke bør spises
- marin forsøpling og mikroplast har negative konsekvenser for dyrelivet
- forsøpling forringer verdien av naturopplevelsen fjorden kan gi

Tilstanden i Oslofjorden



Tilgang til Oslofjorden

Det er et sterkt **press på arealene** i strandsonen i planområdet.

Allmennhetens **tilgang til strandlinjen** langs Oslofjorden er sterkt begrenset. Kun en tredjedel av strandsonen er tilgjengelig for allmennheten.

I enkelte områder, som i Oslo, er tilgangen til fjorden enda dårligere:

- hver innbygger har i snitt 2 cm disponibel strandlinje
- 37 cm i snitt per innbygger i hele Oslofjordplanområdet

Utviklingen går klart i feil retning!

Målet med tiltaksplanen

- fjorden skal oppnå **god miljøtilstand**
- **viktige naturverdier** skal restaureres
- **naturmangfoldet** i fjorden skal ivaretas
- et **aktivt friluftsliv** skal fremmes

Tiltaksplanens innsatsområder

Innsatsområde 1: Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse

Innsatsområde 2: Redusere arealavrenning fra jordbruk

Innsatsområde 3: Redusere tilførsler av miljøgifter og marin forurensning

Innsatsområde 4: Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper og kulturminner

Innsatsområde 5: Restaurering av naturverdier

Innsatsområde 6: Tiltak for å fremme et aktiv friluftsliv

Innsatsområde 7: Tverrgående tiltak for en helhetlig forvaltning av Oslofjorden

Organisering av arbeidet

Innsatsområde 1: Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse

T 1	Strengere håndheving av eksisterende krav i regelverket for utslipp av kommunalt avløpsvann og avløpsvann fra spredt bebyggelse	Miljødirektoratet statsforvalteren
T 2	Redusere mengden overvann og annet fremmedvann som tilføres avløpsnettet gjennom krav i utslippstillatelser og kommunale handlingsplaner for avløpssektoren	statsforvalter i samarbeid med kommunene
T 3	Bidra til økt rensing av forurenset overvann gjennom etablering av rutiner for tømning av sandfang for å redusere utslippene av forurenset overvann til fjorden	Statens vegvesen kommuner
T 4	Sikre at utslipp fra avløpsanlegg for spredt bebyggelse og mindre tettbebyggelser renses i tråd med rensekravene i forurensingsforskriftens kapittel 12 og 13, slik at miljømålene etter vannforskriften kan nås innen 2027, og senest innen 2033. Dette er også en føring i de Nasjonale føringene for arbeidet med oppdatering av de regionale vannforvaltningsplanene fra Klima- og miljødepartementet av 19. mars 2019	kommuner
T 5	Statsforvalteren oppfordrer alle kommunene til å fastsette forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i lokale forskrifter innen utgangen av 2022 der det er miljømessig grunnlag for det i henhold til forurensningsforskriften kap. 23 og etablere flere mottaksanlegg	statsforvalteren kommuner havneansvarlige
T 6	Vurdere fastsetting av nasjonal forskrift om forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter med hjemmel i småbåtloven § 38 dersom lokale forskrifter (jf. tiltak 4) ikke i tilstrekkelig grad utarbeides	Klima- og miljødepartementet Sjøfartsdirektoratet
T 7	Styrke innsatsen med tilsyn og oppfølging av krav i tillatelser til utslipp av avløpsvann	statsforvalteren kommunene

Organisering av arbeidet

Ulike myndigheter skal medvirke til gjennomføring av tiltakene:

- kommuner
- Fylkeskommuner
- Statsforvaltere
- andre direktorater (f.eks. Landbruksdirektoratet og Fiskeridirektoratet)

Alle må synliggjøre sine langsiktige strategier eller planer for gjennomføring

Dette skjer gjennom såkalte tiltakskort

17 SAMARBEID
FOR Å NÅ MÅLENE



Tiltakskort



Miljø-
direktoratet

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Oslo, 05.10.2021

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2018/5220

Saksbehandler:
Jon Lasse Bratli

Gjennomføring av Oslofjordplanen – bestilling om utfylling av tiltakskort og kontaktperson

Asker:
en kommunal arbeidsgruppe fyller ut tiltakskortene

Bærum:
tiltakene følges opp av fagavdelingene, men det er behov for en samarbeidsgruppe for å få bedre forståelse for arbeidet på tvers av avdelingene

Tiltak: T 14, Økt tilsyn med, og oppfølging av der krav om etablert vegetasjonssoner mot vassdrag ikke er oppfylt

Hovedansvarlig etat:	Kommunene – Asker kommune
Kontaktperson:	
Andre interne bidragsytere (seksjoner og kontaktperson):	
Andre ansvarlige etater m kontaktperson:	LMD v Line Meinert Rød
Konkretisering av tiltaket: Regelverket skal følges bedre opp. LMD har nylig (1.7.21) sendt endringer i PT-forskriften på høring, § 4 miljøkrav, bla med sikte på å få bedre oppfølging og forvaltning av bestemmelsene)	
Beskrivelse av prosess, behov for involvering, forankring osv:	
Viktigste flaskehals/risiko for at tiltaket ikke blir gjennomført:	
Dato antatt ferdig gjennomført tiltak: Løpende	
Anslått budsjett:	

Fremdriftsplan:	Høst 2021	Vår 2022	Høst 2022	Vår 2023	Høst 2023	Vår 2024	Høst 2024	Vår 2025	Høst 2025	Vår 2026
Deloppgave og/eller Milepæl										
Rapportering til Miljødirektoratet		Juni				Juni				Juni

Rapportering av tiltakskortene

Miljødirektoratet rapporterer årlig om fremdriften til Oslofjordrådet (frem til 2026):

- ledes av klima- og miljøministeren
- består av
 - representanter for kommuner rundt Oslofjorden
 - Fylkeskommuner
 - Statsforvaltere
 - Oslofjordens friluftsråd
 - Fiskarlaget
 - Bondelaget

Gjennomføring av helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden

Rapport for året 2021-2022





Asker
kommune

Innsatsområde 1: Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse – sandfangstømming

Tiltak T 3:

Bidra til økt rensing av forurenset overvann gjennom etablering av rutiner for tømning av sandfang for å redusere utslippene av forurenset overvann til fjorden

Hvorfor tømme sandfang:

- Et fullt sandfang vil øke risikoen for forurensing
- Miljøgifter vil ikke fanges opp og isteden renne ut i naturen
- Skal også ta unna overflatevann og fjerne grus, sand og jord som har blandet seg i vannet



Hvordan jobber vi i Asker og Bærum?

I 2016 sendte Fylkesmannen i Oslo og Akershus et pålegg til alle kommuner om registrering og tømming av sandfang

Bærum hadde allerede rutiner på plass på dette tidspunktet og ble trukket frem som et godt eksempel av Fylkesmannen

Ingen systematisk tømming i **Asker**, så vi hadde en stor jobb foran oss

Dato: 04.06.2016

Pålegg om registrering og tømming av sandfang

Fylkesmannen pålegger kommunen å registrere sandfangene fra kommunale veier i nettdatabase og sikre at sandfangene får en forsvarlig tømming innen 2 år, dvs. juni 2018. Fylkesmannen ber om en skriftlig tilbakemelding når tiltakene er gjennomført og senest innen 15. august 2018.

Dette tiltaket vil være et viktig bidrag til å beskytte vannmiljøet for veiforurensninger og forebygge skader og redusert kapasitet på kritisk avløpsinfrastruktur.

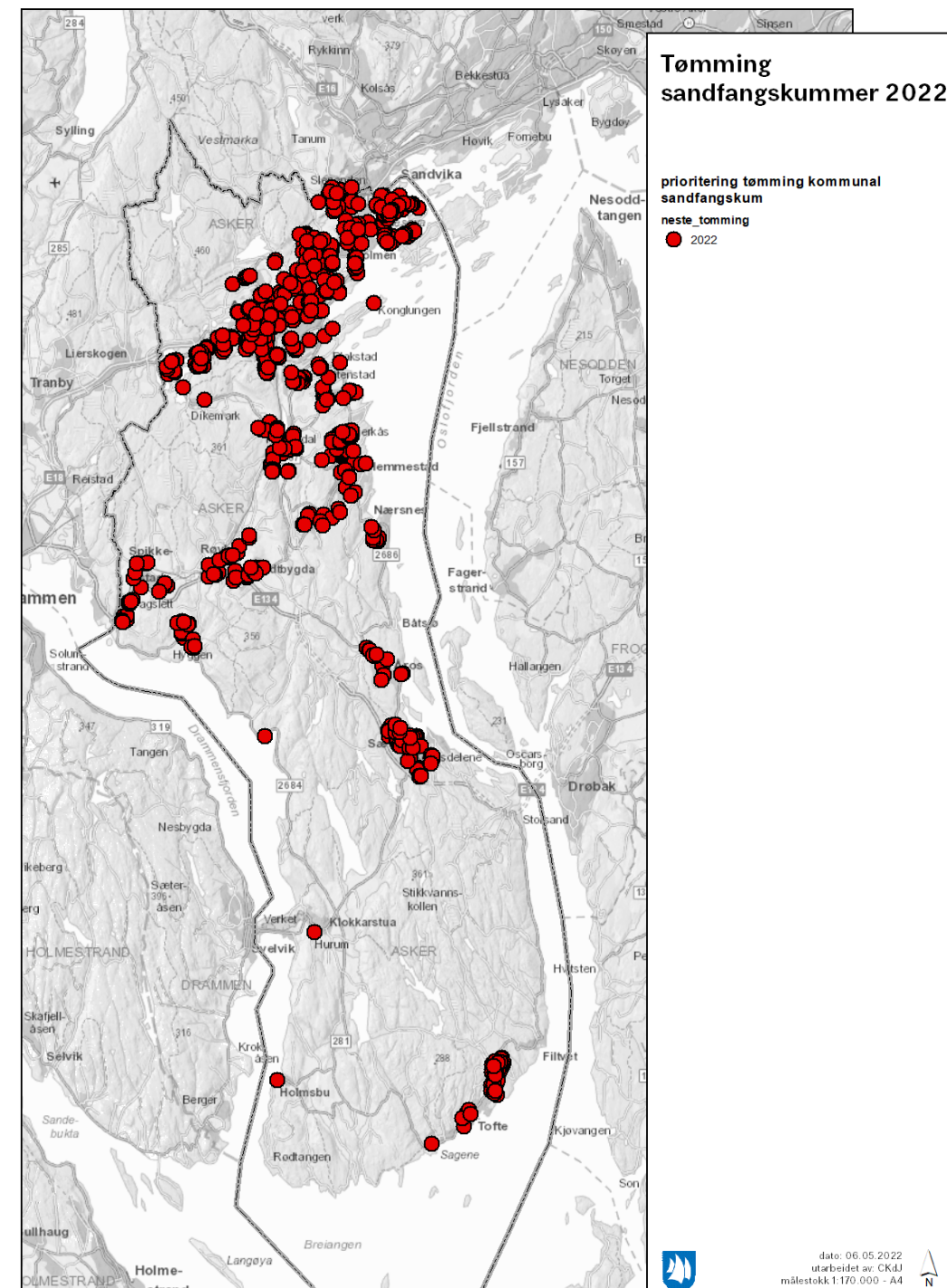
Gjennomføring

- **Asker**

- tømmer ca. 2600 sandfangskummer med ulik frekvens (hvert år, annethvert år, hvert 3., 4. og 5. år)
- i 2022 ble ca. 1000 sandfang tømt
- planlagt tømning av ca. 500 – 600 i 2023

- **Bærum**

- tømmer ca. 10.000 sandfang, men prioriterer 5000
- ca. 1000 av disse 500 tømmes 2 ganger per år





Asker
kommune

Innsatsområde 1: Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse – rensekrav og tilsyn

Tiltak T 4 og T 7

Beskrivelse

T4:

«Sikre at utslipp fra avløpsanlegg for spredt bebyggelse og mindre tettbebyggelser renses i tråd med rensekravene i forurensningsforskriftens kapittel 12 og 13, slik at miljømålene etter vannforskriften kan nås innen 2027, og senest innen 2033.»

T7:

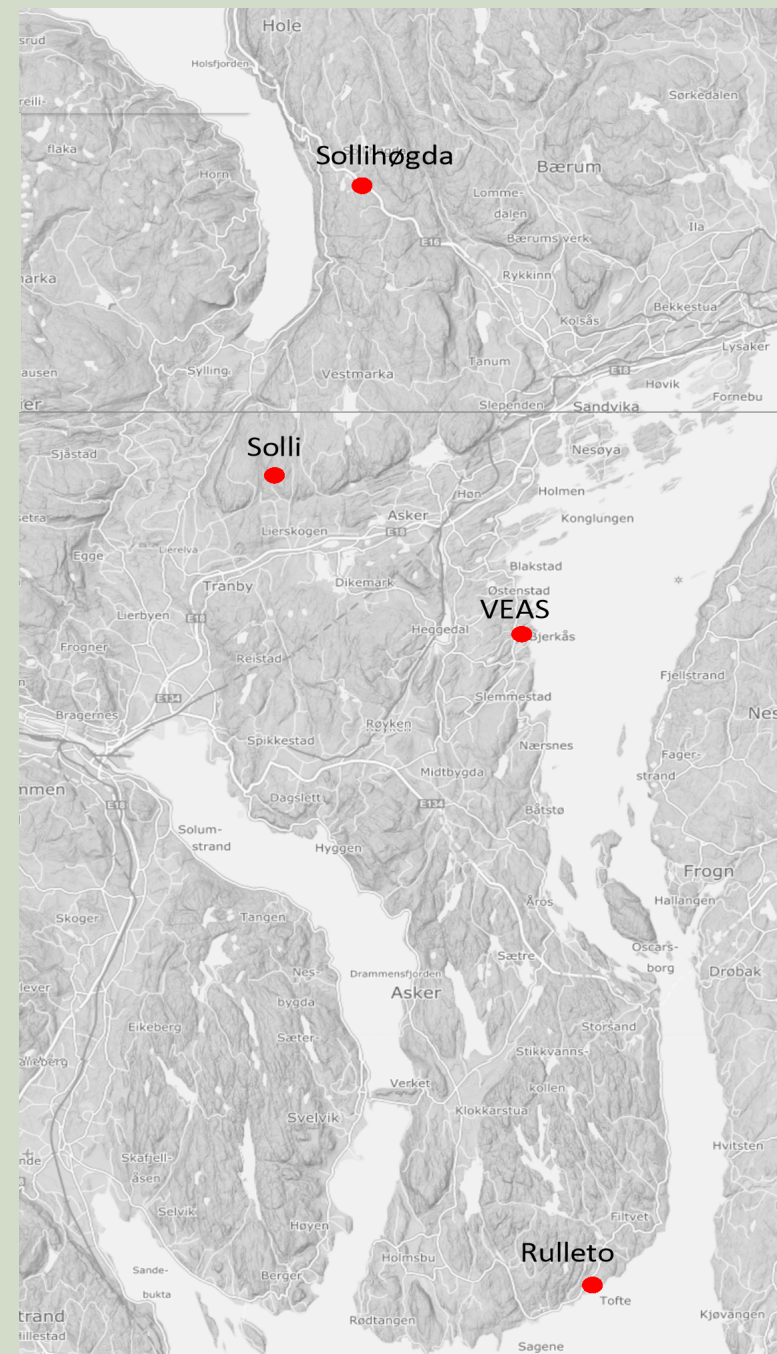
«Styrke innsatsen med tilsyn og oppfølging av krav i tillatelser til utslipp av avløpsvann.»



