



Møteinnkalling

Utvalg	Dato	Sted
Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024 kl. 17:00	Asker rådhus

Merknad

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 66 90 92 22 eller e-post
Politisk.sekretariat@asker.kommune.no
Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed fra møtesekretær.

Tematime kl. 17.00 – 18.00

- Innføring i Askerkart.

Sakskart

Saker til behandling

1/24	24/00382-1	Godkjenning av protokoll fra møte 29.11.2023
------	------------	--

2/24	22/21533-8	68/393 Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 _ Sluttbehandling
------	------------	--

3/24	22/16742-6	Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring
------	------------	---

Referatsaker

R- 24/00589-1 Referatsaker - utvalg for plan og byggesak
1/24

Asker, 11.01.2024
Håvard Vestgren
Leder i utvalg



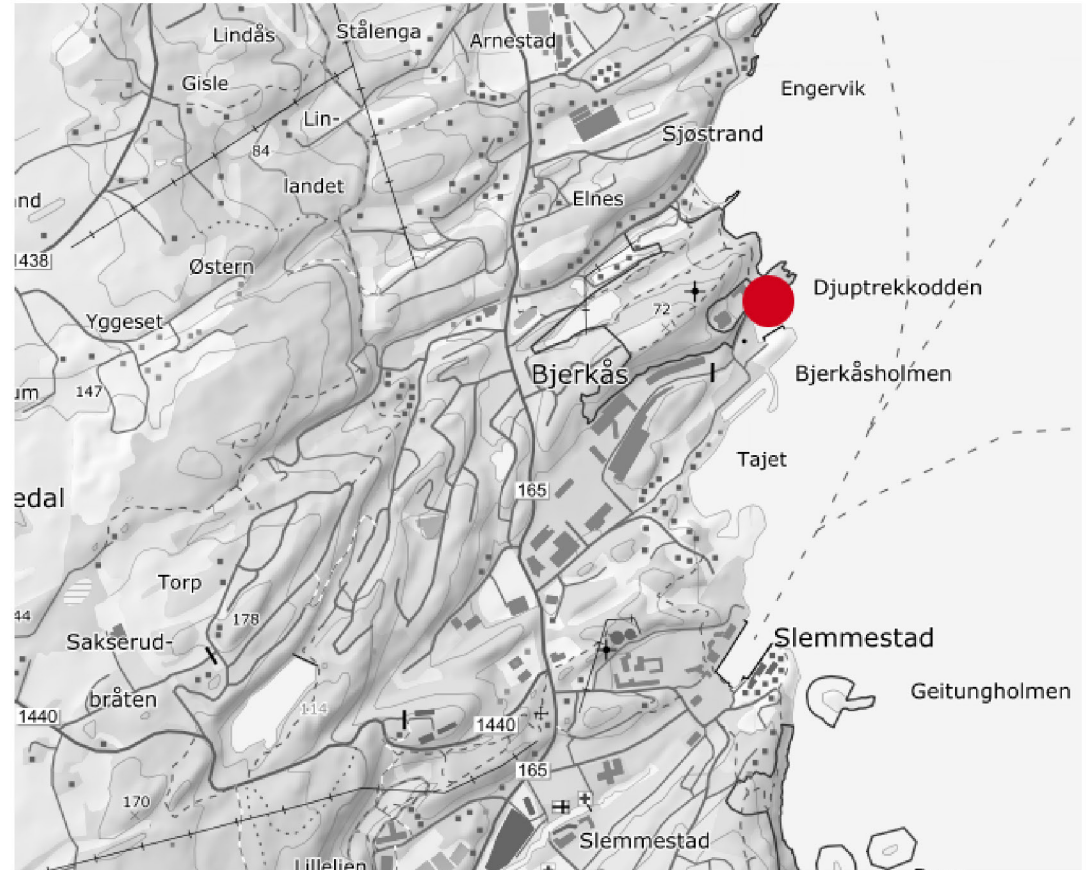
Asker
kommune

Reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115 – Vollen båtservice

Presentasjon til 2. gangs behandling

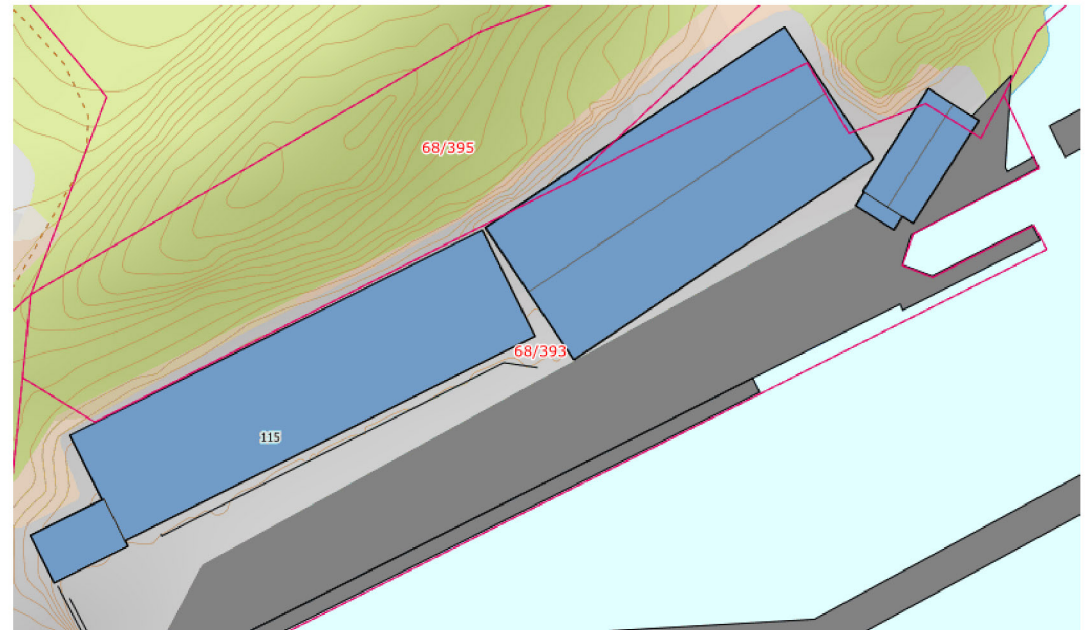
Asker, 24.01.2024

Oversiktskart



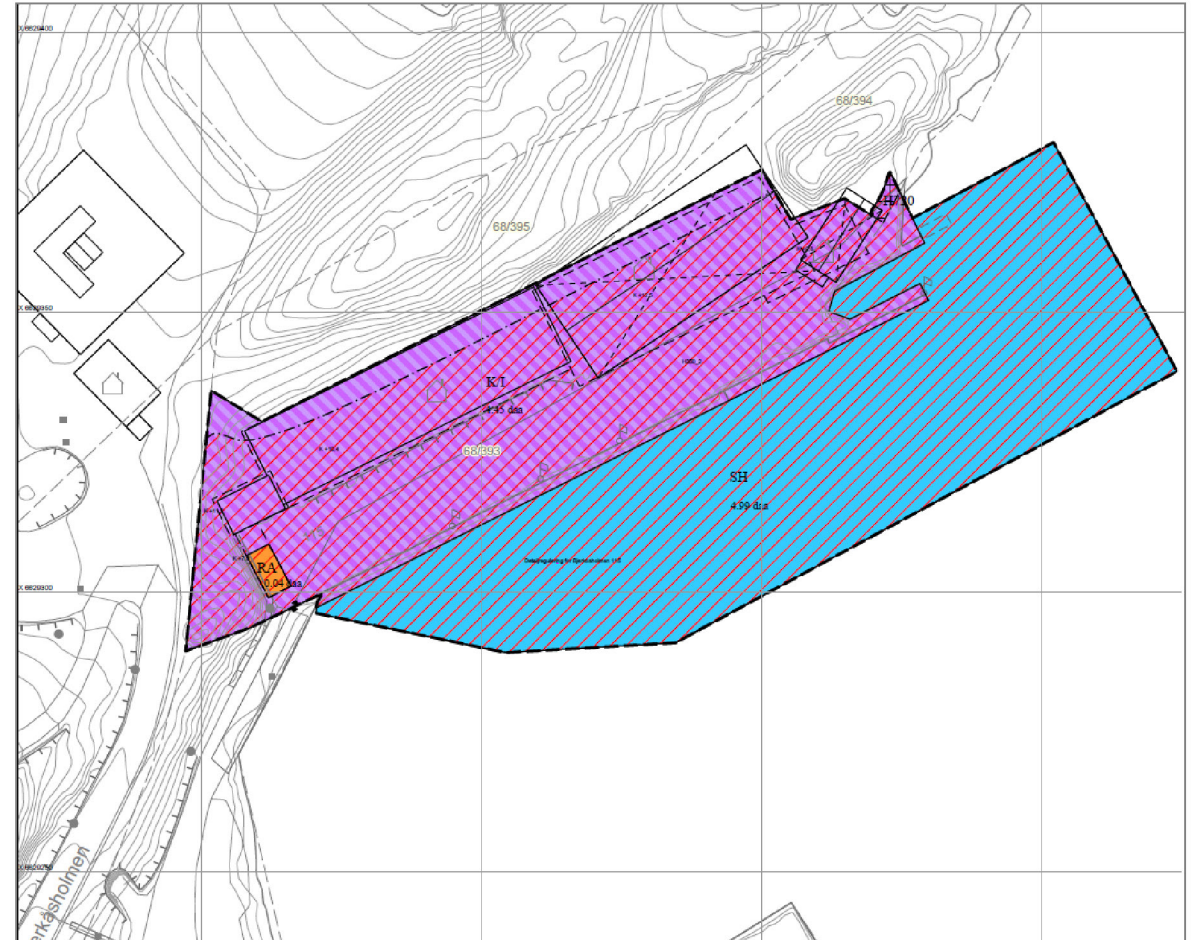
Bakgrunn for saken

- Eksisterende virksomhet
- Uhensiktsmessig og sliten bygningsmasse
- Uryddige forhold både ift. tillatelser og eiendom



Planforslaget

- Arealformål kontor/industri – muliggjør videreføring av eksisterende virksomhet
- Arealformål småbåthavn sørger for at eksisterende bryggeanlegg er regulert i plan



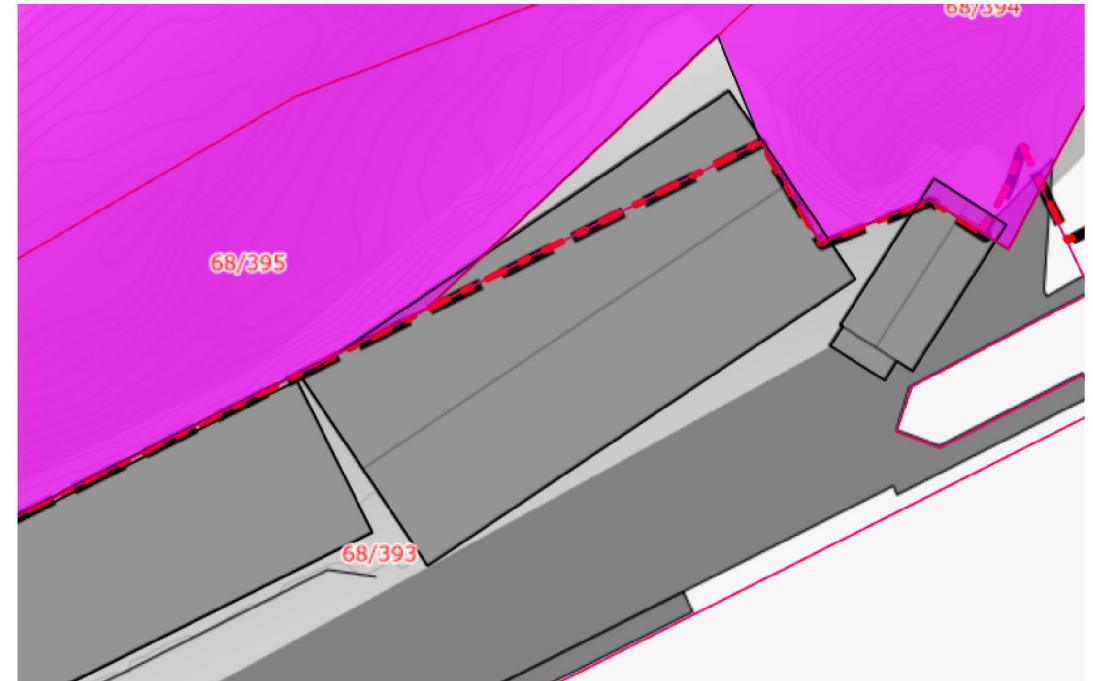
Planforslaget

- Rammer for bebyggelsen:
 - Maks gesimshøyde defineres i plankartet
 - Skal ha flate tak
 - %BYA = 42%
 - Byggegrenser følger i hovedsak eksisterende bebyggelse – trekkes noe unna naturreservatet
 - Farger og materialer skal harmonere med omgivelsene



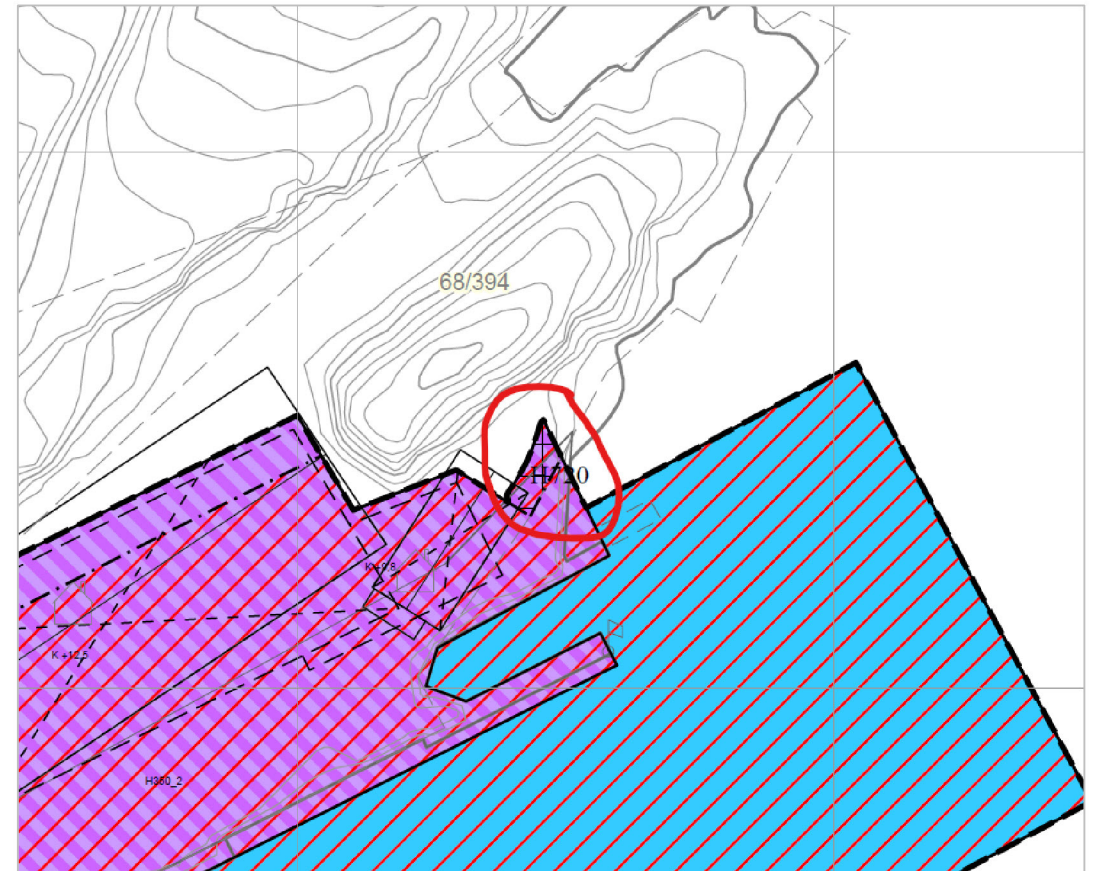
Endringer etter 1. gangs behandling

- Høringsuttalelser
 - Fire uttalelser – hvorav kun én hadde merknad
 - Statsforvalteren
 - Påpeker at deler av planområdet ligger innenfor naturreservatet
 - Skisserer to mulige løsninger – ta ut området som overlappet, eller synliggjøre forholdet gjennom båndleggingssone i plankartet



Endringer etter 1. gangs behandling

- Tatt inn hensynssone H720 – båndlegging
- Lagt til bestemmelse pkt. 3.2 med føringer for H720
- Pkt. 2.1.1. i bestemmelsene har fått tillegg om grøntareal



Kommunedirektørens vurdering

- Hensyn til miljø ivaretas på en god måte
- Gir vesentlig bedre forutsetninger for mer moderne og miljøvennlig drift av virksomheten
- Samfunnsmessig positivt å ha båtverksted tilgjengelig i Indre Oslofjord
- Bygningsmessige endringer anses som uproblematiske
- Krav til utforming og fargebruk gjør at bebyggelsen vil gli vesentlig bedre inn i omgivelsene
- I sum har planforslaget positive konsekvenser for miljø og samfunn, og anbefales vedtatt som det foreligger



Asker
kommune



Møteprotokoll

Utvalg for plan og byggesak

Dato	Tid	Sted
24.01.2024	17:00 – 19:50	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Håvard Vestgren.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
Leder i utvalg	Håvard Vestgren (H)	
Nestleder	Rikard G. Knutsen (FrP)	
Utvalgsmedlem	Kirsti Kierulf (H)	
Utvalgsmedlem	Anniken P. Elisenberg (H)	
Utvalgsmedlem	Trond Ove Røed (H)	
Utvalgsmedlem	Christian Skrede (V)	
Utvalgsmedlem	Farah Ali (A)	
Utvalgsmedlem	Helge Haugen (MDG)	
Utvalgsmedlem	Christin Jeanette Gerner-Mathisen (INP)	

Administrasjonen	Direktør Eli Aubert Virksomhetsleder Ingvild Skaset Avdelingsleder Jørgen Tysseland Kommuneplansjef Tor Arne Midtbø
Protokollfører	Jorunn Sørli Tryti

Møtet ble satt med 9 medlemmer til stede. Det var ingen merknader til innkallingen eller habilitet.

Saksliste

Side

Saker til behandling

1/24	24/00382-1	Godkjenning av protokoll fra møte 29.11.2023	3
----------------------	------------	--	---

2/24	22/21533-8	Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gbnr. 68/393 - Sluttbehandling	3
----------------------	------------	---	---

3/24	22/16742-6	Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring	4
----------------------	------------	---	---

Referatsaker

Saker til behandling

1/24 Godkjenning av protokoll fra møte 29.11.2023

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	1/24

Leders forslag til vedtak:

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 29.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 29.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

2/24 Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gbnr. 68/393 - Sluttbehandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	2/24
2 Kommunestyret	30.01.2024	5/24

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 med plankart datert 05.09.2023 og tilhørende bestemmelser datert 24.10.2023 og retningsgivende dokumenter som beskrevet i bestemmelsene, vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

Behandling

Saksbehandler Andreas Kvam Lyngstad innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Innstilling/Vedtak

1. Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 med plankart datert 05.09.2023 og tilhørende bestemmelser datert 24.10.2023 og retningsgivende dokumenter som beskrevet i bestemmelsene, vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.

[Lagre vedtak]

3/24 Temaplan for samferdsel og mobilitet - høring

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

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering

2. Det gis følgende innspill til planen

....

....

Behandling

Knutsen (FrP) fremmet på vegne av H, V og FrP, følgende forslag til punkt 2:

Utvalget stiller seg bak de vedtatte innspill som ble fremmet i utvalg for samfunnstjenester i møte 18.01.24.

Kommunedirektørens forslag, punkt 1, ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Knutsen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Utvalget stiller seg bak de vedtatte innspill som ble fremmet i utvalg for samfunnstjenester i møte 18.01.24.

[Lagre vedtak]

Referatsaker

1.	Liste over delegerte vedtak ble enstemmig tatt til orientering.
2.	Refereres fra dokumentjournal ble enstemmig tatt til orientering
3.	Presentasjon – Reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115
4.	Røed (FrP) stilte spørsmål om følgende: -Renovasjonsløsninger nye boligprosjekter med flere boenheter/leiligheter. Direktør Aubert svarte på spørsmålet. -Oppfølging sandtaket på Verket. Kommuneplansjef Tor Arne Midtbø svarte ut. -Utviklingen på Øra Kommuneplansjef Tor Arne Midtbø svarte på spørsmålet. -Feil matrikkelføring på eiendom i Tofte Direktør Eli Aubert svarte ut. -Vurdering av prinsipielle klagesaker. Direktør Aubert og leder Vestgren svarte på dette.
5.	Haugen (MDG) stilte spørsmål om dispensasjon gitt på eiendommen Fjordveien 36. Direktør Eli Aubert svarte å spørsmålet og vil komme med ytterligere svar i neste møte.
6.	Leder Vestgren informerte om at det planlegges en studietur for utvalget 24 - 25.04.2024.
7.	Det ble fra flere av utvalgets medlemmer tatt opp at rapportene som ligger under referatsaker ikke er så lette å forstå. Administrasjon vil sjekke ut om det er mulig med forbedringer.



Saksframlegg

Arkivsak
24/00382-1

Saksbehandler
Jorunn Sørli Tryti

Behandles av
Utvalg for plan og byggesak

Møtedato
24.01.2024

Godkjenning av protokoll fra møte 29.11.2023

Leders forslag til vedtak:

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 29.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

1. Sammendrag

Vedlagt følger protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 29.11.2023.

Håvard Vestgren
leder

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Protokoll Utvalg for plan og byggesak 29.11.2023



Saksprotokoll

Arivsak
24/00382

Saksbehandler
Jorunn Sørli Tryti

Behandlet av
1 Utvalg for plan og byggesak

Møtedato
24.01.2024

Saksnr.
1/24

Godkjenning av protokoll fra møte 29.11.2023

Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 24.01.2024 sak 1/24

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 29.11.2023 godkjennes slik den foreligger.



Møteprotokoll

Utvalg for plan og byggesak

Dato	Tid	Sted
29.11.2023	18:00 – 21:10	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Håvard Vestgren.

Innkalte:

Funksjon	Navn	Møtte for
Leder i utvalg	Håvard Vestgren (H)	
Nestleder	Rikard G. Knutsen (FrP)	
Utvalgsmedlem	Kirsti Kierulf (H)	
Utvalgsmedlem	Anniken P. Elisenberg (H)	
Utvalgsmedlem	Trond Ove Røed (H)	
Utvalgsmedlem	Christian Skrede (V)	
Utvalgsmedlem	Farah Ali (A)	
Utvalgsmedlem	Helge Haugen (MDG)	
Utvalgsmedlem	Birger Hojem (INP)	Christin Jeanette Gerner-Mathisen

Forfall: Christin J. Gerner-Mathisen (INP)

Administrasjonen Direktør Eli Aubert
Juridisk rådgiver Jeanette Bang
Virksomhetsleder Ingvild Skaset
Avdelingsleder Jørgen Tysseland
Virksomhetsleder Malvin Bjørøy
Kommuneplansjef Tor Arne Midtbø

Protokollfører Jorunn Sørli Tryti

Møtet ble satt med 9 medlemmer til stede. Det var ingen merknader til innkallingen eller habilitet.

Saksliste

Side

Saker til behandling

105/23	23/20801-1	Godkjenning av protokoll fra møte 01.11.2023	3
106/23	22/22054-25	Reguleringsplan for Torstadåsen 58 - ny 1. gangsbehandling	3
107/23	23/20706-1	Reguleringsplan for Sætre barne- og ungdomsskole - fastsetting av planprogram	5
108/23	23/21299-1	Klage på vedtak om avslag dispensasjon og søknad om ettergodkjenning nybygg fritidsbolig, Blåhellaveien 21, gbnr. 248/27	6
109/23	23/18718-1	Barn og unges talsperson i plansaker - etablering av ordning i Asker kommune	7

Referatsaker

Saker til behandling

105/23 Godkjenning av protokoll fra møte 01.11.2023

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	29.11.2023	105/23

Leders forslag til vedtak:

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 01.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokoll fra møte i utvalg for plan og byggesak 01.11.2023 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

106/23 Reguleringsplan for Torstadåsen 58 - ny 1. gangsbehandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	29.11.2023	106/23

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Forslag til detaljregulering for Torstadåsen 58, datert 01.11.2023 vedtas sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 12-10.

Behandling

Utvalget befarte eiendommen 27.11.2023.

Avdelingsleder Jørgen Tysseland innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål.

Kierulf (H) fremmet på vegne av H, V og FrP, følgende forslag:

Saken sendes tilbake.

- *Prosjektet oppfyller ikke ny kommuneplans krav til nullvekst i personbiltrafikk, det mangler bl.a mobilitetsplan. Det synes i tillegg vanskelig å forene foreslått omfang og påfølgende økning i årsdøgnstrafikk (ÅDT) med behovet for trafiksikkerhetstiltak i Torstadåsen og resulterende grunnnavståelse/konsekvens for grunneiere langs vestre del av veien. Forslått løsning oppfyller ikke krav til minimum uteoppholdsareale (MUA) i ny kommuneplan.*
- *Utvalget mener at omfanget av et eventuelt nytt forslag må reduseres ytterligere. En kan se for seg en ramme på inntil 6-8 boenheter totalt (inkludert eventuelle sekundære boenheter). Ved en slik reduksjon kan trafikkutredningens alternativ 2 vurderes nærmere. En reduksjon vil også gi større mulighet for tilpasning til tomtens unike naturkvaliteter.*
- *Utvalg for Plan og Byggesak ser det ikke formålstjenlig å fortsette regulering av Trafikkutredningens alternativ 1 (fortau langs Torstadåsen).*

Haugen (MDG) fremmet følgende forslag om tillegg:

Før saken fremmes på nytt må det utføres ny undersøkelse av naturmangfoldet. Det forutsettes at feltarbeidet i undersøkelsen blir gjort i vekstsesong.

