



Asker  
kommune

# Temaplan På lik linje

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse  
11. januar 2024

Hilde Leirmo og Nanette Mia Bohn, strategi og utredning



# Agenda:

- Temaplan På lik linje – hovedlinjer
- Kort om CRPD – FN-konvensjonen for rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne/ utfordringsbildet
- Hvilke nasjonale føringer finnes
- Innsatsområder og strategier i På lik linje
- Hvordan jobber vi i dag og videre fremover





# Temaplan og kunnskapsgrunnlag



# Kort om menneskerettighetene

- > Menneskerettighetene er grunnleggende rettigheter som tilkommer ethvert menneske, uansett etnisitet, kjønn, religion, seksuell orientering, alder, funksjonsevne med mer
- > Myndighetene skal respektere, beskytte og fremme menneskerettighetene
- > CRPD skal sikre at personer med funksjonsnedsettelse får tilgang til menneskerettighetene **på lik linje** med andre



# Artikkel 19: Retten til et selvstendig liv og til å være en del av samfunnet

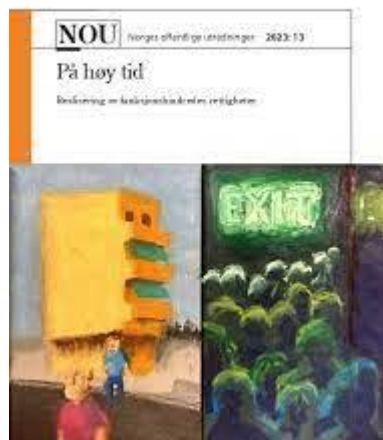
Formålet med bestemmelsen er å:

- Sikre retten til å leve frie og uavhengige liv og bestemme over eget liv
- Sikre retten til å delta og bli inkludert i lokalsamfunnet

FN legger til grunn at manglende frihet og deltakelse i lokalsamfunnet kan føre til vold, utnyttelse, overgrep, stereotypisering og marginalisering.







## Et samfunn for alle - Likestilling, demokrati og menneskerettigheter

Regjeringens handlingsplan for likestilling av personer med funksjonsnedsettelse 2020-2025

Status for Østak per 31.12.2022



## Helhetlige og sammenhengende brukerforløp

- skal videreutvikle forpliktende tverrfaglig samarbeid og koordinering for å sikre forutsigbare livsløp
- skal jobbe forebyggende for å sikre en dreining av innsatsen fra sent til tidlig i livsløpet
- skal sikre trygge og forutsigbare overganger i hele livsløpet

## Kompetanse og innovasjon

- skal rekruttere relevant fagkompetanse for målgruppen, samt utvikle og beholde kompetanse i tjenestene
- skal skape og utvikle innovative løsninger sammen med andre relevante aktører for å sikre gode og likeverdige tjenester
- skal benytte digitale løsninger og velferdsteknologi i fremtidens helse- og omsorgstjenester

## Inkludering, medvirkning og deltakelse

- skal planlegge, tilrettelegge og utvikle tjenestene i tråd med FN-konvensjonen for rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne
- skal tilrettelegge for innovative medvirkningsprosesser slik at personer med nedsatt funksjonsevne deltar i tjeneste- og samfunnsutviklingen
- skal legge til rette for økt samarbeid med frivilligheten
- skal ha lett tilgjengelig og tilpasset informasjon

## Bolig og bomiljø

- skal videreutvikle et variert og tilrettelagt bo- og tjenestetilbud i inkluderende bomiljøer
- skal legge til rette for at flere skal eie egen bolig

# På lik linje

## Familie og pårørende

- skal gi tjenester ut fra et helhetlig familie- og livsløpsperspektiv
- skal anerkjenne og involvere pårørende som viktig ressurs gjennom aktiv medvirkning
- skal styrke veiledning, støtte og opplæring til familie og pårørende

## Arbeid og aktivitet

- skal bidra til at flere innbyggere med nedsatt funksjonsevne rekrutteres inn i det ordinære arbeidslivet
- skal bidra til å videreutvikle et variert og tilrettelagt dagaktivitets- og arbeidstilbud
- skal, som arbeidsgiver, tilrettelegge for at flere personer med nedsatt funksjonsevne inkluderes i arbeidslivet

## Barnehage og skole

- skal fremme et inkluderende leke- og læringsmiljø i barnehage, skoler og fritidsarenaer
- skal tilrettelegge for at barn og unge skal kunne medvirke og uttrykke egne behov som angår dem

---

Hva gjør vi i dag og videre fremover







Asker  
kommune

# Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035

Høringsperioden

Ungdomsrådet og  
Råd for personer med funksjonsnedsettelse

Ingvild Hegrenæs

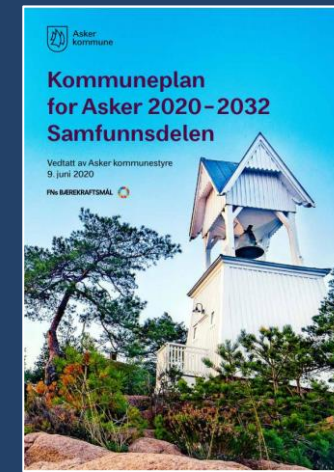


# Jeg skal snakke om

- Arbeidet med temaplanen
- Planens formål
- Utfordringsbilde og kunnskapsgrunnlag
- Innsatsområder og strategier

# Temaplan samferdsel og mobilitet

- Strategisk plan (ingen tiltak)
- 12-års perspektiv
- Tar utgangspunkt i mål fra kommuneplanens samfunnsdel

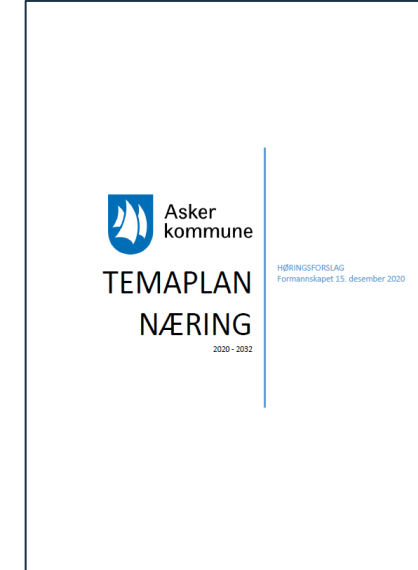




# Temaplan samferdsel og mobilitet

- Kunnskapsgrunnlag:
  - Trender, utviklingstrekk og føringer
  - Dagens status og utfordringsbilde
- Temaplan:
  - Innsatsområder defineres med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget
  - Strategier som beskriver hva Asker kommune skal gjøre for å nå målene og møte utfordringene





- Flere temaer går igjen i andre temaplaner
- Noen temaer inngår ikke i planen, men blir håndtert i andre styrende dokumenter i kommunen

# Prosess

Vedtak mandat  
og rammer  
Formannskapet  
8.11.2022

Kunnskaps-  
grunnlag  
Mars 2023

Førstegangs-  
behandling  
Formannskapet  
20.06.2023

Høringsperiode  
Utvalg, råd og  
interessenter

Andregangs-  
behandling/vedtak  
Kommunestyret  
2.Kvartal 2023



↑  
Høringsfrist 26. januar



# Formålet med temaplanen

Bærekraftige og samordnede transportløsninger

Reduksjon av klimagassutslipp





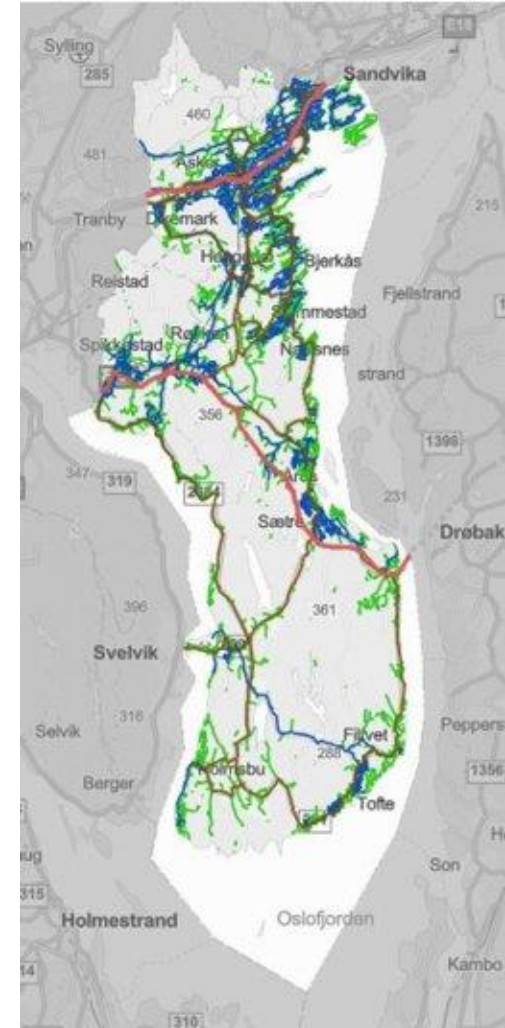
# Kjente utfordringer i Asker

- Store utslipp av klimagasser gjennom veitrafikk
- Store interne forskjeller og behov
- Delt ansvar og eierskap
- Varierende kvalitet på fysisk veianlegg og overbelastede veier
- Varierende kollektivtilbud
- Manglende lenker i gang- og sykkelanlegg
- Økonomiutfordringer på alle ansvarsområder





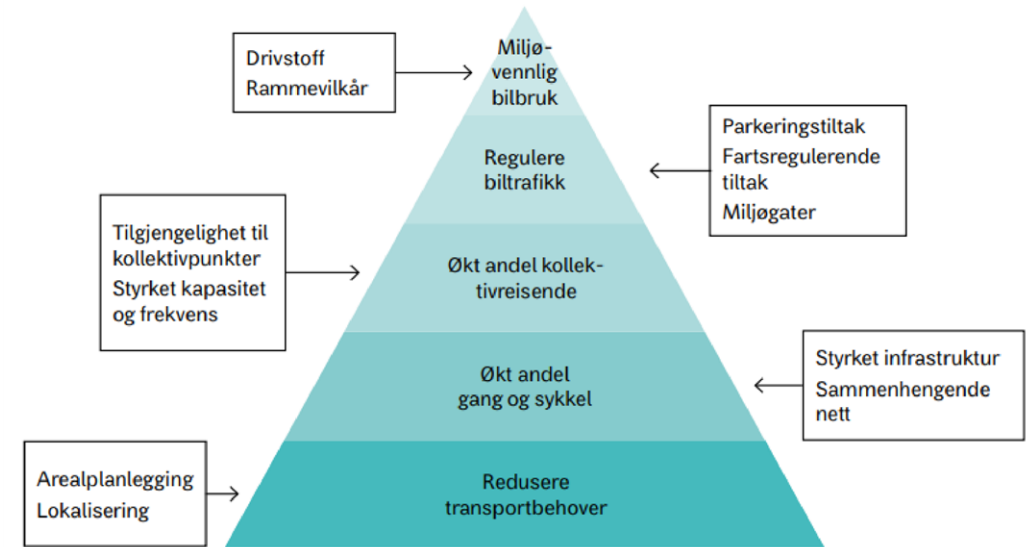
# Kunnskapsgrunnlag



[Samferdsel og mobilitet - kunnskapsgrunnlag \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

# Hvor skal vi legge innsatsen fremover?

- Mer **SAM**ferdsel
- Flere utslippsfrie reiser og reiser som bidrar til fysisk aktivitet
- Kun reise ved behov og begrense behovet
- Grep som frigjør kapasitet på eksisterende veier
- Riktig vedlikehold og drift av veiene våre
- Tydelig og riktig dialog
- Innovative og digitale løsninger



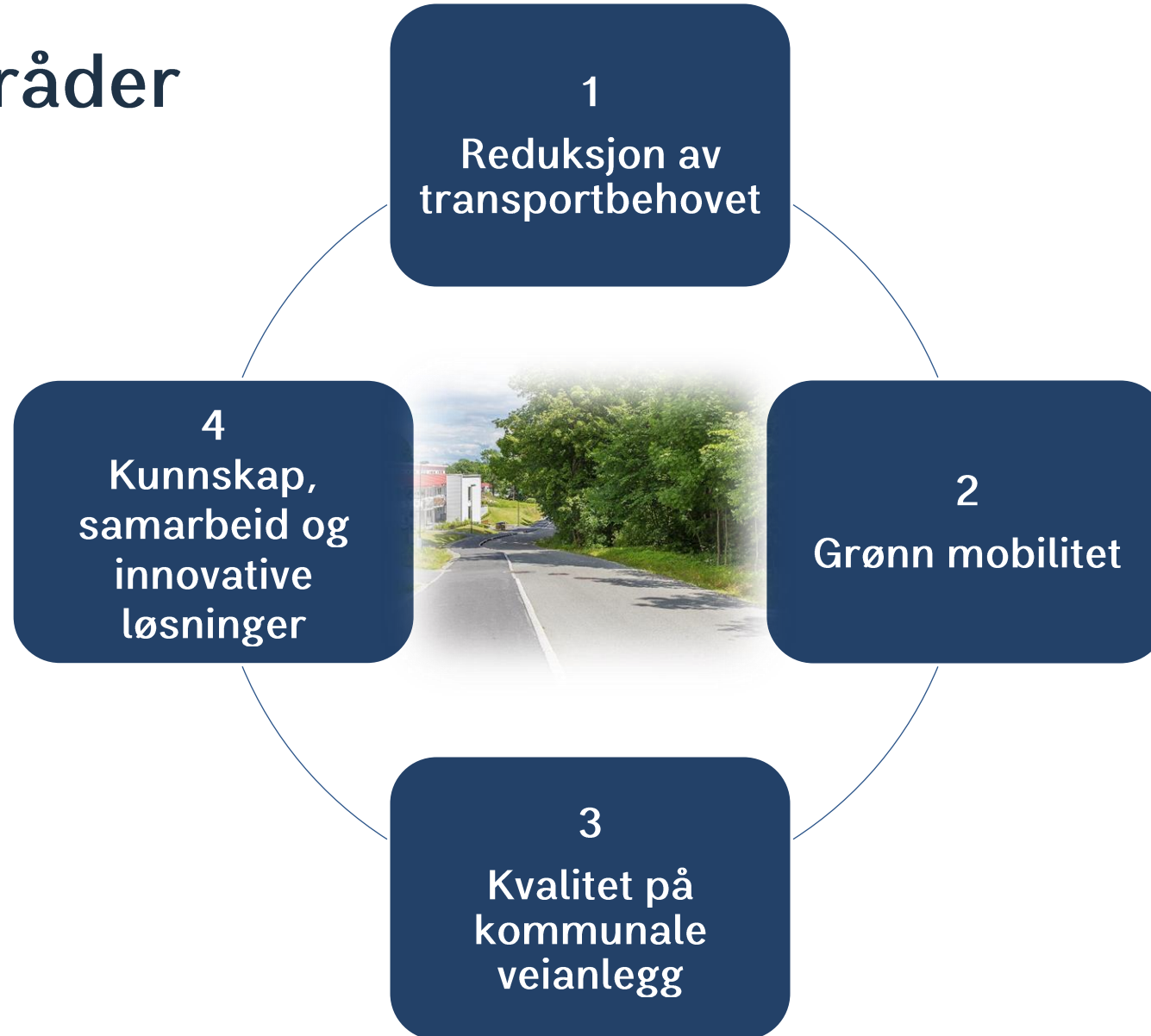
# Temaer vi må ha med oss når vi jobber med samferdsel

- Folkehelse
- Klima og natur
- Stedsutvikling





# Innsatsområder



# Innsatsområder

1

## Reduksjon av transportbehovet

### Minimere innbyggernes transportbehov gjennom

- hensiktsmessig stedsutvikling
- god arealdisponering
- tilrettelegging for kortreiste arbeidsplasser

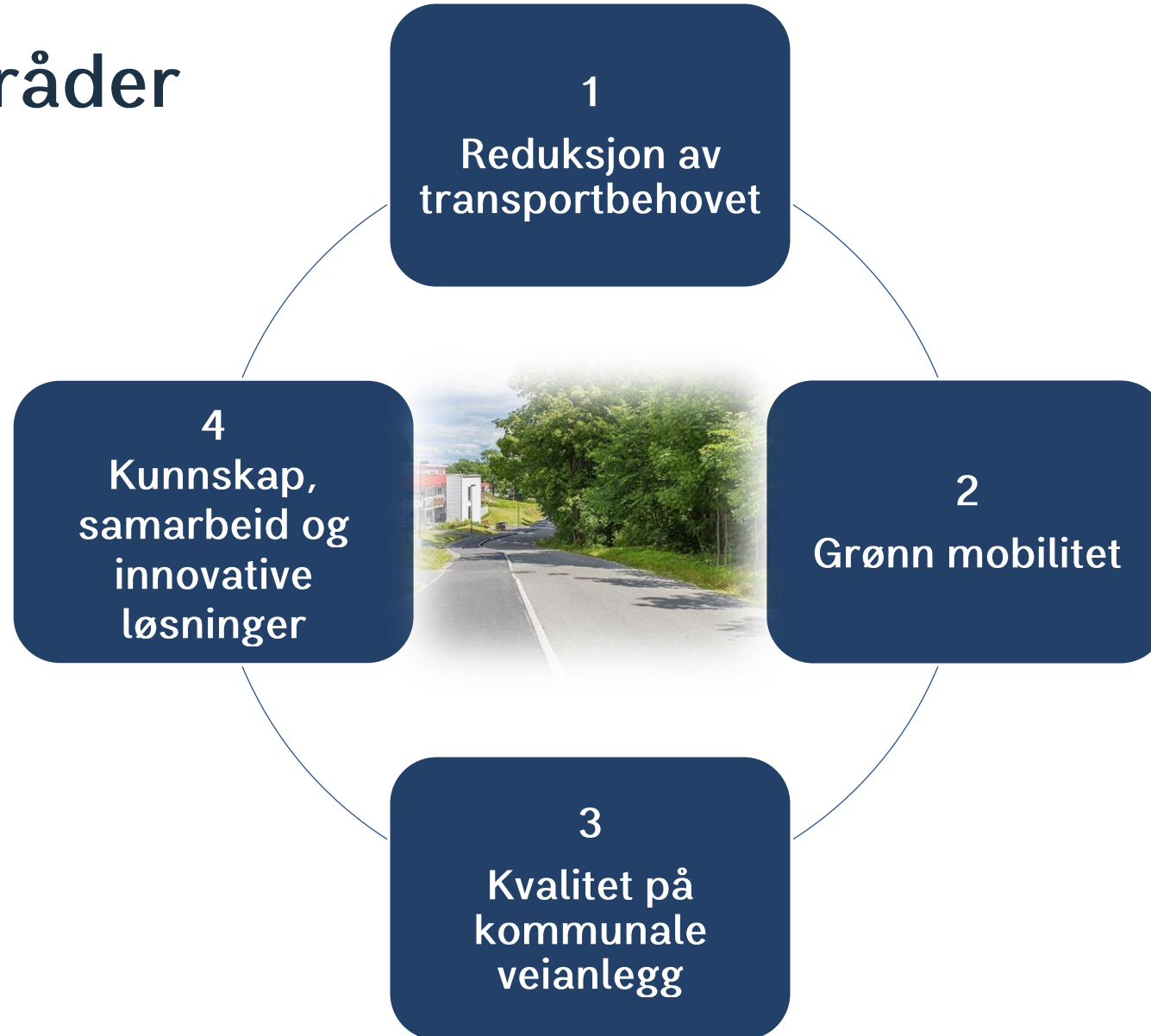
### Bidra til å redusere behovet for næringstransport

- effektivisering av varelogistikk
- effektivisering av renovasjonstransport
- innovative løsninger for masseforvaltning

Høyne terskelen for å velge bil gjennom en målrettet parkeringspolitikk

Bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil

# Innsatsområder



# Innsatsområder

## Pådriver og samarbeidspartner for Ruter

- optimalisere kollektivnettet
- gjøre valg som bidrar til et godt grunnlag for kollektivtrafikken

## Jobbe aktivt for å øke gange- og sykkelandelen på reiser, gjennom

- økt bygging av sammenhengende gang- og sykkelinfrastruktur
- bruk av incentivordninger
- bevisstgjøring rundt reisevalg

## Pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden

- utvikling av kaianlegg og tilhørende fasiliteter

## Videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen

- For å gjøre kollektivsystemet mer tilgjengelig

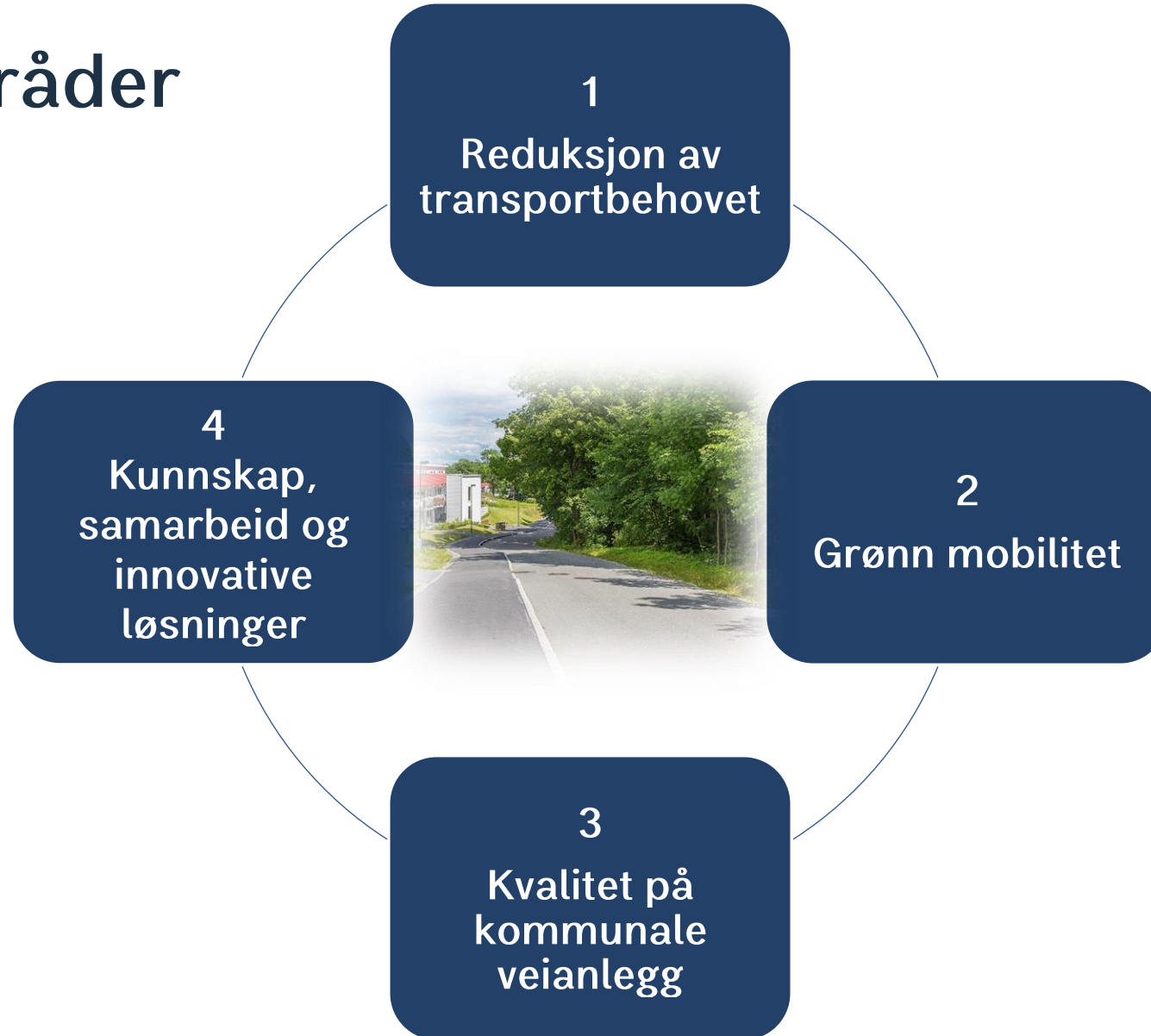
## Mer tungtransporten benytter nullutslipp- eller lavutslippsteknologi

- Gjennom arealplanlegging

2

Grønn mobilitet

# Innsatsområder







# Innsatsområder

## Forebygge skade og nedsatt fremkommelighet på det kommunale nettet

- gjennom klimatilpasning

## Øke trygghet og trafiksikkerhet på veiene våre

- tiltak rundt formålsbygg, som hjertesoner
- tiltak av mer omfattende størrelse

## Forhindre at de kommunale veienes levetid forringes raskere enn nødvendig

- gjennom tilstrekkelig vedlikehold

## Tilrettelegge veiene for fremtidens bruk

- gjennom kunnskap og handling

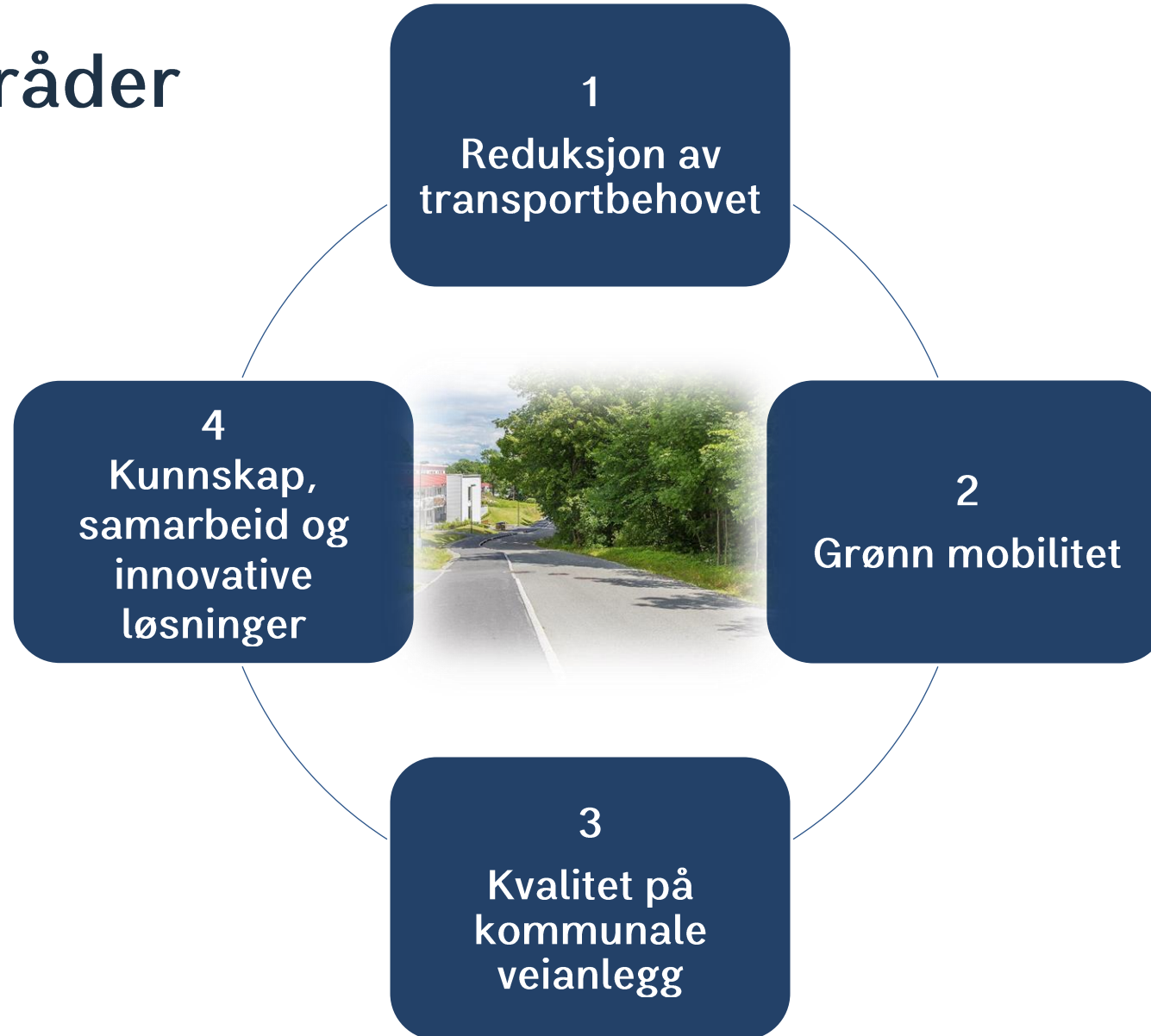
## Håndtere knutepunktutvikling og mer avanserte sentrumsveier

- gode planleggingsprosesser
- tilpasset drift og vedlikehold

3

Kvalitet på  
kommunale  
veianlegg

# Innsatsområder





# Innsatsområder

## 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

### Innhente mer kunnskap om kommunen vår

- for å prioritere riktig og ta de riktige valgene

### Pådriver for at ny teknologi benyttes

- for å nå målene våre innen samferdsel og mobilitet

### Faste samarbeidsplattformer med:

- Myndigheter
- Næringslivet
- Innbyggerne
- Frivilligheten

### Bevisstgjøring og kunnskapsheving blant våre innbyggere

- for å oppnå holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet på veinettet

### Jobbe aktivt for at innovative løsninger blir testet ut

- Blant annet gjennom forsøksprosjekter



Asker  
kommune



Asker  
kommune

# Innsparingstiltak 2024

Råd for personer med funksjonsnedsettelse

## Velferd

1. Tiltak av prinsipiell karakter
2. Profil som grunnlag for effektivisering
3. Effektivisering, omstillingstiltak
4. Utviklingsarbeid





# Omstilling og effektivisering Velferd 2024-2027

Velferd: 76,8 mill

Beløp i mill kroner	2024	2025	2026	2027
Velferd	43,9	18,3	7,3	7,3
Asker kommune	120	50	20	20

## Styringsfart inn i 2024

- Ansettelsesstopp (unntak sykepleiere, vernepleiere, leger, undervisningspersonell i skole og pedagoger i barnehage)
- Reduksjon aug –des 2023: 86 årsverk (53 årsverk Velferd)





## Tiltak av prinsipiell karakter

Tiltak	Mill kr	Merknader
<p><b>1. Fortsatt utsatt åpning av 15 plasser v/Hurum bo og omsorgssenter.</b></p>	<p>16</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gj.sn venteliste 1. halvår 0,3 personer, kort effektueringsstid.</li> <li>• Midlertidig forsvarlige tjenester i påvente av ledig plass</li> <li>• Økt andel 80+ som ikke mottar hjemmetjenester eller heldøgn omsorg. 72%</li> </ul> <p>Informasjon i lokalt brukerråd og medbestemmelse</p>
<p><b>2. Økt månedspris på trygghetsalarm, trygghetspakke</b> (1.558 brukere)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inkluderer trygghetsalarm, elektronisk lås, brann og røykvarsler og pårørendevarsling.</li> <li>- <i>Fritak for betaling:</i> inntekt under 2,5 G (1 G 118.620) vurdert som nødvendig helsehjelp (732 brukere herav 356 under 2,5G)</li> <li>- ikke lovpålagt tjeneste</li> </ul>	<p>1</p>	<p>Pris: kr 380 pr mnd, installasjonsgebyr kr 1.300</p> <p><b>Forslag:</b> 490 pr mnd, ingen installasjonsgebyr</p> <p>Ansatte berøres ikke</p>



# Profil omstilling og effektivisering

## Prosess

- Fordeling innsparingskrav
  - Prosess internt i virksomhetene med å definere forslag til tiltak
  - Gjennomgang i ledergruppa, forslag til avvikling tjenester
- 
- Eldreomsorg på nivå med kostra gruppe 12, skånes
  - NAV ligger under kostragruppe 12, stort risiko område. Begrensede tiltak
  - Helse, rehabilitering og mestring ligger under kostragruppe 12, lavere effektiviseringskrav
  - Psykisk helse og rus, tjenester til personer med funksjonsnedsettelse ligger over sammenlignbare kommuner på andel heldøgn omsorg brukere. Asker kommune har også hatt en høyere vekst.  
Dreining av tjenester

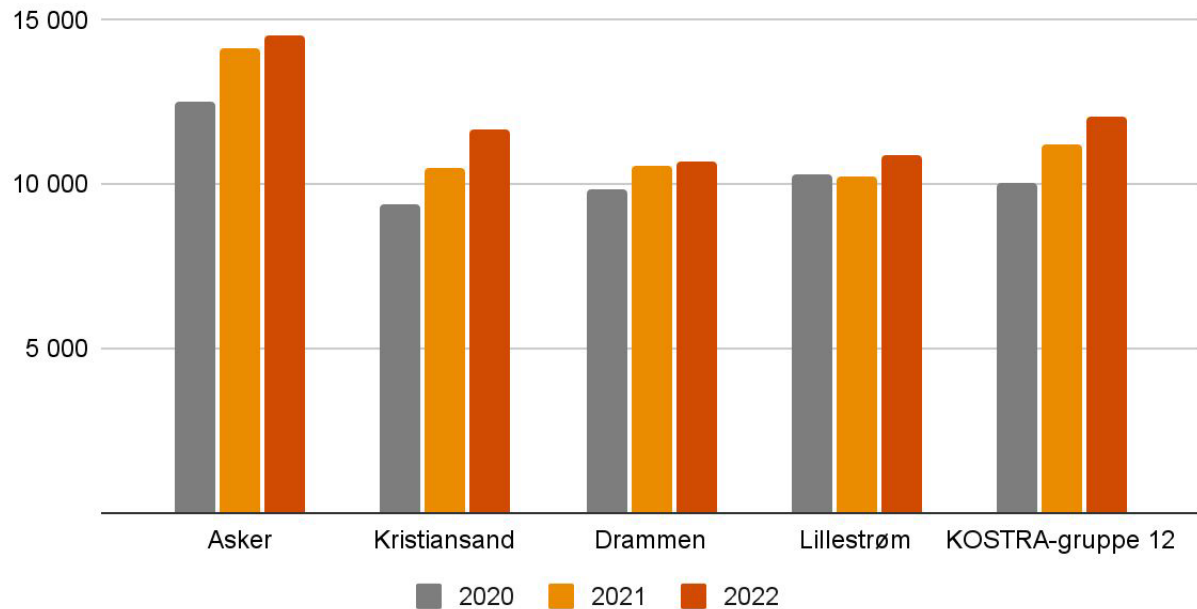


- Asker kommune har et godt økonomisk utgangspunkt
- Påvirket av verdensøkonomien og norsk økonomi – økte renter, tapte skatteinntekter, prisstigning, usikkerhet i finansmarkedet
- Omstillingskravet på 210 mill utgjør 1,9% av tjenesteområdenes netto driftsramme, 43,9 mill i Velferd
- Omstilling og effektivisering vil i all hovedsak gjennomføres ved hjelp av bemanningstilpasning, løpende effektivisering og tjenesteutvikling
  - nye arbeidstidsordninger, heltidskultur
  - oppgavedeling
  - redusere innleie av eksterne vikarer, ekstrahjelp
  - redusere bruk av overtid
  - fleksibel og effektiv bruk av ressurser i virksomhetene
  - nye innovative og strukturelle løsninger



# Helse og omsorgstjenester til hjemmeboende

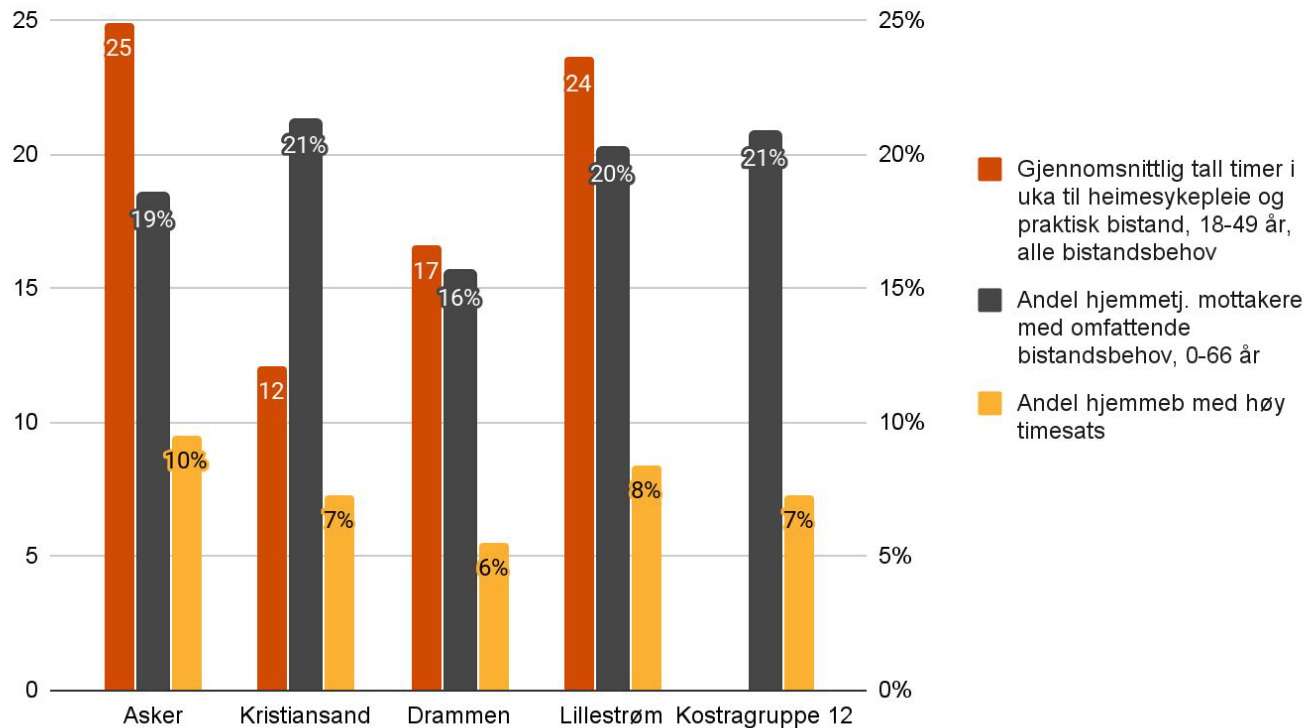
Netto driftsutgifter per innbygger (funksjon 254) helse- og omsorgstj. til hjemmeboende (justert for utgiftsbehov)



- Asker kommune ligger høyt sammenlignet med andre kommuner
- Asker kommune har hatt en vekst de senere årene
- Heldøgn (egenregi og kjøpeplasser) utgjør 2/3 av kostnadene i PHR



Utvalgte nøkkeltall for hjemmeboende med omfattende bistandsbehov



- Asker ligger høyere enn andre kommuner på antall timer pr uke, selv om bistandsnivået ligger på nivå med andre kommuner.
- TPF – ca ¼ av plassene i boliger har lavere kostnader enn snittet.  
**CRPD**
- PHR – en del lette brukere i heldøgnboliger

# Omstilling og effektivisering

2024-2027: 76.8 mill

Modell/teknisk handlingsrom, effektivisering, redusert standard

	Mill kr
<b>Hjemmetjeneste</b> 9,5 mill <b>institusjoner</b> 3,3 mill <b>Helse, rehabilitering og mestring</b> 2,7 mill	15.500
<b>Tjenester til personer med funksjonsnedsettelse</b>	15.250
<b>Psykisk helse og rus</b>	7.800
<b>NAV</b>	600
<b>Velferdsforvaltningen</b>	1.990
<b>Økt inntekt trygghetsalarm</b>	1.000
<b>Søndre Borgen, rehabilitering</b>	1.760
	<b>43.900</b>





Virksomhet, tiltak	Mill kr	HP 2024	Merknader fra vshl
<p><b>Velferdsforvaltningen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effektivisering saksbehandling</li> </ul>	1.990		Benytter Husbank fond for etablering og tilrettelegging av boliger?
<p><b>Heldøgn omsorg 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantine Gullhella, lite benyttet</li> </ul> <p><i>Tiltak: mandat for alternative tiltak i kantine lokaler</i></p>	670		
<p><b>Heldøgn omsorg 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablerer sykepleieteam med fagkoordinatorer</li> <li>• TØRN og heltidskultur</li> <li>• Kantine, kjøkkenassistent</li> </ul>	2.600		Beholder i all hovedsak grunnbemanning.
<p><b>Hjemmebaserte tjenester</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lagerstyring medisinsk forbruksmateriell</li> <li>• Innsparingskrav sees opp mot demografijustering.</li> </ul> <p>Etablerer sykepleieteam på tvers av avdelinger (reduert innleie/overtid) Ta i bruk dataverktøy for å optimalisere arbeidslister (Spider)</p>	9.500	Demografi justering 6.500	Tar høyde for demografijustering nto reduksjon 3 mill.



<b>Virksomhet/tiltak</b>	<b>Mill kr</b>	<b>HP 2024</b>	<b>Merknader</b>
<b>Helse, rehabilitering og mestring</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Effektivisering, helsefremmende og forebyggende team (sosionom, oppgaveoverføring), rehabilitering hjemmeboende, hjelpemiddeltjenesten, bioingeniør og legevakt</li></ul> <p><i>3,7 årsverk totalt hvorav 3,1 årsverk er ledig st.</i></p>	2.700	Styrking lege-tjenester 5.000	4 av 5 tiltak har ledige stillinger.  Effektivisering, jobbe mer rasjonelt.  Økt ventetid, redusert timer.
<b>Psykisk helse og rus</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etablere natt team ved fire heldøgn omsorgsboliger FUSDAL, Fredtunvn., Kirkevn., Torstad</li><li>• Effektivisere feltpleien og mestringstilbud– vurderes fortløpende</li><li>• Heltidskultur, turnusendringer</li><li>• Redusere vedtakstimer kjøpeplasser</li></ul>	7.800	Demogra fijustering stats- budsjettet 2.500	Natt-team har base ut fra fortløpende vurdering utover faste tilsyn.  Feltpleie – opprettholder oppgaver, noe redusert omfang. Vurderes fortløpende.



<b>Virksomhet, tiltak</b>	<b>Mill kr</b>	<b>HP 2024</b>	<b>Merknader fra vshl</b>
<b>Tjenester for personer med funksjonsnedsettelse</b> (547 årsverk) <ul style="list-style-type: none"><li>• Turnusendringer</li><li>• Redusert bruk av overtid</li></ul>	1: 8.350 2: 6.900	Demografijustering 750  Nedre Sem: 6 boenheter 3.000 20 arbeidsplasser 6.500	Vurdering fra virksomhetsleder: Forsvarlig drift Forutsetter tilstrekkelig høyskolekompetanse. Rutiner opplæring, vikarer, ROS  Heltidskultur og TØRN
<b>NAV</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avsluttet oppgave beholderdrift</li><li>• Midlertidig ledige stilling, redusert lønnskostnad</li></ul>	600	Sosialhjelp 12.374 styrkning, endrede satser	Opprettholder eksisterende stillinger Risikoutsatt område, sosialhjelp.



# Utvikling



# Temaplaner Velferd

1. Leve hele livet – et aldersvennlig Asker
2. Mestre hele livet – psykisk helse og rus
3. På lik linje – personer med nedsatt funksjonsevne

- Tar utgangspunkt i at de aller fleste innbyggere **har det best** når de mestrer livet i egen bolig
- Økt satsning på ambulante tjenester, aktivitets, kultur og støttetilbud, velferdsteknologi
- Boligpolitikk og boligplanlegging
- ***Lik dreining og tilnærming på alle målgrupper***



# Prioriteringer i perioden

- Bærekraftige helse og omsorgstjenester
- Tjenesteutvikling for å møte endringer i demografien
- Ungt utenforskap
- Inkludering, deltagelse og fritid
- Familie, nettverk og pårørende
- Bolig og bomiljø
- Rekruttere og beholde kompetanse
- Velferdsteknologi
- Innovasjon gjennom nettverk og partnerskap



***Ramme 2024: 2 317 454***

# Hvordan realisere ambisjonene i temaplanene?

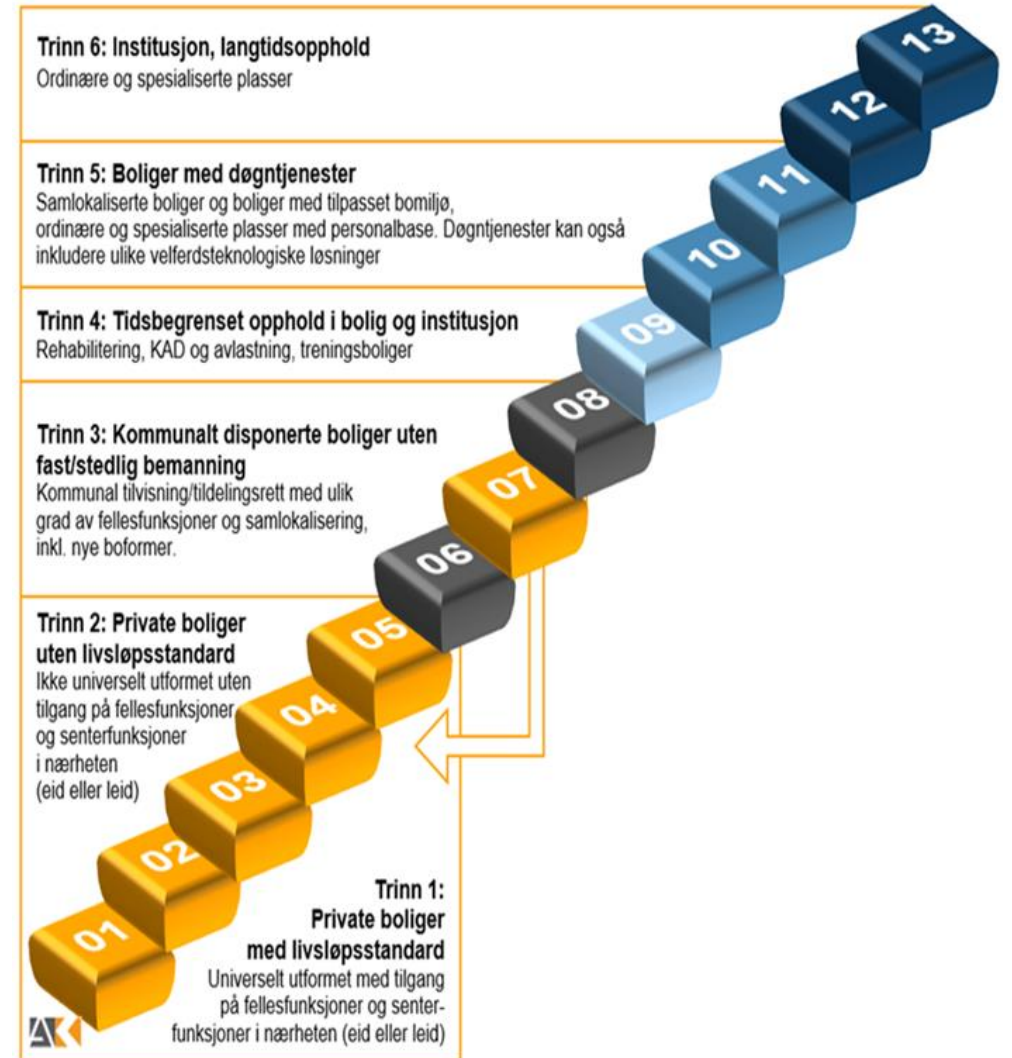
- Vi må som hovedregel **realisere ambisjonene i temaplanene innenfor eksisterende økonomiske rammer.**
- Vi må **omprioritere ressurser innenfor tjenesteområdene** for å kunne prioritere nye satsinger.
- Vi må **jobbe på nye måter** – samle ressurser i tverrsektorielle porteføljer/programmer og **bruke flere år på gjennomføringen.**
- Vi må **prioritere** grunnet vesentlig endrede rammebetingelser



# Aktuelle utviklingsområder

## Innsatstrapp og boligtrapp

- Sikre at innbyggere gis mulighet til å *være aktiv og deltakende i eget liv og fortsette å bo i eget hjem så lenge som mulig*, til tross for funksjonsnedsettelse og hjelpebehov.
- Boligpolitikk og *boligplanlegging* inngår i dette.
- Innsatstrappen er et verktøy for strategisk, økonomisk og driftsmessig planlegging, tjenesteutvikling og styring
- Boligtrapp, private og kommunale boliger
- Boligtilpasning og boligrådgivning



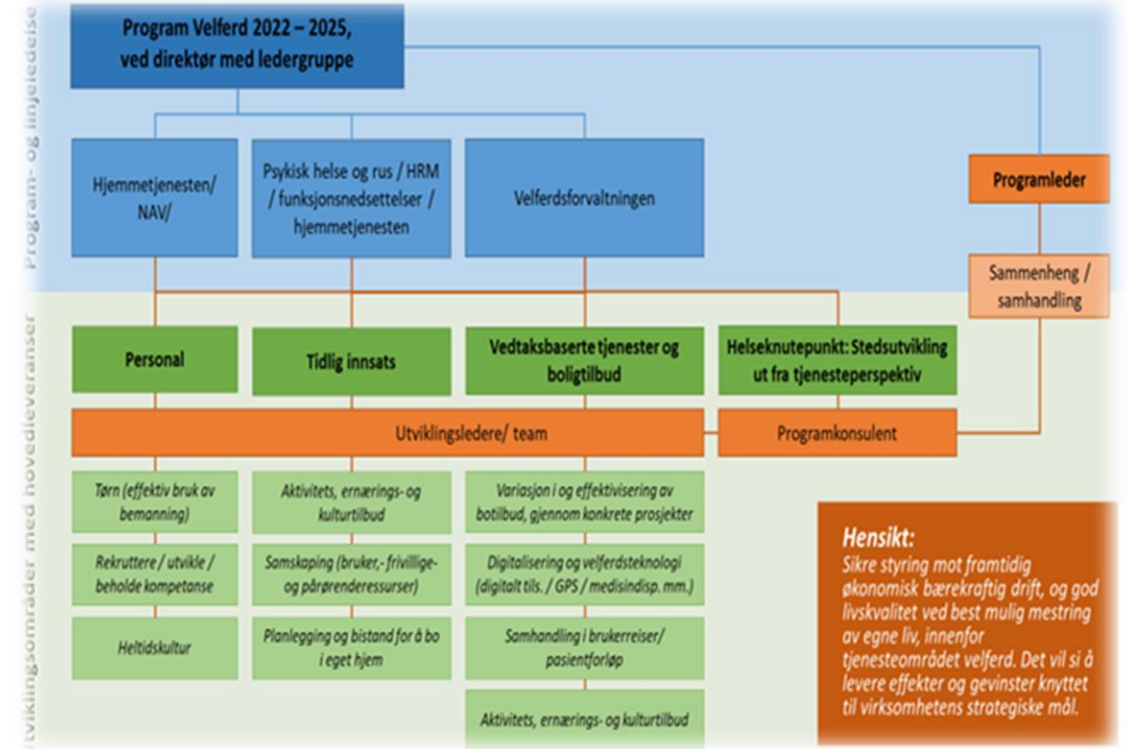


# Program Velferd 2022-2026

- Sikre styring mot fremtidig ønsket bærekraft
- Synliggjøre effekter

## Fase 1 2023-2024

- **Personal**  
TØRN, heltidskultur, rekruttere/beholde
- **Tidlig innsats** - planlegging og bistand for å bo i eget hjem  
Råd og veiledning, bruk av teknologi, aktiviteter, frivillighet
- **Vedtaksbaserte tjenester og botilbud**  
Mestringsorienterte tiltak, pårørendestøtte, program velferdsteknologi
- **Helseknutepunkt**  
Stedsutvikling



# Porteføljestyring for «Aldersvennlig og inkluderende steds og boligutvikling»

- Sikre en helhetlig boligpolitikk med fleksible løsninger
- Legge til rette for at flere innbyggere kan ta gode boligvalg
- Stedsutvikling, 5 – «minutters tettsted»
- Definere **helseknutepunkt**
- Krav til utbyggere om fellesfunksjoner i nærheten av boligkonsepter.
- *Generasjonssamfunn*
- Dempe behovet for kostnadsøkning i pleie og omsorgstjenestene
- Aktuelle tjenesteområder skal styre samlet og tverrsektorielt, strategisk og operativt.





## Møteinnkalling

Utvalg	Dato	Sted
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024 kl. 16:00	Asker rådhus

### Merknad

Eventuelt forfall må meldes på e-post:

[Politisk.sekretariat@asker.kommune.no](mailto:Politisk.sekretariat@asker.kommune.no)

Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed fra møtesekretær.

**Befaring: kl. 14.30-15.00** (felles avreise fra Asker rådhus kl. 14.15)

### Tema:

- Temaplan for samferdsel og mobilitet (felles med ungdomsrådet)
- Temaplan på lik linje og CRPD

### Sakskart

---

#### Saker til behandling

---

1/24	23/22403-1	Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023
------	------------	---

---

2/24	22/16742-6	Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring
------	------------	---

---

#### Referatsaker

---

Asker, 21.12.2023  
Kay Arne Sørensen  
Leder i råd for personer med funksjonsnedsettelse



## Møteprotokoll

### Råd for personer med funksjonsnedsettelse

<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
11.01.2024	16:00 – 18:20	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Kay Arne Sørensen.

#### Til stede:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Møtte for</b>
Leder i utvalg	Kay Arne Sørensen	
Nestleder	May B Myklebust	
Utvalgsmedlem	Franck Tore Larsen	
Utvalgsmedlem	Gunnar Johansen	
Varamedlem	Vigdis Haugen Aae	Trine Maanum
Utvalgsmedlem	Aase Midkiff	
Utvalgsmedlem	Eirik Sander Viken	
Utvalgsmedlem	Wenche Steenstrup	
Utvalgsmedlem	Svein Lien	

**Forfall:** 1

Utvalgsmedlem Trine Maanum

Til stede fra administrasjonen:

Rådgiver Trine Groven

Protokollfører Ellen Gangnæs

Det var ingen merknader til habilitet eller innkallingen

## Saksliste

Side

---

### Saker til behandling

<a href="#">1/24</a>	23/22403-1	Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023	3
<a href="#">2/24</a>	22/16742-6	Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring	3
<a href="#">3/24</a>	24/00301-1	Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene	5

---

### Referatsaker

---



## Saker til behandling

### 1/24 Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023

Behandlet av	Møtedato	Saknr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	1/24

Leders forslag til vedtak:

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

### Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### Vedtak

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

### 2/24 Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

Behandlet av	Møtedato	Saknr.
1 Eldrerådet	11.01.2024	2/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	2/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	2/24

4 Utvalg for samfunnstjenester  
5 Utvalg for plan og byggesak

18.01.2024 2/24  
24.01.2024

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Det gis følgende innspill til planen

....

....

## **Behandling**

Rådgiver Ingvild Hegrenæs innledet til saken og besvarte spørsmål.

Følgende forslag ble fremmet av May B. Myklebust:

Rådet har følgende innspill til planen:

- Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter
- Asker kommune skal være en pådriver overfor Ruter og Vy for at all kollektivtransport skal ha funksjonelle skinner/ramper for rullestolbrukere og betjeningsløsninger som kan brukes av alle, som for eksempel en app løsning
- Skoleveier skal ha god fremkommelighet også for barn og unge med nedsatt mobilitet
- Sykkelveier skal også legges til rette for handicapsykler og sykler med sidevogn
- Kommunen må sørge for å få på plass flere hvilebenker rundt tettstedene i kommunen

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Myklebust forslag ble enstemmig vedtatt.

## **Vedtak**

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Rådet gir følgende innspill til planen
  - Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter
  - Asker kommune skal være en pådriver overfor Ruter og Vy for at all kollektivtransport skal ha funksjonelle skinner/ramper for rullestolbrukere og betjeningsløsninger som kan brukes av alle, som for eksempel en app løsning
  - Skoleveier skal ha god fremkommelighet også for barn og unge med nedsatt mobilitet
  - Sykkelveier skal også legges til rette for handicapsykler og sykler med sidevogn
  - Kommunen må sørge for å få på plass flere hvilebenker rundt tettstedene i kommunen

[Lagre vedtak]

### **3/24 Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	
9 Kommunestyret	30.01.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjettrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000

	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.
4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.

## Behandling

Direktør Aud Hansen innledet til saken og besvarte spørsmål.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

## Vedtak

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>



Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjetttrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864

	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>Medborgerskap</b>					
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.
4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.

[Lagre vedtak]

## Referatsaker

1.	Presentasjon av «Temaplan på lik linje» og CRPD, ved rådgiver Nanette Mia Bohn.
2.	Oppsummering fra rådets befarings av Nedre Sem låve, ved Kay Arne Sørensen.
3.	Orientering om prosessen for tildeling av Tilgjengelighetsprisen 2023, ved Kay Arne Sørensen.
4.	Spørsmål fra Kay Arne Sørensen om Ruter kan inviteres til rådet for å orientere om samferdsel og mobilitet i kommunen. Besvares på neste møte.
5.	Spørsmål fra May B. Myklebust om gjeldende priser i kommunens svømmehaller. Spørsmålet ble besvart av Trine Groven.



## Tilleggskart

**Utvalg**

Råd for personer med  
funksjonsnedsettelse

**Dato**

11.01.2024 kl. 16:00

**Sted**

Asker rådhus

## Sakskart

---

3/24

24/00301-1

Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i  
svømmehallene

---

Asker, 09.01.2024

Kay Arne Sørensen

Leder i råd for personer med funksjonsnedsettelse



## Saksframlegg

**Arkivsak**  
23/22403-1

**Saksbehandler**  
Ellen Gangnæs

**Behandles av**  
Råd for personer med funksjonsnedsettelse

**Møtedato**  
11.01.2024

**Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023**

**Leders forslag til vedtak:**

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

Kay Arne Sørensen

Leder i råd for personer med funksjonsnedsettelse



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
23/22403

**Saksbehandler**  
Ellen Gangnæs

**Behandlet av**  
1 Råd for personer med  
funksjonsnedsettelse

**Møtedato**  
11.01.2024

**Saksnr.**  
1/24

### **Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023**

Råd for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 1/24

#### **Behandling**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak**

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 23.11.2023 godkjennes slik den foreligger.





## Møteprotokoll

### Råd for personer med funksjonsnedsettelse

<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
23.11.2023	16:00 – 18:30	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Kay Arne Sørensen.

#### Til stede:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Møtte for</b>
Leder i utvalg	Kay Arne Sørensen	
Nestleder	May B Myklebust	
Utvalgsmedlem	Franck Tore Larsen	
Utvalgsmedlem	Gunnar Johansen	
Utvalgsmedlem	Trine Maanum	
Utvalgsmedlem	Aase Midkiff	
Utvalgsmedlem	Eirik Sander Viken	
Utvalgsmedlem	Wenche Steenstrup	
Utvalgsmedlem	Svein Lien	

**Forfall:**           **0**

#### Til stede fra administrasjonen:

Rådgiver	Trine Groven
Protokollfører	Ellen Gangnæs

Det var ingen merknader til innkallingen.

## Saksliste

Side

---

### Saker til behandling

---

[18/23](#) 23/20798-1 Godkjennelse av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 26.10.2023 3

---

[19/23](#) 23/04233-11 Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027 3

---

[20/23](#) 22/00227-16 Temaplan eiendom - Rom for livet 2024-2036 - 2. gangs behandling 7

---

[21/23](#) 22/23223-5 Oppfølgingssak 2 - Transport til fritidsaktiviteter utenfor boligen - personer med nedsatt funksjonsevne 9

---

### Referatsaker

---

## Saker til behandling

### 18/23 Godkjenning av protokoll fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 26.10.2023

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.11.2023	18/23

Leders forslag til vedtak:

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 26.10.2023 godkjennes slik den foreligger.

### Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt

### Vedtak

1. Protokollen fra møte i råd for personer med funksjonsnedsettelse, 26.10.2023 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

### 19/23 Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Formannskapet	21.11.2023	181/23
2 Eldrerådet	23.11.2023	17/23

3 Ungdomsrådet	23.11.2023	26/23
4 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.11.2023	19/23
5 Kommunestyret	12.12.2023	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

**1. Føringer for Handlingsprogram 2024-2027**

De føringer og premisser som fremgår av kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027 legges til grunn for kommunens aktiviteter og tjenesteproduksjon i planperioden.

**2. Driftsrammer**

Driftsbudsjettet for 2024 vedtas som vist i «§ 5-4 Bevilgningsoversikter – drift (1A)» og netto bevilgning per tjenesteområde vedtas som vist i «§ 5-4 Sum bevilgninger drift, netto (1B)».

Kommunedirektøren gis fullmakt til å fordele midler fra overordnet ansvar, herunder statlige tilskudd og lønnsreserven, til de enkelte tjenesteområdene.

**3. Investeringsrammer**

Investeringsbudsjettet for 2024 vedtas som i vist i «§ 5-5 Bevilgningsoversikter – investering (2A)» og «§ 5-5 Bevilgningsoversikter – investering (2B)».

**4. Skatt**

Skatt på inntekt og formue for 2024 utskrives etter den maksimalsats Stortinget fastsetter.

**5. Låneopptak**

For 2024 gis fullmakt til følgende låneopptak:

- a. Lån til finansiering av egne investeringer, inntil 1 175 mill. kroner.
- b. Startlån fra Husbanken til videre utlån, inntil 300 mill. kroner.
- c. Likviditetslån, inntil 250 mill. kroner.

Kommunedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånevilkår for ovennevnte lånerammer.

**6.**

**Gebyrer, avgifter og brukerbetaling**

Gebyrer, avgifter og brukerbetaling for kommunale tjenester vedtas særskilt i

egen sak som behandles samtidig med kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027.

## **Behandling**

Trine Groven innledet til saken og besvarte spørsmål.

Forslag til innspill fra rådet, fremmet av May B. Myklebust:

- Rådet er skeptisk til at det legges opp til en innsparing på hele 43,9 mill. innenfor tjenesteområdet Velferd, hvorav 17,2 mill. i programområdet Tjenester til personer med funksjonsnedsettelse og 17,9 mill. i Hjemmetjenester og institusjon. Vi kan vanskelig se at dette kan gjennomføres uten at tjenestetilbudet til mennesker med funksjonsnedsettelse svekkes betydelig.
- Rådet er skeptisk til at det legges opp til en effektivisering på hele 36,5 mill. innenfor tjenesteområdet Oppvekst. Vi kan vanskelig se at det kan gjennomføres følgende innsparinger: skole 21 mill., barnehage 4 mill. og Barn, familie og inkludering 11,5 mill. uten at dette vil føre til vesentlig dårligere tilbud til barn og unge med særskilte behov.
- Rådet stiller seg skeptisk til at avsatt årlig beløp på 2. mill. til universell utforming er nok til å dekke det reelle behovet i kommunen.
- Rådet stiller seg skeptisk til at byggeplanene for omsorgsboliger tilpasset personer med funksjonsnedsettelse er vedtatt utsatt i tre år, på tross for svært lang ventetid for denne type boliger. Rådet er også bekymret over at det ikke er planlagt noen boliger med fast bemanning, til tross for at flere med behov for dette står i boligkø.
- Rådet synes det er gledelig at budsjetttrimmen for Transporttjenesten styrkes med to nye ruter/buss.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av May B. Myklebust ble enstemmig vedtatt.

## **Vedtak**

## 1. **Føringer for Handlingsprogram 2024-2027**

De føringer og premisser som fremgår av kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027 legges til grunn for kommunens aktiviteter og tjenesteproduksjon i planperioden.

## 2. **Driftsrammer**

Driftsbudsjettet for 2024 vedtas som vist i «§ 5-4 Bevilgningsoversikter – drift (1A)» og netto bevilgning per tjenesteområde vedtas som vist i «§ 5-4 Sum bevilgninger drift, netto (1B)».

Kommunedirektøren gis fullmakt til å fordele midler fra overordnet ansvar, herunder statlige tilskudd og lønnsreserven, til de enkelte tjenesteområdene.

## 3. **Investeringsrammer**

Investeringsbudsjettet for 2024 vedtas som i vist i «§ 5-5 Bevilgningsoversikter – investering (2A)» og «§ 5-5 Bevilgningsoversikter – investering (2B)».

## 4. **Skatt**

Skatt på inntekt og formue for 2024 utskrives etter den maksimalsats Stortinget fastsetter.

## 5. **Låneopptak**

For 2024 gis fullmakt til følgende låneopptak:

- a. Lån til finansiering av egne investeringer, inntil 1 175 mill. kroner.
- b. Startlån fra Husbanken til videre utlån, inntil 300 mill. kroner.
- c. Likviditetslån, inntil 250 mill. kroner.

Kommunedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånevilkår for ovennevnte lånerammer.

## 6.

### **Gebyrer, avgifter og brukerbetalinger**

Gebyrer, avgifter og brukerbetalinger for kommunale tjenester vedtas særskilt i egen sak som behandles samtidig med kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027.

## 7. Råd for personer med funksjonsnedsettelse har følgende innspill:

- Rådet er skeptisk til at det legges opp til en innsparing på hele 43,9 mill. innenfor tjenesteområdet Velferd, hvorav 17,2 mill. i programområdet Tjenester til personer med funksjonsnedsettelse og 17,9 mill. i Hjemmetjenester og institusjon. Vi kan vanskelig se at dette kan gjennomføres uten at tjenestetilbudet til mennesker med funksjonsnedsettelse svekkes betydelig.



- Rådet er skeptisk til at det legges opp til en effektivisering på hele 36,5 mill. innenfor tjenesteområdet Oppvekst. Vi kan vanskelig se at det kan gjennomføres følgende innsparinger: skole 21 mill., barnehage 4 mill. og Barn, familie og inkludering 11,5 mill. uten at dette vil føre til vesentlig dårligere tilbud til barn og unge med særskilte behov.
- Rådet stiller seg skeptisk til at avsatt årlig beløp på 2. mill. til universell utforming er nok til å dekke det reelle behovet i kommunen.
- Rådet stiller seg skeptisk til at byggeplanene for omsorgsboliger tilpasset personer med funksjonsnedsettelse er vedtatt utsatt i tre år på tross for svært lang ventetid for denne type boliger. Rådet er også bekymret over at det ikke er planlagt noen boliger med fast bemanning, til tross for at flere med behov for dette står i bolig kø.
- Rådet synes det er gledelig at budsjettammen for Transporttjenesten styrkes med to nye ruter/buss.

[Lagre vedtak]

## 20/23 Temaplan eiendom - Rom for livet 2024-2036 - 2. gangs behandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.11.2023	18/23
2 Ungdomsrådet	23.11.2023	27/23
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.11.2023	20/23
4 Utvalg for samfunnstjenester	30.11.2023	
5 Formannskapet	23.01.2024	
6 Kommunestyret	30.01.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan eiendom – Rom for livet 2024-2036, med følgende innsatsområder og strategier, vedtas:
  1. Rom for livet – gode og hensiktsmessige arealer for tjenestene/brukerne
  2. Bærekraftig og helhetlig utvikling av kommunale eiendommer
  3. Klima- og miljøvennlige bygg
  4. Kostnadseffektiv og verdibevarende eiendomsforvaltning
  5. Profesjonell eiendomsvirksomhet
2. Implementering av planen skjer gjennom:
  - Ordinær virksomhetsplanlegging
  - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
  - Egne saker – tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport

## **Behandling**

Forslag fremmet av Kay Arne Sørensen til tillegg i punkt 1, underpunkt 2:

Bærekraftig og helhetlig utvikling av kommunale eiendommer *med søkelys på god universell utforming*

Innstillingen, med den forslåtte endringen, ble enstemmig vedtatt.

## **Vedtak**

1. Temaplan eiendom – Rom for livet 2024-2036, med følgende innsatsområder og strategier, vedtas:
  1. Rom for livet – gode og hensiktsmessige arealer for tjenestene/brukerne
  2. Bærekraftig og helhetlig utvikling av kommunale eiendommer, med søkelys på god universell utforming
  3. Klima- og miljøvennlige bygg
  4. Kostnadseffektiv og verdibevarende eiendomsforvaltning
  5. Profesjonell eiendomsvirksomhet

2. Implementering av planen skjer gjennom:
  - Ordinær virksomhetsplanlegging
  - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
  - Egne saker – tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport

[Lagre vedtak]

## **21/23 Oppfølgningssak 2 - Transport til fritidsaktiviteter utenfor boligen - personer med nedsatt funksjonsevne**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.11.2023	21/23
2 Utvalg for velferd	28.11.2023	24/23

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering.

### **Behandling**

Forslag fremmet av Kay Arne Sørensen til nytt punkt:

- Det må jobbes aktivt med å få til likeverdige tilbud over hele kommunen når det gjelder transport til fritidsaktiviteter for personer med funksjonsnedsettelser
- Asker kommune må bidra til å finne løsninger for brukere som ikke har Bank-id, slik at de kan leie bil på lik linje med alle andre

- Det må jobbes aktivt for å gjøre de forskjellige ordningene for transport kjent for målgruppen og deres pårørende

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fremmet av Kay Arne Sørensen ble enstemmig vedtatt

### Vedtak

1. Saken tas til orientering.
2.
  - Det må jobbes aktivt med å få til likeverdige tilbud over hele kommunen når det gjelder transport til fritidsaktiviteter for personer med funksjonsnedsettelse
  - Asker kommune må bidra til å finne løsninger for brukere som ikke har Bank-id, slik at de kan leie bil på lik linje med alle andre
  - Det må jobbes aktivt for å gjøre de forskjellige ordningene for transport kjent for målgruppen og deres pårørende

[Lagre vedtak]

### Referatsaker

1.	Presentasjon Temaplan Eiendom ved Anette Førland og Lene Thusing Pedersen, som også besvarte spørsmål.
2.	Presentasjon Hurtigbåt kai Slemmestad ved Henrik Stemsrud, som også besvarte spørsmål.
3.	Presentasjon Kunnskapsgrunnlag Tema bolig ved Ingrid Blichfeldt, som også besvarte spørsmål.
4.	Franck Tore Larsen etterlyste oppfølging av manglende merking av HC parkering ved Slemmestad bo- og behandlingssenter. Trine Groven svarte på dette.
5.	Trine Groven orienterte om planlagt befaring 11.01.2024 kl. 14.30 på Nedre Sem Gård, låven, i forkant av neste rådsmøte.

6.	Direktør Ragnar Sand Fuglum orienterte om Tilgjengelighetsprisen 2023, som skal deles ut våren 2024. Rådet foreslo at årets pris skal ha søkelys på «Inkluderende fritid, herunder ungt utenforskap».
7.	Delt ut i møte: Saksprotokoll fra formannskapet møte 21.11.2023, sak 181/23, «Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027».



## Saksframlegg

**Arkivsak**  
22/16742-6

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

<b>Behandles av</b>	<b>Møtedato</b>
Eldrerådet	11.01.2024
Ungdomsrådet	11.01.2024
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024
Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024
Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024

## Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Det gis følgende innspill til planen

....

....

### 1. Sammendrag og konklusjon

Formannskapet vedtok den 20. juni 2023 å legge førsteutkastet for temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035 ut på høring. Høringsfristen er 15. desember 2023.

Temaplanen (vedlegg) inneholder informasjon om utfordringsbildet og trender fremover (kapittel 4). Planen foreslår fire innsatsområder og 19 strategier for å møte utfordringene og bidra til utviklingen innen samferdsel og mobilitet (kapittel 6).

I saken redegjøres det blant annet for formålet med planen, kunnskapsgrunnlag, medvirkning og videre prosess.



## 2. Bakgrunn for saken/saksopplysninger

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.

Temaplanen er en strategisk tverrsektoriell plan og gjelder for tjenesteområdene i kommunen, så vel som næringslivet og innbyggerne våre. Temaplanen skal ha en planperiode på 12 år med rullering hvert fjerde år.

### Rammer og mandat for arbeidet

Mandat for temaplan Samferdsel og mobilitet ble vedtatt av formannskapet 8.11.2022.

Kommuneplanens samfunnsdel setter som mål at Askersamfunnet skal ha bærekraftige og samordnede transportløsninger. Kapitlet *Langsiktig areal- og transportutvikling* 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.

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, BaneNOR. 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.
- Hvordan bruke ny teknologi for å nå målene

I tillegg er følgende tverrgående temaer aktuelle for denne temaplanen:

- Medborgerskap og frivillighet

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

Kommuneplan for Asker, og dermed også temaplanen, baserer utviklingen av kommunen på at E18 gjennomføres som vedtatt i Nasjonal Transportplan. Det blir viktig med politisk påvirkning mot sentrale beslutningstagere, slik at ny E18 blir gjennomført som planlagt.

Kvalitet på og status for det kommunale veinettet er et viktig tema i planen. Asker er fortsatt en ny kommune, og det pågår løpende et arbeid med å kartlegge og harmonisere standard på veinettet på tvers av kommunen. Forskjeller i trafikkmengde, behov og bruk av vei krever ulik standard, og tilpasning må skje over tid.

### Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for temaplanen (vedlegg), som inneholder mer inngående informasjon om temaene som er dekket i planen.

Resultat fra reisevaneundersøkelse for Asker gjennomført første halvdel av 2023 er forventet levert i løpet av høsten 2023. Dette er viktig informasjon for temaplanen. Kunnskapsgrunnlaget vil suppleres med resultatene fra denne reisevaneundersøkelsen når de foreligger. Det blir også nødvendig å revidere temaplanen på bakgrunn av funn i reisevaneundersøkelsen frem mot andregangsbehandlingen av planen i andre kvartal 2024.

### Innsatsområder og strategier

Innsatsområdene er definert med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget, utfordringsbildet (kapittel 4 i temaplanen), samt mål og delmål fra kommuneplanens samfunnsdel. Innsatsområdene beskriver hva kommune særlig må prioritere for å møte utfordringene og nå målene fra kommuneplanen.

Følgende fire innsatsområder er valgt ut for temaplan Samferdsel og mobilitet:

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

For hvert innsatsområde er det gitt en kort beskrivelse av status og utfordringer, samt hvilke strategier (endringer) som må gjennomføres for å sikre måloppnåelse og utvikling i ønsket retning.

## Avgrensninger

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

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

## Medvirkning

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 vært bred medvirkning internt i administrasjonen, for å forankre innsatsområder og strategier i fagmiljøene.

Fremdriften frem mot førstegangsbehandling av temaplanen har vært stram, med kun syv måneder fra vedtatt mandat til førstegangsbehandling. Det har derfor vært en effektiv og komprimert medvirkning i forkant av førstegangsbehandlingen.

Det er planlagt en bred medvirkningsprosess også i høringsperioden. Utover medvirkning med aktuelle råd og utvalg er det også planlagt medvirkning med aktører innen sykkel/idretten, næringslivet i Asker og personbilisme.

Medvirkning er en kontinuerlig prosess og stopper ikke når planen er vedtatt. Når strategiene skal iverksettes og konkretiseres i tiltak, vil medvirknings- og forankringsarbeid pågå i egen organisasjon og ut mot innbyggerne

## Videre prosess i planarbeidet

I høringsperioden vil kommunen motta skriftlige høringsinnspill fra innbyggerne. I tillegg skal saken legges fram for utvalg og råd. Høringsinnspill vil bli vurdert innarbeidet i utkastet til andregangsbehandlingen. Planen skal 2. kvartal 2024 til andregangsbehandling i formannskapet og deretter sluttbehandles i kommunestyret.

### **3. Sakens relevans for de tre bærekraftsdimensjonene**

Saken er relevant for alle de tre bærekraftsdimensjonene.

#### Økonomiske konsekvenser

De økonomiske rammebetingelsene for Asker kommune har blitt endret og økonomien er nå strammere enn tidligere. Det er et større behov for å utnytte de samferdselsanleggene vi allerede har. For å få flere til å gå, sykle eller ta kollektivt er det behov for å investere i noen fysiske anlegg, som manglende gang- og sykkellenker, innfartsparkering og infrastruktur langs sjøen. Men mindre store veiutbygginger og mindre belastning på veiene vi allerede har vil redusere kommende kostnader og flere aktive trafikanter er god samfunnsøkonomi og gir på sikt besparelser for kommunen innenfor eksempel helse og velferd.

Et systematisk veivedlikehold vil kunne sikre veienes fulle levetid, og er besparende over tid. Samtidig stiller klimaendringer nye krav til veiene. Skal kvaliteten på de kommunale veianleggene holdes trutt, må det gjennomføres effektivt og målrettet vedlikehold, med tilstrekkelige vedlikeholdsbudsjetter.

#### Sosiale konsekvenser

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. Ved å redusere bilbruken vil også luft- og støyforurensning langs veinettet reduseres. I tillegg vil økt gange og sykkel bidra til at innbyggerne i Asker blir med fysisk aktivt, dom er av stor betydning for forebyggende helsearbeid.

Utenforskap og ensomhet er en av de store samfunnsflokene Askersamfunnet står overfor. Samtidig øker antallet eldre, en gruppe der mange har redusert mobilitet. Vi ser også at barn og unges deltagelse på fritidsaktiviteter ofte er avhengig av nødvendigtransporten. En satsning på kollektiv mobilitet gir likere muligheter til mobilitet og deltakelse i samfunnet. Satsningen på universell utforming er også sentralt sett i lys av det økende antallet eldre i kommunen, slik at man også i alderdommen eller ved nedsatt funksjonsevne ellers i livet kan delta i samfunnet på lik linje med andre.

#### Miljømessige konsekvenser

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. 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. I enkelte tilfeller kan det være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. En stor del av klimapolitikken i Norge baseres på en elektrifisering av transportsektoren. 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.

#### **4. Tidligere behandling**

##### Mandatsaken

Sak 0223/22 om mandat og rammer for denne temaplanen ble behandlet av formannskapet i møte av 8.11.22. Følgende vedtak ble fattet:

1. Arbeidet med temaplan for samferdsel og mobilitet gjennomføres i henhold til rammer og føringer, som fremgår av mandatet i dette saksframlegget.
2. Temaplanen legges frem for Kommunestyret for endelig behandling andre kvartal 2024.

##### Førstegangsbehandlingen

Formannskapet behandlet førsteutkastet til temaplan i møte den 20. juni 2023 (sak 126/23), med følgende enstemmige vedtak:

1. Temaplan Samferdsel og mobilitet, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, legges ut på høring med høringsfrist 15. desember 2023:

Innsatsområdene er:

- Reduksjon av transportbehovet
  - Grønn mobilitet
  - Kvalitet på kommunale veianlegg
  - Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Det legges opp til en bred medvirkningsprosess i høringsperioden for å få innspill på innsatsområder og strategier som er foreslått i temaplanen.

#### **5. Kommunedirektørens vurdering**

Innsatsområdene og strategiene i temaplan Samferdsel og mobilitet skal bidra til at Asker kommune skal ha bærekraftige og samordnede transportløsninger og bidra til å nå de nasjonale målene for reduksjon i klimagassutslipp. For å realisere dette må vi rette oppmerksomheten mot innbyggernes behov og reisevaner, samtidig som vi ser på hvordan vi kan benytte samferdselsanleggene vi allerede har bedre og hvordan vi kan gjøre samferdsel tilgjengelig for alle innbyggerne.

Lars Bjerke  
kommunedirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

**Vedlegg:**

Høringsutkast Temaplan samferdsel og mobilitet, 2024-2035

Kunnskapsgrunnlag for temaplan samferdsel og mobilitet, 2023

Protokoll førstegangsbehandling temaplan samferdsel

Saksprotokoll formannskapet, 08112022, sak 223\_22, Temaplan samferdsel og mobilitet - mandat og rammer





## Saksprotokoll

**Arivsak**  
22/16742

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	2/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	2/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	2/24
4 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	2/24
5 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	3/24

### Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

Eldrerådet har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 2/24

#### Behandling

Rådgiver Ingvild Hegrenæs innledet til saken (*presentasjon*).

Karl Bønnhoff fremmet følgende innspill til planen:

1. Fallulykker blant spesielt eldre er svært omfattende også i Asker. Dette gjelder særlig om vinteren med mange alvorlige brudd og helseskader som resultat. Eldrerådet henstiller til Asker kommune fortsatt å prioritere strøing på gangveier og fortau. Videre sikre at områder for av- og påstigning på busser sikres godt.
2. Parkeringsnormen ved nye boområder må alltid være over 1,0. I tillegg må gjesteparkeringer og parkering for hjemmesykepleien være tilfredsstillende merket. Videre må det legges til rette for at det ved sosiale arenaer som svømmehaller, innbyggertorg, frivillighetssentraler og kulturarenaer er gode tilgjengelighet for privatbiler og gode parkeringsmuligheter.

Arvid Gjesdal fremmet følgende innspill til planen:

1. Planen må inneholde et bedre offentlig transporttilbud for innbyggere syd i kommunen. Eksempelvis:

- Direkte busser fra Søndre Asker (Holmsbu, Tofte, Filtvet, Klokkarstua) til Asker sentrum, Oslo og Drammen.
- Bussforbindelse gjennom Oslofjord-tunellen.
- Hurtigbåt fra Tofte/Filtvet til Drøbak og Oslo

Elisabeth Takle Bye fremmet følgende forslag til planen:

1. Utvidet bruk av Servicelinjen som går på kryss og tvers av kommunen på dagtid. For eksempel mellom Vollen og Heggedal.
2. Eksisterende soner gir en veldig skjev virkning, og Eldrerådet ønsker derfor en revidering av soneinndelingen i Asker.

Innstillingen i 2 punkter, med innspillene fremmet av Bønnhoff, Gjesdal og Takle Bye ble enstemmig vedtatt.

## Vedtak

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Det gis følgende innspill til planen
  - Fallulykker blant spesielt eldre er svært omfattende også i Asker. Dette gjelder særlig om vinteren med mange alvorlige brudd og helseskader som resultat. Eldrerådet henstiller til Asker kommune fortsatt å prioritere strøing på gangveier og fortau. Videre sikre at områder for av- og påstigning på busser sikres godt.
  - Parkeringsnormen ved nye boområder må alltid være over 1,0. I tillegg må gjesteparkeringer og parkering for hjemmesykepleien være tilfredsstillende merket. Videre må det legges til rette for at det ved sosiale arenaer som svømmehaller, innbyggertorg, frivillighetssentraler og kulturarenaer er gode tilgjengelighet for privatbiler og gode parkeringsmuligheter.
  - Planen må inneholde et bedre offentlig transporttilbud for innbyggere syd i kommunen. Eksempelvis:
    - Direkte busser fra Søndre Asker (Holmsbu, Tofte, Filtvet, Klokkarstua) til Asker sentrum, Oslo og Drammen.
    - Bussforbindelse gjennom Oslofjord-tunellen.
    - Hurtigbåt fra Tofte/Filtvet til Drøbak og Oslo
  - Utvidet bruk av Servicelinjen som går på kryss og tvers av kommunen på dagtid. For eksempel mellom Vollen og Heggedal.
  - Eksisterende soner gir en veldig skjev virkning, og Eldrerådet ønsker derfor en revidering av soneinndelingen i Asker.





## Saksprotokoll

**Arivsak**  
22/16742

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	11.01.2024	2/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	2/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	2/24
4 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	2/24
5 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	3/24

### Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

Ungdomsrådet har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 2/24

#### Behandling

Rådgiver Hege Oshaug innledet kort til saken.

Aurora Lauvset fremmet følgende forslag i 14 kulepunkter til innstillingens punkt 2:

#### *Sykkel*

- *Lyskryss som prioriterer syklister foran bilister*
- *Eget sykkelfelt i tillegg til gangvei*
- *Sykkelekspress veier for de som sykler fortere*
- *Sykkelkart for å synliggjøre muligheten til å sykle til jobb*

#### *Parkeringshus*

- *Sykkelparkering istedenfor bilparkering*
- *Elsykkelladere i parkeringshus*
- *Høyere tidsavgift*

#### *Kollektiv transport*

- *Busskur med fire vegger*
- *Sykkelstativ ved busskur*
- *App for samkjøring, kan være et prosjekt for skoler (konkurransen om best app?)*

- *God fremkommelighet til bussskur, med tanke på eldre, eks: brøyting og gangfelt til bussholdeplassen*
- *Hyggen må prioriteres (ikke prioritert på prioriteringskart s.12)*
- *Billigere buss og togbilletter*
- *Tryggere skolevei for de som ikke bor rett ved skolen (eks: Brødholdt)*

Isak Gregers Eriksen fremmet følgende forslag til innstillingens punkt 2 med 2 kulepunkter:

- *Ungdomsrådet ber kommunen jobbe aktivt for at hele Asker kommune blir en sone i Ruters rutesystem.*
- *Ungdomsrådet ber kommunen arbeide aktivt for å knytte hele Asker sammen. Her må man jobbe opp mot Ruter og fylkeskommunen for bedre busstilbud som binder den sørlige og nordlige delen av kommunen sammen.*

Albert Loki Einarsson fremmet følgende innspill til punkt 2:

#### *Kollektiv transport*

- *Asker Kommune, i kontakt med Ruter, skal prioriter og få en direkte buss mellom Asker sentrum og Sætre for og bedre kontakten mellom søndre asker og sentrum.*

Anton Toft Dahl fremmet følgende innstill til punkt 2:

- *Ungdomsrådet ønsker å slå sammen sone 3V og 4V, men beholde 2V til og med Slemmestad. Altså 2 soner i Asker kommune for å beholde prisene lave for de som skal kort, men også minske prisen for de som skal langt.*

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Auroras Lauvssets forslag til nye kulepunkt i punkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Isak Gregers Eriksens første kulepunkt i punkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Gregers Eriksens andre kulepunkt i punkt 2 ble vedtatt mot 1 stemme (Toft Dahl)

Albert Loki Einarssons forslag ble enstemmig vedtatt.

Anton Toft Dahls forslag falt med 6 stemmer (Filip Haug-Brodersen, Mats Augdahl Karlsen, Eira Sele-Erlandsen, Isak Gregers Eriksen, Elias Figenschou og Aurora Lauvset)

## Innstilling

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Det gis følgende innspill til planen:

### Sykkel

- Lyskryss som prioriterer syklister foran bilister
- Eget sykkelfelt i tillegg til gangvei
- Sykkelekspress veier for de som sykler fortere
- Sykkelkart for å synliggjøre muligheten til å sykle til jobb

### Parkeringshus

- Sykkelparkering istedenfor bilparkering
- Elsykkelladere i parkeringshus
- Høyere tidsavgift

### Kollektiv transport

- Busskur med fire vegger
- Sykkelstativ ved busskur
- App for samkjøring, kan være et prosjekt for skoler (konkurransen om best app?)
- God fremkommelighet til busskur, med tanke på eldre, eks: brøyting og gangfelt til bussholdeplassen
- Hyggen må prioriteres (ikke prioritert på prioriteringskart s.12)
- Billigere buss og togbilletter
- Tryggere skolevei for de som ikke bor rett ved skolen (eks: Brødholdt)
- Ungdomsrådet ber kommunen jobbe aktivt for at hele Asker kommune blir en sone i ruters rutesystem.
- Ungdomsrådet ber kommunen arbeide aktivt for å knytte hele Asker sammen. Her må man jobbe opp mot Ruter og fylkeskommunen for bedre busstilbud som binder den sørlige og nordlige delen av kommunen sammen.
- Asker Kommune, i kontakt med Ruter, skal prioriter og få en direkte buss mellom Asker sentrum og Sætre for og bedre kontakten mellom søndre asker og sentrum.







## Saksprotokoll

**Arivsak**  
22/16742

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	2/24
2 Ungdområdet	11.01.2024	2/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	2/24
4 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	2/24
5 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	3/24

### Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

Råd for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 2/24

#### Behandling

Rådgiver Ingvild Hegrenæs innledet til saken og besvarte spørsmål.

Følgende forslag ble fremmet av May B. Myklebust:

Rådet har følgende innspill til planen:

- Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter
- Asker kommune skal være en pådriver overfor Ruter og Vy for at all kollektivtransport skal ha funksjonelle skinner/ramper for rullestolbrukere og betjeningsløsninger som kan brukes av alle, som for eksempel en app løsning
- Skoleveier skal ha god fremkommelighet også for barn og unge med nedsatt mobilitet
- Sykkelveier skal også legges til rette for handicapsykler og sykler med sidevogn
- Kommunen må sørge for å få på plass flere hvilebenker rundt tettstedene i kommunen

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Myklebust forslag ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak**

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Rådet gir følgende innspill til planen
  - Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter
  - Asker kommune skal være en pådriver overfor Ruter og Vy for at all kollektivtransport skal ha funksjonelle skinner/ramper for rullestolbrukere og betjeningsløsninger som kan brukes av alle, som for eksempel en app løsning
  - Skoleveier skal ha god fremkommelighet også for barn og unge med nedsatt mobilitet
  - Sykkelveier skal også legges til rette for handicapsykler og sykler med sidevogn
  - Kommunen må sørge for å få på plass flere hvilebenker rundt tettstedene i kommunen



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
22/16742

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	2/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	2/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	2/24
4 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	2/24
5 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	3/24

### Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

Utvalg for samfunnstjenester har behandlet saken i møte 18.01.2024 sak 2/24

#### Behandling

Saksbehandler Ingvild Hegrenæs besvarte spørsmål.

Forslag fremmet av Jensen, H på vegne av H, V og Frp til høringsinnspill til planen med ingress i punkter 1-13.

Temaplanens beskrivelse av utfordringsbildet og trender, samt innsatsområdet og strategier, peker på viktige forhold for samferdsel og mobilitet. Utvalget er spent på høringsinnspillene fra Asker samfunnet, og ser frem til det videre arbeidet med planen. Utvalgets medlemmer har en rekke innspill som er både av strategisk og mer handlingsorientert karakter.

Opplegget for det videre arbeidet er at administrasjonen skal vurdere hvilke høringsinnspill som skal innarbeides i utkastet til andregangsbehandling, og utvalget legger derfor ved en liste av ulike kategorier innspill som vedlegg til vedtakspunkt 2:

Forslag fremmet av Homme-Mathisen, V på vegne av V, H og FrP til høringsinnspill til planen i punkter 14-22.

Forslag fremmet av Hansen Aspås, FrP på vegne av FrP, H og V til høringsinnspill til planen i punkter 23-27.

1. Kunnskapsgrunnlaget er noe manglende og ikke helt oppdatert. Viken fylkeskommunes regionale planstrategi vil ligge til grunn for nye Akershus fylkeskommunes regionale planstrategi. Det arbeidet som nå har startet i Akershus vil være av stor betydning for Asker, ikke minst arbeidet med regional plan for areal og mobilitet. Forholdet til Oslo er særlig viktig, både for Akershus og Asker, og disse planene som nå skal utarbeides må ses i sammenheng med Askers temaplan, og særlig handlingsplaner som skal være forankret i temaplanen.  
Temaplanen har tilsynelatende tatt lite hensyn til kommuneplanens arealdel som ble vedtatt etter at en del av kunnskapsgrunnlaget ble utarbeidet. Ny arealplan har avsatt mye areal til ut- og innfartsparkeringer, så en bestilling om dette i temaplanen kan virke overflødig. Det interessante er drøfte hvordan få bygget og driftet flere innfartsparkeringsplasser
2. Påvirke planleggingen av E 134 for ekspressbuss gjennom Oslofjordtunellen fra Måna via Sætre, Follestad, Lier og til Drammen. Det er meget gode bussforbindelser fra Måna til Oslo og det er gode togforbindelser fra Lier til Oslo. Frogn videregående skole ligger på Måna.  
Follestad Næringspark med 500 medarbeidere ligger ved E 134 uten kollektivtilbud. Vestre Viken bygger nytt sykehus på Brakerøya der det legges opp til mest mulig kollektivtransport. Dagens kollektivtilbud fra Asker kommune til Brakerøya/nye Drammen sykehus er (bortsett fra tog fra/til Asker sentrum) lite tilfredsstillende for både jobbpendlere og øvrig befolkning. Asker har et stort antall helsearbeidere som vil jobbe ved det nye sykehuset (ref. flyttingen fra Blakstad til Drammen). Disse har behov for kollektiv reisevei og parkeringsmulighet.
3. Det er til dels store mangler på gang og sykkelveier, noe som er tatt opp i planen. Men de kommunene som har ferdigregulerte arealer langs Fylkesveiene får midler først. Det bør derfor være en målsetning om at Asker kommune som reguleringsmyndighet igangsetter regulering av flere viktige strekninger for gang og sykkelveier.
4. Vestre Billingstad fremheves som et godt eksempel for fremtidige parkeringsløsninger. Dette er det nok delte meninger om har vært vellykket. Mange innbyggere har sagt klart fra om at løsningene ikke fungerer. Erfaringer fra dette prosjektet bør brukes i videre planlegging for å bedre tilsvarende store utbygginger i fremtiden og sikre bedre parkering både for beboere og besøkende enn det som er tilfelle på Vestre Billingstad.
5. Viken nevnes flere ganger igjennom planen bør vel nå endres til Akershus Fylke
6. Nye regionale forbindelser båtforbindelser sør-øst/vest for Asker vil danne grunnlag for nye arbeids- og bostedsregioner. Et eksempel på trekantsamband kan være Tofte-Horten/Holmestrand-Moss.
7. Det må satses mer på interne tverrforbindelser i kommunen med mating til tog, båt og ekspressbusser i øst-vest og nord-sør retning. E134 vil være av strategisk betydning for utvikling av Asker Syd og en hovedakse for øst-vest kommunikasjon mellom Drammensregionen (E18 sørover og E134 vestover)

- og Follo-Nordre Østfold med påkobling til E6 mot Gøteborg og E18 mot Stockholm.
8. Prising av parkering bør bli rimeligere jo lengre fra Asker sentrum du kommer så folk velger å parkere på Spikkestad og Røyken istedenfor å kjøre bil til Asker å ta toget videre inn til Oslo.
  9. Det er en stor jobb å gjøre for at kollektivtilbudet skal bli likeverdig i hele Asker i fht reisetid. (Fra Nesøya benyttes det 45 min mer tid til reisemålet med bruk av kollektivt enn med privatbil. Fra Filtvet benyttes det 115min (1,5 t) mer med kollektivt enn bil).
  10. For å øke andelen gående er blant annet opparbeiding, vedlikehold og skilting av stier, smett, turveier, ferdsselsveier og snarveier viktige tiltak.
  11. I vei og gatenormalen bør det vurderes å legges inn smalere veier for å senke farten og gjøre gang og sykkel bredere, delt og dermed tryggere både for gående og syklende.
  12. Temaplanen må drøfte bruken av droner og behovet for områder for etablering av droneplasser.
  13. For å sikre Asker nok nettkapasitet skal det være et mål at alle bygg i Asker i fremtiden skal være egen produsent av energi samt sikre lagringsmuligheter for energien.
  14. Asker kommune skal fortsette sitt påtrykk for å få til bedret tilbud på linje L1 Spikkestadbanen med kortere reisetid eller høyere frekvens. Dette må prioriteres faglig og politisk i NTP 2026 – 37.
  15. Fortsette påtrykket for E134 Dagslett – E 18. Veien er viktig for gods- og næringstransporten i området og vil i tillegg avlaste veier gjennom Oslo.
  16. Ta i bruk fjorden som transportåre i større grad. Fortsette innsatsen for et utvidet hurtigbåttilbud på fjorden med flere avganger og anløpssteder med utslippsfrie hurtigbåter (Vollen, Slemmestad, Fornebu, Nærnes, Nesøya, Holmen, Sætre, Tofte, Son). En effektiv pendlertrafikk på tvers av Oslofjorden vil kunne redusere pendlertrafikken gjennom Røyken/Asker, utvide arbeidsmarkedet og gi en raskere og mer pålitelig arbeidsvei, ikke minst for innbyggerne i søndre Asker. Det må også satses mer på bruk av sjøen som transportåre for gods- og varetransport.
  17. Asker kommune skal fortsette sin påvirkning for et utvidet tilbud med matebusser til båtanløp og togstasjoner.
  18. Intensivere innsatsen for å få innført en harmonisering av kollektivsatsene på begge sider av Oslofjorden og innlemme hele Asker kommune i takstzone 2.
  19. Jobbe for et bedre busstilbud mellom tettstedene i kommunen. Det må være mulig å reise kollektivt fra Tofte til Asker på en enkel måte.

20. Oppfordre Ruter til å benytte mindre og smalere busser – som elektriske minibusser - på ordinære ruter (ikke skolebusser), på Hurumhalvøya og andre steder, der veiene er smale og/eller belegget på bussene er lite.
  21. Satse på gode bussskur som beskytter reisende mot regn og vind. Telefonladere i busskuret (f.eks. solcelledrevet) vil gjøre det lettere å reise med elektronisk billett.
  22. Legge til rette for lading av el. sykler i parkeringshus.
- 
23. Ny Røykenvei som knytter E134 og E18 sammen må innarbeides i nasjonalt planverk (NTP).
  24. Utrede og vurdere overtakelse av fylkeskommunale veier som starter og stopper i Asker kommune, dette med hensikt å effektivisere drift og vedlikehold og å utbedre veiene samt gang og sykkelveier.
  25. s 23: Innføring av brukerbetaling på Follestad kan ikke være et eksempel til etterfølgelse med hensikt å redusere trafikkbelastningen.
  26. Flere parkeringsplasser må fremskaffes. Spesielt parkeringsplasser i tilknytning til pendlerknutepunkter må fremskaffes. Parkering og hindre for biltrafikk omtales på s 24,26, og 27. Prinsippet som må legges til grunn for en reduksjon i biltrafikken er gulerot og ikke pisk. Det må være enkelt å bruke kollektivløsninger slik at transportbehovet naturlig fases over fra bil over på kollektivløsninger. Asker kommune må legge til rette for at det er enkelt å velge kollektivt.
  27. s 35-49 bør komprimeres. Innholdet bør kunne reduseres til rundt 6-7 sider.

Forslag fremmet av Aaby, SP, til høringsinnspill til planen i 13 punkter:

- S.7: Under avsnittet “Avgrensinger” står det at denne temaplanen ikke går inn på temaet masseforvaltning- det er likevel nevnt flere ganger gjennom planen og knyttet opp til strategi.
- S.23 Innovative løsninger for å redusere massetransport: Beskrivelse av pilotprosjekt- tekst som ikke hører hjemme i en temaplan.
- s.18: Økonomi: avsnitt to refererer til Viken fylkeskommunes planer, det er lite hensiktsmessig å vedta en 12-års plan med allerede utdatert informasjon.
- Generelt: Endre Viken fylkeskommune til Akershus
- S. 25: Strategier: bør ha inn egen strategi for samkjøring
- S. 26 Massetransport: Samtidig skal vi gjennom arealplaner og byggesaker oppfordre privat næringsliv til å gjøre det samme. Endres til: Samtidig skal vi gjennom arealplaner og byggesaker **legge føringer for at** privat næringsliv gjør det samme.
- s. 26: Vurdere å bruke et annet eksempel enn Vestre Billingstad
- s. 26: Midlertidig parkeringsplass på bakkeplan vil medføre mer nedbygd areal og mulig nedbygging av verdifull natur.
- s. 28: Kollektivandelen på daglige reiser ....: Siste avsnitt beskriver prosjekt- tekst som ikke hører hjemme i en temaplan.

- s. 45 Evaluering og rapportering: Et veldig tynt avsnitt uten eksempler på hvordan måloppnåelse skal måles eller hvilke kriterier legger føringer for evaluering. Hvilke nøkkeltall skal det rapporteres på?
- S.47 Tilgjengelighet og deltagelse: Avsnittet oppleves noe usammenhengende og uferdig.
- S. 50/ Vedlegg s. i Strategi: Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil. Endres til: Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger **og mulighet for samkjøring** for å redusere innbyggernes behov for egen bil
- S. 52 Vedlegg s. iii: Strategi: Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap. Endres til: Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, **tilstøtende kommuner**, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap.

Forslag fremmet av Hatten, A, til høringsinnspill til planen i 3 punkter:

- Samferdsel - servicelinje må bygges ut på kryss og tvers i kommunen
- Planen må inneholde et bedre offentlig transporttilbud for innbyggere syd i kommunen. Eksempelvis:  
Direkte busser fra Søndre Asker (Holmsbu, Tofte, Filtvet, Klokkarstua) til Asker sentrum, Oslo og Drammen.  
Bussforbindelse gjennom Oslofjord-tunellen.  
Hurtigbåt fra Tofte/Filtvet til Drøbak og Oslo
- Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter.

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt

Høringsinnspill til punkt 2 fremmet av Aaby enstemmig vedtatt

Høringsinnspill til punkt 2 fremmet av Hatten, A enstemmig vedtatt

Høringsinnspill til planen til punkt 2 i punkter 1-26 foreslått av Jensen, H, Homme Mathisen, V og Hansen Aspås, Frp ble enstemmig vedtatt.

Utvalgt sender over alle høringsinnspillene for videre arbeid med planen. Enstemmig vedtatt med ingress og punktene 1-43

**Vedtatt**



1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Det gis følgende høringsinnspill til planen fra hele utvalget:

Temaplanens beskrivelse av utfordringsbildet og trender, samt innsatsområdet og strategier, peker på viktige forhold for samferdsel og mobilitet. Utvalget er spent på høringsinnspillene fra Asker samfunnet, og ser frem til det videre arbeidet med planen. Utvalgets medlemmer har en rekke innspill som er både av strategisk og mer handlingsorientert karakter.

Opplegget for det videre arbeidet er at administrasjonen skal vurdere hvilke høringsinnspill som skal innarbeides i utkastet til andregangsbehandling, og utvalget legger derfor ved en liste av ulike kategorier innspill som vedlegg til vedtakspunkt 2:

1. Kunnskapsgrunnlaget er noe manglende og ikke helt oppdatert. Viken fylkeskommunes regionale planstrategi vil ligge til grunn for nye Akershus fylkeskommunes regionale planstrategi. Det arbeidet som nå har startet i Akershus vil være av stor betydning for Asker, ikke minst arbeidet med regional plan for areal og mobilitet. Forholdet til Oslo er særlig viktig, både for Akershus og Asker, og disse planene som nå skal utarbeides må ses i sammenheng med Askers temaplan, og særlig handlingsplaner som skal være forankret i temaplanen. Temaplanen har tilsynelatende tatt lite hensyn til kommuneplanens arealdel som ble vedtatt etter at en del av kunnskapsgrunnlaget ble utarbeidet. Ny arealplan har avsatt mye areal til ut- og innfartsparkeringer, så en bestilling om dette i temaplanen kan virke overflødig. Det interessante er drøfte hvordan få bygget og driftet flere innfartsparkeringsplasser.
2. Påvirke planleggingen av E 134 for ekspressbuss gjennom Oslofjordtunellen fra Måna via Sætre, Follestad, Lier og til Drammen. Det er meget gode bussforbindelser fra Måna til Oslo og det er gode togforbindelser fra Lier til Oslo. Frogn videregående skole ligger på Måna. Follestad Næringspark med 500 medarbeidere ligger ved E 134 uten kollektivtilbud. Vestre Viken bygger nytt sykehus på Brakerøya der det legges opp til mest mulig kollektivtransport. Dagens kollektivtilbud fra Asker kommune til Brakerøya/nye Drammen sykehus er (bortsett fra tog fra/til Asker sentrum) lite tilfredsstillende for både jobbspennere og øvrig befolkning. Asker har et stort antall helsearbeidere som vil jobbe ved det nye sykehuset (ref. flyttingen fra Blakstad til Drammen). Disse har behov for kollektiv reisevei og parkeringsmulighet.
3. Det er til dels store mangler på gang og sykkelveier, noe som er tatt opp i planen. Men de kommunene som har ferdigregulerte arealer langs Fylkesveiene får midler først. Det bør derfor være en målsetning om at

- Asker kommune som reguleringsmyndighet igangsetter regulering av flere viktige strekninger for gang og sykkelveier.
4. Vestre Billingstad fremheves som et godt eksempel for fremtidige parkeringsløsninger. Dette er det nok delte meninger om har vært vellykket. Mange innbyggere har sagt klart fra om at løsningene ikke fungerer. Erfaringer fra dette prosjektet bør brukes i videre planlegging for å bedre tilsvarende store utbygginger i fremtiden og sikre bedre parkering både for beboere og besøkende enn det som er tilfelle på Vestre Billingstad.
  5. Viken nevnes flere ganger igjennom planen bør vel nå endres til Akershus Fylke
  6. Nye regionale forbindelser båtforbindelser sør-øst/vest for Asker vil danne grunnlag for nye arbeids- og bostedsregioner. Et eksempel på trekantsamband kan være Tofte-Horten/Holmestrand-Moss.
  7. Det må satses mer på interne tverrforbindelser i kommunen med mating til tog, båt og ekspressbusser i øst-vest og nord-sør retning. E134 vil være av strategisk betydning for utvikling av Asker Syd og en hovedakse for øst-vest kommunikasjon mellom Drammensregionen (E18 sørover og E134 vestover) og Follo-Nordre Østfold med påkobling til E6 mot Gøteborg og E18 mot Stockholm.
  8. Prising av parkering bør bli rimeligere jo lengre fra Asker sentrum du kommer så folk velger å parkere på Spikkestad og Røyken istedenfor å kjøre bil til Asker å ta toget videre inn til Oslo.
  9. Det er en stor jobb å gjøre for at kollektivtilbudet skal bli likeverdig i hele Asker i fht reisetid. (Fra Nesøya benyttes det 45 min mer tid til reisemålet med bruk av kollektivt enn med privatbil. Fra Filtvet benyttes det 115min (1,5 t) mer med kollektivt enn bil).
  10. For å øke andelen gående er blant annet opparbeiding, vedlikehold og skilting av stier, smett, turveier, ferdselsveier og snarveier viktige tiltak.
  11. I vei og gatenormalen bør det vurderes å legges inn smalere veier for å senke farten og gjøre gang og sykkel bredere, delt og dermed tryggere både for gående og syklende.
  12. Temaplanen må drøfte bruken av droner og behovet for områder for etablering av droneplasser.
  13. For å sikre Asker nok nettkapasitet skal det være et mål at alle bygg i Asker i fremtiden skal være egen produsent av energi samt sikre lagringsmuligheter for energien.
  14. Asker kommune skal fortsette sitt påtrykk for å få til bedret tilbud på linje L1 Spikkestadbanen med kortere reisetid eller høyere frekvens. Dette må prioriteres faglig og politisk i NTP 2026 – 37.
  15. Fortsette påtrykket for E134 Dagslett – E 18. Veien er viktig for gods- og næringstransporten i området og vil i tillegg avlaste veier gjennom Oslo.

16. Ta i bruk fjorden som transportåre i større grad. Fortsette innsatsen for et utvidet hurtigbåttilbud på fjorden med flere avganger og anløpssteder med utslippsfrie hurtigbåter (Vollen, Slemmestad, Fornebu, Nærnes, Nesøya, Holmen, Sætre, Tofte, Son). En effektiv pendlertrafikk på tvers av Oslofjorden vil kunne redusere pendlertrafikken gjennom Røyken/Asker, utvide arbeidsmarkedet og gi en raskere og mer pålitelig arbeidsvei, ikke minst for innbyggerne i søndre Asker. Det må også satses mer på bruk av sjøen som transportåre for gods- og varetransport.
17. Asker kommune skal fortsette sin påvirkning for et utvidet tilbud med matebusser til båtanløp og togstasjoner.
18. Intensivere innsatsen for å få innført en harmonisering av kollektivsatsene på begge sider av Oslofjorden og innlemme hele Asker kommune i takstsone 2.
19. Jobbe for et bedre busstilbud mellom tettstedene i kommunen. Det må være mulig å reise kollektivt fra Tofte til Asker på en enkel måte.
20. Oppfordre Ruter til å benytte mindre og smalere busser – som elektriske minibusser - på ordinære ruter (ikke skolebusser), på Hurumhalvøya og andre steder, der veiene er smale og/eller belegget på bussene er lite.
21. Satse på gode busskur som beskytter reisende mot regn og vind. Telefonladere i busskuret (f.eks. solcelledrevet) vil gjøre det lettere å reise med elektronisk billett.
22. Legge til rette for lading av el. sykler i parkeringshus.

---

23. Ny Røykenvei som knytter E134 og E18 sammen må innarbeides i nasjonalt planverk (NTP).
24. Utrede og vurdere overtakelse av fylkeskommunale veier som starter og stopper i Asker kommune, dette med hensikt å effektivisere drift og vedlikehold og å utbedre veiene samt gang og sykkelveier.
25. s 23: Innføring av brukerbetaling på Follestad kan ikke være et eksempel til etterfølgelse med hensikt å redusere trafikkbelastningen.
26. Flere parkeringsplasser må fremskaffes. Spesielt parkeringsplasser i tilknytning til pendlerknutepunkter må fremskaffes. Parkering og hindre for biltrafikk omtales på s 24,26, og 27. Prinsippet som må legges til grunn for en reduksjon i biltrafikken er gulerot og ikke pisk. Det må være enkelt å bruke kollektivløsninger slik at transportbehovet naturlig fases over fra bil over på kollektivløsninger. Asker kommune må legge til rette for at det er enkelt å velge kollektivt.
27. s 35-49 bør komprimeres. Innholdet bør kunne reduseres til rundt 6-7 sider.
- 28.S.7: Under avsnittet "Avgrensinger" står det at denne temaplanen ikke går inn på temaet masseforvaltning- det er likevel nevnt flere ganger gjennom planen og knyttet opp til strategi.

- 29.S.23 Innovative løsninger for å redusere massetransport: Beskrivelse av pilotprosjekt- tekst som ikke hører hjemme i en temaplan.
30. s.18: Økonomi: avsnitt to refererer til Viken fylkeskommunes planer, det er lite hensiktsmessig å vedta en 12-års plan med allerede utdatert informasjon.
31. Generelt: Endre Viken fylkeskommune til Akershus
32. S. 25: Strategier: bør ha inn egen strategi for samkjøring
33. S. 26 Massetransport: Samtidig skal vi gjennom arealplaner og byggesaker oppfordre privat næringsliv til å gjøre det samme. Endres til: Samtidig skal vi gjennom arealplaner og byggesaker **legge føringer for at** privat næringsliv gjør det samme.
34. s. 26: Vurdere å bruke et annet eksempel enn Vestre Billingstad
35. s. 26: Midlertidig parkeringsplass på bakkeplan vil medføre mer nedbygd areal og mulig nedbygging av verdifull natur.
36. s. 28: Kollektivandelen på daglige reiser ...: Siste avsnitt beskriver prosjekt- tekst som ikke hører hjemme i en temaplan.
37. s. 45 Evaluering og rapportering: Et veldig tynt avsnitt uten eksempler på hvordan måloppnåelse skal måles eller hvilke kriterier legger føringer for evaluering. Hvilke nøkkeltall skal det rapporteres på?
38. S.47 Tilgjengelighet og deltagelse: Avsnittet oppleves noe usammenhengende og uferdig.
39. S. 50/ Vedlegg s. i Strategi: Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil. Endres til: Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger **og mulighet for samkjøring** for å redusere innbyggernes behov for egen bil
40. S. 52 Vedlegg s. iii: Strategi: Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap. Endres til: Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med myndigheter, **tilstøtende kommuner**, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap.
41. Samferdsel – servicelinje må bygges ut på kryss og tvers i kommunen
42. Planen må inneholde et bedre offentlig transporttilbud for innbyggere syd i kommunen. Eksempelvis: Direkte busser fra Søndre Asker (Holmsbu, Tofte, Filtvet, Klokkarstua) til Asker sentrum, Oslo og Drammen). Bussforbindelse gjennom Oslofjord-tunnelen. Hurtigbåt fra Tofte/Filtvet til Drøbak og Oslo.
43. Asker kommune må sørge for at alle stasjoner og holdeplasser er universelt utformet og har god tilgjengelighet både sommer og vinter.





# 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 døgntrafikk. 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. Kapitlet *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.