Tiltak T4 og T7

Definisjoner

- Innlagt vann
- Forurensningsforskriften
 - Kapittel 12: under 50 pe
 - Bolighus, hytter og lignende
 - Kapittel 13: 50 – 10 000 pe
 - Mindre tettbebyggelser
 - Kapittel 14: over 10 000 pe
 - Større tettbebyggelser



Tiltak T4 og T7

Omfang

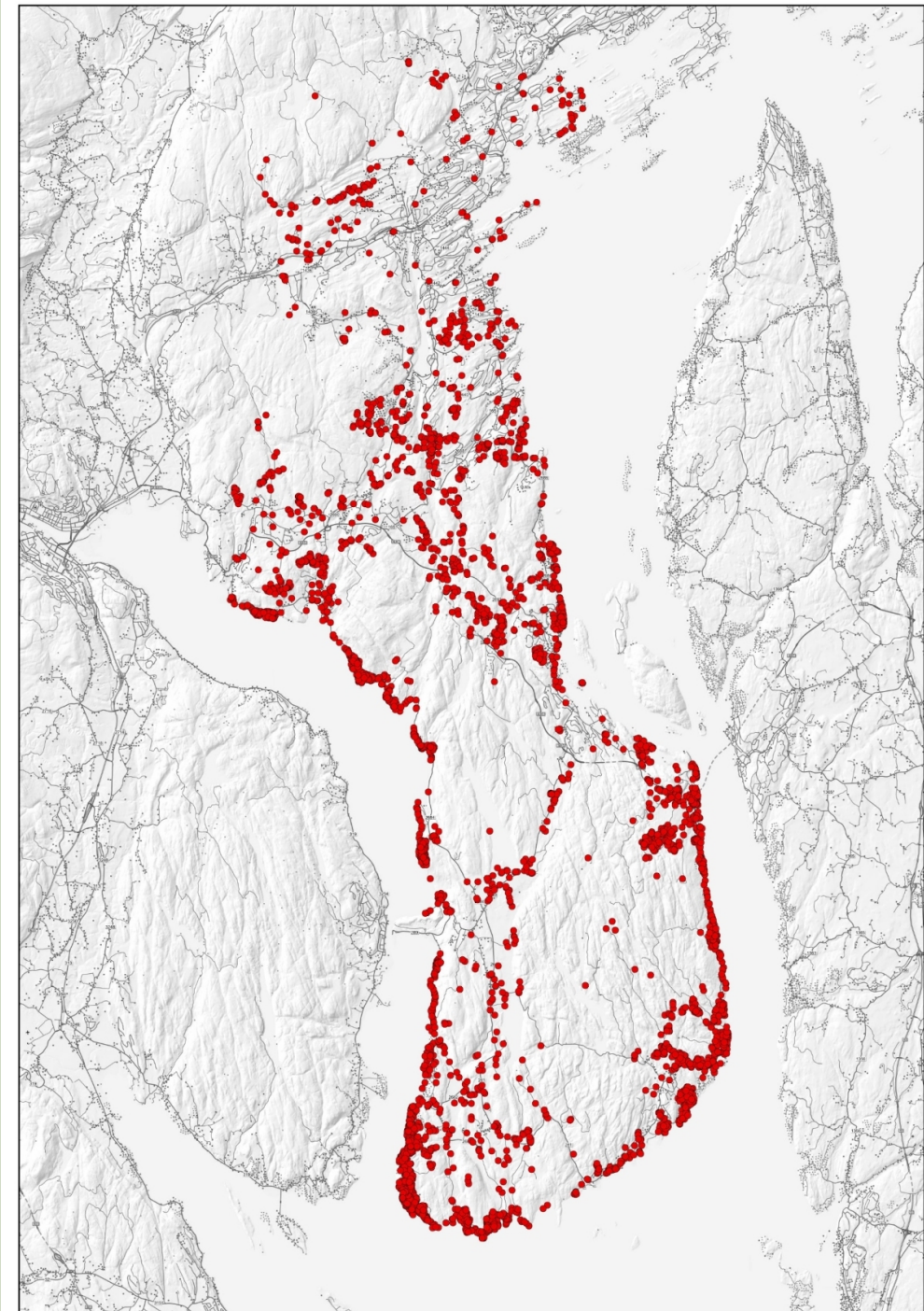
Her har Asker en mye større jobb enn Bærum

Asker:

- Det er ca. 3800 registrerte private avløpsanlegg i Asker kommune i dag
- Ca. 2300 av disse er kapittel 12-anlegg, samt 3-5 kapittel 13-anlegg

Bærum:

- Ca. 300 private avløpsanlegg
- 1 kap. 13-anlegg



Tiltak T 4 og T 7

Hva må gjøres?

- Øke tilknytningsgraden i kommunen
- Nye anlegg må tilfredsstille alle krav
- Tilsyn på alle avløpsanlegg som:
 - ikke har plikt til å tilknytte seg offentlig avløp
 - ikke er en del av et område som vil få offentlig avløp innen «kort» tid



Tiltak T 4 og T 7

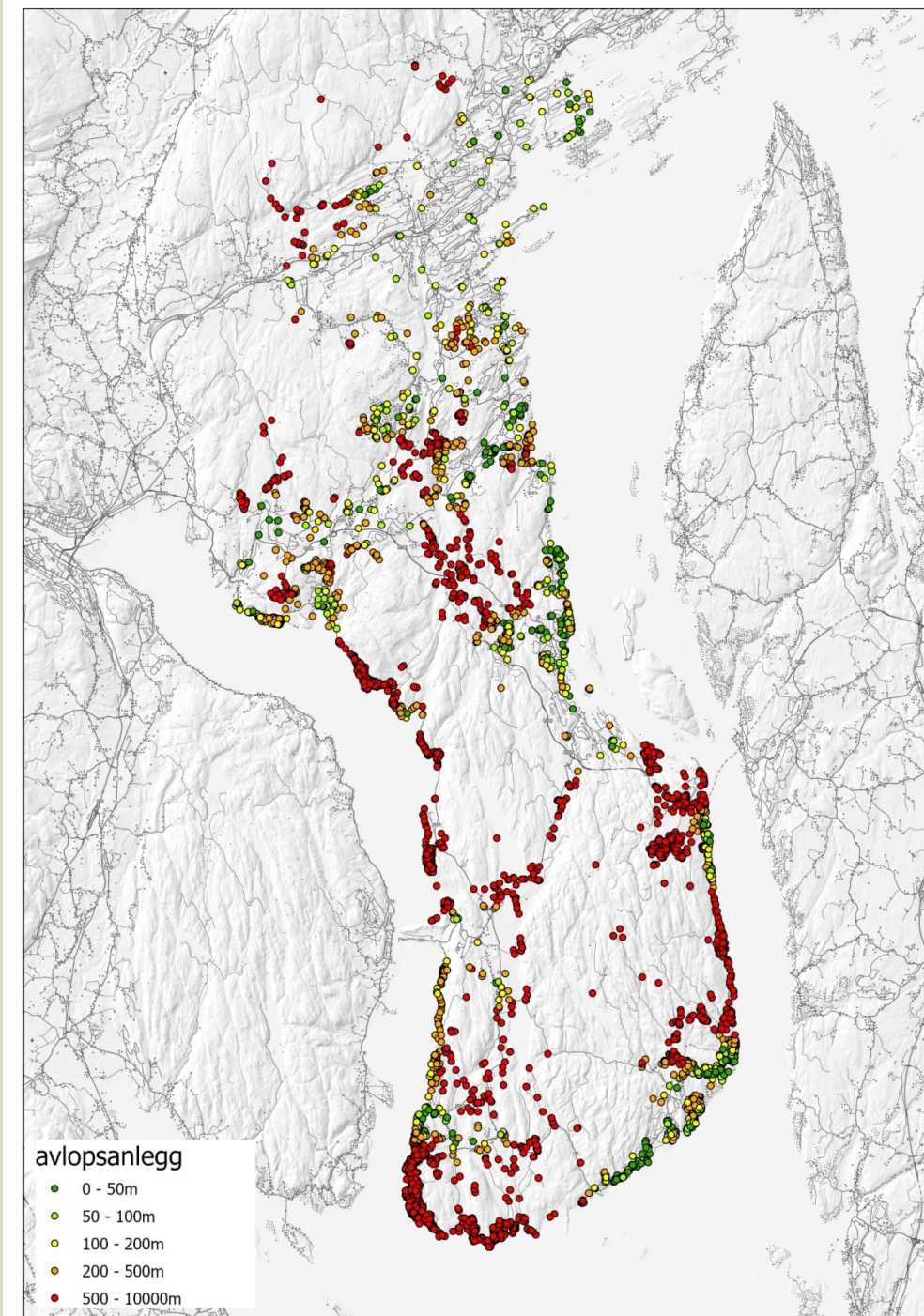
Hvordan skal vi gjøre det?

Asker:

- Øke tilknytningsgraden
 - Nærhet til offentlig avløpsledning
 - Store kostnader

Bærum:

- Har et lite forsprang på Asker i dette arbeidet
- Startet et større arbeid i 2012 med å tilknytte hytter på øyene og private boliger på land til offentlig avløp
- Har redusert antallet private avløpsanlegg fra ca. 2000 i 2012 til ca. 300 i 2022



Tiltak T 4 og T 7

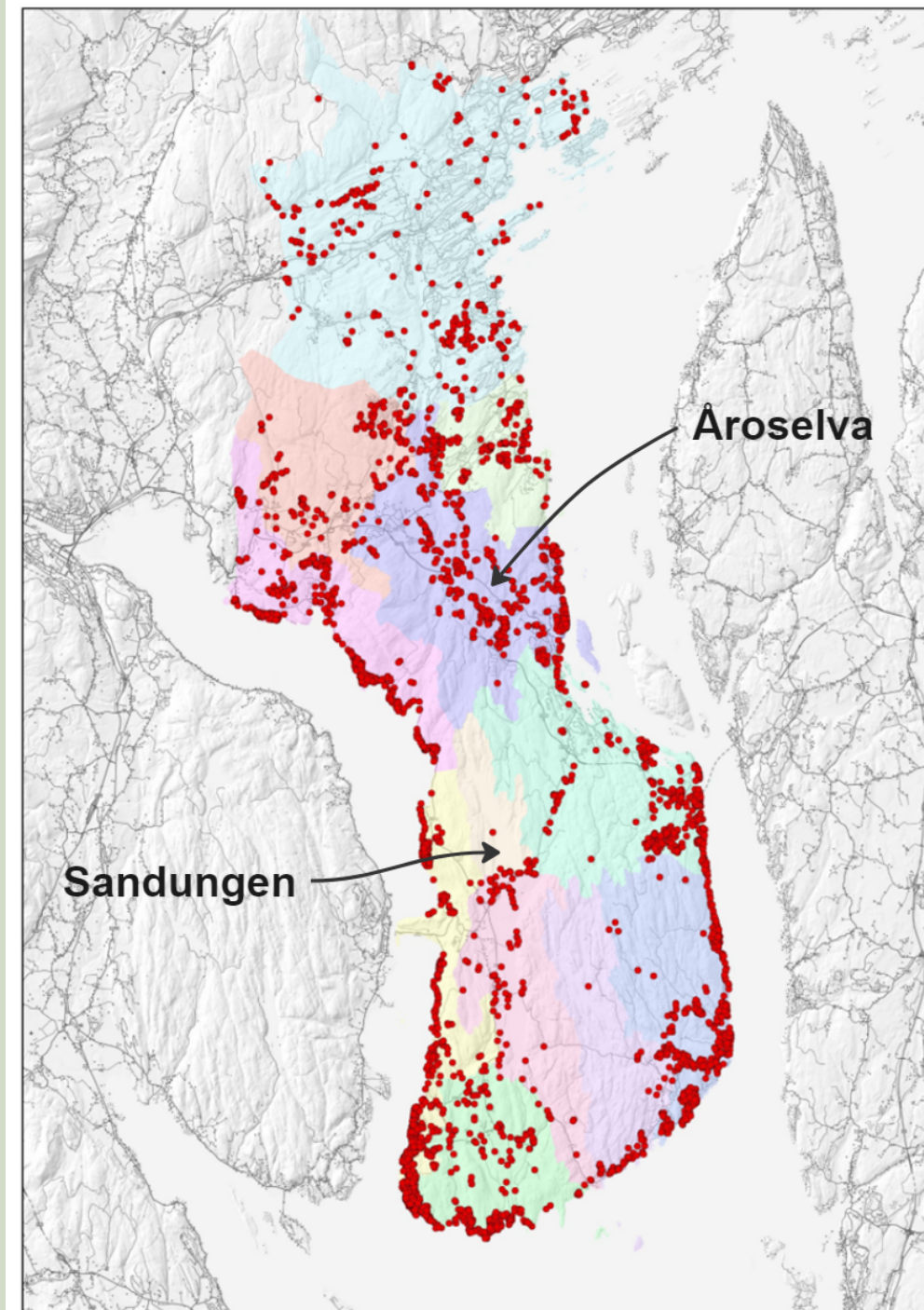
Hvordan skal vi gjøre det?

