



Kunnskapsgrunnlag

Temaplan Samferdsel og mobilitet



Innhold

1	Innledning.....	4
1.1	Målet med temaplanen	4
1.2	Organisering av arbeidet	4
1.3	Avgrensninger.....	4
2	Lover og føringer	6
2.1	Lover	6
2.2	Føringer	6
3	Klima	11
3.1	Hvordan blir klimaet framover? Hva skal vi dimensjonere for?	11
3.2	Klimagassutslipp fra samferdselssektoren	11
3.3	Klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur	14
4	Folkehelse.....	16
4.1	Aldersvennlig transport.....	17
5	Fysisk infrastruktur	19
5.1	Kommunalt veinett.....	20
5.1.1	Vei- og gatenormal	20
5.1.2	Trafikkmengde	21
5.1.3	Tilstand, drift og vedlikeholdsbehov.....	23
5.1.4	Klimatilpasning av kommunale veianlegg	32
5.2	Sentrumsområder	35
5.2.1	Asker sentrum	35
5.2.2	Sætre	38
5.2.3	Spikkestad	39
5.2.4	Heggedal.....	40
5.2.5	Slemmestad	43
5.3	Parkering	43
5.3.1	Kommunale plasser.....	44
5.3.2	Innfartsparkering	45
5.3.3	Privat parkering.....	46
5.3.4	Arealplanlegging for parkering.....	46
5.4	Fergekaier.....	50
5.5	Fylkesveinettet.....	50
5.6	Riksveinettet/Europaveier.....	53
5.6.1	E18	53
5.6.2	E134	54
5.7	Private veier	56

6	Transportsystemet og reisevaner i Asker	58
6.1	Gange, sykkel og mikromobilitet.....	60
6.1.1	Gange	60
6.1.2	Sykkel	63
6.1.3	Mikromobilitet.....	69
6.2	Kollektivtrafikk.....	74
6.2.1	Tog.....	75
6.2.2	Buss.....	77
6.2.3	Reisevaner for kollektivtransport (felles tog, buss og ferge).....	81
6.2.4	Båt	83
6.3	Bilbruk.....	84
6.3.1	Bilhold og reisevaner med bil	84
6.3.2	Samkjøring/bildeling	87
6.4	Reisetider i Asker: kollektivtransport vs. privatbilen	87
6.5	De unges reisevaner	90
6.6	Reisevaner fremover	91
7	Asker kommunes eget arbeid med mobilitet og reiser	95
7.1	Mobilitetsstrategi	95
7.2	Hjemmekontor og digitale møter	97
7.3	Asker kommunes reisepolicy.....	98
7.4	Kommunal kjøretøypark	98
8	Trafikksikkerhet og skolevei	100
8.1	Trafikkulykker.....	101
8.2	Skolevei og reisevaner	107
9	Dialog med øvrige myndigheter.....	113
10	Næringstransport og varelogistikk	114
10.1	Utslippsfrie kjøretøy i næringstransporten.....	114
10.2	Økning i netthandel.....	115
10.3	Varelogistikk i Asker	116
11	Innovative digitale løsninger	117
11.1	Intelligente transportsystemer (ITS)	117
11.2	Teknologi for å redusere transportbehovet	119
11.3	Utvikling av apper.....	119
12	Økonomi.....	120
12.1	Fylkes og riksveier	120
12.2	Kommunale veier og sentrumsområder	121

1 Innledning

1.1 Målet med temaplanen

Formålet med «Temaplan Samferdsel og mobilitet» er å bidra til at kommunen lykkes i målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover. Kommuneplanen setter som mål at Askersamfunnet skal ha bærekraftige og samordnede transportløsninger. Planen skal peke på viktige utfordringer innenfor samferdsel og mobilitet og gi føringer for hvordan disse utfordringene skal løses.

Temaplan for Samferdsel og mobilitet skal være en strategisk og sektorovergripende plan. I temaplanen skal det etableres et kunnskapsgrunnlag og en status for blant annet lover og føringer, klimaendringer og -tilpasninger, transportsystemer og fysisk infrastruktur, drift og vedlikehold, reisevaner og næringstransport, samt innovative løsninger og utvikling fremover.

Ut ifra kunnskapsgrunnlaget og de utvalgte målene fra kommuneplanens samfunnsdel, skal planen definere innsatsområder og strategier for hvordan målene skal nås. Å nå målene som settes i denne temaplanen er høyst nødvendig for at Asker kommune skal utvikles som ønsket fremover.

1.2 Organisering av arbeidet

Oppdraget med igangsetting av arbeidet med «Temaplan Samferdsel og mobilitet» er gitt i forbindelse med kommunestyrets behandling av Handlingsprogram 2022-2025.

Avdeling Kommuneplan i virksomheten Samfunnsplanlegging har ansvar for utarbeidelse av planen. I tillegg deltar ressurser fra avdeling Reguleringsplan i Samfunnsplanlegging, avdeling Samferdsel i Miljø- og samferdsel, samt miljørådgiver i Miljø og samferdsel, i arbeidsgruppen til planen.

Temaplan Samferdsel og mobilitet fikk vedtatt sitt mandat i november 2022. Planen skal til førstegangsbehandling i juni 2023. I mellomtiden skal kunnskapsgrunnlag og førsteutkast til plan utarbeides.

I kunnskapsgrunnlaget og i arbeidet med innsatsområder og strategier i planen, skal det hentes innspill fra relevante høringsparter. Relevante høringsparter er deler av kommunens virksomheter, innbyggere, interesseorganisasjoner, andre offentlige myndigheter med flere.

Kunnskapsgrunnlaget bygger i hovedsak på eksisterende kunnskap og data, samt enkelte analyser utført etter mandatets godkjenning. En oppdatert reisevaneundersøkelse er under utarbeidelse og vil kunne supplere planarbeidet når den er klar sommeren 2023.

1.3 Avgrensninger

Det utarbeides mange temaplaner og strategier i Asker kommune. Disse utarbeides på forskjellige temaer og tidspunkter, men har til dels overlappende tematikk og grensesnitt.

- Temaplan Handling mot klimaendringene (vedtatt)
- Temaplan Næring (vedtatt)
- Temaplan Boligpolitikk (under utarbeidelse)
- Temaplan Fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv (vedtatt)
- Temaplan På lik linje – nedsatt funksjonsevne (under utarbeidelse)
- Temaplan Digitalisering og smart teknologi (under utarbeidelse)

- Temaplan Masseforvaltning (avviklet)
- Temaplan Kultur (vedtatt)
- Temaplan Medborgerskap (vedtatt)
- Temaplan Leve hele livet – eldre (vedtatt)
- Temaplan Vann og vannmiljø (vedtatt)

Planen vil forholde seg til vedtatt Parkeringsstrategi for Asker kommune og Standard for drift og vedlikehold av kommunale veier (begge vedtatt i 2021) og vil ikke ta opp igjen prinsippene som ble vedtatt i disse.

2 Lover og føringer

2.1 Lover

Det er flere lover og forskrifter arbeidet med samferdsel og mobilitet må forholde seg til. De mest sentrale lovene er:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)
- Lov om vegar (veglova)
- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- Lov om klimamål (klimaloven)
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)

2.2 Føringer

Videre beskrives kort overordnede føringer som påvirker temaplan Samferdsel og mobilitet. Samlet sett er det i føringene lagt stor vekt på fortetting, reduksjon av transportbehovet, og å styrke kollektiv, sykkel og gange som transportformer.

Meld.St. 20 (2020-2021)- Nasjonaltransportplan 2022-2033 (NTP) ¹

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn for den. Nasjonal transportplan 2022-2033 gir rammene for utviklingen av transportsystemet og tilbudet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene. Nasjonal transportplan er ikke et forpliktende vedtak.

Regjeringen har en ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005. Samtidig som utslippene reduseres, skal det sikres et godt transportsystem for befolkningen og for bedrifter.

Med denne planen vil regjeringen

- satse på fornyelse, drift og vedlikehold, slik at vedlikeholdsetterslepet reduseres, pålitelighet og driftssikkerhet blir bedre og vi tar høyde for de forventede klimaendringene.
- videreutvikle infrastrukturen gjennom et høyt nivå på investeringene i store prosjekter, effektpakker på bane, utbedringsstrekninger på vei, skredsikring, farvannsutbedringer, tiltak i fiskerihavner og tilskudd til flyplassutbygging.
- øke statens bidrag til fylkesveier, for at fylkeskommunene skal kunne forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og forbedre forholdene for næringstrafikken.

NTP definerer at det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Følgende fem mål skal gi retning for ressursbruken i planperioden:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde

¹ Samferdselsdepartementet. «Nasjonal transportplan 2022-2033». (<https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417.pdf>)

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Regjeringen har i Nasjonal transportplan satt et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være 20 % i byområder og 8 % på landsbasis. Det er også et mål i planen at innen 2025 skal alle nye lette varebiler være utslippsfrie, og innen 2030 skal varedistribusjonen i bysentra skal være tilnærmet utslippsfri.

For togtilbudet i Asker er det nevnt at *Ny rutemodell Østlandet* vil gi lokaltoget fra Asker til Oslo S muligheter for femten- til timinuttersintervaller. I tillegg er det planlagt at strekningene Asker–Drammen–Hokksund og Oslo S–Asker–Spikkestad vil få signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) i første seksårsperiode.

I planen legger regjeringen opp til en betydelig satsing på veisiden, og for Asker betyr dette prioritering av E134 Oslofjordforbindelsen (trinn 2) og E134 Dagslett-E18. Parsell 2 og 3 av E18 Vestkorridoren (Ramstadsletta-Slependen og Nesbru-Drengsrud) står omtalt som «under planlegging», men Regjeringen kommer ikke nærmere inn på finansiering og prioritering av dette prosjektet.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 legges fram våren 2024.

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 – Sats på sykkel! ²

Statens vegvesen reviderte sist sin nasjonale sykkelstrategi i 2012 i forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Hovedmål for strategien er at sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 % av alle reiser innen 2023. Sykkeltrafikken bør minst dobles i byer og tettsteder for å kunne nå hovedmålet, siden det totale antall reiser forventes å øke.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 ³

Regjeringen fremhever FNs 17 bærekraftsmål som grunnlag for kommunal og regional planlegging. For samferdsel er det forventningene til en bærekraftig areal- og transportutvikling som er de mest relevante. Regjeringen forventer

- en styrket knutepunktutvikling
- tilrettelegging for sykling og gange i byer og tettsteder, blant annet gjennom trygge skoleveier og lenker fra kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområder
- transportløsninger for grupper som er mindre mobile
- regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner, blant annet for å avklare knutepunkt for kollektivtrafikken

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ⁴

Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes. Slik kan man begrense selve transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

² Statens vegvesen. «Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel!» (2014-2023) (<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/2014-2023.pdf>)

³ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023» (<https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c5.pdf>)

⁴ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» (2014) (<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9.pdf>)

Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.

Knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Det bør legges til rette for innfartsparkering langs hovedlinjene for kollektivtrafikken. Tilrettelegging for innfartsparkering må sees i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder, der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

Ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for sykkel og gange utredes.

*Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2022*⁵

Statsforvalteren ber kommunene fortsatt prioritere arbeidet med å minimere transportbehovet og legge til rette for at Stortingets mål om at vekst i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, jf. statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Det er også lagt vekt på klimatilpasning og naturbaserte løsninger. Blant annet at blågrønne strukturer (vegetasjon og vannveier) er nødvendig for naturmangfoldet, samtidig som de spiller en viktig rolle for klimatilpasning og rekreasjon.

Regionale planer for areal og transport - Viken

Viken fylkeskommune har ikke vedtatt regionale planer for areal og transport, etter fylkessammenslåingen i 2020. Derfor vil regionale planer for areal og transport som er vedtatt i de tidligere fylkene Akershus og Buskerud være førende.

*Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*⁶

Dette er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører, for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen.

⁵ Statsforvalteren. Vedlegg «Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2022»

(<https://www.statsforvalteren.no/siteassets/fm-oslo-og-viken/2022.pdf>)

⁶ Viken fylkeskommune. «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» (2015) (<https://viken.no/f/p1/fd3-e553-4dd7.pdf>)

Et av hovedmålene for denne regionale planen er at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. I tillegg har planen følgende underordnede mål med spesiell tanke på transport:

- Planen skal bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt, inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.

I planen legges det opp til samarbeidsavtaler rundt konkrete temaer, for å sikre samordnet transportutvikling, blant annet innenfor kollektivløsninger.

*Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035*⁷

Denne planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i tidligere Buskerud fylke, som Røyken og Hurum kommuner var en del av. Hovedmål i planen defineres som «Et sterkt og bærekraftig Buskerud» med:

- byer og tettsteder med gode levevilkår
- reduserte klimagassutslipp
- mindre transportbehov

Ut fra disse hovedmålene er det i planen definert innsatsområder med delmål. De mest aktuelle for dette planarbeidet er

- arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder
- et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem (i byområdet skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv)

*Viken fylkeskommunes Samferdselsstrategi 2022-2033*⁸

De overordnede føringene i samferdselsstrategien kan oppsummeres i følgende punkter:

- Bredden i FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser blir lagt til grunn for måloppnåelse innen drift og investering.
- Omstilling, innovasjon og samarbeid skal bidra til måloppnåelse.
- Klima og miljø er løftet fram særskilt, og skal ved målkonflikter og prioriteringsdilemmaer veie tungt, særlig ved valg av prosjekter i byområder.
- Folkehelse, sosiale og økonomiske faktorer blir særlig vektlagt i utforming av prosjekter, samt i valg av prosjekter i distriktsområder.
- Sosial bærekraft blir særlig vektlagt i pilotprosjekter, ved bruk av ny teknologi, i samarbeidsprosjekter/partnerskap og i tilskuddsordninger.

⁷ Viken fylkeskommune. «Regional plan for areal og transport i Buskerud». (<https://viken.no/f/p1/regional-plan-2018-2035.pdf>)

⁸ Viken fylkeskommune. «Samferdselsstrategi 2022-2033» <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/samferdselsplanlegging/planer-og-strategier/samferdselsstrategi-2022-2033/>

- Økonomisk bærekraft oppnås gjennom å møte behov på en kostnadseffektiv måte og å ta i bruk kontraktstrategier og innkjøpsmakt for å stimulere til bærekraftig verdiskaping.

Prioriteringene innen samferdselsområdet skal tuftes på tre hovedstrategier:

- Vektlegging av de langsiktige utviklingsmålene innen oppfølging av drift, investering og arbeidsoppdrag
- rett innsats på rett sted
- mer mobilitet for pengene

For å oppnå bærekraftig mobilitet flest mulig steder, deles det inn i ulike områdetyper i Viken:

- strategier for byer og større tettsteder, herunder også supplerende strategier for Oslo-pakke 3-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen
- strategier for distriktsområder
- strategier for regionale hovedveier

Kommunene er fylkeskommunens viktigste samarbeidspartnere på mobilitetsområdet, blant annet knyttet til kommunen som planmyndighet, part i bypakker og byvekstavtaler, og som pådriver i lokal sentrumsutvikling.

Rutemodell Østlandet

En rutemodell viser sammenhengen mellom etterspørsel, tilbud, infrastruktur og materiell for jernbanen. Effektpakken *Ny Rutemodell Østlandet* viser hvilke tiltak som anbefales for å forbedre togtilbudet på Østlandet.

Tidligere planer for Asker, Røyken og Hurum kommune

Planarbeidet vil se til tidligere kommunale planer, blant annet:

- Hovedplan vei 2015-2024 Asker kommune
- Trafikksikkerhetsplan 2015-2018, Asker
- Trafikksikkerhetsplan 2017-2020, Røyken
- Trafikksikkerhetsplan 2017-2020, Hurum
- Sykkelstrategi for Røyken 2018-2020
- Temaplan sykkel for Asker 2018-2030
- Plan for universell utforming 2018-2021, Asker

Andre føringer for samferdselsutviklingen i Asker

- Meld. St. 13 Klimaplan for 2021-2030 (Klimameldingen)
- Sykkelstrategi for Akershus fylkeskommune 2015 – 2030

3 Klima

3.1 Hvordan blir klimaet framover? Hva skal vi dimensjonere for?

Klimaet er i endring, også i Asker kommune. Selv om vi lykkes i å kutte klimagassutslippene, vil vi oppleve endringer både i temperatur og nedbør i tiden framover. I en NRK-sak fra november 2020, beskrives klimaet i norske kommuner i år 2100⁹. Saken tar utgangspunkt i et scenario der klimagassutslippene blir middels store. I et slikt scenario har verden behersket store utslippskutt, men verdens klimapolitikk er fortsatt ikke helt perfekt. Det er dette scenarioet flertallet av klimaforskerne tror vi havner i. I et slikt scenario vil klimaet i Asker i år 2100 se slik ut:

- Gjennomsnittstemperaturen vil være 2,6 grader varmere enn i dag og sommeren vil vare nesten en måned lengre.
- Asker får rundt 7 % mer nedbør og både flere og kraftigere episoder med styrtregn enn hva vi har i dag.
- Havnivået i Asker vil stige med rundt 5 cm mot slutten av århundret. Myndighetene mener imidlertid at vi for sikkerhets skyld må ta høyde for en stigning på rundt 50 cm.
- Hendelser med stormflo vil skje langt oftere. En stormflo med en midlertidig havnivåstigning på rundt 170 cm, skjer i dag bare én gang ca. hvert 200 år. Myndighetene mener at vi må ruste oss for at dette rundt århundreskiftet kan treffe Asker minst hvert femte år.
- Det blir færre snødager og lavere snødybde i lavlandet. Snøen smelter tidligere og i år 2100 vil våren komme allerede rundt 25. februar. Dette er nesten en måned tidligere enn i et gjennomsnittlig år i dag.
- Høyere temperatur og temperaturendringer gjennom vinteren kan gi flere fryse/tine-episoder.

Kommunene har et ansvar for klimatilpasning av veier og annen kommunal infrastruktur. Veiene våre har allerede i dag store utfordringer med vannrelaterte skadehendelser. Klimaendringene, spesielt knyttet til økt korttidsnedbør, vil gi ytterligere utfordringer, i form av flom, overvann og skred. Havnivåstigning og hyppigere hendelser med stormflo kan gi utfordringer i kystnære områder, og hyppigere fryse- og tineepisoder kan øke utfordringene rundt is på veier og fortau. På miljødirektoratets nettsider er det beskrevet hvordan man må ta hensyn til klimaendringene under planlegging, bygging, forvaltning og drift innen infrastruktur- og samferdselssektoren¹⁰.

3.2 Klimagassutslipp fra samferdselssektoren

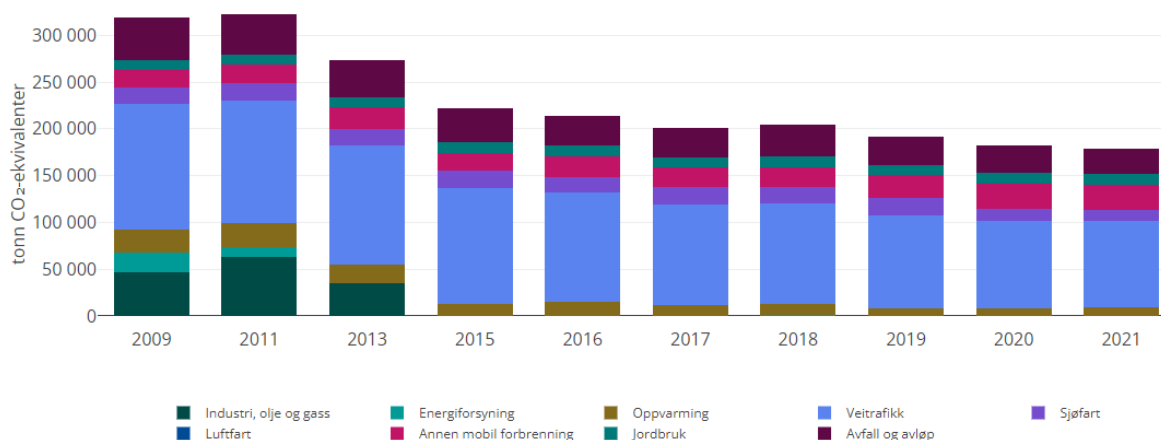
Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor, både nasjonalt og i Asker. Utslipp i ikke-kvotepliktig sektor er klimagassutslipp fra transport, landbruk, oppvarming i bygg, avfall og bruk av fluorholdige gasser. Dette betegnes som ikke-kvotepliktig sektor fordi disse utslippene ikke er inkludert i EUs marked for handel med utslipp. Ifølge utslippsframskrivninger fra nasjonalbudsjettet 2020 vil om lag en tredjedel av ikke-kvotepliktige klimagassutslipp i Norge i perioden 2021-2030 komme fra veitransport.

⁹ NRK, 2020. Sjekk klimaendringene i din kommune. <https://www.nrk.no/klima/kommune/3025>

¹⁰ Miljødirektoratet, 2022. Klimatilpasning i infrastruktur og samferdselssektoren.

<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/klimatilpasning/klimatilpasning-i-sektorer/infrastruktur-og-samferdsel/>

I Asker kommune var utslippene fra veisektoren 92303 tonn CO₂-ekvivalenter i 2021¹¹. Dette tilsvarer 51,6 % av de totale direkte utslippene i Asker. Av disse kommer 54 % fra personbiler, 20,2 % fra tungtransport, 22,4 % fra varebiler og 3,1 % fra busser.



Figur 1 Endring i utslipp fra ulike sektorer i Asker 2009-2021¹²

Det har til sammen vært en nedgang i utslipp fra veitrafikken i Asker på 31,4 % siden 2009, men vi har fortsatt en lang vei å gå for å nå målene våre. Fra 2020 til 2021 var nedgangen kun på 238 CO₂e. Dette skyldes en nedgang i utslippene fra personbiler med 6 %. Mens utslippene fra tunge kjøretøy og varebiler økte med 5 %. Elektrifisering av personbilene bidrar i stadig økende grad til reduserte utslipp. (Andel elektriske personbiler eid av askerbøringer er nå over 28 %). Det er foreløpig relativt få varebiler og nesten ingen tunge kjøretøy som er elektriske eller går på biogass. Men det kommer stadig nye modeller som er elektriske eller går på hydrogen eller biogass. Tilgang på ladeinfrastruktur og fyllestasjoner er en barriere for utbredelse av slike kjøretøy.

Klimakur 2030 peker på elektrifisering av trafikksektoren som det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene i Norge. Rapporten viser at elektrifisering står for 34 % av det totale potensialet for utslippsreduksjon.

I 2021 var utslippene fra sjøfart 11 295 tonn CO₂e i Asker. Sjøfart omfatter utslipp fra innenriks-, utenriks- og gjennomfartstrafikk. I Asker er det passasjerskip som står for de største utslippene (4346 tonn CO₂e i 2021) etterfulgt av containerskip (1938 tonn CO₂e i 2021). Passasjerskiptrafikken er hovedsakelig gjennomgangstrafikk av utenlandsfergene mellom Oslo og København/Kiel. Vi har sett en stor nedgang i utslippene fra passasjerskip fra 2019 til 2020 og 2021. I tillegg ble utslippene fra cruiseskip nesten helt borte i 2020 og 2021. Dette har trolig sammenheng med koronapandemien.

For å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren, rår kommunen over en rekke virkemidler. De viktigste er

¹¹ Miljødirektoratet, 2022. Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=538§or=5>

¹² Miljødirektoratet ([Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no))

- arealplaner, reguleringsplaner, utbyggingsavtaler (f.eks. strenge krav til transportløsninger i reguleringsplaner for Høn Landås og Vestre Billingstad)
- infrastruktur i form av investering og drift (veier, sykkelparkering og ladestasjoner)
- parkeringsbestemmelser
- klimakommunikasjon
- krav til varetransport og transporttjenester i kommunale anskaffelser (bestillingsrutiner, samleleveranse med mer:
- tilskudd til private klimatiltak
- påvirkning for et stadig bedre kollektivtilbud, samt takst- og soneproblematikk (overfor NSB, Ruter, BaneNOR)
- utviklingssamarbeid med andre kommuner, fylkeskommunen og statlige og private aktører
- tilrettelegging for økt bruk av videomøter og hjemmekontor

I Klimakur 2030¹³ er det beskrevet flere virkemidler som innebærer redusert transportomfang. I tillegg til de politiske føringene som omfatter transportomfang (persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange og 30 % av godstransport på strekninger over 300 km skal overføres fra vei til sjø og bane), er det foreslått logistikk- og effektiviseringstiltak for varebiler og lastebiler. Eksempler på tiltak det er mulig for kommunen å gjennomføre, er krav i offentlige anskaffelser og bedre koordinering av anskaffelser, innføring av nullutslippssoner og tilrettelegging for etablering av omlastingsentre.



Figur 2 Utslippsreduksjonspotensial for tiltak innen veitransport 2021-2030 (mill. tonn CO₂e) Kilde: Klimakurrapporten til Miljødirektoratet

¹³ Miljødirektoratet, 2020. Klimakur 2030. M-1625/2020. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>

Klimakur 2030 peker på elektrifisering av trafikksektoren som det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene i Norge. Rapporten viser at elektrifisering står for 34 % av det totale potensialet for utslippsreduksjon.

Det finnes hurtigladerer på 12 steder i kommunen (Tofte, Klokkarstua, Sætre, Røyken, Slemmestad, Bondi, Asker sentrum, Holmen, 2 lokaliteter på Billingstad, Nesbru og Slependen). De fire sørligste hurtigladerne er finansiert av kommunen. Selv om elektrifiseringen av transportsektoren løser en del av problemet, er det likevel viktig å fortsette arbeidet med å begrense biltrafikken. Biltrafikken fører også til utfordringer innen trafiksikkerhet og til et økende utslipp av mikroplast fra bildekkslitasje. En stadig utbygging av veier fører i seg selv både til direkte og indirekte klimagassutslipp.

3.3 Klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur

Infrastrukturtiltak som bygging av vei har store konsekvenser for klima og miljø, og fører til klimagassutslipp både fra anleggsarbeidet, materialbruk og fra nedbygging av natur.

Utslippene fra anleggsarbeid vises under sektoren «annen mobil forbrenning» i miljødirektoratets utslippsregnskap. Her er bygg og anlegg den største bidragsyteren med i overkant av 20 720 tonn CO₂e i 2020. Det er imidlertid ikke oppgitt hvor stor del av dette som kommer fra veiinfrastrukturtiltak.

Der det før var vanlig å kun se på de direkte klimagassutslippene fra maskiner på anleggsplassen er det nå blitt vanligere å regne inn klimagassutslipp knyttet til produksjon av materialene som brukes i prosjektet og klimagassutslippene fra arealbruksendringen prosjektet fører til. Det viser seg at de to sistnevnte utslippskildene i de aller fleste prosjektene langt overgår de direkte utslippene fra anleggsarbeidet¹⁴.

Den rollen naturen spiller for karbonopptak og lagring har fått større fokus de siste årene. Hele del B i miljødirektoratets klimakur omhandler tiltak og virkemidler for å øke opptak og redusere klimagassutslipp i skog- og arealbrukssektoren og nylig ble rapporten "Karbonlagring i norske økosystemer" utgitt av Norsk Institutt for Naturforskning¹⁵. Rapporten oppsummerer kunnskap om karbonlager og karbonfangst i norske økosystemer. Karbonlagring i naturen har et stort potensial og regnes som et av de mest kostnadseffektive tiltakene for reduksjon av CO₂ i atmosfæren. Totalt er det lagret 43,5 terratonn karbon i jordas økosystemer. For å bremse klimaendringene, er det nødvendig å stanse naturødeleggelser som fører til utslipp av klimagasser. Dette bør tas større hensyn til i planleggingen av infrastrukturtiltak enn det gjøres i dag. Statens vegvesen kom i 2022, på oppdrag fra regjeringen, med forslag om nye veinormaler. Dersom disse blir vedtatt kan de bidra til at det blir enklere å ta klima- og naturhensyn i veiprojekter¹⁶.

¹⁴ Samferdselsdepartementet og Klima- og Miljødepartementet, 2020. Nasjonal transportplan 2022-2033 – Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022-2033.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/5a0bb3ce451a491f9648322a33f19bfff/klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033-web.pdf>

¹⁵ Kyrkjeeide, M. O. et al. 2020. Karbonlagring i norske økosystemer. NINA Temahefte 76b. <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2655582>

¹⁶ SVV, 2022. Statens vegvesens forslag til nye veinormaler. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forslag-til-nye-veinormaler-kan-bidra-til-a-spare-naturinngrep-og-klimagassutslipp/id2919042/>

I tillegg til de nevnte klimagassutslippene relatert til selve veiutbyggingen, vil vi også få økt trafikk som følge av økt kapasitet og kortere reisetid. Dette truer nullvekstmålet og gir høyere energibehov, større klimagassutslipp, mer svevestøv, mer utslipp av mikroplast, mer støy og ringvirkninger som igjen kan gi mer nedbygging av arealer. Det er viktig at de samfunnsøkonomiske modellene for infrastrukturprosjekter også verdisetter miljø- og klimaeffekten prosjektet medfører.

4 Folkehelse

Folkehelseloven pålegger kommunen å jobbe helsefremmende, sykdomsforebyggende og å bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller. I tillegg skal det iverksettes nødvendige tiltak som imøtekommer kommunens eventuelle folkehelseutfordringer¹⁷. Et grunnleggende prinsipp i Folkehelseloven er «Helse i alt vi gjør».

Helsefremmende arbeid handler om å forsterke de påvirkningsfaktorene som holder oss friske og som bidrar til god helse og trivsel. Fysisk aktivitet er én av disse faktorene, mens manglende fysisk aktivitet øker risikoen for livsstilssykdommer og tidlig død. Dessverre er inaktivitet en av de ti store folkehelse-utfordringene i Norge¹⁸. Kun tre av ti voksne og eldre aktive nok og bare halvparten av 15-åringene¹⁹. Et av hovedmålene i regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029, er en økning i andelen som oppfyller anbefalingen om fysisk aktivitet med 10% innen 2025 og 15% innen 2030.

Å tilrettelegge for økt ferdsel og fremkommelighet for gående og syklende er et viktig virkemiddel for at Askers befolkning skal bli mer fysisk aktiv. Et annet viktig aspekt er å planlegge for en helsefremmende stedsutvikling, der avstanden til tjenester og tilbud er så kort, at innbyggerne kan nå dem til fots eller med sykkel. Sykling til og fra jobb vil gi helsemessig gevinst. En studie fant at voksne som sykler til og fra jobb, har 30 % lavere risiko for tidlig død (uavhengig av kjønn, og justert for andre risikofaktorer og generelt aktivitetsnivå).²⁰ Forskere ved Karlstad universitet i Sverige har også funnet ut at de som sykler til jobb er lykkeligere enn de som bruker bil eller kollektivtransport.²¹

Ifølge Folkehelseinstituttet er alle voksne anbefalt å være moderat fysisk aktive i minst 2,5 til 5 timer i løpet av uken²². Det vil si omtrent 20-40 minutter hver dag. Som nevnt over, er det de færreste som faktisk får gjennomført dette. En spasertur til butikken, sykling til jobben eller stasjonen eller å følge barn til trening til fots eller med sykkel – alt dette er eksempler som vil kunne bidra til å øke aktivitetsnivået til et tilstrekkelig nivå. Tilrettelegging av trygg og attraktiv gang- og sykkelinfrastruktur er viktig i denne sammenheng.

Et skifte fra biltransport til mer sykling, gange og offentlig transport gir også fordelen av redusert luftforurensning. Verdens helseorganisasjon (WHO) har rangert luftforurensning som den av miljøutfordringene som gir størst helsebelastning i byer. Økt biltrafikk gir økt luftforurensning, og veitrafikk er den største og viktigste kilden til lokal luftforurensning. Helsekonsekvensene av luftforurensning oppstår nær utslippskilden. I Asker har vi flere trafikkerte veier. Lokal luftforurensning bidrar til dårlig helse.²³

Transport og veitrafikk kan være en kilde til støy. Dersom støy forstyrrer hvile og avkobling, kan det virke negativt på andre områder i livet, som problemer med å fokusere på skole eller

¹⁷ Folkehelseloven § 5 <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>

¹⁸ Helsedirektoratet (2018), Folkehelse og bærekraftig samfunnsutvikling: [Hdir Rapportmal-gjeldende \(helsedirektoratet.no\)](#).

¹⁹ Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029. [Departementenes handlingsplan \(regjeringen.no\)](#)

²⁰ [Helseeffekter av sykling til og fra jobb | Tidsskrift for Den norske legeforening \(tidsskriftet.no\)](#)

²¹ Lars E. Olsson et al. Happiness and Satisfaction with Work Commute, 2012 ([Happiness and Satisfaction with Work Commute | SpringerLink](#))

²² FHI [Folkehelse rapporten – Helsetilstanden i Norge](#)

²³ Statens vegvesen. Helse og transport. Forebyggende og helsefremmende tiltak i vegtransportsektoren (2014).

jobb. Folkehelseundersøkelsen 2021 viser at gjennomsnittlig i Asker var 4,3 % svært plaget av støy fra veitrafikk når de var hjemme. 72 % svarte at de ikke var plaget i det hele tatt av støy fra veitrafikk når de var hjemme.²⁴

Videre er transportsektoren en stor kilde til klimagasser og dermed bidragsyter til endringer i klima. Konsekvensene av klimaendringene har både direkte og indirekte påvirkning på folk sin helse og trivsel, gjennom for eksempel endring av værmønster, ekstremvær og miljøkatastrofer.

Samferdsel og mobilitet har en sentral rolle i utjevningen av helseforskjeller. Å forflytte seg i samfunnet er avgjørende for å kunne delta både i sosiale nettverk og i samfunnet ellers, som igjen er grunnleggende for å opprettholde en positiv samfunnsutvikling og forebygge ensomhet og utenforskap. Offentlig transport, sykling og gange er helt avgjørende for de som av ulike grunner, ikke kan forflytte seg med bil. Ulike levekår og tilgang på ressurser påvirker våre muligheter og valg, som til slutt resulterer i ulik helse²⁵. Samferdsel og mobilitet blir utslagsgivende for hvilke ressurser mennesker har tilgang til.

Det er dermed svært viktig at samferdselsanleggene og mobilitetssystemene i Asker er tilgjengelige og universelt utformet slik at flest mulig av Askers befolkning kan benytte seg av dem. Universell utforming handler om å utforme et samfunn som tilrettelegger for samfunnsdeltakelse uavhengig av funksjonsnivå. Universelt utformede tiltak er gode folkehelseiltak da de tilrettelegger for inkludering av flere befolkningsgrupper samtidig. Befolkningsgrupper som ofte møter barrierer ved transport er blant annet personer med nedsatt funksjonsevne, eldre og barnefamilier.

4.1 Aldersvennlig transport

Transport og mobilitet er ett av innsatsområdene til Askers temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker. En strategi i temaplanen er at Asker kommune skal bidra til utviklingen av aldersvennlige transportformer. I tillegg til gode gang- og sykkelveier, tilgjengelig bilparkering og universell utforming, er tilpasset kollektivtransport en mulighet. Eksempler fra andre kommuner som arbeider med dette:

- De rosa bussene i Oslos bydeler Nordre Aker, Vestre Aker, Ullern og Sagene. Dette er en tilkallingstransport som henter og transporterer fra dør til dør, tilbyr hjelp med av og påstigning, samt tilgang for rullestoler og andre hjelpemidler. Brukerundersøkelser viser at det øker muligheten for å delta på aktiviteter, spesielt om vinteren. Det gjør det lettere å handle selv. Og som en bonus, opplever flere at møtet med sjåføren og de andre passasjerene bidrar positivt inn i den sosiale hverdagen²⁶.
- AtB – flekstransport 67+ i Trondheim. Det jobbes en tjeneste som skal nå frem til de eldre i alle deler av fylket. utfordringer går blant annet på å nå ut med informasjon til mulige brukere og å dekke behovene i ulike deler av fylket.
- Viken fylkeskommune og Ruter har gjennomført en pilot i Nes kommune med bestillingstransport i spredtbebygde område.²⁷ Brukerundersøkelser viser mange fornøyde brukere og over 50 % sa at tilbudet hadde gjort deres hverdag enklere. Tjenesten var kostbar og for å bli et permanent tilbud var den avhengig av subsidiering.

²⁴ Tall for Asker fra Folkehelseundersøkelsen 2021

²⁵ Regjeringen. Meld. St. 20 (2018-2019): [Meld. St. 19 \(2018–2019\) \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

²⁶ Aldersvennlig lokalsamfunn. KS Agenda s.l. Webinar, 2020

²⁷ Ruter. Sluttrapport Pilot Nes. September 2022

Viken fylkeskommune og Ruter jobber nå med å utrede økonomien knyttet til tjenesten på nytt for å finne nye finansieringsmodeller.

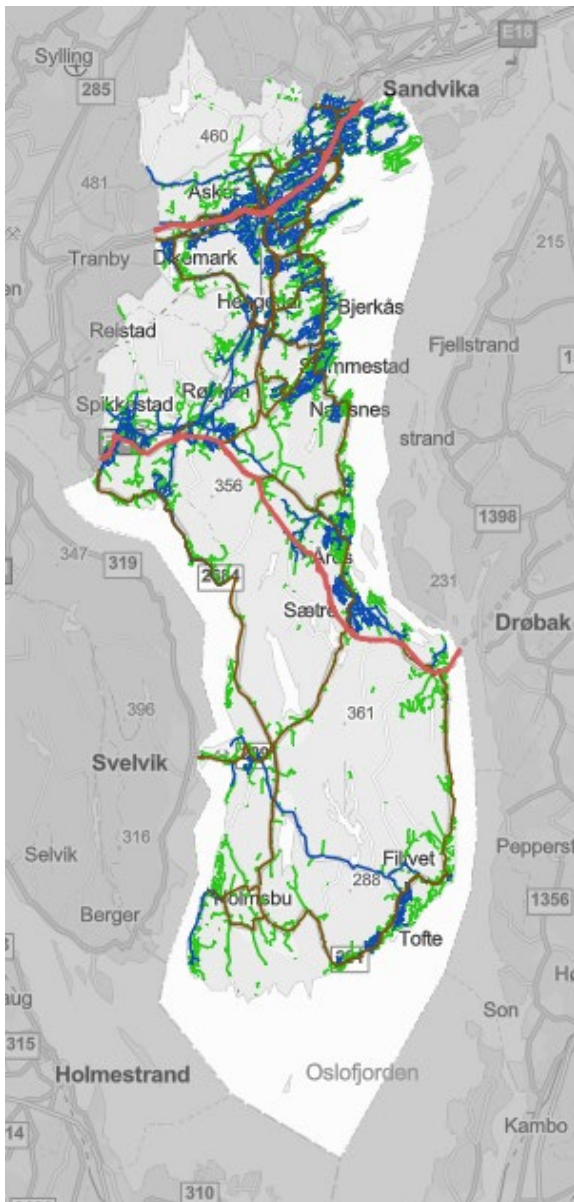
Ruter løfter bestillingstransport som et fokusområde i 2023. De skal jobbe med kundetilfredshet og hvordan man kan få til mer robust økonomi rundt dette. De skal se på samkjøringsgraden, pris og automatisering av app.

5 Fysisk infrastruktur

I dette kapitlet omtales i hovedsak veisystemer i Asker, med private, kommunale, fylkes- og riksveier. I tillegg omtales sentrumsområder og parkering, da Asker kommune har en viktig rolle i utvikling og forvaltning av disse områdene. Asker kommune har noen tettbygde områder, men er også en spredtbygd kommune med lange avstander mellom sentre, skoler, arbeidsplasser, kultur og fritidsarenaer. Veisystemene binder dette sammen, i tillegg til infrastruktur for kollektivtransport (på land og i sjø) og digitale tjenester (ikke omtalt spesielt her).

Avdeling for Analyse og geodata har utarbeidet en oversikt over veinettet i Asker, vist med europaveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier. Dette er en digital kartløsning, som oppdateres fortløpende. Kartløsningen er tilgjengelig her: [Samferdsel og mobilitet - kunnskapsgrunnlag \(arcgis.com\)](#)

Et skjermbilde av kartet for veinettet er vist under.



Figur 3 Kart over veinettet i Asker. Tatt fra digital kartløsning

5.1 Kommunalt veinett

Det er om lag 525 km kommunale veier i Asker, inkludert gang- og sykkelveier. I tillegg kommer 70 km fortau. Av kjøreveiene har ca. 95 % fast dekke (asfalt).

De kommunale veiene består veioppbygning, dekke (asfalt, grus), grøfter, veilys og en rekke objekter som er en del av vei- eller trafikksystemet.

	Antall	Lengde (km)
skiltpunkt	4 305	
gangfelt	300	
fartسدemper	895	
rekkverk		44,6
rekkverksende	1 351	
trafikkdeler	702	72,8
fortau		71,6
kantstein		102,6
kum	780	
sнопlass	77	
holdeplassutrustning	187	

Figur 4 Veiementene i tilknytning kommunal vei, som Asker kommune har ansvar for. Kilde AVvei, registrering gjennomført 2022.

5.1.1 Vei- og gatenormal

Vei og gatenormaler legger føringer for utbygging og tilpasning av veiinfrastruktur. Nye Asker kommune, etablert 1. januar 2020, har foreløpig ingen felles veinormal. Det er de eksisterende normalene fra Røyken, Hurum og gamle Asker som er gjeldende, avhengig av hvor i kommunen veistrekningen er lokalisert. Når det refereres til vei- og gatenormal i planer og reguleringsbestemmelser, må man forholde seg til den normalen som var gjeldende da planen ble vedtatt.

En sammenligning av de eksisterende veinormalene viser at det kun er små differanser som skiller disse. Arbeidet med ny felles vei- og gatenormal er igangsatt og første utgave skal foreligge i løpet av 2023. Denne normalen skal samle og oppdatere eksisterende dokumenter i en nettbasert løsning. Asker kommune ønsker å videreføre løsningen med egne lokale vei- og gatenormaler, men også i større grad referere til Statens vegvesen sine håndbøker, der det er mest hensiktsmessig.