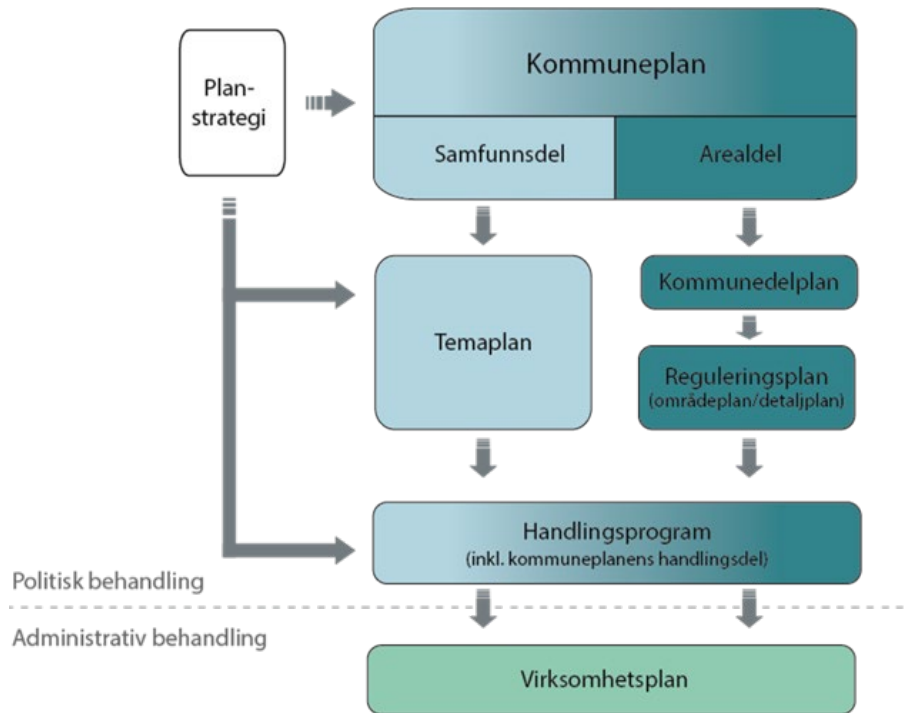
#### Temaplanens rolle i plansystemet

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

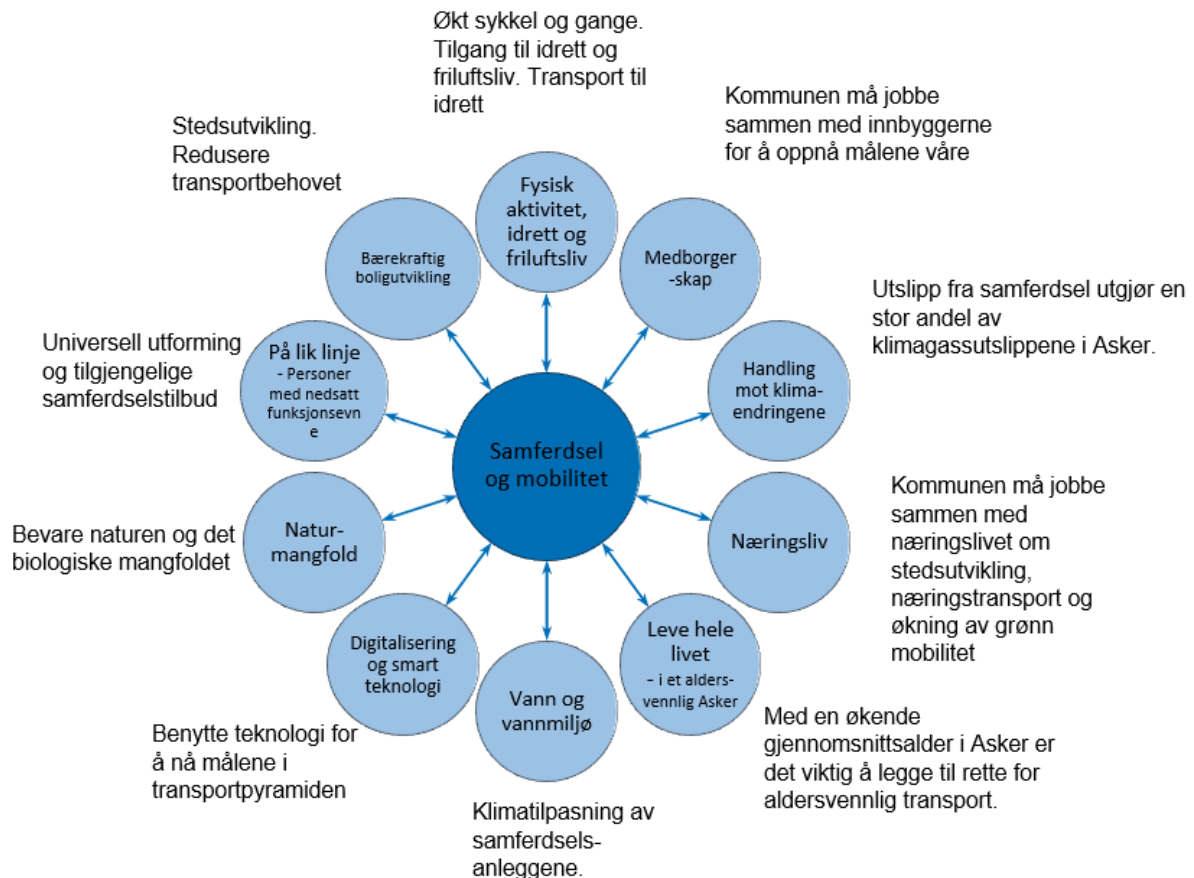
### Avgrensninger

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.

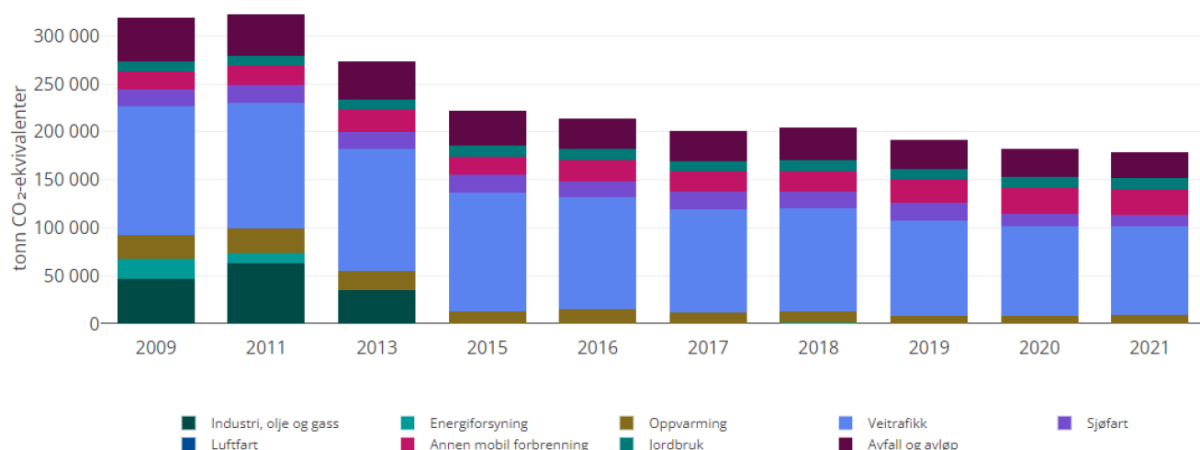
### 4.1 Kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling

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.<sup>1</sup>

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 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2021<sup>2</sup>. 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 2009-2021<sup>2</sup>

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

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



## 4.2 Samferdselens påvirkning på folkehelsen

Transport og veitrafikk er ofte en kilde til støy og luftforurensing 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-åringene<sup>3</sup>. 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.<sup>4</sup>

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.

---

<sup>3</sup> 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)

<sup>4</sup> 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>

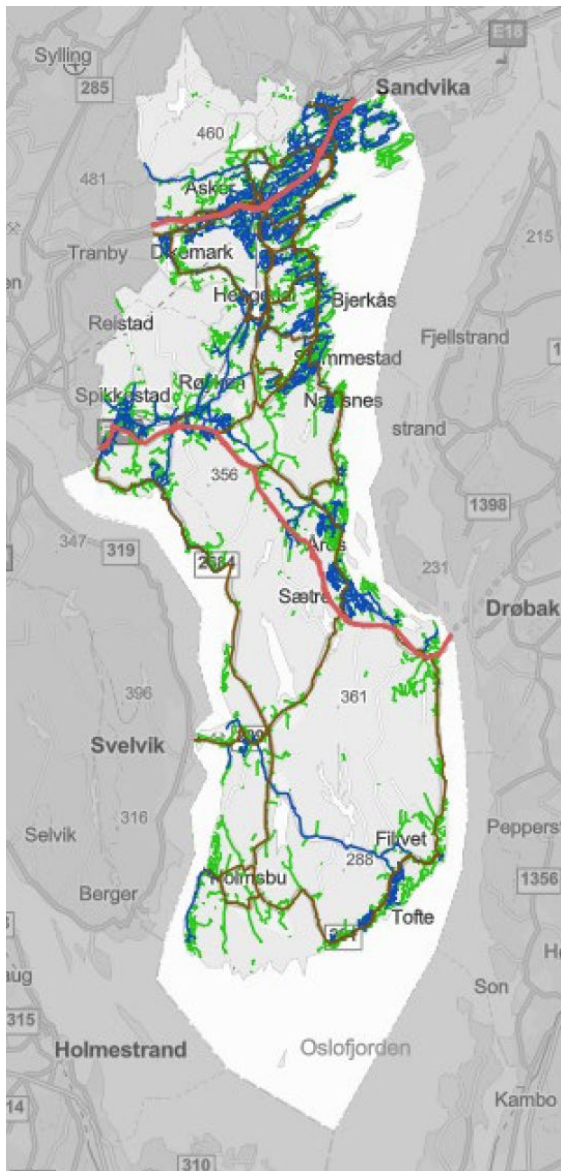


Figur 4 Dagens transportstruktur med prioriterte vekstområder<sup>5</sup>

#### 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 \(arcgis.com\)](#)

<sup>5</sup> 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 idrettsanlegg<sup>6</sup>. 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 trafikkerte 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

---

<sup>6</sup> 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:<sup>7</sup>

- 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.

---

<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>

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 framover<sup>9</sup>. 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.

---

<sup>8</sup> Ruter, Årsrapport 2023

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

[https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget\\_web.pdf](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.<sup>10</sup> 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

---

<sup>10</sup> 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 transportpyramiden<sup>11</sup> 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.

---

<sup>11</sup> 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)<sup>12</sup>

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 askerbøringer 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-prinsippet<sup>13</sup>. 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

---

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

<sup>13</sup> 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 2020<sup>14</sup>, 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 kjøretøyene<sup>15</sup>.

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer<sup>16</sup>. 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

---

<sup>14</sup> 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>

<sup>15</sup> Civitas (2020). Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum – Kortversjon. Finnes her: [https://www.asker.kommune.no/kortversjon\\_konseptutredning23\\_11\\_2020.pdf](https://www.asker.kommune.no/kortversjon_konseptutredning23_11_2020.pdf)

<sup>16</sup> 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 parkeringsstrategi<sup>17</sup> 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 parkeringsnorm<sup>18</sup> 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 meter<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Asker kommune (2022). «Parkeringsstrategi i Asker kommune». Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/vei-trafikk-og-parkering/parkering/parkeringsstrategi-asker-kommune/>

<sup>18</sup> Asker kommune (2023). «Parkeringsnorm - Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035. Tillegg 2 til bestemmelsene». Dater 24.02.2023. Finnes her: [https://www.asker.kommune.no/parkeringsnorm\\_24\\_02\\_2023.pdf](https://www.asker.kommune.no/parkeringsnorm_24_02_2023.pdf)

<sup>19</sup> 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 høyne 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 bil<sup>20</sup>. Det betyr at mange velger privatbilen på reiser som kunne vært gjort med sykkel, gange, mikromobilitet eller kollektiv for veldig mange av våre innbyggere.

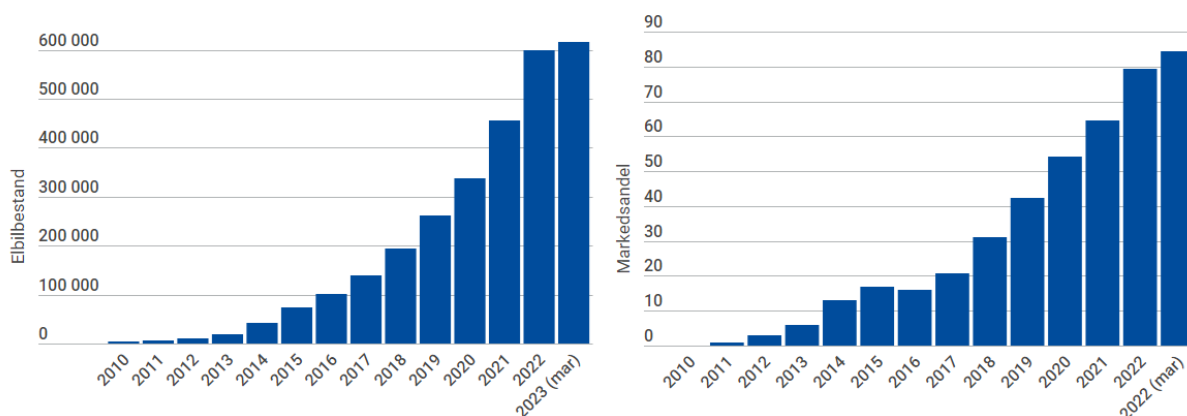
Mellom 70 og 80 prosent av kommunens ansatte kjører bil til jobb flere dager i uka, og så mange som en tredjedel av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.<sup>21</sup> Ved å få ned bilbruken blant egne ansatte vil det, i tillegg til klima- og miljøgevinster resultere i aktive, 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.)<sup>22</sup>

### 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

<sup>20</sup> 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>

<sup>21</sup> 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>

<sup>22</sup> 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 Bussterminalvurdering<sup>23</sup>. 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 fellesnemda og de tre kommunene vedtak om å avsette midler til infrastruktur for hurtigbåt.

---

<sup>23</sup> 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 Brygge<sup>24</sup>

Områdeplanen for Slemmestad brygge åpner for 1.300 leiligheter og 55.000 m<sup>2</sup> 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 personer<sup>25</sup> 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 3-400<sup>26</sup> 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

<sup>24</sup> Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Finnes her:

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

<sup>25</sup> Ruter, Hurtigbåt 2024, Karlegging av muligheter og konsekvenser

<sup>26</sup> 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 fremover<sup>27</sup>.

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.

---

<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> 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

<sup>28</sup> 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 reisepolicy<sup>29</sup>. 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

---

<sup>29</sup> 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



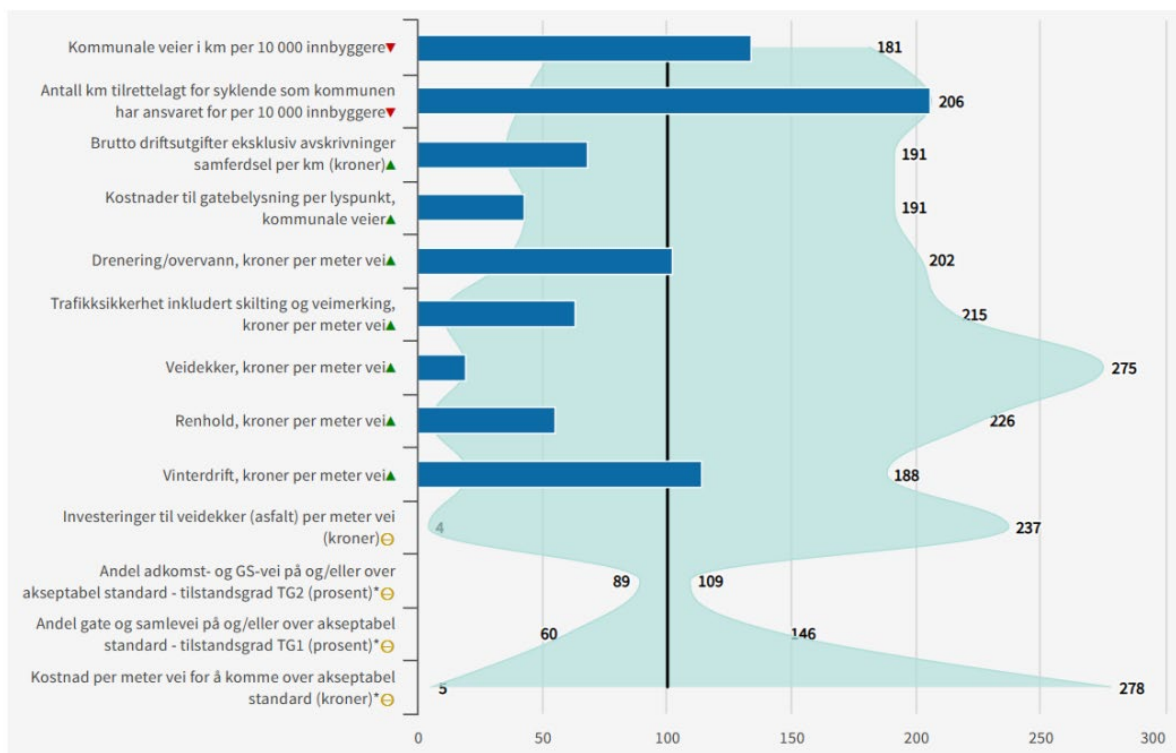
Figur 11 Foto: Tove Lauluten

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-årsperspektiv, 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 fluktusjoner 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 nok<sup>30</sup>. 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 skolen<sup>31</sup>. Dårligst resultater er det når barna blir kjørt i privatbil. Kun halvparten av 15-åringene er fysisk aktive nok, ifølge regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet<sup>30</sup>. 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

---

<sup>30</sup> 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)

<sup>31</sup> 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 trafikkarlig 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 byggevirk-somheten 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 driftsfølgevirkninger.

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 viser<sup>32</sup> 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

<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

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 trafikkovervåkning og redningsoppdrag. Regelverket for luftfart er ikke ferdig utviklet med tanke på bruk av droner og slike pilotprosjekter vil bidra til å utvikle dette.<sup>78</sup>

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

---

<sup>33</sup> 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 pådriverer 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 sykkelstier 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 kreft<sup>34</sup>. 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 omgivelser<sup>35</sup>. Imidlertid er det kun tre av ti voksne og eldre som oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet og bare halvparten av 15-åringer<sup>36</sup>.

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 helse<sup>37</sup> - 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."»<sup>34</sup>

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

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

<sup>35</sup> 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>

<sup>36</sup> 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)

<sup>37</sup> 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 tålegrenser<sup>38</sup>. 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°C<sup>39</sup> 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 klimapanel<sup>40</sup> 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.

<sup>38</sup> 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>

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

<sup>40</sup> 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 transportsektoren<sup>41</sup>. 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.

---

<sup>41</sup> 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.





# Kunnskapsgrunnlag

## Temaplan Samferdsel og mobilitet





## Innhold

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

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

# 1 Innledning

## 1.1 Målet med temaplanen

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

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

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

## 1.2 Organisering av arbeidet

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

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

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

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

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

## 1.3 Avgrensninger

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

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

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

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

## 2 Lover og føringer

### 2.1 Lover

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

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

### 2.2 Føringer

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

#### *Meld.St. 20 (2020-2021)- Nasjonaltransportplan 2022-2033 (NTP) <sup>1</sup>*

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

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

Med denne planen vil regjeringen

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

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

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

---

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

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

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

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

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

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

#### *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 – Sats på sykkel!* <sup>2</sup>

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

#### *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023* <sup>3</sup>

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

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

#### *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* <sup>4</sup>

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2022*<sup>5</sup>

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

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

#### *Regionale planer for areal og transport - Viken*

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

#### *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*<sup>6</sup>

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

---

<sup>5</sup> Statsforvalteren. Vedlegg «Statsforvalteren i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2022»

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

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



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

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

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

#### *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035*<sup>7</sup>

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

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

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

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

#### *Viken fylkeskommunes Samferdselsstrategi 2022-2033*<sup>8</sup>

De overordnede føringene i samferdselsstrategien kan oppsummeres i følgende punkter:

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

---

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

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

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

Prioriteringene innen samferdselsområdet skal tuftes på tre hovedstrategier:

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

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

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

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

#### *Rutemodell Østlandet*

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

#### *Tidligere planer for Asker, Røyken og Hurum kommune*

Planarbeidet vil se til tidligere kommunale planer, blant annet:

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

#### *Andre føringer for samferdselsutviklingen i Asker*

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

## 3 Klima

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

Klimaet er i endring, også i Asker kommune. Selv om vi lykkes i å kutte klimagassutslippene, vil vi oppleve endringer både i temperatur og nedbør i tiden framover. I en NRK-sak fra november 2020, beskrives klimaet i norske kommuner i år 2100<sup>9</sup>. Saken tar utgangspunkt i et scenario der klimagassutslippene blir middels store. I et slikt scenario har verden behersket store utslippskutt, men verdens klimapolitikk er fortsatt ikke helt perfekt. Det er dette scenarioet flertallet av klimaforskerne tror vi havner i. I et slikt scenario vil klimaet i Asker i år 2100 se slik ut:

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

Kommunene har et ansvar for klimatilpasning av veier og annen kommunal infrastruktur. Veiene våre har allerede i dag store utfordringer med vannrelaterte skadehendelser. Klimaendringene, spesielt knyttet til økt korttidsnedbør, vil gi ytterligere utfordringer, i form av flom, overvann og skred. Havnivåstigning og hyppigere hendelser med stormflo kan gi utfordringer i kystnære områder, og hyppigere fryse- og tineepisoder kan øke utfordringene rundt is på veier og fortau. På miljødirektoratets nettsider er det beskrevet hvordan man må ta hensyn til klimaendringene under planlegging, bygging, forvaltning og drift innen infrastruktur- og samferdselssektoren<sup>10</sup>.

### 3.2 Klimagassutslipp fra samferdselssektoren

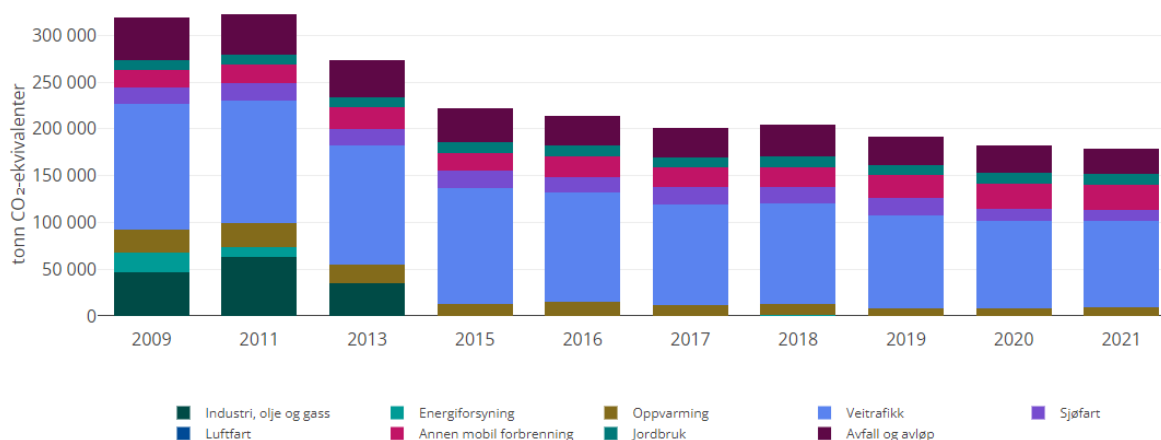
Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor, både nasjonalt og i Asker. Utslipp i ikke-kvotepliktig sektor er klimagassutslipp fra transport, landbruk, oppvarming i bygg, avfall og bruk av fluorholdige gasser. Dette betegnes som ikke-kvotepliktig sektor fordi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

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

<sup>10</sup> Miljødirektoratet, 2022. Klimatilpasning i infrastruktur og samferdselssektoren.

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

I Asker kommune var utslippene fra veisektoren 92303 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2021<sup>11</sup>. Dette tilsvarer 51,6 % av de totale direkte utslippene i Asker. Av disse kommer 54 % fra personbiler, 20,2 % fra tungtransport, 22,4 % fra varebiler og 3,1 % fra busser.



Figur 1 Endring i utslipp fra ulike sektorer i Asker 2009-2021<sup>12</sup>

Det har til sammen vært en nedgang i utslipp fra veitrafikken i Asker på 31,4 % siden 2009, men vi har fortsatt en lang vei å gå for å nå målene våre. Fra 2020 til 2021 var nedgangen kun på 238 CO<sub>2</sub>e. Dette skyldes en nedgang i utslippene fra personbiler med 6 %. Mens utslippene fra tunge kjøretøy og varebiler økte med 5 %. Elektrifisering av personbilene bidrar i stadig økende grad til reduserte utslipp. (Andel elektriske personbiler eid av askerbøringer er nå over 28 %). Det er foreløpig relativt få varebiler og nesten ingen tunge kjøretøy som er elektriske eller går på biogass. Men det kommer stadig nye modeller som er elektriske eller går på hydrogen eller biogass. Tilgang på ladeinfrastruktur og fyllestasjoner er en barriere for utbredelse av slike kjøretøy.

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

I 2021 var utslippene fra sjøfart 11 295 tonn CO<sub>2</sub>e i Asker. Sjøfart omfatter utslipp fra innenriks-, utenriks- og gjennomfartstrafikk. I Asker er det passasjerskip som står for de største utslippene (4346 tonn CO<sub>2</sub>e i 2021) etterfulgt av containerskip (1938 tonn CO<sub>2</sub>e i 2021). Passasjerskiptrafikken er hovedsakelig gjennomgangstrafikk av utenlandsfergene mellom Oslo og København/Kiel. Vi har sett en stor nedgang i utslippene fra passasjerskip fra 2019 til 2020 og 2021. I tillegg ble utslippene fra cruiseskip nesten helt borte i 2020 og 2021. Dette har trolig sammenheng med koronapandemien.

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

<sup>11</sup> Miljødirektoratet, 2022. Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.

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

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

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

I Klimakur 2030<sup>13</sup> er det beskrevet flere virkemidler som innebærer redusert transportomfang. I tillegg til de politiske føringene som omfatter transportomfang (persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange og 30 % av godstransport på strekninger over 300 km skal overføres fra vei til sjø og bane), er det foreslått logistikk- og effektiviseringstiltak for varebiler og lastebiler. Eksempler på tiltak det er mulig for kommunen å gjennomføre, er krav i offentlige anskaffelser og bedre koordinering av anskaffelser, innføring av nullutslippssoner og tilrettelegging for etablering av omlastingsentre.



Figur 2 Utslippsreduksjonspotensial for tiltak innen veitransport 2021-2030 (mill. tonn CO<sub>2</sub>e) Kilde: Klimakurrapporten til Miljødirektoratet

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

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

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

### 3.3 Klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur

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

Utslippene fra anleggsarbeid vises under sektoren «annen mobil forbrenning» i miljødirektoratets utslippsregnskap. Her er bygg og anlegg den største bidragsyteren med i overkant av 20 720 tonn CO<sub>2</sub>e i 2020. Det er imidlertid ikke oppgitt hvor stor del av dette som kommer fra veiinfrastrukturtiltak.

Der det før var vanlig å kun se på de direkte klimagassutslippene fra maskiner på anleggsplassen er det nå blitt vanligere å regne inn klimagassutslipp knyttet til produksjon av materialene som brukes i prosjektet og klimagassutslippene fra arealbruksendringen prosjektet fører til. Det viser seg at de to sistnevnte utslippskildene i de aller fleste prosjektene langt overgår de direkte utslippene fra anleggsarbeidet<sup>14</sup>.

Den rollen naturen spiller for karbonopptak og lagring har fått større fokus de siste årene. Hele del B i miljødirektoratets klimakur omhandler tiltak og virkemidler for å øke opptak og redusere klimagassutslipp i skog- og arealbrukssektoren og nylig ble rapporten "Karbonlagring i norske økosystemer" utgitt av Norsk Institutt for Naturforskning<sup>15</sup>. Rapporten oppsummerer kunnskap om karbonlager og karbonfangst i norske økosystemer. Karbonlagring i naturen har et stort potensial og regnes som et av de mest kostnadseffektive tiltakene for reduksjon av CO<sub>2</sub> i atmosfæren. Totalt er det lagret 43,5 terratonn karbon i jordas økosystemer. For å bremse klimaendringene, er det nødvendig å stanse naturødeleggelser som fører til utslipp av klimagasser. Dette bør tas større hensyn til i planleggingen av infrastrukturtiltak enn det gjøres i dag. Statens vegvesen kom i 2022, på oppdrag fra regjeringen, med forslag om nye veinormaler. Dersom disse blir vedtatt kan de bidra til at det blir enklere å ta klima- og naturhensyn i veiprojekter<sup>16</sup>.

---

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

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

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

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

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



## 4 Folkehelse

Folkehelseloven pålegger kommunen å jobbe helsefremmende, sykdomsforebyggende og å bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller. I tillegg skal det iverksettes nødvendige tiltak som imøtekommer kommunens eventuelle folkehelseutfordringer<sup>17</sup>. Et grunnleggende prinsipp i Folkehelseloven er «Helse i alt vi gjør».

Helsefremmende arbeid handler om å forsterke de påvirkningsfaktorene som holder oss friske og som bidrar til god helse og trivsel. Fysisk aktivitet er én av disse faktorene, mens manglende fysisk aktivitet øker risikoen for livsstilssykdommer og tidlig død. Dessverre er inaktivitet en av de ti store folkehelse-utfordringene i Norge<sup>18</sup>. Kun tre av ti voksne og eldre aktive nok og bare halvparten av 15-åringene<sup>19</sup>. Et av hovedmålene i regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029, er en økning i andelen som oppfyller anbefalingen om fysisk aktivitet med 10% innen 2025 og 15% innen 2030.

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

Ifølge Folkehelseinstituttet er alle voksne anbefalt å være moderat fysisk aktive i minst 2,5 til 5 timer i løpet av uken<sup>22</sup>. Det vil si omtrent 20-40 minutter hver dag. Som nevnt over, er det de færreste som faktisk får gjennomført dette. En spasertur til butikken, sykling til jobben eller stasjonen eller å følge barn til trening til fots eller med sykkel – alt dette er eksempler som vil kunne bidra til å øke aktivitetsnivået til et tilstrekkelig nivå. Tilrettelegging av trygg og attraktiv gang- og sykkelinfrastruktur er viktig i denne sammenheng.

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

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

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

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

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

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

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

<sup>22</sup> FHI [Folkehelse rapporten – Helsetilstanden i Norge](#)

<sup>23</sup> Statens vegvesen. Helse og transport. Forebyggende og helsefremmende tiltak i vegtransportsektoren (2014).

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

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

Samferdsel og mobilitet har en sentral rolle i utjevningen av helseforskjeller. Å forflytte seg i samfunnet er avgjørende for å kunne delta både i sosiale nettverk og i samfunnet ellers, som igjen er grunnleggende for å opprettholde en positiv samfunnsutvikling og forebygge ensomhet og utenforskap. Offentlig transport, sykling og gange er helt avgjørende for de som av ulike grunner, ikke kan forflytte seg med bil. Ulike levekår og tilgang på ressurser påvirker våre muligheter og valg, som til slutt resulterer i ulik helse<sup>25</sup>. Samferdsel og mobilitet blir utslagsgivende for hvilke ressurser mennesker har tilgang til.

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

#### 4.1 Aldersvennlig transport

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

- De rosa bussene i Oslos bydeler Nordre Aker, Vestre Aker, Ullern og Sagene. Dette er en tilkallingstransport som henter og transporterer fra dør til dør, tilbyr hjelp med av og påstigning, samt tilgang for rullestoler og andre hjelpemidler. Brukerundersøkelser viser at det øker muligheten for å delta på aktiviteter, spesielt om vinteren. Det gjør det lettere å handle selv. Og som en bonus, opplever flere at møtet med sjåføren og de andre passasjerene bidrar positivt inn i den sosiale hverdagen<sup>26</sup>.
- AtB – flekstransport 67+ i Trondheim. Det jobbes en tjeneste som skal nå frem til de eldre i alle deler av fylket. utfordringer går blant annet på å nå ut med informasjon til mulige brukere og å dekke behovene i ulike deler av fylket.
- Viken fylkeskommune og Ruter har gjennomført en pilot i Nes kommune med bestillingstransport i spredtbebygde område.<sup>27</sup> Brukerundersøkelser viser mange fornøyde brukere og over 50 % sa at tilbudet hadde gjort deres hverdag enklere. Tjenesten var kostbar og for å bli et permanent tilbud var den avhengig av subsidiering.

<sup>24</sup> Tall for Asker fra Folkehelseundersøkelsen 2021

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

<sup>26</sup> Aldersvennlig lokalsamfunn. KS Agenda s.l. Webinar, 2020

<sup>27</sup> Ruter. Sluttrapport Pilot Nes. September 2022

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

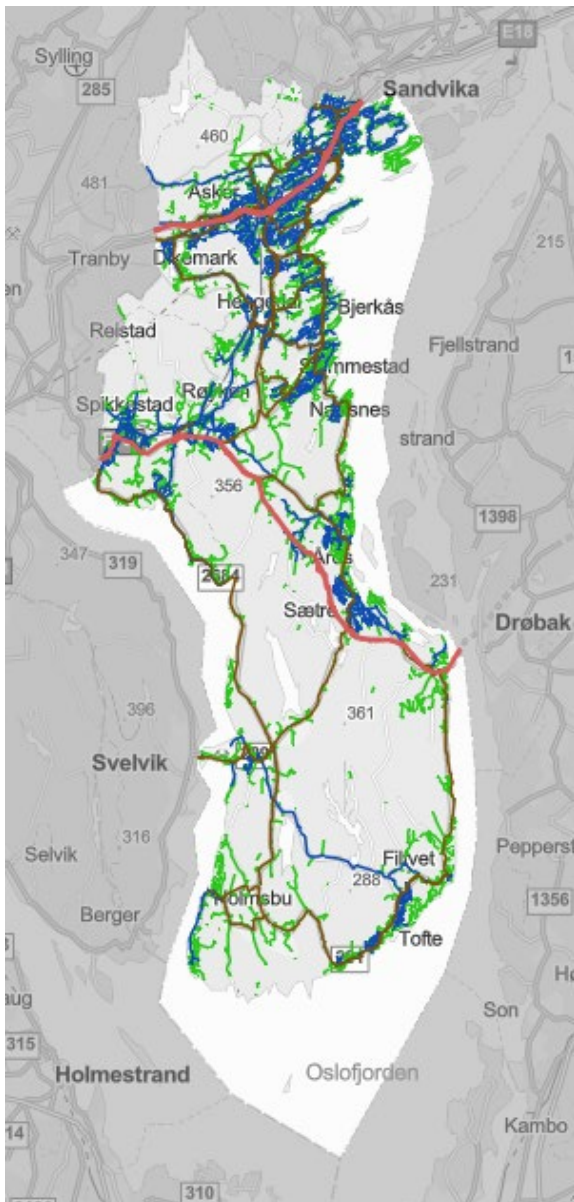
Ruter løfter bestillingstransport som et fokusområde i 2023. De skal jobbe med kundetilfredshet og hvordan man kan få til mer robust økonomi rundt dette. De skal se på samkjøringsgraden, pris og automatisering av app.

## 5 Fysisk infrastruktur

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

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

Et skjermbilde av kartet for veinettet er vist under.



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

## 5.1 Kommunalt veinett

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

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

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

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

### 5.1.1 Vei- og gatenormal

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

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

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

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

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

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

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

### 5.1.2 Trafikkmengde

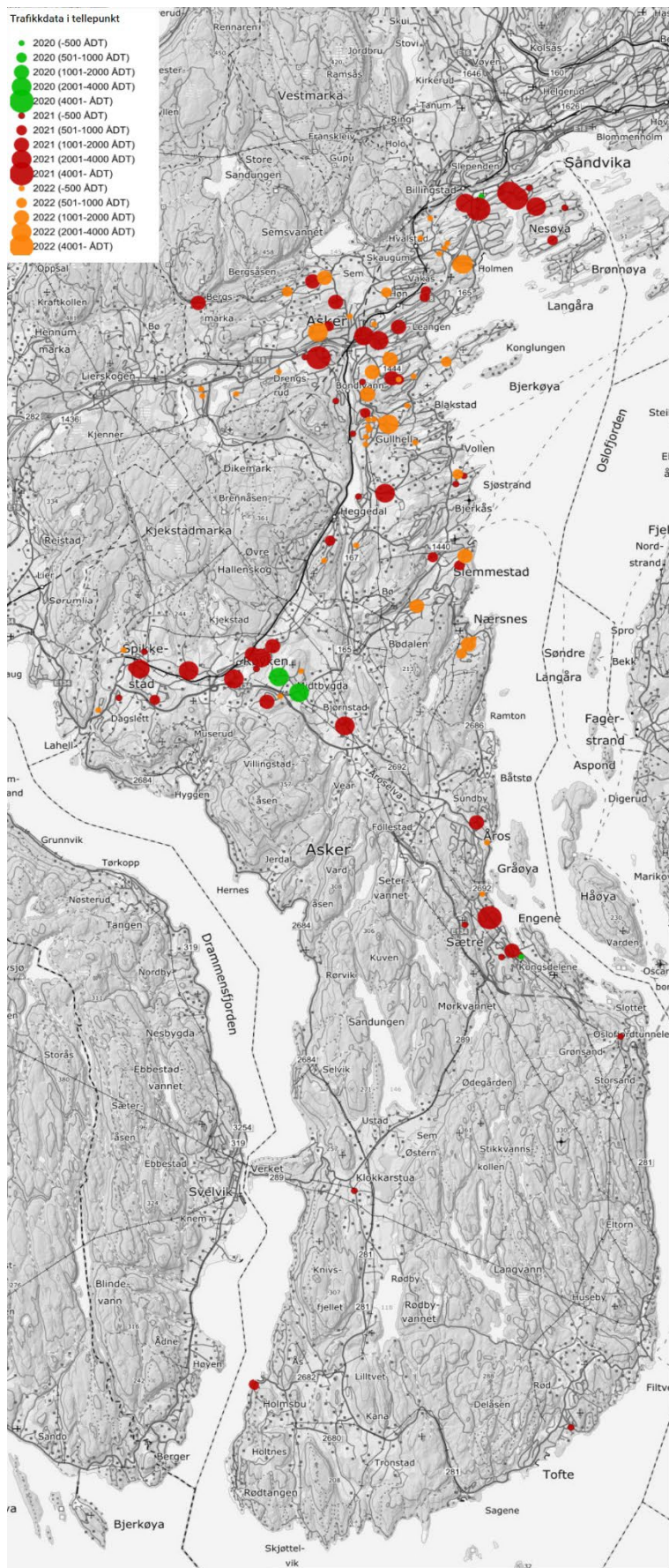
Det finnes en viss oversikt over trafikkmengder på kommunale veier. Men dette er i form av registreringer i enkeltpunkter (ikke beregnet for hele veistrekninger) og vanligvis kun for ett enkelt år (ikke utvikling over tid). Trafikkregistreringene er gjerne utført i forbindelse med ønsker om trafiksikringstiltak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

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

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

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





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



### 5.1.3 Tilstand, drift og vedlikeholdsbehov

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

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

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

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

#### 5.1.3.1 Veidekke

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

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

Tilstandskategoriene innebærer følgende:

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

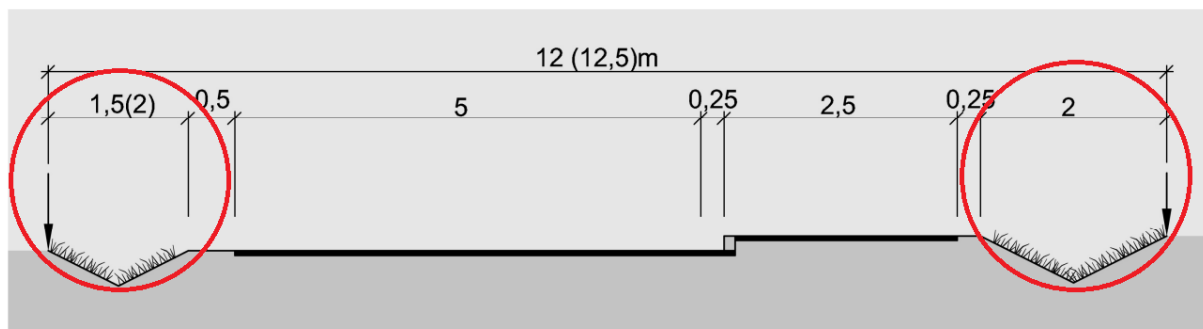


Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

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

#### 5.1.3.2 Veiens sideareal og privatisering

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



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

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

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

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



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

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

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

### 5.1.3.3 Grøfter

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



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



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

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

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





Figur 10 Rehabiliterert grøft. Foto: Tove Lauluten

#### 5.1.3.4 Stikkrenner

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

#### 5.1.3.5 Sandfang

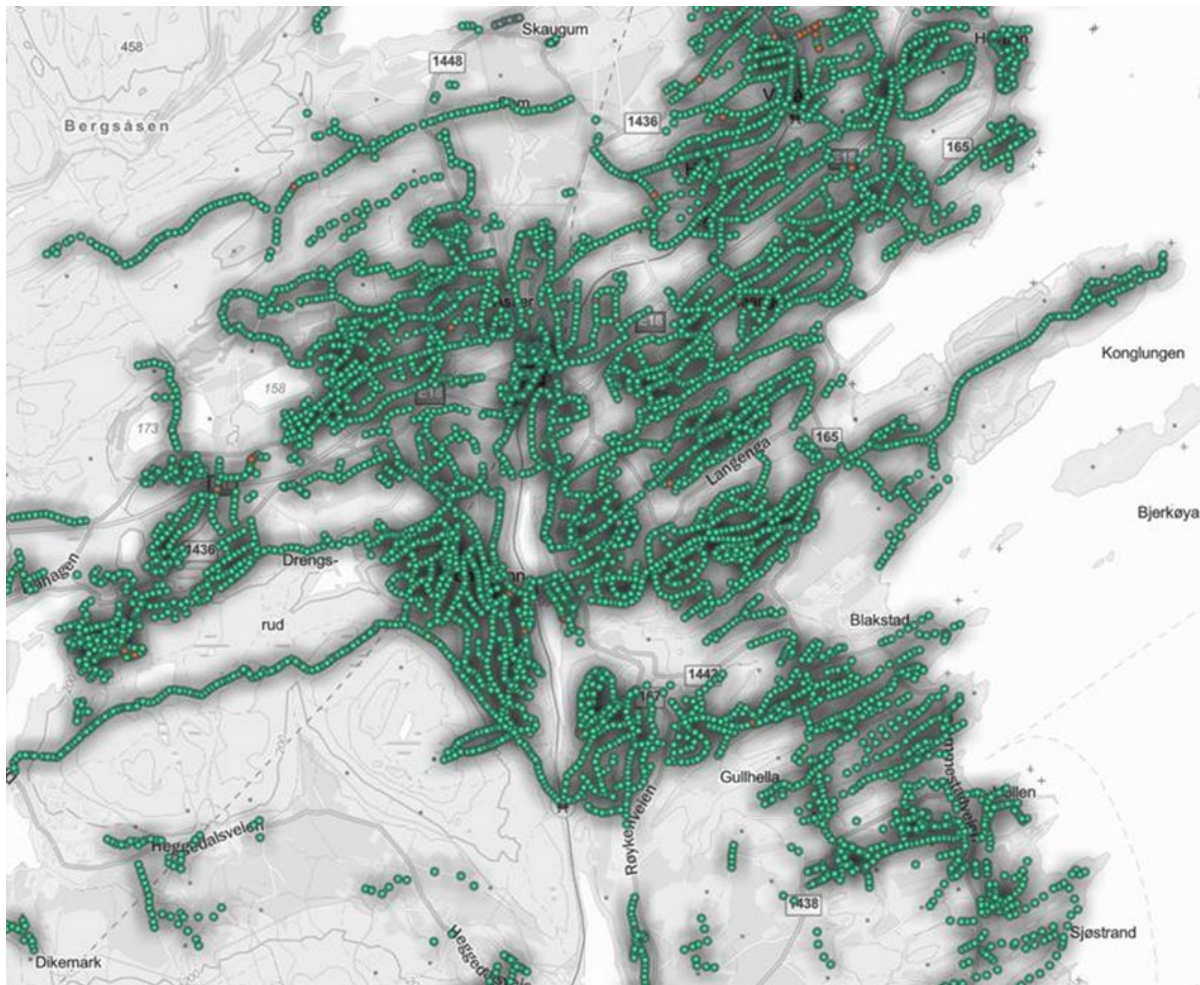
I veianleggene finnes det sluk og kummer for vannavrenning. I disse er det sandfang. Sandfang skiller ut sand, grus og jord fra vannet som renner av veiene. Formålet er å hindre tetninger og forurensning der vannet renner videre til mottak. Sandfangene må tømmes regelmessig for å sikre videre funksjon,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

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

#### 5.1.3.6 Veilys

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

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



Figur 11 Gatelys Publikumsportal (arcgis.com)

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

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

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

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

#### 5.1.3.7 Gatevarme

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

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

#### 5.1.3.8 Skilting

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

Til skiltansvaret knyttes det oppgaver med

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

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

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

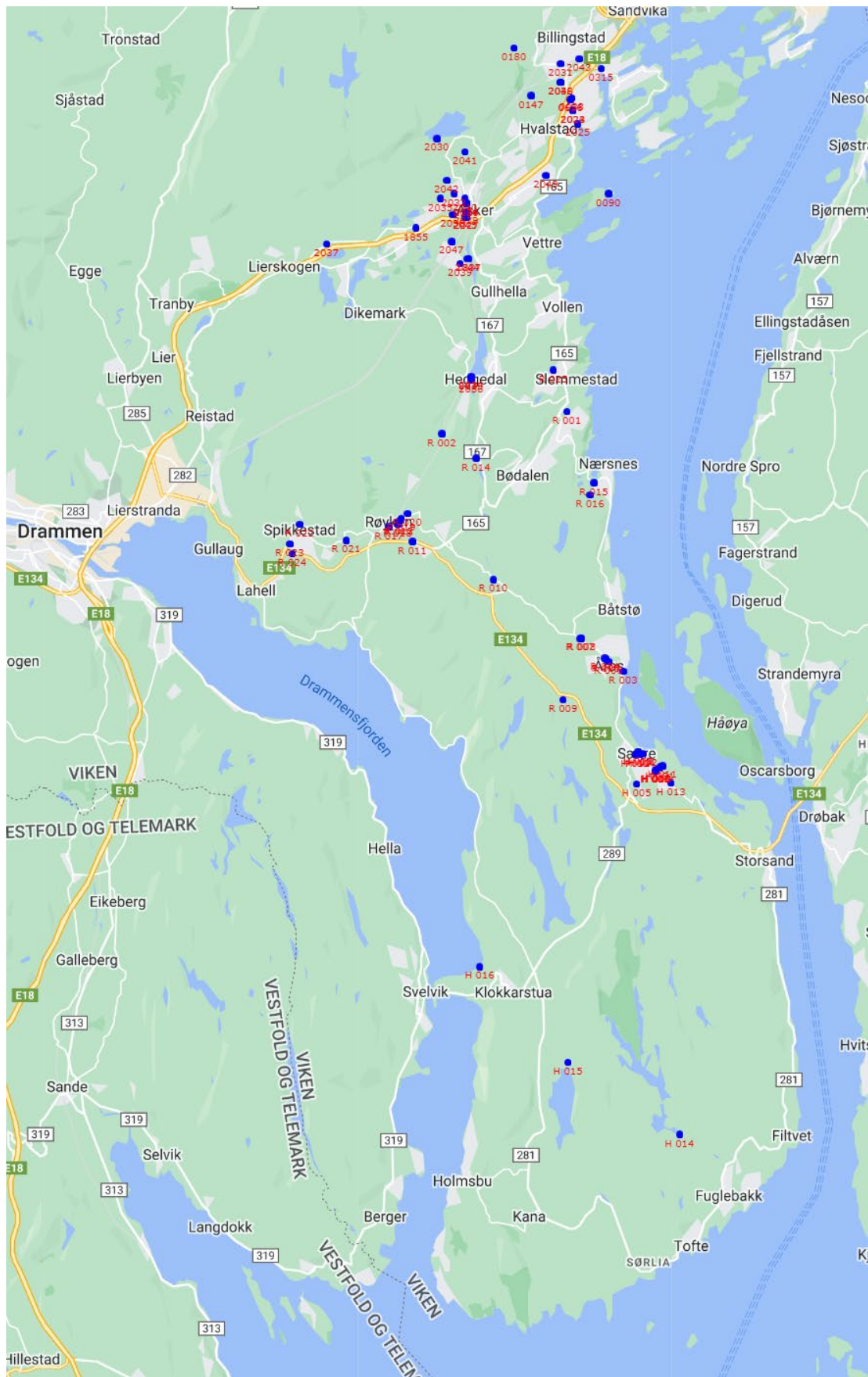
Asker kommune ønsker å søke om å bli myndighet for trafikkregulerende skilt (også kalt skiltmyndighet) i nær fremtid. Dette vil gi bedre helhetlig sammenheng i skiltarbeidet og kortere behandlingstid.

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

#### 5.1.3.9 Bruer

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





Figur 12 Plassering av de 77 kommunale bruene i Asker.

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

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

Figur 13 Oversikt over tilstandsregistreringer på kommunale bruer i Asker.

#### 5.1.3.10 Hva er en kommunal vei?

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

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

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

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

#### 5.1.4 Klimatilpasning av kommunale veianlegg

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

Aktuelle utfordringsområder for kommunen som veieier er blant annet følgende:

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



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

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





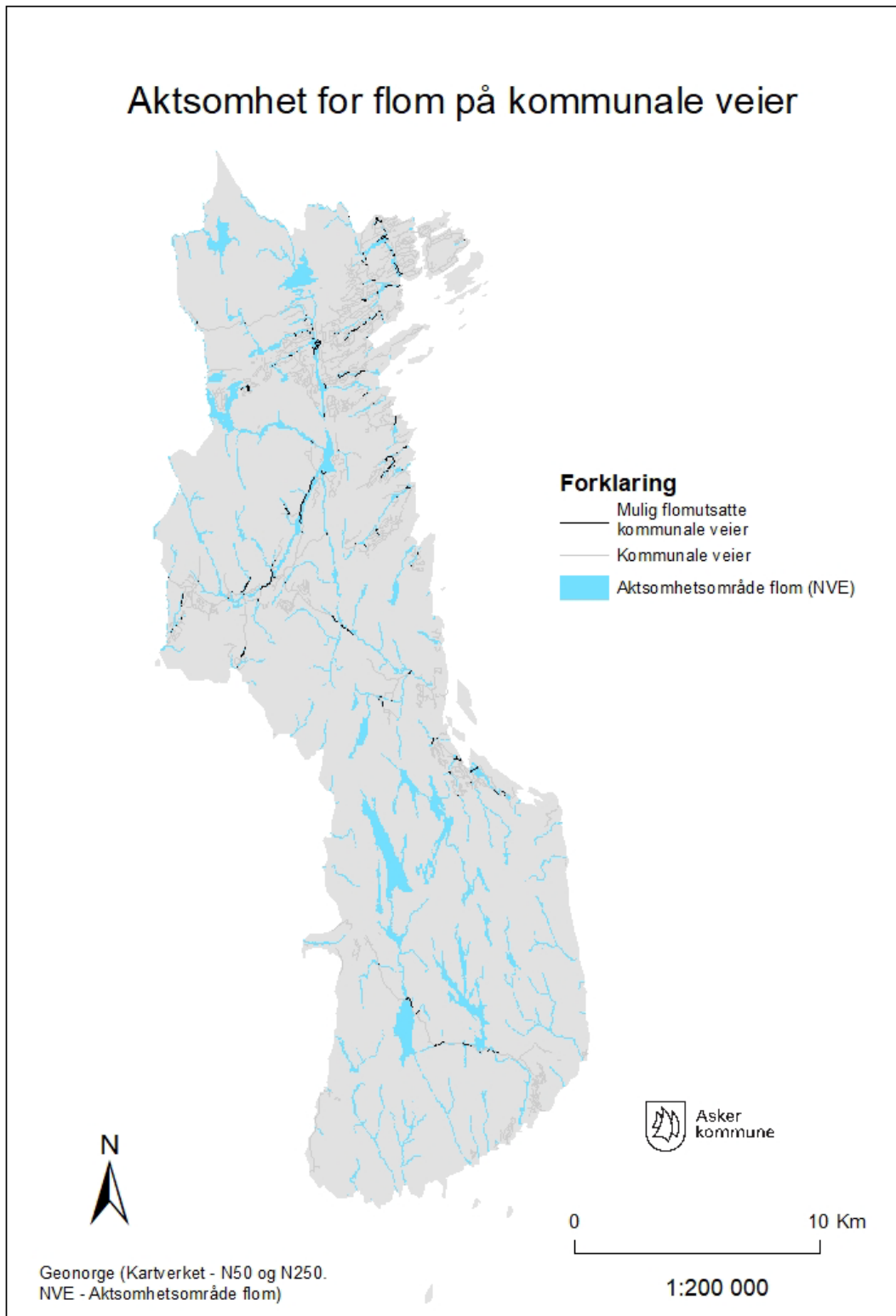
*Figur 15 Vann i kulvert. Bidrar til mindre attraktive gangveier og kan være ufremkommelig for noen. Foto: Mari Gabrielsen*

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

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

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

## Aktsomhet for flom på kommunale veier



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

## 5.2 Sentrumsområder

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

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

### 5.2.1 Asker sentrum

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



Figur 17 Innenfor dette arealet på ca. 240 000 m<sup>2</sup> har Asker kommune mange arealer med sentrumsdrift.



#### 5.2.1.1 Tilstand

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

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

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

#### 5.2.1.2 Ansvarsområder

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

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

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

#### 5.2.1.3 Drift og vedlikehold

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

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



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

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

#### *5.2.1.6 Belysning*

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

#### *5.2.1.7 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter*

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

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

### *5.2.2 Sætre*

Sætre sentrum er et relativt kompakt sentrum med to parker i sentrumsområdet, gater og ett torg. Det er en hovedgate, Sætrealleen, som binder sammen torget med sjøen/ og havneområdet. De to parkene som ligger inne i tettstedet, Sætreparken og Elveparken, er en del av sentrumsstrukturen. Tettstedet har unike kvaliteter med boliger, serveringssteder, butikker, parker, torg, båthavn, elv, kyststi og strand/badeplass i nærhet til hverandre. Tettstedet har om lag 6000 innbyggere. Arealet som driftes i selve tettstedet er innenfor en radius på 100 - 150 m fra torget og om lag 50 000 m<sup>2</sup>.

#### *5.2.2.1 Tilstand*

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

#### *5.2.2.2 Ansvarsområder*

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

#### *5.2.2.3 Drift/vedlikehold*

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

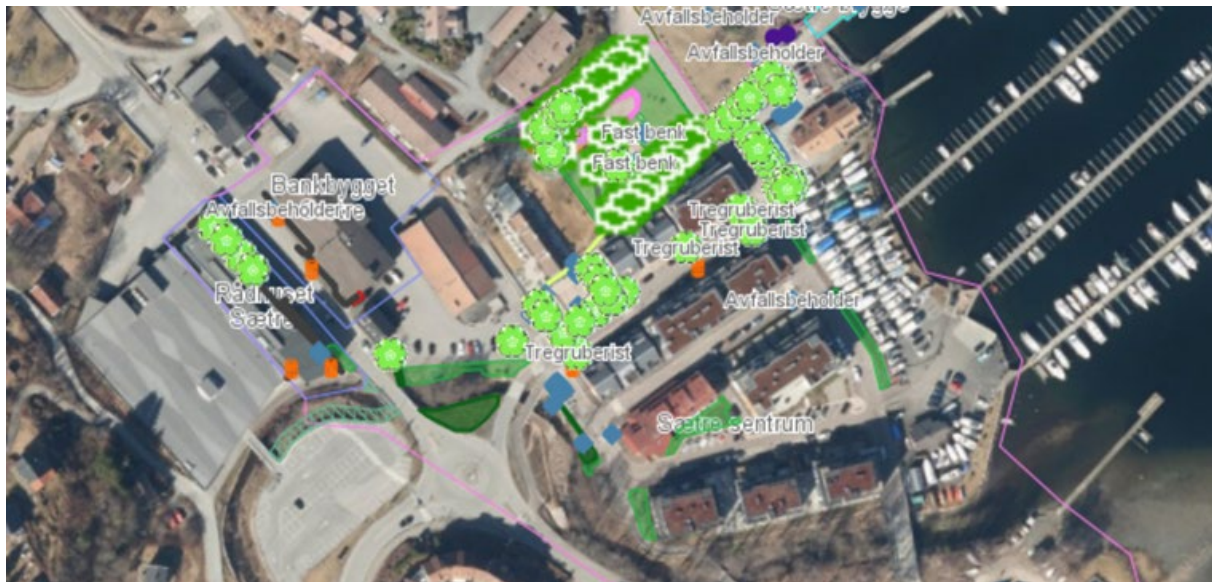
---

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

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

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

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



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

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

#### 5.2.2.4 Universell utforming

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

### 5.2.3 Spikkestad

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

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

#### 5.2.3.1 Ansvarsområder

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



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

#### 5.2.3.2 Drift/vedlikehold

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

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

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



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

#### 5.2.3.3 Universell utforming

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

#### 5.2.4 Heggedal

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

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



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

#### 5.2.4.1 Tilstand, drift og vedlikehold

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

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

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





Figur 22 Utforming og vegetasjon på Heggedal torg og park.

#### 5.2.4.2 Gatevarme

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

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

Torget er delt opp i tre områder, hvor gatevarme i hver enkelt sløyfe kan slås av og på etter behov. Torgareal med gatevarme utgjør til sammen rundt 700 m<sup>2</sup>. De tre områdene er prioritert i en rekkefølge fra 1 (viktigst) til 3 (minst viktig). Hvis det er behov for å spare kostnader eller energi, skal området med høyest prioritet bli slått av til slutt. I en slik situasjon må torget brøytes og strøs etter behov vinterhalvåret.

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

#### *5.2.4.3 Universell utforming*

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

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

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

#### *5.2.4.4 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter*

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

### 5.2.5 Slemmestad

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

## 5.3 Parkering

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

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

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

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

### 5.3.1 Kommunale plasser

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

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

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

#### *Avgiftsnivå og betalingsordninger*

Asker kommune opererer i dag med følgende satser:

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

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

<sup>29</sup> Kilder: Parkeringsregisteret og kommunal kartlegging ved Asker kommune

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

### 5.3.2 Innfartsparkering

Asker kommune har kommunale innfartsparkeringsplasser følgende steder:

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

Alle er regulert med avgift og tidsbegrensing.

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

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



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

Et lite knippe andre innfartsparkeringsplasser eies og driftes også kommersielt.

### 5.3.3 Privat parkering

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

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

### 5.3.4 Arealplanlegging for parkering

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

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

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

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



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

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

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

### 3. Kontor og næringsformål

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

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

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

### 5. Blokker

- a. Innenfor prioritert vekstområde (jf. Temakart areal og transport) skal bildeling vurderes, basert på mobilitetsplan for området. I prosjekter større enn 50 enheter skal bildeling etableres.
- b. Minst 20 % av boenhetene skal frikobles fra parkeringsplass, for å sikre at leilighet og parkeringsplass kan selges separat (jf. Boligsosial strategi). Alle P-plasser skal disponeres av beboere i sameiet.
- c. Nye parkeringsplasser skal fortrinnsvis etableres under bakken. Ved alle utbyggingsprosjekter med felles parkeringsanlegg, skal det være sikret tilstrekkelig strømtilførsel til at det kan etableres opplegg for el-billading på alle p-plassene.
- d. Gjesteparkering er inkludert i normtallene. Gjesteparkering skal etableres som fellesareal.
- e. Minst 5 %, og minimum 1 plass, av parkeringsplassene skal etableres som HC- plasser, og kommer i tillegg til normkravet. HC-plasser skal etableres som fellesareal.
- f. Parkeringsplass for kommunale hjemmetjenester etc. skal sikres som del av gjesteparkeringen.
- g. Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak. Sykkelparkering skal ha god arkitektonisk- og bruksmessig kvalitet og 5 % skal være tilpasset ulike typer som lastesykkel og sykkelvogner etc.
- h. Det skal utarbeides mobilitetsplan for etablering eller bruksendring av boligformål på mer enn 1000 m<sup>2</sup> BRA.

#### 5.4 Fergekaier

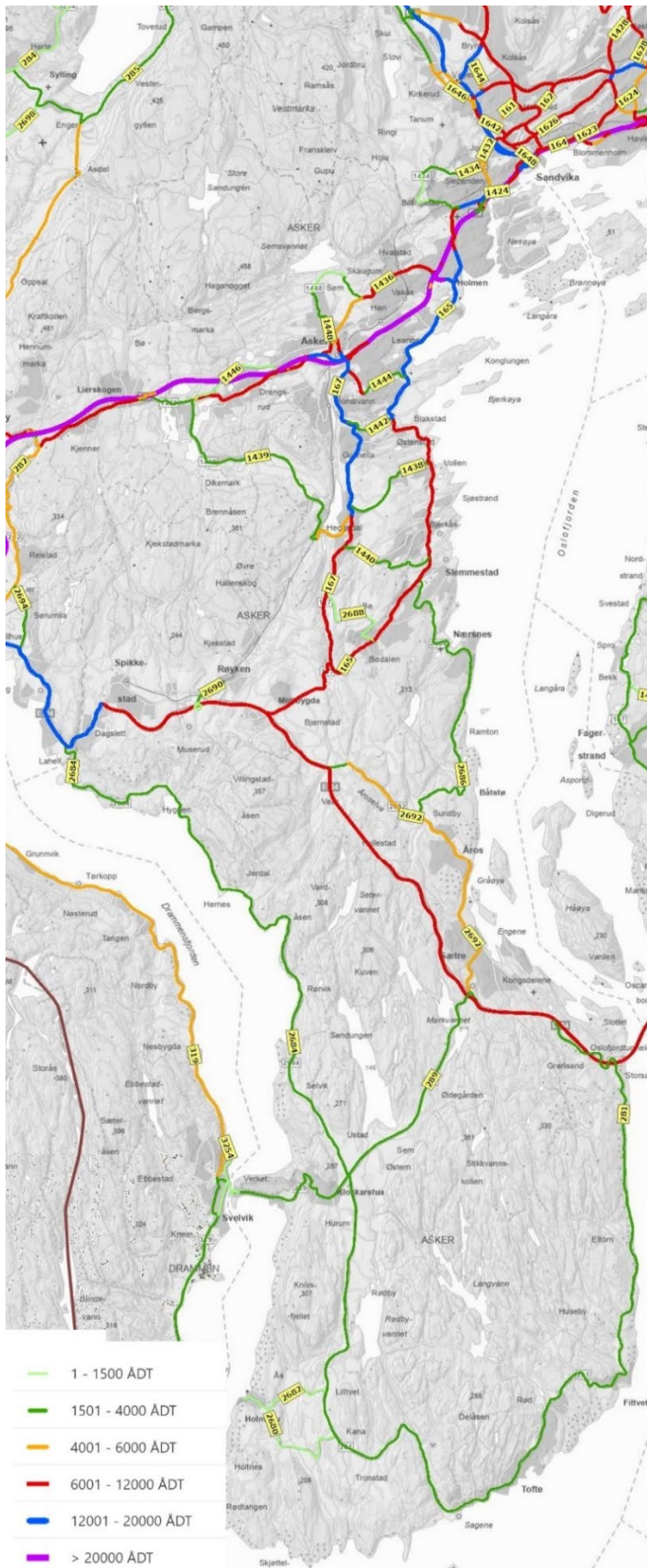
I Asker kommune er det i dag tre ferjeanløp med kollektivtilbud fra Ruter. Det er Vollen, Slemmestad og Filtvet. Asker kommune forvalter den fysiske infrastrukturen på land, for at ferjene skal kunne legge til. Tilstanden på bryggeanleggene varierer. Slemmestad har i 2023 fått enkelte oppgraderinger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

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

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

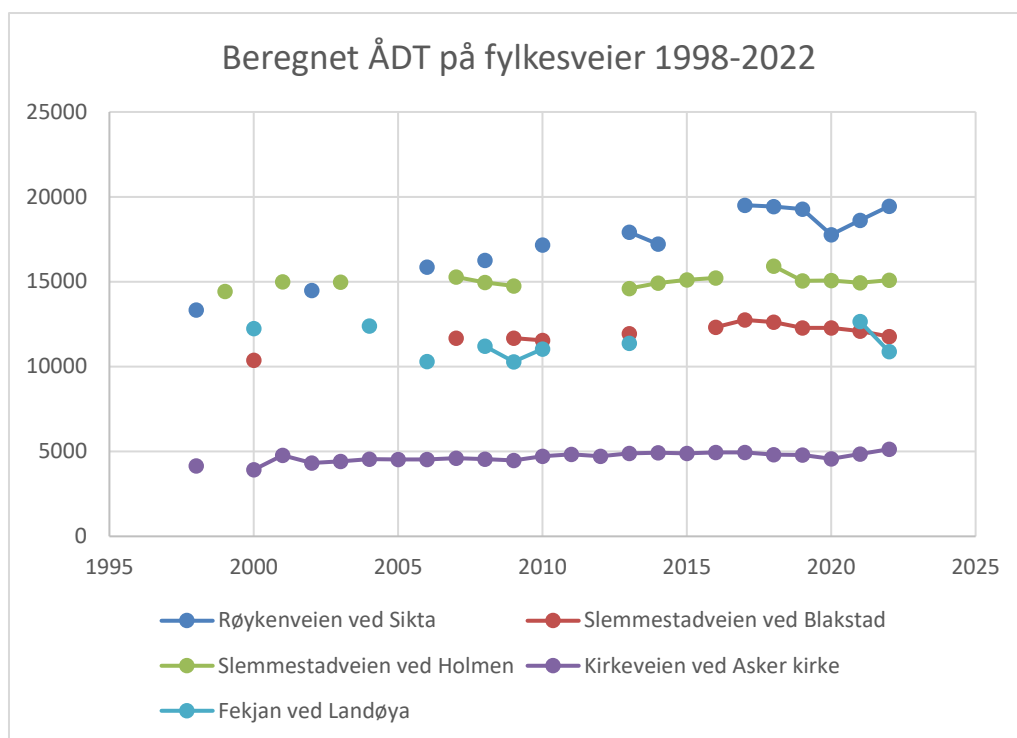
#### 5.5 Fylkesveinettet

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



Figur 23 ÅDT på fylkesveiene i Asker. Kilde Viken fylkeskommune, webbasert kartløsning feb.2023<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Viken fylkeskommune. Bilde fra kartportal (Hentet 22.12.2022).



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

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

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

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

Viken overtok vedlikeholdsansvaret for mange fylkesveier i Asker, gjennom fylkesreformen i 2020. Ifølge Viken manglet de da oversikt over vedlikeholdsetterslepet. Nå jobber de etter 4-årsplaner for reasfaltering og har et måleteam som følger slitasjen på veiene. Flere strekninger på fylkesveier i Asker er reasfaltert siden 2020 og i 2023 står deler av Slemmestadveien (Leangbukta-Vollen) for tur<sup>31</sup>.

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

## 5.6 Riksveinettet/Europaveier

### 5.6.1 E18



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

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

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

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

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

#### *Etappe 1: E18 Lysaker-Ramstadsletta*

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

#### *Etappe 2: E18 Ramstadsletta-Nesbru*



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

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

### *Etappe 3: E18 Nesbru-Drengsrud*

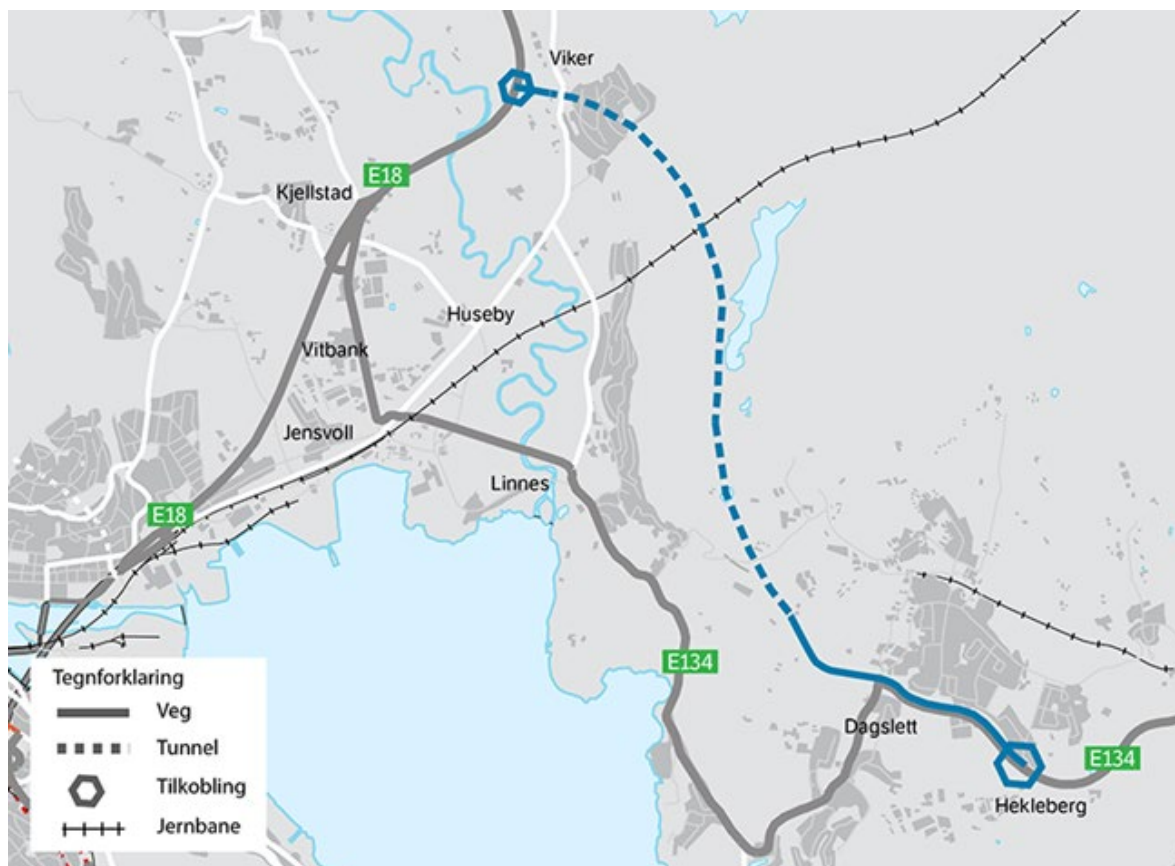
Strekningen inngår i vedtatt kommunedelplan for E18 Slependen-Drengsrud fra november 2016. Planområdet omfatter E18 fra Slependenkrysset vest/IEA til Oreholtkrysset, samt Røykenveien fra Lensmannslia til Asker sentrum og Slemmestadveien fra Hval til Ravensborg. Omlegging av dagens Røykenvei utenom Asker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

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

### 5.6.2 E134

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

### *E134 Dagslett – E18 (Lier)*



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

kommune og til E18 i Lier kommune. Asker kommune behandlet den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei, som tar trafikken utenom boligområdene. Strekningen er en viktig innfartsåre mot Drammen, og i andre retningen til Oslofjordtunnelen og forbindelsen videre mellom E6 og E18. Kommunedelplan for strekningen ble vedtatt høsten 2022.

Vegvesenet har tidligere lagt frem følgende fremdrift:

- Høst 2022 Vedtatt kommunedelplan
- Vinter 2023/24 Reguleringsplanforslag sendes kommunene
- Høst 2024 Vedtatt reguleringsplan
- Høst 2025 Stortinget vedtar bompengeproposisjon
- Høst 2026 Byggestart.
- Høst 2030 Veiåpning

Imidlertid ble også planleggingsbudsjettet til Statens vegvesen redusert i fjor. Vegvesenet orienterte kommunene om status i reguleringsarbeidet tidligere i vinter, med klar beskjed om forsinkelser. Per nå er det usikkerhet knyttet til om Statens vegvesen får midler i 2023 til å forsere varslet forsinkelse.

#### *E134 Oslofjordforbindelsen – byggetrinn 2*



Det første byggetrinn av Oslofjordtunnelen ble åpnet i 2000 og omfattet bygging av E134 fra Bjørnstad i daværende Røyken kommune til Vassum i Frogn kommune. Oslofjordtunnelen mellom Måna og Verpen, Frogntunnelen og Vassumtunnelen utgjør en del av E134 og Oslofjordforbindelsen.

Hensikten med byggetrinn 2 er

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

Dette innebærer blant annet

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

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

Anslått fremdriftsplan fra et stortingsvedtak kan være følgende:

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

## 5.7 Private veier

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6 Transportsystemet og reisevaner i Asker

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

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

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

Elementære daglige behov dekkes helst innenfor gang- og sykkelavstand. For å få til dette legger Asker kommune prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging<sup>32</sup> til grunn for sin planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vei- og trafikksystemet.

Transportpyramiden brukes aktivt i arealplanleggingen.



Figur 25 Transportpyramiden. Basert på Statens vegvesen/TØI

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

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

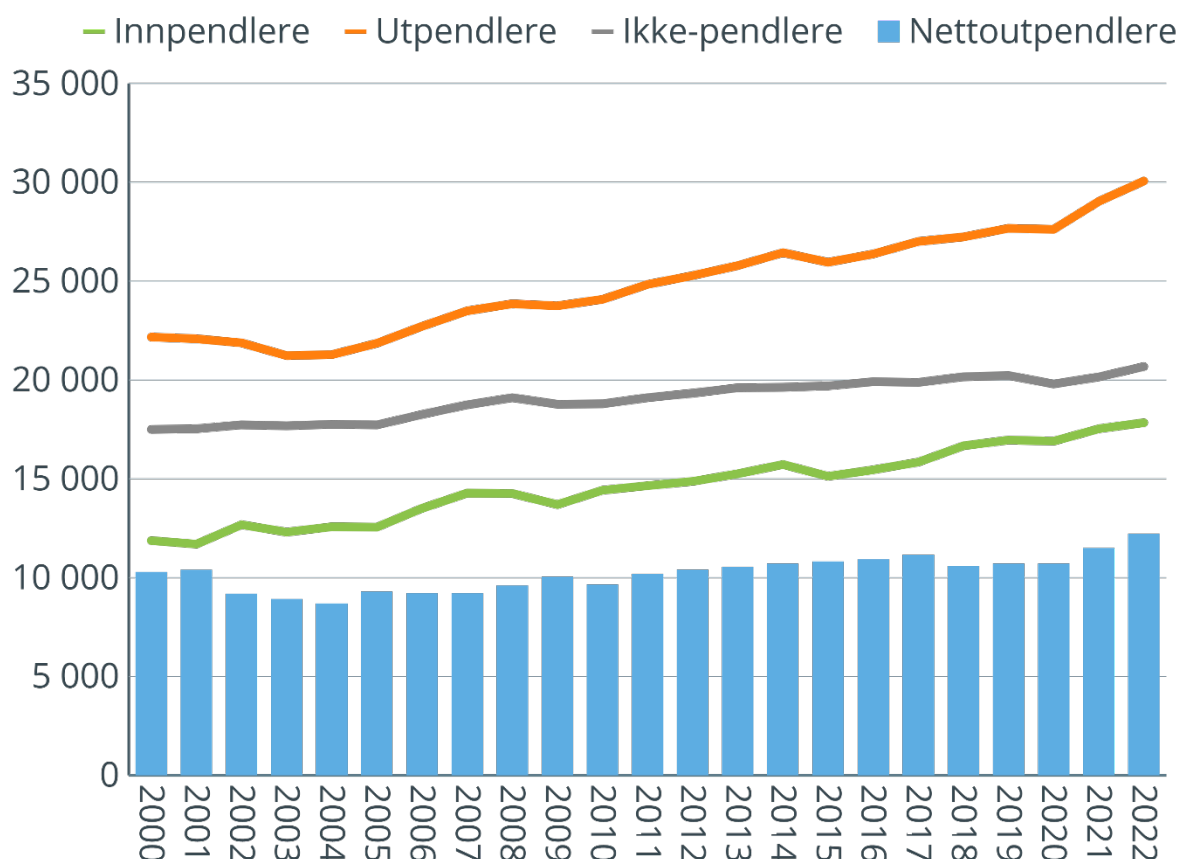


må det planlegges for lokal handel. Nye formålsbygg, som kultur-, idrett-, og fritidsarenaer, må etableres i sentrene for å øke tilgjengeligheten og redusere transportbehovet.

Noen sentrale funn fra reisevaneundersøkelser<sup>33</sup> i Asker (Røyken, Hurum og gamle Asker slått sammen) er at

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

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



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

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

<sup>33</sup> Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum.

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

<sup>34</sup> Telemarksforskning. Regional analyse. [Regional analyse](#)



arbeidsplassene i Bærum.<sup>34</sup> Av de som pendler ut av Asker er det klart flest som pendler til Oslo. Det var 14 500 personer som bodde i Asker og pendlet til Oslo i 2022.<sup>34</sup>

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

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

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

## 6.1 Gange, sykkel og mikromobilitet

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

### 6.1.1 Gange

Tilbudet i Asker for gående består hovedsakelig av

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

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

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



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

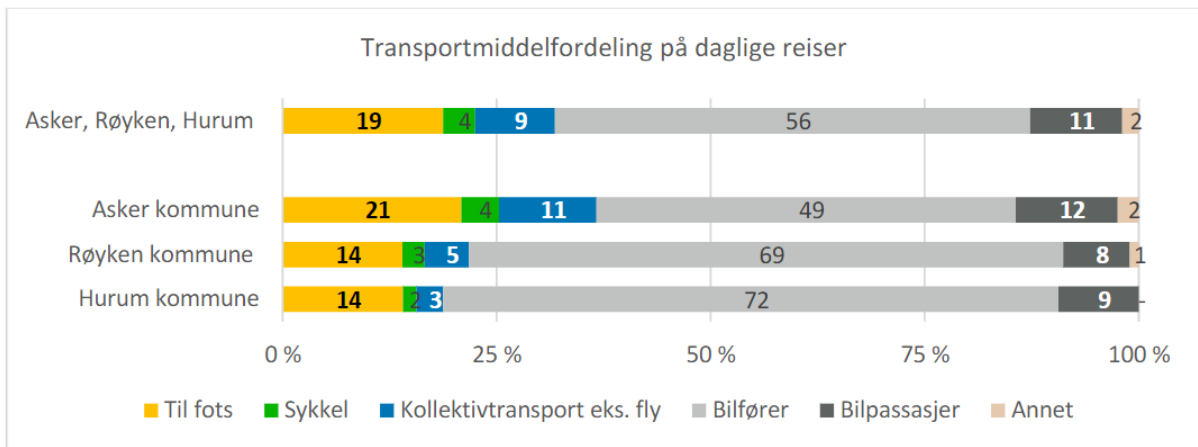
For at tilbudet skal fremstå attraktivt og trygt, er det mange drifts- og vedlikeholdsoppgaver som skal utføres. Dette er gjerne oppgaver som kommer i årstidssykluser, som vårfeiling, frisksrydding, asfatlapping og brøyting/strøing.

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

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

### 6.1.1.1 Reisevaner gange

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017<sup>36</sup> viser at 19 % av den daglige reisen ble gjort til fots i de tre gamle kommunene Asker, Røyken og Hurum sammenlagt.



Figur 2829 Transportmiddelfordeling på daglige reiser i %.<sup>36</sup>

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

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

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

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

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

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

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





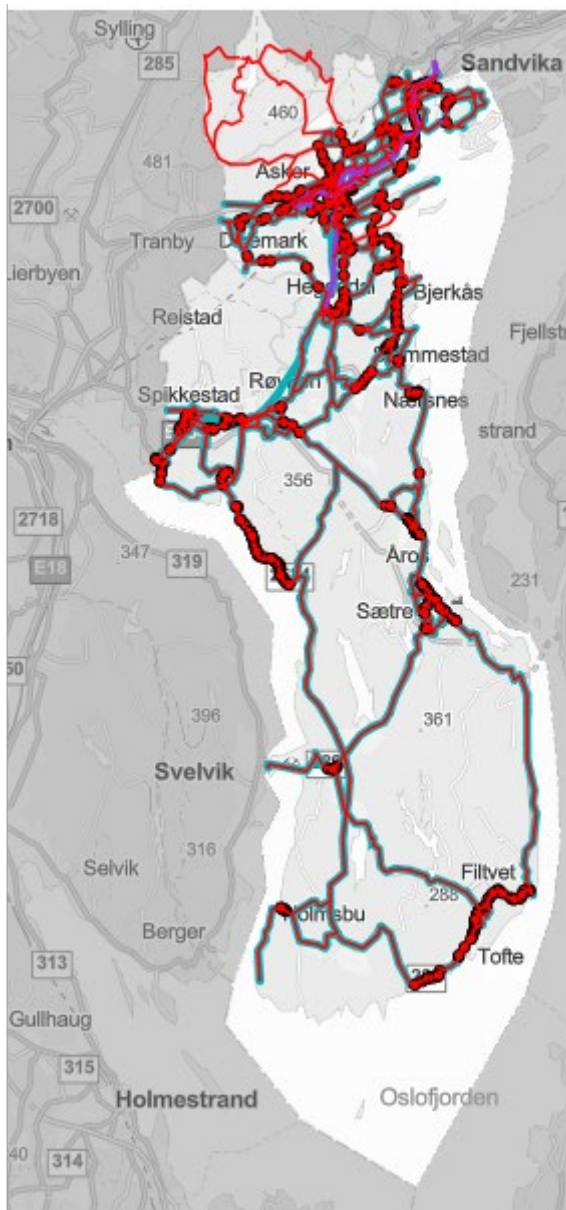
*Figur 2930 Overganger mellom gang og sykkelveier, gangfelt o.l. er kritiske soner, der hauger av gjenliggende snø kan være til stor hinder. Foto: Tove Lauluten.*

### 6.1.2 Sykkel

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

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

Et skjermbilde av kartet for sykkelveiene er vist under.



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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

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



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



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

#### 6.1.2.1 Reisevaner sykkel

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

##### *Sykkeltellere*

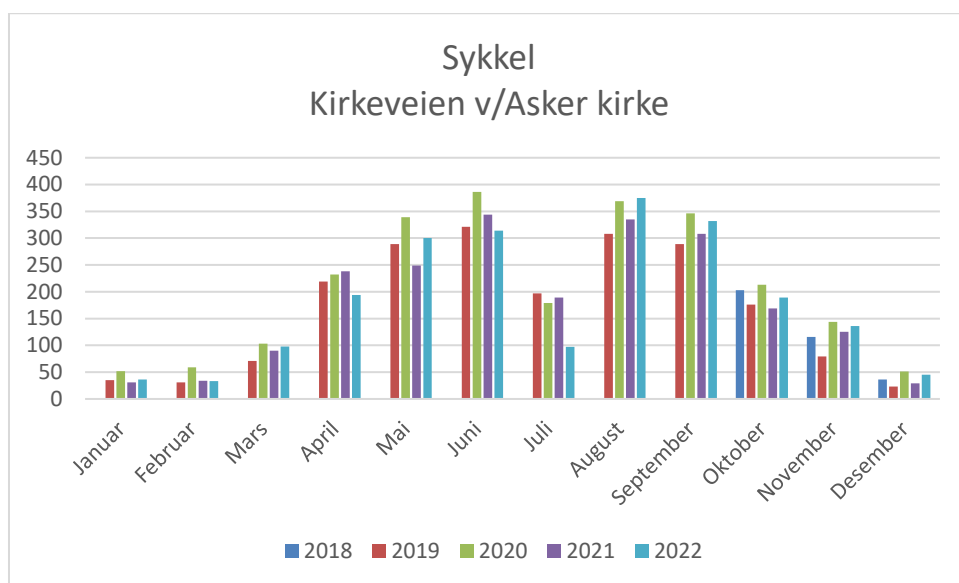
Det finnes syv operative sykkeltellere i Asker per februar 2023. Alle står på fylkesvei og driftes av Statens vegvesen/Viken fylkeskommune. Asker kommune har hatt tilgang til sykkeltellere i Røyken, Spikkestad og Slemmestad. Dessverre har ombygging av veisystem eller andre årsaker medført ustabil datafangst,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

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

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

Figur 34 Sykkeltellere i Asker

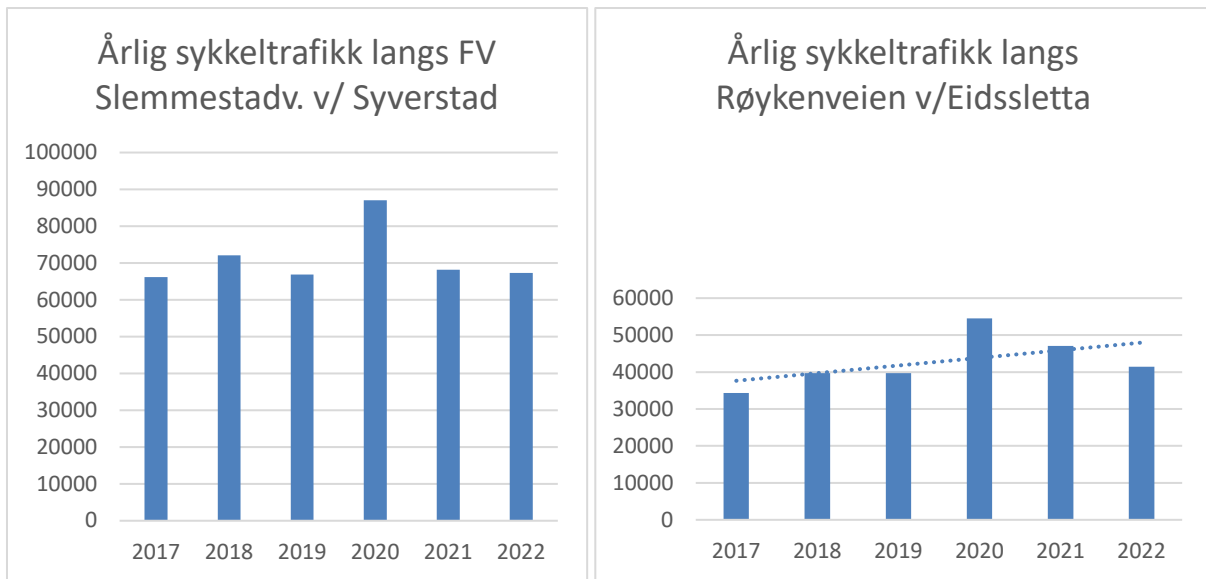
Bleikerveien ved Asker sentrum registrerer flest sykler, med 543 sykler per dag i august 2022. Telleren ved Fekjan teller nest flest sykler med 483 sykler per dag i august 2022. Enkelte utdrag fra statistikken for de enkelte tellerne finnes under.



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

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

<sup>38</sup> Kilde [www.trafikkdata.no](http://www.trafikkdata.no)



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

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

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

#### Reisevaneundersøkelser

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

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017<sup>39</sup> viste at andel reiser som ble foretatt med sykkel i kommunene Asker, Røyken og Hurum var på 4%. Prosam sin rapport om reisevaner i Osloområdet fra 2015<sup>40</sup> viste at sykkelandelen i Asker lå på 3% i reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014. Dette antyder en begrenset økning fra 2013/2014 til 2016/2017. Nye tall fra reisevaneundersøkelsen som kommer i 2023, vil vise om økningen fortsetter. Målet i Nasjonal transportplan er på 8% sykkelandel, det samme måltallet er vedtatt for Asker kommune gjennom temaplanen Handling mot klimaendringene (2021).

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

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

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

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

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

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

Strava Metro<sup>41</sup> er en app som mange bruker til å «fange» egne sykkelreiser. Ser man på såkalte varmekart, som viser hvor flest registrerte sykkelturet sammenfaller, stemmer dette forholdsvis bra med de definerte sykkelrutene som Asker kommune har i sine kart.

Det har vært en kraftig økning i elsykkelandelen de siste årene. På nasjonalt nivå økte elsykkelandelen av alle sykkelreiser fra 15 % i 2018 til 25 % i 2021<sup>42</sup>.

En undersøkelse gjort av KANTAR for Asker kommune<sup>43</sup> viser at i 2020 hadde 20% av husstandene elsykkel. Undersøkelsen viste også at 29% mente at bedre sykkelveier er hva som må til for at de skal gjøre mer bruk av sykkel som fremkomstmiddel i hverdagen. Lavere pris på sykkel (15 %) og bedre tid (14 %) er hva som deretter nevnes. 30 % mener de bruker sykkel mye som fremkomstmiddel allerede og 11 % sier det er uaktuelt for dem å sykle.

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

### 6.1.3 Mikromobilitet

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.1.3.1 *Lovverk og kommunale forskrifter*

Et nytt lovverk tredde i kraft i juni 2022/januar 2023. Utdrag fra lovverket (kilde naf.no<sup>44</sup>):

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

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

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

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

#### 6.1.3.2 *Utprøving i samarbeid med Ruter*

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

---

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



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

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

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

### 6.1.3.3 Reisevaner med mikromobilitet

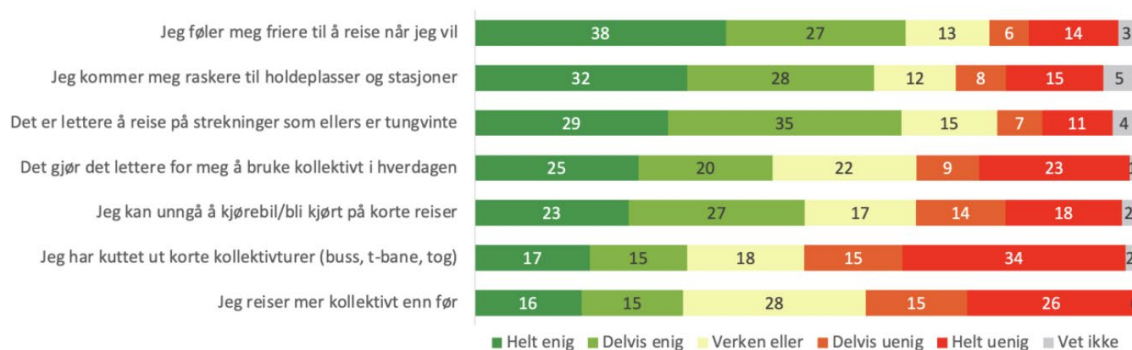
Tier opplyser at de i 2021 hadde 81 774 turer i Asker, mens i 2022 hadde de 100 648 turer. Dette er en økning på 23 %.

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

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

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

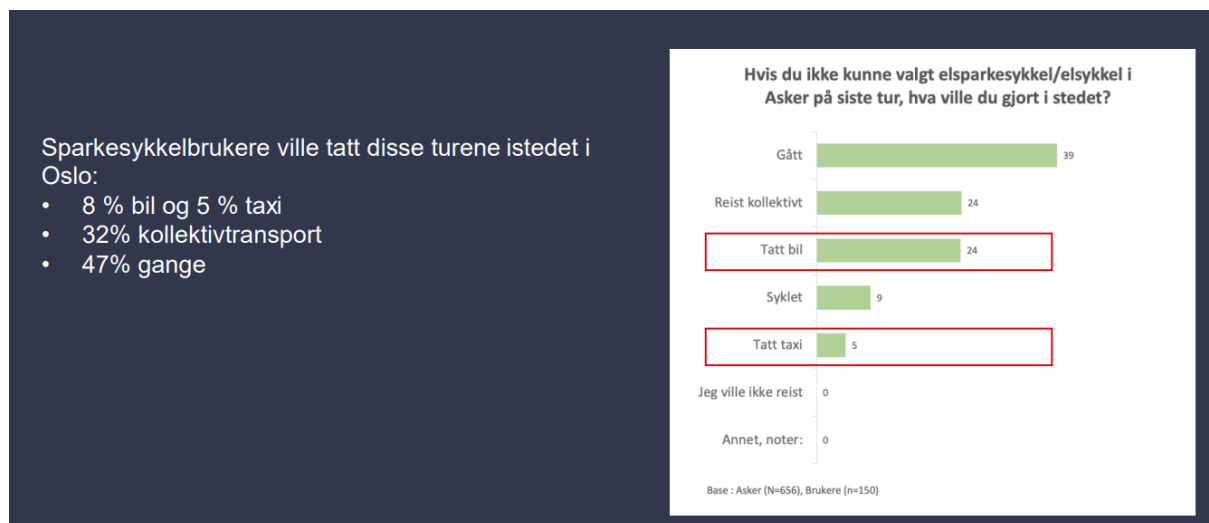
Etter at elsparkesykkel/elsykkel har blitt lansert som et tilbud i Asker kommune. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?



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



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



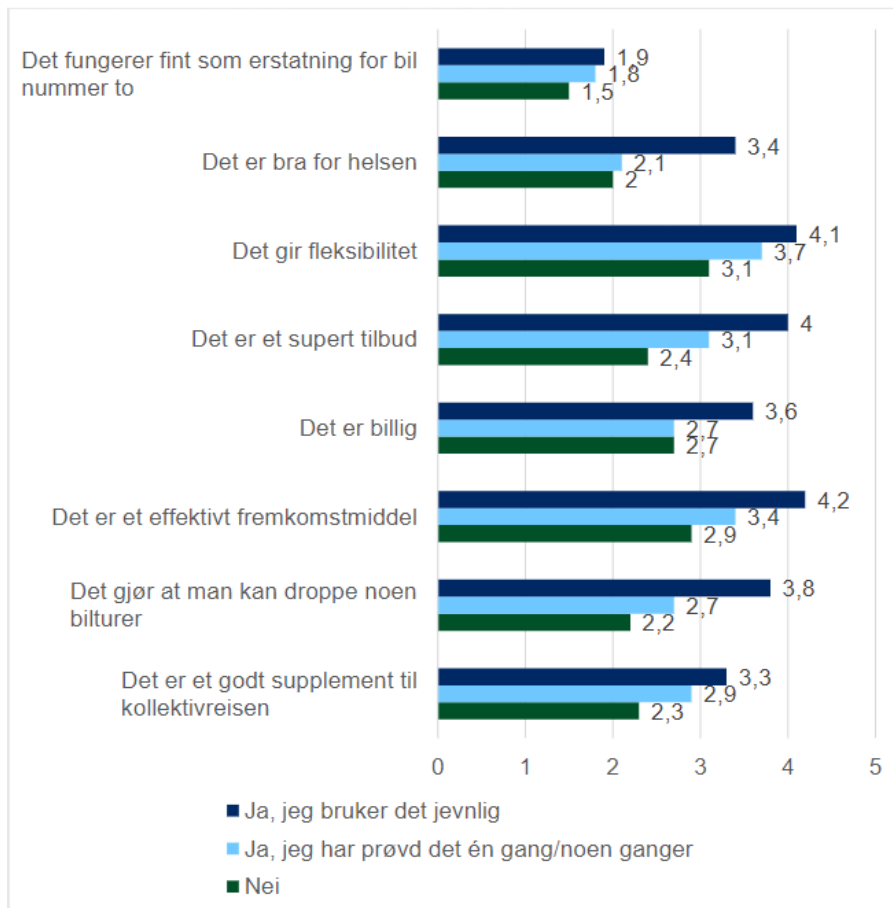
Figur 38 Spørreundersøkelse blant brukere av elsparkesykler - hvordan ville du reist hvis du ikke kunne ta elsparkesykkel på siste tur du tok? Kilde Ipsos.

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

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

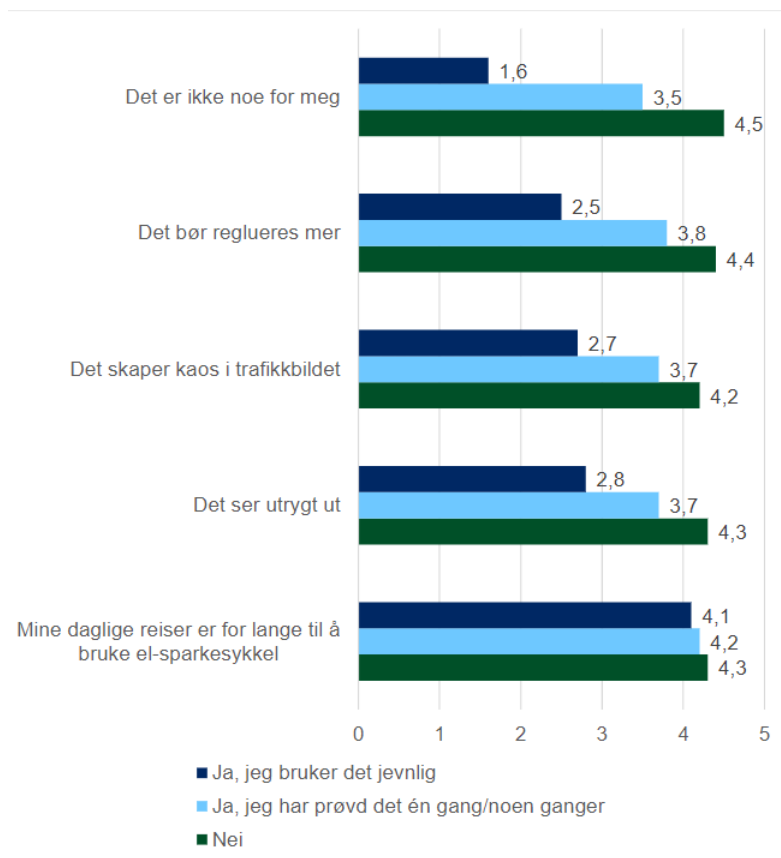
I 2023 gjennomførte Asker kommune en undersøkelse i Asker digitale innbyggerpanel. Deltagerne ble spurt om deres bruk og holdninger til elsparkesykkel. Det var 57 % av de som svarte på undersøkelsen som ikke hadde prøvd elsparkesykkel og 7% som brukte elsparkesykkel jevnlig. Andelen som bruker el-sparkesykkel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

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



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

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



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

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

## 6.2 Kollektivtrafikk

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

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

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

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

## Soneinndeling i Asker

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

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

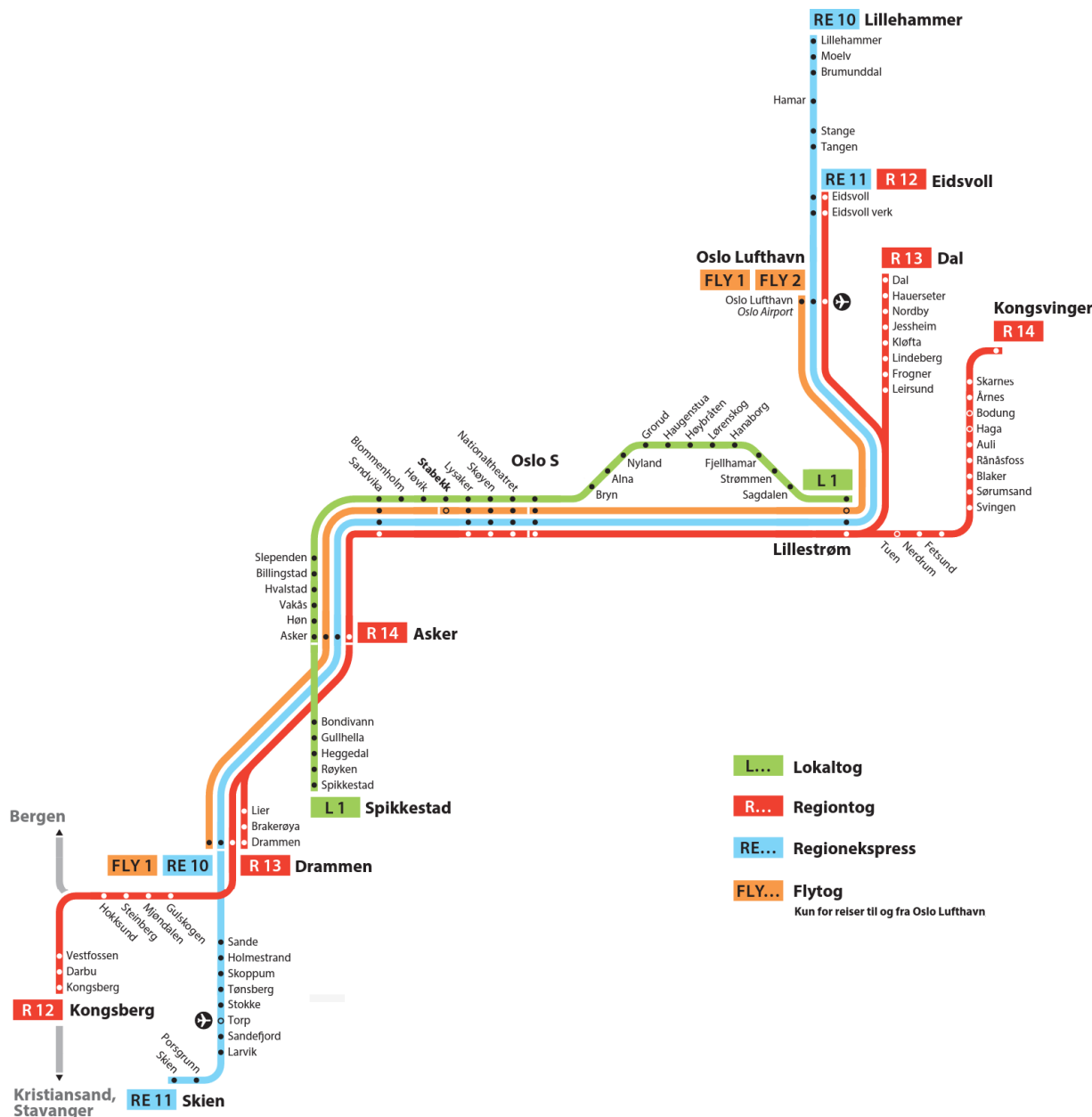
### 6.2.1 Tog

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



Figur 41 Påstigninger på tog i Asker. Kilde BaneNOR.

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



Figur 42 Togforbindelser fra Asker. Kilde BaneNOR.

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

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

For R2027 Østlandet, anbefales det å

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

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

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

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

### 6.2.2 Buss

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





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

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

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

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

#### *6.2.2.1 Fremkommelighet for buss*

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

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

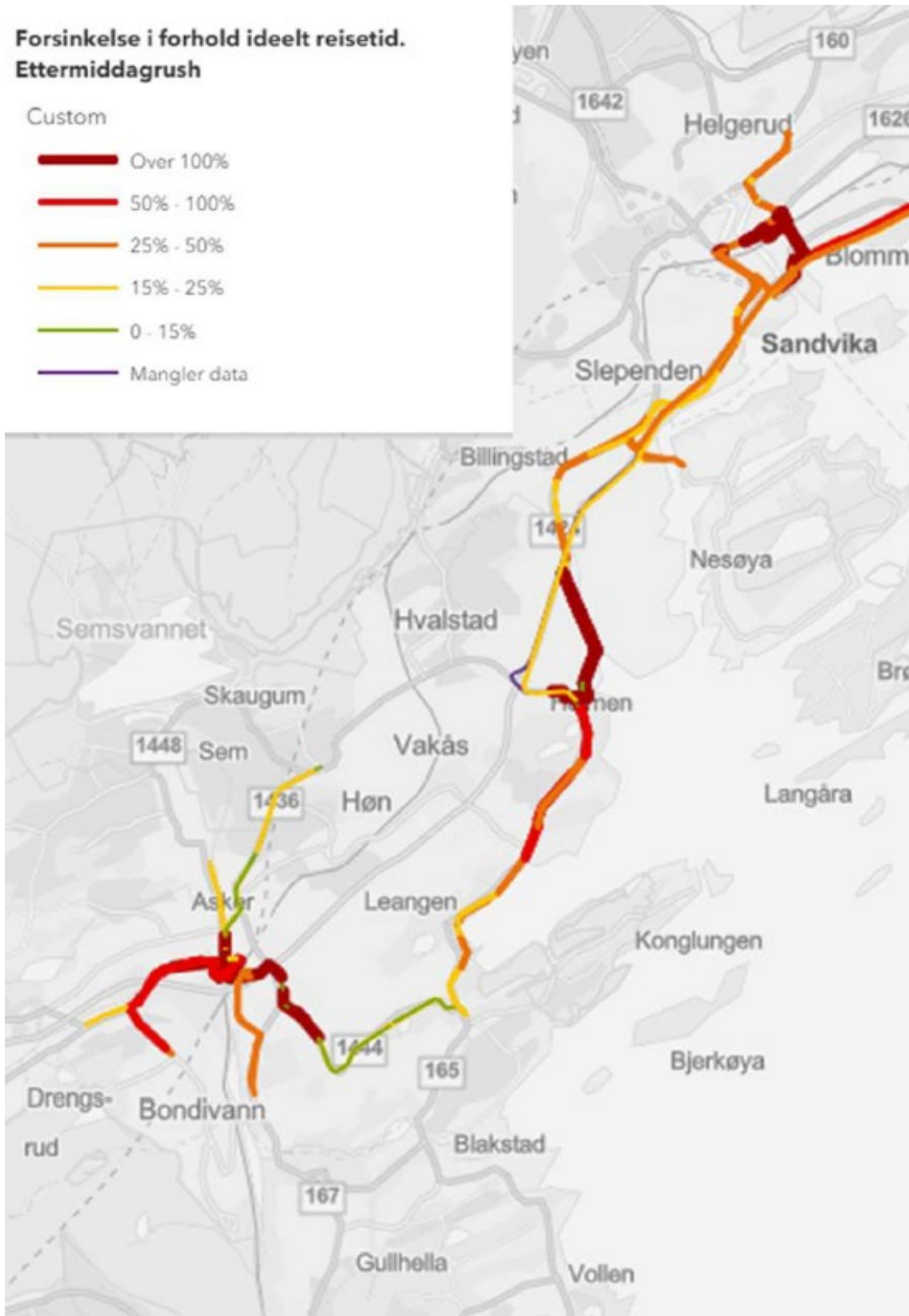
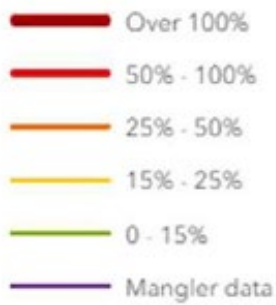
Kortere reisetid og økt punktlighet vil også gjøre bussen til et mer attraktivt alternativ til bilen – som igjen gir bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

---

<sup>45</sup> Kilde Ruter og Brakar

### Forsinkelse i forhold ideelt reisetid. Ettermiddagrush

Custom



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

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

- over 10.000 avganger i perioden

- over 5.000 av avgangene er forsinket >3 minutter

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

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

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

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

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

Ungdata-undersøkelsen fra 2022<sup>46</sup> viser at blant ungdomsskoleelever i Asker var det 73 % som svarte at de var «fornøyd» eller «svært fornøyd» med kollektivtilbudet. Svarene viser også at det er stor forskjell geografisk i Asker på hvor fornøyd ungdomsskoleelevene er med kollektivtilbudet. Mest fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker nord (opptil 85% svarte «fornøyd eller «svært fornøyd»). Minst fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker sør, hvor ned mot 45 % svarte «fornøyd» eller «svært fornøyd».

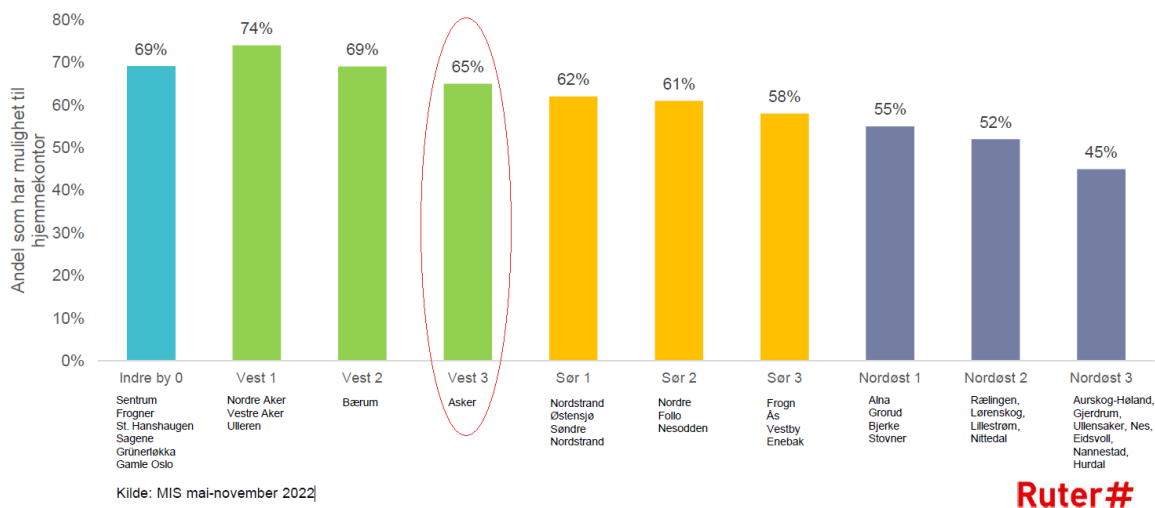
#### 6.2.3.1 Hjemmekontor og pandemiens påvirkning på kollektivtransporten

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

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

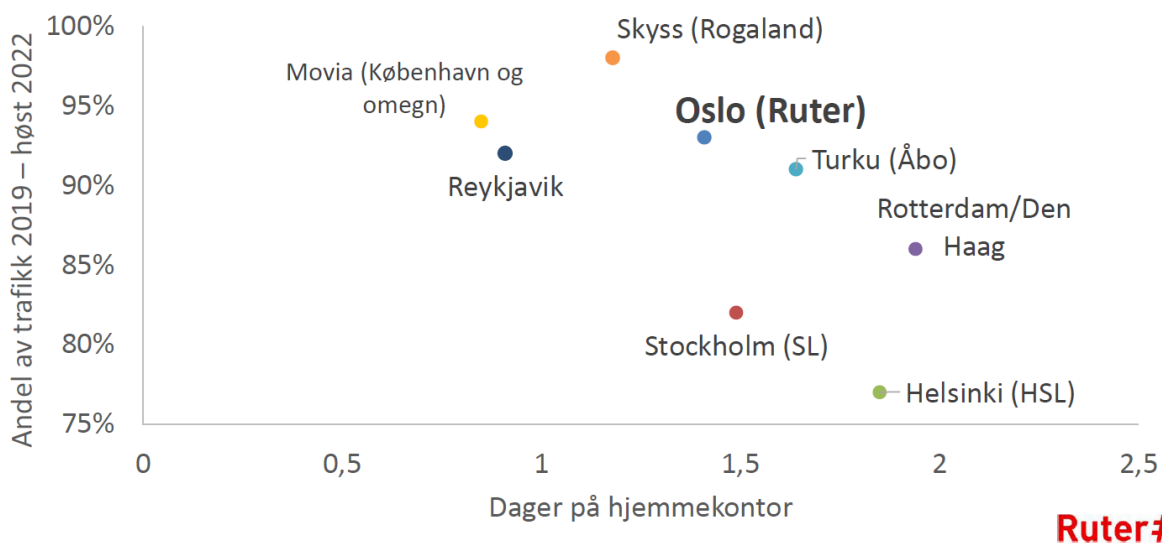
---

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



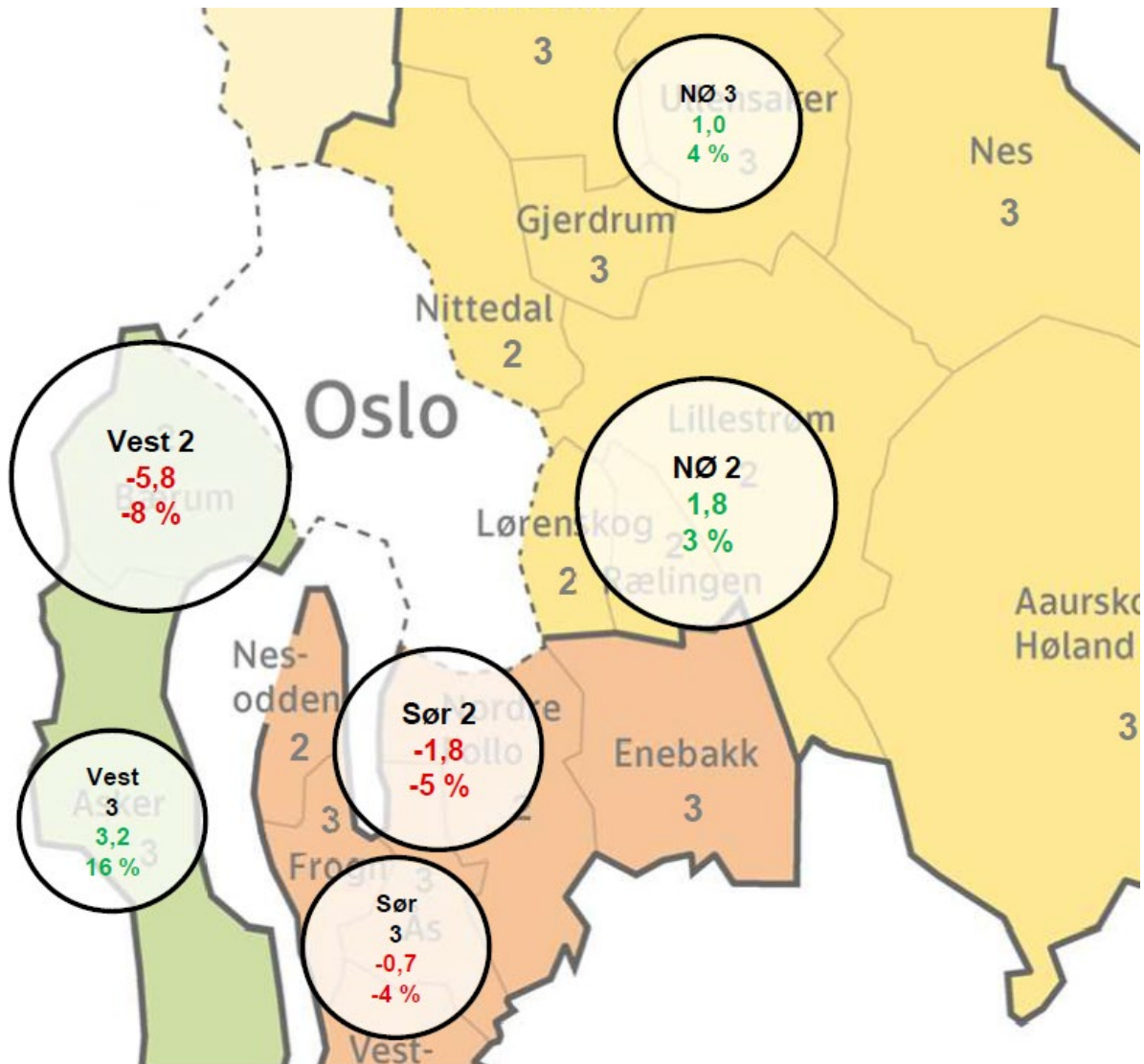
Figur 45 Hjemmekontormuligheter i Osloregionen blant sysselsatte. Kilde MIS/Ruter mai-nov 2022.