Kommunedirektørens forslag til vedtak fikk ingen stemmer og falt.

Forslag fremmet av Kierulf ble vedtatt mot 1 (MDG) stemme.

Forslag fremmet av Haugen fikk en stemme (MDG) og falt

Innstilling/Vedtak

1. Saken sendes tilbake.

- Prosjektet oppfyller ikke ny kommuneplans krav til nullvekst i personbiltrafikk, det mangler bl.a mobilitetsplan. Det synes i tillegg vanskelig å forene foreslått omfang og påfølgende økning i årsdøgntrafikk (ÅDT) med behovet for trafiksikkerhetstiltak i Torstadåsen og resulterende grunnavståelse/konsekvens for grunneiere langs vestre del av veien. Forslått løsning oppfyller ikke krav til minimum uteoppholdsareale (MUA) i ny kommuneplan.
- Utvalget mener at omfanget av et eventuelt nytt forslag må reduseres ytterligere. En kan se for seg en ramme på inntil 6-8 boenheter totalt (inkludert eventuelle sekundære boenheter). Ved en slik reduksjon kan trafikkutredningens alternativ 2 vurderes nærmere. En reduksjon vil også gi større mulighet for tilpasning til tomtens unike naturkvaliteter.
- Utvalg for Plan og Byggesak ser det ikke formålstjenlig å fortsette regulering av Trafikkutredningens alternativ 1 (fortau langs Torstadåsen).

[Lagre vedtak]

107/23 Reguleringsplan for Sætre barne- og ungdomsskole - fastsetting av planprogram

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	29.11.2023	107/23

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Forslag til planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning for Sætre barne- og ungdomsskole, datert 27.09.2023 fastsettes i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-9.

Behandling

Saksbehandler Hiwa Suleyman innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Innstilling/Vedtak

1. Forslag til planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning for Sætre barne- og ungdomsskole, datert 27.09.2023 fastsettes i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-9.

[Lagre vedtak]

108/23 Klage på vedtak om avslag dispensasjon og søknad om ettergodkjenning nybygg fritidsbolig, Blåhellaveien 21, gbnr. 248/27

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	29.11.2023	108/23

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Klagen tas ikke til følge. Utvalg for plan- og byggesak opprettholder vedtak av 08.06.2023 med avslag på dispensasjon og søknad om ettergodkjenning av ny fritidsbolig. Klagen oversendes Statsforvalteren i Oslo og Viken for endelig avgjørelse.

Behandling

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Klagen tas ikke til følge. Utvalg for plan- og byggesak opprettholder vedtak av 08.06.2023 med avslag på dispensasjon og søknad om ettergodkjenning av ny

fritidsbolig. Klagen oversendes Statsforvalteren i Oslo og Viken for endelig avgjørelse.

[Lagre vedtak]

109/23 Barn og unges talsperson i plansaker - etablering av ordning i Asker kommune

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Ungdomsrådet	23.11.2023	28/23
2 Utvalg for oppvekst	28.11.2023	29/23
3 Utvalg for plan og byggesak	29.11.2023	109/23
4 Kommunestyret	12.12.2023	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommune oppretter en ordning med barn og unges talsperson i plan- og byggesaker.
2. Tjenesteområde Oppvekst setter av del av en stillingsressurs til å starte opp arbeidet tidlig i 2024.
3. Ordningen med barn og unges talsperson i plan- og byggesaker vil evalueres etter fire år.

Behandling

Virksomhetsleder Ingvild Skaset innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Innstilling/Vedtak

1. Asker kommune oppretter en ordning med barn og unges talsperson i plan- og byggesaker.
2. Tjenesteområde Oppvekst setter av del av en stillingsressurs til å starte opp arbeidet tidlig i 2024.
3. Ordningen med barn og unges talsperson i plan- og byggesaker vil evalueres etter fire år.

[Lagre vedtak]

Referatsaker

1.	Liste over delegerte vedtak ble enstemmig tatt til orientering.
2.	Refereres fra dokumentjournal ble enstemmig tatt til orientering
	Presentasjon – temaplan for bærekraftig boligutvikling – kunnskapsgrunnlaget.
	Presentasjon – temaplan for samferdsel og mobilitet
	Knutsen (FrP) stilte spørsmål om saksbehandling av byggesaker, saksbehandlingstider mm. Virksomhetsleder Malvin Bjorøy svarte på spørsmålene.
	Farah Ali stilte spørsmål om status i en sak som gjelder Privaten cafe i Holmsbu. Virksomhetsleder Malvin Bjorøy svarte på spørsmålet.
3.	Røed (H) stilte spørsmål om en sak som gjelder feil registrering i matrikkelen for Østre Strandvei 37 på Tofte. Virksomhetsleder Malvin Bjorøy svarte på spørsmålet.



Saksframlegg

Arkivsak
22/21533-8

Saksbehandler
Andreas Kvam Lyngstad

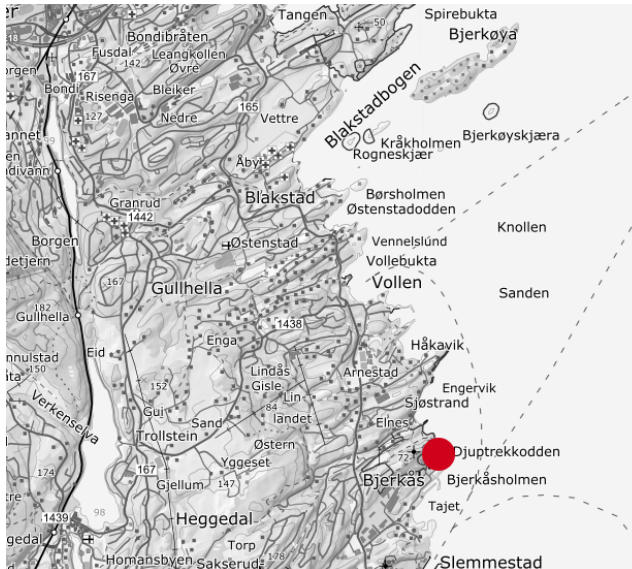
Behandles av
Utvalg for plan og byggesak
Kommunestyret

Møtedato
24.01.2024
30.01.2024

68/393 Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 - Sluttbehandling

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 med plankart datert 05.09.2023 og tilhørende bestemmelser datert 24.10.2023 og retningsgivende dokumenter som beskrevet i bestemmelsene, vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.



Illustrasjon 1: Oversiktskart, planområdet markert i rødt



Illustrasjon 2: Planområdet markert, med flyfoto over området

1. Sammendrag

Reguleringsplanen legger til rette for videreføring av dagens virksomhet med båtverksted i rehabilitert/ny mer hensiktsmessig og moderne bebyggelse. Bebyggelsen planlegges større enn den som i dag er lovlig bygget på eiendommen, men ikke vesentlig større enn den som kunne ha blitt oppført iht. gjeldende reguleringsplan.

Utbedringer og oppgraderinger av virksomhetens bygningsmasse er initiert for å legge til rette for videre og mer moderne, miljøvennlig drift av båtverkstedet. Kommunedirektøren mener at planforslaget er godt begrunnet og har positive virkninger for både samfunn og miljø. Planforslaget hensyntar naboskapet til naturreservatet og andre forhold på en god måte. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas som det foreligger.

2. Bakgrunn for saken

Reguleringsplanen er initiert på bakgrunn av oppgraderingsbehov for anlegget og bygningsmassen. Lokalene er uhensiktsmessige og slitne med behov for fornyelse. Deler av bygningsvolumene har ikke de nødvendige tillatelser, og noe ligger utenfor eiendomsgrensene. Reguleringsplanen skal rydde opp og sørge for et mer forutsigbart og langsiktig grunnlag for drift av virksomheten.

Tidligere behandling

Saken ble 1. gangs behandlet i Utvalg for Plan og byggesaker (innstilling vedtatt mot to stemmer) og Formannskapet (innstillingen ble vedtatt mot 2 stemmer) hhv 26.04.23 og 02.05.23. Saken ble besluttet lagt ut til offentlig høring. Se vedlagt protokoll. Høringsfrist ble satt til 25.06.2023.

Se saken med dokumenter på følgende link:

<https://www.asker.kommune.no/politikk/politiske-moter-og-dokumenter/?v=l&mid=clajnigw900px0p0tds6gcdhw#result>

Ved 1. gangs behandling hadde mindretallet (SV og MDG) noen innvendinger:

- Bekymret for økt sjøtrafikk som konsekvens av planforslaget (v/ f.eks. tilbud om el-lading og septikmottak), og at slik evt. økt sjøtrafikk ikke er utredet
- Uheldig at byggene stenger for gjennomgang langs kysten til friareal nord for eiendommen
- Feil at eksisterende solforhold vises med ulovlig plashall. Uten denne ville det vært mer sol i øst enn vist.

Saksfremlegget og plandokumentene svarer langt på vei ut disse punktene, men Kommunedirektøren har for ordens skyld svart ut punktene konkret i eget vedlegg (vedlegg 15).

Offentlig ettersyn

Ved offentlig ettersyn av planforslaget innkom 4 uttalelser, med én merknad:

- *Statsforvalteren i Oslo og Viken, 23.06.23*: Bemerker at planområdet omfatter en liten del av Bjerkås naturreservat, vernet i 2018. Tiltak innenfor dette arealet vil være avhengig av dispensasjon fra verneforskriften. Anbefaler at det aktuelle arealet tas ut av planen, alternativt at det legges inn hensynssone for båndlegging etter lov om naturvern slik at begrensningene i bruk av arealet er synliggjort i reguleringsplanen.
- *Viken Fylkeskommune, 26.06.23*: Ingen merknader.
- *Fiskeridirektoratet, 26.06.23*: Ingen merknader.
- *Kystverket, 21.06.23*: Legger til grunn at planforslaget ikke vil føre til endringer av dagens bruk av sjøen eller føre til mer sjøtrafikk. På bakgrunn av dette har Kystverket ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Uttalelsene ligger vedlagt saken (vedlegg 4).

Endringer etter offentlig ettersyn

Det er gjort noen mindre endringer i plandokumentene som følge av merknaden fra Statsforvalteren:

- Det er lagt til hensynssone båndlegging etter lov om naturvern over et mindre areal som er del av naturvernområde, H720.
- Bestemmelse er tatt inn tilknyttet hensynssone H720, pkt. 3.2
- Punkt i bestemmelse 2.1.1 om at det ikke stilles krav om noe minimum andel grøntareal innenfor byggeområdet.

3. Saksopplysninger

Eiendommen ligger i strandsonen. Den er i dag regulert til kontor/industri/ lager og det har vært liknende virksomhet her fra langt tilbake. Ved begynnelsen av 2000-tallet flyttet Vollen båtservice hit.

Formål med planen

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for at det kan etableres permanente tidsriktige bygninger som sikrer at båtservicedriften kan opprettholdes og effektiviseres. Tillatelse for midlertidig plathall er for lengst gått ut og erstattes gjennom planen med permanent nybygg, for industri med tilhørende kontorer, lager og forretning.

Beskrivelse av tiltak

Midlertidig plathall fjernes, og nytt bygg oppføres der denne står. Høydene holdes lave i forhold til tillatt i gjeldende plan, for å minimere skyggelegging av naturreservatet. Bygninger trekkes i sin helhet inn på egen tomt.



Eksisterende situasjon



Foreslått ny bebyggelse

Båthavnen/bølgebryteren som er etablert for å etablere trygge arbeidsforhold for virksomheten, videreføres i endret formål (Småbåthavn) som medfører at dispensasjonen fra dagens formål ikke lenger er relevant.

Kanten av bryggeanlegget på land lå v/ oppstart i sjøarealet utenfor eiendommen gbnr. 68/393. Det er gjennomført justering av eiendomsgrensene for å sikre at alt landarealet inngår i eiendommen.

Miljøhensyn

Hensynet til natur og miljø skal ivaretas, både i anleggsfasen og driftsfasen. Både landareal (i og utenfor planområdet (naturreservat)) og sjøen (Oslofjorden) er søkt sikret gjennom bestemmelsene. Dette gjelder f.eks. etablering av tekniske løsninger til vern av sjø mot avrenning av forurenset vann i anleggs- og driftsfasen (se rekkefølgekravene 4.2, 2. strekpunkt og 4.4, 2. strekpunkt). Se bestemmelsene, planbeskrivelsen og juridisk bindende Miljøprogram for mer detaljer.

4. Kommunedirektørens vurdering

Helhetsforankring og -vurdering

Planforslaget foreslår å videreføre dagens verkstedsdrift for båter i rehabilitert/oppgradert verkstedbebyggelse og nytt bygg til erstatning for midlertidig plasthall. Behovet for tjenestene som ytes, synes åpenbare og taler for en videreføring av anlegget. Planforslaget er i hovedsak i tråd med kommuneplanen, med unntak av et mindre areal som ligger innenfor naturreservatet og kommuneplanens krav til andel grøntareal. Etter kommunedirektørens vurdering er dette uproblematisk.

Kommunedirektøren er fornøyd med at planforslaget fokuserer på miljøtiltak for å beskytte areal i naturreservatet nord for planområdet og sjøen mot forurensning. Planforslaget vil sikre miljøet både til langs og til sjøs betydelig bedre mot forurensning fra virksomheten enn hva tilfellet er i dag. Kommunedirektøren ser det som et positivt tiltak ut fra både miljømessige og samfunnsmessige hensyn, da nytt anlegg vil ha bedre forutsetninger for mer moderne og miljøvennlig drift.

Trafikkøkning, el-lading og septikmottak

Tiltaket i planforslaget forventes ifølge forslagsstiller ikke å generere økt trafikk verken på sjø eller på land ettersom det kun planlegges for videreføring av eksisterende virksomhet med enkelte tilhørende tjenester knyttet til denne kjernevirksomheten (salg, el-lading).

Bestemmelsene er begrensende for evt. aktivitet som går utover dette, ved at det er satt en stopper for tjenesteyting som er trafikkgenererende i bestemmelsenes pkt. 2.2.1, med tanke på en evt. økning av tilbudet om el-lading eller etablering av septikmottak.

Kommunedirektøren mener at dersom man i fremtiden ønsker å etablere septikmottak slik det er beskrevet ønske om å vurdere i miljøprogrammet (det pågår samarbeidsdialog med VEAS), og tilbudet om el-lading ønskes oppdimensjonert pga. økt etterspørsel for slikt i området, vil dette kreve en reguleringsendring. Det må i en evt. planprosess utredes virkninger av økt trafikk på sjø som følge av slik tilrettelegging.

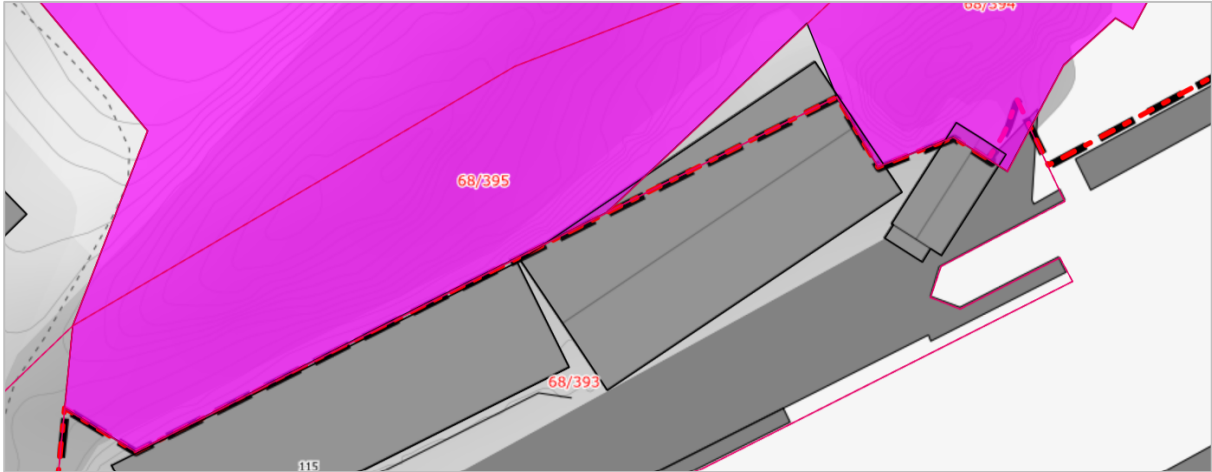
Endringer etter offentlig ettersyn

Etter mottak av merknader v/ off. ettersyn har planmyndigheten vurdert om, og evt. hvordan planforslaget bør endres ift. de ulike tema som er adressert i disse

Bjerkås naturreservat

For å imøtekomme Statsforvalterens merknad til planen ift. naturvernområdet, er det tatt inn hensynssone for båndlegging etter lov om naturvern i plankartet. Denne synliggjør i reguleringsplanen de begrensningene som gjelder for arealet som følge av verneforskriften. I praksis vil båndleggingssonen ikke medføre endringer i

restriksjoner for det aktuelle arealet. Arealets status som naturvernområde gjør at alle tiltak her er avhengig av dispensasjon fra verneforskriften. Hensynssonen er angitt i plankartet som H720, og omfatter en liten del av *Bjerkås naturvernområde*.



Kartutsnitt som viser utbredelsen av naturvernområde (lilla) opp mot plangrense (stiplet rød) og eksisterende bebyggelse.

I bestemmelsenes pkt.3.2 er det videre tatt inn et punkt om hensynssone H720 – Bjerkås naturreservat – som angir følgende: «Arealer innenfor H720 er båndlagt etter lov om naturvern, og her gjelder *Forskrift om Bjerkås naturreservat* foran plan- og bygningsloven. Alle tiltak innenfor dette arealet skal avklares etter forskriften.

Arealet båndlegges med hensynssone, i stedet for å tas ut, fordi deler av forankring/installasjoner tilknyttet virksomhetens kai/brygge ligger der. Ettersom dette kan ha behov for vedlikehold i fremtiden tas dette med i planområdet, men begrensningene som følger av forskriften for Bjerkås naturreservat synliggjøres i form av hensynssone – båndlegging. Dette er i tråd med Statsforvalterens uttalelse til offentlig ettersyn, og Kommunedirektøren stiller seg bak løsningen som er valgt.

Tilleggsbestemmelse om grøntareal (2.1.1 i bestemmelsene)

Bestemmelsen er tatt inn for å unngå behov for dispensasjon fra pkt. 12.2.2 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel (om andel grøntareal i arealer avsatt til byggeformål).

FNs bærekraftsmål

Samfunn

Planforslaget tilrettelegger for videreføring av verkstedsdrift for båter med diverse arbeidsplasser. Kommunedirektøren vurderer det som en samfunnsmessig fordel å ha lett tilgjengelig båtverksted som sikrer at båteiere i Indre Oslofjord kan få utført service og reparasjoner med så kort reisevei som mulig.

Økonomi

Planforslaget vurderes å være gjennomførbart og anses ikke å ha økonomiske eller juridiske konsekvenser for kommunen.

Miljø

Planområdet er i dag stort sett en asfaltert/betonglagt og bebygget flate/kai. I tilgrensende område nord for og utenfor planområdet ligger et naturreservat. Dette og Oslofjorden med sine miljøutfordringer rett utenfor bryggekanalen skal ivaretas i planen. Planforslaget ivaretar naturmiljø (i reservatet og i sjø) ved tilrettelegging for mulighet for bedret praksis knyttet til videreføring av virksomheten som har risiko for å forurense.

Vedr. Naturmangfoldloven §§ 8-12:

§ 8. Kunnskapsgrunnlaget.

Naturreservatet og planområdet er befart av BioFokus, og kunnskapsgrunnlaget om naturreservatet på nabotomten utenfor planområdet er utfyllende. Se vedlegg 9.

§ 9. Føre var-prinsippet.

Naturmangfoldsrapporten beskriver avbøtende tiltak som skal sikre at aktivitet i forbindelse med realisering av planen og drift i planområdet, ikke skal gi negative virkninger inn i naturreservatet. Som del av føre var prinsippet er det også sikret at forurensning fra virksomheten både under og etter gjennomføringen av planforslaget, ikke skal havne i sjøen.

§ 10. Vurdering av samlet belastning.

Basert på foreliggende kunnskap skal det sikres at tiltaket det planlegges for og virksomheten der, ikke påvirker naturreservatet eller sjøen negativt. Den samlede belastningen på økosystemene fra forurensning forventes derfor å avta som resultat av planforslaget, ettersom det ryddes opp i dagens virksomhet og sikres tiltak som ivaretar naturhensynene bedre i fremtiden.

§§ 11 og 12.

Det legges til grunn at utbygger skal bære kostnadene ved tiltak som sikrer at man unngår miljøforringelse, og at det skal benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Disse prinsippene skal legges til grunn for utforming av miljøoppfølgingsplaner (MOP) i tråd med planens miljøprogram som er blant dokumentene gitt juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. Kommunen skal godkjenne MOP i gjennomføringsfasen.

5. Konklusjon

Planforslaget sikrer tilrettelegging for videreføring av en ønsket og lett tilgjengelig verkstedsvirksomhet for båtfolk. Etter offentlig ettersyn er planforslaget justert og forbedret på noen punkter som beskrevet over. Moderniseringen vil sikre miljøet både til lands og til sjøs betydelig bedre mot forurensning fra virksomheten enn hva tilfellet er i dag. I oppgradert bygningsmasse som vil bli oppført iht. gjeldende regler og forslagsstillers ambisjoner som beskrevet i sakens miljøprogram, forventes et vesentlig forbedret arbeidsmiljø og mer effektiv og lokal drift. Planforslaget anbefales vedtatt.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

V-nr.	Tekst	Dato v/ 1. gangs behandling	Evt. revisjon v/ 2. gangs behandling
1	Plankart	18.01.2023	05.09.2023
2	Bestemmelser	20.03.2023	24.10.2023
3	Planbeskrivelse	20.03.2023	
4	Merknader v/ off. ettersyn		25.06.2023
5	Illustrasjonsplan	19.12.2022	
6	Overvannsplan	29.06.2022	
7	Solstudie	29.06.2022	
8	Miljøprogram	16.03.2023	
9	Naturfaglig uttalelse BioFokus	27.03.2020	-
10	Designmal	01.07.2022	
11	Perspektiver-oppriss-snitt	28.06.2022	

12	Landskapsanalyse	13.05.2019	-
13	Protokoll fra 1. gangs behandling i FSK		02.05.2023
14	Risiko- og sårbarhetsanalyse	15.04.2019	
15	Kommunedirektørens svar til innvendinger ved 1. gangs behandling		04.01.2024

Vedlegg:

V1 - 202302_Plankart

V2 - Reguleringsbestemmelser 241023

V3 - forslagsstillers planbeskrivelse 200323

V4 - innkomne uttalelser til offentlig ettersyn

V5 - illustrasjonsplan-A10 191222

V6 - overvannsplan A24 290622

V7 - solstudie A20-23 290622 samlet

V8 - miljøprgram 160223

V9 - naturfaglig uttaltelse BioFokus 270320

V10 - designmal 010722

V11 - perspektiver-oppriss-snitt-A11-19 280622 samlet

V12 - landskapsanalyse - 130519

V13 - Saksprotokoll FSK 02052023 sak 82-23

V14 - risiko- og sårbarhetsanalyse 150419

V15 Kommunedirektørens svar på innvendinger ved første gangs behandling - 040124



Saksprotokoll

Arivsak
22/21533

Saksbehandler
Andreas Kvam Lyngstad

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	2/24
2 Kommunestyret	30.01.2024	5/24

Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gbnr. 68/393 - Sluttbehandling

Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 24.01.2024 sak 2/24

Behandling

Saksbehandler Andreas Kvam Lyngstad innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Innstilling/Vedtak

1. Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 med plankart datert 05.09.2023 og tilhørende bestemmelser datert 24.10.2023 og retningsgivende dokumenter som beskrevet i bestemmelsene, vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.



