

Innspill til kommuneplan for nye Asker

AP1 - Samfunnsutvikling



20.06.2018

Forord

Nye Asker kommune ligger strategiske plassert, sentralt på Østlandet, med kort vei til bl.a. Oslo og Drammen. Noen av landets viktigste transportårer går gjennom vårt område. Kommunen er, og vil for fremtiden fremstå som attraktiv for både næringsliv og som boområde. Kommunen vil også ha attraktive grønne og blå rekreasjonsområder for egne innbyggere, og også som viktige satsningsområder for både næringsliv og turisme. I dette ligger at kommunen må ha en bevisst holdning til dette da det fort kan oppstå konflikt i disse satsingsområdene.

Med den nye regionen Viken, vil nye Asker fremstå som selve indrefiletten i området. Det er derfor avgjørende at vi selv tar styringen og legger en strategi for utvikling av fremtiden.

Strategien er derfor sektorovergripende for alle aktiviteter som bidrar til kommunens mål, og har et langsiktig tidsperspektiv som omfatter både egne og andre aktørers trekk inn i fremtiden.

Derfor ligger det også i denne strategi forhold som ligger utenfor kommunens myndighetsområder, men som nye Asker vil kunne påvirke som den betydelige og sentrale aktøren Asker er, og vil kunne være, i den nye stor regionen. Det gjelder spesielt forhold som er knyttet til offentlig kommunikasjon samt nasjonal og regional samferdselsplanlegging. Dette er et av de fortrinn vi vil oppleve med sammenslåingen og ved å bli en større og mer robust kommune.

Ny Røykenvei med avkjøring fra E18, er et slikt strategisk valg hvor det er en gjensidig avhengighet mellom flere aktører for å få dette til, og videreføre ny Røykenvei til RV23.

Nye Asker vi også i framtiden har et spredd bosettingsmønster. Intensjonsavtalen ligger til grunn at vi skal videreføre de lokalsentrene vi har i dag. Vi ser at det vil være en utfordring å få til all den offentlig kommunikasjon vi ønsker oss, og erkjenner at også privatbilen må ha sin plass i den fremtidige transportstrukturen. I midlertidig er det klart at vi kan legge til rette for at transportbehovet blir redusert gjennom å etablere lokale arbeidsplasser og til rette legge for nye næringsarealer i tilknytning til den senterstrukturen som skal videreføres. I tillegg kan individuell transportbehov reduseres ved at det planlegges for desentraliserte pendler parkeringsplasser og at «RV-1» Oslofjorden tas i bruk i større grad som transportåre.

Kommunenes rolle som samfunnsutvikler handler om langsiktig arealbruk og utbyggingsmønster, utbygging av infrastruktur, steds- og sentrumsutvikling, næringsutvikling, miljø og folkehelse i videste forstand. Delprosjektet for kommuneplan har utarbeidet strategier for hvordan kommunen kan tilrettelegge for positiv utvikling i lokalsamfunnet og storsamfunnet i form av å sikre gode levekår for innbyggerne og gode rammevilkår for næringslivet og forvalte sammenhengende natur- og friluftsområder samt håndtere klimaspørsmål. Intensjonsavtalens kapittel 9 om samfunn og samfunnsutvikling, samt FNs bærekraftsmål er lagt til grunn for delprosjektets arbeid.

Vi holder fokus på fortrinnene ved at vi blir en større kommune, og bygger noe sammen.

Trond O. Røed
leder
arbeidsgruppe samfunnsutvikling

Innhold

Forord	2
Bakgrunn	4
Konklusjon/anbefalinger	6
Nasjonale og regionale rammer og føringer	8
Stedsutvikling	9
Status i de tre kommunene:	9
Intensjonsavtalen om stedsutvikling:	10
Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen stedsutvikling:	10
Næring	13
Status i de tre kommunene:	13
Intensjonsavtalen om næringsutvikling:	15
Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen næringsutvikling:	15
Samferdsel	18
Status i de tre kommunene:	18
Intensjonsavtalen om samferdsel:	19
Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen samferdsel:	19
Miljø	24
Status i de tre kommunene:	24
Intensjonsavtalen om miljø:	25
Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen miljø:	25

Bakgrunn

Det skal lages kommuneplan for nye Asker. Fellesnemnda for nye Asker vedtok 28. oktober 2016 at FNs bærekraftsmål skal innarbeides som rammeverk for utformingen av planprogram og kommuneplan for den nye kommunen og nedsatte deretter et politisk og administrativt delprosjekt for arbeidet med kommuneplan for nye Asker. Fellesnemnda utgjør kommuneplanutvalget for nye Asker inntil nytt kommunestyre er valgt. Det ble etablert tre politiske underutvalg under kommuneplanutvalget; underutvalg FNs bærekraftsmål, underutvalg tjenesteutvikling og underutvalg samfunnsutvikling.

Mandat for underutvalg samfunnsutvikling:

Viktige politikkområder (listen er ikke uttømmende):

Diskutere **grunnlaget** for samfunnsutviklingen, bl.a.:

- Befolkningsutvikling
- Boligbygging
- Næringsutvikling
- Areal- og stedsutvikling
- Samferdsel
- Energi/klima, kultur-/naturmiljø
- Samfunnsikkerhet
- Regional utvikling

FN's bærekraftsmål legges til grunn for arbeidet.

Som grunnlag for arbeidet utarbeides et kunnskapsgrunnlag, (fakta, prognoser, scenarioer)

Anbefale mål og strategier i samfunnsutviklingen som kan legges til grunn for arbeidet med Planprogram for ny kommuneplan, samt arbeidet med Samfunnsdelen og arealdelen.

Intensjonsavtalen for nye Asker legger vesentlig vekt på betydningen av en bærekraftig og samordnet samfunnsutvikling basert på helhetlige areal- og transportløsninger.

Den nye kommunen skal utvikles som en flersenterkommune, med en aktiv stedsutvikling basert på den eksisterende senterstrukturen. De ulike tettsteder og sentre skal bygges rundt gode private- og offentlige servicetjenester, gode lokale møteplasser og med gode kollektivtransportløsninger.

Næringspolitikken skal baseres på de fortrinn kommunen har, beliggende sentralt på Østlandet, med en høyt utdannet befolkning, et allsidig næringsliv, og naturgitte muligheter knyttet til både blå og grønne næringer.

Den fremtidige kommunen skal spille en aktiv rolle overfor regionale og nasjonale myndigheter, særlig når det gjelder utvikling av tettsteder, næringsliv og transportinfrastruktur.

I underutvalget har det vært fokus på utfordringer innen samfunnsutvikling som dukker opp når vi går fra å være tre kommuner, til å se fremtidig utvikling i en større helhet på tvers av dagens kommunegrenser. I løpet av møteserien har medlemmene fått kjennskap til de tre kommunenes felles og ulike utfordringer, statlige føringer for areal- og transportplanlegging, kommunen sin rolle i strategi for boligbygging, stedsutvikling, næringsutvikling, FNs bærekraftsmål m.m.

Som følge av statlige føringer om samordnet areal- og transportplanlegging, skal eksisterende transportkorridorer tillegges stor vekt i arealutviklingen i kommunen. I dagens Asker er det to jernbanetraseer (Drammensbanen og Spikkestadbanen) som det kan fortettes rundt, i Røyken

kommune går Spikkestadbanen. I Hurum er det til forskjell fra de andre kommunene ikke togtilbud. Hurum har i tillegg store avstander, et beskjedent busstilbud og relativt spredt bebyggelse.

Et mål for nye Asker er å sikre bærekraftig vekst og utvikling i hele kommunen. Internt i storkommunen vil det være ulike utfordringer og behov for ulike strategier for å nå dette målet. Kontrastene er store mellom fortetting i Asker og Heggedal, kontra transport, steds- og næringsutvikling på Sætre og Tofte. Om man ønsker en vekst og utvikling i søndre Asker, vil en fort utfordre statlige føringer om fortetting langs knutepunkt. En strategi som sikrer bærekraftig utvikling i hele kommunen er derfor en viktig premiss for å lykkes.

Det er gjennomført to arbeidsmøter om de to mest sentrale temaene for samfunnsutvikling; samferdsel og stedsutvikling. De to temaene går tett inn i hverandre, samtidig som de tar med seg andre utfordringer som samfunnsutviklingen må ta tak i. I tillegg har gruppen valgt å vektlegge næringsutvikling som et av tre hovedområder. Til hvert av temaene er det konkludert med noen momenter til strategi for Nye Asker.

Følgende folkevalgte har deltatt i AP1 - underutvalg samfunnsutvikling:

- 1.Trond Røed, Leder (Frp, Hurum)
- 2.Tore Hogstad (V, Røyken)
- 3.Vidar Mikalsen (Ap, Røyken)
- 4.Didrik Dewan (H, Asker)
- 5.Knut Auke (Frp, Asker)

De tre underutvalgene avgir sine anbefalinger til mål og strategier for arbeidet med ny kommuneplan.

Disse anbefalingene legges til grunn for fellesnemdas foreløpige konklusjoner og premisser for igangsetting av det formelle arbeidet med ny kommuneplan. Dette arbeidet igangsettes med utarbeidelse av et Planprogram for kommuneplanarbeidet, høsten 2018.

Konklusjon/anbefalinger

Mål for stedsutviklingen i nye Asker:

Stedsutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 11, bærekraftige byer og samfunn.

- Dagens tettstedstruktur skal sikres og videreutvikles.
- Tettstedene skal bidra til at alle grupper av befolkningen opplever tilhørighet og får dekket sine daglige behov for opplevelser, service og tjenester.
- Tettstedene skal utvikles som lokale næringsområder, med lokale arbeidsplasser.
- Tettstedene skal bygges opp rundt et transportsystem basert på kollektiv, sykkel og gange.
- Tettstedene skal videreutvikles basert på sine særpreg og kvaliteter, knyttet bl.a. til de naturgitte og kulturhistoriske omgivelser.
- Tettstedene skal videreutvikles i balanse med hverandre, tilpasset behovene i eget lokalområde.