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



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

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



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

#### 6.2.4 Båt

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

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

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

Antall reisende med (påstigninger) i Asker var i årene



- 2019: 105.220
- 2022: 78.381<sup>47</sup>

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

#### 6.2.4.1 Mulige endringer i båttilbudet i Asker de neste årene

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

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

### 6.3 Bilbruk

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

#### 6.3.1 Bilhold og reisevaner med bil

I en kommunal undersøkelse om klima, gjennomført av Kantar i 2020<sup>48</sup>, ser vi også at de aller fleste askerbøringer har bil. Det er ikke mer enn 7 % som sier de ikke har bil, og andelen som ikke har bil i Asker er vesentlig lavere enn hva som ble målt på landsbasis (19 %) samme år i Kantar Klimabarometer<sup>49</sup>. Det er verdt å merke seg at det i Kantars klimabarometer for 2022 var 15 % som sa at de ikke har tilgang på egen bil (nasjonale tall). Det vil si at flere har fått tilgang på egen bil fra 2020 til 2022.

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

---

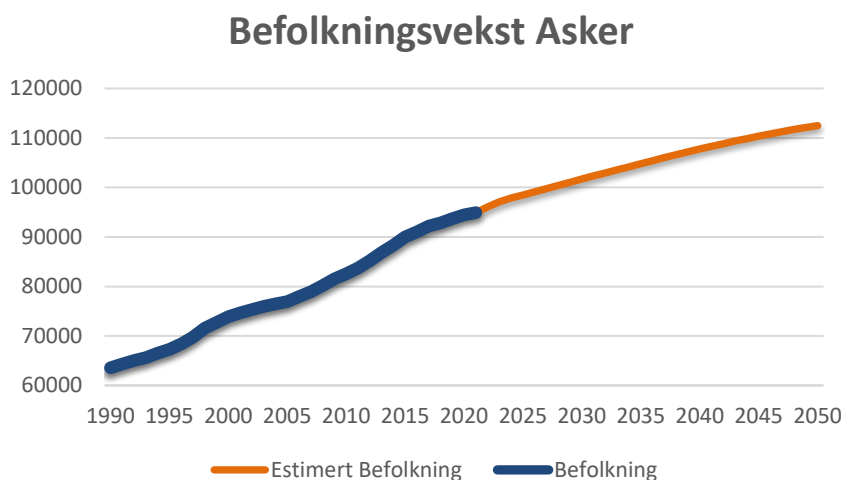
<sup>47</sup> Kilde Ruter

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

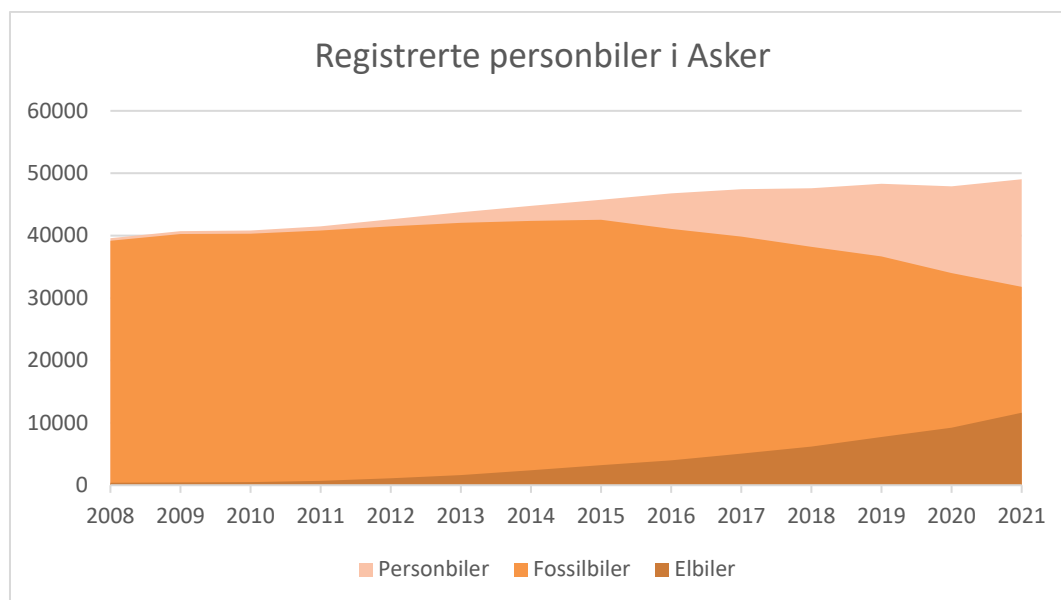
<sup>49</sup> Kantar, 2020. Kommunenes klimabarometer. (<https://kantar.no/globalassets/ekspertiseomrader/politikk-og-samfunn/klimaundersokelsekommuner/kommunenes-klimabarometer3.pdf>)

enn den var på 1990-tallet, og har gått ned fra 54 % i 1991 til 34 % i 2018. I samme periode har også andelen som har førerkort og tilgang til bil gått ned<sup>50</sup>.

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



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



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

<sup>50</sup> Urbanet Analyse, 2019. Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag. ([https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport\\_129\\_2019\\_barn-og-unges-reisevaner.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_129_2019_barn-og-unges-reisevaner.pdf))

Rapporten Reisevaner i nye Asker kommune (basert på RVU 2016/17)<sup>51</sup> viser også at bilen står sterkt i Asker og rundt 90 % av de over 17 har førerkort for bil. Over halvparten av befolkningen bor i en husholdning med tilgang til mer enn én bil. Gjennomsnittlig antall biler per husholdninger er på 1,6. 40 % har tilgang til én bil, 44 % har tilgang til to biler og 11 % har tilgang til mer enn to biler. Hvis vi sammenligner disse tallene med reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 ser vi at det har vært en økende trend for bilmengden i Asker. I 2013 hadde 47 % av husholdningene én bil, 36 % hadde to biler, og 8 % hadde tilgang på tre eller flere biler<sup>52</sup>.

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

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

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

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

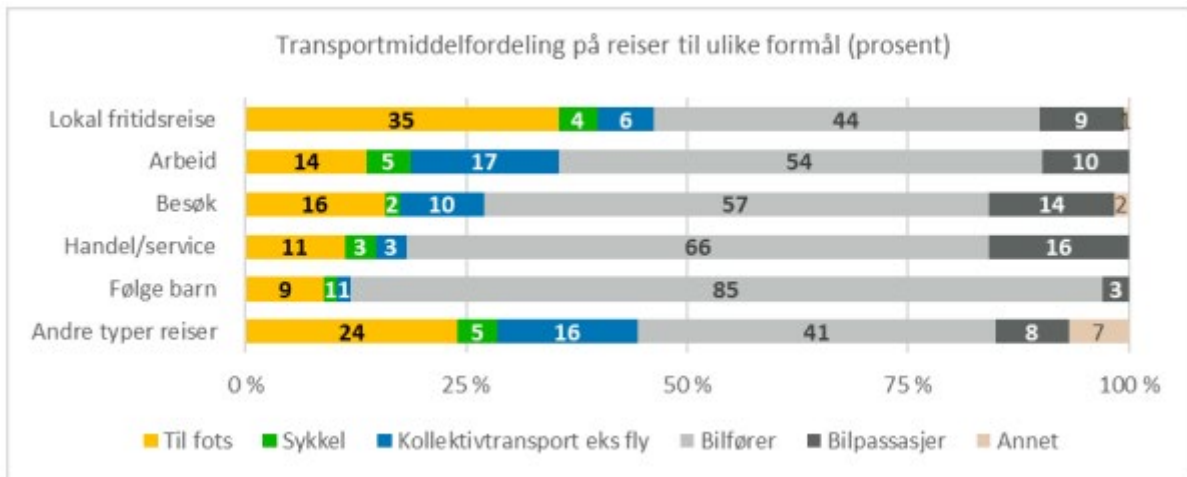
Det er når vi skal følge barn at vi oftest reiser med bil (88 % er bilreiser enten som fører eller passasjer), videre er 82 % av handels- og servicereisene med bil, 71 % av besøksreisene er med bil og 64 % av arbeidsreisene er bilbaserte. Lokale fritidsreiser er den type reise som vi kjører minst bil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

---

<sup>51</sup> Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. (<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

<sup>52</sup> Prosam. Rapport om «Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013-14» (2015). (<http://www.prosam.org/index.php?page=report&nr=218>)

<sup>53</sup> Miljødirektoratet, 2023. Utslipp av klimagasser i kommuner. (<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=538&sector=4>)



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

### 6.3.2 Samkjøring/bildeling

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

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

### 6.4 Reisetider i Asker: kollektivtransport vs. privatbilen

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

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

Det er lagt noen forutsetninger til grunn.

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

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

Tog direkte
Buss direkte
Båt direkte
Bytte
Bil

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

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

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

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

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

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

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

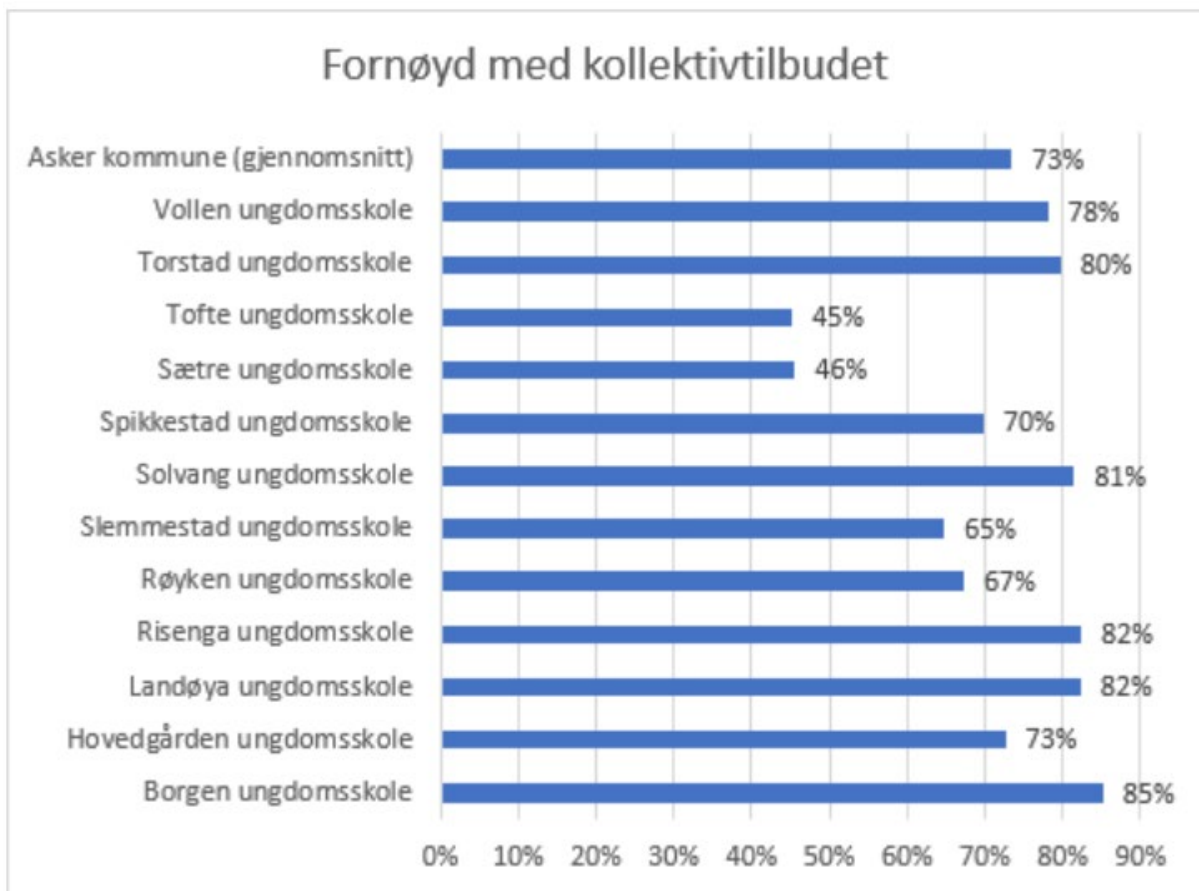
Tabellen over gir en pekepinn på dagens konkurranseforhold imellom kollektivtransport og bil på vanlige reiser for mange i Asker.



## 6.5 De unges reisevaner

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

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



Figur 54 Tall fra ungdata-undersøkelsen 2022

Transportøkonomisk institutt har gjennomført en større undersøkelse av mobilitet blant ungdom mellom 13 og 22 år<sup>54</sup>. I denne undersøkelsen inngår Asker sammen med 8 andre norske kommuner. Elsparkesykkel bidro til mindre foreldrekjøring, økt aktivitet utenfor hjemmet og mindre dataspilling. Samtidig oppgir 6 av 10 ungdommer at elsparkesykkel erstattet gange på siste tur.

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

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

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

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

## 6.6 Reisevaner fremover

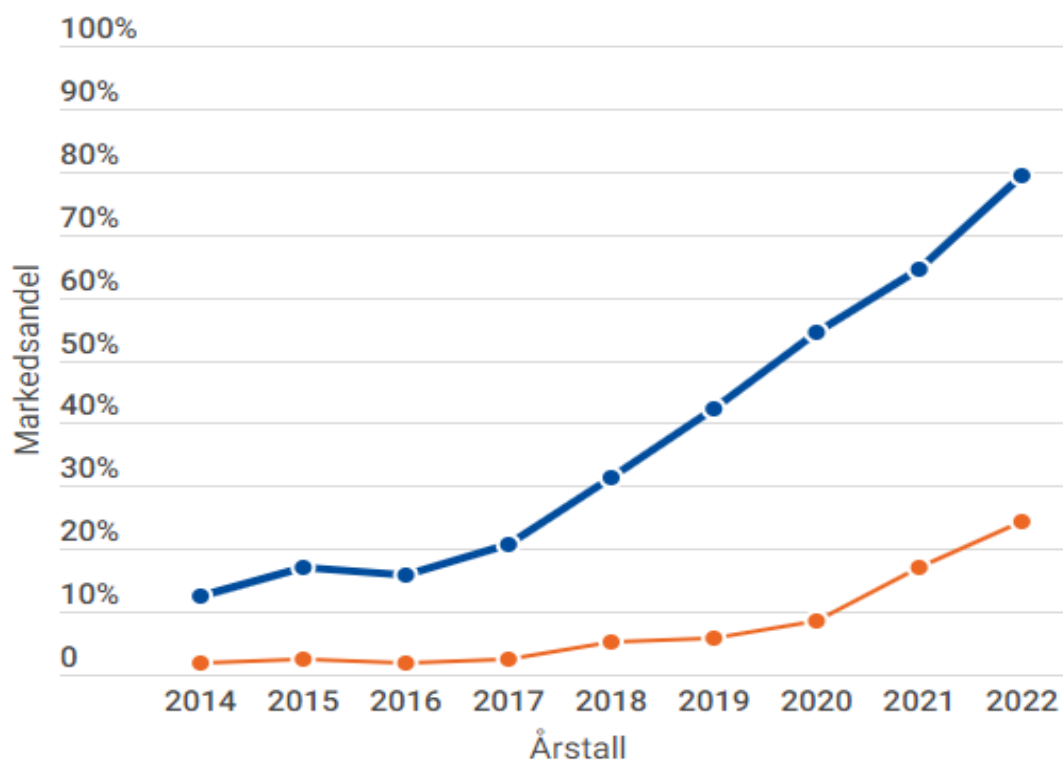
Vi er på vei ut av en pandemi som gjorde noe med våre reisevaner i perioden mars 2020 til februar 2022. Det var økt bruk av hjemmekontor, flere møter ble digitale, mer fleksibel arbeidstid, økt el-bil salg, redusert kollektivandel, for å nevne noen markante forskjeller i pandemiperioden. Mye tyder på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

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

---

<sup>55</sup> Kilde: Ruter, Årsrapport 2021

## Nasjonalt



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

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

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

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

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

I en rapport fra Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur<sup>57</sup> framheves særlig fire hovedtrender, som vil prege transportsektoren framover. Disse er

- elektrifisering

<sup>56</sup> Opplysningsrådet for veitrafikken (www.ofvstatistikk.no, Bilparken, SSB)

<sup>57</sup> Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur. 2019. Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.

([https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget_web.pdf))

- selvkjørende transport
- samhandlende intelligente transportsystemer
- delingsmobilitet

### *Elektrifisering*

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

I løpet av det neste tiåret forventes det at de batterielektriske modellene som kommer i det kommersielle markedet vil dekke tilnærmet alle behov og bruksområder. De nye modellene får stadig bedre batteri, som gir økt rekkevidde og sjeldnere ladebehov. For å møte den ønskede og forventede elbilbølgen, er det likevel behov for å legge til rette for hjemmelading flere steder. Fram til nå har det i stor grad vært folk i enebolig med lett ladetilgang som har kjøpt elbil. Framover vil folk i leiligheter i økende grad ønske å anskaffe elbil. Mange av disse har ikke mulighet for enkel og/eller trygg lading hjemme. Dersom 100 % av nybilsalget i 2025 er elbiler vil, ifølge Miljødirektoratet<sup>58</sup>, ca. 50 % av alle personbilene i Norge i 2030 være elbiler. På nasjonalt nivå er det i dag i overkant av 16 % elbiler, mens det i Asker er ca. 28 % (SSB). Om det likevel antas at det i Asker i 2030 er 50 % rene elbiler så vil dette utgjøre ca. 15.000 biler. Det er følgelig et stadig økende ladebehov i kommunen.

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

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

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

---

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

### *Selvkjørende transport*

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

### *Samhandlende intelligente transportsystemer*

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

### *Delingsmobilitet*

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

### *Andre mulige trender og endringer i Asker kommune*

Endringer i reisevaner fremover kan også komme fra

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

## 7 Asker kommunes eget arbeid med mobilitet og reiser

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

Det ble gjennomført en intern arbeidsreiseundersøkelse<sup>59</sup> blant kommunalt ansatte i 2017. Her er noen av hovedfunnene.

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

### 7.1 Mobilitetsstrategi

I forbindelse med kommunesammenslåing, fikk et betydelig antall ansatte endrede reiserutiner til og fra jobb, i tillegg til at det foregår mye logistikk underveis i arbeidsdagen. Kommunen ønsket å bruke momentet med kommunesammenslåing til å redusere bilkjøring og øke andelen reiser med sykkel, gange og kollektivtransport. Ikke minst var dette viktig for området rundt Asker sentrum som sliter med kø og dårlig fremkommelighet<sup>60</sup>. Asker kommune, som Askers største arbeidsgiver, ønsket å gå foran og gjøre sin del for å bidra til å minske dette problemet. Opptil 3000 kommunalt ansatte har sitt arbeidssted sentralt i Asker. Med bakgrunn i at rundt 70 % av kommunalt ansatte i Asker, litt avhengig av sted og årstid, svarer at de har bil (fossil og el) som sitt vanligste transportmiddel på arbeidsreisen,

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

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

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



ble det klart at kommunen hadde potensial til å påvirke trafikkbildet positivt ved å redusere egen kjøring<sup>61</sup>.

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

De ulike tiltakene er konkret

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

### *Resultater fra mobilitetsstrategien så langt*

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

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

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

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

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

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

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

## **7.2 Hjemmekontor og digitale møter**

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

klimagassutslipp på. En undersøkelse TØI gjennomførte i mars<sup>62</sup>, en uke etter at myndighetene oppfordret folk til å jobbe hjemme, viser at 47 % sier at de jobber like effektivt eller mer effektivt hjemme enn på sin vanlige arbeidsplass. Dette er overraskende høye tall tatt i betraktning at undersøkelsen ble gjennomført på en tid der mange hadde barn og ektefelle hjemme og der også distraksjoner fra nyhetene spilte en større rolle enn i en normalsituasjon.

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

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

### 7.3 Asker kommunes reisepolicy

I mai 2020 vedtok formannskapet en reisepolicy<sup>63</sup> for kommunens ansatte og folkevalgte, der formålet er å «legge til rette for at tjenestereiser skjer på en bærekraftig, miljøvennlig, sikker, effektiv og helsefremmende måte». Hovedprinsippene omfatter blant annet at det før alle reiser skal foretas en vurdering sett i et klima-, kostnads- og omdømmeperspektiv og det skal vurderes om reisen kan erstattes med telefonmøte eller videokonferanse. Grønn mobilitet skal alltid ha førsteprioritet og flyreiser skal begrenses. Det nevnes også spesifikt at det skal aksepteres økt tidsbruk for togreiser, også fordi reisetiden på tog er velegnet for arbeid.

### 7.4 Kommunal kjøretøypark

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

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

---

<sup>62</sup> 74 TØI. 2020. 47 % er like effektive eller mer effektive på hjemmekontor.

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

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

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

## 8 Trafikksikkerhet og skolevei

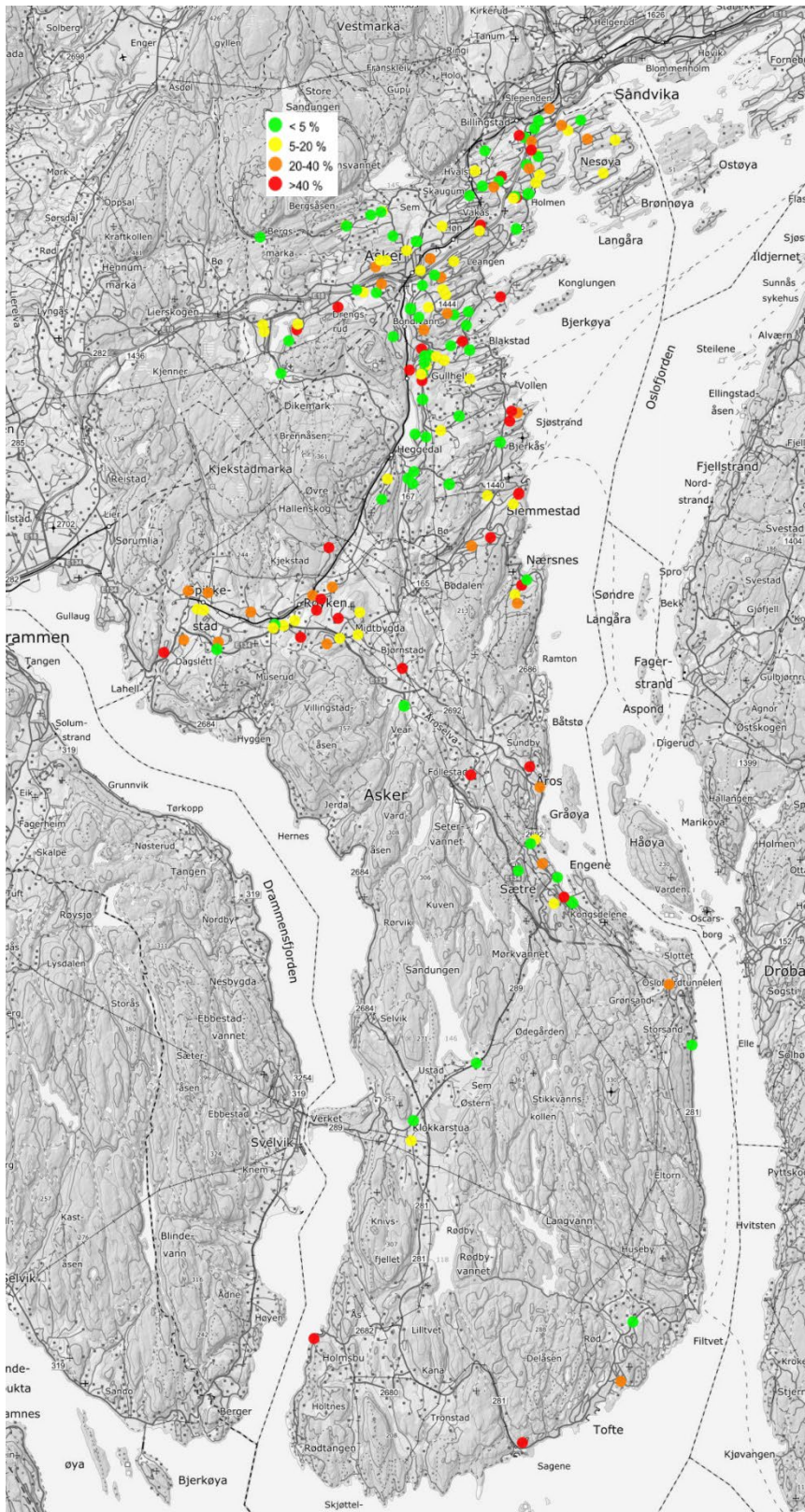
Asker kommune jobber hver dag for å gjøre veinettet i kommunen mer trafikksikkert. Bedre utforminger av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreducerende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen. Det er helt klart store utfordringer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

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

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

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





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

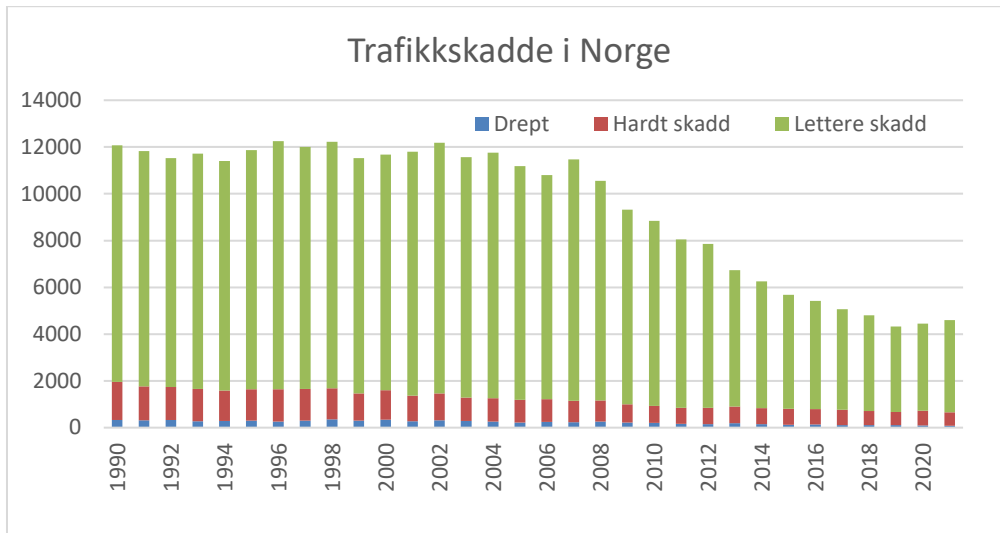
## 8.1 Trafikkulykker

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



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

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



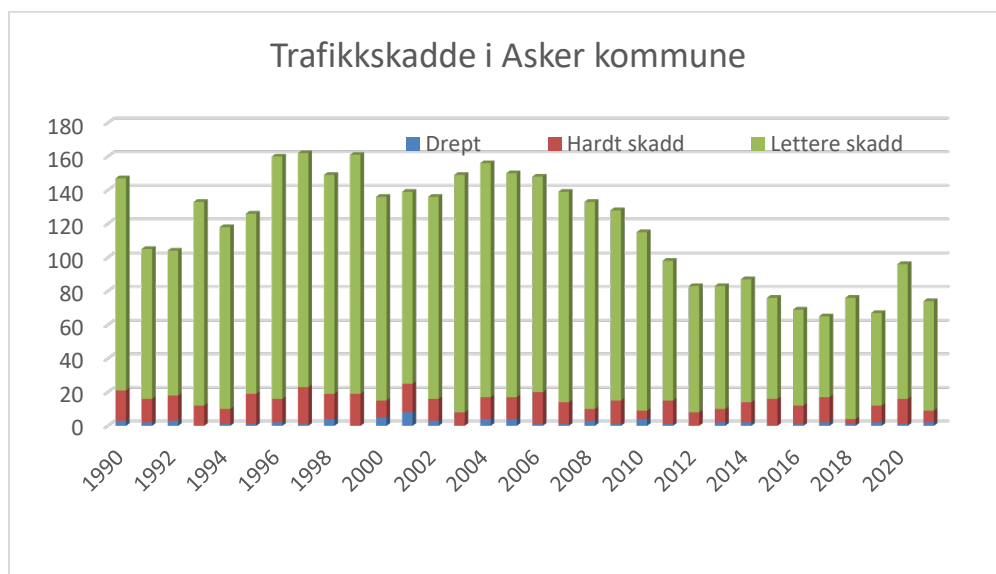
Figur 57 Antall trafikkskade i hele Norge fra 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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

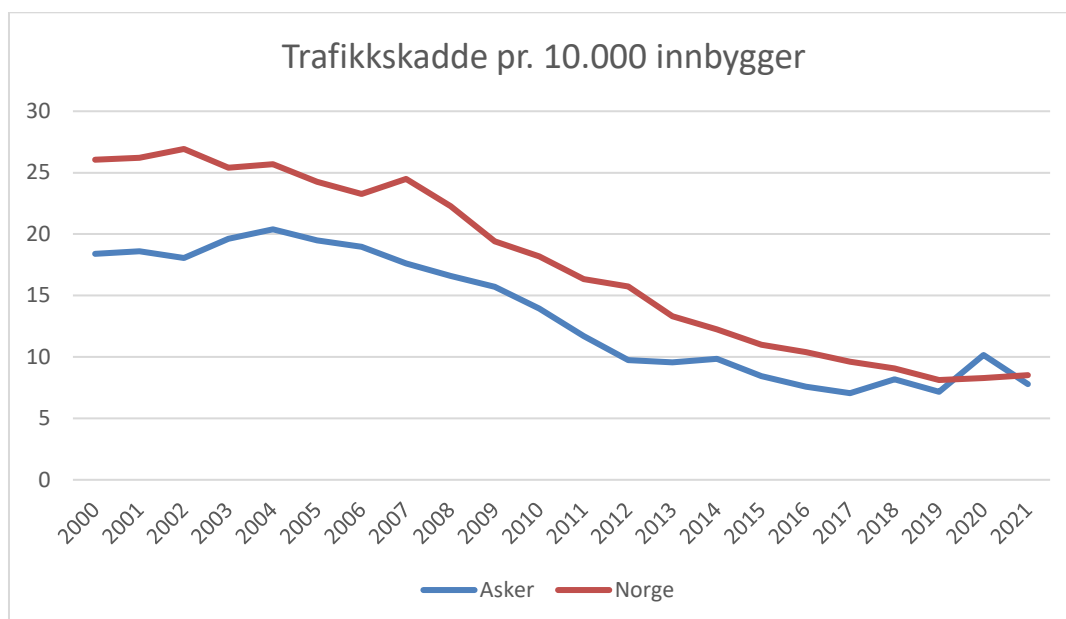
I 2022 mistet 118 personer livet. Dette er en økning fra 2021, hvor 80 personer omkom, og viser at det er viktig å fortsette det målrettede arbeidet om nullvisjonen. Antallet hardt skadde

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

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



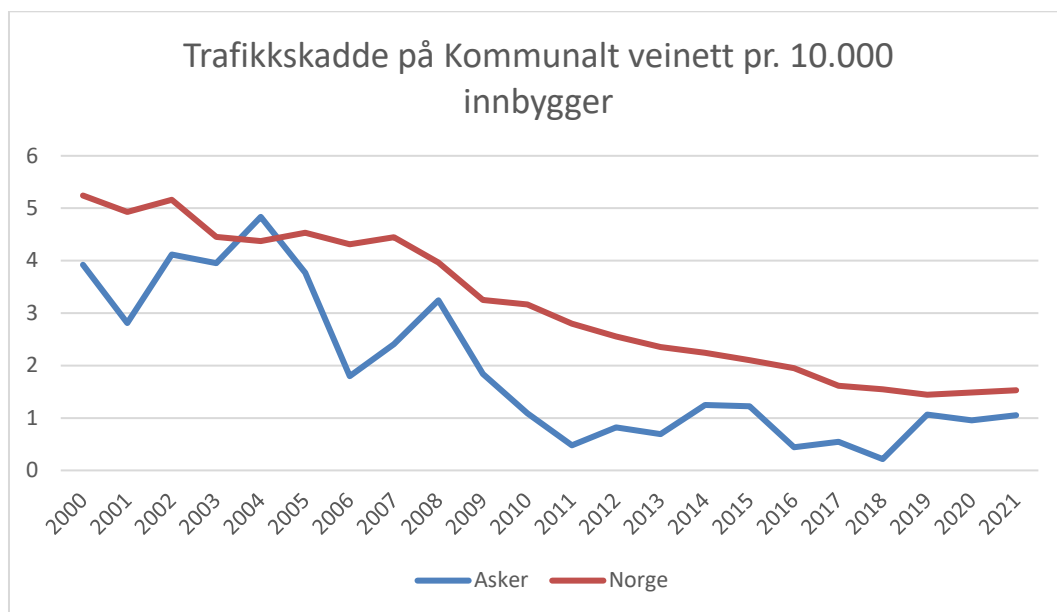
Figur 58 Antall trafikkskadde i Asker kommune 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)



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

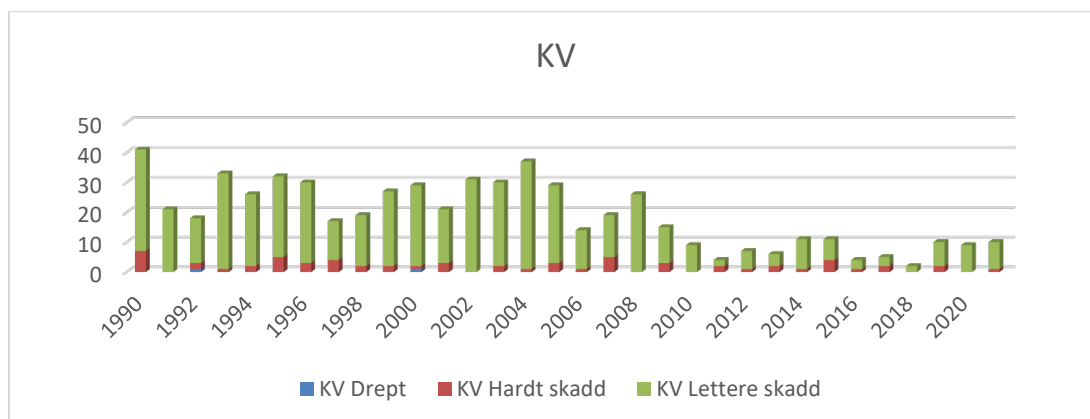
Grafen over trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Norge og Asker viser en klar nedadgående trend siden nullvisjonen ble vedtatt. Det er likevel verdt å merke seg at trenden i Asker har flatet mer ut de siste årene og viser at det fremdeles er viktig å jobbe målrettet med trafikksikringsarbeidet, for å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

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

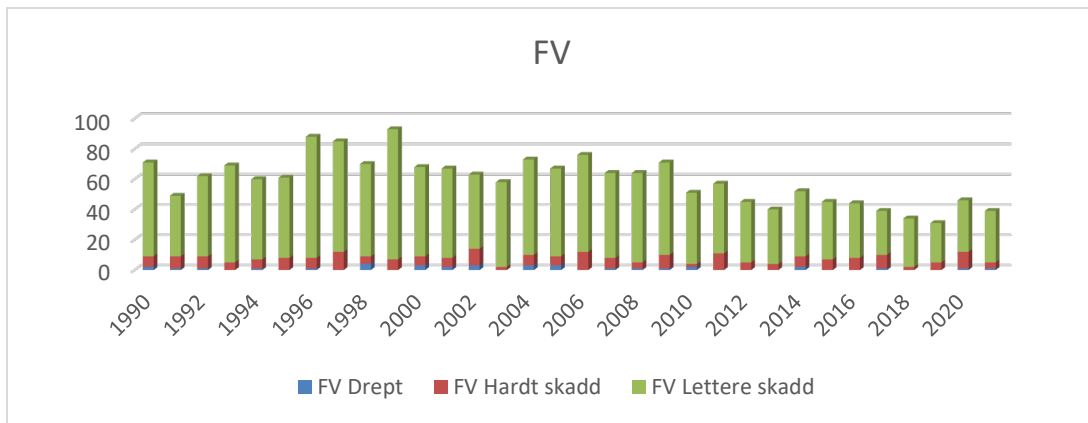


Figur 60 Trafikkskade på kommuneveier pr. 10.000innbg. i Asker kommune og Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

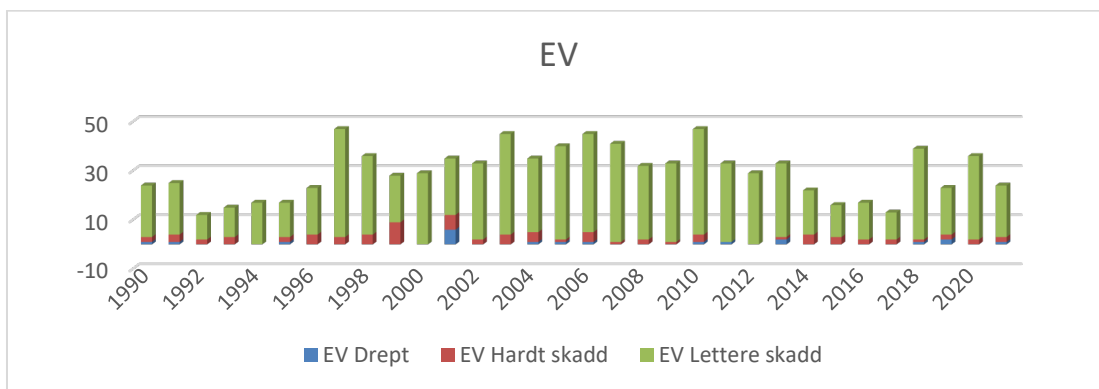
Selv om det kommunale veinettet i Asker er dobbelt så langt som fylkes- og riksvei-nettet i kommunen til sammen, forekommer trafikkuulykker med personskade sjeldnere på kommunale veier.



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

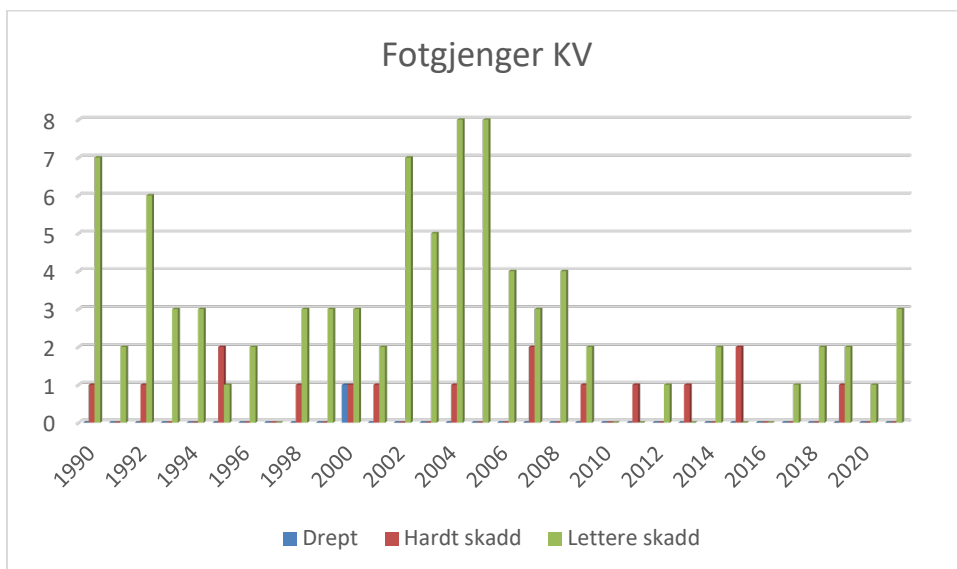


Figur 62 Personskade på fylkesveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

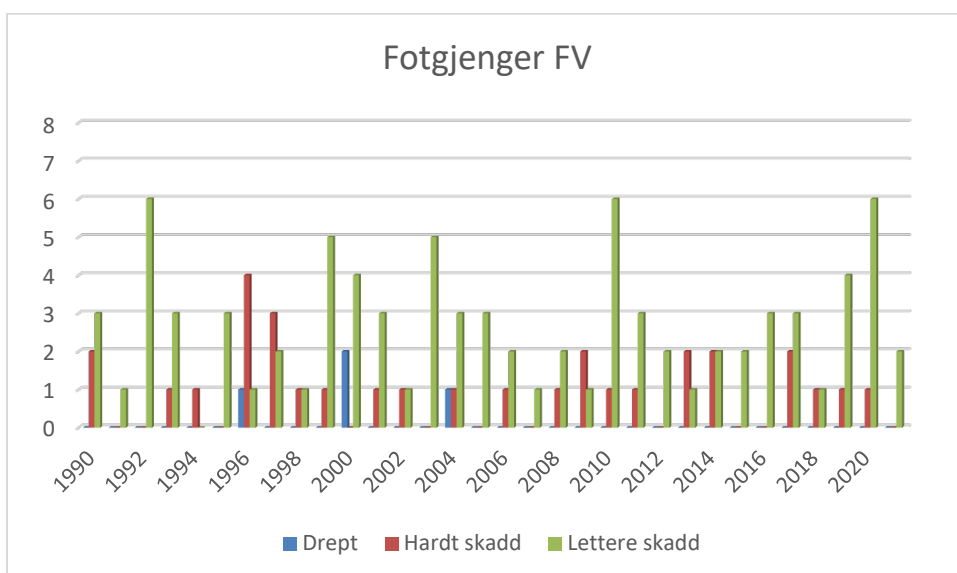


Figur 63 Personskade på Europavei i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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

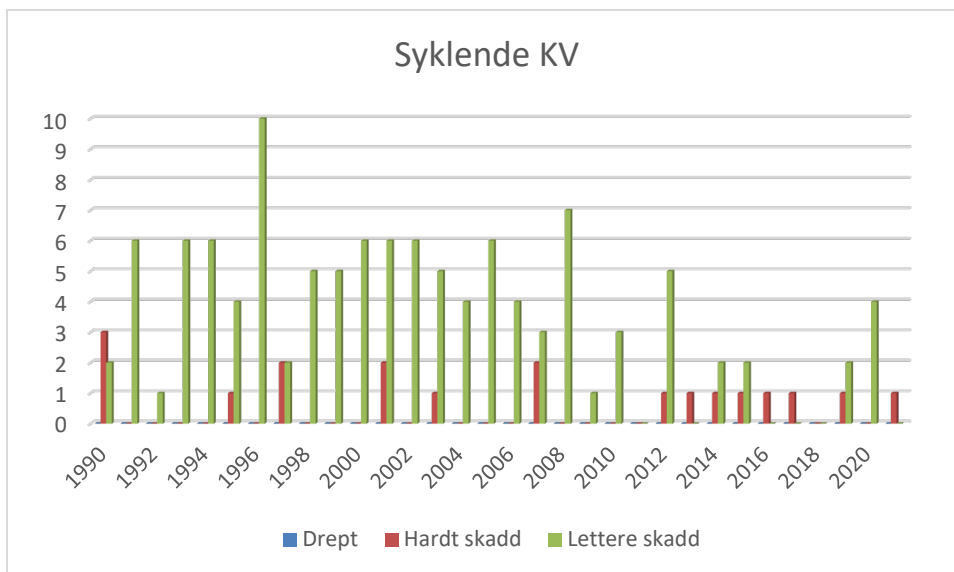


Figur 64 Skadeomfang blant fotgjengere langs kommunale veier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

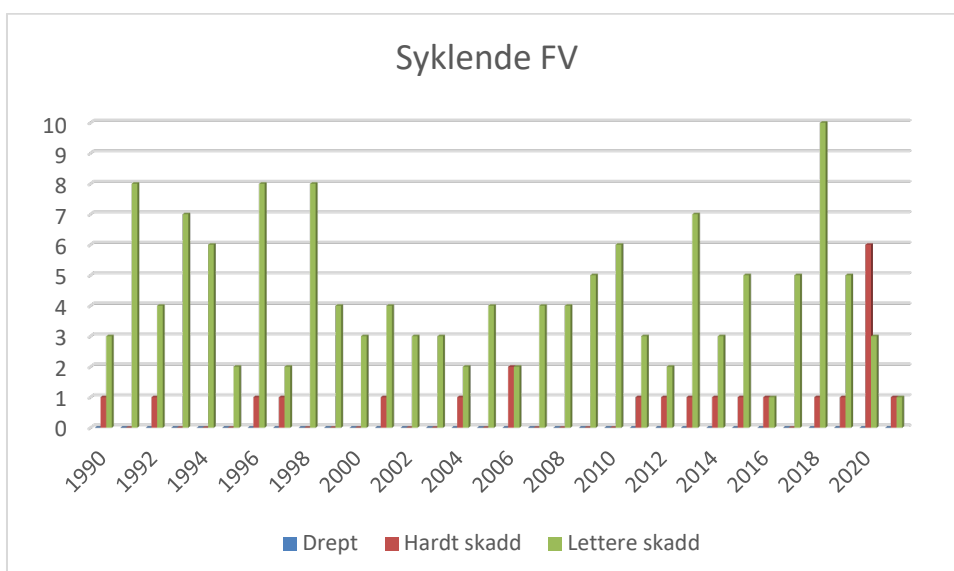


Figur 65 Skadeomfang på fotgjengere langs fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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



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



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

## 8.2 Skolevei og reisevaner

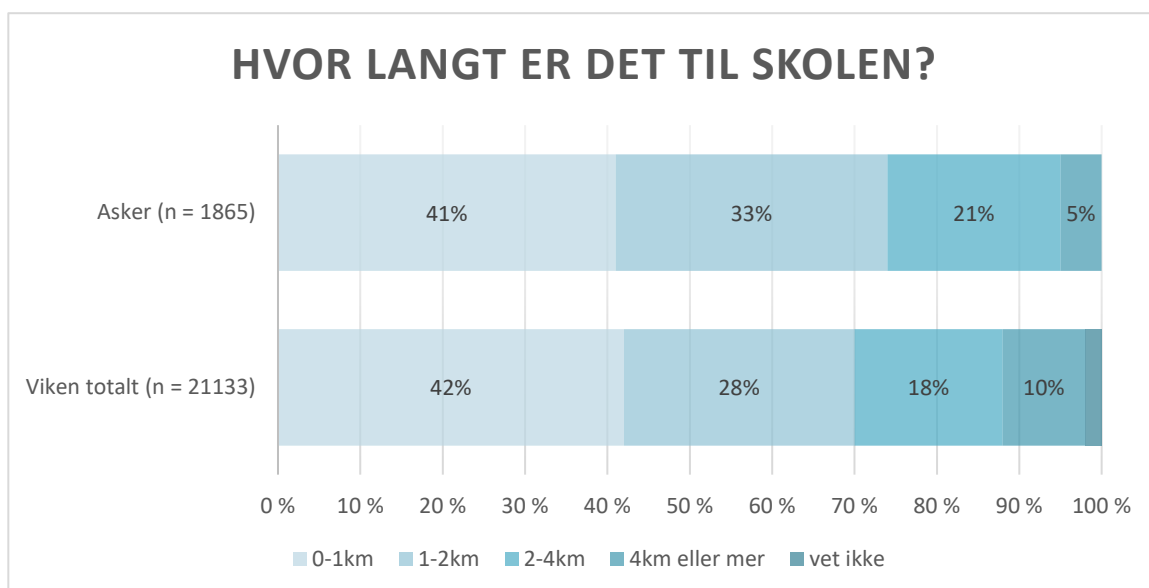
Viken fylkeskommune gjennomførte i 2022 en skoleveisundersøkelse hvor hensikten var å få innsikt i hvordan elever reiser til og fra skolen, samt å kartlegge hvor trygg skoleveien oppleves. Opinion sto bak undersøkelsen som ble gjennomført i oktober-november 2022 og distribuert til elever på barneskolene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

### Avstand til skolen

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

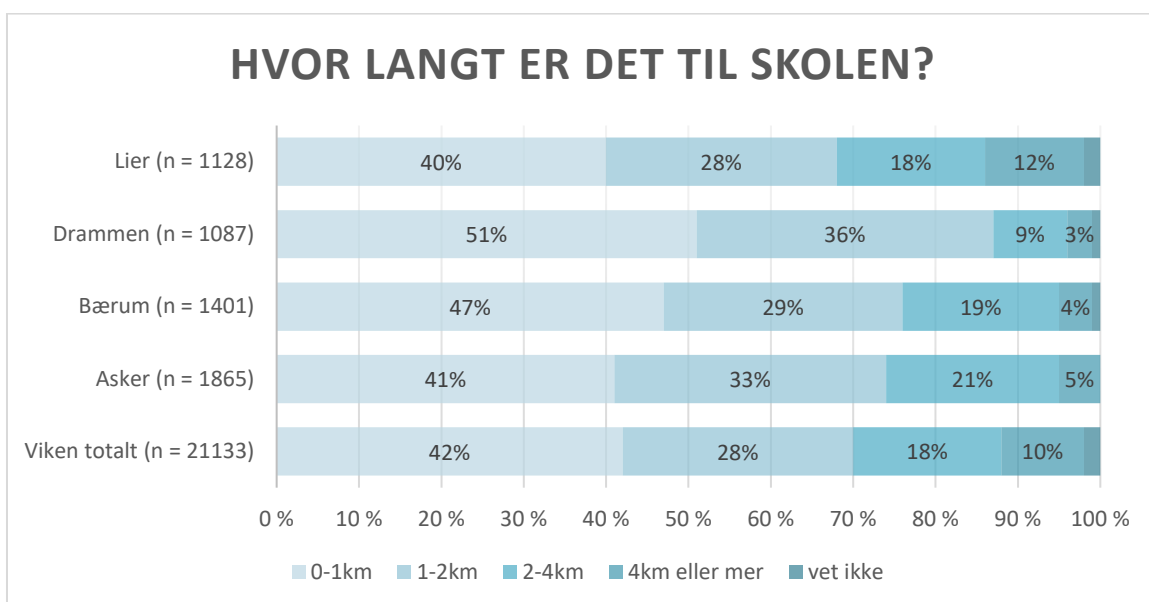


Som grafen under viser er andelen elever som har under 2 kilometer reisevei til skolen i Asker noe høyere enn i Viken totalt sett.



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

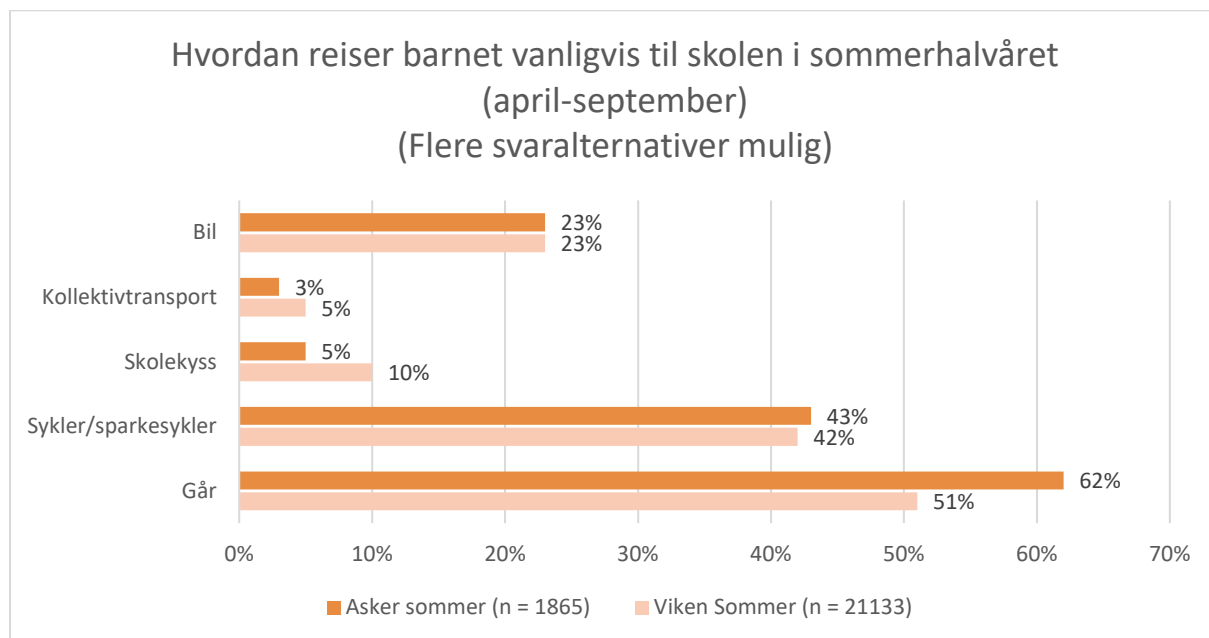
Av nabokommunene til Asker er det Drammen, etterfulgt av Bærum som har flest elever innenfor 2 kilometer skolevei. Lier er den kommunen hvor flest elever har lengre enn 2 kilometer skolevei.



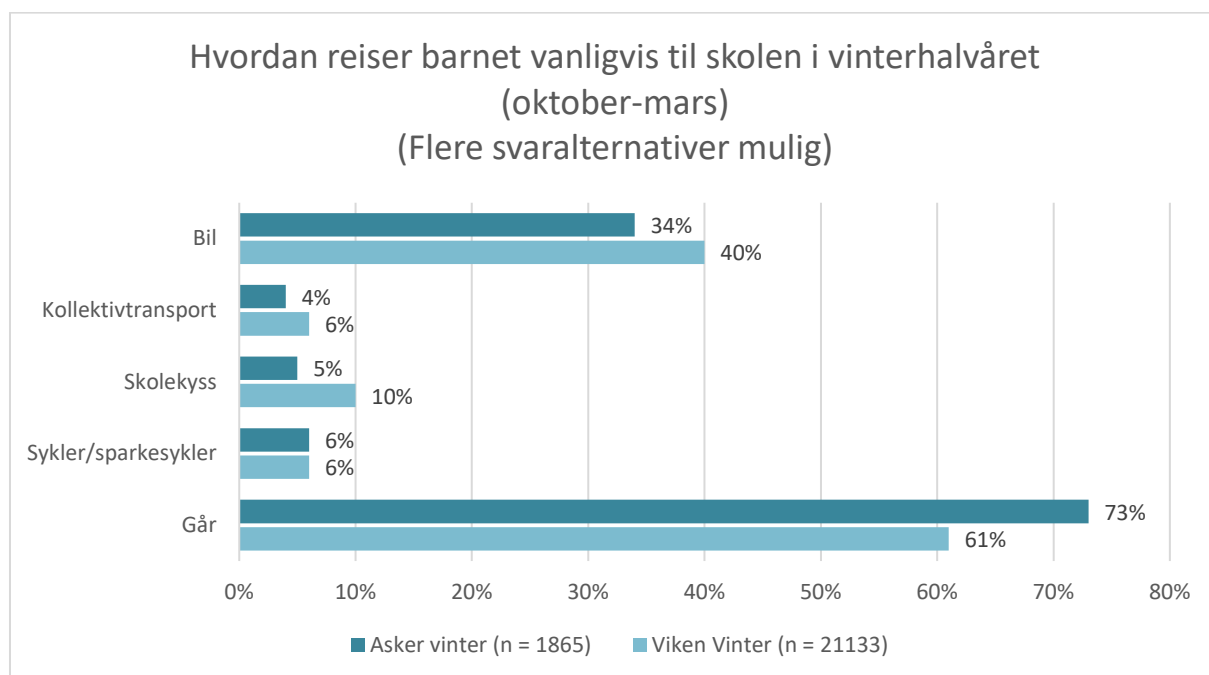
Figur 69 Hvor langt er det til skolen? Viser svarene fra Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken i Viken fylkeskommune sin skoleveiundersøkelse 2022, utført av Opinion. (Viken, Opinion)

## Reisemåte til skole

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



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

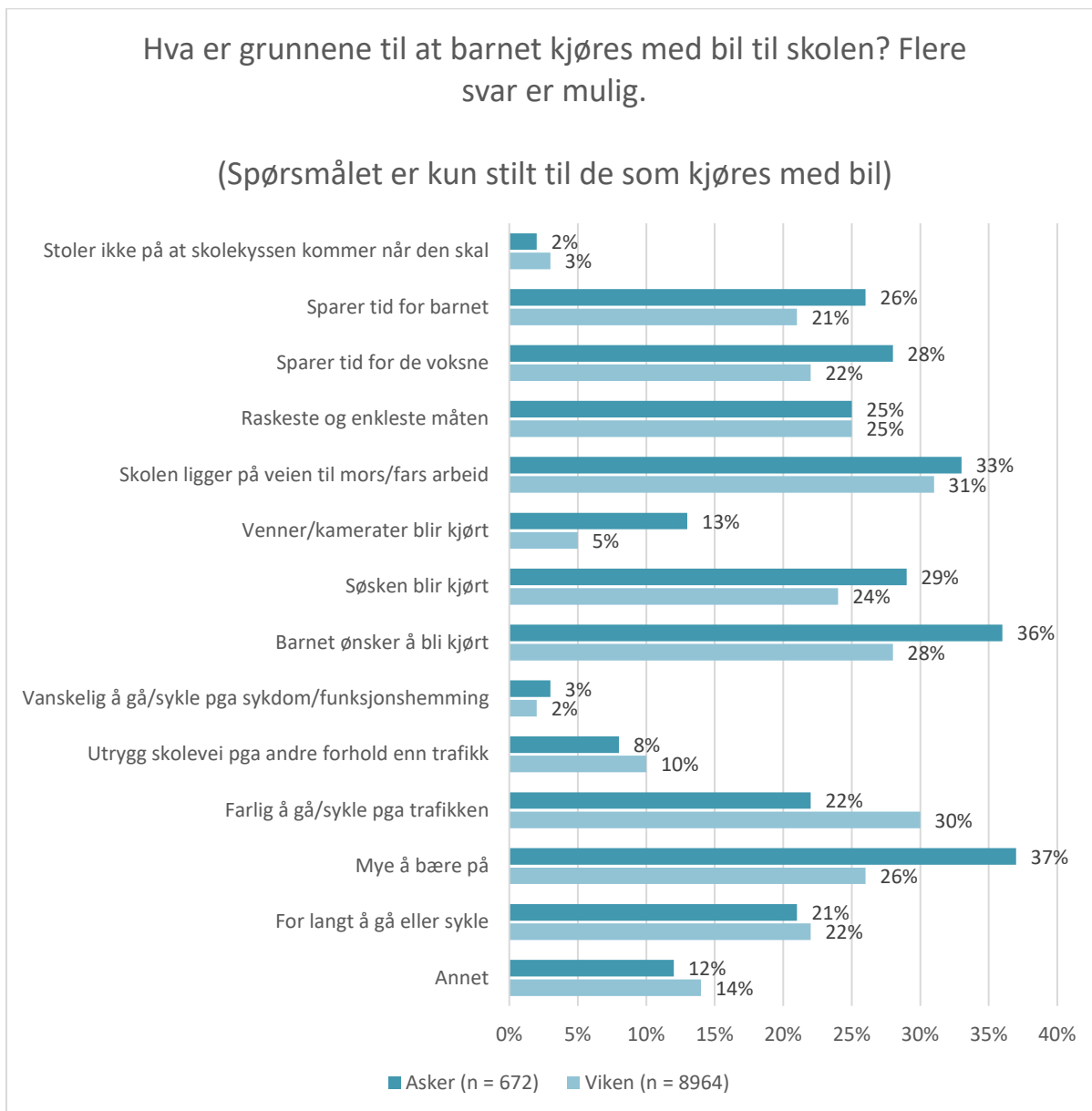


Figur 71 Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i vinterhalvåret (Viken, Opinion)

## Årsaker til å bli kjørt til skolen

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

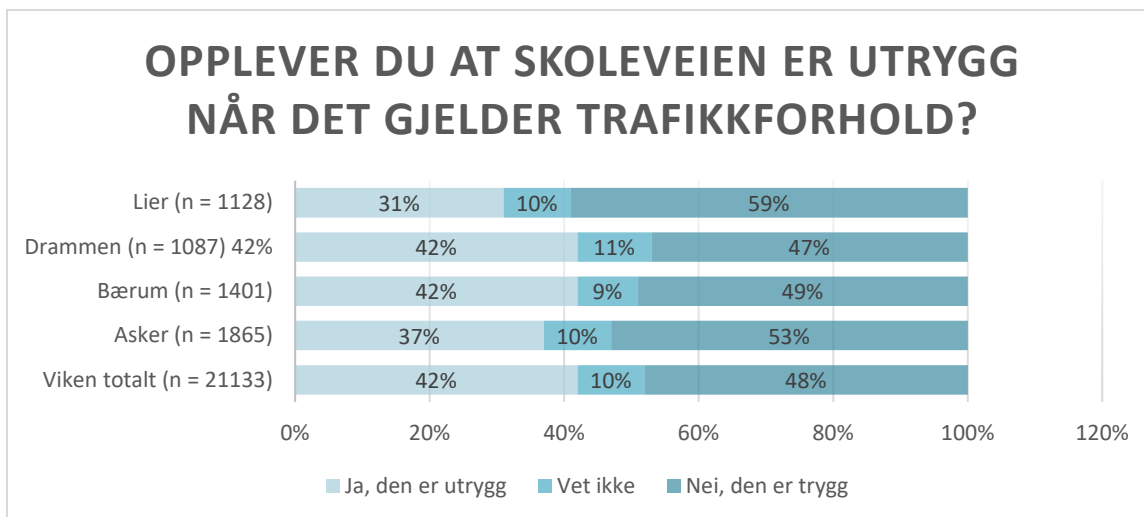
arbeidssted (33%). I 22% av tilfellene hvor barn blir kjørt til skolen er årsaken at det oppleves som for trafikkfarlig å gå eller sykle.



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

### Utrygg skolevei

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

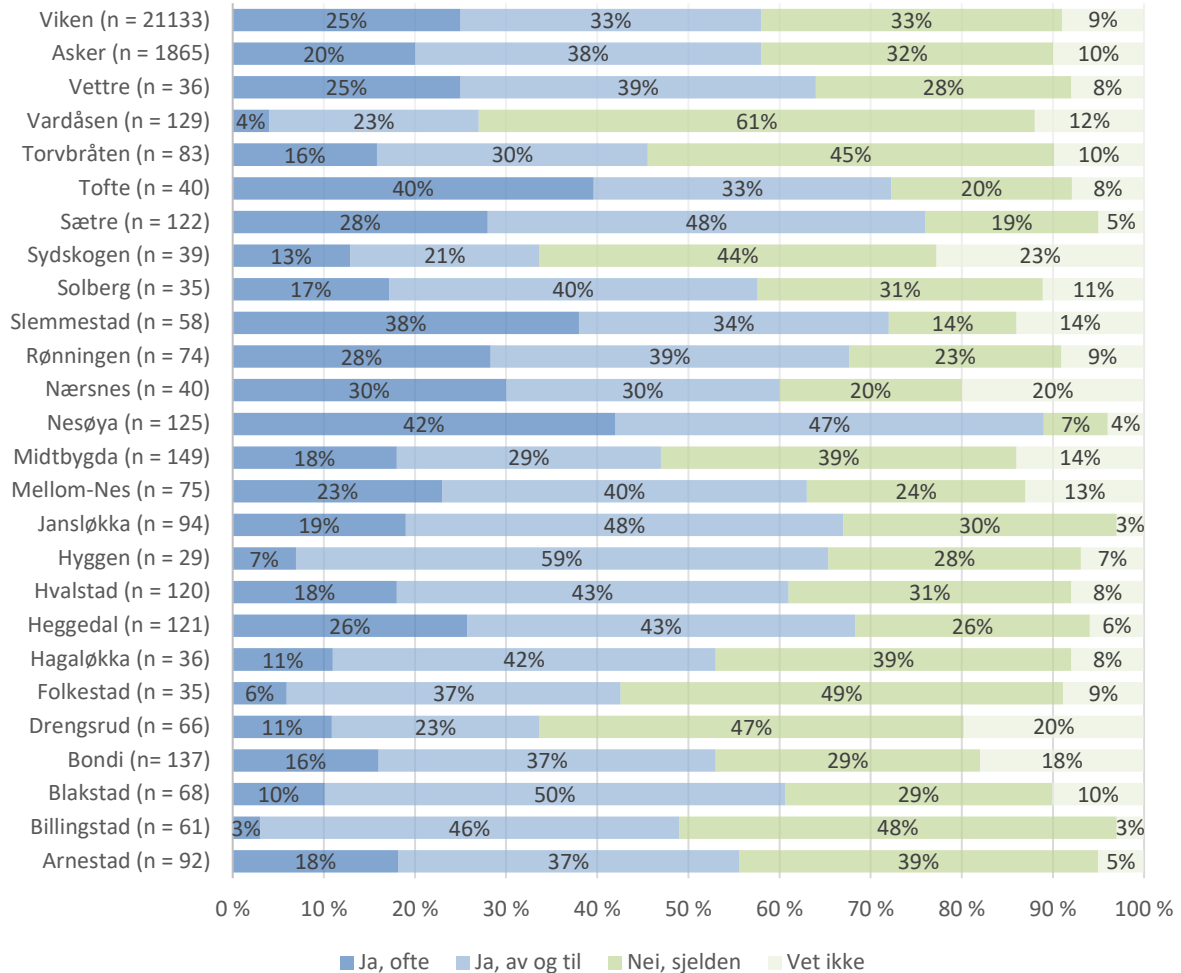


Figur 73 Opplevd farlig skolevei, Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken. (Viken, Opinion)

### Trafikkproblemer ved skolene

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

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



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

## 9 Dialog med øvrige myndigheter

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

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

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

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

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

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

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

Av fast dialog med aktørene kan nevnes blant annet

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

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

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

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



## 10 Næringstransport og varelogistikk

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

Næringstransport og varelogistikk påvirker, og er avhengig av, samferdsel også i Asker. Det er butikkhandel som har høyest verdiskapning i 2020. Bygg og anlegg er nummer to og agenturer og engros har tredje plass<sup>64</sup>. Dette er næringer som fører til mye transport, både varelevering og transport av masser og utstyr til bygg og anlegg.

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

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

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

### 10.1 Utslippsfrie kjøretøy i næringstransporten

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

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

Dette krever at tilbudet av offentlige tilgjengelige hurtigladere må være tilfredsstillende og at det etableres et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Derfor har regjeringen utarbeidet en strategi for å videreutvikle den nasjonale ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy<sup>66</sup>. Det er her viktig med hensiktsmessige rammebetingelser for bruk av arealer og kapasitet i strømmettet.

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

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

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

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

<sup>66</sup> [Nasjonal ladestrategi \(regjeringen.no\)](#)

66Varebiler kan benytte den samme ladeinfrastrukturen som personbiler. Den første og foreløpig eneste offentlig tilgjengelige hurtigladestasjonen for tunge kjøretøy (lastebiler, busser og større varebiler) ble åpnet på Filipstad i Oslo i oktober 2022, med støtte fra Oslo kommune<sup>67</sup>. Det er per våren 2023 ingen offentlig tilgjengelige hurtigladere for tunge kjøretøy i Asker.

Kapasitet i strømnnett, høye anleggsbidrag, effekttariffer, manglende areal, lang saksbehandlingstid og manglende samordning mellom aktører, er noen av de viktigste barrierene mot utbygging av hurtiglading<sup>68</sup>.

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

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet et rundskriv som redegjør for reglene som gjelder etter plan- og bygningsloven, for etablering av ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk framdrift<sup>69</sup>. Det kreves at plassering av ladestasjoner for tungtransport sees i sammenheng med kjøremønstre og ladebehov. I sum betyr dette at veimyndighetene bør spille en større rolle i planleggingen og samordningen av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy enn for lette kjøretøy.<sup>66</sup>

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

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

## 10.2 Økning i netthandel

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer<sup>70</sup>. Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien med omsetningsøkninger på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i

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

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

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

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

2021. Økningene gjaldt primært varer, mens omsetning av tjenester ble redusert. Spesielt fra julehandelen 2020 og til påske 2021 var netthandelen høy, samt igjen under julehandelen i 2021.<sup>70</sup>

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

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

### 10.3 Varelogistikk i Asker

I 2019-2020 gjennomførte Civitas et forprosjekt bestilt av Asker kommune. Målet var å se på bylogistikk i Asker sentrum og utredning av mulige konsepter i forbindelse med omstillingen til lavutslippssamfunnet<sup>72</sup>. Forprosjektet legger blant annet vekt på at varedistribusjon er en kilde til forurensning og støy, og en fare for trafikksikkerheten. Lokal samordning av denne transporten vil være et effektivt tiltak for å begrense unødvendig trafikk og redusere trengsel, støy og forurensning.

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

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

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

---

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

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

## 11 Innovative digitale løsninger

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

### 11.1 Intelligente transportsystemer (ITS)

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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



Figur 75 Illustrasjon av C-ITS (Samvirkende ITS)<sup>75</sup>

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

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

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

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

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

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

<sup>75</sup>

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

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

<sup>77</sup> [Selvkjørende kjøretøy | Ruter](#)

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

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

## 11.2 Teknologi for å redusere transportbehovet

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

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

## 11.3 Utvikling av apper

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

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

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

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

---

<sup>78</sup> Budstikka. Mars 2023. [Drone, Bærum kommune | Nå innfører Bærum droner: – Skaper historie \(budstikka.no\)](https://www.budstikka.no)

<sup>79</sup> [Internett og mobiltelefon \(ssb.no\)](https://www.ssb.no)

<sup>80</sup> [Universell utforming - kollektivsystemet - Tiltakskatalog for transport og miljø](https://www.uutilsynet.no)



## 12 Økonomi

### 12.1 Fylkes og riksveier

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

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

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

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

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

Det er få prosjekter i Asker som prioriteres gjennom Viken fylkeskommunes handlingsprogram samferdsel 2022-2025<sup>82</sup>.

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

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

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

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

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

---

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

<sup>82</sup> Viken fylkeskommune. Handlingsprogram samferdsel 2022-2025

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

## 12.2 Kommunale veier og sentrumsområder

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

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

### *Dekketilstand*

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

Arealet av TG3-veier er ca. 60 000 m<sup>2</sup>, mens arealet av TG2 er ca. 470 000 m<sup>2</sup>. Basert på erfaringstall for oppgradering med ny asfalt og forarbeider (vegetasjonsrydding, grøfting osv.), anslås at det vil koste ca. 24 millioner å få nullstilt alle veier med tilstandsklasse TG3. Gjør man tilsvarende øvelse på TG2-veiene, blir kostanden 188 millioner kroner. Eventuelt større grunnarbeider i forbindelse med asfaltering vil komme i tillegg.

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

### *Andre veielementer, klimatilpasning og privatisering*

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

### *Sentrumsområdene*

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

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



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
22/16742

**Saksbehandler**  
Ingvild Hegrenæs

**Behandlet av**  
1 Formannskapet

**Møtedato**      **Saksnr.**  
20.06.2023      126/23

### Temaplan Samferdsel og mobilitet - førstegangsbehandling

Formannskapet har behandlet saken i møte 20.06.2023 sak 126/23

#### Behandling

Rådgiver Ingvild Hegrenæs innledet til saken (presentasjon).

Ole Jacob Johansen (Frp) fremmet følgende forslag:

*Pkt. 1 første strekpunkt endres til:*

*- Tilrettelegging for transport*

Et samlet formannskap fremmet følgende alternative forslag:

*Første kulepunkt på innsatsområdene endres til:*

*Reduksjon av transportbehovet*

Johansens forslag fikk 1 stemme (Frp), og falt.

Innstillingen i to punkter, herunder fellesforslaget, ble deretter enstemmig vedtatt.

#### Vedtak

1. Temaplan Samferdsel og mobilitet, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, legges ut på høring med høringsfrist 15. desember 2023:

Innsatsområdene er:

- Reduksjon av transportbehovet
- Grønn mobilitet

- Kvalitet på kommunale veianlegg
  - Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Det legges opp til en bred medvirkningsprosess i høringsperioden for å få innspill på innsatsområder og strategier som er foreslått i temaplanen.



## Møteprotokoll

### Formannskapet

<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Sted</b>
08.11.2022	12:00 – 17:00	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Lene W. Conradi.

#### Til stede:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Møtte for</b>
Ordfører	Lene W. Conradi (H)	
Varaordfører	Monica Vee Bratlie (H)	
Utvalgsmedlem	Cecilie Lindgren (H)	
Utvalgsmedlem	Håvard Vestgren (H)	
Utvalgsmedlem	Kari Sofie Bjørnsen (H)	
Utvalgsmedlem	Ivar Granum (A)	
Utvalgsmedlem	Marianne Riis Rasmussen (A)	
Utvalgsmedlem	Hanne Lisa Matt (MDG)	
Utvalgsmedlem	Ole-Jacob Johansen (FrP)	
Utvalgsmedlem	Elisabeth Holter-Schøyen (V)	
Utvalgsmedlem	Oddvar Igland (Sp)	
Varamedlem	Helge Haugen (MDG)	Martin Berthelsen (SV)
Utvalgsmedlem	Torleiv Ole Rognum (KrF)	

#### Forfall:

Utvalgsmedlem Martin Berthelsen (SV)

#### Fra administrasjonen møtte:

Kommunedirektør	Lars Bjerke
Direktør organisasjon	Lars-Joakim Tveit
Direktør samfunnsutvikling	Eli F. Aubert
Protokollfører	Trine Groven



Det var ingen merknader til innkallingen, og møtet ble satt med 13 medlemmer til stede. Ordfører orienterte om at møtet ble streamet.

Ordfører foreslo å behandle sakene i følgende rekkefølge:

216/22, 217/22, 218/22, 219/22, 228/22, 225/22, 227/22, 220/22, 221/22, 222/22, 223/22, 224/22, 226/22, og fikk formannskapetets tilslutning til dette.

## Saksliste

Side

---

<b>Saker til behandling</b>			
<a href="#">216/22</a>	22/18861-1	Godkjenning av protokoll formannskapet 25. oktober 2022	4
<a href="#">217/22</a>	22/13343-1	Valg2023 - delegering av myndighet mm	4
<a href="#">218/22</a>	22/13353-2	Valg2023 - fastsettelse av valgdag (1- eller 2 dagers valg)	6
<a href="#">219/22</a>	22/13344-1	Valg2023 - antall stemmekretser	6
<a href="#">220/22</a>	22/06975-10	Etablering av Norges realfagsgymnas ungdomsskole	7
<a href="#">221/22</a>	22/05992-4	Reguleringsplan for gang/sykkelvei Nesøya - Sluttbehandling	8
<a href="#">222/22</a>	20/04497-35	Temaplan digitalisering og smart teknologi - 2.gangsbehandling	9
<a href="#">223/22</a>	22/16742-1	Temaplan for samferdsel og mobilitet - mandat og rammer	11
<a href="#">224/22</a>	22/17963-1	Vedlikehold av kommunale uteområder	12
<a href="#">225/22</a>	21/20149-55	Salg av gnr. 20 bnr. 33 – Sem gjestegård med tilliggende bebyggelse og arealer	14
<a href="#">226/22</a>	20/01363-9	- - Unntatt etter offentlighetsloven Offl. § 23 første ledd	15
<a href="#">227/22</a>	22/18356-1	Forslag til gebyrregulativ 2023 for saker etter plan- og bygningsloven med mer – vedtak om høring	15
<a href="#">228/22</a>	22/19026-1	Innkalling til generalforsamling i Ferjeselskapet - Avvikling av FDHS AS	16
<b>Referatsaker</b>			

---

# Saker til behandling

## 216/22 Godkjenning av protokoll formannskapet 25. oktober 2022

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Formannskapet	08.11.2022	216/22

Ordførers forslag til vedtak:

1. Protokollen fra formannskapets møte 25. oktober 2022 godkjennes slik den foreligger.

### Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### Vedtak

1. Protokollen fra formannskapets møte 25. oktober 2022 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

## 217/22 Valg2023 - delegering av myndighet mm

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Formannskapet	08.11.2022	217/22
2 Kommunestyret	15.11.2022	99/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Valgstyret gis myndighet til å fatte vedtak som gjelder gjennomføringen av valget så langt denne myndigheten ikke er lagt til kommunestyret selv.
2. Valgstyret gis myndighet til å godkjenne valglokaler og fatte beslutning om oppnevning av stemmestyrer.
3. Leder av valgstyret og kommunedirektøren gis fullmakt til å ta nødvendige beslutninger i saker som ikke er av prinsipiell betydning for avviklingen av kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023.
4. Ordfører og varaordfører oppnevnes som leder og nestleder av valgstyret.

## **Behandling**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

## **Innstilling**

1. Valgstyret gis myndighet til å fatte vedtak som gjelder gjennomføringen av valget så langt denne myndigheten ikke er lagt til kommunestyret selv.
2. Valgstyret gis myndighet til å godkjenne valglokaler og fatte beslutning om oppnevning av stemmestyrer.
3. Leder av valgstyret og kommunedirektøren gis fullmakt til å ta nødvendige beslutninger i saker som ikke er av prinsipiell betydning for avviklingen av kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023.
4. Ordfører og varaordfører oppnevnes som leder og nestleder av valgstyret.

[Lagre vedtak]

## 218/22 Valg2023 - fastsettelse av valgdag (1- eller 2 dagers valg)

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Formannskapet	08.11.2022	218/22
2 Kommunestyret	15.11.2022	100/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023 avholdes i Asker over en dag - mandag 11. september.

### Behandling

Ole Jacob Johansen (FrP) fremmet følgende forslag:

*Kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023 avholdes i Asker over to dager – søndag 10. september og mandag 11. september.*

Innstillingen ble satt opp mot forslaget fremmet av Johansen.

Innstillingen ble vedtatt, mot 1 stemme (FrP).

### Innstilling

1. Kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023 avholdes i Asker over en dag - mandag 11. september.

[Lagre vedtak]

## 219/22 Valg2023 - antall stemmekretser

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Formannskapet	08.11.2022	219/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Valgstyret delegeres myndighet til å endelig fastsette antall stemmekretser i forbindelse med lokalvalget 2023 – jfr. valgloven § 9-3 (1).
2. Valgstyret navngir de nye valgkretsene og godkjenner valglokaler/åpningstider.
3. Kommunedirektøren bes om å utrede aktuelle alternativer til reduksjon av antall stemmekretser - og legger dette frem for valgstyret februar/mars 2023.
4. Kommunedirektøren underretter Kartverket innen 31. mars 2023 om eventuelle endringer i kretsinnstillingen.

## **Behandling**

Innstillingen ble enstemmig innstilt.

## **Innstilling**

1. Valgstyret delegeres myndighet til å endelig fastsette antall stemmekretser i forbindelse med lokalvalget 2023 – jfr. valgloven § 9-3 (1).
2. Valgstyret navngir de nye valgkretsene og godkjenner valglokaler/åpningstider.
3. Kommunedirektøren bes om å utrede aktuelle alternativer til reduksjon av antall stemmekretser - og legger dette frem for valgstyret februar/mars 2023.
4. Kommunedirektøren underretter Kartverket innen 31. mars 2023 om eventuelle endringer i kretsinnstillingen.

[Lagre vedtak]



<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Ungdomsrådet	27.10.2022	42/22
2 Utvalg for oppvekst	01.11.2022	55/22
3 Formannskapet	08.11.2022	220/22
4 Kommunestyret	15.11.2022	102/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det innledes dialog med Norges realfagsgymnas ungdomsskole (NRG-U) med sikte på kjøp av et forsterket realfagstilbud lokalisert i Langenga.
2. Eventuell avtale om kjøp av et forsterket realfagstilbud legges fram for kommunestyret før signering.

### **Behandling**

Ordfører Lene W. Conradi innledet til saken.

Innstillingen ble vedtatt, mot 6 stemmer (MDG, A, V, Sp).

### **Innstilling**

1. Det innledes dialog med Norges realfagsgymnas ungdomsskole (NRG-U) med sikte på kjøp av et forsterket realfagstilbud lokalisert i Langenga.
2. Eventuell avtale om kjøp av et forsterket realfagstilbud legges fram for kommunestyret før signering.

[Lagre vedtak]

## **221/22 Reguleringsplan for gang/sykkelvei Nesøya - Sluttbehandling**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Utvalg for plan og byggesak	02.11.2022	100/22
2 Formannskapet	08.11.2022	221/22
3 Kommunestyret	15.11.2022	103/22

## Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 02.11.2022 sak 100/22

### Innstilling

1. Detaljregulering for gang/sykkelvei Nesøya, 27.01.2022 med tilhørende bestemmelser 5.10.2022 vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

### Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### Innstilling

1. Detaljregulering for gang/sykkelvei Nesøya, 27.01.2022 med tilhørende bestemmelser 5.10.2022 vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

[Lagre vedtak]

## 222/22 Temaplan digitalisering og smart teknologi - 2.gangsbehandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	27.10.2022	25/22
2 Ungdomsrådet	27.10.2022	39/22
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	27.10.2022	24/22
4 Formannskapet	08.11.2022	222/22
5 Kommunestyret	15.11.2022	104/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommunes temaplan for Digitalisering og smart bruk av teknologi 2023-2034 med innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas.

Innsatsområdene er

- data som strategisk ressurs
- klimabevisst infrastruktur og kapasitet
- digitale ferdigheter og kompetanse
- relevant digital støtte
- informasjonssikkerhet og personvern

2. Implementering av planen skjer gjennom

- ordinær virksomhetsplanlegging og tverrsektorielt samarbeid
- årlig rullering av Handlingsprogrammet, ved tiltak med økonomisk konsekvens
- egne saker – tiltak av prinsipiell karakter

3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årshjulsprosesser

## Behandling

Hanne Lisa Matt (MDG) fremmet følgende forslag til nytt punkt 4:

- *Rullering av temaplanen digitalisering og smart teknologi bør skje snarest, senest om 1,5 år.*
- *Medvirkning, tillit, gode tjenester til innbyggerne, og muligheter for omstilling av hele Asker til et lavutslippssamfunn må være førende for det videre arbeidet.*

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag fikk 2 stemmer (MDG), og falt.

## Innstilling

1. Asker kommunes temaplan for Digitalisering og smart bruk av teknologi 2023-2034 med innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas.

Innsatsområdene er

- data som strategisk ressurs
- klimabevisst infrastruktur og kapasitet
- digitale ferdigheter og kompetanse

- relevant digital støtte
- informasjonssikkerhet og personvern

2. Implementering av planen skjer gjennom

- ordinær virksomhetsplanlegging og tverrsektorielt samarbeid
- årlig rullering av Handlingsprogrammet, ved tiltak med økonomisk konsekvens
- egne saker – tiltak av prinsipiell karakter

3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årshjulsprosesser

[Lagre vedtak]

## 223/22 Temaplan for samferdsel og mobilitet - mandat og rammer

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Formannskapet	08.11.2022	223/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Arbeidet med temaplan for samferdsel og mobilitet gjennomføres i henhold til rammer og føringer, som fremgår av mandatet i dette saksframlegget.
2. Temaplanen legges frem for Kommunestyret for endelig behandling andre kvartal 2024.

### Behandling

Ole Jacob Johansen (FrP) fremmet følgende forslag til endret punkt 1:

*Rammer og føringer for arbeidet med temaplanen endres slik at det legges bedre til rette for bruk av privatbil.*

Johansens forslag fikk 1 stemme (FrP), og falt.

Innstillingen i to punkter ble vedtatt, mot 1 stemme (FrP).

### **Vedtak**

1. Arbeidet med temaplan for samferdsel og mobilitet gjennomføres i henhold til rammer og føringer, som fremgår av mandatet i dette saksframlegget.
2. Temaplanen legges frem for Kommunestyret for endelig behandling andre kvartal 2024.

[Lagre vedtak]

### **224/22 Vedlikehold av kommunale uteområder**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Utvalg for samfunnstjenester	03.11.2022	53/22
2 Formannskapet	08.11.2022	224/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kartlegging av tilstanden på kommunale uteområder tas til orientering.
2. Tiltak knyttet til vedlikehold av kommunale uteområder følges opp videre gjennom temaplan eiendom.
3. Standarden for vedlikehold av kommunale uteområder harmoniseres innenfor vedtatte budsjettammer, evt. med omfordeling innenfor programområdet.

### **Behandling**

Elisabeth Holter-Schøyen (V) tok opp følgende forslag til tillegg i punkt 2, tidligere vedtatt av Utvalg for samfunnstjenester:

*... og skal omfatte innovasjon, frivillighet og samarbeid.*

Marianne Riis Rasmussen (A) fremmet følgende forslag til tillegg i punkt 2:

*... og skal omfatte innovasjon, universell utforming, frivillighet og samarbeid.*

Hanne Lisa Matt (MDG) fremmet følgende forslag til tillegg i punkt 2:

*Ambisjonen skal være å nå teknisk tilstandsgrad (TG) 0 for uteområder.*

Matt fremmet også forslag til alternativt punkt 3:

*Standarden for vedlikehold av kommunale uteområder harmoniseres.*

*Budsjettrammen økes med 10 millioner i HP 2023 - 2027.*

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 2, herunder forslag til endringer fremmet av Holter-Schøyen og Riis Rasmussen, ble enstemmig vedtatt.

Matts forslag til tillegg i punkt 2 fikk 2 stemmer (MDG), og falt.

Matts forslag til alternativt punkt 3 ble satt opp mot innstillingens punkt 3. Innstillingens punkt 3 ble vedtatt, mot 2 stemmer (MDG).

## **Vedtak**

1. Kartlegging av tilstanden på kommunale uteområder tas til orientering.
2. Tiltak knyttet til vedlikehold av kommunale uteområder følges opp videre gjennom temaplan eiendom, og skal omfatte innovasjon, universell utforming, frivillighet og samarbeid.
3. Standarden for vedlikehold av kommunale uteområder harmoniseres innenfor vedtatte budsjettrammer, evt. med omfordeling innenfor programområdet.

[Lagre vedtak]



## **225/22 Salg av gnr. 20 bnr. 33 – Sem gjestegård med tilliggende bebyggelse og arealer**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Formannskapet	08.11.2022	225/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommune selger gnr. 20 bnr. 33 til Santo AS, org. nr. 934 526 171, for kr. 40 000 000,- med tillegg av omkostninger. Salget skjer på de vilkår som fremgår av vedlagte salgskontrakt, jf. vedlegg 1.

Ordfører signerer salgskontrakten på vegne av Asker kommune.

### **Behandling**

Ordfører Lene W. Conradi innledet til saken.

Caroline Borgersen, Silje Opstad og Charlotte Lunga fra Santo as presenterte prosjektforslag og muligheter for Øvre Sem gård (presentasjon), og besvarte på spørsmål.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak**

1. Asker kommune selger gnr. 20 bnr. 33 til Santo AS, org. nr. 934 526 171, for kr. 40 000 000,- med tillegg av omkostninger. Salget skjer på de vilkår som fremgår av vedlagte salgskontrakt, jf. vedlegg 1.

Ordfører signerer salgskontrakten på vegne av Asker kommune.

[Lagre vedtak]

## 226/22 - Spikkestad kirke og kultursenter – Dom fra tingretten i sak om erstatning etter mangelfull prosjektering

*Unntatt offentlighet etter off.loven § 23 første ledd*

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Formannskapet	08.11.2022	226/22

Ordfører foreslo å lukke møtet, jf. kommuneloven § 11-5 tredje ledd punkt b). Dette fikk tilslutning.

Kommunedirektør Lars Bjerke innledet til saken.

Innstillingen i tre punkter ble enstemmig vedtatt.

## 227/22 Forslag til gebyrregulativ 2023 for saker etter plan- og bygningsloven med mer – vedtak om høring

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Utvalg for plan og byggesak	02.11.2022	104/22
2 Formannskapet	08.11.2022	227/22

**Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 02.11.2022 sak 104/22**

### Innstilling

1. Forslag til ny gebyrforskrift 2023 for plansaker, byggesaksbehandling, eierseksjonering og oppmåling godkjennes og sendes ut på høring fra 09. november til 28. november 2022.

### Behandling

Helge Haugen (MDG) fremmet følgende endringsforslag:

**1. Til punkt 3.6.**

*Punktet beholdes uforandret*

**3.6.1 Priser Tiltak Gebyr**

*For alle søknadspliktige tiltak -som hovedregel 2 M Mindre tiltak (terrasse, garasje, bod, etc.) 1 M Arbeidet inkluderer både ajourhold av kartbaser og registerdelen i Matrikkelen (bygg).*

**2. Forslag til punkt 3.4.4**

*3. Det gis 50% avslag på gebyr for oppføring, installasjon eller endring av pipe og ildsted*

Haugens forslag fikk begge 5 stemmer (MDG, A, FrP), og falt.

Innstillingen ble vedtatt, mot 1 stemme (Haugen, MDG).

Ole Jacob Johansen (FrP) fremmet følgende protokolltilførsel:

*Forslaget sendes på høring, men undertegnede representant(er) tar forbehold om at vi kommer tilbake til dette ifm salderingen ved budsjettbehandlingen.*

## **Vedtak**

1. Forslag til ny gebyrforskrift 2023 for plansaker, byggesaksbehandling, eierseksjonering og oppmåling godkjennes og sendes ut på høring fra 09. november til 28. november 2022.

[Lagre vedtak]

## **228/22 Innkalling til generalforsamling i Ferjeselskapet - Avvikling av FDHS AS**

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Formannskapet	08.11.2022	228/22

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Formannskapet i Asker kommune har som kommunens eierutvalg behandlet innkalling til generalforsamling i Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik AS den 8. november 2022 og tar denne til orientering.
2. Ordfører gis fullmakt til å representere Asker kommune i generalforsamlingen.

## **Behandling**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak**

1. Formannskapet i Asker kommune har som kommunens eierutvalg behandlet innkalling til generalforsamling i Ferjeselskapet Drøbak-Hurum-Svelvik AS den 8. november 2022 og tar denne til orientering.
2. Ordfører gis fullmakt til å representere Asker kommune i generalforsamlingen.

[Lagre vedtak]

# Referatsaker

1.	Prosjektleder Alf Kaare Stokke presenterte mulighetsstudiet for nye Sætre skole (presentasjon).
2.	Direktør for samfunnsutvikling Eli F. Aubert, og seksjonsleder byggesak Malvin Bjørøy presenterte status for plan- og byggesaksavdelingen, samt kommunens oppfølging av ulovligheter i strandsonen, herunder Brønnøya.
3.	Kommunedirektør Lars Bjerke besvarte spørsmål om situasjonen ved legevakten, fremmet av Marianne Riis-Rasmussen (A) i møte 20.9.2022.
4.	Kari Sofie Bjørnsen (H) stilte spørsmål knyttet til status i Kystverkets arbeid med å utrede ny farled i Drøbaksundet, vest for Håøya. Kommuneplansjef Tor Arne Midtbø besvarte spørsmålet, og viste til notat av 8.11.2022.
5.	Oddvar Igland (Sp) stilte spørsmål om oppfølging av formannskapetets vedtak om muligheten for økonomisk støtte til Hurum historielag. Kommunedirektøren besvarte spørsmålet.
6.	Kommunedirektør Lars Bjerke orienterte om kommunens oppfølging av Statsforvalterens opphevelse av kommunens avgjørelse i sak om krav om retting av opplysninger i matrikkel for eiendommen Slottsveien 16, Brønnøya, og viste til notat av 8.11.2022.
7.	Ordfører orienterte om at kommunen har mottatt brev datert 26.10.2022 fra statsråd Espen Barth Eide, Klima- og Miljødepartementet, som svar på ordførers brev av 26.9.2022 om tilstanden i Oslofjorden.
8.	Ordfører orienterte om innkomne spørsmål fra innbyggere knyttet til informasjon om offentlige tilfluktsrom i kommunen. Kommunedirektør Lars Bjerke besvarte spørsmålet.



## Saksframlegg

**Arkivsak**  
24/00301-1

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

**Behandles av**

Eldrerådet  
Ungdomsrådet  
Råd for personer med funksjonsnedsettelse  
Utvalg for oppvekst  
Utvalg for velferd  
Utvalg for samfunnstjenester  
Utvalg for medborgerskap  
Formannskapet  
Kommunestyret

**Møtedato**

11.01.2024  
11.01.2024  
11.01.2024  
16.01.2024  
16.01.2024  
18.01.2024  
18.01.2024  
23.01.2024  
30.01.2024

## Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifiseringsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjeneste- overgripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149



2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjetttrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp.

Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.

4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnsvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.

## **1. Sammendrag**

Kommuneloven legger til grunn at kommunens budsjett og handlingsprogram skal være realistisk og i balanse. All bruk av midler i årsbudsjettet skal ha dekning i årets tilgang på midler. Investeringene skal over tid ha en egenfinansiering som ivaretar kommunens økonomiske handleevne. Kommunen skal altså ha en forsvarlig økonomisk politikk som gir handlingsrom og samtidig er sterk nok til å tåle uforutsette hendelser.

Det er nødvendig med omstilling og effektivisering for at Asker kommune skal kunne møte utfordringene og ha økonomisk bærekraft fremover. Handlingsprogram 2024-2027 legger til grunn en omstilling og effektivisering på totalt 210 mill. kroner i løpet av 2027. I 2024 utgjør omstillingskravet 120 mill. kroner, noe som tilsvarer 1,9 prosent av tjenesteområdenes netto driftsramme.

Rammejusteringen på 120 mill. kroner i 2024 kan i all hovedsak gjennomføres som løpende effektivisering og tjenesteutvikling, uten at det påvirker kvaliteten på tjenestene til innbyggerne i vesentlig grad. Dette ligger innenfor kommunedirektørens fullmakt. I tillegg er det nødvendig med noen omstillingstiltak av prinsipiell karakter, som innebærer vesentlig endret/reduert tjenestetilbud eller økte gebyrer/brukerbetalinger. Disse tiltakene krever politisk behandling.

Kommunedirektøren foreslår omstillingstiltak av prinsipiell karakter på til sammen 31,4 mill. kroner i 2024 fordelt de på ulike tjenesteområdene. I tillegg foreslår kommunedirektøren å innarbeide to tiltak på til sammen 17,4 mill. kroner fra vedtatt statsbudsjett for 2024.

Det er i forbindelse med omstillingsarbeidet gjennomført interne medvirkningsprosesser med berørte ledere, ansatte, tillitsvalgte og vernetjenesten. Det er i tillegg gjennomført dialog, medvirkningsprosesser og høring med aktuelle eksterne aktører, slik som blant annet fellestråd og frivillige organisasjoner.

Kommunedirektøren har gjennomført en overordnet risiko- og mulighetsvurdering knyttet til det vedtatte omstillingsprogrammet. Risikovurderingen omhandler mulige uønskede hendelser som kan oppstå som følge av omstillingsprogrammet, mens mulighetsvurderingen omhandler hvilke positive muligheter omstillingsprogrammet kan ha. Kommunedirektøren vurderer at restrisikoen knyttet til gjennomføring av omstillingsprogrammet er akseptabel, og at tjenestetilbudet fortsatt vil være forsvarlig og i tråd med politiske vedtak, lover og forskrifter.

Kommunedirektøren legger som en del av denne saken også frem forslag til løsning av størsteparten av økonomiutfordringene i svømmehallene.

## **2. Bakgrunn for saken**

Handlingsprogram 2024-2027 ble vedtatt av kommunestyret 12. desember 2023 (sak 77/23).

Som en del av handlingsprogrammet ble det vedtatt et omstillingsprogram på totalt 210 mill. kroner i løpet av 2027. I 2024 utgjør omstillingskravet 120 mill. kroner.

I sak 77/23 om kommunestyrets endelige behandling av handlingsprogrammet, ble det varslet at omstillingstiltak av prinsipiell karakter, som innebærer vesentlig endret/reduisert tjenestetilbud eller økte gebyrer/brukerbetaling, vil bli lagt frem i en felles sak til hovedutvalgene, formannskapet og kommunestyret i begynnelsen av 2024.

Kommunedirektøren fremmer i denne saken sine forslag til omstillingstiltak av prinsipiell karakter. I tillegg beskriver saken noen få tiltak som følger av vedtatt statsbudsjett for 2024.

Utvalg for medborgerskap vedtok 2. november 2023 i sak om prisstruktur i svømmehallene (sak 39/23) følgende:

*Saken sendes tilbake for videre bearbeidelse med følgende føringer:*

- *Administrasjonen bes om å gå i dialog med idretten (AIR, Asker svømmeklubb og IL ROS svømming) og få deres innspill til tiltak og samarbeid som kan gi en mer effektiv drift av svømmehallene og en bedre inntjening.*
- *Fri inngang for barn og ledsager på 2. trinn og barn på 10. trinn videreføres som i dag.*
- *Det skal fremlegges et bedre tallgrunnlag over besøks - og kundestatistikk.*
- *Partiene kommer tilbake til inndekning i den ordinære budsjettprosessen*

Kommunedirektøren mener det er fornuftig å behandle prisstrukturen i svømmehallene sammen med øvrige omstillingstiltak, og ønsker derfor å svare ut vedtaket i utvalg for medborgerskap gjennom denne saken.

Kommunedirektøren la fram et politisk tilleggsnotat med ytterligere besøks- og kundestatistikk til sakens behandling i formannskapet 21. november 2023 i sak 177/23. Formannskapet trakk saken. Notatet er derfor vedlagt til orientering (vedlegg 1), for så vidt gjelder besøks- og kundestatistikken.

Prognosen for merforbruk i svømmehallene for 2023 var ved 2. tertial på 8,5 mill. kroner. Kommunestyret vedtok i forbindelse med behandlingen av Handlingsprogram 2024-2027 (sak 77/23) å bevilge 1 mill. kroner til å videreføre gratis svømming for 2. og 10. trinn. Det gjenstår etter dette å finne inndekning for 7,5 mill. kroner av det varslede merforbruket ved svømmehallene.

### **3. Saksopplysninger**

#### **Statsbudsjettet for 2024**

4. desember vedtok Stortinget budsjetttrammer for 2024 gjennom et budsjettforlik på Stortinget. Det vedtatte statsbudsjettet er totalt sett av begrenset betydning for kommunene, og endrer ikke det overordnede bildet av en stram kommuneøkonomi i 2024.

Statsbudsjettet for 2024 inneholder følgende tiltak av betydning for Asker kommune:

- Gratis halvdagsplass i SFO for 3. trinn
- Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet
- Økt rammetilskudd

Tiltakene er nærmere beskrevet under kommunedirektørens vurdering i pkt. 4.

#### **Økonomisk status ved inngangen til 2024**

Kommunedirektøren har gjennom 2023 rapportert om et merforbruk fra budsjett innenfor flere av tjenesteområdene. Kraftig prisvekst, økte utgifter innenfor velferdsområdet og lavere inntekter innenfor selvkostområdene er hovedårsakene til budsjettavvikene.

Det er jobbet godt med tiltak som bidrar til en lavere styringsfart inn i 2024:

- Nytt gebyrreglement innenfor Samfunnsutvikling
- Oppjusterte priser for vann og avløp
- Stillingsstopp og bemanningstilpasning med reviderte bemanningsplaner

Kommunedirektøren har vurdert at det er høyest risiko for en for høy styringsfart innenfor tjenesteområde Velferd. Dersom styringsfarten viser et større merforbruk, vil kommunedirektøren i forbindelse med 1. tertialrapport 2024 vurdere hvordan dette skal håndteres og dekkes inn.

## Vedtatt Handlingsprogram 2024-2027

### Hovedstrategier for omstillingsarbeidet

Omstilling og effektivisering er nødvendig for at Asker kommune skal kunne møte utfordringene og ha økonomisk bærekraft i årene fremover.

Kommunedirektøren har lagt følgende fem hovedstrategier til grunn for omstillingsarbeidet:

1. Videreføre vekststrategien:
  - Videreføre kommunens vekststrategi i tråd med målene i kommuneplanen
2. Løpende effektivisering og tjenesteutvikling:
  - Arbeide på nye måter gjennom innovasjon, digitalisering og tjenstedesign
  - Endre arbeidsprosesser og arbeidstidsordninger
  - Mobilisere og ta i bruk frivillige ressurser i sivilsamfunnet
3. Endret tjenestetilbud:
  - Redusert kvalitet i tjenester
  - Redusert omfang av tjenester
  - Bortfall av tjenester
  - Endret fremdrift i implementering av temaplaner
4. Økte inntekter:
  - Økte brukerbetaling
  - Økte gebyrer
5. Utsette investeringer for å redusere kapitalkostnader i driftsbudsjettet.

Løpende effektivisering og tjenesteutvikling ligger innenfor kommunedirektørens fullmakt. Tiltak som gjelder vesentlige endringer i tjenestetilbud eller økte gebyrer og brukerbetaling er av prinsipiell karakter og krever politisk behandling.

### Vedtatt omstillingsprogram for perioden 2024-2027

Agenda Kaupang har gjennomført en KOSTRA-analyse for Asker kommune basert på KOSTRA-tall for 2022. Analysen viser at Asker kommune har god tjenestekvalitet, men at kostnadsnivået er høyt sammenlignet med kommunene i KOSTRA-gruppe 12. Kostnadsnivået i Asker var i 2022 mer enn 330 mill. kroner høyere enn gjennomsnittet for kommunene i KOSTRA-gruppe 12. Dette viser at Asker kommune har et betydelig potensial for omstilling og effektivisering. Agenda Kaupangs rapport fremgår av vedlegg 2.

Tabellen under viser hvordan vedtatt varig omstillingsbeløp på 120 mill. kroner fra 2024 er fordelt mellom tjenesteområdene. Fordelingen er basert på en vekting mellom følgende kriterier:

- Teoretisk handlingsrom ([KOSTRA-analyse](#))
- Antall årsverk
- Brutto budsjetttramme (eksklusive vann-, avløps- og renovasjonsområdet)

Tjenesteområde Administrasjon og ledelse har i hele perioden et forholdsmessig høyere omstillingskrav enn de øvrige tjenesteområdene, selv om eksterne analyser viser at Asker kommune har en effektiv administrasjon sammenlignet med andre kommuner.

Tjenesteområde	Øk.plan 2024
Administrasjon og ledelse	-11 900
Medborgerskap	-9 900
Oppvekst	-36 500
Samfunnstjenester	-13 000
Samfunnsutvikling	-4 800
Velferd	-43 900
<b>Sum</b>	<b>-120 000</b>

Omstilling handler om å tilpasse kommunens drift til gjeldende økonomiske rammer og tilgjengelige ressurser, enten ved økt produktivitet, utvikling eller endring av tjenestetilbudet.

Det er i vedtatt Handlingsprogram 2024-2027 lagt til grunn at omstillingen og effektiviseringen i 2024 i hovedsak skal skje gjennom kostnadseffektive tjenester og bemanningstilpasning. Dette betyr at en tjeneste i utgangspunktet videreføres med samme behovsdekning som tidligere, men at den kan gis på andre måter. Dette innebærer for eksempel å vurdere nye måter å jobbe på, tjenesteutvikling, endrede arbeidsprosesser og arbeidstidsordninger. Alle tjenesteområder vil i 2024 jobbe aktivt med å oppnå mer kostnadseffektive tjenester gjennom løpende effektivisering og tjenesteutvikling.

Kommunedirektøren iverksatte i august 2023 en ansettelsesstopp i Asker kommune. I tillegg er det gitt føringer om at merarbeid og overtid skal begrenses til det høyst nødvendige. Det samme gjelder bruk av tilkallingsvakter/ekstravakter, vikarer og innleie fra private vikarbyråer.

Følgende stillinger er unntatt fra ansettelsesstoppen:

- Undervisningspersonell i skolen
- Pedagoger i barnehager
- Sykepleiere og vernepleiere

- Leger

Omstillingstiltak av prinsipiell karakter, som innebærer vesentlig endret/reduert tjenestetilbud eller økte gebyrer/brukerbetaling, krever politisk behandling. Forslag til omstillingstiltak som krever politisk behandling er nærmere beskrevet under kommunedirektørens vurdering i pkt. 4.

### Medvirkningsprosesser

Gode medvirkningsprosesser internt og eksternt er en forutsetning for å kunne gjennomføre omstillingen på en god og effektiv måte.

Kommunedirektøren har som en del av omstillingsarbeidet gjennomført dialog og medbestemmelsesprosesser med berørte ledere, ansatte, tillitsvalgte og vernetjenesten. Det er i tillegg gjennomført et dialogmøte med hovedtillitsvalgte og hovedverneombud. Videre er det gjennomført dialog og medvirkningsprosesser med aktuelle eksterne aktører, slik som blant annet kulturrådet, idrettsrådet, kirkelig fellesråd og frivillighetsutvalget, samt enkelte frivillige organisasjoner særlig knyttet til svømming.

Kommunedirektøren har vurdert at det er viktig å få en snarlig politisk beslutning knyttet til omstillingstiltakene, slik at kommunen i størst mulig grad får helårsvirkning av tiltakene i 2024. Dette har igjen medført at det har vært noe kort tid til å gjennomføre nødvendig dialog, medvirkningsprosesser og høring.

Idrettsrådet, kulturrådet, velforbundet, frivillighetsutvalget og kirkelig fellesråd, samt tillitsvalgte og vernetjenesten i kommunen, har i tillegg til øvrige medvirkningsprosesser fått anledning til å sende inn skriftlige høringsinnspill. De berørte aktørene ble i desember varslet om høringsperioden vil være fra 9. januar til 15. januar. Innsendte høringsinnspill vil knyttes til saken etter 15. januar. I tillegg er denne saken behandlet i de tre rådene og hovedutvalgene før behandlingen i formannskapet og kommunestyret.

Kommunedirektøren vurderer at høringsprosessen og de øvrige medvirkningsprosessene har vært gode og forsvarlige. En gjennomføring av mer omfattende medvirkningsprosesser ville ha medført en forsinkelse av prosessen, noe som igjen ville ha medført en forsinket gjennomføring av omstillingen med betydelige økonomiske konsekvenser.

### Medarbeiderundersøkelsen

Asker kommune gjennomfører annet hvert år medarbeiderundersøkelsen 10-faktor. 10-faktor er KS' medarbeiderundersøkelse som benyttes av svært mange kommuner. Medarbeiderundersøkelsen gir en god indikasjon på ansattes motivasjon, trivsel, mestringstro, autonomi og andre sentrale forhold, og utgjør dermed også et viktig kunnskapsgrunnlag for omstillingsarbeidet.



Undersøkelsen ble sist gjennomført i Asker kommune høsten 2023. Over 5000 ansatte har besvart undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 74 prosent. Resultatene er svært gode, og viser på enkelte områder bedre resultater enn ved forrige undersøkelse i 2021. Resultatene for Asker er på samme nivå eller noe over landsgjennomsnittet. Det vil bli lagt frem egen sak til Partssammensatt utvalg i mars 2024 om resultatene for medarbeiderundersøkelsen.

### Risiko- og mulighetsvurdering

Kommunedirektøren har gjennomført en overordnet risiko- og mulighetsvurdering knyttet til det vedtatte omstillingsprogrammet i Handlingsprogram 2024-2027, med fokus på perioden 2024-2025. I tillegg gjennomføres det årlig lokale risikovurderinger i alle virksomheter i forbindelse med utarbeidelse av virksomhetenes budsjett og virksomhetsplaner.

Risikovurderingen omhandler mulige uønskede hendelser som kan oppstå som følge av omstillingsprogrammet, mens mulighetsvurderingen omhandler hvilke positive konsekvenser omstillingsprogrammet kan ha. Ved å se risikoer og muligheter i sammenheng, får vi et mer helhetlig og balansert bilde av de samlede konsekvensene. Risiko- og mulighetsvurderingen fremgår av vedlegg 3.

Dersom risikofaktoren eller mulighetsfaktoren er høy, er det definert tiltak for å henholdsvis redusere risikoen eller forsterke mulighetene. Alle tiltak vil følges opp løpende av ansvarlige direktører og virksomheter, og kommunedirektøren vil hvert tertial ha en gjennomgang og dialog knyttet til status. Dette innebærer også en overvåking av restrisikoen. Videre vil arbeidet følges opp gjennom kommunens kvalitetssystem, kvalitetsarbeidet i tjenestene og rutinene for håndtering av avvik og forbedringer mv.

Kommunedirektøren vurderer at restrisikoen knyttet til gjennomføring av omstillingsprogrammet er akseptabel, og at tjenestetilbudet fortsatt vil være forsvarlig og i tråd med politiske vedtak, lover og forskrifter.

#### **4. Kommunedirektørens vurdering Tiltak som følger av statsbudsjettet**

Vedtatt statsbudsjett for 2024 fikk begrenset økonomisk betydning for Asker kommune, utover det som var innarbeidet i kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram 2024-2027.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over tiltak fra vedtatt statsbudsjett for 2024 som foreslås innarbeidet i Asker kommunes driftsbudsjett i handlingsprogramperioden 2024-2027. Dette gjelder to tiltak innenfor tjenesteområde Oppvekst.

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 364	-38 149	-38 149	-38 149

#### Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn

Det innføres gratis halvdagsplass på SFO for 3. trinn fra skoleåret 2023/2024. Tiltaket får delårseffekt i 2024 og helårseffekt i 2025. Budsjettet justeres i samsvar med dette.

#### Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024

Minstesatsen for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet økes med 5000 kroner fra 1. juli 2024. Tiltaket får delårseffekt i 2024 og helårseffekt i 2025. Budsjettet justeres i samsvar med dette.

### **Omstillingstiltak som krever politisk behandling**

Nedenfor følger kommunedirektørens forslag til omstillingstiltak av prinsipiell karakter. Tiltakene har en samlet effekt på 31,4 mill. kroner i 2024.

I arbeidet med å vurdere tiltak som innebærer endringer i tjenestetilbudet, har kommunedirektøren lagt vekt på å redusere omfanget av endringer i tjenester til brukere med store og sammensatte behov. Kommunedirektøren har også vurdert at mer lovregulerte tjenester bør skjermes i større grad enn mindre lovregulerte tjenester.

### **Administrasjon og ledelse**

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Administrasjon og ledelse vil blant annet innebære redusert kjøp av eksterne tjenester, konsulentbruk og oppgaveløsning på nye måter for å øke produktiviteten, samt bemanningstilpasning. Stillinger som har blitt vakante i løpet av 2023 er nøye vurdert i forhold til behov og tjeneste. Dette har resultert i nedtrekk av årsverk som gir en varig helårseffekt på 6 mill. kroner fra 2024.

I tillegg vil kommunedirektøren søke å redusere bruk av eksterne konsulenter i alle tjenesteområdene som en del av den administrative effektiviseringen.

I tillegg foreslår kommunedirektøren følgende tiltak av prinsipiell karakter som krever politisk vedtak:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>SUM</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>

Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune  
Partssammensatt utvalg har i forbindelse med behandling av sak om opptrappingsplan for lærlinger (sak 3/22) vedtatt at kommunen skal opprettholde et måltall om minimum én lærling per 1000 innbyggere. Videre ble det vedtatt at dersom søkergrunlaget er til stede, er målet å øke antall lærlinger med minst 10 innen annet halvår 2022. For å ivareta dette ble det i Handlingsprogram 2022-2025 vedtatt en styrking av budsjettet på 2 mill. kroner til lærlinger.