Saksprotokoll

Arivsak
22/21533

Saksbehandler
Andreas Kvam Lyngstad

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	24.01.2024	2/24
2 Kommunestyret	30.01.2024	5/24

Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gbnr. 68/393 - Sluttbehandling

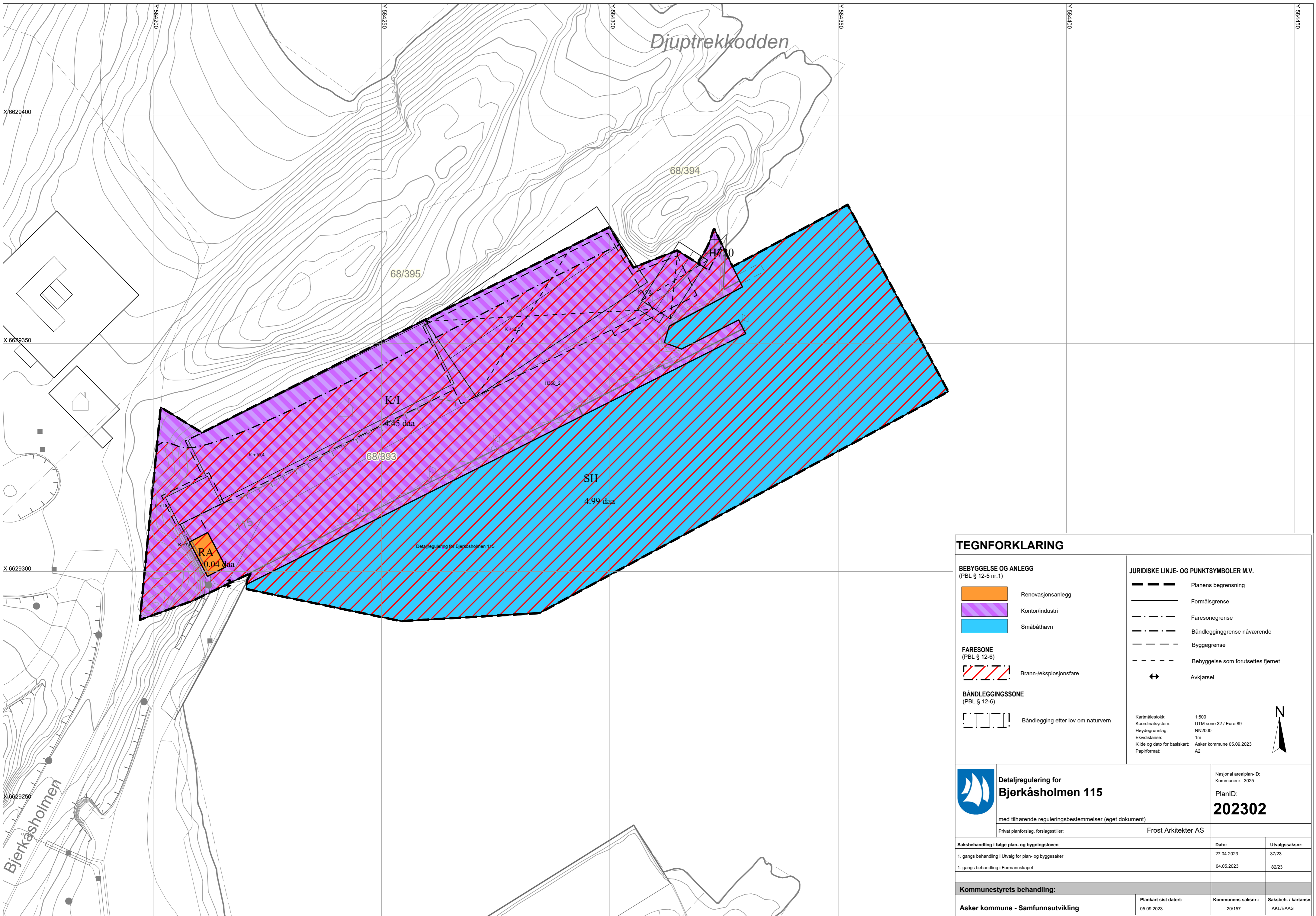
Kommunestyret har behandlet saken i møte 30.01.2024 sak 5/24

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 med plankart datert 05.09.2023 og tilhørende bestemmelser datert 24.10.2023 og retningsgivende dokumenter som beskrevet i bestemmelsene, vedtas iht. plan- og bygningsloven § 12-12.



Djuptrekkodden

68/394

68/395

68/393

RA
0,04 daa

K/I
4,45 daa

SH
4,99 daa

Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115

Bjerkåsholmen

TEGNFORKLARING

BEBYGGELSE OG ANLEGG
(PBL § 12-5 nr.1)

- Renovasjonsanlegg
- Kontor/industri
- Småbåthavn

FARESONE
(PBL § 12-6)

- Brann-/eksplosjonsfare

BÅNDELEGGINGSSONE
(PBL § 12-6)

- Båndlegging etter lov om naturvern

JURIDISKE LINJE- OG PUNKTSYMBOLER M.V.

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Faresonegrense
- Båndlegginggrense nåværende
- Byggegrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Avkjørsel

Kartmålestokk: 1:500
 Koordinatsystem: UTM sone 32 / Euref89
 Høydegrunnlag: NN2000
 Ekvivalens: 1m
 Kilde og dato for basiskart: Asker kommune 05.09.2023
 Papirformat: A2

Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115
 med tilhørende reguleringsbestemmelser (eget dokument)
 Privat planforslag, forslagsstiller: Frost Arkitekter AS

Nasjonal arealplan-ID:
Kommunenr.: 3025

PlanID:
202302

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven	Dato:	Utvalgssaksnr.:
1. gangs behandling i Utvalg for plan- og byggesaker	27.04.2023	37/23
1. gangs behandling i Formannskapet	04.05.2023	82/23

Kommunestyrets behandling:			
Asker kommune - Samfunnsutvikling	Plankart sist datert: 05.09.2023	Kommunens saksnr.: 20/157	Saksbeh. / kartansv. AKL/BAAS



Reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115

Reguleringsbestemmelser
Detaljregulering

PlanID 202302
Saksnummer 20/157

1. Planens hensikt

Planforslaget skal legge til rette for:

- at båtservicen kan opprettholdes og effektiviseres
- utvidet bebyggelse og bruk
- etablering av permanent godkjente bygninger innenfor formålet industri/kontor/verksted med tilhørende lager og mulighet for salg av varer knyttet til virksomheten
- brygger og kaianlegg for kunder og båtservicen

Planen skal sikre:

- ny bebyggelse og uteområder med høy arkitektonisk kvalitet
- bevaring/restaurering av naturverdier/grøntstruktur i naturreservatet på land og i vann
- miljømessig gode løsninger/høye miljøambisjoner /lavest mulig klimagassutslipp
- åpen overvannshåndtering og sikring av flomveier
- trafikksikre løsninger

2. Bestemmelser til arealformål

Gi nødvendige bestemmelser for de enkelte arealformålene i planen

2.1 Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

2.1.1. Kontor/industri – område for båtserviceanlegg (KI)

- Felt med formål kontor/industri kan bebygges med maritimrettede servicefunksjoner, herunder industri, verkstedbygg med tilhørende kontorer, lagerplasser. Det åpnes for mulighet for salg av deler og rekvisita tilknyttet driften.
- Grad av utnyttning = BYA 42 %
 - Gesimshøyder skal ikke overskride kotehøyder angitt på plankartet.
 - Takutstikk, mindre baldakiner over dører og ramper og trapper til plattformen utenfor verkstedbygg i vest tillates utenfor byggegrense og medregnes ikke i BYA.
 - Overbygget sykkelparkering medregnes ikke i BYA og kan plasseres utenfor byggegrense.
 - Fiktive plan medregnes ikke.
- Det stilles ikke krav om noe minimum andel grøntareal innenfor byggeområde.
- **Funksjons- og kvalitetskrav (§ 12-7 nr. 4)**
 - Bebyggelsen skal ha flate tak. Med flate tak menes en takvinkel på inntil 5 graders helning. Taket over østre del av nybygget tillates benyttet til opphold.



- Del av eksisterende bebyggelse vest på eiendommen som ikke planlegges revet, kan rehabiliteres og tillates videreført med eksisterende takvinkel.
- Transparent rekkverk på innsiden av parapet, kan på østlig del av nybygg overstige maksimal kotehøyde på k+9,8m, iht. Grad av utnyttning H-2300 figur 4-11 B. I transparent rekkverk inngår blant annet åpent spilerekkverk, glassrekkverk og rekkverk av strekkmetall.
- Det skal avsettes bil- og sykkeloppstillingsplasser på terreng (se illustrasjonsplan):
 - 10 sykkelplasser hvorav 50% under tak.
 - 8 biloppstillingsplasser, hvorav 2 stk. tiltenkt gjester og en tiltenkt HCP.
 - Det skal etableres mulighet for å lade el-bil.
 - Parkeringsplasser for bil og sykkel tillates plassert utenfor byggegrensen og medregnes ikke i BYA.
- Det tillates etablert ladepunkter for el-båter som ligger i småbåthavnen innenfor formålet. Ladepunktene medregnes ikke i BYA og kan plasseres utenfor byggegrense.
- Overvann skal i størst mulig grad håndteres lokalt. Eventuelt overvann fra areal som forurenes som resultat av driften, skal renses før det slippes i sjøen. Overvannsprojekteringen skal godkjennes av kommunen.
- **Verneverdier naturmangfold (§ 12-7 nr. 6)**
 - Ved gjennomføring av tiltak innenfor planområdet skal det tas hensyn til naturvernområdet (Bjerkås naturreservat) på tilgrensende eiendom gnr/bnr.: 68/395 utenfor planområdet. I byggeperioden skal naturvernområdet på naboeiendommene sikres mot støvflukt med tett byggegjerde. Naturverdier i naturreservatet skal sikres. (se miljøprogram og rekkefølgebestemmelser)
 - Det tillates graving for å fjerne nedraste masser på naboeiendom gnr/bnr.: 68/395 (mellom bygg og skrent) for etablering av drenering rundt bebyggelsen som skal rehabiliteres. Det tillates ikke at maskiner kjøres inn på overnevnte nabotomt, og all graving og bygging skal utføres fra gnr/bnr.: 68/393. Der fjellet fortsatt går helt inntil byggets vegg, må drenering sikres ført forbi med tiltak under bygget som del av rehabiliteringen.



- **Miljø (støy og forurensning) (§ 12-7 nr. 3)**
 - Forurensning, og avrenning av slik til sjøen, skal unngås i alle ledd av utbyggingen. Under anleggsarbeidet skal det hindres at eventuelle forurensete masser havner i sjøen. Også i driftsperioden skal det forhindres forurensning til grunn og sjø. Det skal etableres anlegg for oppsamling og rensing av forurenset faststoff og vann (spylevann, overvann), se miljøprogram.
 - Det skal utarbeides klimagassbudsjett og –regnskap iht. rekkefølgebestemmelsene.
 - Det skal leveres miljøoppfølgingsplaner (MOP) for ivaretagelse av miljømål definert i reguleringsplanens Miljøprogram. Miljøoppfølgingsplanene (MOP) skal videreutvikles fortløpende ved gjennomføring av prosjektet. Jf. Rekkefølge-bestemmelsene.
 - Grenser for støyende virksomhet i T-1442 skal overholdes.
- **Krav om undersøkelser ved gjennomføring av planen (§ 12-7 nr. 12)**
 - Det skal gjennomføres grunnundersøkelser, både med tanke på sikker grunn og forurensning i grunnen. Det skal undersøkes om bygningene som planlegges revet og rehabilitert, består av materialer som ved riving utgjør en fare for mennesker og miljø. Tiltak for håndtering og ansvar for gjennomføring skal eventuelt beskrives (se rekkefølgekrav).
- **Dokumentasjonskrav (§ 12-7 nr. 12)**
 - Det skal utarbeides Utomhusplan basert på planens illustrasjonsplan. Utomhusplanen skal godkjennes av kommunen. Den skal vise:
 - Bil- og sykkelparkering på terreng
 - Plassering av el-ladepunkter for bil og båt (se over)
 - Avsatt areal hvor forurensete arbeid kan utføres. Arealet skal være tilknyttet nødvendig oppsamlings- og rensutstyr
 - Overvannstiltak (evt. lede forurenset vann til rensing)
 - Evt. areal for plassering av oppsamlings- og rensutstyr
 - Renovasjonsløsning med kildesortering inklusiv oppsamling av miljøfarlig avfall
 - Kjøremønster med snuhammer for aktuell renovasjonsbil og liten lastebil.
 - Oppsettingsområde for båter under reparasjon, oppstilling av løfteinnretninger, evt. utrykningsbil osv.
 - Uteoppholdsareal for ventende kunder og ansatte innenfor planområdet øst for bebyggelsen.
 - Evt. takterrasse over østre del av nybygget.
 - Bebyggelsen på eiendommen skal ha farger og materialer som harmonerer med omgivelsene. Store glassflater tillates, men det skal benyttes glass med lav refleksjonsverdi for å unngå sjenerende refleksjoner. Løsninger skal redegjøres for ved søknad om rammetillatelse. Det er knyttet en designmal datert 30.06.2022 til reguleringsplanen, som skal følges i byggesaksbehandlingen.



Illustrasjonsprosjektet som følger reguleringsplanen, skal være førende for tiltak på eiendommen.

2.1.2 Renovasjonsanlegg RA

- Område for oppstilling av containere kan være åpent eller overbygget.
- Det tillates BYA=100% innenfor formålet.
- Gesimshøyde skal ikke overskride kotehøyde angitt på plankartet.
- Det skal tilrettelegges for oppsamling av miljøfarlig avfall, kildesortering etc. iht. Asker kommunes renovasjonstekniske norm.

2.1.3 Teknisk infrastruktur VAO

- Rammeplan for VA skal utarbeides (se rekkefølgebestemmelse)
- Tilstrekkelig kapasitet på vannforsyningsystem til forbruksvann og slukkevann skal sikres i rammeplanen.
- Dersom løsning med sjøvann og pumper til brannvannsuttak skal benyttes, skal prosjektering av løsningen godkjennes av Asker og Bærum Brann og redning (ABBR) i prosjekteringsfasen og leveres sammen med VA-rammeplanen.
- Tilstrekkelig kapasitet på avløpssystem skal være sikret.

2.2 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (pbl. § 12-5 nr. 6)

2.2.1 Småbåthavn

- Område avsatt til småbåthavn kan benyttes til å fortøye inntil 20 båter for å sikre trygge arbeidsforhold tilknyttet båtservice/drift i planområdet. (det tillates ikke vinteropplag, sesongutleie av båtplasser, husbåter el. ny trafikkskapende kommersiell virksomhet).
- Båtene skal fortøyves ved bryggene.
- Andre fortøyningsformer og oppankring tillates ikke innenfor området.
- Innenfor område avsatt til småbåthavn tillates båtplasser gitt tilgang til ladepunkter for el-båt innenfor areal avsatt til formål kontor/industri

3 Bestemmelser til hensynssoner

3.1 Sikringssone H 350_2

Innenfor sikringssone som er avsatt til brann-/eksplosjonsfare (350) tillates det ikke oppført bygninger eller etablert funksjoner som er vanskelig å evakuere, eller store publikumsarenaer.

3.2 Båndleggingssone - naturvern H 720 - Bjerkås naturreservat

Arealer innenfor H720 er båndlagt etter lov om naturvern, og her gjelder Forskrift om Bjerkås naturreservat foran plan- og bygningsloven. Alle tiltak innenfor dette arealet skal avklares etter forskriften.



4. Rekkefølgebestemmelser

4.1 Før rammetillatelse til riving kan gis:

- Skal det være utredet om byggene består av miljøfarlige materialer, og beskrives metode og ansvar for håndtering i en MOP (se miljøprogram).
- Skal det dokumenteres at tiltak for å beskytte naturverdier i naturreservatet er etablert. Tiltak og ansvar for oppfølging skal inngå i MOP.

4.2 Før rammetillatelse for ny bebyggelse kan gis:

- Skal det foreligge godkjent VA-rammeplan (se pkt. 2.1.3.)
- Skal utomhusplan og overvannsprosjektering basert på hhv illustrasjonsplan og overvannsplan til reguleringen, være godkjent av kommunen. Løsninger som sikrer at forurenset overvann renses før det renner til sjøen skal inngå i prosjekteringen.
- Skal løsning for hvordan man håndterer miljøfarlig avfall fra virksomheten være prosjektert.
- Skal nødvendige grunnundersøkelser være utført og eventuelle tiltak beskrevet for å sikre at stabile forhold for planlagt bebyggelse foreligger.
- Skal det utarbeides Miljøoppfølgingsplaner (MOP) basert på det juridisk bindende Miljøprogrammet, som redegjør konkret for hvordan tiltak knyttet til de definerte miljømålene skal ivaretas og utføres, og hvem som har ansvaret for gjennomføringen av de ulike oppgavene. MOP skal godkjennes av kommunen.
- Skal det være utarbeidet klimagassbudsjett (se pkt. 2.1.1. kulepunkt 5).

4.3 Før igangsettingstillatelse kan gis:

- Skal det foreligge undersøkelser av grunnen der ny bebyggelse skal plasseres. Ved funn av masser som skal spesialbehandles, skal det som del av MOP utarbeides tiltaksplan for håndtering av disse massene. Tiltaksplan for forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid skal være godkjent av kommunen.
- Skal det være sikret vann, avløp og slukkevann eller annen slukkeløsning.

4.4 Før ferdigattest kan gis:

- Skal det være utarbeidet klimagassregnskap,
- Skal det dokumenteres hvordan miljømål er gjennomført.

Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene

Overvannsplan, datert 29.06.2022

Illustrasjonsplan, datert 19.12.2022

Designmal, datert 01.07.2022.

Miljøprogram - datert 16.03.2023

Forslag til Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gnr./bnr. 68/393, Slemmestad

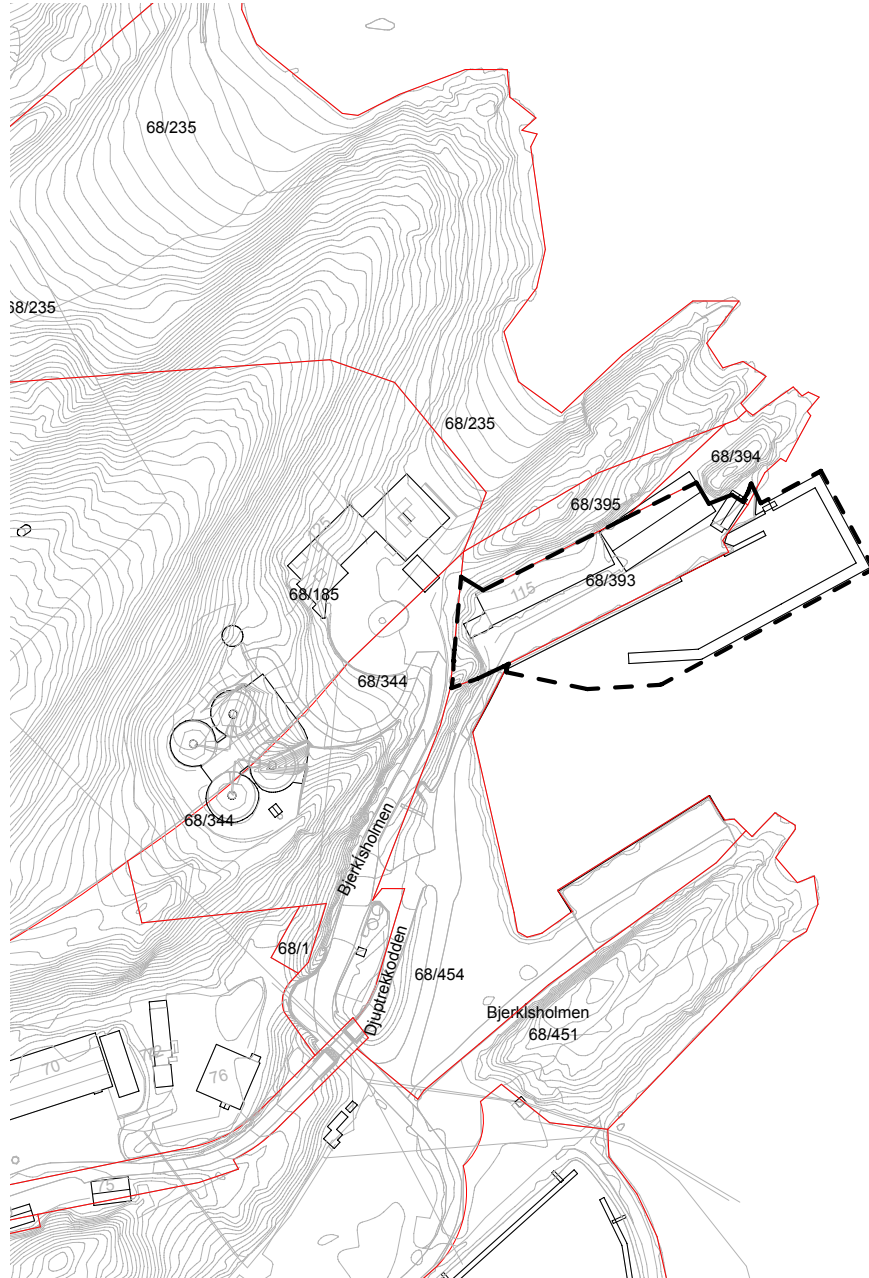


Fig 1: Kart med markering av planområdet. Eiendommen 68/393 med bryggene i vannet er det som inngår i planforslaget.

Forslagsstiller: Frost Arkitekter AS (epost: post@frostark.no)

Oppdragsgiver: Vollen Båtservice AS (epost: post@vollenbatservice.no)

Fakturamottaker: Bjerkåsholmen Eiendom AS,
(epost: post@vollenbatservice.no)

Innholdsfortegnelse

1	SAKSOPPLYSNINGER	3
1.1	Hensikt med planen	3
1.2	Bakgrunn for saken	3
1.3	Planstatus og rammer	5
1.4	Beskrivelse av planområdet	7
1.5	Beskrivelse av planforslaget	13
1.5.1	Beskrivelse av prosjektet som ligger til grunn for planforslaget med illustrasjoner, perspektiver m.m.	14
1.5.2	Arealbruk (reguleringsformål, arealstørrelse mv)	18
1.5.3	Atkomst og trafikkløsninger	19
1.5.4	Bebyggelse (typer, høyder, antall enheter, utnyttelsesgrad, parkering mv)	20
1.5.5	Grønnstruktur og uteoppholdsarealer	21
1.5.6	Vernehensyn (kulturminner, naturmangfold, landskap)	22
1.5.7	Estetikk og terrengtilpasning	24
1.5.8	Universell utforming	25
1.5.9	Rekkefølgekrav	25
2	ANALYSER OG UTREDNINGER	26
3	KONSEKVENSER	27
3.1	Konsekvensutredning	27
3.2	Risiko- og sårbarhetsanalyse	27
4	MEDVIRKNING	28
4.1	Kunngjøring og varsling	28
4.2	Forhåndsuttalelser	29
4.2.1	Liste over innkomne forhåndsuttalelser	29
4.2.2	Resymé av innkomne forhåndsuttalelser	29
4.2.3	Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene	31
5	DOKUMENTASJONSKRAV	32

1 Saksopplysninger

1.1 Hensikt med planen

Formålet med reguleringsplanene er å legge til rette for at det kan etableres permanente bygninger som sikrer at båtservedriften kan opprettholdes og effektiviseres. Videre er hensikten å legge rammer for fremtidig utvidet bruk, samt tilrettelegge for brygge og kaianlegg for kunder av båtservicen. Det legges opp til en utvidet tillatt bebyggelse for industri med tilhørende kontorer, lager og forretning. Samtidig å ta imot kunder på en bedre og mer hensiktsmessig måte da de som regel kommer sjøveien. En ny reguleringsplan vil sikre en bebyggelse med høy arkitektonisk verdi og et uteområde med de kvalitetene som det ønskes lagt opp til.

Planen skal sikre miljømessige gode løsninger.

I forbindelse med oppgradering av anlegget i tråd med planen, vil det bli etablert avbøtende tiltak (filtrasjons-/renseanlegg, oppsamlingskummer etc. iht. moderne metoder for miljøvennlig båtvedlikehold) som sikrer at man unngår at forurensning i form av væske (forurenset spylevann, overvann, drivstoff), partikler (bunnstoffrester, forurenset avskrapet skjell/tang), plast, etc. kommer ut i sjøen.

1.2 Bakgrunn for saken

Forslaget til reguleringsplan for Vollen Båtservice omfatter eiendom med gnr./bnr.: 68/393 samt del av skipsleden til sjø som grenser til eiendommen. Oppdragsgiver er Vollen Båtservice AS som driver båtservicen på området i dag. De trenger å få tilpasset bebyggelsen til virksomhetens behov, som inkluderer en noe utvidet bruk. Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av permanente bygninger som sikrer at driften kan opprettholdes og effektiviseres. Samtidig vil en permanent hall være bedre isolert.

En eksisterende midlertidig hall står delvis utenfor byggegrensene og eiendomsgrensene mot nordvest. Det er ønske om å erstatte dette bygget med et permanent bygg trukket 1 m inn fra eiendomsgrensene, samt tilpasse byggegrensene til eksisterende og ny bebyggelse. Formålet med den midlertidige hallen var å sikre nok plass til å opprettholde driften i møte med økende vekst innen fritidsbåter.

Planområdet er totalt på 9,48 dekar, hvorav 4,48 dekar er på land og 5,00 dekar til vanns. Planinitiativ ble sendt til Asker Kommune 24.11.2017. Oppstartsmøte med Asker kommune ble avholdt 07.03.2018 med etterfulgt varslings 29.06.2018. Planforslag ble innsendt 24.05.2019, og Asker kommune ga tilbakemelding på planforslaget 09.03.2020.

Vollen Båtservice startet opp i 1995 med reparasjon og service av båter i Vollen. Vollen har fra gammelt av vært preget av båtindustri og varelevering via sjøveien. I Vollen og områdene rundt, som ellers langs kysten, har sjøen gjennom tidene vært en viktig næringskilde. I senere tid har fritidsbåtinteressen økt betydelig. For området rundt Vollen og Slemmestad har båtaktiviteten knyttet til fritidsbåter betydd mye både i sosial og i rekreativ sammenheng og har vært en betydelig faktor for samhold i nærmiljøet.

Vollen Båtservice startet sin bedrift i Vollen sentrum (Slemmestadveien 416). Virksomheten til Vollen Båtservice utviklet seg parallelt med boligveksten ellers i

Asker-Røyken-området. Eiendommen i Vollen sentrum ble for liten og lite tilgjengelig for større båter, og virksomheten flyttet derfor til Bjerkåsholmen 115 i Slemmestad. Den korte avstanden gjorde at båtservice kunne tilbys det samme markedet og nærmiljøet som tidligere. Ettersom antall båter i Oslofjorden økte og man ønsket å tilby reparasjon av større båter ble lagringsplass på land en mangelvare. Det ble derfor søkt om en midlertidig plasthall for vinteropplag av båter. Plasthallen ble godkjent midlertidig for tre år i 2002. Hallen benyttes som verkstedhall om vinteren i dag. Den midlertidige hallen er ikke isolert og det er et stort behov for en isolert lager-/verkstedshall fordi hallen er for kald til å arbeide i om vinteren. Bebyggelsen på eiendommen er enten oppført midlertidig eller har stort behov for renovering. Det er samtidig stort behov for et større og bedre bygg med fasiliteter for kontor og kundebehandling.