Mål for næringsutvikling i nye Asker:

Næringsutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur og 11, bærekraftige byer og samfunn.

- Næringslivet skal ha langsiktige og forutsigbare rammebetingelser, fastsatt i kommuneplanen.
- Dagens næringsliv gis mulighet for fortsatt utvikling.
- Næringslivet videreutvikles ut ifra prinsippet om rett virksomhet på rett sted, basert på samordnet areal- og transportplanlegging og relatert til tettstedsstrukturen, samferdselsstrukturen og de naturgitte forutsetninger.
- Kompetansevirksomheter, med behov for et regionalt arbeidsmarked, lokaliseres primært langs jernbanen.
- Handel og service (privat og offentlig) lokaliseres til tettstedsstrukturen.
- Reiseliv og turisme videreutvikles, basert på naturgitte/stedlige forutsetninger.
- Grønne næringer og maritime næringer videreutvikles, basert på naturgitte forutsetninger.
- Logistikk og industri konsentreres til Follestad. Eksisterende industrivirksomheter ivaretas.
- Det etableres et høyskolemiljø i nye Asker.

Mål for samferdselsutvikling i nye Asker

Samferdselsutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur, 11, bærekraftige byer og samfunn, og 13, stoppe klimaendringene.

- Samferdselsutviklingen baseres på «Transporttrekanten»
I dette ligger at samferdselsutviklingen skal baseres på samordnet areal og transportutvikling, og at transportveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Grønn mobilitet innføres som prinsipp ved all tettstedsutvikling.
- Kollektivtilbudet styrkes i hele kommunen. Kollektivsystemet vil, sammen med sykkel og gange, være det primære transporttilbudet i Asker nord. Bilen vil, sammen med sykkel og gange, fortsatt være det primære transporttilbudet i Asker sør.
- Spikkestadbanen styrker sin rolle som transportåre. På sikt skal banen videreføres sørover og over Oslofjorden, med tilknytning til Østfoldbanen, jf. regional plan for Oslo og Akershus.
- Busstilbudet styrkes vesentlig, med en kombinasjon av ekspressbusser og matebusser.

- Det etableres et effektivt bussnett inn mot jernbanestasjonene, og inn mot Asker sentrum. Busstilbudet styrkes også via Rv 23, inn mot Oslo sør og mot Drammen.
- Det etableres pendler-parkeringsplasser ved bussholdeplasser utenfor Asker sentrum, for å sikre overgang til offentlig kommunikasjon så tidlig som mulig.
- Gang-/sykkelveitilbudet bedres i hele kommune.
- Ny E18 skal på plass, fra Bærum grense til Drengsrud, innen 2032.
- Ny Røykenvei fornyes som konsept, og nordre del skal inngå i løsningen for ny E18.
- Eksisterende Røykenvei og Slemmestadvei er på sikt ikke gjennomfartsveier, men lokale samleveier, hovedbuss- og sykkeltraséer.
- Rv 23 fullføres.
- Fjorden som transportåre får økt betydning, både for persontransport og gods.
- Kommunen innehar en aktiv pådriverrolle i utviklingen av kollektivsystemet, både ifht stat, ifht region, ifht de etablerte råd og forum.

Mål for miljøutvikling i nye Asker:

Miljøutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur, 11, bærekraftige byer og samfunn, og 13, stoppe klimaendringene.

- Asker skal fortsatt være en grønn kommune.
- Dyrket og dyrkbart areal, marka, strandsonene langs sjø og vassdrag, skal sikres, og nedbygging forhindres.
- Kulturlandskapet, både bygdelandskapet og villalandskapet, skal ivaretas.
- Forurensende utslipp til vann- og vassdrag skal ikke skje.
- Utslipp av klimagasser skal stoppes.
- Transporten skal baseres på grønn mobilitet.
- Utviklingen av et grønt næringsliv stimuleres, bl.a. innenfor primærnæring og reiseliv.
- Det etableres et høyskolemiljø i nye Asker, basert på miljøfag og grønne næringer.

Nasjonale og regionale rammer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging er bl.a. knyttet til:

- Klimautslipp og areal- og transportplanlegging
- Tilpasning til endret klima
- Samfunnsikkerhet
- Jordvern og økt matproduksjon
- Naturmangfold og betydningen av sammenhengende blå/grønn struktur
- Vannforvaltning
- Masseforvaltning
- Boligosiale hensyn
- Folkehelse, helse- og omsorg i planarbeidet
- Barns rettigheter på alle plan i kommunen

Det er vedtatt Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og for klima og energiplanlegging.

Det er vedtatt Rikspolitiske retningslinjer for:

- planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjorden
- barn og unges interesser i planleggingen
- universell utforming
- behandling av støy og luftkvalitet

Regional plan for areal- og transportplanlegging Oslo og Akershus er forankret i Intensjonsavtalen, og vil danne et grunnlag for kommuneplanarbeidet også for nye Asker.

<https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/statlige-planoppgaver/statlige-planretningslinjer-spr/id664274/>

<http://www.bfk.no/Politikk/Slik-kan-du-pavirke/Horinger/Avsluttede-horinger/Regional-planstrategi-for-Buskerud-2017-2020/>

<http://www.akershus.no/ansvarsomrader/planlegging/regional-planlegging/regional-planstrategi/>

Stedsutvikling

Status i de tre kommunene:

Asker:

Asker kommune har definert en senterstruktur med Asker sentrum som kommunesenter, 4 lokalsentre (Holmen, Vollen, Heggedal, Dikemark), og 17 nærsentre.

Asker sentrum er kommunesenter og kommunens største tettsted og knutepunkt, med et omfattende utvalg forretninger, servicevirksomheter, kulturhus, spisesteder og møteplasser.

Holmen sentrum, Vollen, Heggedal, Dikemark er alle pekt ut som lokalsentre, servicesentre og møteplasser for sine delområder av kommunen. Holmen sentrum står foran en vesentlig ombygging, men er avhengig av omlegging av Slemmestadveien, et tiltak som henger sammen med ny E18. Vollen har vært gjennom en omfattende utbygging, og kun mindre prosjekter er under planlegging. Heggedal er midt i en kraftig utbygging som vil kunne pågå i mange år framover. Dikemark tømmes som sykehus, og stedet skal bygges opp igjen i et bevaringsverdig, til dels fredet anlegg.

Nærsentrene er servicesentre og møteplasser hvor innbyggerne i nærområdet får dekket daglige handels- og servicebehov.

Røyken:

Røyken har definert Slemmestad, Spikkestad og Røyken som de viktigste tettstedene der det skal tilrettelegges for sentrumsutvikling og fortetting basert på kollektivknutepunkt, handels- og servicevirksomhet, kulturaktiviteter, rekreasjon og gode møteplasser. Slemmestad er kommunens største tettsted, og nylig vedtatt områdeplan tilrettelegger for inntil 1300 nye boliger.

I Åros og Midtbygda ligger det potensial for relativt stor utbygging innenfor ferdig regulerte områder og områder avsatt i kommuneplanen.

I tillegg har kommunen flere definerte tettsteder med egen identitet der kommuneplanen legger opp til en noe mer begrenset utbygging og fortetting; Hyggen, Båttstø, Nærnes og Hallenskog.

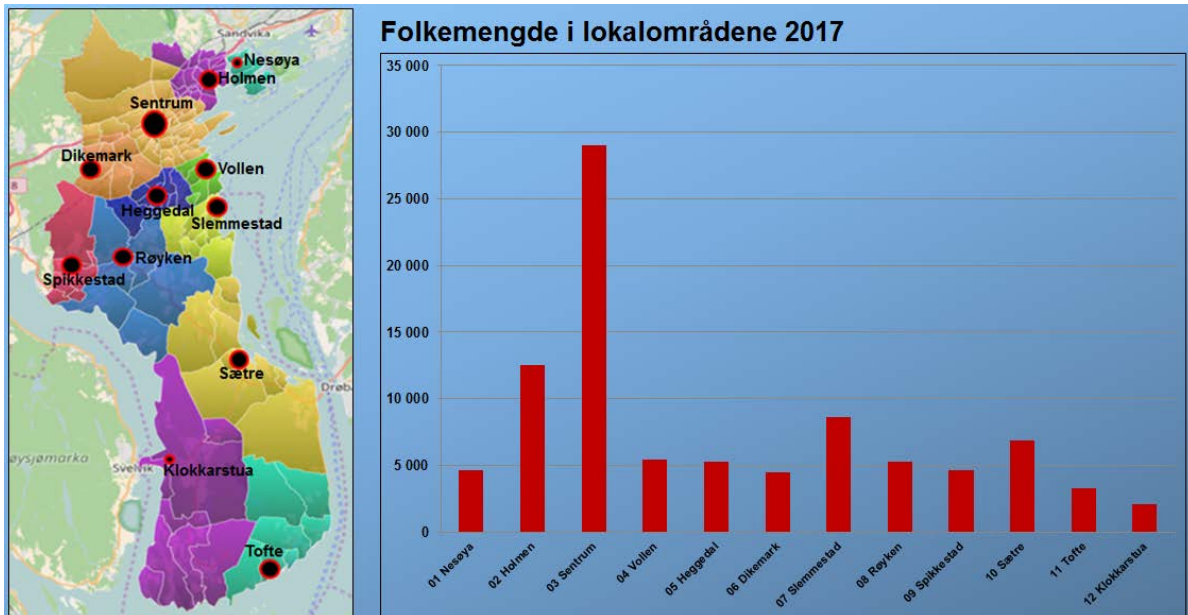
Kommunen har relativt spredt bosetting, og 65% av kommunens boliger er eneboliger.