Siden kommunesammenslåingen i 2020 har det vært krevende for kommunen å nå måltallet. Hovedårsaken til dette er at søkergrunlaget til fagutdanningen er for lav i kommunens geografiske nedslagsfelt. En annen årsak er at flere av elevene som tar yrkesfaglig studieretning på videregående skole velger å ta det tredje året som påbyggingsår for å få generell studiekompetanse, i stedet for å gå ut i to års læretid.

På tross av gode tiltak har det ikke lyktes kommunen å få flere lærlinger. Det arbeides likevel systematisk og godt med å øke rekrutteringen.

Kommunestyret vedtok i sak 19/23 å utsette opptrappingsplanen for lærlinger i ett år. Kommunedirektøren foreslår nå å utsette opptrappingsplanen varig fra 2024, da erfaringer viser at det ikke er tilstrekkelig antall kandidater.

Kommunedirektøren vil legge frem egen sak i 2024 om hvordan kommunen kan styrke rekrutteringen av lærlinger.

## Oppvekst

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Oppvekst vil blant annet innebære bemanningstilpasning og redusert kjøp av varer og eksterne tjenester. Det er foretatt en analyse av ressursbruk og dekningsgrader knyttet til flere av tjenestene i Oppvekst som viser at Asker har høyere ressursbruk og kvalitet på flere områder. Det vil iverksettes tiltak for å tilpasse nivået til sammenlignbare kommuner. Barnehagene og skolene har en lovfestet bemanningsnorm, noe som gir et begrenset handlingsrom for effektivisering innenfor dagens skole- og barnehagestruktur.

Kommunedirektøren fremmer per nå ingen forslag til tiltak av politisk karakter innenfor tjenesteområde Oppvekst, men vil løpende vurdere om dette blir nødvendig.

## Velferd

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Velferd vil blant annet innebære bemanningstilpasning, økt tilrettelegging for heltidskultur (inkludert TØRN), redusert innleie av vikarer, ekstrahjelp og bruk av overtid, samt økt bruk av velferdsteknologi. Flere hele stillinger vil bidra til bedre arbeidsmiljø, større forutsigbarhet i bemanningen og bedre tjenester til innbyggerne. I tillegg vil det arbeides med å styrke, samle og eventuelt endre lavterskeltilbud for å forebygge behovet for tjenester på høyere nivåer i innsatstrappen. Dette betinger at eksisterende tilbud og nye tilbud sees i sammenheng, og at det sikres et likeverdig tilbud i hele kommunen, tilpasset innbyggernes behov.

Kommunedirektøren overvåker den økonomiske situasjonen i tjenesteområde Velferd i 2023 og styringsfarten inn i 2024 svært tett. Dersom styringsfarten viser et større merforbruk, vil kommunedirektøren i forbindelse med 1. tertialrapport 2024 vurdere hvordan dette skal håndteres og dekkes inn.

I tillegg foreslår kommunedirektøren følgende tiltak av prinsipiell karakter som krever politisk vedtak:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføre utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>SUM</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>

### Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke

I gebyrsaken for 2024 er det lagt til grunn et månedsbeløpet på 380 kroner og en engangs installasjonsutgift på 1300 kroner for trygghetsalarm/trygghetspakke. Til sammenligning ligger Bærums foreslåtte månedsbeløp for 2024 på 490 kroner og ingen installasjonsutgift.

Kommunedirektøren foreslår å øke prisen på trygghetsalarm/trygghetspakke i Asker fra 1. april 2024 til samme nivå som i Bærum, altså et månedsbeløp på 490 kroner og ingen installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G vil være fritatt for betaling.

### Videreføre utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025

Kommunestyret vedtok i sak 19/23 å utsette oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter til 2024, da det ut fra daværende status var god dekning av heldøgns plasser i Asker kommune.

Asker kommune har en økt andel innbyggere over 80 år som ikke mottar hjemmebaserte og institusjonsbaserte tjenester. Det er i gjennomsnitt kun 0-3 som til enhver tid venter hjemme på en institusjonsplass og svært kort effektuerings tid. Disse mottar forsvarlige helsetjenester i påvente av plass. Kommunedirektøren anbefaler derfor å videreføre den utsatte oppstarten av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter til ut 2025.

## Samfunnstjenester

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Samfunnstjenester vil blant annet innebære bemanningstilpasning, redusert kjøp av varer og eksterne tjenester, samt en vurdering av standard, kvalitet og omfang ved inngåelse av nye driftsavtaler. I tillegg vil det arbeides med å hente ut stordriftsfordeler og ta i bruk ny teknologi. Videre vil det iverksettes tiltak for å sikre en mer effektiv og miljøvennlig bruk av energi i kommunale bygg og annen infrastruktur.

I tillegg foreslår kommunedirektøren følgende tiltak av prinsipiell karakter som krever politisk vedtak:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>SUM</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>

### Redusere bygningsvedlikeholdet

I temaplan for eiendom, som var til behandling i hovedutvalg for samfunnstjenester i november 2023, fremkommer det at den gjennomsnittlige tilstanden på kommunens formålsbygg er god. Kommunedirektøren mener det derfor er forsvarlig å redusere vedlikeholdsomfanget noe for en periode, fortrinnsvis for andre bygg enn formålsbygg. Tilstanden på uteområdene er derimot varierende, og det planlegges derfor ikke å redusere vedlikeholdet av uteområdene.

### Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier

Gamle Asker kommune hadde en tilskuddsordning for vedlikehold av private velveier som ble avviklet av kommunestyret i 2017.

I sak til kommunestyret om nedklassifisering og avslutning av kommunal drift av private veier i tidligere Røyken og Hurum kommuner (sak 80/21), innstilte kommunedirektøren på å avslutte tilskuddet til drift av velveier i gamle Asker kommune. I behandling av saken forholdt kommunestyret seg kun til de såkalte gråsoneveiene i Røyken og Hurum, der administrasjonen skal komme tilbake med

en prinsippsak for hele Asker som definerer hva som skal være kommunal vei. Denne saken vil bli fremmet i 2024.

Ovennevnte sak vil ikke berøre forholdene rundt velveiene i Asker nord. Kommunedirektøren mener det derfor er riktig å avvikle tilskuddet til drift av velveier som ikke skal overtas av kommunen fra 1. april 2024. Dette er i tråd med praksis i Bærum kommune.

I tillegg finnes det i Asker om lag 17 000 veilys, hvorav 4000 står langs private veier. Dette er velveier, private gårdstun, små stikkveier, blindveier og gårdsveier. Av historiske grunner er de fleste koplet på kommunalt ledningsnett og driftet av kommunen. Asker kommune ønsker å tilby en løsning der kommunen kan fortsette å drifte dette veilyset, mot en kostnadsdekning per punkt etter selvkostprinsippet. Denne modellen brukes allerede i Bærum kommune, og er under innføring i flere andre kommuner. I private veier der kommunen har en interesse, vil kommunen inngå i et eventuelt veilag.

#### Redusere tilskudd til private for miljøtiltak

Asker har hatt ulike tilskuddsordninger for innbyggerne for å fremme klimavennlige tiltak og atferd. Dette gjelder ordninger knyttet til ENØK-rådgivning, rådgivning om miljøvennlig oppussing, tilskudd til etablering av ladeinfrastruktur for elbiler i borettslag, kjøp av tøybleier og piggdekk for vintersykling. Tilskuddspotten er i 2024 på 3 mill. kroner. Kommunedirektøren foreslår å redusere tilskuddspotten med 0,6 mill. kroner jevnt fordelt på de ulike ordningene.

### **Samfunnsutvikling**

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Samfunnsutvikling vil blant annet innebære bemanningstilpasning, redusert kjøp av varer og eksterne tjenester, samt tiltak for å øke produktiviteten og sikre bedre kvalitet og service til innbyggerne. I tillegg skal det tas i bruk ny teknologi, inkludert nytt saksbehandlingssystem og selvbetjeningsløsninger som gjør saksbehandlingen mer effektiv.

Videre skal gebyrene innenfor plan- og byggesaksbehandlingen være basert på selvkostprinsippet og tilpasset nivået i sammenlignbare kommuner. Da antallet plan- og byggesaker vil kunne variere en del over tid, og dermed også påvirke behovet for bemanning, blir det viktig å sikre en riktig dimensjonering av grunnbemanningen og utarbeide gode planer for å håndtere «topper» i produksjonen.

I tillegg foreslår kommunedirektøren følgende tiltak av prinsipiell karakter som krever politisk vedtak:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Samfunnsutvikling	Redusere budsjetttrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>SUM</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>

### Redusere budsjettrammen for næring

Asker kommune har et samlet næringsbudsjett på ca. 10 mill. kroner, og har i tillegg etablert et næringsfond på 3,5 mill. kroner. Kommunedirektøren vurderer at budsjettet for næring må være omfattet av omstillingen, for slik å sikre likebehandling. Tiltaket innebærer blant annet å redusere tilskuddordninger, prosjektmidler, kontingenter og tjenester. Kommunedirektøren vurderer at Asker kommune fortsatt vil ha tilstrekkelige midler til å følge opp politiske tiltak og satsinger i tråd med temaplan for næring.

### **Medborgerskap**

De administrative omstillingstiltakene i tjenesteområde Medborgerskap vil blant annet innebære bemanningstilpasning og redusert kjøp av varer og eksterne tjenester. Tjenesteområdet har et variert tjenestetilbud og forvalter flere tilskuddsordninger, der Asker kommune gjennomgående har en høyere ressursbruk enn sammenlignbare kommuner. Det vil derfor vurderes tiltak for å tilpasse kvalitet og omfang til nivået i sammenlignbare kommuner.

I tillegg foreslår kommunedirektøren følgende tiltak av prinsipiell karakter som krever politisk vedtak:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>SUM</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>

### Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene

Kommunestyret vedtok i forbindelse med behandlingen av Handlingsprogram 2024-2027 (k-sak 77/23) en ytterligere omstilling knyttet til innbyggertorgene med 1 mill. kroner.

Kommunedirektøren har vurdert hvordan innsparingen kan iverksettes raskest mulig i tråd med vedtaket. Kommunedirektøren vurderer det som minst inngripende å redusere bemanningen på innbyggertorget i Slemmestad med 1,5 årsverk. Dette vil medføre at kommunal veiledning hovedsakelig vil bli ivaretatt på øvrige innbyggertorg, eller eventuelt gjennomføres i mindre skala på faste tidspunkter hver uke. Møteplassfunksjoner vil bli ivaretatt av Slemmestad bibliotek og Slemmestad Mek inntil nytt innbyggertorg er på plass. Tjenesten vil opprettholde 1 årsverk ved innbyggertorget som ivaretar samskapingen med frivilligheten og innbyggere lokalt.



Kommunedirektøren vil komme tilbake til eventuelle ytterligere omstillings- og effektiviseringstiltak ved innbyggertorgene i forbindelse med oppfølging av verbalvedtak om utredning av innbyggertorg, frivilligsentraler og områdeforum.

Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd  
Kommunedirektøren vurderer at kommunens tilskuddordninger, driftstilskudd og avtaler med eksterne samarbeidspartnere også må være omfattet av omstillingen, for slik å sikre likebehandling av eksterne aktører og kommunale virksomheter.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at Asker kirkelige fellesråd får et redusert tilskudd på 1,9 prosent, men etter deflatorjustering. Samtidig vurderes muligheten for å målrette festivaltilskudd mer mot de minst kommersielle aktørene, og at det derfor kan gjøres en reduksjon på 5 prosent i denne ordningen, med ytterligere 5 prosent i både 2025 og 2026. Kommunedirektøren vurderer også at tilskudd til områdeforum kan reduseres noe uten at det får vesentlig negative konsekvenser for ordningen.

Med en slik innretning er det mulig å skjerme øvrig frivillighet for kutt i 2024.

Administrasjonen har gjennomført dialogmøter med Asker kirkelige fellesråd, Asker idrettsråd, Asker kulturråd og Asker frivillighetsutvalg om forslag til endringer. Kommunedirektøren har vurdert reduksjon i tilskudd til frivilligheten, men har etter tilbakemeldinger fra paraplyorganisasjonene i stedet valgt å foreslå reduksjon i tilskudd til de nye områdeforumene, og har med unntak av festivaltilskudd da kunnet skjerme øvrig frivillighet. Asker kirkelige fellesråd varsler at forslaget til reduksjon i deres tilskudd vil medføre at de må holde flere stillinger vakante, og at det vil berøre utadrettet arbeid innen diakoni og tiltak for barn og unge, samt forebyggende vedlikehold av kirkebygg. Kommunedirektøren mener at dette er forsvarlig og i tråd med de endringene kommunen gjør i egen organisasjon.

#### Avvikle tilsynsvaktordningen

I Asker nord er det en ordning med tilsynsvakter ved skolene. I Asker midt og sør løses tilgang til skoler og lokaler gjennom utlån av nøkler/digital tilgang. Mye av aktiviteten ved skolene på ukedager er faste aktiviteter i regi av lokale aktører. Ved blant annet gode digitale booking- og tilgangssystemer, nødvendige investeringer og etablering av nye rutiner vil det være mulig å endre/avvikle tilsynsvaktordningen. Dette innebærer nedbemanning av 30-40 medarbeidere, noe som utgjør ca. 14 årsverk.

Dialog med berørte ansatte og frivilligheten må ivaretas. Full effekt av tiltaket kan derfor ikke ventes før i 2025. Ordningen koster i dag anslagsvis 8 mill. kroner årlig. Kommunedirektøren anslår at det vil være behov for om lag 1 mill. kroner til kompensierende tiltak hvis ordningen avvikles, og at total innsparing fra 2025 da vil være 7 mill. kroner årlig.

Kommunedirektøren understreker at effekten er beheftet med usikkerhet, og at nøyaktig effekt vil fremkomme etter dialog med berørte parter og de ansattes

organisasjoner. Tiltaket vil også påvirke andre tjenester i kommunen, og omfanget av dette og behovet for kompenserende tiltak er foreløpig usikkert.

### Prisstruktur i svømmehallene

Administrasjonen har hatt tre dialogmøter med Asker idrettsråd og Asker svømmeklubb. IL ROS svømming har vært invitert til møtene, men har ikke hatt mulighet til å delta på de to siste møtene.

Dialogen har resultert i at administrasjonen og idretten har blitt enig om en tiltakspakke som vil gi en total helårsvirkning på 3,715 mill. kroner første år. Kommunedirektøren understreker at tiltakene ikke kommer til å få helårsvirkning i 2024.

Kommunedirektøren anser likevel at det er forsvarlig å iverksette denne tiltakspakken, gitt at virkningen i 2025 og fremover vil være positiv. Det gjenstår etter dette å finne inndekning for 3,785 mill. kroner av det varslede merforbruket ved svømmehallene. Kommunedirektøren vil arbeide videre med en prosess for å finne gode løsninger på dette.

Partene har vært enige om at dialogen har vært god. Det har ikke vært anledning til å sende saken på høring til andre berørte parter, så øvrige berørte parter har i samarbeid med Asker idrettsråd blitt invitert til et informasjonsmøte 4. januar, og vil få anledning til å uttale seg etter at saken er publisert.

I modellen innføres inngangsbilletter for voksne som trener. For Asker svømmeklubb er det ønskelig å tilstrebe at barn og unge, opp til 25 år, skal slippe å betale for å drive idretten sin. Kommunedirektøren ser det som naturlig å vurdere dette opp mot andre idretter ved en senere gjennomgang av retningslinjer for utleie og utlån av lokaler generelt, som er nærmere omtalt nedenfor. Partene som deltok i informasjonsmøte 4. januar, viste til at de kan få utfordringer med å opprettholde aktiviteten på samme nivå med økte kostnader. Kommunedirektøren vurderer at det er nødvendig at flere grupper er med og dekker kostnadene ved drift av badene, men vil i forbindelse med evaluering av tilskuddsordninger bruke erfaringene fra denne endringen til en vurdering av om det er enkelte sårbare grupper som bør ivaretas gjennom tilskudd eller skjerming for betaling.

Den omforente tiltakspakken innebærer følgende (tiltak som kommunedirektøren anser krever politisk behandling er markert med \*):

Tiltak	Anslått helårsvirkning første år (2024)	Anslått helårsvirkning 2025
Prisøkning med deflator + 3,7 % på enkeltbilletter etc. *	1.500.000	1.500.000
Samarbeid om «Splashcamp» i ferier	250.000	250.000
Samarbeid om flere aktiviteter på dagtid	250.000	250.000

Prøve ut at frivillig organisasjon tar over drift av vannflater i Holmen svømmehall gjennom en gradvis opptrapping med stegvis evaluering *	655.000 (fase 1 og 2, se vedlagt notat)	1.322.000 (fase 3 og 4)
Innføre bassengleie for opplæringsaktiviteter, etter idrettens definisjon, samt inngangsbilletter for voksne som trener	1.120.000	1.120.000
Flytte mer trening innenfor ordinær åpningstid	115.000	115.000
Innføre medlemskapsløsning på alle bad	50.000	50.000
Redusert inntjening bassengleie Røykenbadet *	-225.000	-225.000
SUM	3.715.000	4.382.000

Kommunedirektøren viser til vedlagte notat (vedlegg 4) for en kort beskrivelse av tiltakene. Kommunedirektøren vil imidlertid her gjøre kort rede for de viktigste sidene knyttet til drift av vannflater, da dette utgjør den største prinsipielle endringen.

Kommunedirektøren svarer med dette også ut verbalvedtak fra handlingsprogrammet for 2023-2026, hvor kommunedirektøren ble bedt om å legge frem en sak knyttet til mulighetene for at for eksempel svømmeklubber kunne drifte «vannflater». Kommunedirektøren forstår dette som badevakt-, renholds- og resepsjonstjenester og lignende i svømmehallene.

I dialog med idretten ser kommunedirektøren at dette er mest aktuelt for Holmen svømmehall. Her er svømmeklubben allerede til stede med instruktører, og det er derfor mulig å prøve ut at instruktører erstatter en eller flere badevakters oppgaver. Idretten og kommunedirektøren er enige om at det er fornuftig å prøve ut en slik ordning for å samle erfaring før man eventuelt gjør en fullskala anbudsutsetting av slik drift av vannflater. Det disse partene er enige om, er en trappetrinnsmodell i fire faser, som er nærmere beskrevet i vedlagte notat.

Dette, og øvrige tiltak beskrevet over, vil da kun gjelde Holmen svømmehall.

Som ledd i dette vil det også være mulig å prøve ut spissing av profilen til Holmen svømmehall som primært en treningshall og Risenga svømmehall som primært et publikums- og folkehelseanlegg, etter forslag fra Asker svømmeklubb. En slik spissing kan medføre at publikumssvømmere som i dag bruker Holmen svømmehall blir henvist til Risenga svømmehall, som har dyrere inngang. Om dette kan gjøres på smidige måter bør utredes, og de ulike berørte gruppene bør få mulighet til å medvirke i utprøvingen.

Kommunedirektøren vil fortsatt levere en utredning knyttet til drift av badene i tråd med kommunestyrets verbalvedtak i forbindelse med Handlingsprogram 2025-2027, men anser at en utprøving som skissert over kan gi nyttig kunnskap inn i dette utredningsarbeidet.

Kommunedirektøren anser at det må avklares hvordan en slik utprøving gjennom «trappetrinnsmodellen» kan gjøres i tråd med regelverket for offentlige anskaffelser og EØS-reglene om statsstøtte og eventuelt mva. og arbeidsmiljølovens regler, og at det må gjennomføres medvirkning med ansattes organisasjoner for å finne en mest mulig ryddig måte å innføre dette på. En slik ordning kan skape usikkerhet blant ansatte om fremtiden, og det er viktig å ivareta dem godt i prosessen. Det må også utarbeides en avtalestruktur som sikrer tydelige og forutsigbare vurderingskriterier under utprøving, og som sikrer forsvarlig behandling av personopplysninger, klare og forutsigbare forventninger til økonomi, omfang og kvalitet på tjenestene og god informasjonsflyt knyttet til helse, miljø og sikkerhet. Dette vil sikre forutsigbarhet for begge parter ved en utprøving. Dersom kommunestyret ønsker å forsøke en slik modell, vil kommunedirektøren altså komme tilbake med en sak knyttet til praktisk gjennomføring av løsningen.

Kommunedirektøren gjør også oppmerksom på at det pågår en evaluering av kommunens tilskuddsordninger og et administrativt arbeid med å harmonisere ordninger for utleie og utlån av kommunale bygg. Det vil være naturlig å evaluere ordningen med bassengleie i forlengelsen av disse prosessene, blant annet for å sikre at en rimelig likebehandling mellom idretter er ivaretatt.

## **5. Konklusjon**

Asker er en stor kommune med et godt økonomisk fundament. De frie inntektene ligger godt over gjennomsnittet for norske kommuner. Vi har gode velferdstjenester, en god befolkningsvekst og et godt skattegrunnlag. Videre viser KOSTRA-analyser at Asker kommune har et høyt kostnadsnivå sammenlignet med andre kommuner.

Samtidig har Asker kommune de siste årene blitt påvirket av utviklingen i verdensøkonomien og norsk økonomi. Høy prisvekst, økte renter, tapte skatteinntekter og usikkerhet i finansmarkedene har bidratt til en mer krevende økonomisk situasjon. Asker har også særskilte utfordringer knyttet til et høyt ambisjonsnivå for investeringer og høy lånegjeld. Det er derfor behov for omstilling og effektivisering for å opprettholde den økonomiske bærekraften i årene fremover.

I tillegg vil endringer i inntektssystemet kunne medføre at Asker kommune vil stå overfor en ny økonomisk utfordring fra 2025. Dette er ikke innarbeidet i vedtatt Handlingsprogram 2024-2027, og vil kunne gi betydelige varige økonomiske konsekvenser som kommer i tillegg til allerede vedtatt omstillingsprogram.

Kommunedirektøren anbefaler at omstillingstiltak av prinsipiell karakter som beskrevet i denne saken legges til grunn for omstillingsarbeidet i 2024, sammen med

Øvrige omstillings- og effektiviseringstiltak som ligger innenfor kommunedirektørens fullmakt. I tillegg foreslår kommunedirektøren at det innarbeides noen mindre budsjettendringer som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024.

Lars Bjerke  
kommunedirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

**Vedlegg:**

Vedlegg 1 - Tilleggsnotat lagt til 17.11.23 - Prisstruktur i svømmehallene - notat til formannskapet 21.11.2023

Vedlegg 2 - Økonomianalyse 2022 Asker kommune (KOSTRA analyse)

Vedlegg 3 - Risiko- og mulighetsvurdering knyttet til omstillingsprogrammet

Vedlegg 4 - Beskrivelse av tiltak til sak om "prisstruktur i svømmehallene"



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Eldrerådet har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 3/24

#### Behandling

Dir. velferd Aud Hansen innledet til saken (*presentasjon*).

Karl Bønnhoff fremmet følgende tillegg til punkt 4:

«Parkeringstilgjengeligheten til Risenga og Holmen svømmehall må forbedres.»

Vedtaket i 5 punkter, med Bønnhoffs forslag til tillegg, ble enstemmig vedtatt.

#### Vedtak

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjettrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000



	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.
4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening. Parkeringstilgjengeligheten til Risenga og Holmen svømmehall må forbedres.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Råd for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 3/24

#### Behandling

Direktør Aud Hansen innledet til saken og besvarte spørsmål.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

#### Vedtak

- Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630

Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjettrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000

<b>Sum</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>Medborgerskap</b>					
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.
4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Ungdomsrådet har behandlet saken i møte 11.01.2024 sak 3/24

#### Behandling

Rådgiver Hege Oshaug ga en kort innledning til sak.

Innstillingens punkt 1, 2 og 5 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 3 ble vedtatt mot 1 stemme (Toft Dahl).

Innstillingens punkt 4 fikk 2 stemmer og falt (Toft Dahl og Gregers Eriksen)

#### Innstilling

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjettrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000

	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetsalarm vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.





## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Utvalg for velferd har behandlet saken i møte 16.01.2024 sak 3/24

#### Behandling

Leder innledet til saken. Direktør Aud Hansen presenterte saken og besvarte spørsmål.

Forslag fremmet av Bård-Kjetil Dahl (R) til nytt vedtakspunkt 2:

«-Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller med unntak av avvikling av tilsynsvaktordningen vedtas iverksatt:»

Det bes om at de øvrige vedtakspunkter stemmes over hver for seg.

Forslag fremmet av Kay Arne Sørensen (H) til nytt punkt 3:

Prisen for trygghetspakken vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Trygghetspakken inkluderer trygghetsalarm, elektronisk lås og brann og røykvarsel.

Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.

Forslaget fremmet av Bård-Kjetil Dahl (R) til nytt vedtakspunkt 2 falt mot 2 stemmer; SV og R.

Forslaget fremmet av Kay Arne Sørensen (H) til nytt punkt 3 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt,

Innstillingens punkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 5 ble vedtatt mot 1 stemme, R.

## Vedtak

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifiseringsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjeneste- overgripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>

Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjetttrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetspakken vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Trygghetspakken inkluderer trygghetsalarm, elektronisk lås og brann og røykvarsel.

Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.

4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av

babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.

5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Utvalg for oppvekst har behandlet saken i møte 16.01.2024 sak 6/24

#### Behandling

Direktør Kai Erik Lund innledet til saken.

Christine Knutsen (A) fremmet følgende forslag til alternativt punkt 2 og nytt punkt 6 og punkt 7:

#### *Alternativt punkt 2:*

2. *Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt med unntak for:*
  - *Budsjettrammen for område næring reduseres ikke.*
  - *Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd.*

#### *Nytt punkt 6:*

6. *Effekten av kutt i tilskudd til Asker kirkelige fellesråd rapporteres i god tid før behandling av neste HP. Særlig gjelder dette i hvilken grad kuttet berører tilbud til sårbare grupper i Askersamfunnet, barn og unge, samt bygningsvedlikehold*

Nytt punkt 7:

7. *Reduksjon i antall ansatte må ikke gå på bekostning av sikkerhet, f. eks i svømmehallene.*

Leder Elisabeth Holter-Schøyen (V) foreslo å ta punkt 2 – 5 til orientering.

Innstillingen punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Knutsens (A) forslag til alternativt punkt 2, med innstillingens punkt 3,4 og 5 samt nytt punkt 6 og nytt punkt 7, ble satt opp mot Holter-Schøyens (V) forslag. Knutsens (A) forslag fikk 1 stemme, og falt.

## Innstilling

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjeneste- overgripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Innstillingens punkt 2 - 5 tas til orientering.



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	2/24

### Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene

Utvalg for samfunnstjenester har behandlet saken i møte 18.01.2024 sak 4/24

#### Vedtak

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifiseringsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149



2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

Tjenesteområde	Tiltak (Beløp i 1000 kr)	2024	2025	2026	2027
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjetttrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000
	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Avvikle tilsynsvaktordningen	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

3. Prisen for trygghetspakken vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Trygghetspakken inkluderer trygghetsalarm, elektronisk lås og brann og røykvarsel.

Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.

4. Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetalinger 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
5. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.



## Saksprotokoll

**Arivsak**  
24/00301

**Saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

<b>Behandlet av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
1 Eldrerådet	11.01.2024	3/24
2 Ungdomsrådet	11.01.2024	3/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	11.01.2024	3/24
4 Utvalg for oppvekst	16.01.2024	6/24
5 Utvalg for velferd	16.01.2024	3/24
6 Utvalg for samfunnstjenester	18.01.2024	4/24
7 Utvalg for medborgerskap	18.01.2024	4/24
8 Formannskapet	23.01.2024	8/24
9 Kommunestyret	30.01.2024	2/24

### **Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene**

Utvalg for medborgerskap har behandlet saken i møte 18.01.2024 sak 4/24

#### **Behandling**

Direktør Christer Best Gulbrandsen innledet til saken og svarte på spørsmål.

Ronnie Larsen (A) fremmet følgende forslag til endret punkt 2 og nytt punkt 6 og 7:

#### *Endret punkt 2:*

*Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt med unntak for:*

*- Budsjettrammen for område næring reduseres ikke.*

#### *Nytt punkt 6:*

*Effekten av kutt i tilskudd til Asker kirkelige fellesråd rapporteres i god tid før behandling av neste HP. Særlig gjelder dette i hvilken grad kuttet berører tilbud til sårbare grupper i Askersamfunnet, barn og unge, samt bygningsvedlikehold*

*Nytt punkt 7:*

*Reduksjon i antall ansatte må ikke gå på bekostning av sikkerhet, f. eks i svømmehallene.*

Oddvar Igland (Sp) fremmet forslag til nytt vedtakspunkt:

*Omstilling- og effektiviseringstiltak innenfor tjenesteområde MEDBORGERSKAP justeres slik:*

- a) Omstillingskrav til kirkelig fellesråd reduseres fra 1,9 % til 1,0% for bl.a. å unngå kutt i diakonalt arbeid og tiltak for barn og unge.*
- b) Revmatikerforeninger belastes ikke bassengleie.*
- c) Punkt a og b dekkes inn ved ytterligere reduksjon i budsjetttramme for områdeforumene.*

Mona Kristin Nordli (R) fremmet følgende forslag til endret punkt 2:

*2. Omstilling og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabell vedtas iverksatt med følgende endringer:*

*Administrasjon og ledelse: ordet Varig tas ut.*

*Ny setning lyder: Utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune*

*Medborgerskap: Tilsynsvakt ordningen avvikles ikke.*

Nestleder Tobias Waage Bremnes (V) fremmet på vegne av V, H, FrP og Sp følgende forslag til ny tekst i vedtakspunkt 2:

2. Omstilling og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabell vedtas iverksatt med følgende endringer:

*Medborgerskap: Tilsynsvaktsordningen avvikles, men det bes gjøre en vurdering spesielt for områder med særlig høyt aktivitetsnivå. Videre bes kommunedirektøren komme med en evaluering av utfasingen av tilsynsvaktsordningen etter ett år.*

Leder Bente Stein Mathisen (H) fremmet på vegne av H, V og FrP følgende forslag til tillegg til punkt 2:

*Kommunedirektøren bes fremme sak der iverksetting av vedtatte midler til Områdeforum settes helt eller delvis på vent i perioden 2024-2027, grunnet den økonomiske situasjonen. Midler vurderes omdisponert til tiltak for å skjerme sårbare grupper, tjenester ved innbyggertorg, kostnader og tiltak for deltagelse i fritidsaktiviteter for barn og unge/forebygging av ungt utenforskap.*

Larsens (A) forslag til alternativt punkt 2 fikk 2 stemmer og falt (Larsen A og Nordli R)

Larsens (A) forslag til nytt punkt 6 fikk 3 stemmer og falt (Larsen A, Nordli R og Igland Sp)

Larsens (A) forslag til nytt punkt 7 fikk 2 stemmer og falt (Larsen A og Nordli R)

Nordlis (R) forslag til endring i punkt 2, administrasjon og ledelse, fikk 3 stemmer og falt (Larsen A, Nordli R og Igland Sp)

Nordlis (R) forslag til endring i punkt 2, medborgerskap, fikk 1 stemme og falt (Nordli R)

Waage Bremnes' (V) forslag til alternativt punkt 2 ble satt opp mot innstillings punkt 2. Waage Bremnes' forslag ble enstemmig vedtatt.

Iglands (Sp) forslag fikk 2 stemmer og falt (Igland Sp og Larsen A)

Leder Stein Mathisens (H) forslag ble vedtatt mot 3 stemmer (Larsen A, Nordli R og Igland Sp)

Innstillingen i 5 punkter ble deretter enstemmig vedtatt, med disse endringen.

## **Innstilling**

1. Som følge av vedtatt statsbudsjett for 2024, innarbeides budsjettendringer i Handlingsprogram 2024-2027 i henhold til følgende tabell:

<b>DRIFTSBUDSJETT - ENDRINGER (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>Tiltak</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Oppvekst	Gratis halvdagsplass SFO, 3. trinn	17 105	37 630	37 630	37 630
Oppvekst	Økt minstesats for deltakere i kvalifikasjonsprogrammet fra 1. juli 2024	260	519	519	519
Tjenesteovergripende	Økt rammetilskudd	-17 365	-38 149	-38 149	-38 149

2. Omstilling- og effektiviseringstiltak i henhold til følgende tabeller vedtas iverksatt:

<b>Tjenesteområde</b>	<b>Tiltak (Beløp i 1000 kr)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Administrasjon og ledelse	Varig utsettelse av opptrappingsplanen for lærlingeordningen i Asker kommune	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>Sum Administrasjon og ledelse</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Velferd	Økt månedspris på trygghetsalarm/trygghetspakke	1 000	1 000	1 000	1 000
	Videreføring utsatt oppstart av 15 nye sykehjemsplasser ved Hurum bo- og omsorgssenter ut 2025	16 200	16 200	0	0
<b>Sum Velferd</b>		<b>17 200</b>	<b>17 200</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Samfunnstjenester	Redusere bygningsvedlikeholdet	3 565	3 565	3 565	3 565
	Avvikle tilskudd til vedlikehold av velveier	790	790	790	790
	Redusere tilskudd til private for miljøtiltak	600	600	600	600
<b>Sum Samfunnstjenester</b>		<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Samfunnsutvikling	Redusere budsjettrammen for næring	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Sum Samfunnsutvikling</b>		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
Medborgerskap	Tilpasset bemanning og endret tjenestetilbud ved innbyggertorgene, politisk vedtak k-sak 77/23.	1 000	1 000	1 000	1 000

	Omstillingskrav til kirkelig fellesråd og mindre justeringer i enkelte andre tilskudd	1 744	1 804	1 864	1 864
	Tilsynsvaktsordningen avvikles, men det bes gjøre en vurdering spesielt for områder med særlig høyt aktivitetsnivå. Videre bes kommunedirektøren komme med en evaluering av utfasingen av tilsynsvaktsordningen etter ett år.	3 500	7 000	7 000	7 000
<b>Sum Medborgerskap</b>		<b>6 244</b>	<b>9 804</b>	<b>9 864</b>	<b>9 864</b>
<b>SUM</b>		<b>31 399</b>	<b>34 959</b>	<b>18 819</b>	<b>18 819</b>

Kommunedirektøren bes fremme sak der iverksetting av vedtatte midler til Områdeforum settes helt eller delvis på vent i perioden 2024-2027, grunnet den økonomiske situasjonen. Midler vurderes omdisponert til tiltak for å skjerme sårbare grupper, tjenester ved innbyggertorg, kostnader og tiltak for deltagelse i fritidsaktiviteter for barn og unge/forebygging av ungt utenforskap.

- Prisen for trygghetspakken vedtas til å være 490 kroner i måneden og 0 kroner i installasjonsutgift. Trygghetspakken inkluderer trygghetsalarm, elektronisk lås og brann og røykvarsel.

Månedsbeløpet vil omfatte brukere som har en inntekt over 2,5 G, foruten brukere hvor trygghetsalarm vurderes som nødvendig helsehjelp. Brukere med inntekt under 2,5 G er fritatt for betaling. Ny pris er gjeldende fra 1. april.

- Endringer i priser i svømmehallene iverksettes umiddelbart som foreslått av kommunedirektøren i Kommunestyresak 76/23 Gebyrer og brukerbetaling 2024, med følgende presisering: Bassengleie skal ikke legges på trening, men voksne på trening skal betale inngangsbillett. Opplæringsaktiviteter i form av babysvømming, barnehagesvømming og crawl-kurs for voksne regnes ikke som trening.
- Kommunedirektøren bes legge frem en sak som beskriver hvordan en prøveordning med trinnsvis opptrapping av frivillig drift av vannflater i Holmen svømmehall med evaluering før hver opptrapping kan gjennomføres.







# Politisk tilleggsnotat

**Vår referanse**  
23/17998-4

**Vår saksbehandler**  
Bjørn Erik Haugli Olsen

**Dato**  
17.11.2023

Til: Ordfører

Fra: Kommunedirektør

## Tilleggsnotat - Prisstruktur i svømmehallene

Kommunedirektøren legger her fram tilleggsnotat til sak "Prisstruktur i svømmehallene" til formannskapets behandling i møte den 21. november 2023

Utvalg for Medborgerskap besluttet i sitt møte 2. november 2023 følgende ved sin behandling av saken:

«Saken sendes tilbake for videre bearbeidelse med følgende føringer:

- *Administrasjonen bes om å gå i dialog med idretten, (AIR, Asker svømmeklubb og IL ROS svømming) og få deres innspill til tiltak og samarbeid som kan gi en mer effektiv drift av svømmehallene og en bedre inntjening.*
- *Fri inngang for barn og ledsager på 2.trinn og barn på 10.trinn videreføres som i dag.*
- *Det skal fremlegges et bedre tallgrunnlag over besøks - og kundestatistikk.*
- *Partiene kommer tilbake til inndekning i den ordinære budsjettprosessen.»*

Saken er knyttet til behandlingen av handlingsprogram for 2024, og det har ikke vært praktisk mulig å legge fram noen ny sak i tide til formannskapets innstillende møte 21. november. Kommunedirektøren anser derfor at dette notatet svarer ut utvalgets tilbakesendelse.

Kommunedirektøren redegjør i dette notatet for sin oppfølging eller vurdering av punktene i utvalgets vedtak knyttet til følgende tre momenter:

- Møter med Asker idrettsråd (AIR), Asker svømmeklubb og IL ROS svømmegruppe, samt tilbakemeldinger fra andre aktører med kursaktivitet i svømmehallene
- Fri inngang for 2. trinns elever + ledsager, og fri inngang for 10. trinns elever
- Besøks- og kundestatistikk

Vedlagt notatet kan formannskapet finne referater og presentasjoner fra de to møtene administrasjonen har avholdt med Asker idrettsråd, Asker svømmeklubb og IL ROS svømmegruppe etter utvalgsmøtet 2. november, samt e-post med tilbakemelding fra Idrettsbarna, som også gjennomfører kursaktivitet for barn i svømmehallene.

Administrasjonen har en løpende og god dialog med AIR og organisasjonene gjennom året i tråd med avtalen med fellesrådene (AIR), som er behandlet politisk. Dette sikrer kontinuitet i dialogen og hvor begge parter kan ta opp og drøfte aktuelle saker.

Det har over lang tid vært vedtatt ordninger som har svekket inntektsgrunnlaget for badene i kommunen og som nå viser et avvik på drift på 8,5 millioner kroner pr år, noe som er betydelig og alvorlig. Dette er det rapportert om jevnlig gjennom den politiske behandlingen av tertialrapporter om mer- og mindreforbruk i tjenesteområdene.

Endringer knyttet til svømmetilbudet, gebyrer, driftsmodeller mm, og dialog med ønsker fra klubbene er en del av dette. Det er nå en dialog om oppfølging av også andre vedtak, hovedsakelig verbalvedtak til Handlingsprogrammet 2023 – 2026 om organisering av svømmehallene, som er fulgt opp gjennom en egen sak den 20 juni «Verbalvedtak nr. 7 og nr. 8 - HP 2023 – 26», og som følges opp gjennom ytterligere sak(er) i 1. kvartal 2024.

Som en del av forberedelsene til handlingsprogram 2024 – 27 ble det utarbeidet en egen sak til hovedutvalget 2. november 2023 om prisstruktur i svømmehallene (sak 39/23). Saken er en del av Handlingsprogrammet og må sees i sammenheng med behandlingen av budsjett. Her er det lagt opp til at berørte parter kan uttale seg først til saken før behandling i politiske organer og til slutt når Handlingsprogrammet legges ut på offentlig ettersyn. Her har alle aktørene mulighet til å fremme sine synspunkter og innspill til forslagene som følger saken til behandlingen i kommunestyret i desember.

#### **Kommunedirektørens oppsummering:**

Kommunedirektøren har hatt dialog med svømmeklubbene, idrettsrådet og andre kurstilbydere og har gått gjennom besøks- og kundestatistikk på nytt. Dialogen og gjennomgangen tilsier at kommunedirektøren bør opprettholde sine opprinnelige forslag i saken.

#### **Alternative vedtaksforslag:**

Kommunedirektøren vil samtidig tydeliggjøre handlingsalternativene i saken. Merforbruket i svømmehallene er i dag anslått til kr 8,5 millioner for budsjettåret 2023. Det er i hovedsak tre alternative måter å oppnå budsjettbalanse for Holmen og Risenga svømmehaller:

- Øke inntektene
- Redusere kostnader

- Tilføre virksomheten midler for å videreføre dagens drift og inntekter

Kommunedirektøren har i sin opprinnelige sak beskrevet hvordan inntektene til svømmehallene kan økes. Kommunedirektøren har også gjort rede for at potensialet for effektivisering av driften ved svømmehallene i det store og hele er hentet ut. Det vil være mulig å gjøre noen mindre effektiviseringstiltak som til sammen kan bidra med noen hundre tusen for å løse utfordringen.

Å redusere kostnader må derfor gjøres ved å redusere tilbudet. Kommunedirektøren anslår at en kostnadsreduksjon på 8,5 millioner kroner bare kan oppnås ved en full stenging av Holmen svømmehall, eller en reduksjon av åpningstidene i begge svømmehaller med opp mot 50 %. Stenging vil kunne gi reduserte personell-, renholds- og driftskostnader, men vil også føre til tap av salgs-, utleie- og billettinntekter. Skolesvømming er lovpålagt og må prioriteres, og dette vil føre til at andre aktiviteter, som babysvømming, barnehagesvømming, helse- og fysioterapitilbud og publikumssvømming på dagtid må begrenses. Dette vil også få store konsekvenser for svømmeklubbens tilbud.

To alternative vedtak i saken for å redusere kostnader kan da være:

- Holmen svømmehall stenges med virkning fra 1. januar 2023, eller
- Åpningstidene i Risenga og Holmen svømmehaller reduseres i nødvendig omfang for å oppnå budsjettbalanse.

Virksomheten kan også tilføres midler for å videreføre dagens drift med dagens inntekter. Dersom dette gjøres innenfor medborgerskap, vil det øke omstillingskravet til medborgerskap for 2024 med 86 %. Dette kan løses på ulike måter, for eksempel ved å redusere alle tilskudd til kirke og gravferd, kultur og frivillighet med 8,5 %, eller stenge flere ungdomsklubber, bibliotekfilialer eller innbyggertorg. Kommunedirektøren vil i så fall komme tilbake til tiltak i saken som skal legges fram i februar med prinsipielle forslag.

Det er også mulig å tilføre midler fra disposisjonsfondet og redusere kommunens økonomiske handlingsrom. Dette har imidlertid allerede blitt betydelig redusert, og en slik løsning vil øke kommunens økonomiske sårbarhet i stor grad. I tillegg vil det være i strid med kommunens vedtatte handlingsregler for disposisjonsfondet. Sannsynligheten for at kommunen må gjøre mer inngripende tiltak framover øker for hver gang kommunen velger en slik løsning.

Kommunedirektøren vurderer derfor at økt bruk av samfinansiering slik som kommunedirektøren har foreslått i den opprinnelige saken vil være mindre inngripende enn alternativene. Svømmeklubbene vil bli mest berørt av dette. Dialogen med dem viser at de har økonomisk rom for å tåle en slik løsning, selv om det også vil redusere deres handlefrihet.

Dialogen med svømmeklubbene og idrettsrådet har heller ikke avdekket tiltak som kan bidra til å løse utfordringen på tilstrekkelig vis.

### **Dialog med kurstilbydere og idrettsråd om innføring av bassengleie**

Asker kommune anerkjenner at Asker svømmeklubb og IL ROS svømmegruppe har viktige aktiviteter, stort engasjement og mye kompetanse rundt svømmeopplæring og idrettslig aktivitet. Kommunen og disse idrettslagene har felles mål om et best mulig svømmetilbud til kommunens innbyggere.

Møtereferatene med presentasjoner viser at Asker svømmeklubbs avgiftsbelagte opplæringsaktivitet gir betydelige inntekter til klubben – ca. kr 7,4 millioner kroner som grunnlag for dekning av driftskostnader/aktiviteter. Tallgrunnlag for Asker svømmeklubb vises i tabell til slutt i dette notatet, samt i klubbens presentasjon som vedlegg til møtereferatet fra den 31. oktober 2023.

IL ROS svømmegruppe sine inntekter utgjør ca. kr. 490 000 i 2022. Gruppen er mindre, men også her utgjør inntektene fra avgiftsbelagt opplæringsaktivitet et viktig bidrag til dekning av driftskostnader/aktiviteter

Dialogen med disse aktørene viser at det for Asker svømmeklubbs vedkommende er opp mot 50 % overskudd av omsetningen per kurs/opplæringsaktivitet, som klubben overfører til annen aktivitet. Dette er dokumentert i regnskapstall som nevnt over. Disse tallene stemmer godt med hva kommunen selv har erfart ved drift av svømmeopplæring i egen regi, og det er derfor grunn til å tro at dette er det generelle bildet for svømmekurs.

Kommunedirektøren mener derfor at det er gjennomførbart at noe av dette overskuddet går til samfinansiering av svømmehallene gjennom bassengleie.

Kommunedirektøren har stor forståelse for at dette utgjør en viktig del av svømmeklubbens drift. Imidlertid må kommunedirektøren foreslå tiltak når driften ikke er tilpasset rammene. Dette er ikke alltid mulig å gjøre uten konsekvenser for andre. Som kommunedirektøren har redegjort for over, har løsningen med å innføre bassengleie for kurs mindre konsekvenser enn andre alternativer, også for svømmeklubbene.

Kommunedirektøren har også undersøkt praksis i Bærum, der man har en annen prispolitikk for svømmehaller. Praksis i Bærum kommune er tilnærmet lik det som kommunedirektøren nå foreslår.

I Bærum kommune gjelder at lisensierte utøvere, eldre enn 10 år, og som har aktivitet lenger enn 5 mnd. i regi av idrettslag, tildeles gratis treningstid i basseng. For kursvirksomhet og aktivitet med varighet under 5 mnd., skal det betales leie i henhold til de til enhver tid gjeldende satser. Dette gjelder både 25 meter og undervisningsbasseng. Leien betales som baneleie + inngangsbillett pr person.

Informasjonen under er hentet fra Bærum kommunes nettsider:

#### *Utleiepriser*

Prisene behandles politisk, og kan justeres uten annen melding 1. januar hvert år. Alle leiepriser gjelder 1 klokke time.

ANLEGGSTYPE	SKOLER	IDRETTSLAG I BÆRUM OG SÆRKRETSER	IDRETTSLAG FRA ANDRE KOMMUNER, BEDRIFTSIDRETT OG FORBUND	KURS/PRIVATE
Baneleie (pr. time)	96,-*	96,-*	138,-*	363,-*
25 m basseng	251,-*	319,-	491,-	1242,-*
½ varmtvannsbasseng	396,-*	396,-*	396,-*	396,-*

\*i tillegg kommer inngangsbilletter

Nedenfor kan man se tilsvarende priser i Asker kommune, slik kommunedirektøren har foreslått det i sak 0180/23, som også behandles i Formannskapetets møte den 21. november 2023:

#### Leiepriser basseng Risenga og Holmen

Kroner	2023	2024	Fra dato
Varmtvannsbasseng, hele bassenget, pr time	1 050	1 095	01.01.2024
Varmtvannsbasseng, halve bassenget, pr time	525	550	01.01.2024
25-meters basseng, pr bane pr time	350	365	01.01.2024
Stupebasseng, pr time	1 050	1 095	01.01.2024

Kommunedirektørens vurdering på dette punktet er derfor at innføring av bassengleie for kursaktivitet vil være et forholdsvis lite inngripende tiltak, og at dialogen med svømmeklubbene og andre aktører ikke har avstedkommet andre tiltak av stor nok betydning til å kunne unngå dette. Kommunedirektøren mener det er viktig å fortsette dialogen med disse aktørene under innføring av nye rutiner for å følge med på konsekvenser og se om det er behov for å justere innretningen på tiltakene underveis.

#### **Fri adgang til basseng for 2.trinns elever + ledsager samt for elever på 10. trinn**

Utvalget for medborgerskap ønsket å beholde ordningen med fri adgang til basseng for elever på 2. trinn, med ledsager, samt for elever på 10. trinn. Ut fra debatten i utvalget forstår kommunedirektøren det slik at vedtaket om å fremlegge bedre besøks- og kundestatistikk også handler om å ha et bedre beslutningsgrunnlag når det gjelder denne ordningen. Kommunedirektøren vil her derfor redegjøre ytterligere for bakgrunnen for ordningen, samt gjengi både eldre og nyere statistikk knyttet til ordningen.

Kommunestyret i gamle Asker vedtok 6. desember 2016 i sak 136/16 i forbindelse med behandlingen av handlingsprogram for 2017 et verbalvedtak om at elever på 2. trinn + ledsager skulle kunne besøke kommunens svømmehaller gratis. Det ble ikke

innarbeidet en budsjettmessig kompensasjon ved innføring av gratis bruk av basseng for denne ordningen.

Verbalvedtaket lød:

**«Svømmeopplæring**

*Rådmannen bes fremme en sak om hvordan vi kan lage en ordning med et svømmekort for elever i det årskullet på skolen som har svømmeundervisning for første gang (2. Trinn) som gir gratis adgang til kommunens svømmehaller gjennom dette skoleåret. Kortet skal være personlig og gjelde for eleven ifølge med en voksen (som også kommer inn gratis). Ordningen er ment å skulle bidra til at foresatte i større grad stimuleres til å ta medansvar for gode svømmeferdigheter så tidlig som mulig, og at elevene får mulighet til mengdetrening det året de lærer å svømme på barneskolen. Ordningen starter opp fra skoleåret 2017/18, og evalueres etter 2 år.»*

Ordningen ble vedtatt i tråd med verbalvedtaket i sak 33/17 i kommunestyret 4. april 2017. Økonomiske konsekvenser skulle vurderes i forbindelse med 1. tertialrapport 2018. Det ble ikke innarbeidet noen kompensasjon i 1. tertialrapport 2018, og heller ikke i 1. eller 2. tertialrapport 2017 eller handlingsprogram for 2018. I 2. tertialrapport 2018 ble imidlertid svømmehallene tilført kr 1.310.000 for redusert inntekt. Av tertialrapporten s. 7 framgår det at dette handlet om andre årsaker:

*«I forbindelse med en snørrik vinter, en svært varm sommer og økt konkurranse mellom badene i regionen har det vært en samlet inntektssvikt ved Askers svømmehaller. I tillegg var Holmen svømmehall stengt i 5 uker i sommer på grunn av reklamasjonsarbeid og vedlikehold.»*

Administrasjonen kan derfor ikke se at det har blitt foretatt noen kompensasjon for gratisordningen for 2. trinn før kommunestyret i gamle Asker kommune 11. desember 2018 fatter et nytt verbalvedtak i sak 136/18 om handlingsprogram for 2019 om å utvide ordningen:

**«Svømmekort for 10. klasse**

*Svømmekortet for 2. trinn har vært en suksess. Rådmannen bes innføre en prøveordning med gratis svømming for alle elever på 10. trinn (lignende opplegg som svømmekortet for 2. trinn), fra høsten 2019.»*

Det ble ikke lagt inn kompensasjon for ordningen i handlingsprogram for 2019.

Dette verbalvedtaket ble fulgt opp av den nye kommunen i sak om "Harmonisering av tilbud i svømmehallene", som sist ble behandlet i Formannskapet den 16. juni 2020 som sak 118/20. Her ble det vedtatt at gratis inngang i svømmehallene for elever på 10. trinn, skulle søkes innarbeidet i Handlingsprogram 2021 – 24. I denne sammenheng ble det en delvis kompensasjon for 10. trinns gratis tilgang til



svømmehaller, sammen med kompensasjonen for økte kostnader knyttet til øket antall timer for svømmeopplæring. Utover dette har det ikke blitt innarbeidet noen kompensasjon i den nye kommunen.

Besøkstall for disse ordningene framgår av denne generelle besøksstatistikken for Risenga og Holmen i 2022:

	<b>Holmen</b>	<b>Risenga</b>
Type billett	Besøk	Besøk
Treningsgrupper	10800	6500
Skolesvømming	25000	8600
2. trinn elever	3432	3444
2. trinn følge	959	3086
10. trinn	299	1578
	<b>40490</b>	<b>23208</b>

Tabellen over viser blant annet hvor mange 2. trinns elever som benytter sin gratis adgang til svømmehall med og uten ledsager.

På Risenga ser vi at 3444 elever besøkte oss og at av disse har en stor andel følge av ledsagere (3086 ledsagerbilletter).

På Holmen er det kun 959 ledsagerbilletter. Dette betyr at mer enn 2000 elever (av totalt 3432) har benyttet sin gratis adgang til svømmehallen i forbindelse med svømmekurs og dermed ikke har behov for, eller anledning til å ha med følge.

Denne statistikken viser at av 6876 2. trinns elever har 4045 hatt ledsager. Det betyr at 40 % av besøkene kommer uten ledsager. Siden barn i denne alderen ikke kan bade alene, er dette stort sett barn som deltar på svømmekurs. Dette betyr at en stor andel av de som bruker ordningen er de barna som fra før av får best svømmeferdigheter. Saken fra 2020 viste også at 10 % av elevene so for 48 % av det totale besøket. Målet med ordningen ifølge verbalvedtaket av 2016 var å «bidra til at foresatte i større grad stimuleres til å ta medansvar for gode svømmeferdigheter så tidlig som mulig, og at elevene får mulighet til mengdetrening det året de lærer å svømme på barneskolen.»

Dette bildet har vedvart over tid. I sak 118/20 viste kommunedirektøren fram følgende statistikk:

Antall gratis enkeltbilletter på Holmen svømmehall fordelt per skole

Skole	Ant. enkeltbilletter
Mellom-Nes skole	297
Asker International School	282
Hvalstad skole	251
Nesøya skole	180
Billingstad skole	156
Arnestad skole	118
Drengsrud skole	106
Vettre skole	102
Hagaløkka skole	95
Hofstad skole	85
Blakstad skole	76
Bondi skole	73
Heggedal skole	73
Vardåsen skole	57
Steinerskolen	49
Jansløkka skole	38
Vollen Montessorriskole	31
Rønningen skole	24
Solberg skole	1
<b>Sum enkeltbilletter:</b>	<b>2094</b>

Antall gratis enkeltbilletter på Risenga svømmehall fordelt per skole:

Skole	Ant. enkeltbilletter
Bondi skole	447
Drengsrud skole	375
Blakstad skole	327
Rønningen skole	291
Jansløkka skole	290
Arnestad skole	280
Hagaløkka skole	264
Heggedal skole	241
Hofstad skole	223
Vardåsen skole	211
Nesøya skole	199
Asker International School	175
Vettre skole	175
Hvalstad skole	166
Billingstad skole	155
Mellom-Nes skole	125
Vollen Montessorriskole	95
Solberg skole	55
Steinerskolen	50
<b>Sum enkeltbilletter:</b>	<b>4143</b>

De fleste som besøker Holmen svømmehall har ikke følge av ledsager, da de skal delta på svømmeopplæringsaktivitet/kurs.

Registreringer for når på døgnet slike besøk gjøres harmonerer med tidspunkt for gjennomføring av kursaktivitet.

Forskning på generelle erfaringer for universelle tiltak av ulik karakter viser også tiltakene som regel treffer best de som allerede har mye av godet man søker å fordele jevnere. Det er derfor sannsynlig at de som har størst utbytte av ordningen er barn eller familier som allerede benytter svømmehallene mye. Siden ordningen også kun treffer to årstrinn, vil den ikke fange opp at barn utvikles i ulik takt, og at familier har ulike forutsetninger for å benytte dagens ordning.

Kommunedirektøren mener besøksstatistikken tilsier at ordningen i liten grad bidrar til å nå målene om å bidra til at flere får svømmeopplæring. I stedet er det en stor risiko for at ordningen heller bidrar til å forsterke ulikheter i svømmeferdigheter, i strid med det som egentlig var formålet i verbalvedtaket fra 2016.

En bedre ordning for å ivareta formålet vil være å etablere en ubyråkratisk og ikke stigmatiserende ordning hvor barn som kommer fra lavinntektsfamilier eller de barna som har svakere svømmeferdigheter enn andre, får tilbud om gratis adgang til svømmehaller. Kommunens tjenester kjenner i stor grad allerede til hvilke barn dette kan gjelde, og kan derfor tilby dette som del av den eksisterende dialogen med familien. Dette gir liten belastning på kommunale tjenester, stigmatiserer ingen og er samtidig mye lettere å styre kostnadene til.

Kommunedirektøren kan på bakgrunn av dette ikke finne faglige grunner til å gå bort fra sitt opprinnelige forslag til vedtak i saken. Kommunedirektøren opprettholder derfor sin anbefaling om å oppheve de tidligere ordningene, og innarbeide en ny ordning med gratisbilletter til familier i lavinnteksgrupper, og barn som trenger utvidet svømmeopplæring og barn med andre særskilte behov.

### **Besøks- og kundestatistikk**

Utvalg for medborgerskap ba også om mer utfyllende besøks- og kundestatistikk. Dette følger nedenfor, og ytterligere statistikk kan finnes i vedleggene til dette notatet.

#### **Askerbadene - antall besøkende i 2022:**

Risenga svømmehall	218000 personer
Holmen svømmehall	114000 personer

Kommunedirektøren viser også til illustrasjonen i den opprinnelige sakens vedlegg på side 3, som viser besøksutviklingen i kommunens svømmehaller fra 2017 til og med 2022.

Under gjengis noen tabeller med mer utdypende informasjon for ulike besøks- og omsetningskategorier;

#### **Askerbadene - solgte enkeltbilletter i 2022:**

Type billett	Holmen		Risenga	
	Besøk	Oms. Totalt	Besøk	Oms. Totalt
Barn	5840	kr 321 200	46752	kr 5 551 460
Student	672	kr 36 960	1223	kr 143 630
Ufør	1523	kr 118 716	2272	kr 253 700
Voksen	8266	kr 950 590	33395	kr 5 423 410
Før kl. 12/Siste time	3156	kr 256 675	15843	kr 1 425 870
	<b>19457</b>	<b>kr 1 684 141</b>	<b>99485</b>	<b>kr 12 798 070</b>

### Askerbadene - omsetning av klippekort og periodebilletter i 2022

Type billett	Holmen		Risenga	
	Besøk	Oms. Totalt	Besøk	Oms. Totalt
Barn periode	837	kr 26 125	1576	kr 120 231
Student periode	640	kr 38 675	142	kr 18 616
Ufør periode	2700	kr 90 840	2115	kr 65 468
Voksen periode	10982	kr 656 282	8464	kr 539 186
Barn 12 klipp	660	kr 35 075	1491	kr 133 569
Student 12 klipp	119	kr 5 603	15	kr 1 344
Ufør 12 klipp	941	kr 44 305	370	kr 33 146
Voksen 12 klipp	2934	kr 276 285	1847	kr 237 032
	<b>19813</b>	<b>kr 1 173 190</b>	<b>16020</b>	<b>kr 1 148 591</b>

Tabellen over viser omsetning av klippekort og periodebilletter kjøpt av gjester som ikke deltar på organiserte kurs, altså vanlig betalende gjester. Statistikken viser at andelen faste gjester som besøker Askerbadene er større på Holmen enn på Risenga.

### Askerbadenes billettomsættning og besøkstall fra kurs

Tabellen under viser inntekter som Askerbadene (Holmen og Risenga) har ved kursaktiviteter i våre basseng.

Kursdeltagere løser inngangsbillett når de besøker anleggene. Statistikken viser at kursaktivitetene er relativt likt fordelt mellom Holmen og Risenga. Kursdeltagere betaler samme billettpris på Risenga som på Holmen.

Type billett	Oms. per billett	Holmen		Risenga	
		Besøk	Oms. Totalt	Besøk	Oms. Totalt
BARN kurs	kr 47	11486	kr 549 750	10643	kr 501 092
UFØR kurs	kr 47	35	kr 1 648	228	kr 10 753
VOKSEN kurs	kr 100	785	kr 82 769	847	kr 79 754
Barnehage	kr 47	1855	kr 87 091	1343	kr 63 233
		<b>14161</b>	<b>kr 721 258</b>	<b>13061</b>	<b>kr 654 833</b>

Askerbadenes billettomsättning og Asker Svømmeklubbs kurs omsättning i 2022\*  
Besøktall fra kurs aktivitet i 2022

Type omsättning	Holmen		Risenga		Type omsättning	Oms. Totalt
	Oms. Totalt	Oms. Totalt	Oms. Totalt	Oms. Totalt		
Billett	kr 3 578 589	kr 14 601 494			Svømmeskole/kurs	kr 5 586 675
Kafe	kr 420 755	kr 4 340 222			Barnehagesvømming	kr 1 814 521
Badebutikk	kr 511 735	kr 1 468 452				
Sum total	<b>kr 4 511 079</b>	<b>kr 20 410 168</b>			Sum total	<b>kr 7 401 196</b>

Tabellen over til venstre viser totalomsättning i Holmen og Risenga svømmehall.  
Tabellen til høyre viser omsettingen som Asker svømmeklubb har for svømmeskole og barnehagesvømming

\*Tallene er hentet fra regnskapet til Asker svømmeklubb og viser omsättning i 2022 for svømmeskole og barnehagesvømming. Tallene ble også presentert av ASK møte 08.11.2023, og er vedlagt møtereferat.

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

### Vedlegg:

1. Møte med Asker Svømmeklubb
2. Møtereferat vedrørende sak om Prisstruktur i svømmehallene
3. Gjennomgang av økonomi i svømmehallene – avd. leder Tore Opheim, Asker kommune
4. Møte med Asker kommune – IL ROS svømmegruppe, Leif Erik Havnen (1MB)
5. Møte med Asker kommune – Asker svømmeklubb, Kari Mørk og Morten Tronstad (411 KB)
6. Mail fra Idrettsbarna v/Even Hjartholm



## Referat

**Vår referanse**  
23/09181-7

**Vår saksbehandler**  
Bjørn Erik Haugli Olsen

**Dato**  
31.10.2023

**Deltakere**  
ASKER SVØMMEKLUBB

**Kopi til**  
Bente Flygind/65000 - Idrett og  
friluft, ASKER IDRETTSRÅD

**Forfall**  
Skriv inn forfall her.

Møtested og tidspunkt: Idrett og friluftslivs kontor i Asker kulturhus, 4. etasje kl 16.00  
Møteansvarlig: Bente Flygind  
Referent: Bjørn Erik Olsen

### Møte med Asker Svømmeklubb

Fra Asker Svømmeklubb;

Bjarne Stavnes, Kari Salvesen Mørk, Morten  
Tronstad, Knut H. Medina

Fra IL ROS, svømmegruppe;

Leif Erik Havnen

Fra Asker kommune;

Bente Flygind (til kl16.30), Tore Opheim, Erik  
Schreuder, Bjørn Erik Olsen

Møte etter initiativ fra Asker Svømmeklubb på bakgrunn av mail til Direktør for Medborgerskap Christer Best Gulbrandsen datert den 11.10.23, samt på bakgrunn av sak nr 0039/23 «Prisstruktur i svømmehallene», som behandles i Utvalg for Medborgerskaps møte den 2. november 2023.

#### Innledning ved virksomhetsleder Bente Flygind;

Orientering om bakgrunnen for saken som nå er forberedt til behandling i utvalg for Medborgerskap i møte torsdag den 2. november – dvs. økonomi utfordringer knyttet til spesielt inntektssiden for svømmehallene på Holmen og Risenga.

Bemerket at det ikke er vanlig praksis å ha medvirkning ved fastsettelse av priser/gebyrer og brukerbetalingen i kommunale idrettsanlegg.

Asker Svømmeklubbs styreleder Bjarne Stavnes innleder med takk og stor tilfredshet vedrørende melding om tilsagn til delfinansiering av resultat tavle i Holmen svømmehall. Et godt bidrag til klubbens planer om et NM arrangement i 2025. Svømmeklubben er bekymret for de beløp som forslaget om «ny» avgift for deres aktiviteter vil kunne utløse. IL ROS svømmegruppe deler samme bekymring.

Dialog om grensesnitt – gratis trening skal gjelde også for svømmeklubbene, nødvendig avklaring av for hvilke grupper inntreffer den nye avgiften ?

**Oppfølgingstema** – klargjøring av dette overfor svømmeklubbene fra AK sin side, så raskt det lar seg gjøre. Se side 3 og 4 i dette referatet.

**Prosess for ny bassengfordeling** – dessverre ikke vært anledning til å starte opp denne enda. Det vil komme et initiativ til oppstart. Det betyr at gjeldende bassengfordeling vil vare ut inneværende sesong, dvs. frem til sommeren – ny bassengfordeling med virkning fra sesongstart høst 2024 og fremover.

**Verbalvedtakene fra HP 2023 behandlingen** – Kommunedirektøren har varslet at saksoppfølging for disse skjer i løpet av 1. kvartal 2024.

Asker Svømmeklubb tilkjennega at klubben fortsatt vil ønske å ta del i en konkurranse dersom det blir en beslutning om utlysning av driftsoppgaver som et tjenestekjøp. Samtidig sies det at klubben også vil ha ønske om å ta del i driftsoppgaver, tilnærmet dugnad (referents merknad), dersom det kan ses i sammenheng med øvrige vilkår for svømmeklubben (leiebetingelser etc.)



### Hvilke grupper vil bli berørt av bassengleie:

Utgangspunktet er at kursaktivitet, samt trening for voksne over 18 år/senior og fysio/helse-grupper, som reserverer tid i våre bad genererer bassengleie. Dette gjelder følgende aktører:

Helse/fysio-grupper	-Revmatikerforeningen -Femelle fysio -Asker kommune Fysio -Aktiv på dagtid -Johanna Larsen Fysio
Kurs	-Asker svømmeklubb (kursgrupper) -Idrettsbarna v/Even Hjartholm
Trening over 18år/senior	-Asker Triathlon -Dolphin -Asker svømmeklubb Masters

### Hva er kurs og hva er trening?:

For å likestille svømmeopplæringen med «Askermodellen» ble det i 2017, i dialog med ASK, enighet om at de to øverste nivåene i kursstigen (Delfin og Hai) ikke trenger å betale inngangsbillett. Dette var i forbindelse med at Asker kommune vedtok at det skulle betales inngangsbillett istedenfor bassengleie for kursaktivitet, jfr. politisk sak i sammenheng med åpningen av Holmen svømmehall. Det er ikke krevd inngangsbilletter fra deltagere som går på Delfin eller Hai.

### Hvilke kursgrupper har Asker svømmeklubb pr i dag:

- Babysvømming
- Småbarnsvømming
- Hvalmerket
- Skilpaddemerket
- Pingvinmerket
- Selungenmerket
- Selmerket
- Sjøløvemerket
- Svømmeopplæring for ungdom
- Crawl for voksne, nivå 1, 2 og 3
- Svømmeopplæring for voksne
- Vill i vann+
- Minipolo
- Vanntrim

Det vil også bli fakturert bassengleie for «splashcamp» og eventuelle treningsgrupper i skolens ferier (som før). Dette ses på som likebehandling med øvrige idrettslag, hvor lag enten må leie i andre anlegg utenfor kommunen (primært ishaller), eller internt i kommunen der det er mulig mot å betale sommerpris (kommunens egne idrettshaller), det siste jfr liste for gebyrer og brukerbetaling.

### Hvilke treningsgrupper vil måtte betale inngang og baneleie:

- Triathlon
- Dolphin

- ASK Masters

Antall mange utøvere i Asker svømmeklubb, som faller inn under eldre enn 18 år/seniorbegrepet som ligger i vedtatt liste for gebyr og brukerbetalingsliste, som således ikke har rett til gratis trening, må vi eventuelt komme tilbake til, gitt at denne bestemmelsen videreføres ved den politiske behandlingen i november og desember for 2024.



## Referat

**Vår referanse**  
23/17998-5

**Vår saksbehandler**  
Bjørn Erik Haugli Olsen

**Dato**  
13.11.2023

**Deltakere**  
ASKER SVØMMEKLUBB,  
ASKER IDRETTSRÅD

**Forfall**  
Skriv inn forfall her.

Møtested og tidspunkt: Holmen svømmehall, onsdag den 8. nov kl 16.30 – 20.00  
Møteansvarlig: Bente Flygind  
Referent: Bjørn Erik Olsen

### Møtereferat vedrørende sak om "Prisstruktur i svømmehallene"

Tilstede; Bjarne Stavnes, Morten Tronstad, Kari Mørk, Rolf Norang – Asker Svømmeklubb  
Leif Erik Havnen – IL ROS svømmegruppe  
Gry E. Garlie, Ahn Kolsrud – Asker Idrettsråd (AIR)  
Bente Flygind, Tore Opheim, Erik Schreuder, Bjørn Erik Olsen – Asker kommune  
Ansvarlig Bente Flygind  
Referent Bjørn Erik Olsen

.....  
Innledning v/Virksomhetsleder for Idrett og friluftsliv Bente Flygind  
Saksfremlegget "Prisstruktur i svømmehallene" fremlagt til utvalg for Medborgerskap møte i forrige uke, redegjør for svømmehallenes anstrengte driftsøkonomi, og spesielt Askerbadene. I Askerbadene er gjennom flere år ikke oppnådd budsjetterte inntektsforventninger.  
En rekke organisasjonsmessige effektiviseringstiltak og innstramminger administrativt er foretatt underveis.

Kommunedirektøren anser at det er helt nødvendig å vurdere inntektssiden ved drift av svømmehallene, i form av;

- Økning av publikums priser
- Leiebetingelser for kursholdere i svømmehallene
- Omstrukturering av "gratistilbudene", for at de skal treffe bedre
- Innføring av medlemskaps- abonnementsordninger

Det vises ellers til Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram for 2024 – 27, der Medborgerskap skal redusere/effektivisere for 9,9 mill. kroner - volum "treffer" Idrett og friluftsavdelingens budsjetter utgjør ytterligere 2,7 mill. kroner for budsjettåret 2024, ut over det som det arbeides med knyttet til svømmehalløkonomien (8,5 mill. kroner). Det vil å bli ytterligere effektiviseringskrav for budsjettåret 2025.

Ambisjonen med dette møtet, er en gjennomgang av de tilstedeværende aktørers driftsøkonomi for å bli bedre kjent med driftsrammer, og konsekvenser av de foreslåtte endringene.

Det minnes om at saken som ble fremmet til utvalg for Medborgerskap ikke er realitetsbehandlet, men utsatt/sendt tilbake, med følgende vedtak;

**Saken sendes tilbake for videre bearbeidelse med følgende føringer:**

- **Administrasjonen bes om å gå i dialog med idretten, (AIR, Asker svømmeklubb og IL ROS svømming) og få deres innspill til tiltak og samarbeid som kan gi en mer effektiv drift av svømmehallene og en bedre inntjening.**
- **Fri inngang for barn og ledsager på 2.trinn og barn på 10.trinn videreføres som i dag.**
- **Det skal fremlegges et bedre tallgrunnlag over besøks - og kundestatistikk. Partiene kommer tilbake til inndekning i den ordinære budsjettprosessen.**

Saken settes igjen på møtekartet i møte den 21. November, da Formannskapet skal behandle den generelle og årlige saken om "gebyrer og brukerbetaling" som forslagene i saken "Prisstruktur i svømmehallene" faller inn under.

Samtidig behandles Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram for 2024 – 27 i dette møtet.

Formannskapet fremmer sin innstilling til Kommunestyrets endelige behandling av handlingsprogram, samt liste for gebyrer og brukerbehandlinger finner sted i møte den 12. desember.

Til Formannskapets møte den 21. november suppleres saken som ble lagt frem for utvalg for Medborgerskap sist torsdag med et notat, der Kommunedirektøren vurderer momentene som vises i vedtaket fra utvalg for Medborgerskap skal redegjøres for. Møtereferat fra vårt forrige og dette møtet vedlegges notatet.

**Asker idrettsråd** v/daglig leder bemerker etter virksomhetsleders innledning at det er uheldig at vi sitter som vi gjør nå, mener dette kunne vært unngått ved å ha tett dialog i en tidligere fase.

Asker idrettsråd mener sak om prisstruktur i svømmehallene er av viktig prinsipiell karakter, og at saker av denne art må tuftes på tett dialog fra et tidlig tidspunkt.

Asker idrettsråd ber om kommunens forståelse, og riktig gjengivelse, av svømmeidrettens treningsvirksomhet. Trening skjer på kontinuerlig basis, der utøverne bytter treningspartier etter ferdighet.

Asker idrettsråd reagerer på omtale av normal idrettslig virksomhet gjennom idrettslag omtales som kommersiell virksomhet fra kommunens side.

Ambisjon om å komme i en bedre "modus" fremover.

Asker idrettsråd er opptatt av likebehandling av idrettslag.

**Asker kommune – tallgrunnlag, drift av svømmehaller**, v/avdelingsleder Tore Opheim  
Tore Opheim sier seg innledningsvis enig i at dialogen kunne vært bedre.

Denne presentasjonen gjelder Askerbadene, dvs. Risenga og Holmen svømmehall - presentasjonen vedlegges.

### **IL ROS svømmegruppe, presentasjon v/Leif Erik Havnen**

Havnen er skeptisk til forslaget om bassengleiepriser, og hevder det kan foreligge forskjellsbehandling innen idretten. Han anser at dersom dette vedtas slik det er foreslått kan en mulig konsekvens bli nedleggelse av svømmegruppen i IL ROS.

Begge svømmeklubbene påpeker, med støtte fra AIR, at bruk av begrepet "Kommersiell aktivitet" ikke er korrekt i denne sammenheng, da idrettslag "non-profit" organisasjoner, og inntekter går tilbake til aktivitet i laget.

Kommunens tilstedeværende representanter bekrefter at begrepet inntektsgivende aktivitet er en bedre formulering, og vil benytte denne fremover.

En viktig klargjøring knyttet til økonomiske konsekvenser er at gratis trening har gyldighet også for IL ROS i Røykenbadet, slik at den negative økonomiske konsekvensen som antydes i en av foilene i realitetene vil være lavere.

Presentasjonen vedlegges.

### **Asker Svømmeklubb, presentasjon v/Kari Mørk og Morten Tronstad**

Klubben er veldrevet og har god økonomi, men driften er skjør og kan rammes hardt ved eventuelle driftsavbrudd, eller endrete driftsrammer.

Klubben påpeker at inntekter gjenspeiler aktivitet, og det finnes ikke midler til å betale baneleie uten at disse kostnadene veltes over på bruker.

Klubben er bekymret for om folk vil ha råd til å drive med svømming, dersom forslag om baneleie vedtas.

Klubben og kommunen er uenige om forståelse av hva som er treningsaktivitet og kursvirksomhet.

Klubben ønsker god dialog med kommunen.

Presentasjonen vedlegges.

**Under den avsluttende bolken i møtet - Mulige løsninger**" - spilte svømmeklubben inn noen forslag (se presentasjonen);

Det var god dialog rundt disse, som antydes å kunne gi økonomisk effekt i noen grad, dersom de bearbeides og utvikles.

Vedrørende forslag fra svømmeklubben knyttet til hvorvidt det er behov for bemanning i hallen bemerket Tore Opheim, at kommunen på enkelte kvelder med stor aktivitet i regi av svømmeklubben i Holmen svømmehall, må bemanne ekstra, her kan/bør svømmeklubben vurdere tiltak i egen regi.

Vedlegg;



Asker  
kommune

# Status økonomi i Askerbadene

Risenga og Holmen svømmehall

Asker 08. november 2023



Asker  
kommune

## Antall besøkende i 2022

Risenga svømmehall	218000
Holmen svømmehall	114000





Asker  
kommune

## Rengskapstall Askerbadene (Budsjett)

Inntekter 2022	22 266 149 (33 323 108)
Kostnader 2022	43 827 881 (44 186 072)
<b>Resultat 2022</b>	<b>-21 561 732 (-10 862 964)</b>

**Prognose for 2023 er mindreinntekter på 8 500 000**



Asker  
kommune

## Billettomsætning og kostnad pr gjest 2022

Billettomsætning pr gjest i svømmehallene:

Risenga svømmehall 60,7 kr

Holmen svømmehall 32,5 kr

Kostnad pr gjest 132 kr

*I 2022 hadde Røykenbadet en omsætning pr gjest på kr 138,5 og en kostnad pr gjest på kr 145,8*



Asker  
kommune

## Hvem har gratis eller rabattert inngang?

Skolesvømming – Betaler verken inngang eller bassengleie

Treningsgrupper – Betaler verken inngang eller bassengleie

Kursgrupper – Betaler for inngang, bassengleie gratis. Holmenpris

2. og 10. trinn – Gratis inngang – 2. trinns elever også med følge

# Skolesvømming

- Totalt 33600 besøkende pr år fordelt på Holmen og Risenga
- 2, 3 og 4. trinn har skolesvømming på Holmen svømmehall (10 timer hver)
- 7 og 9. trinn har skolesvømming på Risenga svømmehall (6 timer hver)
- Ca. 800 elever pr trinn i gamle Asker

## Gratis inngang for 2. og 10. trinn

- Det er vedtatt at alle 2. trinns elever skal slippe gratis inn i våre svømmehaller, og at de kan få med en gratis voksen.
- Det er vedtatt at alle 10. trinns elever skal slippe gratis inn i våre svømmehaller.
- Totalt 12800 besøkende pr år fordelt på Holmen og Risenga
- Gitt samme besøkstall og dagens prisnivå tilsvarer dette:
  
- Totalomsetning = **1.429.055**



Asker  
kommune

## Besøkstall 2. og 10. trinn 2022/2023

- 2. trinn Risenga – totalt 3444 besøkende
- 2. trinn følge Risenga – totalt 3086 besøkende
- 2. trinn Holmen – totalt 3432 besøkende
- 2. trinn følge Holmen – totalt 959 besøkende
- 10. trinn Risenga – totalt 1578 besøkende
- 10. trinn Holmen – totalt 299 besøkende

# Kursgrupper

- Totalt leier vi ut 53,25 timer på Risenga og Holmen til helse, barnehager og svømmekurs.
- Aktører er Asker svømmeklubb, Revmatikerforeningen, Femelle Fysio, Asker kommune Fysio, Barnehagesvømming med Asker svømmeklubb, Aktiv på dagtid, Vanntim/Fysio med Johanna Larsen, Idrettsbarna og Folkeuniversitetet



# Varmtvannsbasseng Holmen

- Politisk vedtak Holmen: 35% til publikum, 35% til helse/fysio og 30% til kurs/opplæring.
- Total kapasitet 91 bassengtimer
- Dagens fordeling:
  - 19,5 timer skolesvøm (20,9%)
  - 21 timer kurs og barnehager (22,5%)
  - 2,5 timer til helse/fysio (2,7%)
  - 48 timer til publikum (52%) *PS! Kun 28% dersom man regner etter kl 15 + helg.*

## Hva disponeres til trening i dag?

- Det er politisk vedtatt at 40% av bassengkapasiteten på Holmen skal avsettes til trening.
- 348 banetimer er satt av hver uke i våre 25-meters basseng. 286 på Holmen og 62 på Risenga.
- Total kapasitet på Holmen regnet i hele åpningstiden er: 728 banetimer
- ASK har fått tildelt 39,2% av bassengtiden på Holmen dersom vi regner hele åpningstiden, og 58,6% hvis vi ser bort fra tidsrommet 9-15 på hverdager.



Asker  
kommune

## **Hvordan hente inn 8,5 millioner i 2024?**

- Øke inntekter?
- Senke kostnader?
- Kutte i tilbud, ved å ha kortere åpningstider?



Asker  
kommune

# IL-ROS Svømming

Leif Erik Havnen



ROS INNSATSEN  
ROS TRENERNE  
ROS MOT - TIL Å VELGE RIKTIG  
ROS INKLUDERING  
ROS SPILLERNE  
ROS FELLESSKAPET  
ROS DUGNADSÅNDEN  
ROS HOLDNINGER  
ROS STØTTEAPPARATET  
**#rostilalle**

# BREDDEKLUBB MED KVALITET



Flest mulig

Lengst mulig

Best mulig



# Saken

Innføring av bassengleie  
for kommersiell aktivitet





## Bassengleie for kommersiell aktivitet

- Inntektsbringende kursaktivitet belastes i dag ikke for bassengleie. Dette foreslås endret.
- Det foreslås *ikke* bassengleie for treningsaktivitet i gratis tildelt treningstid i henhold til gjeldende retningslinjer og prisliste.

## Saksframlegg

**Arkivsak**  
23/17998-1

**Saksbehandler**  
Bente Flygind

**Behandles av**  
Utvalg for medborgerskap  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.11.2023  
21.11.2023

### Prisstruktur i svømmehallene

#### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Følgende prinsipper gjelder for priser og gebyrer i svømmehallene:
  - o Det innføres en ny ordning med gratisbilletter til familier i lavinntektsgrupper, barn som trenger utvidet svømmeopplæring og barn med andre særskilte behov som beskrevet i saken. Ordningen erstatter tidligere ordning med fri inngang for barn og ledsager på 2. trinn og barn på 10. trinn.
  - o Det innføres bassengleie for kursaktivitet i svømmehallene som ikke er omfattet av tildeling av gratis treningstid etter gjeldende reglement.
  - o Priser på enkeltbilletter økes i 2024 med inntil 3,7 % ut over deflator.
  - o Prisstrukturer for klippekort, periodekort og innføring av medlemskap/abonnementsordninger i svømmehallene kan innføres, endres og justeres administrativt.



**Hvorfor blir svømmeopplæringen  
vi holder på med sett på som en  
kommersiell aktivitet?**



# Bakgrunn





# Røykenbadet

---

- Tildelt spillemidler fra overskuddet til Norsk Tipping.

## NOEN VIKTIGE FORUTSETNINGER FOR Å KUNNE SØKE SPILLEMIDLER

1. Anlegget må være åpent for allmenn idrettslig virksomhet som den frivillige medlemsbaserte idretten.
2. Anlegget må være en del av en vedtatt kommunalplan for idrett.
3. Anlegget må holdes åpent og drives i tråd med bestemmelsene i minst 30 år.



# Likhetsprinsippet

- Er våre forutsetninger like?
  - Muligheten for drift
  - Muligheten for Aktivitetstilbud



# Vekst i våre aktiviteter

## Medlemstall for 2022

Antall deltatt på aktiviteter i svømmegruppen:

	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>HVAL:</b>	3	22	22	24
<b>SKILPADDE:</b>	14	14	32	46
<b>PINGVIN:</b>	20	20	36	47
<b>SELUNGEN:</b>	76	32	39	91
<b>SEL:</b>	18	35	25	32
<b>SJØLØVE:</b>	13	15	21	31
<b>DELFIN/HAI:</b>	19	25	24	23
<b>UNGDOM:</b>	19	32	21	45
	<b>182</b>	<b>195</b>	<b>220</b>	<b>339</b>





# Økonomi



# Inntekt

## I. L. ROS SVØMMING

### Budsjett 2023

		Budsjett 2023	Faktisk 2022	Budsjett 2022	
<b><u>Inntekter</u></b>					
Note 1	3009	Inntekter egne arrangement (kurs) - (Note 1)	510 000	490 494	499 998
	3015	Salg utstyr - Badhetter	10 000		
	3200	Treningsavgift		9 555	
	3421	Tilskudd Asker kommune	5 000	4 200	
	3440	LAM midler	10 600	10 600	
	3446	Tilskudd mva-kompensasjon	18 000	18 031	15 000
		<b>Sum inntekter</b>	<b>553 600</b>	<b>532 880</b>	<b>514 998</b>

# Kostnader (uten bassengleie)

<u>Kostnader</u>		Budsjett 2023	Faktisk 2022	Budsjett 2022
5000	Lønn til ansatte	-84 000	-78 316	-290 000
5001	Lønn til ansatte u/AGA m/FP	-159 000	-151 345	
5092	Feriepenger	-25 000	-23 425	
5400	Arbeidsgiveravgift	-12 500	-11 056	-15 000
5405	Arb.giv.avg av pål. feriepenge	-1 250	-1 126	
5500	Annen kostnadsgodtgjørelse	-100	-94	-2 000
5945	Pensjonsforsikring	-1 300	-1 236	
6000	Startikontigenter reise, konku	-7 000	-6 650	-1 000
6020	Premier	-14 000	-13 952	-15 000
Note 2 6300	Leie baner/hall/grendehus	-10 000	-9 386	
6500	Utstyr	-2 000	-1 197	-2 000
6550	Treningsutstyr til felles bruk	-13 000	-12 484	
6840	Aviser og tidsskrifter, bøker o	-1 200	-1 110	-500
6850	Trenerkurs møter oppdaterin	-5 000		-5 000
7100	Bilgodtgjørelse, oppgaveplikti	-1 000	-773	
7140	Reisekostnad stevner etc.	-100	-76	
7400	Kontingenter, fradragsberetti	-1 500	-1 500	-1 000
Note 3 7420	Gaver	-500		-127 000
7500	Forsikringspremie/Lisenser	-500		-500
7710	Styremøter/årsmøter	-1 000	-159	-1 000
7724	Egen aktivitet/avslutninger	-5 000	-950	-6 000
7750	Trenerlønn	-1 000	-1 000	-500
7770	Bank og kortgebyrer	-500	-301	-500
7780	Renter og gebyrer inkasso		-150	
<b>Sum kostnader</b>		<b>-346 450</b>	<b>-316 286</b>	<b>-467 000</b>

Kr. 266 000,-  
(84%)

# Oversikt ved innføring av bassengleie

## Uten bassengleie

Inntekt 2022: kr. 533 000 NOK  
 Kostnader 2022: kr. -316 000 NOK  
 Overskudd 2022: **kr. 217 000 NOK**

Lønn: 266 000 NOK (50% av inntekt)

## Forventet bassengleie 2024

TOTAL (Kostnad)	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	August	September	Oktober	November	Desember	SUM
1/2 Hev og senk	15 400	10 725	16 775	9 625	14 300	8 250	4 950	9 900	8 525	11 275	7 425	<b>117 150</b>
25- meter	22 448	14 783	21 900	12 045	20 623	11 680	9 855	19 710	17 520	21 900	14 783	<b>187 245</b>
<b>SUM</b>	<b>37 848</b>	<b>25 508</b>	<b>38 675</b>	<b>21 670</b>	<b>34 923</b>	<b>19 930</b>	<b>14 805</b>	<b>29 610</b>	<b>26 045</b>	<b>33 175</b>	<b>22 208</b>	<b>304 395</b>

# Kostnad ifm utvikling I 2024

Vi forventer økt utviklingskostnad for 2024 på  
(Dette er for å videreutvikle klubben og tilbudet)

kr. -150 000 NOK

Forventet Resultat 2024:

kr. -100 000 NOK

---

Totalt vil vi da i 2024 gå på et underskudd på **kr. -250 000 NOK**

# Konsekvens

- **For å overleve må vi øke avgiften med kr. 2-3000,- pr deltager pr år.**
  - **Det vil ikke bli godtatt av deltagerne → Færre påmeldte deltagere**
- **Et mulig alternativ er å legge ned Svømmegruppa og svømmeaktiviteten**

# Oppsummert

- **Vi blir diskriminert og vil ikke ha samme forutsetning for drift og utvikling**
- **Vi ser ikke at vår drift og aktivitet er noe annerledes enn andre idrettsklubber/-lag**
- **Innføring av økt bassengleie vil føre til mindre svømmeaktivitet og mulig nedleggelse av IL-ROS Svømming**



# Møte Asker kommune og svømmeklubbene i Asker

Frivillige organisasjoner i Asker



# Agenda



- Asker kommune redegjør for den generelle økonomiske status, og rammer i Kommunedirektørens forslag til Handlingsprogram for 2024 – 27.
- Asker kommune redegjør for svømmehallenes driftsøkonomi, der det fra kommunens side gis innsyn i driftsøkonomien
- Asker Svømmeklubb og IL ROS svømmegruppe inviteres til å gi tilsvarende innsyn i klubbens driftsøkonomi
- Videre dialog, sett i sammenheng med den kunnskapen som deles i møtet, i sammenheng med saken og drøfting av mulige alternative økonomiløsninger for svømmehallenes driftsøkonomi – på kort sikt og på lang sikt.



# Frivillig organisasjon

- Hva er det?
- Hva er forskjellen på frivillig organisasjon og kommersiell drift?

## En frivillig organisasjon er:

- En sammenslutning av personer eller virksomheter som driver virksomhet på ikke- fortjenestebasert og ikke-offentlig basis, jf. definisjonen i frivillighetsregisterloven §§ 3 og 4.
- Asker svømmeklubb eies av medlemmene med generalforsamlingen som øverste organ. Det tar aldri ut overskudd eller utbytte. All inntjening pløyes tilbake til organisasjonen for å skape aktivitet for barn og unge

## Kommersiell drift er:

- En bedrift som tjener penger og betaler ut overskudd til eierne.
- Private selskap eies av private eiere

Asker svømmeklubb generer 11000 arbeidstimer pr år gjennom frivillig arbeid, tilsvarer ca 6 stillinger

# Asker svømmeklubb: Stort idrettslag, sunn økonomi, bærekraftig



Hvis økte kostnader for klubben ikke skal overføres til våre deltakere, som er hallens publikum, er vi avhengig av økte overføringer fra kommunen som igjen gir administrative kostnader



# Fordeling inntekter Asker svømmeklubb

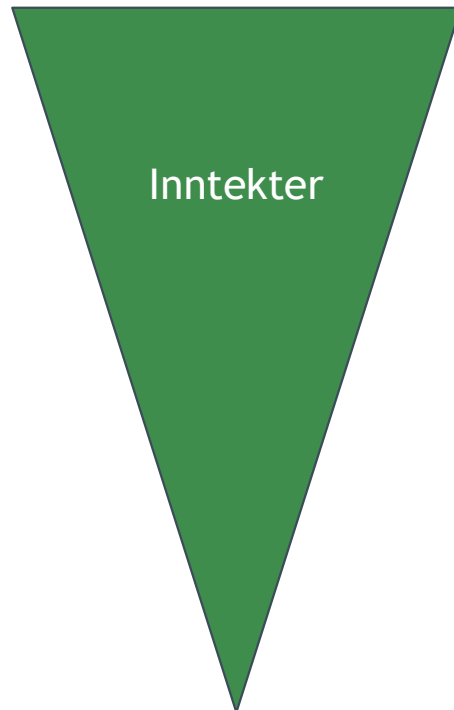
Inntektskilde	% fordeling	Eksempler
Opplæring svømmeskolen	38	
Vanntilvenning Barnehager	16	
Tilskuddsordninger; kommune, stat og andre	14	Momskompensasjon, LAM midler og Hodetilskudd
Trenings- og stevneavgift	11	Foreldrebetaling
Reisestevner og treningsleir	8	Selvkost
Skolesvømming	5	Selvkost
Arrangement	4	Asker Høst, Asker Open, Asker rekrutt og Julesvøm
Medlemskontingent	3	
Sponsorer	1	

## Regnskap Asker svømmeklubb 2022 og 2023

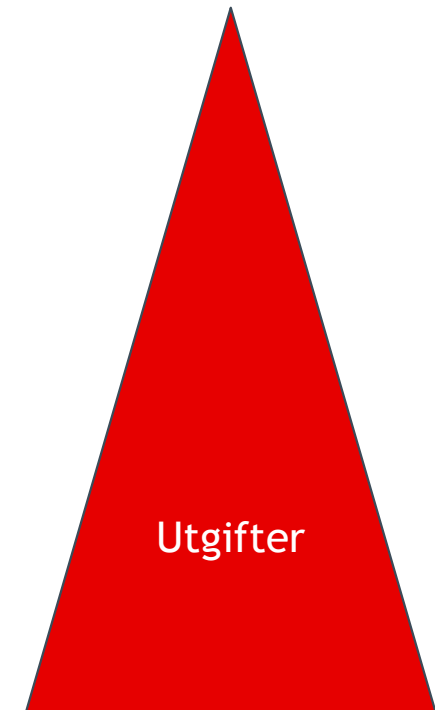
<b>Inntekter</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Medlemskontingent	459 500	419 000
Treningsavgift	1 574 157	1 325 697
Inntekter svømmeskolen	5 586 675	4 937 850
Egenandel stevner og treningsleir	953 333	1 128 809
Tilskudd inkl momskompensasjon	1 928 286	960 547
Startavgift egne stevner	286 400	573 650
Stevneavgift	276 838	225 962
Skolesvømming	740 710	402 470
Barnehagesvømming	1 814 521	1 937 131
Aktivitet på dagtid	57 680	26 634
Andre inntekter	615 405	344 386
<b>Driftskostnader</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Stevner og treningsleir	2 002 085	1 532 645
Egne stevner	107 345	198 473
Svømmeskolen	191 955	110 991
Utstyr og opplæring	310 122	227 136
Andre driftskostnader	264 852	861 525
<b>Personalkostnader</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Lønn	7 900 525	7 315 556
AGA	1 147 329	1 042 641
Pensjon	236 164	150 000
Annet	118 778	
<b>Kontor og administrasjon</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Leie	417 661	258 522
Data	198 629	176 910
Kontorkostnader	54 109	93 732
Regnskap og revisjon	335 626	268 385
Bil og reise	47 392	94 362
Forsikring og kontingent	43 090	82 058
Styre og bedriftsforsamling	33 472	41 433
Annen kostnad	337 905	404 640



# Oppbygging, Asker svømmeklubb



- Barnehager
- Opplæring
- Sommeraktivitet
- Arrangement
  - Masters
  - Stup
- Treningsgrupper
  - Synkron
  - Para







# Svømmeskolen

- Inntekter på opplæring 5,2 mill der
  - Personalkostnader er 2,6 mill
  - Da er ikke overheadkostnader tatt med: Kontor og administrasjon inkludert DL og prosjekt og breddeansvarlig
  - Opplæring av instruktører og kompetanseheving
  - Utstyr for drift: teknisk utstyr, våtdrakter, diplomer, merker, badehetter, redningsvester, leker mm, totalt 253000
- Overskudd fra opplæringen brukes til drift bredde og trening



# Asker svømmeklubb i terapi, øyeblikksbilde akkurat nå, Holmen

Opplæring	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Søndag
1400 - 1440				18
1449 - 1520				24
1520 - 1600				18
1600 - 1640	18	18	18	17
1640 - 1720	18	26	19	19
1720 - 1800	21	18	20	
1800 - 1840	21	21	18	
1840 - 1920	15	20	14	
1920 - 2000	13	14	14	
SUM pr dag	106	117	103	96
<b>Verdi terapi, kun barn</b>	<b>4558</b>	<b>5031</b>	<b>4429</b>	<b>4128</b>

Gjelder opplæringsgruppene: Hval, Skilpadde, Pingvin og Selunge



# Bærekraftige betingelser for tilgang til svømmehallene

Forutsigbare rammebetingelser mhp tilgang til og kostnadene ved bruk av de kommunale vannflatene er en forutsetning for svømmeklubbens aktiviteter!

Totalt virksomhetsbudsjett for 2022 (kNOK):	
Inntekter:	14 292
Kostnader:	(13 751)
<hr/>	
Resultat:	541

Inntekt per utøver (NOK):	
Treningsavgift:	10 900
Kostnad per utøver:	
Lønn trenere oa:	(31 512)
Baneleie:	0
Passering/inngang basseng:	0
<hr/>	
Totalt per utøver:	(20 612)

*Utøverne dekker i tillegg kostnader til utstyr og egenandel for reise og opphold til mesterskap og treningsleir.*

*Kostnader knyttet til treningsleir og mesterskap er ikke inkludert.*

*Kun tildelte tider - gjelder ikke trening i skoleferier*

*Finansieres gjennom svømmeopplæring, tilskudd og frivillig innsats.*



# Hva skal vi kutte?

- Para?
  - Bredde?
  - Synkron?
  - Trening?
- 
- Hva betyr det for Asker kommune: ingen idrettslag og tilbakebetaling av tippemidler gitt Holmen svømmehall
  - Asker svømmeklubb: god drift, men skjør økonomi som er veldig følsom for endringer



# Økonomi svømmeskolen

- Følsom på driftsavbrudd - umiddelbar effekt på resultatene
  - Instruktør og trener er ansatte og beskyttes av lovverket som enkeltpersoner selv om Asker svømmeklubb er en frivillig organisasjon
- Influeres av sykdom: samme forpliktelser til 16 dagers regelen
- Full AGA fra første krone
- OTP fra 10.000 på de aller yngst ansatte
  
- Driftsavbruddene koster oss mye penger, men takket være god økonomi, blir resultatet for 2023 ikke katastrofale for klubben



# Asker svømmeklubb: buffer

ÅR	Resultat
2016	963 169
2017	285 274
2018	-156 816
2019	-509 260
2020	961 471
2021	544 670
2022	544 514
2023E	-100 000
Snitt resultat	316 628
Avsatt	2,4 mill

Asker svømmeklubb har gjennom de siste årene bygd buffer for å trygge drift, aktivitet og ansatte for hendelser som skjer utenfor klubben.

Dette være seg pandemi, driftsavbrudd eller andre hendelser som måtte inntreffe.



# Mulige løsninger





# Hva kan bidra til løsning

Asker Svømmeklubb åpner hallen om morgenen og lukker kveld 2 dager i uken, flere alternativer

Samarbeide om Sommeraktiviteter og enkeltarrangementer

1. Fylle tidsrommet 1300 til 1600 med aktivitet.
2. Bedre utnyttelse av tid skolesvømming - mer tid til annen aktivitet i terapi

Asker svømmeklubb tar større driftselementer

---

**Emne:**

VS: Idrettsbarna - Bassengleie og inngangspris på Risenga og Holmen.

---

**Fra:** Even Hjartholm <[Even@idrettsbarna.no](mailto:Even@idrettsbarna.no)>

**Sendt:** 14. november 2023 17:26

**Til:** Tore Opheim <[Tore.Opheim@asker.kommune.no](mailto:Tore.Opheim@asker.kommune.no)>

**Emne:** Idrettsbarna - Bassengleie og inngangspris på Risenga og Holmen.

Hei Tore,

Takk for en fin samtale tidligere i dag. Jeg forstår at det kan bli endringer i prisstrukturen, men vi håper at politikerne kan bidra med midler til Asker badene for å unngå en betydelig økning i bassengleie eller billettpriser.

Jeg har beregnet kostnadene per deltaker for neste halvår, fra januar til juni, som tilsvarer 23 kursdager. Dette er kun kursprisen, og inngangsbilletten kommer i tillegg:

- Med kr. 0 i bassengleie, forblir kursprisen kr. 3450, som er dagens pris.
- Med kr. 650 i bassengleie, øker kursprisen med kr. 534 til kr. 3984.
- Med kr. 800 i bassengleie, øker kursprisen med kr. 657 til kr. 4107.
- Med kr. 1090 i bassengleie, øker kursprisen med kr. 895 til kr. 4345.

Hvis det blir innført bassengleie, mener jeg at kr. 650 per time for hele bassenget på Risenga er det mest fornuftige alternativet.

Dette beløpet er enklere å forklare til deltakerne enn en leie på kr. 1090, som ville øke kursprisen til kr. 4345. En slik stor økning kan føre til færre kursdeltakere.

Videre er Risenga et mindre varmtvannsbasseng sammenlignet med Holmen.

Det ville være rimelig å justere bassengleien basert på størrelsen, ettersom utnyttelsesgraden på Risenga er lavere.

Ditt forslag om sesongkort for inngang, med mulighet for månedlig eller kvartalsvis betaling, virker også fornuftig. Det kan gjøre hver betaling mindre belastende for deltakerne.

Ser frem til å høre dine tanker om dette 😊

Og vi gleder oss til videre kurs så klart 😊

Vennlig hilsen,

Even Hjartholm

41906445

<https://ddec1-0-en->

[ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=www.l%c3%a6r%c3%a5sv%c3%b8mme.no&umid=121dbada-bd77-4e8e-9f4d-ac9958662b52&auth=544d8fb4627f83b8b984157fd3983ce13e468037-747755fede583b2aca69a3dfdd36db10272ea07e](https://ddec1-0-en-ctp.trendmicro.com:443/wis/clicktime/v1/query?url=www.l%c3%a6r%c3%a5sv%c3%b8mme.no&umid=121dbada-bd77-4e8e-9f4d-ac9958662b52&auth=544d8fb4627f83b8b984157fd3983ce13e468037-747755fede583b2aca69a3dfdd36db10272ea07e)

# Økonomianalyse 2022

Asker kommune

Endelig versjon | 20.04.2023

OPPDRAKSGIVER: Asker kommune

TITTEL: Økonomianalyse 2022

RAPPORT NR.: 1022227-2

DATO: 20.04.2023

## AGENDA KAUPANGS KONSULENTER

ANSVARLIG KONSULENT: Øystein Granheim

PROSJEKTMEDARBEIDER:

KVALITETSSIKRET AV: Astrid Nesland

# FORORD

---

Denne analyserapporten er laget på oppdrag av kommunedirektøren i Asker kommune. Asker sammenlignes med andre kommuner når det gjelder finanser, tjenestekvalitet og kostnader.

Datagrunnlaget er i hovedsak hentet fra SSBs KOSTRA-statistikk (publisert 15.03.2023).

Vi gjør oppmerksom på at 22 kommuner som ikke har levert regnskapstall for 2022 til KOSTRA er ekskludert fra datagrunnlaget, slik at de ikke skal påvirke gjennomsnittstallene for KOSTRA-gruppene.

Regnskapet er gjennomgått med kommunens økonomienhet i et eget kvalitetssikringsmøte for å påse at kommunen har ført regnskapet i tråd med gjeldende KOSTRA-veileder. Dette ble i år gjort før innleveringen av regnskapet til SSB.

Første kvartal 2022 var også preget av pandemi og alle kommuner vil ha utgifter og merinntekter som følge av pandemien. Vi har ikke forsøkt å korrigere for dette da vi ikke har oversikt over hvor forskjellig kommunene har vært påvirket.

Alle konklusjoner i analysen står for Agenda Kaupangs regning. Vi tar forbehold om feil i datagrunnlaget.

Oslo, 20.04.2023

Agenda Kaupang AS

# INNHOOLD

---

01 | SAMMENDRAG

02 | MANDAT OG METODE

03 | DEMOGRAFI

04 | FINANS

05 | TJENESTEKVALITET

06 | KOSTNADSNIVÅ

07 | BARNEHAGE

08 | GRUNNSKOLE

09 | BARNEVERN

10 | PLEIE OG OMSORG

11 | HELSE

12 | SOSIAL

13 | ADMINISTRASJON OG STYRING

14 | KULTUR OG IDRETT

15 | KIRKE

16 | PLAN, BYGGESAK OG MILJØ

17 | NÆRING

18 | LANDBRUK

19 | SAMFERDSEL

20 | BRANN

21 | BOLIG

22 | EIENDOM

VEDLEGG

# Kapittel 01 | SAMMENDRAG

---

Dette er en analyse av regnskap og andre KOSTRA-tall for 2022 for Asker kommune. Formålet med analysen er å finne ut hvordan de økonomiske nøkkeltallene for Asker er, sammenlignet med andre kommuner.

Asker er sammenlignet med kommunene Bærum, Drammen og Lillestrøm. I tillegg sammenlignes Asker med gjennomsnittet av ASSS kommuner (de opprinnelige fra 2021), landet samt KOSTRA-gruppe 12. KOSTRA-gruppen består av store kommuner med mellom 75 000 - 300 000 innbyggere.

Hovedkonklusjonen er at Asker har god tjenestekvalitet, finansene er svake i 2022, men bedre over tid og kostnadsnivå i tjenestene er høyt sammenlignet med KOSTRA-gruppe 12.

**Finansene** er relativt svake når man ser på nøkkeltallene for 2022 isolert. Netto driftsresultat i prosent av driftsinntektene ble negativt i 2022 på -0,7%. Kommunen opplyser at betydelig tap på finansielle plasseringer er årsaken til det negative resultatet. Per utgangen av mars 2023 ser det lysere ut for de finansielle plasseringene igjen. Asker har reserver på anbefalt nivå på 15,0 % og dermed god evne på kort sikt til å møte uforutsette økonomiske problemer. Kommunen har netto lånegjeld over landsgjennomsnittet på 97,6% og lånegjelden har økt fra 2021 til 2022 som følge av at kommunen har overtatt gjeld på 1,3 mrd. fra Røyken Eiendom AS.

**Kvalitet i tjenestene** er vurdert på grunnlag av Kvalitetsindeksen til Agenda Kaupang, og Asker vurderes å ha god kvalitet på tjenestene til en lav kostnad og god effektivitet. Totalt sett rangeres Asker som nr. 107 av de 365 kommunene. Kvaliteten er spesielt god innen samferdsel, barnevern og grunnskole. Plan, helsetjenesten og barnehage kommer dårligst ut i Asker. Målingen er basert på tall fra 2021. Asker har bestilt kvalitetsindeksen basert på tall for 2022, som kommer senere i år.

**Befolkningsprognoser** i Asker er preget av eldrebølgen, eller det som kan omtales som det permanente høyvannet, og samtidig færre unge. Kommunen må flytte ressurser fra oppvekst til pleie og omsorg og drive pleie og omsorg kostnadseffektivt.

**Kostnadsnivået** i tjenestene er vurdert på grunnlag av behovskorrigerede netto driftsutgifter. Netto driftsutgifter er den utgiften kommunestyret må bevilge (utgift minus inntekter inkl. refusjoner). Utgiftene korrigeres for forskjeller i demografi, geografi og sosiale forhold for å gjøre kommuneregnskapene sammenliknbare. Kostnadsnivået i Asker var 332 millioner kroner høyere enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppe 12 samlet sett.

**Kostnadene var spesielt høye innen:**

184 mill. kroner mer innen pleie og omsorg.

69 mill. kroner mer innen kultur og idrett.

**Kostnadene var lavest innen:**

-20 mill. kroner innen barnehage.

-32 mill. kroner innen barnevern.



## Mandat

Denne rapporten sammenligner Asker mot utvalgte kommuner med lave kostnader og som kanskje har noe å lære bort. Kostnadsforskjeller påvises og forklares, slik at handlingsrommet synliggjøres.

## Metode

Analysen sammenligner ressursbruken innen 15 ulike tjenester i tråd med inndelingen i KOSTRA. Hver tjeneste er satt sammen av flere KOSTRA-funksjoner. Enkelte tjenestefunksjoner holdes utenfor analysen:

- | Funksjoner 170-173 som omfatter felles pensjonsposter (varierer fra kommune til kommune)
- | Funksjon 275 som omfatter introduksjonsordningen (finansiert av tilskudd fra staten)
- | Funksjoner 340-355 som dekker tjenestene vann, avløp og renovasjon (selvfinansiert gjennom kommunale avgifter og gebyrer)

I analysen sammenlignes behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger innen de ulike tjenestene. Dette gjøres gjennomgående i analysen for å vise kommunenes prioriteringer. Utgifter per innbygger tar høyde for ulik demografi og gir dermed en god indikasjon på prioritering korrigeret for demografiske forskjeller. Netto driftsutgifter viser kommunens driftsutgifter, inkludert avskrivninger, etter at driftsinntektene, som bl.a. inneholder øremerkede tilskudd fra staten og andre direkte inntekter som refusjoner, er trukket fra. De resterende utgiftene må dekkes av kommunens frie inntekter, som skatteinntekter og rammeoverføringer fra staten. Indikatoren tar ikke høyde for bruk av/avsetning til bundne fond.

Behovskorrigerende av utgiftene gjøres med bakgrunn i Kommunal- og distriktsdepartementets beregnede utgiftsbehov per innbygger. Utgiftsbehovet beregnes for åtte velferdstjenester (barnehage, grunnskole, barnevern, pleie og omsorg, helse, sosial, administrasjon og landbruk), og samlet for hver kommune. For de øvrige tjenestene antas utgiftsbehovet å være lik landsgjennomsnittet. Siste års regnskap korrigeres med behovsberegningen for inneværende kalenderår. Tidligere års regnskap korrigeres med kommunal deflator. Behovskorrigerede netto driftsutgifter er netto driftsutgifter delt på utgiftsbehovet i prosent.

Agenda Kaupang gjør regnskapskorreksjoner på følgende områder for å gjøre kommunene mer sammenlignbare:

- | Elever i statlige/private skoler
- | Vertskommunetilskudd til institusjoner for mennesker med psykisk utviklingshemming (vertskommunetilskudd PU)
- | Kontroll av kommunenes egne regnskap. Feilføringer i kommunenes regnskap korrigeres i samarbeid med kommunen og bygges inn i datagrunnlaget. Alle korreksjoner blir gjenspeilet i KOSTRA-gruppene.
- | Differensiert arbeidsgiveravgift (*hvor aktuelt*). Kommunene er plassert i ulike soner med tilhørende differensierte avgiftssatser. I Asker er arbeidsgiveravgiften 14,1 %. I denne analysen er arbeidsgiveravgiften inkludert.

Tidsserieanalyser benyttes for å beskrive kostnadsutviklingen over de siste tre årene. Formålet med å bruke tidsserieanalyser er for å forstå utviklingen som har funnet sted, belyse sammenhenger innen tjenesteproduksjonen, samt avdekke potensielle regnskapsavvik i forhold til det som er innrapportert til KOSTRA.

Figur 2.1 Nøkkeltall om sammenligningsgrunnlaget

Region	Innbyggere (antall)	Befolkningsvekst siste tre år (prosent)	Innbyggere som bor i tettsteder (prosent)	Utgiftsbehov (prosent)	Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)	Frie inntekter inkl. eiendomsskatt per innbygger	Frie inntekter inkl. eiendomsskatt per innbygger i forhold til landsgjennomsnittet (prosent)
3005 Drammen	103 291	1,4 %	96,5 %	99,4 %	67 844	64 608	82,9 %
3024 Bærum	129 874	1,3 %	98,2 %	101,0 %	77 601	77 359	99,3 %
3025 Asker	97 784	2,9 %	93,1 %	99,0 %	75 835	70 116	90,0 %
3030 Lillestrøm	91 515	5,0 %	90,3 %	96,6 %	66 407	64 380	82,6 %
ASSS uten Oslo	1 241 719	1,7 %	95,3 %	96,1 %	0	67 425	86,5 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	1 431 018	2,0 %	94,8 %	96,3 %	72 398	67 414	86,5 %

Analysen skal bidra til å påvise effektiviseringsmuligheter for kommunen. Asker er sammenlignet mot utvalgte nabokommuner, samt andre kommuner med lave kostnader og god tjenestekvalitet innen en eller flere sektorer.

De viktigste kriteriene for valg av sammenligningskommuner er:

- | Størrelse (fanges ikke godt nok opp i utgiftsutjevningen i inntektssystemet)
- | Befolkningsvekst (det er lettere å bygge på enn å legge ned)
- | God tjenestekvalitet (måles ved Norges best styrte kommune)
- | Kostnadsnivå (må ha noe å lære bort)

I tillegg, sammenlignes kommunen med KOSTRA-gruppe 12. SSB grupperer kommunene langs tre ulike dimensjoner; folkemengde, bundne kostnader og frie disponible inntekter per innbygger. De største kommunen er kun gruppert etter innbyggertall. KOSTRA-gruppe 12 består av alle kommuner med over 75 000 innbygger bort sett fra Oslo.

Analysen har som hovedformål å forklare de kostnadsforskjellene som påvises mellom Asker og KOSTRA-gruppen den tilhører. Det er tryggere å sammenligne kommunens egne tall mot et gjennomsnitt av kommuner fremfor enkeltkommuner. Regnskapsfeil og ekstraordinære forhold vil slå mindre ut i et gjennomsnitt av flere kommuner.

I kapitlene som følger vil Asker bli omtalt som "kommunen" og KOSTRA-gruppe 12 som "KOSTRA-gruppen".



SSB gir en oversikt over alle kommunegrupperingene, samt hvilke kommuner som tilhører hvilken gruppe. [Klikk her for å gå til nettsiden.](#)

Tallmaterialet i analysen er presentert på konsernnivå. Konserntall er tall for kommunen som juridisk enhet og inkluderer kommunale foretak, interkommunale selskaper og interkommunale selskaper som fører eget regnskap. Ved å bruke konserntall elimineres det vesentligste av forskjellene i tallene som skyldes ulik organisering av den kommunale tjenesteproduksjonen. Kommunene organiserer stadig mer av tjenesteproduksjonen interkommunalt, hvilket gjør konsernregnskapet desto viktigere. Figur 2.2 viser hvilke selskaper som kommunen har en eierandel i, og som skal rapportere til KOSTRA.

Figur 2.2 Kommunale foretak og interkommunale selskap

År

3025 Asker

2022

Selskap	Eierandel	Organisasjonsform
ASKER OG BÆRUM BRANN OG REDNING IKS	43,00 %	IKS
ASKER OG BÆRUM VANNVERK IKS	50,00 %	IKS
ASKERBADET KF	100,00 %	KF
GLITREVANNVERKET IKS	14,72 %	IKS

Regnskapet er gjennomgått med kommunens økonomienhet for å påse at kommunen har ført regnskapet i tråd med gjeldende KOSTRA-veileder. Dette ble gjort før rapporteringen av regnskapet til SSB. I analyse-modellen til Agenda Kaupang korrigerer vi for elever i statlige/private skoler.