De eksisterende bygningene på eiendommen benyttes i dag som verksted og lagring av verktøy, båtutstyr og kontorer til de ansatte. Kontorbygget hvor besøkende skal henvende seg er lite synlig og tilgjengelig, og det er ønske om at dette skal få en bedre plassering. Vollen Båtservice har også en forretning hvor det selges båtrekvisita knyttet til driften. Forretningen har ikke egne åpningstider, men betjenes av ansatte ved serviceanlegget ved behov. Det er ønskelig at man fortsatt skal kunne tilby dette i bebyggelsen på eiendommen. Eksisterende lager og verksted har lav takhøyde som gir en u hensiktsmessig utnyttelse for lager. Mye areal i eksisterende bygg kan ikke benyttes grunnet den lave takhøyden.

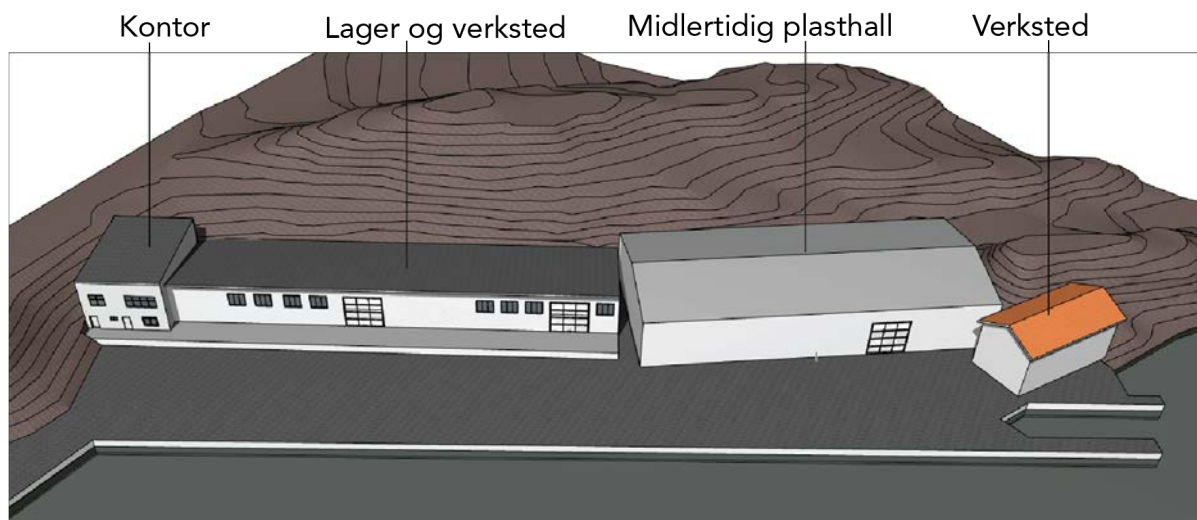


Fig 2: Illustrasjon av båtserviceanlegget i dag. Til venstre i bildet ligger det eksisterende kontorbygget, så det lange lager- og verkstedbygget. Disse byggene skal beholdes, men restaureres og oppgraderes. Videre mot høyre er den midlertidige plasthallen og helt til høyre et lite verkstedbygg. Den midlertidige plasthallen og det lille verkstedbygget samt deler av lager og verksted (såle bevarer) skal rives og ny bebyggelse ønskes oppført.

Vollen Båtservice har siden oppstart drevet med reparasjon av båter og tilbudt båtservice til markedet i indre Oslofjord. Dette er positivt både for nærmiljøet og båtfolk som kommer fra andre steder i Oslofjorden. Å frakte båter langt ut av Oslofjorden for reparasjon er ikke miljøvennlig, og det må anses som positivt at verkstedet ligger i indre Oslofjord som en del av et godt dekkende servicetilbud. Pr. 23.06.2022 var 82 695 båter registrert som tilhørende i Asker og Oslo i Redningsselskapets småbåtregister. Det er frivillig å registrere båten i småbåtregisteret, og Redningsselskapet anslår at omtrent 56 % av den forsikringsverdige fritidsbåtflåten er registrert hos dem, ut ifra sammenstillinger med tall fra Finans Norge over antall forsikrede båter i landet. Dermed vil antallet

båter i realiteten være langt større enn hva som er registrert i småbåtregisteret. Dermed er behovet for et serviceanlegg for båter er stort. Under og etter pandemien i 2020-2022 økte interessen for småbåter, og leveransen av nye båter til markedet kunne ikke møte etterspørselen. Dette ga større press på bruktbåtmarkedet, som igjen økte behovet for service.

1.3 Planstatus og rammer

- Nasjonale og regionale rammer og føringer

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldsloven) av 19. juni 2009 fastsetter mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Loven omhandler prinsipper om kunnskapsgrunnlag og miljørettslige prinsipper for offentlig beslutningstaking som skal legges til grunn for arealplanlegging. Planområdet grenser til naturvern- og friluftsområder.

- Rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen ble fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, i tillegg til en videreføring med enkelte endringer av rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen av 9. juli 1993. Formålet med retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen, å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen.

Følgende retningslinjer for 100-metersbeltet anses som spesielt relevante for planarbeidet:

- «Bygging og landskapsinngrep skal ikke tillates på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i 100-metersbeltet på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges.»
- «Nye bygninger skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen. Byggets funksjon vil ha betydning for plasseringen. Utbygging av veger, annen infrastruktur og tomteopparbeiding skal skje slik at inngrep og ulemper blir minst mulig. Samlet sett skal det legges vekt på løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen.»
- «Ytterligere privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.»
«Kollektive ferieanlegg, anlegg for service til fritidsbåter og andre anlegg for ferie- og fritidsaktiviteter, knyttet til strand og sjø, skal vurderes nøye og tilpasses lokale forhold.»

- Kommuneplan

Eiendommen Bjerkåsholmen 115 er på kommuneplanen avsatt til nåværende næringsvirksomhet, planid: 2018001, plantype: Kommuneplanens arealdel. Plannavn: Kommuneplan Asker 2018-2030, ikrafttredelsesdato 14.11.2017. På figur 4 kan man se at eksisterende bebyggelse ligger noe inne på naboeiendommene bak som er en del av Bjerkås naturreservat. Her ser man også at østre del av eiendommen er avsatt til landbruk-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR). Eiendommens kaianlegg ligger i område avsatt til nåværende havn.

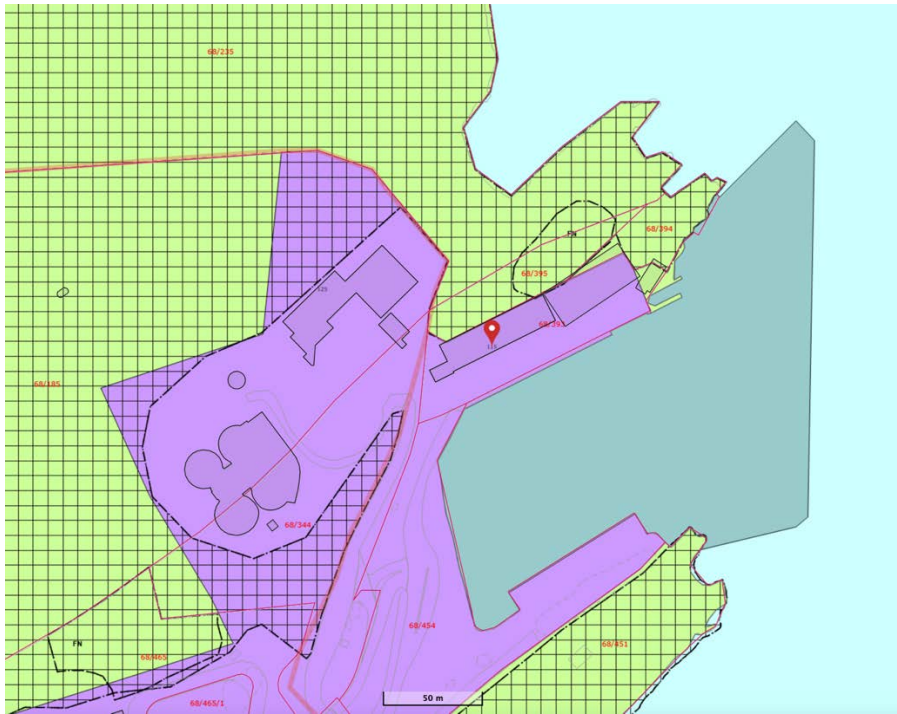


Fig 3: Asker kommune, kommuneplan med eiendomsforhold, eksisterende bebyggelse og arealformål, hentet ut fra kartdatabasen til Asker kommune 15.06.2022.

- Reguleringsmessig status

Figur 4 viser gjeldende reguleringskart. Planområdet er omfattet av 161D reguleringsplan for Bjerkås næringspark, og arealet på land er avsatt til formål kontor/industri/lager i plankartet. Maks tomteutnyttelse er satt med bestemmelser til TU=100% og gesimshøyde tilsvarende kote 16. Delen av planområdet til sjøs er avsatt til formål skipsled. Den sørvestlige delen av eiendom 68/393 er omfattet av en faresone H 350_2 brann-/eksplosjonsfare som innebærer at det ikke kan etableres institusjoner med vanskelig evakuerbare bygninger eller store publikumsareanaer o.l. Dette er grunnet VEAS sitt anlegg i nærheten som kan innebære noe økt eksplosjonsfare.



Fig 4: Dagens gjeldende reguleringskart hentet ut fra kartdatabasen til Asker kommune 19.12.2022, hvor eiendommen er avsatt til reguleringsformål kontor/industri/lager. (lilla og blå striper)

1.4 Beskrivelse av planområdet

- Eierforhold

Eiendom 68/393 eies av Bjerkåsholmen Eiendom AS. Eiendommen er på 4115 m². Deler av det tilhørende bryggeanlegget (inkludert området for slipp med båtlift) ligger utenfor eiendommen. Denne delen har ikke eget gnr./bnr. Og ligger i areal for sjø. 05.04.2016 ble det gitt ferdigattest for etablering av nytt bølgebryteranlegg for Bjerkåsholmen 115, saksnr: S15/267. Det er i dag regulert kjørevei inn til eiendommen, som vil forbli uendret.



Fig 5: Kart over Bjerkåsholmen 115 med eksisterende bebyggelse og tilhørende kaianlegg, hentet ut fra kartdatabasen til Asker kommune 19.12.2022.

- Avgrensning, tilstøtende arealer

Eiendommene som grenser til planområdet mot nord er avsatt til LNFR (landbruk-, natur-, og friluftsmål samt reindrift) og omfattes av hensynssone H720_2 båndlegging etter lov om naturvern i kommuneplan Asker 2018-2030. Tilgrensende eiendommer mot vest og sør er i kommuneplanen avsatt til industribebyggelse. Eiendommen grenser til sjøen og er sammen med flere andre eiendommer rundt å anse som et større industriområde.

Området nord for planområdet er regulert til friluftsområde og naturvernområde på land gjennom 161D reguleringsplan for Bjerkås næringspark. Mot sør og vest grenser planområdet til et område regulert gjennom områderegulering for utvidelse av VEAS sitt renseanlegg på Bjerkås. Tilgrensende arealer har regulert formål grønnstruktur og turvei som går mellom planområdet og et stort område regulert med formål avløpsanlegg. Det er også regulert kjørevei frem til planområdet gjennom samme områderegulering. Se figur 4.

Nærmeste offentlige kommunikasjon er busstoppet Eternitveien som ligger langs Slemmestadveien 1,25 km sørvest fra planområdet. Fra busstoppet er det bussavganger mot Oslo og Slemmestad hvert 15. minutt på dagtid. Det er opprettet gang- og sykkelvei langs Slemmestadveien.

Nærmeste servicesenter ligger 1 km sørvest: et mindre handelssted med matbutikk, hagebutikk med mer. Rortunet kjøpesenter i Slemmestad ligger 2 km sørover.

- Eksisterende bebyggelse

Planområdet er bebygget med fire bygninger; et kontorbygg, et verkstedsbygg, en lagerhall i plast og et lite verksted. Disse byggene er kledd med plater/trekledning. Under platene/kledningen er det eternittplater. Ved riving/rehabilitering av disse vil eternittplater tas ned og saneres på godkjent måte og til godkjent mottak.

Lengst øst på eiendommen er det et lite verkstedbygg med ukjent opprinnelsesår som er svært nedslitt. Bygningen er over 20 år gammel, men det er ikke funnet noen tillatelse i kommunens arkiv. Vest for det lille verkstedet ligger det i dag en midlertidig plasthall. Den ble oppført i 2002, som et midlertidig tiltak for 3 år, og tillatelsen er derfor utløpt. Ved oppføringen ble plasthallen plassert annerledes enn det som var omsøkt, og bygningens nordøstre hjørne ligger derfor utenfor eiendomsgrensen. Bygningen brukes som verksted og vinteropplag. Den midlertidige hallen består av en lys grå plastduk over en fagverks-stålkonstruksjon. Denne plastduken bærer preg av stor slitasje som følge av vær av vind. Den har også blitt solbleket og har fått stygge fargemerker som følge av at den er gammel og har stått inntil bergveggen i bakkant.

Vest på eiendommen ligger et kontorbygg som henger sammen med et lager- og verkstedbygg, begge fra 1947. Fasadematerialet på deler av eksisterende bebyggelse består av eternittplater som stammer fra Slemmestad sin eternittfabrikk. Kontorbygget er to etasjer høyt, og lager/verkstedet er en og en halv etasje høyt. Foran verkstedbygget er det en rampe som båtene plasseres inntil med akterenden. Slik kan man foreta nødvendige reparasjoner med enkel tilgang opp i båtene uten å bruke stige. Dette er en effektiv og god måte å ha enkel tilgang til flere båter samtidig.



Fig 6 og 7: Kontorbygget til venstre og lager-/ verksted-/ butikklokalet til høyre. Båtene på bildet er oppstilt langs en rampe som gir god og enkel tilgang til båtene når de ligger på land for reparasjon.

Øst på eiendommen ligger en dokk med mobilkran godkjent i 2005. Utenfor dette igjen er eiendommen tilknyttet et bølgebryteranlegg som ble godkjent i 2015. I byggesaken for bølgebryteranlegget ble det gitt midlertidig dispensasjon som gjelder inntil en eventuell endring av bruk eller reguleringsstatusen på eiendommen endres i stor grad.

Den eksisterende bebyggelsen på eiendommen har hvit eller lys grå farge og er utført i forskjellige materialer, som trekledning, plastduk og metallplater. Dette gjør bebyggelsen svært synlig fra sjøen, og den lyse fargen gir økt fjernvirkning enn dersom det hadde vært oppført i mer neddempede toner, noe som er foreslått i ny bebyggelse.



Fig 8: Den grå midlertidige plashallen står mellom de to verkstedsbyggene. Plashallen og det lille verkstedbygget med rødt tak planlegges revet og bebyggelsen til venstre for plashallen beholdes og renoveres.



Fig 9: Eksisterende mobilkran som brukes til å heise båter opp og ned fra vannet. Mobilkranen løfter båter opp fra vannet og flytter dem til ønsket plassering for reparasjon på land. Båter blir enten lagt på bukker på land eller andre liftmaskiner som frakter båtene inn i den midlertidige plashallen.

- Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet, ifølge Miljøstatus.no.



Fig 10: Eksisterende verkstedbygning. Bygningen står utenfor byggegrensene. Bygningen brukes til å ha en og en båt inne for reparasjon, men er meget slitt og det lekker inn vann, men er en nødvendig ressurs for å reparere mindre båter under tak.

- **Naturmangfold**

Planområdet grenser til Bjerkås naturreservat. Den midlertidige plathallen som ligger delvis over eiendomsgrensene ble ført opp før naboeiendommen fikk vernestatus. Naturreservatet ble vernet 27.06.2008 på bakgrunn av sin særegne geologi og botanikk. Lokaliteten har ordoviciske bergartslag og er typelokalitet for deler av Tøyen- og Elnesformasjonen. På Djuptrekkodden som er området nord for Bjerkåsholmen 115 fremgår virkningene av folding, forkastning og overskyvning av bergartslag tydelig. Området har landets største forekomst av ertevikke, artsrik kalkfurskog i tillegg til alm- og lindeskog av stor botanisk interesse. Ifølge data hentet fra miljødirektoratet, miljøstatus.no, er det registrert noe kalklindeskog. Begrunnet verdi er satt til svært liten lokalitet.

Ved befaring utført av BioFokus 24.03.2020 ble det fastslått at den sørvendte delen av naturreservatet som ligger nærmest bygningsmassen og opp mot åsryggen i stor grad består av rødlistete naturtyper. Kalkfurskog (VU) iblandet noe kalk-lindeskog (EN) dominerer. Ellers inngår noe åpen grunnlendt kalkmark (EN) og noen moderat sol-eksponerte kalk-bergvegger (NT). Svart skifer (alunskifer) dominerer berggrunnen, og denne fliser opp slik at bergveggene fremstår som lite stabile. På berg og berghyller i skråningene like bak lagerbygningen ble det notert typisk vegetasjon for kambrosilurbergarter i Oslofeltet. Ingen spesielt krevende eller sjeldne arter ble observert. Det har rast en del stein ned mot lagerhall, kontorbygg som må fjernes. Det er i bestemmelsene beskrevet hvordan disse massene tillates fjernet. Det skal etableres plass på egen eiendom med gravemaskin for å fjerne masser for å drenere rundt eksisterende bebyggelse.

Rett vest for planområdet går det en etablert og merket kystkultursti. Denne går mellom VEAS´områder og videre til Sjøstrand. Over naturvernområdet og ned over friluftsområdet mot sjøen går det en opptråkket sti. Denne opptråkkede stien er lett synlig fra den etablerte kystkulturstien langs sjøen og over åsen.



Fig 11: Bilde og kart med turstier i området markert. Gul stiplet markering er turstien langs kysten fra området som går til Vollen sentrum og Slemmestad sentrum. Den røde stiplede streken viser stien til vannet gjennom naturreservatet. Det er flere strender i området, vika i friluftsområdet er derfor ikke spesielt mye brukt.

- Topografi, vegetasjon, solforhold

Området er preget av landskapsrygger med daler mellom som løper fra sør-vest mot nord-øst. Der landskapsryggene møter sjøen dannes det nes. Planområdet ligger på et slikt nes, inntil en bratt fjellvegg mot nord, grensende mot sjøen mot sør. Planområdet er i sin helhet dekket med enten bebyggelse eller asfalt, fordi det har vært benyttet til industri over lengre tid. Det innehar derfor ingen vegetasjon. Naturområdet som grenser mot planområdet mot nord er derimot rikt på vegetasjon, med unntak av arealet som opptas av den midlertidige plathallen der den ligger over eiendomsgrensen og et lite område rett nord-øst for plathallen der det fra gammelt av er asfaltert. Kontorbygningen, lager-/verkstedbygningen og vestre del av plathallen ligger helt inntil den utsprengte bergveggen på nordsiden. Lengst vest ligger kontorbygningen til dels også mot fyllmasser/veiskråning. Østre del av plathallen ligger fritt, og terrenget bak hallen er slakere. Planområdet har gode solforhold, med sol fra tidlig morgen til ettermiddagen.

- Trafikkforhold

Planområdet er tilknyttet hovedveien fylkesvei 165 via Eternitveien som er en kommunal vei i veiklasse samlevei (S). Eternitveien fører videre til Bjerkåsholmen som er en privat vei med fartsgrense 50 km/t i veiklasse samlevei (S). Det er regulert adkomstvei helt frem til planområdet.

- Miljøforhold

Planområdet er verken støyutsatt eller utsatt for forurensning. Men eksisterende bebyggelse har enkelte steder asbestholdige fasadematerialer. Ved endring av eksisterende bebyggelse må derfor miljø- og helseskadelige materialer kartlegges særskilt. Planområdet ligger innenfor et aktsomhetsområde for flom (kilde: miljøstatus.no), noe som innebærer at det vil være noe utsatt ved havnivåstigning. På miljøstatus.no er det kartlagt hav og kyst hvor stormflo 200 år viser at eiendommen ikke vil bli utsatt ved havnivåstigning. Selv ved 100 års stormflo vil ikke eiendommen bli utsatt. Eiendommen ligger over havnivå mellom kote 2-3 slik at det er lite sannsynlig at eiendommen vil være utsatt i stor grad av flom. Området ligger innenfor område fra middels sårbarhet til lav sårbarhet for klimaendringer.

- Forhold knyttet til fare og sikkerhet

Planområdets nærhet til VEAS sitt anlegg kan innebære noe økt

eksplosjonsfare. Det bør derfor ikke legges opp til funksjoner som er vanskelig å evakuere, for eksempel grunnet samling av store menneskemengder eller fremkommeligheten til brukergruppen.

1.5 Beskrivelse av planforslaget



Fig 12: Flyfoto/illustrasjonsplan med eksisterende situasjon.



Fig 13: Flyfoto/illustrasjonsplan med ny bebyggelse illustrert. Her er ny bebyggelse trukket bort fra naboeiendommen bak og ligger innenfor egen eiendomsgrense.

1.5.1 Beskrivelse av prosjektet som ligger til grunn for planforslaget med illustrasjoner, perspektiver m.m.

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for videre drift av båtservicen. I tillegg legger planforslaget opp til å bedre ivareta de nærliggende områdene med naturmiljø ved for eksempel å fjerne bebyggelse som ligger inne på områdene for friluftsliv og naturvern. Planområdet ligger innenfor 100-metersbeltet langs sjøen, men driften og aktiviteten på området er av en slik karakter at den må ligge nære sjøen.

Planforslaget har lagt til grunn at eksisterende servicetilbud for båter bør forbli i området. Gjennom hensyn til omkringliggende naturmiljø, tilpasning til terreng og valg av fasadematerialer blir det oppgraderte båtserviceanlegget bedre tilpasset sine omgivelser samtidig som det gir rom for ønsket drift på området.

Planområdet utgjør 9,48 dekar. 4,49 dekar av dette arealet er på land eller brygger, resten er sjøarealer. Området er i dag primært benyttet til kontor og industri med tilhørende verksteder og butikkutsalg knyttet til driften av båtservicen. Dagens bruk av bygningene med kontor, industri, lager, verksted og butikklokale vil i hovedsak videreføres gjennom reguleringsplanen. Plasthallen og det lille verkstedbygget som står utenfor byggegrensen ønskes revet og erstattet med ny bebyggelse.

I reguleringsforslaget er eksisterende byggegrense utvidet i retning mot sjøen for å gi rom for at permanente bygg kan føres opp for å tilfredsstille ønsket utvikling og plassbehov. Byggegrensen for de to eksisterende bygningene vest på eiendommen ligger rundt de eksisterende bygningene. Byggegrensen til de to nye bygningene lengst øst på eiendommen er trukket 1 m inn fra eiendomsgrensen mot nord og øst. Dette er for å bedre påvirkningen på naturvernområdet nord for planområdet. Da vil solforholdene i naturvernområdet ikke forringes, og oppføring og vedlikehold av de to nye byggene kan utføres fra egen eiendom. Dette medfører at bebyggelsen utvides noe i retning sør, mot sjøen.

Reguleringsforslaget åpner for at eksisterende bebyggelse som bevares kan bygges om og oppgraderes for å i større grad møte dagens krav til energi, ventilasjon og konstruksjonssikkerhet. Eksisterende verksted-/lagerbygning ønskes bygget om, ved at den rehabiliteres og delvis rives. Målet er å imøtekomme driftens behov for tilstrekkelig høyde til å kunne ta båter inn i verkstedet og jobbe med dem på en forsvarlig måte. Verksted-/lagerbygningen rives utenom sålen og bygges opp igjen og får et flatt tak med samme høyde som den eksisterende kontorbygningen. Det flate taket medfører ikke økt fjernvirkning da gesimshøyden mot sjøen blir tilnærmet lik. Disse bygningene ligger inn mot en utsprengt del av fjellet, og har mye vegetasjon i bakkant. Alle byggearbeider skal skje på egen grunn. Det har rent noe løsmasser fra nabotomt og ned mot grunnmur til eksisterende bebyggelse. Disse løsmassene skal fjernes. Fjerning av disse løsmassene skal skje fra egen grunn der anleggsmaskiner skal plasseres på egen grunn.



Fig 14: Foto med eksisterende bebyggelse. De lyse fasadene er svært synlige i omgivelsene.



Fig 15: Foto med ny bebyggelse illustrert. Nye fasadematerialer og ny bebyggelse harmonerer og passer langt bedre inn i landskapet enn hva eksisterende bebyggelse gjør.

På figur 14 og 15 ser man at eksisterende bebyggelse med sine lyse farger er langt mer fremtredende i landskapet enn den nye bebyggelsen med ny fargepalett. Ved at også eksisterende bygg tillates ombygget og fasadeendret vil man få et helhetlig uttrykk for eiendommen. Dette vil gi området og eiendommen et visuelt løft som vil oppleves som en klar forbedring for brukerne av båtservicen, men også brukerne av sjøen.

Det er ikke ønskelig med allmenn tilgjengelighet inn på området da det kan øke faren for ulykker. Prinsippet om allmenn tilgang til sjøen må i dette tilfellet vike av hensyn til sikkerhet. Det er en godt etablert kystkultursti mellom Veas og Vollen Båtservice som er mye brukt i dag. Samtidig går det en opptråkket sti fra Veas sin parkering og ned mot vannet over naturreservatet til friluftsområdet, og området bak eiendommen er derfor godt tilgjengelig for allmennheten. Se fig. 11 under punkt 1.3, beskrivelse av planområdet. Fylkesmannen ønsker ikke tiltak på

de vernede områdene bak Bjerkåsholmen 115. Vi anser at den eksisterende turstien vil tilfredsstille behovet for å komme til bakenforliggende eiendom på en trygg og fin måte over åsryggen.