Hurum:

I Hurum er Sætre og Tofte definert som lokalsenter for hhv nordre og søndre del, mens de øvrige tettstedene har nærsenterfunksjoner.

Det er til dels store forskjeller mellom lokalsamfunnene, både i størrelse og karakter. Sætre sentrum er i utvikling og vekst, og med utbyggingen som foregår nå vil Sætre fremstå med mer bypreg enn tidligere. Tofte har et langstrakt sentrumsområde og det er mål å styrke Tofte som tettsted og lokalsenter.

Kommunen legger til rette for endring - utvikling og vekst. Fra å være en typisk industrikommune med store industribedrifter på Tofte og Sætre har kommunens nordre del blitt mer og mer integrert i Osloregionens felles bolig- og arbeidsmarked, mens utviklingen i søndre del har bygd på landbruks- og reiselivsnæringens lokale fortrinn som beliggenhet til sjø, mangfold, opplevelsesmuligheter, natur, miljø og kultur.



Intensjonsavtalen om stedsutvikling:

- Dagens senterstruktur legges til grunn: *Kommunesenter-lokalsenter-nærsenter*.
- Vektlegge stedenes kvaliteter, særpreget, identitet.
- Samordnet areal- og transportplanlegging, konsentrert til knutepunktene.
- Boligvekst i gangavstand til senterstruktur/knutepunkt.
- Handel og tjenester lokaliseres til sentrene.
- Arbeidsplassintensive arbeidsplasser lokaliseres til senterstruktur/knutepunkt.
- Offentlige virksomheter, idrett/kultur, skole/bibliotek/helse lokaliseres til senterstruktur/knutepunkt.

Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen stedsutvikling:

De ulike tettstedene i nye Asker er svært ulike. Ulike i identitet og bakgrunn, ulike i næringsstruktur, ulike i handelstilbud, ulike i kulturtilbud, og med ulik tilknytning til transportnett.

Markeds situasjonen og vekstpotensialet varierer. Felles for alle tettstedene er imidlertid at de alle har sin egne særpregede historie, i vesentlig grad knyttet til industrivirksomhet, en virksomhet som de siste ti-år svært mange steder er opphørt.

Felles for tettstedene er også en attraktiv beliggenhet i forhold til natur og landskap, ikke minst for de mange strandstedene. Felles for tettstedene i nye Asker er også den åpne småhusbebyggelsen, villabebyggelsen, som den dominerende boligform også inne i tettstedene.

En utfordring er at boligsammensetningen ikke er i balanse med befolknings sammensetningen. Vi har for mange familieboliger (eneboliger og rekkehus) i en befolkning der halvparten av husholdningene er små, en eller to personer, i vesentlig grad seniorer. Det er et stort behov for flere leiligheter.

Den spredte bosettingen i store deler av nye Asker medfører redusert tilgjengelighet til service, handel, skoler, barnehager, kulturtilbud og kollektivsystem, og en avhengighet av bil. Framtidig boligbygging konsentreres mot sentrene og servicetilbudet, basert på gangavstand.

På samme måte må service, handel, kulturtilbud, idrettsanlegg, offentlige tjenester legges til sentre og knutepunkt.

En utfordring kan være at sentrene blir attraktive for begrensede befolkningsgrupper, primært seniorer. Det må tilrettelegges for et bredt service- og opplevelsestilbud i sentrene, slik at alle grupper av befolkningene, også ungdommen fra 18 år, får dekket sitt behov.

Stedsutvikling er ressurskrevende og komplisert, og det er viktig at kommunen har en tydelig plan for ønsket utvikling. I dagens Asker er det utfordringer med mange aktører, og tidvis motstridende eier- og partsinteresser. Dette kombinert med sterke utbyggingsinteresser og høye tomtepriser. Den samme tendensen ser man nå også i Røyken. Til forskjell fra Asker og Røyken, har Hurum i større grad slitt med å få til ønsket utvikling, og har manglet interessenter. Dette er nå gradvis i endring.

En utfordring vil være at den konsentrerte utbyggingen inn mot sentrene, endrer sentrenes karakter og påvirker stedenes kvaliteter. En grundig forståelse av dagens kvaliteter og særpreg må legges til grunn for den videre utviklingen. Generelt vil utbyggingsinteresser utfordre sårbare kvaliteter som f.eks. kulturminner og grøntarealer. For å begrense fotavtrykk og utnytte sentrumsarealer best mulig stilles det krav til urbane, ofte kostbare løsninger (garasjekjellere, bymessige gater og plasser, transformasjon av eksisterende bebyggelse osv.). Det er til tider utfordrende med private initiativ som i begrenset grad har fokus på bærekraft, stedsutvikling og bidrag til fellesskapet.

Ved utbygging, uavhengig av hvor det skjer, vil et betydelig ansvar og ressursbehov faller på det offentlige, særlig kommunen. Dette gjelder teknisk infrastruktur, tilgjengelighet, vei-/gatesystem, parkeringsløsninger, torg, plasser, parker. Både teknisk og sosial infrastruktur må driftes av kommunene, og kommunen må sørge for sosial infrastruktur uavhengig av geografisk plassering av boliger i kommunen. Spesielt i Røyken og Hurum er det store kostnader knyttet til å etablere og oppgradere teknisk infrastruktur, og på grunn av spredt boligbebyggelse er det blant annet utbredt bruk av skoleskyss.

Nye Asker skal videreutvikle og styrke flere sentre, dette er svært krevende. Utfordringer mht. riktig funksjon på riktig sted (hva slags næring, arbeidsplasser/handel, boligtypologi etc.).

I Hurum er det få arbeidsplasser i nærheten av tettstedene. Det oppleves som langt unna arbeidsmarkedet for folk flest å bosette seg i Hurum. Dette forsterkes av dårlig kollektivtilbud. Det er et begrenset handel- og servicetilbud i tettstedene pga. lavt kundegrunnlag. Kombinert med at mange bor spredt, folk pendler og tettstedene er små og mange (sett i forhold til innbyggertall), er det mer krevende å styrke eksisterende tettsteder.

Mål for stedsutviklingen i nye Asker:

Stedsutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 11, bærekraftige byer og samfunn.

- Dagens tettstedstruktur skal sikres og videreutvikles.
- Tettstedene skal bidra til at alle grupper av befolkningen opplever tilhørighet og får dekket sine daglige behov for opplevelser, service og tjenester.
- Tettstedene skal utvikles som lokale næringsområder, med lokale arbeidsplasser.
- Tettstedene skal bygges opp rundt et transportsystem basert på kollektiv, sykkel og gange.
- Tettstedene skal videreutvikles basert på sine særpreg og kvaliteter, knyttet bl.a. til de naturgitte og kulturhistoriske omgivelser.
- Tettstedene skal videreutvikles i balanse med hverandre, tilpasset behovene i eget lokalområde.

Strategi for stedsutviklingen i nye Asker:

- Tettstedsutviklingen skal baseres på fotgjengeren. Alle målpunkter (møteplasser, forretninger, service- og kulturtilbud, bussholdeplass etc.) innenfor et tettsted ligger med innbyrdes gangavstand.
- Detaljhandel lokaliseres til dagens tettsteder. Nye detaljhandelsetableringer utenfor dagens tettsteder skal unngås. Handelsomfanget tilpasses markedet slik at tettstedene ikke kommer i konkurranse med hverandre. Plasskrevende varegrupper kan lokaliseres utenfor tettstedene.
- Servicenæringer lokaliseres til dagens tettsteder.
- Serverings- og kulturnæringer lokaliseres til dagens tettsteder. Unntak kan gjøres der slik virksomhet etableres i tilknytning til reiselivsvirksomheter, gårdsturisme, friluftsliv, kulturmiljøer etc.
- Offentlige formålsbygg; skoler, barnehager, sykehjem, omsorgsboliger etc., lokaliseres i, eller i direkte tilknytning til, dagens tettsteder. Skoler er samtidig sentrale møteplasser i lokalsamfunnet.
- Arbeidsplasser lokaliseres i, eller i direkte tilknytning til, dagens tettsteder.
- Nye boliger lokaliseres i, eller i direkte tilknytning til, dagens senterstruktur. Boligtilbudet rettes mot ønsket befolknings sammensetning.
- Det etableres attraktive, sentralt beliggende, offentlige, utvendige møteplasser, i alle tettsteder. Det tilrettelegges for alle deler av befolkningen.
- Naturkvaliteter, kulturminner og eksisterende særpreg sikres. Ny bebyggelse og nye anlegg tilpasses og underordner seg eksisterende kvaliteter i tettstedet. Det legges vekt på høye estetiske kvaliteter i bebyggelse og uteanlegg.
- Handel-, service og kulturaktiviteter skal bidra til å vitalisere gatemiljøet i tettstedene, og 1. etasjefasader skal være utadvendte.
- De ulike tettstedene knyttes sammen gjennom et kollektivsystem, der knutepunktet lokaliseres mest mulig sentralt i tettstedet.
- Fotgjengerne prioriteres som trafikantgruppe i tettstedet. Parkeringsanlegg lokaliseres enten under bakken eller mer perifert i tettstedet.
- Det tilrettelegges for god tilgjengelighet til alle tettsteder, for gangtrafikk, sykkel og kollektivtransport, samt for bil. En bilfri sentrumskjerne tilstrebes, med et godt parkeringstilbud for handlende og brukere av servicetjenester og kulturtilbud i alle tettsteder. Dette for å sikre at dagens spredtbygde boligstruktur, og fritidsbebyggelse, også ivaretas i tettstedsutviklingen.
- Kommunen må styre tettstedsutviklingen, basert på langsiktighet. Stedsutvikling tar tid.