Asker:

Tilsyn:

- 12 soner inndelt etter nedbørfelt
- Prioriteres etter:
 - drikkevannskilder
 - tilstand til vannforekomst(er)
 - planer for offentlig avløp

Mål om ca. 200 tilsyn årlig





Asker
kommune

Innsatsområde 1: Redusere utslipp fra kommunalt avløp og avløp i spredt bebyggelse – forurensning fra båthavner og båter

Fritidsbåter i Asker og Bærum

- Ingen oversikt over totalt antall fritidsbåter i Oslofjorden, men anslås å være nærmere 50 000 i indre Oslofjord
- Ca. 7000 båtplasser i båthavner i Asker og tilsvarende 7000 i Bærum
 - Veldig mange båter har ikke båtplass
 - Noen båter ligger ved private brygger eller på land
- De fleste båter forurenses på en eller annen måte

Septik fra båter

- I dag kan du tømme septik i fjorden 300 meter fra land
- Septik fra fritidsbåter er urensset og har høye konsentrasjoner av næringssalter, organisk materiale og bakterier
- Det er i dag 3 tømmestasjoner i Asker og 3 i Bærum
- Utreides felles forskrift for hele Oslofjorden med forbud mot tømning av båtseptik i sjøen
- Forutsetning at det er tilstrekkelig med tømmestasjoner



Forurensing fra spyling og skraping av båt på land

- Undersøkelser viser høye konsentrasjoner av metaller og organiske miljøgifter i småbåthavner og områdene utenfor marinaene.
- Hovedkilden til forurensing er bunnstoff på båter.
- Gjennomsnittlig utslipp fra båter er beregnet til å være 455 gram per båt i året; 318 gram fra vask på land



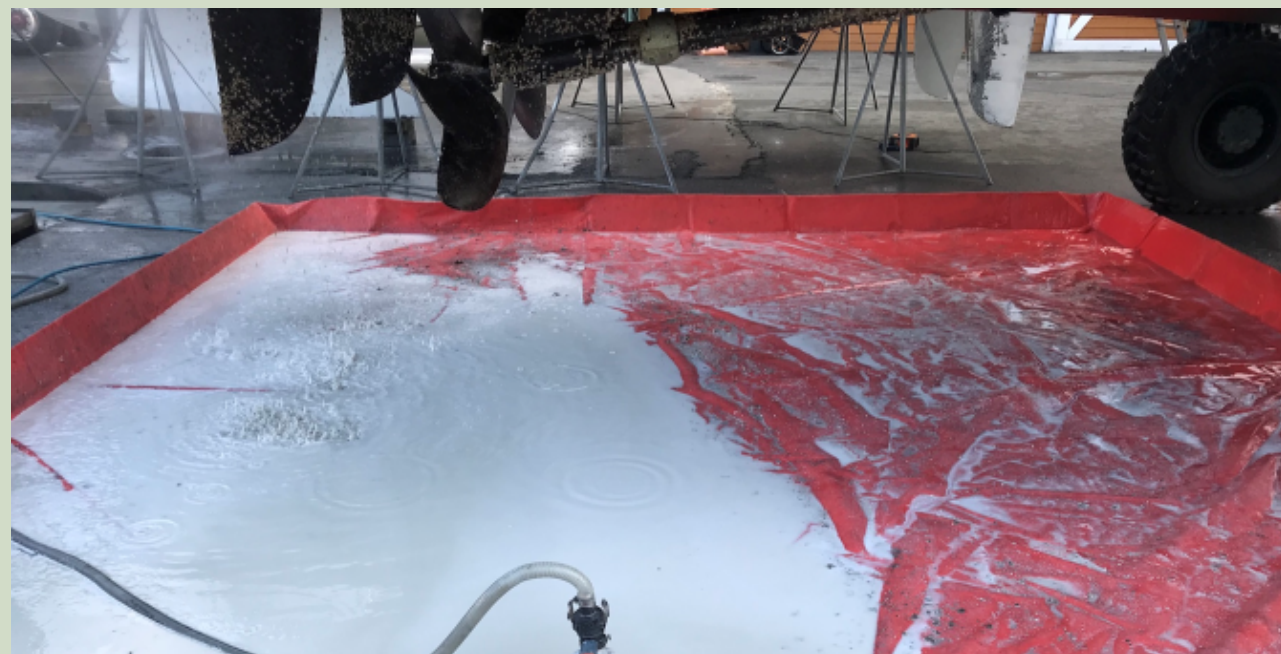
Mesteparten har gått rett i sjø og grunn



Oppsamling/analyse av spylevann

Analyser av spylevannet viser blant annet 27 000 mikrogram kobber per liter.

Tungmetaller	Spylevann
	µg/L
Bly (Pb)	200
Kadmium (Cd)	25
Kobber (Cu)	27000
Krom (Cr)	8.10
Kvikksølv (Hg)	0.081
Nikkel (Ni)	15
Sink (Zn)	27000
Tributyltinn (TBT)	3,6



Hva gjør kommunene med dette?

- Nylig vedtatt nye retningslinjer og vilkår for båthavner på Asker kommunes eiendom og tilsvarende i Bærum, men flere unntak pga. plass
- Fokus på miljø:
 - Krav om rensing av spylevann ved spyling/ skraping av båter på land
 - Samarbeid, også økonomisk, om etablering og drift av tømmestasjoner for båtseptik
 - Krav til forsvarlig håndtering av miljøfarlig avfall



Asker
kommune

Innsatsområde 2: Redusere arealavrenning fra jordbruk – Vårt arbeid med tiltaksplan for Oslofjorden

Avrenning fra dyrka jord

- Jordpartikler, organisk materiale og næringsstoffer blir fraktet til vannforekomstene
- Tap av matjord og utarming av næringsinnhold (nitrogen og fosfor)
- **Konsekvens:** Avrenning fra jordbruket bidrar til økt næringsstofftilførsel, algeoppblomstring og tilslamming av vann og vassdrag



Foto: Merete Wiken Dees

Tiltakskort T 14

Tiltak: T 14,

Økt tilsyn med, og oppfølging av der krav om etablert vegetasjonssoner mot vassdrag ikke er oppfylt

Hovedansvarlig etat:	Kommunene – Asker kommune; Natur, miljø og landbruk
Kontaktperson:	Mary Tønder Vold
Andre interne bidragsytere (seksjoner og kontaktperson):	
Andre ansvarlige etater m kontaktperson:	LMD v Line Meinert Rød

Konkretisering av tiltaket:

Regelverket skal følges bedre opp. LMD har nylig (1.7.21) sendt endring miljøkrav, bla med sikte på å få bedre oppfølging og forvaltning av be



Foto: Svein Skøien

Forskrift om regionale miljøkrav i Oslo og Viken

- Iverksatt fra 1. januar 2023
- Regionale miljøkrav skal sikre miljøforsvarlig drift av jordbruksareal
- Forskriften gjelder for arealer og driftsformer med erosjonsfare, eller som drenerer dit det er utfordringer med vannmiljømålene

Bønder ved Oslofjorden reduserer utslipp

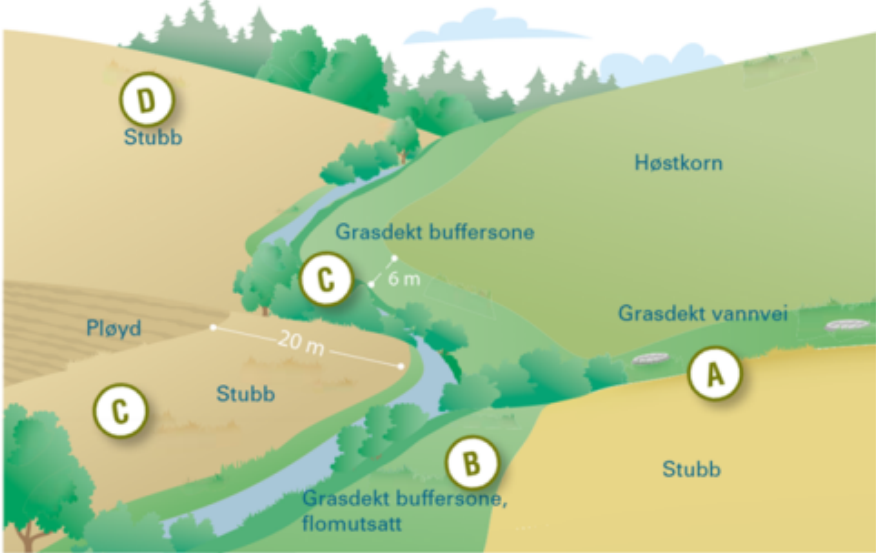
Nyhet | Dato: 14.03.2023

Statsminister Jonas Gahr Støre, landbruks- og matminister Sandra Borch og klima- og miljøminister Espen Barth Eide besøkte i dag gårdbruker Erik Friis Røkholt i Bærum. Han er en av mange bønder som gjennomfører tiltak for å redusere avrenningen til Oslofjorden.



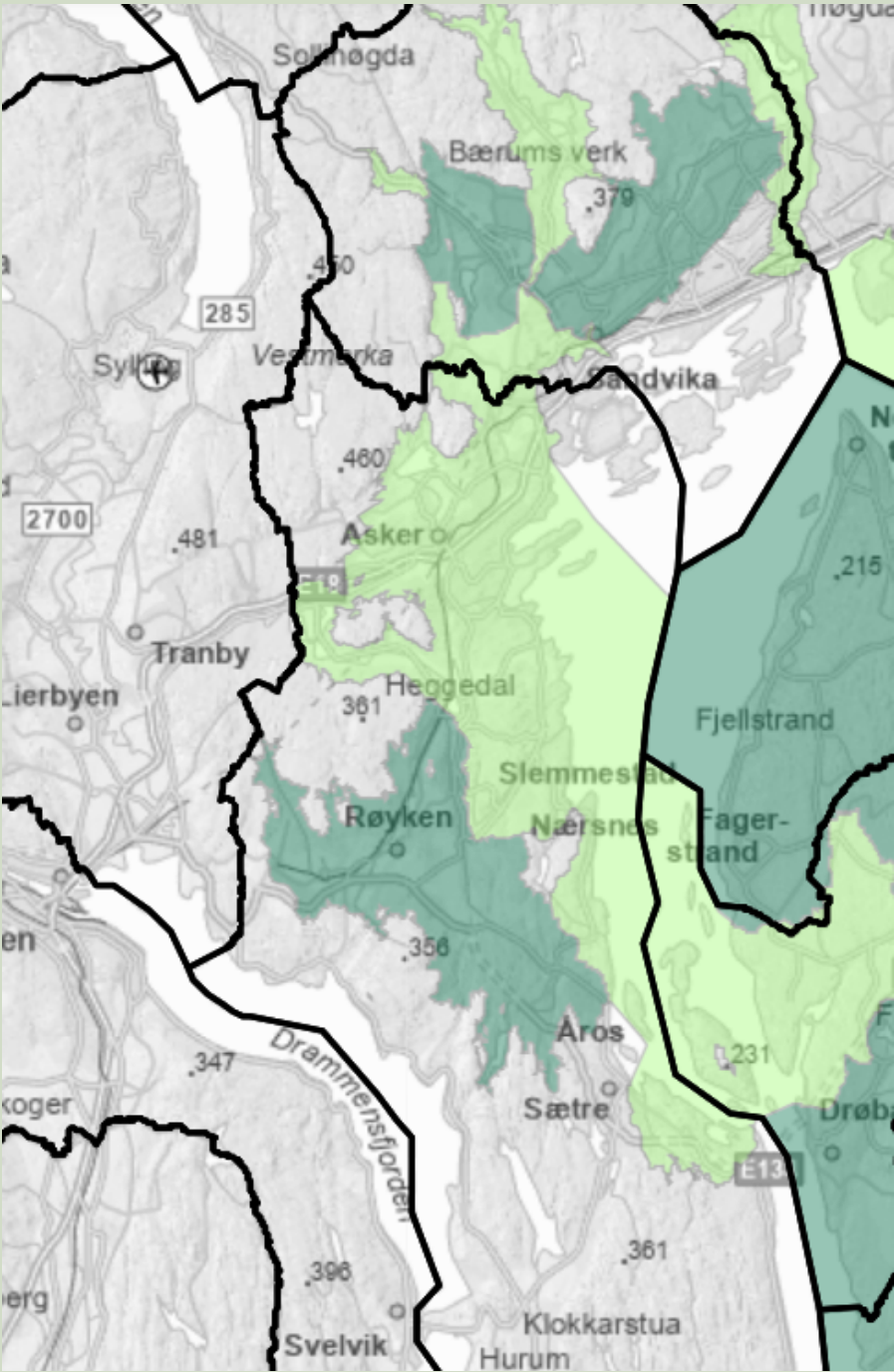
Bonde Erik Friis Røkholt, statsminister Jonas Gahr Støre, klima og miljøminister Espen Barth Eide og landbruksminister Sandra Borch på gården til Erik Friis Røkholt i Bærum.
Foto: Ingrid Brandal Myklebust / Statsministerens kontor

Regionale miljøkrav



§ 3. Miljøkrav

Miljøkravssonen 1 (lys grønn farge i kartet)	Miljøkravssonen 2 (mørk grønn farge i kartet)
1. Det skal ikke jordarbeides nærmere enn to meter fra nedløpskummer for overflatevann og grøfteutløp.	1. Det skal ikke jordarbeides nærmere enn to meter fra nedløpskummer for overflatevann og grøfteutløp.
2. Erosjonsutsatte dråg skal ikke jordarbeides om høsten. Ved jordarbeiding på arealet som drenerer til/heller mot dråget, skal drågene ha minst 6 meter permanent grasdekke. Ved lett høstharving er det tilstrekkelig med minst 6 meter stubb i dråget.	2. Erosjonsutsatte dråg skal ikke jordarbeides om høsten. Ved jordarbeiding på arealet som drenerer til/heller mot dråget, skal drågene ha minst 6 meter permanent grasdekke.
3. Det skal være buffersone langs alle vassdrag som mottar avrenning fra fulldyrka jord.	3. Det skal være buffersone langs alle vassdrag som mottar avrenning fra fulldyrka jord.
4. Flomutsatte arealer skal ikke jordarbeides om høsten. På flomutsatte arealer der flom medfører erosjon skal det være 6 meter varig vegetasjon i tillegg til 2 meter vegetasjonssone.	4. Flomutsatte arealer skal ikke jordarbeides om høsten. På flomutsatte arealer der flom medfører erosjon skal det være 6 meter varig vegetasjon i tillegg til 2 meter vegetasjonssone.
5. Fulldyrka mark med stor eller svært stor erosjonsrisiko (erosjonsrisikoklasse 3 og 4) skal ikke jordarbeides om høsten. Lett høstharving til høstkorn eller høstoljevekster tillates likevel på arealer som ikke er omfattet av miljøkrav 2, 3 og 4. For å sikre god etablering av høstvekster må de sås senest innen 20. september.	5. Fulldyrka mark med stor eller svært stor erosjonsrisiko (erosjonsrisikoklasse 3 og 4) skal ikke jordarbeides om høsten. Lett høstharving til høstkorn eller høstoljevekster tillates likevel på arealer som ikke er omfattet av miljøkrav 2, 3 og 4. For å sikre god etablering av høstvekster må de sås senest innen 20. september.
	6. Minst 60 % av foretakets fulldyrkede areal skal overvintre med plantedekke tilsvarende stubb, gras, direktesådd fangvekst eller direktesådd høstkorn. Lett høstharving tillates likevel til høstkorn eller høstoljevekster. For å sikre god etablering av høstvekster må de sås senest innen 20. september. Arealer som båndlegges av krav 2, 3, 4 og 5 inngår i 60 % av foretakets fulldyrkede areal.



Miljørådgivningsprosjekt

- Iverksatt fra 1. januar 2023
- «Miljørådgivning i utvalgte områder med sårbare vannforekomster i Asker og Bærum»
- Mål: forbedre vannkvaliteten i utvalgte vannforekomster som har utløp til Oslofjorden.
- Grupperådgivning til gårdbrukere, markvandring, fagkvelder, maskindemonstrasjon ++



Andre virkemidler i jordbruket

- Regionale miljøtilskudd (RMP)
- Spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL)
- Tilskudd til drenering

Alle tre ordningene er virkemidler for å hindre forurensning og avrenning fra jordbruket.