Ny vei- og gatenormal skal bygge på Asker kommune sine verdier og de politiske signalene som er gitt i forbindelse med det grønne skiftet og FNs bærekraftsmål. Herunder er følgende aktuelt:

- klimatilpasninger
 - bruk av veien som flomvei
 - dimensjonering av overbygning
 - energiforbruk
- ressursbruk og sirkulærøkonomi
 - gjenbruk av eksisterende vei

- utbedringsstandard med minimumskrav
- valg av materialer
- håndtering av overvann/blågrønne løsninger
- miljøvennlig transport
 - løsninger for gående og syklende
 - trafiksikkerhet

I tillegg til Vei og gatenormalen, så gjelder følgene normer og retningslinjer på kommunal vei i Asker:

- Veibelysningsnorm for Asker kommune (2021)
- Retningslinjer for veibygging (2011)
- Retningslinjer for bruk og utforming av uteareal i tidligere Asker kommune

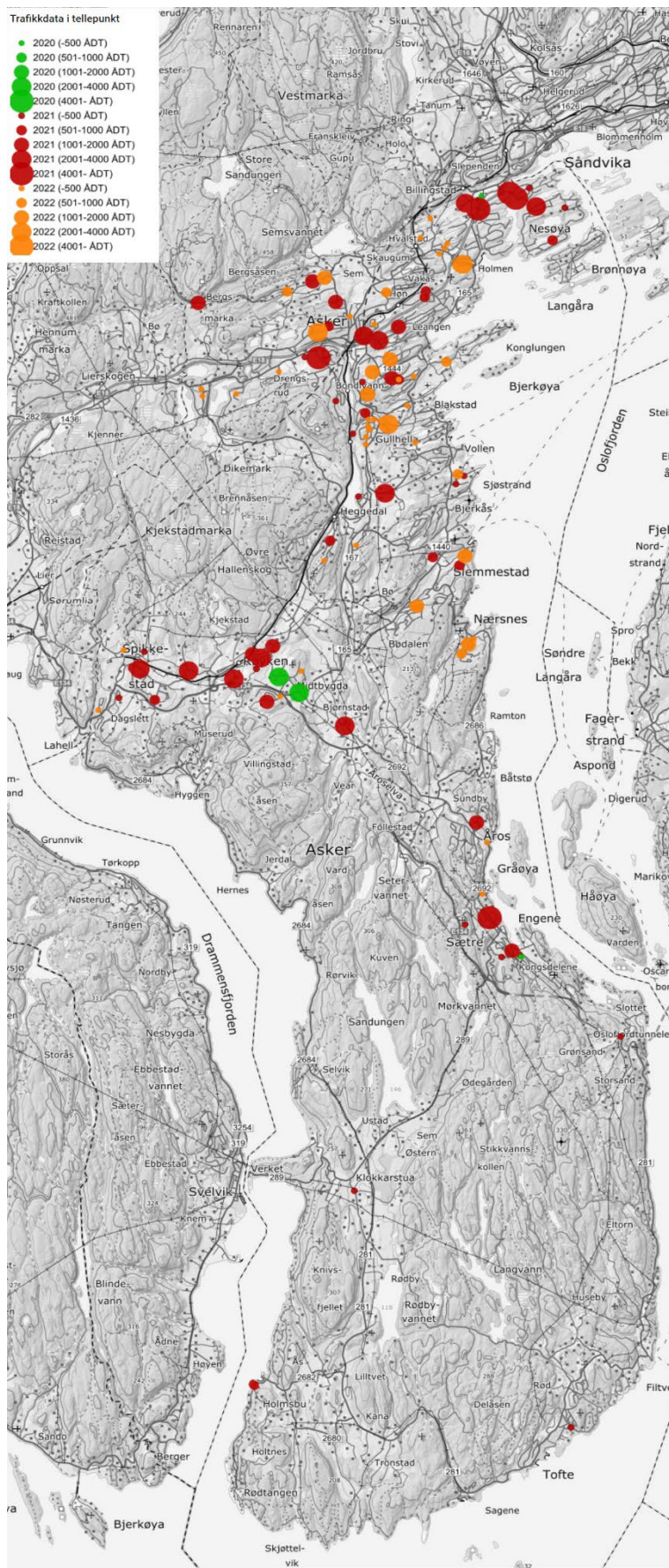
5.1.2 Trafikkmengde

Det finnes en viss oversikt over trafikkmengder på kommunale veier. Men dette er i form av registreringer i enkeltpunkter (ikke beregnet for hele veistrekninger) og vanligvis kun for ett enkelt år (ikke utvikling over tid). Trafikkregistreringene er gjerne utført i forbindelse med ønsker om trafiksikringstiltak eller planer om endringer i trafikale systemer.

Trafikkmengde oppgis ofte som årsdøgntrafikk (ÅDT). ÅDT er en beregning av gjennomsnittlig antall biler som passerer et punkt i løpet av døgnet. Av de kommunale veiene som har fått utført registreringer nylig, er følgende fire veier blant de med høyest trafikkmengde i døgnet:

Veinavn	Årstall for telling	ÅDT	Veireferanse
Nesøyveien	2021	7884	KV1178 S1D1 m171
Borgenveien	2021	7337	KV1036 S1D1 m230
Broveien	2021	7197	KV1190 S1D1 m187
Nesbruveien	2021	4413	KV101 S1D1 m575

Bildet under viser registreringer som er gjort på kommunale veier i Asker i 2020-2022. Størrelsen på sirkelen definerer hvor høy ÅDT som er beregnet i et registreringspunkt. Sirkler med grønn farge er for registreringer gjennomført i 2020, rød farge for 2021 og oransje farge for 2022. Det er viktig å presisere at det kun er registrert biler i et enkelt punkt, og trafikkmengden ikke er gjeldende for resten av strekningen.



Figur 5 ÅDT i utvalgte punkt på kommunale veier i Asker. Kilde Asker kommune.

5.1.3 Tilstand, drift og vedlikeholdsbehov

Det er gjennom tidene gjort store investeringer i et kommunalt veinett i Asker. Veier kan ses på som en utgiftspost, men har også stor verdi i bruken av veien. Næringsliv, nød- og beredskapstjenester, hverdagslogistikk og fritidsreiser for innbyggere - dette er alt sammen bruk som innebærer at veiene tilfører verdi.

Men, så fort veiene er ferdig bygget, starter en forringelse av tilstand. Jevnlig drift og vedlikehold vil, som på et hvert hus eller bil/sykkel, sørge for at veien varer så lenge den er ment å vare når den ble bygget.

Den nye kommunen fikk i 2021 vedtatt en ny felles «Standard for drift og vedlikehold av kommunale veier». Standarden beskriver grunnlaget for drift og vedlikehold av kommunale gater, veier og plasser med tilhørende sidearealer og utstyr. Den er satt opp med funksjonskrav ut ifra formål med veien og hvordan den skal kunne brukes. I tillegg konkretiseres det et nivå for nødvendig innsats, gjennom krav til tilstand på veien.

Drifts- og vedlikeholdsstandarden skal være et utgangspunkt for anbudsgrunnlaget ved utlysning av driftskontrakter. Den skal også være retningsgivende for hva slags standard innbyggerne kan forvente på det kommunale veinettet, gitt tilstrekkelige budsjetter.

5.1.3.1 Veidekke

Det ble i 2022 gjennomført tilstandsanalyser av alle kommunale veier i Asker. Veiene er plassert i fire tilstandskategorier, når det gjelder dekketilstand (asfalt):

	Lengde (m)	Lengde (km)	Prosentandel lengde	Beregnet areal (m2)*	Prosentandel areal
TG0	39 400	39,40	7,5 %	199 105	8,3 %
TG1	362 460	362,46	69,2 %	1 682 292	69,7 %
TG2	106 340	106,34	20,3 %	470 431	19,5 %
TG3	15 580	15,58	3,0 %	60 125	2,5 %
SUM analyse	523 780	523,78		2 411 953	

Tilstandskategoriene innebærer følgende:

- TG0: God tilstand - nyasfalterte veier (2020-2023)
- TG1: Nokså god tilstand - veier med mindre enn 15% sprekkandel langsgående
- TG2: Dårlig tilstand - veier med mellom 15% og 50% sprekkandel langsgående
- TG3: Svært dårlig tilstand - veier med mer enn 50% sprekkandel langsgående

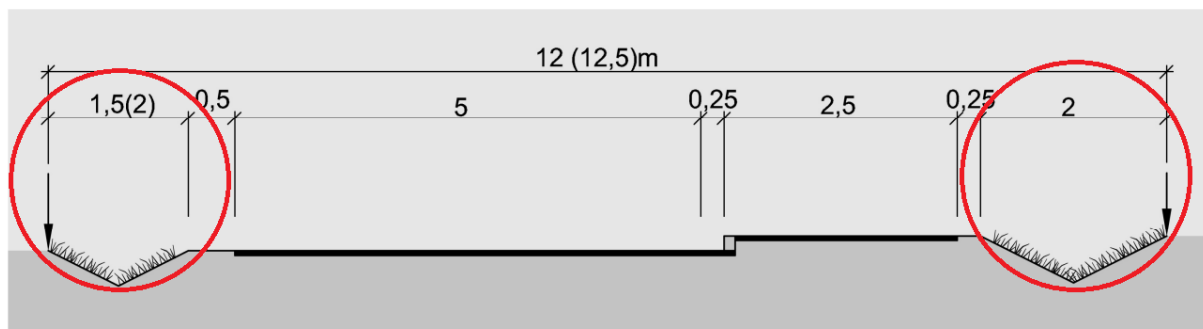


Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

Sett ut fra lengde på kommunale veier, kan 7,5 % anses å ha god tilstand (nylig asfaltert), 70 nokså god tilstand, 20 % dårlig tilstand og 3 % svært dårlig tilstand.

5.1.3.2 Veiens sideareal og privatisering

For å ivareta hensynet til veivedlikehold og trafikksikkerhet, er det ved nybygging av vei krav til et vedlikeholdsareal på hver side av veien. For snørike områder av Asker (over 85 moh) er kravet 2 meter, mens det under 85 meter over havet er krav til 1,5 meter vedlikeholdsareal på hver side av veien.



Figur 7 Vedlikeholdsareal med grøfter (atkomstvei). Kilde: Vei- og gatenormal for Asker kommune

Dette arealet skal sikre at veien kan vedlikeholdes og at maskiner har enkel tilgang til hele veikonstruksjonen. Snø skal plasseres her, kantslått og vegetasjonsrydding skal utføres og vann skal også håndteres i dette sidearealet. I kryss ivaretar det friskt og trafikksikkerhet.

Analyse av sideareal langs kommunale veier i Asker, viser at nær halvparten (43 %) av veiene har potensielle konflikter i sidearealet. Det vil si at det er ulike objekter innenfor de (minimum) 1,5 meter som skal holdes fritt til disposisjon for snøopplag, overvannshåndtering, friskt m.m. Objektene kan være hekker og vegetasjon, bygninger, murer og andre installasjoner. Endel av disse konfliktene er såkalt "privatisering av veigrunn", der

naboeiendommer tar over veiareal. Beregner man 2 meter fra veikant, har over halvparten av veiene objekter innenfor vedlikeholdsarealene.



Figur 8 Utdrag fra analyse av sideareal, hvor rød strek indikerer objekt innenfor 1,5 m fra veikant, gul strek innen 2 m fra veikant og hvit strek ingen hinder. Kilde: Asker kommune, Mapspace/AVvei

Konsekvensene av dette er at kommunal drift, vedlikehold og utbygging koster mer - og man samlet sett får gjort mindre. Eksempler:

- Vegetasjonsrydding langs vei må gjøres manuelt i stedet for maskinelt (og stedvis utgår, på grunn av begrensede midler til mer kostbar manuell rydding).
- Vannavrenning og drenering svekkes. Vannskader kan oppstå og asfalt degraderes raskere og må skiftes oftere.
- Dersom kommunen skal oppgradere drenering og grøfter, krever det fintilpassing og omfattende saksbehandling med naboer (fremfor å grave «rett bortover» lange strekninger).
- Nybygging som for eksempel fortau, eller rehabilitering av vann- og avløpsnett, blir langt mer komplisert og tidkrevende med privatisert sideareal.
- Brøytemannskapene mangler plass til snøen. Brøytingen blir mer tidkrevende, og noen steder må snø kjøres bort. Oppfølging av brøyteskader på det som egentlig er kommunal grunn.
- Ressurser går med til å rydde friskt blant private hekker og gjenstander på kommunal grunn.
- Når kommunen oppsynsrolle tar kontakt med noen som er i ferd med å etablere en ny ulovlighet (for eksempel ny hekk eller belegningsstein på kommunens grunn), møtes de gjerne med liten forståelse og respekt og det vises til at «alle andre i gata har gjort det samme»

5.1.3.3 Grøfter

En definisjon av grøft, kan være «en kanal der vann kan renne». Nedbør i form av regn bør ledes bort fra veiene og til fordrøyning i terreng (åpen drenering) eller til rørsystemer som leder videre til et mottak (lukket drenering). En velfungerende veigrøft har normalt sett en v-form.

Av erfaring kan vi se at mange grøfter langs Askers veier hverken har v-form eller den dreneringsfunksjonen den skal ha. Den kan være fylt opp med masser, gjengrodd eller det er etablert hekker, murer, parkeringsareal, belegningsstein, bygninger eller andre installasjoner på veiens sideareal. Som konsekvens blir vann liggende på veien, eller inn mot asfaltkant. Dette sliter på asfalt og veioppbygning, og det blir sprekker og etter hvert oppløsning av veien. Det kan også føre til skader på tredjepart, for eksempel naboer som får tilført vann som egentlig skulle gått i grøft.



Figur 9 Det er lagt seg en kant av strøgrus og gress, som hindrer vannet å renne ut. Asfalten degraderes. Foto: Roy Rikardsen

Bildet over viser en veikant med flere typer grøfteproblematikk, som er vanlig langs mange veier i Asker. Det er lagt seg en kant av strøgrus og gress, som hindrer vannet å renne ut av veien. Asfalten degraderes raskere enn vanlig. I tillegg er det vegetasjon, som på grunn av fjell (eller andre hindringer) tett på, ikke lar seg fjerne ved maskinell kantslått. For å ikke gro igjen, må det klippes manuelt og kvisten må i kvistkutter eller fjernes.

Gode grøfter er mangel langs en stor del av de kommunale veiene. Det er utført noe grøfterensk de siste årene, i hovedsak i sammenheng med reasfaltering av enkeltstrekninger. Da bygges grøftene opp med et profil og masser som håndterer overvann. I tillegg utbedres stikkrenner og tilhørende infrastruktur for god vannhåndtering. Utover dette har det ikke vært ressurser til å fornye grøfter langs kommunale veier.



Figur 10 Rehabiliterert grøft. Foto: Tove Lauluten

5.1.3.4 Stikkrenner

Stikkrenner er rør under avkjørsler og veier, som skal sikre at vannet renner videre i grøftene under nedbør og snøsmelting. Stikkrenner må følges opp i forhold til skader og tiltetning. Ansvarer ligger både hos private (på avkjørsler) og kommunen på veier. I dag finnes det ingen totaloversikt over eksisterende (og manglende) stikkrenner, eller tilstand og vedlikeholdsbehov. Det jobbes i hovedsak ad hoc med de stikkrenner som forårsaker problemer.

5.1.3.5 Sandfang

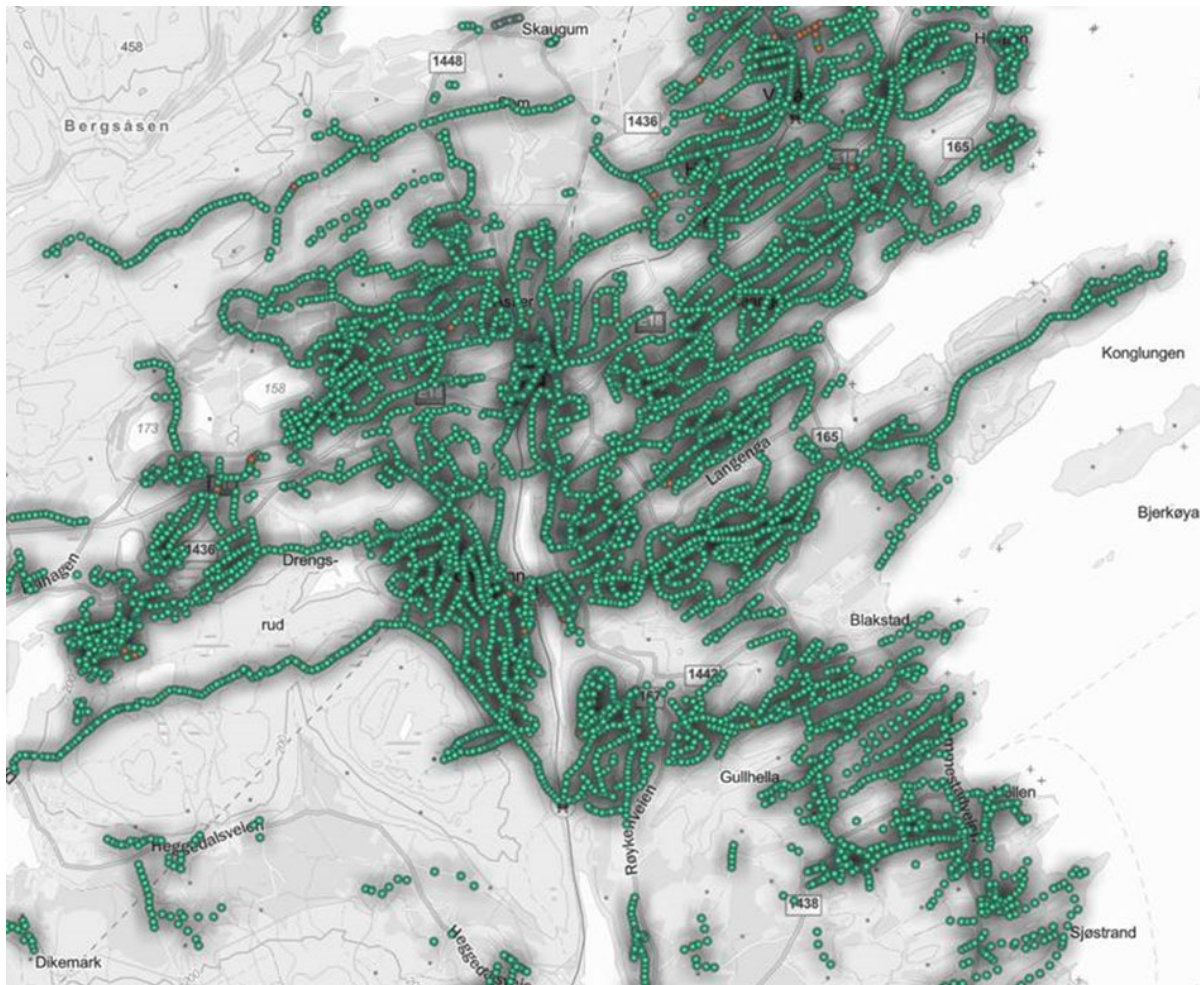
I veianleggene finnes det sluk og kummer for vannavrenning. I disse er det sandfang. Sandfang skiller ut sand, grus og jord fra vannet som renner av veiene. Formålet er å hindre tetninger og forurensing der vannet renner videre til mottak. Sandfangene må tømmes regelmessig for å sikre videre funksjon, og slammet må leveres til forskriftsmessig mottak. Det er flere tusen sandfang registrert på kommunale veier i Asker.

I 2018 kom det krav fra fylkesmannen om systematisk tømming av sandfang. Dette var tidligere nedprioritert i Asker kommune, av økonomiske hensyn. Det ble derfor satt i gang registrering og tømming av alle sandfang. Det er samtidig gjort vurderinger for å angi når hvert sandfang bør tømmes igjen (avhengig av plassering og fyllgrad).

5.1.3.6 Veilys

Asker kommune drifter per 2023 ca. 16 500 belysningspunkter. Hoveddelen av disse er knyttet til offentlig vei, gang- og sykkelveier (inkludert underganger og gangfelt) og private veier. I tillegg er mange uteområder, parkeringsplasser, turveier, lysløyper og idrettsanlegg belyst av kommunen.

Når det gjelder kart og registre, så er det god oversikt over alle belysningspunkter, type mast/stolpe, kabelanlegg og strømforsyning i en egen applikasjon. For publikum så kan belysningspunkter som driftes av kommunen sees på kart, hvor det også kan meldes inn feil som mørk lampe, skader osv.



Figur 11 Gatelys Publikumsportal (arcgis.com)

Nærmere 10 000 av veilysene er LED-armaturer. De er skiftet de siste 10-12 årene, fra tidligere energikrevende og miljøfarlige lampetyper.

Asker kommune skal frem mot 2026 bytte ytterligere ca. 6000 energikrevende og eldre veilys, til moderne styrte belysningspunkt. Dette inkluderer både nattsenkning/dimming, justering av tenn-/slukketider og ombygging til målte anlegg for bedre kontroll både på energibruk og lysforurensing.

Det er i dag store variasjoner i om private veier har belysning som forsynes og vedlikeholdes av kommunen eller ikke. Dette er utfordrende av hensyn til forskjellsbehandling av private veier. Men også når kommunale budsjetter er under press og det må prioriteres imellom nødvendige driftsoppgaver på de kommunale veiene som kommunen står ansvarlig for.

Også i forhold til offentlige aktører arbeides det med et bedre grensesnitt i forhold til ansvar. For eksempel ble det 1. januar 2023, overført nesten 1000 lyspunkt tilbake til Viken langs fylkesveier. Avklaringer rundt underganger og trapper i forbindelse med slike veier er under arbeid.

5.1.3.7 Gatevarme

Det er flere sentrumsområder i dag som har gatevarme: Asker sentrum, Sætre sentrum og Heggedal sentrum. Fremtidig vil også Slemmestad sentrum (under bygging) og Spikkestad sentrum (infrastruktur ligger der, men har aldri vært satt i drift) kunne inkluderes i denne lista.

Hensyn som energibruk og kostnader, og tilstand på varmeanleggene, vil kunne medføre vurderinger i forhold til alternative måter å holde deler av disse områdene snøfrie. Hensyn til fremkommelig og arealenes egnethet for vanlig vinterdrift (brøyting, snøopplag, strøing og salting) vil vurderes opp imot energibruk og kostnader ved et gatevarmeanlegg.

5.1.3.8 Skilting

Langs kommunale veier er det anslagsvis 4300 skilt, i tillegg til skilt knyttet til de 2000 vilkårspareringsplassene kommunen forvalter.

Til skiltansvaret knyttes det oppgaver med

- nye, endrede eller midlertidige skilt (inkludert skiltvedtak)
- tilfredsstillende registre over eksisterende skilt og skiltvedtak
- håndheving av skilt (der kommunens egne trafikkbetjenter kan håndheve)
- vedlikehold av skilt

Asker kommune har i dag kun lov til å fatte egne vedtak på fareskilt, fartsgrenseskilt opp til 60 km/t og opplysningsskilt. I trafikksituasjoner hvor det kan volde til skade eller føre til alvorlig ulykke, har Asker kommune mulighet til å skilte midlertidig. Typiske situasjoner er ny (fremmed) trafikk langs skolevei eller når stans/parkering er til hinder for utrykningskjøretøy.

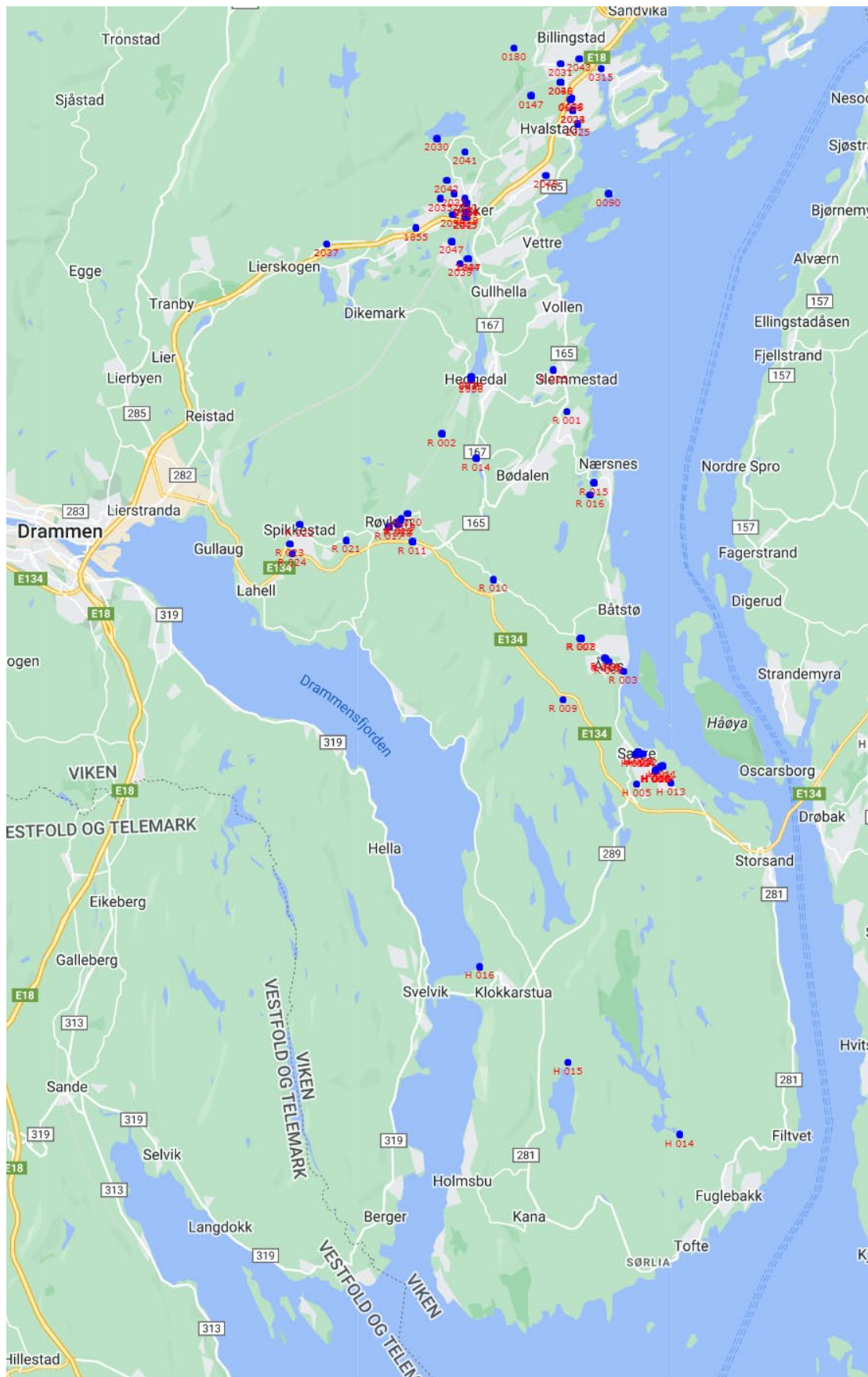
Utover dette, for eksempel for forbudsskilt, må Asker kommune forberede og sende en anmodning til Statens vegvesen, for at et nytt skilt skal være formelt godkjent.

Asker kommune ønsker å søke om å bli myndighet for trafikkregulerende skilt (også kalt skiltmyndighet) i nær fremtid. Dette vil gi bedre helhetlig sammenheng i skiltarbeidet og kortere behandlingstid.

Et skilt er gyldig selv om det for eksempel er solbleket, delvis gjemt i vegetasjon eller lignende, så lenge det er hjemlet i et skiltvedtak. Trafikkbetjenter, oppsynsmenn og publikum melder inn skilt av eldre karakter, som er inngrodd i busker/trær, står skeivt, er blitt flyttet eller satt opp ulovlig, slik at dette kan utbedres.

5.1.3.9 Bruer

Det er registrert 77 bruer som står oppført som Asker kommune sine. I henhold til vegdirektoratets føringer, skal det utføres enkeltinspeksjoner hvert år og hovedinspeksjoner hvert femte år. I tillegg utføres spesialinspeksjoner om bruer utpeker seg med dårlig tilstand og det må fastsettes tiltak.



Figur 12 Plassering av de 77 kommunale bruene i Asker.

Asker kommune får tilstandsrapporter når det utføres inspeksjon. Det er estimert et investeringsbehov på minimum 25 millioner kroner på bakgrunn av rapportene som er mottatt. To bruer skal skiftes i 2023, det gjelder gang- og sykkelbru i Røyken sentrum og veibru i Skustadgata. I 2023 skal det bestilles fem spesialrapporter og investeringsbehovet vil kunne bli betydelig når vi får disse spesialinspeksjonene på plass.

Status - Tilstand bruer.	
▶ ■	Bruer med kritiske skader: 12 st.
▶ ■	Bør utbedres iløpet av 1-3 år: 48 st.
▶ ■	Bør utbedres iløpet av 4-10 år: 11 st.
▶ ■	Anmerkning, tiltak ikke nødvendig: 0 st.
▶ ■	Bruer uten skader eller anmerkninger: 0 st.

Figur 13 Oversikt over tilstandsregistreringer på kommunale bruer i Asker.

5.1.3.10 Hva er en kommunal vei?

Det er noen uklare grenseganger imellom kommunalt og private veiansvar. En liten andel av private veier mottar kommunale ressurser i form av vinterdrift, helårsdrift, drift av veilys eller annen form for støtteordning. Det er ulike årsaker og forløp til disse ansvarsfordelingene. Noen har avtaler om kommunal drift, i andre tilfeller mangler dokumentasjon.

Det som for kommunens veiforvaltning er utfordrende, er blant annet:

- Budsjetter til å ivareta kommunale veioppgaver er begrenset og ikke tilstrekkelig. Det må prioriteres hardt imellom nødvendige drifts- og vedlikeholdsoppgaver på de kommunale veiene som kommunen står ansvarlig for.
- Likebehandlingsprinsipper – hvordan forklare at noen private veier dekker egne kostnader, mens andre private veier får hjelp til dette.
- Uklart eierskap, eller manglende dokumentasjon på ansvarsdeling. Hvem tar tak i større vedlikeholdsoppgaver og oppgraderinger når det ikke er enighet om ansvar? Det ender ofte med ytterligere forfall.
- Når tilstand på privat vei med kommunal drift blir for dårlig til at «enkle» driftsoppgaver kan gjennomføres. Eksempler:
 - Veilys: kommunen har sørget for strøm og pæreskift på endel private veier, siden lysanleggene er koblet til kommunale anlegg. Men hva når anleggene blir utdaterte og ikke er forskriftsmessige? Store investeringer kreves nå på private veilys som er koblet til kommunale veilysanlegg og driftsordninger.
 - Private veier som kun brøytes av kommunen. Hva når veiens generelle tilstand blir så dårlig, at omfattende vedlikehold kreves for å kunne fortsette brøytingen på en forsvarlig måte? Det kan være grøfting, vegetasjonsrydding, hullapping/asfaltering, behandling av grusdekke med mer. Skal kommunen gjøre store investeringer i alle private veier, når vedlikehold av kommunale veier ikke kan gjennomføres grunnet begrensede budsjetter?

Samtidig som dette er utfordrende for kommunen, er også forholdene av stor betydning for de som bor langs veiene. De vil oppleve økte kostnader, dersom et privat veilag må ta over driftsansvaret. I flere tilfeller er det oppfattet at kommunen har tatt over ansvaret. Det kan være utfordrende å fremskaffe skriftlig dokumentasjon.

5.1.4 Klimatilpasning av kommunale veianlegg

Det er risiko forbundet med klimaendringer, økt nedbør og flomvann i det bygde miljø. Kommunene har ansvar for å sikre arealer, bygg og infrastruktur mot klimapåkjenninger som flom, skred og styrtregn. Det kan også medføre økt behov for drift og vedlikehold av veianleggene.

Aktuelle utfordringsområder for kommunen som veieier er blant annet følgende:

- Mangel på grøfter, stikkrenner og fungerende dreneringssystem. Ukontrollert vannavrenning kan føre til trafikkskader og skader på tilliggende bygninger og eiendommer. Det vil være økt behov for oppgradering av dreneringsanlegg.
- Hyppige fluktusjoner rundt null grader medfører mer strøing med grus. Grusen kan for eksempel smelte ned i isen ved mildvær og det må strøs på nytt når det fryser på igjen. En del av denne grusen havner i grøftene og forsterker gjentetting av grøfter. Det vil være økt behov for strøing og grøfterensk.



Figur 14 Mye av strøgrusen havner i grøftene og bidrar over tid til tetting av grøftene. Foto: Mari Gabrielsen

- Hyppige fluktusjoner rundt null medfører store mengder vann i vei, når det regner på veier som har grøfter og sluk tettet med snø. Det vil være økt behov for å åpne for vannavrenning – i forkant og eventuelt i etterkant av store regnskyll på vinteren.
- Mer intensiv nedbør og fluktusjoner imellom varmt og kaldt, kan sette i gang ras og utglidninger i tilknytning kommunale veier. Det vil være behov for forebyggende arbeid, men også opprydding i ulike situasjoner, da dette kan være uforutsigbart.
- Styrtregn kan bidra til oppfylling av kulverter/underganger. Enten ved at avrenningen ikke er tilfredsstillende eller eventuelle pumper kan være av eldre dato og ikke fungere. Det er også uklare ansvarsforhold ved noen kulverter.



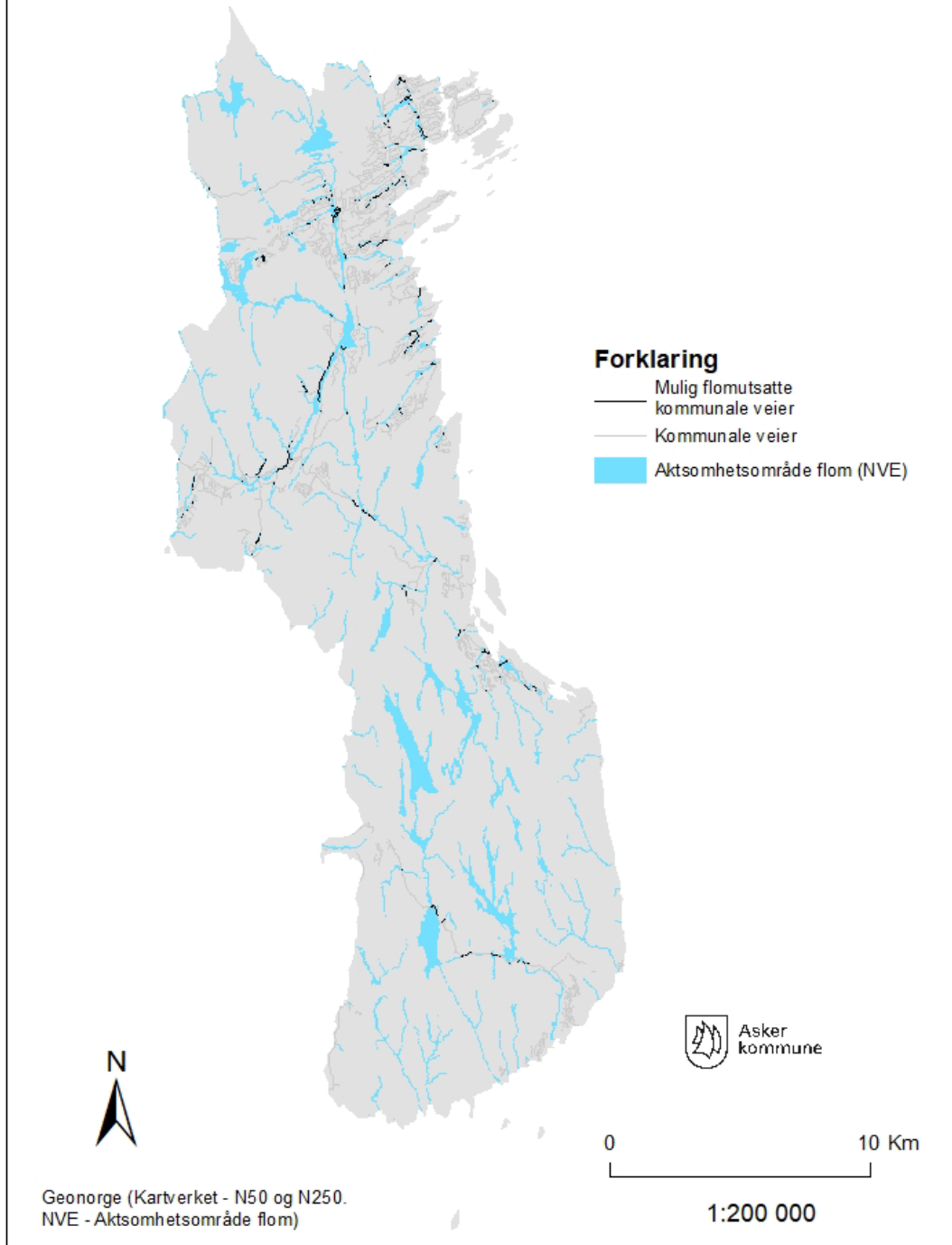
Figur 15 Vann i kulvert. Bidrar til mindre attraktive gangveier og kan være ufremkommelig for noen. Foto: Mari Gabrielsen

- Ved styrtregn tilføres mange steder ytterligere vann fra private områder eller eiendommer, som har uheldig eller ulovlig avrenning til kommunal vei.
- Kommunale veier bør ved behov kunne inngå som flomvei i et aktuelt område. Det vil være behov for systematisk arbeid med dette.

Asker kommune deltar i et prosjekt i regi av Oslo kommune med utarbeidelse av en designveileder for bruk av veier og gater som flomvei. Denne vil være klar i løpet av våren. Arbeidet som blir gjort der, vil bli tatt med inn i arbeidet med ny veinormal.

Tanken er at dette skal gjelde både eksisterende veier, men også som grunnlag når det planlegges nye veier. I praksis er det vanskelig å få til gode helhetlige løsninger for sikker bortledning av overvann i allerede utbygde områder. Knapphet til egnede arealer, mange grunneiere og store kostnader er hovedårsakene til utfordringene. Å utforme vegnettet til å lede vannet sikkert til resipient, samtidig som over- og underbygningen på veien tåler det, vurderes i mange tilfeller som den beste helhetlige løsningen i et planmessig og samfunnsøkonomisk perspektiv.

Aktsomhet for flom på kommunale veier



Figur 16 Kartet viser kommunale veier som ligger i aktsomhetsområder for flom.

5.2 Sentrumsområder

Sentrumsområder består av butikker, kontorer, boliger, spisesteder, rekreasjonsområder, veier og gjerne buss-, tog- eller båtforbindelser. Til dette er det gjerne knyttet kommunal infrastruktur, med tilhørende utviklings-, drifts- og vedlikeholdsansvar.

Etter kommunesammenslåing i 2020 ble Asker kommune større i både areal og befolkning. Det resulterte i flere sentrumsområder samlet sett og det ble pekt ut fem satsningsområder for kommunal sentrumsdrift inntil det skjer større endringer. Asker sitt hovedsentrum er Asker tettsted med rådhus. Dette er kommunens største lokasjon for arbeidsplasser, næring og handel. De fire andre tettstedene er Sætre, Spikkestad, Heggedal og Slemmestad. Utover dette vil kommunen i ulik grad være involvert i andre tettsteder i kommunen, når det kommer til drift og forvaltning.

5.2.1 Asker sentrum

Asker sentrum defineres som et vekstområde innenfor en radius på ca. 2 km fra Asker stasjon. Av sentrumsarealer som driftes og vedlikeholdes av Asker kommune, ligger de fleste av disse innenfor en radius på 1 km fra Asker stasjon. Med den utviklingen som skjer i og rundt sentrum, med omfattende utbygging av nye leiligheter og næringslokaler, så skjer det en gradvis utvidelse av arealer som anses som «sentrum» – og som derfor forventes å ha «sentrumsstandard».



Figur 17 Innenfor dette arealet på ca. 240 000 m² har Asker kommune mange arealer med sentrumsdrift.

5.2.1.1 Tilstand

Mye av infrastrukturen i Asker sentrum er fra 1990-tallet og 2000-tallet. Dette gjør at infrastrukturen er slitt der det ikke har vært gjort større vedlikehold eller oppgraderinger. Kvaliteten på gate- og byrommene i sentrum varierer både med tanke på standard, utforming og vedlikehold.

På bakgrunn av Hovedplan vei 2015–2024, ble det i 2018 satt i gang en systematisk tilstandsregistrering av Asker sentrum. Rapporten gir en samlet oversikt over tilstanden på følgende tema; dekke, vegetasjon, overvann, konstruksjoner, belysning, møblement, offentlig kunst, universell utforming og trafiksikkerhet.

- Et forhold som kan trekkes frem, er generelt store setningsskader på uteområdene i Asker sentrum. Setningene har pågått over lang tid og kan hovedsakelig tilskrives endringer av grunnvannstand som følge av bygge- og anleggsvirksomhet. Størst utfordringer oppstår inn mot bygninger som er fundamentert på peler til fjell, men der omliggende veiareal synker.

5.2.1.2 Ansvarsområder

I Asker sentrum er det mange ulike aktører som både eier grunn, forvalter og har drift innenfor sentrumsområdet. Den største aktøren er Asker kommune, siden veinettet stort sett består av kommunale veier. Det er likevel mange grensesnitt som må tas hensyn til, som for eksempel mot Viken fylkeskommune, Viken kollektivterminaler og Bane NOR.

Videre er det grensesnitt opp mot private eiendomsaktører og internt mellom virksomheter i kommunen. Asker kommune har et godt samarbeid med Asker Sentrum AS, som er sentrumsforeningen i Asker tettsted. Dette er svært viktig for å ha et godt bindeledd mellom de ulike aktørene i tettstedet.

Uavhengig av ansvarsdeling bør forvaltningsnivåene samarbeide og sørge for helhetlig og gjennomgående utførelse av tiltak, slik at trafikanter ikke merker delingen mellom forvaltningsnivåer. Målet må være å få en mest mulig ensartet standard og forvaltning.

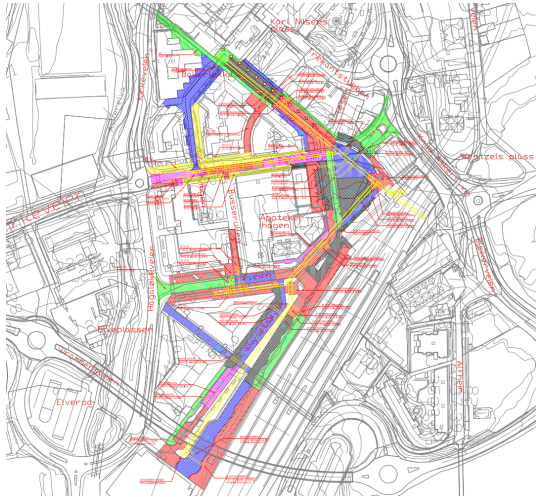
5.2.1.3 Drift og vedlikehold

Oppgaver knyttet til kommunal drift og vedlikehold i Asker sentrum består blant annet av vinterdrift og gatevarme, grøntskjøtsel og blomster, gatemøblement og lekeapparater, avfallshåndtering og renhold og en god del annet. I tillegg kommer større prosjekter som utbedring av veiareal med setningsskader, reparasjon av gatestein og asfalt, trapper, varmekabler, belysning, universell utforming og etablering av offentlig toalett.

