

Samferdsel og mobilitet

Temaplan 2024 - 2035

Høringsutkast



Innholdsfortegnelse

1	Forord	2
2	Sammendrag	3
3	Innledning	5
3.1	Formål med planen	5
3.2	Rammer og mandat for arbeidet.....	6
3.3	Medvirkning	8
3.4	Iverksetting	9
4	Dagens situasjon og utsikter framover	10
4.1	Kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling	10
4.2	Samferdselens påvirkning på folkehelsen	11
4.3	Asker kommune i dag og fremover	11
4.4	Våre samferdselsanlegg.....	12
4.5	Våre reisevaner.....	15
4.6	Det er mange aktører innen samferdsel i Asker	17
4.7	Næringstransport og varelogistikk utgjør store transportmengder	17
4.8	Digitale løsninger for fremtidens samferdsel.....	18
4.9	Økonomi	18
5	Dette skal vi oppnå	19
6	Slik skal vi gjøre det	21
6.1	Reduksjon av transportbehovet	22
6.2	Grønn mobilitet.....	26
6.3	Kvalitet på kommunale veianlegg.....	34
6.4	Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger	41
7	Evaluering og rapportering.....	45
8	Virkinger av planen	46
8.1	Økonomiske og organisatoriske forhold.....	46
8.2	Sosiale forhold.....	47
8.3	Miljømessig forhold.....	48
9	Vedlegg	i
9.1	Kunnskapsgrunnlag	i
9.2	Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier	i
9.3	Definisjoner.....	iv

1 Forord

Innhold: Ordførers forord

Forklaring: Legges inn når planen er endelig vedtatt i Kommunestyret, før publisering og evt. trykking

2 Sammendrag

Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp av de som ikke er omfattet av EUs kvotesystem, både nasjonalt og i Asker. Utbygging av samferdselsanlegg har også store konsekvenser for klima og miljø. I tillegg påvirker transport og samferdsel folkehelsen, både med tanke på fysisk aktivitet, lokal forurensning, og sosiale forhold som utenforskap og ensomhet.

Mange aktører innen samferdsel i Asker

På mange områder er Asker kommune kun planmyndighet, med lite eller ingen kontroll over investeringer og prioriteringer på samferdselssystemet i kommunen. Bane NOR, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen eier og drifter store samferdselsanlegg i Asker kommune.

Veinettet i Asker i dag

Fylkesveinettet er sammenhengende, mens anlegg for fotgjengere og syklister ikke er det, spesielt sør i kommunen. Spredt bebyggelse i sør gjør det også mer krevende for kollektivoperatører å drifte et godt kollektivtilbud for innbyggerne. Samlet gjør det privatbilen nødvendig for mange innbyggere, som igjen fører til et stort press på veinettet i kommunen.

Hovedveinettet i Asker kommune er i dag tungt belastet. E18 og E134 har funksjon som gjennomfartsvei både lokalt og regionalt, mens de tre hovedkorridorene Drammensveien, Røykenveien og Slemmestadveien fungerer både som lokalvei og gjennomfartsvei. Alle disse tre har ÅDT opp mot eller over 20.000 i døgnetrafikk. Dette gir store forsinkelser i rush, og konflikter mellom tungtransport, kollektivtransport, lokalmiljø og skolevei.

Kommunen bygger seg ikke ut av utfordringene

Asker kommune er i jevn vekst og det forventes å passere 100.000 innbyggere i løpet av få år. Ny kommuneplan tar sikte på i større grad enn tidligere, å konsentrere vekst til prioriterte lokale tettsteder, samt bybåndet mellom Asker sentrum og Bærum grense. Per nå er Asker likevel en relativt spredtbygd kommune hvor mange har lange avstander mellom sentre, skoler, arbeidsplasser, kultur og fritidsarenaer.

Det vil ta mange år før veisystemet i Asker får utvidet kapasitet. Med vekst og boligbygging i hele kommunen, kan det med dagens transportmønster og -vaner forventes å bli enda mer kritisk enn det er i dag hvis ingenting annet endres. Dagens og morgendagens køer og trafikkens negative effekter knyttet til forsinkelser, uforutsigbarhet, lokalmiljø, klima og ulykker, tilsier at vi må utnytte det vi har bedre allerede nå.

Transportbehovet og reisemiddelvalg

Asker kommune er klar over at det er mange forskjellige transportbehov hos våre innbyggere. I mange tilfeller er det mest praktisk å ta i bruk privatbilen på en reise, og det kan være krevende å få til endringer når alternativet nesten ikke eksisterer. Samtidig er også potensialet stort for mange av Askers innbyggere til å velge gange, sykkel eller kollektiv. 67 % av alle våre reiser trenger ikke være med bilen, som det var i 2017.

Innsatsområder for å ta grep om utfordringene

Denne planen har valgt ut fire innsatsområder for at Asker fremover skal ta valgene som er riktige for å oppnå den ønskede utviklingen innen samferdsel og mobilitet til det beste for samfunnet generelt og Askers innbyggere spesielt:

- Reduksjon av transportbehovet
- Grønn mobilitet

- Kvalitet på kommunale veianlegg
- Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

De tre første innsatsområdene går konkret på hvordan vi kan bedre situasjonen for klima, miljø, fremkommelighet og trafikksikkerhet i Asker. Dette kan ikke gjøres uten kontinuerlig fokus på det siste innsatsområdet, som omhandler fremgangsmåtene som må ligge til grunn for arbeidet i kommunen fremover hvis vi skal nå målene vi har satt oss.

Endringer i samfunnet

Trendene er at befolkningen blir eldre, samfunnet må ta mer hensyn til klima og miljø, det økonomiske spillerommet er mindre, innbyggere sentraliseres mer og mer og det er en pågående teknologisk utvikling som gir mange muligheter. I forhold til folkehelse, redusert satsing på utvidet veikapasitet og vekst i befolkning, må den jevne Askerbøring reise mindre, «smartere», kortere eller annerledes for det skal bli en reduksjon av problemene knyttet til transport og mobilitet i dag.

Utvikling av samferdsel er bra for økonomien

De økonomiske rammebetingelsene for Asker kommune har blitt endret og økonomien er nå strammere enn tidligere. Å investere riktig innen samferdsel fremover har blitt enda mer essensielt. Det samme gjelder å ta vare på og utnytte veienes levetid, gjennom vedlikehold og klimatilpasninger. Å redusere transportbehovet og få flere til å velge grønn mobilitet vil kunne gi en økonomisk besparelse ved å begrense veiutbygging og nødvendig vedlikehold grunnet overbelastning. Å få flere til å gå, sykle og ta kollektiv vil også kunne gi en økonomisk besparelse ved å bedre folkehelsen, og dermed gi en samfunnsøkonomisk gevinst.

Samferdsel kan styrke de sosiale forholdene

Hvordan et samfunn organiserer sin samferdsel og mobilitet har betydning for innbyggernes sosiale forhold. Reduksjon av bilbruk, og økning i gange og sykkel bidrar til økt fysisk aktivitet og reduksjon av luft- og støybelastning rundt veinettet. I tillegg kan en økt satsning på gange, sykkel og kollektiv gi likere muligheter til mobilitet og deltagelse i samfunnet.

Endringer i transportsektoren er avgjørende for fremtidens klima og miljø

Transportsektoren er en av de største kildene til utslipp både i Asker, nasjonalt og globalt. I tillegg fører infrastruktur knyttet til samferdsel til store inngrep i naturen. Det kan i enkelte tilfeller være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. Et eksempel er at elektrifisering av transportsektoren vil kreve store investeringer i prosjekter innen fornybar energi, et omfattende nettverk av kraftledninger og ladestasjoner og en utvidelse av jernbanenettet. Det betyr omfattende inngrep i naturen. Her må klimagevinsten veies mot tap av naturverdier.

3 Innledning

3.1 Formål med planen

Formålet med temaplan for samferdsel og mobilitet er å planlegge hvordan kommunen skal lykkes med målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover. Disse målene er blant annet gitt i kommuneplanen som setter som mål at Askersamfunnet skal ha bærekraftige og samordnede transportløsninger. Kapittelet *Langsiktig areal- og transportutvikling* i kommuneplanens samfunnsdel gir viktige føringer for hvilken utvikling Asker kommune ønsker fremover:

- Samarbeide om det delte ansvaret for veinettet i Asker
- Det grønne skiftet og utviklingen av Asker kommune til et lavutslippssamfunn
- Nullvekstlinjen som definerer at bolig- og arbeidsplassvekst nord for denne linjen ikke skal skape vekst i personbiltrafikken. Denne tydeliggjør at det er store forskjeller fra nord til sør i kommunen og at det kreves stedstilpassede strategier og tiltak fremover.

Temaplanen skal tydeliggjøre hvilke grep kommunen skal ta for løse utfordringene vi står overfor fremover, og hvordan ønsket utvikling skal sikres.

Askersamfunnet står overfor store utfordringer som er knyttet til transport og samferdsel. Transporten er skyld i store klimagassutslipp og lokal forurensning. Utfordringene rundt trafikkavviklingen, spesielt på de store veiene, skaper problemer for kollektivtrafikken, næringslivet og privatpersoner. Begrensede midler innen samferdsel fremover gjør at vi må tenke nytt for å løse utfordringene.

Disse utfordringene krever at kommunen tar overordnede grep som vil føre oss i den retningen vi ønsker. Disse grepene må jobbes med over lengre tid, i samarbeid med andre myndigheter, næringslivet og innbyggere.

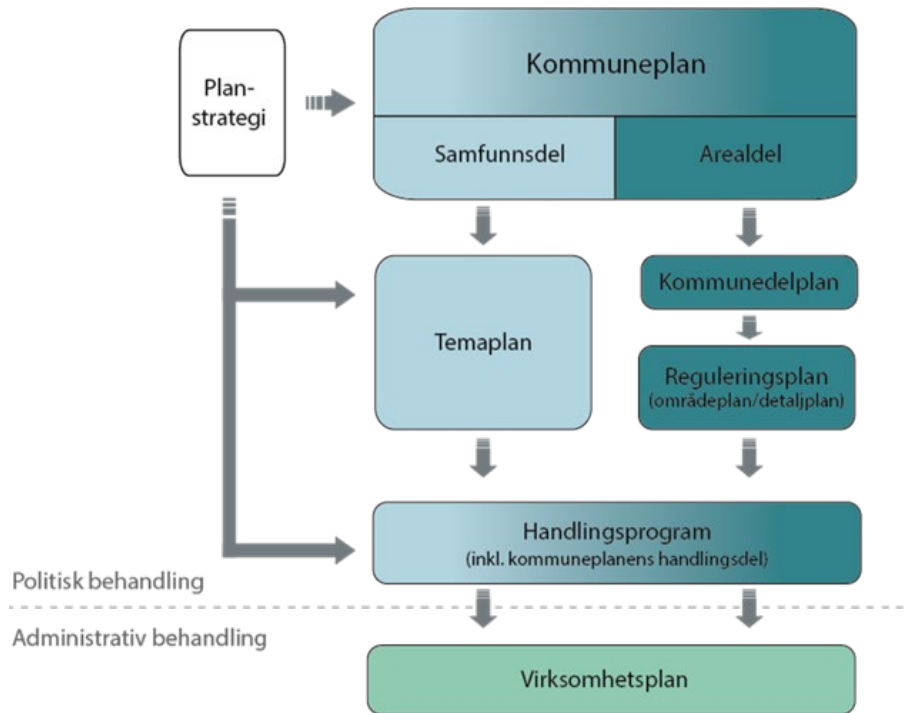
Temaplanens rolle i plansystemet

Temaplanen er en strategisk plan. Alle temaplaner i Asker kommune har et 12 års perspektiv med rullering hvert fjerde år. Temaplanen er forankret i FNs bærekraftsmål og kommuneplanens samfunnsdel med mål og strategier. Kommuneplanen har definert åtte satsingsområder forankret i FNs bærekraftsmål:

- Samarbeid for å nå målene
- Bærekraftige byer og samfunn
- Handling mot klimaendringene
- God helse
- God utdanning
- Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling
- Økonomi
- Medarbeidere

For temaplan samferdsel og mobilitet er satsingsområdene *Bærekraftige byer og samfunn*, *Handling mot klimaendringene* og *Innovasjon, Digitalisering og næringsutvikling* spesielt relevante. Andre satsingsområder er også viktig for denne temaplanen, blant annet *Samarbeid for å nå målene*.

Temaplanen er en tverrsektoriell plan. Det betyr at Asker kommune og Askersamfunnet må arbeide sammen på tvers av sektorer for å oppnå den utviklingen vi ønsker. Hovedmål og delmål for de ulike satsingsområdene fremgår av kommuneplanen. De relevante målene skal inngå i temaplanen, der de blir konkretisert i innsatsområder og strategier. Det skal ikke defineres nye mål i temaplanen.



Figur 1 Temaplanenes plassering i plansystemet

Basert på blant annet alle kommunens temaplaner skal det utarbeides handlingsprogram, som definerer tiltak og prioriteringer som fordeles på kommunens tjenesteområder.

3.2 Rammer og mandat for arbeidet

Mandat og rammer for arbeidet med denne temaplanen ble vedtatt av formannskapet 8. november 2022. I sak 0223/22 beskrives hvilke føringer kommunedirektøren har for utarbeidelse av kunnskapsgrunnlaget og temaplanen.

Overordnede føringer

Temaplan samferdsel og mobilitet er forankret i vedtatt planstrategi for Asker kommune 2020-2024. Oppdrag med igangsetting av arbeidet med temaplanen er gitt i forbindelse med kommunestyrets behandling av Handlingsprogram 2021-2024.

Planlegging for samferdsel og mobilitet i Asker kommune forholder seg til planer og strategier fra både regionale og nasjonale myndigheter. Disse er førende for utarbeidelse av temaplanen. De viktigste føringene er gitt i:

- Meld. St. 20 (2020-2021) - Nasjonal transportplan 2022-2033
- Viken fylkeskommunes Samferdselsstrategi 2022-2033
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- Regional plan for areal og transport i Buskerud
- Rutemodell Østlandet (2027)

Overordnet prosess

4. kvartal 2022: Mandatsak

4. kvartal 2022: Oppstart arbeidsgruppe

1. kvartal 2023: Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag

2. kvartal 2023: Utarbeidelse av utkast til temaplan

2. kvartal 2023: 1. gangs behandling av temaplan i Formannskapet

3. kvartal 2023 – 1. kvartal 2024: Høring: presentasjoner i relevante utvalg og råd.

Innarbeiding av innspill

2. kvartal 2024: 2. gangs behandling og endelig vedtak i Kommunestyret

Medvirkning er en viktig del av utarbeidelse av temaplanen, og det vil gjennomføres bred medvirkning gjennom prosessen.

Utredningspunkter

I mandatet ble det satt søkelys på de temaene som var viktig å utrede for å få et helhetlig bilde av hva som skal til for å få en bærekraftig samferdselsutvikling fremover, både med tanke på klima, økonomi og det sosiale aspektet av bærekraft:

- Ansvar og eierskap til samferdselsanleggene er fordelt på Asker kommune, Statens vegvesen, Viken fylkeskommune, Bane NOR. I tillegg kommer tilbyderne av kollektivtransport
- Arbeid på det kommunale veinettet
- Arealplanlegging for å legge til rette for et godt transportsystem
- Prioritere planlegging, utbygging, drift og vedlikehold ut fra transportpyramiden, hvor det å redusere transportbehovet skal ha høyest prioritert, dernest øke andel gange og sykkel, øke andel kollektivreisende, regulere biltrafikk og gjøre bilbruk miljøvennlig
- Skape de nødvendige endringene i Askersamfunnet gjennom holdnings- og adferdsskapende arbeid
- Bruke ny teknologi for å nå målene

I tillegg er følgende tverrsektorielle temaer aktuelle for denne temaplanen:

- Medborgerskap og frivillighet
- Innovasjon og digitalisering
- Helsefremmende arbeid og folkehelse
- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Universell utforming
- Klima og miljø

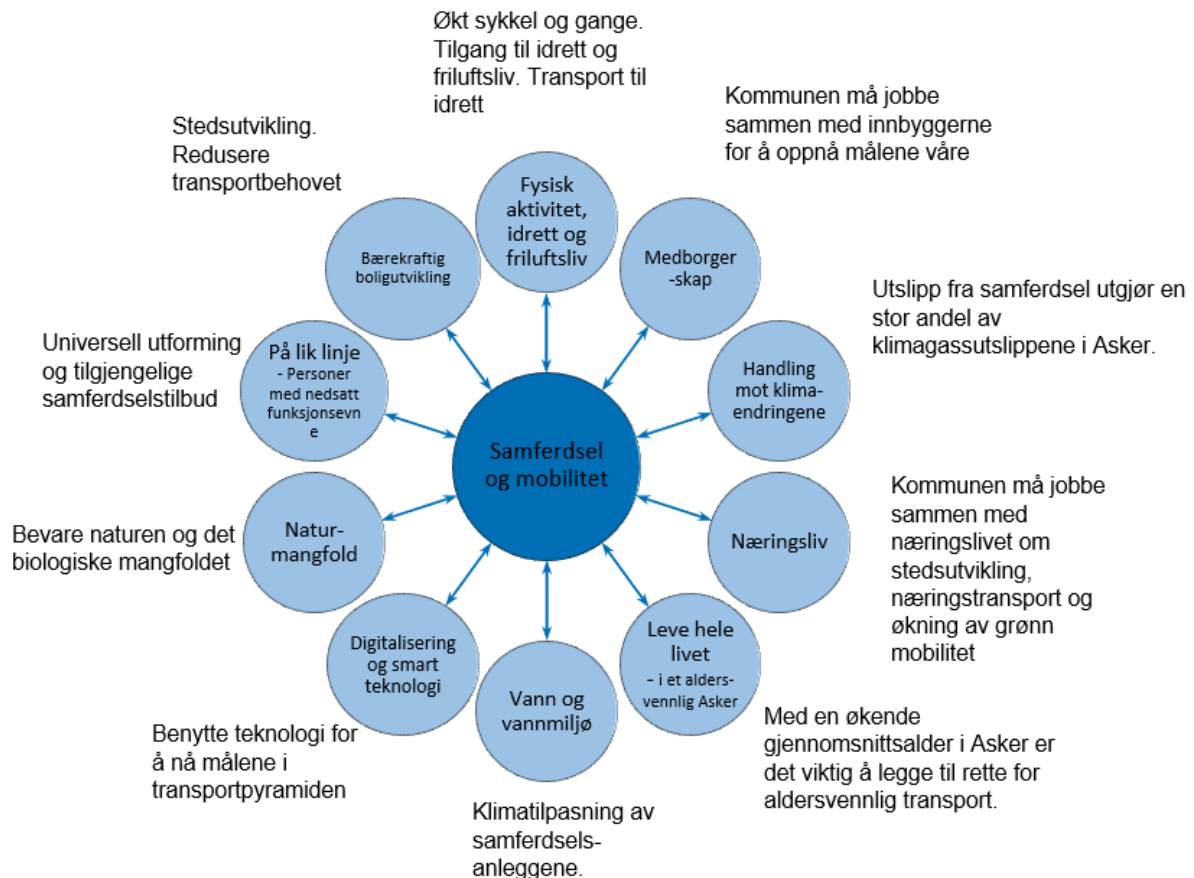
Avgrensninger

Enkelte temaer innen samferdsel som håndteres i andre styrende dokumenter i kommunen går ikke denne temaplanen spesifikt inn på:

- Masseforvaltning og hvordan det påvirker veinettet
- Drift og vedlikehold av havner og indirekte konsekvenser for fjorden av økt kollektivtrafikk på fjorden
- Transport i forbindelse med reiselivsnæringen

Sammenheng med andre temaplaner

Figuren under viser eksempler på hvordan denne temaplanen relaterer seg til kommunens andre temaplaner. Samferdsel er et komplekst tema som påvirker mange aspekter av samfunnet, så figuren er ikke utfyllende.