Asker
kommune

Innsatsområde 4:
Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper
og kulturminner
Innsatsområde 6.1:
Bedre allmenhetens tilgang til
strandsonen

Innsatsområde 4 og 6:

Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper, kulturminner og tiltak for å fremme et aktivt friluftsliv

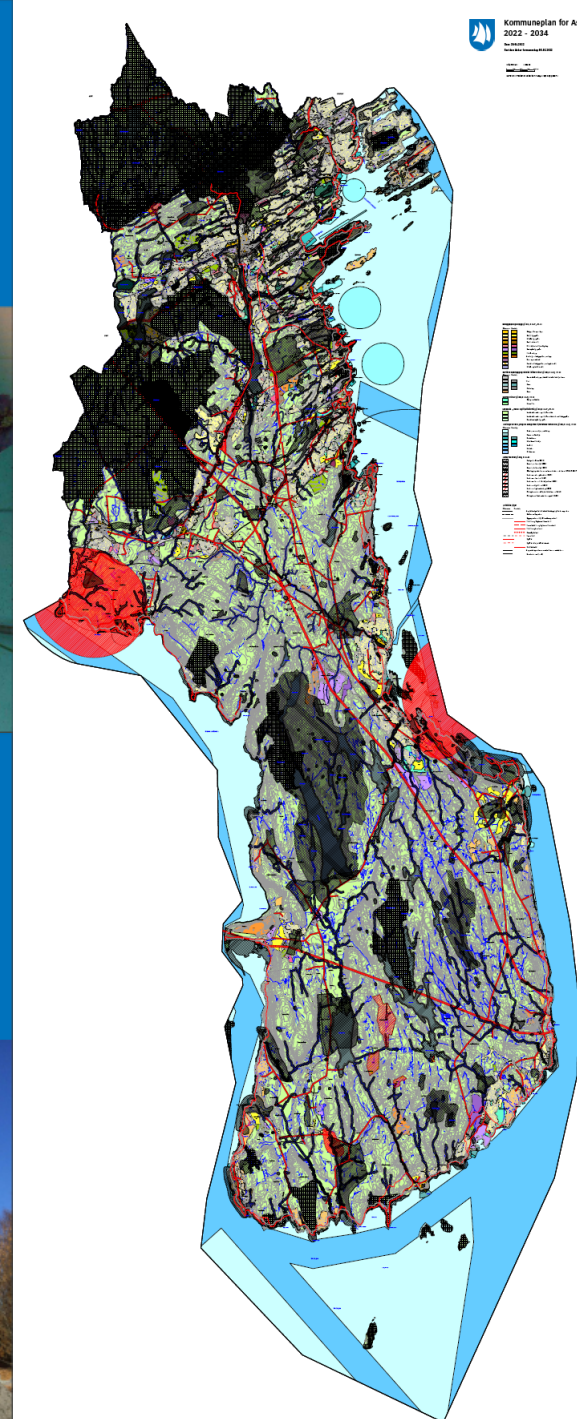
T 25 – Sikre viktige naturforekomster også i sjø i kommunal arealplanlegging

T 40 – Følge nasjonale forventninger om helhetlig planlegging av land- og sjøareal, blant annet for å sikre friluftsliv langs sjøen.

- **Vedta ny/revidert kommuneplan i både Asker og Bærum**
- **Vedta temaplan for naturmangfold i Asker:** temaplanen er på høring til 5. april
- **Vedta naturmangfoldstrategi i Bærum:** strategien har vært på høring til 31. januar
- **Rutiner, maler og samhandling:** Dette er et pågående arbeid. Det er satt i gang flere tiltak for å styrke samhandling mellom avdelinger og virksomheter. Viktig med rutiner og maler for å sikre kvaliteten på planforslag.

Ny kommuneplan Asker – Sentrale bestemmelser for naturmangfold og friluftsliv i og ved sjøen

- **§ 10.5 Naturmangfold:** Krav om redegjørelse på hvordan naturmangfoldloven er fulgt opp i tiltaket.
- **§ 10.6 Vassdrag:** Skal opprettholdes og holdes åpne. Miljøtilstand skal ikke påvirkes negativt.
- **§ 10.7 Forbudsgrense mot sjø:** Forbudsgrense er lagt 100 meter fra sjøen i hele kommunen. Overstyres av reguleringsplaner, men er generelt sett styrket. Tiltak som er til nytte for allmenhetens bruk og rekreasjon som kyststi eller lignende kan tillates.
- **§ 10.8.3 Sandstrender:** Forbud mot etablering av sandstrender.
- **§ 19.3 Friluftsområde i sjø:** Avsatt egne arealer i sjø for tilrettelegging.
- **Kyststien:** Regulert med egen linje gjennom hele kommunen. Avhengig av å følge opp i detaljregulering.



Rapportering av tiltak til Miljødirektoratet

Tiltak i plan kan være vanskelige å kvantifisere, men det kan være nyttig å sette noen konkrete mål som kan følges opp over tid for å sikre at man beveger seg i riktig retning.

T 25 - Hvordan kan vi måle sikring av naturforekomster i sjø og i strandsonen?

Hva skal vi rapportere:

- Har vi hensynsoner for bevaring av naturmiljø (H560) i kommuneplanens arealdel?
- Har vi hensynsoner for bevaring av naturområder i sjø (kode 6600)?
- Har vi kommunedelplan for naturmangfold?

T 40 - Hvordan kan vi måle oppfølging av nasjonale forventninger til helhetlig planlegging av land og sjøareal?

Hva skal vi rapportere:

- Er nasjonale forventninger ivaretatt i gjeldene kommuneplan?
- Er nasjonale forventninger ivaretatt i gjeldene reguleringsplaner?
- Hvor mange disp. er gitt i 100-metersbeltet i rapporteringsperioden?
- Er det utarbeidet arealplaner med formål å sikre friluftsliv langs kysten i 2022?



Asker
kommune

Innsatsområde 4:

**Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper
og kulturminner**

Innsatsområde 7:

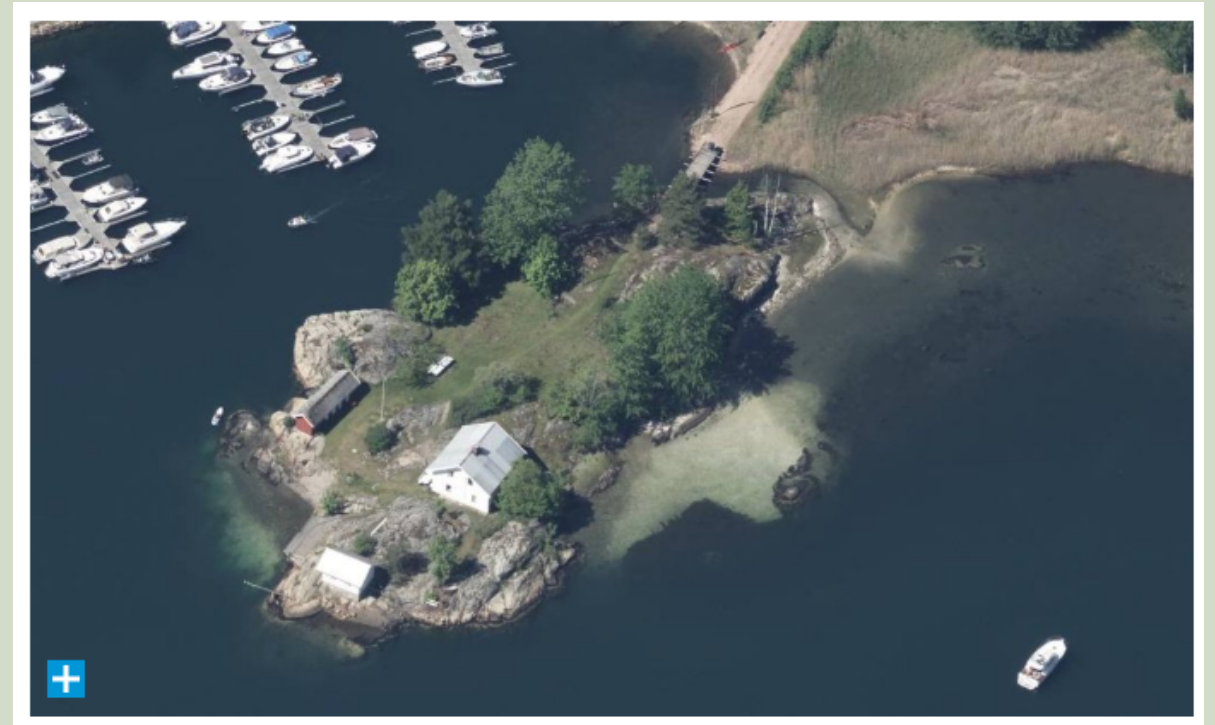
**Tverrgående tiltak for en helhetlig
forvaltning av Oslofjorden**

Innsatsområde 4:

Ivareta sårbare arter, utvalgte naturtyper og kulturminner

Tiltak T 24:

Fraråde etablering av kunstige sandstrender og unngå andre inngrep og tiltak på bløtbunnsområder for å skåne verdifulle bløtbunnsområder, inklusive ålegrasenger og verdifulle kulturmiljø, og sikre forekomstene i arealplanleggingen



Hvordan skal kommunen følge opp tiltak T 24?

Viktig å sikre intern og ekstern samordning i saker der naturmangfold og kulturmiljøer synes å bli berørt

- Natur, miljø og landbruk (Asker kommune)
- Miljøforvaltningsenheten (Bærum kommune)
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Viken fylkeskommune
- Fiskeridirektoratet

Hovedregelen er at administrasjonen ikke gir tillatelser når overordnede myndigheter (eller interne avdelinger i kommunen) har uttalt seg negativt.



Innsatsområde 7:

Tverrgående tiltak for en helhetlig forvaltning av Oslofjorden

Tiltak T 59:

Sikre en streng praktisering av plan- og bygningsloven § 1-8 med byggeforbud i strandsonen i tråd med de statlige planretningslinjene (SPR) for strandsonen, som for Oslofjordregionen blant annet innebærer at utbygging i 100-metersbeltet langs sjøen bør skje gjennom kommunale arealplaner og ikke gjennom enkeltvise dispensasjoner



Arealforbruk og arealendringer er hovedårsak til tap av naturmangfold



*Flyfoto fra 1956 og 2020
viser nedbygging av
Plahteskogen*

Hvordan skal kommunen følge opp tiltakene T 24 og T 59?

Kommuneplanen er viktig: Bestemmelser i reviderte kommuneplaner for kommunene 2022/23-2034 tydeliggjør viktigheten av å ivareta naturmangfoldet og unngå kunstige sandstrender

14. Sjøområder og strandsonen (pbl §§ 1-8, 11-9 nr. 5 og 11-11 nr. 3 og 5)

14.1.1. Bebyggelse og tiltak skal lokaliseres minst 30 meter fra strandlinjen målt i horisontalplanet ved middel høyvann. (Dette gjelder også små tiltak som ellers er fritatt fra lovens søknadsplikt.)

14.1.2. Naturstran
inngrep og tiltak s

10.5 Naturmangfold (pbl. §§ 11-9, nr. 6)

Ved søknad om tiltak, skal det redegjøres for hvordan prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven vedrørende naturmiljø, viktige naturtyper og biologisk mangfold er ivaretatt.

Ved søknad om tiltak i uregulerte områder eller i områder med reguleringsplan vedtatt før 01.01.2010 skal beh
skal utfø

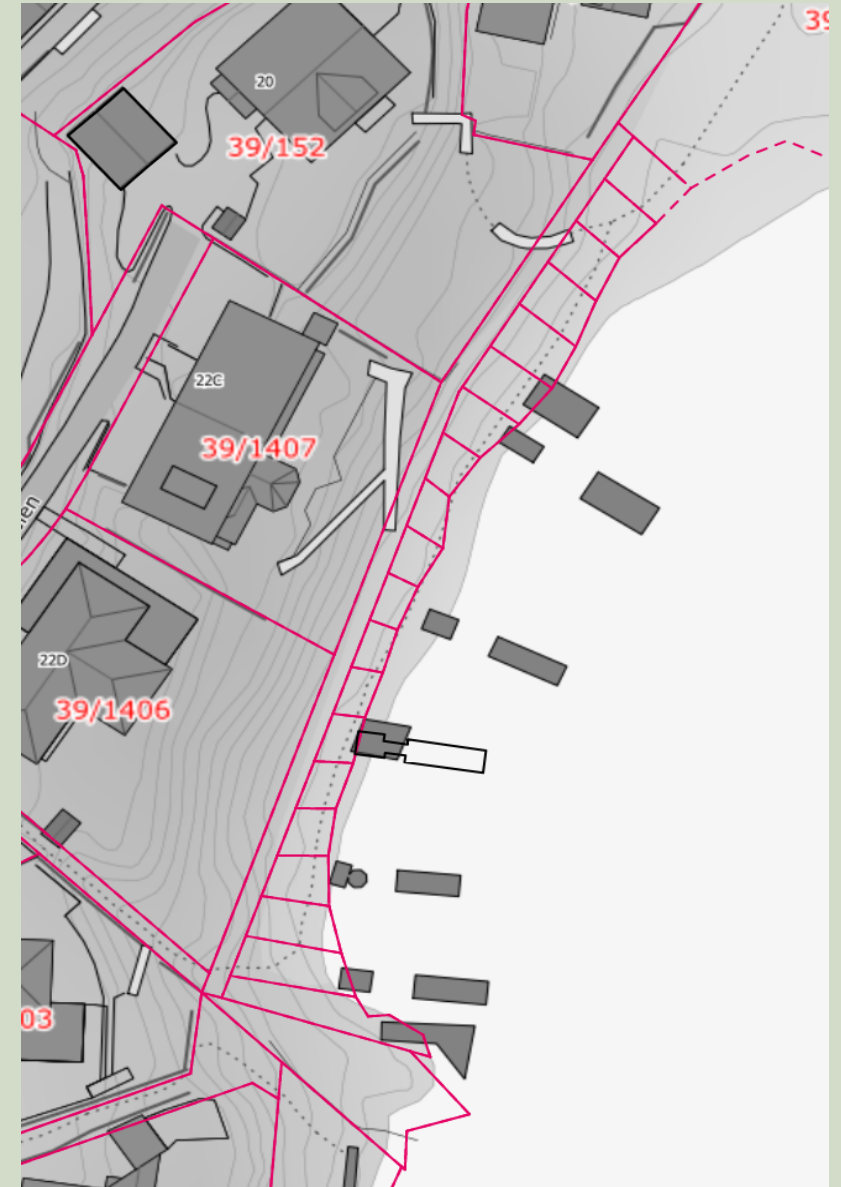
10.8 Brygger og sandstrender (pbl. §§ 1-5, 11-9, nr. 5 og 11-10 nr. 5)

10.8.1 Regulerte brygger

Oppføring av nye brygger og lignende tiltak tillates kun der dette følger av reguleringsplan vedtatt etter 11.09.1993. I områder som omfattes av reguleringsplaner som åpner for oppføring av brygger og lignende gjelder følgende:

Rutiner og samhandling

- **Overordnede myndigheter skal høres:** Alle dispensasjonssaker som berører strandsonen skal oversendes overordnede myndigheter for uttalelse
- **Koordinering med berørte avdelinger:** De fagfelt som blir berørt av byggesøknaden skal få mulighet til å uttale seg før vedtak fattes
- **Rutiner:** For å sikre en lik dispensasjonspraksis innad på avdelingen må rutiner fastsettes. Dette er et pågående arbeid, både i Asker og i Bærum.