Trivsel henger sammen med innslag av trær, planter og blomster. I Asker sentrum er det tradisjonelt mye hekk og trær. I tråd med utviklingen i andre sammenlignbare sentrumsområder, er det også i Asker satset mer på blomster i sentrum. Dette innebærer vårblomster og løk, sommerblomster, samt høstpynt i kasser og bed. Det er gjort en innsats i å få bukt med ugress uten bruk av plantevernmidler. I flere nye prosjekter er det etablert regnbed med stauder langs de kommunale veiene. I tillegg til estetisk verdi, er det også en del av overvannshåndteringen. Det er et mål om å få flere bed med stauder, noe som vil gi mer liv i sentrum, mer varierende beplantning og være et gode for både mennesker og pollinerende insekter. Når sentrum vokser, vil mer grøntstruktur falle inn under sentrumsdrift.

5.2.1.4 Gatevarme

Mesteparten av gategrunnen i Asker sentrum kan varmes opp for å håndtere snøsmelting. Kommunalt varmeanlegg dekker ca. 25 000 m². Av dette sløyfenettet er Asker torg (ca. 1 500 m²) permanent avstengt. I tillegg er det andre varmeanlegg (også private) som dekker Trekanten, Karl Nilsens plass og kulturhuset, samt et kommunalt anlegg som dekker Alfheim. Beskrivelsen under omfatter primært det kommunale anlegget i Asker sentrum.



Figur 18 Oversikt over gatevarmeanlegget i Asker sentrum, der ulike sløyfer er vist med ulike farger. Kilde: Asker kommune

Det kommunale gatevarmeanlegget i sentrum består av el-kjel, sirkulasjonspumper, varmeveksler, ekspansjonskar, m.m. Hovedrør ligger i teknisk kulvert i sentrum, og varmesløyfer ligger i sand under toppdekke. Gatevarme vil komplisere et hvert gravearbeid, både fordi rørene kan skades, og fordi alle endringer av høydenivå i gatene medfører at rørene også må endres for å ha samme overdekning. Dette vil i praksis påvirke muligheten til å gjøre mindre endringer og enkle utbedringer av setningsskader.

Hvis en gate skal rehabiliteres, må nødvendigvis gatevarmeanlegget også fornyes. Ettersom varmesløyfene ikke alltid følger veiene, må hele sløyfen graves opp og legges på nytt. Det kan medføre oppgraving av et større areal enn tiltenkt.

De kommunale anleggene er bygget over en lengre periode. Trolig er de eldste delene fra rundt 1980, mens de nyeste er fra 2022. Det har vært en del lekkasjer. Disse har hovedsakelig vært knyttet til eldre overgravninger. Man kan også se for seg at setningsskader kan skade rørene. Lekkasjer representerer forurensning, og det faktum at store deler av røranlegget er gammelt og med en historikk med lekkasjer, taler for at det er på tide med en større utskifting.

Gatevarme krever mye energi og dersom energikostnadene er spesielt høye, kan det vurderes tradisjonell vinterdrift i sentrumsarealene. Dette har imidlertid noen ulemper, som at sentrumsområdene ikke er tilrettelagt for brøyting og snøopplag, salting er lite aktuelt på grunn av miljø og slitasje, og handelsstand og kunder kan ønske bar bakke.

5.2.1.5 Universell utforming

FNs konvensjon om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne har følgende definisjon av universell utforming:

*Utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.*²⁸

Vinteren og våren 2019 ble en detaljert kartlegging av universell utforming gjort for deler av Asker sentrum. Alle registreringene er tilgjengelig på Norgeskart.no. Utformingen i Asker sentrum varierer, mye grunnet utbygging i ulike tidsperioder, med ulik lovgivning og fokus innen universell utforming. Kartleggingen er et hjelpemiddel til å arbeide systematisk med å gjøre Asker sentrum mer tilgjengelig. Det er mye å ta tak i, men flere av tiltakene som ble nevnt i rapporten er gjennomført.

5.2.1.6 Belysning

Belysningen i Asker sentrum er av eldre dato og med store variasjoner internt i sentrumsområdet. En helhetlig tilstandsvurdering er utført. Konklusjonen er middels til dårlig tilstand og et forbedringspotensial for universell utforming (blending, riktig lys på ledelinjer med mer). En helhetlig belysningsplan for Asker sentrum er under utarbeiding og vil være klar våren 2023.

5.2.1.7 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter

Asker sentrum har en variert sammensetning av trafikanter, men oppleves i hovedsak som forholdsvis trygt, med lave hastigheter i sentrumskjernen. Det er utfordringer knyttet til

- varelevering og myke trafikanter
- tilgjengelighet for syklistene. Det mangler gode sykkelruter gjennom sentrum og er mange sykkeltyverier i stasjonsområdet.

5.2.2 Sætre

Sætre sentrum er et relativt kompakt sentrum med to parker i sentrumsområdet, gater og ett torg. Det er en hovedgate, Sætrealleen, som binder sammen torget med sjøen/ og havneområdet. De to parkene som ligger inne i tettstedet, Sætreparken og Elveparken, er en del av sentrumsstrukturen. Tettstedet har unike kvaliteter med boliger, serveringssteder, butikker, parker, torg, båthavn, elv, kyststi og strand/badeplass i nærhet til hverandre. Tettstedet har om lag 6000 innbyggere. Arealet som driftes i selve tettstedet er innenfor en radius på 100 - 150 m fra torget og om lag 50 000 m².

5.2.2.1 Tilstand

Sentrum er relativt nybygd og er utviklet fra 2015 til dags dato. Det er fremdeles prosjekter i tettstedet som er under regulering og som skal bygges.

5.2.2.2 Ansvarsområder

I Sætre sentrum er eiendomsgrensene slik at kommunen drifter alt fra husveggen og ut. Derfor er det mye som faller på kommunen, men det er også noen områder innenfor tettstedet som driftes av private aktører og gårdeiere. Kommunen har et viktig og nært samarbeid med Sentrumsforeningen i Sætre, samt ulike sameier og vel.

5.2.2.3 Drift/vedlikehold

Sentrumsgatene er regulert med smale tverrsnitt og det er trangt langs fortauene. Teknisk infrastruktur, som lyktestolper, renovasjonspunkter og skiltstolper, er satt opp slik at det er

²⁸ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-i-universell-utforming/id2850026/?ch=3>

problematisk å drifte området. Det resulterer i at vinterdriften må ha en spesialtilpasset maskinpark. Det er også utfordrende å feie fortauene.

Det er gatevarme i deler av sentrum. Anlegget driftes og eies ikke av kommunen, men det kjøpes strøm/oppvarming av arealene.

I den nye sentrumsstrukturen er det etablert bed og trær i hovedgaten (Sætrealleen) og på torget. Det er laget en skjøtselsplan for området, som vil utvides med Elveparken og områdene rundt nye bygg i Øraveien.



Figur 19 Alt av grønt, møblement og annet som driftes er lagt inn etter NS 3420 ZK. Området rundt Sætreelva og Elveparken (mot sør i bildet), må legges inn. Kilde Sweco Park

Det er ble under utbyggingen gjort noen kartlegginger, som for eksempel av Sætre-elva. Dette er et sårbart område som fungerer som gyte-elv for ørret. Dessverre er det en del fremmede arter rundt elveløpet (som parkslirekne). Dette er nesten umulig å få bort, da røttene sitter inne i muren til elva. Driften må likevel ta hensyn til dette og passe på at ikke det blir spredd mer ved gressklipping og klipping av vegetasjon.

5.2.2.4 Universell utforming

Det er lagt til rette for universell utforming i gatene, og kommunen har utført registreringer i Norgeskart.no. Selv om tettstedet er nytt, finnes det noen punkter som bør forbedres.

5.2.3 Spikkestad

Spikkestad er under utvikling og deler av sentrumsområdet er nybygd. Samtidig er tettstedsutviklingen stoppet midlertidig opp, på grunn av manglende kapasitet på vann- og avløpsanleggene.

De kommunale sentrumsarealene ligger ved Spikkestad stasjon og «Teglen», Spikkestad kirke- og kultursenter. Første del av Spikkestad torg ble ferdigstilt høsten 2016. Det er planlagt en utvidelse i nordlig retning.

5.2.3.1 Ansvarsområder

Torget driftes av kommunen, som også vil overta driften av den nye Kirkeparken når etableringsskjøtselen er over. Det er grensesnitt opp mot Bane NOR og stasjonsområdet,

men det er ikke like mange private aktører og gårdeiere her som i andre tettsteder. Kommunen har et viktig og tett samarbeid med Spikkestad Vel.

5.2.3.2 Drift/vedlikehold

I Spikkestad sentrum er det sommerdrift, vinterdrift og tilrettelegging for rekreasjon og lek, for eksempel med sykkelbane.

Det er lagt ned gatevarmesløyfer i torget, men det er ikke koblet til en gatevarmesentral. En slik sentral er ikke bygget enda og det er uvisst når det kommer. Hvis rørene skal kobles til en gatevarmesentral må dette gås over for å trykk-testes og sjekkes om de er i stand til å bruk.

Det er mange bed på torget med stauder og buskfelt. En del av de opprinnelige staudene har ikke klart seg, grunnet tørke og mangel på garantiskjøtsel de første årene. Flere steder må derfor nye stauder plantes inn. Ved togstasjonen er det bygget en Kiss'n'ride, hvor kommunen har et regnbed i midten for å håndtere overvann.



Figur 20 Grønt, møblement og annet som driftes er lagt inn etter NS 3420 ZK. Området rundt Teglén, Kirkeparken og Kirketorget må legges inn før dette overtas.

5.2.3.3 Universell utforming

Det er lagt til rette for universell utforming på torget, og kommunen har utført registreringer i Norgeskart.no.

5.2.4 Heggedal

Heggedal har vært og er et av Asker kommunes sterkest voksende tettsteder. I sentrum har kommunen ansvar for kommunale veier, torg og park med leke- og rekreasjonsområder, i tillegg til Trans´matorn sykkelpark fra 2015. Ansvarsmessig er det et grensesnitt mellom private gårdeiere, Viken fylkeskommune, Bane Nor, Heggedal Nærmiljøsentral, Asker kommune med flere.

I august 2022 ble nye Heggedal torg og park ferdigstilt, beliggende imellom «Sentrumstomta» og Kistefossdammen. Det er i hovedsak dette kommunale sentrumsområdet som beskrives i avsnittene under.



Figur 21 Heggedal torg og park. Foto: Henrik Slipher.

5.2.4.1 Tilstand, drift og vedlikehold

Anlegget er helt nytt og fremdeles er det garantiskjøtsel for alt det grønne (3 år), samt innenfor 5-års garantier for de tekniske anleggene og håndverket som er gjort.

Dekket som er valgt er for det meste teglstein. Fargen på teglsteinen er en spesiell gulfarge som lages kun 2 ganger i året. Kommunen har kjøpt inn et eget lager med denne steinen, med tanke på reparasjon og vedlikehold. Dette er samme teglstein som er brukt inne på Tandberg eiendom sitt område og arealene sklir derfor fint over i hverandre.

Utformingen av prosjektet utnytter den solrike plasseringen med Kistefossdammen i sør. Det er plantet rundt 48 trær av ulike sorter, mange busker og stauder. Parken fremstår frodig og har også arealer med plen.



Figur 22 Utforming og vegetasjon på Heggedal torg og park.

5.2.4.2 Gatevarme

I forbindelse med utbygging i Heggedal sentrum har Tandberg Eiendom AS bygd ut et fjernvarmeanlegg som henter jordvarme fra energibrønner i tilknytning til sentrumstomten i Heggedal.

Det er utarbeidet en avtale mellom Teas Energi AS (Tandberg Eiendom AS) og Asker kommune om fjernvarmeleveranse til torget i Heggedal. Fjernvarmen er basert på jordvarme fra energibrønner og en el-kjel ved behov. Jordvarme vil sikre kostnadseffektiv og miljøvennlig energiforsyning til Heggedal torg. Avtalen regulerer ansvarsforhold, leveransesikkerhet, leverandørens plikt til konkurransedyktige anskaffer med mer.

Torget er delt opp i tre områder, hvor gatevarme i hver enkelt sløyfe kan slås av og på etter behov. Torgareal med gatevarme utgjør til sammen rundt 700 m². De tre områdene er prioritert i en rekkefølge fra 1 (viktigst) til 3 (minst viktig). Hvis det er behov for å spare kostnader eller energi, skal området med høyest prioritet bli slått av til slutt. I en slik situasjon må torget brøytes og strøs etter behov vinterhalvåret.

Asker kommune eier infrastrukturen for gatevarmen tilknyttet torget, dvs. rør og påkobling til fjernvarmeanlegget. Dersom det på et senere tidspunkt skulle bli behov for reparasjoner/utbygging av rør som kommunen eier, vil det være kostnader som tilfaller kommunen.

5.2.4.3 Universell utforming

Det er i planleggings- og utviklingsfasen jobbet med tilrettelegging for alle, i dette nye sentrumsområdet i Heggedal.

Gangveier og ramper har gode stigningsforhold, og det er montert (eller skal monteres) rekkverk og antisklibelegg. Flere hvilebenker i parken har ryggstøtte og armlene. Det er gatevarme på torget, slik at det skal være lett å komme seg frem her på vinterhalvåret. Det er ikke benyttet allergifremkallende vekster eller trær i de nye plantefeltene.

Det er lagt opp til forutsigbare gangveier som skal være enkle å orientere seg i. Kontrastene mellom de ulike materialene på bakken og omgivelsene rundt er brukt for å skape sikre ganglinjer. Det er ikke lagt inn ekstra taktile ledelinjer siden dette er et lite område og det er vanskelig å definere hva som er målpunkt. De naturlige kontrastene i seg selv vil være nok til å være ledende.

5.2.4.4 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter

Torget er utformet for de myke trafikantene og innbyr ikke til biltrafikk. Veien over torget er regulert som en gang- og sykkelvei med tillatt kjøreadkomst til eiendommene. Det er også nødvendig å ha en kjøreadkomst til torget for blant annet utrykningskjøretøy. Der det er kjøreadkomst, er teglsteinen satt på høykant for å være kjøresterk.

5.2.5 Slemmestad

Slemmestad sentrum er under stor ombygging. Den kommunale sentrumsdriften er for tiden av mer sporadisk karakter. Det er både private og offentlige utbyggingsprosjekter. Grensesnittet for kommunal drift og vedlikehold i fremtiden er fortsatt under avklaring, men det vil bli en god andel kommunale veier, torg, parker og friluftsområder. Hovedsakelig vil drift av kommunale sentrumsområder starte opp for alvor i 2026-28. Det jobbes i mellomtiden med dialog med utbyggere, for å gi innspill til byggeprosjektene – som igjen kan legge til rette for gode løsninger for kommunal drift.

5.3 Parkering

I Asker kommune er det en blanding av offentlige og private parkeringsplasser. Parkeringsregisteret er et landsdekkende register over parkeringsområder med «vilkårsparkering». Registeret viser hvem som er ansvarlig for områdene og vilkårsparkering betyr at det er bestemte vilkår for parkeringen. Det kan for eksempel være at brukerne må betale og/eller at det er tidsbegrensninger.

I Asker er det i parkeringsregisteret registrert ca. 10 500 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser, hvorav 2000 kommunale og 8500 private. Av disse befinner nesten halvparten seg i Asker sentrum (over 1000 kommunale og ca. 3100 private).

Det er også parkeringsplasser som ikke er i parkeringsregisteret. Vi har i overkant av 8000 parkeringsplasser ved for eksempel formålsbygg som barnehager, skoler og helsehus, samt ved friområder og idrettsanlegg. De fleste av disse har ikke avgift eller tidsbegrensing. For noen av dem er det reserverte plasser til ansatte, besøkende eller beboere. De fleste av parkeringsplassene ved formålsbygg tilhører Asker kommune.²⁹

I tillegg er det et stort, men uvisst omfang av private p-plasser ved boliger og arbeidsplasser som ikke er offentlig tilgjengelig.

5.3.1 Kommunale plasser

Parkeringsstrategien til Asker kommune omhandler hvordan kommunens egne parkeringsarealer skal forvaltes. I hovedsak gjelder det plassene som ligger i tettsteder og på kommunal innfartsparkering.

For å unngå at biler blir stående på parkeringsplasser over lengre tid, er det makstid for parkering på alle parkeringsplasser som forvaltes av kommunen.

Parkeringsforvaltning kan bidra til å bygge opp under kommunens miljømål på flere måter. Avgiftsparkering kan bidra til økt motivasjon til alternative fremkomstmidler, og det har vært standard i Asker kommune å sette avgiftsnivået høyest der presset er størst og alternativene til bilkjøring flest. Som et incitament for innføring av utslippsfrie biler har det i flere år vært vanlig med redusert pris for avgiftsparkering for denne typer kjøretøy. For tiden er det halv pris. Kommunens parkeringsapp informerer om dette. Det arbeides også med at appen skal gi informasjon om ledig kapasitet på kommunale parkeringsområder.

Avgiftsnivå og betalingsordninger

Asker kommune opererer i dag med følgende satser:

- høy sats, avgift 40 kr/time
- middels sats, avgift 25 kr/time
- lav sats avgift 10 kr/time
- dagsbillett på innfartsparkering (høyt press), 40 kroner
- dagsbillett på innfartsparkering (middels press), 25 kroner

Sted	Fri parkering (i reguleringstid)	Avgiftsregulering	Regulerings-tid	Makstid
Asker sentrum	Korttids-parkering, 15 min	Høy sats	7-19 (7-16)	3 timer
Sætre sentrum	1 time	Gratis 1. time, deretter høy sats	7-19 (7-16)	3 timer

²⁹ Kilder: Parkeringsregisteret og kommunal kartlegging ved Asker kommune

Holmsbu	Ingen	Høy sats	9- 21 alle dager	3 timer
Innfartsparkering, høyt press	Ingen	Dagsbillett	7-19 (7-16)	72 timer
Innfartsparkering, Middels press	Ingen	Dagsbillett	7-19 (7-16)	72 timer
Innfartsparkering, lavt press	Hele døgnet	Gratis	Ingen	72 timer
Utfartsparkering	Hele døgnet	Gratis, eller avtale med frivillig lag	Ingen	72 timer
DNB-tomt og Hvamodden	3 timer	Gratis 1. time, deretter middels sats	Hele døgnet	72 timer
Idrettsarenaer	Hele døgnet	Gratis, eller avtale med frivillig lag	Ingen	24 timer
Risenga-området	2 timer	Gratis 1. og 2. time, deretter høy sats	Hele døgnet	3 timer
Ansattparkering Risenga	2 timer	Dagsbillett mot registrering	Hele døgnet	12 timer
Risenga P-hus	2 timer	Gratis 1. og 2. time, deretter høy sats	Hele døgnet	Ingen
Fredtunveien	2 timer	Gratis 1. og 2. time, deretter dagsbillett	Ingen	72 timer
Formålsbygg	Hele døgnet	Gratis	Hele døgnet	24 timer
Ansattparkering i Asker sentrum	Ingen	Dagsbillett	7-19 (7-16)	24 timer

5.3.2 Innfartsparkering

Asker kommune har kommunale innfartsparkeringsplasser følgende steder:

- Asker sentrum (Askerholmen og Elveroa, ca. 337 plasser)
- Fredtunveien (ca. 215 plasser)
- Vollen (ca. 158 plasser)
- Slemmestad (midlertidig, under utvikling)

Alle er regulert med avgift og tidsbegrensing.

For noen år tilbake ble det tilrettelagt noen mindre parkeringsplasser langs Slemmestadveien, i tilknytning busstilbudet.

I tillegg er det en rekke parkeringsplasser som i praksis brukes eller kan brukes som innfartsparkering, selv om de ikke er regulert for det. Eksempler på det er Bjerkås idrettsbane, Holmen Sanitet, p-plassene ved Thon hotell Vettre, Blakstad Bryggevei, Bråset bo- og omsorgssenter og Teglverksveien 2 i Spikkestad. Her mangler en komplett kartlegging.

Bane nord har ca. 850 parkeringsplasser ved sine stasjoner i Asker, hvorav ca. 470 i Asker sentrum.

Et lite knippe andre innfartsparkeringsplasser eies og driftes også kommersielt.

5.3.3 Privat parkering

Samlet er det ca. 8500 registrerte private parkeringsplasser, som driftes av forskjellige parkeringstilbydere. Det er forskjellige avgifter, gratisperioder og tidsbegrensinger fra sted til sted.

Asker kommune kontrollerer i dag parkeringsplasser for enkelte private eiendomsbesittere i Asker sentrum. Dette er blitt gjort i håp om å få til en ensartet parkeringspolitikk. Imidlertid har det vist seg at de private eiendomsbesitterene har avvikende syn på avgiftsnivået og tidsbestemmelsene kommunen har. Kontroll av privat parkering anses å ligge utenfor hva som er en naturlig oppgave for kommunen og ble anbefalt avvirket i kommunens parkeringsstrategi.

5.3.4 Arealplanlegging for parkering

Normene for hva som kreves eller tillates av parkeringsplasser ved nybygg, har utviklet seg i tråd med nasjonale og kommunale målsetninger innen areal- og transportplanlegging. Tabellen under, er slik forslag til ny parkeringsnorm for Asker kommune foreligger i ny Kommuneplan, som forventes å bli vedtatt i 2023. Per dags dato er det tre eldre normer som gjelder for henholdsvis gamle Asker, Røyken og Hurum.

8.1 Parkeringsnorm (pbl. § 11-9, nr. 5)				
Enhet: per 100 m ² BRA. Unntak er markert (U)	Jf. kommuneplanens arealplankart og definisjoner i tillegg 4			
Biloppstillingsplass skal være minimum 18 m ² .				
Arealformål	Sentrumsformål	Prioritert vekstområde	Kollektivnære områder	Kommunen for øvrig
Nord for nullvekstlinjen ₁				
Frittliggende småhusbebyggelse Pr. boenhet (U)	Avsatt areal til minimum 2 garasjeplasser for bil pr. hovedbruksenhet og 1 biloppstillingsplass for sekundær boenhet			
Konsentrert småhusbebyggelse Pr. boenhet (U)	1,2 - 2,2 biloppstillingsplass og min. 3 sykkeloppstillingsplass 10 % av p-plassene til bil skal være gjesteparkering og min. 1 p-plass skal være HC –parkering. Gjeste- og HC-parkering skal være fellesareal.			
	Maks 1,0 biloppstillingsplass	1 - 1,2 biloppstillingsplass	1 - 1,5 biloppstillingsplass	1 - 2 biloppstillingsplass

Blokker Bestemmelser i punkt 4 gjelder.	Min. 3 sykkeloppstilling s- plasser	Min. 3 sykkeloppstilling s- plasser	Min. 3 sykkeloppstilling s- plasser	Min. 3 sykkeloppstilling s- plasser
Kontor Bestemmelser i punkt 2 gjelder.	maks 0,5 biloppstillings-plass	maks 1 biloppstillings-plass	maks 1 biloppstillings-plass	maks 1 biloppstillings-plass
	Min. 2 sykkeloppstilling s- plasser	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min.1 sykkeloppstilling s- plass	Min.1 sykkeloppstilling s- plass
Forretning Bestemmelser i punkt 1 gjelder.	Maks 3 biloppstillings-plasser	Maks 2 biloppstillingsplasser	Maks 1,5 biloppstillings-plasser	Maks 1,5 biloppstillings-plasser
	Min. 1,2 sykkeloppstilling s- plass	Min. 2 sykkeloppstilling s- plass	Min. 2 sykkeloppstilling s- plass	Min. 2 sykkeloppstilling s- plass
Fritids-bebyggelse <i>Pr. boenhet (U)</i>	Min. 1 biloppstillingsplass			
Sør for nullvekstlinjen ₁				
Frittliggende småhus-bebyggelse <i>Pr. boenhet (U)</i>	Avsatt areal til minimum 2 garasjeplasser for bil pr. hovedbruksenhet og 1 biloppstillingsplass for sekundær boenhet			
Konsentrert småhus-bebyggelse <i>Pr. boenhet (U)</i>	1,2 - 2,2 biloppstillingsplass og min. 2 sykkeloppstillingsplass 10 % av p-plassene til bil skal være gjesteparkering og min. 1 p-plass skal være HC -parkering. Gjeste- og HC-parkering skal være fellesareal.			
Blokker	Maks 1,5 biloppstillings-plass	2 biloppstillings-plasser	2 biloppstillings-plasser	1 - 2,2 biloppstillings-plass

Bestemmelser i punkt 4 gjelder.	Min. 3 sykkeloppstilling s- plass	Min. 3 sykkeloppstilling s- plass	Min. 2 sykkeloppstilling s- plass	Min. 2 sykkeloppstilling s- plass
Kontor Bestemmelser i punkt 2 gjelder.	Maks 2 biloppstillings-plasser	Maks 2 biloppstillings-plasser	Maks 2 biloppstillings-plasser	Maks 2 biloppstillings-plasser
	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass
Forretning Bestemmelser i punkt 1 gjelder.	Maks 3 biloppstillings-plasser	Maks 3 biloppstillings-plasser	Maks 3 biloppstillings-plasser	Maks 2 biloppstillings-plasser
	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 1 sykkeloppstilling s- plass	Min. 0,5 sykkeloppstilling s- plass

Fritids- bebyggelse Pr. boenhet (U)	<i>Min. 1 biloppstillingsplass</i>	
Anbefalte parkeringsnormer for andre virksomheter		
	Biloppstillingsplasser	Sykkel- /mopedoppstillingsplasser
Plasskrevende varehandel Bestemmelser i punkt 1 gjelder.	0,5 - 1,5	Min. 1
Industri og lager Bestemmelser i punkt 2 gjelder.	0,3 - 1	Min. 0,5
Institusjoner, kirker etc. Bestemmelser i punkt 3 gjelder.	0,2 - 1	vurderes særskilt
Skole Bestemmelser i punkt 3 gjelder.	0,2 - 1	vurderes særskilt
Barnehage Bestemmelser i punkt 3 gjelder.	0,5 - 2	vurderes særskilt
Idrett og kultur Bestemmelser i punkt 3 gjelder.	vurderes særskilt	vurderes særskilt
<p>Parkeringskravet bestemmes vanligvis gjennom reguleringsplan og skal i de fleste tilfeller ligge innenfor gitte intervaller.</p> <p>God kollektivtilgjengelighet og tettere bebyggelse tilsier en lav norm for bil. Dårlig kollektivtilbud tilsier en høyere norm for bil.</p> <p>BRA – beregnes etter teknisk forskrift, men eksklusiv parkeringsareal.</p>		
1. Generelt		
Kommuneplanens parkeringsnorm gjelder der vedtatte arealplaner henviser til parkeringsnorm, samt der ikke annet er bestemt i den enkelte plan		
2. Forretning og service, sentrumsformål og plasskrevende varehandel ₂		

a. Det skal tilrettelegges for sambruk av bilparkeringsplasser, basert på mobilitetsplan for aktuelt område.

- b. Nye parkeringsplasser skal fortrinnsvis etableres under bakken.
- c. Minst 5 %, og minimum 1 plass, av parkeringsplassene skal etableres som HC- plasser, og kommer i tillegg til normkravet.
- d. Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Sykkelparkering skal ha god arkitektonisk- og bruksmessig kvalitet og 5 % skal være tilpasset lastesykkel, sykkelvogner etc.
- e. Ved alle utbyggingsprosjekter med felles parkeringsanlegg, skal det være sikret tilstrekkelig strømtilførsel til at det kan etableres opplegg for el-billading på alle p-plassene.

3. Kontor og næringsformål

- a. Nye parkeringsplasser skal fortrinnsvis etableres under bakken.
- b. Minst 5 %, og minimum 1 plass, av parkeringsplassene skal etableres som HC- plasser, og kommer i tillegg til normkravet.
- c. Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Sykkelparkering skal ha god arkitektonisk- og bruksmessig kvalitet og 5 % skal være tilpasset lastesykkel, sykkelvogner etc.
- d. Alle utbyggingsprosjekter med felles parkeringsanlegg, skal sikre tilstrekkelig strømtilførsel for etablering av el-billading på alle parkeringsplassene.

4. Skole/ undervisning, barnehage, idrett, kultur og kombinerte formål

- a. Det skal tilrettelegges for sambruk av bilparkeringsplasser basert på mobilitetsplan for aktuelt område.
- b. Minst 5 %, og minimum 1 plass, av parkeringsplassene skal etableres som HC- plasser, og kommer i tillegg til normkravet.
- c. Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Sykkelparkering skal ha god arkitektonisk- og bruksmessig kvalitet og 5 % skal være tilpasset lastesykkel, sykkelvogner etc.
- d. Ved alle utbyggingsprosjekter med felles parkeringsanlegg, skal det være sikret tilstrekkelig strømtilførsel til at det kan etableres opplegg for el-billading på alle p-plassene for ansatte.

5. Blokker

- a. Innenfor prioritert vekstområde (jf. Temakart areal og transport) skal bildeling vurderes, basert på mobilitetsplan for området. I prosjekter større enn 50 enheter skal bildeling etableres.
- b. Minst 20 % av boenhetene skal frikobles fra parkeringsplass, for å sikre at leilighet og parkeringsplass kan selges separat (jf. Boligsosial strategi). Alle P-plasser skal disponeres av beboere i sameiet.
- c. Nye parkeringsplasser skal fortrinnsvis etableres under bakken. Ved alle utbyggingsprosjekter med felles parkeringsanlegg, skal det være sikret tilstrekkelig strømtilførsel til at det kan etableres opplegg for el-billading på alle p-plassene.
- d. Gjesteparkering er inkludert i normtallene. Gjesteparkering skal etableres som fellesareal.
- e. Minst 5 %, og minimum 1 plass, av parkeringsplassene skal etableres som HC- plasser, og kommer i tillegg til normkravet. HC-plasser skal etableres som fellesareal.
- f. Parkeringsplass for kommunale hjemmetjenester etc. skal sikres som del av gjesteparkeringen.
- g. Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Sykkelparkering skal ha god arkitektonisk- og bruksmessig kvalitet og 5 % skal være tilpasset ulike typer som lastesykkel og sykkelvogner etc.
- h. Det skal utarbeides mobilitetsplan for etablering eller bruksendring av boligformål på mer enn 1000 m² BRA.

5.4 Fergekaier

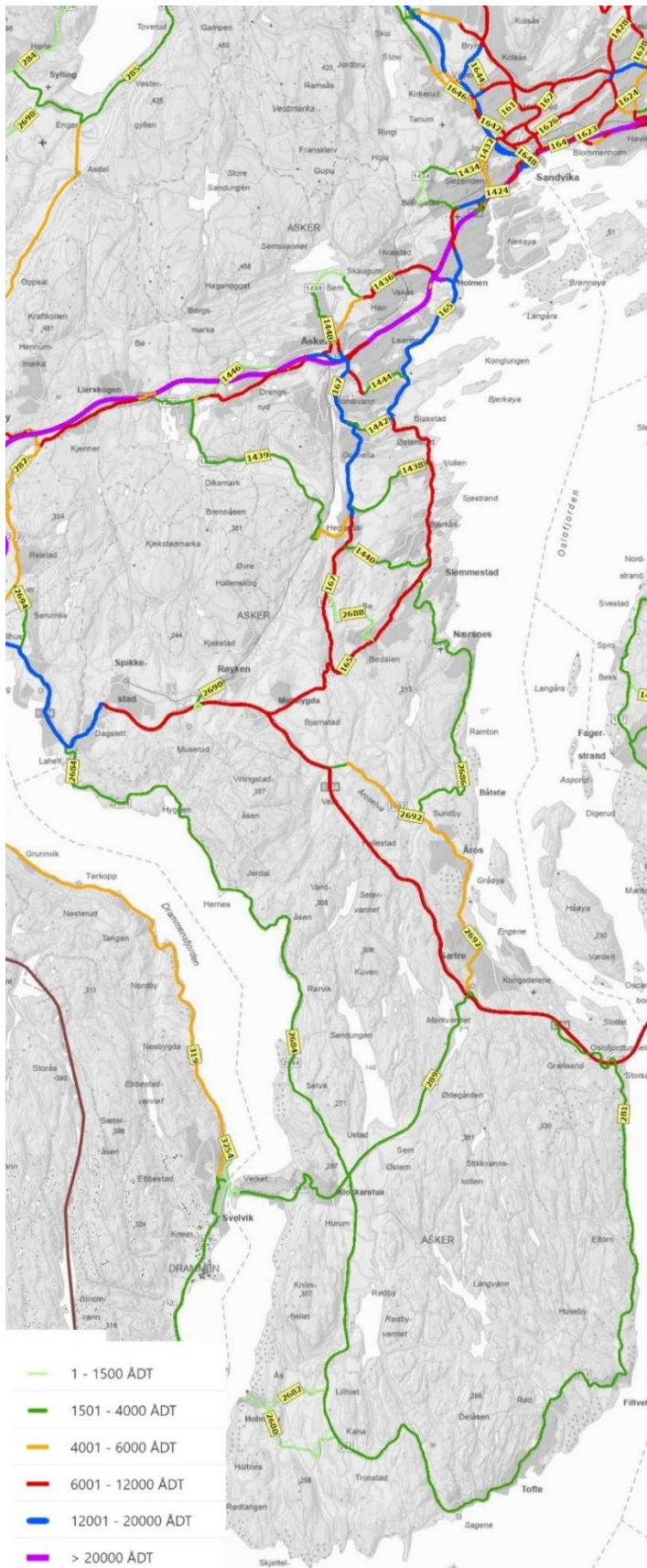
I Asker kommune er det i dag tre ferjeanløp med kollektivtilbud fra Ruter. Det er Vollen, Slemmestad og Filtvet. Asker kommune forvalter den fysiske infrastrukturen på land, for at ferjene skal kunne legge til. Tilstanden på bryggeanleggene varierer. Slemmestad har i 2023 fått enkelte oppgraderinger og vil fungere for nåværende ferjer. Filtvet har store mangler.

Ruter stiller nye krav til kaianleggene, i forbindelse med større og tyngre ferger som forventes satt i drift muligens i 2024.

I Slemmestad er et nytt kaianlegg under planlegging og vil kunne være klart tidligst i slutten av 2024. Dette vil være tilpasset nye ferger og inkludere mulighet for batteribytte for ferjene. Kommunen skal drifte anlegget, trolig med unntak av batteribyttefasilitetene. Det vil være nødvendig med avklaringer rundt infrastrukturen på Vollen og Filtvet i forhold til nye ferjer.

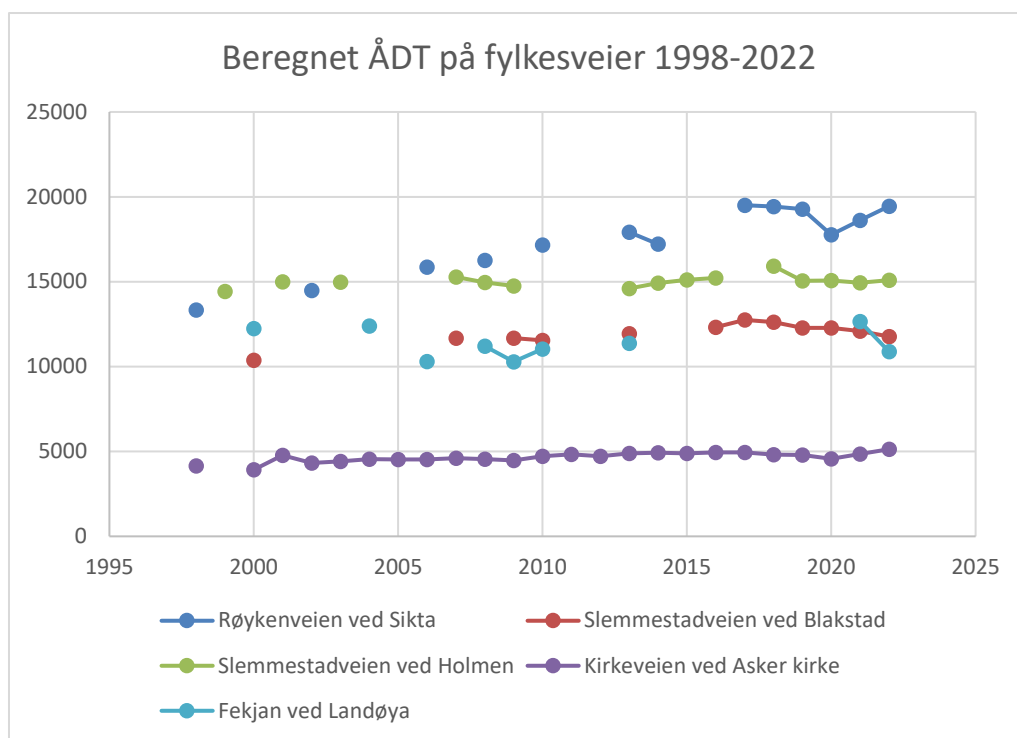
5.5 Fylkesveinettet

Viken fylkeskommune eier fylkesveiene i Asker kommune. Totalt er det om lag 160 km fylkesvei i Asker. Figuren under viser en oversikt over døgntrafikk (ÅDT) for fylkesveiene i Asker. Røykenveien og Slemmestadveien er de fylkesveiene i Asker som har høyest ÅDT. Drammensveien er også høyt trafikkert. Inn mot E18 har disse tre fylkesveiene en ÅDT på ca. 20 000 kjøretøy hvert døgn i snitt. Lenger unna E18-tilknytningene, går ÅDT-en gradvis ned.



Figur 23 ÅDT på fylkesveiene i Asker. Kilde Viken fylkeskommune, webbaset kartløsning feb.2023³⁰

³⁰ Viken fylkeskommune. Bilde fra kartportal (Hentet 22.12.2022).



Figur 24 Utviklingen i ÅDT på fire punkter langs fylkesveiene. Kilde Trafikkdata.no 24.03.23.

På siden trafikkdata.no finnes målinger og beregninger av trafikkmengde på fylkesveier, statlige veier og noen kommunale veier. En del av målingene er kontinuerlige, slik at man kan se utviklingen over tid. Andre målinger er kun periodisk og er brukt for å beregne ÅDT i et gitt år. Det siste er tilfellet for mange av målingene i Asker sør, derfor er ingen veier herfra inkludert i tabellen som viser utvikling fra 1998-2022.

Spesielt Røykenveien (målt ved Sikta/Gullhella) skiller seg ut med en kraftig vekst fra 13-14000 biler i døgnet rundt årtusenskiftet, til de siste årene å ligge jevnt på om lag 20 000 biler i døgnet (med unntak av korona-tiden).

På flere fylkesveier oppleves det kø for både biler og busser, dette beskrives nærmere i avsnittet om framkommelighet for buss.

Viken overtok vedlikeholdsansvaret for mange fylkesveier i Asker, gjennom fylkesreformen i 2020. Ifølge Viken manglet de da oversikt over vedlikeholdsetterslepet. Nå jobber de etter 4-årsplaner for reasfaltering og har et måleteam som følger slitasjen på veiene. Flere strekninger på fylkesveier i Asker er reasfaltert siden 2020 og i 2023 står deler av Slemmestadveien (Leangbukta-Vollen) for tur³¹.

³¹ <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/fylkesvei/drift-og-vedlikehold/asfaltering/>

5.6 Riksveinettet/Europaveier

5.6.1 E18



Dagens E18 gjennom Asker og Bærum har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på rundt 90 000 kjøretøy. Det gjør veien til en av Norges mest trafikkerte veistrekninger. Strekningen er hovedinnfartsåre og gjennomfartsåre til Oslo fra vest. Veien har mye kollektivtrafikk og er viktig for næringslivet. Videre er E18 en viktig transportåre mot kontinentet med tilknytninger til internasjonale ferge- og havneterminaler i Oslo.

Prognoser for befolkningsutvikling, regional økonomi og trafikk peker i retning av fortsatt vekst, mens trafikkmengde ved Oslo grense har vært relativt stabilt i lengre tid.

De store trafikkmengdene forårsaker i dag forsinkelser og køproblemer på E18-strekningen. Bussene har dårlig fremkommelighet, spesielt ut av Oslo og på tverrgående ruter. Dagens trafikksituasjon er en stor miljøbelastning for de mange som bor og arbeider nær veien, og E18 er en barriere for by- og stedsutvikling.

Veiprojektet E18 Vestkorridoren skal redusere disse problemene. Det nye hovedvegsystemet skal ikke føre til mer privatbiltrafikk, men det skal sikre at flere kan reise kollektivt, sykle eller gå. Næringstransporten skal prioriteres.

Færre enn i dag vil bli plaget av støy og støv, ved blant annet å skille hovedvei og lokalvei og legge store deler av hovedvegsystemet i tunnel, skal prosjektet legge til rette for by- og stedsutvikling.

Etappe 1: E18 Lysaker-Ramstadsletta

Prosjektet omfatter ny E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta, ny vegforbindelse til Fornebu (Vestre lenke), ny vegforbindelse til Gjønnnes (Gjønnestunnelen) gang- og sykkelveger og tilpasninger til lokalveger. Byggearbeid startet i november 2020. For tiden pågår forberedende anleggsarbeider på strekningen Fornebukrysset-Strand. Det foregår også anleggsarbeider på strekningen Strand-Ramstadsletta. E18-delen av prosjektet planlegges åpnet for trafikk i 2028/2029, og hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2030. Prosjektet er endret fra egen separat bussvei, til kollektivfelt. Dette blir førende for videre planlegging av etappe 2 og 3.

Etappe 2: E18 Ramstadsletta-Nesbru

Det pågår arbeid med reguleringsplan på strekningen E18 Ramstadsletta-Nesbru. Strekningen inngår i vedtatt kommunedelplan for E18 Slependsen-Drengsrud fra november 2016.

Arbeidet med reguleringsplan startet høsten 2020. Planen er beregnet vedtatt av Bærum og Asker kommuner løpet av 2024/2025.