Figur 2 Temaplan Samferdsel og mobilitet relaterer seg til andre temaplaner i kommunen

3.3 Medvirkning

Under arbeidet med temaplanen har medvirkningsprosessen vært viktig, og kommunen har vært opptatt av at utviklingen det legges opp til innen samferdsel er godt forankret i folkevalgte organer, administrativ ledelse, samarbeidspartnere og innbyggere.

Gjennom prosessen med sak om mandat og rammer og kunnskapsgrunnlaget, ble både utkast til mandatet og kunnskapsgrunnlaget presentert for Tofte, Heggedal og Slemmestad lokalsamfunnsutvalg (LSU), samt Ungdomsrådet, Råd for personer med funksjonsnedsettelse og Eldrerådet. Under arbeidet med kunnskapsgrunnlaget er det gjennomført en spørreundersøkelse i Askers digitale innbyggerpanel om bildeling og mikromobilitet. Det ble også gjennomført arbeidsmøter med representanter fra bildelingsordninger, mikromobilitet, klimakampen og velforbund. Gjennom arbeidet med å fastsette innsatsområder og strategier har det vært medvirkning fra både Utvalg for samfunnstjenester og Utvalg for plan og byggesak. Det har også blitt opprettet en

styringsgruppe for temaplanarbeidet med ledere fra direktørområdene samfunnsutvikling og samfunnstjenester for å sikre at retningen til temaplanen er forankret i de mest aktuelle virksomhetene.

Høringsperioden etter 1. gangs behandling gir alle i hele kommunen mulighet til å gi innspill. Det er lagt opp til en lang høringsperiode, med fokus på bred medvirkning.

3.4 Iverksetting

Temaplan Samferdsel og mobilitet inngår i Asker kommunes plansystem, og følges opp som en del av den ordinære virksomhetsstyringen. Etter at temaplanen er politisk vedtatt, utarbeider kommunedirektøren administrative oppdrag til virksomhetene basert på innsatsområdene og strategiene i planen. Med bakgrunn i disse oppdragene, utarbeider virksomhetene tiltak i sine virksomhetsplaner for gjennomføring og oppfølging lokalt i den enkelte virksomhet. Det evalueres og rapporteres jevnlig på status for oppfølging av tiltakene som en del av den administrative styringsdialogen mellom virksomhetsleder og direktør.

4 Dagens situasjon og utsikter framover

Alle innbyggere i Asker bruker samferdselsnettet og har et variert mobilitetsbehov. Alle blir påvirket av tilgjengelighet, utforming og tilstand på anleggene. Negative konsekvenser fra anleggene, som dårlig trafiksikkerhet, uforutsigbar reisetid, støy og luftforurensing, påvirker våre innbyggere svært forskjellig. Teknologisk utvikling, demografiske endringer og sentralisering endrer vårt behov for mobilitet.

Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag til temaplanen. Denne inneholder mer inngående informasjon om temaene som er dekket i planen, tall og statistikk fra Asker kommune. Kunnskapsgrunnlaget ligger som vedlegg til planen.

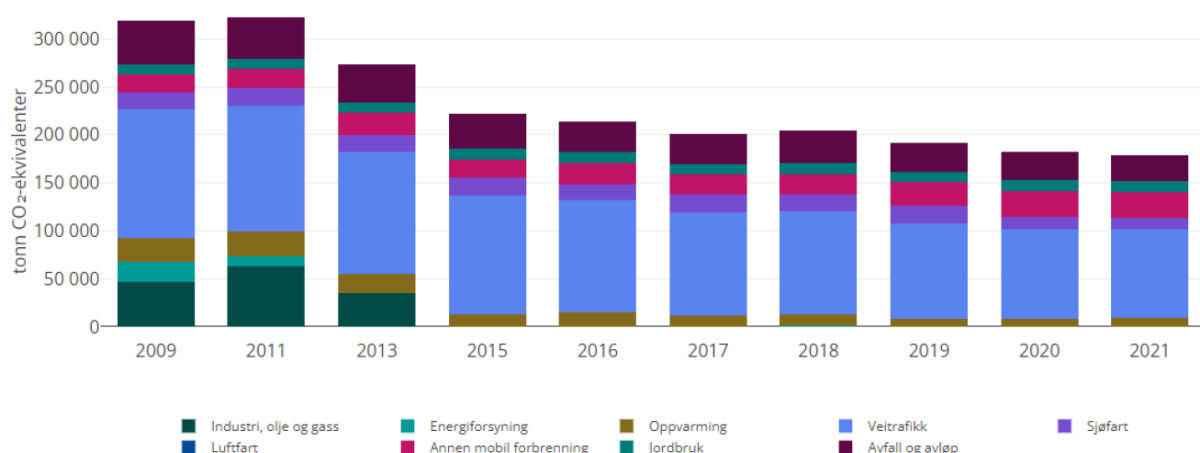
4.1 Kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge for fremtidige generasjoners behov.

Norge har gjennom Parisavtalen forpliktet seg til at den globale oppvarmingen holdes nede. Det er lovfestet (klimaloven) at landet skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050.¹

Infrastrukturtiltak, som bygging av vei, har store konsekvenser for klima og miljø, og fører til klimagassutslipp både fra anleggsarbeidet, materialbruk, nedbygging av natur og overskuddsmasser som i mange tilfeller må transporteres over lange avstander. For å sikre en bærekraftig utvikling må samfunnet utnytte eksisterende veinett bedre.

Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp i ikke-kvotepiktig sektor, både nasjonalt og i Asker. Det som kalles ikke-kvotepiktig sektor, er de utslippene som faller utenfor EUs kvotesystem for bedrifter (ETS) – det vil si utslipp fra transport, bygg, avfall, jordbruk og noe industri. Til sammen er det snakk om omtrent halvparten av klimagassene som slippes ut i Norge. I vår kommune var utslippene fra veisektoren 91.428 tonn CO₂-ekvivalenter i 2021². Dette tilsvarer 51,6 % av de totale direkte utslippene i Asker. Av disse kommer over halvparten fra personbiler. Det har til sammen vært en nedgang i utslipp fra veitrafikken i Asker på 31,4 % siden 2009, men kommunen har fortsatt en lang vei å gå for å nå sine mål.



Figur 3 Endring i utslipp fra ulike sektorer i Asker 2009-2021²

¹ Klimaloven (2021, oppdatert). [Lov om klimamål \(klimaloven\) - Lovdata](#)

² Miljødirektoratet, 2022. «Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker». Finnes her: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=538§or=5>

4.2 Samferdselens påvirkning på folkehelsen

Transport og veitrafikk er ofte en kilde til støy og luftforurensning som påvirker folkehelsen negativt.

I dag er kun tre av ti voksne og eldre aktive nok i henhold til WHO's anbefalinger, og bare halvparten av 15-åringene³. 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.

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. Det skal være mulighet for alle i befolkningen til å delta i aktiviteter, i arbeidslivet og i samfunnet generelt. Det er også viktig at de som ikke har bil har mulighet til å komme seg rundt.

4.3 Asker kommune i dag og fremover

I Asker kommune vil befolkningsveksten totalt øke med ca. 30 % fra 2020 til 2050. Aldergruppen 67 år og eldre anslås å øke med i underkant av 90 % i samme periode. Med flere og eldre innbyggere øker også kommunens mobilitetsbehov til blant annet skoler, barnehager, arbeidsplasser, handel og fritidsaktiviteter. Det forventes blant annet en stor økning i behovet for helse- og omsorgstjenester til eldre frem mot 2050.

Dette er en utvikling vi forbereder oss på nå. De regionale planene for areal og transport i Oslo og Akershus 2015-2030 og i Buskerud 2018-2035, utgjør en felles plattform når det gjelder å samordne løsninger knyttet til regionen med tanke på å møte utfordringer knyttet til klima, befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Det vektlegges en sterkere konsentrasjon av boliger og arbeidsplasser til noen prioriterte vekstområder og en tilsvarende klar begrensning på spredt vekst utenfor disse områdene.⁴

De regionale planene gjenspeiles i kommuneplanens samfunnsdel der tettstedene deles i tre nivåer; kommunesenter, lokalsenter og nærsenter. Prioriterte vekstområder vises i gult i kartet.

Asker sentrum er kommunesenter, mens de ni tettstedene Tofte, Sætre, Spikkestad, Røyken, Slemmestad, Vollen, Heggedal, Dikemark og Holmen pekes ut som lokalsentre. Disse skal være lokale servicesentre og ha møteplasser og tilbud innen kultur, underholdning, fritidsaktiviteter og rekreasjon. I tillegg skal de ha et mer utvidet kollektivtilbud.

³ Regjeringen (2020). «Sammen om aktive liv. Helse- og omsorgsdepartementets handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029». Finnes her: [Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029. - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/aktivitet/2020-2029/-regjeringen-no)

⁴ Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. (2015). «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015-2030». <https://viken.no/f/p1/ib1949fd3-e553-4dd7-9505-4a2519ba6d00/regional-plan-forareal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf>

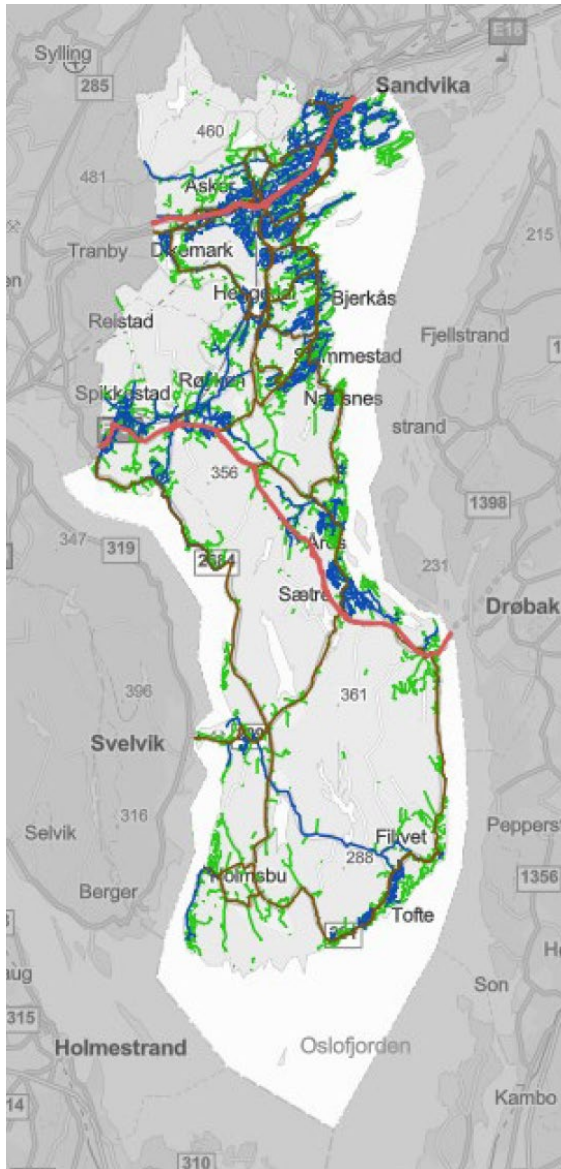


Figur 4 Dagens transportstruktur med prioriterte vekstområder⁵

4.4 Våre samferdselsanlegg

Veinettet i Asker består i all hovedsak av kommunale veier og fylkesveier. I tillegg går de to statlige E18 og E134 gjennom kommunen. Det er også en betydelig andel private småveier. I forbindelse med denne planens kunnskapsgrunnlag er det utarbeidet en digital kartløsning som gir en detaljert oversikt over systemene i Asker. Denne oppdateres løpende og finnes her: [Samferdsel og mobilitet - kunnskapsgrunnlag \(arcgis.com\)](#)

⁵ Asker kommune (2020) «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf \(asker.kommune.no\)](#)



Figur 5 Kart over veinettet i Asker. Tatt fra digital kartløsning

Kommunale veier

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. Ny felles veinormal er under utarbeidelse.

Det er om lag 525 km kommunale veier i Asker, inkludert gang- og sykkelveier. I tillegg kommer 70 km fortau. De mest trafikkerte kommunale veiene er Nesøyveien/Broveien og Borgenveien med ca. 7-8000 kjøretøy per døgn. Veiene varierer i trafikkmengde og tilstand. Dekketilstand er kartlagt, men veienes øvrige kvalitet bør kartlegges ytterligere.

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. Det kan også medføre økt behov for drift og vedlikehold av veianleggene.



Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

Parkering

Det er et stort antall parkeringsplasser i Asker. Parkeringsregister viser hvor 10.500 offentlige tilgjengelige parkeringsplasser er tilgjengelige. Disse er både offentlige og private, og nesten halvparten befinner seg i Asker sentrum med tidsavgift.

Asker kommune har også 8.000 parkeringsplasser ved for eksempel formålsbygg, friområder og idrettsanlegg⁶. I tillegg er det et stort, men uvisst omfang av private p-plasser ved boliger og arbeidsplasser som ikke er offentlig tilgjengelig.

Asker kommune og Bane NOR har til sammen ca. 1.500 plasser dedikert til innfartsparkering i Asker sentrum og på jernbanestasjonene. Det er også innfartsparkering tilknyttet B20 båten til Oslo.

Ny parkeringsnorm for Asker kommune blir gjeldende ved politisk vedtak av kommuneplanens arealdel. Ny norm har vært veiledende for planprosjekter de seneste årene.

Fylkesveier

Viken fylkeskommune eier fylkesveiene i Asker kommune. Totalt er det om lag 160 km fylkesvei 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, som alle tidvis opplever stor uforutsigbar reisetid, kapasitetsproblemer og forsinkelser.

Europaveier

E18 gjennom Asker har en døgntrafikk på ca. 90.000 kjøretøy og er den mest trafikerte veistrekningen i Asker. 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 Oslos grense har vært relativt stabil i lengre tid. De store trafikkmengdene forårsaker i dag forsinkelser og køproblemer på E18-strekningen.

E134 kommer fra Sør-Vestlandet, via Kongsberg og Drammen, går gjennom Asker sør og videre under fjorden til Drøbak og Frogn. Veien har betydelig mindre trafikk enn E18, men

⁶ Parkeringsregisteret og kommunal kartlegging ved Asker kommune

har også langt lavere standard. Spesielt tunnelen under Oslofjorden har utfordringer med hyppige stenginger grunnet ulykker.

Begge Europaveiene i Asker kommune har vedtatte planer for store utbedringer, nye tunneler og økt trafikksikkerhet:

- E18 Ramstadsletta – Nesbru (vedtatt kommunedelplan 2016, reguleringsplan igangsatt)
- E18 Nesbru – Drengsrud (vedtatt kommunedelplan 2016)
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 (Reguleringsplan vedtatt i 2015)
- E134 Dagslett – E18 (kommunedelplan vedtatt 2022)

Alle prosjektene har i lengre tid vært omtalt i Nasjonal transportplan (NTP), men stadige utsettelse, og forespeilet mindre ramme i ny NTP (2025-2036), gjør fremdrift og gjennomføring svært uoversiktlig og lite forutsigbart. I forhold til Statens vegvesen sine prioriteringslister ser det mer lovende ut for E134 enn E18 med tanke på rask gjennomføring av prosjektene.