Strandsoneprosjektet i Asker – oppfølging av ulovligheter i strandsonen

- I 2020 ble det gjennomført en registrering av samtlige tiltak på eiendommer i 100-metersbeltet langs hele Askerkysten
- I vedtak av 16. juni 2021 bestemte kommunedirektøren at oppfølging av ulovlige tiltak i strandsonen skal prioriteres
- Fremdriftsplanen viser at alle de registrerte forholdene vil være gjennomgått ved utgangen av 2026





Asker
kommune

Spørsmål og diskusjon





Statens vegvesen

«..Et framtidsrettet, effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem»

Vi bygger E18 Vestkorridoren

Presentasjon for Interkommunalt Politisk Råd Asker og Bærum 30.03.2023



Foto: Knut Opeide



Foto: Kairubi Sofia Gavidia-Ascardio



Foto: Dagrunn Husum

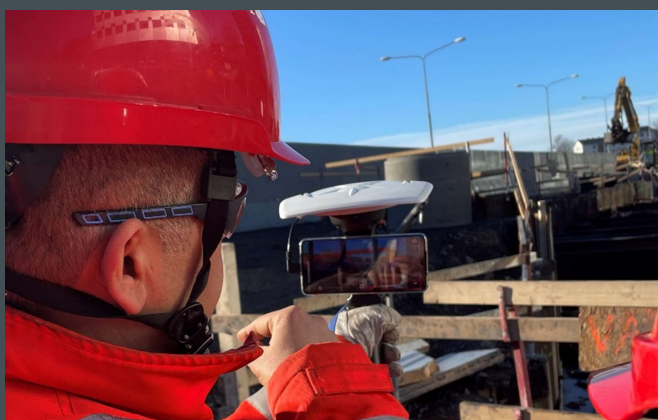


Foto: Dagrunn Husum



Foto: RedAnt



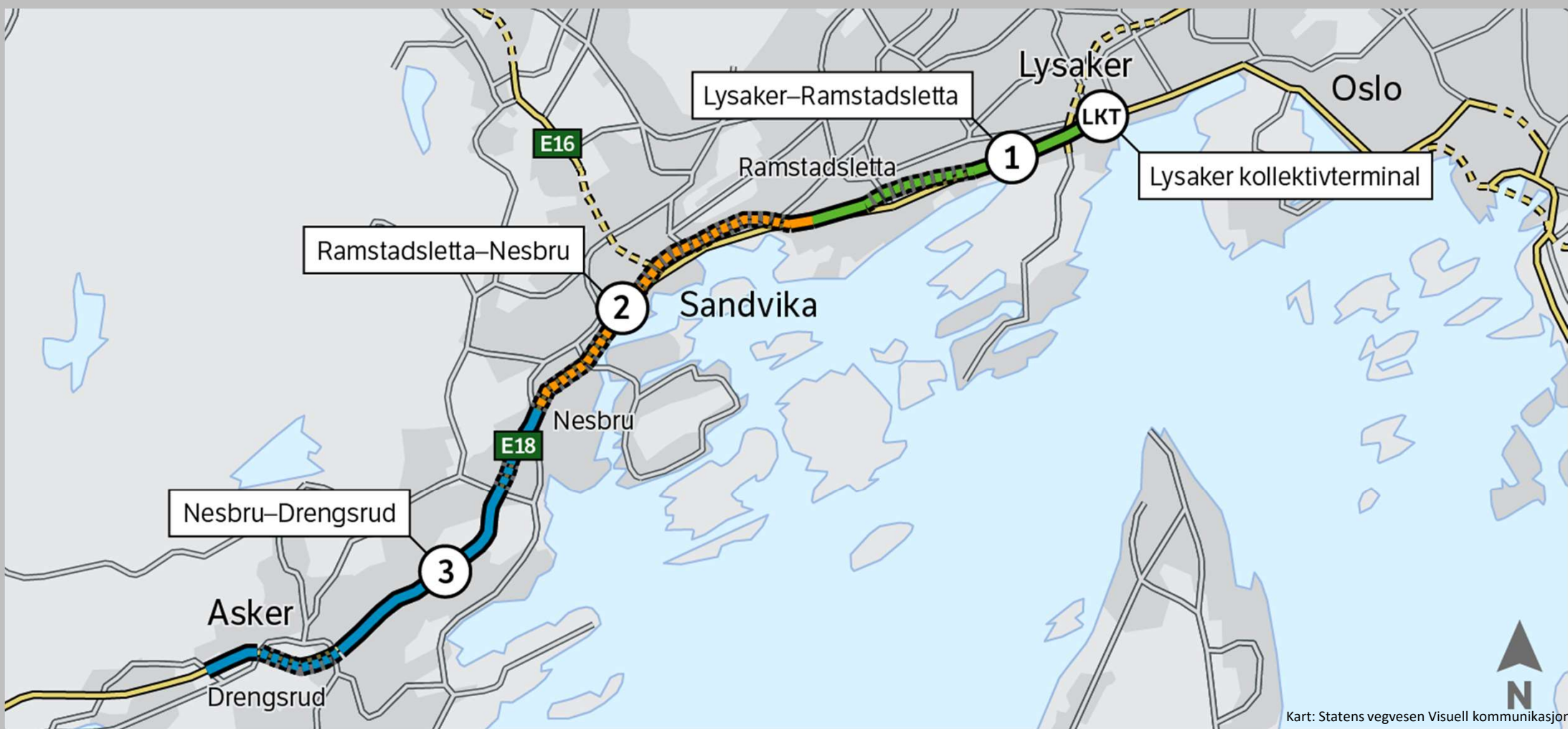
Foto: Knut Opeide,

Agenda

- ▶ Orientering om status etappe 1 Lysaker - Ramstadsletta
- ▶ Orientering om status i kostnadsoptimaliseringsprosessen for Etappe 2
- ▶ Videre prosess
- ▶ Kort om NTP-prosessen 2025 - 2036
- ▶ Spørsmål og dialog

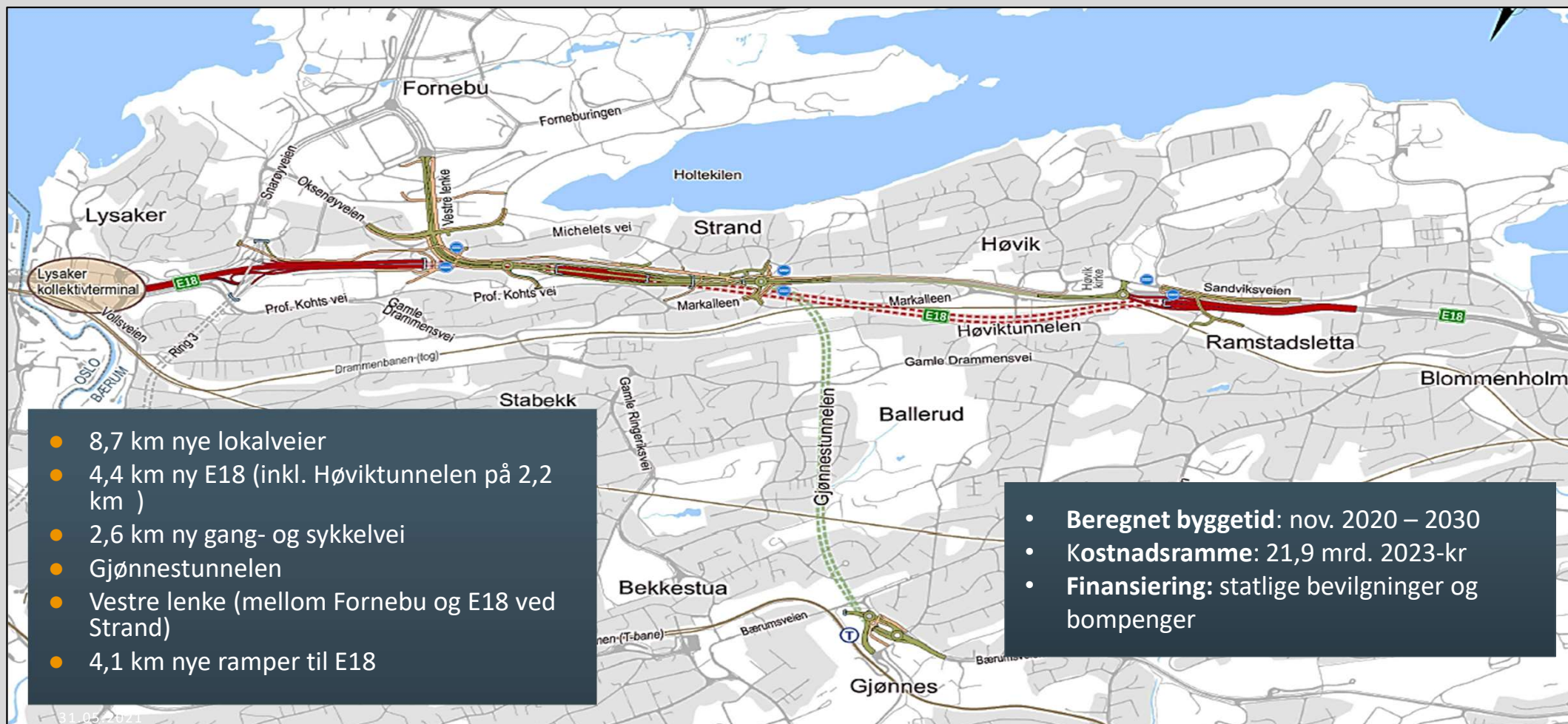
E18 Vestkorridoren

Prosjektet består av tre delstrekninger og Lysaker kollektivterminal



E18 Lysaker-Ramstadsletta

Tall og fakta



31.05.2021



E18 Lysaker-Ramstadsletta

Lysaker kollektivterminal



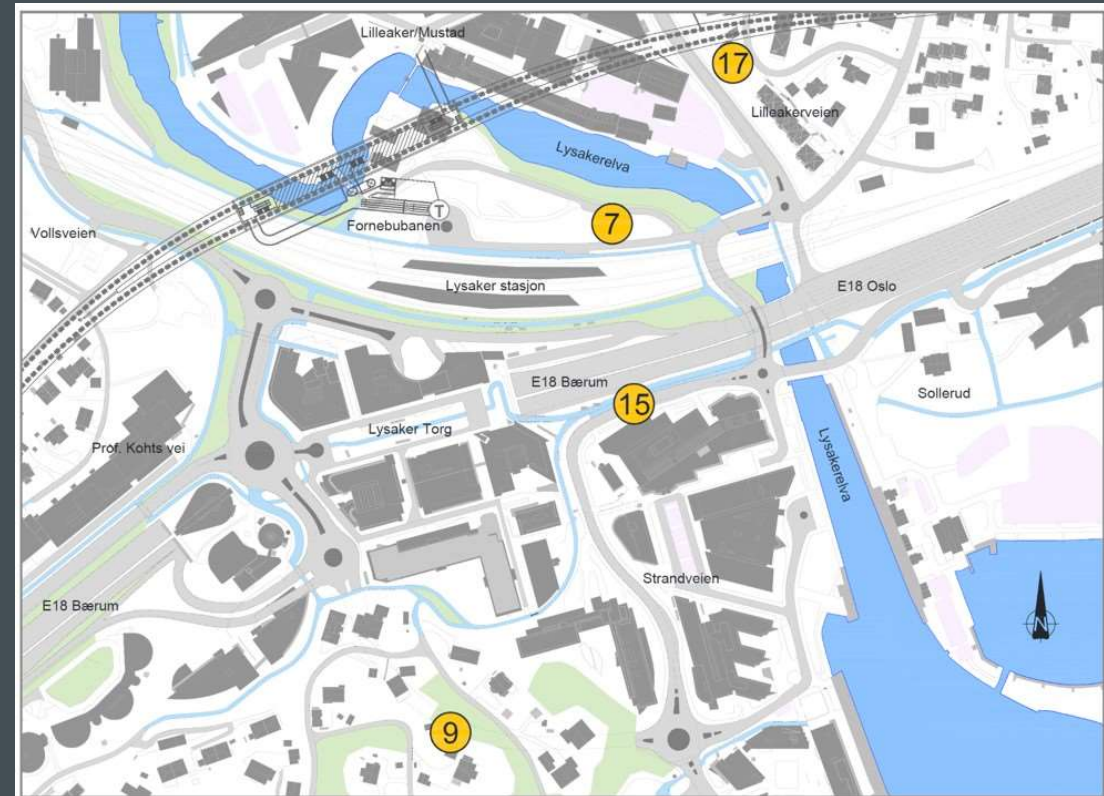
Statens vegvesen

Overordnet mål: legge til rette for miljøvennlige transportformer gjennom et mer effektivt og attraktivt kollektivknutepunkt.

- skal legge til rette for effektiv framføring av buss og attraktivt byttepunkt for de som reiser kollektivt
- skal tilrettelegge for syklende og gående rundt terminalen
- skal støtte opp om Oslo og Bærum sine planer om byutvikling på Lysaker

Status

- Oppstart reguleringsplan 14. des. 2022
- Beregnet tid for vedtatt reguleringsplan: 2024
- Beregnet ferdig bygging av kollektivterminal 2029
- Rådgiver reguleringsplan: Aas-Jakobsen AS



► Orientering om status i kostnadsoptimaliseringsprosessen for Etappe 2

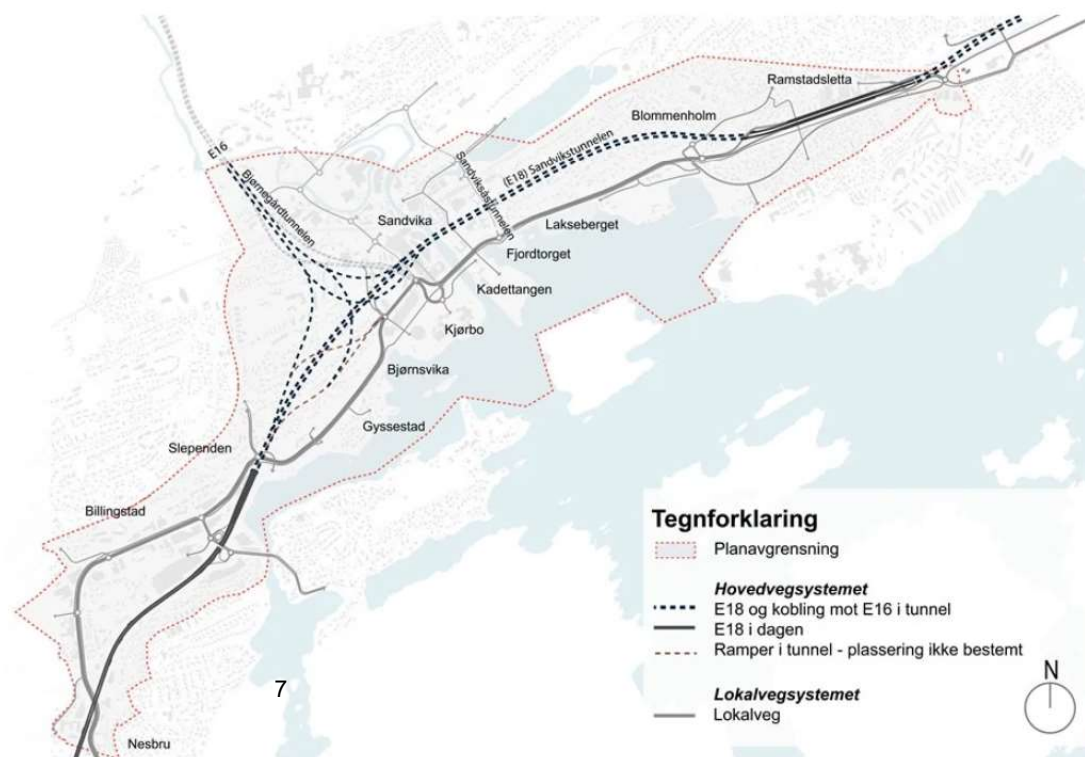
E18 Ramstadsletta–Nesbru: Vil forlenge planleggingen for å ta kontroll på kostnadene

Publisert 13. januar 2023

Stor økning i prosjektkostnader og reduserte planmidler gjør at Vegvesenet anbefaler å bruke tid til ny prosjektgjennomgang for å få kostnadene ned.