Etappe 3: E18 Nesbru-Drengsrud

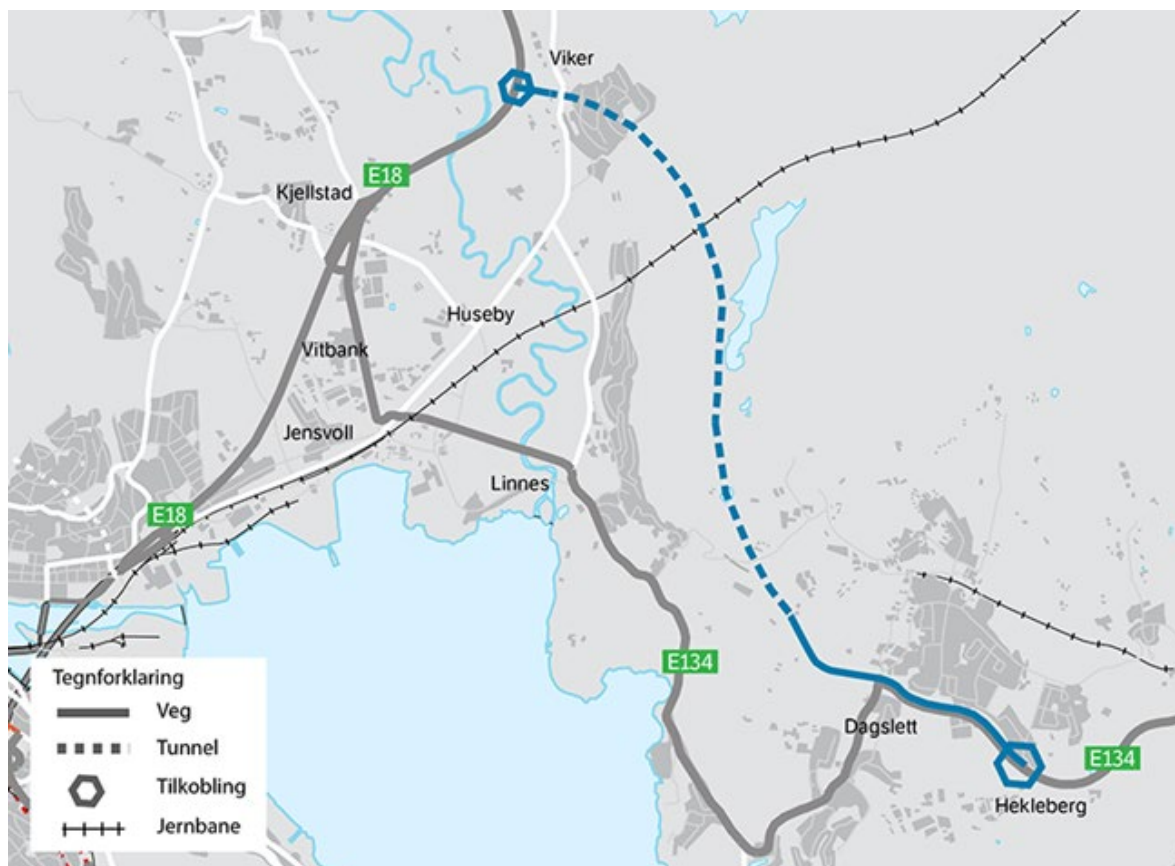
Strekningen inngår i vedtatt kommunedelplan for E18 Slependsen-Drengsrud fra november 2016. Planområdet omfatter E18 fra Slependsenkrysset vest/IEKA til Oreholtkrysset, samt Røykenveien fra Lensmannsliia til Asker sentrum og Slemmestadveien fra Hval til Ravensborg. Omlegging av dagens Røykenvei utenom Asker sentrum og omlegging av Slemmestadveien utenom Holmen inngikk i vedtatt kommuneplan. Gjennomgående hovedsykkeltrasé og bussvei/kollektivfelt er også inkludert i vedtatt kommunedelplan.

Det pågår for tiden ikke planlegging på strekningen. Fremdriften på etappe 2 og 3 er usikker og knyttet til bevilgninger over statsbudsjettet.

5.6.2 E134

E134 er en europavei som kommer fra Sør-Vestlandet, via Kongsberg og Drammen, går gjennom Asker sør og videre under fjorden til Drøbak og Frogn.

E134 Dagslett – E18 (Lier)



Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker

Hensikten med byggetrinn 2 er

- å lage en sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterende trase for E134
- å utvide fra 2 til 4 felt mellom Måna og Vassum
- å bedre veisystemet på Hurumsiden av Oslofjordtunnelen

Dette innebærer blant annet

- å bygge et nytt løp i Oslofjordtunnelen på 7,4 kilometer
- å bygge et nytt løp i Frogntunnelen på 1,6 kilometer
- å utvide Vassumtunnelen slik at den får to gjennomgående løp
- å utvide fra to til firefelts veg mellom tunnelåpningen på Måna og fram til E6 på Vassum

Reguleringsplan E134 for Frogn og Hurum (nå Asker) kommuner ble vedtatt februar 2015.

Anslått fremdriftsplan fra et stortingsvedtak kan være følgende:

>	Stortinget vedtar prosjektet
+ 1 mnd.	Konkurransesgrunnlaget kunngjøres slik at entreprenører kan melde sin interesse for å delta.
+ 1 mnd.	Frist for entreprenører til å melde sin interesse
+ 2 mnd.	Statens vegvesen kunngjør hvilke 3 entreprenører de ønsker å forhandle videre med
+ 10 mnd.	Statens vegvesen skriver kontrakt med valgt entreprenør
+ 2 mnd.	Byggestart
+ 5 år	Ferdigstilt nytt løp i Oslofjord-, Frogn- og Vassumtunnelen med tilhørende veier og konstruksjoner
+ 1 år	Ferdigstilt oppgradering av Oslofjord-, Frogn- og Vassumtunnelen

5.7 Private veier

I Asker kommunes registre kategoriseres nær 750 km av veinettet som privat vei. Noen av disse eies av Oslo kommune (Dikemark), mens mesteparten er under ansvar hos andre grunneiere og brukere av veiene.

Lov om vegar (veglova) skiller mellom offentlige og private veier. Offentlige veier er i henhold til § 1 «veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private.»

Når en vei kun benyttes som atkomst til et fåtall boliger, vil den i henhold til lovteksten over, ikke regnes som åpen for allmenn ferdsel. Det betyr likevel ikke at det er ulovlig for andre å kjøre eller gå der.

I henhold til vei- og gatenormalen i Asker kommune reguleres en ny vei til privat vei, dersom det er maksimalt 10 boenheter i tilknytning veien.

Lov om vegar (veglova) beskriver i § 54 plikten til å vedlikeholde private veier, hos enhver som eier, bruker eller har bruksrett til veien. Disse utgjør et veilag.

En del private veier driftes og vedlikeholdes i dag av Asker kommune. Dette kan skyldes at de fremstår spesielt viktige for eksempel som skolevei eller til andre samfunnsnyttige formål. Eller det kan skyldes at det til ulike tider og av ulike grunner er avtalt kommunal drift. Det kan tenkes at slik praksis bør begrunnes på likt grunnlag, slik at veier av samme karakter får lik behandling hos kommunen.

I gamle Asker kommune ble det gjennomført en politisk sak, der det ble vedtatt å gradvis fjerne oppgraderingstilskudd som ble gitt til visse velveier, med tanke på kommunal overtakelse av disse. Det ble i saken silt ut veier som var spesielt samfunnsnyttige, som for eksempel skolevei for langt flere enn de som bor der, tilgang til stasjonsområde/knutepunkt eller hadde høy gjennomgangstrafikk. Veier som ikke falt under de vedtatte kriteriene, fikk ikke tilbud om oppgradering og kommunal overtakelse.

I nye Asker ble det gjort forsøk på en opprydding i veier som var i «gråsonen» imellom privat og kommunalt ansvar. Dette ble gjort i forbindelse med kommunesammenslåing og som et forsøk på forene ulik praksis i de gamle kommunene og danne et felles grensesnitt inn i den nye kommunen. Saken ble ikke landet.

6 Transportsystemet og reisevaner i Asker

Innbyggerne i Asker, og besøkende til kommunen, har et sammensatt transporttilbud de kan benytte. Man har mulighet til å kjøre bil, bruke sykkel og sparkesykkel (med eller uten hjelpemotor), man kan gå eller benytte kollektivtransport og bildelingsordninger.

Tilretteleggingen for ulike transportformer varierer ut ifra hvor man bor og hvor man skal. Generelt er tilbudene flere der det bor og jobber mange mennesker samlet.

I en moderne tettstedsutvikling, legges det til rette for at innbyggeren i størst mulig grad skal dekke sitt transportbehov ved hjelp av miljøvennlig og helsefremmende transport. Bildeling og nye boformer på mindre areal reduserer ressursbruk og fotavtrykk for den enkelte.

Elementære daglige behov dekkes helst innenfor gang- og sykkelavstand. For å få til dette legger Asker kommune prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging³² til grunn for sin planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vei- og trafikksystemet.

Transportpyramiden brukes aktivt i arealplanleggingen.



Figur 25 Transportpyramiden. Basert på Statens vegvesen/TØI

Steds- og knutepunktutvikling basert på kollektivtransport er sentralt i dette bildet. I kommuneplanens samfunnsdel blir kommunens «senterstruktur» beskrevet. Denne ble først definert i intensjonsavtalen for sammenslåing av de tre tidligere kommunene. Her slås fast at Asker sentrum er kommunesenter, mens de ni tettstedene Tofte, Sætre, Spikkestad, Røyken, Slemmestad, Vollen, Heggedal, Dikemark og Holmen er pekt ut som lokalsentre. Disse skal være lokale servicesentre og ha møteplasser og tilbud innen kultur, underholdning og rekreasjon. De skal også ha et mer utvidet kollektivtilbud. For å unngå økt transportbehov

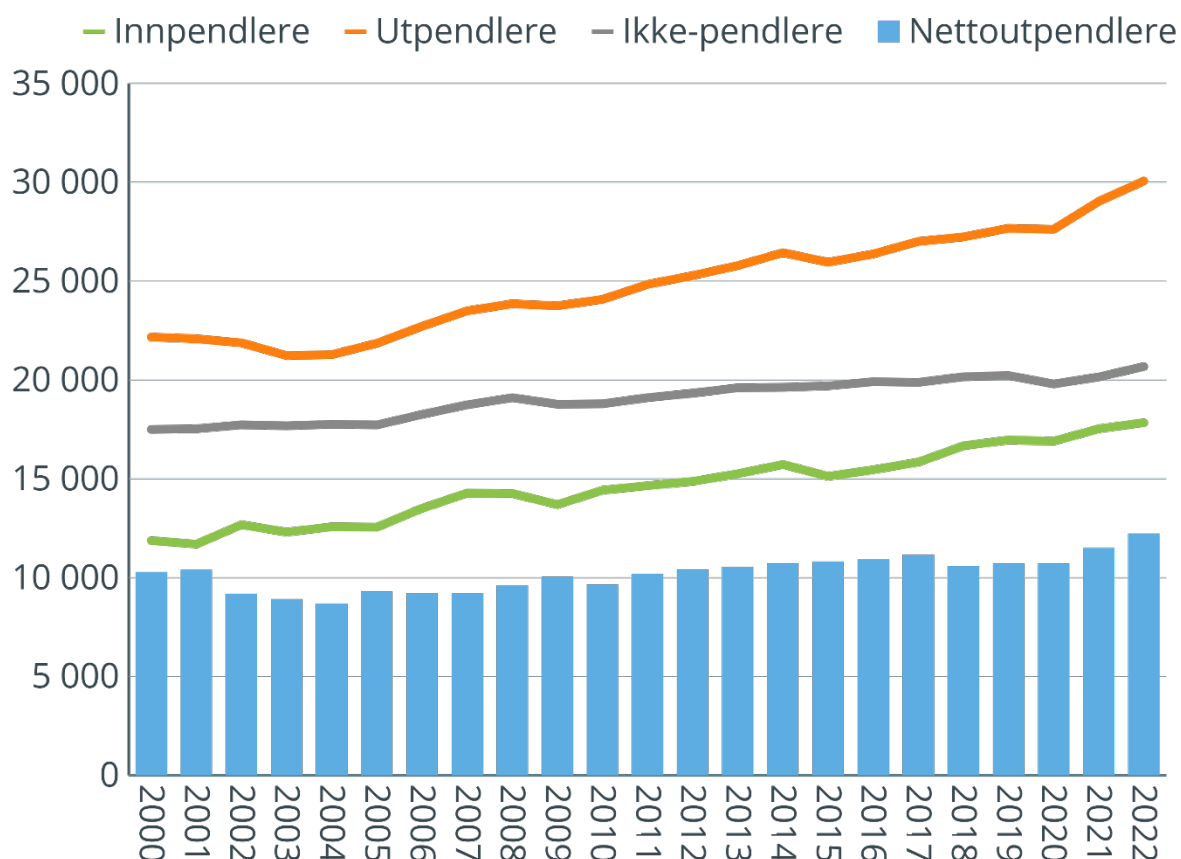
³² Akershus Fylkeskommune. 2018. Regional plan for klima og energi i Akershus. (https://viken.no/_f/p1/id8d8f217-08fe-4c28-bc34-98c2981850f2/regional-plan-for-klima-og-energi-akershus-2018-2050.pdf)

må det planlegges for lokal handel. Nye formålsbygg, som kultur-, idrett-, og fritidsarenaer, må etableres i sentrene for å øke tilgjengeligheten og redusere transportbehovet.

Noen sentrale funn fra reisevaneundersøkelser³³ i Asker (Røyken, Hurum og gamle Asker slått sammen) er at

- 90 % av de over 17 har førerkort
- 54 % bor i husholdning med 2+ biler
- 68 % av yrkesaktive har gratis parkeringsplass hos sin arbeidsgiver
- 1/3 av reisene er under 3 km
- 67 % av reisene foretas med bil (sjåfør eller passasjer), gange og sykkel 23 % og kollektiv 9 %
- ca. 4 av 5 reiser foregår innad i egen kommune
- 70-80 % av kommunalt ansatte kjører bil til jobb 3+ dager i uken

Det er mange som pendler ut og inn av Asker hver dag. Antall personer som pendler ut av Asker har økt fra 22 000 i 2000 til 30 000 i 2022. På samme tide har innpendlingen økt fra 12 000 til 18 000. Det er altså langt flere som pendler ut av kommunen enn inn.³⁴



Figur 26 Antall utpendlere, innpendlere og nettoppendling i Asker. Kilde Telemarksforskning

Det pendles inn til 46 % av arbeidsplassene i Asker, mens 59 % av sysselsatte har arbeidsted utenfor kommunen. Til sammenligning pendles det inn til 62 % av

³³ Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum.

(<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

³⁴ Telemarksforskning. Regional analyse. [Regional analyse](#)

arbeidsplassene i Bærum.³⁴ Av de som pendler ut av Asker er det klart flest som pendler til Oslo. Det var 14 500 personer som bodde i Asker og pendlet til Oslo i 2022.³⁴

Det er stor forskjell på pendling fra de tidligere kommunene i Asker. Både i størrelse på befolkning og pendlerstrømmer. I tidligere Hurum er det veldig mange som bor og jobber i samme kommune. Det reelle antallet pendlere fra Hurum til Vestkorridoren (Oslo, Bærum, Asker) er begrenset, og presser i så grad lite på problemområdene E18, Røykenveien og Slemmestadveien. I gamle Røyken jobber bare 1 av 4 i egen kommune, mens det er mye utpendling i hovedsak nordover mot E18. I gamle Asker (her ikke medberegnet de nordligste områdene) er det en betydelig andel som jobber i Asker kommune, i tillegg til at over 50 % jobber i Oslo og Bærum. Dette bidrar til stort press på lokalveiene og hovedveiene inn mot hovedstaden. Tallene er fra 2017, og vi antar at tendensen er den samme.

Hurum			Røyken			Asker syd*		
Arbeidskommune	Antall arbeidstakere	Prosent	Arbeidskommune	Antall arbeidstakere	Prosent	Arbeidskommune	Antall arbeidstakere	Prosent
Hurum	1795	39 %	Røyken	2762	25 %	Asker (Hele gml Asker)	2762	40 %
Oslo	558	12 %	Oslo	2145	19 %	Oslo	2145	31 %
Røyken	402	9 %	Asker	1939	17 %	Bærum	1939	20 %
Asker	371	8 %	Bærum	1348	12 %	Drammen	1348	3 %
Drammen	364	8 %	Drammen	1050	9 %	Røyken	1050	2 %
Bærum	258	8 %	Hurum	225	2 %	Annet (Follo, Lier mm)	393	4 %
Annet (Follo, Lier mm)	714	16 %	Annet (Follo, Lier mm)	1804	16 %	Totalt	9637	100 %
Totalt	4462	100 %	Totalt	11273	100 %			

Figur 27 Pendling fra de tidligere tre kommunene. *Asker syd er her alle kretser syd for E18 frem til Grunnkrets Holmen. Holmen og øst for Holmen er ikke med i analysen. ³⁵

6.1 Gange, sykkel og mikromobilitet

Folkehelseundersøkelsen fra 2021 viste at gjennomsnittlig for Asker svarte 56,9 % god/svært god på spørsmålet «Opplever du at gang- og sykkelveier er godt utbygde i ditt nærområde?» Mest fornøyd var de som bor i sentrumskjernen, sentrum vest, sentrum øst og Dikemark, hvor 72,6-73,3 % svarte god/svært god på spørsmålet. Mens beboerne på Sætre og Slemmestad var minst fornøyd hvor henholdsvis 23,6 og 28,2 % svarte god/svært god på spørsmålet.

6.1.1 Gange

Tilbudet i Asker for gående består hovedsakelig av

- Gang- og sykkelveier
- Fortau langs kjørevei
- Boligveier med blandet trafikk, der det grunnet lav trafikkmengde og fart, ikke er anlagt fortau eller lignende
- Snarveier og turstier

³⁵ Transportutredning Hurum, Røyken og Søndre Asker. Utarbeidet for Buskerud Fylkeskommune, 2017, Analyse & Strategi AS

Transportformen gange er den som for mange er mest tilgjengelig. For funksjonsfriske er det ikke behov for utstyr eller avhengighet av andre for å bruke gange både som transportmiddel og til rekreasjon. Man er imidlertid avhengig av at det fysiske anlegget er god nok tilrettelagt.



Figur 28 God drift på gangveinettet er viktig for bevegelsesfrihet og mosjon. Foto: Tove Lauluten.

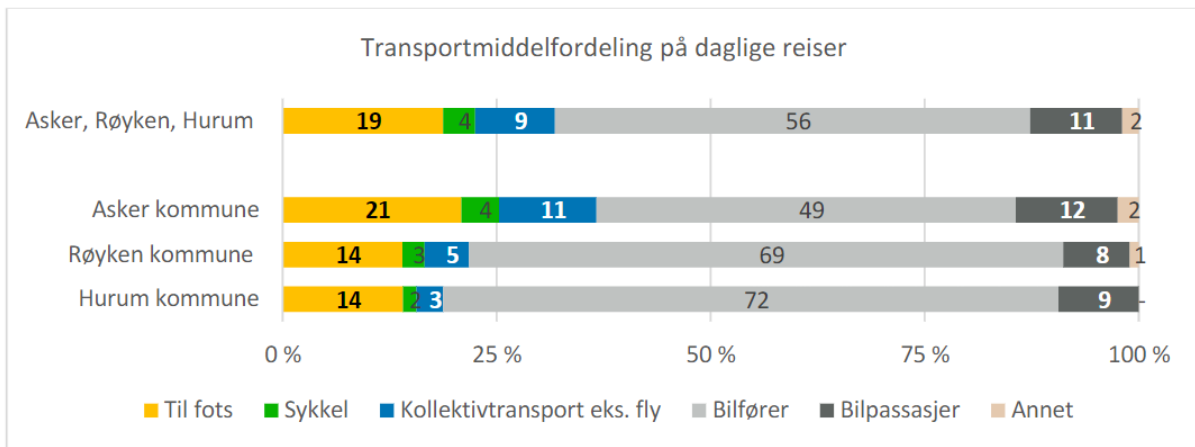
For at tilbudet skal fremstå attraktivt og trygt, er det mange drifts- og vedlikeholdsoppgaver som skal utføres. Dette er gjerne oppgaver som kommer i årstidssykluser, som vårfeiling, frisksrydding, asfatlapping og brøyting/strøing.

For eldre er det spesielt viktig å redusere risiko for fallskader. Manglende belysning, ujevnt underlagt og løse kantstein kan medføre snubelfare. Mange eldre kvier seg for å gå ut på vinteren. Også for personer med funksjonsnedsettelse er drift spesielt viktig, for eksempel kan rullestolbrukere miste veigrep ved is og snø og ansamlinger av vann og grus.

I tillegg til veier med organisert drift og vedlikehold, er det mange snarveier og smutt som er en viktig del av gangsystemet i Asker. Disse kan bidra til at flere velger å gå, ved å gi tidsbesparelser på veien eller være interessante og hyggelige etapper som en del av veien. Det finnes ikke en helhetlig oversikt over snarveier og smutt/tråkk i Asker. Dette er interessant å innhente, med tanke på helhetlig planlegging, sikre tilgjengelighet og informasjon om at de finnes.

6.1.1.1 Reisevaner gange

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017³⁶ viser at 19 % av den daglige reisen ble gjort til fots i de tre gamle kommunene Asker, Røyken og Hurum sammenlagt.



Figur 2829 Transportmiddelfordeling på daglige reiser i %.³⁶

Ser man bare på gamle Asker, er tallet 21 % reiser til fots. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/2014 viser at 20 % av daglige reiser ble gjort til fots i Asker og Bærum.³⁷ Det er derfor en forholdsvis stabil andel reiser til fots fra 2013/14 til 2016/17, på rundt 20-21 %.

I 2016/17 er gangandelen høyest i alderen 13-17 år (38 %) og 55 år+ (23 %). Det er færrest som går i alderen 35-44 år (8 %).

De fleste gangturene er korte og 67% av turene er under 1 kilometer. 28% er mellom 1 og 2,9 kilometer. Kun 4 % er 3 kilometer eller mer.

Reisens formål påvirker i stor grad valg av transportmiddel. Over 1/3 av de lokale fritidsreisene skjer til fots, mens 14% av arbeidsreisene skjer fots.³⁶

I 2018 ble det gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatt i kommunene Asker, Røyken og Hurum. Den viste at mellom 7 % og 14 % går til jobb, flest i Hurum kommune og omegn av Asker sentrum og færrest i Røyken kommune.³⁶ Tallene er forholdsvis like på sommeren og vinteren.

³⁶ Urbanet Analyse. «Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte» (2018)

³⁷ Prosam (2015): Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14



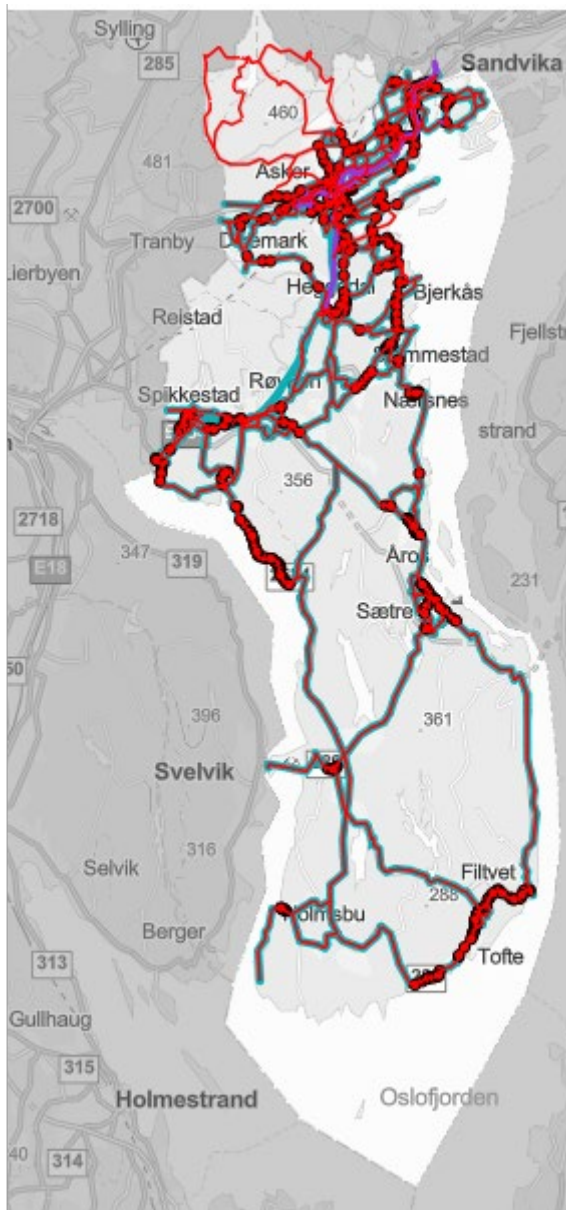
Figur 2930 Overganger mellom gang og sykkelveier, gangfelt o.l. er kritiske soner, der hauger av gjennliggende snø kan være til stor hinder. Foto: Tove Lauluten.

6.1.2 Sykkel

Tilbudet i Asker for syklende består hovedsakelig av gang- og sykkelveier, kjøreveier og til dels fortau, der arealet deles med henholdsvis gående og kjørende. Det er noen egne sykkelanlegg, det vil si sykkelfelt og «sykkelvei med fortau». Eksempel på sistnevnte er strekningen fra Varner Arena på Risenga og ned Langenga. Sykkelinfrastrukturen består også av tilgjengelig sykkelparkering. Dette finnes i ulike varianter i Asker, alt fra utendørs stativer uten tak, til innendørs i «sykkelhotell».

Avdeling for Analyse og geodata har utarbeidet en oversikt over sykkelveier og sykkelkryssinger i Asker. Dette er en digital kartløsning, som oppdateres fortløpende. Kartløsningen er tilgjengelig her: [Samferdsel og mobilitet - kunnskapsgrunnlag \(arcgis.com\)](https://www.asker.kommune.no/samferdsel-og-mobilitet-kunnskapsgrunnlag-arcgis-com)

Et skjermbilde av kartet for sykkelveiene er vist under.



Figur 31 Kart over sykkelveier og sykkelkryssinger i Asker. Tatt fra digital kartløsning

Utviklingen innen elsykler (også elsparkesykler) utfordrer den fysiske tilretteleggingen og bruken av de delte gang- og sykkelveiene, da farten jevnt over kan holdes høyere på disse.

Barrierer som kan hindre god mobilitet i alle ønskelige retninger, er E18, høytrafikkerte fylkesveier og jernbanen. Gang- og sykkelveitilbudet mangler også enkelte tilrettelagte tverrforbindelser mellom Slemmestadveien og Røykenveien. Det er ingen spesiell tilrettelegging for syklister i sentrumsområdene.

Viken fylkeskommune og Asker kommune deler ansvaret for sykkelveinettet i Asker, dette gjelder både utvikling, oppgradering, drift og vedlikehold.

For å bidra til tryggere og mer fristende sykkeltilbud, er drift og vedlikehold av sykkelnettet viktig. Asker kommune har i hovedsak to standarder på veier som inngår i sykkelveinettet:

- Ordinære gang- og sykkelveier (OGS). Utløsende mengde snø er 3 cm (5 cm ved vedvarende snøfall) og maksimal tid for gjennombrøyting av hver rode er 6 timer.

- Prioriterte gang- og sykkelveier (PGS). Utløsende mengde snø er 1 cm og maksimal tid for gjennombrøyting av hver rode er 3 timer.

De prioriterte gang- og sykkelveiene er valgt ut ifra mengde trafikanter og at de leder inn mot mye brukte knutepunkter. Det er en mer kostbar drift, men gir også et resultat som innbyr i langt større grad til sykling hele året. Det kommer også andre trafikanter, som gående (og spesielt med funksjonsnedsettelse, barnevogn e.l.) til gode. Flere helårssyklister, kan også redusere antall biler i kø og dermed gi bedre fremkommelighet for de som må kjøre.

Viken fylkeskommune har tilsvarende standard som de prioriterte kommunale gang- og sykkelveiene, på sine fylkesveier i Asker. Det vil si brøyting på 1 cm snø. Dessverre er erfaringene fra flere år, at denne standarden ikke alltid følges godt opp på enkelte fylkesveier i Asker. Problemstillingen er løftet fra administrasjon i kommunen flere ganger. Fordi kommunens og fylkeskommunens gang- og sykkelveier henger sammen, er det ikke heldig med stor variasjon i fremkommelighet for den som prøver å sykle vinterstid.



Figur 3032 Vinterdrift av gang- og sykkelvei i Asker. Foto: Tove Lauluten.

Hensiktsmessig sykkelparkering er viktig alle steder man ønsker å sette fra seg sykkelen. Tilbudet består av avlåst innendørs sykkelparkering, blant annet på Heggedal stasjon og Asker stasjon, sykkelbokser (Risenga svømmehall) og utendørs sykkelstativer med og uten tak. I tillegg har en del arbeidsplasser innendørs sykkelparkering.

Dessverre er det mange sykkeltyverier, spesielt fra stasjonsområdet i Asker sentrum. Det jobbes med tryggere løsninger i dette området.



Figur 3133 Grindegården sykkelparkering ved Asker stasjon. Foto: Tove Lauluten.

6.1.2.1 Reisevaner sykkel

For å vurdere hvordan og hvor mye Askerfolk benytter sykkel i hverdagen, kan vi kombinere data fra sykkeltellere og svar på reisevaneundersøkelser.

Sykkeltellere

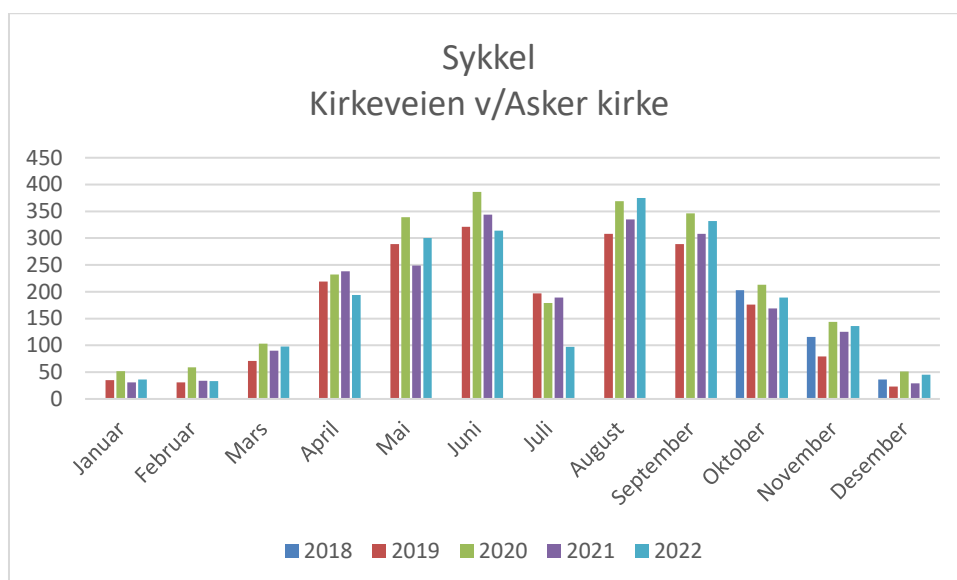
Det finnes syv operative sykkeltellere i Asker per februar 2023. Alle står på fylkesvei og driftes av Statens vegvesen/Viken fylkeskommune. Asker kommune har hatt tilgang til sykkeltellere i Røyken, Spikkestad og Slemmestad. Dessverre har ombygging av veisystem eller andre årsaker medført ustabil datafangst, og resultatene kan ikke benyttes.

Gjennomsnittlig antall syklister per dag i måneden august er presentert i tabellen under. År 2020 er utelatt, da dette var sterkt preget av korona.

Sykkelteller	Antall sykklister per døgn (i snitt) i måneden august ³⁸		
	2022	2021	2019
Fekjan ved Landøya	483	-	-
Slemmestadveien ved Syverstad	382	350	371
Kirkeveien ved Asker kirke	375	335	308
Bleikerveien ved Asker sentrum	543	-	-
Drammensveien ved Kongsskogen	276	302	-
Røykenveien ved Eidssletta	233	229	210
Slemmestadveien ved Bjerkåsveien	142	123	90

Figur 34 Sykkeltellere i Asker

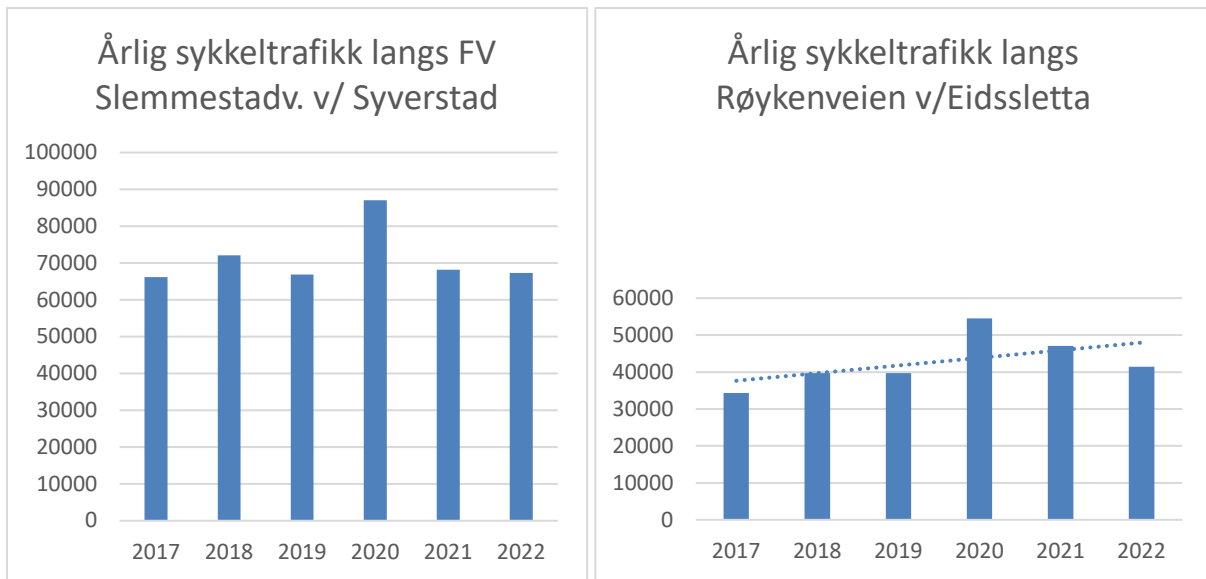
Bleikerveien ved Asker sentrum registrerer flest sykklister, med 543 sykklister per dag i august 2022. Telleren ved Fekjan teller nest flest sykklister med 483 sykklister per dag i august 2022. Enkelte utdrag fra statistikken for de enkelte tellerne finnes under.



Figur 35 Månedlig døgntrafikk av syklende langs Kirkeveien fordelt på mnd og år. (SVV, Trafikkdata)

Det er fra april til oktober flest sykler, men også en jevn skare sykklister passerte telleren i Kirkeveien i vintermånedene. Forholdsvis lik fordeling over året, finnes også for de andre tellepunktene.

³⁸ Kilde www.trafikkdata.no



Figur 36 Antall syklende årlig langs Slemmestadveien v/Syverstad og Røykenveien v/Eidssletta (SSV, Trafikkdata)

Sett bort i fra korona-året 2020, er det ved sykkeltellerne i Asker en slak vekst eller tilnærmet flat kurve i antall syklende per år. Det kan derfor se ut til at andelen syklister ikke har økt som ønsket.

For videre arbeid med målsetningene om økning i sykkelandelen, er det ønskelig med flere operative tellepunkter. Slik er det lettere å se om tiltak virker. Asker kommune har nylig bestilt egne sykkeltellere. Noen skal monteres fast, for å se utvikling over tid. Andre skal kunne flyttes rundt, for å telle på utvalgte steder og å måle effekten etter konkrete tiltak. Tellere skal settes ut i Asker sør, for å gi data om Røyken, Spikkestad og etter hvert Slemmestad.

Reisevaneundersøkelser

De foregår en ny reisevaneundersøkelse i disse dager, som trolig vil foreligge innen sommeren 2023. Inntil denne er klar, benytter vi tidligere reisevaneundersøkelser gjennomført for Asker.

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017³⁹ viste at andel reiser som ble foretatt med sykkel i kommunene Asker, Røyken og Hurum var på 4%. Prosam sin rapport om reisevaner i Osloområdet fra 2015⁴⁰ viste at sykkelandelen i Asker lå på 3% i reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014. Dette antyder en begrenset økning fra 2013/2014 til 2016/2017. Nye tall fra reisevaneundersøkelsen som kommer i 2023, vil vise om økningen fortsetter. Målet i Nasjonal transportplan er på 8% sykkelandel, det samme måltallet er vedtatt for Asker kommune gjennom temaplanen Handling mot klimaendringene (2021).

³⁹ Urbanet Analyse. «Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte» (2018)

⁴⁰ Prosam Rapport 218: Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

Sykkelandelen er høyest i de yngste aldersgruppene, med 13-17 år (12 %) og 18-24 år (7 %). Det er færrest som sykler i alderen 55-66 år (1 %) og 35-44 år (2 %). Midt imellom ligger aldersgruppene 25-34 år (4 %), 45-54 år (5 %) og 67+ (4 %).

Andel arbeidsreiser som ble gjennomført på sykkel var i 2016/17 på 5 %, mens kun 1 % sykler når de skal følge barn til skole/barnehage, fritidsaktiviteter og lignende.

I 2018 ble det gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatt i kommunene Asker, Røyken og Hurum. Denne undersøkelsen viste at 11 % av de ansatte i gamle Asker kommune benyttet sykkel til jobb om sommeren, mens 5 % benyttet sykkel til jobb i Røyken og Hurum om sommeren. Om vinteren var andelen på henholdsvis 4 % og 1 %. I Røyken og Hurum var det rundt 25 % som svarte at de kjører bil til jobb fordi det er lite tilrettelagt for sykling eller gange, mens kun 7 % svarer dette blant de som jobbet i gamle Asker kommune.

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/17 viste at den gjennomsnittlige avstanden for sykkelreiser i Asker, Røyken og Hurum var 10 km lang, med en medianverdi på 3,9 kilometer. Det vi si at noen lange sykkelturet trekker gjennomsnittet opp.

Strava Metro⁴¹ er en app som mange bruker til å «fange» egne sykkelreiser. Ser man på såkalte varmekart, som viser hvor flest registrerte sykkelturet sammenfaller, stemmer dette forholdsvis bra med de definerte sykkelrutene som Asker kommune har i sine kart.

Det har vært en kraftig økning i elsykkelandelen de siste årene. På nasjonalt nivå økte elsykkelandelen av alle sykkelreiser fra 15 % i 2018 til 25 % i 2021⁴².

En undersøkelse gjort av KANTAR for Asker kommune⁴³ viser at i 2020 hadde 20% av husstandene elsykkel. Undersøkelsen viste også at 29% mente at bedre sykkelveier er hva som må til for at de skal gjøre mer bruk av sykkel som fremkomstmiddel i hverdagen. Lavere pris på sykkel (15 %) og bedre tid (14 %) er hva som deretter nevnes. 30 % mener de bruker sykkel mye som fremkomstmiddel allerede og 11 % sier det er uaktuelt for dem å sykle.

I 2023 gjennomførte Asker kommune en undersøkelse i Asker digitale innbyggerpanel (kilde). Spørsmålene gikk på reisevaner i hverdagen, samt erfaringer med og holdninger til bildeling, el-sparkesykkel og el-sykkel. 53% av de som deltok i undersøkelsen har ikke prøvd elsykkel, mens 19% bruker elsykkel jevnlig. Andelen som bruker el-sykkel jevnlig er lavest i aldersgruppen 30 år eller yngre, og høyest i aldersgruppen 51-70 år. I undersøkelsen er det mange som peker på manglende sykkelanlegg og begrenset vinterdrift av sykkelveiene, som grunn til å ikke benytte (el-)sykkel.

6.1.3 Mikromobilitet

Med mikromobilitet mener man små kjøretøy, med eller uten motor, som kan frakte mennesker innenfor mindre geografiske områder eller i kombinasjon med kollektivtransport

⁴¹ <https://www.strava.com/routes/3245870>

⁴² Statens vegvesen. «Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2021» [Mobilitetsregnskapet 2021 | Statens vegvesen](#)

⁴³ KANTAR 2020. Innbyggernes holdninger i klimapolitiske spørsmål: <https://www.asker.kommune.no/globalassets/energi-klima-og-miljo/kantar-undersokelse-klimavaner-mai-2020.pdf>

for lengre reiser. Det er et marked i rask vekst og det forventes at innbyggere i noen grad tar til seg denne formen for bevegelsesfrihet i hverdagen. Samtidig kan det være en del av løsningen på mer bærekraftig transport i tettbygde strøk og parkeringsknapphet ved kollektivknutepunkt.

Veinettet som brukes til mikromobilitet er i hovedsak det samme som for sykkel, det vil si gang- og sykkelveier, fortau, sykkelvei med fortau og kjørebane.

Mange eier egne el-sparkesykler. Samtidig er det i endel større byer kommersielle aktører som leier ut el-sparkesykler.

6.1.3.1 *Lovverk og kommunale forskrifter*

Et nytt lovverk tredde i kraft i juni 2022/januar 2023. Utdrag fra lovverket (kilde naf.no⁴⁴):

- Elsparkesykkel regnes som motorvogn, men krever ikke førerkort eller registrering.
- Det er pliktig å ha ansvarsforsikring på elsparkesykkel. Dette gjelder både for utleierye og de som eier egen elsparkesykkel.
- Det er lov å kjøre på fortau, i gang- og sykkelvei og i bilvei, men trafikkreglene setter begrensninger på steder med fotgjengere.
- Du må være 12 år for å kjøre elsparkesykkel lovlig og alle under 15 år må bruke hjelm.
- Trafikkreglenes §20 regulerer parkering: *Liten elektrisk motorvogn kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.*

Det siste punktet indikerer at ulovlig parkering av elsparkesykler nå kan følges opp av politiet eller andre som håndhever trafikksikkerhet langs vei.

Enkelte kommuner har valgt å vedta egen forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy. Dette er i hovedsak kommuner der det er kommet *et stort antall* elsparkesykler, som har medført store utfordringer for fremkommelighet og trygghet for øvrige trafikanter. Med egen forskrift kan kommunene regulere hvem som får sette ut sykler gjennom tillatelsesordninger og de kan om ønskelig sette et tak på antall sykler.