Disse prosjektene vil ha stor påvirkning på veldig mange innbyggere i Asker, med tanke på støy og forurensning, reisetid, arealutvikling, sykkeltilbud, trafikksikkerhet, bussprioritering og næringstransport.

4.5 Våre reisevaner

Bilen har i dag en sterk posisjon i Askersamfunnet, og kommer sannsynligvis til å være det dominerende reisemiddelet også fremover.

67 % av alle reiser foregår med bilen i kommunen vår. Samtidig pågår en arealutvikling og stedsutvikling som skal legge til rette for at den jevne Askerbøring i større grad kan, og ønsker, å velge andre transportmidler enn bil. Det er viktig av flere grunner, klima, folkehelse, økt befolkning, trafikksikkerhet, lokalmiljøer, trivsel og for å hindre at problemene med fremkommelighet på veiene ikke blir enda verre enn det de er i dag.

Noen generelle trekk i Asker kommune i dag er:⁷

- Bilen er det dominerende reisemiddelet
- 1/3 av reisene totalt er under 3 km
- 70-80 % kjører bil til jobb 3+ dager i uka
- 75 % av reiser foregår innad i egen kommune
- Kun 4 % av reisene internt er med kollektivtrafikk. Det er kun reiser til Oslo som har en relativt høy reiseandel med kollektivtrafikk (37 %)
- 4-5 % av reisene internt i kommunen er med sykkel
- Kun turer under 1 km domineres av annet enn bil som fremkomstmiddel, og blir i 67 % tatt ved gange
- Daglig pendler 30.000 personer ut og 18.000 pendler inn i Asker

Det er et stort potensial for at flere korte turer kan tas med sykkel og gange og at kollektivtransport kan erstatte noen lengre bilturer. Transporttilbudet i Asker er varierende og generelt er tilbudene flere der det bor og jobber mange mennesker samlet.

⁷ Urbanet Analyse (2019). «Reisevaner i Asker kommune 2016/2017». Rapport 123/2019. Finnes her: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/ua-rapport-123-rvu-nye-asker-kommune.pdf>

Utviklingen fremover

Covid-19 pandemien som varte fra mars 2020 til februar 2022 førte til økt bruk av hjemmekontor, digitale møter, mer fleksibel arbeidstid, økt el-bil salg og redusert kollektivandel. Mye tyder på at vi går mot en normalisering igjen, men at noen av vanene fra pandemien vil stå seg fremover. Blant annet ser passasjergrunnlaget på kollektivtrafikken etter pandemien ut til å ligge under det som var forventet før pandemien. Våren 2023 ligger Ruter på ca. 94 % belegg i forhold til belegget før pandemien (2019). Det var forventet at de våren 2023 skulle ligge på 109% av belegget før pandemien (2019). Dette er tall for hele regionen.⁸

Det har skjedd en utvikling i nye transportformer de siste årene. El-biler dominerer sterkt nybilsalget i Asker, offentlige tilgjengelige el-sykler og -sparkesykler er etablert, og delebiler har blitt et allment kjent konsept. Hjemlevering av varer, spesielt matvarer, har økt kraftig, og fikk en ekstra oppblomstring under pandemien.

Smarttelefon og teknologisk utvikling generelt har gitt oss mange endringer og muligheter til andre vaner. I en rapport fra Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur framheves særlig fire hovedtrender, som vil prege transportsektoren framover⁹. Disse er:

- Elektrifisering
- Selvkjørende transport
- Samhandlende intelligente transportsystemer
- Delingsmobilitet

Asker kommune har selv tatt grep innen mobilitet og reiser de siste årene. I 2017 kjørte 70-80 % av de ansatte i kommunen bil til jobb. Det er store forskjeller internt i kommunen når det gjelder avstander og transporttilbud, men potensialet er likevel stort når det gjelder å påvirke transportbildet, spesielt når en tredjedel av de ansatte som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.

Asker kommune utarbeidet derfor nylig en mobilitetsstrategi, som er en intern strategi med en samling av ulike tiltak for å redusere ansattes bilkjøring, primært til og fra jobb. Her ble det blant annet innført godtgjørelse for å ikke kjøre bil til jobb og kriterier for bruk av kommunens parkeringsplasser. Tiltakene innføres gradvis, med noen tiltak som fortsatt er på trappene. De ulike tiltakene er nærmere beskrevet i kunnskapsgrunnlaget.

I tillegg til mobilitetsstrategien jobber kommunen aktivt med tilrettelegging for hjemmekontor og digitale møter, en egen reisepolicy med fokus på bærekraftige reiser og overgang til en elektrifisert kjøretøypark.

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 fortsatt store utfordringer på mange av veistrekningene i Asker.

Det gjennomføres farts- og trafikkmålinger på veinettet for å kartlegge hvor behovet for investeringer er størst i Asker kommune. Vi vet at skadegrad og hastighet henger sammen.

⁸ Ruter, Årsrapport 2023

⁹ Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019) «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Finnes her:

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

Ved å måle farten kan vi prioritere fartsreducerende tiltak på de veiene hvor behovet er størst.

Asker kommune jobber spesielt med å sikre en trygg og trafikksikker skolevei. I en undersøkelse gjennomført av Viken fylkeskommune, svarer 58 % i Asker at det av og til eller oftere er trafikkproblemer ved skolene i forbindelse med henting og levering, 37 % svarer at skoleveien er opplevd utrygg.¹⁰ Det er en utfordring at flere trolig kjører barna til skolen fordi skoleveien oppleves utrygg. Dette medfører mer trafikk, som er med på å forsterke problemet.

4.6 Det er mange aktører innen samferdsel i Asker

Asker kommune er selv ansvarlig for det kommunale veinettet, langsgående fortau og gang- og sykkelveier, og kommunale kaianlegg (drift og investering). Men utover dette er det mange aktører som både har eierskap til og ansvar for samferdselsanleggene 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 fylkeskommune (fra 2024 Akershus) er ansvarlig for fylkesveinettet og kollektivtransport (drift og investering). Fylkeskommunen 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 fylkeskommune.

I tillegg er ansvaret for drift av eksisterende gang- og sykkelveier langs fylkesveiene delt mellom fylkeskommunen og kommunen.

Asker kommune har i dag fast dialog med de fleste av disse aktørene, samt med Asker velforbund, andre velforeninger og flere interesseorganisasjoner innen samferdsel. Det er potensiale for enda tettere dialog fremover.

4.7 Næringstransport og varelogistikk utgjør store transportmengder

Næringer fører til mye transport, både varelevering og transport av masser og utstyr til bygg og anlegg. Nesten all godstransport internt i Norge skjer på veinettet og på sjøen.

Fremover sees det på nye løsninger for næringstransport og varelogistikk, for å bedre fremkommeligheten, logistikken og klimaavtrykket. Blant annet gjennom det regionale samarbeidsprosjektet *Varelogistikk i E18 Vestkorridoren* testes løsninger for bedre samordning og mer effektiv bruk av varelevering og transportarbeid. Prosjektet ser på flere konsepter for varelogistikk langs E18 Vestkorridoren, blant annet en pilot med en samleterminal i Asker.

Et stort grep innen næringstransport og varelevering er å gjøre kjøretøyene mer klimavennlige. Nasjonal transportplan har et mål om at 50% av nye lastebiler skal benytte

¹⁰ Viken Fylkeskommune (2023). «Opplevde trafikkproblemer ved skolene i forbindelse med levering/henting med bil, Lier, Drammen, Bærum, Asker». Utarbeidet av Opinion på vegne av Viken. Finnes her: [Har undersøkt skoleveiene i Viken - Viken fylkeskommune](#)

nullutslippsteknologi innen 2030. I tillegg skal nye varebiler være nullutslippskjøretøy. For lette varebiler gjelder dette fra 2025, og for tunge varebiler fra 2030. Dette krever at tilbudet av offentlige tilgjengelige hurtigludere må være tilfredsstillende og at det etableres et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Etablering av hurtigludere er arealkrevende, særlig gjelder dette ladestasjoner for tunge kjøretøy. Etablering av ladestasjoner kan også lett komme i konflikt med andre hensyn, ønsker og samfunnsinteresser.

4.8 Digitale løsninger for fremtidens samferdsel

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

ITS og C-ITS (ITS-løsning som snakker sammen, for eksempel to biler som kommuniserer) har veldig mange bruksområder, og nye tjenester og bruksmuligheter utvikles fort. 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.

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.

Teknologien kan fremover brukes til å være fleksibel i arbeidslivet, effektivisering av transportsystemer, deleordninger som mikromobilitet, samkjøring og delebil. Dette vil bidra til å redusere transportbehovet og det forventes å bli mer allment brukt i årene som kommer.

4.9 Økonomi

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.»

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 belønningssmidler til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Viken fylkeskommune har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene. Viken fylkeskommune uttaler at nye fylkesveier antakelig må delfinansieres med bompenger, kommunale midler eller grunneierbidrag.

Økonomiske rammer for det kommunale veinettet

Den nye kommunen vedtok i 2021 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.

5 Dette skal vi oppnå

Med en kommende økt, eldre og mer urbanisert befolkning, må kommunen tenke annerledes rundt mobilitet enn tidligere. Veitrafikk er den største kilden til direkte klimagassutslipp i Asker. Ambisiøse mål og forpliktelser innen miljø, klima og folkehelse fordrer oss alle til å ta annerledes valg i bosted og reisemåte enn tidligere. Den økonomiske situasjonen og/eller prioriteringene til myndighetene krever at vi beveger oss annerledes, gitt at veinettet ikke skal bli mer overbelastet enn det er i dag. Det vil ikke bli bygd like mye ny veiinfrastruktur som tidligere. Hvis vi kan oppnå at befolkningen belaster veinettet mindre med sine reiser, vil det også hjelpe den delen av befolkningen som i større grad trenger bilen til sine reiser, enten det skyldes dårlige reisealternativer, alderdom eller nedsatt funksjonsevne. Teknologi vil oss nye muligheter på mange områder.

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Bærekraftsmålene utgjør det overordnede rammeverket for utviklingen av Askersamfunnet, og utgjør grunnlaget for kommunens satsingsområder og mål slik de er beskrevet i kommuneplanens samfunnsdel. Alle satsingsområder og mål i kommuneplanen er tverrgående. Det betyr at de gjelder for alle tjenesteområder, og at vi må arbeide sammen på tvers for å oppnå den utviklingen vi ønsker.



Figur 7 FNs bærekraftsmål hentet fra FN-sambandet

Satsingsområdene *Bærekraftige byer og samfunn*, *Handling mot klimaendringene og Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling* er spesielt aktuelle for temaplan samferdsel og mobilitet. Men det er også mål under andre satsingsområder i kommuneplanen som er relevante for denne temaplanen, blant annet *Samarbeid for å nå målene*.

Til sammen består kommuneplanen av åtte hovedmål og 28 delmål. Tabellen under viser hvilke av de 28 delmålene som er særlig relevante for temaplan samferdsel og mobilitet, og dermed utgjør temaplanens overordnede målbilde.

Tabell 1 Kommuneplanens satsingsområder relatert til Temaplan for Samferdsel og mobilitet

SATSINGSOMRÅDE	HOVEDMÅL	DELMÅL
Bærekraftige byer og samfunn	Askersamfunnet har tettsteder og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern.	
Bærekraftige byer og samfunn		Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.
Bærekraftige byer og samfunn		Askersamfunnet har minimale negative konsekvenser på det ytre miljøet.
Handling mot klimaendringene	Askersamfunnet handler umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.	
Handling mot klimaendringene		Askersamfunnet motvirker, reduserer og tilpasser seg konsekvensene av klimaendringer.
Handling mot klimaendringene		Askersamfunnet er i front for lavutslippssamfunnet i tråd med internasjonale og nasjonale klimaforpliktelser og regionale ambisjoner.
Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling	Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.	
Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling		Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.

6 Slik skal vi gjøre det

Denne temaplanen er inndelt i følgende fire innsatsområder:

- Reduksjon av transportbehovet
- Grønn mobilitet
- Kvalitet på kommunale veianlegg
- Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

Innsatsområdene er definert med bakgrunn i utfordringsbildet (se kapittel 4), og beskriver hva kommunen særlig må prioritere for å møte utfordringene. For hvert innsatsområde gis det en kort beskrivelse av status og utfordringer, samt hvilke endringer (strategier) som må gjennomføres for å sikre måloppnåelse og utvikling i ønsket retning.

Alle fire innsatsområdene blir påvirket av prioriteringene gitt i transportpyramiden, stedsutvikling, og samarbeid, innovasjon og teknologi.

Transportpyramiden

Kommunen legger transportpyramiden¹¹ til grunn for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vei- og trafikksystemet. Transportpyramiden illustrerer hvordan man skal prioritere samferdselstiltakene fremover. De mest effektive tiltakene, og basen av transportpyramiden, er reduksjon av transportbehovet. Deretter kommer tiltak for å øke andel gange og sykkel, øke andel kollektivreisende, regulere biltrafikk og ha en miljøvennlig bruk av bil.

Stedsutvikling

Asker følger opp de statlige planretningslinjene for samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging i kommuneplanens samfunnsdel, som gir de overordnede føringene for utviklingen i kommunen. Samfunnsdelen beskriver hvordan Asker skal utvikles som en flersenterkommune med en definert senterstruktur. Dette innebærer blant annet at det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse og fortetting i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkt. På denne måten legges det til rette for at innbyggeren i størst mulig grad skal kunne gjennomføre de fleste daglige gjøremål innenfor gang- og sykkelavstand. Nye boliger og arbeidsplasser skal i større grad legges til lokalsentrene. Kommunen må etablere eventuelle nye formålsbygg, som kultur-, idrett-, og fritidsarenaer i sentrene, i tillegg til å legge til rette for kortreiste ferie- og fritidsopplevelser. Dette skal legge til rette for at flere velger gange, sykkel og kollektiv i sine nærområder.

Samarbeid, innovasjon og teknologi

Disse tre temaene er pilarer i utviklingen innen samferdsel fremover. Derfor blir også alle innsatsområdene påvirket av disse. Spesifikke områder hvor det er spesielt viktig med samarbeid, innovasjon og teknologi blir nevnt i innsatsområdene *Reduksjon av transportbehovet*, *Grønn mobilitet* og *Kvalitet på kommunale veianlegg*, mens det i det siste innsatsområdet, *Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger*, er det et mer omfattende søkelys på hvorfor disse temaene er så viktig, og hvordan det skal gjennomføres hvordan vi jobber med samferdsel i Asker fremover.

¹¹ Asker kommune (2020). «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_nettpdf\(asker.kommune.no\)](https://asker.kommune.no/asko0145_kommuneplan_oktober_2020_nettpdf)

6.1 Reduksjon av transportbehovet

Asker ligger i et tett befolket område. Samtidig er vi en stor kommune med lange avstander. Med mange innbyggere som daglig reiser til skole, jobb og andre gjøremål, er det et høyt transportbehov. Det vanligste framkomstmiddelet i kommunen i dag er bil. Bare en liten del av reisene blir gjennomført til fots eller med sykkel. Dette viser at transportbehovet i Asker er stort og at reisene enten oppleves for lange til å gjennomføres uten bil, eller at terskelen for å velge bilen er for lav.

Flersenterkommunen skal bidra til å begrense personbiltrafikken

For å redusere transportbehovet i kommunen beskriver kommuneplanens samfunnsdel hvordan Asker skal utvikles som en flersenterkommune med en definert senterstruktur.

De gamle kommuneplanene i Hurum, Røyken og Asker forsterket transportbehovet ved at det var lagt ut nye utbyggingsområder over store avstander. Det var satt av arealer til anslagsvis 18.000 nye boliger i perioden fram til 2027. Dette åpnet for et utbyggingspotensiale som var nesten fire ganger større enn det behovet kommunen har i denne perioden. I forslag til ny kommuneplan er det tatt ut noen av arealene som vanskeliggjør arbeidet med å begrense veksten i personbiltrafikken, men det ligger fortsatt noen igjen.

Asker trenger flere kortreiste arbeidsplasser

Mye av trafikken i kommunen skapes av pendlere til og fra arbeid, og de fleste arbeidsreisene skjer med bil. Hovedgrunnen til at andelen som reiser med bil til og fra arbeid er så høy, er sannsynligvis at avstanden til arbeidsplassen for mange er lang og alternative reisemåter er lite tilgjengelig. Hver dag pendler 28.000 arbeidstakere ut av Asker og 17.000 arbeidstakere inn i Asker. Bare 20.000 bor og arbeider i egen kommune (tall for nye Asker kommune per 31.12.2019)¹²

Temaplan for næring har satt mål om at andelen som er bosatt og sysselsatt i egen kommune (kortreiste arbeidsplasser) skal øke fra år til år. Det pekes på en ubalanse mellom type arbeidstakere og type arbeidsplasser i Asker: Sysselsatte som bor i Asker har et høyt utdanningsnivå, mens arbeidsplassene i kommunen generelt har et lavere krav til utdanningsnivå. Dette medfører at askerbøringene i stor grad pendler ut for arbeid, mens en stor andel av arbeidsplassene i Asker blir dekket opp av innpendlere.

Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til næringsarealer som gir muligheter for etablering av 15–20.000 nye arbeidsplasser i løpet av en 20-årsperiode, og definerer en næringsstruktur basert på ABC-prinsippet¹³. Dette skal sørge for rett virksomhet på rett sted og redusere transportbehovet på arbeidsreiser.