Fig 16: Bjerkåsholmen 115. Eksisterende bebyggelse sett fra sjøen.



Fig 17: Bjerkåsholmen 115. Ny bebyggelse sett fra sjøen.

Den nye bebyggelsen på nord-østre del av eiendommen er utformet med flate tak med en fargepalett som tar opp farger og toner fra den omkringliggende naturen. Slik vil bebyggelsen underordne seg landskapet både i form og farge. Den planlagte bebyggelsen vil både gi en klart forbedret brukbarhet, men vil også fremstå som mer ryddig og uttrykke kvalitet og varighet i langt større grad enn det som er situasjonen i dag. Det er i illustrasjonsforslaget vist ny bebyggelse med blandede materialer og god tilpasning med tanke på høyder i terrenget rundt (se punkt. 1.4.7-estetikk, tilpasning og landskapsanalyse). De fleste av kundene kommer sjøveien og den nye bebyggelsen lengst øst på eiendommen nærmest sjøen vil kunne inneholde kundemottak og kontorer. Da slipper kundene å bevege seg helt inn på eiendommen, og kan heller vente på bryggekannten mens båten blir reparert. En stor andel av kundene er innom båtservicen i korte perioder. Mange av båtene kan repareres på vann i

bryggeanlegget, noe som ikke krever at de må tas opp på land. Ytterst på bryggen er en solfylt sitteplass for ventende kunder. Arealer på takterrassen anses tilstrekkelig som uteoppholdsareal.

Eksisterende kontorbygg vest på eiendommen forblir kontor og garderobe for ansatte. Bygningen rommer i dag renovasjon i 1. etasje, og vil fortsette å romme dette. Ved siden av det eksisterende kontorbygget ligger i dag en bygning med verksted. Dette bygget har en pulttakskonstruksjon i betong. Vinkelen på pulttaket er 15 grader, hvor det laveste punktet er mot nord og det høyeste mot bryggeanlegget i sør, som gjør at bygget blir dårlig utnyttet. Det er ønskelig at taket skal heves i bakkant for en mer effektiv utnyttelse. Å heve taket vil ikke påvirke fjernvirkningen fra sjøen i nevneverdig grad. Planforslaget åpner for at gesimsen blir som på det eksisterende kontorbygget, dette blant annet for å imøtekomme nye standarder og tekniske krav i forbindelse med ombygging. Se vedlagte snitt i illustrasjonsheftet. Foran bebyggelsen skal man som før kunne plassere båter som skal repareres ved en rampe før de settes på sjøen igjen med mobilkranen.

1.5.1.1 Illustrasjonsplan

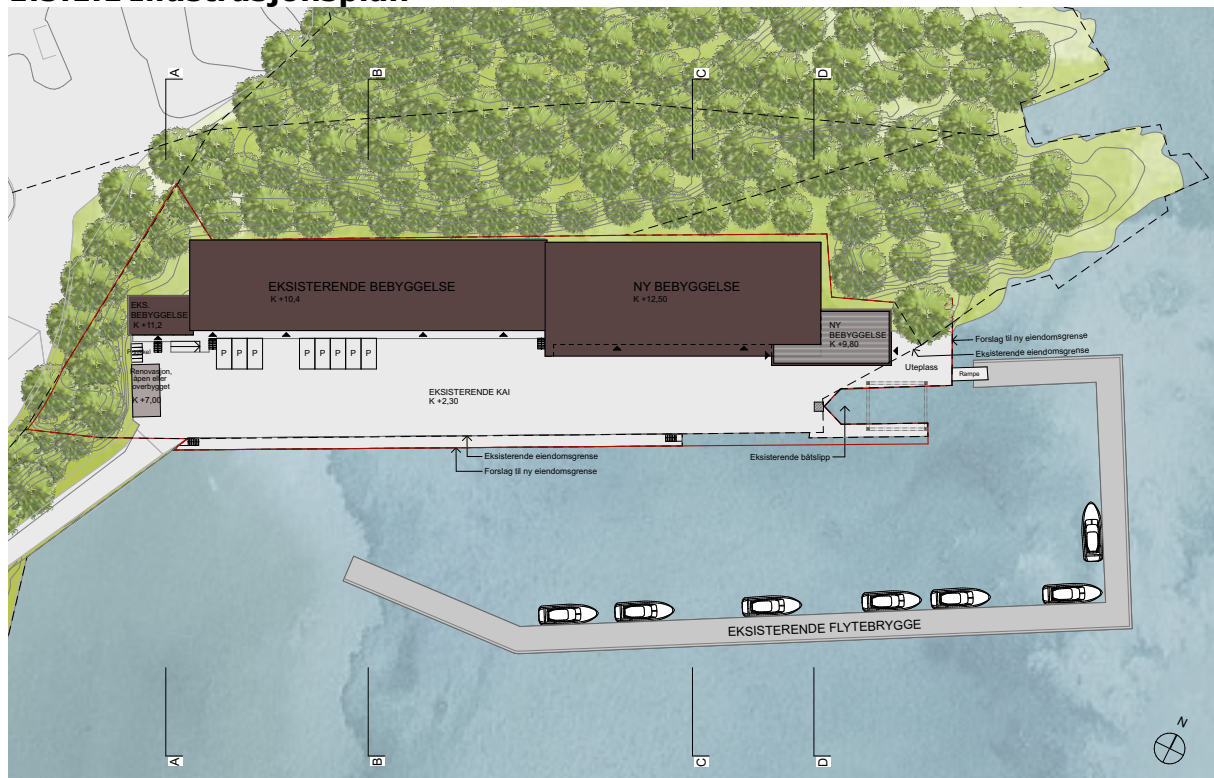


Fig 18: Illustrasjonsplan, følger også planforslaget som vedlegg A10.

Illustrasjonsplanen viser en mulig utbygging på eiendommen innenfor planforslagets rammer. Deler av det eksisterende kaianlegget ligger utenfor dagens eiendomsgrens mot sjøen. Det foreslås en endring av eiendomsgrensen i den nord-østre delen slik at eiendoms- og formålsgrense blir sammenfallende. Denne er sendt inn søknad til kommunen hvor det blir gjennomført en oppmålingsforretning 20.03.2023. Tilsvarende foreslås det at den ytre delen av kaiområdet mot sør innlemmes i eiendommen med ny grense mot sjøen. Dette vil medføre en økning av arealet på eiendommen fra 4115 m² til ca. 4480 m². Grensene mot landskapsvern- og friluftsområdene endres ikke.

1.5.2 Arealbruk (reguleringsformål, arealstørrelse mv)

Arealformål innen planområdet avsettes til:

4,45	daa kontor/industri
4,99	daa småbåthavn
0,04	daa renovasjon

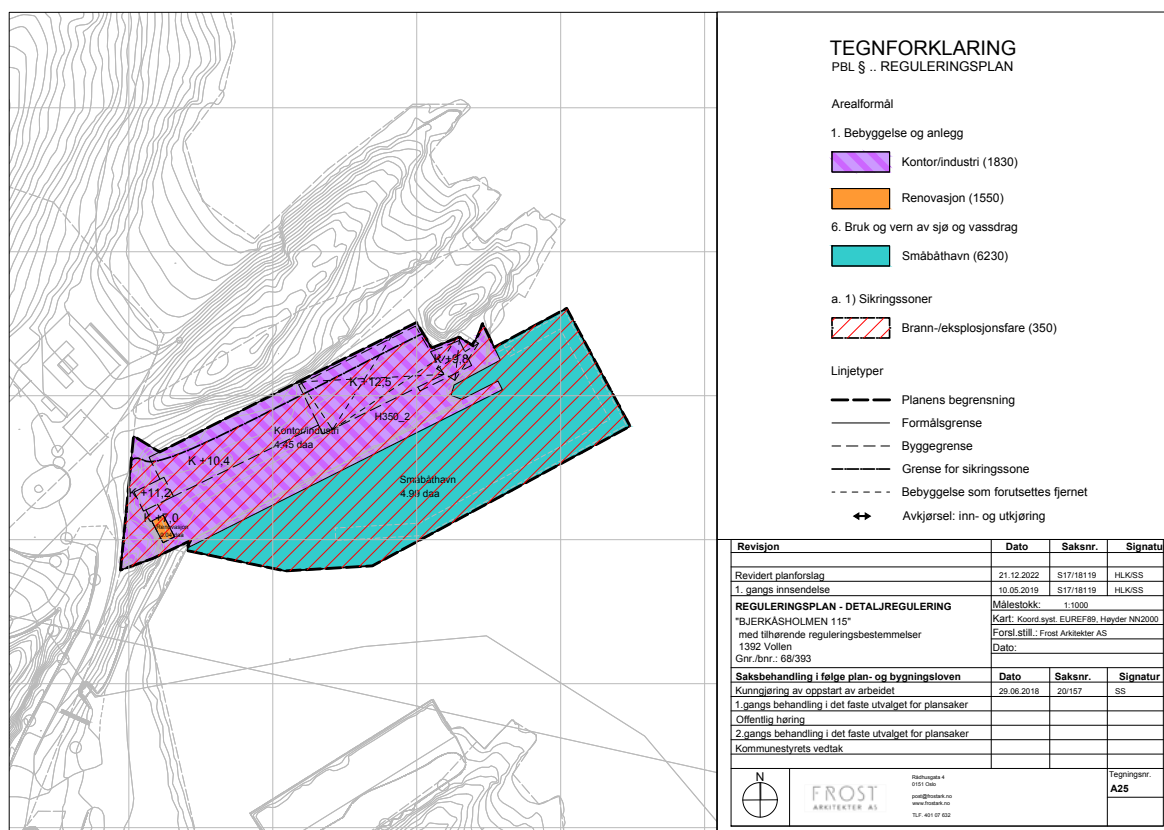


Fig 19: Foreslått plankart for Bjerkåsholmen 115.

Eksisterende eiendom er på 4115 m², men vil bli utvidet for å innlemme alt av kaianlegg på land. Ny eiendom vil da bli ca. 4480 m². Eksisterende gjeldende regulering tillater en utnyttelse med TU på 100 % og en maks høyde på bebyggelse til kote 16. Forslagstiller mener det er hensiktsmessig å regulere eiendommen med fastsatte gesimshøyder, byggegrenser og %-BYA. Dette vil sikre utforming i henhold til viste illustrasjoner og tilpasninger til omkringliggende omgivelser. Reguleringsforslaget med vist illustrasjonsprosjekt, legger opp til maksimal BYA 42 % gjennom reguleringsbestemmelsene. Arealet innenfor byggegrensen utgjør totalt 46,7 % av ny eiendom slik at ny bebyggelsen ikke kan fylle byggegrensen fullstendig. Dette gir mulighet for å velge mellom forskjellige konstruksjonsprinsipper i detaljprosjektfasen og tar inn over seg mulige økte energikrav i teknisk forskrift i fremtiden, samt sikrer at toleranser for måleavvik ved plassering av bygning ikke medfører behov for dispensasjon. Toleransene er gitt gjennom veilederen «Grad av utnyttning H-2300 B» utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Trapper og ramper som skal sikre adkomst til bebyggelse medregnes ikke med i %-BYA, og kan plasseres utenfor byggegrense. Dette er fordi ramper og trapper er essensielt for hensiktsmessig drift, da det gjør det enkelt å få tilgang til

båtene. Man kan vanskelig forutse hva som vil være hensiktsmessig plassering av rampe lenger frem i tid. Parkering for bil og sykkel på terreng regnes heller ikke med i BYA. Renovasjonsbygg og eventuell overbygget sykkelparkering medregnes ikke i BYA, men må plasseres innenfor byggegrense rundt område avsatt til renovasjon.

Beregnet BRA i skisseprosjektet er 4192,5 m² BRA inkludert fiktive plan og parkering iht. beregning av BRA i veilederen «Grad av utnytting H-2300 B», utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I tillegg kommer renovasjonsområde med containere. Disse krever ofte god romhøyde som medfører et fiktivt plan som normalt må medregnes i eiendommens BRA. Fiktive plan skal ikke medregnes i BYA, BRA.

Arealet i sjøen endres fra formål skipsled til småbåthavn. Dette er i større grad i samsvar med regulert formål i kommuneplanen. Ettersom driften medfører at båter må fortøyas før de kan repareres endres formålet til småbåthavn som sikrer at båter kan ligge fortøyet. Det er også ønskelig å kunne legge til rette for ladestasjon for el-båt for båter som kommer inn for reparasjon. Dette fordi el-båter antas å bli langt mer vanlig de nærmeste årene, i takt med bedre teknologi og befolkningens ønske om å leve mer miljøvennlig.

1.5.3 Atkomst og trafikkløsninger

Eksisterende kjørevei inn til eiendommen vil ikke bli endret fra dagens situasjon. Det er ikke forventet økt trafikk til området som følge av planforslaget. Parkering på eiendommen er lagt foran det eksisterende verksted-/lagerbygget for å minske bilkjøring langt inn på eiendommen. Fotgjengere kan bevege seg over eiendommen langs eksisterende rampe eller på bryggepromenaden som ligger et nivå lavere enn det asfalterte dekket. Renovasjon er plassert i et rom i bygningen lengst vest på eiendommen. I tillegg er det satt av et område med arealformål renovasjon vest for innkjøringen til eiendommen. Å ha renovasjon nær innkjøringen er hensiktsmessig for å minske trafikk inn på området. Biler skal i utgangspunktet ikke videre inn på området fra parkeringen, med unntak av varelevering og kjøretøy nødvendig ved flytting av båter. Ved flytting av de store båtene stenges området midlertidig for å minske faren for ulykker.



Fig 20: Bjerkåsholmen 115 sett fra vest. Eksisterende situasjon



Fig 21: Bjerkåsholmen 115 sett fra vest. Ny situasjon. Bilparkering er tenkt rett innenfor innkjøringen med mulighet for å snu. Man kan enten gå langs bebyggelsen på en rampe eller langs vannet på en brygge.

1.5.4 Bebyggelse (typer, høyder, antall enheter, utnyttelsesgrad, parkering mv)

Når byggegrenser og eiendomsgrenser endres vil eiendommen få en annen utnyttelse enn dagens situasjon. Ny bebyggelse rommer i hovedsak den samme funksjonen som eksisterende, men med noe utvidet areal. Eiendomsgrensene justeres i planområdetets østre del slik at de følger formåls grensen. Kaianlegget utvides noe øst for det nye kontorbygget, dette blir en del av den utvidede eiendommen. Dette sikrer et oppholdssted adskilt fra selve driften og er tiltenkt som utendørs pausested for de som jobber der samt utendørs oppholdssone for ventende kunder.

Dagens bebyggelses høyder har blitt kontrollmålt av OMS oppmåling i 2022. Eksisterende kontordel har gesimshøyde på kote 11,2 m.o.h og eksisterende

verksted/lager har gesimshøyde på kote 9,9 m.o.h. For kontordelen tillates det en gesimshøyde med kote 11,2 m.o.h. og for verksted/lager 10,4 m.o.h. Dette er for å oppgradere bygningens tekniske standard med hensyn på energikrav, ventilasjon og konstruksjons-sikkerhet. Den eksisterende plashallen har gesimshøyde på kote på 8,6 m.o.h og mønehøyde på 11,9 m.o.h. Ny bebyggelse tillates med gesimshøyde med kotehøyde 12,5 m.o.h. Dette er en økning på 60 cm i forhold til eksisterende mønehøyde, men 3,5 m lavere enn hva eksisterende regulering tillater. Eksisterende verkstedsbygg har en gesimshøyde med kote 7,4 m.o.h og mønehøyde med kote 9,1 m.o.h. Ny kontorbebyggelse, som erstatter dette verkstedsbygget, tillates med gesimshøyde med 9,8 m.o.h. Eventuell overbygging over renovasjonsområdet tillates 7,0 m.o.h. Tillatte høyder er påført på plankartet innenfor de ulike byggegrensene.

Se vedlagt snitt i illustrasjonshefte hvor høyder er vist med forslag til ny bebyggelse. Det er det høy og tett vegetasjon på kollen bak eiendommen i nord. Landskapet i bakkant vil dermed være høyere og man vil med det illustrerte tiltaket ikke bryte landskapshorizonten med ny bebyggelse.

I henhold til Asker kommune sin kommende parkeringsnorm kreves det 4 p-plasser for kontor og 7 p-plasser for industri/lage. For sykkelparkeringsplasser kreves det 5 for kontor og 11 for industri og lager. Parkeringsdekningen er bestemt etter arealbruk innenfor formålet industri/lager hvor det kreves 0,3-1 plass pr. 100 m² BRA for bil og min 0,5 sykkel plass pr. 100 m² BRA. Skisseprosjektet er illustrert med 470 m² BRA kontor og 2260 m² gulvareal industri/verksted/lager som grunnlag for parkeringsdekning (det er ikke medberegnet fiktive plan der det er stor takhøyde). Dette gir et uforholdsmessig høyt parkeringskrav og det foreslås i reguleringsforslaget at parkeringsdekningen settes lavt, tilpasset den faktiske bruken. Det faktiske behovet for parkeringsplasser er mye lavere enn det kommunen sin parkeringsnorm legger opp til. Det skal ikke settes opp garasjeanlegg, og all parkering vil avsettes på terreng. Se vedlagt illustrasjonsplan hvor parkeringsarealer er avsatt. Driften har i dag 6 faste kontorplasser. På det meste er det 11 ansatte i sesong. Gjester og kunder kommer oftest via sjøveien, men det kan være behov for noen gjesteplasser på terreng. Det foreslås at det avsettes totalt 10 sykkelparkeringsplasser og 8 biloppstillingsplasser på terreng, hvorav 6 biloppstillingsplasser er til de ansatte og 2 biloppstillingsplasser er til gjester, en tiltenkt HCP samt el-bil ladermuligheter. Driften av båtservicen er plasskrevende i forhold til antall ansatte og i tillegg kommer de besøkende hovedsakelig med egen båt vannveien. På bakgrunn av dette mener forslagsstiller at antall parkeringsplasser kan reduseres kraftig fra kommunens parkeringsnorm. Med den nye permanente hallen så vil det være betydelig bedre muligheter for å ha service og vedlikehold/reparasjoner av båtene inne i hallen enn hva dagens situasjon er. Båter vil kunne flyttes ut og inn av den permanente hallen. Og ut ved behov til rampen dersom dette er ønske uten at de skal plasseres på en avsatt p-plass for bil.

1.5.5 Grønnstruktur og uteoppholdsarealer

Eiendommen består hovedsakelig i dag av asfaltert dekke eller bebygde arealer og har ingen områder med grønne flater. Dette er en eiendom som over lang tid har vært benyttet til industri med båtverksted, som vil videreføres gjennom reguleringsforslaget. På kaiområdet øst for den nye bebyggelsen er det avsatt plass til å kunne oppholde seg. Dette området ligger nordøst i planområdet ved

grensen mot friluftsområdet, og er en solfylt plass. På fine dager er dette et godt egnet område for å kunne oppholde seg ytterst på kaianlegget mens man venter på at båten skal settes ut eller bli reparert. Dette er også er fint sted for de som jobber her å oppholde seg i lunsjpausen. Illustrasjonsprosjektet har også en takterrasse på den nye kontordelen.



Fig 22: Bjerkåsholmen 115, med nytt kontorbygg med takterrasse og uteoppholdsområde på kaia.

1.5.6 Vernehensyn (kulturminner, naturmangfold, landskap)

Det er ingen kulturminner i planområdet eller på eksisterende bebyggelse på eiendommen. Det er heller ikke naturmangfold inne på eiendommen, men eiendommen grenser til et naturvernområde i nord. I dag står eksisterende plashall delvis inne på det vernede området, og et lite areal bak hallen er asfaltert fra lang tid tilbake. Når den eksisterende plashallen rives vil asfalt og løsmasser også kunne fjernes slik at kalkgrunnen blir eksponert. Statsforvalteren er positiv til at eksisterende plashall rives og at ny bebyggelse holdes borte fra det vernede området. For å kunne rive eksisterende bebyggelse så vil man ha anleggsmaskiner inne på egen tomt. Eksisterende plashall står inne på naboeiendom, slik at der vil man måtte bevege seg for å kunne ta ned plashallen, men det er ikke tillatt med anleggsmaskiner inn på naboeiendom.

Det foreligger naturfaglig uttalelse fra BioFokus datert 27.03.2020. Det ble foretatt befaring for å kartlegge spesielle naturverdier i det tilgrensende naturvernområdet, og konkludert med tre hensyn som kan tas. Det er å unngå at den nye bygningen blir høyere i forhold til dagens gesimshøyde for å unngå økt nedskygging av de rødlistete naturtypene innenfor naturreservatet. Det er å unngå aktivitet, eller annen bruk og slitasje, på vegetert/ naturlig mark/ terreng innenfor grensene for naturreservatet i forbindelse med byggingen. Og å unngå/ begrense avrenning og støvflukt inn i naturreservatet under bygging.

Med ny byggegrense sikres det at bebyggelsen plasseres en meter fra eiendomsgrensen til naturreservatet i nord. En meter er alminnelig plass avsatt til marksikring ved ny bebyggelse, og sikrer også at man får gjennomført vedlikehold fra egen eiendom. Dermed unngår man aktivitet, bruk og slitasje innenfor grensene til naturreservatet ved oppføring og vedlikehold av de to nye

bygningene.

Bebyggelsen vil fungere som en barriere mellom industridriften og naturreservatet. Dermed blir naturen nordvest for industriområdet skjermet mot industriområdet og eventuell støy og støv. For å unngå støvflukt under bygging vil det settes opp byggegjerde med presenning mot naturreservatet. Dette sikres gjennom reguleringsbestemmelser. Avrenning til naturreservatet vil i liten grad være problematisk. Dette fordi planområdet og den tilgrensende delen av naturreservatet heller mot sørøst. Det vil i større grad være tilfelle at det blir avrenning fra naturreservatet ned til planområdet grunnet terrengets helning.



Fig. 23: Bebyggelsen sett fra vest, hvor man ser at det er mange høye trær på nordsiden av den eksisterende bebyggelsen.

Solstudier utført for vårjevndøgn og sommersolverv viser planforslagets påvirkning på solforhold i naturreservatet nordvest for eiendommen. Solstudiene følger som vedlegg A20-A23. Heving av taket på eksisterende verksted/lagerbygning gir litt økt skygge på nordvestsiden av bygningen. Akkurat dette området langs vegg på den eksisterende verksted-/lagerbygningen svært overgrodd av gran- og bjørketrær og derfor ikke spesielt soleksponert den dag i dag. Den nye lagerhallen som erstatter eksisterende plasthall gir mindre skyggevirking enn den eksisterende plasthallen, selv om den har en gesimshøyde som er ca 0,6 m høyere enn eksisterende plasthalls møne. Dette er fordi den nye hallen plasseres en meter inn på eiendommen, mens den eksisterende plasthallen lå delvis over eiendomsgrensen. Skyggevirkingen fra bygningen lengst nordøst forbedres med ny bebyggelse, da ny bebyggelse plasseres 2,8 m lenger mot sørvest. Planforslaget gir dermed noe mer skyggevirking enkelte steder, og mindre skyggevirking andre steder. Den økte skyggevirkingen på naboeiendommen kommer på en del av terrenget hvor det grunnet eksisterende vegetasjon allerede er mye skygge.

Landskapsanalyse: I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet en landskapsanalyse. Se punkt 2 under analyser og utredninger.

1.5.7 Estetikk og terrengtilpasning

Materialpalett: Den nye bebyggelsen skal ha en fargepalett som tar opp i seg de naturlige fargene i omgivelsene rundt eiendommen. Det er foreslått typiske naturfarger som svart, brun og grå blandet med bruk av glassflater og mulig spileverk. Det er laget en designmal som er knyttet til reguleringsbestemmelsene, som sikrer intensjonene i utformingen til byggesak. I og med at eiendommen ligger ved vannet og vil sees fra sjøen er det viktig at man benytter materialer og overflater med redusert refleksjonsfaktor. Illustrasjonene viser hvordan eksisterende og ny bebyggelse kan bli seende ut opp mot hverandre og da ser man tydelig at eksisterende situasjon med de lyse fargene er mer dominerende i landskapet enn det som er foreslått i illustrasjonsprosjektet. Det er valgt en variasjon av fasadeplater, betong og stående/liggende trekledning. Vinduer og dører med glass vil ha en refleksjonshemmende film som hindrer at refleksjonen blir for stor når solen skinner mot bebyggelsen. Når driften er stengt kan noe lys gjennom bebyggelsen være fint ved at man har portlemmer med spileverk som kan trekkes for vinduene.

Terrengtilpasning: Bjerkåsholmen 115 er en relativt flat tomt. Driften av båtservicen er avhengig av at man kjører rett inn fra bakkeplan. Det vil ikke være behov for store terrengjusteringer da eiendommen er relativt flat. Bebyggelsen ligger lavere enn terrenget bak slik at man ikke bryter landskapshorizonten. Slik vil bebyggelsen i planområdet harmonere godt med sine omgivelser og samtidig være mindre dominerende sett fra sjøen.

Grunnforhold skal undersøkes i forbindelse med byggesøknad, se punkt 2 under grunnundersøkelser. Slike grunnundersøkelser vil bli gjort før oppstart av byggearbeidene. Dette er ivaretatt i de foreslåtte planbestemmelsene.