Asker kommune har ikke egen forskrift, men har foreløpig hatt mulighet til å regulere tilgangen gjennom en avtale med Ruter og én elsparkesykkelaktør. Andre aktører kunne ha etablert seg lovlig i Asker i samme periode, men dette har ikke skjedd, trolig grunnet begrenset tro på markedet og sett i sammenheng med at Tier allerede var etablert i Asker gjennom avtale.

6.1.3.2 *Utprøving i samarbeid med Ruter*

Asker kommune og Ruter AS har inngått en samarbeidsavtale om mikromobilitet i Asker. Bakgrunnen for dette er at Viken fylkeskommune og Ruter, i likhet med Asker kommune, ønsker at veksten i persontransporten i storbyområdene skal skje med sykkel, gange og kollektivtransport. Ved å teste ulike hypoteser og løsningsalternativer, vil alle samarbeidspartnere kunne innhente læring om hva som fungerer og gir en god kundeopplevelse, og hva som ikke fungerer når utleie av mikromobilitet tilbys i mindre

⁴⁴ <https://nye.naf.no/sykkell/lover-og-regler/dette-er-reglene-for-sma-elektriske-kjoretoy>

tettbebygde strøk. Målet er å legge til rette for at mikromobilitet blir et attraktivt transporttilbud i kommunen, og dermed redusere privat bilbruk og sikre et mer bærekraftig mobilitetstilbud.

Ruter benytter en rammeavtale med Tier, for utplassering av el-sparkesykler i Asker kommune, et område som foreløpig ikke er omfavnet av aktørene innen utleie av el-sparkesykler. Asker kommune har bidratt med en begrenset subsidie, for å teste dette tilbudet i flere deler av kommunen. Samtidig har man, gjennom en avtale, kunnet styre parkeringsbetingelsene. I Asker kan man kun sette fra seg el-sparkesyklene i definerte parkeringssoner, som vises i Tier-appen. Dermed er trafikkbildet trolig ryddigere enn det som er tilfellet i f.eks. Oslo, der syklene kan parkeres i hovedsak hvor man vil.

Erfaringene fra de første 1,5 årene med testing av utleie av mikromobilitet, legges frem til politisk behandling i Asker våren 2023. Ut ifra bruksdata fra Tier, samt en undersøkelse blant brukere og ikke-brukere i Asker kommune, har vi en del informasjon om bruken så langt.

6.1.3.3 Reisevaner med mikromobilitet

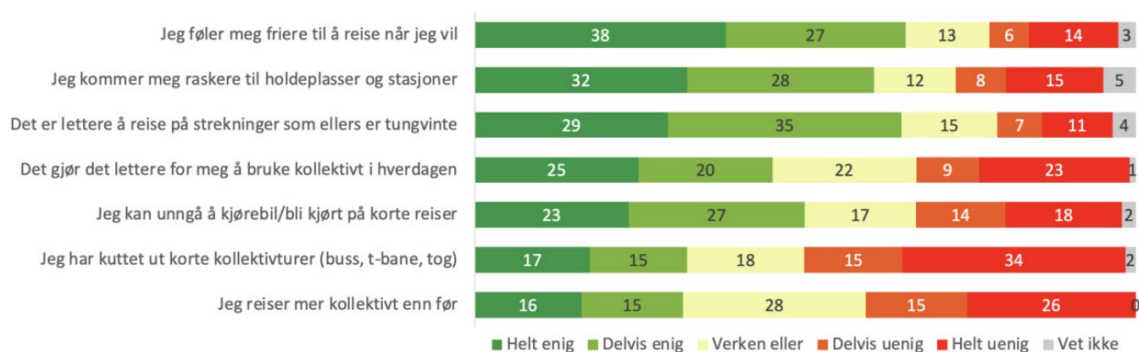
Tier opplyser at de i 2021 hadde 81 774 turer i Asker, mens i 2022 hadde de 100 648 turer. Dette er en økning på 23 %.

Tabell 1 Kilde: Ipsos spørreundersøkelse av brukere og ikke-brukere i Asker.

Alder	% av befolkning som har brukt elsparkesykkel i Asker >1 gang i 2022
15-25	48,9 %
26-35	37,7 %
36-45	17,7 %
46-	7,7 %

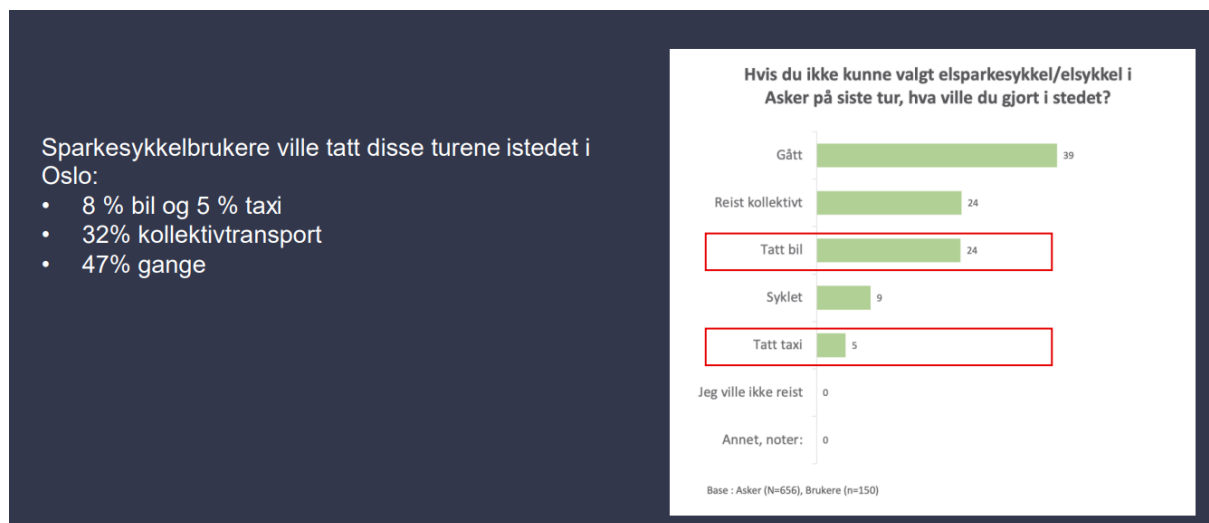
Det er mange som har benyttet elsparkesykkel i løpet av 2022 i Asker. Ikke overaskende er det flest unge som oppgir dette i Ipsos undersøkelse gjennomført vinteren 2023. Nær 50 % av de mellom 15-25 år har benyttet elsparkesykkel mer enn en gang i 2022. For befolkningen mellom 26-35 år er andelen 37,7 % og for 36-45 år 17,7 %.

Etter at elsparkesykkel/elsykkel har blitt lansert som et tilbud i Asker kommune. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?



Figur 37 Kilde Ipsos undersøkelse av brukere av Tier-sykler i Asker.

Ifølge undersøkelsen bidrar elsparkesykkelen til større frihet og mobilitet for de som har tatt i bruk tjenesten i Asker. Det er også mange som oppgir at det er lettere å komme seg til holdeplasser og benytte kollektivtransport.



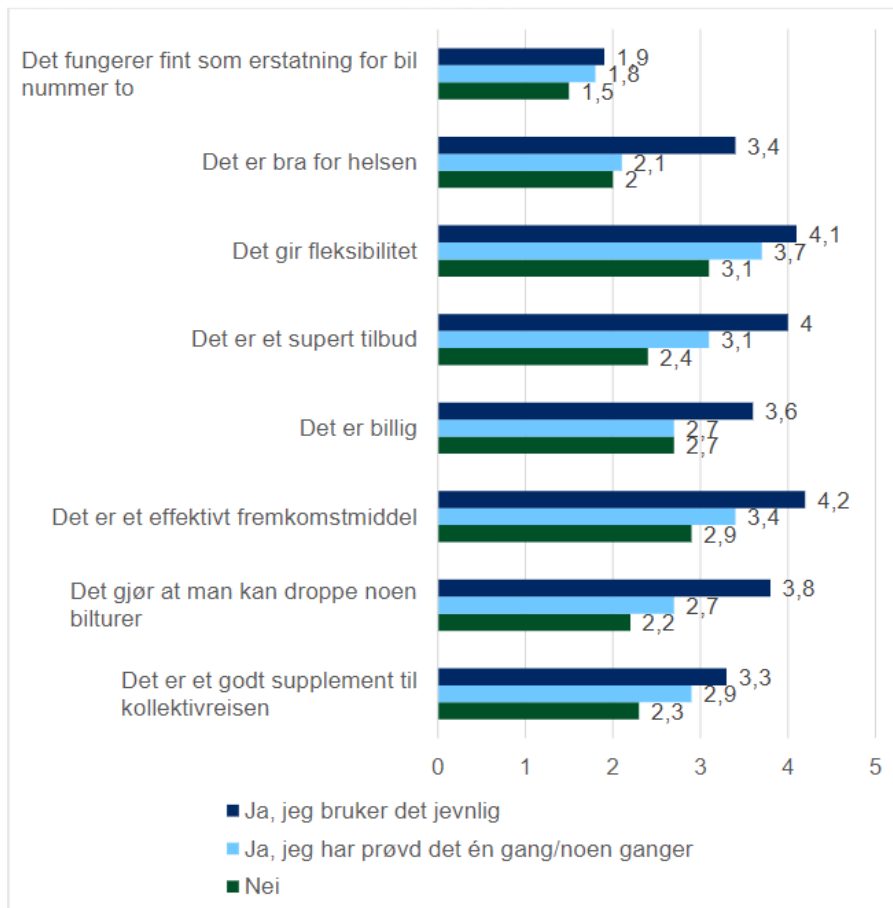
Figur 38 Spørreundersøkelse blant brukere av elsparkesykler - hvordan ville du reist hvis du ikke kunne ta elsparkesykkel på siste tur du tok? Kilde Ipsos.

Elsparkesykler erstatter i en del tilfeller en gåtur. Dette kan være negativt for fysisk helse. Samtidig kan det være positivt for mental helse, da det bidrar til økt bevegelsesfrihet og kan også føre til økt sosial omgang (slik de unge oppgir i TØI-undersøkelse nevnt under).

Undersøkelsen i Asker antyder at 24 % ville tatt bilen om de ikke hadde hatt tilgang på elsparkesykkel. Det kan derfor være at en god del elsparkesykkel-turer ville vært bilturer, enten i form av skyss fra andre eller at du kjørte selv.

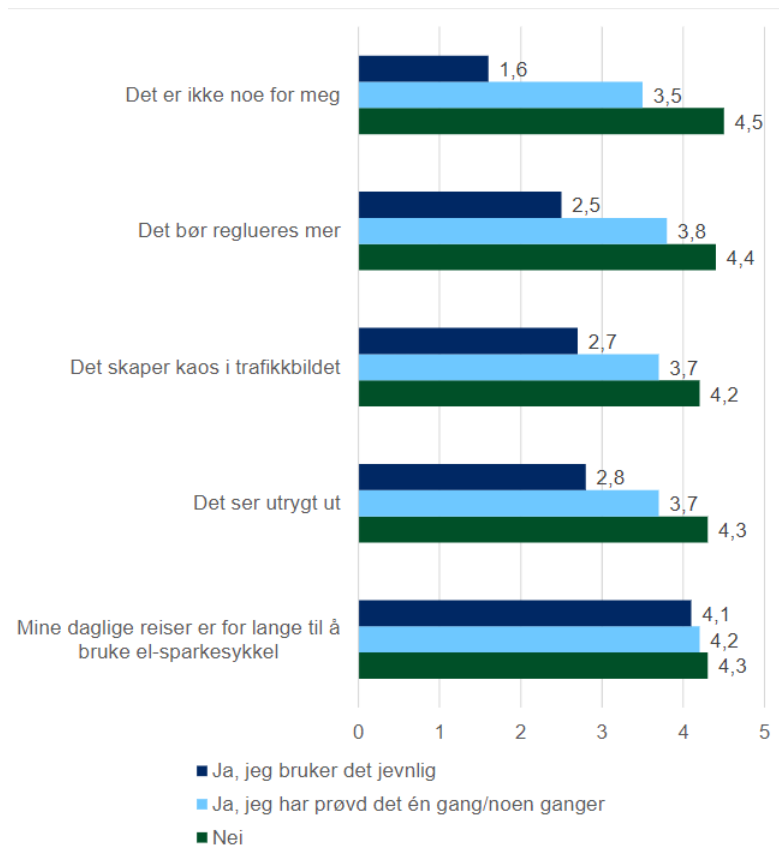
I 2023 gjennomførte Asker kommune en undersøkelse i Asker digitale innbyggerpanel. Deltagerne ble spurt om deres bruk og holdninger til elsparkesykkel. Det var 57 % av de som svarte på undersøkelsen som ikke hadde prøvd elsparkesykkel og 7% som brukte el-sparkesykkel jevnlig. Andelen som bruker el-sparkesykkel jevnlig, er høyest i aldersgruppen 30 år eller yngre.

Deltagerne i undersøkelsen ble også spurt om hvorfor de brukte/ikke brukte el-sparkesykkel. For de som bruker el-sparkesykkel jevnlig var flest enig med påstandene «Det gir fleksibilitet» og «Det er et effektivt fremkomstmiddel».



Figur 39 Påstander knyttet til bruk av el-sparkesykkel, fordelt på de som ikke har prøvd el-sparkesykkel, de som har prøvd det én gang/noen ganger og de som bruker det jevnlig

For de som ikke har prøvd el-sparkesykkel eller som har prøvd det en gang/noen ganger var flest enig med påstanden «Mine daglige reiser er for lange til å bruke el-sparkesykkel»



Figur 40 Påstander knyttet til bruk av el-sparkesykkel, fordelt på de som ikke har prøvd el-sparkesykkel, de som har prøvd det én gang/noen ganger og de som bruker det jevnlig

Deltagerne ble også bedt om å supplere med egne kommentarer om deres reisevaner i hverdagen. Der ble pris på sparkesykler og det ulykkestallet ved sparkesykkelbruken dratt frem.

6.2 Kollektivtrafikk

I Asker kommune er det i hovedsak tog og buss som er stammen i kollektivtrafikken. I tillegg er det en ferge mellom Vollen/Slemmestad i Asker til Aker Brygge i Oslo.

I Asker kommune er det årlig i overkant av 10 millioner påstigninger for kollektivtrafikken. Det fordeler seg slik:

- Tog ca. 54 %
- Buss ca. 45 %
- Båt < 1 %

Folkehelseundersøkelsen fra 2021 viste at gjennomsnittlig for Asker var det 65,2 % som svarte god/svært god på spørsmålet «Opplever du at offentlig transport er lett tilgjengelig?» De som var mest fornøyd med offentlig transport, var de som bor i Sentrumskjernen, hvor 92,5 % svarte god/svært god. Minst fornøyd var beboerne på Tofte, hvor 9,9 % svarte god/svært god, mens 72,5 % svarte dårlig/svært dårlig på spørsmålet.

Soneinndeling i Asker

Felles for lokaltog, buss og ferge, er at Asker kommune er delt i 3 soner for billettsystem (Sone 2V, Sone 3V og 4V). Sonene følger de gamle kommunegrensene. Sone 2V er Asker og Bærum. Sone 3V Røyken og 4V Hurum.

Priser:	1 sone	40/853 kr	Enkeltbillett/Månedsbillett
	2 soner	66/1512 kr	Enkeltbillett/Månedsbillett
	3 soner	92/2174 kr	Enkeltbillett/Månedsbillett
	4 soner	118/2174 kr	Enkeltbillett/Månedsbillett

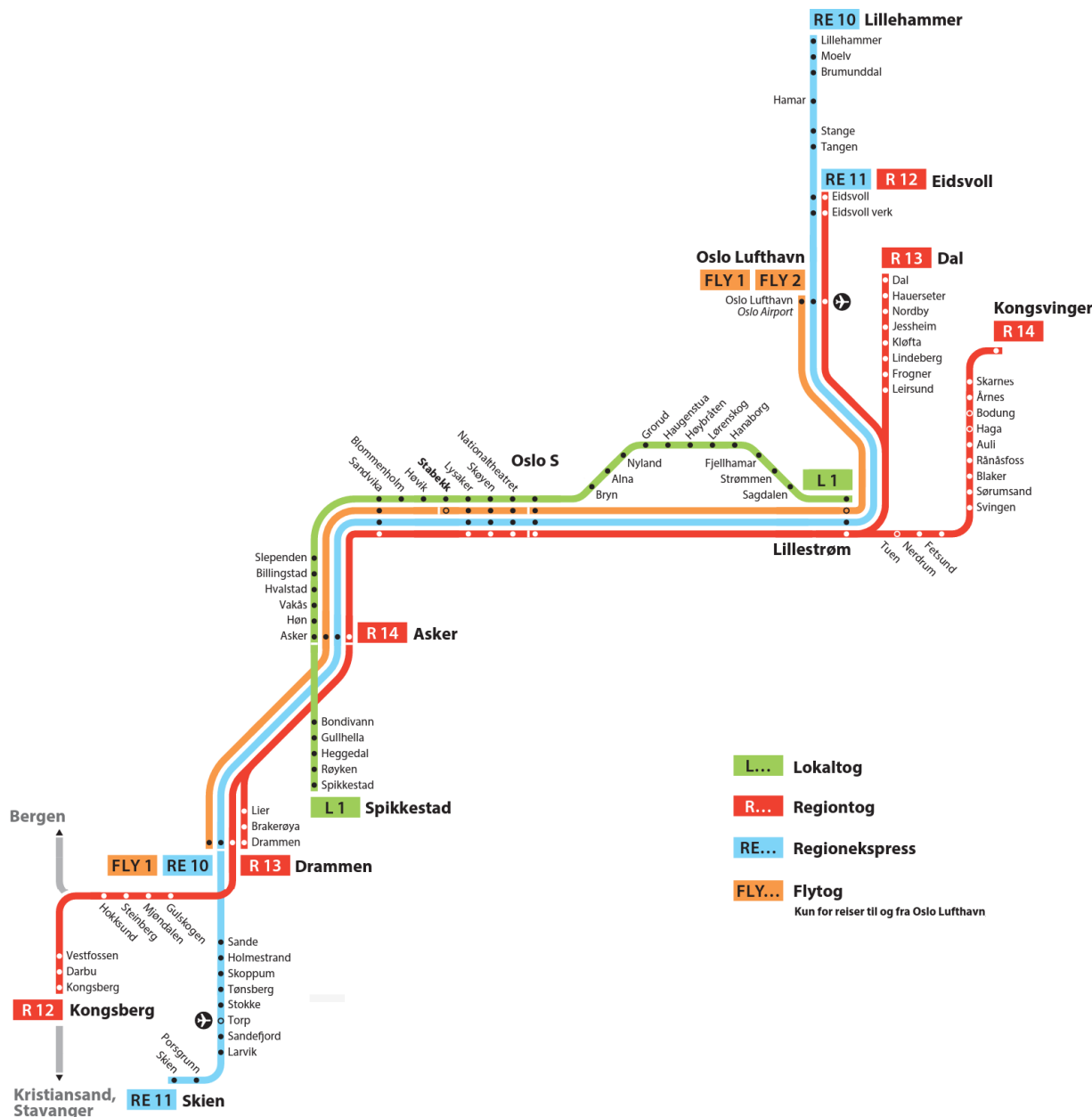
6.2.1 Tog

Bane Nor er ansvarlig for infrastrukturen langs jernbanene, mens VY og flere private aktører er ansvarlige for tog og godstrafikk etter konkurranse. VY er operatør for de fleste rutene som betjener stasjoner i Asker. I Asker har BaneNOR 10 stasjoner i drift, hvorav Asker stasjon den klart største med ca. 69 % av alle togreisende fra Asker. De andre stasjonene i Asker er Billingstad, Bondivann, Gullhella, Heggedal, Hvalstad, Høn, Røyken, Spikkestad og Vakås



Figur 41 Påstigninger på tog i Asker. Kilde BaneNOR.

Det er vanskelig å vurdere endringer i passasjertallet fra 2018-2022, da 2020 og 2021 var år med store restriksjoner på grunn av korona. Men også i starten av 2022 var det reiserestriksjoner på kollektivtransport og mye hjemmekontor. Totalt antall påstigninger fra togstasjoner i Asker var i 2022 5,7 millioner reisende.



Figur 42 Togforbindelser fra Asker. Kilde BaneNOR.

6.2.1.1 Mulige endringer i bane og togtilbud i Asker de neste årene

Prosjektet Rutemodell 2027 (R2027) ble opprettet etter at Samferdselsdepartementet i 2012 ba Jernbaneverket om å optimalisere utviklingen av togtilbud og infrastruktur, basert på forventet transportbehov.

For R2027 Østlandet, anbefales det å

- 1) innføre 10-minuttersintervall for lokaltog fra Asker, til Ski og Lillestrøm til Oslo S
- 2) kjøre tilbringertjeneste til Oslo lufthavn i 10-minutters intervall fra Lysaker til Oslo Lufthavn, samt flere tilbudsforbedringer i regiontrafikken herunder effekter av IC-utbyggingen.

Tiltakene er estimert til ca. 10,0 mrd. kr i høy ramme. Det inkluderer nytt vendespor på Asker stasjon, som ble vedtatt av kommunestyret i Asker høsten 2022. I tillegg inkluderer innføring av ERTMS – et digitalt signalsystem som er felles for alle europeiske land. For de reisende

betyr ERTMS en mer stabil jernbane med høyere punktlighet, økt sikkerhet og, på sikt, mer kapasitet. Det nye signalsystemet skal tas i bruk trinnvis på de forskjellige banestrekningene frem mot 2032.

For Askers del vil det resultere i 10 minutters frekvens for L1 mellom Asker stasjon og Billingstad og økt kapasitet til et potensielt enda bedre tilbud fra Asker stasjon. Eventuell deling av L1 kan potensielt gi endestasjoner både på Lillestrøm og Ski.

6.2.2 Buss

Viken fylkeskommune (fra 2024 Akershus) er ansvarlig for kollektivtransport (drift og investering). Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Asker på oppdrag fra fylkeskommunen. All transport utføres av ulike operatørselskaper som kjører på kontrakt for Ruter. Ruter AS er eid av Oslo kommune (60 %) og Viken fylkeskommune (40 %). Ruter har overtatt alle rutebusser i Asker. Ruter innførte et nytt rutenett fra sommer 2020, som høsten 2022 ble noe redusert (kun noen ruter fikk redusert frekvens) på grunn av reduserte inntekter.

- 2019: 4.814.050 (består av 4.057.767 fra gamle Asker (Ruter) + 756.283 fra Hurum og Røyken (Brakar*)⁴⁵)
- 2022: 4.722.761 (Nye Asker (Ruter))

*Tall fra Brakar inkluderer passasjertall på deres linjer til/fra Røyken og Hurum i 2019. Det vil også inkludere reisende som gikk på i Lier og som skal til Drammen for eksempel. Det har ikke Brakar klart å trekke ut, så tallet vil være misvisende.

Tallene er dermed ikke 100 % sammenlignbare, da 2022 også var preget av reiseanbefalinger i deler av året og ettervirkningers av det. Et nytt normalår vil mest sannsynlig være tall fra 2023. Det sier likevel noe om volumet, drøye 4,7 millioner påstigninger, som er nesten like mye som antall togreisende i Asker.

Hvis vi legger tallene over til grunn, viser det ca. 2 % nedgang i kollektivreisende med buss fra 2019 til 2022. Til sammenligning, så var det for Bærum, per november 22, en nedgang på 8 % i antall reisende. Veldig mye tyder på at vi har sett en mindre nedgang i Asker.

6.2.2.1 Fremkommelighet for buss

I Asker kommune er forsinkelsene størst rundt Asker sentrum og Holmen, og forsinkelser her forplanter seg ut i samtlige ruter som betjener Holmen og Asker sentrum. Kø og fremkommelighetsproblemer fører til at det må planlegges med flere busser og lengre reguleringsstid ved endestasjonene. Dersom forsinkelsene i rush kan begrenses, vil det være mulig å kjøre de samme rutene med færre busser – noe som frigjør midler til andre ruter eller andre kollektivtiltak.

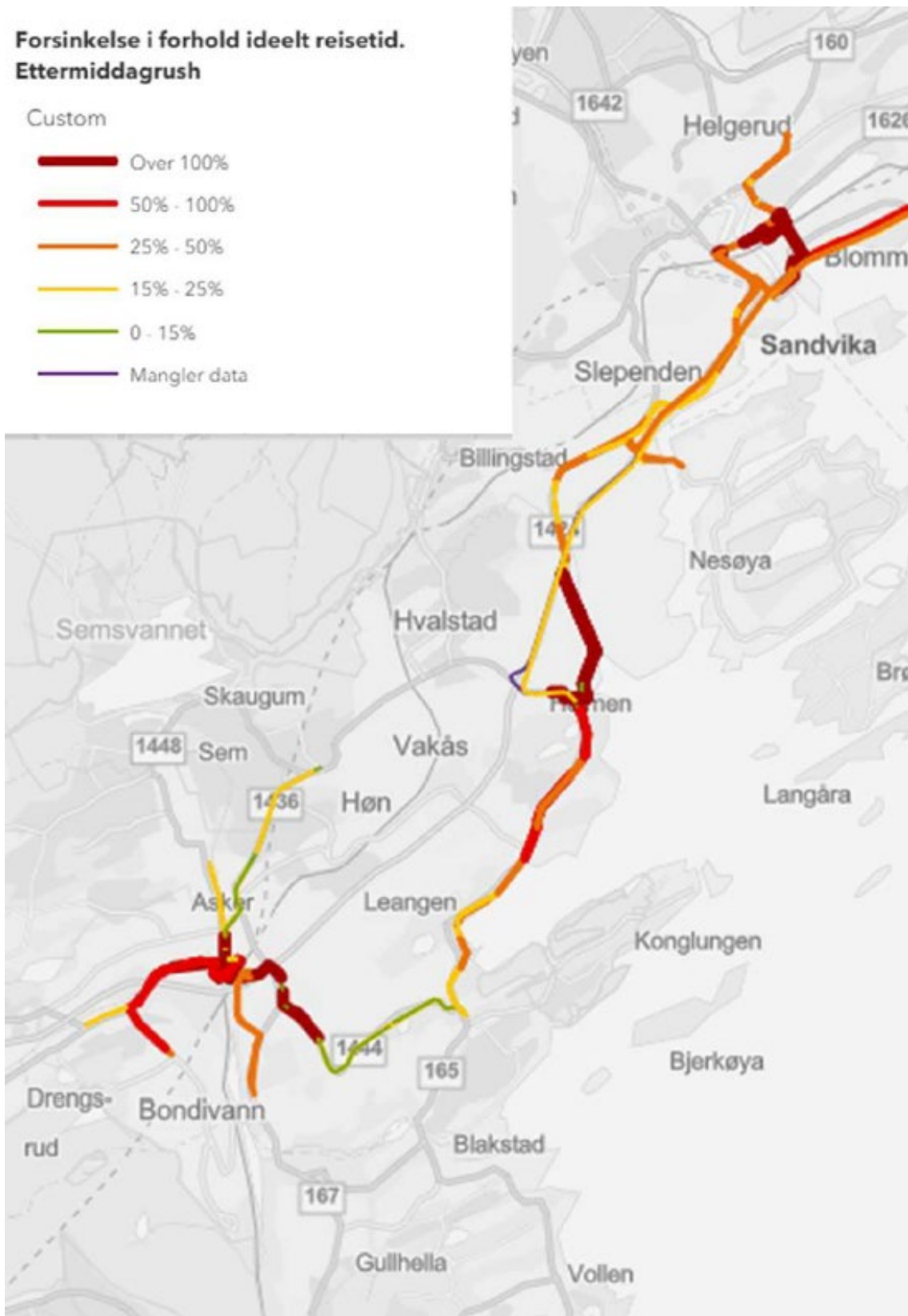
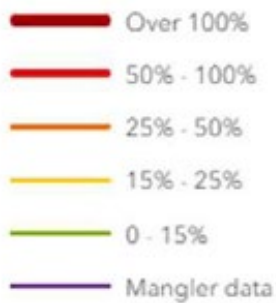
Den samlede forsinkelsen inn til Asker sentrum var bare i november 2022, på omkring 400 timer. Dette tilsvarer kostnader på omkring 400.000 kr på en måned. Summen for alle forsinkelser i og til/fra Asker, med dagens fremkommelighetsutfordringer, er naturligvis betydelig større.

Kortere reisetid og økt punktlighet vil også gjøre bussen til et mer attraktivt alternativ til bilen – som igjen gir bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

⁴⁵ Kilde Ruter og Brakar

Forsinkelse i forhold ideelt reisetid. Ettermiddagrush

Custom



Figur 44 Kart som viser forsinkelse for busstrafikken klokka 15-17 snitt hverdag i Asker. Kilde Ruter

Forsinkelser inn og ut av Asker sentrum i rush for november 2022 omfatter

- over 10.000 avganger i perioden

- over 5.000 av avgangene er forsinket >3 minutter

Forsinkelsene kommer i tillegg til forsinkelser som allerede er bakt inn i rutetabell

6.2.3 Reisevaner for kollektivtransport (felles tog, buss og ferge)

Fra RVU 2016/17 får vi følgende informasjon om reiser i Asker:

- Få av kollektivreisene er korte. 3 % er under 3 kilometer og ytterligere 15 % er mellom 3 og 4,9 kilometer. Til sammen 66 % av kollektivreisene er 10 kilometer eller mer. 36 % er 20 kilometer eller mer.
- Median reiselengde for kollektivreise er 18 km og kollektivandelen er høyest på arbeidsreiser (17 %).
- Kollektivandel på reiser fra Asker til Oslo er 37 %, til Bærum 16 %
- Kollektivandel på reiser internt i Asker er bare 4 %, selv om interne reiser utgjør ca. 80 % av alle reiser vi foretar oss.

Det er mange unge som benytter seg av kollektivsystemet i Asker. I aldersgruppen 13-17 år gjennomføres 24 % av reisene med kollektivtransport. Dette er den aldersgruppen som har høyest andel kollektivreiser.

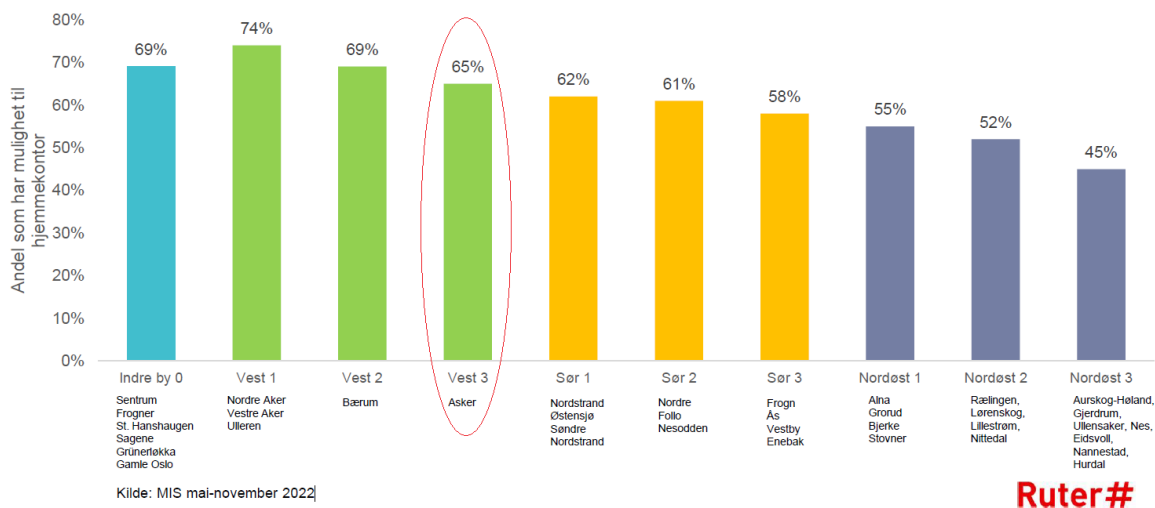
Ungdata-undersøkelsen fra 2022⁴⁶ viser at blant ungdomsskoleelever i Asker var det 73 % som svarte at de var «fornøyd» eller «svært fornøyd» med kollektivtilbudet. Svarene viser også at det er stor forskjell geografisk i Asker på hvor fornøyd ungdomsskoleelevene er med kollektivtilbudet. Mest fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker nord (opptil 85% svarte «fornøyd eller «svært fornøyd»). Minst fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker sør, hvor ned mot 45 % svarte «fornøyd» eller «svært fornøyd».

6.2.3.1 Hjemmekontor og pandemiens påvirkning på kollektivtransporten

Våren 2020 ble brorparten av samfunnet stengt ned på grunn av covid-19 restriksjoner. Hjemmekontor, digitale møter, økt el-bil salg, økt fleksibilitet på reisen med mer, var alle faktorer som påvirket kollektivtransporten. Det var også nasjonale reiseanbefalinger mot å reise kollektivt i store deler av perioden våren 2020 til våren 2022, noe som begrenset antall reisende og reduserte inntektene til kollektivselskapene. Dette ble frem til sommeren 2022 kompensert med økt støtte slik at tilbudet kunne bestå. Reduserte inntekter som etterdønninger av mer varig nedgang i kollektivtrafikken, er en utfordring, og tilbudet ble i hele Osloregionen redusert noe høsten 2022.

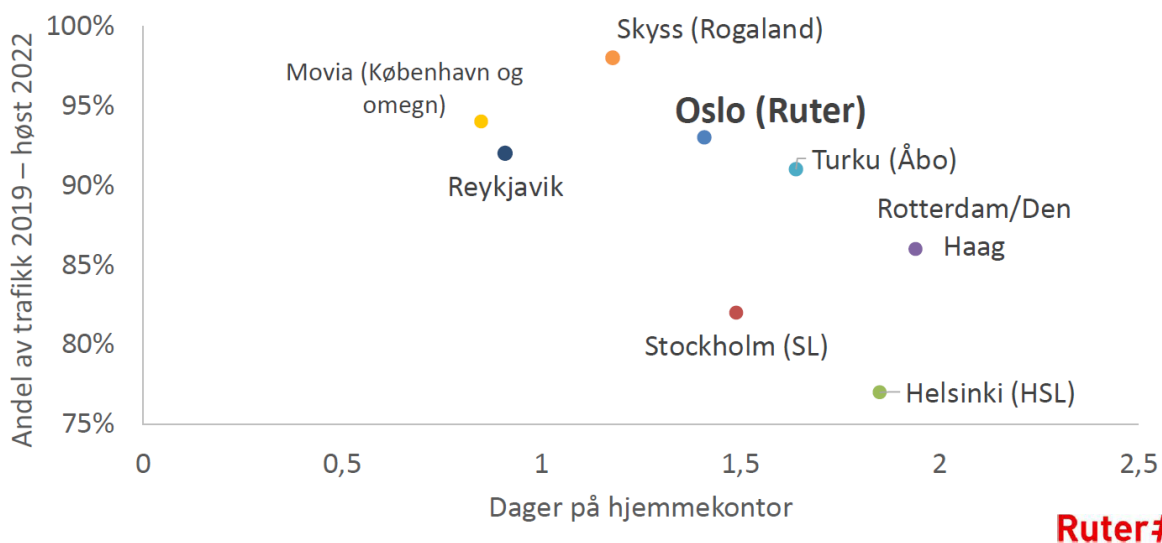
Asker kommunes innbyggere ligger høyt i vår region i forhold til mulighet til hjemmekontor. 65 % av alle sysselsatte i Asker har mulighet til hjemmekontor 1 eller flere ganger i uken.

⁴⁶ Ungdata-undersøkelsen i Asker 2022. [PowerPoint-presentasjon \(ungdata.no\)](#)



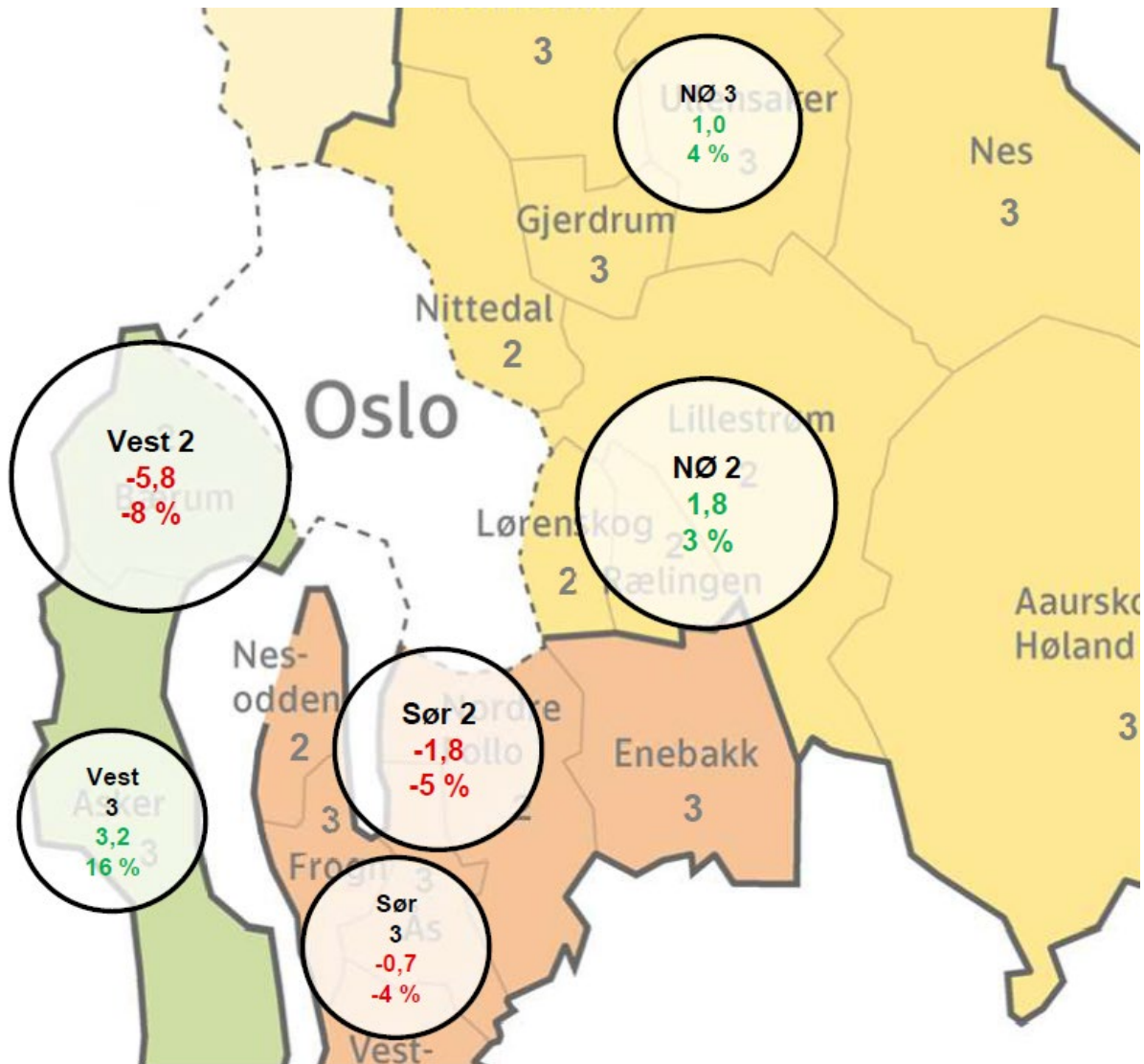
Figur 45 Hjemmekontormuligheter i Osloregionen blant sysselsatte. Kilde MIS/Ruter mai-nov 2022.

Kollektivtransporten har gjennom perioden igjen sett en vekst og ligger per november 2022 på ca. 92 % av pre-pandemi. Osloregionen klarer seg således bra sammenlignet med mange andre sammenlignbare regioner i Europa. Likevel var det forventet en vekst i tråd befolkningsutviklingen, og reduksjonen er reelt sett større. Hjemmekontor i vår region, var høsten 2022, på snau 1,5 dager/uke.



Figur 46 Osloregionens endring i kollektivvolum 2019-22 og antall dager med hjemmekontor nov. 22. Kilde Ruter.

Ruter har sett på vekst i reiser fra før pandemi, for områder omliggende Oslo. Asker kommune er definert som region Vest 3 i Ruter. Bildet under viser vekst/reduksjon i 1.000 personer per dag og i %. Ruter har ikke hatt mulighet til å få frem tidligere data fra Røyken og Hurum fra før pandemi. For Asker fremstår derfor utviklingen som misvisende. Figuren viser en vekst på 16 % fra før pandemi, mens det for eksempel for Bærum viser en nedgang på 8 % reisende. Det er nærliggende å tro at Asker kommunens tall i større grad ligner Bærum sin reduksjon%.



Figur 47 Endring i reisende per dag, sammenlignet november 2019 og november 2022. Kilde Ruter

6.2.4 Båt

Det er et fergesamband som går i rute til/fra Asker, ruten B20 mellom Slemmestad/Vollen og Aker Brygge. Ruten har 3 avganger om morgnen fra Asker (2 i retur) . 3 avganger fra Oslo om ettermiddagen (2 i retur). Ruten innstilles i ferier og endres til "sommerbåten B22" med litt flere anløpssteder langs Oslofjorden i fellesferien. Fergen går ca. 1 gang i timen i rush med første avgang ca. klokka 06:00 fra Slemmestad og tilsvarende fra Oslo med første avgang klokka 15:10.

Fra oktober 2019 til vår 2022 hadde B20 Ruten 5 avganger formiddag og ettermiddag fordelt på to ferger, men tilbudet ble redusert tilbake til 2019-nivå på grunn av et større kutt i kollektivtrafikken. Det var begrunnet i reduserte inntekter for Ruter. Også flere bussruter fikk redusert frekvens.

Kapasiteten per avgang er 250 passasjerer. Reservebåten som tidligere betjente mellomavgangene har en kapasitet på 147.

Antall reisende med (påstigninger) i Asker var i årene

- 2019: 105.220
- 2022: 78.381⁴⁷

Hurtigbåten hadde ca. 25 % nedgang i passasjerer fra 2019 til 2022, men heller ikke her er tallene helt sammenlignbare. Det var korona-relaterte reiseanbefalinger i starten av 2022, og årene hadde ulikt antall måneder med 3 og 5 daglige avganger. Det kan også være forskjeller i medregning av sommertrafikken og andre faktorer som innstillinger på grunn av is på fjorden, selv om dette ikke utgjør veldig mye i et normalår.