Bruken av hjemmekontor og digitale møter har eksplodert

Bruken av hjemmekontor og digitale møter fikk en ufrivillig intensiv innføring på grunn av de strenge smitteverntiltakene som ble innført våren 2020 i forbindelse med spredningen av coronaviruset. Mer bruk av hjemmekontor for arbeidstakere som har mulighet og ønsker om det, er en effektiv måte å få redusert rushtidstrafikk og klimagassutslipp. En

¹² Asker kommune (2020). «Temaplan Næring 2020-2032 - Høringsforslag». Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/temaplan-naring-2020-2032-horingsforslag.pdf>

¹³ Asker kommune (2020). «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf\(asker.kommune.no\)](asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf(asker.kommune.no))

undersøkelse TØI gjennomførte i mars 2020¹⁴, en uke etter at myndighetene oppfordret folk til å jobbe hjemme, viser at 47 % jobber like effektivt eller mer effektivt hjemme enn på sin vanlige arbeidsplass.

Både kommunen og andre arbeidsplasser har fortsatt å bruke mye hjemmekontor, digitale møter og webinarer også etter pandemien. Teknologien er en viktig betingelse for at vi i dag kan benytte alternative arbeidssteder, bruke digitale møter og gi tilgang til arbeidsstedets digitale system fra andre steder.

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

Varene må frem, men omfanget av næringstransport er for stort

Dagens varelogistikk er i liten grad koordinert, noe som medfører et stort antall vare- og lastebiler og lav oppfyllingsgrad av kjøretøyene¹⁵.

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer¹⁶. Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien. Etter gjenåpningen i 2022, har netthandel av varer blitt redusert, men nivået er fortsatt mye høyere enn før koronapandemien.

Innovative løsninger for å redusere massetransporten

Når det gjelder godstransport er det transport av masser fra bygge- og anleggsvirksomhet som dominerer dersom man ser på vekten som transporteres. Mangelen på lokale massedeponier og et lite effektivt logistikksystem fører til at masser ofte må transporteres over lengre avstander.

Asker deltar nå i et pilotprosjekt om et markedssystem for overskuddsmasser sammen med Bærum Ressursbank. Systemet skal gjøre det enklere å utnytte verdien av overskuddsmasser (i første omgang steinmasser) lokalt. Markedssystemet skal legge til rette for enklere samarbeid mellom bransjeaktørene og et mer effektivt marked, og skal etter planen være klart sommeren 2024. I Asker skal markedssystemet piloteres i VA-prosjektet Vakås etappe 4.

Kommunen reduserer transport av avfall

Renovasjonsbilene er ute på veiene nesten hver eneste dag for å samle inn avfall. Asker er en stor og langstrakt kommune, og det er derfor ekstra viktig å sikre smart innsamling gjennom god ruteplanlegging.

I dag har kommunen tatt grep for å effektivisere renovasjonstransporten. Dette er gjort blant annet gjennom:

- Optimalisering av rutene for å unngå unødvendig kjøring og belastning av veinettet
- Innføre brukerbetaling på gjenvinningsstasjonene

¹⁴ Transportøkonomisk Institutt (2020). «47 prosent er like effektive eller mer effektive på hjemmekontor». <https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/47-prosent-er-like-effektive-eller-mer-effektive-pa-hjemmekontor-article36134-213.html>

¹⁵ Civitas (2020). Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum – Kortversjon. Finnes her: https://www.asker.kommune.no/kortversjon_konseptutredning23_11_2020.pdf

¹⁶ Transportøkonomisk institutt (2022). «Rapport om effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv (sammendrag)». Finnes her: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/rapporter/2022/Sammendrag.pdf>

- Planlegging av en ny omlastingsplass for avfall og fellespunkter for hytterenovasjon

Denne utviklingen må fortsette.

En forutsetning for å kunne bruke bilen er at du får parkert

I enkelte tilfeller er det kanskje ikke selve transportbehovet som gjør at man velger bilen, men at terskelen for å ta bilen er lav. Gode parkeringsmuligheter senker terskelen for å velge bil.

I november 2021 ble det vedtatt en ny parkeringsstrategi¹⁷ for Asker kommune. Denne omhandler parkeringsforvaltning i Asker sentrum, lokal- og nærsentrene, formålsbyggene, idrettsanleggene og inn- og utfartsparkeringer. Målet med parkeringsstrategien er å skape et parkeringssystem som fremmer trafikksikkerhet og fremkommelighet, bygger opp under målet om økt andel kollektivreisende, gående og syklende og som er forutsigbart, gjennomgående og likt for like områder. Noen av virkemidlene som brukes for å oppnå dette er makstid for parkering for alle kommunens parkeringsplasser og en regulering av avgiftsnivået etter hvor stort press det er på området.

Asker kommune disponerer kun en liten andel av de samlede parkeringsarealene i tettstedene. Det er derfor begrenset hvilken innflytelse kommunens parkeringspolitikk har på det samlede trafikkbildet. Privat utbygging og drift av parkering reguleres gjennom plan- og bygningslovens bestemmelser i reguleringsplaner, bestemmelser og i byggesaker. For Asker er det laget en parkeringsnorm¹⁸ som skal legges til grunn for alt planarbeid og byggesaksbehandling. Denne ligger som et vedlegg til kommuneplanens arealdel.

For bilparkering har tidligere praksis vært å regulere et absolutt eller minimum antall parkeringer som skal bygges for å sikre tilstrekkelig parkering til alle som ønsker å eie bil. Dette har begynt å snu og i Askers parkeringsnorm settes det nå for flere formål et maksantall, med mål om at andelen turer med privat bil skal synke i årene som kommer. Denne normen tar høyde for at det er forskjellige behov på tvers av kommunen, og at behovet for parkeringsplasser er større i områder hvor alternative muligheter for transport ikke er godt.

Bilens attraktivitet begrenses med en målrettet parkeringspolitikk. Aktuelle grep kan være å tilby behovsbasert parkering, slik at de som har et reelt behov har mulighet til å parkere, for eksempel plasser for forflytningshemmede.

Et annet grep for å redusere bilens attraktivitet i urbane områder er å skille parkeringsplassene økonomisk fra boligene eller øke avstanden fra bolig til parkeringsplass. Undersøkelse av reisevaner viser at når parkeringsplassen ved bolig ligger nærmere enn 50 meter unna (på tomt), så reiser 56% med bil, mens andelen synker til 43% når avstanden ligger mellom 100 og 200 meter¹⁹.

¹⁷ Asker kommune (2022). «Parkeringsstrategi i Asker kommune». Finnes her:

<https://www.aker.kommune.no/vei-trafikk-og-parkering/parkering/parkeringsstrategi-aker-kommune/>

¹⁸ Asker kommune (2023). «Parkeringsnorm - Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035. Tillegg 2 til bestemmelsene». Dater 24.02.2023. Finnes her:

https://www.aker.kommune.no/parkeringnorm_24_02_2023.pdf

¹⁹ Christiansen, P. et al (2015). «Boligparkering i store norske byer – parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk». Oslo, Transportøkonomisk Institutt. TØI Rapport 1425/2015. Finnes her:

<https://www.toi.no/publikasjoner/boligparkering-i-store-norske-byer-parkeringstilbudets-effekt-pa-bilhold-og-bilbruk.html>

Bideling og samkjøring

Med tilgang på bideling i nærheten vil potensialet for en reduksjon i parkeringsdekning øke betydelig. Delebiler er imidlertid ikke tatt helt inn i varmen enda av Askers befolkning. I en kommunal klimaundersøkelse fra 2020 svarte 76 % at det er ganske eller svært usannsynlig at de ville ha benyttet seg av en bidelingsordning.

Delebiler er likevel blitt et allment kjent konsept og er i dag satt som krav til større utviklingsprosjekter i forslag til ny kommuneplan for Asker kommune.

I Asker er det foreløpig få tilbud om bideling, men det finnes en bilpool ved IKEA på Slepanden. I tillegg tilbys et bidelingskonsept, som en del av de grønne mobilitetspakkene på Vestre Billingstad. I regi av kommunen er det etablert en bidelingsordning i Asker sentrum.

Samkjøring er også en form for bideling. Både til jobb og fritidsaktiviteter er det et betydelig potensial for mer samkjøring i Asker. På vei til jobben er det kun en liten andel som har med passasjerer i bilen, selv om muligheten 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.

6.1.1 Strategier

Strategiene under viser hvilke prioriteringer og veivalg kommunen vil satse på for innsatsområde 1 – Reduksjon av transportbehovet. Målet er at strategiene skal bidra til å redusere transportbehovet i Asker fremover.

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal gjennom en hensiktsmessig stedsutvikling, god arealdisponering og tilrettelegging for kortreiste arbeidsplasser minimere innbyggernes transportbehov
- Asker kommune skal bidra til å redusere behovet for næringstransport gjennom en effektivisering av varelogistikk, en effektivisering av renovasjonstransport og gjennom innovative løsninger for masseforvaltning
- Asker kommune skal høyne terskelen for å velge bil gjennom en målrettet parkeringspolitikk
- Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bidelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil

Asker kommune skal gjennom en hensiktsmessig stedsutvikling, god arealdisponering og tilrettelegging for kortreiste arbeidsplasser minimere innbyggernes transportbehov

Gjennom kommunens arealplanlegging skal vi begrense privatbilismen og styre arealbruken framover i en mer klimavennlig retning, blant annet ved å utvikle kompakte tettsteder og legge boliger, arbeidsplasser og handel- og servicetilbud tett opp til kollektivknutepunkt. I kommunens arealplanlegging må det legges vekt på senterstrukturen, som beskrives i kommuneplanens samfunnsdel.

Det må legges til rette for flere kortreiste arbeidsplasser for å redusere transportbehovet på arbeidsreiser.

Asker kommune skal bidra til å redusere behovet for næringstransport gjennom en effektivisering av varelogistikk, en effektivisering av renovasjonstransport og gjennom innovative løsninger for masseforvaltning

Asker kommune skal i årene som kommer ha et høyt fokus på å prøve ut innovative løsninger for å redusere næringstransport. Vi må jobbe videre med oppfølgingen av konseptutredningen for et mer effektivt og klimavennlig logistikksystem for varetransport og intensivere vårt arbeid med å redusere transport av masser. Asker kommune skal gå foran som et godt eksempel gjennom effektivisering av egen renovasjonstransport og gjennom å i egne bygge- og anleggsprosjekter prøve ut løsninger for å redusere transporten av masser. Samtidig skal vi gjennom arealplaner og byggesaker oppfordre privat næringsliv til å gjøre det samme.

Asker kommune skal høye terskelen for å velge bil gjennom en målrettet parkeringspolitikk

Det er allerede lagt et godt grunnlag for en rettferdig og hensiktsmessig parkeringspolitikk gjennom kommunens parkeringsstrategi og kommunens parkeringsnorm. I tillegg til å følge opp disse dokumentene, må kommunen prøve ut innovative løsninger for parkering, slik det er gjort på Vestre Billingstad, der parkeringsanleggene er separert fra boligen både fysisk og økonomisk.

Kommunen må planlegge for framtidens transport ved å utvikle fleksible løsninger, som kan endres etter hvert som behovene endrer seg. En midlertidig parkeringsplass på bakkeplan vil for eksempel være enklere å omdisponere ved endret behov sammenlignet med en parkeringskjeller.

Kommunen må ta hensyn til at parkeringsbehovet er forskjellig mellom nord og sør, og mellom urbane og rurale strøk.

Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil

Kommunen skal gjennom arealplanleggingen kreve at det etableres bildelingsordninger i større utviklingsprosjekter. Kommunen skal også gjennom dialog og samarbeid med privat næringsliv, nabokommuner og fylket være en pådriver for at det etableres flere bildelingsordninger rundt om i kommunen. Gjennom kommunikasjon og dialog med innbyggere skal vi spre informasjon og bidra til at flere innbyggere gjøres kjent med ordningene og tar disse i bruk.

Gjennom kommunikasjon, dialog og kampanjer skal kommunen bidra til at flere innbyggere ønsker å samkjøre til jobb og fritidsaktiviteter.

6.2 Grønn mobilitet

Innsatsområdet grønn mobilitet er valgt på bakgrunn av prioriteringene i transportpyramiden og det faktum at vi som samfunn må reise smartere og mer miljøvennlig for å nå målene satt i kommuneplanens samfunnsdel.

Samtidig anerkjenner kommunen at det er et stort transportbehov i Asker og at endringer også må skje over tid. Bilen har en sterk posisjon blant Askerbøringene i dag, og vi må huske at de fleste av oss er bilister, i det minste en gang iblant.

Bilens plass i Askersamfunnet

Slik samfunnet er lagt opp i dag, er det mange som er helt avhengig av privatbilen i sin hverdag. Dette er en trend kommunen i større grad ønsker å snu. Om lag halvparten av reisene til Askers innbyggere er under 6-7 km, og selv reiser på under 3 km foretas i stor

grad med bil²⁰. Det betyr at mange velger privatbilen på reiser som kunne vært gjort med sykkel, gange, mikromobilitet eller kollektiv for veldig mange av våre innbyggere.

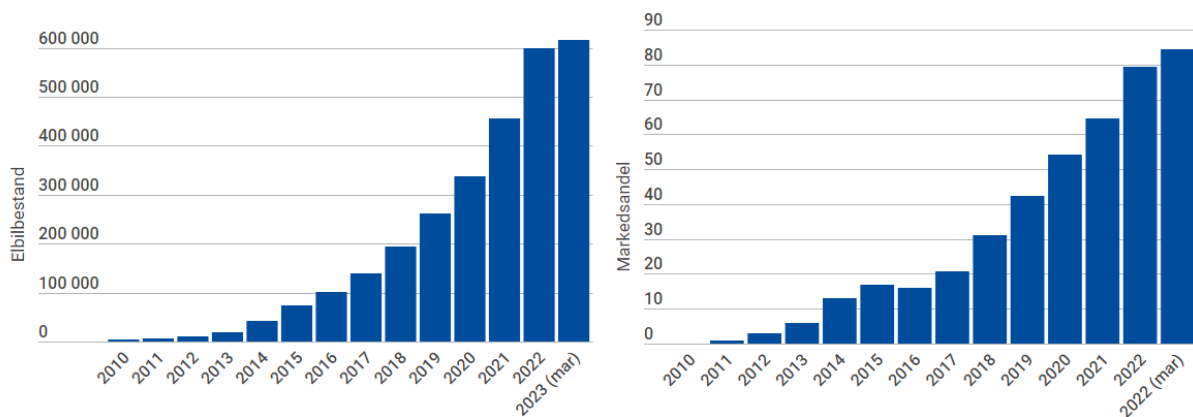
Mellom 70 og 80 prosent av kommunens ansatte kjører bil til jobb flere dager i uka, og så mange som en tredjedel av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.²¹ Ved å få ned bilbruken blant egne ansatte vil det, i tillegg til klima- og miljøgevinster resultere i aktive, friskere og sunnere medarbeidere.

Elbilandel øker

De siste ti årene har vi sett en stor overgang til mer miljøvennlig bilbruk, hovedsakelig i form av el-biler. Vi nærmer oss 100 % markedsandel for el-biler i Norge i nybilmarkedet.

Selv om overgangen fra fossilbiler til el-biler, med nullutslippsteknologi, er et viktig grep for å redusere klimagassutslippene, også for Asker kommune, løser ikke dette alle problemer. Både produksjon av strøm og batterier som benyttes i bilen, samt produksjon av selve bilen, benytter seg ofte av fossilt brennstoff. Bruk av el-bil fører derfor ikke til null utslipp globalt, selv om det kan gjøre det lokalt. El-bilen skaper også svevestøv, mikroplast, like store fremkommelighetsproblemer, tar like stor plass i bybildet og påvirker trafiksikkerheten like mye som et fossilt kjøretøy.

Overgangen til el-biler har vært den største endringen de siste tiårene i hvordan befolkningen reiser i tillegg til introduksjon av el-sykler, offentlig tilgjengelig mikromobilitet og andre deletjenester.



Figur 8 Elbilbestand i Norge (t.v.) og Markedsandel nybilkjøp i Norge (t.h.)²²

Regulering av trafikk for å øke grønn mobilitet

Potensiell regulering av biltrafikk er også en mulighet som Asker kommune og transportmyndigheter har til å øke attraktiviteten til grønn mobilitet. Regulere biltrafikk er også beskrevet i transportpyramiden. Det er i seg selv ikke et innsatsområde, men nevnes her for det vil øke konkurransefordelen og attraktiviteten til andre reisealternativene. Lavere

²⁰ Urbanet Analyse (2019). «Reisevaner i Asker kommune 2016/2017». Rapport 123/2019. Finnes her: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/ua-rapport-123-rvu-nye-asker-kommune.pdf>

²¹ 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. Finnes her: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/ua-rapport-123-rvu-nye-asker-kommune.pdf>

²² Norsk Elbilforening (2023). «Statistikk elbil – Elbilbestand og markedsandel». Oppdatert 31.03.2023. Finnes her: <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/>

hastighet, gjennomkjøring forbudt, miljøgater og hjertesoner ved skoler, er eksempler på å regulere fremkommelighet og hastighet for bilen. Det er ikke noe nytt, og elementer som allerede finnes i kommunen vår som kan forsterkes. De mest virkningsfulle strekningene i kommunen er mest sannsynlig fylkesveiene, hvor fylkeskommunen (og Statens vegvesen) har myndigheten, men kommunen skal være en pådriver for endring.