13. januar 2023:

- Anslag november 2021: ca. 12 mrd.
- Underveis-anslag november 2022: godt over 15 mrd.
- SVV vil ikke fremme en reguleringsplan over rammen på 12,2 mrd.
- Redusert planbudsjett i 2023(24?)



Budstikka 13. januar 2023

Neste E18-etappe kan bli forsinket – vegvesenet må få kontroll på kostnadene



Tom Hedalen i Statens vegvesen må lete med lupe etter kostnadsreducerende tiltak før neste etappe i E18-utbyggingen kan gå i gang. Foto: KNUT BJERKE

Av Richard Sveaas Dale og Av NTB

Publisert: 13.01.23 08:47

Del

Utbyggingen av nye E18 mellom Oslo og Bærum kan bli forsinket. Årsaken er tre milliarder i økte kostnader på strekningen mellom Ramstadsletta og Nesbru.

E18 må på inntektsjakt



Mandag var en gledens dag for E18, da Lisbeth Hammer Krog avfyrte den første salven i Høviktunnelen. Torsdag kom nyhetene om at reguleringen av neste etappe forbi Sandvika blir forsinket. Foto: KNUT BJERKE

Av Dag Otter Johansen

Publisert: 13.01.23 10:53

Ber regjeringen legge E18 på is: – Henger ikke på greip



Byrådsleder i Oslo, Raymond Johansen (Ap), mener utbyggingen av E18 bør skrotes. Foto: Ketil Bjørke / NTB

Av Åsmund Løvdal Austenå, Karl Martin Jakobsen og Henrik Glæver

Publisert: 13.01.23 18:27

Del

Byrådsleder Raymond Johansen (Ap) i Oslo ber samferdselsminister og partikollega Jon Ivar Nygård bruke E18-milliardene til noe annet. Statens vegvesen vurderer bompenger for å få inn nok penger.

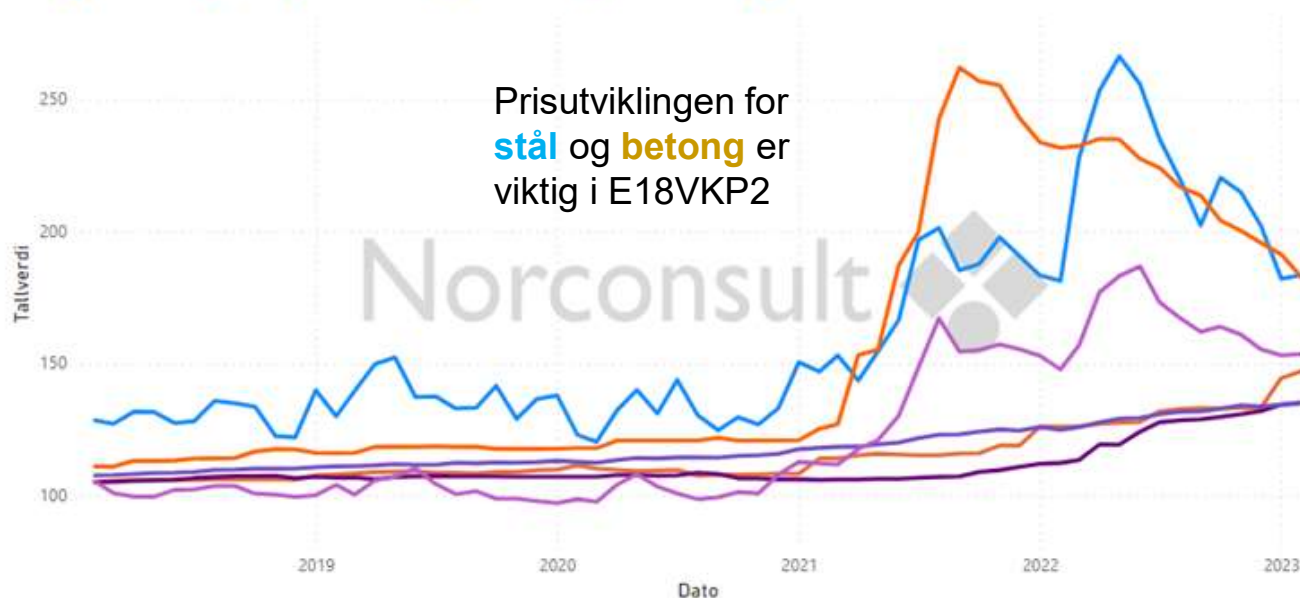
De viktigste kostnadsdriverne i underveis-anslaget

- ▶ Økte enhetspriser
- ▶ Underestimerte byggherrekostnader i tidligere anslag
- ▶ For lav usikkerhetsavsetning i tidligere anslag
- ▶ Mengdeøkninger

- ▶ SSB Materialindekser for trelast, betong, stål og boligblokk i alt (2015=100)

Prisutvikling Innsatsfaktorer

Navn ● Armeringsstål ● Betong ● Betongelement ● Boligblokk i alt ● Konstruksjonsstål ● Trelast

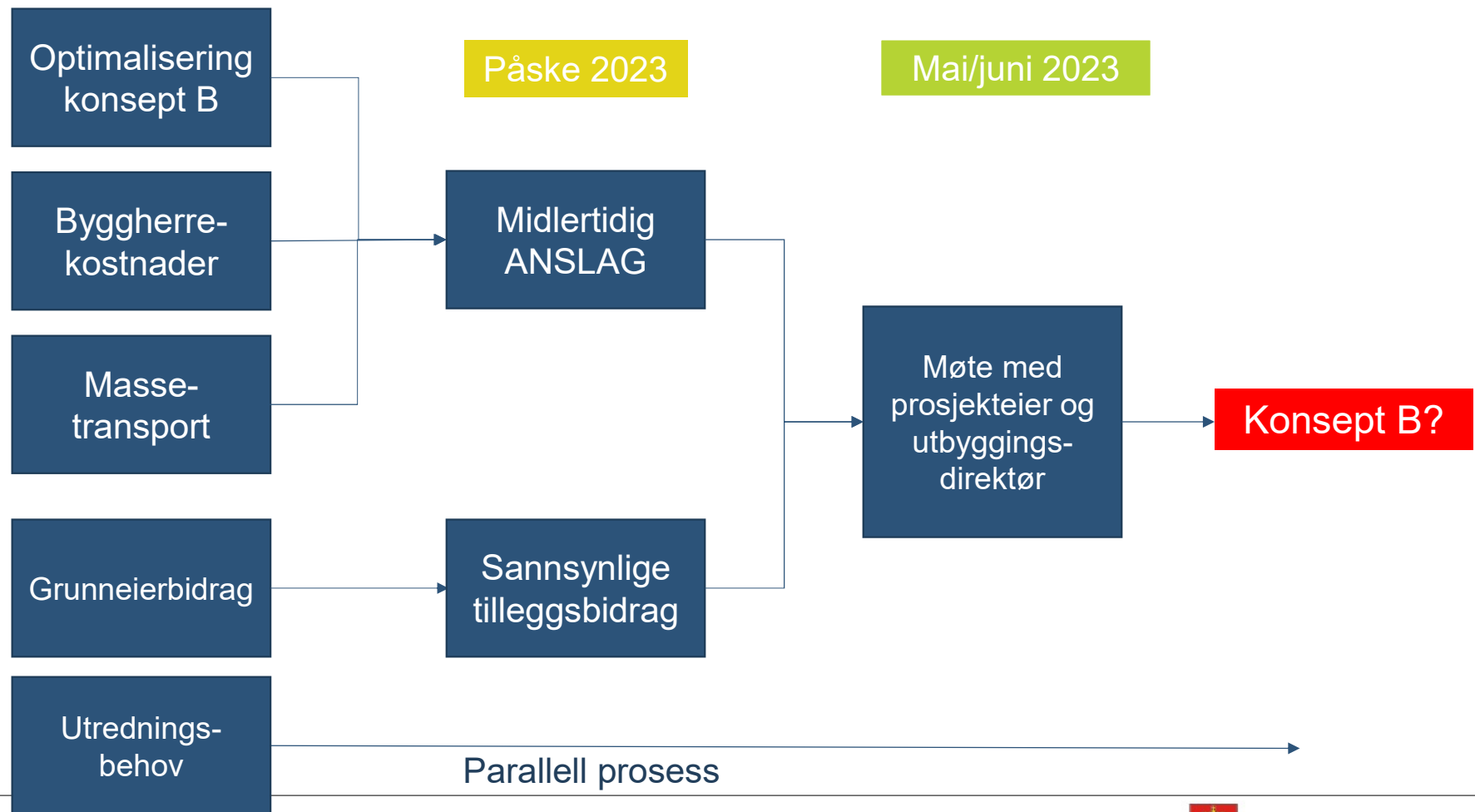


Kostnadsoptimalisering (kutt) er krevende for alle involverte,
men gir også muligheter

Proessen er preget av godt samarbeid med Asker og Bærum
kommuner, samt Viken fylkeskommune

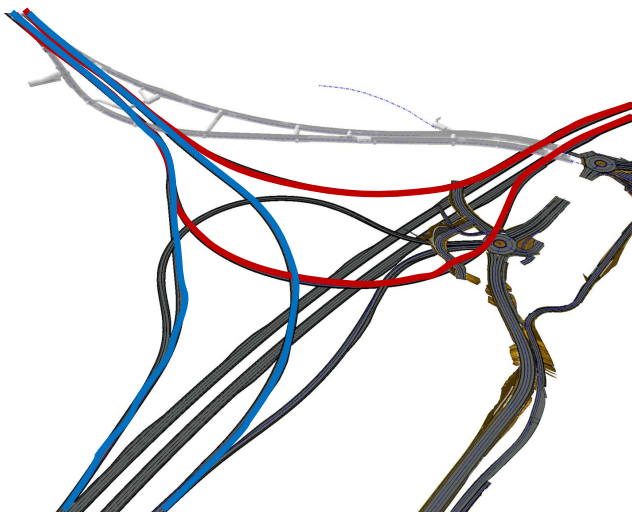
E18VKP2 er et ønsket prosjekt fra alle parter

Statens vegvesen har igangsatt 5 parallelle prosesser



Rammer for kostnadsoptimaliseringen av **konsept B**

- ▶ **Prosjektbestillingen** ligger fast
- ▶ E18 i tunnel under Sandvika
- ▶ **Østvendte** og **vestvendte** ramper mot E16
- ▶ Gjennomgående hovedlokalveg med 4 felt:
 - ▶ 2 kjørefelt for bil + 2 felt til kollektiv
- ▶ Hovedsykkelveg: sykkelveg m/u fortau



Samfunns mål:

Utvikling av arealbruk og transportsystem på veg i Vestkorridoren skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.

Dette innebærer:

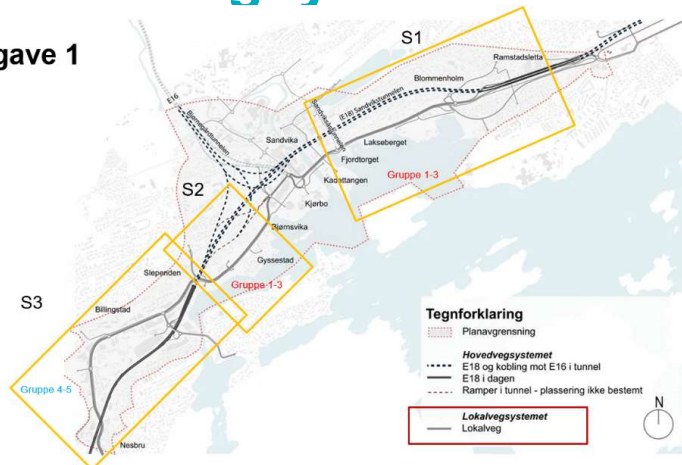
- ▶ Prosjektet skal planlegge og regulere nytt hoved- og lokalvegssystem mellom Ramstadsletta og Nesbru.
- ▶ Prosjektet skal redusere de lokale miljøproblemene på hoved- og lokalvegene. Med det menes nedbygging av barrierer for kollektivtrafikk, gående og syklende, samt reduksjon i støy og luftforurensning fra vegtrafikken.
- ▶ I planleggingen av nytt hoved- og lokalvegssystem skal særlig prioriteringen av miljøvennlige transportformer (gående, syklende og kollektivtrafikk), næringstransport og byutvikling vektlegges. Bruken av personbil skal ikke øke og veksten i persontransport skal tas med gående, syklende og kollektivtrafikk (nullvekstmål). NB! Kommunale virkemidler

Effektmål (i uprioritert rekkefølge):

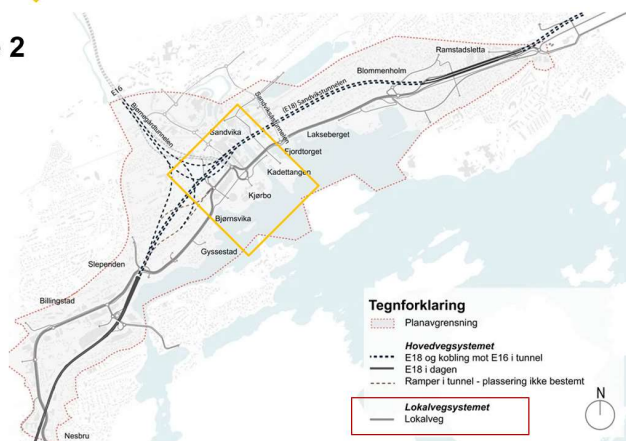
- ▶ Redusere rushtidsforsinkelser. Næringslivet og kollektivtransport skal prioriteres.
- ▶ Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportformer (kollektiv, sykkel og gange).
- ▶ Transportsystem som håndterer regional og lokal transport.
- ▶ Redusere luftforurensning og støyplage for «naboene».
- ▶ Redusere barrierer som hindrer ferdsel og øke opplevelsesverdier.
- ▶ Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.