Næring

Status i de tre kommunene:

Asker:

I Asker er det i dag rundt 27.000 arbeidsplasser. Dette medfører at kommunen har omtrent 90 % egendekning av arbeidsplasser i fht antall sysselsatte. Imidlertid er det svært stor utpendling og innpendling i Asker, i all hovedsak i retning Bærum, Oslo.

De største næringsgruppene er helse/sosialtjenester og varehandel, begge med over 20 % av antall arbeidsplasser. Teknologi/industri utgjør 16 % av antall arbeidsplasser.

Den største arbeidsplasskonsentrasjonen har tradisjonelt vært i området Billingstad/Slependen, men gradvis har næringsklyngen i det sentrale Asker vokst, særlig innenfor handel og kompetansevirksomheter, og i dag er Asker sentrum en betydelig regional næringsklynge med 12-13.000 arbeidsplasser.

I mange ti-år var Dikemark psykiatriske sykehus kommunens største arbeidsplass, med over 1000 ansatte rundt 1970. Sykehuset er i ferd med å tømmes, og Dikemark består i dag av 55.000 m² fraflyttet, fredet bygningsmasse. Enkelte lokaler leies ut, bl.a. til rundt 60 kunstnere.

Røyken:

I dag er det opp mot 6000 arbeidsplasser i Røyken. Hovedvekten er innen Helse og Sosialtjenester, Varehandel og Bygg & Anlegg. Det innebærer at kommunen har ca. 50% egendekning av arbeidsplasser ifht antall sysselsatte i kommunen.

I kommunen er det stor arbeidsutpendling, med over 70% utpendling. Hovedandelen er mot Oslo, Asker og Bærum, men også en stor andel mot Drammen og Lier.

Røyken økte med 218 flere arbeidsplasser i 2017. Veksten i arbeidsplasser i 2017 kom i privat sektor.

Sysselsettingsgraden på de mellom 15-74 år i Røyken er 69,3 % som er på nivå med Asker og Bærum. Røyken har høy sysselsetting av innvandrere.

Kommunens største arbeidsplasser er Bråset sykehjem, Avi Nor og Lindorf i tillegg til kommunalt ansatte. Ellers har Røyken Næringspark alene ca 500 ansatte og ca 2 mrd i årsomsetning (2016 tall)

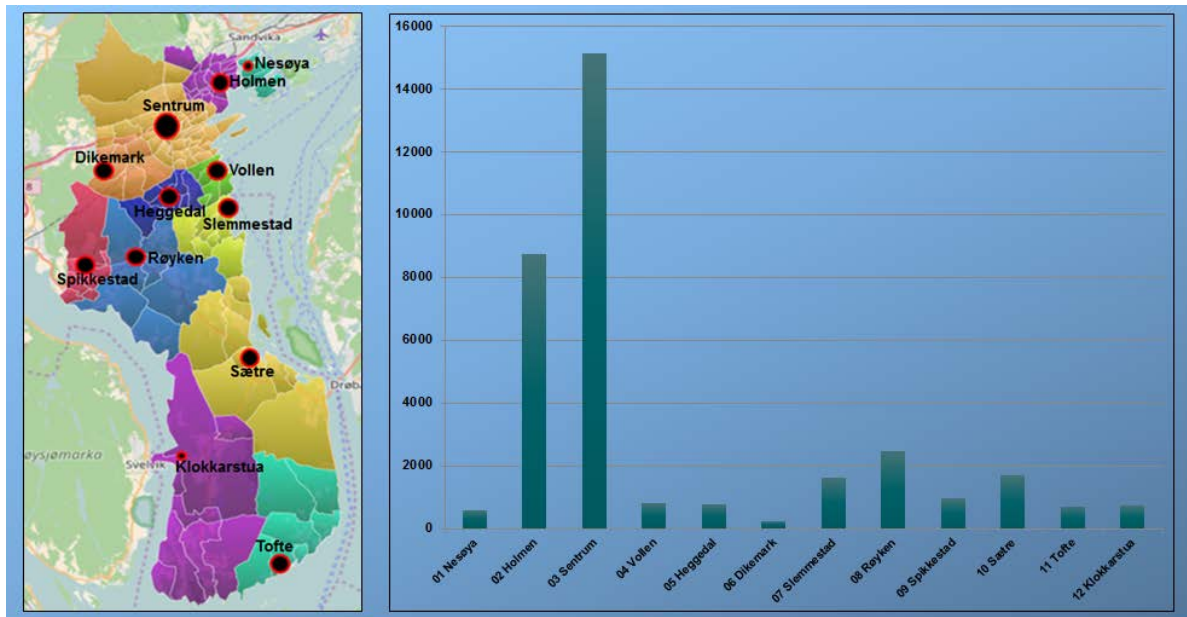
I Røyken er det mye småbedrifter, spesielt innen områder som transport, fagarbeidsplasser, industri og forretningsmessig tjenesteyting

Hurum:

I Hurum er det om lag 2500 arbeidsplasser. Kommunen har dermed omtrent 50 % egendekning av arbeidsplasser, mens de øvrige arbeidstagerne pendler ut av kommunen.

Hurum har vært en typisk ensidig industrikommune, men har utviklet seg mot et mer mangfoldig næringsliv. Næringsbedriftene fordeler seg på flere bransjer, ikke minst innenfor turistrelaterte virksomheter. Innenfor enkelte skjer viktig utviklingsarbeid og innovasjoner på et høyt teknologisk nivå. Hurum og Tofte står blant annet sentralt i oppbyggingen av en regional næringsklynge for sirkulærøkonomi, «No Waste», der flere lokale bedrifter har tatt en ledende posisjon. Hurum kommune har flere kjente destinasjoner innen reiseliv og har dermed en forholdsvis stor andel sysselsatte innenfor varehandel og tjenesteytende næringer, samt håndverk. Kommunen er ingen volumleverandør av landbruksprodukter, men tilbyr et stadig voksende antall dedikerte produkter til et kravstort og kvalitetsbevisst matmarked som i stor grad også er knyttet til opplevelsesnæringen. I næringsarbeidet har kommunen fokus på omstilling, kompetanse og samarbeid. Kommunen ønsker å

tilrettelegge for et bærekraftig næringsliv hvor bedriftene har gode rammevilkår, sammen med gode opplevelser for innbyggere og tilreisende.



Antall arbeidsplasser i nye Asker 2016, fordelt på lokalområder

Arbeidsplasser i de ulike næringer Pr utgang 2016	Hurum	Røyken	Asker	Nye Asker	i %	Bærum
86-88 Helse- og sosialtjenester	587	1 539	6 113	8 239	24 %	11 485
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	366	976	5 646	6 988	20 %	10 190
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	231	700	1 847	2 778	8 %	4 618
85 Undervisning	236	501	1 889	2 626	8 %	3 719
10-33 Industri	332	210	2 078	2 620	8 %	2 508
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	129	258	2 050	2 437	7 %	8 762
77-82 Forretningsmessig tjenesteyting	65	391	1 310	1 766	5 %	3 336
58-63 Informasjon og kommunikasjon	46	64	1 365	1 475		10 258
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	110	335	917	1 362		2 769
90-99 Personlig tjenesteyting	63	194	1 060	1 317		2 096
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	142	71	863	1 076		1 787
49-53 Transport og lagring	76	367	365	808		2 663
05-09 Bergverksdrift og utvinning	26	3	468	497		2 626
00 Uoppgett	31	56	288	375		573
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	52	49	117	218		168
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	32	28	145	205		321
64-66 Finansiering og forsikring	16	6	115	137		2 516
	2 540	5 748	26 636	34 924	100 %	70 395

Kilde: SSB, 07984

Utarbeidet av Bjørn Langvik

Intensjonsavtalen om næringsutvikling:

- Den nye kommunen skal være ledende i landet på næringsutvikling
- Næringsutviklingen i den nye kommunen skal baseres på de lokale fortrinn i de ulike deler av kommunen.
- Den nye kommunen skal ha en særskilt satsning på å tiltrekke og støtte opp om gründere/entreprenører som ønsker å starte bedrift i kommunen.
- Næringspolitikken skal bygges opp rundt de etablerte bedrifter samt satsning på nyetableringer.
- Det etableres en strategi for opplevelsesnæringen i den nye kommunen basert på kystkultur, historie og reiseliv.

Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen næringsutvikling:

Vi har i hele nye Asker i dag rundt 35.000 arbeidsplasser. Med en samlet arbeidsstokk på over 45.500 sysselsatte betyr dette en egendekning av arbeidsplasser på rundt 75 %. De største næringsgruppene er helse/sosialtjenester og varehandel, og dette bildet fordeler seg relativt likt i hele kommunen. Varehandelen er imidlertid særlig omfattende i gamle Asker, mens man lenger sør har handelslekkasje ut av området.