6.2.4.1 Mulige endringer i båttilbudet i Asker de neste årene

Det foreligger ingen konkrete planer for økt båttilbud, men Ruter, Viken og Asker kommune samarbeider for å legge til rette for elektrisk drift av fergen, estimert til 2024. Asker kommune har igangsatt prosessen med å bygge ny brygge i Slemmestad, mens Ruter gjennom operatør Norled har ansvaret for ladeinfrastrukturen. Dette sees også i sammenheng og i dialog med Slemmestad Brygge utvikling.

Dette kan innebære ombygging av dagens dieselferge til elektrisk ferge, med batteribytte i Slemmestad og Oslo. Ny brygge i Slemmestad blir utformet til å ha mulighet for ferger inne samtidig, og møter således fremtiden med kapasitet til økt antall avganger.

6.3 Bilbruk

Kommunen forsøker å legge til rette for et redusert transportbehov gjennom senterstrukturen, beskrevet i kommuneplanens samfunnsdel. Bilistene blir likevel gjennomgående høyt prioritert i dagens trafikksystem med god tilgjengelighet for bil i hele kommunen, og rikelig med parkering. Fysisk infrastruktur, inkludert veier og bilparkering, er beskrevet i avsnitt 5.

6.3.1 Bilhold og reisevaner med bil

I en kommunal undersøkelse om klima, gjennomført av Kantar i 2020⁴⁸, ser vi også at de aller fleste askerbøringer har bil. Det er ikke mer enn 7 % som sier de ikke har bil, og andelen som ikke har bil i Asker er vesentlig lavere enn hva som ble målt på landsbasis (19 %) samme år i Kantar Klimabarometer⁴⁹. Det er verdt å merke seg at det i Kantars klimabarometer for 2022 var 15 % som sa at de ikke har tilgang på egen bil (nasjonale tall). Det vil si at flere har fått tilgang på egen bil fra 2020 til 2022.

Men dette bildet kan endre seg som følge av ny teknologi og færre eller dyrere parkeringsplasser. Spesielt i urbane områder er det økende oppslutning om bildelingsordninger. Og blant unge virker det som at behovet for å eie egen bil blir mindre og at fleksibiliteten ved å slippe å eie veier tyngst. Bilførerandelen blant ungdom er lavere nå

⁴⁷ Kilde Ruter

⁴⁸ Kantar, 2020. Asker kommune. Innbyggernes holdninger i klimapolitiske spørsmål. (<https://www.asker.kommune.no/globalassets/energi-klima-og-miljo/kantar-undersokelse-klimavaner-mai-2020.pdf>)

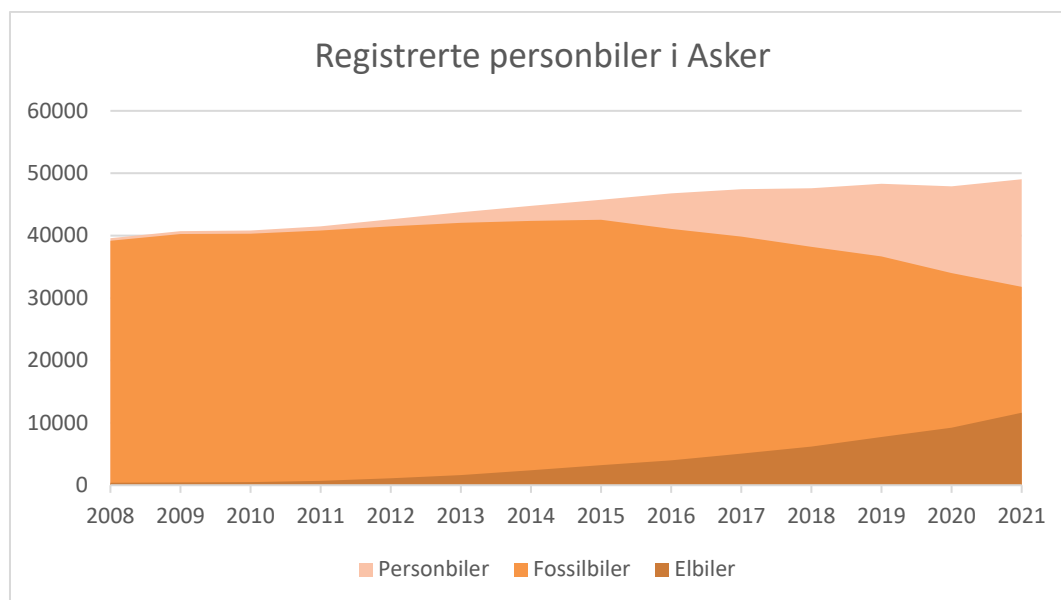
⁴⁹ Kantar, 2020. Kommunenes klimabarometer. (<https://kantar.no/globalassets/ekspertiseomrader/politikk-og-samfunn/klimaundersokelsekommuner/kommunenes-klimabarometer3.pdf>)

enn den var på 1990-tallet, og har gått ned fra 54 % i 1991 til 34 % i 2018. I samme periode har også andelen som har førerkort og tilgang til bil gått ned⁵⁰.

Askers befolkning på 97.784 er forventet å vokse til 112.483 frem mot 2050 (SSB, Statistikkbanken). Økt befolkning fører normalt sett til økt transportering. Nullvekstmålet for biltrafikk innebærer at denne veksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Asker kommune har likevel en høyere andel personbilregistrering årlig, enn det befolkningsveksten skulle tilsi.



Figur 48 Mulig befolkningsutvikling i Asker kommune (SSB, Statistikkbanken)



Figur 49 Registrerte personbiler i Asker kommune. Fordelt på totalt antall, El-biler og fossilbiler (SSB, Statistikkbanken)

⁵⁰ Urbanet Analyse, 2019. Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag. (https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_129_2019_barn-og-unges-reisevaner.pdf)

Rapporten Reisevaner i nye Asker kommune (basert på RVU 2016/17)⁵¹ viser også at bilen står sterkt i Asker og rundt 90 % av de over 17 har førerkort for bil. Over halvparten av befolkningen bor i en husholdning med tilgang til mer enn én bil. Gjennomsnittlig antall biler per husholdninger er på 1,6. 40 % har tilgang til én bil, 44 % har tilgang til to biler og 11 % har tilgang til mer enn to biler. Hvis vi sammenligner disse tallene med reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 ser vi at det har vært en økende trend for bilmengden i Asker. I 2013 hadde 47 % av husholdningene én bil, 36 % hadde to biler, og 8 % hadde tilgang på tre eller flere biler⁵².

Det ser imidlertid ut til at tilgangen til gratis parkering minker. I 2013/2014 oppgav hele 85 % av de som hadde tilgang på bil at, de hadde gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet (gjelder Asker og Bærum), mens i 2016/2017 var andelen redusert til 68 %. Andelen er lavere blant de av Askers innbyggere som arbeider i Oslo.

Selv om antall personbiler eid av askerbøringene økte med 15 % fra 2012 til 2021, økte kjørelengden med bare 3 %⁵³. Hver enkelt innbygger kjører altså noe mindre bil enn før.

Det er ikke gjennomført noen egen reisevaneundersøkelse for Asker siden 2017. I nyere nasjonale reisevaneundersøkelser er resultatene brutt ned på de åtte største byområdene, der Asker er gruppert sammen med Oslo og Akershus. Disse resultatene er dermed ikke sammenlignbare med 2017-tallene for Asker. Vi ser imidlertid at andel som eier/disponerer egen bil har vært økende fra 2019 til 2021 og at bilførerandelen økte fra 54 % i 2020 til 55 % i 2021 nasjonalt. Bilførerandelen har ligget stabilt i flere år. Nasjonale reisevaneundersøkelser må også leses med forsiktighet da både undersøkelsene fra 2020 og 2021 er preget av at reisemønsteret endret seg under korona. Ny reisevaneundersøkelse for Asker vil bli gjennomført i 2023.

Rapporten «Reisevaner i nye Asker kommune» viser at flertallet av de daglige reisene er bilreiser og at dette taller er høyere for Røyken og Hurum (80 %) enn for Asker (61 %).

Det er når vi skal følge barn at vi oftest reiser med bil (88 % er bilreiser enten som fører eller passasjer), videre er 82 % av handels- og servicereisene med bil, 71 % av besøksreisene er med bil og 64 % av arbeidsreisene er bilbaserte. Lokale fritidsreiser er den type reise som vi kjører minst bil til (53 % er bilreiser enten som fører eller passasjer). Tallene oppsummeres i figuren under.

⁵¹ Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum.

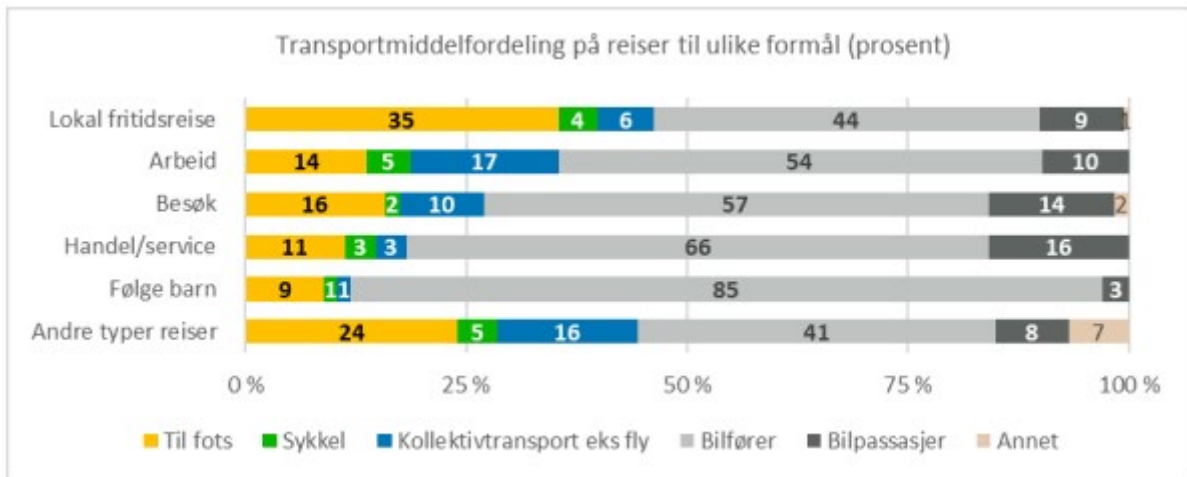
(<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

⁵² Prosam. Rapport om «Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013-14» (2015).

(<http://www.prosam.org/index.php?page=report&nr=218>)

⁵³ Miljødirektoratet, 2023. Utslipp av klimagasser i kommuner.

(<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=538§or=4>)



Figur 50 Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Bosatte i Asker. Røyken og Hurum samlet. NRVU 2016/17

6.3.2 Samkjøring/bildeling

I den kommunale klimaundersøkelsen fra 2020 svarer 76 % at det er ganske eller svært usannsynlig at de ville ha benyttet seg av en bildelingsordning, mens 15 % er positive og sier at de ganske eller svært sannsynlig ville ha benyttet seg av et slikt tilbud. Det er ikke mer enn 10 % av askerbøringene som (ganske eller svært sannsynlig) ville solgt bilen hvis det kom i stand en bildelingsordning der de bor.

Både til jobb og til fritidsaktiviteter er det et betydelig potensial for mer samkjøring i Asker. På vei til jobben er det kun en liten andel som har med passasjer i bilen, selv om mulighetene for å kjøre i kollektivfeltet med elbil fra Sandvika inn mot Oslo i rushtiden har vist seg å være et effektivt insentiv for økt samkjøring. I klimaundersøkelsen som Asker kommune sendte ut til sine innbyggere våren 2020 svarte 58 % at de aldri eller sjelden samkjører, mens 12 % svarer at de som oftest eller alltid gjør det.

6.4 Reisetider i Asker: kollektivtransport vs. privatbilen

Reisetid er en viktig faktor for mange, i valg av transportmiddel. Et virkemiddel for å redusere bilbruk, kan i så måte være å endre konkurranseforholdet imellom kollektivtransport og bilbruk, i favør kollektivtransport. Kollektivfelt kan være et tiltak for å endre dette.

I Asker er det først og fremst i rushtiden på hverdagene, at redusert fremkommelighet er et stort problem for våre innbyggere. Det skaper uforutsigbarhet for veldig mange Askerbøringene. Asker kommune har estimert gjennomsnittlig reisetid med kollektivtransport og privatbil mellom de fleste tettstedene i kommunen vår, og til de største arbeidsplasskonsentrasjonene i regionen. Estimaten tar utgangspunkt i arbeidsreiser i morgenrush. Det er store variasjoner fra reisende til reisende, sted til sted, avstand til holdeplass med mer. Estimaten har derfor begrenset nøyaktighet i flere tilfeller, men gir en pekepinn på dagens situasjon.

Det er lagt noen forutsetninger til grunn.

- For bilister er det brukt gjennomsnittlig reisetid hverdager, med data fra Google maps klokka 0730-0745.

- For bilister er det lagt til 5 min gange for alle reiser (tid fra hjem til bil og parkeringsplass på arbeidsplass til arbeidsplass).
- For kollektivreiser er det tatt utgangspunkt i Ruters reiseplanlegger og Google maps for holdeplass lokalt til hhv. Asker stasjon, Sandvika stasjon, Lysaker stasjon, Drammen sentrum og Oslo (Oslo er her Nasjonalteateret for buss, Aker Brygge for båt og Oslo S for tog).
- For enkelte bussruter er forsinkelse bakt inn reisetiden.
- For kollektivreisende er det lagt til 15 min reisetid, som her er estimert snitt av ventetid, reisetid til og fra hjem og holdeplass, og holdeplass til arbeidsplass.

Tog direkte
Buss direkte
Båt direkte
Bytte
Bil

Estimert reel tidsbruk kollektiv dør til dør (minutter)					
Fra/til (min)	Asker	Sandvika stasjon	Lyasker stasjon	Oslo	Drammen
Asker		20	26	37	27
Holmen	26	29	32	40	45
Vollen	33*	41*	39	40*	51
Nesøya	45	29	34*	42*	57
Hvalstad stasjon	21	22	33	44	41
Dikemark	26	42	49	59	49
Heggedal stasjon**	24	38	49	60	46
Slemmestad	39*	47*	43	48*	57
Nærnes	53	63	50	58	90
Røyken stasjon**	29	43	54	65	47
Spikkestad stasjon**	17	31	42	53	25
Åros	61	75	63	71	67
Bødalen	45*	53*	57	65	67
Sætre	66	80	68	76	72
Tofte	121	135	128	136	141
Hyggen	72*	78	75	75	41
Klokkarstua	92	107	92	103	58
Filtvet	115	129	105	115	119

Figur 51 Estimert reisetid med kollektivtransport fra dør til dør. Kilde: Asker kommune. *Direkte tilbud med kollektiv finnes kun i rushtiden. **Raskere reisealternativ til Sandvika, Lysaker og Oslo kan finnes med bytte på Asker stasjon.

Estimert reel tidsbruk privatbil dør til dør (minutter)					
Fra/til (min)	Asker	Sandvika	Lysaker	Oslo sentrum	Drammen
Asker		20	33	41	29
Holmen	12	14	25	33	30
Vollen	19	26	38	48	39
Nesøya	23	17	29	37	40
Hvalstad	13	14	26	36	28
Dikemark	19	27	39	48	30
Heggedal	19	29	41	50	40
Slemmestad	25	33	45	53	45
Nærsnes	34	40	52	62	48
Røyken	32	43	55	65	31
Spikkestad	37	45	57	68	27
Åros	47	50	62	73	40
Bødalen	27	36	48	58	39
Sætre	45	55	67	60	45
Tofte	68	80	92	80	65
Hyggen	39	45	57	68	28
Klokkarstua	50	63	75	70	45
Filtvet	60	73	85	75	58

Figur 52 Estimert reisetid med bil fra dør til dør. Kilde: Asker kommune.

Estimert reel forskjell tidsbruk, kollektiv/privatbil (%)					
Fra/til (min)	Asker	Sandvika	Lysaker	Oslo sentrum	Drammen
Asker		0 %	-21 %	-10 %	-7 %
Holmen	117 %	107 %	28 %	21 %	50 %
Vollen	74 %	58 %	3 %	-17 %	31 %
Nesøya	96 %	71 %	17 %	14 %	43 %
Hvalstad	62 %	57 %	27 %	22 %	46 %
Dikemark	37 %	56 %	26 %	23 %	63 %
Heggedal	26 %	31 %	20 %	20 %	15 %
Slemmestad	56 %	42 %	-4 %	-9 %	27 %
Nærsnes	56 %	58 %	-4 %	-6 %	88 %
Røyken	-9 %	0 %	-2 %	0 %	52 %
Spikkestad	-54 %	-31 %	-26 %	-22 %	-7 %
Åros	30 %	50 %	2 %	-3 %	68 %
Bødalen	67 %	47 %	19 %	12 %	72 %
Sætre	47 %	45 %	1 %	27 %	60 %
Tofte	78 %	69 %	39 %	70 %	117 %
Hyggen	85 %	73 %	32 %	10 %	46 %
Klokkarstua	84 %	70 %	23 %	47 %	29 %
Filtvet	92 %	77 %	24 %	53 %	105 %

Kollektiv er raskere eller identisk reisetid med privatbil
Privatbil er 0-25 % raskere enn å reise kollektivt
Privatbil er 25-50 % raskere enn å reise kollektivt
Privatbil er 50-75 % raskere enn å reise kollektivt
Privatbil er >75 % raskere enn å reise kollektivt

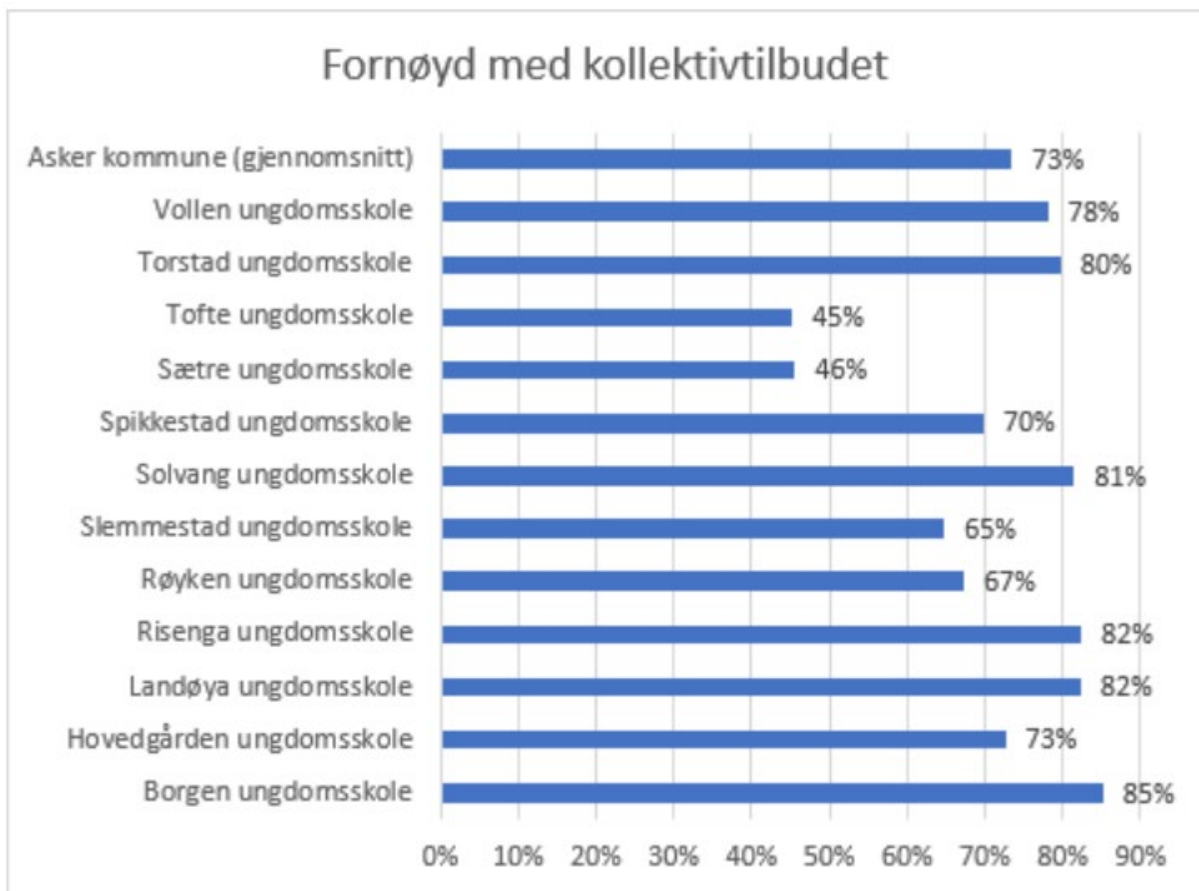
Figur 53 Konkurransforholdet imellom kollektivtransport i bil, dør til dør, i reisetid. Kilde: Asker kommune.

Tabellen over gir en pekepinn på dagens konkurranseforhold imellom kollektivtransport og bil på vanlige reiser for mange i Asker.

6.5 De unges reisevaner

Ungdom, i stor grad elever på ungdomsskole og videregående skole, reiser ofte på en annen måte enn resten av befolkningen. Hovedandelen er for ung til å selv ha sertifikat, og andelen som blir kjørt av foreldre og foresatte er lavere enn yngre barn i barneskolealder. Det vil si at en større andel unge bruker gange- sykkel- og kollektivtilbudet når de skal reise, samt mer og mer bruk av mikromobilitet.

Blant ungdomsskoleelever som svarte på Ungdata-undersøkelsen i Asker i 2022, var 73% fornøyd eller svært fornøyd med kollektivtilbudet. Ungdomsskolene Borgen, Landøya og Risenga var mest fornøyd med kollektivtilbudet, der 82-85 % svarte fornøyd/svært fornøyd. Minst fornøyd var elevene ved Tofte og Sætre ungdomsskole. Se full oversikt under.



Figur 54 Tall fra ungdata-undersøkelsen 2022

Transportøkonomisk institutt har gjennomført en større undersøkelse av mobilitet blant ungdom mellom 13 og 22 år⁵⁴. I denne undersøkelsen inngår Asker sammen med 8 andre norske kommuner. Elsparkesykkel bidro til mindre foreldrekjøring, økt aktivitet utenfor hjemmet og mindre dataspilling. Samtidig oppgir 6 av 10 ungdommer at elsparkesykkel erstattet gange på siste tur.

⁵⁴ TØI-rapport 1899: Ungdom og bruk av elsparkesykler - En spørreundersøkelse om mobilitet og ulykkesforhold i ni norske kommuner.

I forkant av at mandatet til temaplan samferdsel og mobilitet ble vedtatt november 2022, ble utkastet til mandatet presentert for Ungdomsrådet i Asker. Innspillene fra rådet viste et stort engasjement rundt transport blant de unge, og spesielt viktigheten av kollektivsystemet, mikromobilitet og klimatilpasninger.

Det ble blant annet foreslått at transporttjenestens busser kunne brukes på kveldstid til arrangementer for ungdom. Ungdomsrådet var tydelig på at el-sparkesykler var viktig, og at det var en utfordring at dette ville bli dyrere ved utgangen av 2022 på grunn av forsikringskrav.

Med tanke på kollektivsystemet ble det foreslått at ungdom ble mer inkludert i innspill og prioriteringer opp mot Ruter og Vy. Lokaltoget er viktig for ungdommen i Asker. Ved eventuelle endringer eller stenging på grunn av vedlikehold, er det viktig med informasjon og alternative reisemuligheter for ungdommene.

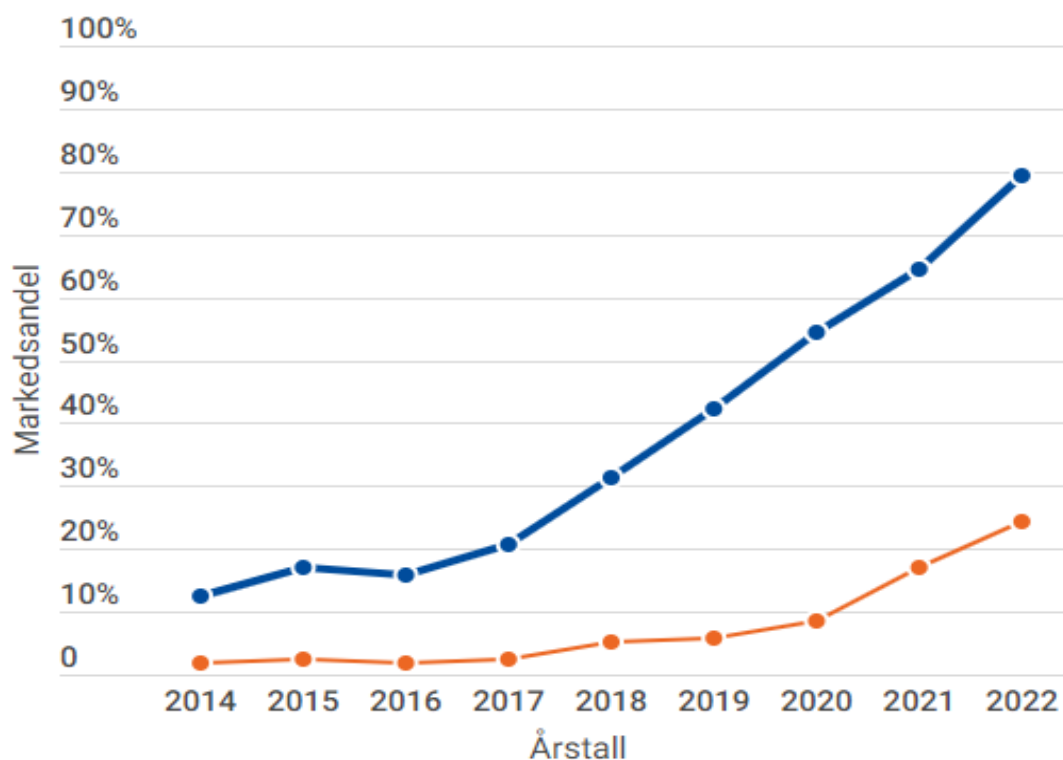
6.6 Reisevaner fremover

Vi er på vei ut av en pandemi som gjorde noe med våre reisevaner i perioden mars 2020 til februar 2022. Det var økt bruk av hjemmekontor, flere møter ble digitale, mer fleksibel arbeidstid, økt el-bil salg, redusert kollektivandel, for å nevne noen markante forskjeller i pandemiperioden. Mye tyder på at vi får en normalisering, men at deler av vanene fra pandemien vil stå seg fremover. Kollektivandel og andel reisende med kollektiv steg hvert år fra 2010-2019. I et av gjenåpningsvinduene (oktober og november 2021) var det 21 % som jobbet hjemmefra minst 3 dager i uken. I «ny normal» forventer kun 12 % av arbeidstakerne i Stor-Oslo å gjøre det samme. Ruter forventer økt passasjergrunnlag og har sett en vekst i løpet av 2022. Men en ny "normal" ser ut til å ligge under det som var forventet før pandemien.⁵⁵

Det er ikke mulig å spå fremtiden, men noen klare trender er det. De siste 10 årene har man sett flere endringer. Elbilsalget har eksplodert, og blitt klart dominerende innen nybilsalg. I Asker var det i 2022 for privatbiler på 81 % av alle nye biler, omtrent 2 % over landsgjennomsnittet. Bensin- og dieslbiler stod for drøye 5 %, resterende er stort sett hybridvarianter.

⁵⁵ Kilde: Ruter, Årsrapport 2021

Nasjonalt



Figur 55 Markedsandeler av nybilsalget 2014-2022. Blå er personbil og oransje er varebil.⁵⁶

For 10 år siden var det ingen offentlig tilgjengelige el-sparkesykler i Norge. Nå er de etablert i alle de største kommunene i Norge, med de muligheter og utfordringer de bringer inn som nytt element innen mobilitet. Elsykkelsalget har også økt jevnlig det siste tiåret.

Delebiler har også blitt et allment kjent konsept og finnes blant annet som krav til større utviklingsprosjekter i forslag til ny kommuneplan i Asker.

Varelevering av for eksempel mat, er nå mulig med leverandører som Oda, Hello Fresh og Godt levert, for å nevne noen eksempler. Det er nå ikke lenger nødvendig å dra i matbutikken hvis en ikke ønsker det. Det samme gjelder mange andre produkter enn mat. Levering på dør eller nær hjem i pakkebokser, har økt i takt med økt netthandel.

Smarttelefon og teknologisk utvikling generelt har gitt oss mange endringer og muligheter til andre vaner.

I en rapport fra Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur⁵⁷ framheves særlig fire hovedtrender, som vil prege transportsektoren framover. Disse er

- elektrifisering

⁵⁶ Opplysningsrådet for veitrafikken (www.ofvstatistikk.no, Bilparken, SSB)

⁵⁷ Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur. 2019. Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.

(https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget_web.pdf)

- selvkjørende transport
- samhandlende intelligente transportsystemer
- delingsmobilitet

Elektrifisering

Andel elektriske personbiler eid av askerbøringer er nå over 28 %. I Askers klimaundersøkelse fra 2020 svarte 46 % at de kunne tenke seg elbil dersom husstanden skulle kjøpe bil i dag, mens 26 % ville ha valgt plug-in hybrid. Nybilsalget lå i 2022 på over 80 % elbil. Dette tyder på at elbilen blir et stadig mer aktuelt alternativ for de fleste forbrukere. Kostnadene har historisk vært lave for elektriske kjøretøy og avgiftssystemet har gjort at elbiler har vært privatøkonomisk lønnsomme for de fleste nybilkjøpere. Det kom imidlertid en endring i 2023, da det ble 25 % moms på den delen av kjøpsbeløpet som overstiger 500 000 kroner. Elbilfordeler innen bompenger og parkering har også blitt strammet inn de senere årene, selv om det fortsatt er en del fordeler for el-biler.

I løpet av det neste tiåret forventes det at de batterielektriske modellene som kommer i det kommersielle markedet vil dekke tilnærmet alle behov og bruksområder. De nye modellene får stadig bedre batteri, som gir økt rekkevidde og sjeldnere ladebehov. For å møte den ønskede og forventede elbilbølgen, er det likevel behov for å legge til rette for hjemmelading flere steder. Fram til nå har det i stor grad vært folk i enebolig med lett ladetilgang som har kjøpt elbil. Framover vil folk i leiligheter i økende grad ønske å anskaffe elbil. Mange av disse har ikke mulighet for enkel og/eller trygg lading hjemme. Dersom 100 % av nybilsalget i 2025 er elbiler vil, ifølge Miljødirektoratet⁵⁸, ca. 50 % av alle personbilene i Norge i 2030 være elbiler. På nasjonalt nivå er det i dag i overkant av 16 % elbiler, mens det i Asker er ca. 28 % (SSB). Om det likevel antas at det i Asker i 2030 er 50 % rene elbiler så vil dette utgjøre ca. 15.000 biler. Det er følgelig et stadig økende ladebehov i kommunen.

Ca. 44 % av boligene i Asker er rekkehus eller boligblokker der det noen ganger kan være vanskelig å få ladet elbilen enkelt og trygt. Men ny teknologi, som f.eks. avanserte systemer for fordeling av strøm, vil redusere tekniske og økonomiske barrierer i parkeringsanleggene til disse boligene.

For varebiler, tungtransport, anleggsmaskiner og busser gjør kombinasjonen av færre tilgjengelige elektriske modeller, høyere investeringskostnader (på både kjøretøy og ladepunkt) og fradrag for inngående moms ved innkjøp av kjøretøy og drivstoff, at de elektriske modellene ikke er like konkurransedyktige som i personbilmarkedet. Potensialet for reduserte driftskostnader ved overgang til elektrisitet er imidlertid til stede, som følge av høy årlig kjørelengde og høyt drivstofforbruk. Investeringskostnadene er forventet å falle, slik at også elektriske varebiler kan bli privatøkonomisk lønnsomme å anskaffe om få år, mens de tyngre segmentene trenger noe lengre tid.

Det finnes hurtigladerer på 12 steder i kommunen (Tofte, Klokkarstua, Sætre, Røyken, Slemmestad, Bondi, Asker sentrum, Holmen, 2 lokaliteter på Billingstad, Nesbru og Slependen). De fire sørligste hurtigladerne er finansiert av kommunen.

⁵⁸ Miljødirektoratet. 2016. Teknologiutvikling gjør elbilen til et stadig rimeligere klimatiltak. (<https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2016/oktober-2016/teknologiutvikling-gjor-elbilen-tilet-stadig-rimeligere-klimatiltak/>)

Selvkjørende transport

Automatisering av transportmidler er en trend med flere utviklingsnivåer, fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørsel, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnader i sektoren. Selvkjørende kjøretøy kan redusere biltrafikken og bidra til enklere energiomlegging i veisektoren. Det skjer ved at man i større grad deler bilene med andre, det blir mindre parkeringsproblemer, mer flyt i trafikken og kjøretøyene kan være elektriske. På den andre siden, kan innførsel av selvkjørende kjøretøy føre til lave kostnader og bedre tilgjengelighet, som igjen kan føre til økt veitransport. Teknologi, preferanser, regelverk og rammer vil avgjøre om det blir mer eller mindre trafikk med selvkjørende kjøretøy.

Samhandlende intelligente transportsystemer

Vi ser en utvikling innen intelligent samhandling, hvor kjøretøy og infrastruktur snakker sammen og deler data i et felles digitalt økosystem. Utviklingen åpner helt nye muligheter for treffsikker regulering, betydelige gevinster innen trafikksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene.

Delingsmobilitet

Delingsmobilitet er deling av diverse transportmidler, som biler, sykler eller sparkesykler. Delingsmobilitet kan løse mobilitetsutfordringer i områder med trafikkproblemer eller begrenset tilgang til bruk av privatbiler. Enten kan det være i form av en hel reise, eller som en delreise til offentlig transport. I Asker er det fremdeles få tilbud om delingsmobilitet, men det finnes en bilpool ved IKEA på Slependsen. På utbyggingsområdene Billingstad Vest og Høn/Landås skal også utbyggerne tilby et bildelingskonsept, slik at flere kan ha tilgang til bil uten å eie selv. I regi av Asker kommune, er det etablert en bildelingsordning i Asker sentrum. Dels for bruk av kommunes ansatte i tjeneste og dels for utleie til innbyggere på kveld og i helger. Kommunen har også i samarbeid med Ruter, etablert en elsykkel- og sparkesykkeldelingstjeneste i store deler av kommunen. Tier står for driften av denne tjenesten.

Andre mulige trender og endringer i Asker kommune

Endringer i reisevaner fremover kan også komme fra

- mer fokus på arealutvikling i tettsteder, mer kortreist og mindre behov for mobilitet (kommuneplan)
- er fokus på bevaring av naturverdier (samferdselsutbygging og arealplaner, kommuneplan)
- ungdom som vokser opp og er mer opptatt av miljø og miljøvennlige reiser
- lite ny kapasitet på hovedveisystemet (Få prosjekter i Vikens handlingsprogram. Det er planer for ny E134 og E18, men det er begrenset med økt kapasitet for privatbiler)
- forbedringer i takstsystem for nye Asker kommune (Asker kommune ønsker endring av dagens sonesystem, slik at det fungerer bedre på interne reiser).

7 Asker kommunes eget arbeid med mobilitet og reiser

Det er 7-8000 ansatte i Asker kommune, i skoler, barnehager, renhold, forvaltning, planlegging med mer. Asker kommune har derfor tenkt at det å starte med sine egne og å «feie for egen dør» vil kunne bidra til målsetningene innen transportutvikling.

Det ble gjennomført en intern arbeidsreiseundersøkelse⁵⁹ blant kommunalt ansatte i 2017. Her er noen av hovedfunnene.

- 70-80 % kjører bil til jobb flere dager i uka.
 - Tallet er høyest i vinterhalvåret.
 - Tallet er høyere blant ansatte i tidligere Røyken enn i tidligere Asker og Hurum.
 - Om lag 10 % av de som kjører bil, kjører elbil.
- 7-14 % går til jobb flere dager i uka. Andelen er så vidt høyere om vinteren.
- 5-11 % sykler til jobb flere dager i uka.
 - Andelen som sykler er høyere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret.
 - Andelen som sykler er høyere blant ansatte i tidligere Asker kommune enn i tidligere Røyken og Hurum.
- 2-7 % reiser med buss.
- 0-9 % reiser med tog.
- Kollektivtransport benyttes i større grad blant ansatte i Asker kommune, dette gjelder både for buss og tog.
- Nesten halvparten av arbeidstakerne bor mer enn 10 km fra arbeidsplassen.
- Halvparten av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen går eller sykler til jobb.
- En tredjedel av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.
- Rundt 20 % av de som bor mer enn 20 km fra arbeidsplassen benytter kollektivtransport til jobb.
- Rundt 70 % av de som bor mer enn 20 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.
- Totalt 80 % av kommunalt ansatte har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mens i Asker sentrum er dette tallet kun 44 %.

7.1 Mobilitetsstrategi

I forbindelse med kommunesammenslåing, fikk et betydelig antall ansatte endrede reiserutiner til og fra jobb, i tillegg til at det foregår mye logistikk underveis i arbeidsdagen. Kommunen ønsket å bruke momentet med kommunesammenslåing til å redusere bilkjøring og øke andelen reiser med sykkel, gange og kollektivtransport. Ikke minst var dette viktig for området rundt Asker sentrum som sliter med kø og dårlig fremkommelighet⁶⁰. Asker kommune, som Askers største arbeidsgiver, ønsket å gå foran og gjøre sin del for å bidra til å minske dette problemet. Opptil 3000 kommunalt ansatte har sitt arbeidssted sentralt i Asker. Med bakgrunn i at rundt 70 % av kommunalt ansatte i Asker, litt avhengig av sted og årstid, svarer at de har bil (fossil og el) som sitt vanligste transportmiddel på arbeidsreisen,

⁵⁹ Ellis, I. O. & Kjørstad, K. N. 2019. Reisevaner I nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte. Urbanet Analyse. Rapport 123/2019.

(https://www.asker.kommune.no/globalassets/nye-asker-kommune/kommuneplan/vedlegg/8-reisevaner-nye-asker-kommune.-ua-analyse-123_2019.pdf)

⁶⁰ Trafikkmengde (ÅDT) for RV 167 (Røykenveien) v/ Asker sentrum: ca 20.000 (Kilde SVV)

ble det klart at kommunen hadde potensial til å påvirke trafikkbildet positivt ved å redusere egen kjøring⁶¹.

Asker kommune utarbeidet derfor en mobilitetsstrategi, som er en intern strategi med en samling av ulike tiltak for å redusere ansattes bilkjøring, primært til og fra jobb (arbeidsreiser). Tiltakene innføres gradvis, med noen tiltak fortsatt på trappene.

De ulike tiltakene er konkret

- grønne reiseavtaler hvor man får godtgjørelse for ikke å kjøre bil (ansatte ved virksomheter i Asker sentrum)
- leasingordning for elsykkel (alle ansatte)
- etablering av bilpool til bruk på jobb på dagtid og privat tilbud til innbyggere på kveld og i helg (Asker sentrum)
- kriterier for tildeling av p-plasser etter behov, som prioriterer visse grupper ansatte (etter lokalt behov)
- ny parkeringsstrategi, som gir avgiftsparkering for alle ansatte som benytter parkering innenfor sentrumsområdet (vedtatt parallelt med de andre tiltakene)
- sykkeltilrettelegging ved virksomhetene som har behov

Noen av tiltakene gjelder kun ansatte innenfor en definert sentrumssone, mens andre gjelder alle ansatte. Mest nyskapende er de grønne reiseavtalene. Disse utlyses to ganger årlig og de ansatte innenfor sentrumssonen kan da søke om å inngå en slik avtale. Avtalen forplikter den ansatte til ikke å kjøre bil mer enn maks én dag i uken i snitt. Til gjengjeld får de en utbetaling som et tillegg til lønnen lik det vist i tabellen under.

Avtaleperiode / reiseavstand	2-7,5 km	7,5- 15 km	15 km +
Vinter kr/mnd	300	600	900
Sommer kr/mnd	200	400	600

Beløpet varierer med reiseavstand og årstid. Ansatte med under 2 km reisevei til jobb får ikke mulighet til å inngå reiseavtale. Første søknadsrunde var i mai 2022. Ny søknadsrunde er nå i gang for neste avtaleperiode.

Parallelt, men uavhengig av dette, tilbys alle ansatte mulighet til å lease elsykkel gjennom lønnstrekk. Dette for å gjøre terskelen for å kjøpe elsykkel lavere, da de ansatte ikke må ut med en stor engangssum.

For å ytterligere redusere behovet for å kjøre egen bil til jobb, er det lansert bildeling (bilpool) for bruk på tjenestereiser. Dette vil gjøre at færre trenger å kjøre egen bil til jobb, for å bruke denne i arbeidstiden. Bilene er fordelt på fire ulike lokasjoner i sentrale Asker og kan også leies til private formål av alle etter arbeidstid.

Det har vært ulike praksiser knyttet til parkering ved virksomhetene i Asker sentrum. Parallelt med arbeidet med mobilitetsstrategien, har det blitt politisk vedtatt en ny parkeringsstrategi som fastslår at all ansattparkering innenfor sentrumssonen skal avgiftsbelegges. Dette var

⁶¹ Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. (<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

ikke tilfellet før, da noen parkerte gratis mens andre betalte. Arbeidet med mobilitetsstrategien har synliggjort behovet for en politisk vedtatt strategi rundt parkering. Samtidig har man i mobilitetsstrategien også definert hvilke grupper som skal prioriteres ved underkapasitet på parkering. Kriteriene er tatt i bruk ved rådhuset, hvor p-plassen også betjener enkelte virksomheter utenfor rådhuset. Det er nå en bedre koordinering av betingelser for parkering ved ulike virksomheter i kommunen, slik at de ansatte behandles likt uavhengig av hvor de jobber.

Resultater fra mobilitetsstrategien så langt

I overkant av 200 personer søkte i første søknadsrunde før sommerferien 2022 om å inngå reiseavtaler, og dermed unngå bruk av egen bil til jobb. Totalt 1000 ansatte har arbeidssted i det aktuelle området. Ny søknadsrunde er ute nå, men tallene for denne er ikke slutført før etter påske 2023.