Det er avholdt et idéverksted med kommunene og fylkeskommune

Oppgave 1



Oppgave 2



Statens vegvesen

► Kostnadsoptimaliseringsprosess: Oppsummering fra verksted 16. februar 2023

Reguleringsplan for E18 Vestkorridoren

Parsell 2 Ramstadsletta-Nesbru

Oppdragsnr.: S207161 Dokumentnr.: RAPP-MED-006 Versjon: B01 Dato: 2023-03-02



Engasjementet hos deltakerne på verkstedet var stort!



Prosjektet må redusere kostnadene.

Det er i den forbindelse også søkt å redusere planrisiko med betydelig involvering av bl.a. kommuner og fylkeskommune

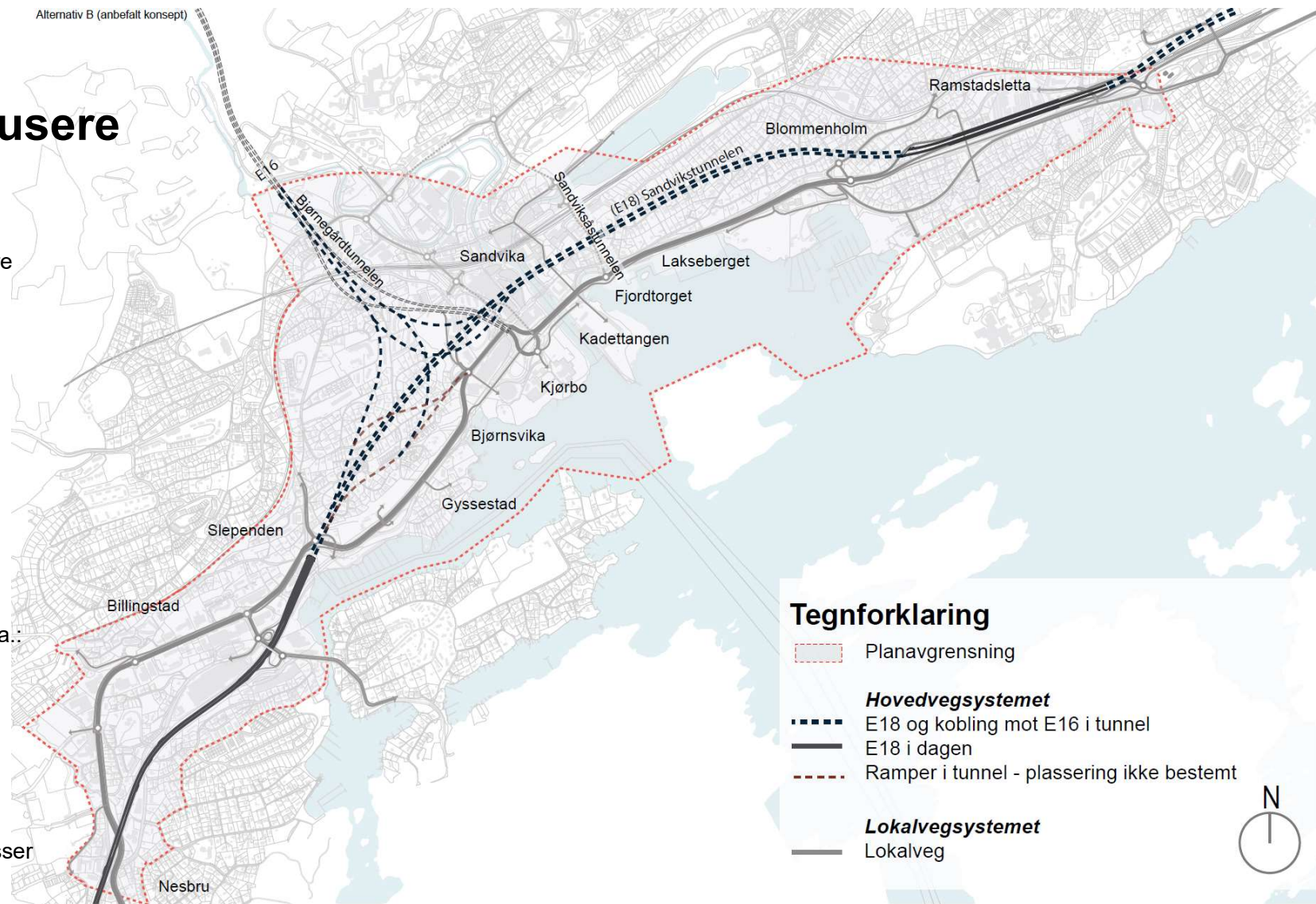
I tillegg til kostnadsoptimalisering, gir de alternative løsningene noe forbedring av veisystemet mhp

- Trafikkavvikling i avvikssituasjoner
- Kryssende trafikklstrømmer
- Feltbalanse i tunnelsystemet

Samtidig som prosjektmålene ligger fast, bl.a.:

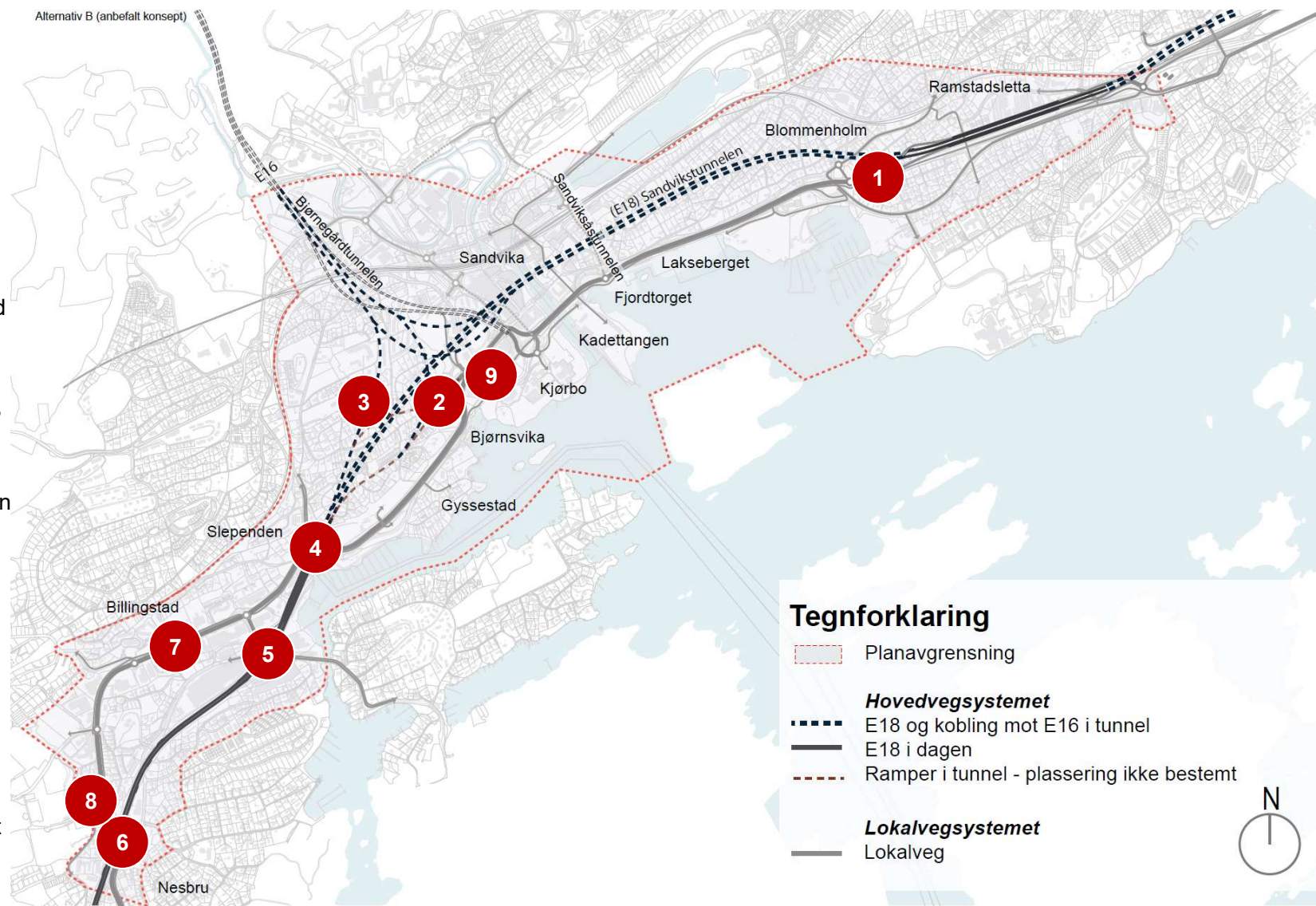
- Byutviklingsmuligheter i Sandvika
- Reduserte barriereeffekter
- mm.

Helhetlig plan som skal ivareta flere målsettinger. Det må aksepteres kompromisser



Foreløpige tiltak fra kostnads-optimalisering

1. Justering av portalområde/miljølokk ved Ramstadsletta
2. Rampetunneler til/fra Thon Hotel utgår
3. Vestvendte ramper mellom E16 og E18 forkortes
4. Nye E18-ramper og kryss ved Gyssestad, og adkomst til båtforeningen via eksisterende Sandviksvei
5. Omlegging av Slependskryset, slik at bl.a. Nesøyveien bru kan beholdes (fravik)
6. Vestre Nes bru beholdes (miljølokk utgår) (fravik)
7. Mindre GS-konstruksjoner på Billingstadsletta
8. Neselva bru begrenses til 3 felt
9. (Alternative løsninger i Sandvika basert på «Boulevard-ide» og «Gjenbruk-ide» = umodent)



Justering av portalområde/miljølokk ved Ramstadsletta

Statens vegvesen ville ha ekspress-sykelveien på nordsiden av E18 (blå linje), men er nå blitt enig med Bærum kommune om løsningen på sørsiden, til høyre for E18 på illustrasjonen. Foto: ILLUSTRASJON: STATENS VEGVESSEN

Hand-drawn architectural sketch of a building facade, likely a school or public building, with various annotations in Norwegian:

- Eksteriørside sveitt fra klimaanlegg i skap gjennomholder** (Exterior side heated from climate unit in cabinet through)
- Konseptuelt somme løsninger for teknisk bygg og luftstrømmer vann alt. 0** (Conceptual some solutions for technical building and air flows water all 0)
- GS forhold are tilskil** (GS conditions are to be given)
- Oppgang med portal-bussholdepunkt** (Entrance with portal-bus stop)
- Hur ved plass** (How at place)
- Fyllstierens** (Filler's)
- Høystandard, sykkelring for dersiden i parallell 1.** (High standard, bicycle ring for the side in parallel 1.)
- Detaljert løsning rundt teknisk bygg og parkering tilpasset redusert miljøplate** (Detailed solution around technical building and parking adapted to reduced environment plate)

[illegible]

2

Rampetunneler til/fra Thon Hotel utgår



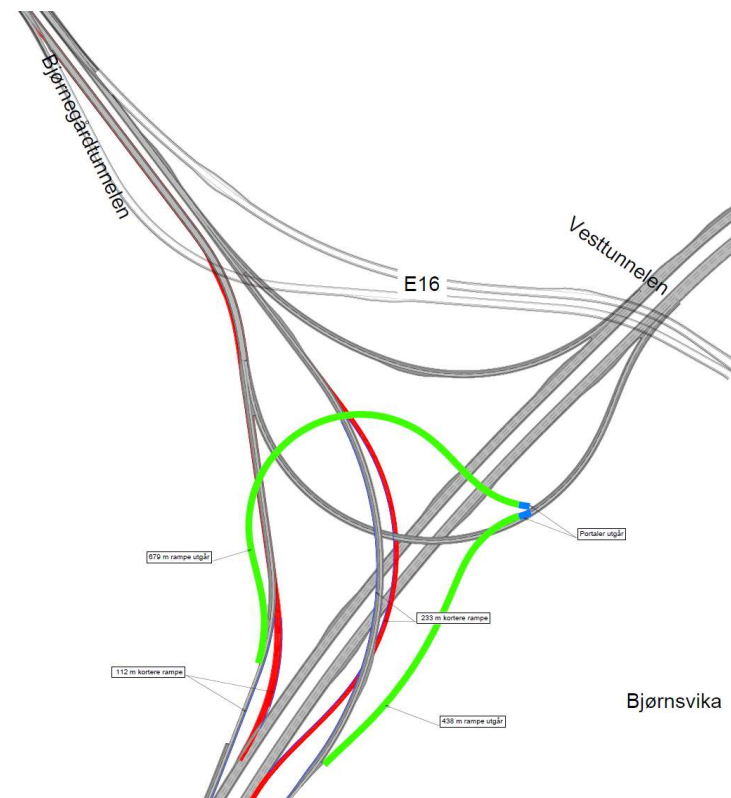
- ▶ Generelt er konstruksjoner mest kostbart, dernest tunnel, mens veg i dagen er billigst (med forbehold)
 - ▶ Ramper til Thon er lange og dyre
- ▶ Kryssløsning ved Thon har vært utfordrende for bl.a. myke trafikanter (konsept B)
- ▶ Viken fylkeskommune har vært tydelig på hovedlokalvegen bør legges på sørsiden av Sandvika Storsenter
- ▶ Bærum kommune har gitt tydeligere signaler om at Sandviksveien nord for Storsenteret ønskes utviklet til å få et mer bymessig preg
- ▶ Grunneier (DEFA) har gitt innspill i høringen av planprogrammet for Sandvika sjøfront at kryss og portal bør flyttes (til Bjørnsvika)
- ▶ **Anbefaling:** Rampetunneler til/fra Thon Hotel utgår/flyttes

3 Vestvendte ramper mellom E16 og E18 forkortes

- ▶ Fjernet/flyttet ramper til Sandvika v/Thon Hotel
- ▶ Optimaliserte vestvendte ramper
- ▶ Gir 1462 m mindre rampetunneler

Beskrivelse	Redusert lengde
Fjernet ramper ved Thon hotell	-1117
Optimaliserte ramper	-345
Delta ramper	-1462

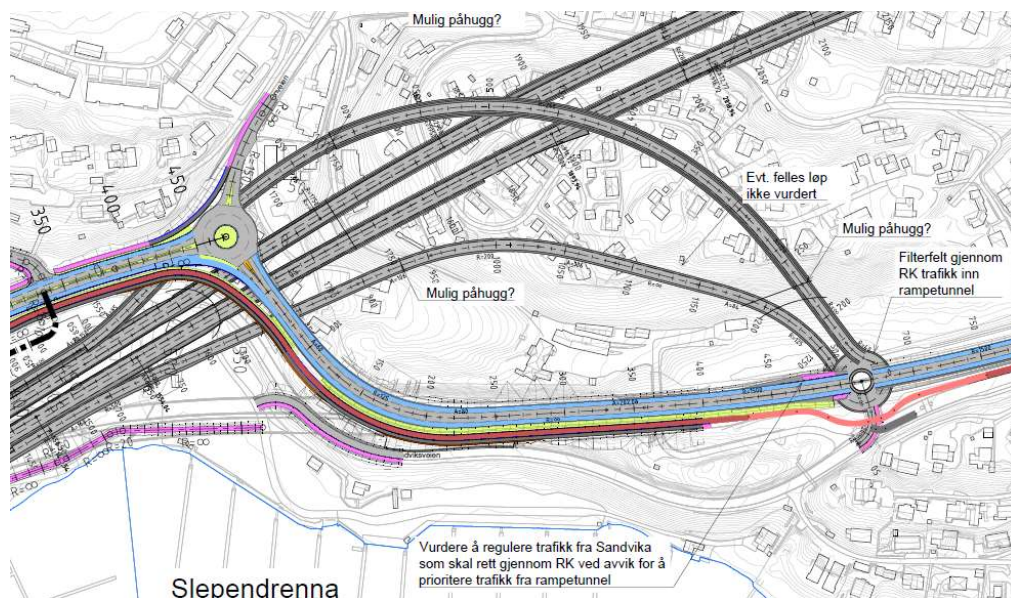
- ▶ Når noe utgår, så kommer det gjerne noe i tillegg
- ▶ Det er behov for ramper til/fra E18 i vest til hovedlokalvegen
- ▶ Det er ønskelig at biler som skal til/fra Sandvika blir værende lengst mulig på E18