Det må bli enklere å velge sykkel og gange som transportform

I Asker skal det være enkelt og attraktivt å bevege seg mellom hjem, arbeid, skole og fritidsaktiviteter til fots og på sykkel. Økt andel reiser med gange- og sykkel er bedre for klimaet og nærmiljøet, samtidig som det bedrer kapasiteten på veiene, slik at de som må benytte seg av bil kommer seg frem. Tiltak for å øke gang- og sykkelandelen henger sammen med god folkehelse, og fører til mer fysisk aktivitet, mindre støy- og luftforurensning og kan bidra til mindre ensomhet og utenforskap. Det blir også enklere å velge gange- og sykkel hvis disse fremkomstmidlene prioriteres i bybilde, både med tanke på arealbruk, drift, vedlikehold og funksjonalitet.

Kollektivandelen på daglige reiser må opp

I 2022 var det 10 millioner påstigninger på kollektivtransport i Asker. Toget er stammen med flest påstigende, tett fulgt av buss som utgjør forgreningen i systemet. Båt utgjør per nå en liten andel. Kollektiv hadde som helhet en jevn og bra vekst i passasjerer og tilbud frem til mars 2020, hvor pandemi og ettervirkninger har ført til reduksjon i antall reisende. Det medførte mindre inntekter for kollektivselskapet Ruter, som førte til en liten reduksjon av kollektivtilbud i Asker høsten 2021. Noen bussruter fikk redusert frekvens, mens båtruten B20 gikk tilbake fra 5 til 3 daglige avganger morgen/ettermiddag. Kollektivtrafikken har igjen sett en jevn vekst og normalisering, men ligger under nivåene fra før pandemien.

Høy el-bilandel og økt bruk av hjemmekontor er en utfordring i forhold til kollektivtrafikk. Det er enkelt å anta at mange som bor i Asker og som f.eks. har kontorjobber i Oslo benytter seg av elbilfordelene kombinert med en andel hjemmekontor. Kollektivtilbudet er dessuten svært ulikt nord og syd i kommunen.

Dagens kollektivnett og soneinndeling i Asker påvirkes av at kommunen frem til 2020 var tre separate kommuner fordelt på to fylker. Kollektivandelen internt i kommunen er på ca. 4 %. Våre innbyggere mangler mange steder et godt kollektivnett som dekker de interne reisene, som tross alt utgjør tre fjerdedeler av våre reiser.

Ruter gjennomfører i disse dager et prosjekt kalt Bussterminalvurdering²³. Det skal vurdere konsekvenser av å kjøre færre eller ingen busser lokalt til Oslo sentrum og i større grad mate til kollektivknutepunktene Asker sentrum, Sandvika og Lysaker. Målet er å utnytte banekapasiteten bedre og frigjøre midler og materiell til høyere frekvens og rutenett lokalt. Kommunen er en samarbeidspartner i dette arbeidet for å tydeliggjøre hva som er viktig for Asker.

Det er et stort transportpotensial på fjorden

Da nye Asker kommune ble opprettet i 2020 var det en intensjon å satse på sjøveien som kollektivakse, og for å binde den lange kystlinjen vår sammen. Asker kommune har i mange år arbeidet for å få utslippsfrie hurtigbåter, og ved etableringen av Asker kommune fattet fellesnemnda og de tre kommunene vedtak om å avsette midler til infrastruktur for hurtigbåt.

²³ Informasjon fra Ruter

Norled og Ruter har inngått en 10-årskontrakt om elektrisk drevne hurtigbåter med batteribytte. Staten (Enova og Forskningsrådet) har gitt støtte til teknologiutviklingen fordi løsningen er viktig for det grønne skiftet. Asker kommune finansierer og planlegger nå ny brygge i Slemmestad. Planen er at den skal stå ferdig i løpet av 2024.



Figur 9 Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Kutangen-utstikkeren i bakgrunnen. Foto: Slemmestad Brygge²⁴

Områdeplanen for Slemmestad brygge åpner for 1.300 leiligheter og 55.000 m² næringsareal. Dette vil gjøre Slemmestad til Askers nest største tettsted i løpet av de kommende årene. Sammen med annen utvikling i Slemmestadkorridoren, fremkommelighetsproblematikk på Slemmestadveien og lite investeringer på veinettet, peker alle i retning i større potensial for satsing på transport på fjorden.

I dag bor og jobber i overkant av 2.000 personer²⁵ slik til at båten kan være de foretrukne kollektivvalget. Det vil si det primære markedsgrunnlaget som bor i Hurum, Røyken eller Asker syd og jobber sentralt i Oslo. Per nå stopper ikke båten på Fornebu, men Fornebu/Lysaker er det største arbeidsmarkedet for arbeidsreisende til Bærum for Askerbøring og gjør markedet potensielt større. Basert på reisetall fra Ruter, har båten B20 i dag 3-400²⁶ reisende per arbeidsdag. Kapasiteten per avgang er på 250 passasjerer.

Vi må gjøre det enklere å kombinere bil og kollektiv

Ved å lokalisere innfartsparkeringsplasser langs kollektivårene for buss og for tog gjøres kollektivtransporten lettere tilgjengelig for innbyggerne. Det er store forskjeller på

²⁴ Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Finnes her:

<https://www.slemmestadbrygge.no/hurtigbattilbudet-blir-enda-bedre/>

²⁵ Ruter, Hurtigbåt 2024, Karlegging av muligheter og konsekvenser

²⁶ Ruter

kollektivtilbudet i kommunen i dag, og det er urealistisk å tenke at alle skal bruke kollektiv, sykkel og gange fra dør til dør på sine daglige reiser. Men å begrense bilbruken til deler av reisen vil også bidra sterkt både til reduksjon av klimagassutslipp og bedre fremkommelighet på veiene.

For at bruk av innfartsparkering skal være enkelt og effektivt å bruke i hverdagen, må innfartsparkeringsplassene plasseres strategisk riktig i forhold til kollektivårene og dagens fremkommelighetsproblemer på spesifikke veier. Informasjonen om tilbudet, både offentlig og privat, må også være lett tilgjengelig.

Tungtransporten må med på det grønne skiftet

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er målet at 50 % av nye lastebiler skal benytte nullutslippsteknologi innen 2030. I dag er det registrert 455 el-lastebiler i Norge, og det er forventet en stor vekst i årene fremover²⁷.

Langdistansetransport har behov for å lade underveis, dersom denne skal være elektrisk. Også elektrisk, veigående anleggsmaskiner (veidrift) og massetransport, trenger hurtiglading for å kunne være attraktivt. Det krever at ladeinfrastrukturen for tunge kjøretøy må bygges ut, også i Asker kommune.

Det er per våren 2023 ingen offentlig tilgjengelige hurtigladere for tunge kjøretøy i Asker. Etablering av hurtigladere er arealkrevende, særlig gjelder dette ladestasjoner for tunge kjøretøy.

6.2.1 Strategier

Strategiene under viser hvilke prioriteringer og veivalg kommunen vil satse på for innsatsområde 2 – grønn mobilitet. Målet er at strategiene skal bidra til å øke bruk av grønn mobilitet i Asker, og på denne måten jobbe mot utfordringene blant annet med klima, fremkommelighet og folkehelse.

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal jobbe aktivt for å øke gange- og sykkelandelen på reiser, gjennom økt bygging av sammenhengende gang- og sykkelinfrastruktur, bruk av incentivordninger, og bevisstgjøring rundt reisevalg
- Asker kommune skal være en pådriver og samarbeidspartner for Ruter for å optimalisere kollektivnettet og gjøre valg som bidrar til et godt grunnlag for kollektivtrafikken
- Asker kommune skal være en pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden, blant annet gjennom utvikling av kaianlegg og tilhørende fasiliteter
- Asker kommune skal gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig gjennom å videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen.
- Asker kommune skal gjennom arealplanlegging jobbe for at mer av tungtransporten i kommunen benytter nullutslipp- eller lavutslippsteknologi.

²⁷ SSB (2022). «Tabell 11823: Registrerte kjøretøy, etter drivstofftype, statistikkvariabel og år». Finnes her: <https://www.ssb.no/statbank/table/11823>

Asker kommune skal jobbe aktivt for å øke gange- og sykkelandelen på reiser, gjennom økt bygging av sammenhengende gang- og sykkelinfrastruktur, bruk av incentivordninger, og bevisstgjøring rundt reisevalg

Det må settes av mer ressurser til utbygging av gang- og sykkelveier. Tilbakemeldinger fra innbyggerne viser at noe av det som er viktigst om de skal sette fra seg bilen er flere, tryggere og bedre gang- og sykkelveier.²⁸ Flere av de viktige strekningene mellom tettstedene våre er på fylkesveier og vi må derfor ha en tett dialog med fylkeskommunen for å utbedre tilbudet for gange og sykkel på disse. Samtidig er det mindre tiltak som kan gjøres langs eksisterende gang- og sykkelveier for at disse skal oppleves som mer attraktive. Dette kan være å skille gående og syklende, oppgradere sikt og belysning og skilte og merke eksisterende sykkelveier. Viktige tiltak for å øke gåandelen er blant annet opparbeiding, vedlikehold og skilting av smett og snarveier.



Figur 10 Foto: Tove Lauluten

Asker kommune må gå foran med et godt eksempel og øke andelen som går og sykler til jobb. Det må etableres mer sykkelparkering i forbindelse med kommunale arbeidsplasser og dusjfasiliteter der det er mulig. Andre aktuelle virkemidler for at færre skal bruke bil til jobb er parkeringsrestriksjoner, flere felles tjenestekjøretøy (bilpool), mindre fast kjøregodtgjørelse for bil og mer kjøregodtgjørelse for bruk av sykkel i tjeneste, samt belønningsordninger for de som velger klimavennlig transport til jobb. En del av disse

²⁸ Kantar (2020). «Innbyggernes holdninger i klimapolitiske spørsmål». *Spørreundersøkelse for Asker kommune*. Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/kantar-undersokelse-klimavaner-mai-2020.pdf> (Bil og transport)

tiltakene ivaretas i kommunens reisepolicy²⁹. Kommunen må sørge for at disse institusjonaliseres og at rutinene følges av alle ansatte.

Asker kommune skal være en pådriver og samarbeidspartner for Ruter og andre kollektivtilbydere for å optimalisere kollektivnettet og gjøre valg som bidrar til et godt grunnlag for kollektivtrafikken

Strategien for å optimalisere kollektivsystemet må sees i nær sammenheng med strategien for gående og syklende. En spasertur, sykkel tur eller el-sparkesykkeltur er gjerne en del av en kollektivreise.

Asker kommune skal være tydelig mot Ruter og andre aktører innen kollektivtrafikk om hva som er viktige satsingsområder for kommunen. Interne forbindelser i kommunen og det å ta i bruk sjøveien er sterke ønsker. I tillegg må soneinndelingen optimaliseres.

For at flere skal benytte seg av kollektivtilbudet, er det også grep Asker kommune selv kan gjøre som ikke innebærer endringer i tilbudet:

- Asker kommune skal prioritere at bussholdeplassene på kommunalt veinett er attraktive for innbyggerne
- Asker kommune skal legge til rette for vekst langs eksisterende kollektivknutepunkt og kollektivinfrastruktur
- Asker kommune skal bruke parkeringspolitikk for å gjøre kollektivtrafikk mer attraktivt

Asker kommune skal være en pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden, blant annet gjennom utvikling av kaianlegg og tilhørende fasiliteter

Asker kommune skal utvikle kaianleggene og fasiliteten på kaianleggene for å gjøre reiseopplevelsen best mulig. Fasilitetene kan være bil- og sykkelparkering, adkomst, sittemulighet, opplevelser, ventebu, kaffeautomat mm.

Asker kommune skal være pådriver mot fylkeskommunen og Ruter for økt satsing på passasjertransport på fjorden. Fremover vil vi se en vekst i befolkningen og økt mobilitetsbehov. Det er per nå begrenset investeringer som er planlagt på fylkesveinettet. Kollektivfeltutbygging er krevende og kostbare tiltak. Avlastning av veinettet med transport på fjorden er ikke et utenkelig fremtidsscenario sett opp mot kostnadskrevede utbygginger, spesielt når transport på fjorden fra 2024/25 blir et miljøvennlig alternativ med elektrifiserte ferger.

Asker kommune skal arbeide mot å oppnå følgende:

- Flere båter i rute. Øke frekvens på dagens rute B20. Mange Askerbøinger har Oslo sentrum som mål for sine reiser også utenom arbeidstid og i helgene. Kommunen må undersøke muligheten for kveldsruter og helgeruter
- Stopp Fornebu/Lysaker. Markedet Fornebu/Lysaker er sannsynligvis det nest største etter Oslo sentrum. Når Fornebubanen står klar, er det også en rask overgang til Oslo T-banenett og som igjen vil øke markedet til fergen

²⁹ Asker kommune (oppdatert 2021). «Reisepolicy for Asker kommune». Finnes her: <https://www.aker.kommune.no/om-aker-kommune/styring-og-verdier/reisepolicy-for-aker-kommune>

- Utvide sommerruten. Dagens sommerrute inkluderer Vollen, Slemmestad og Filtvet i Asker. Sætre, Tofte, Holmsbu og Drammensfjorden til Drammen er aktuelle tilleggsdestinasjoner. Det vil øke Askers attraktivitet som hytte- og turistdestinasjon
- Flere destinasjoner som helårsrute. Sætre er en mulig første destinasjon i fremtiden
- Økt satsing på koordinert busstrafikk og/eller matebusser til anløpsstedene

Asker kommune skal gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig gjennom å videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen.

For alle Askerbøringer som har et begrenset kollektivnett og mangel på andre alternativer enn bil, skal Asker kommune i større grad enn tidligere legge til rett for et mer attraktivt bytte fra bil til kollektiv.

Kommunen skal etablere innfartsparkeringer slik at flere har mulighet til å benytte seg av kollektivtilbudet, selv om de ikke er i gange- eller sykkelavstand til et kollektivknutepunkt. Det er viktig å prioritere innbyggere som ikke har et godt utbygd kollektivnett der de bor og i større grad er avhengig av bil. I tillegg må innfartsparkeringer etableres slik at vi ikke må benytte fylkesveiene, som Slemmestadveien, Røykenveien og Drammensveien. De har i dag store kapasitetsproblemer i rushperiodene.

Asker kommune skal utarbeide en oversikt over eksisterende offentlige og private parkeringsarealer som benyttes til overgang mellom bil og kollektivt. Kommunen skal jobbe for å tilgjengeliggjøre eksisterende arealer til innfartsparkering der det enkelt lar seg gjøre, både med kommunale arealer og eventuelt i samarbeid med private.

Asker kommune skal vurdere muligheten for at flere av arealene tilpasset innfartsparkering på kommunal grunn driftes av kommunen for å sikre optimal drift for våre innbyggere.

Asker kommune skal gjennom arealplanlegging jobbe for at mer av tungtransporten i kommunen benytter nullutslipp- eller lavutslippsteknologi.

Sammen med overordna myndigheter har kommunen en stor oppgave fremover mot 2030 i å avsette arealer når en større andel av tungtransporten skal benytte null- og lavutslippsteknologi. Hva slags teknologi som blir den dominerende innen tungtransport, er fortsatt noe uvisst de kommende årene, og arealene må derfor være fleksible i forhold til hvilke løsninger tungtransporten skal bruke.

6.3 Kvalitet på kommunale veianlegg

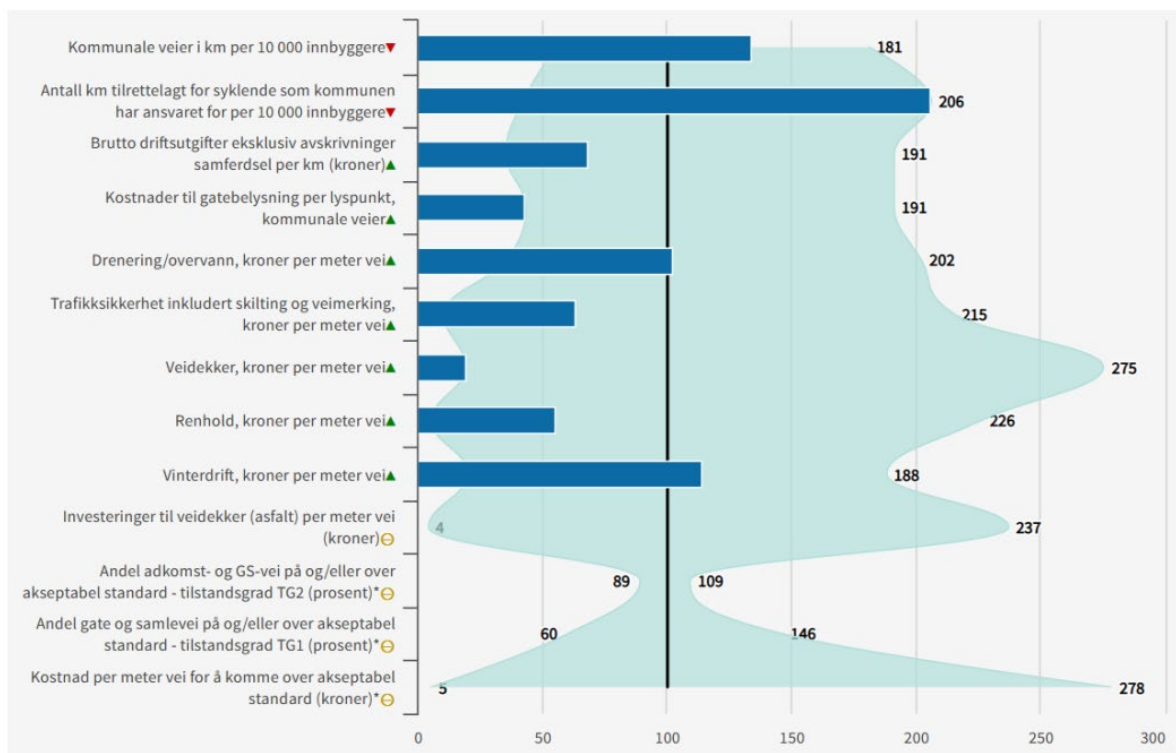


Figur 11 Foto: Tove Lauluten

En kommunal vei er en vei som er åpen for allmenn ferdsel og som blir holdt vedlike av kommunen etter reglene i Veglova, kap. IV. Asker kommune har ansvar for 525 km kommunal vei, som tilsvarer strekningen Asker - Trondheim, samt noen torg og plasser. Nye veier bygges og tilføres kommunal forvaltning. Disse må bygges i henhold til dagens krav og fremtidig behov. Like viktig er forvaltningen av det som allerede er bygget og som skal driftes og vedlikeholdes for dagens og fremtidens bruk.