Ca. 80 personer inngikk avtale om leasing av elsykkel i første søknadsrunde før sommerferien 2022. Det var en ny søknadsrunde høsten 2022 hvor 46 nye ansatte i Asker gikk til anskaffelse av elsykkel. Det er rom for mange flere i avtalen som kommunen har med Cycleurope. Ny runde er ute nå, men denne er heller ikke slutført enda.

Prioritering av parkering ved rådhuset er innført, slik at brukere med antatt dårligere mulighet til å reise bilfritt prioriteres.

Bilpool er fra Otto er etablert. 10 elbiler eid av et privat firma er reservert til ansatte i kommunen i arbeidstiden. Utenfor arbeidstiden, i helger, fridager og ferie kan innbyggere leie bilene av dette firmaet.

Innføring av p-avgift for ansattparkering i Asker sentrum ble fasett inn i starten av 2023, som et resultat av vedtatt parkeringsstrategi. Dette er fullt operativt.

Nytt sykkelparkeringshus ved rådhuset åpnet i mai 22. Flere lokasjoner er (re)sertifisert som sykkelvennlige arbeidsplasser. Det er utført lokale reisevaneundersøkelser ved disse lokasjonene som kan gi et startpunkt for tiltakene ble innført.

Det er vinteren 2023 gått til innkjøp av permanente og mobile sykkeltegnere som skal kunne gi oss en bedre pekepinn på om tiltak og tilrettelegging for syklende fungerer. Det satses også på å gradvis forbedre sykkelparkeringer og annen sykkeltilrettelegging for å gjøre sykkel mer attraktivt.

7.2 Hjemmekontor og digitale møter

Bruken av hjemmekontor og digitale møter fikk en ufrivillig intensiv innføring på grunn av de strenge smitteverntiltakene, som ble innført fra og med 13. mars 2020, i forbindelse med spredningen av det nye koronaviruset SARS-CoV-2. Over natta ble det innført hjemmekontor for en stor andel av de ansatte i Asker kommune og de fleste møter måtte avholdes digitalt. Det er i etterkant av pandemien blitt innført en policy om inntil to dagers sporadisk hjemmekontor for de av kommunens ansatte som har mulighet til å utføre arbeidsoppgavene sine hjemmefra. Det er også tilrettelagt for at ansatte kan benytte seg av kontorplasser ved innbyggertorgene for å redusere arbeidsveien. Mer bruk av hjemmekontor for de ansatte som har mulighet til det og ønsker det, er en effektiv måte å få ned rushtidstrafikken og

klimagassutslipp på. En undersøkelse TØI gjennomførte i mars⁶², en uke etter at myndighetene oppfordret folk til å jobbe hjemme, viser at 47 % sier at de jobber like effektivt eller mer effektivt hjemme enn på sin vanlige arbeidsplass. Dette er overraskende høye tall tatt i betraktning at undersøkelsen ble gjennomført på en tid der mange hadde barn og ektefelle hjemme og der også distraksjoner fra nyhetene spilte en større rolle enn i en normalsituasjon.

Vi har også fortsatt å bruke mye digitale møter og webinarer etter pandemien, noe som har ført til at de ansatte nå ikke har et like stort behov for å reise i arbeidstiden som tidligere.

Kommunen har også innført digitale befaringer for politikerne i forbindelse med politisk behandling av byggesaker, klagesaker, delesaker og reguleringsplaner. Dette bidrar til å redusere en del transport i forbindelse med befaringer.

7.3 Asker kommunes reisepolicy

I mai 2020 vedtok formannskapet en reisepolicy⁶³ for kommunens ansatte og folkevalgte, der formålet er å «legge til rette for at tjenestereiser skjer på en bærekraftig, miljøvennlig, sikker, effektiv og helsefremmende måte». Hovedprinsippene omfatter blant annet at det før alle reiser skal foretas en vurdering sett i et klima-, kostnads- og omdømmeperspektiv og det skal vurderes om reisen kan erstattes med telefonmøte eller videokonferanse. Grønn mobilitet skal alltid ha førsteprioritet og flyreiser skal begrenses. Det nevnes også spesifikt at det skal aksepteres økt tidsbruk for togreiser, også fordi reisetiden på tog er velegnet for arbeid.

7.4 Kommunal kjøretøypark

Asker kommune eier og leier en ikke ubetydelig kjøretøypark. Og arbeidet med å elektrifisere denne er påbegynt. Per mars 2022 var 197 kjøretøy elektriske (49 %), 12 kjøretøy gikk på biogass (3 %), 139 kjøretøy gikk på diesel (34 %) og 57 kjøretøy gikk på bensin (14 %). Når det gjelder tyngre kjøretøy så har kommunen tidligere brukt fornybar diesel. Men dette er opphørt etter informasjon fra Miljødirektoratet om at dette tiltaket har liten eller ingen samlet klimagevinst. Bilene som samler inn husholdningsavfall for kommunen har siden 2010 nesten utelukkende kjørt på biogass. To av kommunens minibusser er elektriske. Rundt 9 lastebiler, 40 småmaskiner, 6 gravemaskiner, 15 traktorer og 16 minibusser som kommune eier, går på vanlig diesel. Driftsmaskiner som brukes i brøyting (traktorer og lastebiler), har ikke mulighet til å stå til lading i lengre tid. Ved vedvarende snøfall kan mannskap byttes ut, men ikke maskinene. Det må derfor være rask drivstoffpåfylling. Hurtigludere kan være et alternativ. Alt i alt har kommunen et stort potensial for å gjøre kjøretøyparken sin mer klimavennlig.

Angående offentlig anskaffelse av kjøretøy, så er det gjennom forskrift krav om at i utgangspunktet skal alle nye personbiler og varebiler (også tyngre varebiler) være nullutslippskjøretøy. Asker oppfyller foreløpig ikke denne forskriften ved at vi i 2022 kun hadde 48% elandel på nye personbiler og 26% elektriske nye varebiler.

⁶² 74 TØI. 2020. 47 % er like effektive eller mer effektive på hjemmekontor.

(<https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/47-%-er-like-effektive-eller-mer-effektive-pa-hjemmekontor-article36134-213.html>)

⁶³ Asker kommune. Reisepolicy for Asker kommune. (<https://www.asker.kommune.no/om-asker-kommune/styring-og-verdier/reisepolicy-for-asker-kommune/>)

Kommunen begynner også få et betydelig antall sykler i sitt eie og besitter nå rundt 50 sykler, hvorav rundt 40 er el-sykler. Disse benyttes hovedsakelig til tjenestereiser, men noen lånes også ut til ansatte og innbyggere, som ønsker å prøve ut el-sykler til andre type reiser.

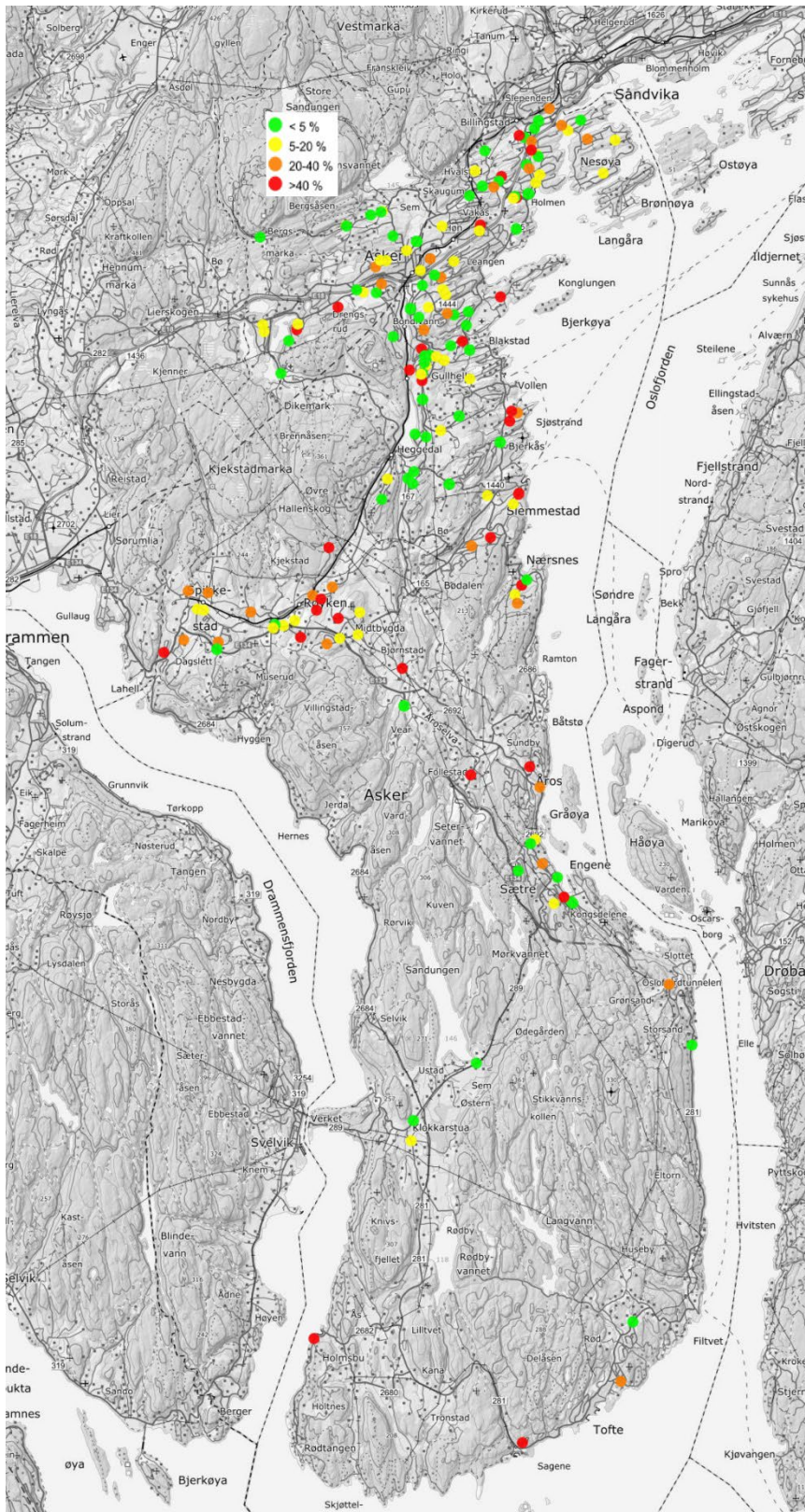
8 Trafikksikkerhet og skolevei

Asker kommune jobber hver dag for å gjøre veinettet i kommunen mer trafikksikkert. Bedre utforminger av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreducerende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen. Det er helt klart store utfordringer på mange av veistrekningene i Asker, men dessverre er det ikke mulig å få utbedret alle strekningene på en gang.

Samferdselsprosjekter er kostbare investeringer som i en trykket kommuneøkonomi gjør det ekstra viktig å planlegge og prioritere veiprojektene nøye før de gjennomføres. For at vi lettere skal kunne prioritere tiltak som skal utføres, gjennomfører kommunen fart- og trafikkmålinger på veinettet for å kartlegge hvor behovet for investeringer er størst. Vi vet at skadegrad og hastighet henger sammen. Det er derfor ulykker med de mest alvorlige personskadene oftere forekommer på riks- og fylkesveier med høyere fartsgrenser, fremfor kommunale veier som ofte har en lavere hastighet og flere fartsreducerende tiltak. Vi er derfor ekstra opptatt av å måle hastighetene på det kommunale veinettet, for å være i stand til å prioritere fartsreducerende tiltak på de veiene hvor behovet er størst.

I 2020 gikk kommunen til anskaffelse av fire mobile fartsmålere som gjorde det mulig å jevnlig registrere fartsnivå og trafikkmengde på veinettet. Dette gjør det lettere å prioritere tiltak på kommunale veier. I 2023 går vi i anskaffelse av fire nye, noe som vil bidra til å gi en enda bedre oversikt over trafikken på det kommunale veinettet.

En av de viktigste arbeidsoppgavene er å sørge for at barn og unge har en trygg og sikker skolevei. Samferdselsavdelingen har vinteren 2022/2023 gjennomført befaringer ved barneskolene i kommunen for å kartlegge trafikken ved skolestart. Befaringen viser at det er for mange elever som blir kjørt til skolen. Dette er trafikk som kommunen nå ønsker å redusere gjennom et nyetablert «Hjertesoneprosjekt». Målet med prosjektet er å skape en varig holdningsendring og bevisstgjøring, som sørger for at flere barn går eller sykler til skolen. Dette er noe som vil bidra til en mer trafikksikker kommune, bedre folkehelse og økte prestasjoner på skolen.



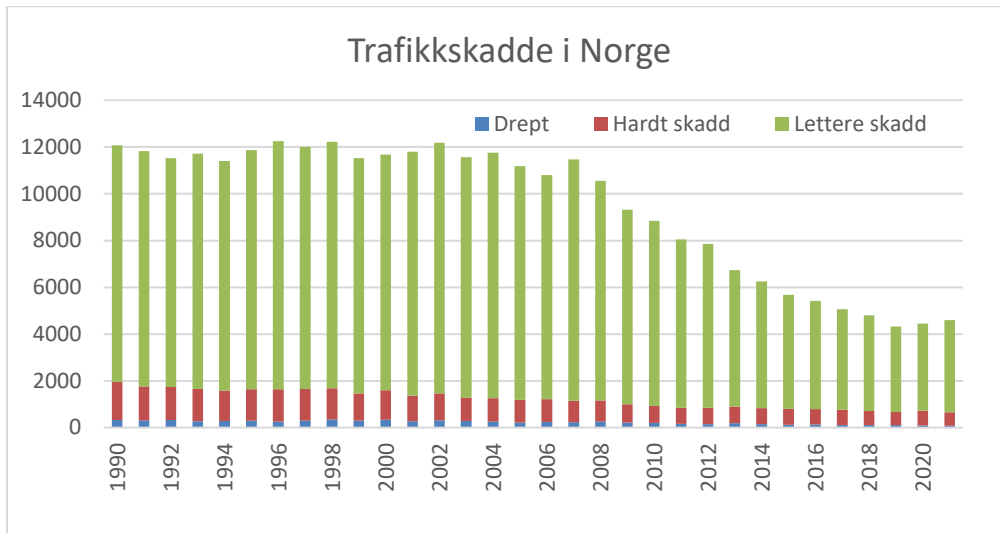
Figur 56 Fartsmålinger på kommunale veier. %-vis andel som kjører mer enn 5km/t over fartsgrensen. Kilde: Asker kommune, AVvei.

8.1 Trafikkulykker

Helt siden 1970-tallet er det drevet målrettet trafikksikkerhetsarbeid Norge. I 2002 vedtok Stortinget Nullvisjonen, en visjon om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i

vegtrafikken. I praksis innebærer det et omfattende arbeid med transportsystem, transportmidler og regelverk.

Statistikken som presenteres videre i dokumentet her, er hentet fra trafikkulykkeregisteret og omfatter politirapporterte trafikkulykker. Dette er ulykker med betydelig personskade eller død, og med minst ett kjøretøy involvert. Utover dette vil det forekomme langt flere ulykker av mindre alvorlig karakter og som ikke er med i statistikken som presenteres her.



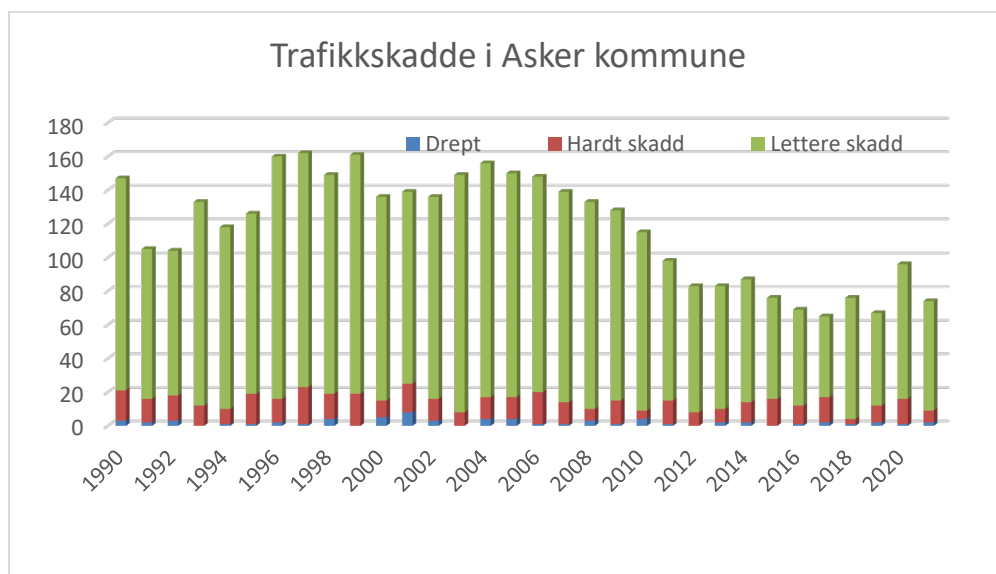
Figur 57 Antall trafikkskade i hele Norge fra 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

Figuren viser at antallet trafikkskade i Norge har avtatt gradvis, spesielt etter Nullvisjonen i 2002. Ambisjonen i Nasjonal transportplan for 2022-2033, er at det i år 2030 maksimalt skal være 350 hardt skadde og drepte på det Norske vegnettet, hvorav maksimalt 50 drepte (NTP).

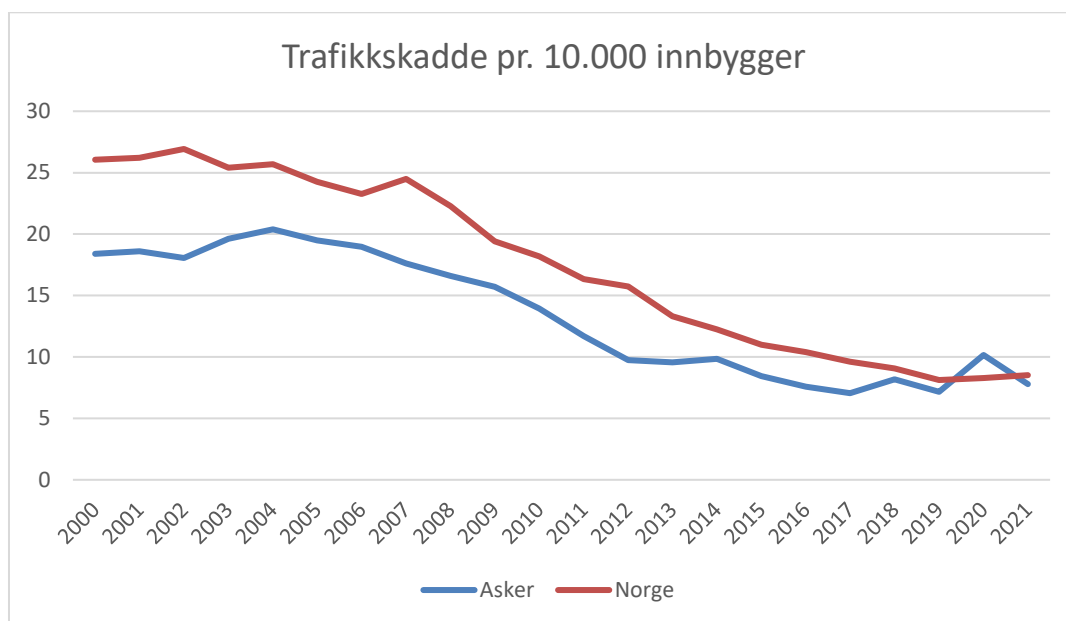
I 2022 mistet 118 personer livet. Dette er en økning fra 2021, hvor 80 personer omkom, og viser at det er viktig å fortsette det målrettede arbeidet om nullvisjonen. Antallet hardt skadde

har vært mer stabilt, men status er at det fortsatt er altfor mange mennesker som blir hardt skadet og får livene sine endret for alltid.

Innen Asker kommune er det også en jevn nedgang siden tidlig 2000-tall.



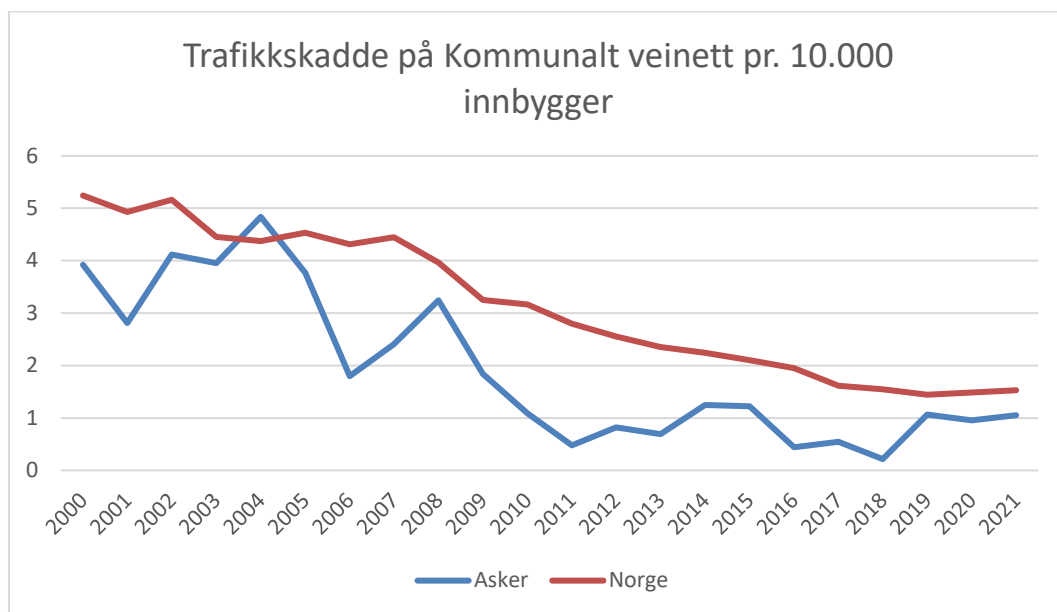
Figur 58 Antall trafikkskadde i Asker kommune 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 59 Trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Asker kommune og i hele Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

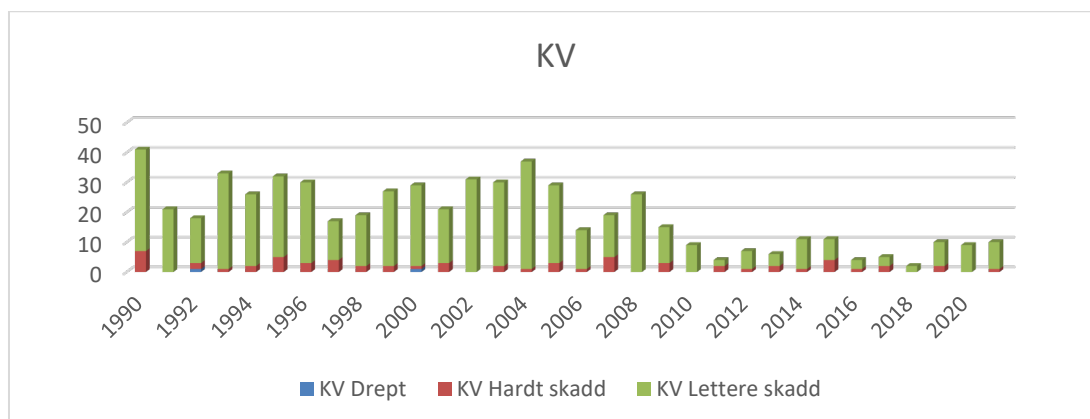
Grafen over trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Norge og Asker viser en klar nedadgående trend siden nullvisjonen ble vedtatt. Det er likevel verdt å merke seg at trenden i Asker har flatet mer ut de siste årene og viser at det fremdeles er viktig å jobbe målrettet med trafikksikringsarbeidet, for å gjøre Asker kommune blant de mest trafikksikre kommunene i landet.

Ser man kun på kommunal vei, har trenden også vært nedadgående, men har det siste tiåret lagt seg på i snitt én rapportert trafikkskade per 10 000 innbygger i året.

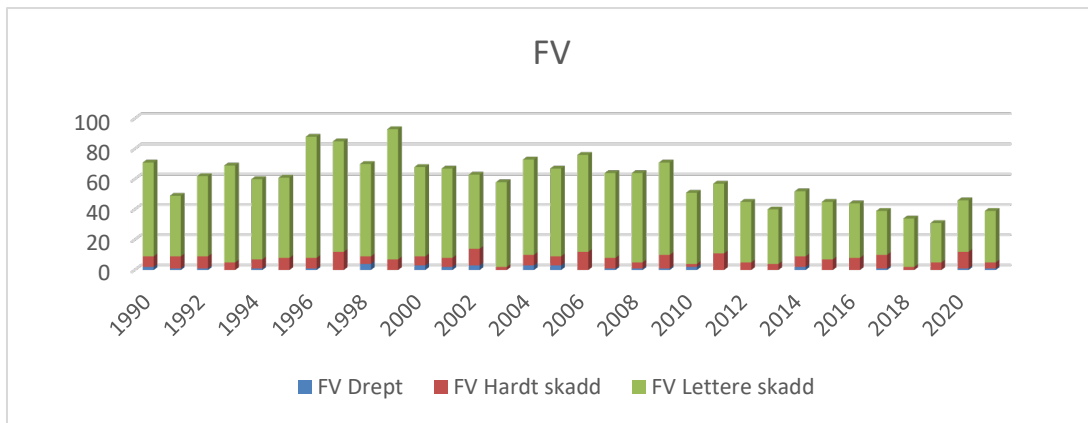


Figur 60 Trafikkskade på kommuneveier pr. 10.000innbg. i Asker kommune og Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

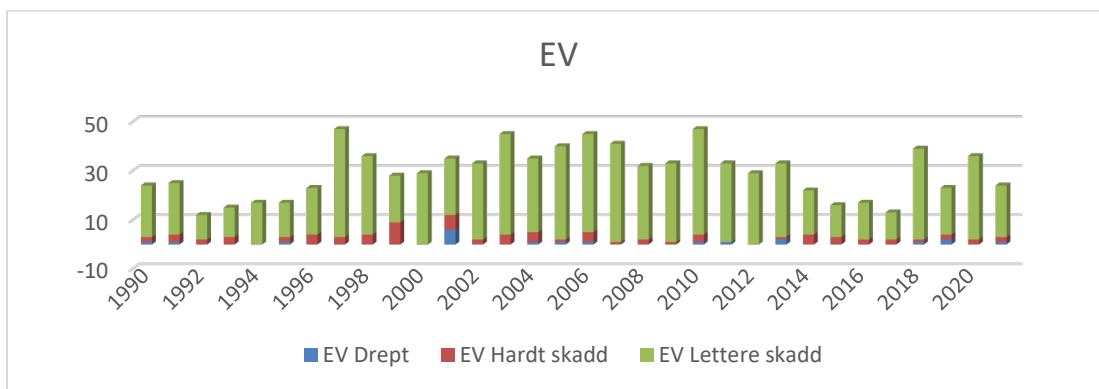
Selv om det kommunale veinettet i Asker er dobbelt så langt som fylkes- og riksvei-nettet i kommunen til sammen, forekommer trafikkkulykker med personskade sjeldnere på kommunale veier.



Figur 61 Personskade på kommuneveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

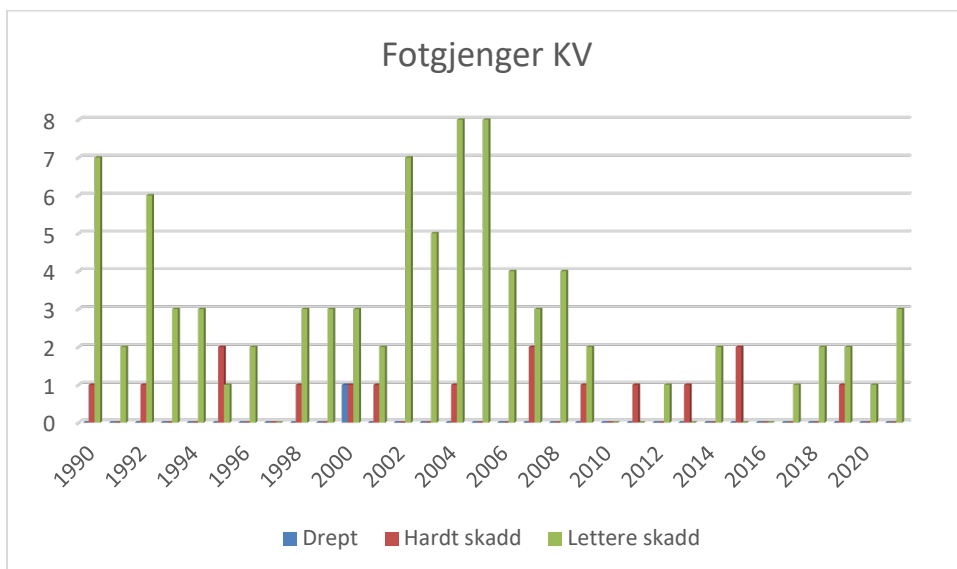


Figur 62 Personskade på fylkesveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

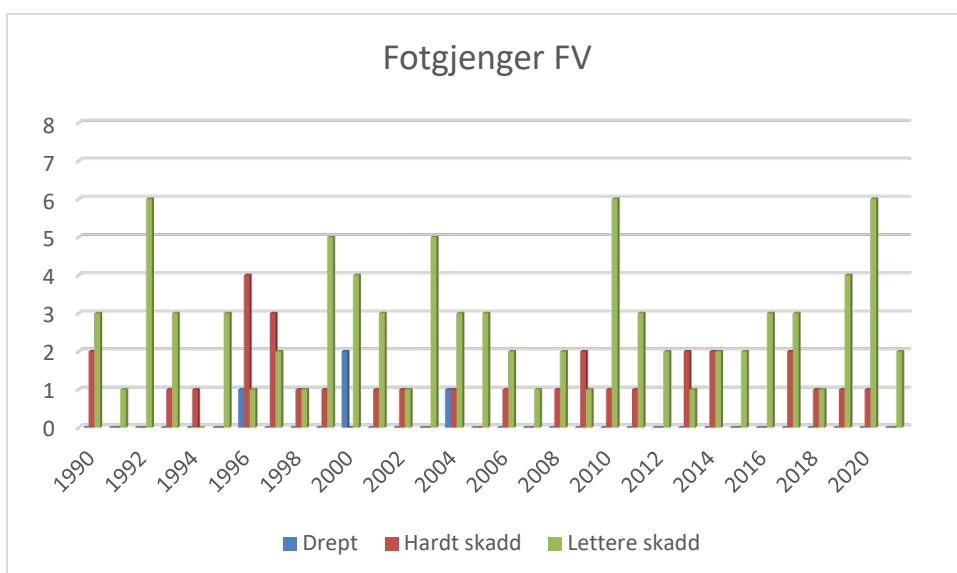


Figur 63 Personskade på Europavei i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

Alvorlige fotgjengerulykker på kommunal vei forekommer heldigvis sjelden. Forrige gang en fotgjenger mistet livet på det kommunale veinettet i Asker var i 2000. At det daglig jobbes med å øke trafikksikkerheten og utføre trafikksikrings- og fartsreducerende tiltak på det kommunale veinettet er en av årsakene til at antallet ulykker reduseres. På fylkesveier hvor farten er høyere, er ofte alvorlighetsgraden større når en ulykke først inntreffer.

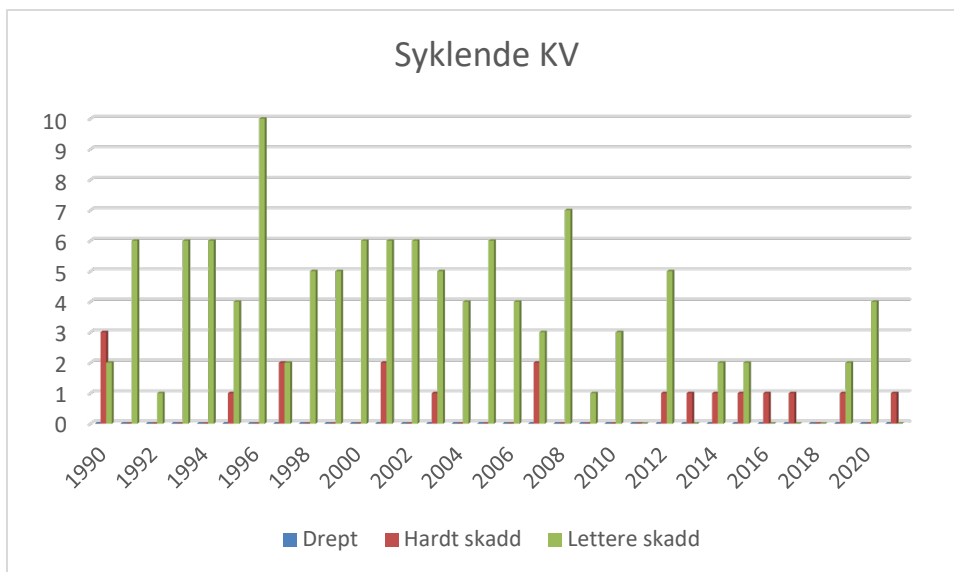


Figur 64 Skadeomfang blant fotgjengere langs kommunale veier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

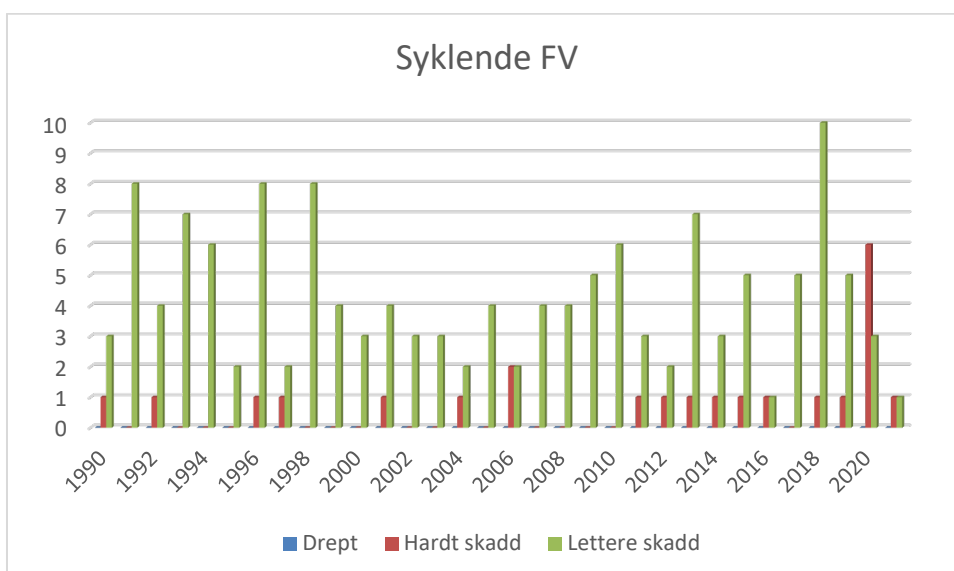


Figur 65 Skadeomfang på fotgjengere langs fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

Blant syklister er det et jevnt antall skadde og hardt skadde de siste årene, både på kommunal vei og fylkesvei. Dessverre har vi også opplevd en kraftig forverring i 2020 (6 hardt skadde syklister) og en dødsulykke i 2022. Dette har skjedd i tilknytning fylkesvei, men er likevel en konstatering av at helhetlig sykkelplanlegging er viktig å jobbe videre med.



Figur 66 Skadeomfang blant syklende på kommunale veier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 67 Skadeomfang bland syklende på fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

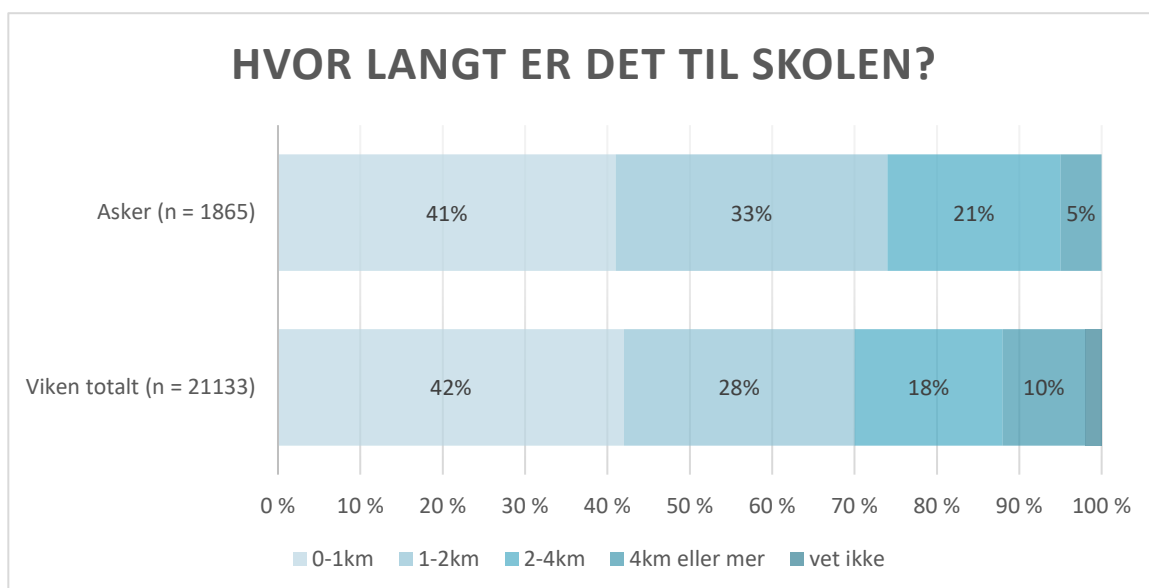
8.2 Skolevei og reisevaner

Viken fylkeskommune gjennomførte i 2022 en skoleveisundersøkelse hvor hensikten var å få innsikt i hvordan elever reiser til og fra skolen, samt å kartlegge hvor trygg skoleveien oppleves. Opinion sto bak undersøkelsen som ble gjennomført i oktober-november 2022 og distribuert til elever på barneskolene i Viken.

Avstand til skolen

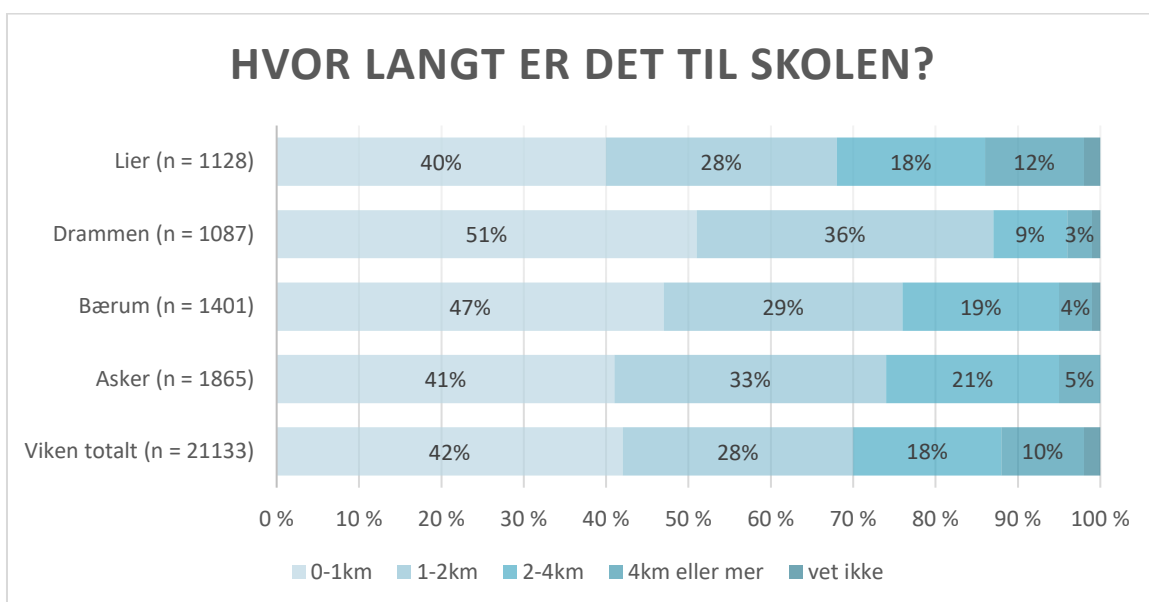
Syv av ti skoleelever i Viken (70%) har under 2 kilometer reisevei til skolen, hvorav fire av ti har under 1 kilometer. Dette er overensstemmende med det som er vanlig i Norge totalt sett.

Som grafen under viser er andelen elever som har under 2 kilometer reisevei til skolen i Asker noe høyere enn i Viken totalt sett.



Figur 68 Hvor langt er det til skolen? Viser svarene fra Viken fylkeskommune sin skoleveiundersøkelse 2022, utført av Opinion. (Viken, Opinion)

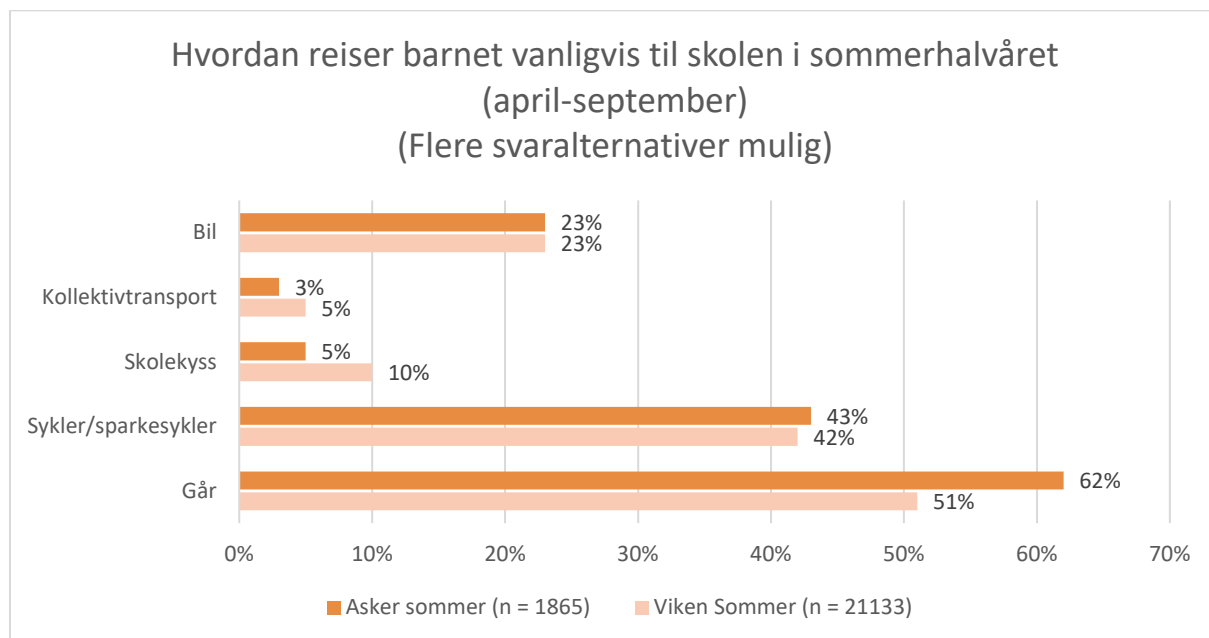
Av nabokommunene til Asker er det Drammen, etterfulgt av Bærum som har flest elever innenfor 2 kilometer skolevei. Lier er den kommunen hvor flest elever har lengre enn 2 kilometer skolevei.