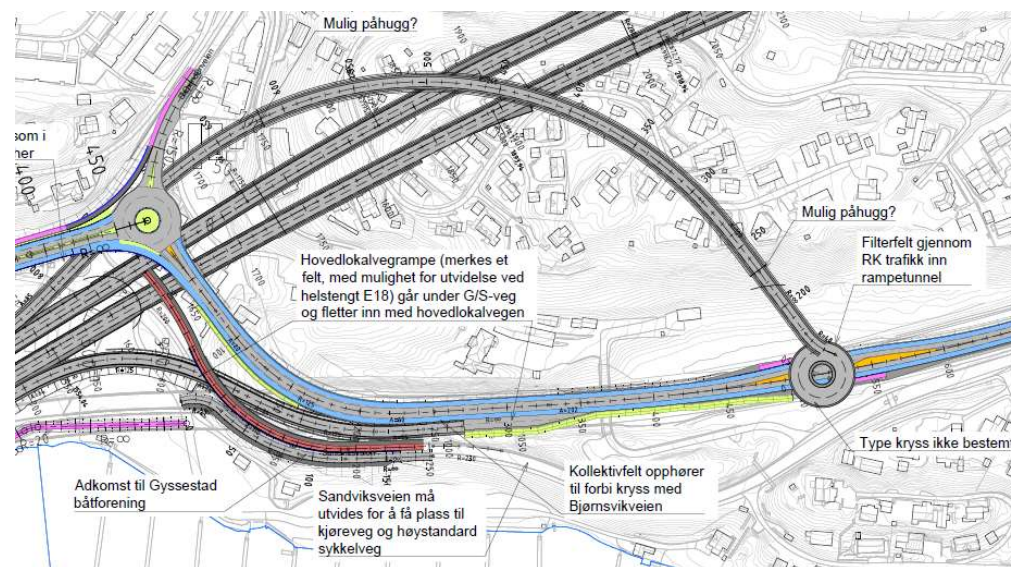
4

Nye E18-ramper og kryss ved Gyssestad. Adkomst til båtforeningen via eksisterende Sandviksvei

Alternativ 1: I tunnel

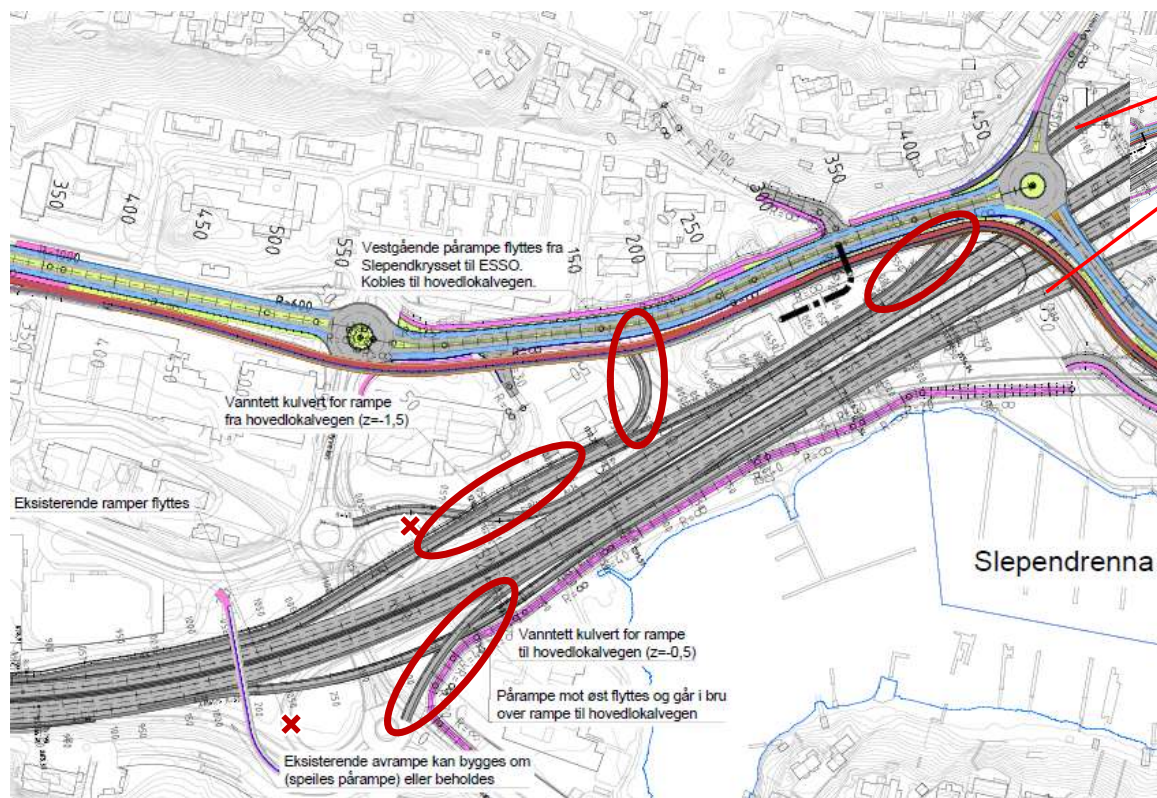


Alternativ 2: I dagen



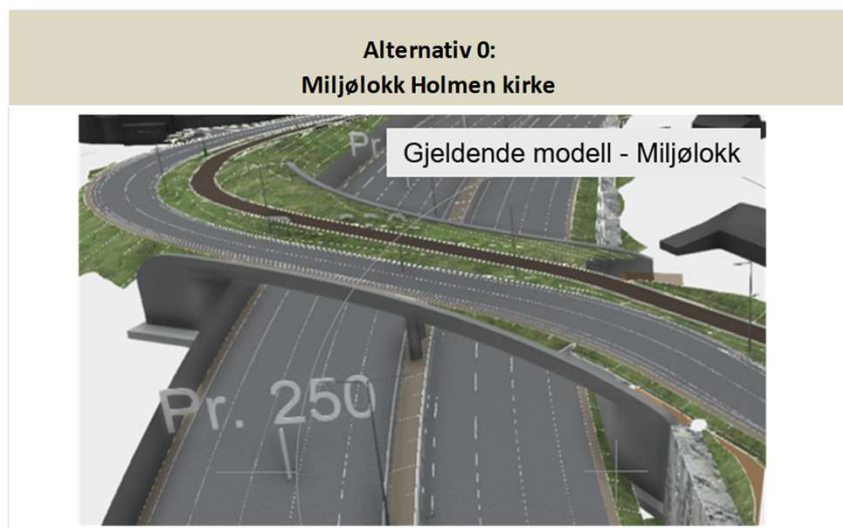
5

Omlegging av Slependskrysset, slik at bl.a. Nesøyveien bru kan beholdes



6 Vestre Nes Vestre bru beholdes (miljølokk utgår)

Alternativ 0: Miljølokk ved Holmen kirke



Alternativ 1: Beholde eksisterende bru

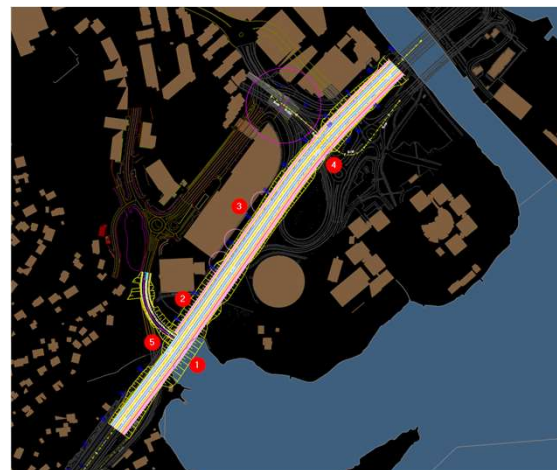


9 (Alternative løsninger i Sandvika = umodent)

Alternativ 0: Konsept B uten ramper/kryss Thon Hotel



Alternativ 1: «Bulevard»-ideen



Alternativ 1: «Gjenbruk»-ideen



Det er ikke gitt at alternativ 1 og 2 er kostnadsreduserende ift. alternativ 0, da konstruksjonsbehovene kan bli store

Ideer/tiltak vurderes opp mot helheten i prosjektbestillingen

► Benytter bærekraftsmatrisen

- Hensikten er å få frem fordeler og ulemper som endringen vil medføre
- Dersom kostnadsbesparelsen er forholdsvis liten og ulempene er store, så er bærekraftsmatrisen med på å belyse dette

- Minimums alternativer (evt neste fase)

Tabell under er et eksempel på anvendelse av metoden, alternativer og vurderinger

Kriterier (kort)	Vekt	Alternativ 0: Portalområde/miljølokk Ramstadsletta før kostnadsoptimalisering	Alternativ 1: Redusert kulverter for avrampe og pårampe og reduisert miljølokk Ramstadsletta	Alternativ 2: Kun trau for avrampe og pårampe. Miljølokk utgår. Bru for gs-veg over ramper.
Økonomisk bærekraft	40 %			
Investeringskostnad	3			
Drift- og vedlikeholdskostnad (driftstid tårn/vifte + tilkomst)	1			
Gjennomførbarhet (plan)	0,6			
Gjennomførbarhet (teknisk)	0,4			
Vektet snitt Økonomisk bærekraft	5,0	3,5	4,1	3,7
Sosial bærekraft	30 %			
Sikkerhet - SHA	1			
Trafikksikkerhet i anleggsfasen	1			
Trafikksikkerhet i anleggsfasen (GS)	1			
Flyt og forutsigbarhet (gående, syklende, kollektiv)	1			
Flyt og forutsigbarhet (biltrafikanter)	1			
Avvikssituasjoner (stengt tunnel)	1			
By- og områdeutvikling (arkitektonisk utforming)	0,5			
By- og områdeutvikling (arealbeslag, fysisk barriere, fremtidig byutvikling, tilgang strandsonen)	1,5			
Vektet snitt Sosial bærekraft	8,0	3,3	3,0	2,6
Miljømessig bærekraft	30 %			
Klimagassutslipp	3			
Støy og luft	1			
Natur/miljøverdier og ressurser (visuell/naturmessig barriere)	1			
Vektet snitt Miljømessig bærekraft	5,0	3,8	4,0	3,6
SUM		3,5	3,7	3,4
Rangering		2	1	3

Hva skjer videre?

Videre arbeid etter påske:

- ▶ Mengdeendringer for nytt optimalisert helhetlig konsept, inkludert løsningsvarianter, legges til grunn for nye kostnadsberegninger etter påske
- ▶ Andre viktige konsekvenser (bl.a. trafikkberegninger) vil bli belyst i etterkant
- ▶ Evt. belyse utfordring med prosjekt bestilling < > minimums løsning

Planansvarlig etappe 2:

- ▶ Fungerende planansvarlig for prosjektet: Nina Marie Rønning Kjemperud
 - ▶ Har erstattet Torkild André Åkerset som begynner i Statens Havarikommisjon
- ▶ Stillingen har blitt lyst ut eksternt (søknadsfrist 10. april 2023)

Møter med Bærum og Asker kommune samt Viken fremover:

- ▶ Møte med Bærum (og Viken) om trafikkreduserende initiativ for Sandvika etter påske
- ▶ Status eller orienterende møte i mai/juni etter møte med prosjekteier og/eller Utbyggingsdirektør



Statens vegvesen



Nasjonal transportplan 2025-2036

Prioriteringsoppdraget –
frist 31.03.2023



NTP 2025-2036- prioriteringsoppdraget

- «Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor»
 - Forventninger om trangere økonomiske handlingsrom gjenspeiles i lavere rammer
 - Prioriteringsoppdrag – prioritering av ressurser og gjennomføring av tiltak i tolvårsperioden
 - Med stadig trangere karbonbudsjett og økt press mot natur, skal prioriteringene også legge til rette for at vi når Norges klima- og miljømål
 - SD ønsker å ha en dialog med transportetatene slik at relevante tiltak er tilstrekkelig utredet til å inngå i beslutningsgrunnlaget
 - Viktigere å ta vare og utnytte eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre
 - Statens vegvesen skal vurdere om utbedringsstandard bør velges istedenfor alternativ til full utbygging på større deler av veinettet
 - Arbeide aktivt med å redusere kostnader og øke nytten av samtlige tiltak som prioriteres i neste NTP

Prioriteringsoppdraget

- Vurdere om det er behov for en ny sammensetning av dagens portefølje (prosjekter over 1 mrd. kr)

Kriterier:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (inkl. ikke prissatte virkninger)
- Oppnåelse av NTP-målene
- Løsning på oppdaterte utfordringer i korridorene, jf. punkt 7 i utredningsoppdraget
- Andelen av rammene som enkeltprosjekter forventes å ta fremover
- Ved porteføljerevisjonen skal det gjøres en helhetlig gjennomgang, herunder vurdere om prosjektene er riktig dimensjonert og inneholder de riktige tiltakene. Se til forslag om veinormalendringer
- Gjennomføringstiden trenger ikke å være avgrenset til 2025–2036. Men øvre grense er rammene til Porteføljen fra NTP 2022-2033 (150 mrd.)
- I andre periode skal **ikke** prosjektene konkretiseres

Prioriteringsoppdraget

- Tilrå prioriteringsrekkefølge for porteføljen i to alternativer: 1) *dagens kriterier for porteføljestyling*, og 2) *samfunnsøkonomisk lønnsomhet*.

- *Kriterier fra Porteføljestylingen*

- Modenhet
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (inkl. ikke prissatte virkninger)
- Endring kostnad fra NTP 2022-2033
- Endring i netto nytte fra NTP 2022-2033
- Samfunnssikkerhet
- Usikkerhet mhp. hhv. etterspørsel og teknologi
- Tunnelsikkerhetsforskriften, forpliktelser i byvekstavtaler

3. Synliggjøre hvilke prosjekter over 1 mrd. kr. som kan startes opp de første seks årene i de tre rammene.

Viktige datoer

- 31. mars -23: foreslå prioriteringer av ressursbruken i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036
- Innen **3. oktober 2023** oversende et oppdatert tallgrunnlag for prioriteringene, herunder oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger og oppdatering av kroneår til 2024-kroner. Prinsippene for prioritering av tiltak i denne oppdateringsrunden skal være de samme som for leveransen i mars 2023,.