Drift	Vedlikehold
Alle tiltak som inngår i å opprettholde veiens/veinettets daglige funksjonelle kvalitet. Drift kan også defineres som tiltak med sikt på å redusere miljøbelastningen fra veien og dens brukere, bedre sikkerheten og opprettholde veiens fremkommelighet.	Er den innsats og aktiviteter som ivaretar den fysiske infrastrukturen i et lengre perspektiv. Dette innebærer tiltak som er med på å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter og veiutstyr i tråd med fastsatte kvalitetskrav på lenger sikt.

Som Norges 8. største kommune er Asker nå en del av ASSS-nettverket. Her sammenligner de 12 største kommunene i Norge nøkkeltall og styringsdata, blant annet samferdsel/veidrift. Det er under arbeid en rapport om samferdsel. Figuren under er hentet fra denne, og er et foreløpig utkast basert på innrapporterte tall fra kommunene.



Figur 12 Asker kommune i forhold til ASSS-kommunenes gjennomsnitt (sort strek) og fordeling (turkist område). Kilde: Utkast rapport/profiltekster ASSS Samferdsel 2023, NB! kun utkast, per juni 2023.

Asker kommune har mer vei per innbygger, men en ressursbruk per kilometer vei som ligger under nettverkssnittet. Dette er drifts- og vedlikeholdskostnader.

I tillegg benyttes investeringsmidler til større rehabiliteringsprosjekter på kommunale veier. Asker kommune ligger her imellom Drammen og Bærum kommuner når det gjelder investeringsutgifter til kommunale veier per innbygger.

ASSS samferdselsnettverk følger også tilstandsutviklingen på kommunale veier, med sammenligningsrapport hvert 3. år. Første mulighet for Asker kommune å delta blir i 2024. Asker kommune har per i dag ikke sammenlignbare data om tilstand og det blir viktig å få på plass for å se hvordan kommunen ligger an i forhold til de andre kommunene.

I et 12-års perspektiv, som denne planen har, er det noen områder som er spesielt viktig for å sikre en god utvikling av de kommunale veianleggene.

Vedlikehold i en takt som bevarer verdiene

Av midlene som settes av til drift og vedlikehold av de kommunale veiene, går kun en mindre andel til verdibevarende vedlikehold. Hoveddelen går til driftstiltak som for eksempel brøyting, slik at trafikantene kommer frem.

De kommunale veiene består av veioppbygning, dekke (asfalt, grus), grøfter, veilys og en mengde veimateriell som er en del av vei- eller trafikksystemet. Dette er elementer som jevnlig må vedlikeholdes eller skiftes ut. Av asfaltdekkene på kommunale veier, anses om lag 75% å ha god eller nokså god tilstand. Dette kan anses som forholdsvis bra, men det er et dynamisk bilde. Veier slites jevnlig og bytter kategori - til de reasfalteres og havner på toppen igjen. Grunnet økonomiske innsparinger i 2023/2024, ligger det an til at ingen kommunale veier reasfalteres disse årene. Dermed vil asfalttilstanden totalt sett forringes.

Ser man på tilhørende sidearealer, så tilsier tilstanden på grøftene at forfallet på asfalten vil gå raskere enn nødvendig. Grøftene mangler V-profil og sidearealet går i mange tilfeller *oppover* fra veikant – det vil si at vannet ikke renner ut av veien, men blir liggende på asfalten og tære på denne.



Figur 13 Manglende grøft, med konsekvens at vannet blir værende på veien. Foto: Roy Rikardsen

Ved overtakelse av ny kommunal vei, medfølger ikke drifts- og vedlikeholdsmidler til å ta vare på det nye. Det vil si at det blir flere veier å fordele eksisterende midler på.

Hva er en kommunal vei?

Det er behov for noen grenseoppganger i forhold til hva en kommunal vei skal være. Det finnes noen private veier med kommunal drift, samtidig som de aller fleste som bor i private veier drifter og vedlikeholder selv. Problemstillingen forsterkes når tilstanden på de private veiene blir så dårlig at den kommunale driften ikke er forsvarlig eller gjennomførbar.

Rundt halvparten av grøftearealene langs kommunale veier har vegetasjon eller private installasjoner i det som skal være tilgjengelig areal for drenering, friskt, drift, vedlikehold eller utvikling (for eksempel nye fortauer).

Klimatilpasning av kommunens veier

Kommunen har ansvar for å sikre arealer, bygg og infrastruktur mot klimapåkjenninger som flom, skred, styrtregn og hyppige fluktasjoner rundt null grader. Veiområder er mer rasutsatt enn tidligere. Overvannssystemene får større belastning og manglende vedlikehold reduserer kapasiteten ytterligere. Sandfang som stanser forurensing, må tømmes ofte nok. Det ligger mer vann og grus på veiene når været vinterstid har vekslet ofte mellom fryse- og tineperioder. Skader, redusert fremkommelighet og økt forurensing vil bli konsekvenser dersom kommunen ikke tilpasser veiene og veidriften.

Tilrettelegge veiene for fremtidens bruk

Gjennomsnittsalderen i befolkningen går opp, behovene for fysisk aktivitet øker, vi ønsker tilgjengelighet og like muligheter for alle og vi opplever en utvikling innen teknologi og reisemåter. Kommunale veier må utvikles i sammenheng med dette.

Universell utforming handler om å skape et samfunn der det er plass til alle og øke menneskers mulighet til samfunnsdeltakelse gjennom utformingen av omgivelsene. Vi vet at det kommer en eldrebølge. Det å spasere er den mest foretrukne formen for fysisk

aktivitet blant eldre, da den har en lav risiko (hvis veiene er trygge) og er en god måte å oppnå daglig energiforbruk på. Den universelle utformingen på kommunale veianlegg og sentrumsområder varierer mye. Store deler av kommunen er kartlagt med tanke på universell utforming. Tiltak er gjort, men flere forhold bør tas tak i. Det fantes tidligere en årlig bevilgning til fysiske tiltak innen universell utforming.

For at veiene skal være tilgjengelige og trygge for alle, er det mange drifts- og vedlikeholdsoppgaver som skal utføres. Det gjelder blant annet brøyting/strøing (med fokus på overganger og veiskiller der snøen ofte blir liggende i hauger), feiing, frisksrydding, vegetasjonsrydding rundt veilys, asfaltlapping med mer. For eldre er det spesielt viktig å redusere risiko for fallskader. Mange eldre kvier seg for å gå ut på vinteren. Rullestolbrukere kan miste veigrep ved is og snø og ansamlinger av vann og grus. Asker kommune har ansvaret for bussholdeplassene langs kommunale veier. Disse er ikke kartlagt i henhold til universell utforming.

Kun tre av ti voksne og eldre er aktive nok³⁰. Det er ikke så mye som skal til, ifølge helsemyndighetene, for eksempel kan 30 minutters gange eller sykling noen dager i uka bidra mye. Undersøkelser viser også at det er større helsegevinster med elsykkel enn mange tror. Dette tilsier at vi større grad enn tidligere må se på det kommunale veinettet som et virkemiddel for en aktiv befolkning.

Elsykler, el-sparkesykler, mopedbiler og andre hybridløsninger mellom gange/sykel/bil utvikles fort, og skal ha en plass i det kommunale veisystemet. Selvkjørende busser og biler er under utvikling og testing. Dette stiller krav til kommunale veier. Vi har et veinett som er i ferd med å gro igjen og trafikkarealene kan være uleselige.

Hjertesoner og trafikksikkerhet

Ser man på det kommunale veinettet, har antall alvorlige ulykker sunket kraftig de siste 20 årene. Det er likevel gode grunner til å fortsette et systematisk trafikksikkerhetsarbeid. Områder fortettes, og trafikken øker. Flere strekninger mangler tilrettelagt gang- og sykkeltilbud. Samferdselsprosjekter er ofte kostbare investeringer, som må planlegges og prioriteres innenfor tilgjengelig rammer.

Kommunen ser en økning av trafikken rundt mange skoler. Det er for mange biler i de tilrettelagte «drop-sonene». Det meldes om utrygge og farlige situasjoner for de barna som går eller sykler til skolen. De spaserer blant foreldre som rygger, snur, står i kø og annet som er en dårlig kombinasjon med barn (og foreldre) som skal føle trygghet på skoleveien.

Forskning viser at trivsel og resultater på skolen øker når barna går, sykler eller tar buss til skolen³¹. Dårligst resultater er det når barna blir kjørt i privatbil. Kun halvparten av 15-åringene er fysisk aktive nok, ifølge regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet³⁰. Det er derfor viktig at flest mulig av de som kan, går eller sykler til skolen.

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

³⁰ Regjeringen (2020). «Sammen om aktive liv. Helse- og omsorgsdepartementets Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029». [Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029. - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

³¹ Westman, J. (2017). «Drivers of Children's Travel Satisfaction». *Karlstad University Studies*. Utgiver: Karlstads Universitet

oppleves. Blant de elevene som ble kjørt, ble det spurt om årsaken til dette. 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 ble kjørt til skolen, var årsaken at det oppleves som for trafikksfarlig å gå eller sykle. (Flere svaralternativer kunne velges). I forhold til de tre første årsakene, burde det være gode muligheter til å få til endringer i vaner, slik at barn kan oppnå fordelene med fysisk aktivitet før skolen starter.

Tilpasning til voksende og mer avanserte sentrumsområder

Med en knutepunktutvikling og vekst i sentrumsområder, blir også de kommunale anleggene mer komplekse og større i areal.

Et tverrsnitt av en moderne sentrumsvei inneholder mange elementer. Over bakken kan det være bygninger tett på, gang og sykkelanlegg på begge sider, kanskje sykkelfelt/kollektivfelt, renovasjonsløsninger, veilys, grøntstruktur, overvannshåndtering med mer. Under bakken, som for eksempel i Slemmestads nye sentrumsgater, VA-ledninger, strøm, fiber, fjernvarme, avfallssug og drens-systemer.

Når grensen for hva som oppfattes som et sentrumsområde kryper utover, stiger også forventninger og behov for å drifte veier og tilhørende grøntarealer etter en høyere standard. Grensen for hva som er sentrums «forside» og «bakside» forskyves og driftsavtalene utvides både med tanke på geografisk område og standard.



Figur 14 Askerdammen. Her er kommunens sentrumsområde, med ny park og grøntareal, strukket mot Hagalokka. Foto: Tove Lauluten

Store utbyggingsprosjekter gir også utfordringer med å ivareta kommunale veier og innbyggerne som bruker dem. Veiene blir kjørt ned av anleggstrafikk og byggevirkosomheten kan medføre fremkommelighets- og trafikksikkerhetsproblemer.

Det er flere sentrumsområder i dag som har gatevarme. Da må hensyn til fremkommelig og arealenes egnethet for vanlig vinterdrift vurderes opp imot energibruk og kostnader ved et gatevarmeanlegg.

6.3.1 Strategier

Strategiene under viser hvilke prioriteringer og veivalg kommunen vil satse på for innsatsområde 3 – kvalitet på kommunale veianlegg. Målet er at strategiene skal bidra til å møte fremtidens utfordringsbilde og sikre en utvikling av de kommunale veianleggene i ønsket retning.

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal gjennom tilstrekkelig vedlikehold forhindre at de kommunale veienes levetid forringes raskere enn nødvendig
- Asker kommune skal gjennom klimatilpasning av det kommunale veinettet forebygge skade og nedsatt fremkommelighet
- Asker kommune skal gjennom kunnskap og handling tilrettelegge veiene for fremtidens bruk
- Asker kommune skal med tiltak rundt formålsbygg, som hjertesoner, i tillegg til tiltak av mer omfattende størrelse, øke trygghet og trafiksikkerhet på veiene våre
- Asker kommune skal med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, håndtere knutepunktutvikling og mer avanserte sentrumsveier

Asker kommune skal gjennom tilstrekkelig vedlikehold forhindre at de kommunale veienes levetid forringes raskere enn nødvendig

Kapitalen som er investert i veinettet må forvaltes slik at levetiden utnyttes optimalt. Med forutsigbare rammer og kontinuerlig arbeid, skal kommunen gjennomføre nødvendig vedlikehold av veier og tilhørende veiinfrastruktur. Som eksempler må veiene minimum asfalteres i en takt som holder ytterligere etterslep unna og grøfterehabilitering må prioriteres for å unngå følgeskader av manglende drenering. Ved bruksendring eller overtakelse av ny vei, må budsjetter økes i forhold til beregnede driftsfølggevirkninger.

Asker kommune skal ivareta vedlikeholdsplikten på kommunale veier og må derfor vite hva som er kommunal vei. Det er behov for et klarere skille i hva som er kommunalt og privat veiansvar. Det skal også medføre at alle private veier i kommunen blir behandlet likt. Derfor skal det etableres noen prinsipper for skille mellom private og kommunale veier.

Kommunalt veivedlikehold koster ekstra, i tid og anleggsressurser, når grøftene er privatisert. Det må etableres rutiner og ressurser for å systematisk følge opp ulovligheter i vei. Slik kan kommunen sikres best mulig arbeidsvilkår ved arbeid på egne veier, samtidig som naboer opplever likebehandling og god dialog. Ytterligere privatisering av veiareal må forhindres ved informasjon til innbyggere og gjennom kontinuerlig oppfølging.

Asker kommune skal gjennom klimatilpasning av det kommunale veinettet forebygge skade og nedsatt fremkommelighet

Veinormaler og retningslinjer for veibygging må inkludere klimatilpasninger, som dimensjonering av overbygning, håndtering av overvann og bruk av veier som flomvei.

Det eksisterende kommunale veinettets robusthet må vurderes med tanke på lokale effekter av klimaendringer. Det henger mye sammen med generelt veivedlikehold, som å holde grøfter åpne. Men det finnes også ny faglig utvikling og nye fremgangsmåter. Det kommunale veinettet må kartlegges for å vurdere nødvendige tiltak innenfor vedlikehold og oppgraderinger.

Forventede kostnader knyttet til driftsoppgaver grunnet klimaendringer må kartlegges og synliggjøres. Vinterdriften vil være mer omfattende med store variasjoner i temperatur og nedbør. Vannrelatert infrastruktur må etterses oftere, spesielt i sårbare områder. Forebygging og beredskap i forbindelse med ras må vurderes.

Asker kommune skal gjennom kunnskap og handling tilrettelegge veiene for fremtidens bruk

Kommunale veier og sentrumsområder må tilrettelegges slik at de kan brukes av eldre, bevegelses-, hørsels- og synshemmede, og mennesker med nedsatte kognitive evner. Kommunens vei- og gatenormal må utarbeides i samråd med ressurser på området universell utforming. Gjennom utbedring av eksisterende veier og sentrumsområder, skal kommunen jobbe for kommunale anlegg uten unødige farer for personer med funksjonsnedsettelse og en økende eldre befolkning.

Kommunale veier skal i større grad inngå som virkemiddel for å oppnå behovet for fysisk aktivitet i befolkningen. For å få til dette må gang- og sykkelveiene prioriteres og fremstå attraktive – både gjennom god drift og gjennom opplevelser underveis. Det må være økonomisk spillerom til å utføre presisjonsrettet måking av overganger og veiskiller. Det skal vurderes å øke andelen kommunale gang- og sykkelveier som driftes på en høyere standard i henhold til kommunens standard for drift og vedlikehold av kommunale veier.

I utvikling og forvaltning av kommunal veigrunn, skal kommunen følge utviklingen i nye reisemåter og transportmidler. Kommunen skal ta del i utviklingen i samråd med andre kommuner og fagmyndigheter. Det skal gjøres en vurdering i hva som vil forventes av det kommunale veinettet med tanke på autonome kjøretøy og andre endringer som kan komme med ny teknologi.

Asker kommune skal med tiltak rundt formålsbygg, som hjertesoner, i tillegg til tiltak av mer omfattende størrelse, øke trygghet og trafikksikkerhet på veiene våre

Skolene i Asker er ulike i forhold til beliggenhet og trafikkbilde i tilhørende skolekrets. Med utgangspunkt i lokale forhold og erfaringer, skal Asker kommune jobbe sammen med elever, foreldre og skole, med reisevaner og enkelte fysiske tiltak i skolens nærområde. Dette baseres på en tankegang om en hjertesone rundt skolen.