Figur 2.3 Korreksjoner i regnskapet (tusen kroner)

Beskrivelse	2022
+ Elever i statlige/private skoler	88 032
<b>Totalt</b>	<b>88 032</b>

### Kostnadsforskjeller (teoretisk innsparingspotensiale)

Analysen beregner innsparingsmuligheter for hver tjeneste i kommunen, sammenlignet mot et utvalg kommuner og KOSTRA-gruppen. Innsparingspotensialet for tjeneste A (**T1**) i kommune 1 (**K1**) sammenlignet med kommune 2 (**K2**) beregnes på følgende måte:

(Behovskorrigerede netto driftsutgifter **K1** - Behovskorrigerede netto driftsutgifter **K2**) \* Antall innbyggere **K1** \* Utgiftsbehovet i tjeneste **T1** i **K1** = **X** mill. kroner i teoretisk innsparingspotensiale

Utgangspunktet er å gi et bilde på et potensielt økonomisk handlingsrom for kommunen. På grunnlag av dette vil kommunen kunne vurdere hvilke endringer som er ønskelig, og hvilke kommuner som kan ha noe å lære bort.

### Vurdering av ressursbruk og tjenesteproduksjon

Hoveddelen av analyserapporten brukes til å forklare de kostnadsforskjellene som påvises mellom kommunene. I kapitlene som omhandler tjenestene, skiller analysen mellom tre ulike forklaringsfaktorer:

- | Ulikt volum (dekningsgrader)
- | Ulike enhetspriser (produktivitet)
- | Ulike satser for brukerbetaling

Analysen prøver å beregne effekten i mill. kroner av hver av disse faktorene. Det er bare mulig i de tjenester der Agenda Kaupang har opplysninger om volum og enhetspriser.

### Indikatorer

Analysen bruker indikatorer beregnet av Agenda Kaupang. Det vil si at analysen ikke bruker de "originale" indikatorene beregnet av KOSTRA. Agenda Kaupang har i stedet beregnet indikatoren ved hjelp av teller og nevner hentet fra grunnlagsdata i KOSTRA eller andre offentlige kilder. Dette er nødvendig når Agenda Kaupang definerer tjenesten annerledes enn KOSTRA eller når nøkkeltall skal lages for sammenslåtte eller fiktive kommuner.

[SSB sin veileder til KOSTRA-publiseringen](#) og [KMD sin KOSTRA-veileder](#) gir nærmere beskrivelse av indikatorene og regnskapsbegrepene.

# Kapittel 03 | DEMOGRAFI

---

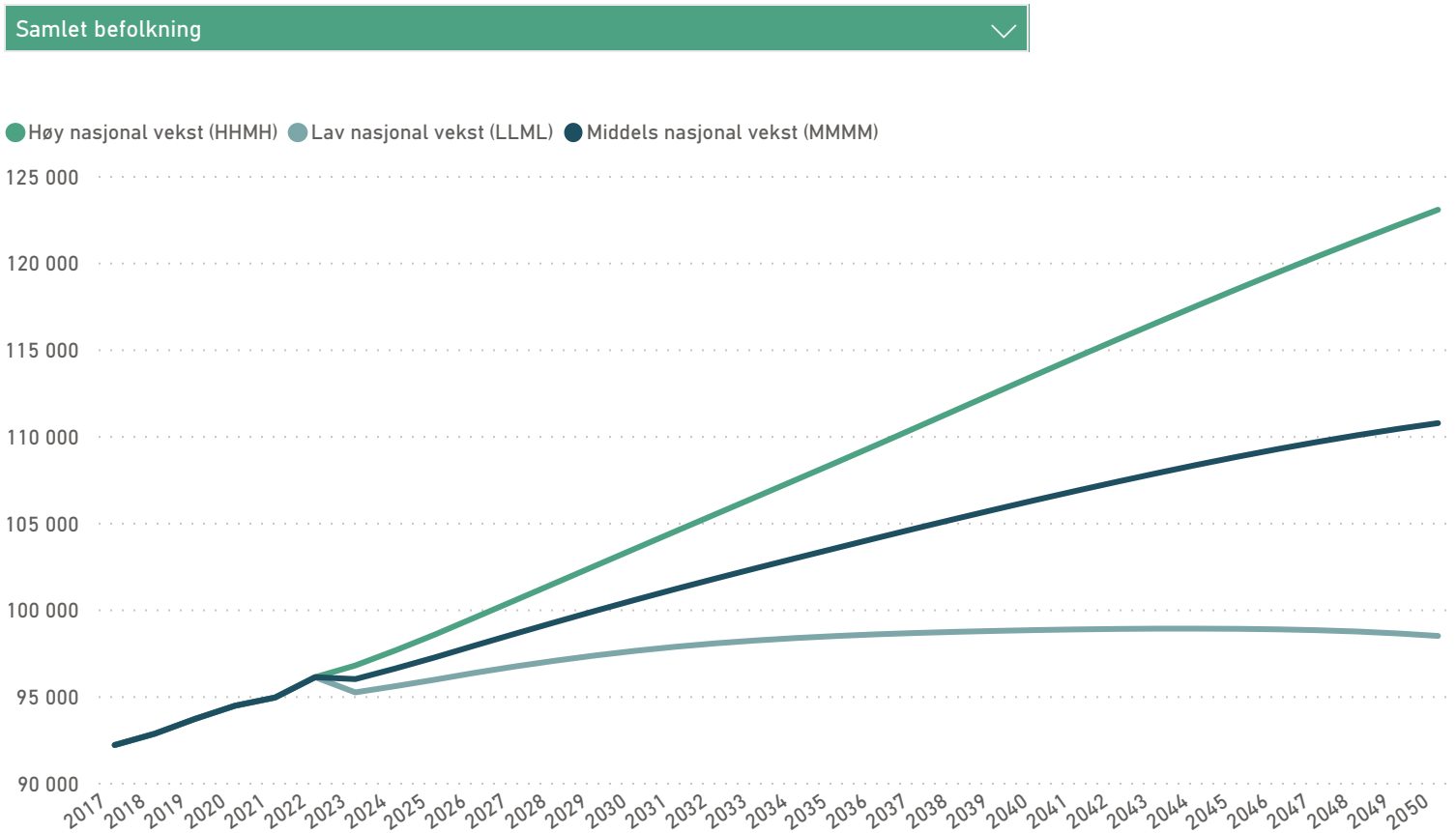
Utgiftsbehovet til en kommune er nært knyttet til befolkningsutviklingen og befolknings sammensetningen. Analyse av befolkningsstatistikk og framskrivninger fra SSB kan gi en indikasjon på hvilke sektorer som kommunen kan vente seg de største utfordringene i årene fremover.

I avsnittene som følger vises den registrerte utviklingen for perioden fram til 2022. Videre er det tatt utgangspunkt i prognoser basert på middels nasjonal vekst (MMMM) for perioden 2022-2050. Denne framskrivningen bygger på en videreføring av registrerte trender for fruktbarhet, dødelighet og flytting. Befolkningsutviklingen er angitt som indekser der antall innbyggere ved inngangen av 2022 = 100 %. Det betyr at figurene gir uttrykk for endringer i det demografiske behovet sammenliknet med 2022. Demografikostnadene er beregnet ved hjelp av de demografiske kriteriene som inngår i kostnadsnøkklene for kommunene.

Ved inngangen av 2022 hadde kommunen 96 088 innbyggere. Ved middels nasjonal vekst vil kommunen ha 110 740 innbyggere i 2050, eller 15,2 prosent flere innbyggere enn i dag.

I kommunen er det prognostisert en kraftig vekst i pleie- og omsorgssektoren fram mot 2050. I samme periode er det forventet en nedgang i utgiftsbehov innenfor tjenester som barnehage og grunnskole.

Den samlede kostnadsveksten fra 2022 til 2050 er anslått til ca. 2 586 mill. kroner i kommunen, dersom det legges til grunn uendret standard, produktivitet og dekningsgrad, samt konstante gjennomsnittskostnader.

Figur 3.1 Befolkningsutvikling etter SSB sine vekstalternativer (antall) ∨

De påfølgende figurene bygger på SSBs befolkningsframskriving som ble publisert juli 2022 (tallene publiseres hvert annet år). SSB publiserer tre alternative prognoser beskrevet som lav, middels og høy vekst. Til framskrivingene legger SSB til grunn forutsetninger om framtidig fruktbarhet, dødelighet, innenlandske flyttinger og inn- og utvandring.

Hvert alternativ beskrives ved fire bokstaver i følgende rekkefølge: fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring; M = middels, L = lav, H = høy. Prognosene til SSB omfatter ingen analyse av fremtidig boligbygging eller hvordan boligbyggingen påvirker flyttingen for ulike aldersgrupper. En økning i boligbyggingen vil kunne gi høyere innflytting enn i framskrivingene til SSB.

I avsnittene som følger vises den registrerte utviklingen for perioden fram til 2022. Videre er det tatt utgangspunkt i prognoser basert på middels nasjonal vekst (MMMM) for perioden 2023-2050. Denne framskrivingen bygger på en videreføring av registrerte trender. Befolkningsutviklingen er angitt som indekser der antall innbyggere ved inngangen av 2022 = 100 %. Det betyr at figurene gir uttrykk for endringer i det demografiske behovet sammenliknet med 2022.

Ved inngangen av 2022 hadde kommunen 96 088 innbyggere. Ved middels nasjonal vekst vil kommunen ha 110 740 innbyggere i 2050, eller 15,2 % flere innbyggere enn dagens nivå. Det er relativt stor spredning mellom de ulike alternativene. OBS på at det meste av denne usikkerheten ligger i de yngre aldersgruppene.

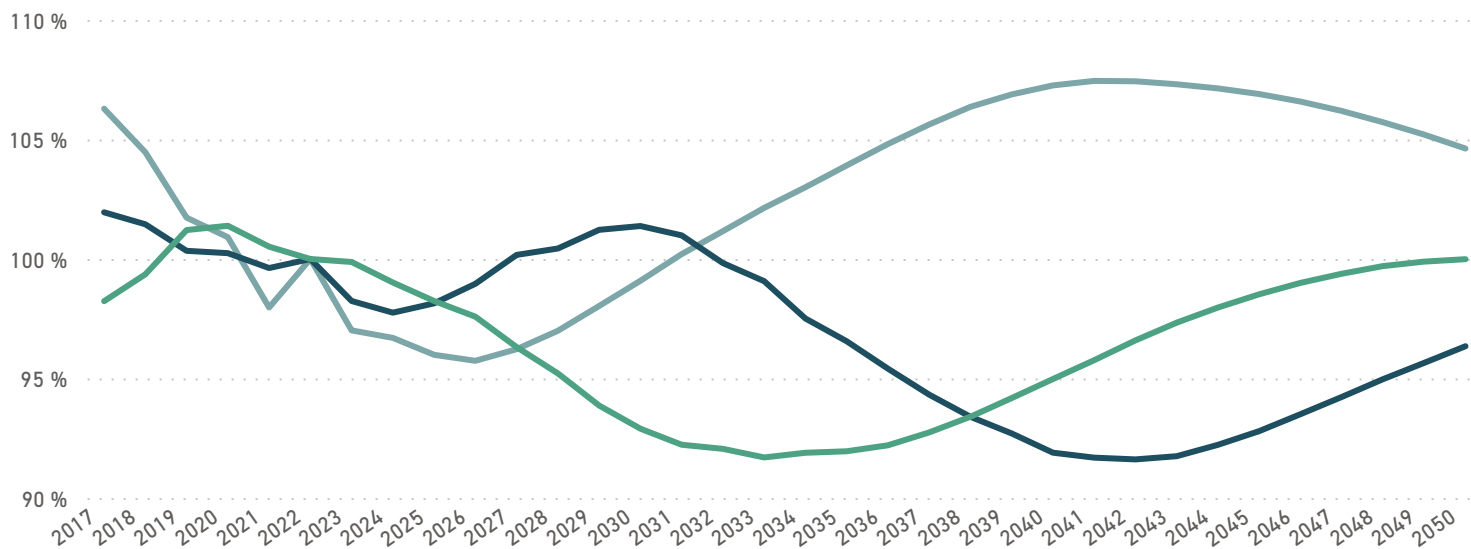
Figur 3.2 Utvikling i folketall for barn og unge (prosent) ▼

Aldersgruppe ▼

Befolkningsutvikling (MMMM) ▼

Flere valg ▼

● 0-5 år ● 16-22 år ● 6-15 år



Utvikling i prosent, 2022=100%

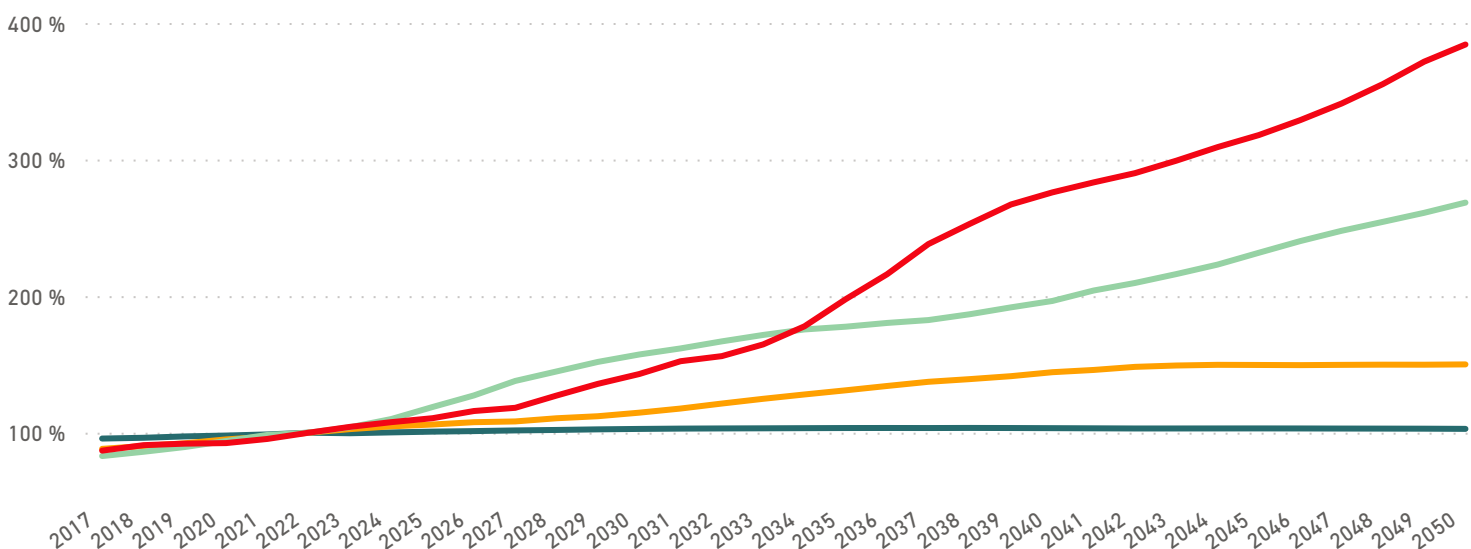
Figur 3.3 Utvikling i folketall for yrkesaktive og eldre (prosent) ▼

Aldersgruppe ▼

Befolkningsutvikling (MMMM) ▼

Flere valg ▼

● 23-66 år ● 67-79 år ● 80-89 år ● 90 år eller eldre



Utvikling i prosent, 2022=100%

Figur 3.4 Merutgifter som følge av befolkningsendringer

Demografikostnader, utvikling i mill. kroner (MMMM)

År: Flere valg

Tjeneste: Alle

Tjeneste	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2045	2050
Barnehage	50	18	2	-19	0	-28	-31	-41	-47	-45	-39	-30	-21	23	57	56	37
Barnevern	3	3	2	-1	0	-3	-5	-6	-6	-6	-7	-7	-7	-9	-7	-3	0
Grunnskole	-10	19	22	8	0	-2	-16	-28	-38	-59	-76	-97	-113	-128	-80	-23	0
Helse	-14	-10	-7	-4	0	1	5	8	12	16	20	24	28	48	67	84	99
Pleie og omsorg	-185	-144	-96	-44	0	52	118	201	290	382	475	564	640	1 046	1 507	1 939	2 444
Sosial	-9	-7	-5	-4	0	-2	0	1	3	5	6	7	8	8	5	5	6
Sum tjenester	-165	-122	-82	-64	0	19	71	136	214	293	379	461	535	988	1 550	2 059	2 586

\* Utvikling i mill. kroner. 2022 = 0.

I figur 3.4 har Agenda Kaupang anslått hva demografikostnadene vil utgjøre i 2022-kroner, og fordelt merutgiftene (som følge av befolkningsendringer) på de ulike sektorene.

Demografikostnadene er beregnet ved hjelp av de demografiske kriteriene som inngår i kostnadsnøklerne for kommunene.

Befolkningen er delt inn i åtte aldersgrupper, og det er beregnet en netto sats per innbygger innenfor hver aldersgruppe og sektor. På bakgrunn av disse satsene, kan man anslå hvor mye utgiftsbehovet vil øke i millioner kroner som følge av den forventede utviklingen i folketallet.

Satsene er å anse som gjennomsnittssatser, da det tas utgangspunkt i kommunesektorens samlede utgifter og ikke kommunens egne utgifter. Dette er i tråd med TBUs beregningsopplegg. Beløpene er akkumulert med utgangspunkt i demografikostnadene for 2022.

Utgiftsbehovet til pleie og omsorg i kommunen antas å øke med 2 444 mill. kroner fram mot 2050. Med unntak av helsetjenesten og barnehage er utgiftsbehovet innenfor de øvrige sektorene antatt å bevege seg mot dagens nivå inn mot 2050.

Den samlede kostnadsveksten fra 2022 til 2050 er anslått til 2 586 mill. kroner i kommunen, dersom det legges til grunn uendret standard, produktivitet og dekningsgrad, samt konstante gjennomsnittskostnader.



# Kapittel 04 | FINANS

Kommune



3025 Asker



År



2022



Netto driftsresultat

**-0,7 %**

Netto lånegjeld

**97,6 %**

Disposisjonsfond

**15,0 %**

Godt driftsresultat, lav netto lånegjeld og mye fondsreserver er viktige tegn på sunne kommunale finanser. De finansielle nøkkeltallene i kommunen var middels i 2022. Netto driftsresultat utgjorde -0,7 % av driftsinntektene. Netto lånegjeld var 97,6 %, og disposisjonsfondet var på 15,0 %.

En sunn og bærekraftig kommuneøkonomi tilsier overskudd på ca. 1,75 %, netto lånegjeld på under 100 %, og reserver på over 10 %.

Når man ser på nøkkeltallene isolert, så har kommunen finanser som er svakere enn gjennomsnittet av norske kommuner i 2022. Netto driftsresultat er lavere enn KOSTRA-gruppen. Kommunen har reserver og dermed en evne på kort sikt til å møte uforutsette økonomiske problemer. Kommunen har noe høyere netto lånegjeld sammenlignet med KOSTRA-gruppen og landsgjennomsnittet. Resultatene er svakere i 2022 enn i 2021, lånegjelden øker noe og disposisjonsfondet er omtrent uendret.

Kommunen opplyser at store deler av tapet på netto driftsutgifter stammer fra tap på langsiktige finansielle investeringer. Det vil si at det er ikke kun for høye driftskostnader i de kommunale tjenestene som har forårsaket et negativt netto driftsresultat.

Kommune

3025 Asker

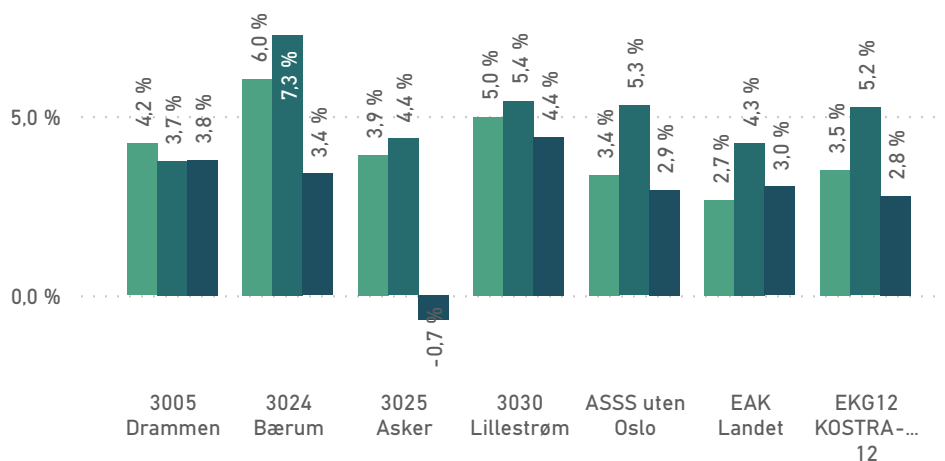
År

Alle

Figur 4.1 Netto driftsresultat i prosent av brutto driftsinntekter

Netto driftsresultat

● 2020 ● 2021 ● 2022



Netto driftsresultat viser hva kommunen sitter igjen med etter at løpende utgifter og finansposter er betalt. Netto driftsresultat kan benyttes til finansiering av investeringer eller avsettes til senere bruk (disposisjonsfondet). Det er en indikator på kommunens økonomiske handlefrihet.

Netto driftsresultat i kommunekonsernet utgjorde -0,7 % av driftsinntektene i kommunen.

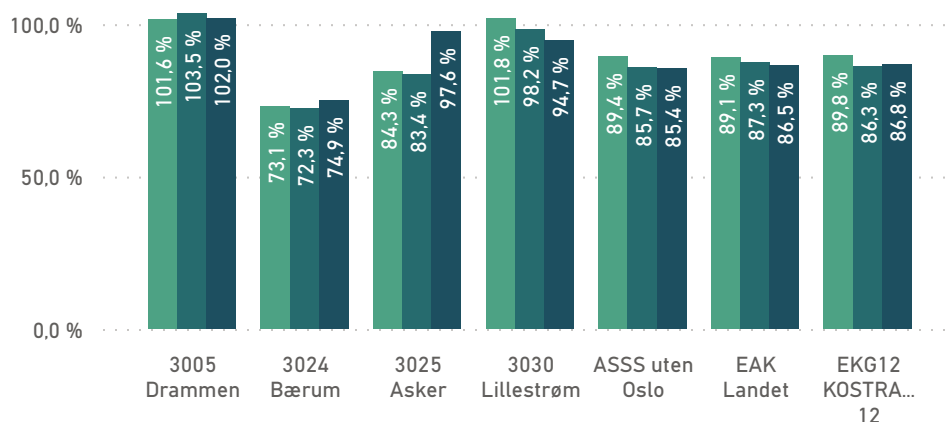
Resultatet i KOSTRA-gruppen var på 2,8 %.

Gjennomsnittlig netto driftsresultat i norske kommuner var på 3,0 % i 2022.

Figur 4.2 Netto lånegjeld i prosent av brutto driftsinntekter

Netto lånegjeld

● 2020 ● 2021 ● 2022



Netto lånegjeld viser gjeldsgraden til kommunene i forhold til driftsinntektene. Høy lånegjeld kan bidra til å begrense kommunens handlefrihet. Kommuner med høy lånegjeld er sterkt eksponert for variasjoner i rentene. For disse kommunene bør det være et mål å redusere de årlige rente- og avdragskostnadene, slik at finanskostnadene (som følge av potensielle renteøkninger og nye investeringer i bygg og anlegg) ikke øker ytterligere på bekostning av den løpende driften.

Netto lånegjeld i kommunen som konsern utgjorde 97,6 % av driftsinntektene.

Snittet i landet var på 86,5 % i 2022.

Netto lånegjeld er høyere i Asker enn nivået i KOSTRA-gruppen og landet.

Kommune

3025 Asker

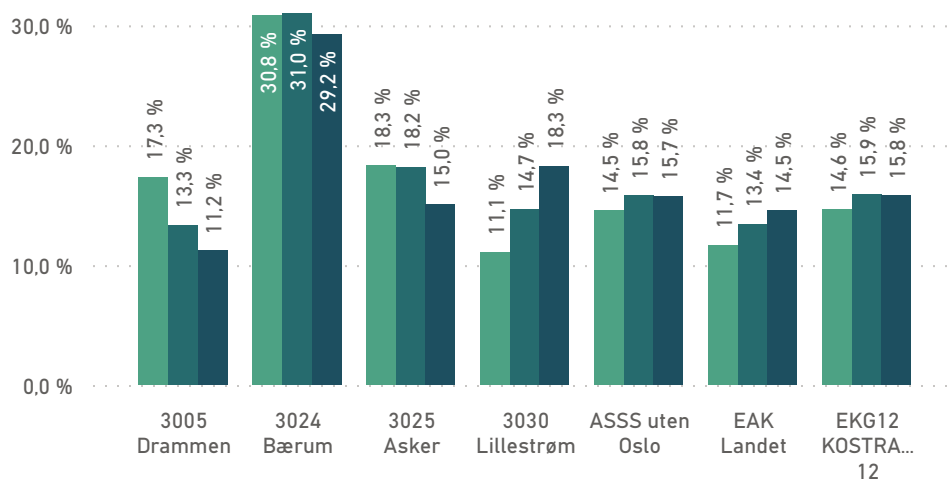
År

Alle

Figur 4.3 Disposisjonsfond i prosent av brutto driftsinntekter

Disposisjonsfond

● 2020 ● 2021 ● 2022



Disposisjonsfond er oppsparte midler som fritt kan benyttes til finansiering av drifts- og investeringsutgifter. Disposisjonsfond er å anse som en økonomisk buffer for å kunne takle svingninger både på inntekts- og utgiftssiden, og kan også benyttes som egenfinansiering av investeringer. Disposisjonsfondet er viktig både med tanke på økonomisk bærekraft og handlingsrom.

Snittet i landet var på 14,5 % i 2022. Disposisjonsfondet har vært lavere enn nivået i KOSTRA-gruppen de siste tre årene.

I figuren under er andre relevante finansielle indikatorer oppsummert for regnskapsåret 2022. Tallene er vist som andel av brutto driftsinntekter, og gir en indikasjon på sterke og svake finansielle sider ved sammenligningsgrunnlaget.

Figur 4.4 Andre finansielle nøkkeltall (i prosent av brutto driftsinntekter)

Regnskapsbegrep	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
Arbeidskapital ekskl. premieavvik	5,8 %	36,1 %	25,2 %	28,2 %	21,2 %	17,7 %	21,9 %
Avdrag (netto)	4,1 %	3,5 %	4,2 %	4,6 %	4,4 %	4,0 %	4,4 %
Bruk av lån (netto)	12,4 %	9,6 %	22,3 %	7,1 %	10,0 %	11,0 %	10,7 %
Brutto driftsresultat	1,8 %	4,1 %	0,8 %	4,5 %	2,2 %	2,1 %	2,2 %
Disposisjonsfond	11,2 %	29,2 %	15,0 %	18,3 %	15,7 %	14,5 %	15,8 %
Egenfinansiering av investeringene	8,4 %	8,5 %	9,1 %	5,4 %	5,9 %	5,8 %	6,1 %
Eiendomsskatt totalt	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	2,7 %	2,9 %	2,5 %
Fri egenkapital drift	11,2 %	29,2 %	15,0 %	17,9 %	16,0 %	14,6 %	16,1 %
Frie inntekter	72,1 %	76,4 %	75,3 %	72,1 %	69,5 %	67,0 %	70,1 %
Netto driftsresultat	3,8 %	3,4 %	-0,7 %	4,4 %	2,9 %	3,0 %	2,8 %
Netto lånegjeld	102,0 %	74,9 %	97,6 %	94,7 %	85,4 %	86,5 %	86,8 %
Netto renteesponering	55,8 %	14,7 %	58,5 %	43,6 %	39,3 %	43,2 %	40,8 %
Pensjonsforpliktelse	95,9 %	88,7 %	80,7 %	86,6 %	92,9 %	98,6 %	91,7 %
Rammetilskudd	31,1 %	7,4 %	17,0 %	28,4 %	23,2 %	26,4 %	23,1 %
Renteesponert gjeld	69,7 %	52,8 %	71,6 %	73,7 %	62,7 %	61,4 %	64,0 %
Renter (netto)	-0,1 %	0,8 %	1,5 %	0,9 %	-0,2 %	0,1 %	-0,0 %
Skatt på inntekt og formue inkludert naturressursskatt	41,0 %	69,0 %	58,4 %	43,7 %	46,3 %	40,6 %	47,0 %

# Kapittel 05 | TJENESTEKVALITET

Et av formålene med økonomianalysen er å sammenligne kommunen med andre kommuner som både driver billig og har høy tjenestekvalitet. Sammenligningskommunene scorer litt ulikt på samlet kvalitet, men har god tjenestekvalitet innen en eller flere sektorer.

Kvalitet i tjenestene er vurdert på grunnlag av Agenda Kaupangs "Kvalitetsindeks". Kvalitetsindeksen er ingen vurdering av om innbyggerne får gode nok tjenester, men kan gi et bilde på hvilke kommuner som har noe å lære bort.

Rangeringen for 2022 (basert på endelige tall for 2021) viser at kommunen har en god kvalitet på tjenestene. Asker har bestilt Kvalitetsindeksen som vil basere seg på tall fra 2022. Denne leveres senere i 2023.

Tjenester	Asker	Bærum	Lillestrøm	Drammen	Kommune-gruppe 12
Barnehage	-0,39	-0,56	-0,61	0,34	-0,10
Grunnskole	0,44	0,72	0,05	0,40	0,35
Barnevern	0,66	0,84	0,43	0,03	0,27
Kultur	-0,28	-0,34	-0,42	-0,36	-0,25
PLO	0,17	-0,10	-0,12	-0,28	0,03
Helse	-1,05	0,11	-0,70	-1,32	-0,55
Sosial	0,96	0,76	0,44	0,27	0,39
Brann	-0,27	-0,13	0,31	0,38	-0,03
Plan	-1,96	-1,02	-0,67	-1,17	-0,99
Samferdsel	1,00	1,23	0,84	1,16	0,98
Bolig	-0,18	0,00	0,29	0,78	0,74
VAR	0,42	0,69	0,32	0,25	0,16
Administrasjon	0,43	0,90	0,56	0,39	0,43
Alle tjenester	0,11	0,20	-0,05	0,04	0,11
<b>Rang kvalitet</b>	<b>107</b>	<b>50</b>	<b>233</b>	<b>172</b>	

Kvalitetsindeksen er en årlig vurdering og rangering av kommuner foretatt av Agenda Kaupang på basis av offentlige tilgjengelige data fra ulike kilder. Indeksen måler avstand fra gjennomsnittet i alle kommuner og er basert på 86 ulike nøkkeltall innen 13 forskjellige sektorer.

I valg av indikatorer er det lagt vekt på utbytte for innbyggere og brukere.

En oversikt over alle plasseringene per tjenesteområde i kvalitetsindeksen er vist i figuren over. Analysen viser at Asker i hovedsak har god kvalitet og kommunen er nest best på samlet rangering av kommunen i utvalget, med en plass nr. 107.

Asker har svake resultater på helsetjenester og plan. Asker har også noe svake resultater innen barnehage, kultur, brann og bolig. Ellers er resultatene gjennomsnittlige eller gode.

# Kapittel 06 | KOSTNADSNIVÅ

Kommune

3025 Asker

År

2022

Behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

**76 085**

Beregnet utgiftsbehov

**99,5 %**

Kostnadsforskjell (mill. kroner)

**332,3**

Kostnadsforskjeller per sektor (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Tjeneste	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
Administrasjon	8,8	-153,0	106,9	44,3	42,5	45,3
Barnehage	-2,4	-58,0	-3,3	-22,8	-118,5	-19,9
Barnevern	-35,2	11,5	-60,6	-32,2	-92,9	-31,8
Bolig	-30,2	-22,8	24,8	10,0	-1,5	7,9
Brann	10,8	2,5	-5,6	1,8	-33,4	1,2
Grunnskole	158,3	71,3	86,8	-8,8	-88,0	-1,7
Helse	0,2	13,7	73,5	34,1	80,9	34,2
Kirke	1,7	-14,2	14,4	-8,7	-19,9	-6,6
Kultur	111,4	64,2	134,7	69,2	159,4	68,6
Landbruk	-0,9	-5,7	1,2	-0,1	2,4	0,0
Næring	-21,5	-9,7	1,1	6,9	85,9	6,1
Plan- og byggesak	13,2	24,3	56,7	24,9	72,4	25,2
Pleie og omsorg	485,1	-80,8	395,0	183,7	314,1	184,0
Samferdsel	35,7	22,0	11,1	49,5	32,2	43,7
Sosial	24,3	16,4	47,8	-31,1	-22,0	-23,9
<b>Totalt</b>	<b>759,3</b>	<b>-118,4</b>	<b>884,4</b>	<b>320,8</b>	<b>413,6</b>	<b>332,3</b>

Kostnadsnivået i tjenestene er vurdert på grunnlag av behovskorrigerede netto driftsutgifter inkludert arbeidsgiveravgift. Netto driftsutgifter viser driftsutgiftene, inkludert avskrivninger, etter at driftsinntektene, som bl.a. inneholder øremerkede tilskudd fra staten og andre direkte inntekter som refusjoner, er trukket fra.

Utgiftene korrigeres for forskjeller i demografi, geografi og sosiale forhold for å gjøre kommuneregnskapene sammenlignbare.

Kommunen har et samlet handlingsrom på 332 mill. kroner sammenlignet mot KOSTRA-gruppen i 2022. Dette betyr at utgiftene i kommunen ville kunne reduseres med dette beløpet, dersom kommunen hadde løst behovet i befolkningene på samme måte som snittet i KOSTRA-gruppen.

Kommunen har mer enn 10 millioner høyere utgifter enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen innenfor tjenestene administrasjon og styring, helse, kultur, plan og byggesak, pleie og omsorg og samferdsel. Øvrige tjenester drives billigere eller på samme nivå som KOSTRA-gruppen.

Kommune

3025 Asker

År

2022

Figur 6.1 Netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)

Tjeneste	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
Administrasjon	5 376	7 036	5 483	4 403	5 021	5 636	5 013
Barnehage	9 197	11 744	10 509	9 797	10 111	9 959	10 118
Barnevern	2 863	1 992	2 228	2 873	2 575	2 702	2 570
Bolig	715	639	406	152	332	414	325
Brann	737	821	847	904	829	1 017	835
Grunnskole	13 959	16 567	17 432	15 910	15 638	16 303	15 778
Helse	4 505	4 409	4 572	3 702	4 116	4 416	4 121
Kirke	534	697	552	404	640	653	619
Kultur	2 755	3 237	3 894	2 517	3 187	3 079	3 192
Landbruk	29	22	36	50	35	124	36
Næring	213	92	-7	-18	-78	-446	-69
Plan- og byggesak	1 288	1 175	1 423	843	1 168	1 053	1 165
Pleie og omsorg	19 885	25 145	23 415	18 259	21 396	23 920	21 333
Samferdsel	1 034	1 175	1 399	1 286	893	1 234	952
Sosial	4 058	2 751	2 979	3 117	3 879	3 570	3 769
<b>Totalt</b>	<b>67 148</b>	<b>77 503</b>	<b>75 168</b>	<b>64 199</b>	<b>69 741</b>	<b>73 635</b>	<b>69 758</b>

For å få et mer helhetlig bilde av kommunens ressursbruk og tjenesteproduksjon er det tatt utgangspunkt i KOSTRA-tall for kommunen som konsern. Det vil si kommunen inklusive kommunale foretak og interkommunale selskaper.

Vi holder videre utenfor funksjonene 170-173 som omfatter felles pensjonsposter, funksjon 275 som omfatter introduksjonsordningen, samt funksjoner 340-355 som dekker tjenestene vann, avløp og renovasjon.

Utgiftene er korrigert for elever i statlige/private skoler, vertskommunetilskudd til institusjoner for mennesker med psykisk utviklingshemming og samt feilføringer i kommunenes regnskap.

Figur 6.1 viser netto driftsutgifter per innbygger fordelt på 15 kommunale tjenester, uten korreksjon for utgiftsbehovet til kommunene.

Netto driftsutgifter var 75 168 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Til sammenlikning var netto driftsutgifter i KOSTRA-gruppen på 69 758 kroner per innbygger i 2022.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 6.2 Beregnet utgiftsbehov per innbygger

Tjeneste	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
Administrasjon	93,1 %	93,3 %	93,4 %	93,7 %	93,3 %	100,0 %	93,3 %
Barnehage	97,5 %	118,1 %	111,6 %	103,7 %	105,0 %	100,0 %	105,4 %
Barnevern	110,7 %	94,4 %	100,0 %	100,9 %	100,7 %	100,0 %	100,7 %
Grunnskole	96,8 %	108,8 %	109,7 %	105,5 %	97,9 %	100,0 %	99,2 %
Helse	92,8 %	93,7 %	94,2 %	91,2 %	91,8 %	100,0 %	91,9 %
Landbruk	12,3 %	4,5 %	19,0 %	39,1 %	18,0 %	100,0 %	19,4 %
Pleie og omsorg	98,2 %	94,6 %	91,2 %	85,9 %	90,6 %	100,0 %	90,3 %
Sosial	128,7 %	84,7 %	86,6 %	108,4 %	101,9 %	100,0 %	101,3 %
Utgiftsbehov totalt	99,2 %	101,0 %	99,5 %	96,5 %	96,0 %	100,0 %	96,3 %

Kostnadsnivået, samt den fremtidige befolkningsutviklingen og befolknings sammensetningen, er nært knyttet til kommunens beregnede utgiftsbehov. Utgiftsbehovet gir en indikasjon på faktisk ressursbruk mot det kommunen objektivt sett har «behov for».

Kommunale regnskaper må korrigeres for ulikheter i utgiftsbehov før sammenligning. Ulik befolknings sammensetning, sosiodemografiske forhold og geografi/bosettingsmønster gjør at kommuner har ulikt utgiftsbehov med hensyn til å gi et likeverdig tjenestetilbud. Kommunene kompenseres/trekkes for slike kostnadsforskjeller gjennom inntektssystemets kostnadsnøkler, basert på hvor dyre eller billige kommunene er å drive. Forskjeller i beregnet utgiftsbehov synliggjøres gjennom kostnadsindekser, hvor en indeksverdi over 100 % indikerer at kommunen er mer kostnadskreven enn landsgjennomsnittet.

Et viktig prinsipp i utjevningssystemet er at kommunene kun skal få kompensasjon for utgifter ved tjenesteytingen de selv ikke kan påvirke, og som da anses som ufrivillige kostnader. Derfor baseres utgiftsutjevningen på et beregnet utgiftsbehov for den enkelte kommune, og ikke på faktiske kostnader.

Ved at kommunen har et samlet utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter ved tjenesteytingen i kommunen gjennom utgiftsutjevningen. I følge beregninger fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet har kommunen et utgiftsbehov som ligger over landsgjennomsnittet innen barnehage og grunnskole. Øvrige tjenester har et utgiftsbehov under eller på landssnittet.



Nettportalen "Frie inntekter" gir en nærmere beskrivelse av inntektssystemet for kommunene. [Klikk her for å gå til nettsiden.](#)

Kommune  År

Figur 6.3 Behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)

Tjeneste	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
Administrasjon	5 772	7 542	5 868	4 698	5 383	5 636	5 372
Barnehage	9 438	9 948	9 416	9 446	9 625	9 959	9 598
Barnevern	2 587	2 110	2 228	2 847	2 557	2 702	2 553
Bolig	715	639	406	152	304	414	325
Brann	737	821	847	904	829	1 017	835
Grunnskole	14 417	15 229	15 893	15 084	15 975	16 303	15 909
Helse	4 853	4 706	4 855	4 057	4 485	4 416	4 484
Holdes utenfor	0	0	0	0	0	0	0
Kirke	534	697	552	404	640	653	619
Kultur	2 755	3 237	3 894	2 517	3 187	3 079	3 192
Landbruk	237	499	190	127	197	124	187
Næring	213	92	-7	-18	-78	-446	-69
Plan- og byggesak	1 288	1 175	1 423	843	1 168	1 053	1 165
Pleie og omsorg	20 241	26 588	25 682	21 251	23 621	23 920	23 618
Samferdsel	1 034	1 175	1 399	1 286	893	1 234	952
Sosial	3 153	3 246	3 440	2 876	3 806	3 570	3 721
<b>Totalt</b>	<b>67 973</b>	<b>77 704</b>	<b>76 085</b>	<b>66 474</b>	<b>72 591</b>	<b>73 635</b>	<b>72 463</b>

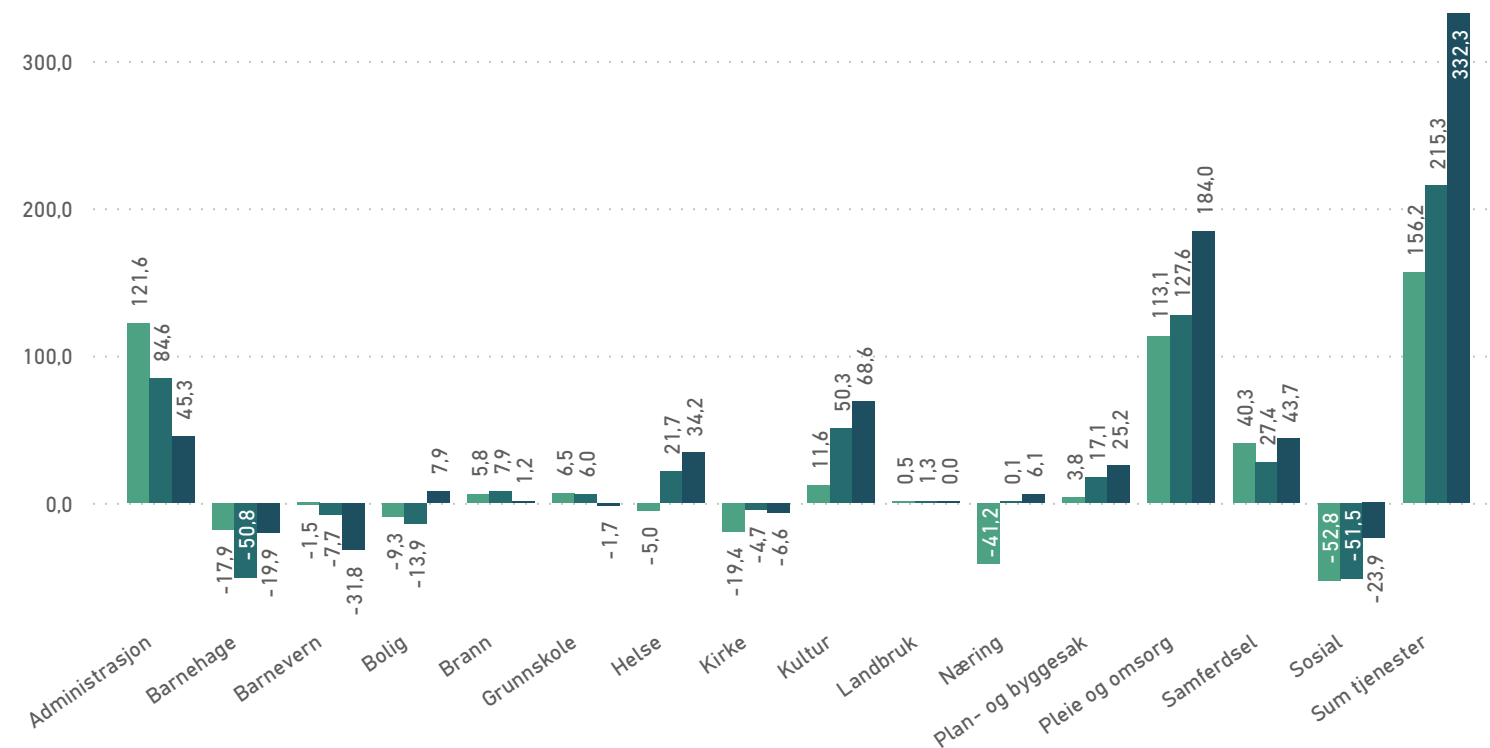
I figur 6.3 er netto driftsutgifter per tjeneste korrigeret for utgiftsbehovet til kommunene. Ved å behovskorrigere netto driftsutgifter vil man få et bedre grunnlag for å kunne sammenligne kommunene mot hverandre. Korrigerende for kommunenes utgiftsbehov utføres ved å ta netto driftsutgifter per innbygger for hver tjeneste og dele dette på utgiftsbehovet i den enkelte tjeneste.



Figur 6.5 Kostnadsforskjeller over tid

Innsparingspotensiale inkl. AGA

● 2020 ● 2021 ● 2022



Figur 6.5 viser kostnadsforskjeller mellom kommunen og KOSTRA-gruppen over tid. Som figuren viser, så har kostnadsutviklingen variert mellom de enkelte tjenestene i perioden 2020-2022.

Kommunen har et samlet handlingsrom på 332,3 mill. kroner sammenliknet mot KOSTRA-gruppen i 2022. Sammenliknet med KOSTRA-gruppen er dette en større forskjell enn tidligere år. Variasjoner fra år til år kan skyldes aktivitetsendringer i kommunen og/eller i KOSTRA-gruppen.

Fra 2021 til 2022 har kostnadene økt mest i forhold til i KOSTRA-gruppen innen pleie og omsorg. Differansen økte fra 127,6 mill. kroner, med nesten 60 mill. kroner, til 184 mill. kroner.

Administrasjon og styring har størst reduksjon i kostnadsdifferanse.

# Kapittel 07 | BARNEHAGE

Kommune	År	Utgifter til barnehage per innbygger
3025 Asker	2022	Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)

Netto driftsutgifter (tusen kroner)

**1 027 570**

Netto driftsutgifter per innbygger

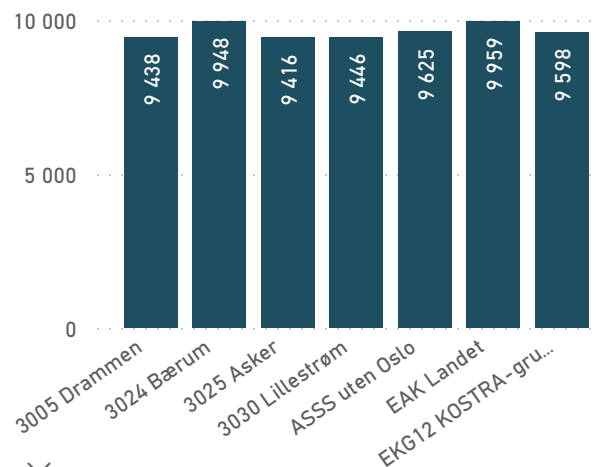
**9 416**

Beregnet utgiftsbehov

**111,6 %**

Kostnadsforskjell (mill. kroner)

**-19,9**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	201 Barnehage	211 Styrket tilbud til førskolebarn	221 Barnehagelokaler og skyss	Totalt
3005 Drammen	53,6	-40,9	-15,1	-2,4
3024 Bærum	18,3	-35,4	-41,0	-58,0
3030 Lillestrøm	68,5	-28,5	-43,3	-3,3
ASSS uten Oslo	48,0	-32,6	-38,2	-22,8
EAK Landet	6,7	-48,0	-77,2	-118,5
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	45,8	-30,0	-35,7	-19,9

Barnehage omfatter tre tjenestefunksjoner; 201 Barnehage, 211 Styrket tilbud til førskolebarn og 221 Barnehagelokaler og skyss.

Behovet for barnehage i kommunen er beregnet til 111,6 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 1,03 mrd. kroner i 2022. Dette utgjør 9 416 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett noe lavere enn KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så er kostnadsnivået innen barnehage ca. 20 mill. kroner lavere i Asker enn i KOSTRA-gruppen basert på fjorårets regnskap.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 7.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til barnehage

Region	2-5 år (78 %)	Barn 1 år uten kontantstøtte (11 %)	Innbyggere med høyere utdanning (11 %)	Utgiftsbehov barnehage
3005 Drammen	99,0 %	92,5 %	91,2 %	97,5 %
3024 Bærum	114,2 %	114,3 %	148,1 %	118,1 %
3025 Asker	110,7 %	103,3 %	125,4 %	111,6 %
3030 Lillestrøm	106,7 %	96,7 %	90,0 %	103,7 %
ASSS uten Oslo	103,1 %	104,7 %	118,6 %	105,0 %
EAK Landet	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	103,9 %	104,1 %	117,2 %	105,4 %

Behovet for barnehage i kommunen er beregnet til 111,6 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

For KOSTRA-gruppen er utgiftsbehovet beregnet til 105,4 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger over er landsgjennomsnittet, så har kommunen fått ekstra kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 7.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vektorer som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

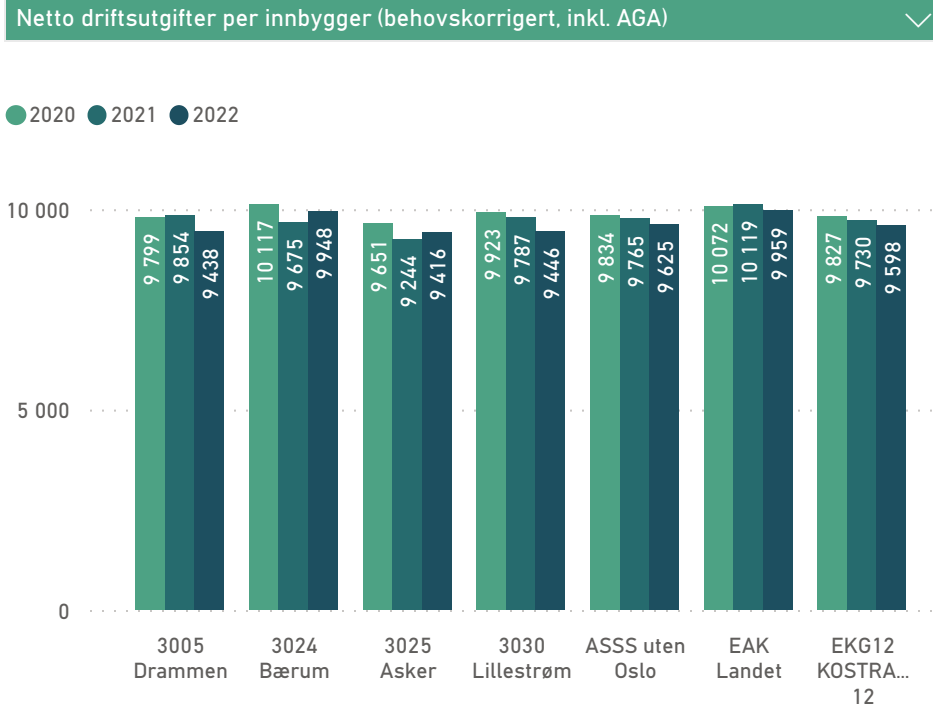
Sammenlignet med landsgjennomsnittet, så har kommunen flere barn i aldersgruppen 2-5 år, flere familier med barn som er ett år og som ikke mottar kontantstøtte og flere innbyggere med høyere utdanning.

I kostnadsnøkkelen for barnehage er det lagt størst vekt på alderskriteriet (78 %). Utdanningskriteriet er begrunnet med at etterspørselen etter barnehageplasser er større desto høyere utdanning foreldrene har.

I forhold til sammenligningskommunene, så har kommunen nest høyest behov for barnehagetjenester.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

Figur 7.2 Samlede utgifter til barnehage per innbygger ▼

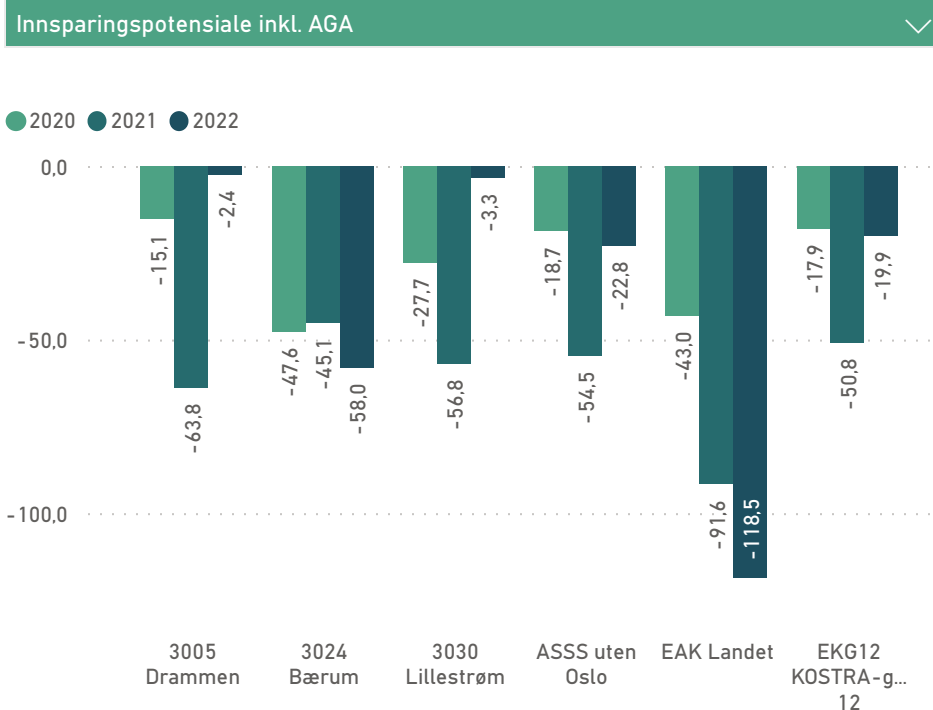


Behovskorrigerte netto driftsutgifter til barnehage var 9 416 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 9 598 kroner per innbygger på barnehage i 2022.

Som figur 7.2 viser, så er driftsnivået i kommunen noe høyere i 2022 enn i 2021, men lavere enn i 2020.

Figur 7.3 Kostnadsforskjeller på barnehage (mill. kroner) ▼

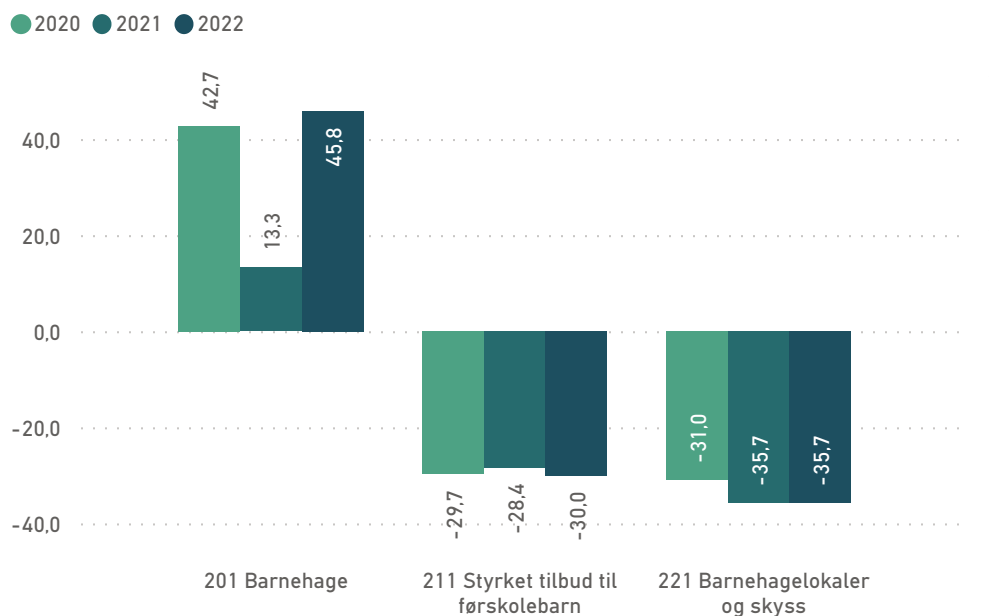


Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på -19,9 mill. kroner på barnehage.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Alle ▼

Figur 7.4 Kostnadsforskjeller på barnehage mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



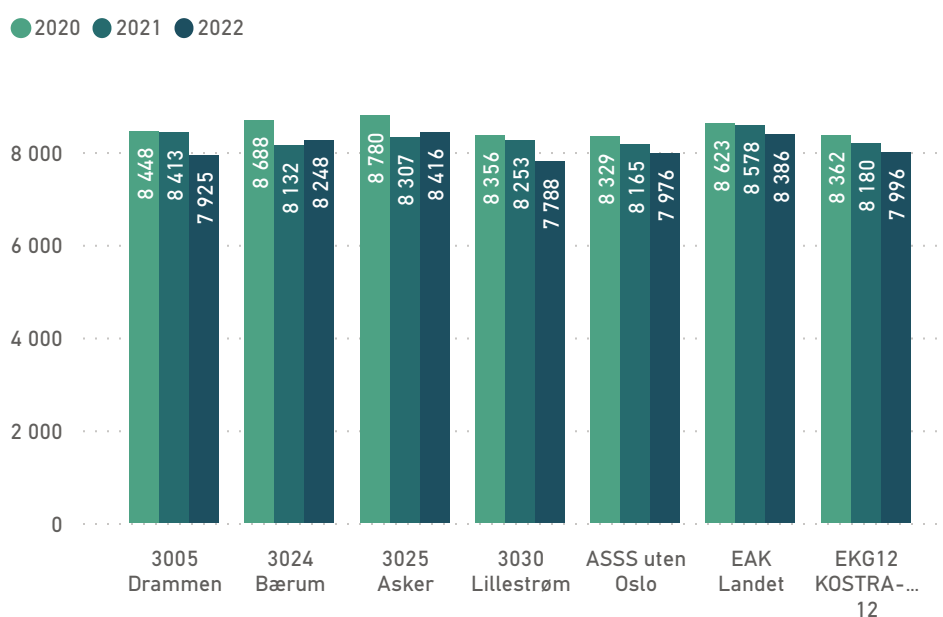
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen driver Asker med høyere kostnader per barn til ordinær bemanning inkl. tilskudd til private barnehager.

Asker har lavere kostnader innen barnehagelokaler og skyss.

Kommunen betaler ut kapitaltilskudd til de private barnehagene under funksjon 201.

Figur 7.5 Funksjon 201 Barnehage, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til funksjon 201 barnehage var 8 416 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Funksjon 201 omfatter det ordinære barnehagetilbudet, samt tilskudd til drift av ikke-kommunale barnehager.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 7 996 kroner per innbygger i 2022.

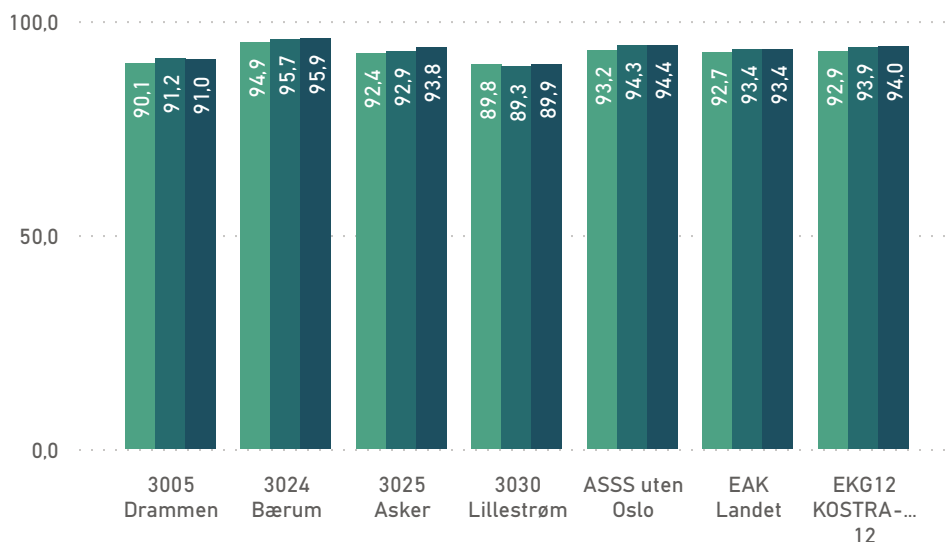
Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 201 utgjør 45,8 mill. kroner i 2022.

Kommune  År

Figur 7.6 Andel barn i barnehage, alle eierforhold

1-5 år

● 2020 ● 2021 ● 2022



Høye utgifter til det ordinære barnehage-tilbudet kan skyldes høy dekningsgrad eller høye enhetskostnader (plasser).

Barnehagedekningen avhenger av kapasitet og etterspørsel etter barnehageplasser i den enkelte kommune, samt hvor mange barn fra nabokommunene som har plass i kommunen.

Figur 7.7 Andel barn i barnehage etter alder

Alle eierforhold

År

2022

Region	0 år	1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	6 år
3005 Drammen	2,0	74,2	92,9	96,7	94,4	96,3	0,6
3024 Bærum	4,0	86,4	97,0	98,2	99,5	97,7	0,5
3025 Asker	0,8	82,7	93,6	97,0	95,6	98,8	0,4
3030 Lillestrøm	4,5	77,6	88,5	94,1	93,1	95,6	0,5
ASSS uten Oslo	5,7	83,0	95,8	97,7	97,8	97,7	0,6
EAK Landet	4,6	81,0	94,7	96,8	97,2	97,4	0,6
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	5,3	82,6	95,2	97,4	97,3	97,7	0,5

Figur 7.7 viser andel barn i barnehage fordelt på alder. Høy dekningsgrad sammenlignet med KOSTRA-gruppen kan skyldes flere barn innenfor ulike aldersgrupper med barnehageplass. Særlig barn under 1 år er viktig å være oppmerksomme på.

Barn under 1 år har ikke rett til plass i barnehage. Kommunene får ikke rammetilskudd for å gi tilbud til disse barna. Kommunen kan nekte dem opptak, men kan ikke nekte å gi tilskudd dersom barna går i private barnehager. Ved slike tilfeller, er barn under 1 år med barnehageplass svært dyre barn og kan koste opp mot 200 000 kroner per barn.

Kommune

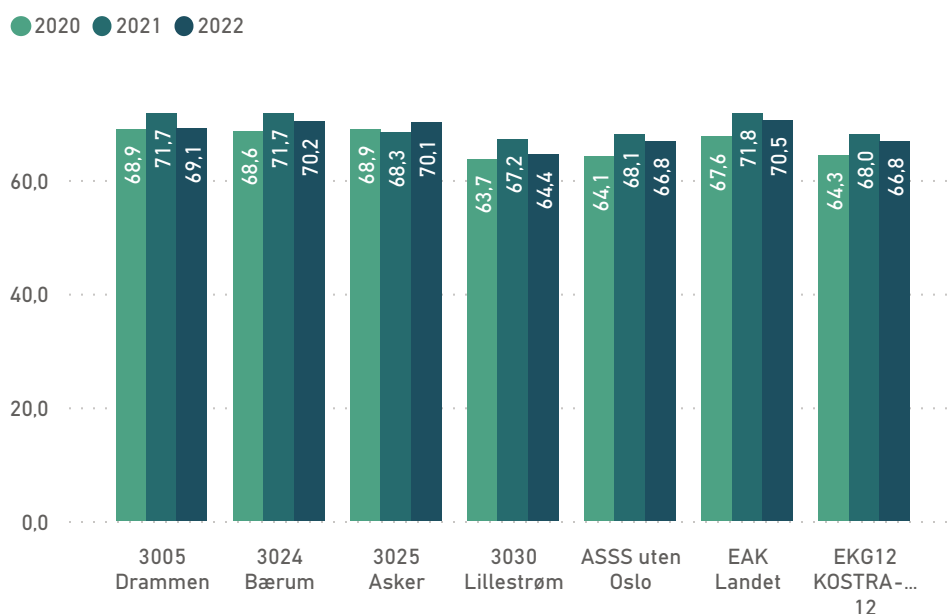
3025 Asker

År

Alle

Figur 7.8 Korrigerte brutto driftsutgifter per korrigerte oppholdstimer i kommunale barnehager

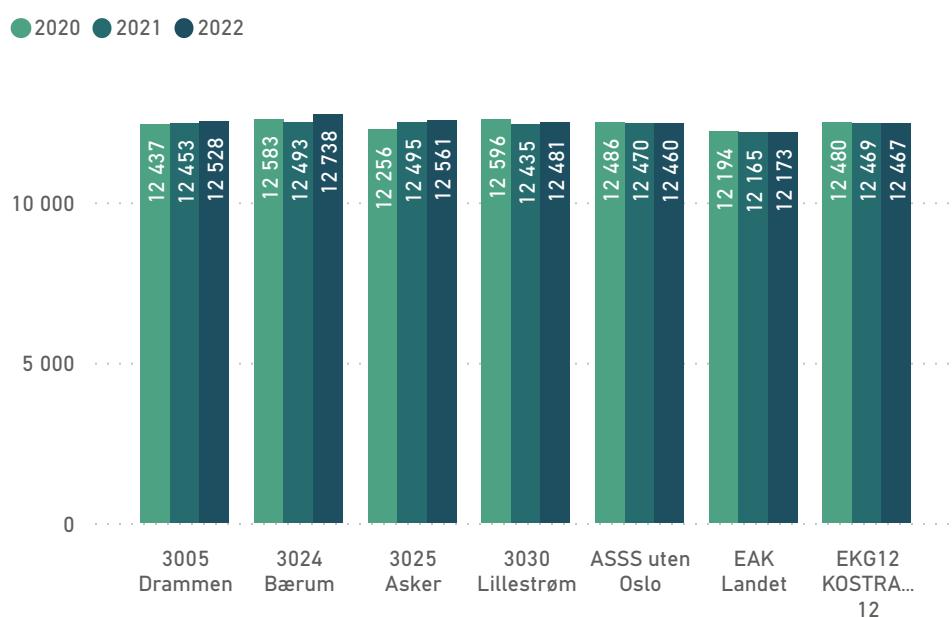
Korrigerte brutto driftsutgifter (funksjon 201) per korrigerte oppholdstimer i kommunale barnehager (inkl. AGA)



Produktiviteten i kommunale barnehager styrer tilskuddssatsene til de private barnehagene. Produktiviteten kan måles med korrigerte brutto driftsutgifter per korrigerte oppholdstimer. Indikatoren sammenligner kostnaden ved å produsere tjenesten per time før foreldrebetalingen er trukket fra.

Figur 7.9 Korrigerte oppholdstimer per årsverk i kommunale barnehager

Korrigerte oppholdstimer per årsverk til grunnbemanning i kommunale barnehager



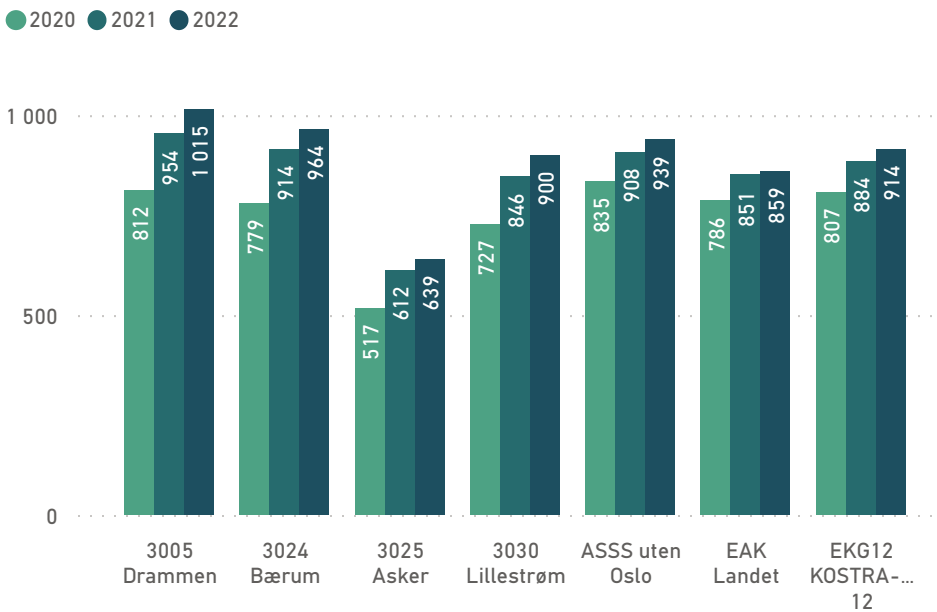
Korrigerte oppholdstimer per årsverk i barnehager er det mest brukte nøkkeltallet for produktivitet i barnehagetjenesten. Indikatoren gir et uttrykk for bemanningsfaktoren i tjenesten. Normen er seks store barn per ansatt i avdelingen, det vil si 13 000 timer per årsverk.

De kommunale barnehagene i kommunen driver litt mer effektivt sammenlignet med KOSTRA-gruppen. Produktiviteten i kommunen er økt fra 2020 til 2022.

Kommune  År  Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

Figur 7.14 Funksjon 211 Styrket tilbud, behovskorrigerte netto driftsutgifter per innbygger

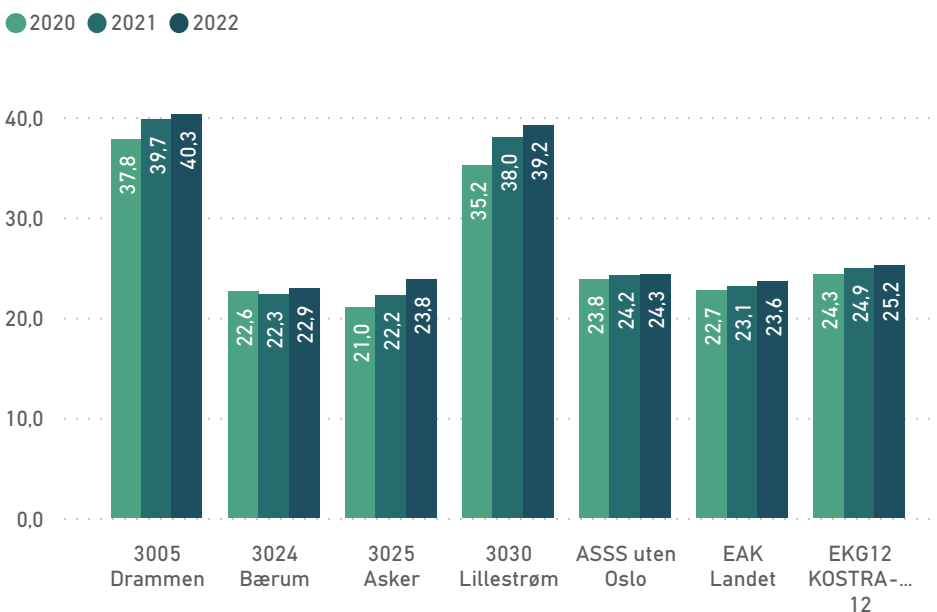
Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Funksjon 211 omfatter tiltak for barn med spesielle behov.

Figur 7.15 Andel barn med styrkingstiltak

Andel barn med styrkingstiltak i forhold til alle barn i barnehage (prosent)



Høye utgifter til styrkingstiltak kan skyldes mange vedtak eller store vedtak.

Andelen barnehagebarn som mottar et særskilt tilbud i kommunen er økt fra 2020 til 2022.

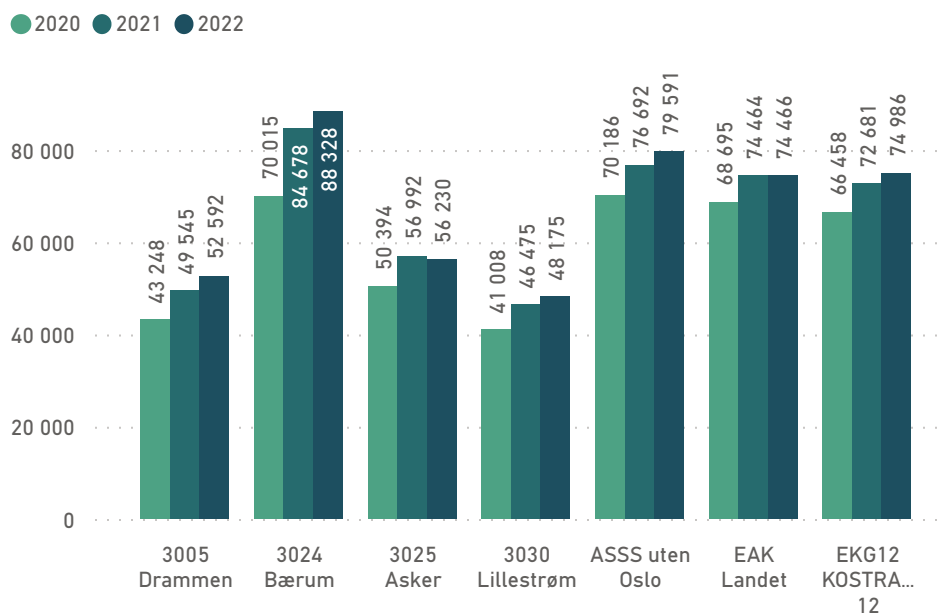
Kommunen har en lavere andel barn med styrkingstiltak blant sammenligningsutvalget i 2022.



Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

**Figur 7.16 Netto driftsutgifter per barn med styrkingstiltak**

Netto driftsutgifter (funksjon 211) per barn med styrkingstiltak (inkl. AGA)

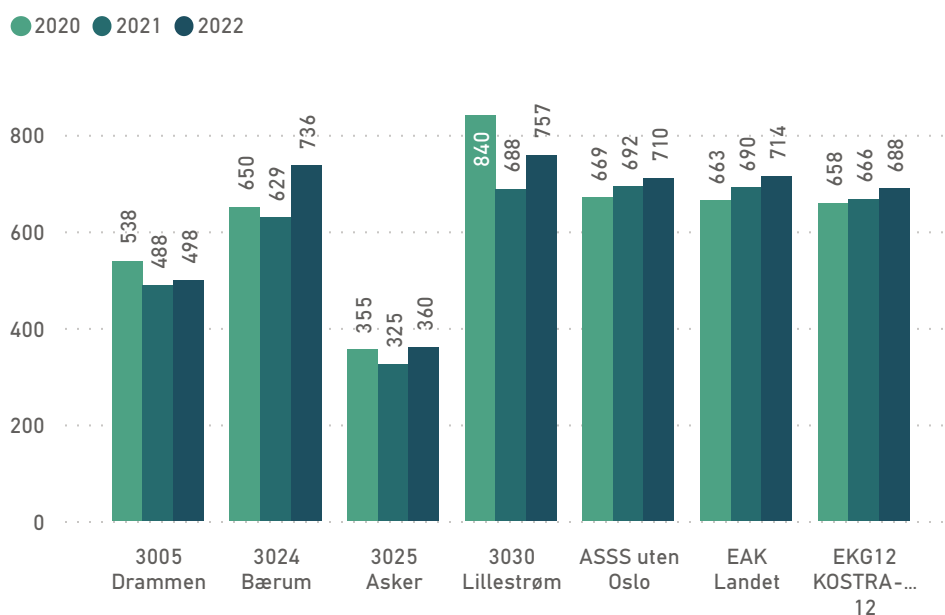


Det er store forskjeller mellom sammenligningskommunene, fra rundt 48 000 kroner per barn i Lillestrøm til 88 000 kroner i Bærum.

Utgiftene til styrkingstiltak i Asker er lavere per barn enn KOSTRA-gruppen, og det er en lav andel barn som får styrkingstiltak.

**Figur 7.17 Funksjon 221 Barnehagelokaler, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

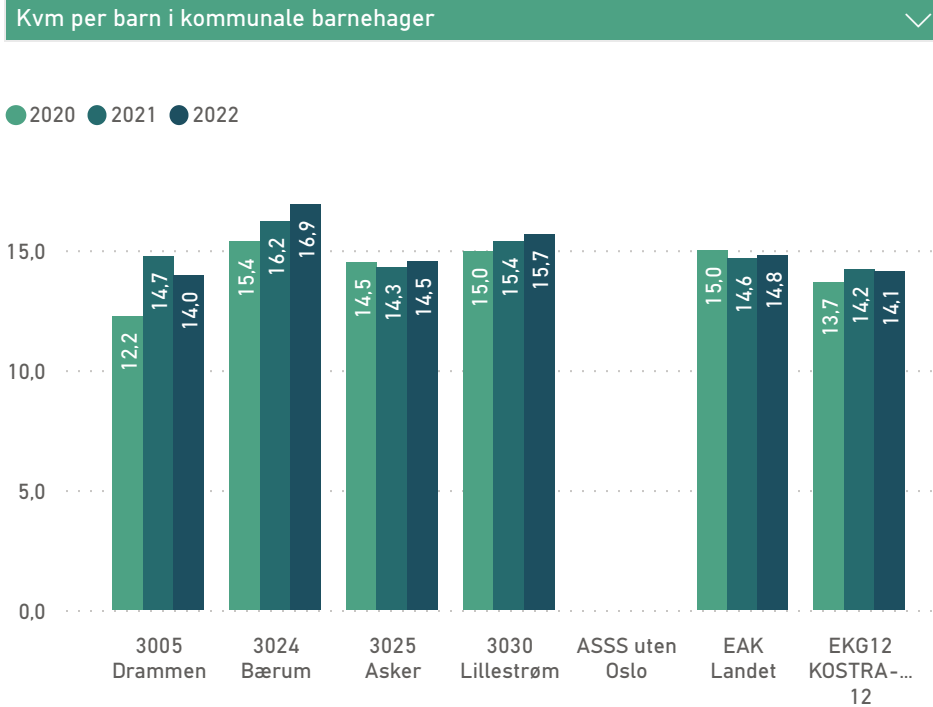
Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Funksjon 221 omfatter i hovedsak utgifter til drift og vedlikehold av barnehagelokaler.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

Figur 7.18 Kvm per barn i barnehage ▼

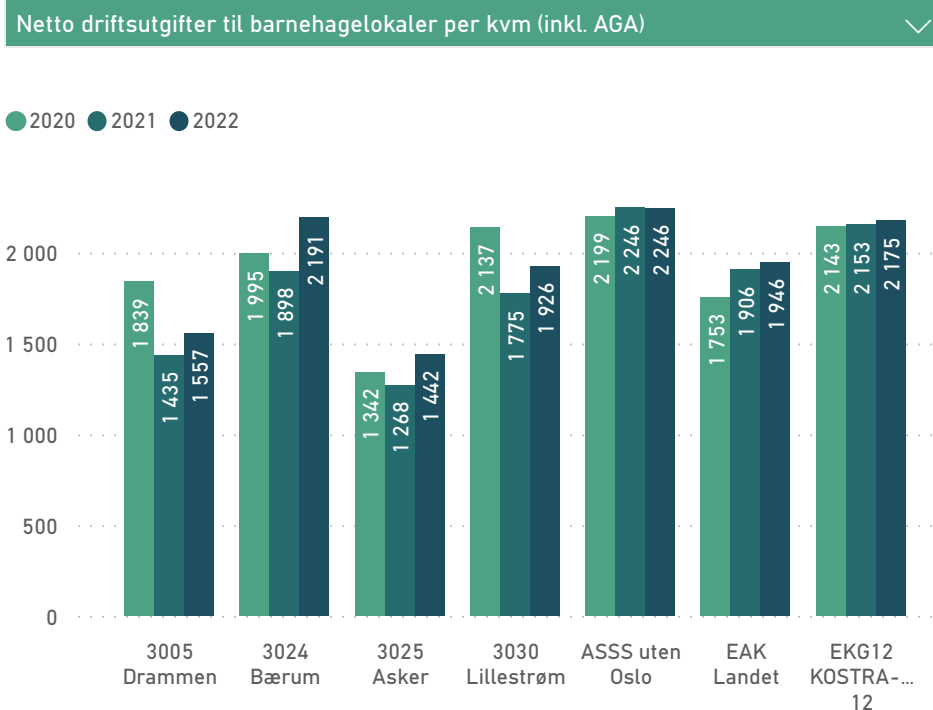


Utgifter til barnehagelokaler er et produkt av antall barnehageplasser, antall kvm per plass og utgifter per kvm.

Kommunen har litt mer areal per bruker enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen.

Vi har ikke tall for ASSS uten Oslo her.

Figur 7.19 Barnehagelokaler, netto driftsutgifter per kvm ▼



Asker har mer areal per barn, men lavere utgifter per kvadratmeter enn KOSTRA-gruppen.

Avskrivninger er inkludert i netto driftsutgifter per kvadratmeter.

# Kapittel 08 | GRUNNSKOLE

Kommune  År  Utgifter til grunnskole per innbygger

Netto driftsutgifter (tusen kroner)

**1 704 540**

Beregnet utgiftsbehov

**109,7 %**

Netto driftsutgifter per innbygger

**15 893**

Kostnadsforskjell (mill. kroner)

**-1,7**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	202 Grunnskole	213 Voksenopplæring	215 Skolefritidstilbud	222 Skolelokaler	223 Skoleskyss	Totalt
3005 Drammen	69,3	-3,5	1,8	78,9	11,8	158,3
3024 Bærum	107,7	-6,1	-31,9	-7,8	9,4	71,3
3030 Lillestrøm	113,1	13,3	-14,2	-22,7	-2,8	86,8
ASSS uten Oslo	4,4	-18,0	-23,7	22,1	6,4	-8,8
EAK Landet	-16,1	-23,7	-46,7	7,8	-9,2	-88,0
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	11,4	-14,5	-21,3	17,4	5,3	-1,7

Grunnskole omfatter fem tjenestefunksjoner; 202 Grunnskole, 213 Voksenopplæring, 215 Skolefritidstilbud, 222 Skolelokaler og 223 Skoleskyss.

Behovet for grunnskole i kommunen er beregnet til 108,7 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 1,7 mrd. kroner i 2022. Dette utgjør 15 893 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er helt på nivå med KOSTRA-gruppen. Grunnskole er et tjenesteområde som tar en stor andel av budsjett og regnskap.

Elevkostnaden står i forhold til den valgte skolestrukturen også når vi sammenlikner med Drammen, Lillestrøm og Bærum, som alle har større gjennomsnittlig skolestørrelser.

Asker har mer areal per elev enn KOSTRA-gruppen

Kommune ▼ År ▼

3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 8.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til grunnskole

Region	6-15 år (92 %)	Basistillegg (1 %)	Innvandrere 6-15 år, ekskl. Skandinavia (3 %)	Reiseavstand innen sone (2 %)	Reiseavstand til nabokrets (2 %)	Utgiftsbehov grunnskole
3005 Drammen	98,7 %	10,3 %	129,4 %	52,1 %	52,3 %	96,8 %
3024 Bærum	112,3 %	8,1 %	103,7 %	56,9 %	52,3 %	108,8 %
3025 Asker	112,4 %	11,3 %	117,1 %	45,4 %	85,7 %	109,7 %
3030 Lillestrøm	108,3 %	12,0 %	110,3 %	52,2 %	69,0 %	105,5 %
ASSS uten Oslo	100,2 %	7,8 %	100,9 %	67,0 %	65,1 %	97,9 %
EAK Landet	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	101,6 %	8,3 %	102,6 %	64,6 %	66,8 %	99,2 %

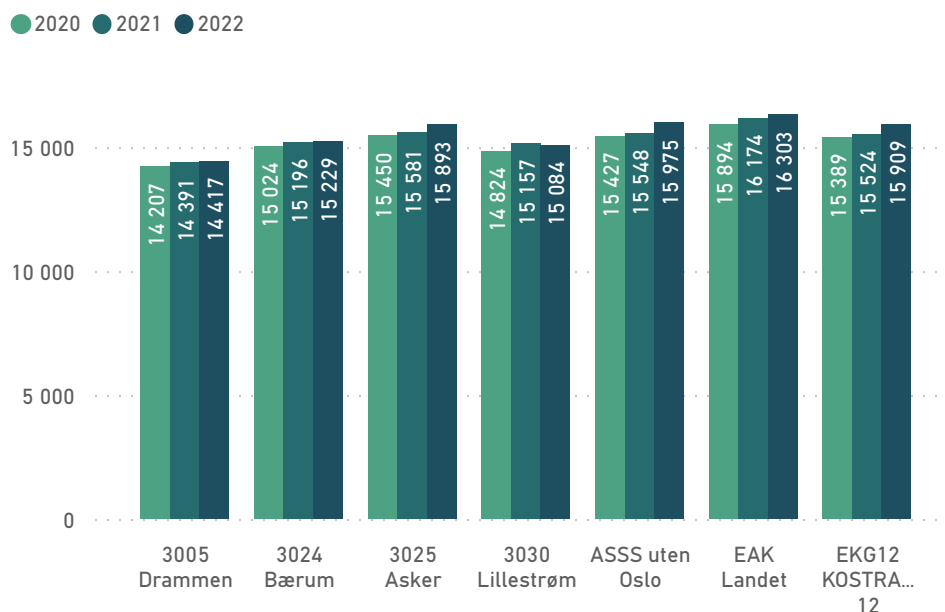
Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger over landsgjennomsnittet, så har kommunen fått økt kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 8.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vektorer som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

Sammenlignet med landsgjennomsnittet, så har kommunen flere barn i aldersgruppen 6-15 år. I kostnadsnøkkelen for grunnskole er det lagt størst vekt på dette alderskriteriet (92 %). Geografi og bosettingskriteriene gjør mindre utslag på det samlede utgiftsbehovet for denne sektoren (5 %).

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

 Figur 8.2 Samlede utgifter til grunnskole per innbygger ▼

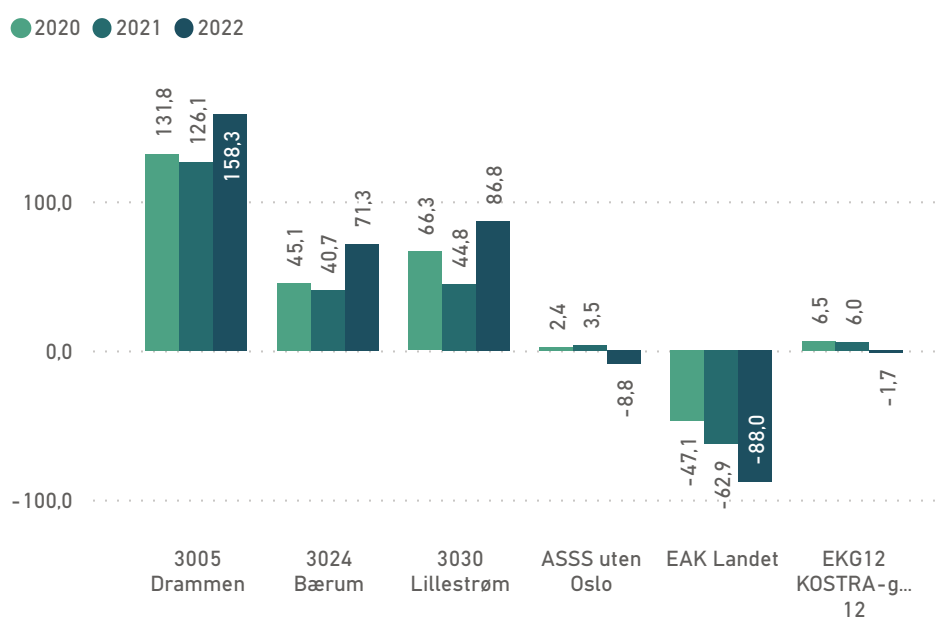
 Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Behovskorrigerte netto driftsutgifter til grunnskole var 15 893 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 15 909 kroner per innbygger på grunnskole i 2022.

Kostnadene er justert for endringer i pris og lønnsvekst. Utgiftsnivået er noe opp fra 2020 og 2021.

 Figur 8.3 Kostnadsforskjeller på grunnskole (mill. kroner) ▼

 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼


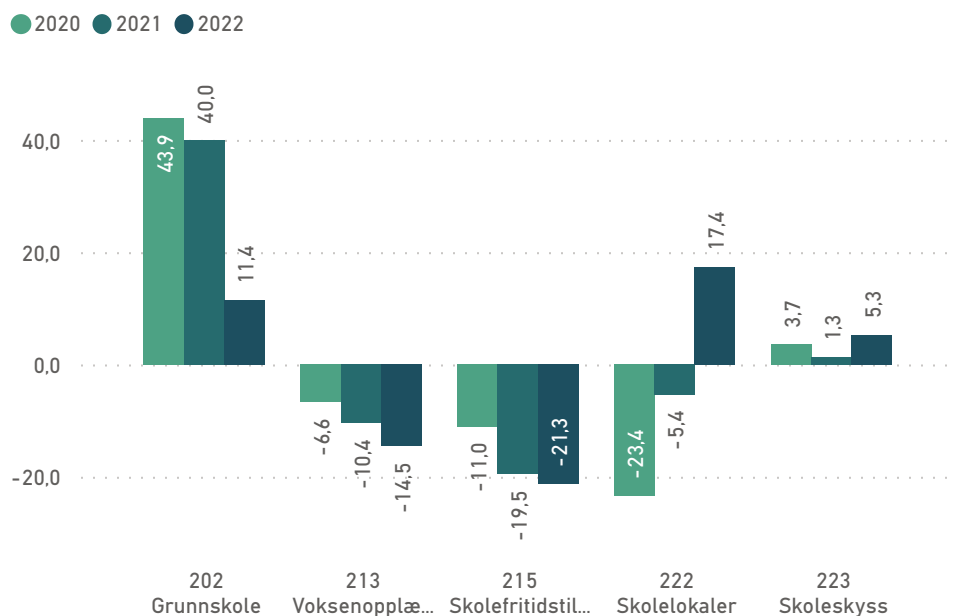
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på -1,7 mill. kroner på grunnskole.

Kostnadene er på nivå med KOSTRA-gruppen. Samtidig drifter Drammen, Bærum og Lillestrøm grunnskolen 71- 158 mill. kroner rimeligere.

Kommune  År

Figur 8.4 Kostnadsforskjeller på grunnskole mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



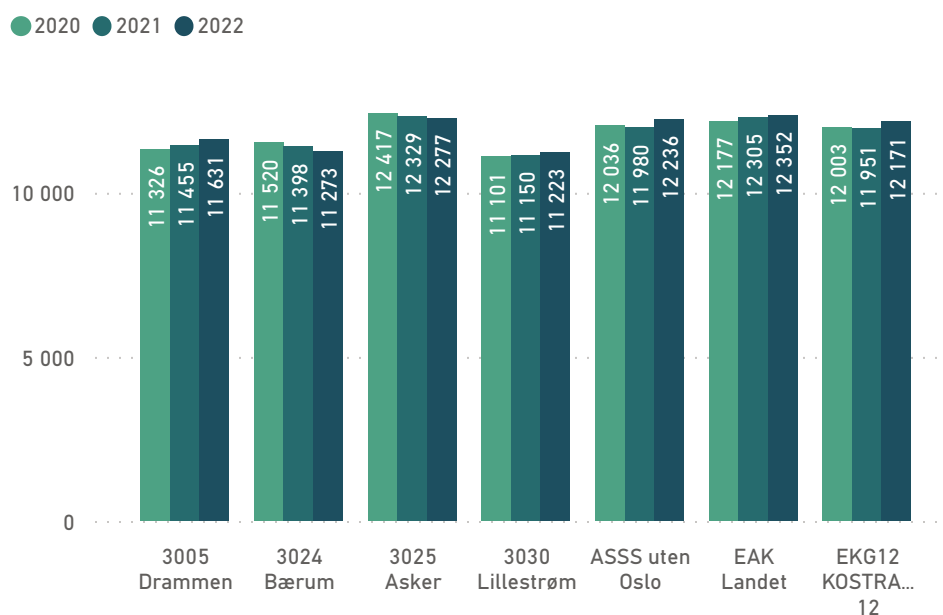
Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, så er handlingsrommet størst innen funksjon 222 med 17 mill. kroner

For funksjon 201 som omfatter undervisning i grunnskolen er innsparingspotensialet redusert vesentlig fra 2021. Potensialet tilsvarer 11,4 mill. kroner i 2022.

De øvrige tjenestefunksjonene innenfor denne sektoren drives mer kostnads-effektivt enn KOSTRA-gruppen, eller på samme nivå.

Figur 8.5 Funksjon 202 Grunnskole, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

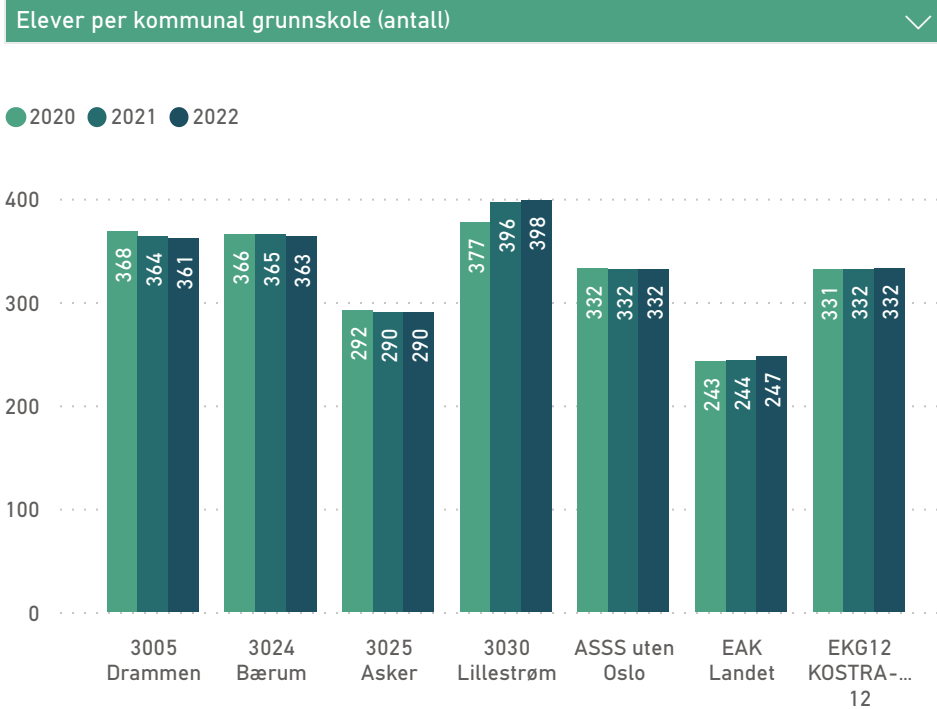
Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Funksjon 202 omfatter undervisning i grunnskolen inkl. spesialundervisning.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

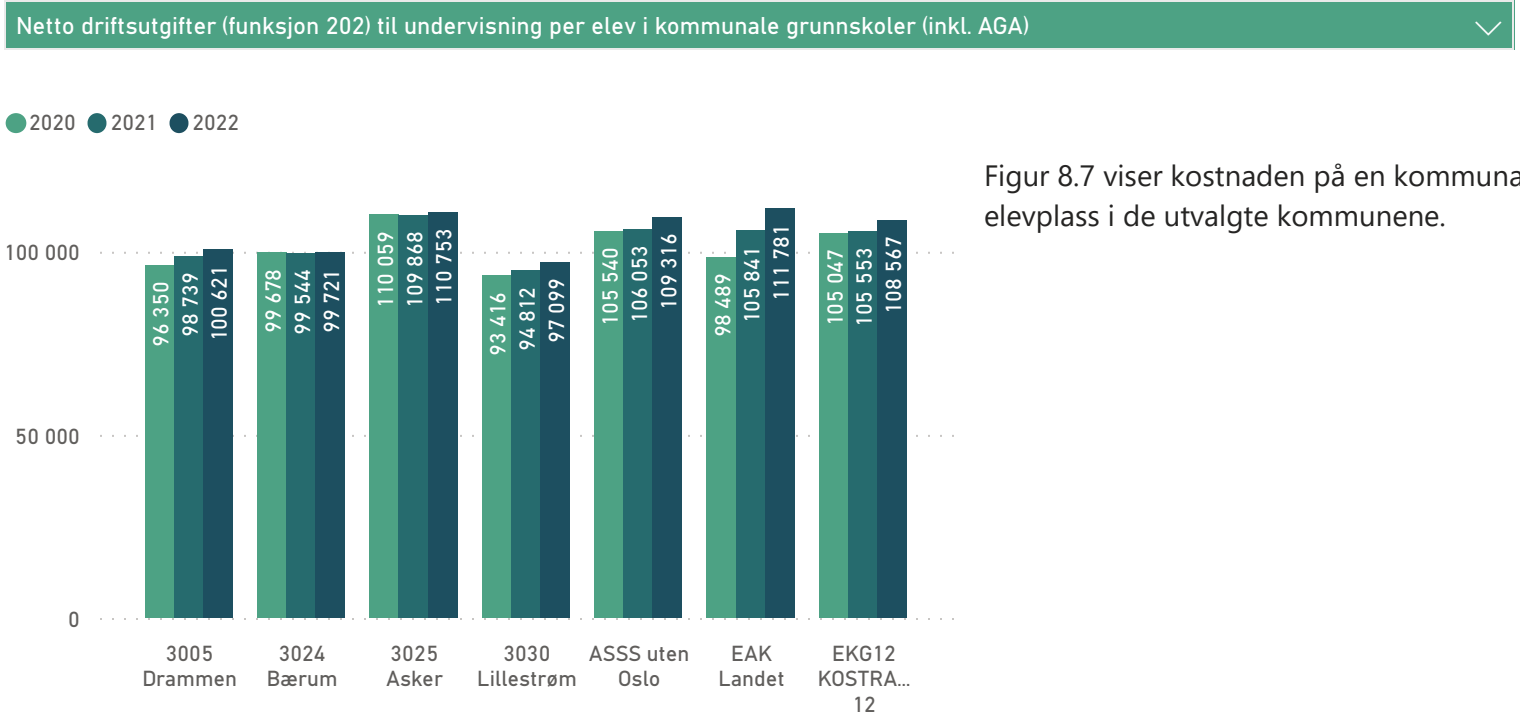
Figur 8.6 Elever per skole ▼



Skolestørrelsen er den viktigste kostnadsdriveren i grunnskolen. Store skoler gir vanligvis lavere utgifter til undervisning per elev.

Kommunen har vesentlig færre elever per skole enn Drammen, Bærum og Lillestrøm. Det er av stor betydning for kostnadene per elev.

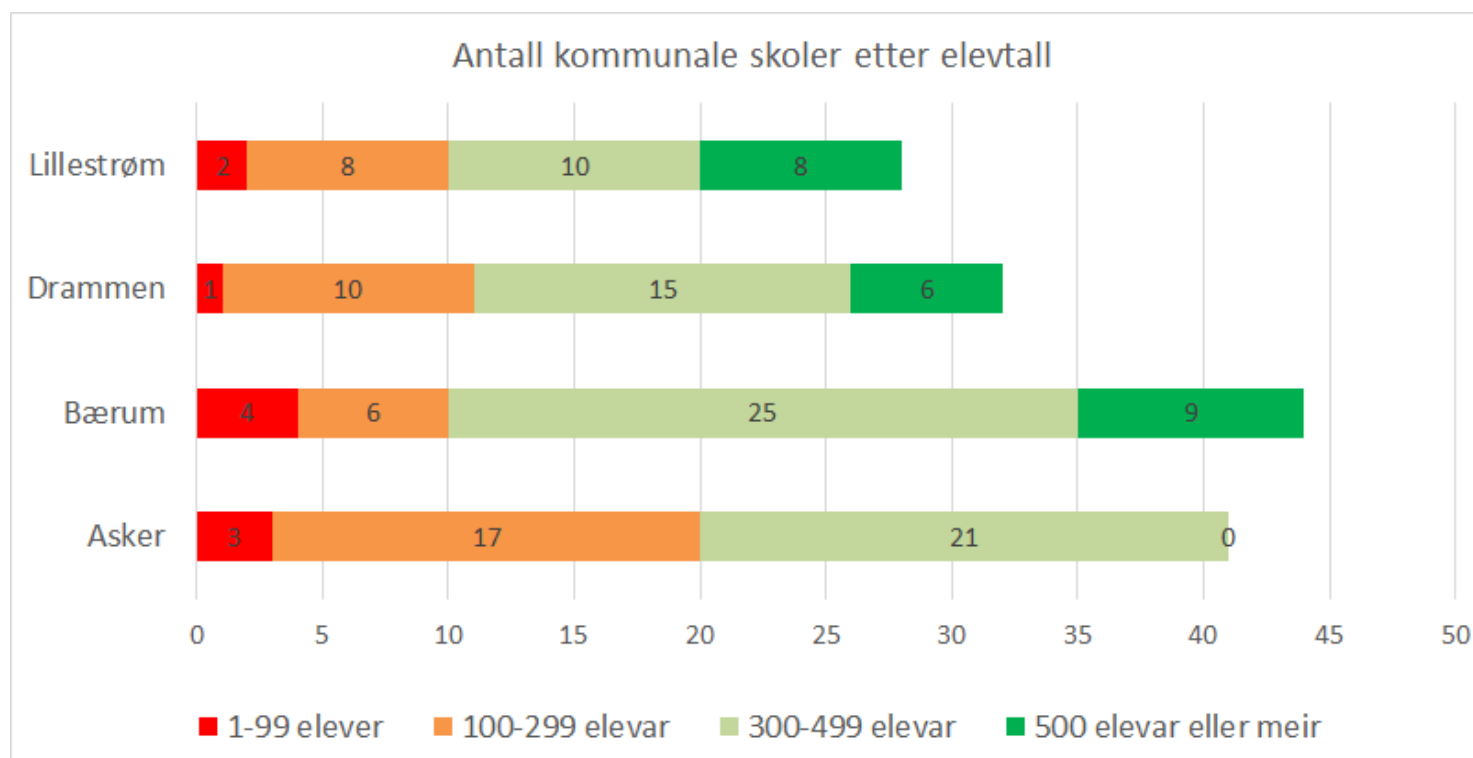
Figur 8.7 Netto driftsutgifter til undervisning per elev ▼



Figur 8.7 viser kostnaden på en kommunal elevplass i de utvalgte kommunene.

Figur 8.8 Antall kommunale skoler etter elevtall

Alle År 2022



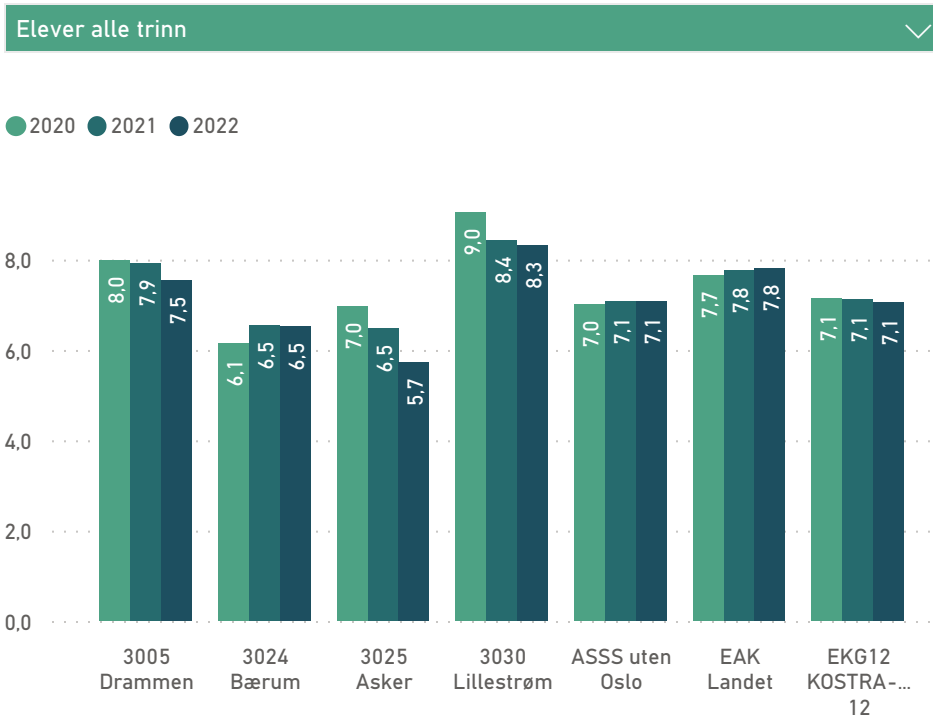
Netto driftsutgifter per elev til undervisning bør stå i forhold til den valgte skolestrukturen. Figur 8.8 viser antall kommunale skoler etter skolestørrelse.

Asker har ingen store skoler med 500 elever eller mer, men Asker har klart flest små skoler med under 300 elever. Skolestrukturen er åpenbart kostnadsdrivende i Asker, sammenliknet med kommuner som har svært kostnadseffektive skolestrukturer.



Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

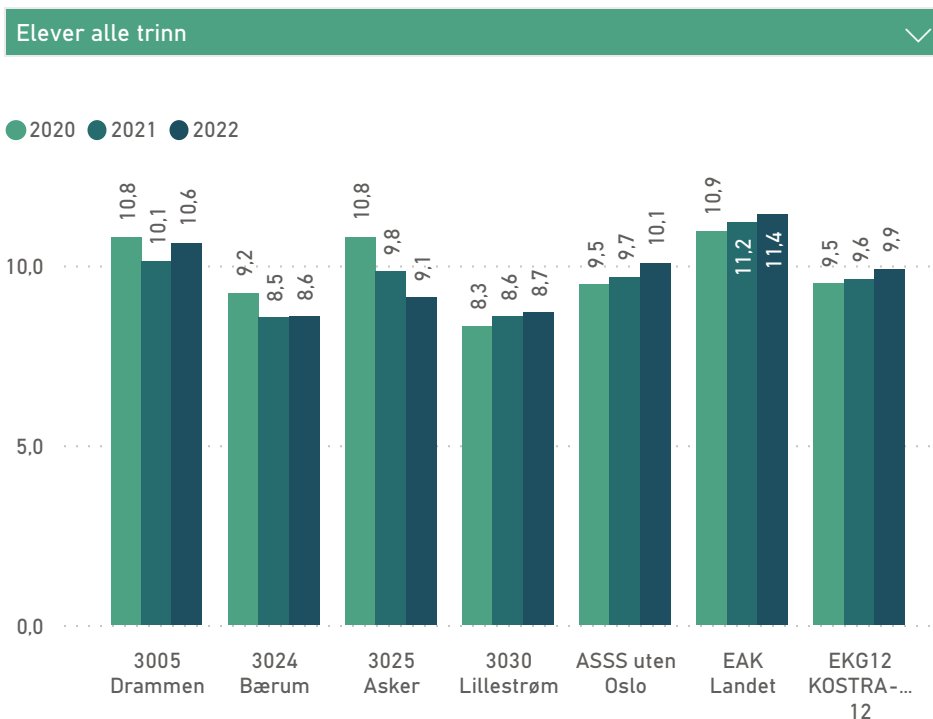
Figur 8.10 Andel elever som mottar spesialundervisning ▼



Omfanget av spesialundervisning kan være med på å drive opp kostnadsnivået i grunnskolen, da dette ofte krever ekstra ressurser.

Andelen elever som mottar spesialundervisning i kommunen er redusert fra 2020 til 2022.

Figur 8.11 Årstimer til spesialundervisning per elev ▼

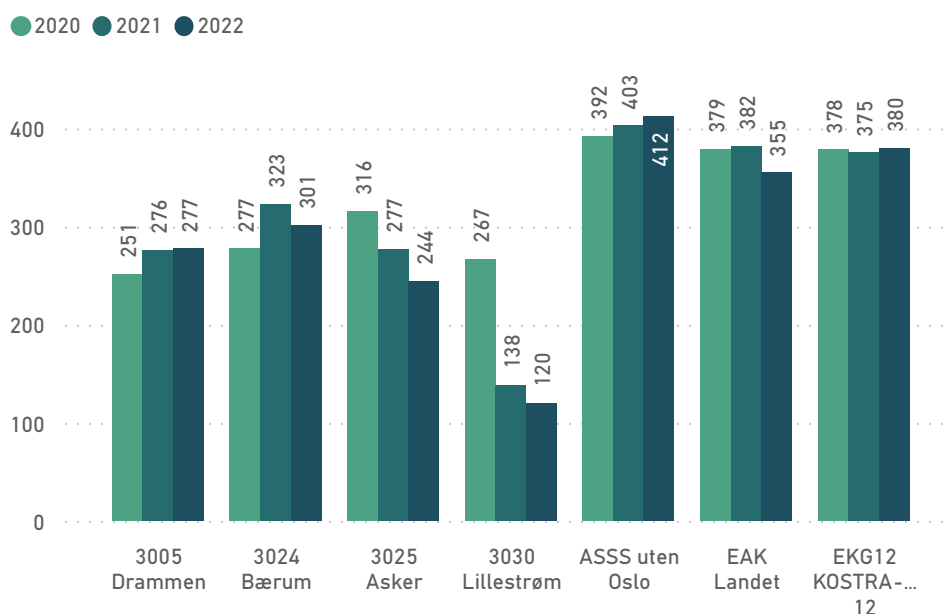


Figur 8.11 viser antallet årstimer som ble benyttet til spesialundervisning per elev.

Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

**Figur 8.12 Funksjon 213 Voksenopplæring, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)

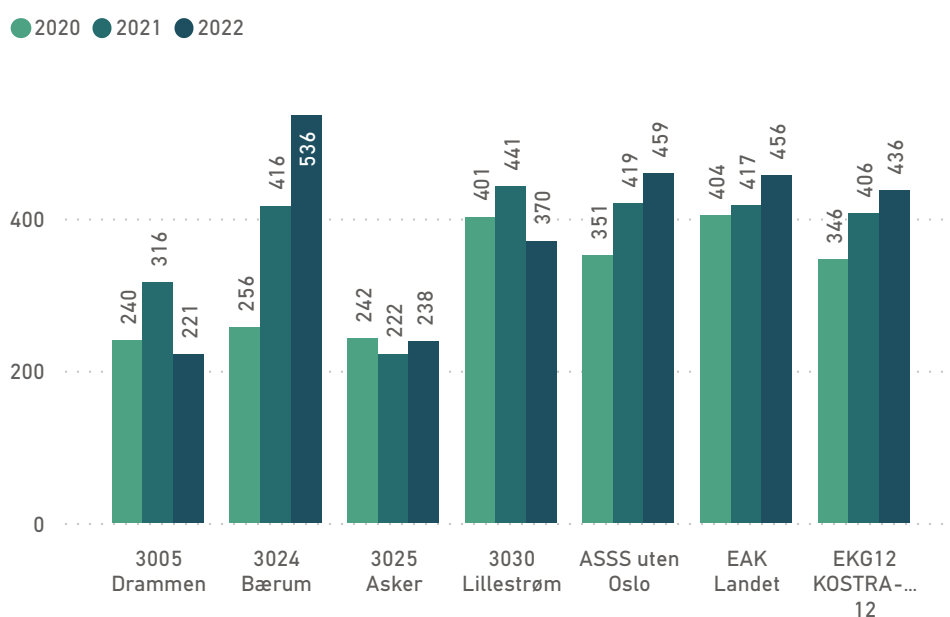


Behovskorrigerede netto driftsutgifter til voksenopplæring var 244 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Voksenopplæringstilbudet inkluderer norskopplæring for innvandrere og grunnskoleopplæring for voksne.