Overvannshåndtering: Vannets kretsløp er naturens system for sirkulasjon av vann. Kretsløpet innebærer at havvann fordampes og deretter føres inn over land og kondenseres som nedbør. Nedbøren kan enten infiltreres i grunnen og videre til grunnvannet eller renne på overflaten. Vannet er alltid på vei til det laveste nivået og sjøen. Grunnvannet beveger seg svært sakte og finner til slutt veien ut i innsjøer, elver og bekker. Overflatevannet renner på overflaten og samles i innsjøer, elver og bekker som fører vannet ut i sjøen. Hovedaspektet ved overvannshåndtering er å hindre at vannet skader bygninger, eiendom og omgivelsene på dets vei gjennom kretsløpet.

For håndtering av overvann benyttes ofte en tretrinnsstrategi der man først skal infiltrere små nedbørsmengder, deretter fordrøye og forsinke større nedbørsmengder og til sist lede overvannet trygt i åpne flomveier ved ekstreme nedbørshendelser.

Planområdet er den lavest liggende eiendommen i et område med landskapsrygger med daler mellom. Dette innebærer at overvann ikke vil ledes videre til andre eiendommer fra planområdet, men at en del overvann naturlig vil ledes fra naboeiendommen ned til planområdet. Dette vil være tilfellet når høyereliggende eiendommer ikke tilstrekkelig klarer å fordrøye nedbør. Eiendommen ligger inntil en landskapsrygg og grenser mot sjøen. Dermed er eiendommen den siste som vannet skal forsinke på veien mot sjøen. Eiendommen består av harde flater i dag og vil bestå av harde flater i fremtiden, fordi driften er avhengig av dette når tunge båter og maskiner flyttes rundt. Infiltrering er

derfor ikke et alternativ og heller ikke ansett som nødvendig i denne situasjonen. Å fordrøye overvannet når sjøen er så nær og eiendommen består av harde flater vil ha liten effekt. Det tryggeste er dermed å skape sikre flomveier som leder vannet til sjøen så enkelt som mulig, for å unngå at vann samler seg og gir skader på bygg eller eroderer natur.

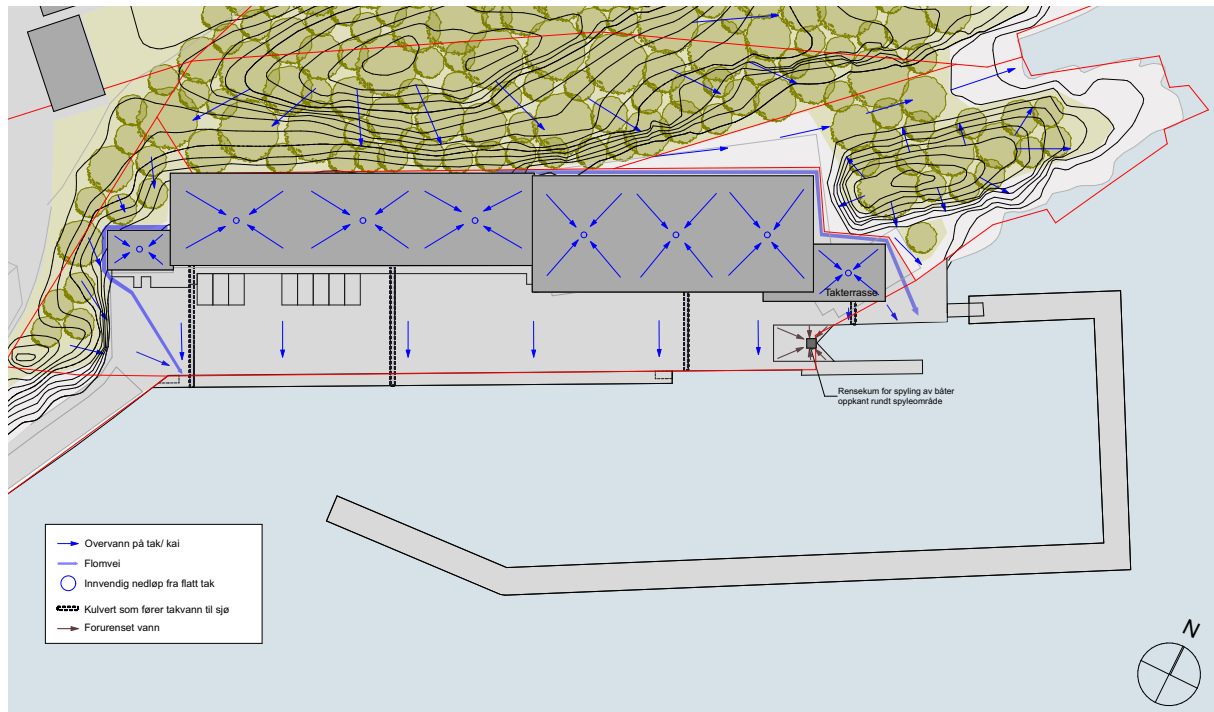


Fig. 23: Overvannsplan, følger også planforslaget som vedlegg A24.

Den nye bebyggelsen er planlagt med kompakte flate tak med innvendige nedløp. Under byggingen vil det graves ut og fylles med pukk. Takvannet føres gjennom innvendige nedløp til dette området under bygningene og videre via kulverter ut i sjøen. Overvann fra kaia ledes mot sjøen på sør- og østsiden. Det etableres en sikker flomvei for vann som kommer fra de bakenforliggende eiendommene, både på sørvestsiden og nordøstsiden. Driften medfører ikke forurensning med unntak av spyling av båter, som utføres ved en rensekum hvor slam blir liggende igjen i et filter og ferdig rensert vann renner ut i sjøen. Rundt denne kummen vil det være fall slik at vann i området rundt kummen vil renne ned og renses i kummen før det går ut i sjøen. Fallområdet vil avgrensnes av en oppkant som gjør at overvannet ledes rundt. Verkstedhallene gjør også at eventuelle forurensende prosesser kan skjermes mot overvann.

1.5.8 Universell utforming

Eiendommen er i hovedsak flat, og det legges opp til universell utforming for alle kontorplasser og steder kunder vil ferdes. Arbeidet på verkstedet vil ikke nødvendigvis kunne utføres av alle uansett funksjonsgrad, men alle vil ha likestilt inngang i bygningene. Det anlegges rampe opp til platået foran de eksisterende bygningene som brukes til å reparere båter utendørs på land, og som også leder inn i de eksisterende bygningene.

1.5.9 Rekkefølgekrav

Det stilles rekkefølgekrav i bestemmelsene om utomhusplan og redegjørelse for håndtering av overvann ved søknad om rammetillatelse. I tillegg stilles det krav

om grunnundersøkelser før søknad om igangsettingstillatelse.

2 Analyser og utredninger

Ved oppstart av planarbeidet ble det fastsatt behov for landskapsanalyse og undersøkelse av grunnforholdene for endringer på eiendommen.

- **Landskapsanalyse:** Det er utarbeidet en landskapsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Se vedlegg nr. 8. Konklusjonen til landskapsanalysen er som følgende: Landskapsområdets særpreg forringes ikke som følge av den planlagte bebyggelsen. Området har særpregende landskapsformasjoner og planområdet grenser til en slik formasjon. Fordi den planlagte bebyggelsen vil være lavere enn landskapsformasjonen, vil bebyggelsen ikke bryte silhuetten til landskapet og vegetasjonen. Planområdet er i dag et industriområde uten vegetasjon hvor alle flater er enten harde eller bebygget. En videreføring av industriområdet vil derfor ikke forringe grøntstrukturen i området. Industri- og næringsbebyggelsen i området er strukturert langs landskapsryggene. De avlange bygningsvolumene er plassert med langsiden langs skråningene i terrenget, på de flate områdene i landskapsdalene. Denne strukturen videreføres i den planlagte bebyggelsen. Bebyggelsen er foreslått med en material- og fargepalett som harmonerer med den omkringliggende naturens farger, slik som grå og brun. Dette gjør at bebyggelsen vil stikke seg mindre ut fra det omkringliggende naturlandskapet enn hva eksisterende bebyggelse gjør. Det vil velges materialer med lav grad av refleksjon, slik at bygningene ikke genererer sjenerende lysrefleksjon. Den nye bebyggelsen vil derfor medføre redusert fjernvirkning i forhold til dagens situasjon.
- **Grunnundersøkelser:** Undersøkelse av grunnforhold har vist seg krevende å gjennomføre i forbindelse med planarbeidet. Etter vurdering fra utførende firma av grunnundersøkelsene ble det anbefalt å avvente med grunnundersøkelser til området var tilgjengelig for en god og grundig undersøkelse. Den eksisterende plashallen er fylt med opplagrede båter. Det lar seg ikke gjøre å flytte disse båtene på tiltenkt undersøkelsestidspunkt i forkant av innsendelse av planforslaget, men det settes som en forutsetning i forbindelse med byggesak. Eiendommen består i dag av asfaltert dekke på fjell. Eksisterende bebyggelse som skal rives står på dette asfalterte dekket. Når ny bebyggelse skal føres opp må den fundamenteres og da vil det foretas nødvendige grunnundersøkelser som vil redegjøres for ved søknad om rammetillatelse. Dersom det gjøres funn av masser som skal spesialbehandles skal det etableres en tiltaksplan for håndtering av disse massene. Tiltaksplan for forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid skal godkjennes av Asker kommune før igangsettingstillatelse kan gis. Slik sikrer man at grunnundersøkelser av området blir ivarettatt.
- **Naturfaglig uttalelse:** Det foreligger naturfaglig uttalelse fra BioFokus, se vedlegg nr. 9. Uttalelsen konkluderte med tre hensyn som kan tas. Det var å unngå at den nye bygningen blir høyere i forhold til dagens gesimshøyde for å unngå økt nedskygging av de rødlistete naturtypene innenfor naturreservatet. I tillegg å unngå aktivitet, eller annen bruk og slitasje, på vegetert/ naturlig mark/ terreng innenfor grensene for naturreservatet i forbindelse med byggingen. Og å unngå/ begrense avrenning og støvflukt inn i naturreservatet under bygging.

3 Konsekvenser

- *Estetiske og miljømessige konsekvenser:* Ved å legge til rette for at driften kan holde til ved samme sted og ikke måtte flyttes belaster man miljøet mindre enn ved en eventuell relokalisering av båtservicedriften. Det å beholde lokasjonen er viktig for tilbudet til fritidsbåtmiljøet i indre Oslofjord. Å ha mulighet til å reparere båten i nærheten av der man ferdes på sjøen er mer miljøvennlig enn å måtte dra langt feks med bil og henger.
Å flytte eksisterende plasthall ut av naturvernsområdet er en estetisk gevinst samtidig som naturmiljøet rundt eiendommen bedres. Valg av materialer og farger i fasaden vil være med på å øke verdien av området og dempe fjernvirkning fra sjøen. En negativ konsekvens er at under riving og rehabilitering vil man jobbe tett mot og delvis inne på naturvernområdet. Naturvernområdet må skånes så mye som mulig under rivingen av den eksisterende bebyggelsen og oppføringen og rehabiliteringen av bebyggelsen. Driften medfører ikke forurensning med unntak av spyling av båter, som utføres ved en rensekum hvor slam blir liggende igjen i et filter. Rundt denne kummen vil det være fall slik at vann i området rundt kummen vil renne ned og renses i kummen. Fallområdet vil avgrensnes av en oppkant som gjør at overvannet ledes rundt. Rensekummen plasseres ved slippen der båter heises opp av og ned i vannet og spyles før de tas videre inn på området.
- *Universell utforming og tilgjengelighet for alle:* Ny bebyggelse vil ivareta hensynet med tanke på krav til universell utforming.
- *Energi og klima:* Ny bebyggelse vil være langt mer energieffektiv enn eksisterende bebyggelse, og i tillegg vil eksisterende bebyggelse oppgraderes. Dette vil bidra til langt mindre energibruk på f.eks. oppvarming i forbindelse med driften. I tillegg åpner forslaget for lading av el-båter som vil bidra til å tilrettelegge for en langt mer bærekraftig fritidsbåtflåte i Oslofjorden.

3.1 Konsekvensutredning

Tiltaket faller ikke inn under forskriftens omfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

3.2 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet en ROS-analyse som underlag for reguleringsendringen (se vedlagt ROS-analyse, med dato 15.04.2019). Av sannsynlige forhold som medfører alvorlige konsekvenser (rød fargekoding) er følgende beskrevet for den eksisterende situasjonen:

Nærheten til sjøen medfører fare for drukning og ulykker for gående på kaianlegget. Det er i dag eksisterende turstier som går utenfor området. Disse turstiene knyttes ikke til planområdet. Det er ikke lagt opp til blandet bruk av industri og rekreasjon da dette potensielt kan øke fare for ulykker. Ulykker ved arbeider i forbindelse med bygging kan oppstå og det er derfor krav til god sikring av byggeplass. Det må opprettes en SHA-plan ihht. byggherreforskriften før oppstart av bygging. Bruk av mobilkran kan innebære risiko, men det er bedriften har allerede etablerte rutiner for bruk av mobilkran som minimerer risikoen for ulykker.

Av forhold med mindre sannsynlighet og noe mindre alvorlige konsekvenser (gul fargekode) er følgende punkter nevnt i forhold til fare for sikkerhet: Eiendommen er kategorisert som moderat til lav faregrad med tanke på radon. Enkle tiltak vil gjøres på eksisterende bebyggelse som ventilasjon og tetting. Ved oppføring av ny bebyggelse kan det legges en radonduk. Radonsikring er også ivaretatt gjennom teknisk forskrift hvor det stilles krav til radonsikring i alle nybygg. Planområdet er vindutsatt, nedbørutsatt og det er relativt stor fare for hendelser med styrtregn.

Eiendommen består i hovedsak i dag av asfaltert dekke og bebyggelse. Ved styrtregn og nedbør vil overvann ledes naturlig ned i sjøen. Det er ingen bekker eller elver knyttet til eller i nærheten av eiendommen. Eiendommen vil ikke bli et ansamlingssted for vann.

Det etableres en rensekum hvor slam og eventuelle avfallsstoffer blir liggende igjen i et filter når båtene spyles før de tas opp på land for opplag eller reparasjon. Rundt denne kummen vil det være fall slik at vann i området rundt kummen vil renne ned og renses i kummen. Fallområdet vil avgrenses av en oppkant som gjør at overvannet ledes rundt og hindrer at avfallstoffer havner i sjøen. Rensekummen plasseres ved slippen der båter heises opp og ned i vannet. For å hindre kloakkutslipp tas båter ikke imot med full septiktank. Det finnes tømmeestasjoner i nærmiljøet som kan benyttes ved behov.

Eiendommen nord for planområdet er et naturvernområde og under bygging må det tillates at man har oppført stillas for riving av eksisterende bebyggelse og endringer på eksisterende bebyggelse inne på Bjerkåsholmen 115.

Naturrestatet skal i størst mulig grad skånes under dette arbeidet.

Se for øvrig ROS-analysen (vedlegg 6) for ytterligere punkter med lav sannsynlighet og/eller ubetydelige konsekvenser (grønn fargekodning).

4 Medvirkning

4.1 Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 29.06.2018 i Budstikka. Grunneiere og rettighetshavere er varslet ved brev av 27.06.2018. Overordnede myndigheter, Asker kommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus, er varslet ved brev av 27.06.2018. Viken fylkeskommune, Kystverket, Fiskeridirektoratet, Miljødirektoratet, NVE, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Statsforvalteren i Oslo og Viken samt Asker og Bærum Brannvesen ble varslet 02.12.2022.

Varslede:

- Asker kommune
- Bjerkås Næringseiendom AS
- Slemmestad Båtforening
- Bjerkåsholmen Bolig AS
- Platou Eiendom AS
- Veas Næringspark AS
- Bjerkåsholmen AS
- Bjerkåsholmen 125
- Eternitveien 30
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Akershus Fylkeskommune
- Hafslund Nett AS
- Lier Fiber Nett AS

- Servicesenter for nettutbygging
- TDC AS
- Canal Digital Kabel TV
- Get As
- Broadnet v/ Tor Arne Odberg
- Vollen Historielag v/ Harald Bøckman
- Asker turlag c/o Bjørn Dyhre
- Indre Oslofjord Fiskarlag
- Kystlaget vestsiden v/ Bjørn Olesen
- Oslo og Omland Friluftsråd
- Oslofjordens friluftsråd
- Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne
- Politisk sekretariat
- Bjerkås vel
- Naturvernforbundet i Asker
- Viken fylkeskommune
- Kystverket
- Fiskeridirektoratet
- Miljødirektoratet
- NVE
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Asker og Bærum brann og redning
- Statsforvalteren i Oslo og Viken

4.2 Forhåndsuttalelser

4.2.1 Liste over innkomne forhåndsuttalelser

Det er i alt kommet inn 9 uttalelser til planforslaget.

Nummer	Gnr/bnr	Navn	Dato
01	68/454	John Platou v/Platou Arkitekter AS	29.08.2018
02		Hafslund nett	24.07.2018
03		Fylkesmannen i Oslo og Akershus	06.07.2018
04		Akershus fylkeskommune	27.06.2018
05		Kystverket	09.12.2022
06		Fiskeridirektoratet	16.12.2022
07		NVE	12.12.2022
08		Viken fylkeskommune	16.12.2022
09		Asker og Bærum brann og redning	14.12.2022
10		Statsforvalteren i Oslo og Viken	28.02.2023

4.2.2 Resymé av innkomne forhåndsuttalelser

Under følger en oppsummering av de som har sendt innspill i forbindelse med varslingen:

Innspill fra Platou Arkitekter AS v/John Platou: mottatt som e-post 29.08.2018. Platou opplyser om at eiendommen 68/454 ble solgt til Veas. Det var et tidlig forslag utarbeidet av Platou for en nedgang for en kyst-sti mellom Veas og 68/393.

Uttalelse fra Hafslund (HN), mottatt 24.07.2018

Hafslund opplyser om at ingen av deres elanlegg blir påvirket av reguleringsendringen. Dersom forslagstiller blir gjort kjent med at noen av HN

sine anlegg likevel blir berørt, skal det tas kontakt med HN.

Uttalelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, mottatt 06.07.2018

Fylkesmannen opplyser om at de har registrert at deler av eksisterende bebyggelse til Bjerkåsholmen 115 går noe inn på et vernet naboområde. Dersom reguleringsendringen berører verneverdiene i Bjerkås naturreservat kan den ikke behandles som en forenklet reguleringsendring. Uavhengig av valgt behandlingsmetode må planendringen og utbygging ikke være til skade for verneverdiene. Fylkesmannen opplyser at det er positivt for verneområdet dersom plathallen og eksisterende lager/verksted rives og at bygningene samles utenfor reservatets grenser. Vegetasjon og dyreliv er vernet i reservatet, og det må ikke iverksettes tiltak som kan endre naturmiljøet i forbindelse med riving og ny oppføring av bygg. Det må heller ikke åpnes opp for andre tiltak som berører verneverdiene i reservatet.

Uttalelse fra Akershus fylkeskommune

Har ingen merknader.

Uttalelse fra Kystverket – mottatt 09.12.2022

Kystverket legger til grunn at planarbeidet vil belyse og vurdere eventuelle ferdselsmessige konsekvenser for sjøfarende, og at det ikke vil bli lagt til rette for tiltak som kan svekke sikkerheten eller fremkommeligheten til de sjøfarende.

Uttalelse fra Fiskeridirektoratet, mottatt 16.12.2022:

Uttaler at de ikke foreløpig kan se at de interesser de er satt til å ivareta i planleggingen, vil kunne berøres særlig negativt av den forelagte planen. Forutsetter bestemmelser om forurensing, avfallshåndtering, skadelige utslipp, plast til sjø o.l. Og viser til «Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen» pkt. 6.1.: «Planlegging i strandsonen skal ta hensyn til naturmangfold.», og til punktene 8.2., 8.3. og 8.4 om skjerming og ivaretagelse av kystsonen og natur for utbygging. Ønsker at planen skal ha bestemmelser om oppsamlingskummer, alternative metoder for miljøvennlig båtvedlikehold, som sikrer mot utslipp, forurensning, farlig avfall/skadelige stoffer og plast til sjø. Eller bestemmelser om at aktiviteter som skraping av bunnstoff, vask og vedlikehold av motorer mv. ikke skal være tillatt. Ønsker også regler om rutiner for oppsamling av miljøfarlig avfall, eventuelt kildesortering.

Uttalelse fra NVE, mottatt 12.12.2022:

Har ingen merknader i sin tilbakemelding, men henviser til sin kartdatabase.

Uttalelse fra Viken Fylkeskommune, mottatt 16.12.2022:

Fylkeskommunen mener at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og gjeldende regionale planer, og har ingen ytterligere merknader. Avventer off. ettersyn.

Uttalelse fra Asker og Bærum brann og redning (ABBR), mottatt 14.12.2022:

ABBR er kjent med at eksisterende slokkevannskapitet i området kan være mangelfull. I forbindelse med reguleringen må brannvesenet sikres forsvarlig adgang til slokkevann.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken, 28.02.2023

Forventer at det ikke planlegges for tiltak som kan svekke verneverdiene eller naturmangfoldet i området, evt. konsekvenser for naturmangfold og forventer at dette tas med i planarbeidet. Statsforvalter sier at det vises til at det skal gjennomføres som en forenklet reguleringsendring. Ved dialog mellom Statsforvalter og Forslagstiller har det blitt oppklart at tiltaket ikke skal gjennomføres som en forenklet reguleringsendring, men tas som en ordinær endring av plan med høringer etc. Statsforvalter forventer at hensyn tilknyttet strandsonen vurderes nøye og legges vekt på i utarbeidelse av planen. Statsforvalter antar at grunnen er forurenset

4.2.3 Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

Kommentar til innspill til Platou v/John Platou: Innspillet er vurdert til ikke relevant da det i reguleringsplanen er bestemt at kyststien skal gå en annen vei enn det Platou foreslo i sin tid. Området foreslått av Platou egner seg ikke til å etablere en tursti, og den eksisterende turstien er lagt opp via en trapp i regi av VEAS og kommunen. Se gjeldende reguleringsplan hvor det er prosjektert et fortau og turvei. Veas som nå eier eiendommen 68/454 har ingen kommentarer.

Kommentar til uttalelse fra Hafslund (HN)

Hafslund blir orientert dersom det er behov eller vi ser at arbeider inne på Bjerkåsholmen 115 vil påvirke el-anlegget til Hafslund nett.

Kommentar til Fylkesmannen i Oslo og Akershus (2018)

Bjerkås naturreservat ble vernet i 2008, etter oppføringen av bebyggelsen på Bjerkåsholmen 115. Den eksisterende plashallen og det lille verkstedbygget var oppført før vernet av naboeiendommen. Bebyggelsen som ligger delvis inne på det vernede området fjernes og ny bebyggelse vil ligge utenfor det vernede området, på egen eiendom. Dette har fylkesmannen uttalt at er positivt. Fylkesmannen ønsker ikke at det åpnes for tiltak som kan innvirke på verneverdiene i naturreservatet. I planforslaget har vi lagt opp til å gjennomføre transformasjon av eksisterende bygg samt oppføring av permanent bebyggelse som harmonerer med sine omgivelser og benytte seg av en fargepalett som minsker fjernvirkning langs sjøen. Anleggsvirksomhet vil foregå utenfor det vernede området. Takvinkel er endret noe som vil medføre at det vil påvirke området bak noe, men at området bak er en bratt skråning hvor Bjerkåsholmen ligger på et langt lavere punkt. Eiendommen bak vil få godt med lys gjennom dagen selv om taket heves. Det er gjennomført en biologisk rapport som sier at dagens bebyggelse kaster skygge på området bak og at ny bebyggelses plassering vil være ubetydelig ift eksisterende og potensielle naturkvaliteter. Mellom plashallen søstvegg er det sparsomt vegetert bergrygg med liten biologisk verdi.

Kommentar til uttalelse fra Kystverket

Det er fint at Kystverket ser behovet for sjøtilkomst og båtplasser tilknyttet virksomheten.

Det gjøres i planforslaget ikke endringer i eksisterende småbåthavn og legges heller ikke til rette for kommersielle eller andre tiltak som forventes å gi økt trafikk på sjøen. Sikkerheten eller fremkommeligheten til de sjøfarende vil således forbli uendret. Ved etablering av tiltak såp vil det naturligvis følges med en trafikkanalyse til sjøss med ønskede tiltak. Dette er typisk ved etablering av septic eller ladestasjoner. Det er mulig å etablere dette på yttersiden som gjør at båter ikke nødvendigvis må gå inn mot land. Dette vil gjøre ferdsel mye enklere.

Dette vil utredes sammen med ønskede tiltak. De ønskede tiltak er med på å bedre og legge til rette for et miljøtiltak der båter kan tømme sine septictanker og lade båter midtfjords. Dette er et godt miljøtiltak som vil gagne miljøet.

Kommentar til uttalelse fra Fiskeridirektoratet:

Det vil bli lagt til rette med teknologi med filtre/rensing og etablert rutiner som sikrer at avfall/forurensning ikke skal komme/renne ut i sjøen.

Ved å ta vare på sålen til den eksisterende bygningsmassen og deler av bygningene reduseres behov for bort- og tilkjøring av masser. Gjenbruk av sålen minsker også behovet for sprenging.

Ny bygningsmasse vil sikre at driften kan utføres på en bedre og mer moderne måte.

Kommentar til uttalelse fra NVE:

Kartdatabasen er tatt hensyn til i reguleringsarbeidet gjennom redegjørelse fra undersøkelser til kartdatabasen til nve.no.

Kommentar til uttalelse fra Akershus / Viken Fylkeskommunen

Kommentaren tas til orientering. Det er foreligger negative kommentarer.

Kommentar til uttalelse fra Asker og Bærum brann og redning (ABBR):

Brannrådgiver har utført en skisse vedrørende krav til sprinkling og anfører at det ikke er behov for å sprinkle bygget. Det vil være mulig å legge til rette for å benytte sjøvann som slokkevann.