Hjertesonetankegangen skal også forsterkes i nye kommunale skoleprosjekter og andre formålsbygg, slik at nærmiljøet brukes aktivt i planlegging for gode reisevaner. Dette kan forebygge trafikksikkerhetsutfordringer som ville kommet på et senere tidspunkt.

Asker kommune skal, med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, håndtere knutepunktutvikling og mer avanserte sentrumsveier

Med voksende sentrumsområder øker også forventningene til estetisk uttrykk, renhold og skjøtsel langs kommunale 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 og ved bruksendringer på sentrumsareal automatisk beregnes og avsettes midler til drift. Med utførende entreprenører må det avtales garantiskjøtsel de første leveårene for ny grøntstruktur.

For å unngå uryddige kommunale veianlegg, både over og under bakken, må kommunen sikre gode rutiner og samhandling under utviklingen av disse. For infrastruktur under

bakken må samarbeidsflater kartlegges, både internt i Asker kommune og med eksterne utbyggere. Felles norm/regelverk må vurderes. Permanent snødeponi må etableres.

Asker kommunen skal legge ytterligere ressurser i gode rutiner og oppfølging av store utbyggingsprosjekter, for å unngå trafiksikkerhetsproblemer i nærområdet, samt at kommunale veier tar skade i anleggsfasen.

6.4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

Samarbeid for å nå målene er et av kommuneplanens samfunnsdels satsingsområder, og kommunen har en tydelig ambisjon om samfunns- og tjenesteutvikling med høy grad av innbyggermedvirkning og samarbeid med relevante aktører.

Vi som samfunn står over en stor omstilling som må skje på kort tid, både med tanke på det grønne skifte, og hvordan vi utnytter de eksisterende anleggene våre bedre, for å få bedre kapasitet på veiene våre. For å få til dette må Asker kommune være en pådriver for samarbeid på tvers av myndigheter, næringsliv, innbyggerne og frivilligheten. Sammen kan vi få ny og oppdatert kunnskap om kommunen vår og skape innovative og bærekraftige løsninger.

Vi må vite mer for å velge riktige tiltak for fremtiden

Reisevaneundersøkelsene, trafikkmengder, sykkeltellere og passasjertall på kollektivtransporten gir alle viktige kunnskap om hvordan, hvor og hvorfor vi reiser som vi gjør i Asker. Dette er informasjon som endrer seg hele tiden, og som må oppdateres.

Kommunen vår er fortsatt en ny kommune, og jobben med å innhente kunnskap om hele kommunen er viktig å fortsette med. Blant annet ser vi at bruk av snarveier og smutt er veldig viktig for å øke andel turer som gjøres med gange og sykkel, men vi har lite informasjon om hvilke snarveier og smutt som finnes og brukes hyppig rundt omkring i kommunen. Kommunen er også en stor kommune, med store interne forskjeller, og dermed også forskjellige behov innen samferdsel. Dette er det viktig å ha kunnskap om, da det er forskjellige virkemidler som må benyttes rundt i kommunen.

Det økonomiske spillerommet innen samferdsel blir mindre i årene fremover. Det er derfor nødvendig å prioritere riktig når det kommer til tiltak på de kommunale anleggene våre, både når det kommer til investeringer i nye anlegg, men spesielt med tanke på drift og vedlikehold av anleggene vi allerede har, for å sikre at vi får så mye mobilitet for pengene som mulig. For å ta de riktige valgene må vi vite hvordan dagens tilstand er, og hva de potensielle kostnadene vil være fremover.

Vi kommer ikke i mål uten å samarbeide

Utviklingen innen samferdsel og mobilitet er et komplekst tema. Systemene brukes hver dag av både innbyggerne og næringslivet, og ansvaret for anleggene er delt mellom mange myndigheter.

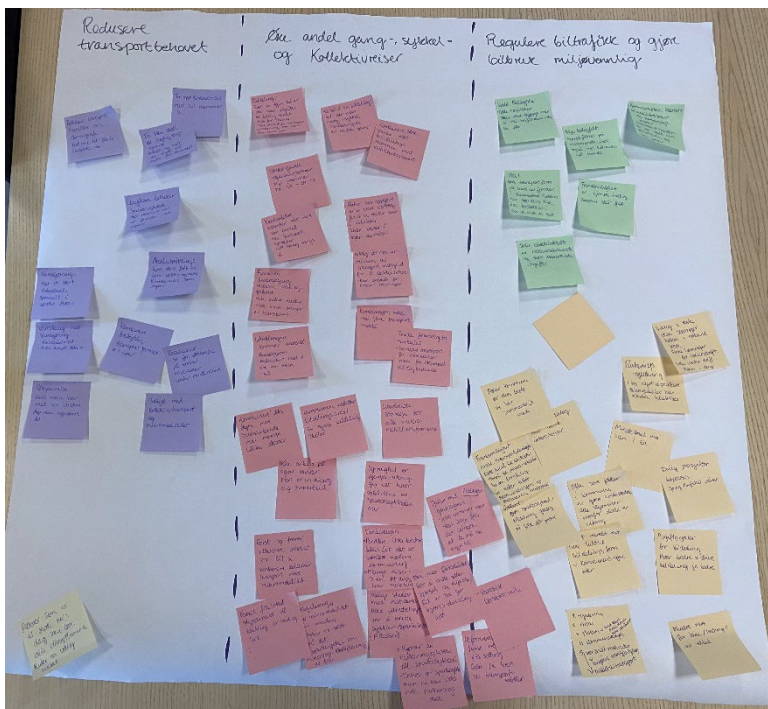
Når det er så mange som påvirker og blir påvirket av tilbudene og anleggene, er det helt avgjørende at vi samarbeider og spiller på lag for å få til løsninger som er bærekraftige, spesielt med tanke på klima, og som er best mulig tilpasset alle.

Samferdselsanleggene i Asker eies og driftes av forskjellige myndigheter. Utenom Asker kommune er det Statens vegvesen, Bane NOR, Vy, Viken fylkeskommune (Akershus fylkeskommune fra 2024) og Ruter som er de aktørene med størst påvirkningsmuligheter

på samferdselssystemet i Asker. Her må Asker kommune være tydelig på hva som er viktig for vår kommune, og være en pådriver for at ønskede tiltak blir prioritert.

For å få ønsket utvikling fremover betinger det en høy grad av medborgerskap og medvirkning med kommunens innbyggere og frivilligheten. Bare på denne måten kan vi vite hva innbyggere trenger av systemer og tilbud. Tett og løpende dialog mellom kommunen og innbyggere gjør at vi sammen kan få innsikt i og forståelse for hva som bør prioriteres og forbedres. Det ligger et stort potensial i å samarbeide med frivilligheten for å løse de oppgavene som vi har foran oss, om det så skulle være drift av anlegg eller gjennomføring av samkjørende reisemuligheter.

Næringslivet spiller en nøkkelrolle i utviklingen fremover. For å få til den arealplanleggingen kommunen legger opp til, og utvikle nærsentrene som ønsket, blant annet for å redusere transportbehovet, må vi ha et tett samarbeid med det eksisterende næringslivet, og riktige næringsaktører må tiltrekkes til kommunen. For å nå klimamålene våre, må vi samarbeide med næringslivet for å finne løsninger som skaper grønne reisevalg.



Figur 15 Idemyldring i arbeidsmøte med aktører innen bildeling og mikromobilitet. Høsten 2022

Innbyggerne, næringslivet og kommunen selv må gjøre endringer i hvordan vi reiser. Det hjelper ikke å bare bygge større veier. Forskning viser³² at hvis man øker kapasiteten på en vei vil trafikken også øke. Bytte til elektriske biler vil ikke alene løse utfordringene med tanke på blant annet fremkommelighet, veistøv, mikroplast og for lite fysisk aktivitet.

Vi må bruke teknologien til vår fordel

Det vil være et strammere økonomisk handlingsrom på samferdsel i tiden fremover. Det er tydelige signaler fra øvrige myndigheter at det skal være fokus på vedlikehold av anleggene vi allerede har, istedenfor å bygge nytt. Også for å nå Norges klima- og miljømål er det

³² Transportøkonomisk Institutt (2015). «Økt vegkapasitet fører til mer trafikk». Finnes her: <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/okt-vegkapasitet-forer-til-mer-trafikk.html>

store endringer som må gjøres på kort tid. Derfor må vi satse på muligheten teknologi og digitalisering gir innen samferdselssektoren.

Kommuneplanens samfunnsdel er tydelig på at Asker kommune, i samarbeid med andre offentlige, private og frivillige aktører, skal bruke ny teknologi og nye digitale løsninger som en aktiv del av tjenesteutviklingen. Vi må bruke teknologi for å få mer effektive og trafikksikre transportløsninger, samtidig som de gjerne er kostnadsbesparende og mer klima- og miljøvennlige enn dagens løsninger.

Intelligente transportsystemer (ITS og C-ITS) er i rask utvikling og bruksområdene for slike systemer utvikles raskt, både med tanke på autonome kjøretøy, trafikkflyt og trafikksikkerhet. Blant annet benytter Ruter seg av C-ITS til et prioriteringssystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser.³³

Utviklingen innen bruk av droner kan også ha stor effekt på transporten i Asker fremover. 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 trafikkovervåking 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

Teknologien er også essensiell for å få utvikle systemene innen bildeling og samkjøring, som kan hjelpe med å redusere transportbehovet og behovet for bil nr. 2 og øke kapasitet på det eksisterende veinettet.

Vi må våge å prøve ut nye løsninger som vi ikke vet om fungerer

Når vi ikke kan lene oss på å bygge nye anlegg for å løse utfordringene vi har, må vi våge å prøve ut nye løsninger. Ofte er slike nye løsninger usikre, vi har ikke all kunnskapen på forhånd, og vi vet ikke nødvendigvis hvilke effekt og konsekvenser løsningene har. Asker, som en stor kommune, med et godt utviklet fagmiljø, må gå foran og aktivt satser på innovasjon og tester ut nye løsninger. Og dersom disse ikke fungerer som forventet, må vi ta dette som viktig læring vi kan ta med videre. Gjennom å drive innovasjon kan kommunen også inspirere næringslivet og andre lokale aktører til å prøve ut nye løsninger, og sammen kan vi utveksle erfaringer og finne morgendagens løsninger.

6.4.1 Strategier

Strategiene under viser hvilke prioriteringer og veivalg kommunen vil satse på for innsatsområde 4 – Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger. Målet er at strategiene skal bidra til å bruke kunnskap, samarbeid, teknologi og innovasjon for å oppnå Asker kommunes mål for samferdselsutviklingen fremover.

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal systematisk og løpende innhente kunnskap om kommunen vår, som gjør det enklere å prioritere riktig og ta de riktige valgene
- Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene våre innen samferdsel og mobilitet
- Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap

³³ Veier24 (2021). «Nytt system for trafikkstyring skal gi bedre lysprioritet for trikk og buss i Stor-Oslo». Finnes her: <https://www.veier24.no/artikler/nytt-system-for-trafikkstyring-skal-gi-bedre-lysprioritet-for-trikk-og-buss-i-stor-oslo>

- Asker kommune skal jobbe aktivt med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant våre innbyggere for å oppnå holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet på veinettet
- Asker kommune skal jobbe aktivt for at innovative løsninger blir testet ut, blant annet gjennom forsøksprosjekter, for å finne nye løsninger innen samferdsel for å nå målene våre

Asker kommune skal systematisk og løpende innhente kunnskap om kommunen vår, som gjør det enklere å prioritere riktig og ta de riktige valgene.

Det skal utarbeides en plan for hvordan kunnskapen om samferdselsanleggene i kommunen løpende innhentes, slik at kommunen har en oppdatert oversikt over tilstanden på anleggene, hvor mye og hvordan de brukes. Dette skal systematiseres i et hensiktsmessig system/verktøy for å kunne prioritere ulike tiltak.

Kommunen skal, gjennom spørreundersøkelser, innbyggerpanel og arbeidsmøter, lære hvordan og hvorfor innbyggerne bruker tilbudene og anleggene som de gjør, og hvilke behov de har.

Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene våre innen samferdsel og mobilitet.

Utviklingen av teknologi innen samferdselssektoren går veldig raskt. De digitale løsningene kan bidra til å nå klimamålene våre, øke fremkommeligheten på veinettet og øke trafiksikkerheten for brukerne.

Asker kommune skal utforske mulighetene for å benytte ny teknologi for å forvalte veianleggene våre, blant annet for å forutsi fremtidige vedlikeholdsbehov og forlenge levetiden til anleggene.

Kommunen skal også se på mulighetene for å benytte intelligente transportsystemer til å forbedre tilbudene for eksempel på innfartsparkeringer gjennom å gi informasjon om tilgjengelige og ledige plasser.

Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap.

Asker kommune skal samarbeide tett med innbyggere og frivilligheten for at askersamfunnet skal ta de grepene som er nødvendig innenfor samferdsel for å nå klimamålene og forbedre fremkommeligheten på veinettet.

Asker kommune har i dag faste halvårsmøter med Ruter angående kollektivtilbudet på buss og båt for Asker. Dette er et nyttig forum for å tydeliggjøre hvilke behov Asker har, og hvilke planer Ruter har fremover. Asker kommune skal opprettholde disse faste møtene og jobber for å opprette lignende faste dialogmøter med Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen og Bane NOR om utviklingen og prioriteringer av tilbud og anlegg i kommunen.

Asker kommune skal også samarbeide tett med næringslivet, for å tilrettelegge at riktig næring blir plassert på riktig sted med tanke på ønsket stedsutvikling og reduksjon av transportbehovet, og for at vi kan lære av hverandre om blant annet innovasjon og insentiv ordninger som bidrar til at målene om bærekraftig samferdsel nås.

Asker kommune skal jobbe aktivt med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant våre innbyggere for å oppnå holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet på veinettet

Holdnings- og adferdsskapende arbeid er vesentlig for å få til den endringen som er nødvendig fremover. Vi må gjøre dette sammen som samfunn, og da er det viktig at også innbyggerne er med på utviklingen. Gjennom å spre kunnskap om hvorfor vi tar grep og hvordan vi vil gjøre det vil vi legge til rette for at innbyggerne selv velger å endre atferd der det er nødvendig.

Asker kommune skal jobbe aktivt for at innovative løsninger blir testet ut, blant annet gjennom forsøksprosjekter, for å finne nye løsninger innen samferdsel for å nå målene våre.

Kommuneplanens samfunnsdel er tydelig på at innovasjon er et viktig virkemiddel i Asker kommunes møte med framtidens utfordringer. Vi har det travelt med å få ned klimagassutslippene. For å få til dette er det behov for mer offensiv handling.

Asker kommune skal være pådriveren for at det både internt i kommunen og i det lokale næringslivet testes ut innovative løsninger som bidrar til å redusere klimagassutslippene og øker fremkommeligheten på det eksisterende veinettet vårt for kollektivtrafikken, næringstrafikken og de som ikke har mulighet til å la sin egen bil stå.

7 Evaluering og rapportering

For å sikre at temaplanen har riktig effekt og bidrar til å nå kommunens mål for samferdsel og mobilitet fremover, er det nødvendig med en konkret plan for evaluering av planen.

Systematisk evaluering og resultatoppfølging er en viktig del av styringsprosessene i Asker kommune, og skal sikre at vi beveger oss i retning av de målene vi har satt oss. Nøkkeltall, forskning, eksterne analyser, aktivitets- og planoppfølging og øvrig statistikk er sentrale kilder til kunnskap om hvorvidt temaplanen bidrar til å nå kommunens mål. I arbeidet med å vurdere graden av måloppnåelse bør det legges vekt på en helhetlig analyse av flere ulike kunnskapskilder. En samlet vurdering av status og måloppnåelse vil i årene fremover bli gitt i forbindelse med årsrapporten.

8 Virkninger av planen

Avsnittene under gir en kort beskrivelse av virkningene av planen knyttet opp mot de tre bærekraftsdimensjonene økonomiske, miljømessige og sosiale forhold.

8.1 Økonomiske og organisatoriske forhold

Tiltak fra denne planen som har direkte økonomisk konsekvens vil behandles i de årlige økonomi- og handlingsprogrammene. Andre tiltak vil kunne gi økonomiske ringvirkninger over tid.

De økonomiske rammebetingelsene for Asker kommune har blitt endret og økonomien er nå strammere enn tidligere.

En areal- og transportplanlegging som i størst mulig grad reduserer transportbehovet, vil kunne spare kommunen for transportutfordringer og mulig veibyggning på senere tidspunkt. Det er også en økt kost/nytte-effekt når felles infrastruktur, som veier og gang- og sykkelanlegg, kan benyttes av flere personer. Vi får mer igjen for hver krone brukt på bygging, drift og vedlikehold.

Det er mye næringslivet kan ordne selv, for eksempel innen varelogistikk og bildeling, dersom rammene ligger til rette for dette. Lokal massehåndtering og massebalanse innenfor byggeprosjekter, vil i tillegg til miljøfordeler, kunne gi økonomiske gevinster for kommunen.

For å få flere til å gå eller sykle, kan vi etablere manglende gang- og sykkellenker eller bygge anlegg som skiller gående og syklende fra hverandre. Etableringskostnadene er forholdsvis store. Men flere aktive trafikanter er god samfunnsøkonomi og gir på sikt besparelser for kommunen innen for eksempel helse og velferd, særlig i lys av de demografiske utfordringene vi står ovenfor. Mye kan også gjøres med det vi har av fysiske anlegg, og vaneendrende tiltak. Dette gjelder rundt mange skoler, der systematisk samarbeid vil kunne supplere de mer kostnadskrevene tiltakene.