**Figur 8.13 Funksjon 215 Skolefritidstilbud, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)

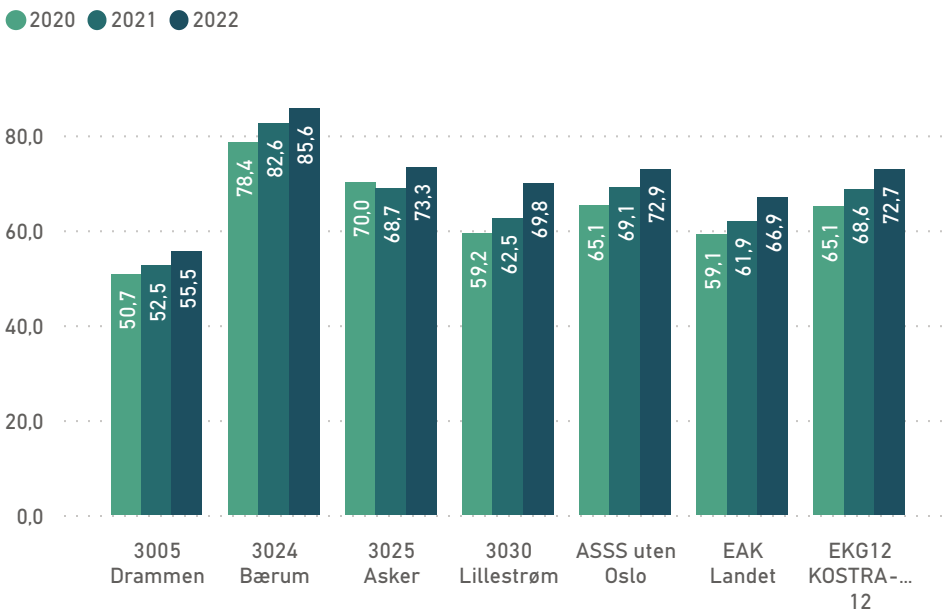


Kommunene skal ha et tilbud om skolefritidsordning før og etter skoletid for 1.-4. årstrinn og for barn med særskilte behov for 1.-7. årstrinn.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

Figur 8.14 Elever i kommunal SFO ▼

Andel elever 1.-4. trinn i kommunal SFO (prosent) ▼

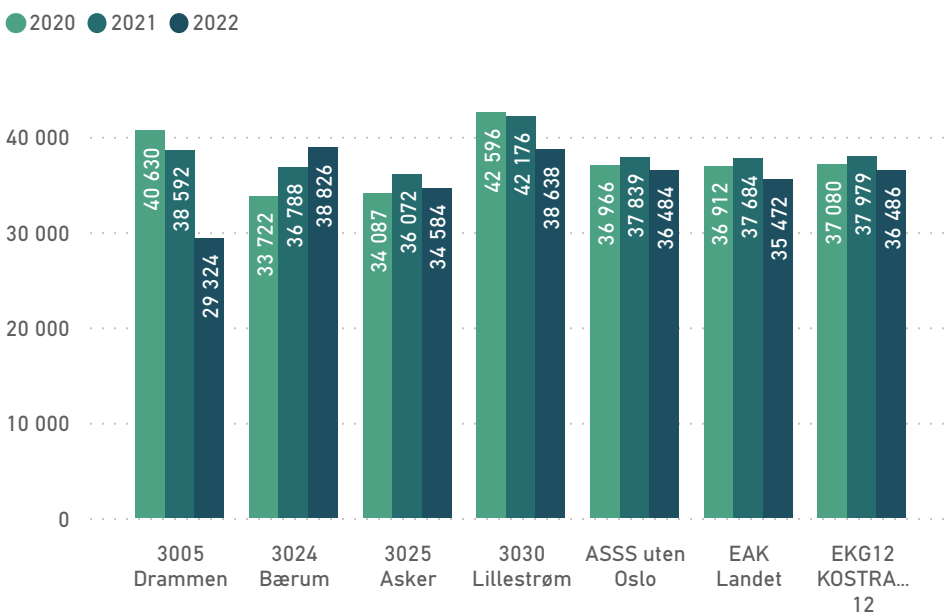


Høye utgifter til SFO kan skyldes høy dekningsgrad, høye brutto utgifter per elev på SFO eller lav egenbetaling.

Andelen elever i SFO i kommunen er på det høyeste nivået av de siste tre årene.

Figur 8.15 Korrigerede brutto driftsutgifter per elev i kommunal SFO ▼

Korrigerede brutto driftsutgifter (funksjon 215) til SFO per elev i kommunal SFO (inkl. AGA) ▼



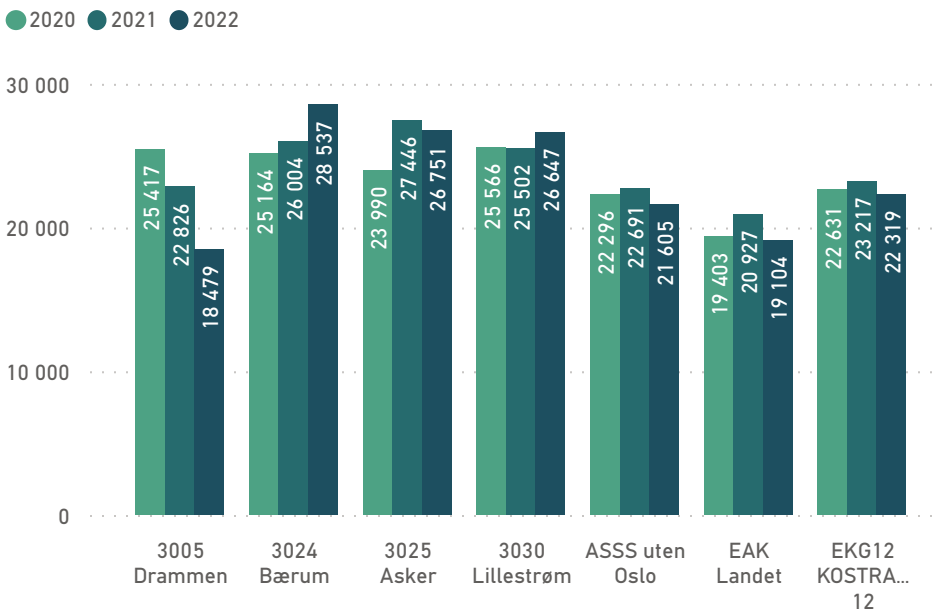
Figur 8.17 viser utgiftsnivået per elev i kommunal SFO i de utvalgte kommunene.

Kostnadsnivået per SFO-elev ligger lavt sammenliknet med de andre kommunene og KOSTRA-gruppen.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Alle ▼

Figur 8.16 Foreldrebetaling per elev i kommunal SFO ▼

Inntekter fra foreldrebetalingen i SFO per elev i kommunal SFO ▼



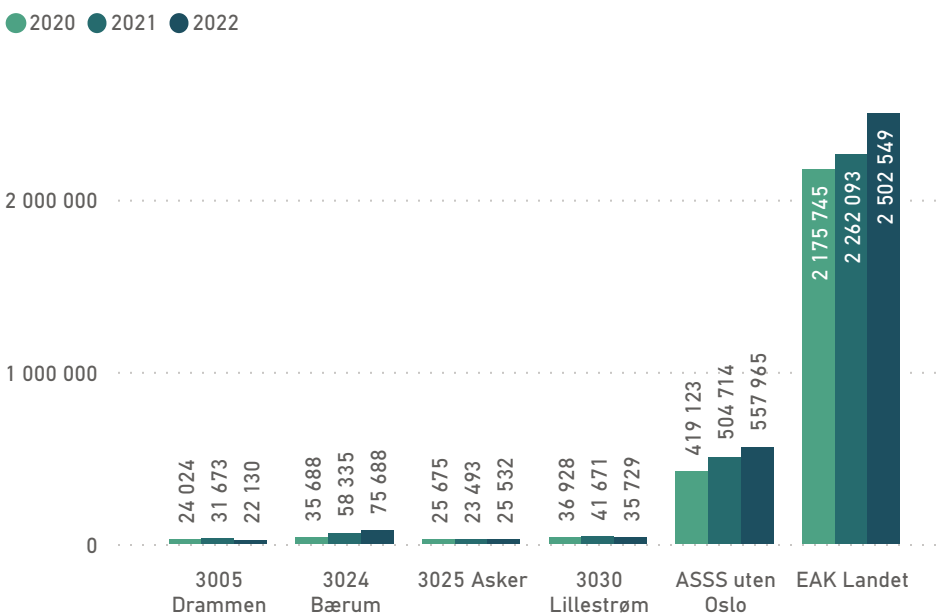
Egenbetaling for SFO utgjorde 26 751 kroner per SFO-elev i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen var inntekter fra foreldrebetaling i SFO på 22 319 kroner per elev.

Blant sammenligningskommunene, så er det stor forskjell på inntektsnivået per SFO-elev. Kommunene kan i utgangspunktet sette satsene så høyt de vil innenfor reglene om selvkost.

Figur 8.17 Kommunenes egenfinansiering av SFO (tusen kroner) ▼

Netto driftsutgifter med korreksjoner (deflatorjustert, inkl. AGA) ▼



SFO kan etter opplæringsloven drives til selvkost. Det vil si at kommunen kan kreve utgiftene til skolefritidsordningen dekket gjennom foreldrebetaling.

I 2022 hadde Asker en netto utgift på ca. 25 mill. kroner på SFO-tilbudet. Netto utgift inkluderer SFO-tilbud til barn med særskilte behov.

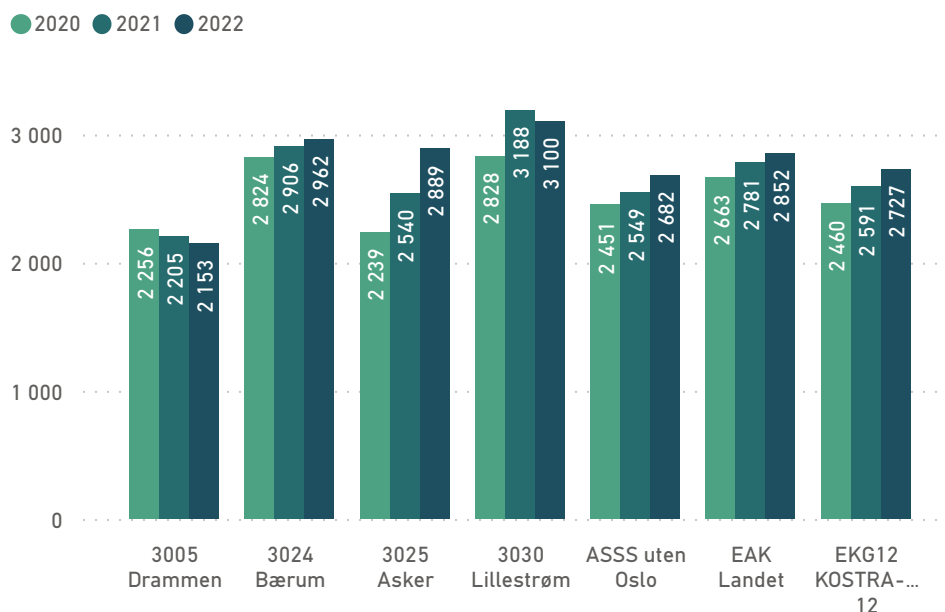
Samlet sett, så skyldes middels til lave utgifter til SFO lave produksjonskostnader og høy foreldrebetaling.

SFO-tilbud til barn med særskilte behov kan også bidra til å forklare kostnadsnivået i tjenesten, men dette har vi ikke kunnet vurdere.

Kommune  År  Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

Figur 8.18 Funksjon 222 Skolelokaler, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

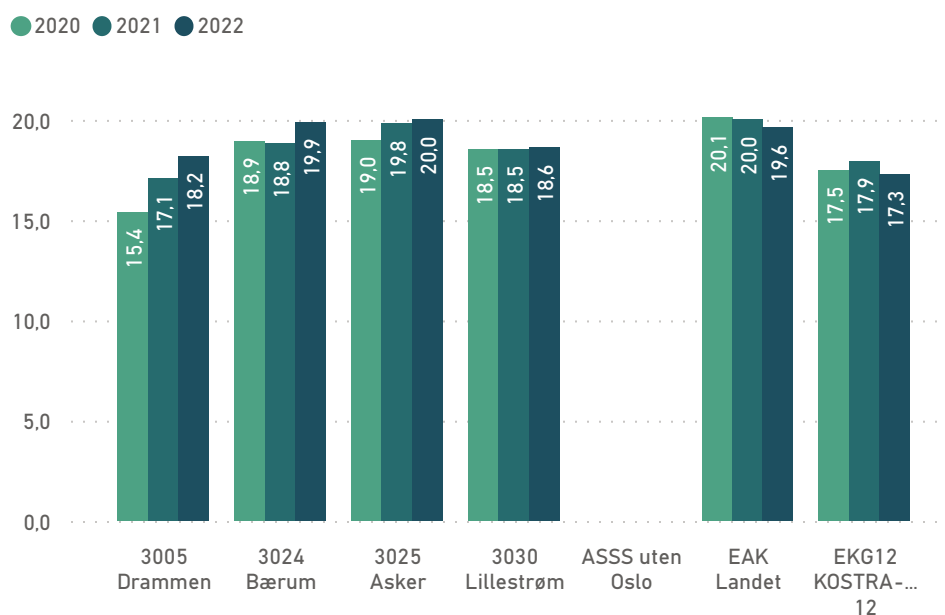
Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Funksjon 222 omfatter utgifter til drift og vedlikehold av skole og SFO-lokaler.

Figur 8.19 Kvm per grunnskoleelev

Kvm per elev i kommunale grunnskoler



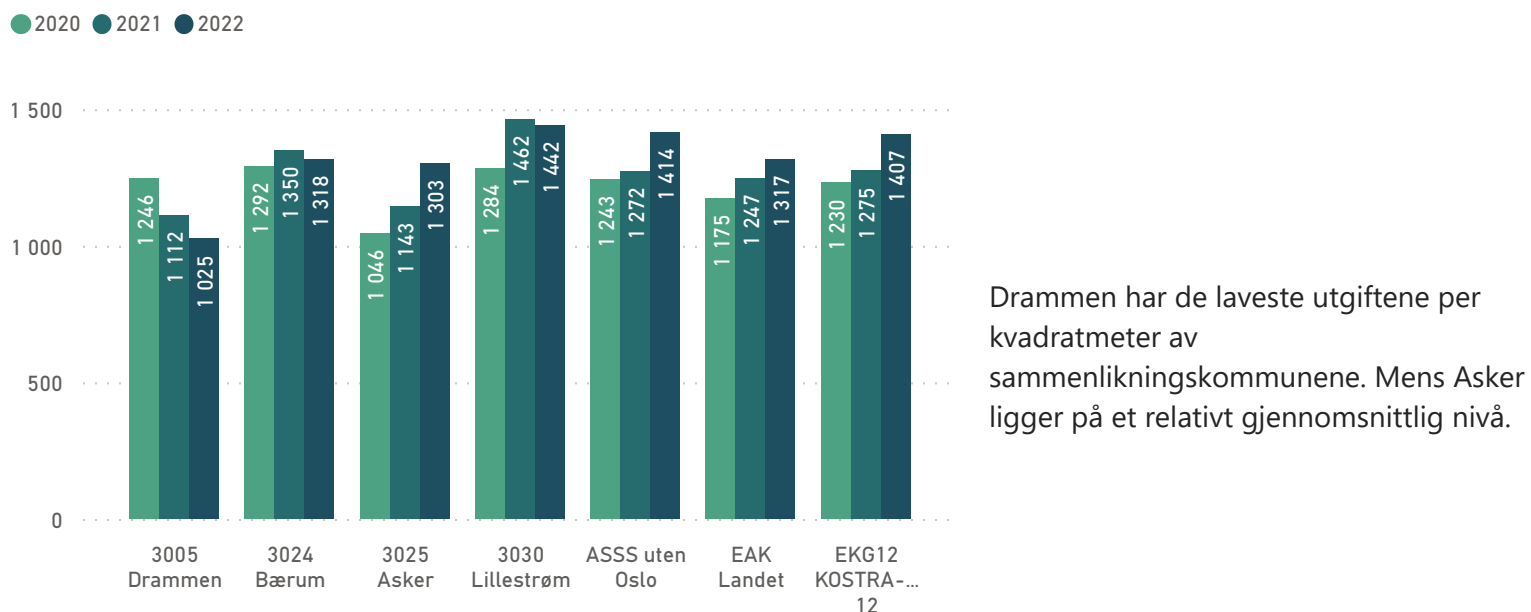
Høye utgifter til skolelokaler kan skyldes mye areal per bruker eller høye driftsutgifter per kvm.

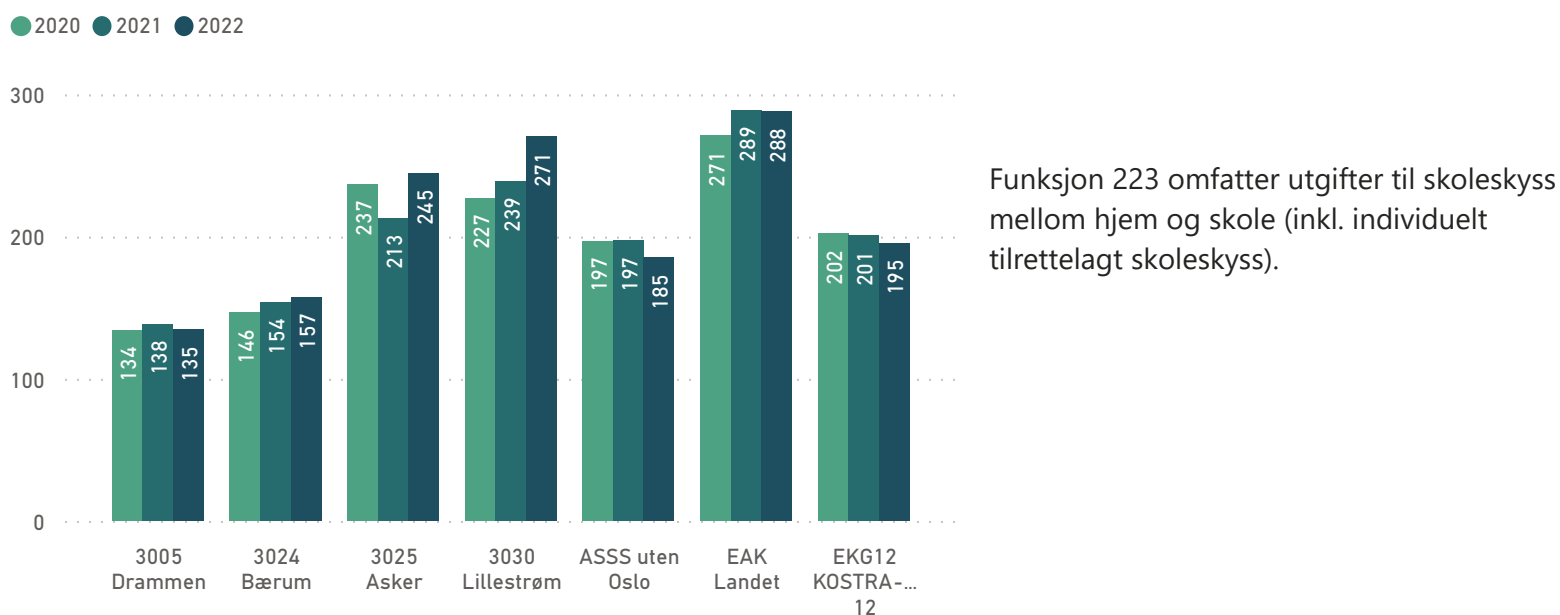
Kommunen har mer areal per bruker enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen.

Vi har ikke arealtall for ASSS uten Oslo.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼
 År ▼ Alle ▼
 Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA ▼
 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼

 Figur 8.20 Skolelokaler, netto driftsutgifter per kvm ▼

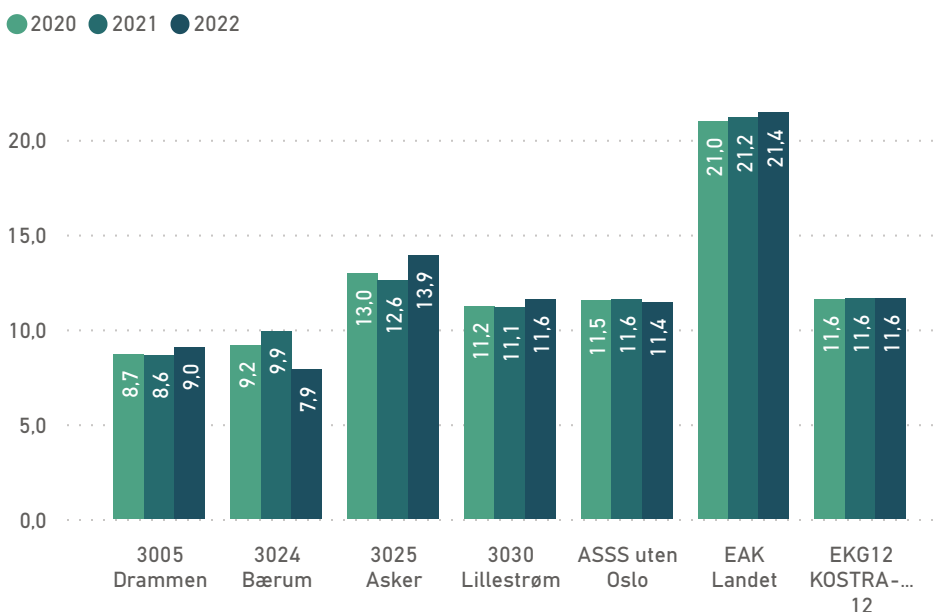
 Netto driftsutgifter til skolelokaler per kvm (inkl. AGA) ▼

 Figur 8.21 Funksjon 223 Skoleskyss, behovskorrigerte netto driftsutgifter per innbygger ▼

 Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

**Figur 8.22 Andel elever som får skoleskyss**

Andel elever i kommunale og private grunnskoler som får skoleskyss (prosent)

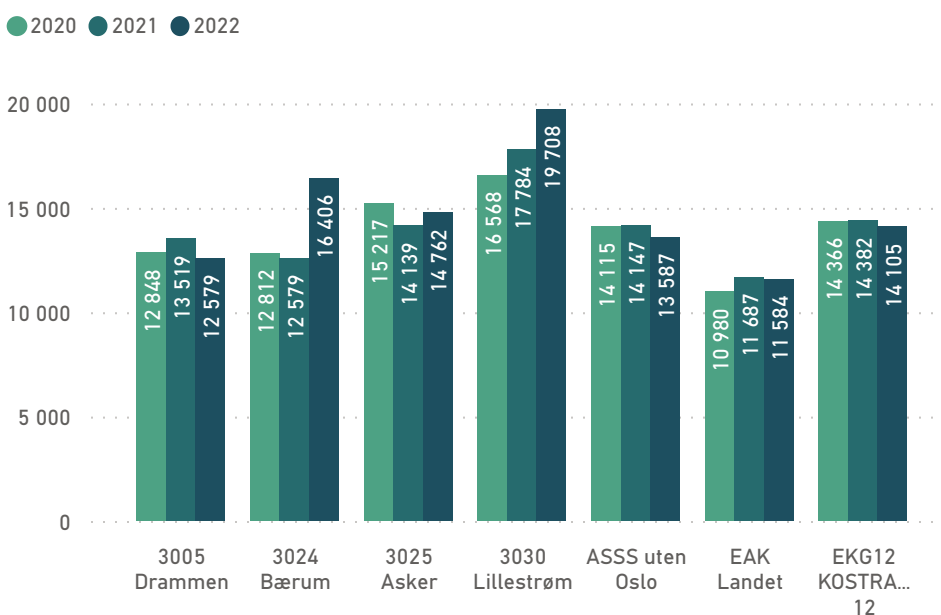


Høye utgifter til skoleskyss kan skyldes høy dekningsgrad eller høye utgifter per elev som får skoleskyss.

Asker har noe høye utgifter til skoleskyss fordi det er mange elever som får skoleskyss.

**Figur 8.23 Netto driftsutgifter per elev som får skoleskyss**

Netto driftsutgifter (funksjon 223) per elev i kommunale og private grunnskoler som får skoleskyss (inkl. AGA)



Årsaken til de noe høye utgiftene til skoleskyss skyldes i liten grad utgifter per elev, men mest at mange elever får skyss.

# Kapittel 09 | BARNEVERN

Kommune  År  Utgifter til barnevern per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**217 896**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

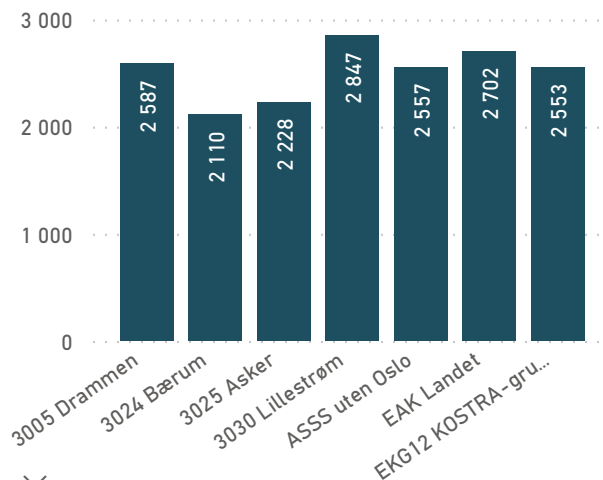
**2 228**

Beregnet  
utgiftsbehov

**100,0 %**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**-31,8**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	244 Barneverntjeneste	251 Barneverntiltak når barnet ikke er plassert av barnevernet	252 Barneverntiltak når barnet er plassert av barnevernet	Totalt
3005 Drammen	-3,7	19,8	-51,3	-35,2
3024 Bærum	3,3	1,5	6,6	11,5
3030 Lillestrøm	-17,6	3,7	-46,8	-60,6
ASSS uten Oslo	0,4	5,6	-38,2	-32,2
EAK Landet	-22,7	6,3	-76,4	-92,9
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	-0,8	5,1	-36,1	-31,8

Barnevern omfatter tre tjenestefunksjoner; 244 Barneverntjeneste, 251 Barneverntiltak når barnet ikke er plassert av barnevernet og 252 Barneverntiltak når barnet er plassert av barnevernet.

Behovet for barnevern i kommunen er beregnet til 100 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 218 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 2 228 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett vesentlig lavere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, hadde kommunen brukt ca. 32 mill. kroner mer hvis driftsnivået var likt.

Det er lave utgifter til plasseringstiltak som forklarer de lave kostnadene.



Kommune ▼ År ▼

3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 9.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til barnevernstjenester

Region	0-1 år (3 %)	16-22 år (10 %)	2-5 år (6 %)	6-15 år (14 %)	Barn med enslige forsørgere (41 %)	Lavinntekt (26 %)	Utgiftsbehov barnevern
3005 Drammen	94,9 %	100,7 %	99,0 %	98,7 %	110,8 %	125,2 %	110,7 %
3024 Bærum	103,8 %	101,8 %	114,2 %	112,3 %	74,1 %	108,7 %	94,4 %
3025 Asker	95,7 %	103,0 %	110,7 %	112,4 %	86,3 %	112,2 %	100,0 %
3030 Lillestrøm	101,3 %	102,3 %	106,7 %	108,3 %	98,5 %	98,8 %	100,9 %
ASSS uten Oslo	103,7 %	103,9 %	103,1 %	100,2 %	97,0 %	104,8 %	100,7 %
EAK Landet	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	103,0 %	103,7 %	103,9 %	101,6 %	96,4 %	104,9 %	100,7 %

etter som kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger på landsgjennomsnittet, så er det ingen kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 9.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vektorer som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

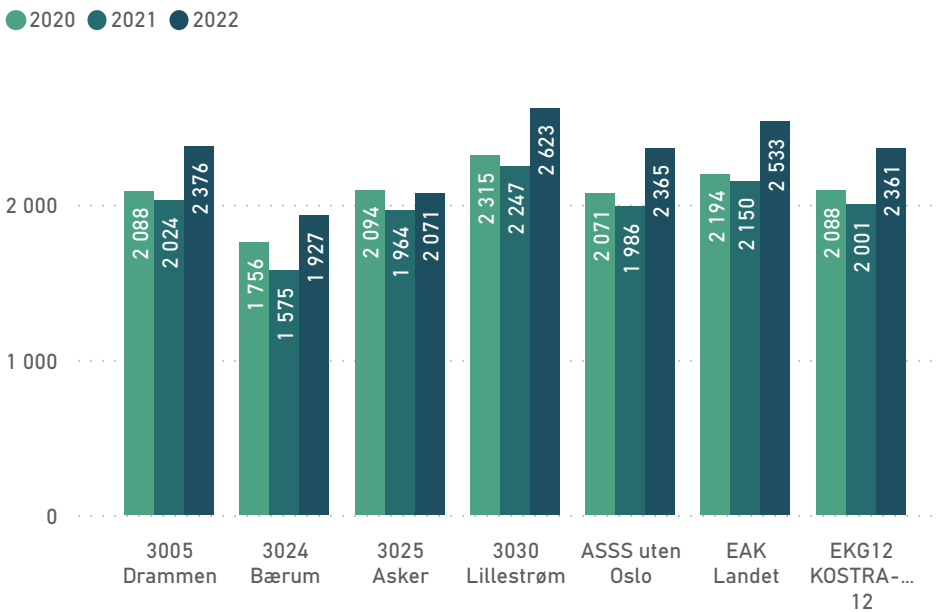
Vi gjør oppmerksom på at Kommunal- og moderniseringsdepartementets beregnede utgiftsbehov per innbygger og Bufdir sin statistikk ikke er direkte sammenlignbare. Dette skyldes ulike beregningsmetoder.

I kostnadsnøkkelen for barnevern teller alderskriteriene 33 %. Det er de sosiodemografiske kriteriene som gjør større utslag på det samlede utgiftsbehovet for denne sektoren (67 %).

Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

Figur 9.2 Samlede utgifter til barnevernstjenester per innbygger ▼

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, ekskl. AGA) ▼



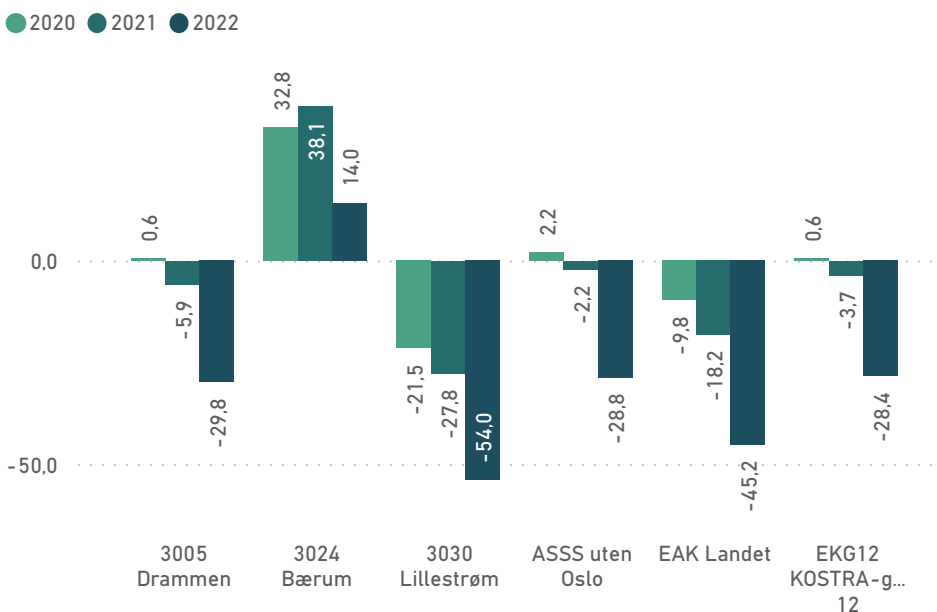
Behovskorrigerte netto driftsutgifter til barnevernstjenester var 2 071 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 2 361 kroner per innbygger på barnevern i 2022.

Som figur 9.2 viser, så har flere kommuner og KOSTRA-gruppen fått økte kostnader i 2022, men i mindre grad har kostnadene økt i Asker.

Figur 9.3 Kostnadsforskjeller på barnevern (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale ekskl. AGA ▼



Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på -28,4 mill. kroner på barnevern.

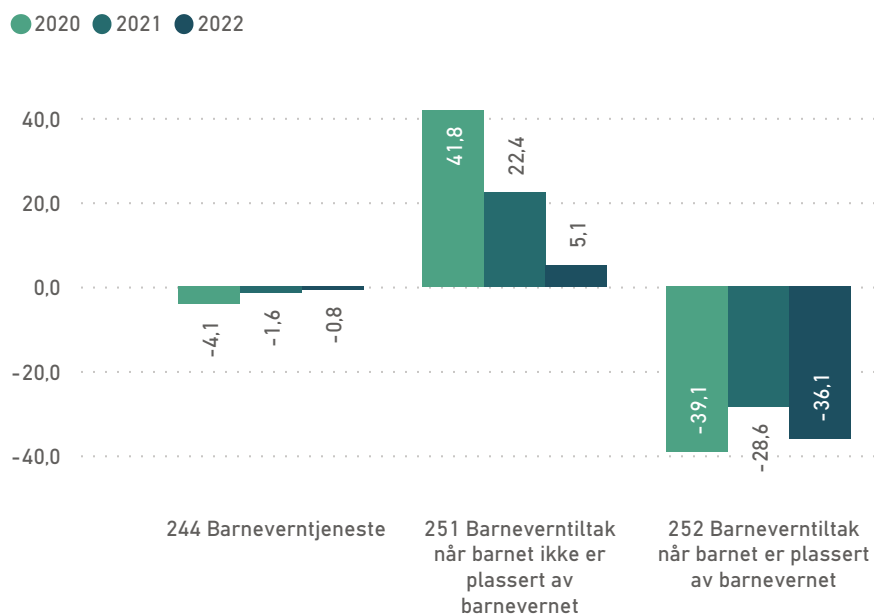
Dette er en større forskjell enn i fjor, men det er KOSTRA-gruppen som har fått økte kostnader, ikke Asker som har lavere kostnader enn i 2021.

Kommune ▼ **3025 Asker** ▼

År ▼ **Alle** ▼

**Figur 9.4 Kostnadsforskjeller på barnevern mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)**

Innsparingspotensiale inkl. AGA



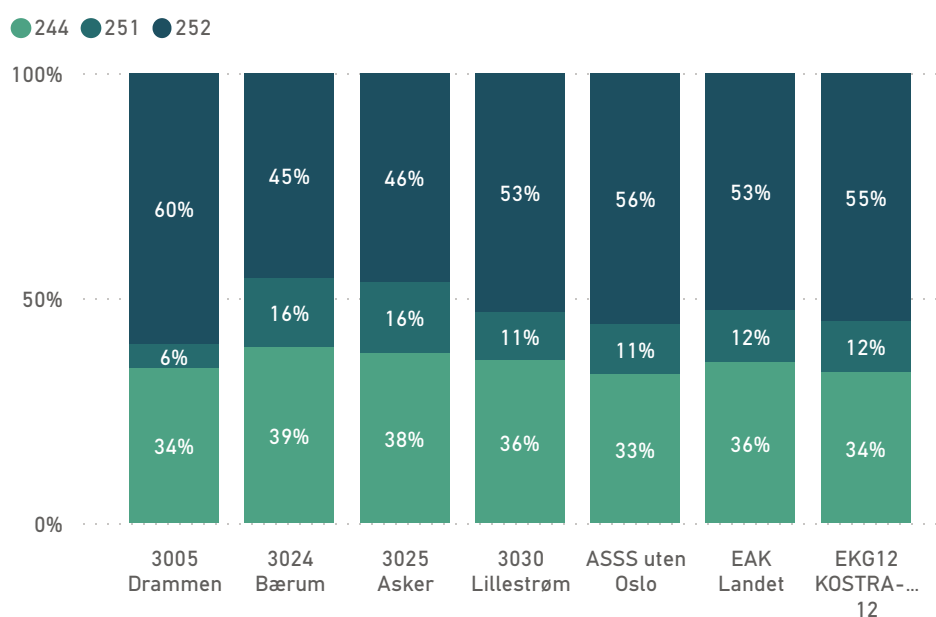
Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, så er handlingsrommet størst innen funksjon 252 som omfatter plasseringstiltak. Her bruker Asker 36 mill. kroner mindre.

Utgifter til hjelpetiltak og drift av barnevernstjenesten er relativt likt som i KOSTRA-gruppen.

Utgifter til hjelpetiltak når barnet ikke er plassert av barnevernet var tidligere langt høyere enn i KOSTRA-gruppen.

**Figur 9.5 Andel av utgiftene innen barnevernstjenesten fordelt på tjenestefunksjon**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, ekskl. AGA)



Figur 9.5 viser hvordan kostnadene i barnevernet fordeler seg per tjenestefunksjon i 2022. Den gir et bilde på forskjeller i prioritering og ressursbruk mellom de ulike kommunene som sammenlignes.

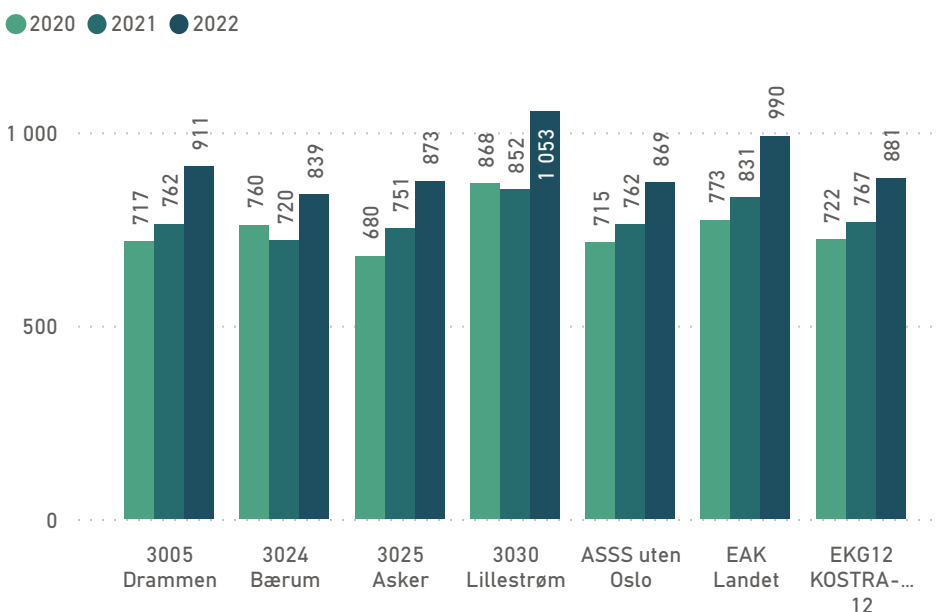
I 2022 gikk 46 % av utgiftene i barnevernstjenesten til plasseringstiltak i kommunen (funksjon 252). Det er en lavere andel enn i KOSTRA-gruppen.

Kommunen bruker mindre ressurser på tiltak når barnet er plassert (funksjon 252) uten å bruke mer på saksbehandling (funksjon 244) eller hjelpetiltak i hjemmet (funksjon 251)sammenlignet med KOSTRA-gruppen.

Kommune  År  Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

**Figur 9.6 Funksjon 244 Saksbehandling, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til saksbehandling i barnevernet var 873 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

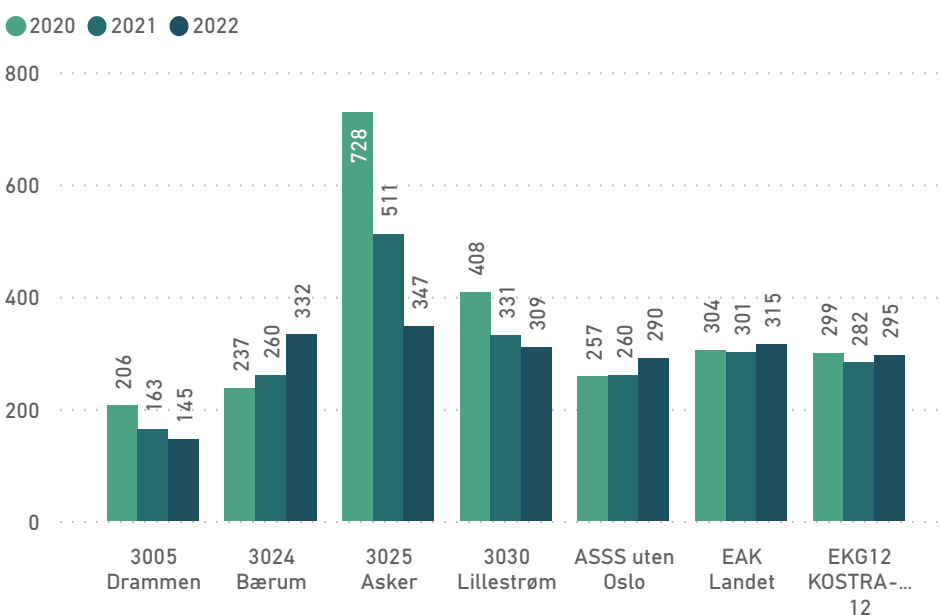
Funksjon 244 omfatter bl.a. utgifter til saksbehandling, utredning, og barnevernsberedskap/-vakt.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 881 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 244 utgjør -0,8 mill. kroner i 2022.

**Figur 9.7 Funksjon 251 Hjelpetiltak, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til hjelpetiltak var 347 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Funksjon 251 omfatter utgifter til hjelpetiltak for barn og familier.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 295 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 251 utgjør 5,1 mill. kroner i 2022.

Kommune  År

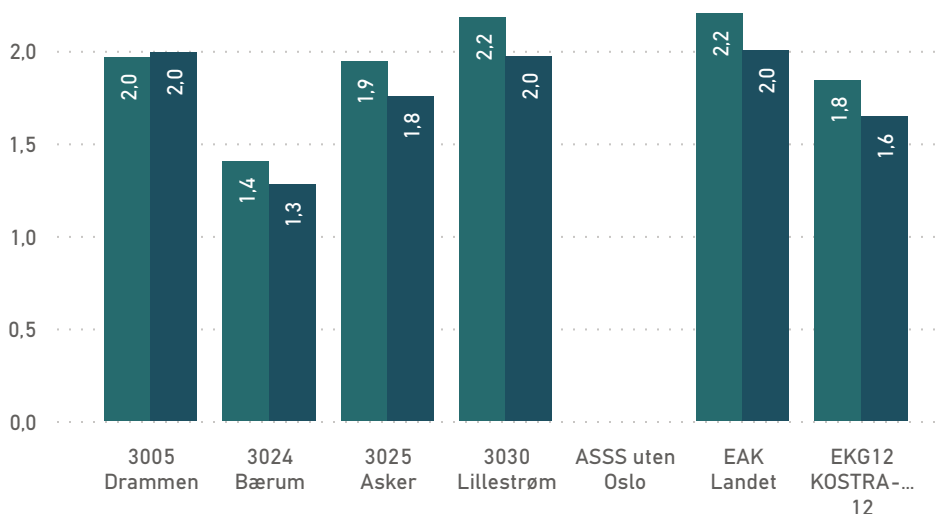
Figur 9.8 Andel barn med hjelpetiltak

Andelen barn med barnevernstiltak i løpet av året (prosent)

Aldersgruppe

0-24 år

● 2021 ● 2022



Høye utgifter til hjelpetiltak kan skyldes høy dekningsgrad eller høye utgifter per tiltak.

I kommunen hadde 1,8 % av innbyggerne i alderen 0-24 år hjelpetiltak i løpet av 2022.

Gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen var på 1,6 %.

Andelen innbyggere i aldersgruppen 0-24 år med hjelpetiltak i kommunen har en liten nedgang fra 2021 til 2022. KOSTRA har ikke tall for aldersgruppen i 2020.

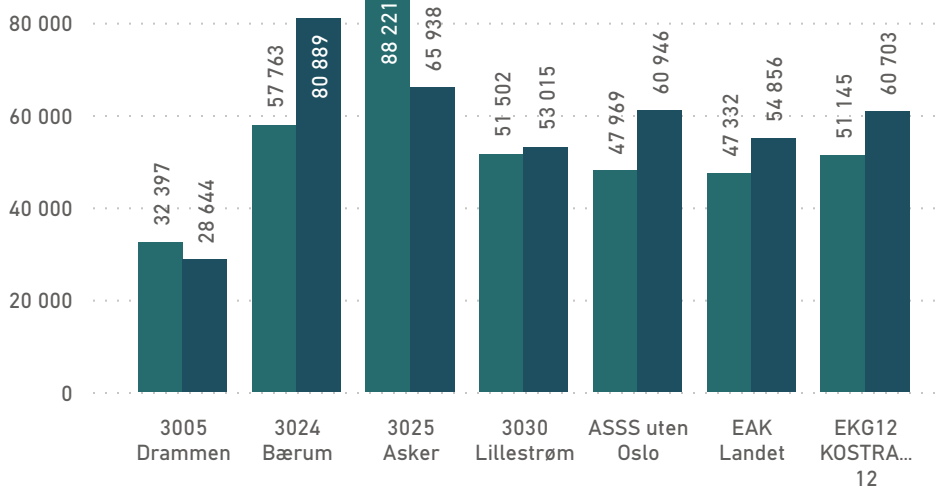
Figur 9.9 Netto driftsutgifter per barn med hjelpetiltak

Netto driftsutgifter (funksjon 251) per barn med hjelpetiltak (funksjon 251) i løpet av året (inkl. AGA)

Aldersgruppe

0-24 år

● 2021 ● 2022



Netto driftsutgifter per barn med hjelpetiltak utgjorde 65 938 kroner i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 60 703 kroner per barn.

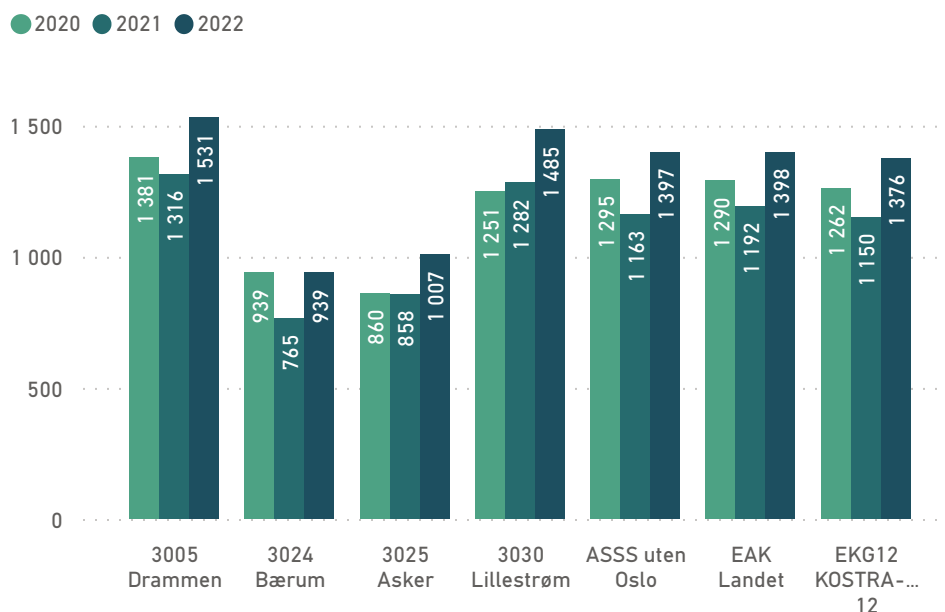
Asker har en reduksjon i kostnader per barn med hjelpetiltak fra 2021 til 2022.

KOSTRA har ikke tall for aldersgruppen i 2020.

Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

**Figur 9.10 Funksjon 252 Plasseringstiltak, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til plasseringstiltak var 1 007 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

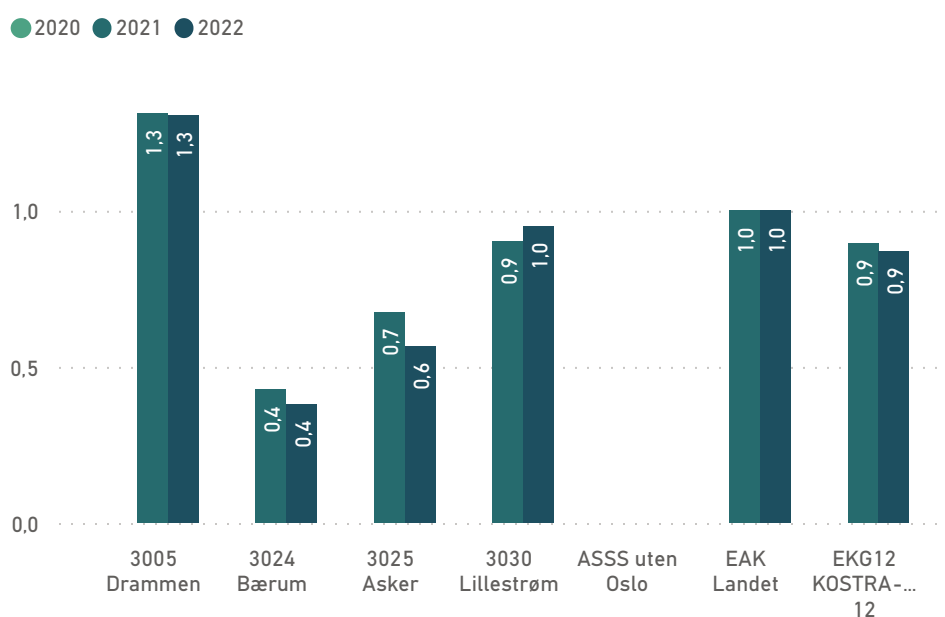
Funksjon 252 omfatter utgifter til tiltak som fosterhjem, akutt plasseringer og institusjon.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 1 376 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 252 utgjør -36,1 mill. kroner i 2022.

**Figur 9.11 Andel barn med omsorgstiltak**

Andelen barn med barnevernstiltak i løpet av året (prosent)

 Aldersgruppe  
 0-24 år


Høye utgifter til plasseringstiltak kan skyldes høy dekningsgrad eller høye utgifter per tiltak.

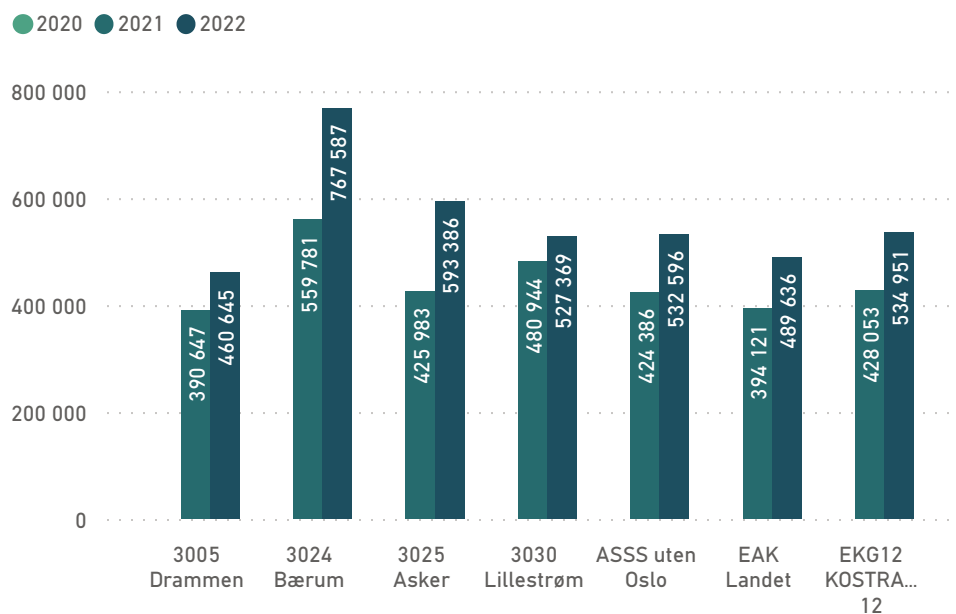
I kommunen hadde 0,6 % av innbyggerne i alderen 0-24 år omsorgstiltak i løpet av 2022.

Gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen var på 0,9 %.

Andelen innbyggere i aldersgruppen 0-24 år med omsorgstiltak i kommunen er redusert fra 2021 til 2022.

Kommune  År

Figur 9.12 Netto driftsutgifter per barn med omsorgstiltak  Aldersgruppe



Netto driftsutgifter per barn med omsorgstiltak utgjorde 593 386 kroner i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 534 951 kroner per barn.

Utgiftene til plasseringstiltak er sammensatt av færre barn under omsorg og en noe høyere enhetspris enn KOSTRA-gruppen per barn som er plassert.

# Kapittel 10 | PLEIE OG OMSORG

Kommune	År	Utgifter til pleie og omsorg per innbygger
3025 Asker	2022	Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)

Netto driftsutgifter (tusen kroner)

**2 289 654**

Netto driftsutgifter per innbygger

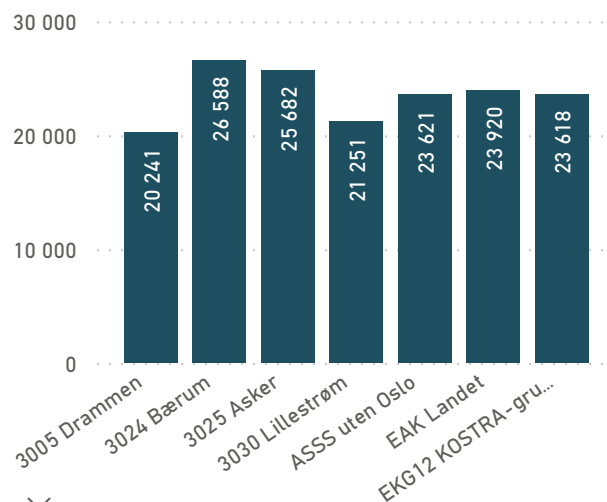
**25 682**

Beregnet utgiftsbehov

**91,2 %**

Kostnadsforskjell (mill. kroner)

**184,0**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	234 Aktiviserings- og servicetjenester til eldre og personer med funksjonsnedsettelse mv.	253 Helse- og omsorgstjenester i institusjon	254 Helse- og omsorgstjenester til hjemmeboende	256 Øyeblikkelig hjelp døgntilbud	261 Institusjonslokaler	Totalt
3005 Drammen	27,9	110,8	334,5	2,1	9,7	485,1
3024 Bærum	-7,1	-43,9	49,5	-7,6	-71,6	-80,8
3030 Lillestrøm	-10,6	120,5	312,5	-5,0	-22,5	395,0
ASSS uten Oslo	-3,5	-8,8	224,8	-5,8	-23,0	183,7
EAK Landet	23,6	41,7	303,6	-6,1	-48,7	314,1
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	-3,7	-0,3	214,7	-5,3	-21,4	184,0

Pleie og omsorg omfatter fem tjenestefunksjoner; 234 Aktiviserings- og servicetjenester til eldre og personer med funksjonsnedsettelse mv., 253 Helse- og omsorgstjenester i institusjon, 254 Helse- og omsorgstjenester til hjemmeboende, 256 Øyeblikkelig hjelp døgntilbud og 261 Institusjonslokaler.

Behovet for pleie- og omsorgstjenester i kommunen er beregnet til 91,2 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 2,29 mrd. kroner i 2022. Dette utgjør 25 682 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett høyere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, drifter Asker ca. 184 mill. kroner dyrere. Spesielt helse- og omsorgstjenester til hjemmeboende driftes med høye kostnader sammenliknet med KOSTRA-gruppen.

Helse og omsorgstjenester til hjemmeboende er både flere ulike tjenester og tjenester til ulike brukere. Agenda Kaupang har levert en egen analyse til tjenesteområdet som peker på at det ikke er eldreomsorgen som får for mye ressurser i Asker.



Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 10.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til pleie- og omsorgstjenester

Kriterier og kriterievekter	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
0-1 år (1 %)	94,9 %	103,8 %	95,7 %	101,3 %	103,7 %	100,0 %	103,0 %
16-22 år (2 %)	100,7 %	101,8 %	103,0 %	102,3 %	103,9 %	100,0 %	103,7 %
23-66 år (9 %)	100,6 %	97,3 %	97,6 %	101,8 %	102,2 %	100,0 %	101,9 %
2-5 år (1 %)	99,0 %	114,2 %	110,7 %	106,7 %	103,1 %	100,0 %	103,9 %
6-15 år (2 %)	98,7 %	112,3 %	112,4 %	108,3 %	100,2 %	100,0 %	101,6 %
67-79 år (11 %)	99,3 %	91,1 %	94,5 %	82,8 %	88,1 %	100,0 %	88,2 %
80-89 år (20 %)	100,9 %	102,3 %	100,8 %	91,2 %	89,3 %	100,0 %	90,2 %
90 år og over (11 %)	91,5 %	128,6 %	87,0 %	75,8 %	91,8 %	100,0 %	90,4 %
Basistillegg (1 %)	10,3 %	8,1 %	11,3 %	12,0 %	7,8 %	100,0 %	8,3 %
Dødlighet (13 %)	105,3 %	84,3 %	88,4 %	96,4 %	97,2 %	100,0 %	96,6 %
Ikke-gifte 67 år og over (13 %)	104,0 %	92,9 %	84,8 %	82,5 %	88,3 %	100,0 %	87,7 %
PU 16 år og over (14 %)	99,7 %	78,7 %	87,3 %	74,7 %	88,4 %	100,0 %	87,4 %
Reiseavstand innen sone (1 %)	52,1 %	56,9 %	45,4 %	52,2 %	67,0 %	100,0 %	64,6 %
Reiseavstand til nabokrets (1 %)	52,3 %	52,3 %	85,7 %	69,0 %	65,1 %	100,0 %	66,8 %
Utgiftsbehov pleie og omsorg	98,2 %	94,6 %	91,2 %	85,9 %	90,6 %	100,0 %	90,3 %

Behovet for pleie- og omsorgstjenester i kommunen er beregnet til 91,2 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

For KOSTRA-gruppen er utgiftsbehovet beregnet til 90,3 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

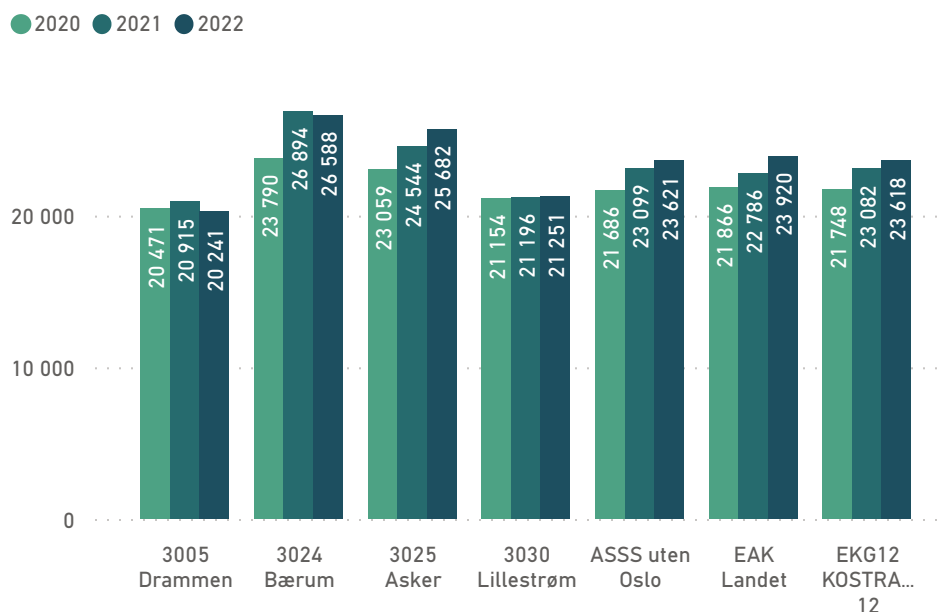
Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 10.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vektorer som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

I kostnadsnøkkelen for pleie og omsorg utgjør alderskriteriet litt over halvparten av det samlede utgiftsbehovet for denne sektoren (57 %).

Kommune ▼ 3025 Asker ▼    År ▼ Alle ▼

 Figur 10.2 Samlede utgifter til pleie- og omsorgstjenester per innbygger ▼

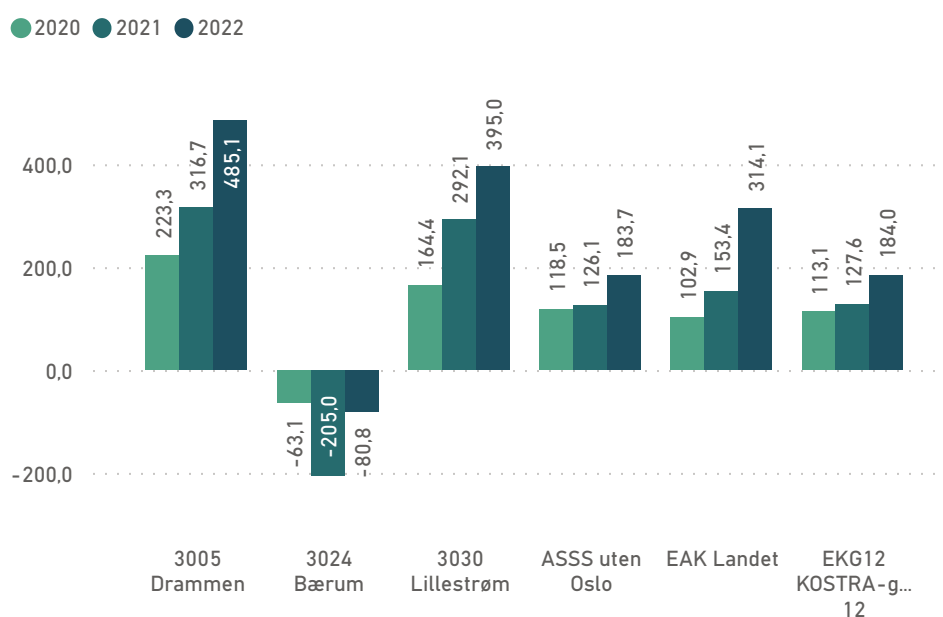
 Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Behovskorrigerte netto driftsutgifter til pleie- og omsorgstjenester var 25 682 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 23 618 kroner per innbygger på pleie og omsorg i 2022.

Som figur 10.2 viser, så er utgiftsnivået i kommunen økt fra 2020 til 2022. Tallene er korrigert for endringer i behov samt pris og lønnsvekst (deflator).

 Figur 10.3 Kostnadsforskjeller på pleie og omsorg (mill. kroner) ▼

 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼


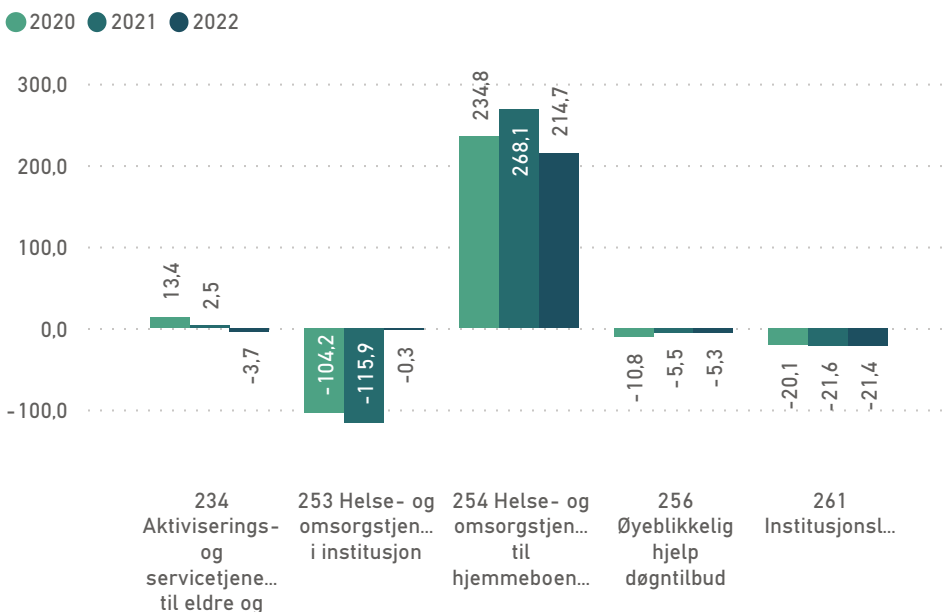
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 184,0 mill. kroner på pleie og omsorg.

Kun Bærum bruker mer ressurser enn Asker. Forskjellen må kunne sies å være vesentlig selv på et netto regnskap på 2,3 mrd. kroner.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

**Figur 10.4 Kostnadsforskjeller på PLO mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)**

Innsparingspotensiale inkl. AGA



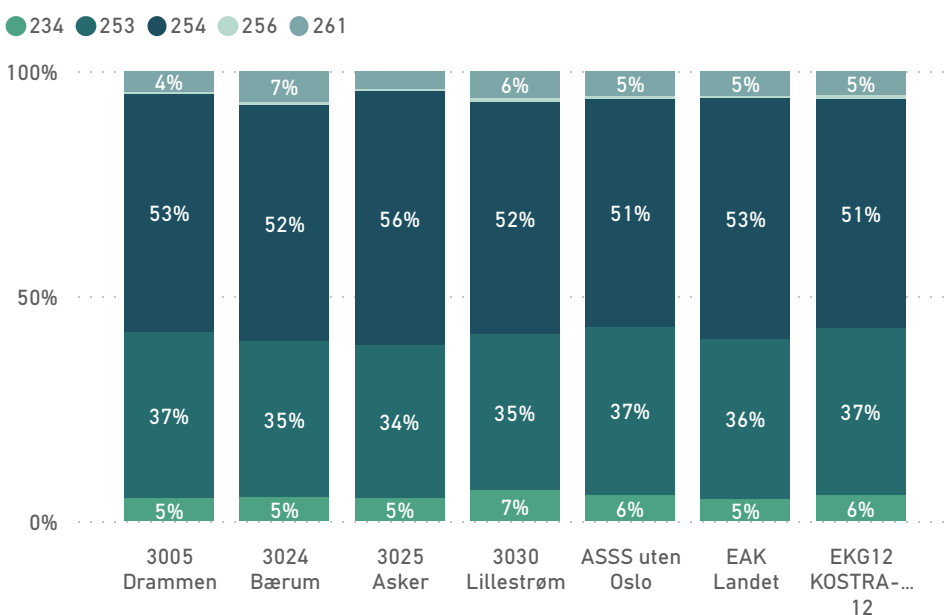
Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, drifter Asker fire av fem tjenester på samme nivå som KOSTRA-gruppen.

Det er kun helsetjenester i hjemmet som driftes med 214 mill. kroner høyere kostnader.

Driftsforskjellen på institusjon har falt fra billigere drift i Asker frem til 2021 til et likt kostnadsnivå mellom Asker og KOSTRA-gruppen. Endringen sammenfaller med reduserte kostnader for tjenester til hjemmeboende. Kan det være tilbud som er justert, eller bare kostnadsført på ny funksjon?

**Figur 10.5 Andel av utgiftene innen PLO fordelt på tjenestefunksjon**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Figur 10.5 viser hvordan kostnadene fordeler seg per tjenestefunksjon i 2022. Det er alminnelig antatt at pleie og omsorg i kommunene bør jobbe etter BEON/LEON-prinsippet, med sterk vekt på hjemmebaserte tjenester og egenmestring.

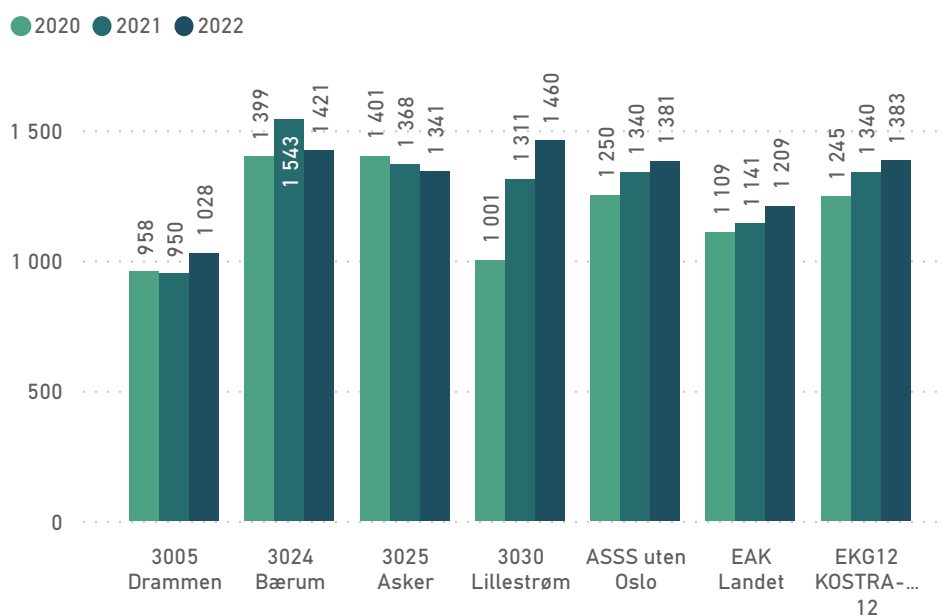
I 2022 gikk ca. 59 % av utgiftene i sektoren til aktivisering og pleie til hjemmeboende i kommunen (funksjon 234 og 254). Det er relativt likt prioriteringsnivået i KOSTRA-gruppen (57 %).

Kommunen bruker en mindre andel av sine ressurser på pleie i institusjon sammenlignet mot KOSTRA-gruppen.

Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

**Figur 10.6 Funksjon 234 Aktivisering, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til aktivisering var 1 341 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

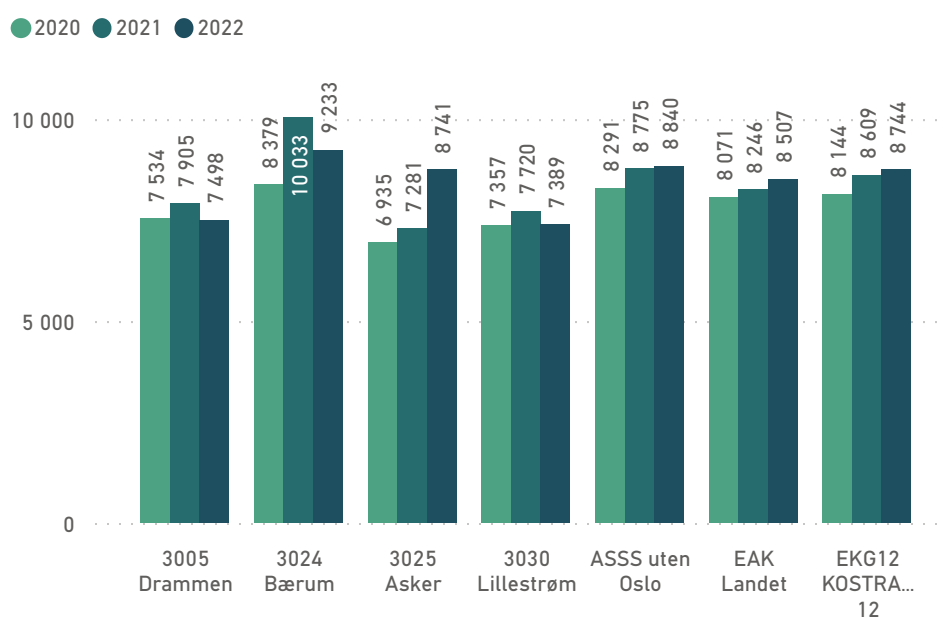
Funksjon 234 omfatter omfatter dagsenter, støttekontakt, matombrining og trygghetsalarm. Dette er støttetjenester for å få hjemmebaserte tjenester til å fungere. Kommunene legger stadig mer vekt på disse tjenestene i omsorgstrappen.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 1 383 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 234 utgjør -3,7 mill. kroner i 2022.

**Figur 10.7 Funksjon 253 Pleie i institusjon, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til pleie i institusjon var 8 741 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Funksjon 253 omfatter direkte brukerrettede oppgaver i forbindelse med helse- og omsorgstjenester i institusjon.

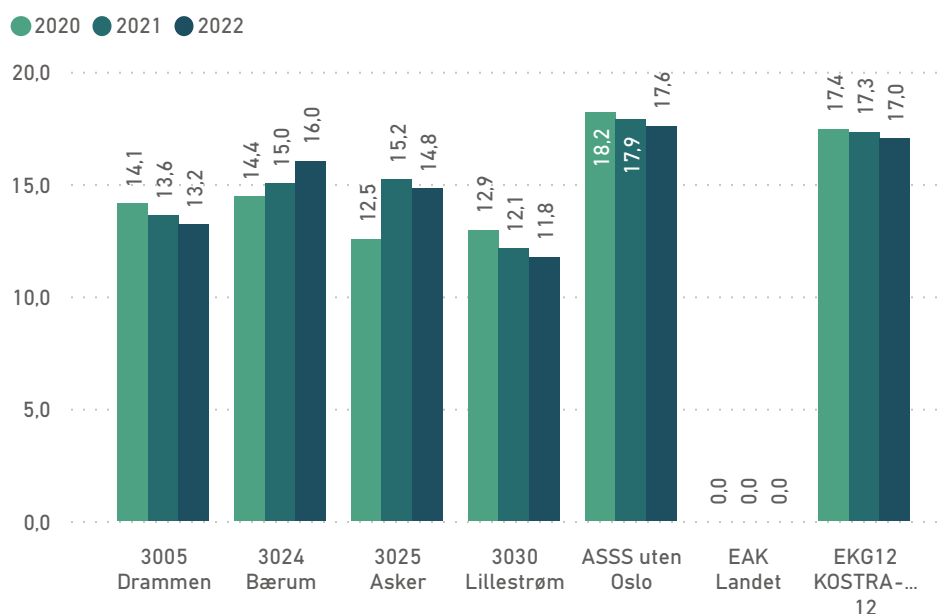
I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 8 744 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 253 utgjør -0,3 mill. kroner i 2022.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Flere valg ▼

Figur 10.8 Antall sykehjemsplasser per innbygger 80 år og over ▼

Antall sykehjemsplasser totalt i forhold til innbyggere 80 år og over (prosent) ▼



Høye utgifter til institusjon kan skyldes høy sykehjemsdekning eller høye utgifter per plass.

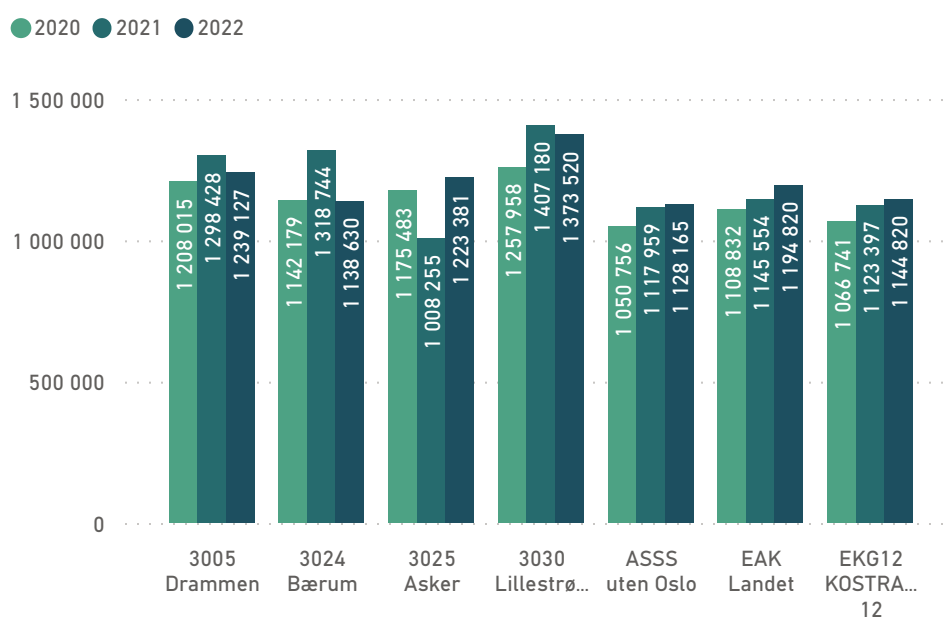
Antall plasser i sykehjem tilsvarer 14,8 % av innbyggere 80 år og over i kommunen i 2022.

Gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen var på 17,0 %.

Vi ser ikke noe påfallende i dekningsgraden, men obs på at intervallet 80 år og over kan variere my mht. andel 90 år og eldre mm.

Figur 10.9 Netto driftsutgifter per sykehjemsplass ▼

Netto driftsutgifter (funksjon 253) per sykehjemsplass totalt (inkl. AGA) ▼



Netto driftsutgifter per sykehjemsplass utgjorde 1 223 381 kroner i 2022.

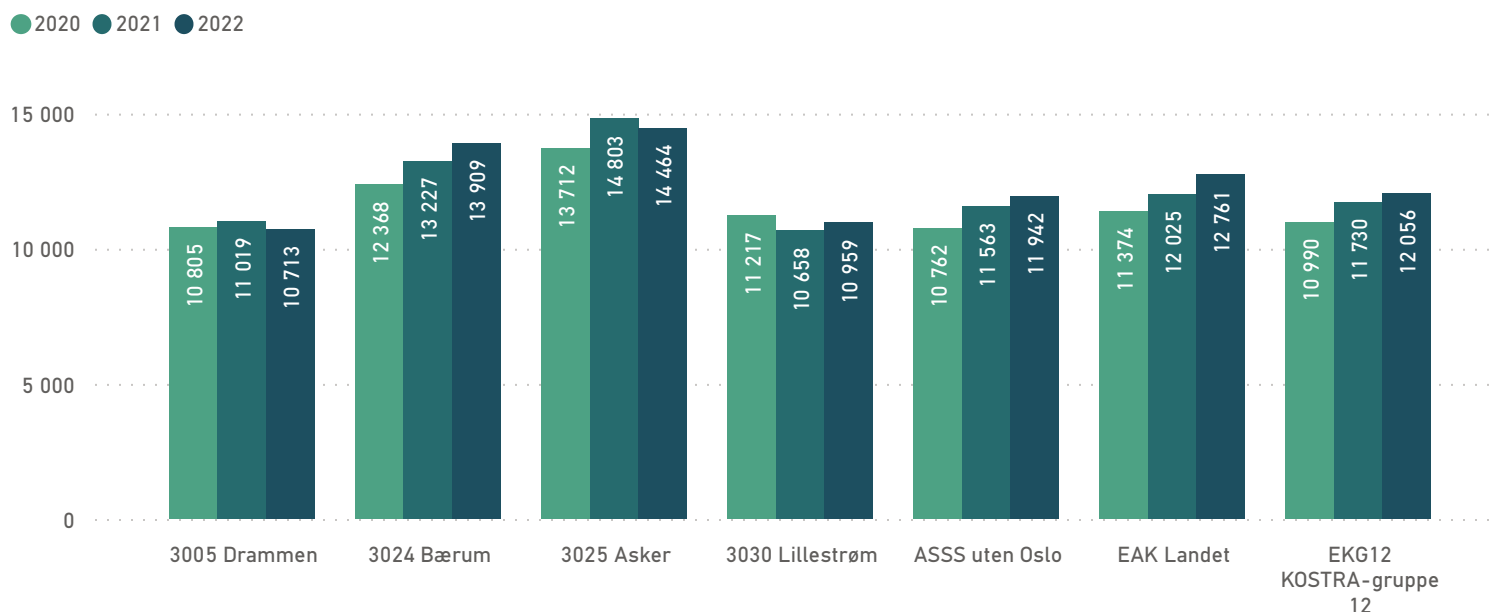
I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 1 144 820 kroner per plass.

Asker oppnår gjennomsnittlige kostnader til institusjon, med en moderat dekningsgrad for 80 år og eldre med sykehjemsplass og kun marginalt høyere kostnad per plass enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen.

Kommune  År  Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

Figur 10.10 Funksjon 254 Pleie i hjemmet, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Hjemmebaserte tjenester omfatter seks svært ulike tjenester til hjemmeboende: hjemmehjelp (mot betaling), miljøarbeid i PU-bolig, brukerstyrt personlig assistent (BPA), hjemmesykepleie, omsorgslønn og privat avlastning (for eksempel helgeopphold hos slektninger). Disse tjenestene gjelder både eldre, funksjonshemmede (inkl. PU) og psykisk helse. Det betyr at regnskapet for denne tjenestefunksjonen er vanskelig å tolke. Vi vet ikke om utgiftene gjelder eldre eller yngre brukere, eller hvilken type brukere det gjelder.

Behovskorrigerede netto driftsutgifter til pleie i hjemmet var 14 464 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 12 056 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 254 utgjør 214,7 mill. kroner i 2022.

Kommune

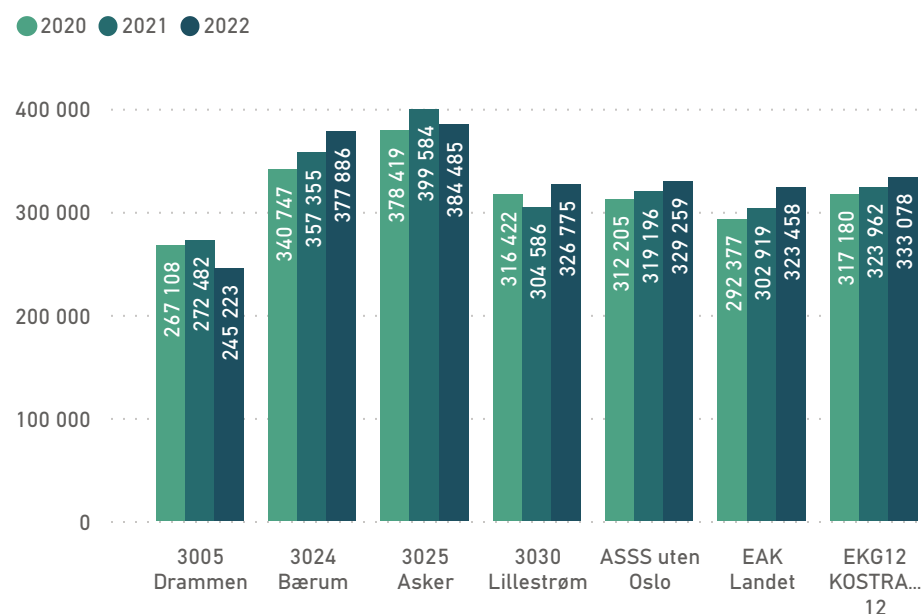
3025 Asker

År

Alle

**Figur 10.11 Netto driftsutgifter per hjemmetjenestebruker**

Netto driftsutgifter (funksjon 254) per hjemmetjenestebruker (inkl. AGA)



Netto driftsutgifter per hjemmetjenestebruker utgjorde 384 485 kroner i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 333 078 kroner per bruker.

Årsaken til de høye utgiftene til pleie i hjemmet skyldes dels høye enhetskostnader per bruker.

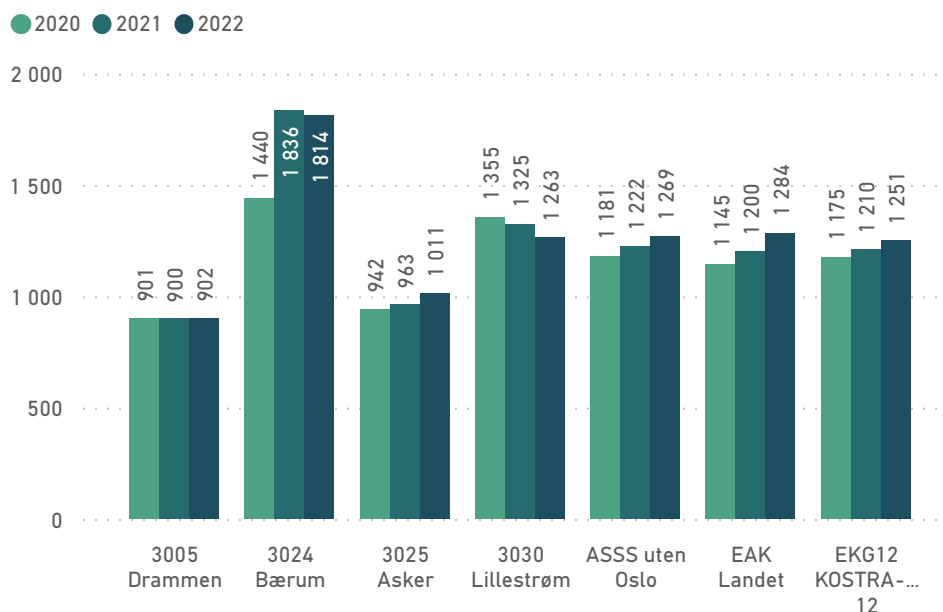
Dette er en overfladisk sammenligning. Hjemmetjenesten omfatter mange tjenester og flere typer brukere, både eldre, funksjonshemmede (mest PU brukere) og folk med psykiske lidelser. KOSTRA-tallene kan skjule store forskjeller mellom eldreomsorgen og omsorgen for PU-brukere. Hvis utgiftene innen PU er høye per bruker, kan det forklare høye samlede kostnader i hjemmebaserte tjenester.

Den ambulerende hjemmetjenesten vil normalt trekke kostnadene per bruker ned.

Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

Figur 10.12 Funksjon 261 Institusjonslokaler, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

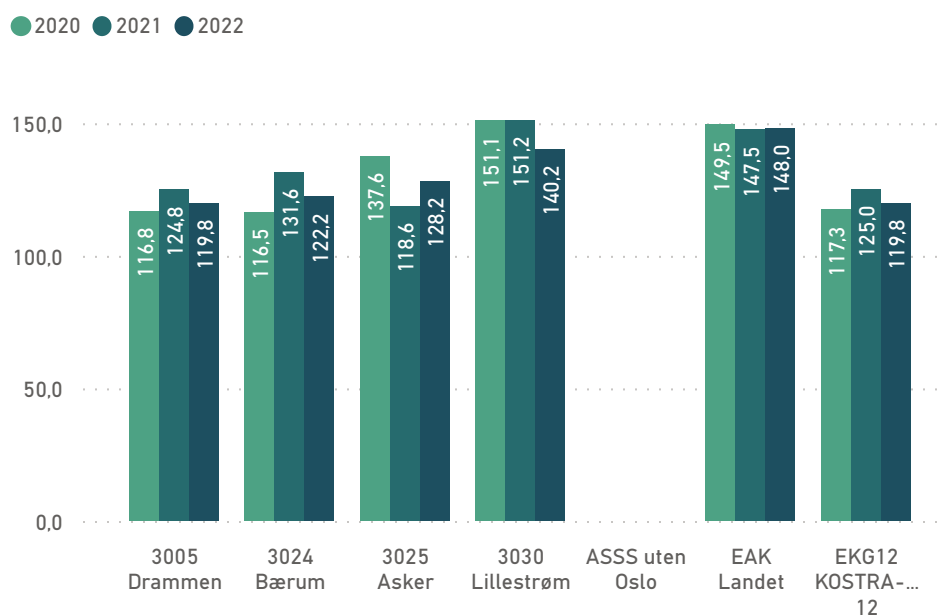
Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



Funksjon 261 omfatter utgifter til drift og vedlikehold av institusjoner.

Figur 10.13 Kvm per institusjonsplass

Kvm per kommunal institusjonsplass



Høye utgifter til institusjonslokaler kan skyldes mange plasser, mye areal per plass eller høye driftsutgifter per kvm.

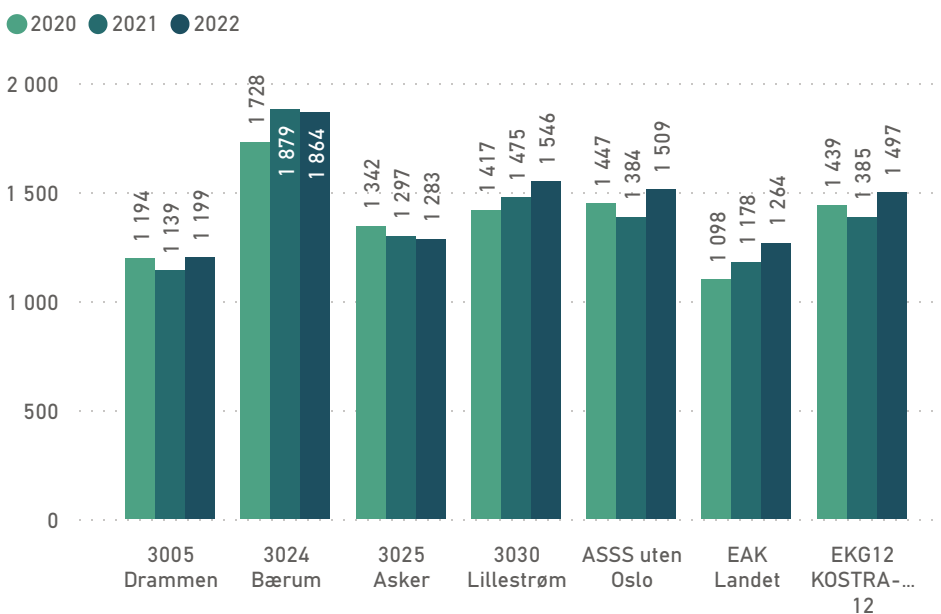
Kommunen har noe mer areal per institusjons-plass enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen. Like vel er arealkostnaden per plass lav.



Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

Figur 10.14 Institusjonslokaler, netto driftsutgifter per kvm ▼

Netto driftsutgifter til institusjonslokaler per kvm (inkl. AGA) ▼



Årsaken til middels til lave utgifter til institusjons-lokaler skyldes lave kostnader per kvadratmeter.

# Kapittel 11 | HELSE

Kommune  År  Utgifter til helse per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**447 093**

Beregnet  
utgiftsbehov

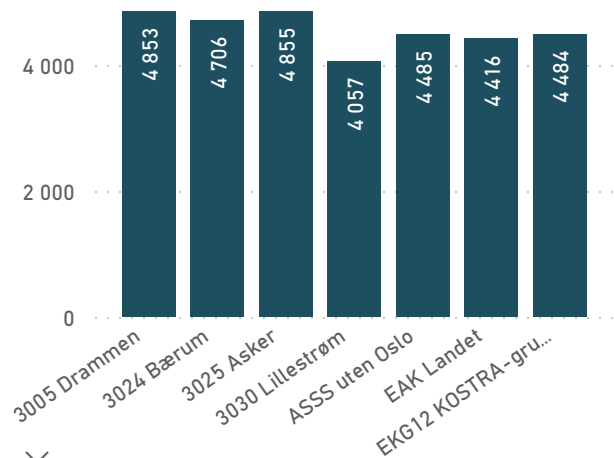
**94,2 %**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**4 855**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**34,2**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	232 Helsestasjons- og skolehelsetjeneste	233 Annet forebyggende helsearbeid	241 Diagnose, behandling, habilitering og rehabilitering	Totalt
3005 Drammen	11,2	44,5	-55,5	0,2
3024 Bærum	18,8	-5,0	-0,2	13,7
3030 Lillestrøm	28,9	33,1	11,4	73,5
ASSS uten Oslo	17,9	57,9	-41,7	34,1
EAK Landet	32,1	156,6	-107,8	80,9
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	17,4	52,2	-35,4	34,2

Helse omfatter tre tjenestefunksjoner; 232 Helsestasjons- og skolehelsetjeneste, 233 Annet forebyggende helsearbeid og 241 Diagnose, behandling, habilitering og rehabilitering.

Behovet for helsetjenester i kommunen er beregnet til 94,2 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 447 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 4 855 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett høyere enn i KOSTRA-gruppen med ca. 34 mill. kroner. Asker har ført pandemiutgifter på KOSTRA-funksjon 233, men det må antas at andre kommuner også har hatt betydelige utgifter som er ført på denne funksjonen.

Kommune ▼ År ▼

3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 11.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til helsetjenester

Kriterier og kriterievekter	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
0-1 år (2 %)	94,9 %	103,8 %	95,7 %	101,3 %	103,7 %	100,0 %	103,0 %
16-22 år (9 %)	100,7 %	101,8 %	103,0 %	102,3 %	103,9 %	100,0 %	103,7 %
23-66 år (31 %)	100,6 %	97,3 %	97,6 %	101,8 %	102,2 %	100,0 %	101,9 %
2-5 år (5 %)	99,0 %	114,2 %	110,7 %	106,7 %	103,1 %	100,0 %	103,9 %
6-15 år (12 %)	98,7 %	112,3 %	112,4 %	108,3 %	100,2 %	100,0 %	101,6 %
67-79 år (20 %)	99,3 %	91,1 %	94,5 %	82,8 %	88,1 %	100,0 %	88,2 %
80-89 år (8 %)	100,9 %	102,3 %	100,8 %	91,2 %	89,3 %	100,0 %	90,2 %
90 år og over (2 %)	91,5 %	128,6 %	87,0 %	75,8 %	91,8 %	100,0 %	90,4 %
Basistillegg (5 %)	10,3 %	8,1 %	11,3 %	12,0 %	7,8 %	100,0 %	8,3 %
Reiseavstand innen sone (3 %)	52,1 %	56,9 %	45,4 %	52,2 %	67,0 %	100,0 %	64,6 %
Reiseavstand til nabokrets (3 %)	52,3 %	52,3 %	85,7 %	69,0 %	65,1 %	100,0 %	66,8 %
Utgiftsbehov helse	92,8 %	93,7 %	94,2 %	91,2 %	91,8 %	100,0 %	91,9 %

Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 11.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vekter som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

I kostnadsnøkkelen for helse er det lagt størst vekt på alderskriteriet (89 %). Geografi og bosettingskriteriene gjør mindre utslag på det samlede utgiftsbehovet for denne sektoren (11 %).

Alle sammenligningskommunene har omtrent likt tjenestebehov for helsetjenester.

Kommune

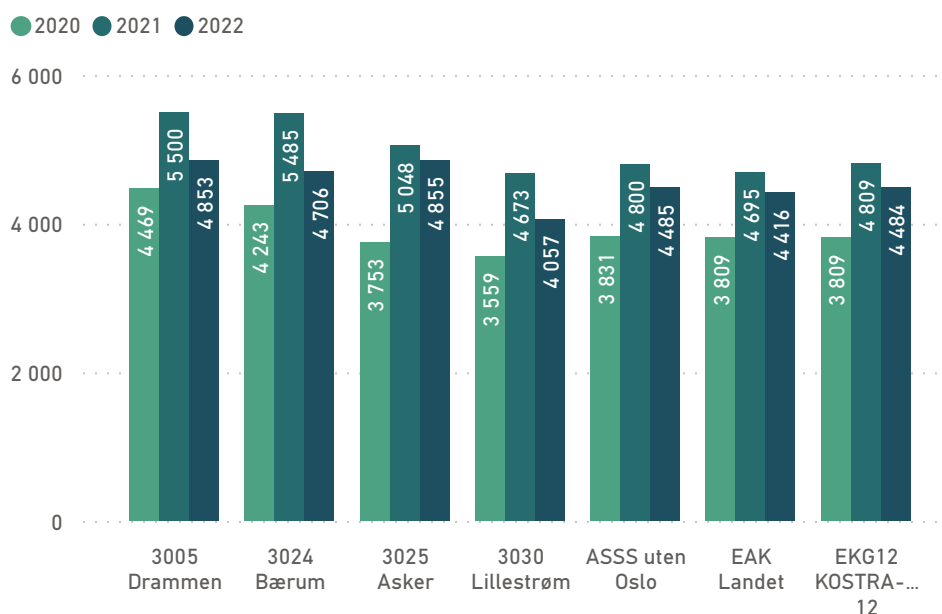
3025 Asker

År

Alle

Figur 11.2 Samlede utgifter til helsetjenester per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



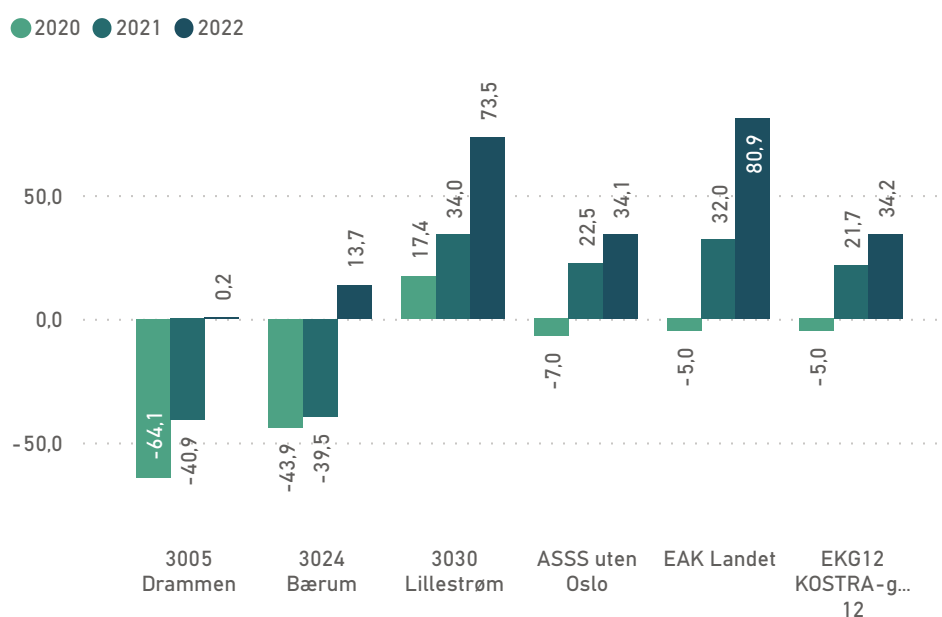
Behovskorrigerte netto driftsutgifter til helsetjenester var 4 855 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 4 484 kroner per innbygger på helsetjenester i 2022.

Som figur 11.2 viser, så er utgiftsnivået i kommunen økt sterkt fra 2020 til 2021. Øvrige kommuner i utvalget viser samme tendens. Det kan imidlertid virke som at Asker ikke har klart å ta ned kostnadene like mye som øvrige kommuner fra 2021 til 2022.

Figur 11.3 Kostnadsforskjeller på helse (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



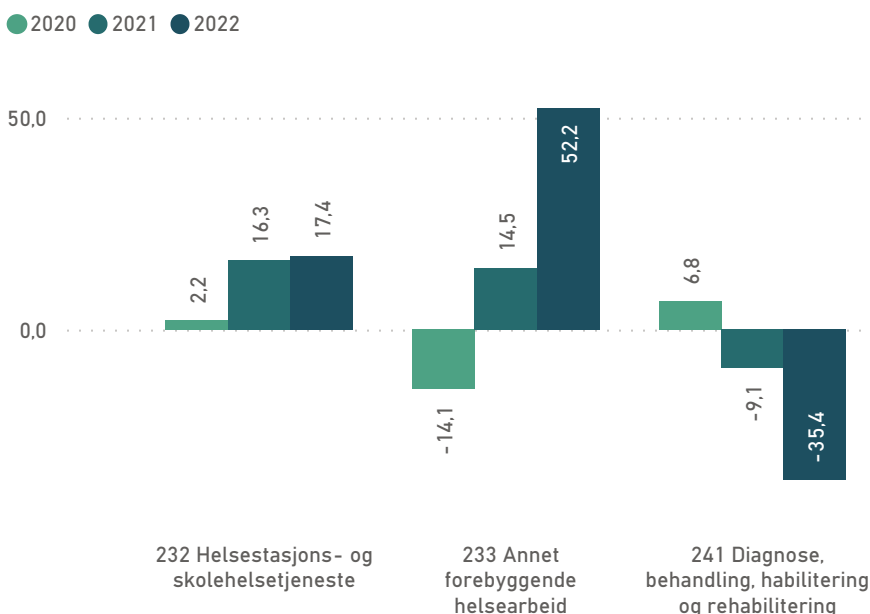
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 34,2 mill. kroner på helse.

Kostnadsforskjellen sammenliknet med KOSTRA-gruppen har økt med ca. 40 mill. kroner, som er ca. 10%, fra 2020.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Alle ▼

Figur 11.4 Kostnadsforskjeller på helse mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

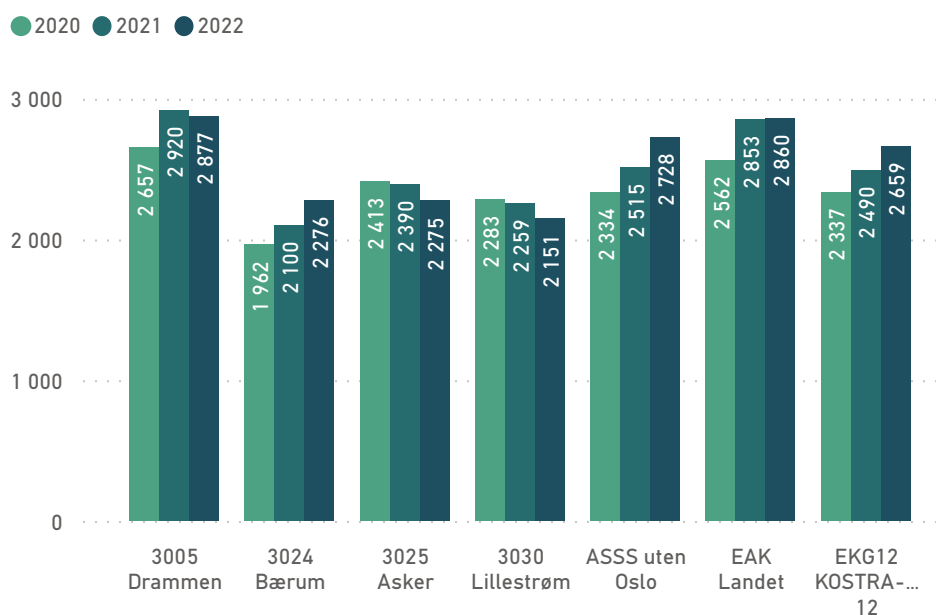


Asker har vært nøye med å føre alle Covid-utgiftene på KOSTRA-funksjon 233. Selv om KOSTRA-gruppen består av sammenliknbare kommuner i størrelse vet vi at smittetrykket var større i mer sentrale strøk. Det er dermed vanskelig å tolke disse datane.

Det er liten grunn til å tro at tallene for Asker representerer en varig vekst, men en nedskalering av aktivitet skjer heller ikke alltid av seg selv.

Figur 11.5 Funksjon 241 Behandling mv., behovskorrigerte netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerte netto driftsutgifter til behandling mv. var 2 275 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 2 659 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 241 utgjør -35,4 mill. kroner i 2022.

Høye utgifter til behandling skyldes ofte en kostnadskrevende legevakt, mange kommunalt ansatte fastleger, vikarbyrå pga. fastlegekrise eller mye kommunal service for fastlegene. Asker har lave kostnader her.

# Kapittel 12 | SOSIAL

Kommune	År	Utgifter til sosial per innbygger
3025 Asker	2022	Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**291 345**

Beregnet  
utgiftsbehov

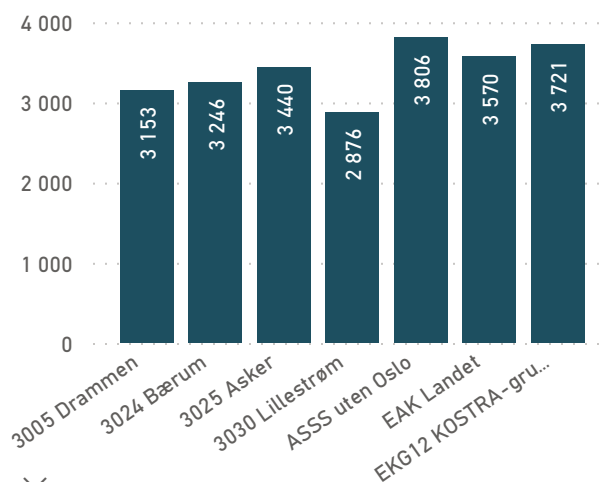
**86,6 %**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**3 440**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**-23,9**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	242 Råd, veiledning og sosialt forebyggende arbeid	243 Tilbud til personer med rusproblemer	273 Arbeidsrettede tiltak i kommunal regi	276 Kvalifiseringsordningen	281 Ytelse til livsopphold	Totalt
3005 Drammen	46,8	3,0	24,6	-13,0	-37,1	24,3
3024 Bærum	45,1	2,7	-9,8	-11,2	-10,4	16,4
3030 Lillestrøm	43,7	14,8	22,1	7,4	-40,4	47,8
ASSS uten Oslo	26,4	-21,3	18,7	-16,9	-37,9	-31,1
EAK Landet	39,1	-8,2	31,7	-9,2	-75,3	-22,0
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	26,0	-17,6	17,8	-14,3	-35,8	-23,9

Sosial omfatter flere tjenestefunksjoner; 242 Råd, veiledning og sosialt forebyggende arbeid, 243 Tilbud til personer med rusproblemer, 273 Arbeidsrettede tiltak i kommunal regi, 276 Kvalifiseringsordningen og 281 Ytelse til livsopphold. Funksjon 275 som omfatter introduksjonsordningen er holdt utenom analysen (finansiert av tilskudd fra staten).

Behovet for sosialtjenester i kommunen er beregnet til 86,6 % av landsgjennomsnittet per innbygger.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 291 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 3 440 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett lavere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen et handlingsrom på ca. 24 mill. kroner på sosial basert på fjorårets regnskap. Det er ytelse til livsopphold som utgjør den største forskjellen mot KOSTRA-gruppen.

Kommunen har noe høye kostnader knyttet til saksbehandling, rådgivning og veiledning (funksjon 242), men svært lave utgifter til økonomisk sosialhjelp (funksjon 281). Det kan være god økonomi å bruke de ressursene som brukes på saksbehandling, selv om de er noe høye, ettersom de kan være med å bidra til lavere kostnader samlet sett.

Store deler av sosialutgiftene i norske kommuner er knyttet til arbeidet med flyktninger. Antall flyktninger mottatt i kommunen har stor betydning for utgiftsnivået i denne tjenesten.

Kommune ▼ År ▼

3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 12.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til sosialtjenester

Region	16-22 år (3 %)	23-66 år (21 %)	Aleneboende 30-66 år (34 %)	Flyktninger uten integreringstilskudd (15 %)	Opphopnings indeks (16 %)	Uføre 18-49 år (11 %)	Utgiftsbehov sosial
3005 Drammen	100,7 %	100,6 %	101,3 %	199,7 %	172,2 %	114,3 %	128,7 %
3024 Bærum	101,8 %	97,3 %	82,6 %	103,1 %	79,1 %	47,8 %	84,7 %
3025 Asker	103,0 %	97,6 %	77,7 %	87,8 %	99,8 %	67,3 %	86,6 %
3030 Lillestrøm	102,3 %	101,8 %	86,4 %	163,8 %	137,7 %	73,0 %	108,4 %
ASSS uten Oslo	103,9 %	102,2 %	100,1 %	116,4 %	98,4 %	92,5 %	101,9 %
EAK Landet	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	103,7 %	101,9 %	97,7 %	117,5 %	101,0 %	89,6 %	101,3 %

Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Figur 12.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vektorer som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

I kostnadsnøkkelen for sosial teller alderskriteriene 24 %. Det er de sosiodemografiske kriteriene som gjør større utslag på det samlede utgiftsbehovet for denne sektoren (76 %).

Kun Bærum av sammenligningskommunene har et ca. like lavt tjenestebehov som Asker. Behovet i Lillestrøm ligger noe over landsgjennomsnittet, mens Drammen har et behov for sosialtjenester godt over landsgjennomsnittet.

Kommune

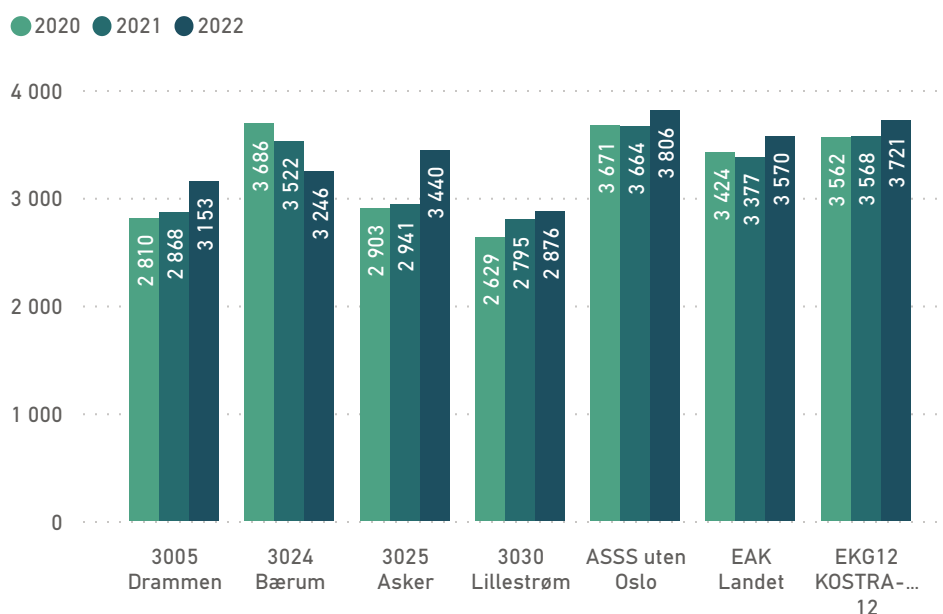
3025 Asker

År

Alle

Figur 12.2 Samlede utgifter til sosialtjenester per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



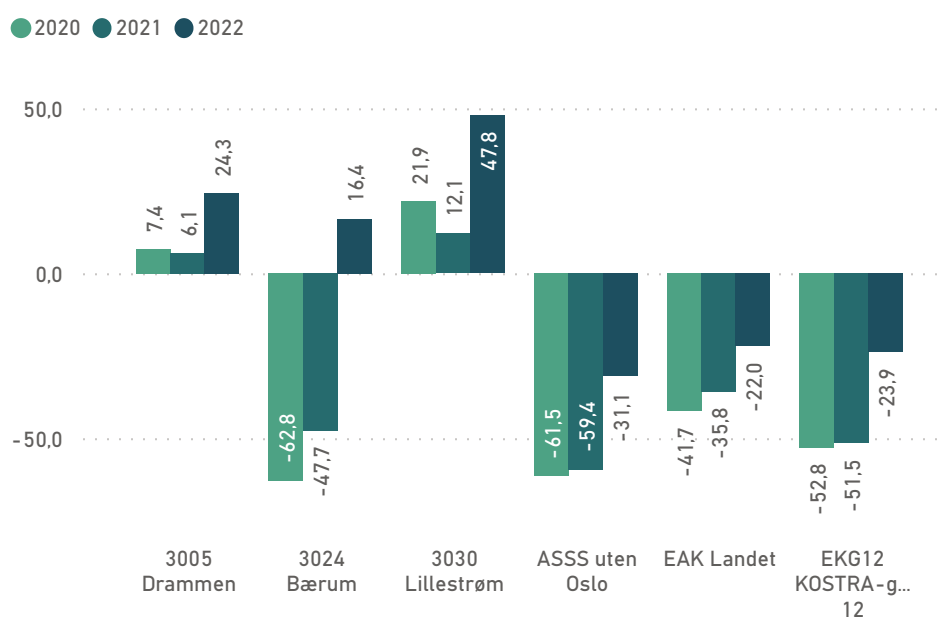
Behovskorrigerte netto driftsutgifter til sosialtjenester var 3 440 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 3 721 kroner per innbygger på sosialtjenester i 2022.

Som figur 12.2 viser, er utgiftsnivået økt fra 2020 til 2022 med en kraftig vekst mellom 2021 og 2022.

Figur 12.3 Kostnadsforskjeller på sosial (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på -23,9 mill. kroner på sosial.

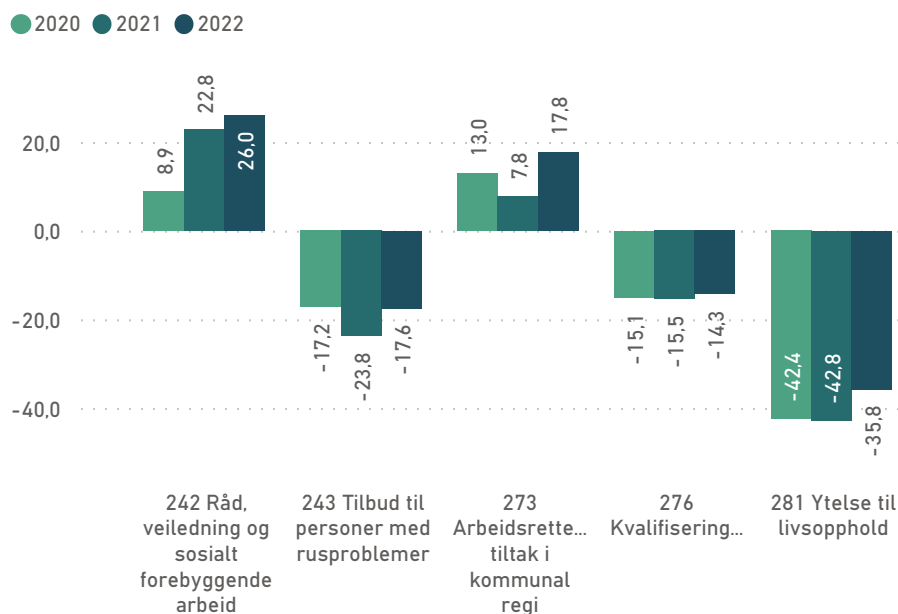
Kostnadsforskjellen mellom Asker og KOSTRA-gruppen er betydelig redusert fra 2021. Vi ser over at det er økte kostnader i Asker som er årsaken til dette, og ikke reduserte kostnader i KOSTRA-gruppen. Forsetter denne utviklingen i 2022, vil det lave kostnadsnivået i Asker være historie.



Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

Figur 12.4 Kostnadsforskjeller på sosial mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



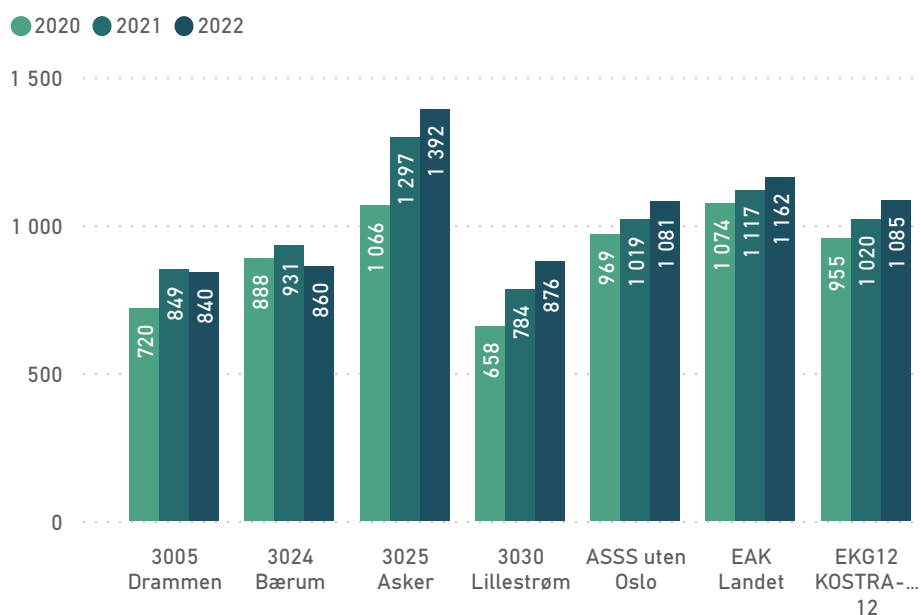
Ytelser til livsopphold skiller seg ut med svært lave kostnader, men kostnadsforskjellen er redusert fra 2021 til 2022. Også tilbud til personer med rusproblemer og kvalifiseringsordningen har lave kostnader i Asker.

Utgifter til råd og veiledning (242) har økt sammenliknet med gruppen fra 2020 til 2022, mest fra 2020 til 2021.

Utgifter til arbeidsrettede tiltak (funksjon 273) har økt, og Asker brukte i 2022 nesten 18 mill. kroner mer enn KOSTRA-gruppen.

Figur 12.5 Funksjon 242 Råd og veiledning, behovskorrigerte netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerte netto driftsutgifter til råd og veiledning var 1 392 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Funksjon 242 omfatter bl.a. utgifter til saksbehandling, gjeldsrådgivning, veiledning, og flyktningkonsulenter.

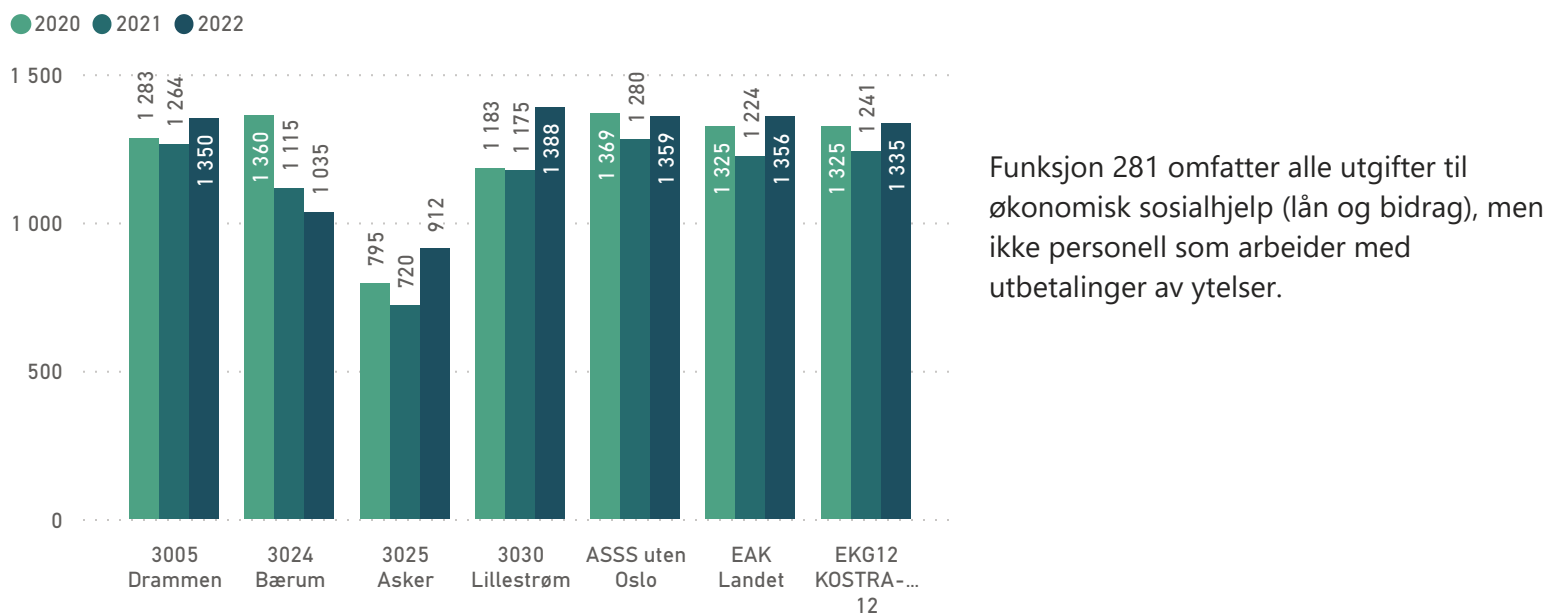
I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 1 085 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 242 utgjør 26,0 mill. kroner i 2022.

Kommune  År  Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

Figur 12.6 Funksjon 281 Ytelse til livsopphold, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigeret, inkl. AGA)



# Kapittel 13 | ADMINISTRASJON OG STYRING

Kommune  År  Utgifter til administrasjon per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**536 102**

Beregnet  
utgiftsbehov

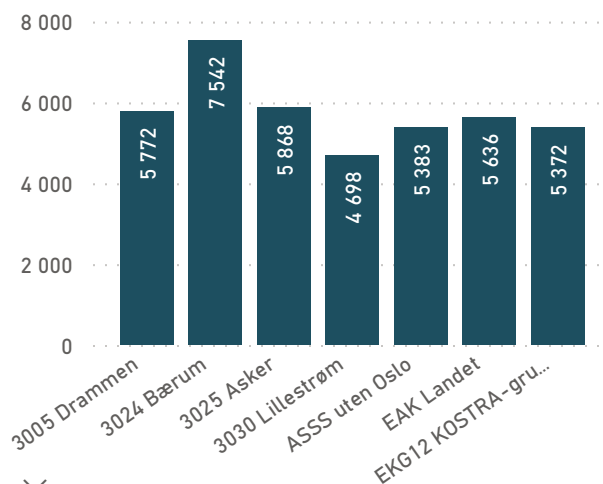
**93,4 %**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**5 868**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**45,3**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Funksjon	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
100 Politisk styring	8,6	2,8	16,0	6,8	-2,0	6,9
110 Kontroll og revisjon	-1,6	-0,5	-2,8	-2,6	-12,0	-2,4
120 Administrasjon	-42,2	-55,7	32,4	4,9	-20,2	6,3
121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen	20,1	-7,1	40,4	25,8	66,3	24,9
130 Administrasjonslokaler	30,5	-73,1	26,4	19,4	54,7	18,5
180 Diverse fellesutgifter	-5,0	-3,3	-3,6	-2,4	-9,1	-2,3
190 Interne serviceenheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
285 Tjenester utenfor ordinært kommunalt ansvarsområde	-3,2	-16,1	-2,4	-8,0	-37,2	-7,1
290 Interkommunale samarbeid	1,6	0,2	0,5	0,5	2,0	0,4
<b>Totalt</b>	<b>8,8</b>	<b>-153,0</b>	<b>106,9</b>	<b>44,3</b>	<b>42,5</b>	<b>45,3</b>

Administrasjon og styring omfatter flere tjenestefunksjoner; 100 Politisk styring, 110 Kontroll og revisjon, 120 Administrasjon, 121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen, 130 Administrasjonslokaler, 180 Diverse fellesutgifter og 285 Tjenester utenfor ordinært kommunalt ansvarsområde. Funksjonene 190 Interne serviceenheter og 290 Interkommunale samarbeid er også tatt med under dette tjenesteområdet.

Behovet for administrasjon og styring i kommunen er beregnet til 93,4 % av landsgjennomsnittet per innbygger. Dette skyldes i hovedsak stordriftsfordeler innen administrasjon og styring (målt ved basistillegget).

Netto driftsutgifter i tjenesten var 536 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 5 868 kroner per innbygger etter korreksjoner. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett lavere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen høyere utgifter med nesten 45 mill. kroner på administrasjon og styring basert på fjorårets regnskap.

Vi ser en del variasjon i regnskapsføring på funksjon 120 Administrasjon. Asker får en egen administrasjonsanalyse der kostnader og årsverk sammenliknes på et mer detaljert nivå.

Kommune ▼ År ▼

3025 Asker ▼ 2022 ▼

Figur 13.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til administrasjon og styring

Kriterier og kriterievekter	3005 Drammen	3024 Bærum	3025 Asker	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
0-1 år (2 %)	94,9 %	103,8 %	95,7 %	101,3 %	103,7 %	100,0 %	103,0 %
16-22 år (8 %)	100,7 %	101,8 %	103,0 %	102,3 %	103,9 %	100,0 %	103,7 %
23-66 år (53 %)	100,6 %	97,3 %	97,6 %	101,8 %	102,2 %	100,0 %	101,9 %
2-5 år (4 %)	99,0 %	114,2 %	110,7 %	106,7 %	103,1 %	100,0 %	103,9 %
6-15 år (11 %)	98,7 %	112,3 %	112,4 %	108,3 %	100,2 %	100,0 %	101,6 %
67-79 år (9 %)	99,3 %	91,1 %	94,5 %	82,8 %	88,1 %	100,0 %	88,2 %
80-89 år (3 %)	100,9 %	102,3 %	100,8 %	91,2 %	89,3 %	100,0 %	90,2 %
90 år og over (1 %)	91,5 %	128,6 %	87,0 %	75,8 %	91,8 %	100,0 %	90,4 %
Basistillegg (9 %)	10,3 %	8,1 %	11,3 %	12,0 %	7,8 %	100,0 %	8,3 %
Utgiftsbehov administrasjon	93,1 %	93,3 %	93,4 %	93,7 %	93,3 %	100,0 %	93,3 %

Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

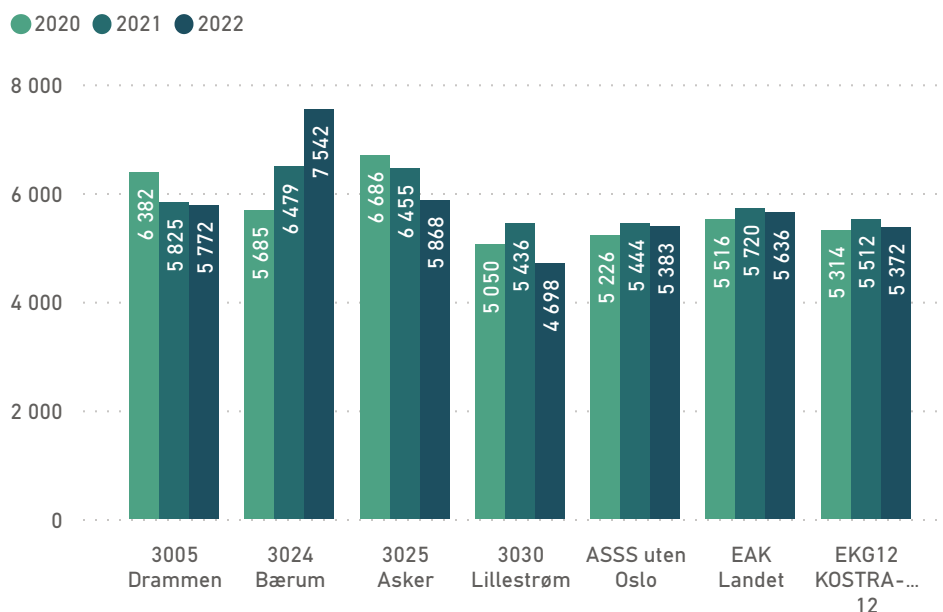
Figur 13.1 viser de ulike kriteriene og tilhørende vekter som inngår i kostnadsnøkkelen for tjenesten.

I kostnadsnøkkelen for administrasjon er antall innbyggere det mest sentrale fordelingsprinsippet (91 %). Av de ulike tjenestenøkklene, så gir kommunens areal og geografisk spredning størst utslag i administrasjonsnøkkelen (9 %). Store kommuner vil i større grad kunne dra nytte av stordriftsfordeler når det kommer til administrative funksjoner.

Alle sammenligningskommunene har omtrent det samme tjenestebehovet.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼    År ▼ Alle ▼

 Figur 13.2 Samlede utgifter til administrasjon per innbygger ▼

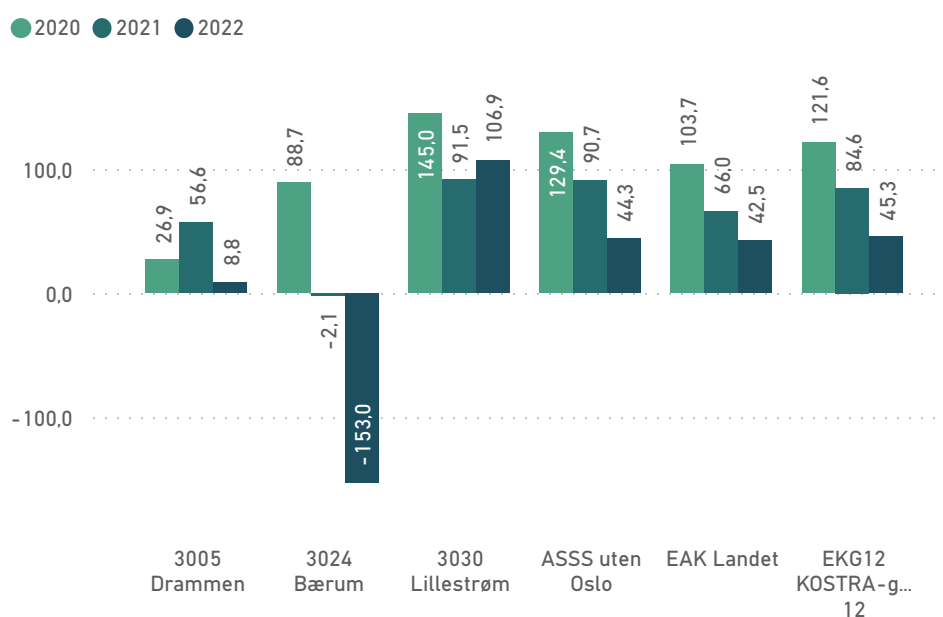
 Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Behovskorrigerte netto driftsutgifter til administrasjon og styring var 5 868 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 5 372 kroner per innbygger på administrasjon og styring i 2022.

Som figur 13.2 viser, så er utgiftsnivået i kommunen redusert betydelig fra 2020 til 2022.

 Figur 13.3 Kostnadsforskjeller på administrasjon (mill. kroner) ▼

 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼


Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 45,3 mill. kroner på administrasjon.

Innsparingspotensialet er betydelig redusert over tre år, fra ca. 122 mill. kroner i 2020 til ca. 45 mill. kroner i 2022. En tilsvarende utvikling i 2023 vil kunne fjerne innsparingspotensialet fullstendig.

Kommune

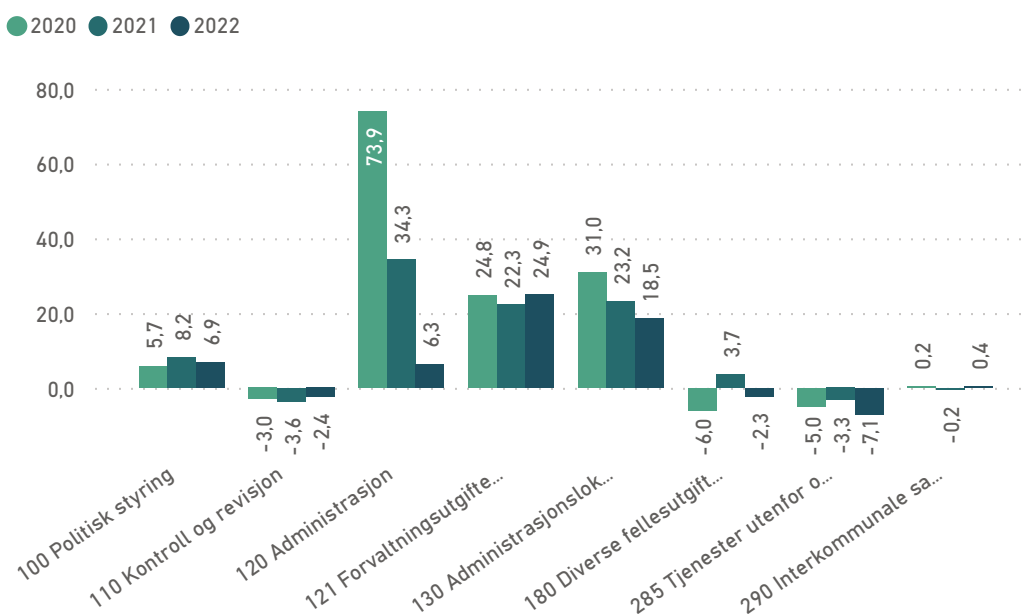
3025 Asker

År

Flere valg

Figur 13.4 Kostnadsforskjeller på adm. mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

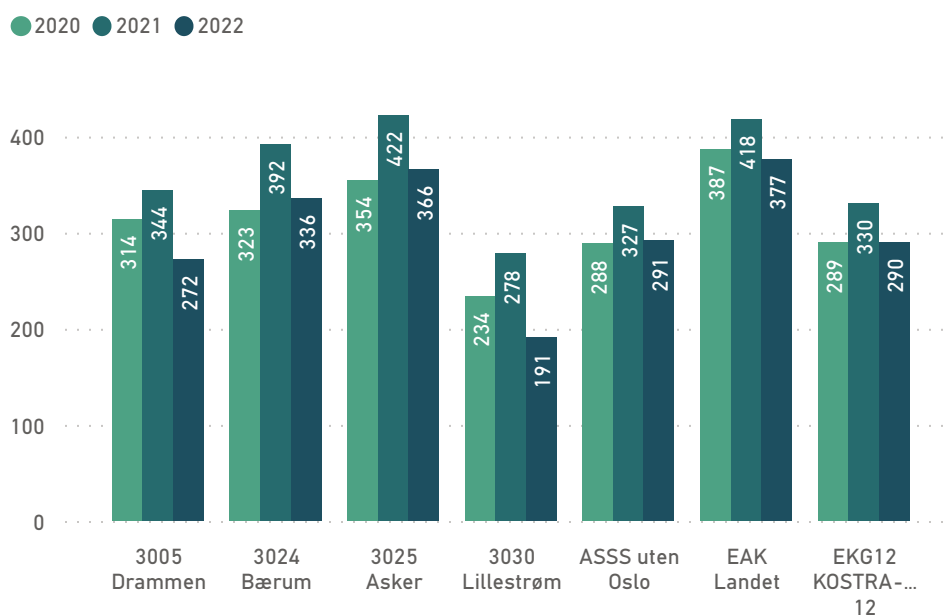


Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen driver Asker med relativt gjennomsnittlige kostnader med unntak av forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen (funksjon 121) og administrasjonslokaler (funksjon 130)

Utgifter til strategisk ledelse og administrative støttefunksjoner (funksjon 120) er redusert med nesten 70 mill. kroner siden 2020. Kommunen opplyser at det er reduksjon i avskrivninger som er årsaken til dette.

Figur 13.5 Funksjon 100 Politisk styring, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til politisk styring var 366 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Funksjon 100 omfatter godtgjørelser til folkevalgte.

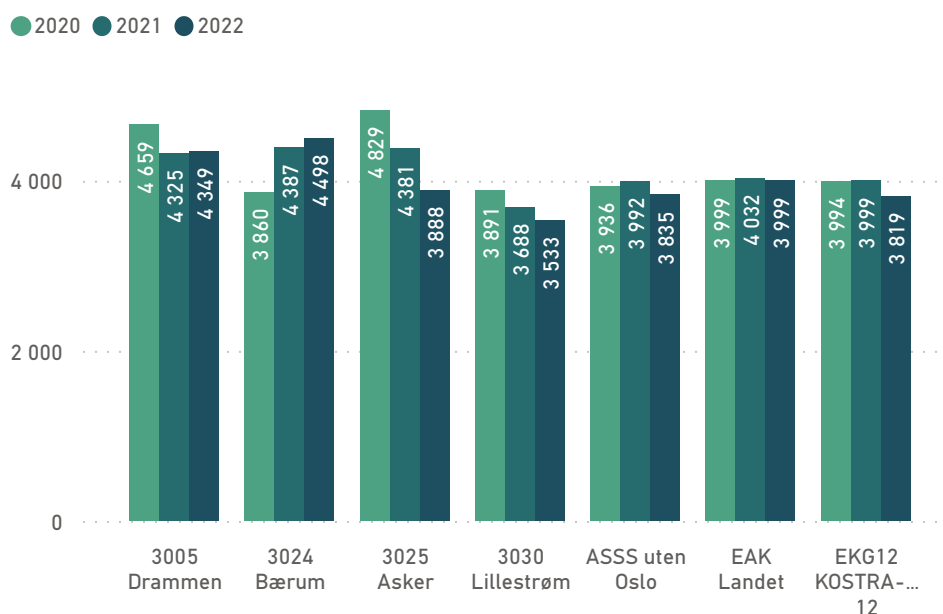
I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 290 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 100 utgjør 6,9 mill. kroner i 2022.

Kommune 
 År 
 Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA

Figur 13.6 Funksjon 120 Administrasjon, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til funksjon 120 administrasjon var 3 888 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

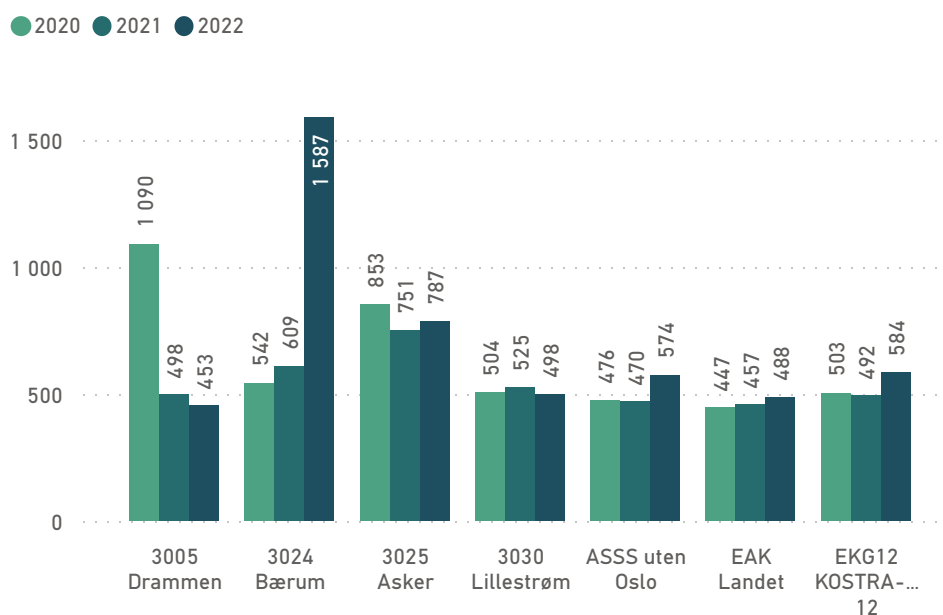
Funksjon 120 (strategisk ledelse og adm. støttefunksjoner) er et av de mer usikre regnskapene i kommunene. KOSTRA-veilederens beskrivelse av skillet mellom tjenesteproduksjon og administrasjon tolkes ofte ulikt i kommunene.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 3 819 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 120 utgjør 6,3 mill. kroner i 2022.

Figur 13.7 Funksjon 130 Administrasjonslokaler, behovskorrigerede netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)



Behovskorrigerede netto driftsutgifter til administrasjonslokaler var 787 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

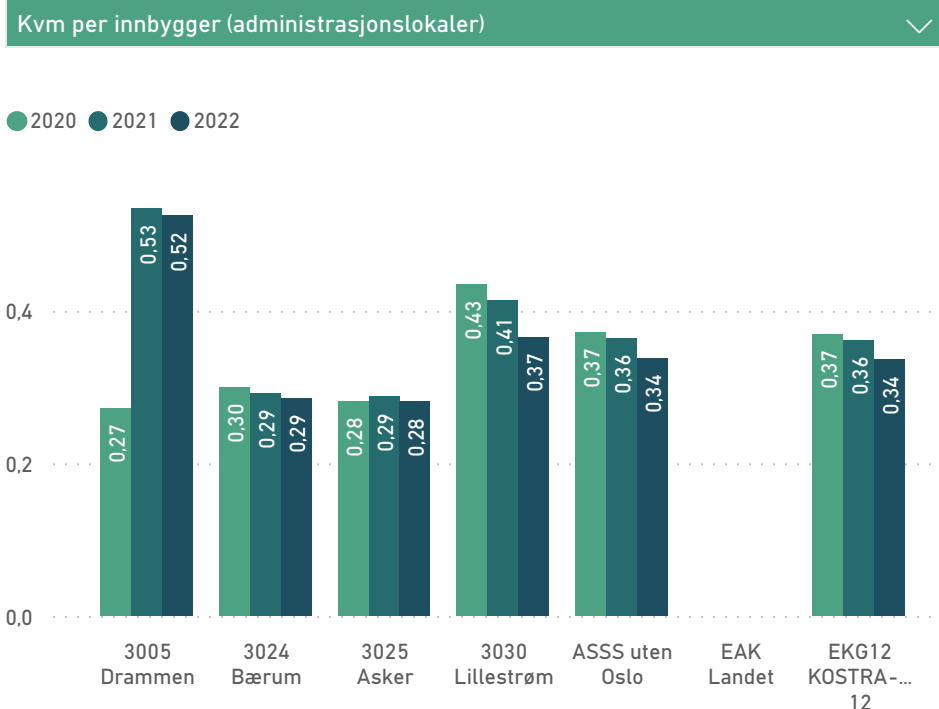
Funksjon 130 omfatter bl.a. utgifter til drift og vedlikehold knyttet til administrasjonslokaler.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 584 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 130 utgjør 18,5 mill. kroner i 2022.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

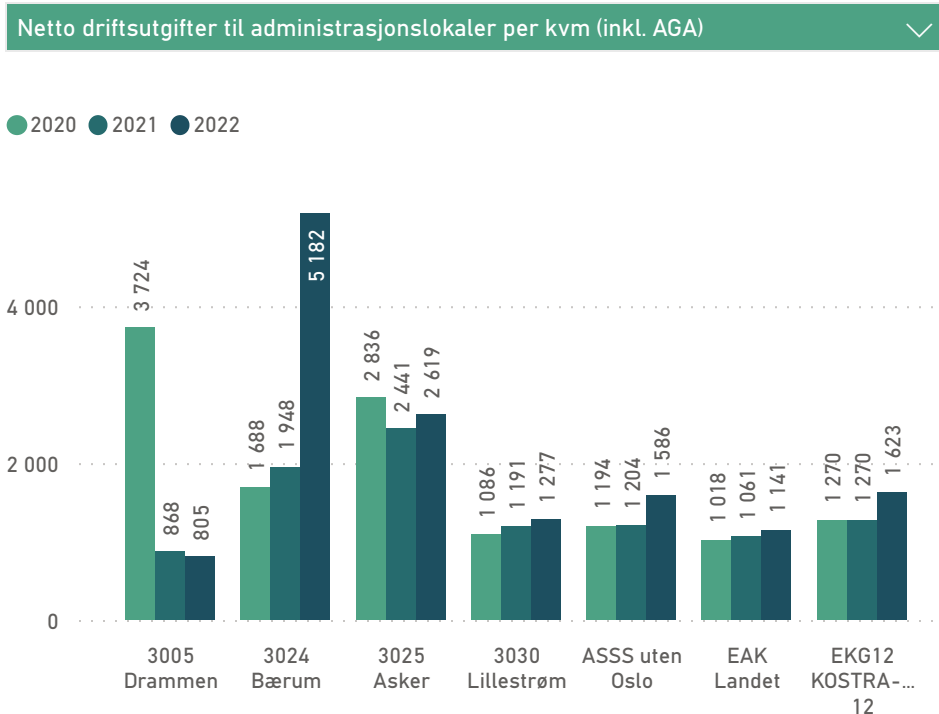
Figur 13.8 Administrasjonslokaler, kvm per innbygger ▼



Høye utgifter til administrasjonslokaler kan skyldes mye areal eller høye driftsutgifter per kvm.

Kommunen har mindre areal per innbygger enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen. Vi har ikke samlet areal for landet.

Figur 13.9 Administrasjonslokaler, netto driftsutgifter per kvm ▼



Årsaken til de høye utgiftene til administrasjonslokaler skyldes relativt høye kostnader per kvadratmeter, og ikke mange kvadratmeter.



# Kapittel 14 | KULTUR OG IDRETT

Kommune  År  Utgifter til kultur og idrett per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**380 791**

Beregnet  
utgiftsbehov

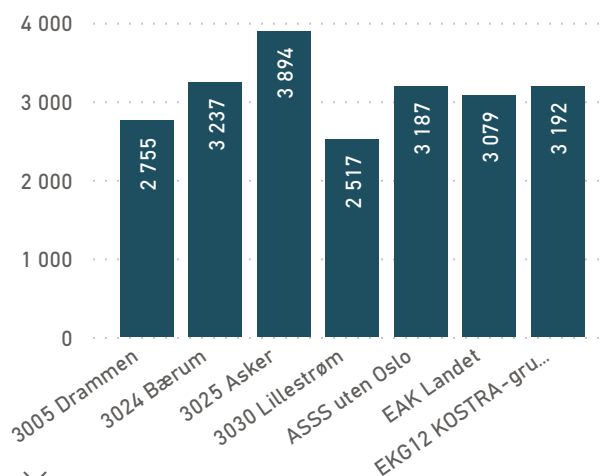
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**3 894**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**68,6**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Funksjon	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
231 Aktivitetstilbud til barn og unge	-4,1	2,3	-4,7	-5,5	-13,7	-5,1
370 Bibliotek	8,1	-4,5	5,7	7,0	6,0	6,5
373 Kino	0,1	0,1	0,1	-0,4	-2,0	-0,3
375 Muséer	-0,7	6,1	4,9	-3,6	-11,8	-2,8
377 Kunstformidling	-26,5	-13,1	-8,1	-38,5	-31,1	-33,9
380 Idrett og tilskudd til andres idrettsanlegg	27,2	-2,9	26,6	8,5	31,9	9,1
381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg	48,6	12,1	54,2	34,9	81,9	33,7
383 Kulturskole	10,7	3,3	3,6	4,1	2,5	3,8
385 Andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg	35,5	31,8	39,1	40,6	68,5	37,7
386 Kommunale kulturbygg	12,5	29,1	13,2	22,1	27,2	20,0
<b>Totalt</b>	<b>111,4</b>	<b>64,2</b>	<b>134,7</b>	<b>69,2</b>	<b>159,4</b>	<b>68,6</b>

Kultur og idrett omfatter flere tjenestefunksjoner; 231 Aktivitetstilbud til barn og unge, 370 Bibliotek, 373 Kino, 375 Muséer, 377 Kunstformidling, 380 Idrett og tilskudd til andres idrettsanlegg, 381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg, 383 Kulturskole, 385 Andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg og 386 Kommunale kulturbygg.

Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for kultursektoren er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var ca. 381 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 3 894 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett høyere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen ca. 69 mill. kroner høyere driftsnivå på kultur og idrett basert på fjorårets regnskap. Forskjellen målt mot KOSTRA-gruppen er størst innen funksjonene 381 kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg, og 385 andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg.

Kommune

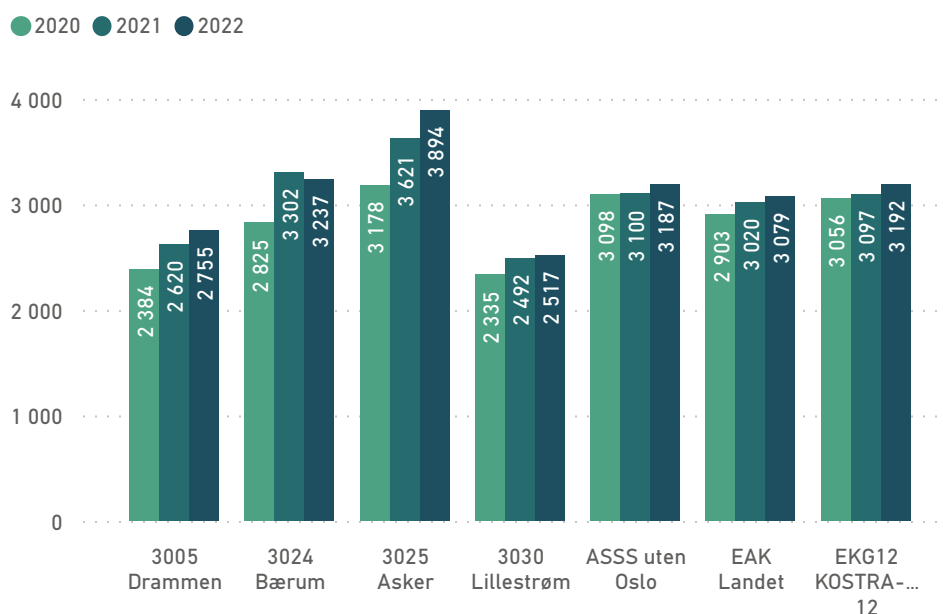
3025 Asker

År

Alle

Figur 14.1 Samlede utgifter til kultur og idrett per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)



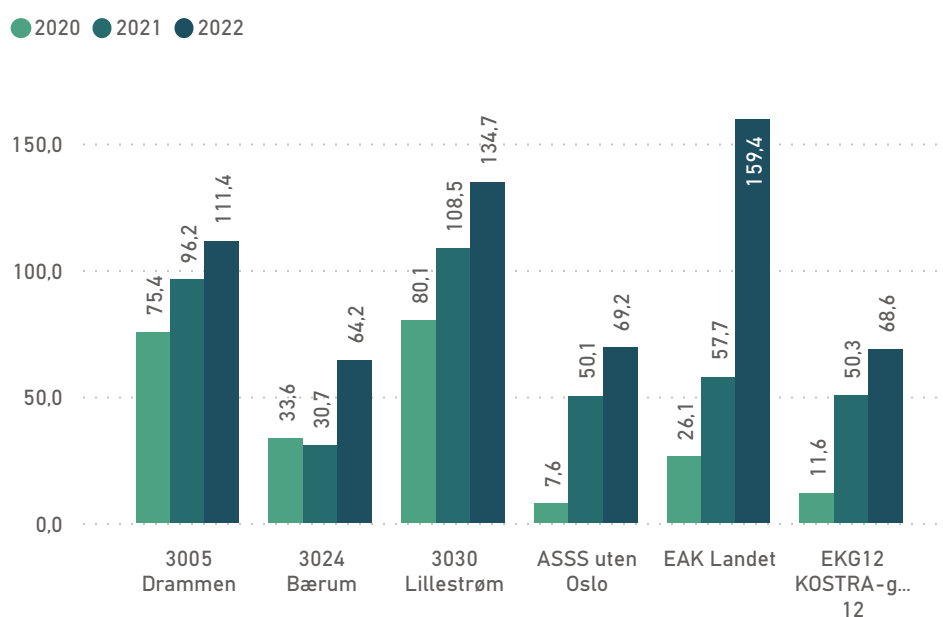
Netto driftsutgifter til kultursektoren var 3 894 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 3 192 kroner per innbygger på kultur og idrett i 2022.

Som figur 14.1 viser, så er utgiftsnivået i kommunen økt relativt mye fra 2020 til 2022. Vi minner om at disse tidsseriene er korrigert for pris og lønnsvekst.

Figur 14.2 Kostnadsforskjeller på kultur og idrett (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 68,6 mill. kroner innen kultursektoren.

Forskjellen målt mot KOSTRA-gruppen er økt med ca. 57 mill. kroner fra 2020 til 2022.

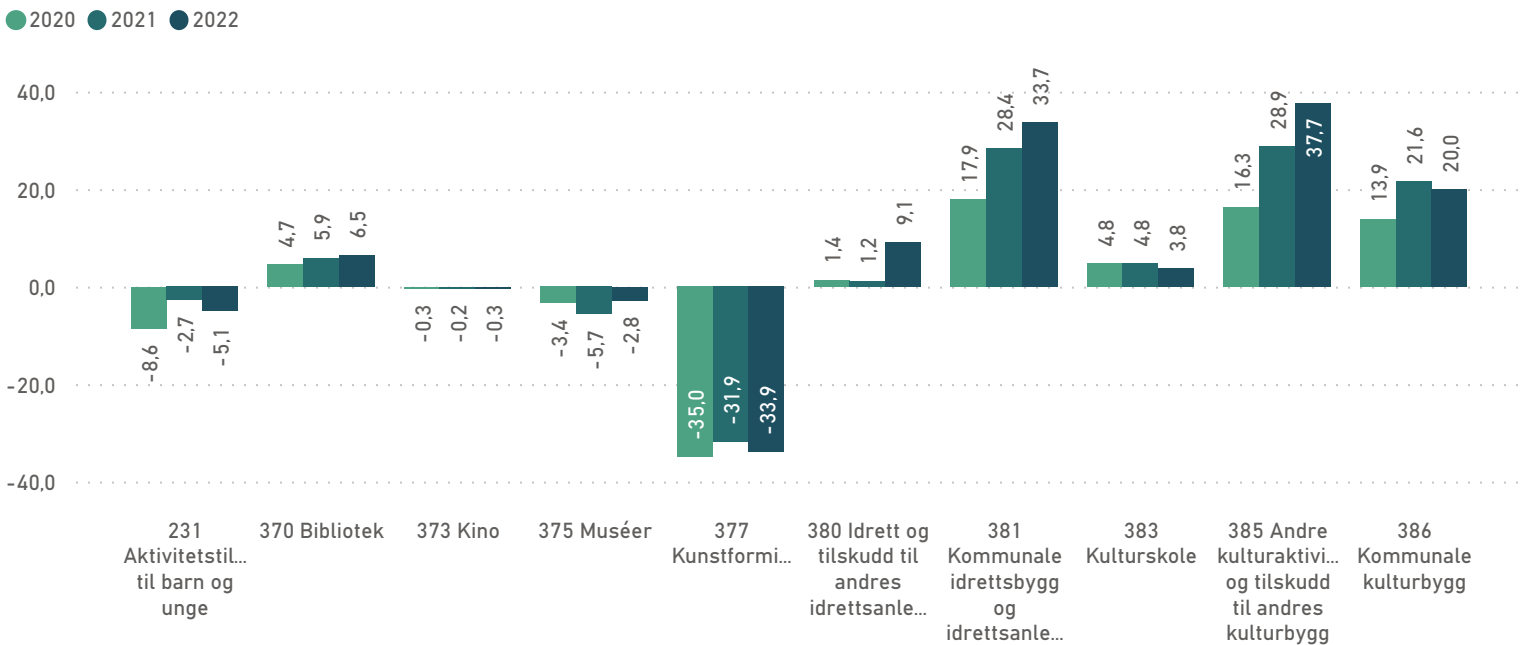
Kostnadsnivået er mer enn 64 mill. kroner lavere i alle sammenligningskommunene dvs. inkl. Bærum..

Kommune ▼ 3025 Asker ▼

År ▼ Alle ▼

Figur 14.3 Kostnadsforskjeller på kultur mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, er handlingsrommet størst innen funksjonene 381 kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg med 33,7 mill. kroner, og 385 andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg med 37,7 mill. kroner. Kostnadene er 20 mill. kroner høyere enn snittet i KOSTRA-gruppen til kommunale kulturbygg.

Asker bruker samtidig relativt lite på funksjon 377 kunstformidling.

# Kapittel 15 | KIRKE

Kommune  År  Utgifter til kirke per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**53 935**

Beregnet  
utgiftsbehov

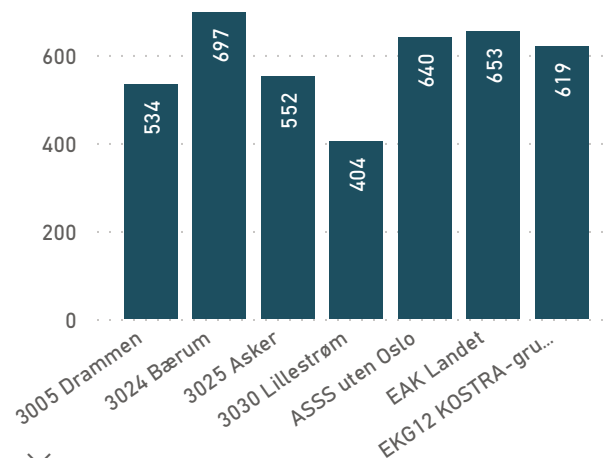
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**552**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**-6,8**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	390 Den norske kirke	393 Gravplasser og krematorier	Totalt
3005 Drammen	3,1	-1,6	1,4
3024 Bærum	-12,9	-1,7	-14,6
3030 Lillestrøm	11,3	2,8	14,2
ASSS uten Oslo	-5,1	-3,7	-8,9
EAK Landet	-22,5	2,6	-19,9
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	-3,7	-3,1	-6,8

Kirke omfatter to tjenestefunksjoner; 390 Den norske kirke og 393 Gravplasser og krematorier.

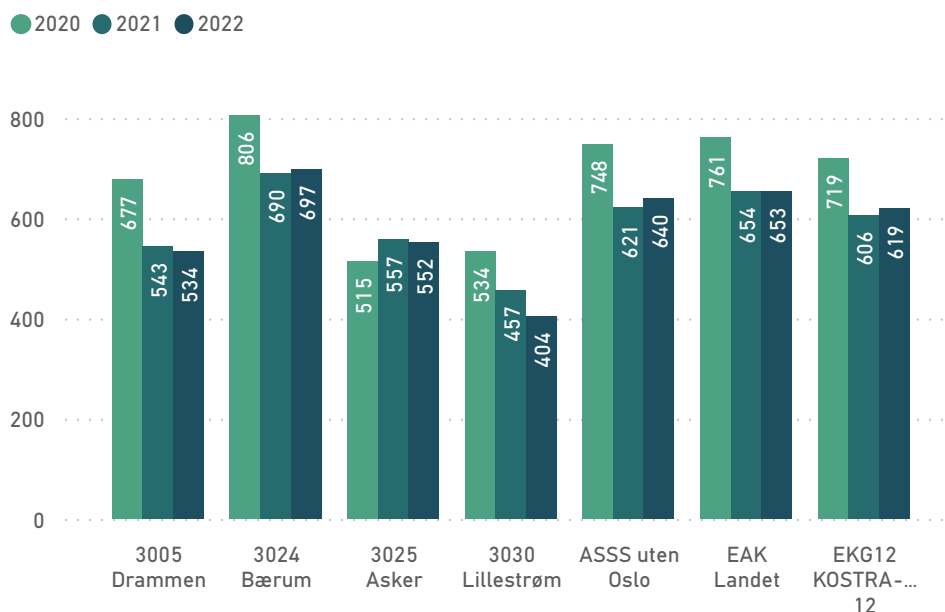
Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for kirke er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var ca. 54 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 552 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett lavere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen et avvik på -6,8 mill. kroner på fjorårets regnskap.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼    År ▼ Alle ▼

Figur 15.1 Samlede utgifter til kirke per innbygger ▼

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA) ▼

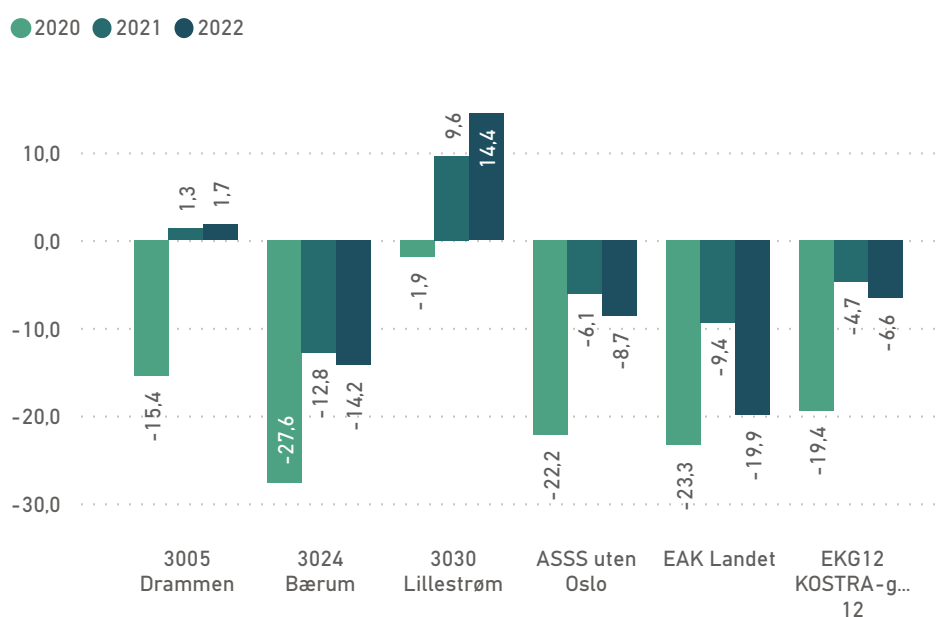


Netto driftsutgifter til kirke var 552 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 619 kroner per innbygger på kirke i 2022.

Figur 15.2 Kostnadsforskjeller på kirke (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼



Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på -6,6 mill. kroner innen kirke.

# Kapittel 16 | PLAN, BYGGESAK OG MILJØ

Kommune  År  Utgifter til plan, byggesak og miljø per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**139 145**

Beregnet  
utgiftsbehov

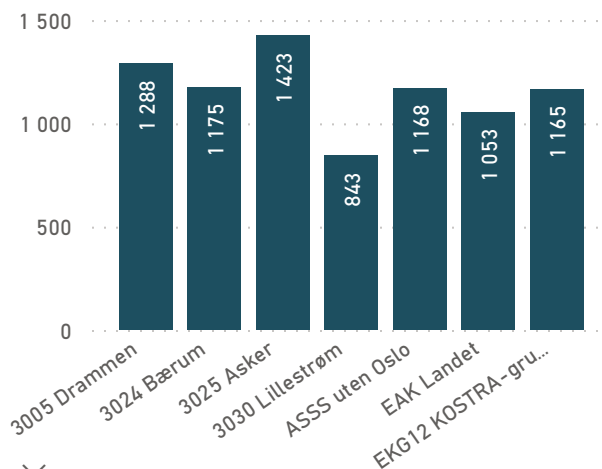
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**1 423**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**25,2**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Funksjon	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA-gruppe 12
301 Plansaksbehandling	-10,1	-5,3	4,5	0,4	-3,7	0,6
302 Byggesaksbehandling og eierseksjonering	11,7	14,4	17,9	19,6	39,9	18,1
303 Kart og oppmåling	3,2	-0,1	1,3	6,5	8,1	5,7
335 Rekreasjon i tettsted	-37,6	-22,6	-12,8	-33,2	-42,5	-29,6
360 Naturforvaltning og friluftsliv	46,7	39,9	46,2	33,4	81,9	31,9
365 Kulturminneforvaltning	-0,6	-2,0	-0,3	-1,7	-2,6	-1,5
<b>Totalt</b>	<b>13,2</b>	<b>24,2</b>	<b>56,7</b>	<b>24,9</b>	<b>81,3</b>	<b>25,2</b>

Plan, byggesak og miljø omfatter flere tjenestefunksjoner; 301 Plansaksbehandling, 302 Byggesaksbehandling og eierseksjonering, 303 Kart og oppmåling, 335 Rekreasjon i tettsted, 360 Naturforvaltning friluftsliv og 365 Kulturminneforvaltning.

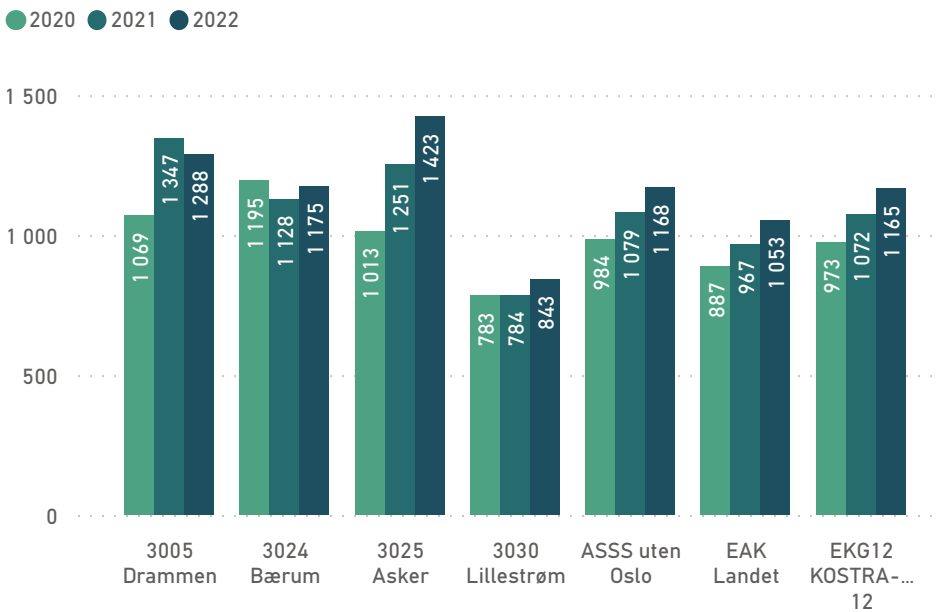
Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for plan, byggesak og miljø er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var 139 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 1 423 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett litt høyere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 25,2 mill. kroner på plan, byggesak og miljø basert på fjorårets regnskap.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

Figur 16.1 Samlede utgifter til plan, byggesak og miljø per innbygger ▼

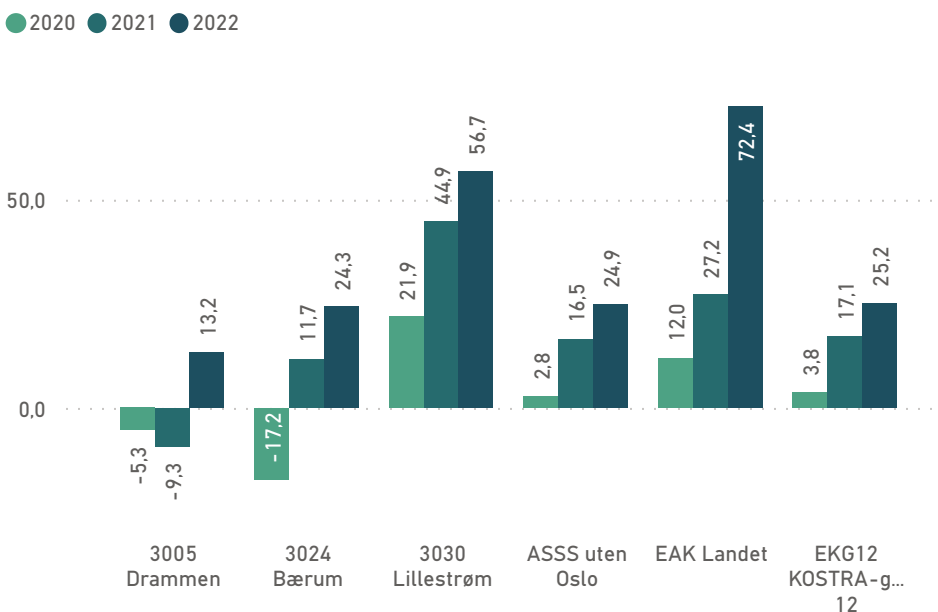
Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA) ▼



For en del kommuner varierer nettokostnadene i denne tjenesten mye fra år til år. Innenfor byggesak kan det eksempelvis være vanskelig å tilpasse bemanningen til endringer i saksmengden.

Figur 16.2 Kostnadsforskjeller på plan, byggesak og miljø (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼



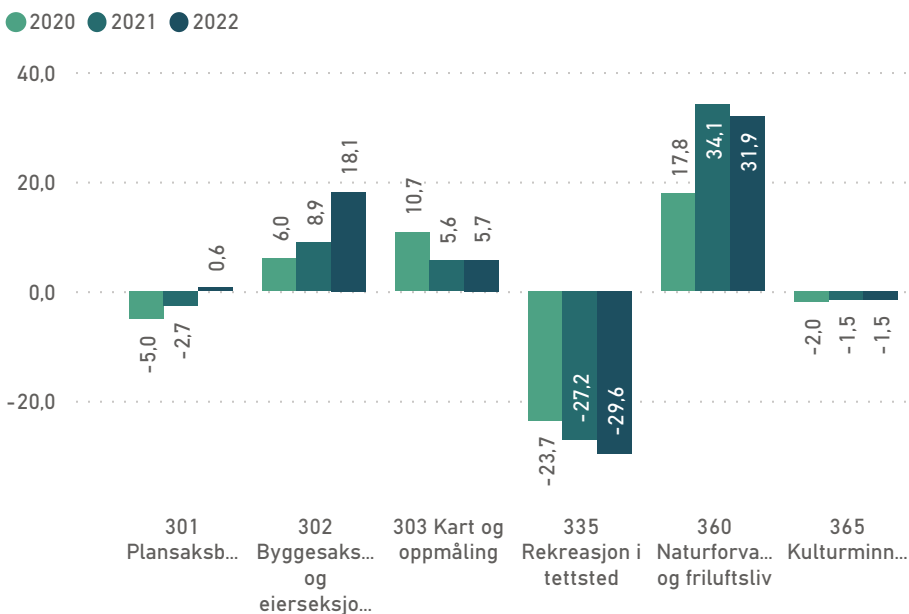
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen er det mindre variasjon i kostnadsforskjeller fra 2020 til 2022.

Kommune ▼ **3025 Asker** ▼

År ▼ **Alle** ▼

**Figur 16.3 Kostnadsforskjeller på plan mv. mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)**

Innsparingspotensiale inkl. AGA



Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, så er handlingsrommet størst innen funksjon 360 som omfatter Naturforvaltning og friluftsliv. Potensialet tilsvarer ca. 32 mill. kroner i 2022.

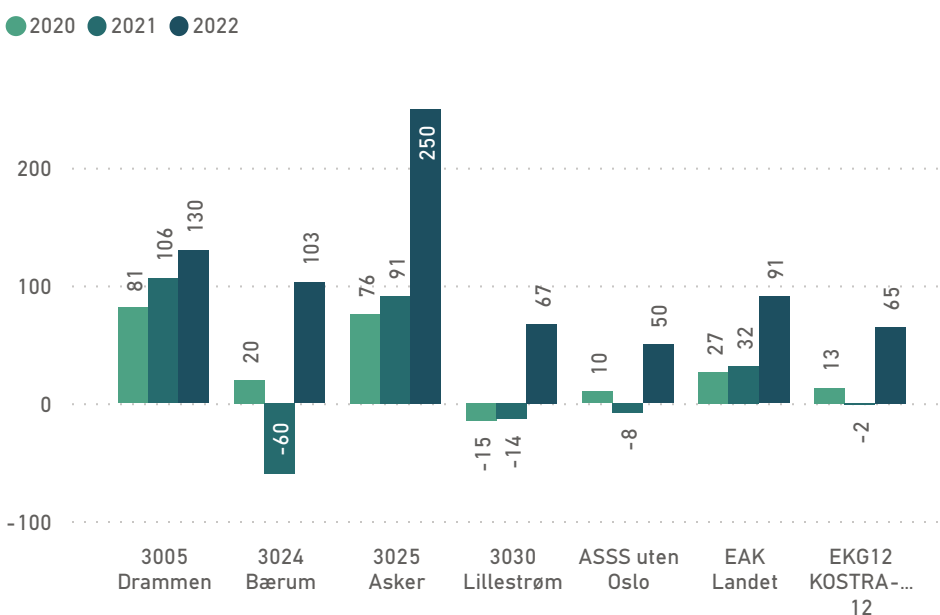
Asker ligger ca. 18 mill. kroner over KOSTRA-gruppen på funksjon 302 byggesaksbehandling og eierseksjonering.

Samtidig er rekreasjon i tettsted og kulturminner nesten tilsvarende rimeligere enn KOSTRA-gruppen.

Ellers er det mindre forskjeller mot KOSTRA-

**Figur 16.4 Funksjon 302 Byggesaksbehandling og eierseksjonering, netto driftsutgifter per innbygger**

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)



Flere av områdene innenfor denne sektoren kan etter retningslinjene for kommunale betalingstjenester drives til selvkost. Det vil si at kommunen kan kreve utgiftene til enkelte tjenester dekket gjennom kommunale gebyrer. Byggesaksbehandling (funksjon 302) er en av tjenestene som kan selvfinansieres.

Netto driftsutgifter til byggesak var 250 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

Kommunen har i mindre grad enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen utnyttet mulighetene til å selv-finansiere byggesakstjenesten i 2022.



# Kapittel 17 | NÆRING

Kommune  År  Utgifter til næring per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**-675**

Beregnet  
utgiftsbehov

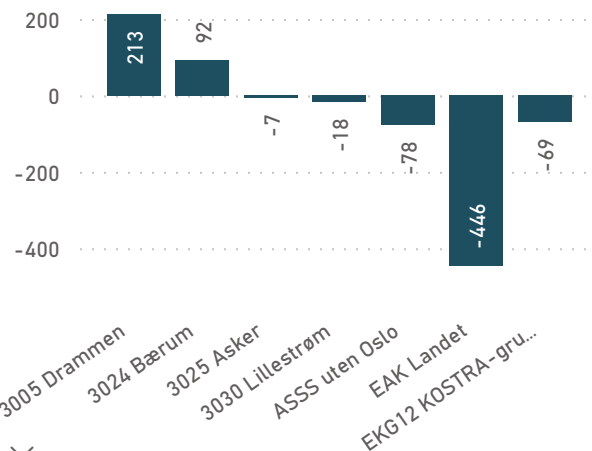
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**-7**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**6,1**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	320 Kommunal næringsvirksomhet	321 Konesjonskraft, kraftrettigheter og annen kraft for videresalg	325 Tilrettelegging og bistand for næringslivet	Totalt
3005 Drammen	-40,7	5,3	14,0	-21,5
3024 Bærum	-13,3	0,0	3,6	-9,7
3030 Lillestrøm	1,7	4,1	-4,7	1,1
ASSS uten Oslo	-13,0	18,2	1,7	6,9
EAK Landet	-31,4	133,8	-16,6	85,9
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	-11,1	16,0	1,2	6,1

Næring omfatter tre tjenestefunksjoner; 320 Kommunal næringsvirksomhet, 321 Konesjonskraft, kraftrettigheter og annen kraft for videresalg og 325 Tilrettelegging og bistand for næringslivet.

Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for næring er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var -700 000 kroner i 2022.

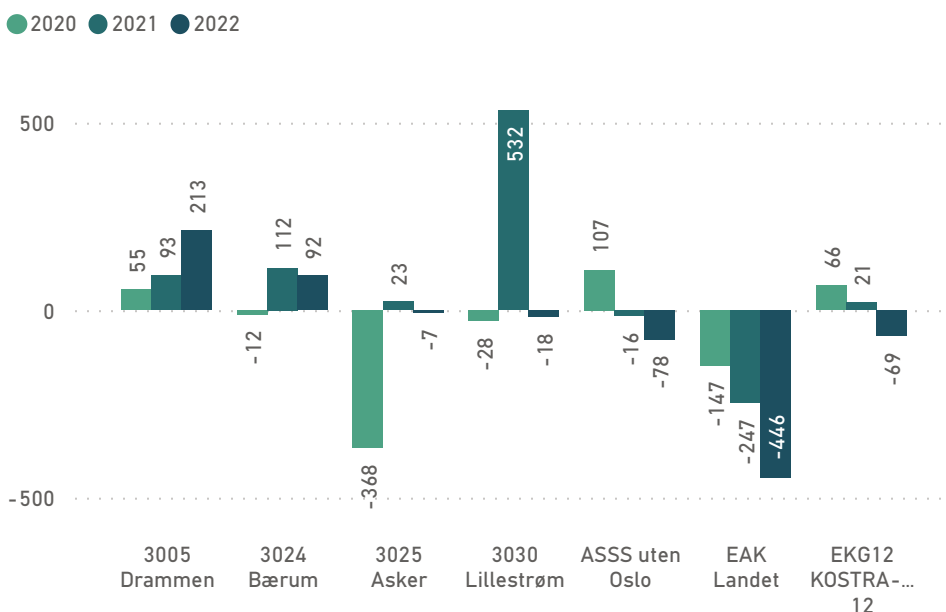
Utgiftsnivået eller rettere sagt inntektsnivået i kommunen er lavere enn i KOSTRA-gruppen. Det er betydelig variasjon mellom sammenlikningskommunene.

Det potensielle handlingsrommet innenfor næring er trolig ikke like realistisk som i øvrige tjenester. Det varierer hvorvidt kommunene (og kommunene i KOSTRA-gruppen) har næringsinntekter. Dette gjelder spesielt inntekter knyttet til konsesjonskraft. Kostnadsforskjellene gir likevel et bilde på handlingsrommet og en mulighet til å prioritere tiltak innenfor de tjenestefunksjonene som kan påvirkes av kommunen.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Alle ▼

Figur 17.1 Samlede utgifter til næring per innbygger ▼

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA) ▼

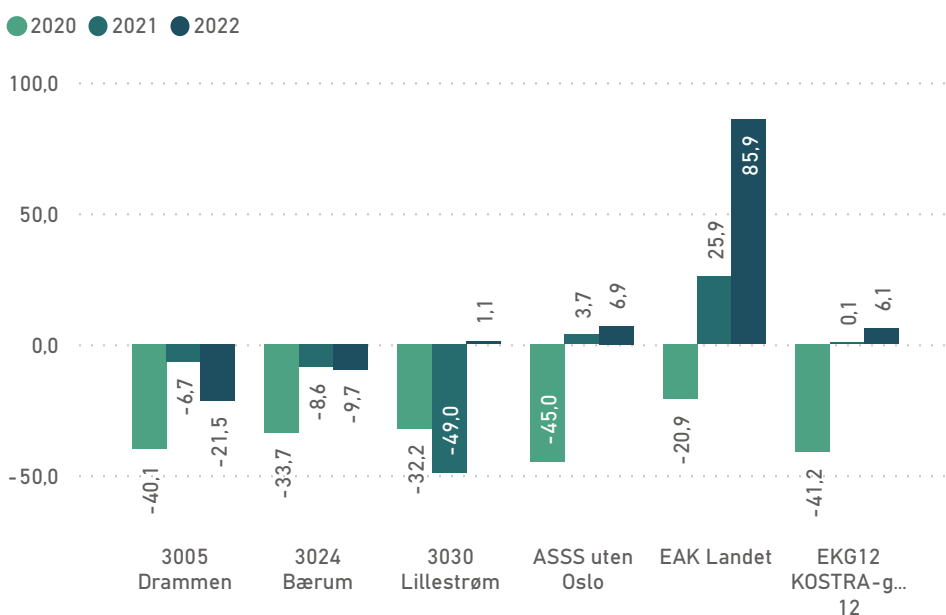


Netto driftsutgifter til næringsforvaltning var -7 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen var det i snitt en inntekt på kroner -69 fra næring.

Figur 17.2 Kostnadsforskjeller på næring (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼



Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 6,1 mill. kroner innen næring.

Kostnadsforskjellen mot KOSTRA-gruppen lå på dette nivået også i 2021, mens 2020 viste en større forskjell.

# Kapittel 18 | LANDBRUK

Kommune	▼	År	▼	Utgifter til landbruk per innbygger	▼
3025 Asker	▼	2022	▼	Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA)	▼

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**3 519**

Beregnet  
utgiftsbehov

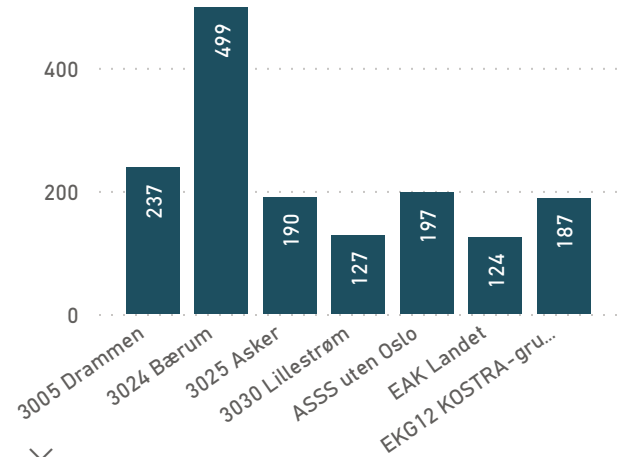
**19,0 %**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**190**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**0,0**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	329 Landbruksforvaltning og landbruksbasert næringsutvikling
3005 Drammen	-0,9
3024 Bærum	-5,7
3030 Lillestrøm	1,2
ASSS uten Oslo	-0,1
EAK Landet	2,4
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	0,0

Landbruk omfatter tjenestefunksjon 329 Landbruksforvaltning og landbruksbasert næringsutvikling.

Behovet for landbrukstjenester i kommunen er beregnet til 19 % av landsgjennomsnittet per innbygger. Dette skyldes at kommunen i mindre grad enn landsgjennomsnittet er en landbrukskommune.

Netto driftsutgifter i tjenesten var 3,5 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 190 kroner per innbygger etter korreksjoner.

Netto kostnader per behovskorrigert innbygger er helt likt med nivået i KOSTRA-gruppen.

Kommune   År

Figur 18.1 Beregnet utgiftsbehov per innbygger til landbrukstjenester

Region	Utgiftsbehov landbruk
3005 Drammen	12,3 %
3024 Bærum	4,5 %
3025 Asker	19,0 %
3030 Lillestrøm	39,1 %
ASSS uten Oslo	18,0 %
EAK Landet	100,0 %
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	19,4 %

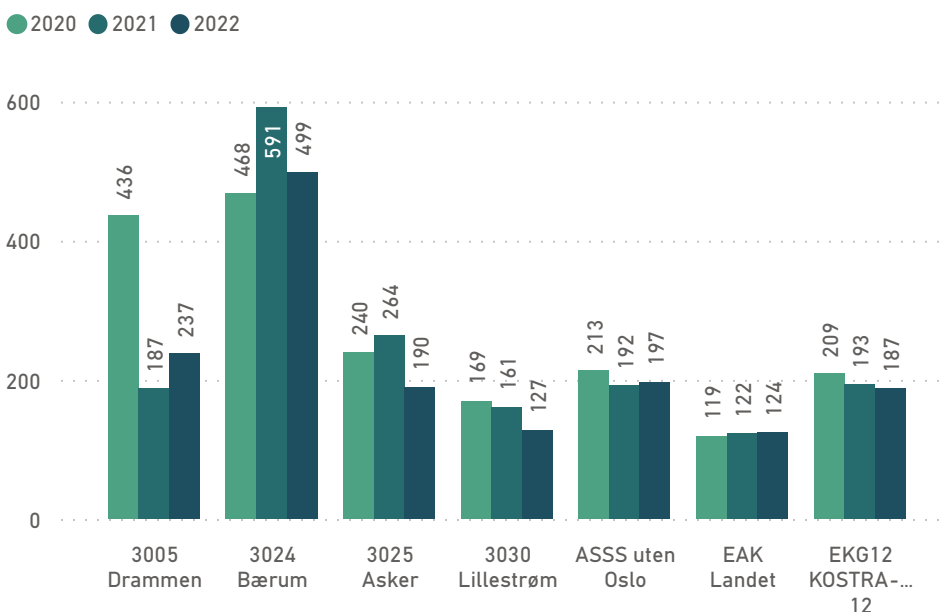
Ved at kommunen har et utgiftsbehov per innbygger som ligger under landsgjennomsnittet, så har kommunen fått redusert kompensasjon for utgifter i denne sektoren gjennom utgiftsutjevningen.

Kostnadsnøkkelen for landbruk består av kun landbrukskriteriet. Det er vektet sammen av tall for areal med dyrka mark, antall driftsenheter i landbruket og antall landbrukseiendommer i kommunen.

Landet har som alltid et behov på 100% mens alle de øvrige sammenligningskommunene har relativt lave behov.

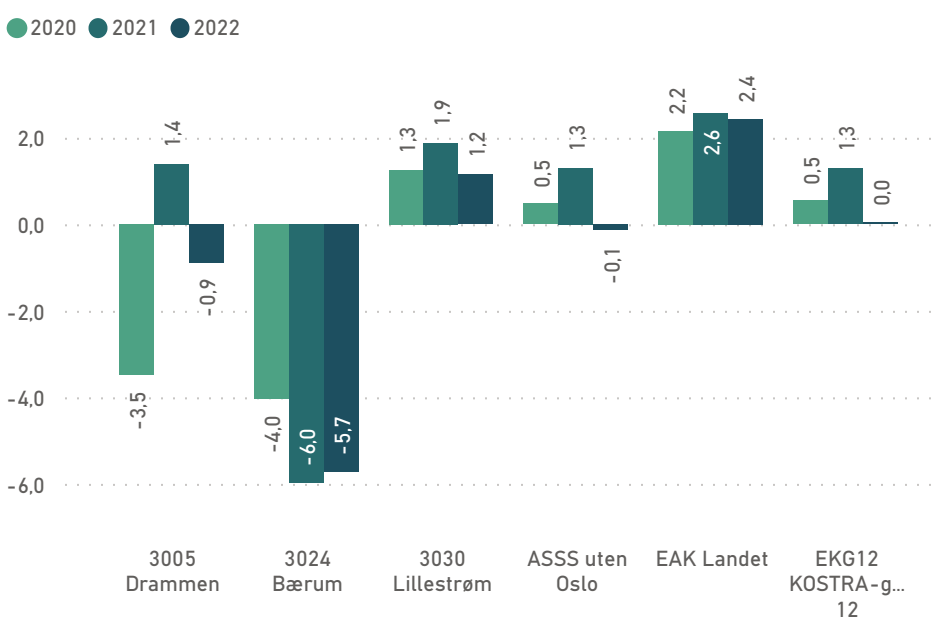
Kommune ▼ 3025 Asker ▼ ▼  
 År ▼ Alle ▼

 Figur 18.2 Samlede utgifter til landbrukstjenester per innbygger ▼

 Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Funksjon 329 omfatter bl.a. saksbehandling, kontroll og veiledning etter ulike landbruksrelaterte lover, samt viltloven. Tjenesten inkluderer også forvaltning og kontroll av de økonomiske virkemidlene i landbruket.

 Figur 18.3 Kostnadsforskjeller på landbruk (mill. kroner) ▼

 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼


Kostnadsforskjellen mot KOSTRA-gruppen har ligget rundt det samme nivået fra 2020.

# Kapittel 19 | SAMFERDSEL

Kommune  År  Utgifter til samferdsel per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**136 815**

Beregnet  
utgiftsbehov

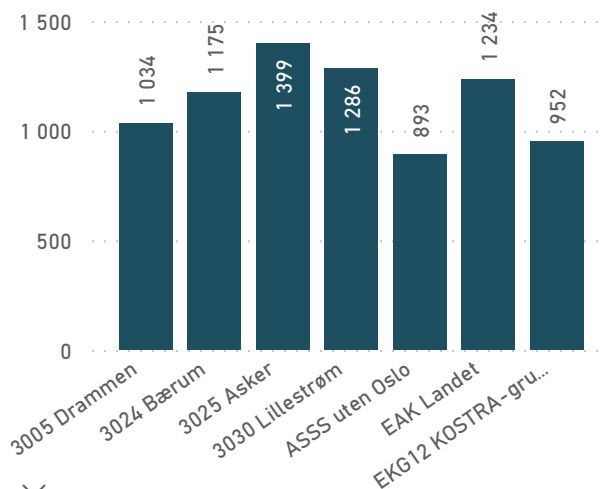
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**1 399**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**43,7**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	330 Samferdsel og transporttiltak	332 Kommunale veier	Totalt
3005 Drammen	42,3	-6,6	35,7
3024 Bærum	-3,6	25,5	22,0
3030 Lillestrøm	0,2	10,9	11,1
ASSS uten Oslo	30,3	19,2	49,5
EAK Landet	32,6	-0,4	32,2
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	26,3	17,4	43,7

Samferdsel omfatter to tjenestefunksjoner; 330 Samferdsel og transporttiltak og 332 Kommunale veier.

Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for samferdsel er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var 136 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 1 399 kroner per innbygger. Kommunen ligger vesentlig høyere enn KOSTRA-gruppen og sammenlikningskommunene.

De høye utgiftene til kommunale veier skyldes mye vei og høye utgifter til veidrift (inkl. avskrivninger).

Kommune

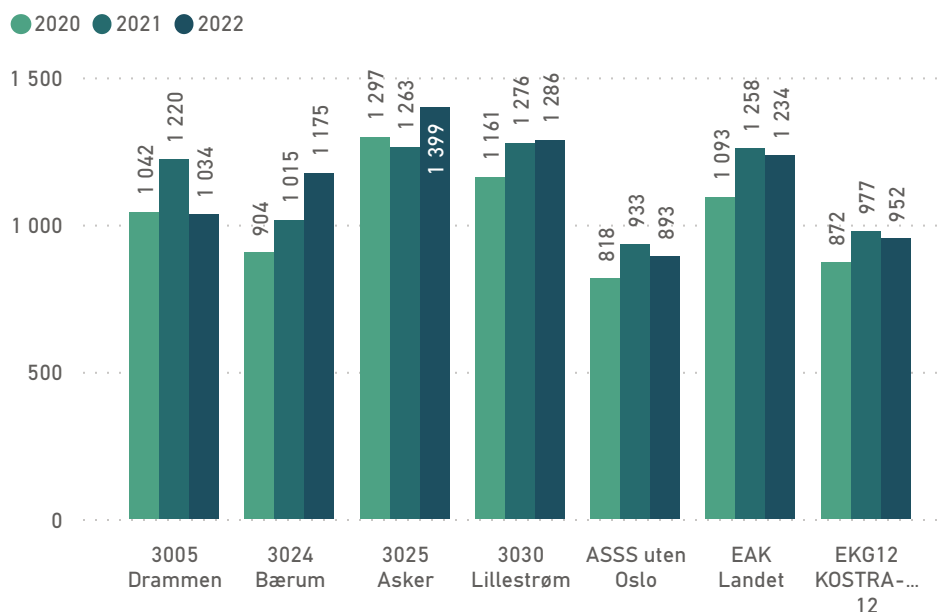
3025 Asker

År

Alle

Figur 19.1 Samlede utgifter til samferdsel per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)



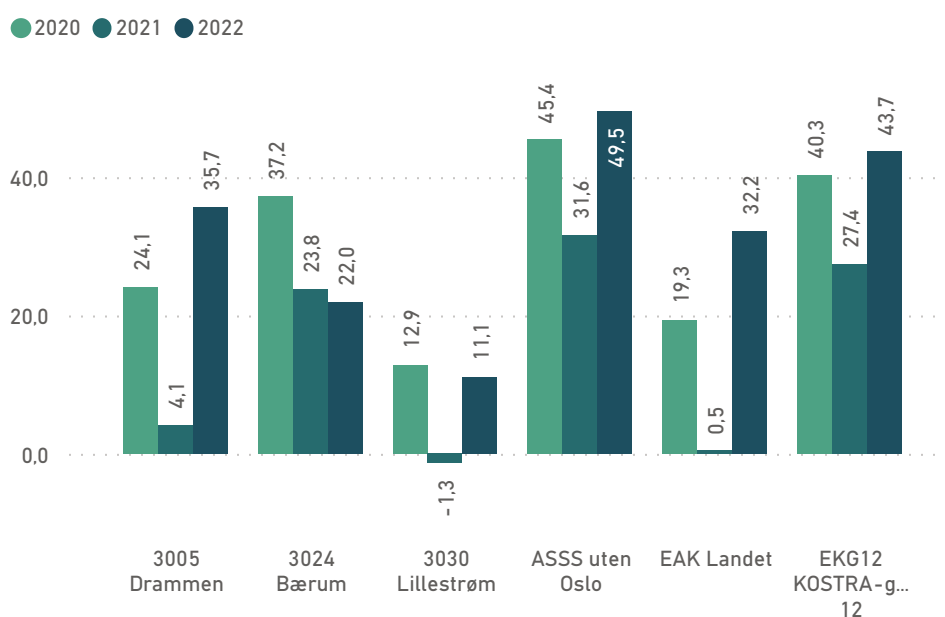
Netto driftsutgifter til samferdsel var 1 399 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 952 kroner per innbygger på samferdsel i 2022.

Det er verdt å merke seg at flere kommuner har inntekter og utgifter knyttet til samferdsel og transporttiltak (funksjon 330). Funksjonen omfatter havnevesen, kaier/brygger, ferger, flyplasser og parkeringshus/-anlegg.

Figur 19.2 Kostnadsforskjeller på samferdsel (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

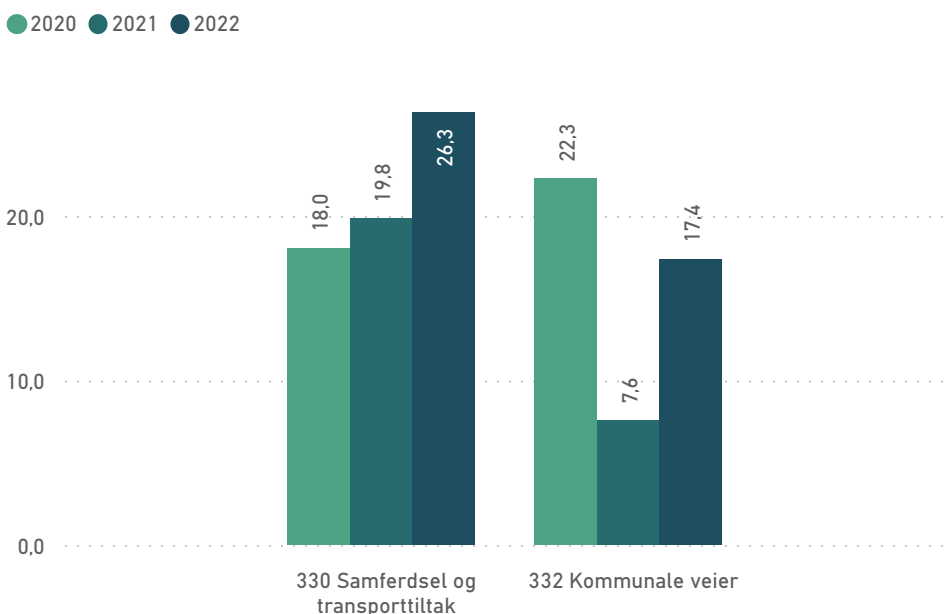


Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 43,7 mill. kroner innen samferdsel.

Kostnadsforskjellen mot KOSTRA-gruppen var noe lavere i 2021, men på ca. samme nivå i 2020.

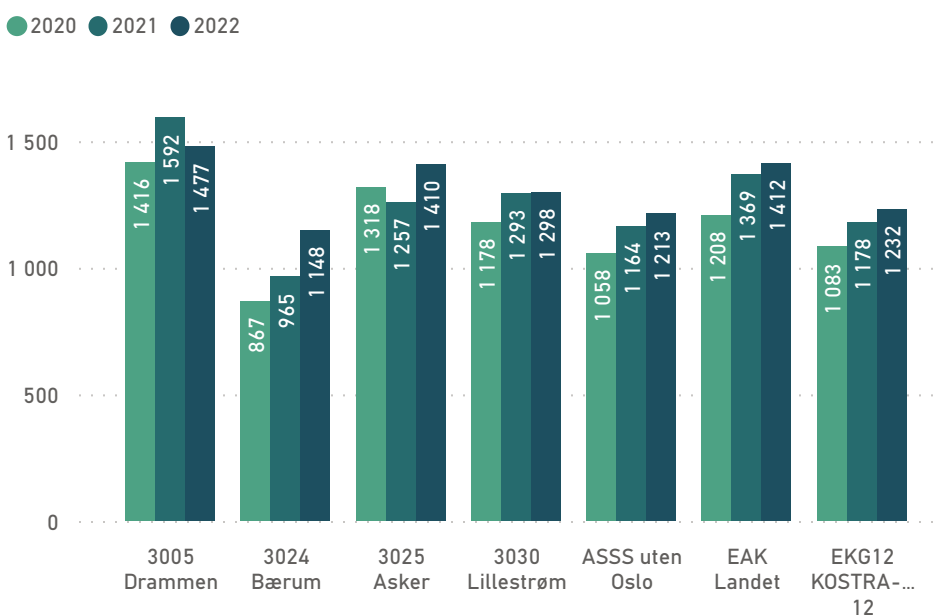
Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

 Figur 19.3 Kostnadsforskjeller på samferdsel mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon, mill. kroner) ▼

 Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼


Utgifter til kommunale veier (funksjon 332) har vært lavere enn KOSTRA-gruppen i hele tidsperioden.

 Figur 19.4 Funksjon 332 Kommunale veier, netto driftsutgifter per innbygger ▼

 Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA) ▼


Netto driftsutgifter til kommunale veier var 1 410 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

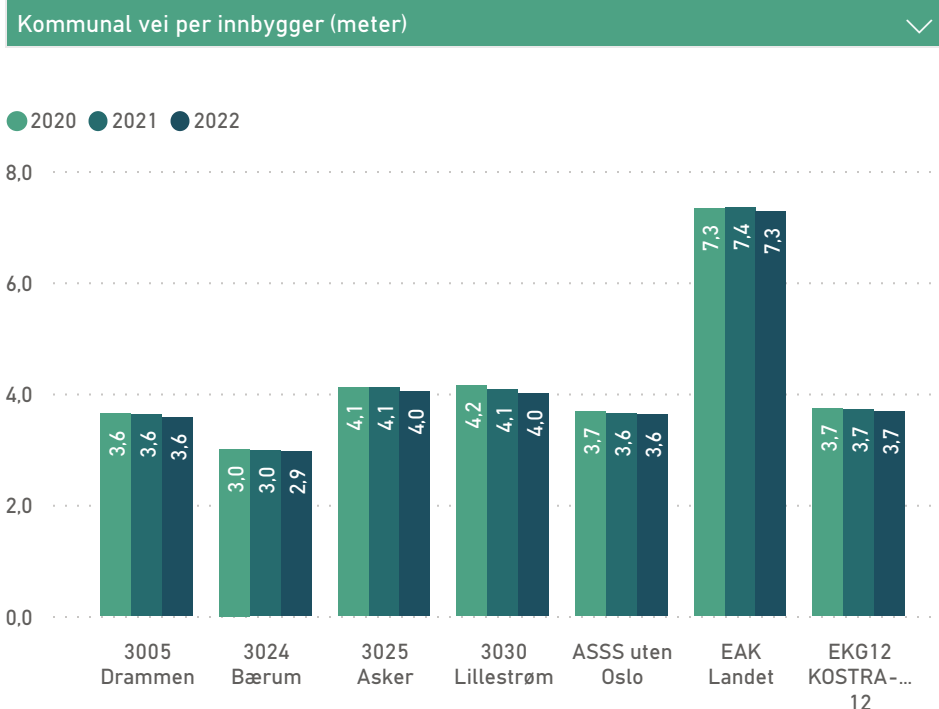
Funksjon 332 omfatter utgifter og inntekter knyttet til drift, vedlikehold, påkostning og anlegning av kommunale veilenker, gang- og sykkelstier, vei- og gatelys.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 1 232 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 332 utgjør 17,4 mill. kroner i 2022.



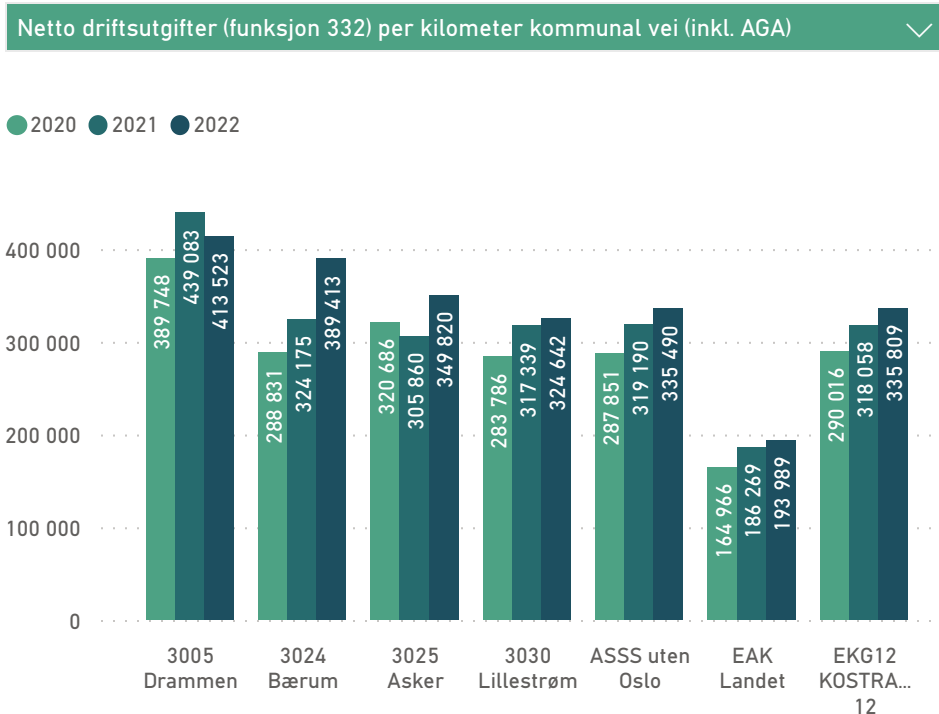
Kommune ▼ 3025 Asker ▼      År ▼ Alle ▼

 Figur 19.5 Antall meter kommunal vei per innbygger ▼


Lave utgifter til drift og vedlikehold av kommunale veier kan skyldes lite vei eller lave utgifter per meter vei.

I 2022 hadde kommunen 4,0 meter kommunal vei per innbygger.

Gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen var på 3,7 meter vei per innbygger.

 Figur 19.6 Netto driftsutgifter per kilometer kommunal vei ▼


Netto driftsutgifter per kilometer vei utgjorde 349 820 kroner i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 335 809 kroner per kilometer vei.

Samlet sett, så har kommunen litt mer kommunal vei per innbygger, og noe høyere utgifter per kilometer vei når avskrivningene inkluderes.

# Kapittel 20 | BRANN

Kommune  År  Utgifter til brann per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**82 812**

Beregnet  
utgiftsbehov

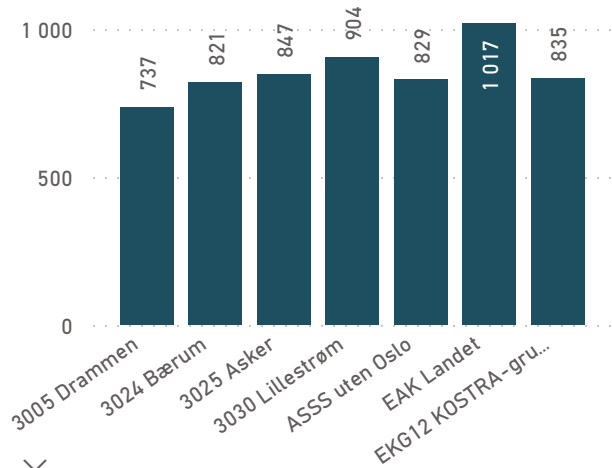
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**847**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**1,2**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	338 Forebygging av branner og andre ulykker	339 Beredskap mot branner og andre ulykker	Totalt
3005 Drammen	-1,2	12,0	10,8
3024 Bærum	-3,9	6,4	2,5
3030 Lillestrøm	-0,4	-5,2	-5,6
ASSS uten Oslo	-1,9	3,7	1,8
EAK Landet	-5,1	-28,3	-33,4
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	-1,7	2,9	1,2

Brann omfatter to tjenestefunksjoner; 338 Forebygging av branner og andre ulykker og 339 Beredskap mot branner og andre ulykker.

Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for brann og ulykkesvern er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

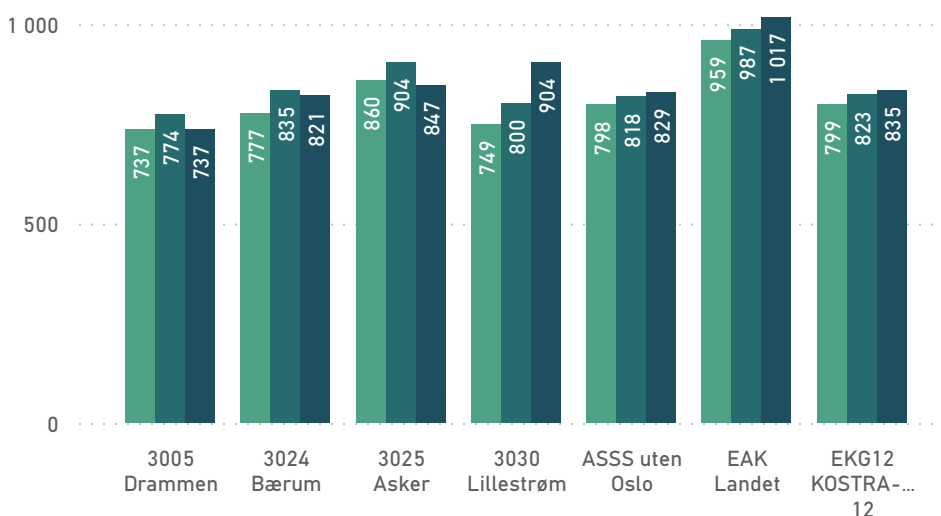
Netto driftsutgifter i tjenesten var 82,8 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 847 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett på nivå med KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen har kommunen et handlingsrom på 1,2 mill. kroner på brann og ulykkesvern basert på fjorårets regnskap.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼ År ▼ Alle ▼

Figur 20.1 Samlede utgifter til brann per innbygger ▼

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA) ▼

● 2020 ● 2021 ● 2022

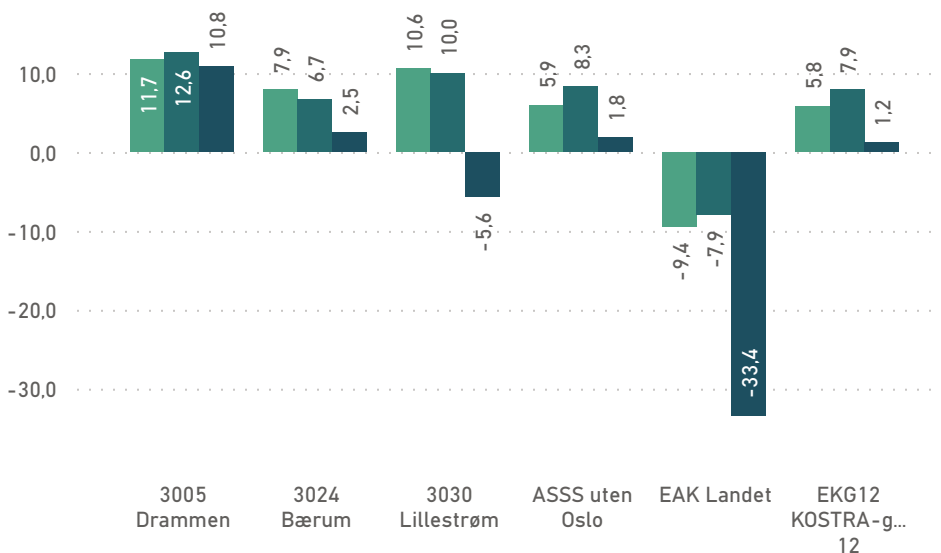


KOSTRA gir ikke noen nærmere forklaring på utgiftene. De fleste kommuner kjøper tjenester fra et interkommunalt brannvesen. Det er ofte mye hestehandel rundt slike samarbeid. Kravene til beredskap settes av statlige myndigheter. Noen kommuner vedtar høyere beredskap enn loven krever. Det er ikke lett å påvirke kostnadsnivået på kort sikt.

Figur 20.2 Kostnadsforskjeller på brann (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼

● 2020 ● 2021 ● 2022



Kostnadene er relativt stabile sammenlignet med KOSTRA-gruppen.

Asker driver brannvesen sammen med Bærum. Det er mindre forskjeller målt mot Bærum i 2022 enn tidligere.

# Kapittel 21 | BOLIG

Kommune

3025 Asker

År

2022

Utgifter til boligjenester per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

**39 716**

Beregnet  
utgiftsbehov

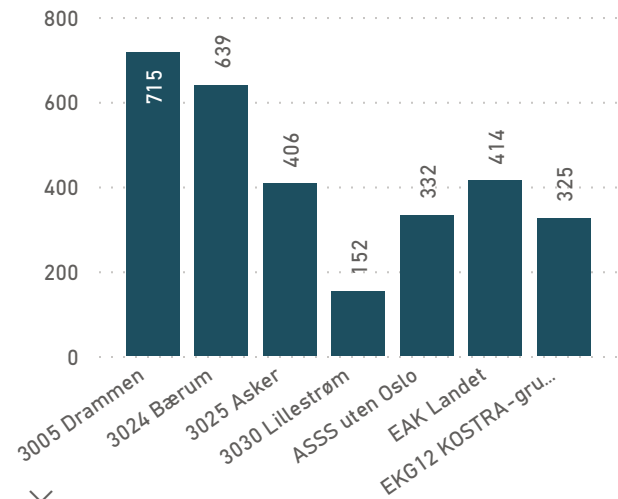
**100,0%**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**406**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**7,9**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	265 Kommunalt disponerte boliger	283 Bistand til etablering og opprettholdelse av egen bolig mv.	315 Boligbygging og fysiske bomiljøtiltak	Totalt
3005 Drammen	-19,9	-15,6	5,3	-30,2
3024 Bærum	0,7	-24,1	0,6	-22,8
3030 Lillestrøm	18,6	5,5	0,7	24,8
ASSS uten Oslo	17,3	-11,1	3,8	10,0
EAK Landet	10,0	-10,4	-1,1	-1,5
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	13,8	-9,3	3,4	7,9

Bolig omfatter tre tjenestefunksjoner; 265 Kommunalt disponerte boliger, 283 Bistand til etablering og opprettholdelse av egen bolig mv. og 315 Boligbygging og fysiske bomiljøtiltak.

Det er ingen behovsberegning for denne tjenesten. Utgiftsbehovet for boligjenester er derfor antatt å være lik landsbehovet (100 %).

Netto driftsutgifter i tjenesten var 39,7 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 406 kroner per innbygger.

Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett 7,9 mill. kroner høyere enn i KOSTRA-gruppen. Merkostnaden ligger i hovedsak innen kommunalt disponerte boliger, mens bistand til etablering og opprettholdelse av egen bolig driftes rimeligere i Asker enn i KOSTRA-gruppen. For boligbygging og fysiske bomiljøtiltak er det mindre forskjeller.

Kommune

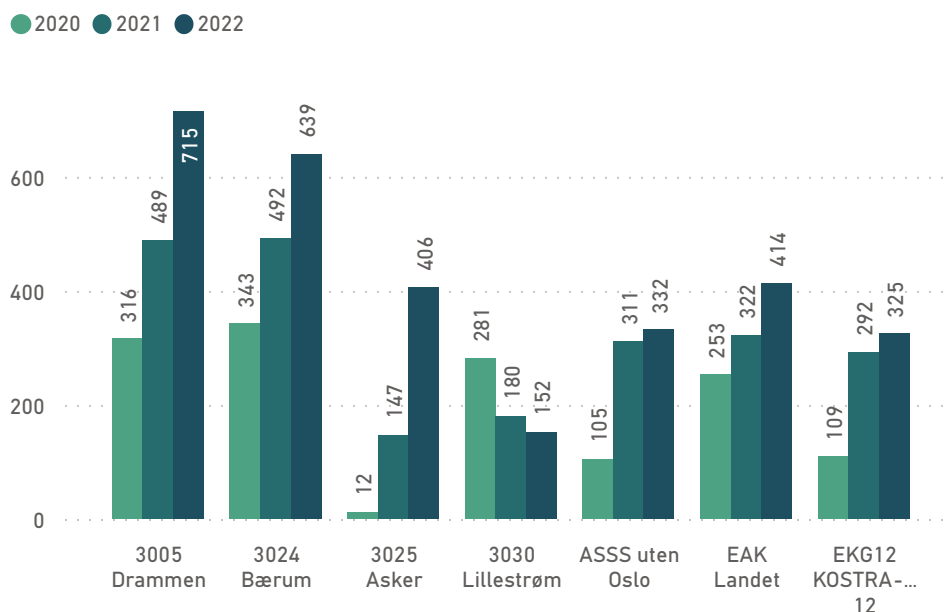
3025 Asker

År

Alle

Figur 21.1 Samlede utgifter til boligjenester per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)

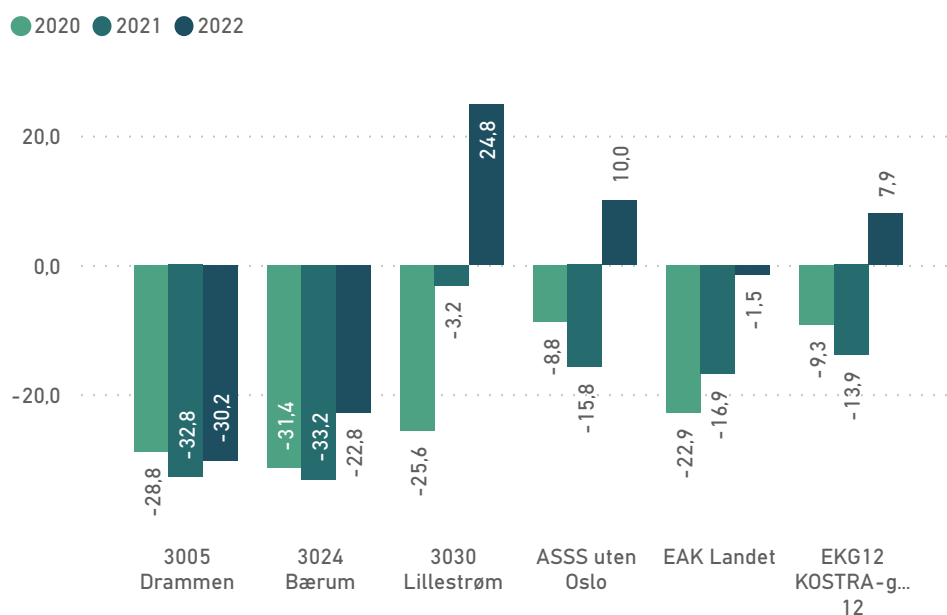


Netto driftsutgifter til boligjenester var 406 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 325 kroner per innbygger på boligdrift i 2022.

Figur 21.2 Kostnadsforskjeller på bolig (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA



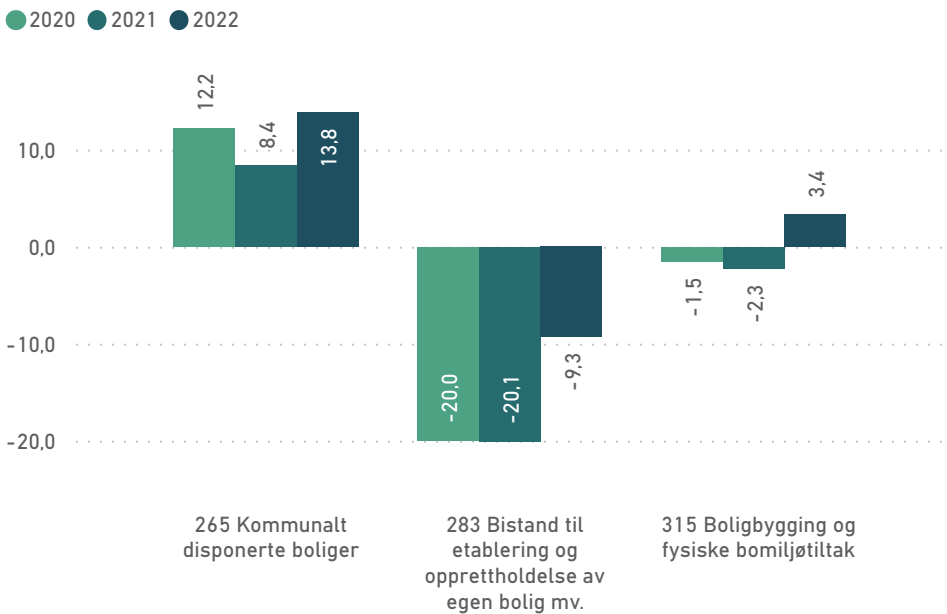
Sammenlignet med KOSTRA-gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 7,9 mill. kroner innen bolig.

Asker hadde noe lavere netto kostnader til bolig enn KOSTRA-gruppen i 2020 og 2021.

Kommune ▼ **3025 Asker** ▼    År ▼ **Alle** ▼

**Figur 21.3 Kostnadsforskjeller på bolig mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)**

Innsparingspotensiale inkl. AGA



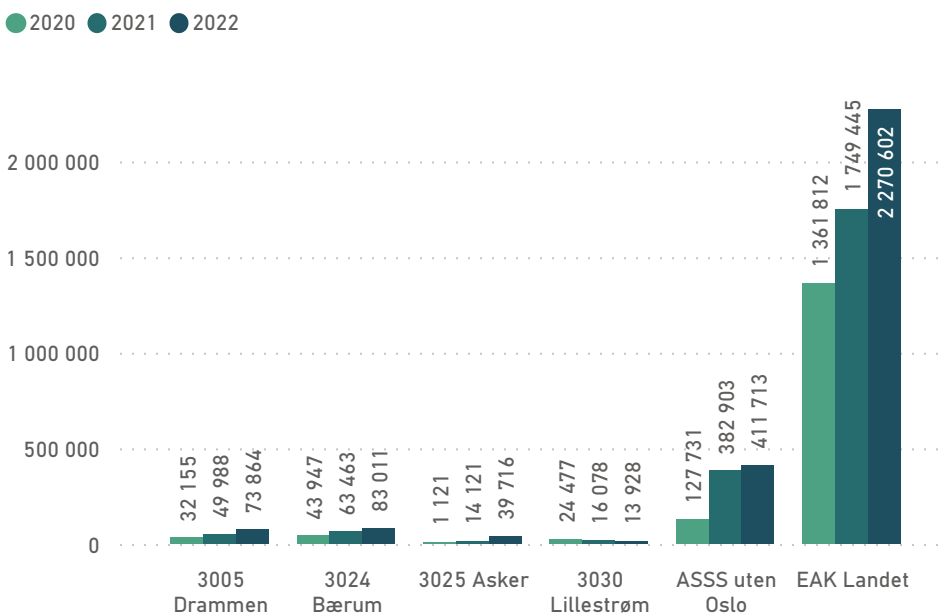
Kommunen drev to av de tre tjenestefunksjonene innen bolig mindre kostnadseffektivt eller på samme nivå som KOSTRA-gruppen i 2022.

Utgifter til utleie av kommunale boliger (funksjon 265) er på samme nivå som i 2020, og 13,8 mill. kroner over KOSTRA-gruppen.

Utgifter til boligformidling og ulike bostøtteordninger (funksjon 283) er lavere enn i KOSTRA-gruppen, mens boligbygging og fysiske bomiljøtiltak (funksjon 315) har ligget rundt nivået i KOSTRA-gruppen de siste tre årene.

**Figur 21.4 Netto driftsutgifter i bolig tjenesten (tusen kroner)**

Netto driftsutgifter med korreksjoner (deflatorjustert, inkl. AGA)



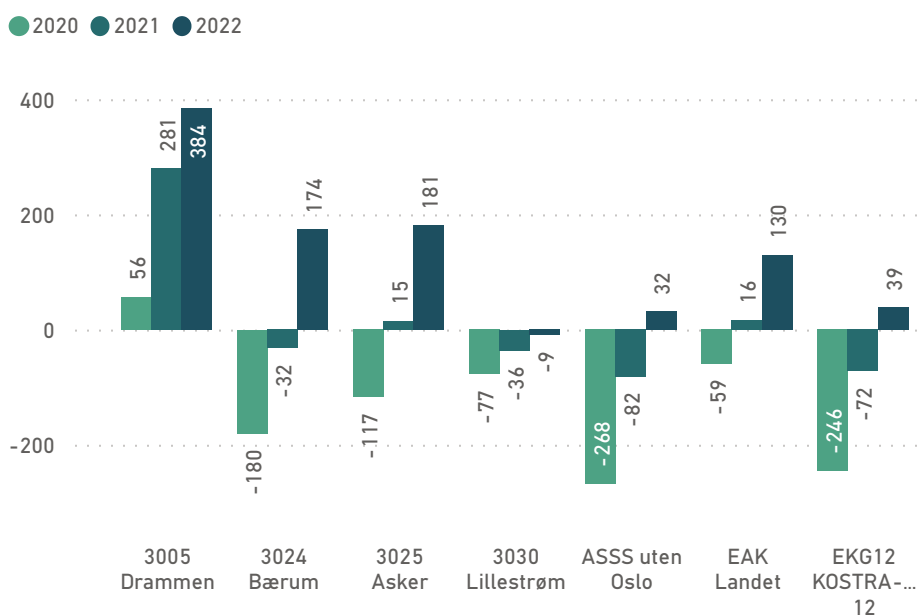
Det er vanskelig å sammenligne boligutgiftene i kommunene, siden driften og organiseringen av kommunale boliger varierer så mye.

Mange kommuner har flyttet boligdriften ut av kommunekassen (foretak) og noen har flyttet det ut av kommunekonsernet (stiftelser, borettslag, aksjeselskaper). Det varierer derfor mye hvordan renter og avskrivninger kommer inn i kommuneregnskapet.

Kommune	År	Kostnadsforskjeller inkludert/ekskludert AGA
3025 Asker	Alle	Innsparingspotensiale inkl. AGA

Figur 21.5 Funksjon 265 Kommunalt disponerte boliger, netto driftsutgifter per innbygger

Netto driftsutgifter per innbygger (ikke behovskorrigert, inkl. AGA)



Netto driftsutgifter til kommunale boliger var 181 kroner per innbygger i kommunen i 2022.

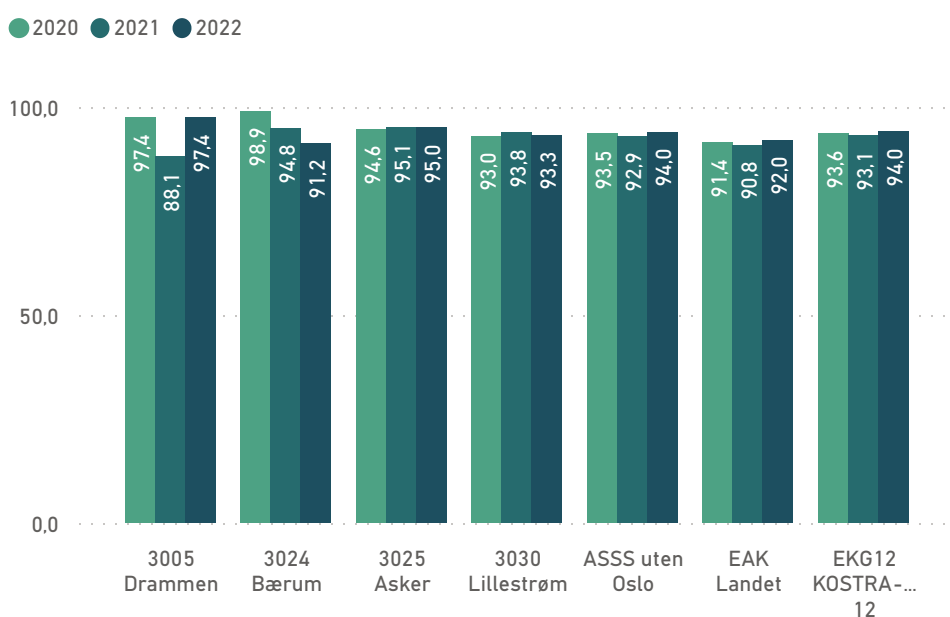
Funksjon 265 omfatter utgifter til bygningsdrift og vedlikehold av kommunalt disponerte boliger der det inngås leiekontrakt, samt inntekter knyttet til utleie av boligene.

I KOSTRA-gruppen ble det i snitt brukt 39 kroner per innbygger i 2022.

Kostnadsforskjellen mellom kommunen og KOSTRA-gruppen på funksjon 265 utgjør 13,8 mill. kroner i 2022.

Figur 21.6 Andel utleide boliger

Andel utleide boliger per 31.12 i prosent av totalt antall disponerte kommunale boliger (prosent)



Høye utgifter til utleie av kommunale boliger kan skyldes lav utleiegrad, mange boliger, lave husleier eller høye utgifter til drift og vedlikehold av boligene.

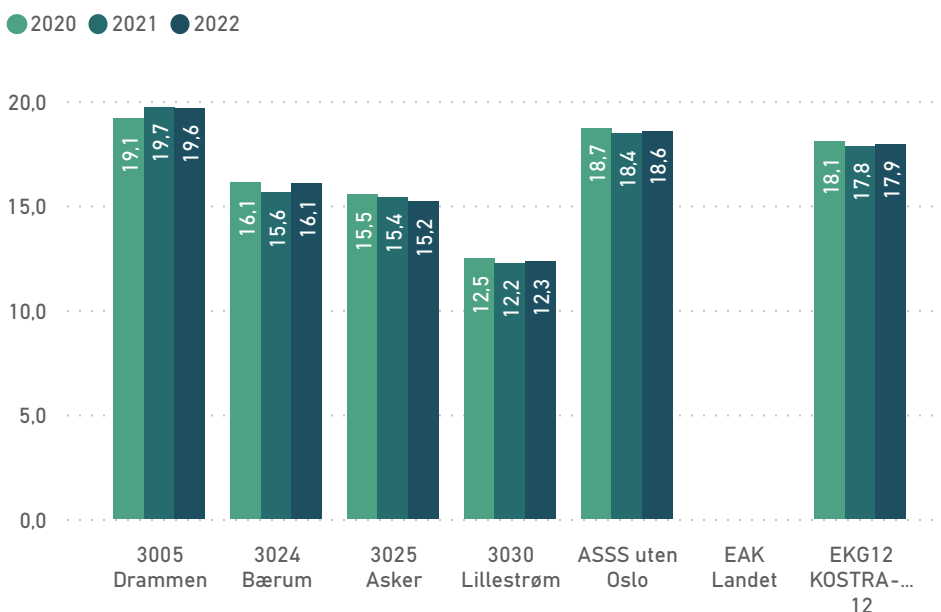
I kommunen var 95,0 % av antall disponerte kommunale boliger utleid ved utgangen av 2022.

Gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen var på 94,0 %.

Kommune ▼ **3025 Asker** ▼ År ▼ **Alle** ▼

Figur 21.7 Antall kommunale boliger per 1 000 innbyggere ▼

Kommunalt disponerte boliger per 1.000 innbyggere ▼

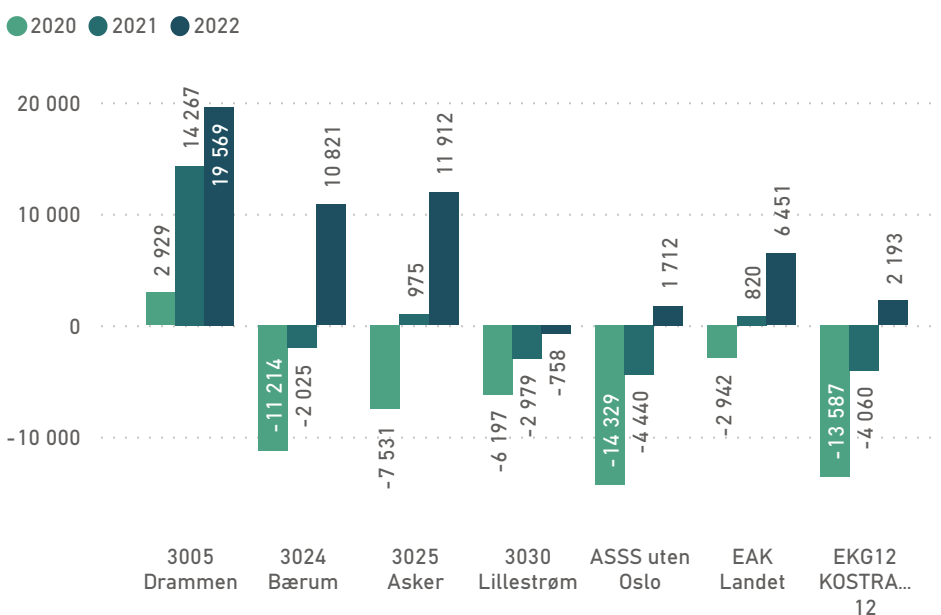


Figur 21.7 gir en indikasjon på dekningen av kommunale boliger i de utvalgte kommunene.