Kommentar til uttalelse fra Statsforvalteren Oslo og Viken (2023)

Planen ble varslet igjen etter dialog fra kommunen som ikke kunne godkjenne saken som en forenklet sak. Varslingen ble da basert på at det skulle gjennomføres som en ordinær reguleringsprosess med høringer etc. Kommunen anser at varslingen i høst ivaretar dette.

Eiendommen består av asfalt og ikke grus som gjør at grunnen kan ha mindre forurensinger enn dersom den hadde vært grusbelagt. Det vil bli utført tiltak som hindrer mer forurensning og sikrer at avfallsstoffer ivaretas på en god måte og ikke renner ned i grunn eller ned i sjø. Det vil bli utført en grunnundersøkelse som skal hensynta videre arbeider på eiendommen.

5 Dokumentasjonskrav

Til saken skal vedlegges:

1. Forslag til plankart, datert ____
2. Forslag til reguleringsbestemmelser, datert ____
3. Kopi av varslingsbrev og annonse
03-01 Kunngjøringsannonse
03-02 Varslingsbrev
4. Kopi av forhåndsuttalelsene (se liste over)
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 15.04.2019
6. Illustrasjoner/analyser/utredninger, datert ____
A10_Illustrasjonsplan-19.12.22
A11_Snitt A og B i målestokk 1:200-28.06.22
A12_Snitt C og D i målestokk 1:200-29.06.22
A13_Situasjonssnitt A-D i målestokk 1:1000-28.06.22

- A14_Oppriss syd og øst-29.06.22
- A15_Perspektiv øst-29.06.22
- A16_Perspektiv vest-28.06.22
- A17_Perspektiv sørvest-29.06.22
- A18_Perspektiv sørøst-28.06.22
- A19_Fugleperspektiv-28.06.22
- A20_Solstudie 21. mars eksisterende-29.06.22
- A21_Solstudie 21. mars ny situasjon-29.06.22
- A22_Solstudie 21. juni eksisterende situasjon-29.06.22
- A23_Solstudie 21. juni ny situasjon-29.06.22
- A24 Overvannsplan 29.06.2022
- 7. Designmal, datert 01.07.2022
- 8. Landskapsanalyse, datert 13.05.2019
- 9. Naturfaglig uttalelse fra BioFokus, datert 27.03.2020



Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Tilbakemelding på forslag til reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115 - gnr68 bnr393 - Asker kommune, Viken

Vi viser til oversendelse, datert 10.05.2023, om ovennevnte.

Bakgrunn

Formålet med reguleringsplanene er å legge til rette for at det kan etableres permanente bygninger som sikrer at båtservedriften kan opprettholdes og effektiviseres. Videre er hensikten å legge rammer for fremtidig utvidet bruk, samt tilrettelegge for brygge og kaianlegg for kunder av båtservicen. Det legges opp til en utvidet tillatt bebyggelse for industri med tilhørende kontorer, lager og forretning.

Fiskeridirektoratets rolle

Fiskeridirektoratet er myndighetene sitt rådgivende organ innenfor fiskeri- og havbruksforvaltningen. I saker som får følger for disse næringene er det vårt ansvar å sikre deres interesser samtidig som vi skal sikre hensynet til det marine biologiske mangfoldet.

Vurdering og merknader

Det er ikke registrert nærliggende fiskeriinteresser. Det kan uansett ikke utelukkes et generelt yrkes- eller fritidsfiske i området. For nærmere informasjon, se eventuelt Fiskeridirektoratets kartløsning: <https://portal.fiskeridir.no/plan>.

Ut ifra oversendte dokumenter ser det ut til at våre interesser er ivaretatt i planleggingen og vi har derfor ingen ytterligere merknader til detaljreguleringen slik den foreligger nå. Vi ber om at vi inkluderes videre dersom det skulle bli behov for endringer i planen.

Med hilsen

Tom Hansen
konstituert seksjonssjef

Karen-Christine Oehninger Aasheim
rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.

Mottakerliste:

Asker kommune

Katrineåsveien 20

3440

RØYKEN

Kopi til:

Kystverket

Postboks 1502

6025

Ålesund





KYSTVERKET

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

Deres ref.:
S20/157

Vår ref
2022/6168-8

Arkiv nr

Saksbehandler
Tanya Boye Worsley

Dato
21.06.2023

Høringsuttalelse - reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115 - Asker kommune - Viken fylke

Vi viser til brev av 10.05.2023 vedrørende høring av forslag til reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115 i Asker kommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for at eksisterende virksomhet for båtservice kan opprettholdes og at det kan etableres bebyggelse tilknyttet virksomheten.

Kort om Kystverket sitt ansvar

Kystverket er en nasjonal transportetat som sørger for sikker og effektiv ferdsel i farleder langs kysten og inn til havner, og sørger for en nasjonal beredskap mot akutt forurensning. Etaten er et forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet.

Kystverket arbeider for å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv.

Kystverkets vurdering

Planområdet består av arealer på land og i sjø ved Bjerkåsholmen.

Det er etablert virksomhet for båtservice med tilhørende kai og brygge/bølgedemper i planområdet, og en kai sør for planområdet. Det går frem av planbeskrivelsen at planforslaget ikke vil føre til endringer av dagens bruk av sjøen eller føre til mer sjøtrafikk. På denne bakgrunn har Kystverket ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

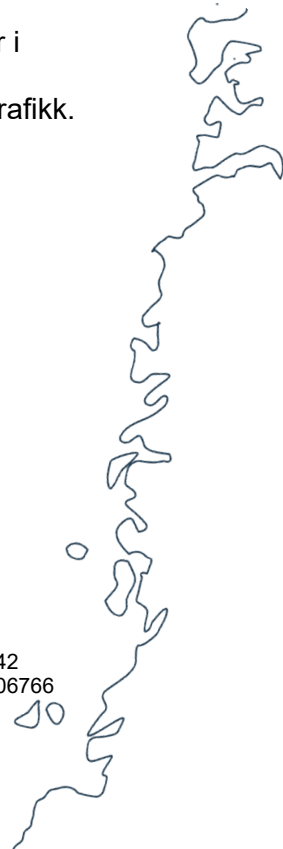
Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Eksterne kopimottakere:
Fiskeridirektoratet

Postboks 185 Sentrum

5804

BERGEN





ASKER KOMMUNE SAMFUNNSUTVIKLING
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Håkon Ahrén Heløe, 32 26 68 15

Asker - Uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115

Vi viser til brev datert 10. mai 2023 med høring av detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 i Asker kommune.

Bakgrunn

Det fremgår av planforslaget at det skal reguleres slik at båtservicevirksomheten i området kan videreføres og utvides.

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 28. februar 2023.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Vi har følgende konkrete merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

Naturmangfold, landskap og friluftsliv

Det kan se ut til at planområdet omfatter en liten flik av Bjerkås naturreservat som ble vernet i 2018. Selv om dette muligens ikke er tilsiktet, vil vi vise til at tiltak innenfor det vernede området vil være avhengig av dispensasjon fra verneforskriften. Vi anbefaler at planområdet reduseres i størrelse og at dette området tas ut av planen. Verneplanen vil gjelde foran reguleringsplanen og berørt areal må i så fall vises som båndlagt område etter naturmangfoldloven i reguleringsplanen. Dersom det blir



nødvendig med tiltak innenfor det vernede området må det søkes om dispensasjon fra verneforskriften.

Formålet med naturreservatet er å bevare et større helhetlig, egenartet område med flere nasjonalt sjeldne naturtyper som er representative for kambrosilurlandskapet i indre Oslofjord, som tørre kalkskoger, rasmarker, rike strandberg og ferskvann. Området er svært artsrikt og Norges største kjente forekomst av ertevikke finnes her. Alm-lindeskogen inneholder flere rødlistede sopparter. Insektfaunaen er rik og varmekjær med meget høy verneverdi. De geologiske typelokalitetene for Tøyen- og Elnesformasjonen har stor vitenskapelig verdi. Vi forventer at det ikke planlegges for tiltak her.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og eventuelt godkjent reguleringsplan.

Med hilsen

Brede Kihle
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Håkon Ahrén Helø
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Viken fylkeskommune

Postboks 220

1702

SARPSBORG

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

Vår ref.: 423057/2023 - 2022/61162
Deres ref.: 20/157
Dato: 26.06.2023

Asker kommune - Reguleringsplan - Gbnr 68/393 - Bjerkåsholmen 115 - Detaljreguleringsplan - Offentlig ettersyn - Uttalelse

Vi viser til oversendelse fra Asker kommune av 10.05.2023, som gjelder offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Bjerkåsholmen 115, i Asker kommune.

Formålet med reguleringsplanene er å legge til rette for at det kan etableres permanente bygninger som sikrer at båtservicedriften kan opprettholdes og effektiviseres.

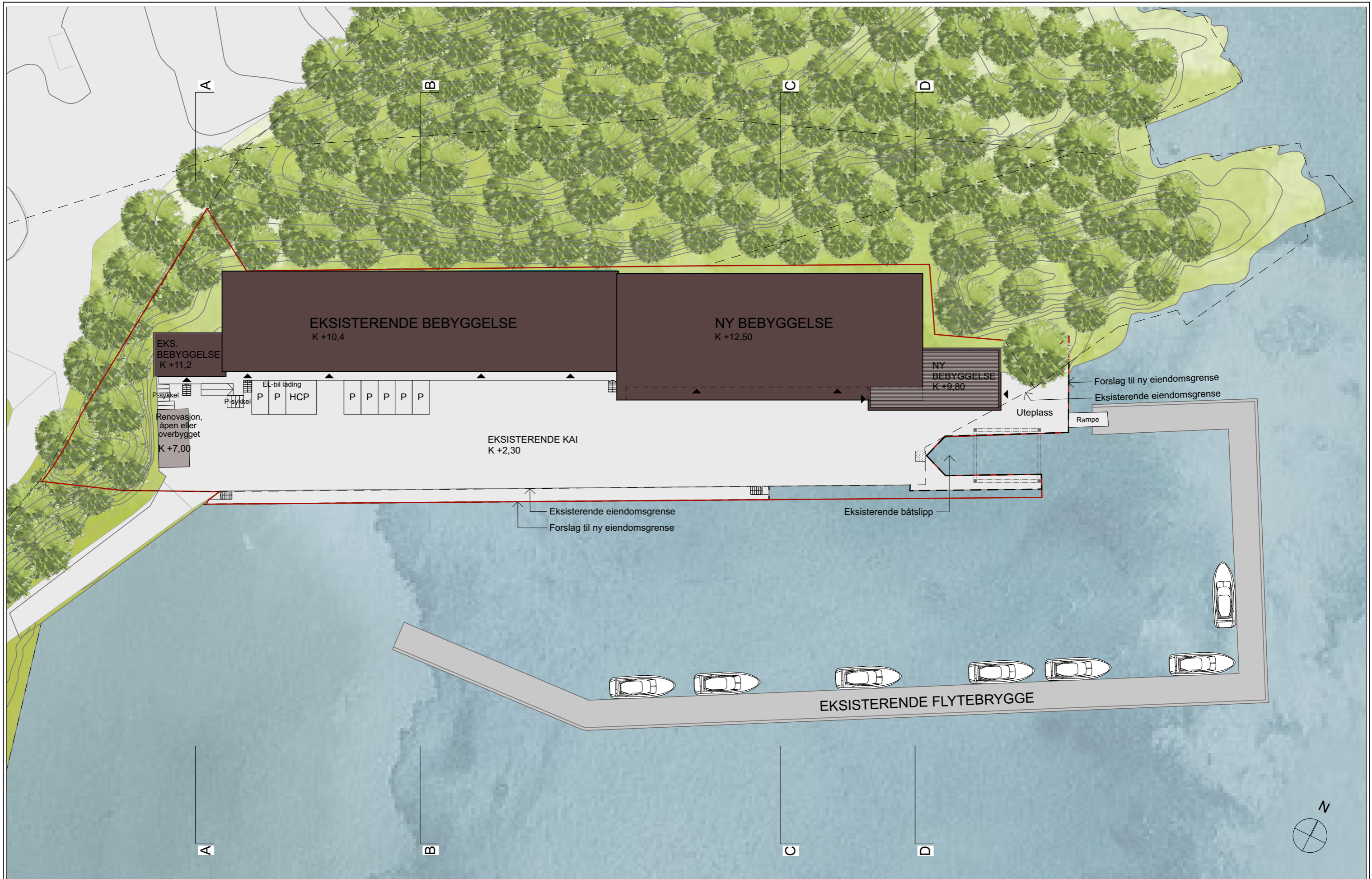
Videre er hensikten å legge rammer for fremtidig utvidet bruk, samt tilrettelegge for brygge og kaianlegg for kunder av båtservicen. Det legges opp til en utvidet tillatt bebyggelse for industri med tilhørende kontorer, lager og forretning. Samtidig å ta imot kunder på en bedre og mer hensiktsmessig måte da de som regel kommer sjøveien. En ny reguleringsplan vil sikre en bebyggelse med høy arkitektonisk verdi og et uteområde med de kvalitetene som det ønskes lagt opp til.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveg og som fagmyndighet for kulturminnevern. Fylkeskommunen har følgende merknader til planforslaget:

På bakgrunn av det tilsendte materialet, mener fylkeskommunen at tiltaket er i samsvar med vedtatt kommuneplan og har ingen merknader.

Vennlig hilsen

Mads Jørgen Lindahl
Seniorrådgiver



Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
02	Lagt til ekstra sykkelparkering og HC-parkering	19.12.2022	EOD	SS
01	Justerte høyder etter oppmåling, lagt til renovasjon	29.06.2022	TCH	RS

FROST
ARKITEKTER AS

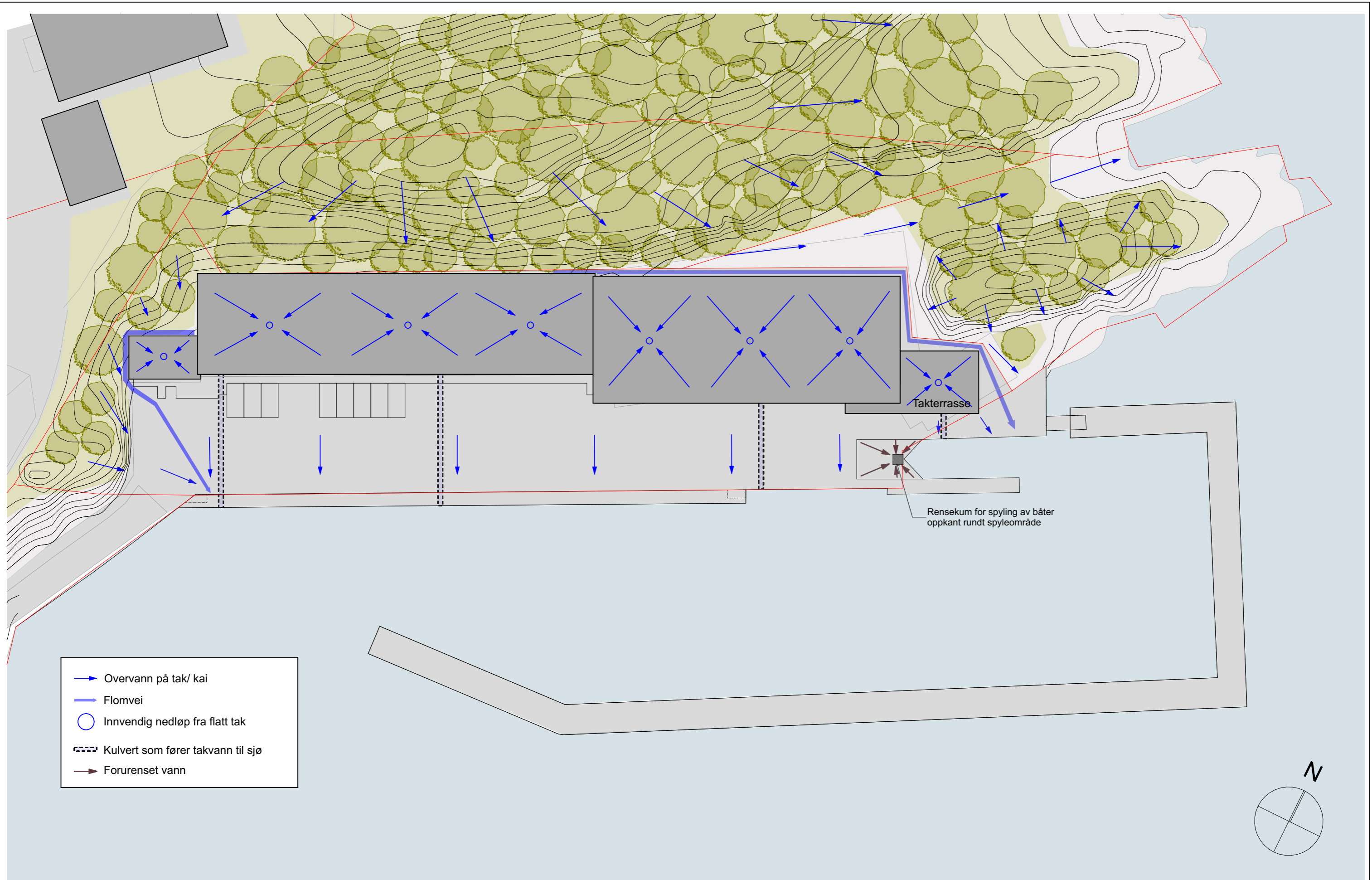
Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

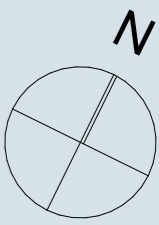
TEGNING:
Illustrasjonsplan A3

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLESTOKK: 1:500	TEGningsnr.: A10
TEGNER/KONTROLL SIGN.: TCH / SS	DATO OPPRETET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 19.12.2022	REV. NR.: 02



- Overvann på tak/ kai
- Flomvei
- Innvendig nedløp fra flatt tak
- Kulvert som fører takvann til sjø
- Forurenset vann



Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Overvannsplan **A3**

TEGningsstatus:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLESTOKK: 1:500	TEGNINGSNR.: A24
TEGNER/KONTROLL SIGN.: TCH/SS	DATO OPPRETTET: 29.06.2022	DATO ENDRET:	REV. NR.:

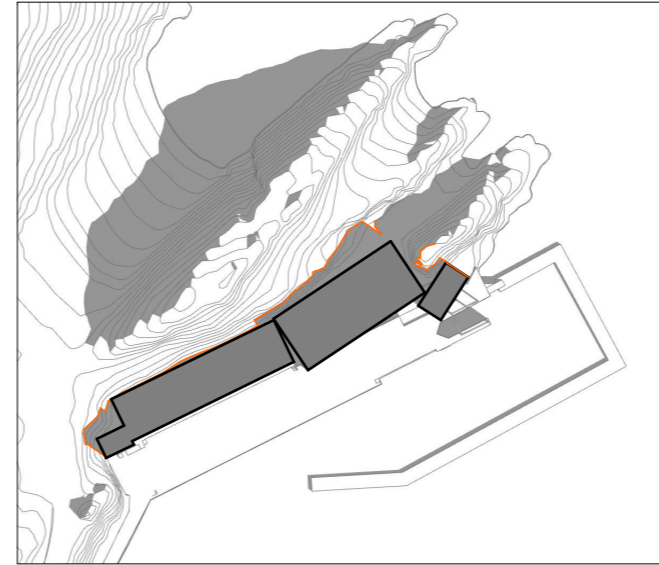
SOLSTUDIE EKSISTERENDE:

Tegningen illustrerer sol- og skyggeførhold for eksisterende lagerhaller ved vårjevndøgn, 21. mars.

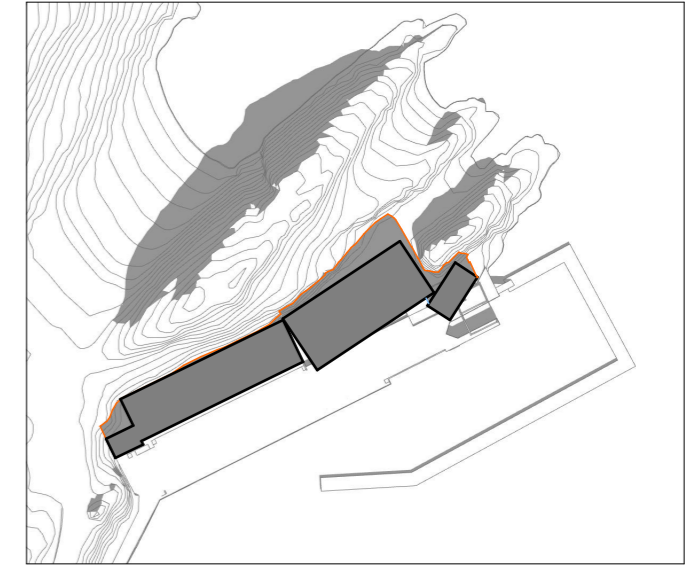
— = skygevirkning fra eksisterende bebyggelse



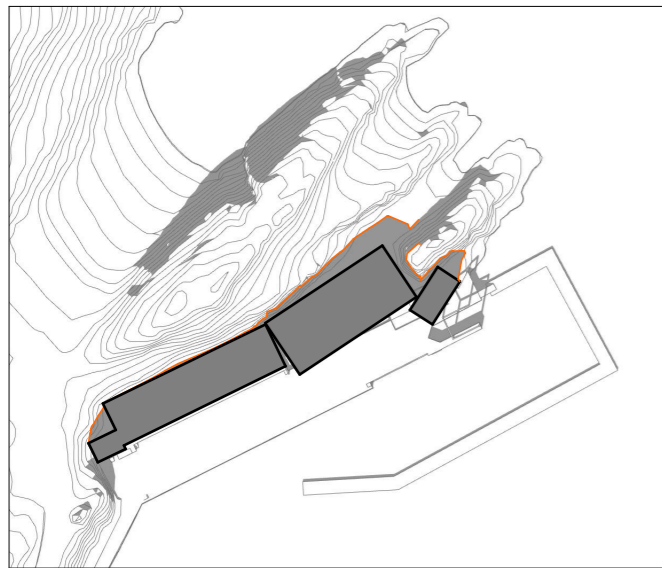
KL 08:00



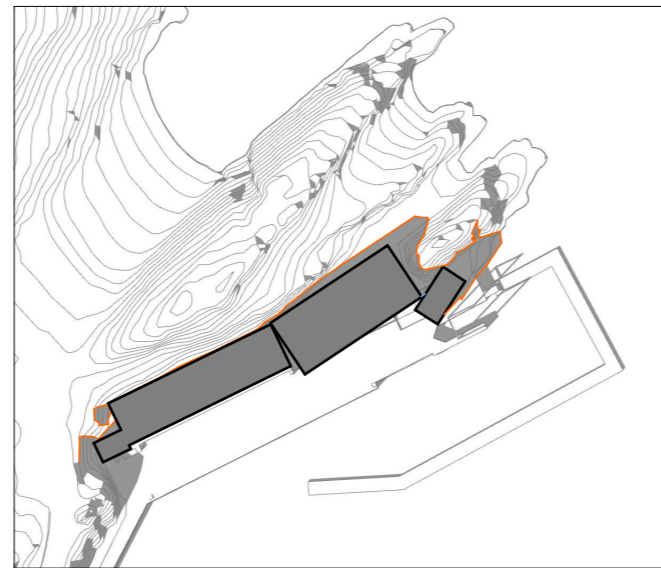
KL 10:00



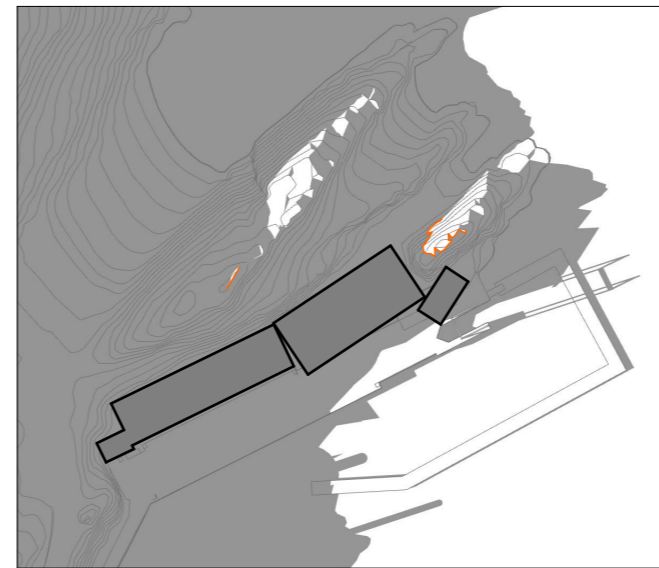
KL 12:00



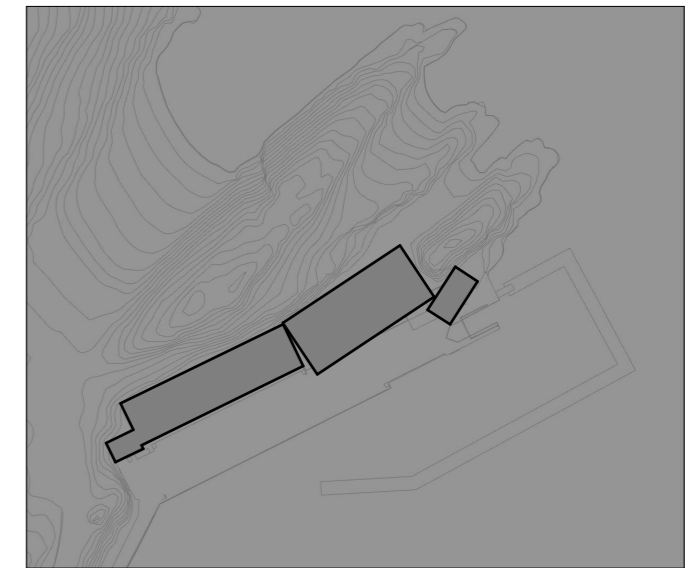
KL 14:00



KL 16:00



KL 18:00



KL 20:00

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Solstudie_21. mars_Eksisterende A3
TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.: A20
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETET: 29.06.2022	DATO ENDRET:	REV. NR.:

SOLSTUDIE NY:

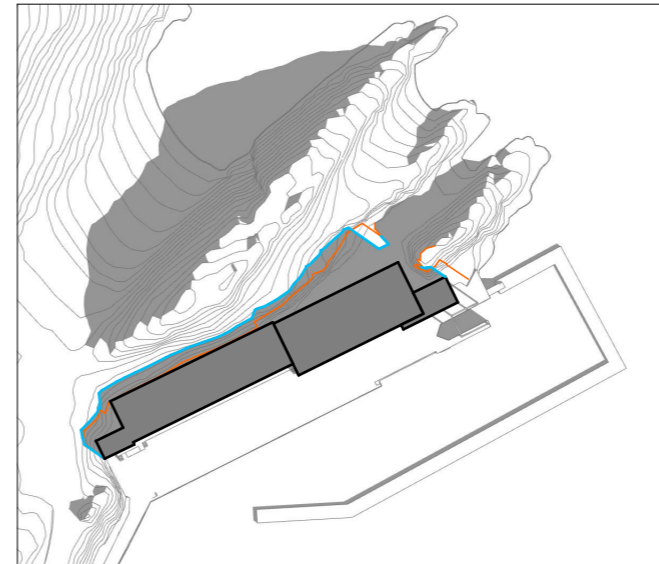
Tegningen illustrerer sol- og skyggeforhold for nye lagerhaller ved vårjevndøgn, 21. mars.