Gjennom arealpolitikk og lokalisering av boliger, kan Asker kommune styrke kollektivaksene med flere potensielle kollektivreisende. Med dette kan Ruter og Vy, og andre offentlige aktører innen kollektivtransport, legge flere avganger og større investeringer til Asker. Kommunen må også selv investere i infrastruktur, for eksempel innfartsparkering og infrastruktur langs sjøen. Men håpet er at dette vil avlaste veiene og redusere kommende kostnader knyttet til et overbelastet veisystem.

Et systematisk veivedlikehold vil kunne sikre veienes fulle levetid. Samtidig stiller klimaendringer nye krav til veiene. Skal kvaliteten på de kommunale veianleggene holdes trutt, må vedlikeholdsbudsjettet økes. Å ta igjen et etterslep eller å arbeide ad hoc etter skader oppstått på og rundt veiene, vil koste kommunen mer i det lange løp. I sentrumsområdene kan god planlegging av nye veier sørge for smidigere sentrumsdrift i etterkant. Det vil være nødvendig å vurdere en høyere og mer kostnadskrevene standard i sentrumsutvidelser.

Informasjonsdeling, kunnskapsinnhenting og holdnings- og vaneendrende tiltak krever noen ressurser, men er rimelige i forhold til effekten som kan oppnås på mange områder. I denne sammenheng vil også pilotprosjekter gi mye kunnskap, uten å kreve svært omfattende investeringer.

Felles for alle innsatsområdene er samarbeid og deling, på tvers av virksomheter, offentlige organ, med privat næringsliv og utbyggere, og med innbyggere i ulike sammenhenger. Dette er viktig i oppfølging av planen og en forutsetning for å lykkes.

8.2 Sosiale forhold

Hvordan et samfunn organiserer sin samferdsel og mobilitet har betydning for innbyggernes fysiske og psykiske helse, muligheter for lik deltakelse i samfunnet, trivsel og livskvalitet, vaner og holdninger, oppvekst og alderdom, for å nevne noe. De siste årene har folkehelse og sosial bærekraft blitt stadig viktigere i kommunal planlegging. Samferdsel og mobilitet er derfor en av de viktige brikkene når Asker kommune jobber med stedsutvikling.

Folkehelse

Stillesitting er en selvstendig risikofaktor for sykdom og for tidlig død. Fysisk aktivitet bidrar til å forebygge over 30 ulike sykdommer, herunder depresjon, diabetes, hjerte-karsykdommer og kreft³⁴. Helsedirektoratet fremhever i sine nasjonale faglige råd om fysisk aktivitet i forebygging og behandling viktigheten av å planlegge for at by-, bolig- og nærområder stimulerer til fysisk aktivitet i trygge omgivelser³⁵. Imidlertid er det kun tre av ti voksne og eldre som oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet og bare halvparten av 15-åringer³⁶.

Lett og moderat fysisk aktivitet, som gange og sykling, er av stor betydning for forebyggende helsearbeid. Mange i Asker reiser mye i hverdagen, blant annet til og fra jobb. Gjennom god steds-, bolig- og næringsutvikling kan transportbehovet reduseres, og flere reiser kan tas med bærekraftige transportformer som har kortere rekkevidde. Temaplanen tilrettelegger for mer gange og sykkel, som i tillegg til å være positivt for klima og miljø, også bidrar til mer fysisk aktivitet, og dermed bidra til å bedre folkehelsen.

Mange av sykdommene som knyttes til fysisk inaktivitet er også knyttet til lav sosioøkonomisk status. Tilrettelegging for fysisk aktivitet som ikke koster noe, og som er tilgjengelig for alle uavhengig av inntekt, medlemskap og lignende, kan bidra til å redusere den sosiale ulikheten i helse³⁷ - FHI skriver "Dersom vi får jevnet ut forskjellene i befolkninga når det gjelder fysisk aktivitet, kan det trolig bidra til å jevne ut sosiale forskjeller i livsstilssykdommer."»³⁴

Samtidig vil redusert bilbruk være med å redusere luftforurensningen lokalt, gi redusert støybelastning for boligområder nært veinettet, og færre biler i boligområder vil kunne øke trafikk sikkerheten, som samlet sett betyr betydelig folkehelsegevinst.

Tilgjengelighet og deltakelse

Utenforskap og ensomhet er en av de store samfunnsflokene Askersamfunnet står overfor. Samtidig øker antallet eldre, en gruppe der mange har redusert mobilitet. En satsning på kollektiv mobilitet gir likere muligheter til mobilitet og deltakelse i samfunnet. For de som

³⁴ Folkehelseinstituttet (oppdatert 2022). «Fysisk aktivitet i Norge». Finnes her <https://www.fhi.no/nettpub/hin/levevaner/fysisk-aktivitet/>

³⁵ Helsedirektoratet (oppdatert 2022). «Fysisk aktivitet i forebygging og behandling». Finnes her: <https://www.helsedirektoratet.no/faglige-rad/fysisk-aktivitet-i-forebygging-og-behandling/voksne-og-eldre#voksne-og-eldre-bor-vaere-regelmessig-fysisk-aktive>

³⁶ Regjeringen (2020). «Sammen om aktive liv. Helse- og omsorgsdepartementets handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029». Finnes her: <https://www.regjeringen.no/contentassets/43934b653c924ed7816fa16cd1e8e523/handlingsplan-for-fysisk-aktivitet-2020.pdf> (Fysisk aktivitet hos voksne, eldre og unge)

³⁷ Helsedirektoratet (oppdatert 2018) «Sosial ulikhet påvirker helse – tiltak og råd». Finnes her: [Sosial ulikhet påvirker helse – tiltak og råd - Helsedirektoratet](https://www.helsedirektoratet.no/sosial-ulikhet-pavirker-helse-tiltak-og-rad)

ikke kan eller ønsker å kjøre er kollektive transportmuligheter spesielt viktig. Satsningen på universell utforming er også sentral, sett i lys av det økende antallet eldre i kommunen, slik at innbyggerne også i alderdommen eller ved nedsatt funksjonsevne ellers i livet kan delta i samfunnet på lik linje med andre.

Der er derimot enkelte som ikke har mulighet til å benytte seg av kollektivtilbudet, eller gå og sykle til aktiviteter, blant annet på grunn av alder. Ved å legge til rette for at flere benytter seg av andre transportformer, vil flere parkeringsplasser, og veienes kapasitet, være tilgjengelige for denne gruppen, slik at de på lik linje får mulighet til å delta i samfunnet.

Bruke arealene til det beste for innbyggerne

Areal er et knapphetsgode, og hvordan offentlige arealer utnyttes påvirker samfunnslivet og livene våre som innbyggere i Asker. Privat bilbruk tar opp mye areal, både til vei og til parkering. Ved økt sykkel, gange og kollektiv transportløsninger kan arealbehovet knyttet til privat bilbruk reduseres. Dette fører blant annet til at de som faktisk trenger det, kommer lettere frem. I sentrumsområder kan frigjort areal benyttes til noe som gagnar mange, slik som utendørs møteplasser, grøntområder, sykkelparkering eller lignende, som igjen kan spille positivt inn på folkehelsen og sivilsamfunnet.

8.3 Miljømessig forhold

Transportsektoren er en av de største kildene til utslipp både i Asker, nasjonalt og globalt. I tillegg fører infrastruktur knyttet til samferdsel til store inngrep i naturen.

Det er en kjensgjerning at oppnåelse av sosial og økonomisk bærekraft er helt avhengig av at vi sikrer forutsetningene for stabile livsforhold for mennesker på planeten. Det vil si at vi må holde oss innenfor visse miljømessige rammer, eller det vi også kaller planetens tålegrenser³⁸. Det er i forskningen identifisert ni globale tålegrenser som har betydning for jordas stabilitet og motstandsdyktighet. To av disse kalles for kjernegrenser: Klima og tap av biologisk mangfold. Om disse overskrides kan det få katastrofale følger.

Klimaet er allerede i endring. Atmosfæren og havene varmes opp, innlandsis og havis smelter og det globale havnivået stiger. Også nedbørsmønstrene er i endring, og det er ingenting som tyder på at endringene vil stoppe i tiden framover. Klarer vi ikke å snu utviklingen, vil den globale middeltemperaturen kunne øke med mer enn 4°C³⁹ i dette århundret. Konsekvensene av klimaendringene er merkbare allerede nå ved rundt 1°C. Derfor ble det i Parisavtalen enighet om at partene lover å strekke seg mot et mål om en temperaturøkning på maksimalt 1,5°C.

De raske klimaendringene gjør at mange arter har problemer med å tilpasse seg og ifølge FNs klimapanel⁴⁰ står opp til 30 prosent av dem i fare for å dø ut. Noen av disse artene, blant annet flere fiskearter, er en direkte næringskilde for mennesker. Ved en økning i temperaturen vil også havforsuring utgjøre en vesentlig risiko for livet i havet. Klimaendringene vil i tillegg ha betydning for økosystemenes evne til å støtte funksjoner som er viktige for mennesker og natur, for eksempel naturlig beskyttelse mot flom eller samspillet mellom pollinatorer og planter.

³⁸ Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. *et al.* (2009). «A safe operating space for humanity». *Nature* 461, 472–475 (2009). Finnes her: <https://doi.org/10.1038/461472a>

³⁹ IPCC (2014). «Climate change 2014. Impacts, adaptation and vulnerabilities». *Part B Regional*. <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg2/>

⁴⁰ IPCC (2014). «Climate change 2014. Impacts, adaptation and vulnerabilities». *Part B Regional*. Finnes her: <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg2/>

Vi må også merke oss at i enkelte tilfeller kan det være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. En stor del av klimapolitikken i Norge baseres på en elektrifisering av transportsektoren⁴¹. Elektrifiseringen vil kreve store investeringer i prosjekter innen fornybar energi, et omfattende nettverk av kraftledninger og ladestasjoner og en utvidelse av jernbanenettet. Det betyr omfattende inngrep i naturen. Andre eksempler på dilemmaer er nedbygging av natur for å anlegge gang- og sykkelveier, eller lokale massedeponier for redusert kjøring av masser. Dette er kompliserte dilemmaer der vi i hvert enkelt tilfelle må veie klimagevinsten mot tap av naturlige karbonlagre og andre naturverdier.

Temaplan for samferdsel og mobilitet henger tett sammen med både temaplan handling mot klimaendringene og temaplan for naturmangfold, og er en av de viktigste temaplanene for at Asker skal nå bærekraftsmålene og for at vi skal holde oss innenfor planetens tålegrenser.

⁴¹ Miljødirektoratet (2020) «Klimakur 2030». Finnes her: [Klimakur 2030: Tiltak og virkemidler mot 2030 \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimakur-2030)

9 Vedlegg

9.1 Kunnskapsgrunnlag

Ligger vedlagt i eget dokument.

9.2 Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier

Innsatsområde	Strategi	Delmål	Hovedmål
Reduksjon av transportbehovet	Asker kommune skal gjennom en hensiktsmessig stedsutvikling, god arealdisponering og tilrettelegging for kortreiste arbeidsplasser minimere innbyggernes transportbehov	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal bidra til å redusere behovet for næringstransport gjennom en effektivisering av varelogistikk, en effektivisering av renovasjonstransport og gjennom innovative løsninger for masseforvaltning	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal høyne terskelen for å velge bil gjennom en målrettet parkeringspolitikk	<i>Askersamfunnet har minimale negative konsekvenser på det ytre miljøet.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil	<i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.</i>	<i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i>
Grønn mobilitet	Asker kommune skal jobbe aktivt for å øke gange- og sykkelandelen på reiser, gjennom økt bygging av sammenhengende gang- og sykkelinfrastruktur, bruk av incentivordninger, og bevisstgjøring rundt reisevalg	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal være en pådriver og samarbeidspartner for Ruter og andre	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge,</i>

	kollektivtilbydere for å optimalisere kollektivnettet og gjøre valg som bidrar til et godt grunnlag for kollektivtrafikken	<i>transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal være en pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden, blant annet gjennom utvikling av kaianlegg og tilhørende fasiliteter	<i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.</i>	<i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i>
	Asker kommune skal gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig gjennom å videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen.	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal gjennom arealplanlegging jobbe for at mer av tungtransporten i kommunen benytter nullutslipp- eller lavutslippsteknologi.	<i>Askersamfunnet er i front for lavutslippssamfunnet i tråd med internasjonale og nasjonale klimaforpliktelser og regionale ambisjoner.</i>	<i>Askersamfunnet handler umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.</i>
Kvalitet på kommunale veianlegg	Asker kommune skal gjennom tilstrekkelig veivedlikehold forhindre at veienes levetid forringes raskere enn nødvendig	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal gjennom klimatilpasning av det kommunale veinettet forebygge skade og nedsatt fremkommelighet	<i>Askersamfunnet motvirker, reduserer og tilpasser seg konsekvensene av klimaendringer.</i>	<i>Askersamfunnet handler umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.</i>
	Asker kommune skal gjennom kunnskap og handling tilrettelegge veiene for fremtidens bruk	<i>Askersamfunnet har minimale negative konsekvenser på det ytre miljøet.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern.</i>
	Asker kommune skal med tiltak rundt formålsbygg, som hjertesoner, i tillegg til tiltak av mer omfattende størrelse, øke trygghet og	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og</i>

	trafiksikkerhet på veiene våre	<i>som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, håndtere knutepunktutvikling og mer avanserte sentrumsveier	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger	Asker kommune skal systematisk og løpende innhente kunnskap om kommunen vår, som gjør det enklere å prioritere riktig og ta de riktige valgene	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern</i>
	Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene våre innen samferdsel og mobilitet	<i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.</i>	<i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i>
	Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern.</i>
	Asker kommune skal jobbe aktivt med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant våre innbyggere for å oppnå holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet på veinettet	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	<i>Askersamfunnet har tettsteder og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern.</i>
	Asker kommune skal jobbe aktivt for at innovative løsninger blir testet ut, blant annet gjennom forsøksprosjekter, for å finne nye løsninger innen samferdsel for å nå målene våre	<i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.</i>	<i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i>

9.3 Definisjoner

ABC-prinsippet: Hvordan næringer og arbeidsplasser skal lokaliseres ifølge Kommuneplanens samfunnsdel. Rett virksomhet på rett sted. A-områder er områder som er godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. B-områder er områder som ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har godt tilgang til hovedveinettet. C-områder er områder som ligger i så stor avstand fra tettstedene at det kan etableres industrivirksomheter som er støy- og støvproduserende.

Autonome kjøretøy: kjøretøy som ikke er avhengig av noe utenfor kjøretøyet selv og dets systemer, altså verken fører eller oppkobling mot internett, infrastruktur eller andre kjøretøy.

Bildeling: Ordning der flere personer eller husstander deler et antall biler som eies av et foretak eller av andre privatpersoner

Bilpool: Bildeling gjennom store utleiefirmaer som har en flåte av tilgjengelige biler

Bærekraftig: Et begrep som brukes for å karakterisere økonomiske, sosiale, institusjonelle og miljømessige sider ved menneskelige samfunn. Begrepet stammer fra Brundtlandsrapporten i 1987, der bærekraftig utvikling defineres som utvikling som imøtekommer behovene til dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov.

C-ITS: Samvirkende intelligente transportsystem. Teknologi og applikasjoner som utnytter effektiv datautveksling mellom enheter, aktører og infrastruktur i transportsystemet.

FNs bærekraftsmål: Verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

Ikke kvote-pliktig sektor: Utslippskategoriene som ikke er omfattet av EUs kvotesystem, ofte kalt "ikke-kvotepiktig sektor" omfatter hovedsakelig veitrafikk, jordbruk, avfall og avløp, bygg og anlegg, samt deler av industri- olje og gass og energiforsyning.

ITS: Intelligente transportsystem. Et samlebegrep for bruk av ny teknologi i transportsektoren for å gjøre transportsystemene sikrere, mer effektive og mer bærekraftig.

Lavutslippssamfunnet: Et samfunn hvor klimagassutslippene, ut fra beste vitenskapelige grunnlag, utslippsutviklingen globalt og nasjonale omstendigheter, er redusert for å motvirke skadelige virkninger av global oppvarming som beskrevet i Parisavtalen. Målet er at klimagassutslippene i 2050 reduseres med 80-95 prosent sammenlignet med utslippsnivået i 1990.

Lavutslippsteknologi: Teknologi som i bruk medfører lite utslipp av klimagasser

LSU: Lokalsamfunnsutvalg i Asker kommune. Lokalsamfunnsutvalg er faste utvalg oppnevnt av kommunestyret som en forsøksordning i to år. Det finnes 3 LSU i Asker. Heggedal, Slemmestad og Tofte LSU.

Masseforvaltning: Begrep som brukes om forvaltning gjennom uttak, gjenvinning, rensing, transport, mottak, lagring, utfylling og deponering av masser, inkludert jord- og steinmasse, råstoff, overskuddsmasse, asfalt, avfall og snø

Mikromobilitet: det å flytte seg ved hjelp av små og miljøvennlige transportmidler som kan brukes av en eller få personer over korte avstander.

Nullutslippsteknologi: Teknologi som i bruk ikke medfører utslipp av klimagasser

Samkjøring: Trafikanter som skal samme veg kjører sammen i én bil slik at man oppnår større passasjerbelegg i personbilene.