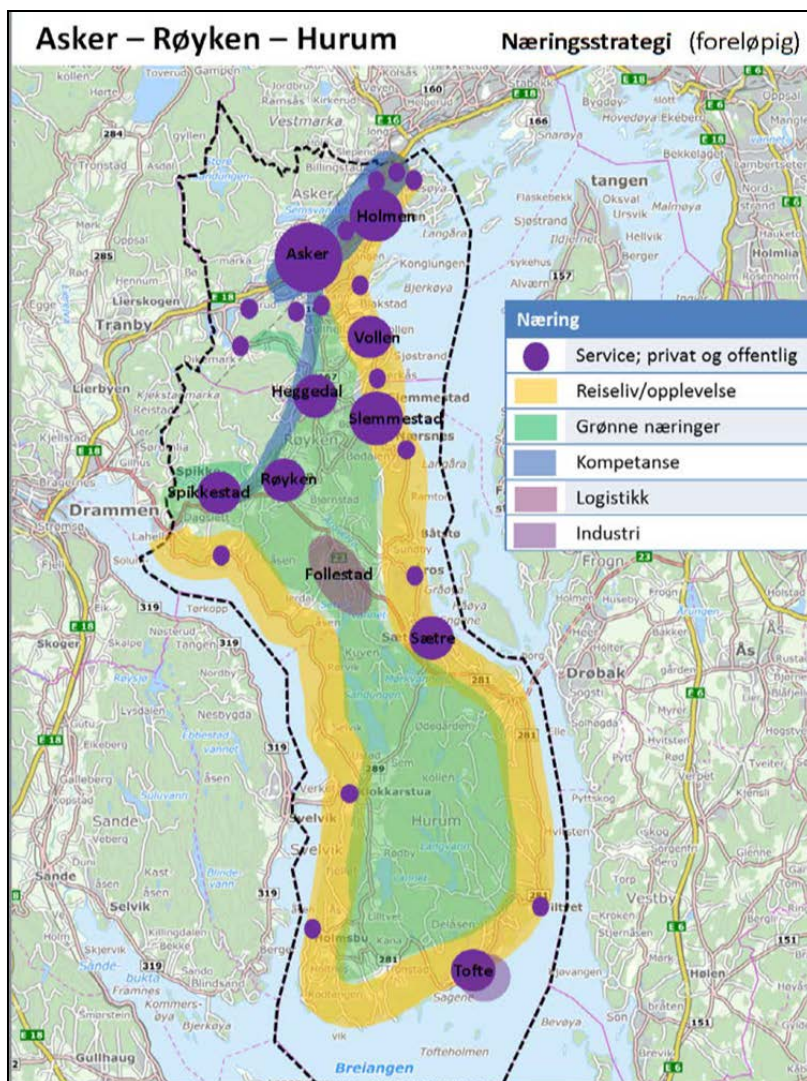
Hovedtyngden av arbeidsplasser befinner seg i nord, og egendekningen er også høyest i nord (90 % mot 54 % i Røyken/Hurum). Imidlertid er arbeidsmarkedet i nord mer integrert i det regionale arbeidsmarkedet og inn-/utpendlingen mellom Asker og Bærum/Oslo er betydelig. Andelen huringer som i dag har arbeidsplass i egen kommune, er således langt høyere enn i Røyken og Asker. Relativt sett utgjør stedbundne næringer, primært knyttet til reiseliv og landbruk, en større andel av arbeidsplassene i sør enn i nord.

Samlet sett har nye Asker et mangfoldig, dynamisk og robust næringsliv, og en befolkning med høy kompetanse. Kommunens sentrale beliggenhet tilsier at nye Asker vil være et attraktivt næringsområde også i framtiden. Kommunens naturgitte forutsetninger vil også kunne bidra til videreutvikling av næringslivet, bl.a. innenfor reiseliv/turisme, innenfor grønne næringer og innenfor marine næringer.

Det er imidlertid store geografiske forskjeller internt i kommunen, og det er store framkommelighetsutfordringer i samferdselssystemet, i hele kommunen. Næringslivet er avhengig av et vel fungerende samferdselssystem. Rett virksomhet på rett sted er et sentralt prinsipp i arealpolitikken, et prinsipp som ikke minst næringslivet selv følger. Dette handler om å utvikle næringsstrukturen i henhold til eksisterende samferdselsstruktur, og i henhold til eksisterende senterstruktur. Dette prinsippet er da også nedfelt i Intensjonsavtalen.

Nedleggelsen av store arbeidsplasser som Tofte og Dikemark medfører store utfordringer for den enkelte ansatte og for lokalsamfunnet, kortreiste arbeidsplasser blir borte, og folk må pendle for å skaffe seg nytt arbeid. Reetablering av kortreiste arbeidsplasser for å sikre tettstedsstrukturen og dagens bosetting, blir en næringspolitisk utfordring.

Fraværet av et høyskolemiljø i Asker kan leses direkte av befolkningsstatistikken. Dette har imidlertid også implikasjoner i forhold til næringslivet, rekruttering, gründermiljø og samfunnsliv. Det må være en målsetting for kommunen å få etablert et utdanningsmiljø på høyskolenivå.



Kart fra Intensjonsavtalen

Mål for næringsutvikling i nye Asker:

Næringsutviklingen baseres primært på FN's bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur og 11, bærekraftige byer og samfunn.

- Næringslivet skal ha langsiktige og forutsigbare rammebetingelser, fastsatt i kommuneplanen.
- Dagens næringsliv gis mulighet for fortsatt utvikling.
- Næringslivet videreutvikles ut ifra prinsippet om rett virksomhet på rett sted, basert på samordnet areal- og transportplanlegging og relatert til tettstedsstrukturen, samferdselsstrukturen og de naturgitte forutsetninger.
- Kompetansevirksomheter, med behov for et regionalt arbeidsmarked, lokaliseres primært langs jernbanen.
- Handel og service (privat og offentlig) lokaliseres til tettstedsstrukturen.
- Reiseliv og turisme videreutvikles, basert på naturgitte/stedlige forutsetninger.
- Grønne næringer og maritime næringer videreutvikles, basert på naturgitte forutsetninger.
- Logistikk og industri konsentreres til Follestad. Eksisterende industrivirksomheter ivaretas.
- Det etableres et høyskolemiljø i nye Asker.

Strategi for næringsutvikling i nye Asker:

- Større kunnskapsbaserte næringer, med behov for et regionalt arbeidsmarked, legges primært i tilknytning til dagens jernbanestasjoner, primært Billingstad, Asker, Heggedal, Røyken og Spikkestad.
- Små kunnskapsbaserte virksomheter kan også legges til tettsteder.
- Det tilrettelegges for kortreiste arbeidsplasser. I dette ligger at nye arbeidsplasser tilpasses den kompetanse som befinner seg i lokalmiljøet.
- Arbeidsplassetableringer utnytter transportsystemet motstrøms.
- Næringslivet har positive incitamenter for de som reiser miljøvennlig til jobb.
- Handel legges til de definerte tettsted/sentre. Handel utenom definerte sentre unngås.
- Handelsomfanget knyttet til det enkelte tettsted avklares i forhold til senterstruktur og senterhierarki, slik at handelstilbudet i det enkelte tettsted ivaretas.
- Reiseliv og turisme videreutvikles innenfor ulike segmenter:
 - Hotell, kurs/konferanse
 - Ferieturisme, campingplasser og fritidsboliger.
 - En videreutvikling av hyttepolitikken, etter konseptet «bolig nr. 2».
 - Dagsturisme, opplevelser, kultur/historie, bespisning
 - Friluftsliv, fysisk aktivitet, turstier, sykkelstier, løypenett
- Reiseliv og turisme baseres på naturgitte og stedlige omgivelser og kvaliteter. Videreutviklingen av slike virksomheter skal tilpasses og ivareta natur, miljø og landskap.
- Kulturlandskapet bevares. De tradisjonelle gårdsanleggene og de store driftsbygningene, rødlåvene, må sikres gjennom ny bruk.
- Det legges opp til et nært samarbeid mellom det offentlige og reiselivsbransjen, både på kommunalt og regionalt nivå.
- Grønne næringer innenfor tradisjonell landbruks-, hagebruks- og gartneridrift skal opprettholdes. Det tilrettelegges for nye driftsformer, bla. knyttet til delingsøkonomi, andelsdrift etc.
- Nye grønne næringer stimuleres, både landbaserte og maritime. Utviklingen av slike virksomheter skal tilpasses og ivareta natur, miljø og landskap.
- Logistikk, industri og arealkrevende bedrifter med få arbeidstakere, legges utenfor tettstedene, til de etablerte næringsparkene: bl.a. Follestad, Bjerkås, Engene er eksempler på slike.
- Næringsparkene tilpasses natur og naboskap. Det stilles krav om estetisk opparbeidelse av utearealene.
- Nærings- og arbeidsplassutviklingen på Dikemark og på Tofte gis særlig oppmerksomhet. På Dikemark stimuleres det bl.a. til utvikling av en kulturnæringsklynge. På Tofte stimuleres det bl.a. til utvikling av en innovasjonspark for gründere, og utvikling av et biodrivstoffanlegg.
- Et høyskolemiljø i nye Asker kan f.eks. baseres på de grønne næringer, i et tett samarbeid med universitetsmiljøet på NMBU, eller det kan bygge videre på arven fra de to store psykiatriske sykehusene, Dikemark og Blakstad.

Samferdsel

Status i de tre kommunene:

Asker:

Jernbanenettet består av 3 banestrekninger:

Drammensbanen (lokalbanen) Asker-Oslo; 4 avg. /time (6 avg./time rundt 2025)

Askerbanen Asker- Oslo; 6 avg./time + flytoget

Spikkestadbanen Asker-Spikkestad; 2 avg./time,

Asker stasjon er landets 5 mest trafikkerte jernbanestasjon med rundt 4 millioner reisende pr. år, tilsvarende 10.600 daglige på/avstigninger.

De viktigste bussrutene går langs Drammensveien, Røykenveien, Slemmestadveien/ Billingstadsletta med en frekvens på 6 eller flere busser/time i rushtime.

Rutebåt mellom Oslo, Vollen og Slemmestad, 3 avganger om morgnen og 3 avganger om ettermiddag E18 går gjennom kommunen (ÅDT 43.000-82.000), fylkesveiene Slemmestadveien og Røykenveien går sørover inn i Røyken, Drammensveien går vestover og inn i Lier, Billingstadsletta i nord inn mot Bærum.

I rushtid er både kollektivtrafikk og hovedveier sprenget, særlig på E18, samt i og rundt Asker sentrum og Holmen. Daglig arbeidspendling ut av, og inn til kommunen utgjør henholdsvis 19.000 og 16.000 arbeidstakere (2016).

Røyken:

Spikkestadbanen fra Asker, med to lokalstasjoner (Røyken og Spikkestad) og med avgang hver halve time. Det foreligger planer for oppgraderinger som vil gi en mer robust jernbanestrekning og mulighet for 20 minutters avganger.