Dekningsgraden i kommunen er lavere enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen og er litt redusert i tidsperioden.

Figur 21.8 Netto driftsutgifter per kommunalt disponerte bolig ▼

Netto driftsutgifter (funksjon 265) per kommunalt disponerte bolig (inkl. AGA) ▼



Kommunale boliger skal som regel bli leid ut til selvkost eller etter prinsippet om markedsleie ("gjengs leie"). Utleien bør uansett gå med overskudd, slik at kommunen får dekket både driftsutgifter, vedlikehold og deler av kapitalkostnadene.

Årsaken til de høye utgiftene til kommunale boliger skyldes at netto inntektene per bolig er lavere i forhold til nivået i KOSTRA-gruppen.

Utleiegraden gjennom året og nivået på leieinntektene er ikke undersøkt.



# Kapittel 22 | EIENDOM

Kommune  År  Utgifter til eiendom per innbygger

Netto driftsutgifter  
(tusen kroner)

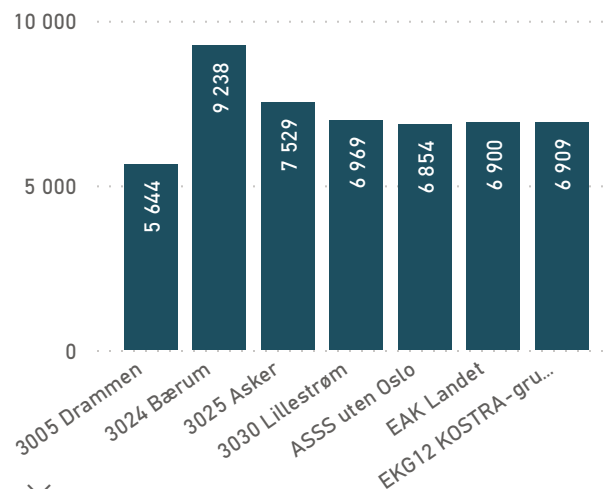
**749 050**

Netto driftsutgifter  
per innbygger

**7 529**

Kostnadsforskjell  
(mill. kroner)

**57,5**



Kostnadsforskjeller per tjenestefunksjon (mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

Region	121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen	130 Administrasjonslokaler	221 Barnehage lokaler og skyss	222 Skolelokaler	261 Institusjonslokaler	381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg	386 Kommunale kulturbygg	Totalt
3005 Drammen	20,1	30,5	-15,1	78,9	9,7	48,6	12,5	185,3
3024 Bærum	-7,1	-73,1	-41,0	-7,8	-71,6	12,1	29,1	-159,4
3030 Lillestrøm	40,4	26,4	-43,3	-22,7	-22,5	54,2	13,2	45,7
ASSS uten Oslo	25,8	19,4	-38,2	22,1	-23,0	34,9	22,1	63,1
EAK Landet	66,3	54,7	-77,2	7,8	-48,7	81,9	27,2	112,0
EKG12 KOSTRA-gruppe 12	24,9	18,5	-35,7	17,4	-21,4	33,7	20,0	57,5

Eiendomsforvaltningen omfatter de kommunale formålsbyggene. Dette inkluderer følgende tjenestefunksjoner; 121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen, 130 Administrasjonslokaler, 221 Barnehagelokaler og skyss, 222 Skolelokaler, 261 Institusjonslokaler, 381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg og 386 Kommunale kulturbygg.

Disse funksjonene hører innunder tjenester som er omtalt i tidligere kapitler. For å kunne gi et helhetlig bilde av eiendomsdriften i kommunen er det i dette kapitlet gitt en samlet analyse av eiendomsforvaltningen i kommunen.

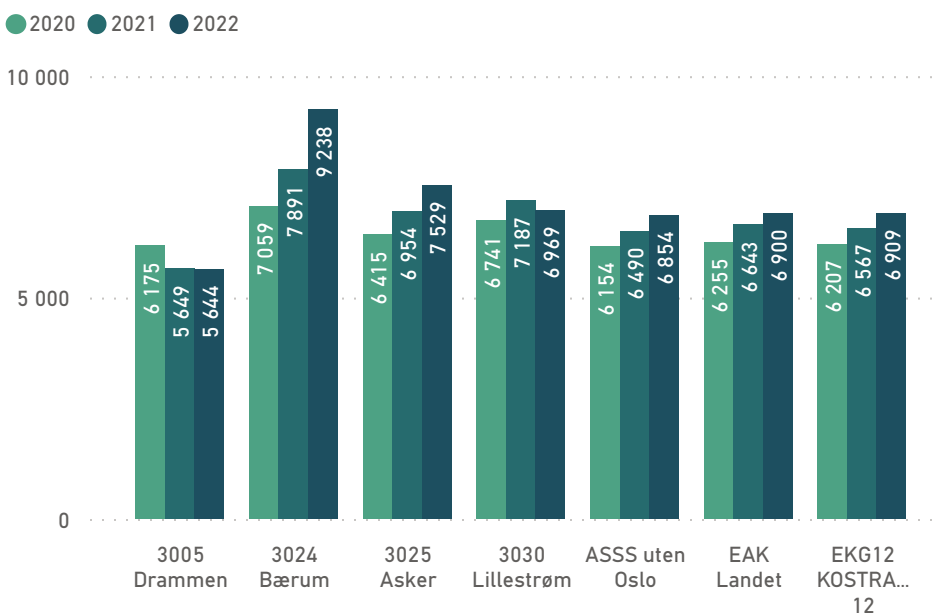
Netto driftsutgifter til eiendomsforvaltning var 749 mill. kroner i 2022. Dette utgjør 7 529 kroner per innbygger. Utgiftsnivået i kommunen er totalt sett høyere enn i KOSTRA-gruppen. Sammenlignet mot snittet i gruppen, så har kommunen et handlingsrom på 57,5 mill. kroner på eiendom basert på fjorårets regnskap. Det er imidlertid store forskjeller mellom tjenesteområdene. Kommunen har lave kostnader til kommunale barnehager (og en lav andel kommunale barnehager) og lave kostnader til institusjonslokaler under pleie og omsorg. Kostnadene til eiendom er høyere enn i KOSTRA-gruppen til forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen, administrasjonslokaler, skolelokaler, kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg og kommunale kulturbygg.

Samlet sett har kommunen mer areal per innbygger, men også lave utgifter per kvm bygg.

Kommune ▼ År ▼  
 3025 Asker ▼ Alle ▼

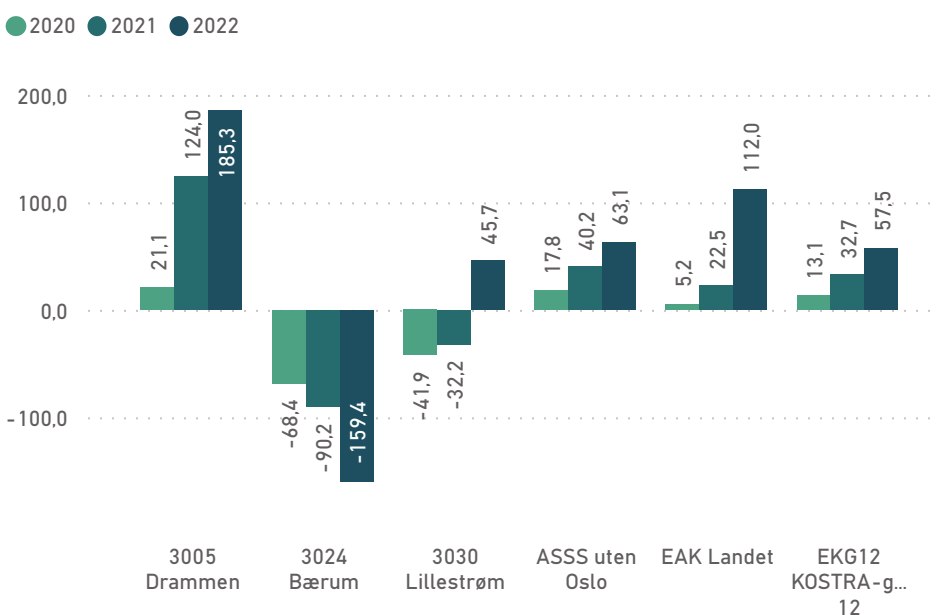
Figur 22.1 Samlede utgifter til eiendom per innbygger ▼

Netto driftsutgifter per innbygger (behovskorrigert, inkl. AGA) ▼



Figur 22.2 Kostnadsforskjeller på eiendom (mill. kroner) ▼

Innsparingspotensiale inkl. AGA ▼



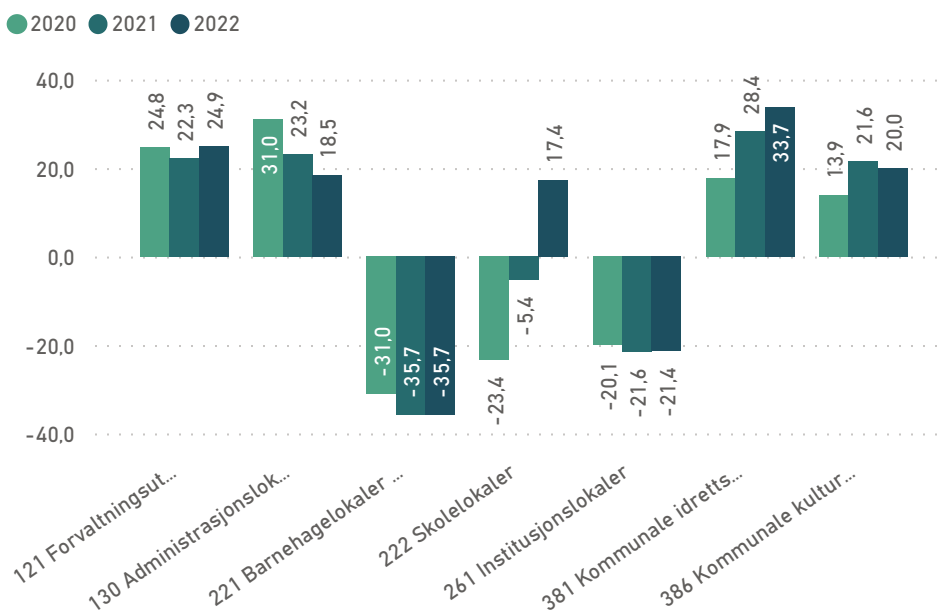
Kostnadene har økt mer enn i KOSTRA-gruppen de siste to årene.

Kommune ▼ 3025 Asker ▼

År ▼ Alle ▼

Figur 22.3 Kostnadsforskjeller på eiendom mot KOSTRA-gruppen (per tjenestefunksjon i mill. kroner)

Innsparingspotensiale inkl. AGA

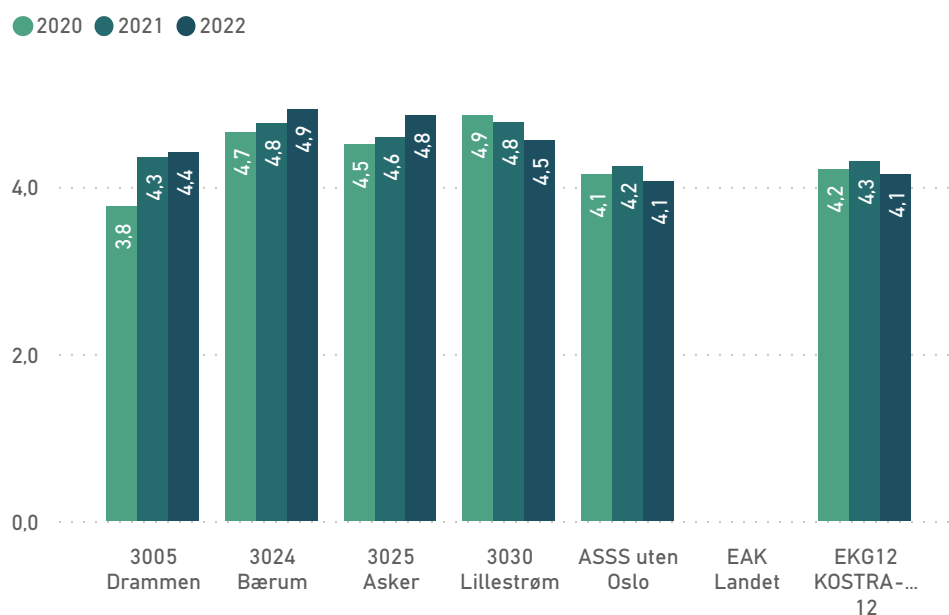


Sammenlignet mot KOSTRA-gruppen, er det bare barnehagebygg og institusjonslokaler som driftes rimeligere. For barnehagene er det trolig fordi Asker har få kommunale barnehager.

Øvrige formålsbygg drives dyrere enn KOSTRA-gruppen.

Figur 22.4 Formålsbygg, kvm per innbygger

Kvm per innbygger (formålsbygg)



Høye/lave utgifter til formålsbygg kan skyldes mye/lite areal eller høye/lave driftsutgifter per kvm.

I kommunen var det 4,8 kvm formålsbygg per innbygger.

I KOSTRA-gruppen var det 4,1 kvm per innbygger i 2022.

Kommunen har mer areal per innbygger enn gjennomsnittet i KOSTRA-gruppen.

Kommune

3025 Asker

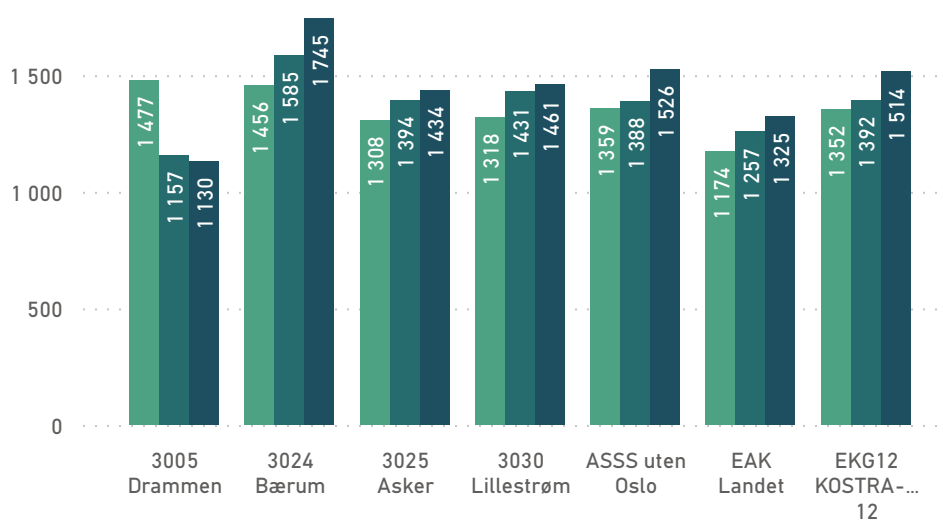
År

Alle

Figur 22.5 Formålsbygg, netto driftsutgifter per kvm

Netto driftsutgifter til formålsbygg per kvm (inkl. AGA)

● 2020 ● 2021 ● 2022



I 2022 utgjorde netto driftsutgifter til formålsbygg 1 434 kroner per kvm i kommunen.

I KOSTRA-gruppen var utgiftsnivået på 1 514 kroner per kvm.

Samlet sett, så har kommunen mer areal per innbygger, men lave utgifter per kvm bygg når avskrivningene inkluderes.

# VEDLEGG

Vedlegg 1 | Regnskapsdata i analysen

Vedlegg 2 | Kostnadsforskjeller fordelt på tjenestefunksjon

Kommune



År



3025 Asker



2022



## Vedlegg 1 Regnskapsdata i analysen (tusen kroner), del 1



Flere valg



Funksjon	Netto driftsutgifter inkl. AGA	Netto driftsutgifter med korreksjoner (inkl. AGA)
302 Byggesaksbehandling, opprettelse og endring av eiendom og eierseksjonering	24 418	24 418
290 Interkommunale samarbeid	156	156
285 Tjenester utenfor ordinært kommunalt ansvarsområde	-2 457	-2 457
283 Bistand til etablering og opprettholdelse av egen bolig mv.	20 103	20 103
281 Ytelse til livsopphold	77 225	77 225
276 Kvalifiseringsordningen	20 523	20 523
273 Arbeidsrettede tiltak i kommunal regi	34 312	34 312
265 Kommunalt disponerte boliger	17 665	17 665
261 Institusjonslokaler	90 119	90 119
256 Øyeblikkelig hjelp døgntilbud	11 100	11 100
254 Helse- og omsorgstjenester til hjemmeboende	1 289 564	1 289 564
253 Helse- og omsorgstjenester i institusjon	779 294	779 294
252 Barneverntiltak når barnet er plassert av barnevernet	98 502	98 502
251 Barneverntiltak når barnet ikke er plassert av barnevernet	33 958	33 958
244 Barneverntjeneste	85 436	85 436
243 Tilbud til personer med rusproblemer	41 346	41 346
242 Råd, veiledning og sosialt forebyggende arbeid	117 939	117 939
241 Diagnose, behandling, habilitering og rehabilitering	209 478	209 478
234 Aktiviserings- og servicetjenester til eldre og personer med funksjonsnedsettelse mv.	119 577	119 577
233 Annet forebyggende helsearbeid	136 951	136 951
232 Helsestasjons- og skolehelsetjeneste	100 664	100 664
231 Aktivitetstilbud til barn og unge	22 272	22 272
223 Skoleskyss	26 246	26 246
222 Skolelokaler	309 812	309 812
221 Barnehagelokaler og skyss	39 318	39 318
215 Skolefritidstilbud	25 532	25 532
213 Voksenopplæring	26 212	26 212
211 Styrket tilbud til førskolebarn	69 781	69 781
202 Grunnskole	1 228 706	1 316 738
201 Barnehage	918 471	918 471
190 Interne serviceenheter	0	0
180 Diverse fellesutgifter	5 011	5 011
130 Administrasjonslokaler	71 875	71 875
121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen	69 156	69 156
120 Administrasjon	355 199	355 199
110 Kontroll og revisjon	3 737	3 737
100 Politisk styring	33 425	33 425

Kommune



År



3025 Asker



2022



## Vedlegg 1 Regnskapsdata i analysen (tusen kroner), del 2



Flere valg



Funksjon	Netto driftsutgifter inkl. AGA	Netto driftsutgifter med korreksjoner (inkl. AGA)
301 Plansaksbehandling	28 866	28 866
303 Kart og oppmåling	14 638	14 638
304 Bygge- og delesaksbehandling, ansvarsrett og utslippstillatelser	0	0
305 Eierseksjonering	0	0
315 Boligbygging og fysiske bomiljøtiltak	1 948	1 948
320 Kommunal næringsvirksomhet	-18 865	-18 865
321 Konesjonskraft, kraftrettigheter og annen kraft for videresalg	0	0
325 Tilrettelegging og bistand for næringslivet	18 190	18 190
329 Landbruksforvaltning og landbruksbasert næringsutvikling	3 519	3 519
330 Samferdsel og transporttiltak	-1 014	-1 014
332 Kommunale veier	137 829	137 829
335 Rekreasjon i tettsted	10 258	10 258
338 Forebygging av branner og andre ulykker	6 870	6 870
339 Beredskap mot branner og andre ulykker	75 942	75 942
360 Naturforvaltning og friluftsliv	59 483	59 483
365 Kulturminneforvaltning	1 482	1 482
370 Bibliotek	36 038	36 038
373 Kino	107	107
375 Muséer	6 660	6 660
377 Kunstformidling	2 715	2 715
380 Idrett og tilskudd til andres idrettsanlegg	41 657	41 657
381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg	118 322	118 322
383 Kulturskole	33 288	33 288
385 Andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg	69 284	69 284
386 Kommunale kulturbygg	50 448	50 448
390 Den norske kirke	42 420	42 420
393 Gravplasser og krematorier	11 240	11 240

## Vedlegg 2 Kostnadsforskjeller fordelt på tjenestefunksjon (mill. kroner), del 1

 År 
 Innsparingspotensiale inkl. AGA 
 2022 

Funksjon	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA- gruppe 12
100 Politisk styring	8,6	2,8	16,0	6,8	-2,0	6,9
110 Kontroll og revisjon	-1,6	-0,5	-2,8	-2,6	-12,0	-2,4
120 Administrasjon	-42,2	-55,7	32,4	4,9	-20,2	6,3
121 Forvaltningsutgifter i eiendomsforvaltningen	20,1	-7,1	40,4	25,8	66,3	24,9
130 Administrasjonslokaler	30,5	-73,1	26,4	19,4	54,7	18,5
180 Diverse fellesutgifter	-5,0	-3,3	-3,6	-2,4	-9,1	-2,3
190 Interne serviceenheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
201 Barnehage	53,6	18,3	68,5	48,0	6,7	45,8
202 Grunnskole	69,3	107,7	113,1	4,4	-16,1	11,4
211 Styrket tilbud til førskolebarn	-40,9	-35,4	-28,5	-32,6	-48,0	-30,0
213 Voksenopplæring	-3,5	-6,1	13,3	-18,0	-23,7	-14,5
215 Skolefritidstilbud	1,8	-31,9	-14,2	-23,7	-46,7	-21,3
221 Barnehagelokaler og skyss	-15,1	-41,0	-43,3	-38,2	-77,2	-35,7
222 Skolelokaler	78,9	-7,8	-22,7	22,1	7,8	17,4
223 Skoleskyss	11,8	9,4	-2,8	6,4	-9,2	5,3
231 Aktivitetstilbud til barn og unge	-4,1	2,3	-4,7	-5,5	-13,7	-5,1
232 Helsestasjons- og skolehelsetjeneste	11,2	18,8	28,9	17,9	32,1	17,4
233 Annet forebyggende helsearbeid	44,5	-5,0	33,1	57,9	156,6	52,2
234 Aktiviserings- og servicetjenester til eldre og personer med funksjonsnedsettelse mv.	27,9	-7,1	-10,6	-3,5	23,6	-3,7
241 Diagnose, behandling, habilitering og rehabilitering	-55,5	-0,2	11,4	-41,7	-107,8	-35,4
242 Råd, veiledning og sosialt forebyggende arbeid	46,8	45,1	43,7	26,4	39,1	26,0
243 Tilbud til personer med rusproblemer	3,0	2,7	14,8	-21,3	-8,2	-17,6
244 Barneverntjeneste	-3,7	3,3	-17,6	0,4	-22,7	-0,8
251 Barneverntiltak når barnet ikke er plassert av barnevernet	19,8	1,5	3,7	5,6	6,3	5,1
252 Barneverntiltak når barnet er plassert av barnevernet	-51,3	6,6	-46,8	-38,2	-76,4	-36,1
253 Helse- og omsorgstjenester i institusjon	110,8	-43,9	120,5	-8,8	41,7	-0,3
254 Helse- og omsorgstjenester til hjemmeboende	334,5	49,5	312,5	224,8	303,6	214,7
256 Øyeblikkelig hjelp døgntilbud	2,1	-7,6	-5,0	-5,8	-6,1	-5,3
261 Institusjonslokaler	9,7	-71,6	-22,5	-23,0	-48,7	-21,4
265 Kommunalt disponerte boliger	-19,9	0,7	18,6	17,3	10,0	13,8
273 Arbeidsrettede tiltak i kommunal regi	24,6	-9,8	22,1	18,7	31,7	17,8
276 Kvalifiseringsordningen	-13,0	-11,2	7,4	-16,9	-9,2	-14,3
281 Ytelse til livsopphold	-37,1	-10,4	-40,4	-37,9	-75,3	-35,8
283 Bistand til etablering og opprettholdelse av egen bolig mv.	-15,6	-24,1	5,5	-11,1	-10,4	-9,3
285 Tjenester utenfor ordinært kommunalt ansvarsområde	-3,2	-16,1	-2,4	-8,0	-37,2	-7,1
290 Interkommunale samarbeid	1,6	0,2	0,5	0,5	2,0	0,4



## Vedlegg 2 Kostnadsforskjeller fordelt på tjenestefunksjon (mill. kroner), del 2

 År 
 Innsparingspotensiale inkl. AGA 
 2022 

Funksjon	3005 Drammen	3024 Bærum	3030 Lillestrøm	ASSS uten Oslo	EAK Landet	EKG12 KOSTRA- gruppe 12
301 Plansaksbehandling	-10,1	-5,3	4,5	0,4	-3,7	0,6
302 Byggesaksbehandling og eierseksjonering	11,7	14,4	17,9	19,6	39,9	18,1
303 Kart og oppmåling	3,2	-0,1	1,3	6,5	8,1	5,7
304 Bygge- og delesaksbehandling, ansvarsrett og utslippstillatelser	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
305 Eierseksjonering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 Boligbygging og fysiske bomiljøtiltak	5,3	0,6	0,7	3,8	-1,1	3,4
320 Kommunal næringsvirksomhet	-40,7	-13,3	1,7	-13,0	-31,4	-11,1
321 Konesjonskraft, kraftrettigheter og annen kraft for videresalg	5,3	0,0	4,1	18,2	133,8	16,0
325 Tilrettelegging og bistand for næringslivet	14,0	3,6	-4,7	1,7	-16,6	1,2
329 Landbruksforvaltning og landbruksbasert næringsutvikling	-0,9	-5,7	1,2	-0,1	2,4	0,0
330 Samferdsel og transporttiltak	42,3	-3,6	0,2	30,3	32,6	26,3
332 Kommunale veier	-6,6	25,5	10,9	19,2	-0,4	17,4
335 Rekreasjon i tettsted	-37,6	-22,6	-12,8	-33,2	-42,5	-29,6
338 Forebygging av branner og andre ulykker	-1,2	-3,9	-0,4	-1,9	-5,1	-1,7
339 Beredskap mot branner og andre ulykker	12,0	6,4	-5,2	3,7	-28,3	2,9
360 Naturforvaltning og friluftsliv	46,7	39,9	46,2	33,4	81,9	31,9
365 Kulturminneforvaltning	-0,6	-2,0	-0,3	-1,7	-2,6	-1,5
370 Bibliotek	8,1	-4,5	5,7	7,0	6,0	6,5
373 Kino	0,1	0,1	0,1	-0,4	-2,0	-0,3
375 Muséer	-0,7	6,1	4,9	-3,6	-11,8	-2,8
377 Kunstformidling	-26,5	-13,1	-8,1	-38,5	-31,1	-33,9
380 Idrett og tilskudd til andres idrettsanlegg	27,2	-2,9	26,6	8,5	31,9	9,1
381 Kommunale idrettsbygg og idrettsanlegg	48,6	12,1	54,2	34,9	81,9	33,7
383 Kulturskole	10,7	3,3	3,6	4,1	2,5	3,8
385 Andre kulturaktiviteter og tilskudd til andres kulturbygg	35,5	31,8	39,1	40,6	68,5	37,7
386 Kommunale kulturbygg	12,5	29,1	13,2	22,1	27,2	20,0
390 Den norske kirke	3,1	-12,9	11,3	-5,1	-22,5	-3,7
393 Gravplasser og krematorier	-1,6	-1,7	2,8	-3,7	2,6	-3,1
Sum funksjoner	759,3	-118,4	884,5	320,8	422,5	332,3

## Vedlegg

# Risiko- og mulighetsvurdering knyttet til omstillingsprogrammet

## Innledning

Kommunedirektøren har gjennomført en overordnet risiko- og mulighetsvurdering knyttet til det vedtatte omstillingsprogrammet i Handlingsprogram 2024-2027, med fokus på perioden 2024-2025. I tillegg gjennomføres det årlig lokale risikovurderinger i alle virksomheter i forbindelse med utarbeidelse av virksomhetenes budsjett og virksomhetsplaner.

Risikovurderingen omhandler mulige uønskede hendelser som kan oppstå som følge av omstillingsprogrammet, mens mulighetsvurderingen omhandler hvilke positive konsekvenser omstillingsprogrammet kan ha. Når vi har oversikt over aktuelle risikoer og muligheter, kan vi iverksette tiltak for å redusere risikoen og forsterke mulighetene.

Alle risiko- og mulighetsvurderinger gjennomføres med utgangspunkt i en organisasjons nåsituasjon eller ståsted. En vurdering av aktuelle risikoer og muligheter vil derfor alltid være en relativ vurdering sett opp mot denne nåsituasjonen.

Asker kommune har et godt utgangspunkt og leverer tjenester med høy kvalitet. Samtidig har Asker også et høyt kostnadsnivå sammenlignet med andre kommuner. I 2022 var kostnadsnivået i Asker ca. 344 mill. kroner høyere enn gjennomsnittet for kommunene i KOSTRA-gruppe 12. Dette viser at Asker kommune har et relativt stort handlingsrom for omstilling og effektivisering.

Risiko- og mulighetsvurderingen må sees i sammenheng med og tolkes i lys av at Asker kommune har høy tjenestekvalitet og ressursbruk i dag, og at dette er utgangspunktet når omstillingsprogrammet skal gjennomføres.

### Nærmere om risikovurderinger

Risiko kan defineres som sannsynligheten for at en uønsket hendelse inntreffer, multiplisert med konsekvensen det får dersom hendelsen inntreffer.

Hensikten med en risikovurdering er å få bedre oversikt over mulige uønskede hendelser som kan oppstå, slik at det kan iverksettes tiltak for å forebygge slike hendelser. En risikovurdering innebærer å kartlegge risikoen (hva kan gå galt), vurdere risikoen (hvor galt kan det gå), vurdere og definere risikoreduserende tiltak (hva er gjort for å unngå at det går galt), samt løpende vurdere og følge opp tiltakene.

Når vi har fått oversikt over risikobildet, kan de identifiserte risikoene håndteres på ulike måter. Vi kan velge å *unngå* risikoen, vi kan *redusere* risikoen, vi kan *dele* risikoen, eller vi kan velge å *akseptere* risikoen.

## Nærmere om mulighetsvurderinger

En mulighet kan defineres som handlinger, aktiviteter eller hendelser som har et potensial for å gi positive konsekvenser. Hensikten med en mulighetsvurdering er å få bedre innsikt i hvilke positive konsekvenser som kan oppstå, slik at det kan iverksettes tiltak for å øke sannsynligheten for at disse inntreffer.

Mens en risikovurdering har fokus på det som kan gå galt, har en mulighetsvurdering altså fokus på det som kan gi positiv effekt. Ved å se risikoer og muligheter i sammenheng, får vi et mer helhetlig og balansert bilde av de samlede konsekvensene.

## Risiko- og mulighetsområder

Risiko- og mulighetsvurderingen er inndelt i fire hovedområder:

- Tjenestekvalitet
- Personal
- Miljø og natur
- Økonomi

Dersom risikofaktoren eller mulighetsfaktoren (sannsynlighet x konsekvens) er høyere enn 10, skal det defineres tiltak for å henholdsvis redusere risikoen eller forsterke mulighetene. I noen tilfeller er det også definert tiltak dersom risikofaktoren eller mulighetsfaktoren er lavere. Videre er det gjort en beregning av hva risikofaktoren og mulighetsfaktoren vil bli etter gjennomføring av tiltak.

## Kommunedirektørens overordnede vurdering

Kommunedirektøren vurderer at restrisikoen er akseptabel, og at tjenestetilbudet vil være forsvarlig og i tråd med politiske vedtak, lover og forskrifter.

Alle tiltak vil følges opp løpende av ansvarlige direktører og virksomheter, og kommunedirektøren vil hvert tertial ha en gjennomgang og dialog knyttet til status. Dette innebærer også en overvåkning av restrisikoen.

Videre vil arbeidet følges opp gjennom kommunens kvalitetssystem, kvalitetsarbeidet i tjenestene og rutineene for håndtering av avvik og forbedringer mv.

## Risikovurdering

### Tjenestekvalitet

Nr.	Risikovurdering (uønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Risikofaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny risikofaktor
T1	Kommunen har levert tjenester av større omfang og kvalitet enn sammenlignbare kommuner. Når tjenestetilbudet reduseres og tilpasses nye økonomiske rammebetingelser, medfører dette et forventningsgap hos innbyggerne, negative mediaoppslag og tap av omdømme.	5	4	20	Sikre god generell informasjon om omstillingsprogrammet, sikre informasjon til brukerne om deres rettigheter, samt sørge for god involvering av brukerne i utformingen av et endret individuelt tilpasset tjenestetilbud.	3	4	12
T2	Når virksomhetenes økonomiske rammer reduseres, øker sannsynligheten for mindre samhandling/samarbeid på tvers og dermed økt suboptimalisering.	4	4	16	Styrke fokuset på tverrsektorielt samarbeid og samhandling for å sikre effektiv ressursbruk, blant annet gjennom fokus i ledermøter og tverrsektorielle porteføljer.	3	3	9
T3	Strammere kommuneøkonomi og økt prioritering av lovpålagte tjenester fremfor forebyggende tjenester, øker faren for utenforskap og økte kostnader på lengre sikt.	3	4	12	Sikre et godt kunnskapsgrunnlag som gir grunnlag for prioritering av målrettede ikke-lovpålagte tiltak, styrke den enkeltes mestringsevne og ha særlig bevissthet på faktorer som kan føre til utenforskap.	2	4	8
T4	Strammere kommuneøkonomi utfordrer leveransen av likeverdige tjenester til innbyggerne, samt tilgjengelighet og nærhet til tjenestetilbudet.	4	3	12	Betydningen av likeverdige tjenester, tilgjengelighet og nærhet til tjenestetilbudet skal tilleggs særlig vekt i vurderingen av konkrete omstillingstiltak.	2	3	6
T5	Sårbare grupper uten egne talspersoner får mindre oppmerksomhet omkring sine behov.	3	3	9				0
T6	Strammere kommuneøkonomi gjør det vanskeligere å hente ut ressurser fra sivilsamfunnet og frivilligheten, og kommunen mister dermed viktige ressurser.	2	3	6	Styrke dialogen med frivilligheten og andre aktører i sivilsamfunnet, klargjøre hvilke oppgaver kommunen har behov for, gjøre det enkelt å være frivillig, samt sikre god forutsigbarhet og rammebetingelser for frivillig virksomhet.	2	3	6

## Personal

Nr.	Risikovurdering (uønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Risikofaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny risikofaktor
P7	Økt arbeidspress medfører økt sykefravær og høyere turnover blant ansatte, og kommunen står i fare for å miste viktig personell.	3	4	12	Sikre at ansatte har et godt arbeidsmiljø hvor man jobber etter prinsippet om medarbeiderskap, der alle får autonomi og støtte til å utføre sine arbeidsoppgaver. Ledere må prioritere å ha en løpende og god dialog med ansatte for å forhindre overbelastninger.	2	4	8
P8	Strammere økonomi utfordrer muligheten til å rekruttere og beholde nødvendig kvalifisert personale.	3	4	12	Sørge for en helhetlig og god arbeidsgiverpolitikk med konkurransemessige lønns- og arbeidsvilkår, tilbud om kompetanseutvikling, gode arbeidstidsordninger og heltidsstillinger for de som ønsker det.	2	4	8
P9	Ansatte mister motivasjon og arbeidsglede, og evnen til innovasjon og nytenkning svekkes.	4	2	8				0

## Miljø og natur

Nr.	Risikovurdering (uønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Risikofaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny risikofaktor
M10	Redusert kommuneøkonomi svekker muligheten for omstilling til det grønne skiftet, da miljøvennlige løsninger på kort sikt ofte har høyere kostnader.	3	3	9				0

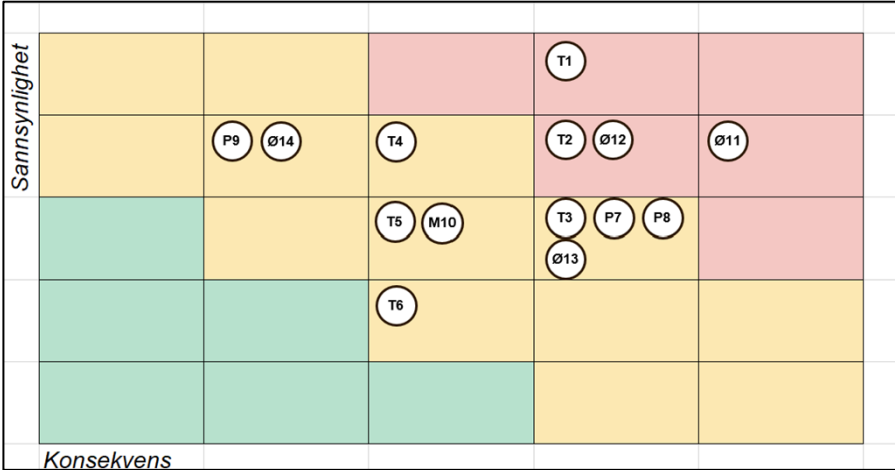
## Økonomi

Nr.	Risikovurdering (uønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Risikofaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny risikofaktor
Ø11	Motstand mot omstillingprogrammet fører til omkamper og aksjoner internt og eksternt, redusert produktivitet og svekket lojaliteten til prosessen.	5	4	20	Sikre at alle ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten har felles forståelse av roller og ansvar, og systematisk benytte kommunens medbestemmelsesordning som dialog- og medvirkningsarena. I tillegg er det viktig å sikre god medvirkning og involvering fra brukere, organisasjoner og lovpålagte råd i gjennomføringen av omstillingsprogrammet.	3	4	12
Ø12	Manglende evne til å gjennomføre omstillingen, eller at omstillingen trekkes ut i tid, medfører langsiktige negative samfunnsøkonomiske konsekvenser og begrenser kommunens fremtidige handlingsrom.	4	4	16	Sikre et godt trepartssamarbeid og ha en helhetlig og god medbestemmelsesordning. Etablere en felles forståelse for kommunens ståsted og utfordringer. Sikre at omstillingsprogrammet har tydelige ansvar, aktiviteter og tidsfrister, samt sørge for god rapportering på tiltak og konsekvenser.	2	4	8
Ø13	Strammere kommuneøkonomi og økt prioritering av lovpålagte tjenester forsinker dreiningen mot lavterskeltilbud og forebyggende tjenester (ref. innsatstrappen), og medfører langsiktige negative samfunnsøkonomiske konsekvenser.	3	4	12	Sikre god oppfølging av temaplaner, noe som betinger tverrsektorielt samarbeid og større grad av arbeidsdeling og deling av ressurser på tvers av fag- og tjenesteområder. Dette vil øke farten i tjenesteutviklingen og gi en raskere og bedre behovsdekning.	2	4	8
Ø14	Strammere personøkonomi svekker innbyggernes betalingsevne og reduserer kommunens inntekter. I tillegg får kommunen merutgifter knyttet til økonomisk sosialhjelp o.l.	4	2	8				0

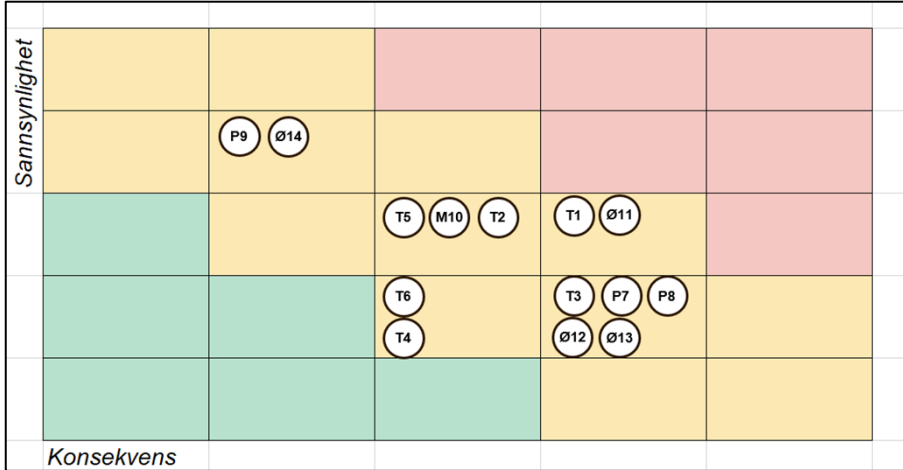
Oppsummering av risiko

Figurene under viser risikobildet før og etter gjennomføring av tiltak for å redusere risikoen.

Før tiltak



Etter tiltak



## Mulighetsvurdering

### Tjenestekvalitet

Nr.	Mulighetsvurdering (ønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Mulighetsfaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny mulighetsfaktor
T1	Reduserte kommunale ressurser gir økt interesse for samskaping om oppgaveløsningen med frivilligheten og næringslivet.	3	4	12	Forsterke dialogen med frivilligheten og næringslivet, og styrke arbeidet med samskaping om oppgaveløsning.	4	4	16
T2	Reduserte ressurser fører til økt kreativitet og flere muligheter til å arbeide på nye og mer innovative måter.	4	3	12	Iverksette en prosess for å se på muligheter for inspirasjon, deling av erfaringer på tvers av tjenesteområd, gode ideer og beste praksis.	5	3	15
T3	Reduserte ressurser gir mulighet for utvikling av mer treffsikre tjenester til blant annet sårbare grupper.	3	3	9	Iverksette tiltak og evt. brukerbetalinger fra universelle ordninger til målrettede tiltak.	4	4	16
T4	Kommunen blir flinkere til å bruke innbyggernes egne erfaringer til kvalitetsutvikling av tjenestene som bedre møter innbyggernes behov.	2	4	8	Økt fokus på brukermedvirkning i kvalitetsarbeidet.	3	4	12
T5	Omstillingen gir økt økt oppmerksomhet på betydningen av tverrsektorielt samarbeid og en raskere dreining mot tjenesteutvikling i tråd med innsatstrappen.	2	4	8	Sørge for et godt kunnskapsgrunnlag som gir nødvendig innsikt for å kunne dreie tjenestetilbudet i tråd med innsatstrappen.	4	4	16



## Personal

Nr.	Mulighetsvurdering (ønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Mulighetsfaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny mulighetsfaktor
P6	Bedre prioritering, nye tilnærminger til oppgaveløsning og økt fokus på å gjøre de riktige tingene styrker de ansattes motivasjon og gir bedre tjenester til innbyggerne.	3	4	12	Sørge for et godt kunnskapsgrunnlag som gir nødvendig innsikt for å kunne foreta riktige prioriteringer av oppgaver og aktiviteter.	4	4	16
P7	Knapphet på personell gjør at vi blir flinkere til å mobilisere og utnytte ressurser hos ansatte på en bedre måte.	2	3	6				0

## Miljø og natur

Nr.	Mulighetsvurdering (ønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Mulighetsfaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny mulighetsfaktor
M8	Reduserte økonomisk handlingsrom gir mulighet for mer ombruk, gjenbruk og sirkulærøkonomi, noe som både har en økonomisk gevinst og en positiv miljøgevinst.	3	3	9	Implementere plattform for bærekraftige anskaffelser gjennomgående i hele organisasjonen.	4	4	16

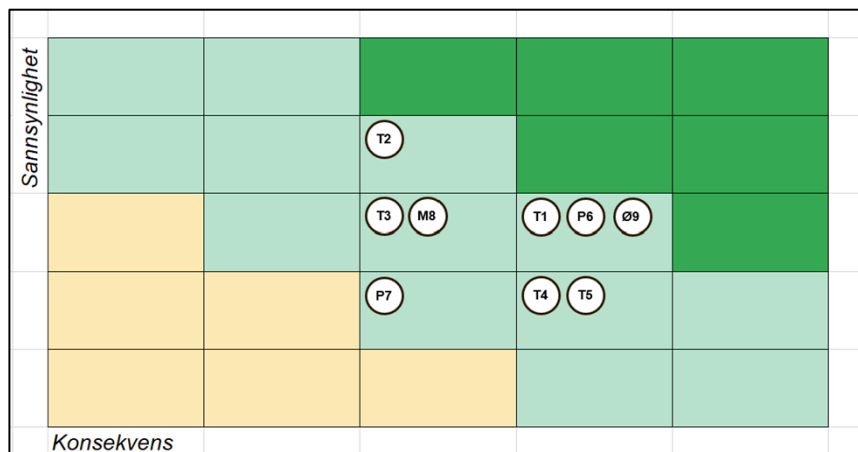
## Økonomi

Nr.	Mulighetsvurdering (ønsket hendelse)	Sannsynlighet	Konsekvens	Mulighetsfaktor	Tiltak	S etter tiltak	K etter tiltak	Ny mulighetsfaktor
Ø9	Reduserte ressurser gir mulighet for bedre prioritering av ressursene og avvikling av aktiviteter eller tjenester som ikke gir ønsket effekt.	3	4	12	Arbeide med å forenkle styringsstrukturen, fjerne tidstyver og legge til rette for bedre prioriteringer, noe som reduserer arbeidsbelastningen for ansatte og øker effektiviteten og produktiviteten. Som en del av dette arbeidet bør kommunen vurdere metodikk som tjenestedesign, verdistrømsanalyser og Lean.	5	4	20

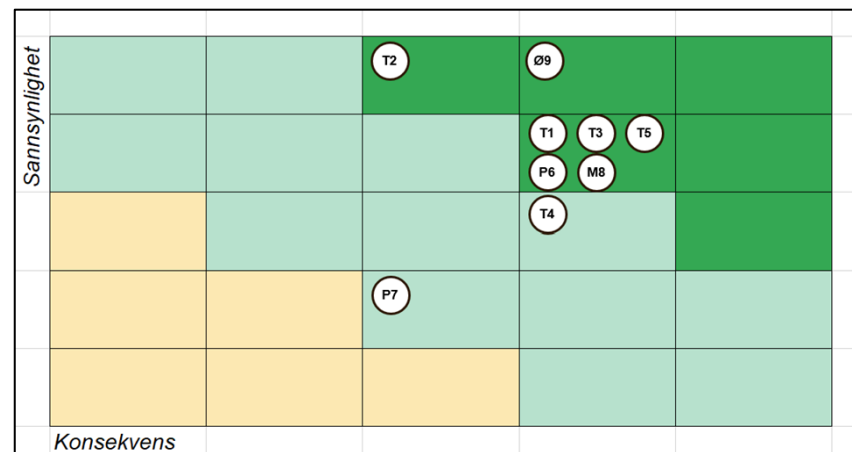
## Oppsummering av muligheter

Figurene under viser mulighetsbildet før og etter gjennomføring av tiltak for å styrke mulighetene.

### Før tiltak



### Etter tiltak





# Notat

**Vår referanse**  
23/17998-10

**Vår saksbehandler**  
Tore Opheim

**Dato**  
04.01.2024

## Beskrivelse av tiltak til sak «prisstruktur i svømmehallene».

Til:

Fra:

### Tiltak 1

**Prisøkning med deflator + 3,7%** på enkeltbilletter og klippekort vil gi en økonomisk helårseffekt på kr 1.500.000 gitt at besøkstallene er like som i 2023.

Ved en slik prisøkning vil svømmehallene allikevel ha priser som ligger likt eller noe lavere enn sammenlignbare svømmeanlegg på østlandet.

### Tiltak 2

**Samarbeid om «Splashcamp» i ferier.** Asker svømmeklubb arrangerer hver sommer Splashcamp på enten Holmen eller Risenga. Dette er en aktivitetscamp for barn der svømming og lek i vann er hovedaktiviteten. I 2023 arrangerte ASK Splashcamp i uke 25, 26 og 33. Asker svømmeklubb mener det vil være mulig å utvide denne aktiviteten med flere uker, flere deltagere og gjerne i andre ferier enn sommeren. Dette skal kunne gi en økt inntekt på kr 250.000 pr år.

Tiltaket betinger at ASK får tildelt mer bassengtid for å gjennomføre campene. Dette vil redusere tilgangen til andre gjester. Det er ikke tatt høyde for eventuelle inntektstap grunnet begrenset adgang for andre gjester.

### Tiltak 3

**Samarbeid om flere aktiviteter på dagtid.** På enkelte ukedager ser vi at det er lite besøkende både på Holmen og Risenga i tidsrommet 13.00 til 16.00. Asker

svømmeklubb har lagt frem forslag på aktiviteter som skal kunne lokke flere gjester til å besøke Holmen svømmehall i dette tidsrommet. ASK mener at aktivitetene vil kunne gi en helårseffekt på kr 250.000 i økte inntekter for Holmen svømmehall.

#### **Tiltak 4**

##### ***Prøve ut at frivillig organisasjon tar over drift av vannflater i Holmen svømmehall gjennom en gradvis opptrapping med stegvis evaluering:***

Fase 1: Frivillig aktør/svømmeklubb erstatter 1 badevakt alle hverdager fra 05.30-0900 og tirsdag og torsdag kveld fra 16.00-21.15. Ordningen prøves ut i 6 måneder, og måloppnåelse vurderes deretter ut fra kriterier som er fastlagt på forhånd. Hvis utprøvingen har vært vellykket, går man videre til fase 2.

Fase 2: Frivillig aktør/svømmeklubb erstatter 2 badevakter morgen og kveld alle hverdager, samme tidspunkter som over. Også her utprøving og evaluering i 6 måneder.

Fase 3: Frivillig aktør/svømmeklubb erstatter 2 badevakter + 1 resepsjonist i samme tidsrom som fase 2, og har da fullt ansvar for drift av vannflater, inkl. garderober, i dette tidsrommet. Også her utprøving og evaluering i 6 måneder.

Fase 4: Utlysning av anbud for full drift av vannflater, fortrinnsvis forbeholdt ideelle aktører, om mulig. Virkningen for 2025 vil være avhengig av kostnaden tilbydere i anbud legger seg på.

For å kunne iverksette Fase 1 må Askerbadene endre gjeldende turnus for badevakter. Det vil ikke være behov for nedbemanning da vi pr i dag har vakante stillinger som ikke er besatt.

Fase 2 og fase 3 vil kreve ytterligere endring av turnus, samt nedbemanning av 4 årsverk i Askerbadene i fase 2 og 6,5 årsverk i fase 3.

#### **Tiltak 5**

##### ***Innføre bassengleie for opplæringsaktiviteter, etter idrettens definisjon, samt inngangsbilletter for voksne som trener.***

Det er ikke enighet mellom ASK og Asker kommune om hva som kan defineres som trening og hva som kan defineres som inntektsbringende kursaktivitet. Dette tiltaket er derfor satt opp med utgangspunkt i hva ASK definerer som inntektsbringende opplæringsaktivitet, og det foreslås innføring av bassengleie til følgende grupper:

- Babysvømming
- Barnehagesvømming
- Svømmeopplæring for voksne
- Crawl-kurs for voksne

- Vantrim-, fysio- og helse-grupper

Ved å legge til at de voksne treningsgruppene, Masters, Dolphins og Triathlon, må løse inngangsbillett så vil den totale årlige effekten for tiltak 5 bli 1.120.000. Tiltaket vil medføre økte kostnader for de som har fått tildelt bassengtid til å gjennomføre disse aktivitetene. Kostnadene vil fordele seg som følger:

Asker svømmeklubb (ASK):	kr 444.000
Idrettsbarna:	kr 177.000
Johanna Larsen Fysiogruppe:	kr 83.500
Femelle Fysio:	kr 62.000
Revmatikerforeningen:	kr 83.500

De resterende 270.000 er billettinntekter fra de voksne utøverne som går på Masters, Dolphin eller Triathlon.

**Redusert inntjening bassengleie Røykenbadet.** Ved å følge anbefalingene i Tiltak 5 vil vi få en reduksjon i inntjening i bassengleien på Røykenbadet. Inntekter fra grupper som pr i dag betaler bassengleie vil bortfalle. Estimert er en redusert inntekt på kr 225.000.

### **Tiltak 6**

**Flytte mer trening innenfor ordinær åpningstid.** Pr i dag er det tildelt treningstid etter ordinær treningstid på tirsdager, torsdager og søndager. Ved å flytte denne aktiviteten til innenfor ordinær åpningstid vil vi få en årlig lønnsbesparelse på kr 115.000.

Konsekvensen av dette tiltaket er at det blir mindre bassengtid for andre gjester. Det er ikke tatt høyde for eventuelle inntektstap dette kan medføre.

### **Tiltak 7**

**Innføre medlemskapsløsning på alle bad.** På Røykenbadet har de pr i dag abonnementsløsning for gjestene der man kan kjøpe medlemskap på treningssenter og svømmehall. Risenga og Holmen svømmehall jobber med å få på plass et nytt bookingsystem slik at de også tilbyr medlemskap. Nåværende billettsystem har ikke denne funksjonen. Anskaffelse av nytt billettsystem må lyses ut på offentlig anbud. Vi antar at medlemskap vil være mest populært på Holmen svømmehall og vi anslår at det vil kunne gi en merinntekt på kr 50.000 pr år.

Total anslått helårsvirkning for de ovennevnte forslag vil være 3.715.000.



# Politisk tilleggsnotat

**Vår referanse**  
24/00301-8

**Vår saksbehandler**  
Inger-Lise Gjesdal

**Dato**  
15.01.2024

Til: Ordfører

Fra: Kommunedirektør

## Tilleggsnotat lagt til 16.01.2024 - Hørings svar

Idrettsrådet, kulturrådet, velforbundet, frivillighetsutvalget og kirkelig fellesråd, samt tillitsvalgte og vernetjenesten i kommunen har fått anledning til å sende inn skriftlige høringsinnspill til sak om *program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehaller*. Høringsperioden har vært fra 9. januar til 15. januar kl. 12.00.

Følgende høringsinnspill har kommet inn innen fristen 15.01.2024:

- Asker idrettsråd
- Asker kulturråd
- Asker kirkelige fellesråd
- Frivillighetsutvalget

I tillegg har Asker revmatikerforening sendt inn et høringsinnspill.

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

Til Asker kommune

Kopi: Direktør for medborgerskap Christer Best Gulbrandsen  
Leder idrett og friluftsliv Bente Flygind  
Utvalg for medborgerskap

Asker, 15. januar 2024

## **SAK 24/00301-1 PROGRAM FOR OMSTILLING OG EFFEKTIVISERING OG PRISSTRUKTUR I SVØMMEHALLER**

Asker idrettsråd takker for mulighet til å gi svar på sak om program for omstilling og effektivisering i Asker kommune. Til tross for korte tidsfrister opplever vi at kommunen og idretten sammen har lyktes å ivareta en tett og god dialog rundt omfattende og krevende temaer relatert til saken.

Vi svarer ut høringen gjennom innspill til de enkelte kapitlene vi ser det hensiktsmessig å kommentere og løfte frem tiltak tilknyttet «eget» tjenesteområde først:

### **Tjenesteområde Medborgerskap**

**Takk for å skjerme tilskudd til idrettslagene og frivilligheten for øvrig:** Vi takker kommunedirektøren for å ha blitt hørt i våre anbefalinger om å skjerme en presset frivillighet fra kutt i tilskuddsordninger. Dette var viktige innspill fra Asker idrettsråd og idrettslagene, som vi opplever å ha blitt hørt på.

**Omdisponer midler til områdeforum til tiltak for deltagelse i fritidsaktiviteter for barn og unge / forebygging av ungt utenforskap:** Vi støtter kommunedirektøren i å kutte i tilskudd til områdeforum. Asker idrettsråd anbefaler i tillegg at midlene til områdeforum (helt eller delvis) omdisponeres. Dette blant annet på bakgrunn av en krevende økonomisk situasjon for innbyggere/foreldre i hele kommunen, som vi frykter vil gå på bekostning av deltagelse i fritidsaktivitet for barn og unge.

Vi er opptatt av viktigheten av å prioritere eksisterende frivillighet fremfor prioritering av opprettelse av nye frivillige organisasjoner sterkt påvirket av kommunale/politiske føringer med tilhørende tilbud om forholdsvis mye penger. Vi ønsker heller at det vilkår for eksisterende frivillighet, spesielt rettet mot barn og unge, prioriteres.

Asker idrettsråd anbefaler at midlene til områdeforum (helt eller delvis) omdisponeres slik at de bidrar til å sikre mulighet for barn og unges fortsatte deltagelse i eksisterende fritidsaktiviteter. Til idretten kan dette gjøres gjennom å styrke idrettens Solidaritetsfond. Midler områdeforumene ønsker til aktivitet bør følge samme retningslinjer som for øvrig frivillighet og midler søkes gjennom aktivitetspotten.

**Avvikling av tilsynsvaktordningen:** Idrettsrådet støtter kommunedirektørens modell og takker for presisering av behovet for dialog blant annet med frivilligheten før man kan ta ut full effekt av forslaget. For idrettslagene er det viktig at tekniske løsninger er på plass og ut-testet, at kontaktpunkter i kommunen er tilgjengelige på kveld og ettermiddag i en overgangsperiode og at kommunikasjonen knyttet til prosess og løsninger er god både før endelig løsning beslutes, i utrulling og ikke minst etter innfasing. Det er viktig at foreldre og trenere i frivilligheten trygges i nye løsninger før de iverksettes.

Vi har mottatt flere bekymringer rettet mot bortfall av tilsynsvaktordning på Borgen. Her er det mye idrettsaktivitet på skolene og i hallene og flere idrettslag er opptatt av at kommunen er ekstra oppmerksom på hvordan bortfall av tilsynsvaktordning kan slå ut her. Vi ber om at kommunen ser på dette området særskilt i denne sammenheng.

**Takk for konstruktive løsninger knyttet til prisstruktur i svømmehallene:** Vi takker kommunedirektøren for omfattende dialog med idrettsrådet og svømmemiljøet knyttet til sak om prisstruktur i svømmehallene. Vi støtter kommunedirektørens ulike tiltak.

Etter en noe kronglete inngang i saken opplever vi en reell og tett dialog og samhandling i perioden desember og januar. Vi ser frem til å videreføre denne form for samhandling som eksempel også i andre saker (skalert etter behov).

Idrettslagene involvert i innspill til saken har vist høy kompetanse, stor fleksibilitet og store ambisjoner for Askerbadene i en svært kompleks sak. Vi vil spesielt berømme Asker Svømmeklubb for deres kunnskap og helhetsforståelse. I arbeidet med de ulike tiltakene har idrettsrådet prioritert tiltak som skjermer barn, unge og sårbare grupper.

**Profil for badene:** Kommunedirektøren legger til rette for at forslagene i saksframlegget kan være ledd i prosess for spissing i profilene til Holmen og Risenga svømmehall. Asker idrettsråd og idrettslagene ser frem til videre dialog om tematikken.

**Likeverdighet mellom idretter:** Asker idrettsråd er opptatt av likeverdighet mellom idretter og idrettslag. Vi er glade for at kommunedirektøren gir de samme signalene og at svømmeklubber likebehandles uansett hvor i kommunen man har treningsaktivitet. Vi ser også frem til videre prosess for å slutføre harmonisering av hele vårt fagfelt.

**Voksne mosjonister i svømmehallene må gis rammer som sikrer fortsatt tilhørighet til idrettslaget sitt:** Til tross for enighet om totaliteten i tiltakene vil vi kort kommentere et moment som kan gi utilsiktede utfordringer: Idrettslagene (og andre aktører) med mye voksen-aktivitet i svømmehallene vil få vesentlig høyere kostnader, som også presisert i saksframlegget.

Idrettslagene frykter medlemsflukt fra voksne/godt voksne mosjonister som finner sitt fellesskap i de ulike idrettslagene. Frykten relaterer seg til at kostnadsøkningen gjennom medlemskapet kan bety utmelding av idrettslaget til fordel for kun å kjøpe sesongkort i svømmehallene. Dersom dette blir en realitet vil kommunen i praksis utkonkurrere frivilligheten, hvilket ikke er et ønsket resultat hverken fra kommunen eller idretten. Vi håper å fortsette den gode dialogen med kommunen og sammen overvåke denne utviklingen med mål om at endret prisstruktur ikke skal virke i disfavør av frivilligheten.

### **Tjenesteområde administrasjon og ledelse**

Vi registrerer at kommunen må senke ambisjonsnivået for antall lærlingeplasser. Vi bemerker at det i idrettslagene i Asker er mange ulike oppgaver som kan utføres helt eller delvis i samarbeid om en lærlingeordning. Vi inviterer kommunen til å ta kontakt om det i forbindelse med varslet politisk sak kan være relevant å se på lærlingeplasser i de idrettslag som kan være beredt til dette.



### Tjenesteområde velferd

Vi registrerer at kommunen vil styrke forebyggende tiltak for å redusere behovet for tjenester på høyere nivåer i innsatstrappen. Vi minner om at idrettslagene kan være gode partnere i samarbeid knyttet til fysisk aktivitet og gode møteplasser. Vi ser på dette som et naturlig område å vurdere nye samarbeid om Aktive Lokalsamfunn. Investering i idrett og fysisk aktivitet er investering i folkehelse og forebygging.

### Tjenesteområdet Samfunnstjenester

Vi registrerer at kommunedirektøren foreslår å redusere bygningsvedlikeholdet. Uten å ha detaljkunnskap har Asker idrettsråd en opplevelse av at bygningsvedlikeholdet for noen av de aldrende kommunale formålsbyggene på idrettsområdet ikke tåler et redusert bygningsvedlikehold. Vi håper at kommunen, idrettsrådet og relevante idrettslag sammen kan se på muligheter dersom dette tiltaket også rammer idrettsbygg. Kanskje er det mulighet for samarbeid på enkelte deler av dette området?

### Tjenesteområde Samfunnsutvikling

Asker idrettsråd har ikke innvendinger til foreslått omstilling, men benytter anledningen til å gjenta vårt ønske om å gjøre idrettslagene rustet for å supplere kommunen i anleggsutvikling gjennom egen budsjettpost for å videreføre tidligere politisk vedtak om fritak for byggesaksgebyrer for frivillige organisasjoner.

Med vennlig hilsen

Asker idrettsråd

.....  
Gorm Haugen  
Styreleder (sign)

.....  
Gry E. Garlie  
Daglig leder (sign)

Asker, 12. januar 2024

Til: Asker kommune

Kopi: Direktør for medborgerskap, Christer Best Gulbrandsen  
Leder utvalg for medborgerskap Bente Stein Mathisen  
Kultursjef Jan Erik Lindøe  
Seksjonsleder Økonomi Inger-Lise Gjesdal

## Program for omstilling og effektivisering - Høringsuttalelse fra Asker Kulturråd.

### Innledning

Asker kommune har gode rammebetingelser for kulturlivet. Kulturlivet nyter godt av gode tilskuddsordninger og andre ytelser fra kommunen gjennom aktiviteter, lokaler og annet samarbeid. Vi er i en tidlig fase av gjennomføringen av innsatsområder og strategier i temaplan for kultur. Kulturplanen er kommunens fremste verktøy til å fortsette å utvikle Asker som en god, attraktiv og fremtidsrettet kulturkommune. Økonomi er viktig i dette. Over de neste årene setter vi derfor vår lit til at kommunen og vi i samarbeid får realisert kulturplanen.

Kommunen står nå overfor noe trangere økonomiske tider. Det er behov for å være mer nøkterne og se på nye måter å få til mer for mindre. Det er Asker kulturråd innforstått med og har over tid samarbeidet godt med administrasjonen om dette.

Det er gledelig at direktør for medborgerskap har vært åpen og transparent i sin tilnærming til utfordringene, så langt det har vært mulig om hva han og hans stab har kunnet dele av informasjon.

### Kommentarer til tiltakene

Kulturrådets hovedbudskap i denne saken har hele tiden vært å **«kutte der det gjør minst vondt»**. Med det mener vi det er viktig å skjerme barn, unge, eldre og andre sårbare grupper så langt det lar seg gjøre. Lag og foreninger, og voksne generelt, med ordnet økonomi kan alltid tilpasse seg rimelige kutt og reduksjoner. Så lenge det varsles i rimelig tid greier de fleste å tilpasse seg.

Våre kommentarer til de enkelte tiltakene:

- **Bemanning på Slemmestad Innbyggertorg**

Bemanningen på Slemmestad innbyggertorg foreslås redusert med 1,5 årsverk. Det skal opprettholdes en stilling for å ivareta samskaping med frivilligheten og befolkningen ellers. Det er bra, og vi vil gjøre vårt beste fra vår side til at kulturlivet i Slemmestad fortsatt skal få gode opplevelser i innbyggertorget. I det ligger viktigheten av at tilgangen til lokalene sikres, spesielt for barn og unge. Vi ber om at de ansatte som berøres blir ivaretatt på beste måte, i tråd med god personalpolitikk.

- **Tilskudd til etablering av områdeforum**

I 2024 skal det opprettes åtte nye områdeforumer. Forumene skal registreres som frivillige organisasjoner og motta økonomisk støtte fra kommunen. Vi heier på lokal frivillighet og kommunens engasjement og støtte for å få til dette. Dog er vi noe reserverte når det kommer til økonomien. Vi mener fremdeles det beste er om midlene hadde vært lagt til eksisterende tilskuddsordninger. Med den foreslåtte reduksjonen i tilskudd til områdeforumene oppfatter vi at ordinære tilskuddsordninger blir skadesløse. Det setter vi pris på og takker for.

- **Festivaltilskudd**

En relativ liten men viktig tilskuddsordning, er tilskudd til festivaler. Ordningen er populær og viktig for at Asker skal være en attraktiv vertskapskommune for festivaler. Det er foreslått å redusere ordningen med 5 % pr. år til og med 2026. Det er aldri gøy med kutt, men her tenker vi at det er fullt ut akseptabelt. Kulturrådet vil ha god dialog med festivaler som eventuelt måtte ønske bistand til å søke tilskudd også andre steder.

- **Tilsynsvaktordningen**

Kulturrådet støtter forslaget om å utvikle tilsynsvaktordningen. Tidligere Røyken og Hurum kommuner greide seg godt uten. Tidligere Asker hadde også flere lokaler som ikke hadde slik ordning, man hadde gode avtaler med brukerne, i gjensidig tillit.

I skrivende stund har kulturrådet mottatt flere henvendelser om hva som vil skje med tilgang til lokaler på skolene når det ikke skal være tilsynsvakter som låser opp. Et skolekorps har for eksempel uttrykt bekymring om de faktisk blir kastet ut, fordi skolen ikke vil låne dem nøkler. Hvordan nye løsninger skal være, må derfor etableres før tilsynsvaktene blir borte. Tilgang til øvingslokaler i skoler og andre formålsbygg er som vi alle vet, helt nødvendig.

Kulturrådet ser frem til å bidra der det er mulig om de nye løsningene for tilgang til skolene.

Vi ber til slutt om at de ansatte som berøres blir ivaretatt på beste måte, i tråd med god personalpolitikk.

## Avslutningstone

Asker kulturråd takker for godt og solid arbeid fra alle de gode folkene i administrasjonen i virksomhet for medborgerskap. Medvirkningsmøtene vi har deltatt i har vært i god tone og med respekt for hverandres synspunkter og interesser. Sammen skal vi håndtere en slankere lommebok, det får vi til med det gode samarbeidet.

For Asker Kulturråd,

Kristin Engebretsen (sign)  
styreleder

Erik de Mora (sign)  
daglig leder

**From:** "John Grimsby" <jg323@kirken.no>  
**Sent:** Fri, 12 Jan 2024 17:43:44 +0100  
**To:** "Postmottak Asker kommune"  
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>  
**Cc:** "Inger-Lise Gjesdal" <Inger-Lise.Gjesdal@asker.kommune.no>; "Christer Best Gulbrandsen" <Christer.Best.Gulbrandsen@asker.kommune.no>  
**Subject:** Høringsinnspill fra Asker kirkelige fellesråd om "Program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene"

Til hovedutvalg, formannskap og kommunestyre:  
**Høringsinnspill fra Asker kirkelige fellesråd**

Askers folkevalgte skal i januar behandle prinsipielle sider ved kommunedirektørens foreslåtte omstillingskrav. I saksframlegget er kuttet i tilskudd til Asker kirkelige fellesråd tallfestet til 1,7 mill. kroner i 2024. Vi er muntlig orientert om kuttet er beregnet til 1,1 mill. Begrunnelsen er summarisk at også eksterne samarbeidspartnere må være omfattet av omstillingen, og at de varslede konsekvensene for diakonalt arbeid, tiltak for barn og unge og redusert vedlikehold av kirkebygg etter kommunedirektørens oppfatning er forsvarlige.

Som beskrevet i [Samarbeidsavtale mellom Asker kirkelige fellesråd og Asker kommune](#) (2023) driver kirken et betydelig arbeid for sårbare grupper i Askersamfunnet, ikke minst for å få alle med og forebygge ungt utenforskap. Asker kirkelige fellesråd har som følge av tidligere omstillingskrav holdt administrative stillinger vakant og redusert vedlikehold av kirkelige bygg. Men med de kuttene som nå er varslet vil fellesrådet ikke lenger kunne skjerme diakonalt arbeid og tiltak for barn og unge. Det vil også innebære et betydelig redusert vedlikehold av sårbare kirkebygg, til tross for byggenes vernestatus og betydning som felles lokal kulturarv. Kuttet vil tilsvarende ramme gravplassmyndighet og beredskap, uten at konsekvensene er utredet i henhold til samarbeidsavtalens pkt. 10.

Kommunedirektørens forslag står i kontrast til vedtaket i Utvalg for medborgerskap 27.04.2023, der det i møtesak 19/23 heter at «Utvalget legger til grunn at det økonomiske handlingsrommet vil være begrenset i den neste perioden. Det bør satses på det som gir stor effekt med lite midler. Delfinansiering av stilling som diakon i Hurum kan være et godt eksempel på dette». Dersom et slik kutt blir gjennomført, vil det mer enn nullstille nylige tilskudd som er gitt for å aktivere frivillighet og etablere tiltak for barn, unge og sårbare grupper i Askersamfunnet.

*I saksframleggets vedlegg 3 følger en økonomianalyse med KOSTRA-tall. Analysen viser i kapittel 15 side 81-82 at Asker kommune allerede bruker 19,9 % mindre på kirkelige formål enn gjennomsnittet av norske kommuner. For eksempel er tilskuddet forholdsmessig 14,6 % lavere enn Bærum kommune. Ifølge analysen viser KOSTRA-tallene en uttalt besparelse for Asker kommune på 6,8 mill. kroner i året. I lys av handlingsrommet dette gir kommunen, framstår ikke et kutt på nye 1,1 mill. som likebehandling.*

Med dette som bakgrunn anmoder vi utvalgene, formannskapet og kommunestyret om å skjerme eller begrense reduserte tilskudd til kirkelig fellesråd i 2024.

Vennlig hilsen

**John Grimsby**

kirkesjef  
Asker kirkelige fellesråd  
+47 415 19 365



Sentralbord: +47 66 75 40 90 | [epostmottak](#) | [nettside](#) | [Facebook](#)

Til: Asker kommune  
Kopi: direktør for medborgerskap

Asker, 15. 01.2024

Høringsinnspill på sak om omstillingstiltak.

Frivillighetsutvalget i Asker takker for at kommunen har lagt til rette for reell dialog og medvirkning ved at vi har blitt tatt med i dialog om nødvendige omstillingstiltak. Frivilligheten har forståelse for at frivillig sektor må være med å ta del i den omstillingen som må iverksettes, samtidig som frivillig sektor må styrkes i en tid der vi mer enn noen gang har behov for frivilligheten.

Frivillighetsutvalget i Asker styrker, engasjerer og motiverer frivillighet i Asker, og for frivilligheten er det avgjørende med forutsigbare avtaler og tilskuddsordninger.

Frivillighetsutvalget støtter Kommunedirektørens forslag om at den nødvendige reduksjonen i tilskudd gjennomføres nyopprettede områdeforumene. Vi heier på målet at de 8 områdeforumene skal støtte opp om et levende nærdemokrati i hele Asker, men tenker at i og med områdeforumene etableres i løpet av 2024, kan de etableres og komme i gang med arbeidete uten at fokuset på å samles om å anvende kr 250.000,- til et prosjekt i hvert lokalmiljø i løpet av året.

Vi ser frem til et år hvor vi håper at innbyggerne i Asker skal oppleve at vi etterlever at «det skal være enkelt å være frivillig i Asker»

Vennlig hilsen  
Asker Frivillighetsutvalg

v/ Liv Knatten

Asker kommune.  
Politisk.sekretariat@asker.kommune.no  
kopi: bente.flygin@asker.kommune.no  
christer.best.gulbrandsen@asker.kommune.no

Høringsinnspill til utvalg medborgerskap

Tilsvar til : Økonomiske konsekvenser av endringer i bassengleie.

Asker Revmatikerforening  
Org.nr 983 951 570

Asker Revmatikerforening arbeider for å spre opplysninger om revmatiske sykdommer, forebygging, behandling og samfunnsmessige konsekvenser. Vi bidrar med behandlingsmuligheter som regelmessig trening i varmt vannsbasseng. Videnskapelig forskning viser at dette er veldig bra for revmatikere, som er en sårbar gruppe.

Vi har pr i dag to grupper som trener i varmtvannsbassenget på Risenga. Det er 34 deltakere pr uke og vi leier bassenget 60 timer pr år. Dette er et viktig helsebringende tilbud til våre medlemmer som rehabilitering. Det bidrar til at revmatikere klarer å stå lengre i jobb, eller klarer seg lengre i eget hjem som pensjonister.

Den foreslåtte økningen av bassengleie, over 200% økning, vil ha betydelige konsekvenser for vår forening. En leiepris på ca 500.- kr pr time, er et realistisk forslag fra vår forening. I tillegg kommer økning i billettpris som belastes vårt regnskap. Våre grupper har allerede startet og vi har ikke mulighet til å endre treningsavgiften før etter sommeren.

Den foreslåtte endringen i kostnader for bassengleie viser kr 444.000 for Asker svømmeklubb, som har leietid på 33 timer pr uke. Asker Revmatikerforening viser kr 83.500 for leie av 2 timer pr uke. Dette viser en tydelig skjevfordeling mellom bruk av basseng og kostnaden som skal belastes brukere.

Asker15.01.2024

Asker Revmatikerforening

Karin Marie Isaksen



# Politisk tilleggsnotat

**Vår referanse**  
24/00301-14

**Vår saksbehandler**  
Lars Erik Bjerke

**Dato**  
18.01.2024

Til: Ordfører

Fra: Kommunedirektør

## **Tilleggsnotat lagt til 18.01.2024 - Høringsinnspill til sak om program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene**

Følgende høringsinnspill har kommet inn etter fristen 15.01.2024, og kommunedirektøren har besluttet at disse også skal legges til saken:

- Femelle Fysioterapi
- Asker Triathlon klubb
- Idrettsbarna
- Røyken og Hurum Revmatikerforening
- Vest Helse og trening AS

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*



---

**Emne:**

VS: Tiltak i svømmehallene: bassengleie

**Fra:** Femelle Fysioterapi <[femelle.fysio@gmail.com](mailto:femelle.fysio@gmail.com)>

**Sendt:** 15. januar 2024 21:55

**Til:** Tore Opheim <[Tore.Opheim@asker.kommune.no](mailto:Tore.Opheim@asker.kommune.no)>; Politisk Sekretariat

<[Politisk.Sekretariat@asker.kommune.no](mailto:Politisk.Sekretariat@asker.kommune.no)>; Postmottak Asker kommune

<[Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no](mailto:Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no)>; Bjørn Erik Olsen <[Bjorn.Erik.Olsen@asker.kommune.no](mailto:Bjorn.Erik.Olsen@asker.kommune.no)>

**Emne:** Tiltak i svømmehallene: bassengleie

Hei!

Jeg er fysioterapeut og holder bassengtrening i Holmen Svømmehall. Dette er en rehabiliteringsgruppe. Her har jeg mange pasienter som er nyopererte, uføre, gravide og de aller fleste har ulike plager som kan påvirke arbeidsevnen. Dette er en sårbar gruppe som ikke tåler ytterligere prisøkninger. Mange er ute av arbeidslivet, uføre og sykmeldte, men for en del av dem er denne treningen også med på å holde dem i arbeid. Denne treningen er helt uunnværlig for mange av deltakerne og er med på å holde funksjonen og arbeidsevnen oppe.

Det er en treningsgruppe med fokus på styrke og opptrening. Dette er et viktig tiltak for FOLKEHELSEN. Jobben jeg (og de andre rehab-gruppene) gjør, sparer samfunnet for høye kostnader og er samfunnsøkonomisk et viktig tiltak.

Jeg har valgt å ikke justere opp prisen på bassengtreningen min siden jeg startet for 5 år siden. Jeg har heller ikke i år satt opp prisen og deltakerne har allerede betalt for vårsesongen uten justering i pris. Prisene i svømmehallen er dyre nok som de er og jeg vet at mange av mine deltakere ikke har mulighet til å betale mer for å komme på trening i terapibassenget. Billettprisen har stadig gått opp og jeg har ikke hatt hjerte til å øke treningsprisen i tillegg. Med en plutselig bassengleie på 62 000 kr i året uten at dette skal gå utover deltakerne mine blir en vanskelig kostnad å klare. I tillegg går billettprisene opp med 8%. Prisøkningen for deltakerne vil bli for stor og sannsynligvis vil det gi et betydelig frafall av deltakere. Hvis deltakerne både skal ha prisøkning på 8% og en betydelig økning i treningsavgift for å være med å dekke bassengleien, vil jeg nok miste mange.

Holmen Svømmehall tjener ca 110 000 kr i billettsalg for mine deltakere i året. Men hvis jeg ikke klarer den årlige bassengleien på 62 000 kr og må legge ned rehabiliteringsgruppen vil svømmehallen tape både billettinntektene og bassengleien på 62 000 kr. Og ikke minst, det aller viktigste; folkehelseperspektivet og et veldig viktig tilbud for mange deltakere med ulike behov. Den samfunnsøkonomiske kostnaden vil øke betraktelig i sykmeldinger o.l. En prisøkning vil både ta knekken på deltakerne/brukerene og de viktige rehabiliteringsgruppene. Jeg håper virkelig ikke jeg må legge ned gruppen min. Da er det mange som blir fortvilte.

Med en bassengleie på 1095 kr per time, kan jeg risikere å gå i både minus og null. Jeg må ha ca 8 deltakere for å gå i null. Da vil ikke gruppen være levedyktig. Jeg foreslår en bassengleie på 500 kr i timen (jeg har kun 45 min, altså 375 kr). Denne prisen kan være levedyktig og jeg kan opprettholde gruppen uten å øke prisene for den utsatte gruppen min.

Det står i reglementet at 30% av bassengtiden i terapibassenget skal gå til helse og fysio-grupper. Der ligger svømmehallen/politikerene langt unna målet! Det er trist hvis de får tilbudene som finnes forsvinner fordi vi blir presset ut av for høy bassengleie. Her bør det være en rettferdig fordeling slik at alle som bruker bassenget er med på å dele leien slik at dette ikke går utover de sårbare gruppene, slik det nå vil gjøre i dette tilfellet. Her må alle dele, også svømmeklubben og de ulike stiftelsene slik at totalprisen går ned.

Stadig flere varmtvannsbasseng/helseterapibasseng legges ned og stenges, dette er et av svært få tilbud igjen i Asker/Bærum, Drammen og Oslo-området.

Jeg håper virkelig ikke dette forslaget skal ta knekken på det viktige tilbudet jeg som fysioterapeut har i Holmen Svømmehall. Jeg føler det blir urettferdig at kun de små gruppene (rehabiliteringsgrupper, fysio-gruppe og Revmatiker-gruppene) skal dele på bassengleien, og ikke svømmeklubbene og organisasjonene/stiftelsene som bruker bassenget mest.

Håper at min mening blir hørt og vurdert. Jeg håper på et positivt svar slik at rehabiliteringsgruppene kan bestå!

Med vennlig hilsen

Line Wittersø  
99459092

Femelle Fysioterapi AS

[www.femellefysio.no](http://www.femellefysio.no)



**ASKER TRIATHLON KLUBB**

Asker Kommune

Asker 16.01.23

## **AD HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE NY PRISSTRUKTUR I SVØMMEHALLENE**

Asker Triathlon klubb ønsker å komme med et innspill i sak om ny prisstruktur i svømmehallene.

Vi er med våre ca 190 medlemmer, i antall en av Norges største Triathlonklubber. Vi tilbyr aktivitet og idrettsmiljø til barn, unge og voksne innenfor aktivitetene svømming, sykling og løping. Vi er absolutt flest voksne og har stort fokus på å holde voksne i aktivitet. Fra et folkehelseperspektiv fremstår det svært viktig å holde voksne og unge voksne i aktivitet. For de fleste som ønsker å prøve triathlon er svømming mest utfordrende. Det er svært viktig å kunne trene under trygge omgivelser innendørs, særlig i vinterhalvåret. Vårt formål er utelukkende å få så mange som mulig med i et trygt og sunt idrettsmiljø gjennom hele livet. Terskelen skal være lav for å bli med.

Vi erfarer at tilbudet om svømmetrening i Holmen og Risenga svømmehall er populært. Det skyldes i stor grad at selve bruken av bassenget har vært gratis for medlemmer på treningsgrupper. Vi har forståelse for at det innføres betaling også for våre medlemmer, men er svært skeptisk til at deltagere på treningsgrupper skal betale full inngangsbillett;

- Ved full pris vil færre delta. Terskelen for å få personer med på organisert trening er generelt ganske høy. Pris sammenlignet med alternative aktiviteter har betydning. Med full pris på inngangsbillett på hver trening vil de færreste fortsette.



## ASKER TRIATHLON KLUBB

- Via en uformell spørreundersøkelse blant våre medlemmer viser det seg at 69% vil slutte helt å svømme med oss som klubb dersom det må betales full pris. Noen vil svømme en gang i uken. Ingen svarer at prisen ikke vil ha betydning.
- Terskelen for deltagelse blir åpenbart høyere ved økt pris. Ved trening flere ganger i uken blir aktiviteten for dyr for den enkelte.
- Vi får også tilbakemeldinger om at medlemmer vil prioritere svømmehaller med 50m basseng i andre kommuner til lavere pris.

Vi som klubb vil med andre ord ikke bidra med vesentlig økt inntekt for kommunen dersom det skal betales full inngangsbillett. **Prisingen vil først og fremst medføre lavere aktivitet.**

Som klubb ønsker vi ikke å være «gratispassasjer», men vi ser at det er svært sannsynlig at vi som treningsgruppe i svømmehallen bortfaller ved innføring av full billettpris. Vi regner med at det vil kunne være tilfelle for andre treningsgrupper for voksne.

Det virker lite gjennomtenkt å anta samme aktivitetsnivå ved innføring av full billettpris. Den inntjening administrasjonen da legger opp til er urealistisk.

Vi foreslår at det vurderes hvordan økt pris vil påvirke etterspørselen for organisert trening i svømmehallene og/eller at det innføres gradvis og på en slik måte at aktiviteten opprettholdes. Ved en redusert inngangspris vil færre falle fra.

Med hilsen

Asker Triathlonklubb

Jan Kildahl

## **Høringsinnspill til sak om sparetiltak for kommunens svømmehaller**

### **Intro:**

Idrettsbarna driver svømmeopplæring for babyer, småbarn og barn på Risenga svømmehall og vi har ca. 200 deltagere i uke på kurs/trening. Vi forstår de økonomiske utfordringene Asker kommune står overfor og er innstilt på å møte endringer på en best mulig måte. Det er viktig for oss å bli hørt og sett for å finne løsninger som føles rettferdige. Vi mener at inkludering er nøkkelen, både for oss som aktører og for dem som deltar på våre kurs. Vi skriver derfor dette innlegget som til nå er vårt eneste åpning for å bli hørt.

**Vi ønsker derfor å belyse konsekvensene** av de foreslåtte prisøkningene som er lagt på bordet og som kan bli uoverkommelig for mange. Dette både for oss som aktør, våre deltagere, og for andre aktører som har kurs og trening på Risenga og Holmen svømmehall i Asker.

### **Til nå har vi følt oss oversett i denne prosessen.**

Vi har verken blitt invitert til møter, blitt hørt eller gitt anledning til å bidra med våre synspunkter. Dette gjelder ikke bare oss, men også andre aktører, bortsett fra Asker svømmeklubb. Vi stiller oss kritiske til denne mangelen på inkludering og mener det haster med å ta en mer inkluderende tilnærming.

En kort oppsummering av de viktige punktene for oss, som vi håper vil bli inkludert og tatt hensyn til.

### **En kort oppsummering av de viktige punktene for oss, som vi håper vil bli inkludert og tatt hensyn til.**

- Vi uttrykker bekymring for de foreslåtte prisøkningene på leie av bassengene ved Risenga og Holmen svømmehaller. Dette vil ha en betydelig negativ påvirkning ikke bare på oss, men også på våre deltakere og andre involverte parter.
- En økning i prisene midt i en kursperiode vil nødvendiggjøre ytterligere fakturering og kan føre til uro og misnøye blant deltakerne.
- Derfor anbefaler vi en mer gradvis og rettferdig tilnærming til prisendringene. Dette bør innebære å ta hensyn til allerede betalte kurs og innføre endringene

på et senere tidspunkt, slik at alle involverte parter har tilstrekkelig tid til å forberede seg. Vi har også observert stor misnøye ang parkeringssituasjonen og byggevirksomheten rundt Risenga som negativt påvirker besøkstallene, og dette bør tas med i betraktningen.

- Våre beregninger viser at en bassengleie på maksimalt 500 kroner per time eller lavere pris ville være mest håndterbart. En betydelig høyere leie risikerer å redusere antall kursdeltakere markant.
- Vi uttrykker både skepsis og bekymring ved tanken på at en frivillig organisasjon, ASK, kan komme til å overta ansvaret for driften av vannflatene på Holmen.
- Dette gjelder spesielt bekymringer knyttet til tilgjengelighet, renhold og sikkerhet. I tillegg har vi erfart at de kan komme til å bruke flere baner enn hva som er tildelt, til egen fordel, noe som går utover andre besøkende.
- Holmen bør opprettholde sin nåværende tilgjengelighet og fortsette å være et sted åpent for alle.
- Vi mener at en nøytral aktør vil forenkle samarbeidet og være mer rettferdig for alle involverte parter.
- Vi foreslår en gjennomgang og revurdering av inngangsprisene. De foreslåtte prisene kan vise seg å være en barriere for mange og dermed ha en negativ effekt på deltakelsen.
- Det er essensielt å tenke på langsiktige løsninger. Gjennom å gjøre kursene tilgjengelige for et større publikum, vil kommunen spille en nøkkelrolle i å fremme et sunnere og mer aktivt samfunn, noe som potensielt kan føre til reduserte helseutgifter over tid.

### **Her følger en mer detaljert utdyping av de ovennevnte punktene:**

**Vi ser tydelig at forslaget som er fremlagt, viser tydelig at Asker svømmeklubb er eneste som har fått diskutert og løst problemstillingen til egen fordel.**

Under et orienteringsmøte den 4. januar, hvor vi ble informert om detaljene som skulle presenteres i formannskapsmøtet den 9. januar, ble det klart at forslaget var satt og ikke åpent for endringer, og vi fikk munnkurv. At alt var ferdigsnakket kom som en stor overraskelse på oss andre aktører som var tilstedte ferdigsnakket.

- Vi mener sterkt at det er viktig at flere aktører involveres i denne prosessen. Dette vil bidra til en mer rettferdig og representativ løsning for alle involverte parter.

### **Pris differansen på bassengleie:**

Det føles veldig urettferdig og lite klokt at Asker svømmeklubb bare skal betale for en liten del av all den aktivitet de har i varmtvannsbassengene. Med forslaget som nå ligger fremme vil Asker svømmeklubb slippe å betale bassengleie for mesteparten av kursene de holder i varmtvannsbassenget. Asker svømmeklubb disponerer 33 bassengtimer pr uke i varmtvannsbassengene og er den soleklart største aktøren. Dette bør selvsagt gjenspeiles i kostnadsfordelingen.

**Vi synes det er merkelig tidspunkt for å sette opp prisen nå.** Våre kurs har allerede begynt og vil fortsette frem til sommeren.

- Deltagere har betalt kursavgiften for den perioden.
- Prisendring nå vil medføre behovet for å utstede ekstra fakturaer.
- Dette vil sannsynligvis føre til betydelig misnøye og uro bland deltagere.

Vi foreslår at det tas større hensyn til timingen av slike endringer. Det ville være mer hensiktsmessig å innføre prisendringer etter at de nåværende kursene er avsluttet, slik at deltakerne kan være bedre forberedt på disse endringene. I tillegg ville en mer gradvis tilnærming til prisøkningen være mindre belastende, både for deltakerne og for oss som arrangerer kurs og treningspartier.

### **En mer gradvis endring:**

Vi ser tydelig hvordan parkeringssituasjonen rundt Risenga bidrar til færre besøkende ved Risenga svømmehall.

- Mange av våre deltakere forteller oss at de velger andre svømmehaller for fritidsbading, nettopp på grunn av utfordringene med parkering. I tillegg påvirker den pågående byggevirkosheten i området besøkstallene negativt, noe vi legger merke til som aktør på Risenga svømmehall.
- På bakgrunn av disse observasjonene anbefaler vi at eventuelle prisendringer utsettes til byggevirkosheten er fullført.
- En mer gradvis tilnærming til prisendring vil ikke bare gi en bedre opplevelse for våre deltakere, men også bidra til rettferdighet, spesielt for de som har begrensede økonomiske ressurser.



- Samtidig vil dette gi oss rom til å utarbeide og iverksette mer gjennomtenkte løsninger.

Vi har regnet ut, gjort en konsekvensanalyse og gjennomført en spørreundersøkelse, for å regne ut smertegrensen på hva deltagerne vil betale for å delta på kurs.

## 1. Prisendringer og Deltakelse:

Vi har beregnet kostnadene per deltaker for neste halvår, fra januar til juni, som tilsvarer 23 kursdager. Dette er kun kursprisen, og inngangsbilletten kommer i tillegg:

- **Med kr. 0 i bassengleie**, forblir kursprisen på kr. 3450, som er dagens pris.
- **Med kr. 650 i bassengleie**, øker kursprisen med kr. 534 til kr. 3984.
- **Med kr. 800 i bassengleie**, øker kursprisen med kr. 657 til kr. 4107.
- **Med kr. 1090 i bassengleie**, øker kursprisen med kr. 895 til kr. 4345.

kr.500 per time eller lavere pris for hele varmtvannsbassenget er det mest fornuftige alternativet da om det blir innført bassengleie.

Dette beløpet er enklere å forklare til deltakerne enn en leie på kr. 1090, som ville øke kursprisen til kr. 4345. En slik stor økning kan føre til betraktning færre kursdeltakere.

## 2. Størrelsesforhold av Varmtvannsbasseng:

- **Holmen** har et areal på  $12,5 \times 12,7$  meter = 156,25 m<sup>2</sup>
- **Risenga** har et areal på  $12,7 \times 8$  meter = 100 m<sup>2</sup>
- **Holmen** er 56,25% større enn på Risenga.

Utnyttelsesgraden bør tas i betraktning når det gjelder bassengleie. Med et **56,25%** større basseng på Holmen sammenlignet med Risenga, bør bassengleieprisen justeres tilsvarende. Derfor bør Risenga ha en betydelig lavere bassengleiepris enn Holmen.



### 3. Inngang for deltagere som skal på kurs:

Inngangsprisforslaget bør være mer fornuftig lagt opp, slik at det ikke blir en avgjørende faktor for om folk velger å delta på trening eller kurs.

Dagens pris:

- **Kr. 55** – Inngang for barn
- **kr. 55** – for voksen som er med sitt barn som er over 6 år.
- **Kr. 0** – for voksen som er med sitt barn under 6 år.
- **Kursavgift** – Kr.150 per kursdag.
- **For ett barn og en voksen koster kr. 260** for kurs og inngang.

Nytt prisforslag:

- **Kr. 119** – Inngang for barn
- **Kr. 172** – inngang for voksen
- **Kursavgift**- Kr. 200 per kursdag
- **For ett barn og en voksen koster kr. 491** for kurs og inngang.

Prosent økning:

- Økning på 88% er altfor mye.
- Vi har med foresatte med i bassenget som er en del av vårt opplegg.
- Vi mener foresatt bør komme inn med barnets billett når det gjelder kurs.
- Vi mener også at barnebilletten bør være lavere for de som skal inn på kurs.
- Kursdeltagere er forutsigbart for kommunen og det sikrer antallet besøkende i stor grad og gir mer forutsigbar inntekt til kommunen.
- Beøkende gjester er mer variabelt i antall og inntekten til kommunen blir mer tilfeldig.

Selv om intensjonen bak prisøkningene er å øke inntektene, kan det paradoksalt føre til det motsatte. **Færre** deltagere betyr lavere totalinntekt, selv med høyere priser. En slik tilnærming kan på lang sikt være selvdestruktiv for kommunens økonomi og for tilgjengeligheten for besøkende..

**Et forslag om gunstige sesong- eller familie årskort bør vurderes.**

Dette kan gjøre hver betaling mindre belastende for deltakerne.

#### **4. Helsegevinstene og Sikkerhetsfordelene ved å Inkludere Voksne i Svømmekurs med barna er en god investering for kommunen:**

Det er betydelig stor livreddende og helsefremmende å involvere voksne i svømmekursene. Derfor bør foresatte få adgang til bassenget enten med barnets inngangsbillett eller gjennom et spesialtilpasset årskort eller klippekort for kursdeltakere.

I våre kurs ved Risenga varmtvannsbasseng, deltar barn sammen med en forelder i vannet. Dette styrker samarbeidet og læringsprosessen, ettersom foreldrene aktivt lærer å utføre øvelsene sammen med barna sine. En slik praksis fører til en vinn vinn situasjon også for Asker kommune: Foreldrene blir tryggere i vann med sine barn, det redder liv både for voksne og barn, skaper øket sannsynligheten for at familien besøker svømmehallen jevnlig for felles trening og bading.

Dette bidrar til større helsegevinster, i motsetning til at foreldrene kun sitter og venter. De blir aktivisert, får trening og lærer viktige ferdigheter. Dette er også et bidrag til livreddende kunnskap. I kurs hvor foreldre ikke deltar, oppstår det en tendens til passivitet, da de ikke lærer hvordan de kan øve med barna sine.

#### **5. Holmen svømmehall bør fortsette å bli drevet av en nøytral part, slik det har vært til nå, for å sikre lik tilgjengelighet og rettferdig behandling for alle brukere.**

- **Tilgjengelighet og rettferdighet:** Å opprettholde en nøytral drift er essensielt for å garantere at svømmehallen er tilgjengelig for alle, uavhengig av bakgrunn eller formål. Dette sikrer at alle grupper i samfunnet har lik tilgang og muligheter.
- **Interessekonflikter:** En aktør som ASK kan ha egne interesser som ikke nødvendigvis harmonerer med behovene og ønskene til andre brukere og besøkende. Dette kan føre til konflikter og redusere kvaliteten på tjenestene for andre grupper.
- **Inkludering og mangfold:** Det å begrense Holmen svømmehall til kun å være en treningsarena, spesielt i et område som Holmenskjæret hvor det er høy trafikk og mange besøkende, kan oppfattes som ekskluderende og lite inkluderende. Svømmehallen bør være et sted som fremmer mangfold og inkludering.
- **Samfunnsmessig fordeler:** En nøytral drift av Holmen svømmehall bidrar til å skape mer inkludering og mangfold. Dette kan ha positive ringvirkninger langt

utover selve svømmehallens vegger, ved å styrke fellesskap og sosial samhörighet i lokalmiljøet.

**6. Langsiktig Perspektiv:** Investering i samfunnets helse og velvære har langsiktige positive effekter. Ved å gjøre kursene tilgjengelige for et bredere publikum, bidrar kommunen til et sunnere og mer aktivt samfunn, noe som kan redusere helseutgifter over tid.

## **7. Trener Asker triathlonklubb.**

Jeg trener Asker triathlonklubb voksengruppe i svømming. Hver tirsdag er det 3 grupper med 10 deltagere i hver gruppe. Vi har tatt spørreundersøkelse på om de kommer til å fortsette å svømme på treningspartiene med null ganger, en gang eller flere ganger i uken i asker badene med full inngangspris. På undersøkelsen skriver 30 deltagere «som er 69% av de spurte» at de vil finne ett 50 meter basseng som er rimeligere inngang.

Dette viser hvor viktig det er å finne riktig pris for å få aktivisert de voksen også til å svømme. Dette er snakk om folkehelse like mye som barn skal være aktive.

I lys av de utfordringene og forsalgene vi har lagt frem, appellerer vi til Asker kommunes beslutningstakere om å vurdere disse punktene nøye. Vårt mål er å sikre en inkluderende, rettferdig og bærekraftig tilnærming til svømmeopplæring og fysisk aktivitet for innbyggerne i Asker. Hvor tilgang til svømmefasiliteter er rettferdig og tilgjengelig for alle. Takk for at dere hører på vår stemme.

Med vennlig Hilsen  
Even Hjartholm og Lotte Vestengen.

Idrettsbarna lær å svømme.  
[Even@idrettsbarna.no](mailto:Even@idrettsbarna.no)

41906445

Asker Kommune

Politisk Sekretariat

## Høringsinnspill: Sparetiltak for kommunens svømmehaller.

### Momenter til den etterfølgende dialogen.

1- Brukergruppene representanter ser at prinsippet der voksne bør betale for aktivitet er akseptabelt, men er bekymret for konsekvenser av det økonomiske nivået for de foreslåtte tiltakene som for deres del antas å kunne medføre nedgang i aktivitet – derved vil kommunens forventede økonomiske effekt muligens ikke innfris.

- Det er klart at hvis prisen stiger kan aktivitetsnivået gå ned. Dette er et regnestykke som er vanskelig å forutse. Jeg vil heller påpeke at kommunen har en plikt å tilby såre grupper terapibasseng. Denne plikten dekkes av midler kommunen allerede får fra Fylket. I følge nettet er det flere slike basseng i kommunen. Av disse er det noen private på hoteller.

2 - Over tid har ulike politiske vedtak og endringer i markedet gjort at svømmehallene (primært Risenga og Holmen) har 8,5 mill. kroner i lavere inntjening enn budsjettet.

- Over tid er det vedtatt nye politiske endringer som endrer forutsetningen for inntjening. I tillegg endres ikke budsjettene for forventet inntekt. Over tid blir spriket så stort at det i dag har blitt 8,5 mill. Underskuddet er egentlig beregnet etter forutsetningen som var i 2017. I 2017 åpnet Holmen Svømmehall og RøykenBadet, og betalende gjester gikk naturlig til disse badene. For våre medlemmer som er eldre og med generelt dårligere helse, har parkeringsfasiliteter mye å si. Særlig på vintertid er lovlig parkering alt for langt unna Risengabadet. Å flytte parkeringen bort fra badet er et politisk vedtak som ikke er nok belyst med henblikk på besøkstall. Ett kommunalt bygg med god tilgang av parkering blir brukt mer (les større inntekt). Røykenbadet har gratis parkering i umiddelbar nærhet.

3 – Prøve ut at frivillige organisasjoner tar over drift av vannflater i Holmen Svømmehall, gjennom en stegvis opptrappingsplan.

- Å drifte en svømmehall med det ansvaret det er må være kommunens. Den daglige drift er et spørsmål om sysselsetting med avtaler om lønn og pensjon. Dette bør ikke legges over på en organisasjon/klubb, som skal tjene penger for så og flytte pengene oppover til toppidrettsutøvere.

Røyken og Hurum Revmatikerforening arbeider for å bedre tilbudet til personer med muskel- og skjelettplager og revmatiske sykdommer. Vi arbeider for å bedre behandlings- og rehabiliteringstilbudet for en pasientgruppe som i stor grad ikke blir friske, men må lære å leve med sykdommen. Vår medlemsmasse er som navnet sier, lokalisert til Røykenbadet.

For å leve så friske liv som mulig er trening viktig, og vi opplever at den beste treningen er trening i varmtvannsbasseng. Mange revmatikerforeninger i det ganske land har i en årrekke organisert treningstilbud i varmtvann med instruktør. Det gjør også vi her i Røyken og Hurum Revmatikerforening. Vi organiserer trening i bassenget på Røykenbadet en gang i uka. Dette er trening som bidrar til at medlemmene våre kan stå lenger i jobb og delta i aktivt hverdagsliv. Siden vi har medlemmer som er i jobb må vi ha treningen på kveldstid.

Vi får veldig gode tilbakemeldinger på treningstilbudet, men utgiftene til leie av bassenget utgjør en stor utfordring for foreningens økonomi. Utgifter til instruktør og utstyr leveres av Røykenbadet. Totalt beløper dette seg til på kr. 72.000 pr. år, hvor vi nå får 60.000 i stønad fra kommunen. Disse midlene vurderes nå å falle bort. I tillegg må alle medlemmer løse billett til badet. Det blir krevende.

Spesielt barn og unge trenger et mer tilrettelagt tilbud enn det vi har nå. Vårt treningstilbud er et viktig supplement til kommunens rehabiliteringstilbud. Det er avgjørende for at våre medlemmer skal klare seg i hverdagen, på skole, i arbeid og som aktive pensjonister. Vårt treningstilbud gjør våre kronisk syke medlemmer friskere, som medfører mindre press på kommunens helsetilbud.

Kostnaden for å trene i varmt vann er krevende for den enkelte, og ikke minst er det dyrt for kommunen og staten dersom vi får dårligere helse. Pris skal ikke være et hinder for kronisk syke til å gjennomføre nødvendig rehabiliteringstrening, og den rehabiliteringstreningen som gir mest verdi - er trening i varmtvannsbasseng.

Med vennlig hilsen  
for Røyken og Hurum Revmatikerforening

Røyken, 13. januar 2024

Einar Karoliussen  
leder

Kopi: [bente.flygind@asker.kommune.no](mailto:bente.flygind@asker.kommune.no) og [christer.best.gulbrandsen@asker.kommune.no](mailto:christer.best.gulbrandsen@asker.kommune.no)

**Emne:**

VS: Høringssvar gjeldende prisstruktur i svømmehallene

**Fra:** Johanna Larsén <[johanna@vesthelse.no](mailto:johanna@vesthelse.no)>

**Sendt:** Wednesday, January 17, 2024 9:43:02 PM

**Til:** Politisk Sekretariat <[Politisk.Sekretariat@asker.kommune.no](mailto:Politisk.Sekretariat@asker.kommune.no)>; Postmottak Asker kommune <[Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no](mailto:Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no)>

**Kopi:** Bjørn Erik Olsen <[Bjorn.Erik.Olsen@asker.kommune.no](mailto:Bjorn.Erik.Olsen@asker.kommune.no)>; Tore Opheim <[Tore.Opheim@asker.kommune.no](mailto:Tore.Opheim@asker.kommune.no)>

**Emne:** Høringssvar gjeldende prisstruktur i svømmehallene

Vedrørende forslag om ny prisstruktur i svømmehallene.

Mitt navn er Johanna Larsén, jeg er fysioterapeut og driver rehabiliteringsgrupper på Risenga 2 timer i uken siden mange år tilbake. Jeg har tatt del av forslaget om nye priser og har noen innspill som jeg ønsker å dele med dere.

Med forslaget om en bassengleie på 1095 kr/time samt i tillegg 8% høyere pris på entré, ser jeg at flere av mine deltakere kommer å slite med å få det til økonomisk. Jeg har mange deltakere som er både sykemeldte, pensjonister og uføre og dermed har begrenset økonomi. Jeg er usikker på om jeg i det hele tatt kommer å klare å opprettholde tilbudet hvis disse endringene gjennomføres.

Risenga er enlig min forståelse et anlegg for folkehelse og der tenker jeg at rehabilitering i høyeste grad har en åpenbar plass. Som jeg har forstått det så er det også sånn at når Holmen svømmehall ble bygget, ble det sagt at 30% av tiden der skulle settes av til helse/fysio. Det er vel ikke situasjonen i dag?

Vanntrening er en viktig treningsform for mange og ikke alltid mulig å erstatte med annen trening, det blir altfor belastende. Det er derfor veldig viktig at det legges til rette for den typen trening også hos de som ikke klarer å betale mye mer enn de allerede gjør i dag.

Noe jeg også stiller meg spørrende til, er hvem man mener skal betale bassengleie i varmtvannsbassengene. Som jeg leser det, så skal tex ikke Asker svømmeklubb betale for alle sine timer. Det gjør selvsagt at kostnaden for oss andre aktører blir større, noe som også påvirker mine deltakere. Dette er folk som trenger opptrening for å komme seg tilbake i jobb, unngå sykemelding eller vedlikeholde funksjoner som minsker behov for annen oppfølging og ressurser av helsevesenet.

Er det ikke mer rettferdig at alle som bruker bassenget er med på spleising av leiekostnadene? Forslagene som er lagt frem nå bærer preg av at det bare er Asker svømmeklubb som har blitt invitert inn til dialog om løsninger. Her er ikke andre aktører hensyntatt. Jeg disponerer 2 timer i varmtvannsbassenget hver uke. Til sammenligning har svømmklubben fått tildelt 33 timer pr uke. Da synes jeg det er svært urimelig at mine fysiogrupper skal bli belastet med en så stor andel av kostnadene. Svømmklubben disponerer 16 ganger mer tid i bassenget, men skal kun belastes 5 ganger mer. Jeg forstår ikke at kommunen ønsker å dele ut gratis basseng til kommersiell kursvirksomhet for småbarn, mens man må betale for helse og fysio-grupper som i stor grad er for personer som er svakere økonomisk stilt.

Jeg skjønner at tiltak må til for å minske underskuddet, men tenker at en overkommelig leie kunde være 500 kr/time, og at alle som får tildelt tid i varmtvannsbassenget betaler for sine timer. Men det forutsetter at man ikke samtidig høyer entrépris.

Prisen er forøvrig noe jeg som boende i Asker kommune med tre barn, syns er mer enn nok allerede!

Vennlig hilsen

**Johanna Larsén**

Vest helse og trening AS  
Baker Østbysvei 26, 1351 Rud  
67 150 150





# Politisk tilleggsnotat

**Vår referanse**  
24/00301-15

**Vår saksbehandler**  
Lars Erik Bjerke

**Dato**  
22.01.2024

Til: Ordfører

Fra: Kommunedirektør

## **Tilleggsnotat lagt til 22.01.24 - Høringsinnspill til sak om program for omstilling og effektivisering og prisstruktur i svømmehallene**

Følgende høringsinnspill har kommet inn etter fristen 15.01.2024, og kommunedirektøren har besluttet at dette også skal legges til saken:

- Asker Velforbund

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*





## Høringsuttalelse fra Asker Velforbund til kommunedirektørens forslag til omstilling og effektivisering for budsjett og handlingsplan (saksnr 0004/24)

### *1. Innledning*

Asker Velforbund har i dialogmøte med formannskapet (7. november) gitt uttrykk for kritikk av kommunedirektørens forslag til handlingsplan og budsjett. Kritikken dreiet seg primært om foreslått dramatisk gebyrøkning for VA, forårsaket av kommunens svekkede økonomi. Vår kritikk fikk ikke gehør hos politikerne, som vedtok direktørens forslag til gebyrer for VA uten endringer.

I forbindelse med videre behandling av øvrige nødvendige innstramminger, har direktøren varslet en hastesak med høringsfrist 15/1. Saken ble ikke behandlet i formannskapet 9/1 som opprinnelig varslet. AV har ved flere anledninger søkt etter saken uten hell, og ble i et møte med direktør for medborgerskap 17/1 veiledet til saksdokumentene som nå skal behandles 23/1. Asker Velforbund har dermed fått utsatt frist for vår uttalelse, hvilket vi er takknemlige for.

Som frivillig organisasjon har vi ikke vært invitert inn i eller deltatt i noen medvirkningsprosess i denne saken.

### *2. Vårt syn på direktørens forslag til omstilling og effektivisering*

Kommunale budsjetter og tilhørende terminologi er en kompleks arena. Med vår begrensede kompetanse innen offentlig forvaltning og økonomi, finner vi det nødvendig og riktig å fokusere på de delene av direktørens omstillingsforslag som berører våre medlemmer og frivillig sektor mest direkte, nemlig tjenesteområdene Samfunnstjenester og Medborgerskap.

#### *Samfunnstjenester:*

Midlertidig redusert vedlikeholdsomfang på kommunale bygninger synes forsvarlig – men erfaringsmessig står slike reduksjoner i fare for å bli permanente. Det er viktig at man opprettholder bevissthet på den midlertidige natur av en slik reduksjon.

Vi erkjenner at avviklingen av *tilskudd til velveier* i nordre Asker har vært varslet, slik at velforeningene har hatt tid til å innrette seg etter dette, og derfor bør være forberedt på at innværende er siste vinter for slikt tilskudd. Dette gir god mening, gitt behovet for omstilling.

*Veilys:* Vi er enige i at fortsatt kommunal drift mot et selvkostgebyr er en rimelig løsning, men vi ønsker å feste oppmerksomheten på setningen: «I private veier hvor kommunen har en interesse, vil kommunen inngå i et eventuelt veilag». Vi mener at man må legge opp til en ryddig prosess for å avklare hvor «kommunen har en interesse». Vi mener f.eks. det må legges til grunn at kommunen «har en interesse» dersom veien brukes av allmenheten utover oppsitterne som turvei og skolevei – selv om kommunen ikke eier deler av grunnen.

#### *Medborgerskap:*

Vi har ikke tilstrekkelig innsikt i nåværende bemanning på Slemmestad Innbyggertorg til å vurdere hvorvidt den foreslåtte innsparing er forsvarlig, men peker på at satsingen på områdeforum-ordningen tilsier økt press på staben på innbyggertorget, ikke mindre.



Vi forstår også (selv om det ikke fremgår av saken) at direktøren foreslår reduserte frie beløp for områdeforum-ordningen – og ser at noen av høringsuttalelsene kommenter dette spørsmålet, og ønsker at frie beløp droppes helt.

Vi foreslo selv i vår presentasjon i dialogmøtet om handlingsprogrammet i høst at områdeforum-ordningen burde kunne utsettes, og at de frie midlene dermed kunne spares i 2024. Ordningen ble imidlertid ikke vedtatt utsatt, og etablering av ordningen er nå i full gang. Vi støtter prosjektet på de premissene de folkevalgte har vedtatt (til forskjell fra den enklere og rimeligere løsningen vi foreslo), og vil gjøre vårt beste for at ordningen skal bli vellykket og bidra til bedre samarbeid i kommunen mellom lokal frivillighet og kommunen sentralt. Ordningen er etter vår vurdering avhengig nettopp av at hvert forum disponerer et beløp tilstrekkelig til at forumene kan gjennomføre tiltak av betydning i sine respektive områder. Hvis dette premisset forsvinner, mener vi ordningen reduseres til en meningsløs og ressurskrevende papirtiger som ikke vil være bærekraftig. En reduksjon av beløpet i 2024 vil kunne forsvares fordi det vil ta tid å få ordningen i gang, men vi vil sterkt anbefale at dette fremstår som en engangsreduksjon, slik at ikke kommunen selv signaliserer at ordningen ikke har politikernes fulle forpliktelse. Det vil i praksis bli svært krevende for de valgte styrene å prioritere tiltak også innenfor den indikerte rammen på kr 250.000 pr områdeforum pr år.

### *3. Avsluttende kommentarer*

Vi finner det viktig og riktig å gi uttrykk for at direktørens forslag virker grundig forberedt og gjennomtenkt. Samtidig noterer vi at KOSTRA-analysen (saksvedlegg 2) bekrefter at Askers økonomi er anstrengt, og på de tre kriteriene finansiering, gjeldsgrad og disposisjonsfond betegnes som svakere enn gruppen av store kommuner («KOSTRA 12»)- som for oss virker å være et mer relevant vurderingsgrunnlag enn snittet av norske kommuner. I tillegg gir kommunedirektøren selv i sin konklusjon uttrykk for at diskuterte endringer i inntektssystemet vil kunne medføre at «Asker kommune vil stå overfor en ny økonomisk utfordring fra 2025. Dette er ikke innarbeidet i vedtatt Handlingsprogram 2024-2027, og vil kunne gi betydelige varige økonomiske konsekvenser som kommer i tillegg til allerede vedtatt omstillingsprogram».

Dette må forstås dithen at omstillingen som her anbefales, ikke usannsynlig vil kunne vise seg å være utilstrekkelig allerede med tanke på 2025. Vi tillater oss derfor å foreslå at politikerne utover det anbefalte omstillingsprogrammet for 2024, også ber kommunedirektøren utvikle en beredskapsplan for en enda mer krevende økonomisk virkelighet for 2025.

Med vennlig hilsen  
Asker Velforbund

Karl Jørgen Gurandsrud  
Styreleder