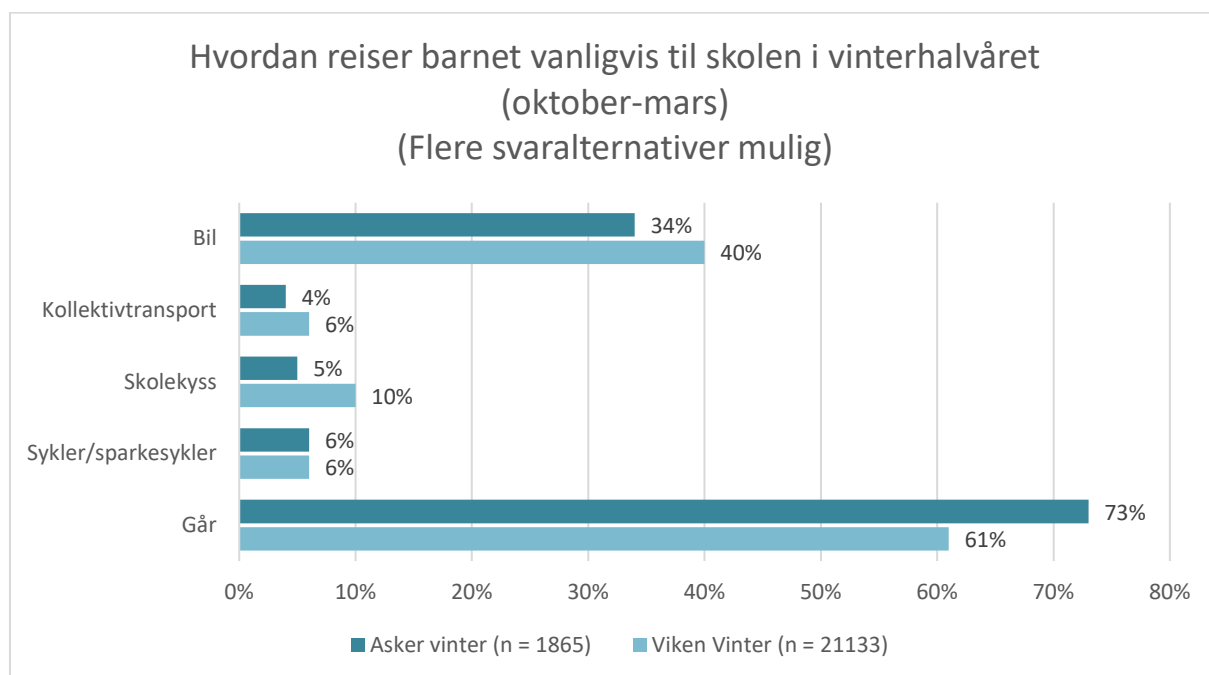
Figur 69 Hvor langt er det til skolen? Viser svarene fra Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken i Viken fylkeskommune sin skoleveiundersøkelse 2022, utført av Opinion. (Viken, Opinion)

Reisemåte til skole

Av de som besvarte undersøkelsen er det 23% som blir kjørt med bil til skolen i sommerhalvåret. På vinterstid er antallet økt til 34%. Det skal fremover jobbes for å redusere dette antallet ved å jobbe med både holdningsskapende- og fysiske tiltak.



Figur 70 Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i sommerhalvåret (Viken, Opinion)

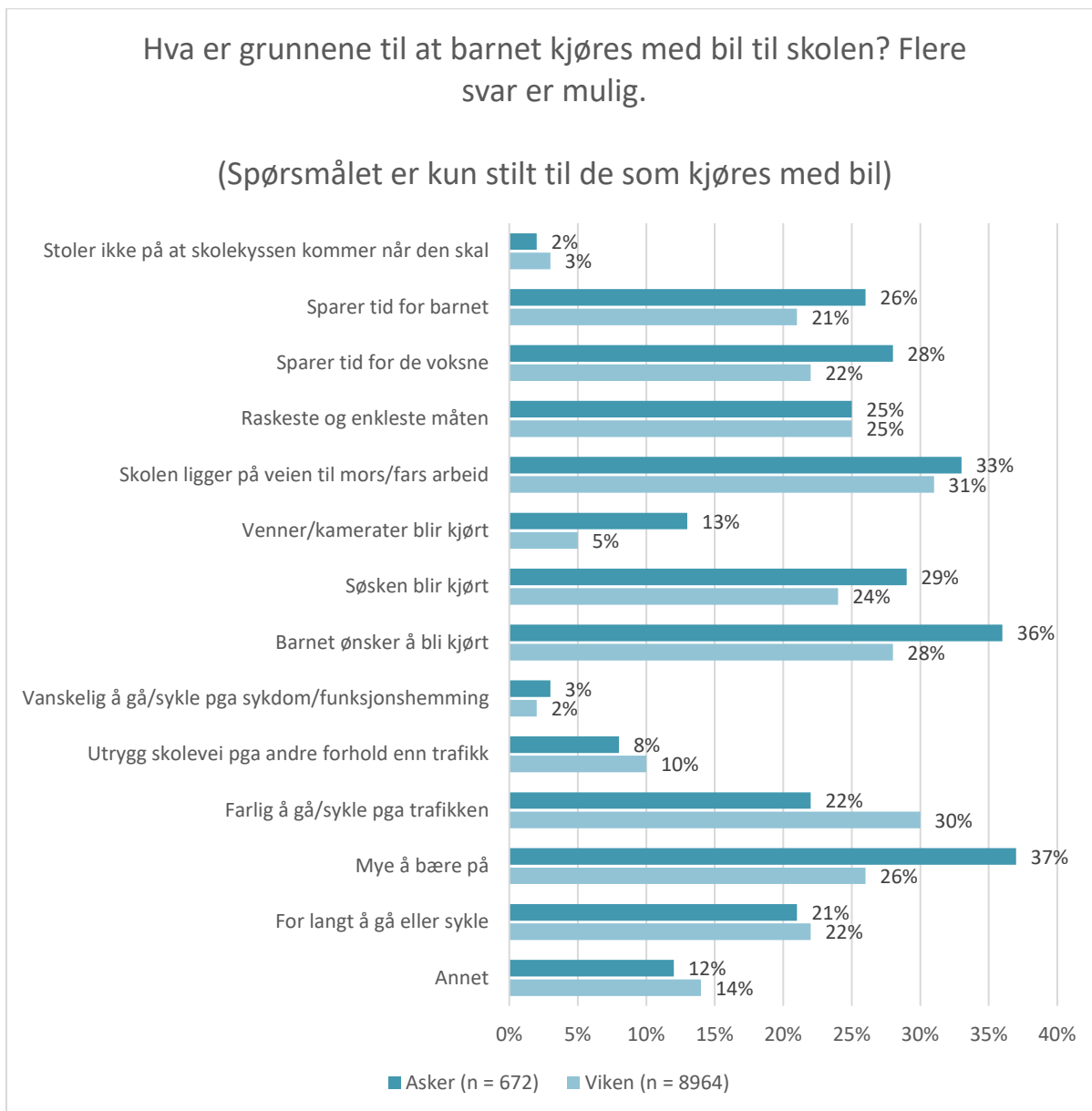


Figur 71 Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i vinterhalvåret (Viken, Opinion)

Årsaker til å bli kjørt til skolen

Blant de elevene som blir kjørt til skolen ble det videre stilt spørsmål om hva som er årsaken til at barnet kjøres til skolen. De vanligste årsakene i Asker er at barnet har for mye å bære på (37%), at barnet ønsker å bli kjørt (36%) og at skolen ligger på veien til mor eller far sitt

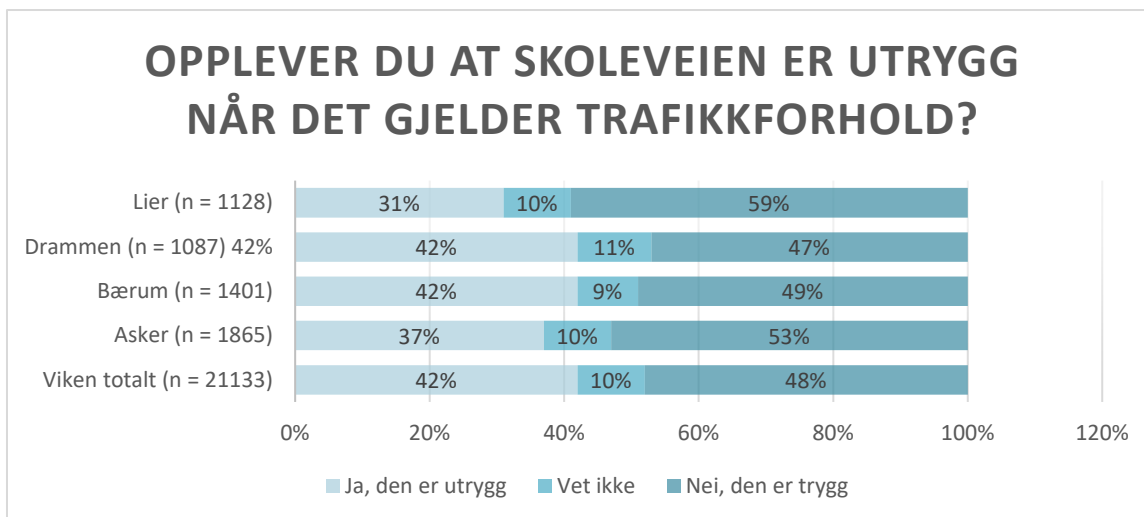
arbeidssted (33%). I 22% av tilfellene hvor barn blir kjørt til skolen er årsaken at det oppleves som for trafikkfarlig å gå eller sykle.



Figur 72 Årsaker til at barn blir kjørt til skolen. Spørsmålet er kun stilt til de som kjøres med bil til skolen. Flere svar er mulig. (Viken, Opinion)

Utrygg skolevei

Kun halvparten av foreldre som svarer på undersøkelsen mener trafikforholdene langs skoleveien er trygge. Dette samsvarer godt med opplevelsen foreldre har i andre kommuner.

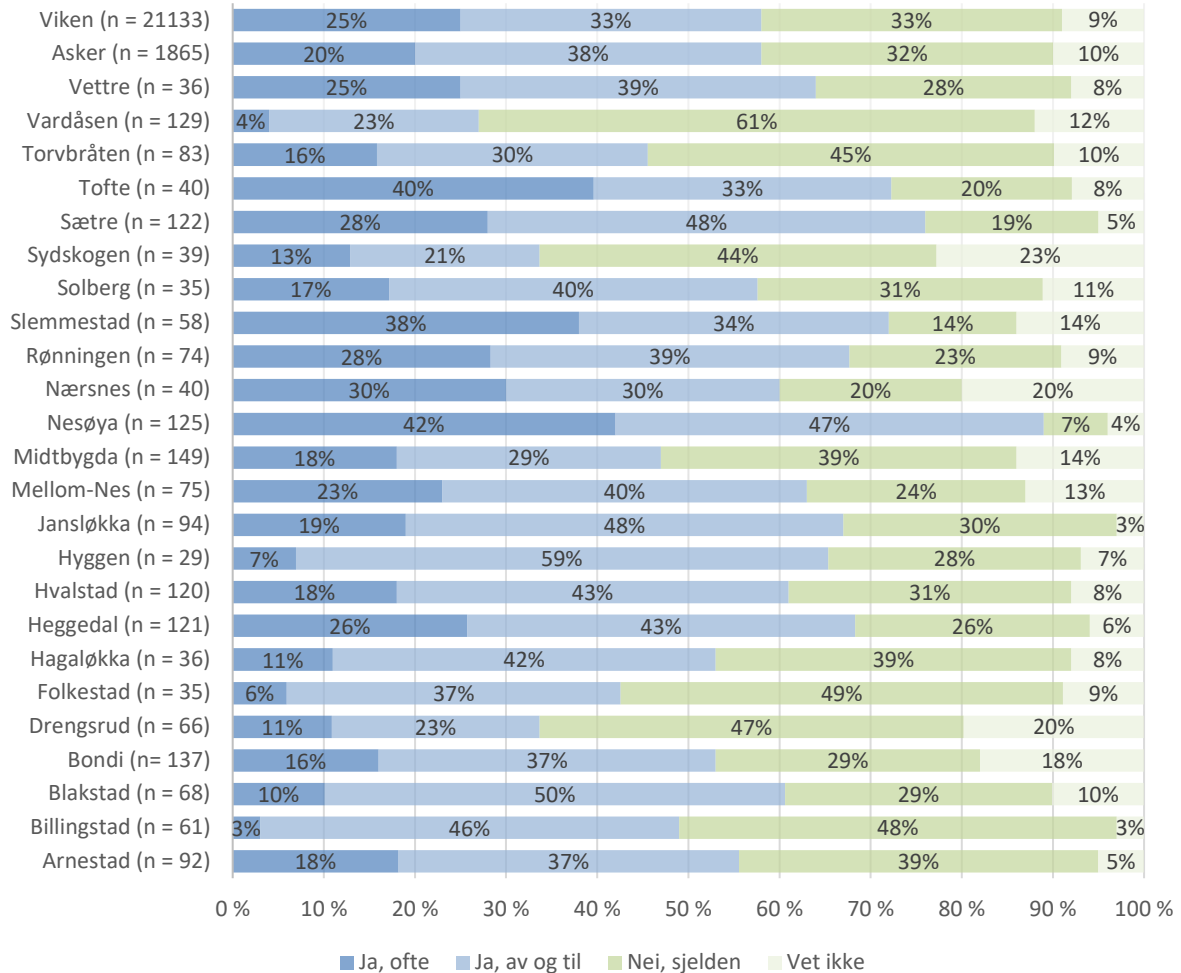


Figur 73 Opplevd farlig skolevei, Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken. (Viken, Opinion)

Trafikkproblemer ved skolene

Kommunen har vinteren 2022/2023 vært på befarings hos barneskolene i kommunen for å undersøke trafikken ved skolestart. Befaringene viste at trafikkproblemene ved barneskolene varierer og at enkelte har større utfordringer enn andre. Skoleveiundersøkelsen bekrefter også i stor grad dette. Det er derfor viktig å jobbe aktivt med å få redusert trafikken på skolens område ved levering og henting av barna.

ER DET TRAFIKKPROBLEMER VED SKOLEN I FORBINDELSE MED AT ELEVER BRINGER/HENTES I BIL?



Figur 74 Opplevde trafikkproblemer ved skolene i forbindelse med levering med bil. (Viken, Opinion)

9 Dialog med øvrige myndigheter

Det er mange aktører som har ansvar og påvirkningsmuligheter på samferdselssystemet i Asker.

Bane Nor er ansvarlig for infrastrukturen langs jernbanene, mens VY og flere private aktører er ansvarlige for tog- godstrafikk etter konkurranse. VY er operatør for de fleste rutene som betjener stasjoner i Asker.

Statens vegvesen er ansvarlig for europaveier og riksveier (drift og investering).

Viken fylke (fra 2024 Akershus) er ansvarlig for fylkesveinettet og kollektivtransport (drift og investering). Fylket er også ansvarlig for investering i nye gang- og sykkelanlegg langs fylkesveinettet.

Ruter, eid av Oslo kommune og Viken fylkeskommune, planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Asker, inkludert rutebåt til Oslo. All transport utføres av ulike operatørselskaper som kjører på kontrakt for Viken.

Asker kommune er ansvarlig for det kommunale veinettet og langsgående fortau og gang- og sykkelvei, og kommunale brygger (drift og investering).

Ansvar for drift av eksisterende gang- og sykkelveier langs fylkesvei er delt mellom fylkeskommune og kommune.

Av fast dialog med aktørene kan nevnes blant annet

- faste halvårsmøter med Ruter
- oppfølging av handlingsprogrammene til de ulike etatene
- Osloregionens faggruppe for Areal og Transport
- Bybåndssamarbeidet
- faste trafiksikkerhetsmøter med Viken fylkeskommune
- Varelogistikk i E18 Vestkorridoren (ViV)
- samarbeidsprosjekt med Viken om fremkommelighet og trafiksikkerhet
- arbeid med E134/E18

I tillegg har Asker kommune dialog med Asker velforbund og andre velforeninger, samt flere interesseorganisasjoner innen samferdsel.

Det gir både muligheter og utfordringer å forvalte ulike ansvarsområder. For eksempel innen trafiksikkerhetsarbeid kan innbyggere og kommunen ønske løsninger og prioriteringer på fylkesveier. På den annen side forvalter fylkeskommunen mange kommuner og har sine retningslinjer og prioriteringer som ikke alltid er de samme som ønskes lokalt.

Teoretisk sett finnes det muligheter for endring av veiklasser, for eksempel fra fylkesvei til kommunal vei. Det må imidlertid tas hensyn til om det er gjennomfartsårer i en større geografisk sammenheng. Det er også økonomiske sider ved å overta ansvar.

10 Næringstransport og varelogistikk

Foruten arbeidsreiser, er det sterk kobling mellom næringsliv og samferdsel.

Næringstransport og varelogistikk påvirker, og er avhengig av, samferdsel også i Asker. Det er butikkhandel som har høyest verdiskapning i 2020. Bygg og anlegg er nummer to og agenturer og engros har tredje plass⁶⁴. Dette er næringer som fører til mye transport, både varelevering og transport av masser og utstyr til bygg og anlegg.

52 % av godstransporten (tonnkilometer) internt i Norge skjer på veinettet. 42 % skjer på sjø og 6% på jernbanen. Av de 6 millioner tonn gods som årlig kommer inn fra Sverige, kommer 59 % med lastebil.⁶⁵

Asker kommune er med i det regionale samarbeidsprosjektet *Varelogistikk i E18 Vestkorridoren*. Her skal innovative og bærekraftige løsninger for varelogistikk langs E18 Vestkorridoren testes og utvikles. Under Arendalsuka 2021 presenterte Viken fylkeskommune tre hovedutfordringer i næringstransporten:

1. liten andel utslippsfrie kjøretøy
2. et stort antall aktører og lav oppfylingsgrad på bilene
3. individuelle løsninger og ikke optimal logistikk

10.1 Utslippsfrie kjøretøy i næringstransporten

I Nasjonal transportplan 2018–2029, og videreført i Nasjonal transportplan (2022-2033)¹, ble det presentert salgsmål for nullutslippskjøretøy.

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025.
- Nye tunge varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2030.
- Nye bybusser skal benytte nullutslippsteknologi eller biogass fra 2025.
- Innen 2030 skal 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler benytte nullutslippsteknologi.

Dette krever at tilbudet av offentlige tilgjengelige hurtigladere må være tilfredsstillende og at det etableres et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Derfor har regjeringen utarbeidet en strategi for å videreutvikle den nasjonale ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy⁶⁶. Det er her viktig med hensiktsmessige rammebetingelser for bruk av arealer og kapasitet i strømmettet.

Det forventes en stor vekst i antall elektriske kjøretøy mot 2030. Gitt at målene for salg av nullutslippskjøretøy nås, vil det være nærmere 2 millioner lette elkjøretøy, 2 000 elektriske langdistansebusser, 9 000 elbybusser og 23 000 lastebiler på veiene i 2030. I dag er det registrert 455 lastebiler i Norge. I 2021 var andelen elektriske lette varebiler på 14,1% av nysalg på landsbasis og andelen elektriske tunge varebiler på 18,8 %.⁶⁸

Fra å være ikke-eksisterende for ti år siden, var det 5041 offentlig tilgjengelige hurtigladere (over 50 kW) for lette biler (personbiler og varebiler) i Norge ved utgangen av september 2022. Av disse ble hele 910 etablert i løpet av året. Bare om lag 700 av alle hurtigladere er etablert med offentlig støtte, de langt fleste er satt opp av kommersielle aktører uten tilskudd.

⁶⁴ <https://www.aker.kommune.no/tall-og-fakta-om-naringslivet-i-aker/>

⁶⁵ [Godstransport i Viken | Mobilitet og samfunn \(arcgis.com\)](#)

⁶⁶ [Nasjonal ladestrategi \(regjeringen.no\)](#)

66Varebiler kan benytte den samme ladeinfrastrukturen som personbiler. Den første og foreløpig eneste offentlig tilgjengelige hurtigladestasjonen for tunge kjøretøy (lastebiler, busser og større varebiler) ble åpnet på Filipstad i Oslo i oktober 2022, med støtte fra Oslo kommune⁶⁷. Det er per våren 2023 ingen offentlig tilgjengelige hurtigladere for tunge kjøretøy i Asker.

Kapasitet i strømnnett, høye anleggsbidrag, effekttariffer, manglende areal, lang saksbehandlingstid og manglende samordning mellom aktører, er noen av de viktigste barrierene mot utbygging av hurtiglading⁶⁸.

Etablering av hurtigladere er arealkrevende, særlig gjelder dette ladestasjoner for tunge kjøretøy. Spesielt i og rundt de store byene kan arealer være en knapp ressurs, og etablering av ladestasjoner kan lett komme i konflikt med andre hensyn, ønsker og samfunnsinteresser. Arealer til ladeinfrastruktur er omfattet av plan- og bygningsloven. I egenskap av plan- og bygningsmyndighet har kommunene et betydelig ansvar for å sette av tilstrekkelig arealer til ladeinfrastruktur i sine arealplaner. Statens virkemidler i arealpolitikken er særlig knyttet til å gi veiledning og styringssignaler.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet et rundskriv som redegjør for reglene som gjelder etter plan- og bygningsloven, for etablering av ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk framdrift⁶⁹. Det kreves at plassering av ladestasjoner for tungtransport sees i sammenheng med kjøremønstre og ladebehov. I sum betyr dette at veimyndighetene bør spille en større rolle i planleggingen og samordningen av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy enn for lette kjøretøy.⁶⁶

Hurtiglading av tunge kjøretøy krever også betydelig høyere effekt i strømforsyningen, enn det lette kjøretøy gjør. Tilgjengelig kapasitet i nettet er begrenset i mange områder, og utbygging av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy krever større grad av planlegging knyttet til reservasjon av nettkapasitet.⁶⁶

Langdistansetransport har behov for å lade underveis, dersom denne skal være elektrisk. Også veigående anleggsmaskiner (veidrift) og massetransport, trenger hurtiglading for å kunne være attraktivt. Utfordringen er at det i dag er få tilgjengelige lademuligheter for disse, samtidig som få nullutslippskjøretøy av denne typen på veiene, gjør det lite attraktivt å bygge ut slik ladeinfrastruktur. Mer tilgjengelig ladeinfrastruktur vil gjøre det mer attraktivt å velge nullutslippskjøretøy innenfor tyngre kjøretøy.

10.2 Økning i netthandel

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer⁷⁰. Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien med omsetningsøkninger på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i

⁶⁷ [Offentlig tilgjengelig hurtiglading for tunge kjøretøy \(klimatilskudd.no\)](https://www.klimatilskudd.no)

⁶⁸ Miljødirektoratet. «Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport» (2022). (<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/mars/kunnskapsgrunnlag>)

⁶⁹ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Rundskriv om «Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.» (<https://www.regjeringen.no/contentassets/2021.pdf>)

⁷⁰ Transportøkonomisk institutt. «Rapport om effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv» (sammendrag) (2022). (<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/rapporter/2022/Sammendrag.pdf>)

2021. Økningene gjaldt primært varer, mens omsetning av tjenester ble redusert. Spesielt fra julehandelen 2020 og til påske 2021 var netthandelen høy, samt igjen under julehandelen i 2021.⁷⁰

Etter gjenåpningen i 2022, har netthandel av varer blitt redusert. Men nivået er fortsatt mye høyere enn før koronapandemien. Netthandelen gikk særlig ned for klær og sko, hobbysaker og elektronikk, men dagligvareomsetningen på nett er betydelig høyere enn tidligere.⁷¹

Dette er nasjonale tall, men det er god grunn til å tro at det samme gjelder for Asker kommune.

10.3 Varelogistikk i Asker

I 2019-2020 gjennomførte Civitas et forprosjekt bestilt av Asker kommune. Målet var å se på bylogistikk i Asker sentrum og utredning av mulige konsepter i forbindelse med omstillingen til lavutslippssamfunnet⁷². Forprosjektet legger blant annet vekt på at varedistribusjon er en kilde til forurensning og støy, og en fare for trafikksikkerheten. Lokal samordning av denne transporten vil være et effektivt tiltak for å begrense unødvendig trafikk og redusere trengsel, støy og forurensning.

I forprosjektet ble det gjennomført tellinger av vareleveringer på Trekanten senter og i Asker sentrum. I uke 48, 2019, ble det registrert 233 leveringer i uken til Trekanten senter. Halvparten av leveringene var med store kjøretøy, det vil si en trailer, vogntog eller lastebil. Store varebiler utgjorde 7 % og liten varebil 43 %. Av de 233 vareleveringene, var 91 % kun til én butikk. Halvparten av varebilene hadde kun 1-2 kartonger eller en pall/et bur med seg til senteret. Halvparten av de som leverte til Trekanten senter denne uken, kom E18 nordfra. 37 % skulle tilbake samme vei. Tilsvarende tall for E18 sørfra var henholdsvis 7 % og 15 %. I underkant av halvparten kom fra, eller skulle videre på, lokalveinettet.⁷²

Rapporten redegjør for flere detaljer innen dagens logistikksystem i Asker sentrum. Tre mulige konsepter for bylogistikk-sentral sammenlignes. Rapporten konkluderer med å anbefale en totrinns implementering av en sentral for bylogistikk i Asker. Første trinn er å etablere en sentrumsnær bylogistikk-sentral som skal fungere som et sentralisert varemottak for alle butikkene i sentrum. Bylogistikk-sentralen opereres av en tredjepart som samlaste og distribuerer videre til butikkene med små ikke-fossile kjøretøy. Andre trinn i implementeringen vil være å videreutvikle sentralen, ved å se på hele E18-strekningen fra Oslo til Drammen. Sentralen vil da basere seg på et IT-system, som sørger for at ulike transportbedrifter kan levere og hente.

Rapporten ser også på andre tiltak for å regulere varelogistikken, for eksempel begrensninger på bilbruk i sentrumsgater og innføring av lavutslippssoner.⁷² Som en videreføring av blant annet dette forprosjektet, er det igangsatt et samarbeidsprosjekt mellom Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og kommunene Oslo, Bærum, Asker og Drammen. Prosjektet ser på flere konsepter for varelogistikk langs E18 Vestkorridoren. Blant annet sees det på å gjennomføre en pilot med en samleterminal i Asker.

⁷¹ [Formidabel vekst i netthandel og hjemlevering under pandemien - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](https://www.toi.no)

⁷² Asker kommune. «Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum». (<https://www.asker.kommune.no/contentassets/kortversjon-konseptutredning-2020.pdf>)

11 Innovative digitale løsninger

Det er stor utvikling innen bruk av digitalisering og teknologi innen samferdsel og mobilitet. Dette er et viktig virkemiddel som fremover må supplere kapasitetsutbygging, fysiske sikringstiltak og andre klassiske virkemidler.⁷³ Utviklingen innen teknologi kan bidra til å løse store transportutfordringer i tiden fremover, også de neste 12 årene som temaplanen forholder seg til.

11.1 Intelligente transportsystemer (ITS)

Intelligente transportsystemer (ITS) er et samlebegrep for bruk av ny teknologi i transportsektoren, for å gjøre transportsystemene sikrere, mer effektive og mer bærekraftig.⁷⁴

Vegtrafikkentralene bruker grunnleggende ITS som styringsverktøy for veier, tunneler, broer og fjelloverganger. ITS innen jernbane er representert gjennom det nye signalanlegget ERTMS. Maritim ITS benytter seg av blant annet overvåkningssatellitter og meldingssystemer mellom skip og land. Luftfarten benytter seg også av ITS innen flere områder.⁷⁴

ITS kan deles opp i to teknologiområder. Mobilitet og C-ITS (samvirkende ITS). Mens mobilitetsteknologi bidrar til forenkling av passasjer- og godstransport, representerer C-ITS neste generasjons trafikkovervåkning og styring gjennom kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur.⁷⁴

Et av satsningsområdene hos blant annet Statens vegvesen og Ruter er bruk av C-ITS, samvirkende intelligente transportsystemer. Dette innebærer alt fra sanntidsinformasjon fra kjøretøy, som brukes til å styre trafikken og hjelpe trafikanter til å ta smartere valg, til utviklingen av autonome kjøretøy.

ITS og C-ITS har veldig mange bruksområder, og nye tjenester og bruksmuligheter utvikles fort. For å benytte C-ITS kreves det omfattende internasjonal standardisering og lovgiving. Dette jobbes det med kontinuerlig både i Norge og i EU.

Bilindustrien benytter C-ITS og automasjon i økende grad, blant annet systemer for å kommunisere med andre kjøretøy og registrere utstyr langs veiene.

For å styre trafikkbildet i riktig retning kan C-ITS, og informasjon fra kjøretøy, benyttes til blant annet trafikkmeldinger, virtuelle veiskilt, styring av lyskryss og informasjon til kartsystemer. Grunnprinsippene i C-ITS er illustrert i figuren under.

⁷³ ITS-strategi for Statens vegvesen 2018-2023. [Planlegging og gjennomføring av ITS-tiltak på veg \(vegvesen.no\)](#)

⁷⁴ [Hva er ITS - ITS Norway \(its-norway.no\)](#)



Figur 75 Illustrasjon av C-ITS (Samvirkende ITS)⁷⁵

Riktig bruk av ITS og C-ITS bidrar til en bedre reisehverdag, effektivisering av varelogistikken, reduksjon av vegsektorens miljø- og klimapåvirkning, samt bedring av trafiksikkerheten.

Ruter bruker C-ITS til et prioriteringssystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser og trikker ved trafikkllys i byens gater.⁷⁶

Dette systemet plukker opp GPS-informasjon om busser, trikker- og eventuell annen prioritert trafikk, for deretter å bestemme betingede prioriteringer og kommunisere til trafikkllyskontrollere for å be om prioritet, for eksempel hvis bussen ligger etter planlagt kjøretid. Systemet kan også brukes til å gi scenarier for spesielle situasjoner, for eksempel veiarbeid, trafikkhendelser og andre større hendelser.⁷⁶

Ruter tester også ut selvkjørende/autonome kjøretøy i Oslo-regionen. Utprøvingen startet i 2019, og er foreløpig utprøvd på 4 forskjellige linjer, sist i Ski i Nordre Follo. I løpet av 2023 vil et nytt pilotprosjekt med selvkjørende kjøretøy i Groruddalen i Oslo settes i gang. Her vil det testes ut en selvkjørende bestillingstjeneste, som tilskudd til det eksisterende kollektivtilbudet i området.⁷⁷

Vegvesenet benytter også ITS og C-ITS i økende grad. De ser for seg at ITS vil bidra til å nå hovedmålene i NTP: Framkommelighet, trafiksikkerhet og klima/miljø.⁷³

ITS vil bidra til framkommelighetsmålet blant annet gjennom å sikre god trafikkflyt og større trygghet ved å forutse og redusere risiko for hendelser, utføre trafikkstyring og håndtering av hendelser gjennom bedre kommunikasjon og samhandlingsprosedyrer. ITS vil også forbedre

⁷⁵

[Samvirkende ITS - aktuelle bruksmåter - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

⁷⁶ [Nytt system for trafikkstyring skal gi bedre lysprioritet for trikk og buss i Stor-Oslo - Veier24.no](#)

⁷⁷ [Selvkjørende kjøretøy | Ruter](#)

kollektivtransporten ved bruk av blant annet prioritering i lysregulering, trafikkledelse og sanntidsinformasjon til brukere for å skape enkle, effektive og sømløse reiser.⁷³

ITS vil bidra til trafiksikkerhetsmålene i NTP, blant annet ved å påvirke trafikantene til sikrere adferd og å legge til rette for avansert førerstøtte, samvirkende ITS og automatisert kjøring, slik at vi reduserer risikoen for ulykker og begrenser skadeomfang.⁷³ ITS benyttes også til utviklingen av ladeinfrastruktur for fossilfrie kjøretøy og utviklingen av samkjøring, bildeling og lignende.

11.2 Teknologi for å redusere transportbehovet

Bruk av alternative arbeidssteder, som hjemmekontor og utnyttelse av pendlerreisen til arbeidstid, har økt mye de siste årene. Teknologien er en viktig betingelse for at man i dag kan benytte alternative arbeidssteder, både for å bruke digitale møter og gi tilgang til arbeidsstedets digitale system fra andre steder. Dette fører til reduksjon av transportbehovet og er derfor viktig å bygge opp under.

Utviklingen innen bruk av droner kan også ha en stor innvirkning på transportbehovet på vei. Bærum og Asker kommune er i gang med å teste bruk av droner til kommunale tjenester, som varetransport, dokumentasjon av byggeprosesser og inspeksjon av bygg, i tillegg til trafikkovervåkning og redningsoppdrag. Regelverket for luftfart er ikke ferdig utviklet med tanke på bruk av droner og slike pilotprosjekter vil bidra til å utvikle dette.⁷⁸

11.3 Utvikling av apper

I 2021 hadde 96% av Norges befolkning tilgang på smarttelefon.⁷⁹ En stor del av bruken er mobilapper (dataprogram). Potensialet for å bruke mobilapper i transportsystemet er stort. Apper benyttes i dag blant annet til kollektivtransport, mikromobilitet, elbillading, samkjøring og bildeling.

App til bruk av kollektivsystemet har mange fordeler med tanke på informasjon om tilgjengelig tilbud, informasjon om trengsel på kjøretøy, kjøp av billett og i det siste mer sømløse reiser - ved å koble flere transportformer sammen, som f.eks. buss og mikromobilitet. Men bruk av kompliserte apper og billettsystemer gjør at mange, særlig eldre, har problemer med å reise på denne måten. Ettersom stadig større deler av reisen også foregår via nettløsninger, er universell utforming ikke lenger bare knyttet til uteområder og selve infrastrukturen. Tilsynet for universell utforming av IKT (uutilsynet.no) gir en oversikt over krav som gjelder nettsider, automater og apper.⁸⁰

Ettersom netthandel har økt betydelig de siste årene, har også utvikling av apper for dette behovet økt. Man har i dag mange selvbetjente hentepunkter som ofte er tilgjengelige døgnet rundt og som styres fra en app. Disse bidrar til bedre varelogistikk og, ved riktig organisering, kan de også bidra til økt trafiksikkerhet og ha positive effekter på miljø- og klima.

Apper for bildeling og samkjøring har også stort potensiale. I dag er det mange apper og tjenester for bildeling og samkjøring. Videreutvikling av disse er viktig, for at bruken av bildeling og samkjøring skal øke.

⁷⁸ Budstikka. Mars 2023. [Drone, Bærum kommune | Nå innfører Bærum droner: – Skaper historie \(budstikka.no\)](#)

⁷⁹ [Internett og mobiltelefon \(ssb.no\)](#)

⁸⁰ [Universell utforming - kollektivsystemet - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

12 Økonomi

12.1 Fylkes og riksveier

Dagens økonomiske rammer for drift, vedlikehold og investeringer i kollektiv- og fylkesveisystem, er gitt av fylkeskommunale samferdselsmidler, bompenger fra Oslopakke 3 og statlige midler til riksveier og jernbane. I tillegg kommer statlige belønningstilskudd til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Fylkeskommunen har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene.

Fylkeskommunen uttaler at nye fylkesveier antakelig må delfinansieres med bompenger, kommunale midler eller grunneierbidrag. Dette gjelder også lange kollektivfelt i byggesonen. Slik det ser ut nå, vil tilgjengelige fylkesveimidler brukes til fremkommelighetstiltak for buss (korte kollektivfelt, utbedring av kryss med mer) og sikring av skoleveier (småtiltak, kryss, gang- og sykkelanlegg med mer).

Nasjonal transportplan (NTP) har blitt framskyndet med ett år, fra 2025 til 2024, grunnet et strammere økonomiske handlingsrom fremover. Regjeringen har uttalt at de ønsker «å prioritere vedlikehold og i større grad bruke mulighetene som teknologi og digitalisering gir for å utvikle transportsystemet. Slik kan vi få mer ut av infrastrukturen vi allerede har, noe som gir en mer ansvarlig og realistisk samferdselspolitikk. Neste NTP må også bidra til at Norge når sine klimamål»⁸¹

Offentlige budsjetter til vei og samferdsel, både regionale og kommunale, er svært begrenset. Statens vegvesen og fylkeskommunene uttaler at andre virkemidler enn nybygging må defineres og realiseres for å dekke transportbehovet.

Det er ikke avsatt penger til E18 etappe 2 og 3 og bygging av disse er knyttet til bevilgninger over Statsbudsjettet. Det er heller ikke lovet penger til utbygging av E134.

Det er få prosjekter i Asker som prioriteres gjennom Viken fylkeskommunes handlingsprogram samferdsel 2022-2025⁸².

Det er avsatt midler til Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien x Røykenveien. Reguleringsplanen vedtas i løpet av våren 2023.

Ellers er følgende prosjekter i Asker er aktuelle for midler gjennom Oslopakke 3 eller byvekstavtaler:

- Fv. 167 Bleikerveien over E18 og Fv. 1446 Drengsrud over E18
- Fv. 2692 Vear bru
- Fv. 1436 Engelsrud terrasse – Lier grense
- Bussfremkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien

På handlingsprogrammets marginalliste, med prosjekter som i utgangspunktet ikke er prioritert, men som kan bli gjennomført, står prosjektene:

- Fv. 1436 Kirkeveien og fv. 1436 Knud Askers vei
- Fv. 2688 Bøveien

⁸¹ [Ny Nasjonal transportplan kommer ett år tidligere - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/nyheter/2023/ny-nasjonal-transportplan-kommer-ett-ar-tidligere)

⁸² Viken fylkeskommune. Handlingsprogram samferdsel 2022-2025

Detaljregulering for Fv. 2688 Bøveien hadde oppstart i Røyken kommune/Buskerud fylke i 2019 og har startet opp igjen nå. Opprinnelig skulle det planlegges for en gang- og sykkelvei tilsvarende langs Odins vei, opp mot Sydskogen skole. Store kostnader, blant annet på grunn av utfordrende grunnforhold og nærhet til Bøbekken, har medført at planen nå er endret til utbedring av Bøveien med fortau. Det er ikke avsatt midler til dette prosjektet i handlingsprogrammet for denne perioden. Men det er ønskelig å få vedtatt reguleringsplanen dette året, slik at dette ligger klart ved overgang fra Viken til Akershus.

12.2 Kommunale veier og sentrumsområder

Den nye kommunen fikk i 2021 vedtatt en ny felles «Standard for drift og vedlikehold av kommunale veier». Standarden beskriver grunnlaget for drift og vedlikehold av kommunale gater, veier og plasser med tilhørende sidearealer og utstyr. Den er en slags minstestandard for å holde veiene sunne. Den skal også være retningsgivende for hva slags standard innbyggerne kan forvente på det kommunale veinettet. Dette er imidlertid avhengig av tilstrekkelige økonomiske rammer. Drift som er bundet opp i kontrakter og drift som er lovpålagt kan vanskelig reduseres ved behov for kommunale innsparinger. Dessverre kan andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver nedprioriteres eller utsettes, noe som kan føre til redusert fremkommelighet eller betydelig vedlikeholdsetterslep og verdiforringelse av kommunal veiinfrastruktur.

Kunnskapsgrunnlaget inneholder ikke en fullstendig økonomisk beretning for kommunal samferdselsinfrastruktur. Men enkelte temaer nevnes.

Dekketilstand

Det er registrert dekketilstand på 524 km kommunal vei, i forbindelse med et oppdrag utført på det kommunale veinettet i 2022. Av dette er 16 km blitt klassifisert som TG3 (svært dårlig tilstand) og 107 km klassifisert som TG2 (dårlig tilstand). Dvs. ca. 25 % av registrert vegnett er av en slik klasse, at det må gjøres tiltak for å komme til ønsket standard i kommunen.

Arealet av TG3-veier er ca. 60 000 m², mens arealet av TG2 er ca. 470 000 m². Basert på erfaringstall for oppgradering med ny asfalt og forarbeider (vegetasjonsrydding, grøfting osv.), anslås at det vil koste ca. 24 millioner å få nullstilt alle veier med tilstandsklasse TG3. Gjør man tilsvarende øvelse på TG2-veiene, blir kostanden 188 millioner kroner. Eventuelt større grunnarbeider i forbindelse med asfaltering vil komme i tillegg.

Hvert år vil flere av vegene som har kategori TG1 bli endret til TG2. Manglende driftsmidler til blant annet grøfting ved sommervedlikeholdet, vil også sørge for at etterslepet blir større for hvert år som går.

Andre veielementer, klimatilpasning og privatisering

I tillegg til dekke, er det mange elementer ved veiene som skal vedlikeholdes og oppgraderes. Klimatilpasning er et ansvar som ligger til Asker kommune som veieier. Grøfter og drenering, rassikring og bruer, frisikt og vegetasjonsrydding er noen områder. Så er også privatisering av veiareal et hinder i mye av drifts-, vedlikeholds og utviklingsarbeidet som gjøres.

Sentrumsområdene

En spesiell utfordring i sentrumsområdene er at de ekspanderer gradvis ved befolkningsvekst og utbygging. Da øker forventningene til estetisk uttrykk og renhold og skjøtsel langs veier og på arealer som anses – og brukes – som sentrumsområder. Skal dette være gjennomførbart i praksis, må budsjettpostene justeres i takt med utvidelsene.

Det er viktig at det i nye byggeprosjekter settes av midler til drift av kommunale sentrumsområder og at det avtales garantiskjøtsel de første leveårene for ny grøntstruktur. Dette er tilfelle kun i et fåtall nye prosjektene de siste årene, og blir viktig å følge opp i alle nye prosjekter.