Busstilbudet i kommunen betjenes dels av Ruter (nordøst) og dels Brakar(sydvest). Det går bussruter på alle fylkesveiene gjennom kommunen, men hovedtilbudet er fra Midtbygda langs Slemmestadveien mot Asker/Oslo, med flest avganger fra Slemmestad. Deretter følger forbindelsen mot Lier/Drammen.

Rutebåt fra Slemmestad/Vollen med avganger i rush; 3 avganger om morgnen og 3 om ettermiddagen.

E 134 (tidl. Rv23) går gjennom kommunen fra Hurum grense i øst til Lier grense i vest, og sammen med Slemmestadveien (Fv 165) og Røykenveien (Fv 167) utgjør dette hovedveinettet i kommunen.

Røyken har stor utpendling med over 70% arbeidspendling ut av kommunen. Hovedpendlingen er mot Asker/Oslo.

Langs hele fylkesveinettet er det svært begrenset med gang-/sykkelveier og fortau, og det er ikke tilrettelagt for at sykkel og gange kan fungere som en viktig del av transportsystemet. Generelt er hele fylkesveinettet i dårlig forfatning.

Hurum:

Hurum har i dag ikke et bane- eller båttilbud. Kommunen har i arealdelen avsatt en trase for en framtidig forlengelse av Spikkestadbanen til Hurum, eventuell med en videreføring over fjorden. Videre har kommunen arbeidet for etablering av en framtidig utslippsfri båtrute på fjorden, som også betjener Hurums innbyggere.

RV 23 går gjennom nordre del av kommunen og knytter kommunen til nedre del av Buskerud og regionen rundt indre Oslofjord. Lokalt bygger hovedveinettet på fylkesvei 281, som utgjør en ringvei på halvøya.

Det går bussruter langs hovedveiene internt i kommunen og i retning Oslo og Drammen. Kollektivtrafikktilbudet er svært begrenset, noe som sammen med avstander gjør innbyggerne bilavhengige. Sætre er etablert som kollektivknutepunkt for buss og vil sammen med togtilbud på Røyken og østsiden av fjorden kunne redusere innbyggernes bilavhengighet ved arbeidsreiser, mv forutsatt tilrettelegging med parkering. Langs det lokale hovedveinettet er det lite utbygd gang- og sykkelveinett, noe som igjen begrenser innbyggernes bruk av sykkel og gange ved reiser.

Intensjonsavtalen om samferdsel:

- Veksten baseres på en samordnet, bærekraftig areal- og transportplanlegging, basert på kollektivtilbud, sykkel og gange
- Gode klimavennlige transportløsninger, både internt i kommunen og langs de viktigste pendleraksene
- Bedre framkommelighet for kollektivtrafikk og næringsliv
- Oslofjorden er et miljøvennlig kollektivfelt med elektriske hurtigbåter uten utslipp
- Nye Asker vil medvirke til gjennomføring av pilotprosjekt for grønne maritime løsninger mellom Sætre, Slemmestad, Vollen og Oslo
- Benytte eksisterende transportinfrastruktur effektivt
- Ta i bruk bymiljøpakker og belønningsordninger
- Økte ressurser til transportsystemet

Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen samferdsel:

Deler av nye Asker har et godt utviklet samferdselssystem. Dette gjelder primært jernbanetilbudet som består av tre banestrekninger, Askerbanen, Drammensbanen og Spikkestadbanen. Jernbanen er da også helt sentral i avviklingen av arbeidsreisene inn mot Bærum og Oslo, og Asker stasjon er landets 5. mest trafikkerte jernbanestasjon.

I dagens Asker er også deler av gang-/sykkelnettet gradvis godt utbygget. Sør for Slemmestad-Røyken-Spikkestad er det god kapasitet i bilveisystemet, dersom man ser bort fra de mange hendelser på Rv 23.

Imidlertid er kapasiteten på samferdselssystemet generelt lite tilfredsstillende. Dette gjelder primært arbeidsreisene, gjennom Spikkestadkorridoren og innover mot Bærum og Oslo. På lokal- og hovedveier er det lange køer i rushtid. E18 er landets mest trafikkerte vei, med en årsdøgntrafikk på over 70.000 biler på grensa mellom Asker og Bærum.

Jernbanen har også begrenset kapasitet, og rushtidstogene er tilnærmet fulle fra Asker. I sørdelen av Asker er utfordringen store avstander og begrenset kollektivtilbud (få ruter og lav frekvens).

Ved de fleste jernbanestasjonene er det opparbeidet pendlerparkering. På grunn av takstsoner, togfrekvens og reisetid på Drammensbanen og Spikkestadbanen er det mange som benytter pendlerparkeringen i Asker sentrum. Dette medfører store trafikale utfordringer i og rundt Asker sentrum i rushtid. Toget anses som det mest kapasitetssterke, stabile og robuste kollektivtilbudet, men forbedringer i togtilbudet krever normalt store infrastrukturkostnader.

Køer på lokalveiene påvirker bussens fremkommelighet. Det er få steder med utbygd kollektivfelt for buss. At bussen står i kø gjør tilbudet mindre attraktivt og fordelaktig i forhold til å ta bil til jobb. En selvforsterkende negativ effekt. Internt og på tvers i kommunen er det dårlig utbygd kollektivtilbud, få ruter og få alternative reiseruter. Alle analyser viser at bussen har den desidert beste flatedekningen av de kollektive transportmidlene. Forbedringer i busstilbudet vil gagne flest innbyggere.

I dag går det hurtigbåt fra Slemmestad og Vollen, det er ikke opprettet båtruter lengre syd på halvøya. Hurtigbåten anses som et rimelig tiltak investeringsmessig, men et kostbart tiltak driftsmessig. Imidlertid er det helt nødvendig å se på det samlede kollektive transporttilbudet, der både tog, buss og båt kompletterer hverandre, supplert med et godt matesystem.

Gang- og sykkelveinettet er ikke godt nok bygd ut. Spesielt gjelder dette lengre sør i kommunen. Sykkelen som transportmiddel vil dessuten primært ha effekt lokalt i og rundt tettsteder, og da først og fremst i sommerhalvåret.

Det overordnede veisystemet medfører at betydelige deler av Asker er utsatt for uakseptabel veitrafikkstøy, forurensning, barrierevirkninger, redusert trafikksikkerhet og begrenset lokal framkommelighet.

Signalene fra regional og statlig myndighet tilsier imidlertid at det, utover ny E18, ikke er påregnelig med store nye infrastrukturutbygginger i kommunen (eks. ny Røykenvei eller forlengelse av jernbane sørover). Vi må derfor i første omgang basere den videre utvikling av kommunen på dagens transportsystem, og deretter må vi arbeide for en gradvis forbedring av transportsystemet. Fra konsulent er det anbefalt at man i første omgang forbedrer busstilbudet, bedrer innmatingen til jernbanesystemet, at man videre utreder båttilbudet, og at man senere gjør større investeringer i jernbaneinfrastrukturen som bl.a. planfri jernbanekryssing på Asker stasjon.

Det skal fokuseres på grønn mobilitet, som legger til rette for kollektiv, sykkel og gange. Kapasiteten på kollektivtilbudet må øke, slik at frekvens og alternative ruter oppleves som attraktivt og et godt alternativ til privatbil. Forbindelser på tvers i kommunen, og hyppige avganger er viktig. Kommunen må sikre tilstrekkelig og strategisk plasserte pendlerparkeringer for buss og tog. Disse fordeles utover i kommunen, og ikke bare i Asker sentrum. Må jobbe med NSB (BaneNor) for å stimulere til samarbeid.

Bussen må komme seg frem og ikke stå i kø. Utbygging av kollektivtraseer, eller at rutene går «mot rushen» til nærmeste jernbanestasjon er mulige løsninger. Kollektivtrase fra Blakstad mot Oslo er et viktig satsingsområde. Innenfor Asker sentrum vil et bedre busstilbud (matebusser til stasjonen) være med på å begrense trafikkbelastningen.

Enkelte strekninger vil det også gi svært god gevinst å bygge gang- og sykkeltraseer, siden traseene kan legges som snarveier og fort konkurrere på tid i forhold til å «kjøre rundt». Eksempler på dette er trase langs Spikkestadbanen. I tillegg vil utbygging av hovedsykkelvei (prioritert trase) langs E18 ha effekt for spreke pendlere til Oslo.

Sjøen er en stor ressurs for nye Asker. Ikke minst når det gjelder transport. Det er et viktig mål for Nye Asker at båttilbudet mot Oslo styrkes og inkluderer områder i dagens Hurum, eks. Sætre og Filtvet.

Oslofjordforbindelsen og Rv.23 må utnyttes bedre til kollektivtrafikk. Drøbak er for mange i sør det nærmeste større tettstedet. Dette vil styrkes når begge siden av Oslofjorden blir liggende i samme

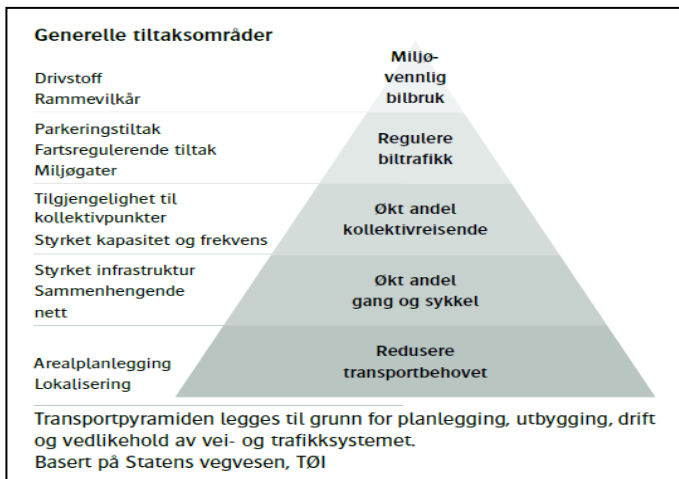
region. Ikke minst skoleelever som velger videregående skole og dermed en sosial omgangskrets på den siden av fjorden, vil ha behov for kollektivtransport til disse områdene.

Samferdselsutfordringene henger nøye sammen med plassering av f.eks. arbeidsplasser.

Mål for samferdselsutvikling i nye Asker

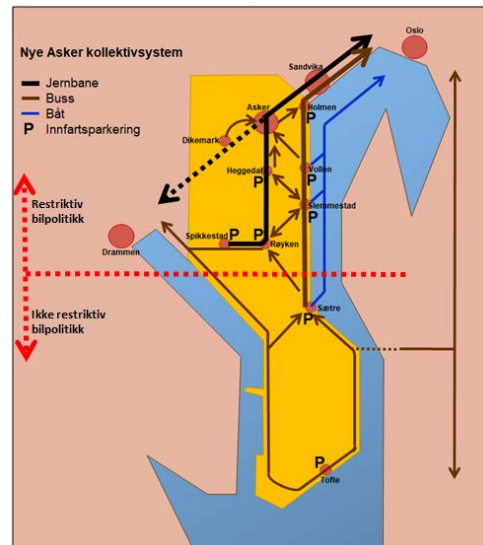
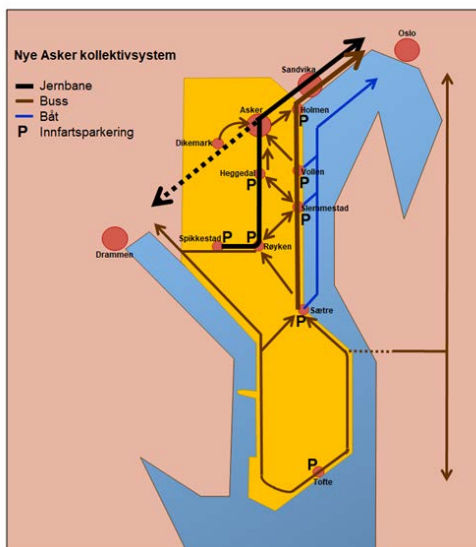
Samferdselsutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur, 11, bærekraftige byer og samfunn, og 13, stoppe klimaendringene.

- Samferdselsutviklingen baseres på transportpyramiden:



I dette ligger at samferdselsutviklingen skal baseres på samordnet areal og transportutvikling, og at transportveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Grønn mobilitet innføres som prinsipp ved all tettstedsutvikling.

- Kollektivtilbudet styrkes i hele kommunen. Kollektivsystemet vil, sammen med sykkel og gange, være det primære transporttilbudet i Asker nord. Bilen vil, sammen med sykkel og gange, fortsatt være det primære transporttilbudet i Asker sør, knyttet til robuste innfartsparkeringsanlegg.

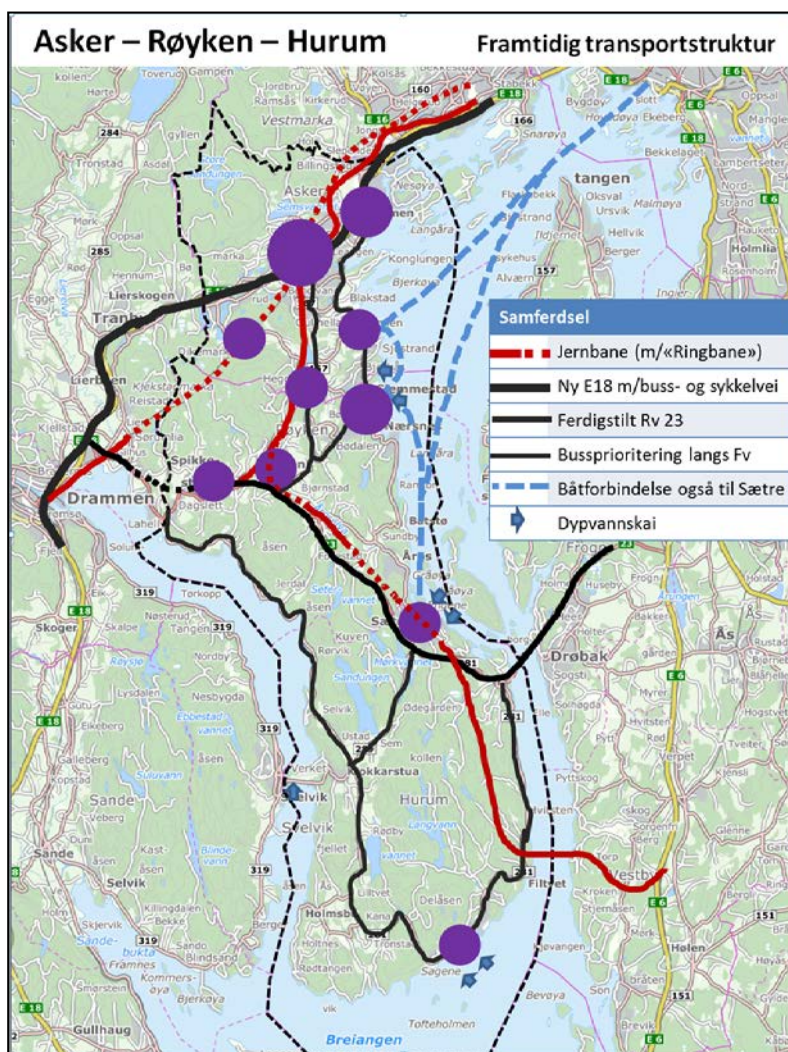


- Spikkestadbanen styrker sin rolle som transportåre. På sikt skal banen videreføres sørover og over Oslofjorden, med tilknytning til Østfoldbanen, jfr. regional plan for Oslo og Akershus.
- Planlegging av buss- og togtilbud, samt sykkelanlegg, samordnes for å gi et sømløst og effektivt transportsystem. Busstilbudet styrkes vesentlig, med en kombinasjon av ekspressbusser og matebusser.
- Det etableres et effektivt bussnett inn mot jernbanestasjonene, og inn mot Asker sentrum. Busstilbudet styrkes også via Rv 23, inn mot Oslo sør og mot Drammen.
- Det etableres pendler-parkeringsplasser ved bussholdeplasser utenfor Asker sentrum, for å sikre overgang til offentlig kommunikasjon så tidlig som mulig.
- Kommunen innehar en aktiv pådriverrolle i utviklingen av kollektivsystemet, både i fht stat, ifht region, ifht de etablerte råd og forum.
- Gang-/sykkelveitilbudet bedres i hele kommunen.
- Ny E18 skal på plass, fra Bærum grense til Drengsrud, innen 2032.
- Fjorden som transportåre får økt betydning, både for persontransport og gods.
- Ny Røykenvei fornyes som konsept, og nordre del skal inngå i løsningen for ny E18.
- Eksisterende Røykenvei og Slemmestadvei er på sikt ikke gjennomfartsveier, men lokale samleveier, hovedbuss- og sykkeltraseer.
- Rv 23 fullføres.

Strategi for samferdselsutvikling i nye Asker

- Det etableres en trinnvis strategi for utviklingen av kollektivtilbudet:
- På kort sikt (under 10 år):
 - Jernbanestasjonene langs Drammensbanen og Spikkestadbanen utbedres mht tilgjengelighet og universell utforming.
 - Jernbanestasjonene langs Drammensbanen og Spikkestadbanen utbedres mht innfartsparkering for bil og sykkel, i henhold til vedtatte strategier for innfartsparkering
 - Busstilbudet bedres, bl.a. direkte buss mellom Slemmestadveien – Asker, Slemmestad – Heggedal, og Heggedal – Asker.
 - Matebusstilbudet mot jernbanestasjoner, rundt Asker sentrum og andre tettsteder videreutvikles kontinuerlig.
 - Hurtigbåtdriften gjøres fossilfritt, og tilbudet forbedres med økt frekvens og rute til Sætre.
 - Kommunen stimulerer utvikling av båttilbudet bl.a. gjennom fondsavsetning til kai- og terminalanlegg.
 - Alle eksisterende dypvannskaier sikres.
 - Innfartsparkering for bil og sykkel etableres ved alle jernbanestasjoner, større bussholdeplasser og hurtigbåtterminaler, jfr. vedtatte strategier.
 - Takst- og sone systemet revideres og harmoniseres i hele nye Asker, samt inn mot Buskerudbyen. Takst- og sonesystemet stimulerer innbyggere og næringsliv til å bli aktive kollektivbrukere.
 - Gang-/sykkelveinettet i hele kommunen utbedres kontinuerlig, primært i og rundt de lokale tettsteder og knutepunkter, sekundært mellom tettstedene. Rask gjennomføring med enkel standard gis prioritet. På viktige gang-/sykkelveier separeres syklistene og gående.
 - KDP for det sentrale Asker ferdigstilles, med et særlig fokus på transportløsningene. Det etableres en sammenhengende gang-/sykkelvei langs Spikkestadbanen fra Spikkestad til Asker stasjon.

- Vedlikeholdet av gang-/sykkelveinettet, også vinterstid, stimulerer til sykling. Hovedsykkelveinett prioriteres.
 - Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei ferdigstilles fram til Nesbru.
 - Rv 23 ferdigstilles fra Frogn til E18 i Lier.
 - Nye planer for Røykenveien inn mot E18, og nytt FUSDalkryss, avklares.
 - Det etableres en turistvei kysten rundt, etter modell fra nasjonale turistveger.
 - Det etableres et eget fagmiljø i kommunen som har et særlig pådriveransvar overfor transportmyndighetene.
- På mellomlang sikt (10-20 år):
 - Det etableres planfri jernbanekryssing på Asker stasjon
 - Frekvensen på Spikkestadbanen økes.
 - Ny E18 med bussvei og hovedsykkelvei ferdigstilles fram til Drengsrud.
 - Ny Røykenvei ferdigstilles.
 - Sammenhengende gang-/sykkelvei er etablert langs hele kysten i kommunen.
 - På lang sikt (over 20 år):
 - Spikkestadbanen forlenges sørover i kommune og over Oslofjorden, og inngår i ringbanen rundt Indre Oslofjord.



Kart fra Intensjonsavtalen

Miljø

Status i de tre kommunene:

Asker:

1/3-del av kommunens areal består av Marka, med en egen Markalov. 1/3-del består av dyrket mark, og 1/3-del består av byggesonen. Mange av de mest sårbare biotoper, samt strandsonene langs kyst og vassdrag, befinner seg i byggesonen. Kystsonen er ca. 60 km lang, inklusive øyene. 1/3-del av kysten er eiet av kommunen eller stat. En vesentlig del av kystlinjen er det også inngått avtaler om som sikrer allmenhet og ferdsel.

Geologi og klima har lagt til rette for et stort biologisk mangfold, innenfor flora, fauna, biotoper, habitater. Det er etablert en rekke naturreservater og to landskapsvernområder: Semsvannet og Løkenes.

Vann- og avløpssituasjonen er i all hovedsak god. Kommunen er knyttet til Glitre og Holsfjorden som sikre vannkilder, og kommunen er deleier og tilknyttet VEAS, landets største kloakkrenseanlegg. Ledningsnettets er imidlertid delvis gammelt, og renoveres kontinuerlig. Det er utarbeidet en egen KDP for vann.

Kommunen reviderer for tiden energi og klimaplanen. Kommunen er kommet langt i utfasing av fossildrevet drift innenfor egen virksomhet, både innenfor bygg, bilpark og Yggeset avfallspark. Kommunen er medlem i FutureBuilt-programmet og har nå tre forbildeprosjekter.

Et stort antall askerbøringer er utsatt for et uakseptabelt støynivå fra veitrafikk.

Kommunen vedtok nylig revidert Kulturminneplan. Kommunen eier selv flere bygninger og anlegg med stor kulturhistorisk verdi. En rekke anlegg er også fredet.

Røyken:

Røyken har en lang kystlinje mot Oslofjorden og Drammensfjorden. Strandsonen er attraktiv, og det ligger mye boliger og hytter innenfor regulert strandsone som privatiserer områder og vanskeliggjør tilgjengelighet til strandsone. En god del regulert friarealer er ikke innløst, og stadige konflikter oppstår. Mye private brygger langs kysten

Kommunen har god tilgang til marka og friluftsområder, og kommunen har store og fruktbare landbruksområder og kulturlandskap.

Det er relativt mye ulovlige fyllinger, og sammen med annen utbygging og utvikling øker dette presset på omgivelsene og viktig biologisk mangfold (flora, fauna, biotoper, habitater).

Kommunen vedtok i 2017 klima og energiplan med klare miljømål, i tillegg til Temaplan for kulturminner og kulturmiljøer.

Relativt spredt bosetting og lite gang- og sykkelveier, begrenset kollektivdekning utenfor hovedveisystemet/tog og de største tettstedene gjør kommunen i stor grad bilbasert.

Hurum:

Hurum har en lang kystlinje mot Oslo- og Drammensfjorden som sammen med Hurummarka gir gode muligheter for opplevelser, fiske, bading og annet friluftsliv. Stedvis er det tilrettelagt for at flere kan delta.

Utbygging og utvikling øker presset på (flora, fauna, biotoper, habitater). Naturen er under press. Vår innvirkning på miljø, omgivelser, natur og biologisk mangfold må være begrenset og det er behov for tiltak på alle nivåer i samfunnet. Kommunen vedtok i 2017 klima og energiplan med klare miljømål. Planen legger grunnlag for en mer bærekraftig utvikling, tilpasset et våtere og varmere klima. Planen gir mål for utvikling og prioriterer tiltak som bygger på at alle – kommune, innbyggere og bedrifter - bidrar.

Historisk har bosettingen i Hurum vært kystnær, noe man i dag finner igjen i tettsteder og bebyggelse som både har tidsdybde og kulturhistorisk verdi. Et mildt klima har gitt et tidlig og fruktbart landbruk som i dag gjenspeiles i flere kulturlandskap med høy historisk verdi. Kommunen har i egen temaplan tatt stilling til kulturminnene og -miljøene som arealdelens vern bygger på.

Intensjonsavtalen om miljø:

- Den nye kommunen skal ha en offensiv klima- og miljøpolitikk. Dette skal prege kommuneorganisasjonen, sivilsamfunnet og alle samfunnsutviklingsområder.
- Gode klimavennlige transportløsninger er viktig for å gjøre kommunen attraktiv for nye innbyggere og for næringslivet.
- Den nye kommunen har et stort potensiale for en bærekraftig, miljøvennlig, kunnskapsbasert næringsutvikling.
- Den nye kommunen vil aktivt medvirke i gjennomføring av et pilotprosjekt for grønne maritime løsninger slik at nødvendig infrastruktur kan etableres.
- Den nye kommunen er seg bevisst sitt samfunnsansvar for klima, etikk, menneskerettigheter mm.
- Den nye kommunen tilrettelegger for det grønne skiftet med et aktivt jordvern, matproduksjon og med vekt på klima- og energivennlige løsninger. Den nye kommune skal ha en god forvaltning av strandsonen og i henhold til markaloven.

Utfordringsbilde og strategi for nye Asker innen miljø:

Nye Asker framstår med sine store skogområder, lange kystlinje, naturmangfold, rike landbruksbygder, og frodige villalandskap som en svært grønn kommune. Dette er kvaliteter som skal sikres og foredles videre. Befolkningsvekst, utbyggingspress, råvareutvinning, strukturelle endringer i landbruk mm utøver et vedvarende press på disse kvalitetene, med arealinngrep, nedbygging og gjengroing.

En tydelig og langsiktig arealpolitikk, basert på et konsentrert utbyggingsmønster, grønn mobilitet, vern av naturlandskap og kulturminner, en helhetlig masseforvaltning og et vitalt landbruk, vil motvirke en uheldig utvikling.

Nye Asker vil satse offensivt på reduksjon av klimautslipp. Kommunen har stor påvirkning på utslipp fra egen virksomhet, ifht drift av bygg, anlegg og bilpark. Her er det allerede oppnådd store, positive resultater de senere år. I samarbeid med innbyggere og næringsliv skal man også redusere de

generelle klimagassutslippene i kommunen. Utslipp fra transport og biler utgjør en vesentlig del av klimagassutslippene, og til tross for en kraftig vekst i andel elbiler er det fortsatt store utslipp. Reduksjon i transportbehovet, grønn mobilitet (overgang til kollektiv, sykkel og gange), delingsøkonomi, samt ny teknologi, er nødvendig for å oppnå gode resultater i utslippene.

Til tross for et konsentrert utbyggingsmønster i framtiden, vil nye Asker alltid være en sprettbygd kommune, med mange små og store tettsteder, store, åpne villaområder, landbruksbebyggelse og fritidsbebyggelse. Vann- og avløpssituasjonen er fortsatt utilfredsstillende, særlig i sydlige del av kommunen. Forvaltningen av vann og utslipp blir en sentral utfordring i årene som kommer. Denne utfordringen forsterkes av klimaendringene, med kraftigere nedbør, flom og overvann.

Forurensning fra veitrafikken, støy, gasser og partikler, er en betydelig utfordring for miljø- og folkehelse, særlig langs store, tunge trafikkåre som E18, Røykenveien og Slemmestadveien, men også langs en rekke lokale veier. Gjennom arealpolitikk og tiltak vil disse utfordringene gradvis kunne reduseres.

Utbyggingspress, endringer i landbrukspolitikken, samt den økonomiske og teknologiske utvikling, påvirker det lokale landbruket. Kulturlandskapet utsettes for gjengroing, tradisjonell landbruksbebyggelse mister sin funksjon og forfaller. Det må tilrettelegges for et innovativt landbruk og en aktiv matproduksjon, der nye produksjonsformer, delingsøkonomi og samspill med forsknings- og utviklingsmiljøer stimuleres. For å sikre den tradisjonelle landbruksbebyggelsen, og i særdeleshet de karakterfulle rådlåvene, må det åpnes for ny bruk.

Også havbruk og marin matproduksjon må være del av politikkområdet for primærnæringer. Kanskje kunne man utvikle et eget kompetansemiljø i Asker med tilknytning til NMBU på Ås.

Potensialet for et næringsliv som aktivt tar i bruk de mange naturkvaliteter er betydelig. Det stimuleres til en videre utvikling av reiseliv, turisme, aktivitets- og friluftsliv, primært langs kysten, men også i marka.

Mål for miljøutvikling i nye Asker:

Miljøutviklingen baseres primært på FNs bærekraftsmål nr. 9, innovasjon og infrastruktur, 11, bærekraftige byer og samfunn, og 13, stoppe klimaendringene.

- Asker skal fortsatt være en grønn kommune.
- Dyrket og dyrkbart areal, marka, strandsonene langs sjø og vassdrag, skal sikres, og nedbygging forhindres.
- Kulturlandskapet, både bygdelandskapet og villalandskapet, skal ivaretas.
- Forurensende utslipp til vann- og vassdrag skal ikke skje.
- Utslipp av klimagasser skal stoppes.
- Transporten skal baseres på grønn mobilitet.
- Utviklingen av et grønt næringsliv stimuleres, bl.a. innenfor primærnærings- og reiseliv.
- Det etableres et høyskolemiljø i nye Asker, basert på miljøfag og grønne næringer.