— = skyggevirkning fra eksisterende bebyggelse

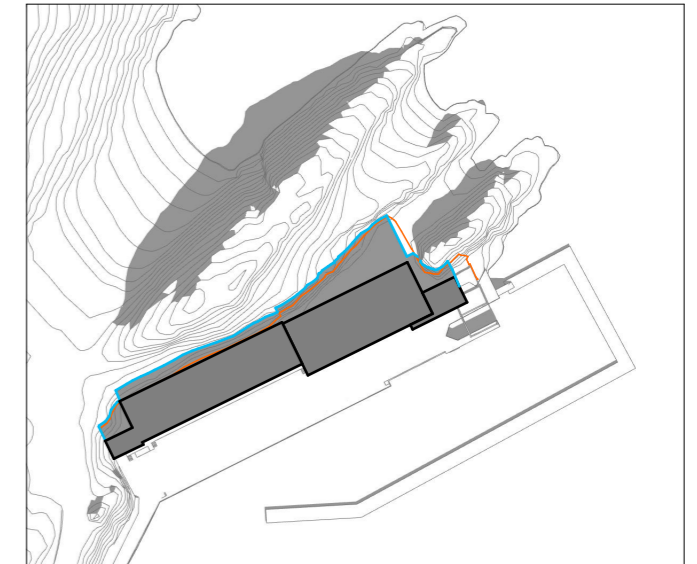
— = skyggevirkning fra ny bebyggelse



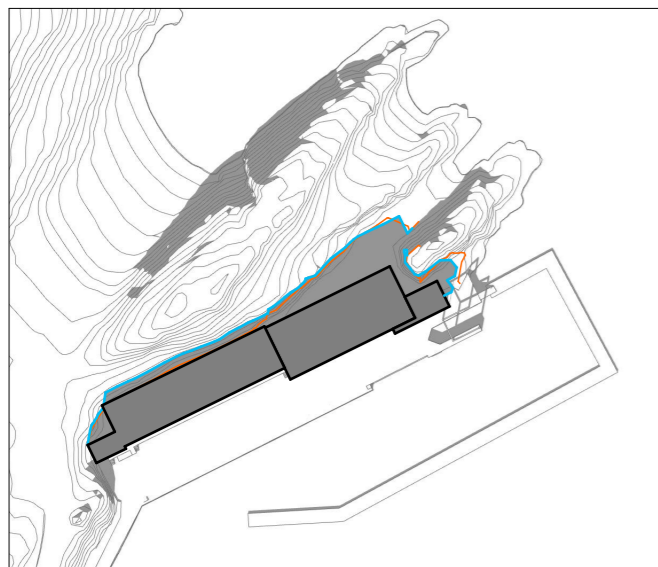
KL 08:00



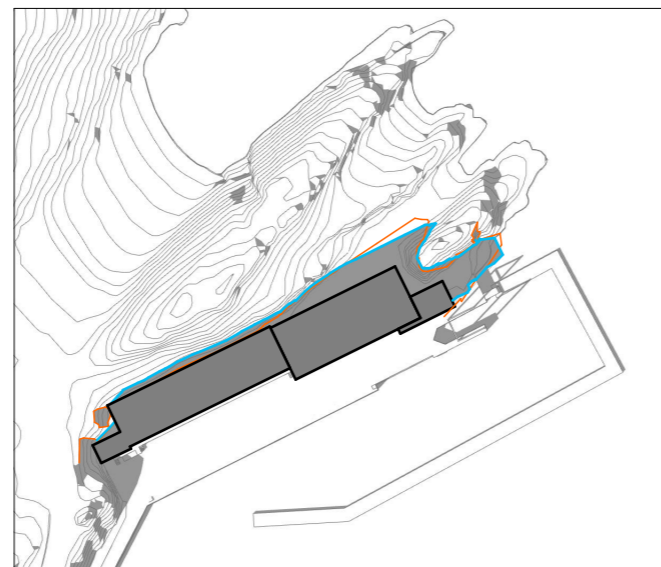
KL 10:00



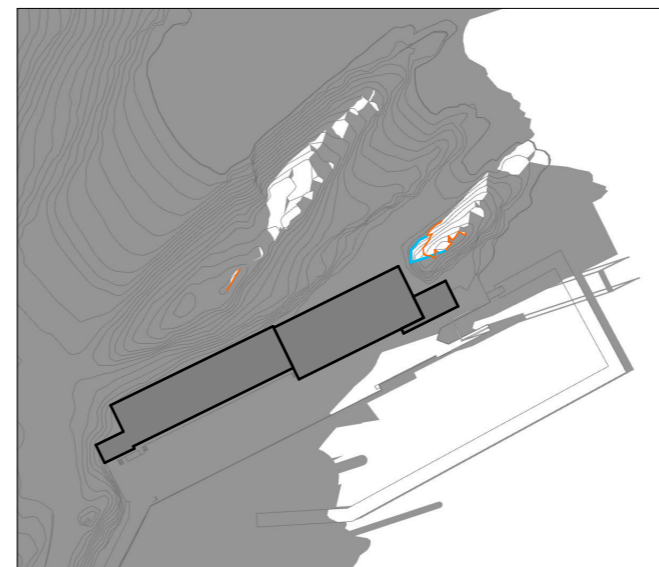
KL 12:00



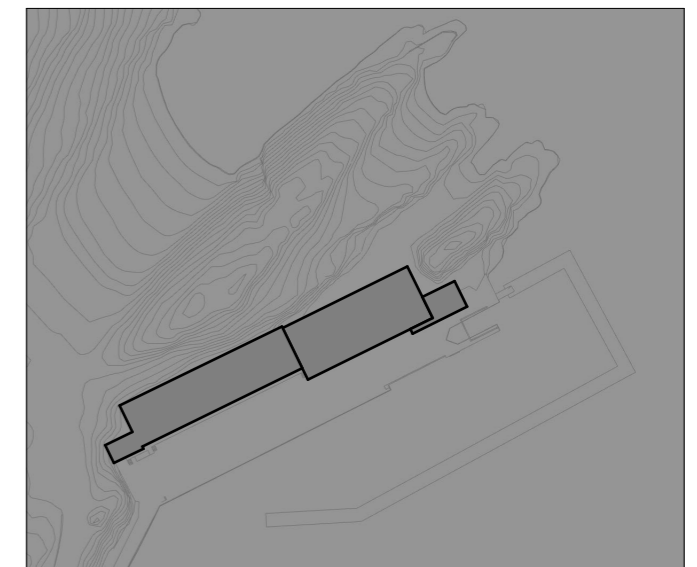
KL 14:00



KL 16:00



KL 18:00



KL 20:00

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Solstudie_21. mars_Ny situasjon A3

TEGNINGSSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR:
68/393

TEGNER/KONTROLL SIGN.:
HLK/SS

PROSJEKTNR.:
0064

DATO OPPRETTET:
29.06.2022

MÅLESTOKK:

DATO ENDRET:

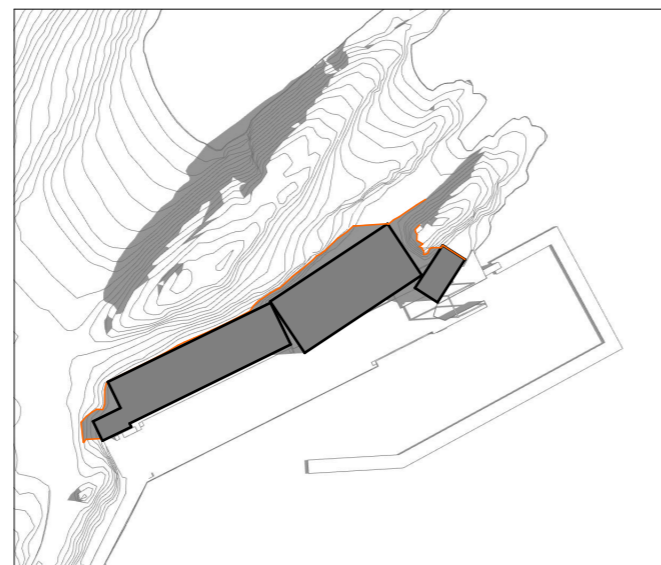
TEGNINGSNR.:
A21

REV. NR.:

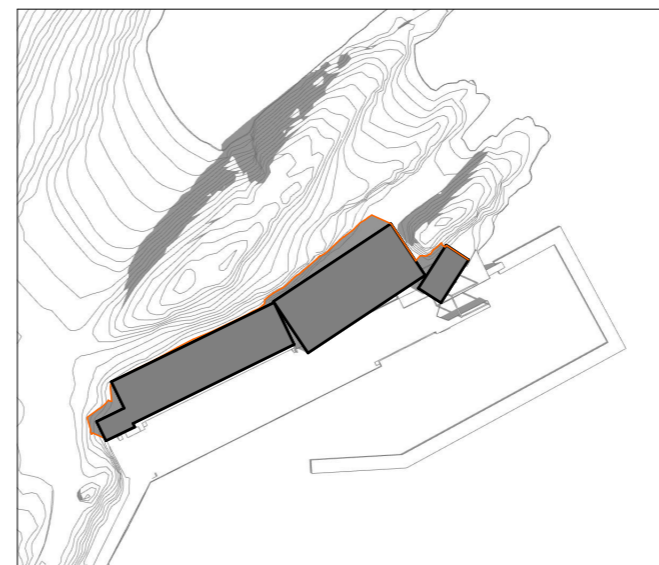
SOLSTUDIE EKSISTERENDE:

Tegningen illustrerer sol- og skyggeforhold for eksisterende lagerhaller ved sommersolverv, 21. juni.

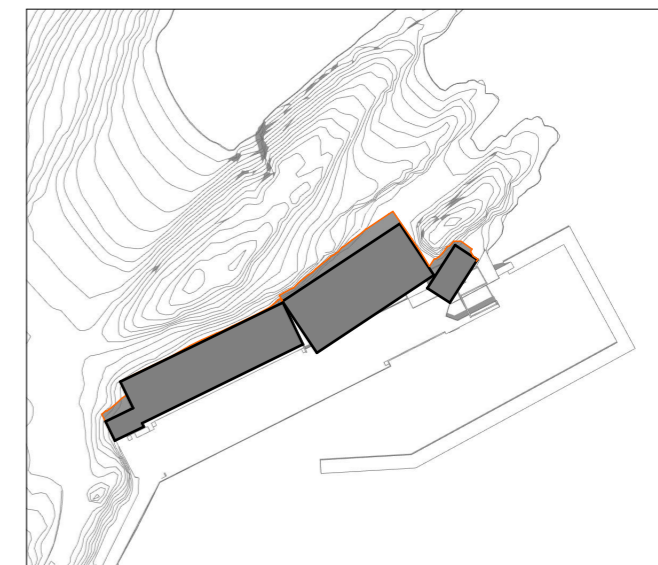
— = skygevirkning fra eksisterende bebyggelse



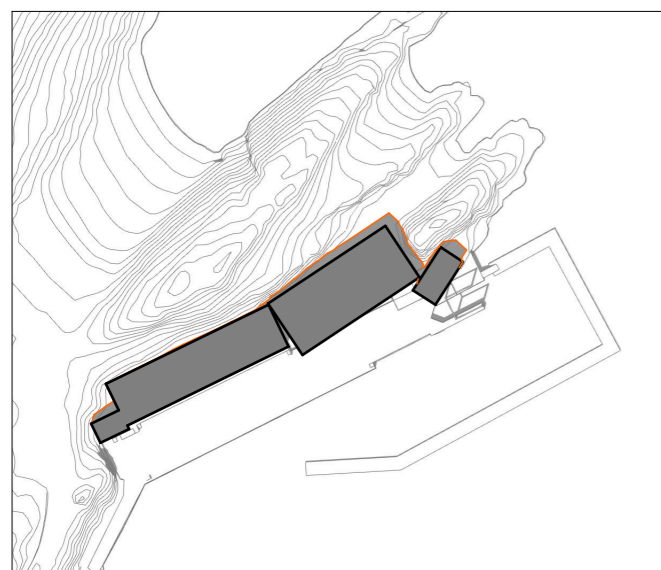
KL 08:00



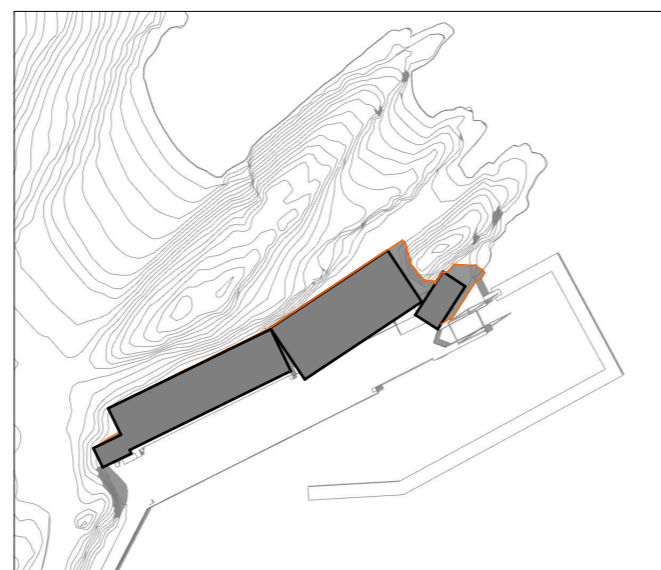
KL 10:00



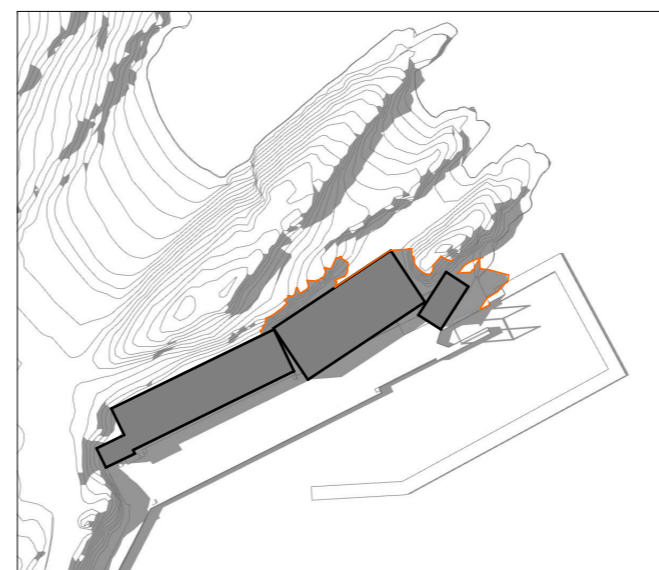
KL 12:00



KL 14:00



KL 16:00



KL 18:00



KL 20:00

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Solstudie_21. juni_Eksisterende A3

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR:
68/393

TEGNER/KONTROLL SIGN.:
HLK/ SS

PROSJEKTNR.:
0064

DATO OPPRETTET:
28.06.2022

MÅLESTOKK:

DATO ENDRET:

TEGningsnr.:
A22

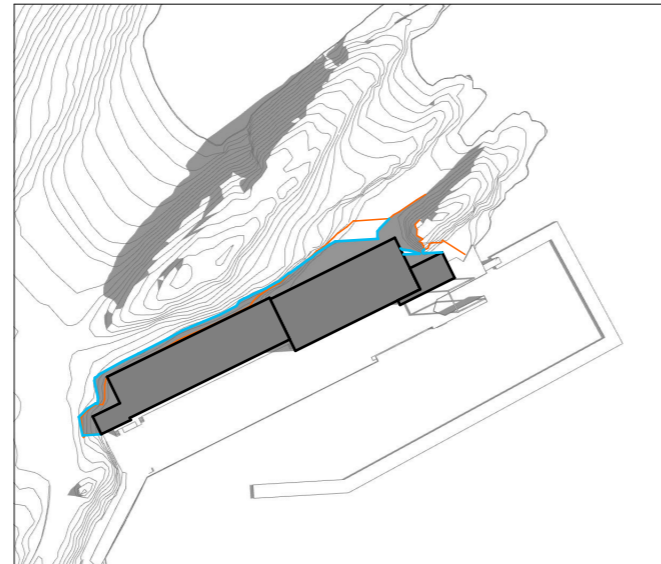
REV. NR.:

SOLSTUDIE NY:

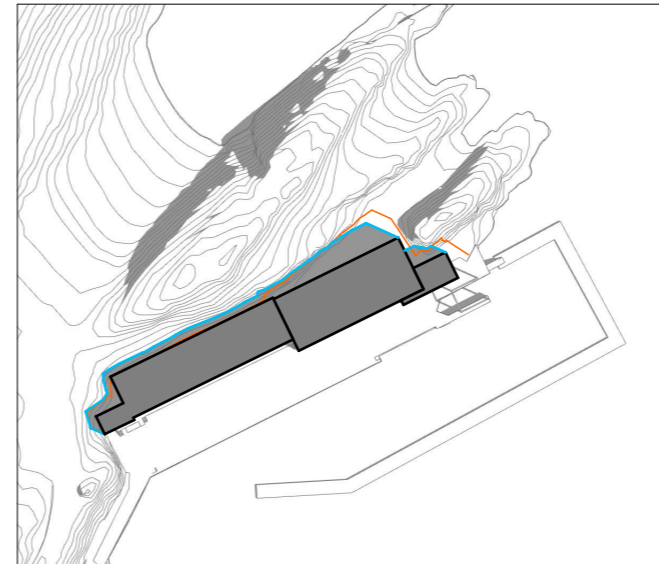
Tegningen illustrerer sol- og skyggeforhold for nye lagerhaller ved sommersolhverv, 21. juni.

— = skyggevirkning fra eksisterende bebyggelse

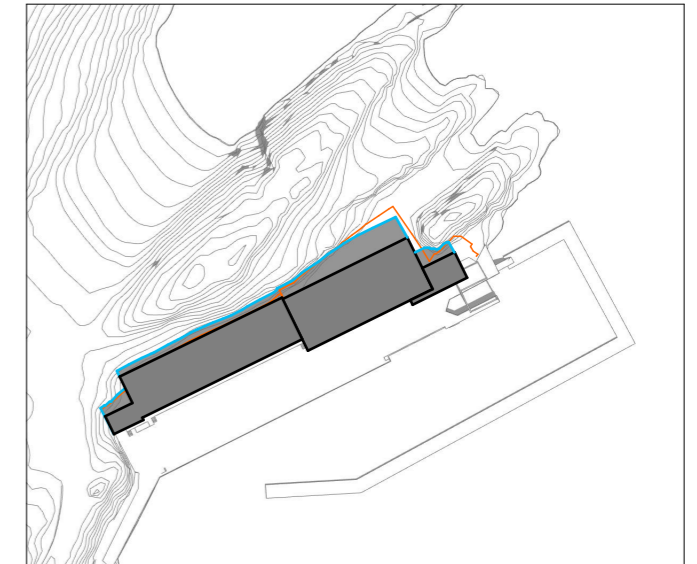
— = skyggevirkning fra ny bebyggelse



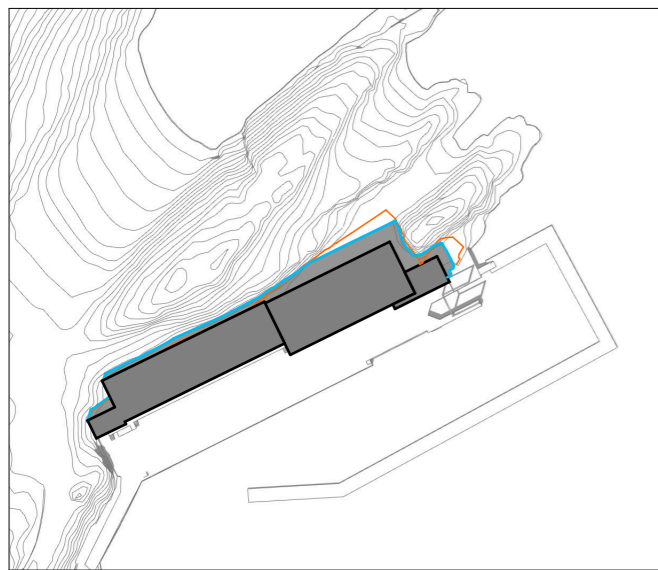
KL 08:00



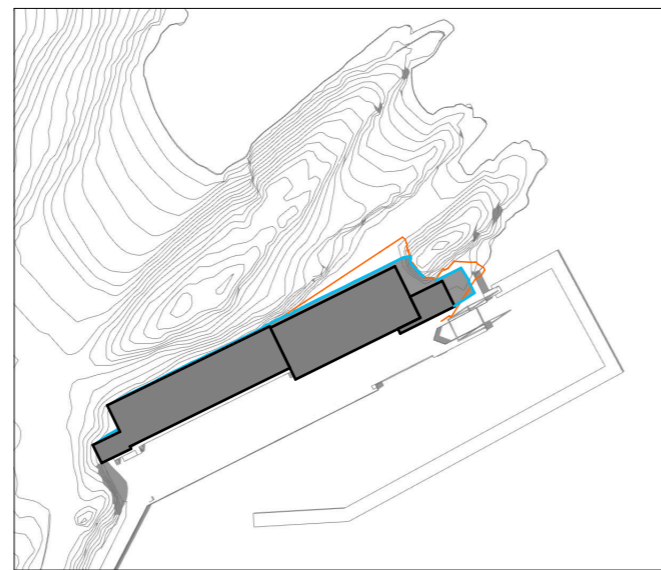
KL 10:00



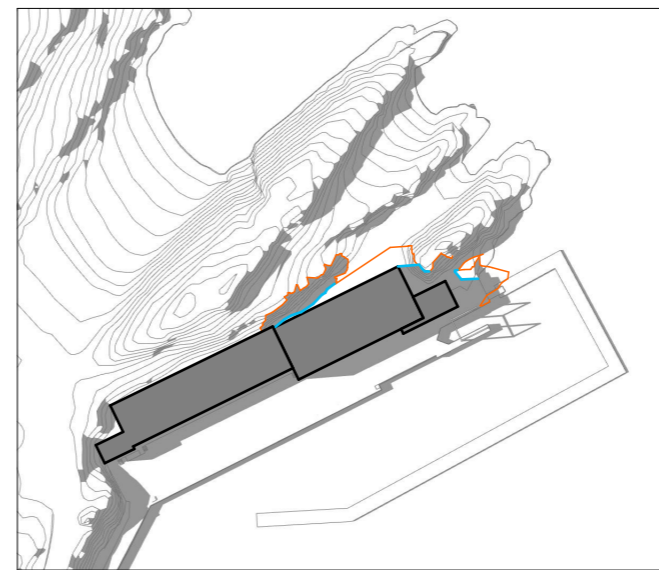
KL 12:00



KL 14:00



KL 16:00



KL 18:00



KL 20:00

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Solstudie_21. juni_Ny situasjon A3

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR./BNR:
68/393

TEGNER/KONTROLL SIGN.:
HLK / SS

PROSJEKTNR.:
0064

DATO OPPRETTET:
29.06.2022

MÅLSTOKK:

DATO ENDRET:

TEGningsnr.:
A23

REV. NR.:



Figur 1 Illustrasjon av ny ønkset bebyggelse fra øst

Miljøprogram for Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115 – GNR. 68, BNR. 393

- 16.03.2023
- Frost Arkitekter
- PlanID 202302
- Saksnummer 20/157

Innhold

1	INNLEDNING	3
1.1	HENSIKT MED MILJØPROGRAM.....	3
1.2	HENSIKT MED PLANARBEIDET.....	3
1.3	ASKER KOMMUNES RAMMER OG STRATEGIER FOR KLIMA OG MILJØ.....	4
2	KLIMA- OG MILJØMÅL FOR PLANEN	5
2.1	MILJØSERTIFISERING, FORBILDEPROSJEKTER OG INNOVASJONSELEMENTER.....	5
2.2	AREALBRUK.....	6
2.3	MOBILITET.....	6
2.4	ENERGI.....	7
2.5	MATERIALER OG OMBRUK.....	8
2.6	MASSEHÅNDTERING.....	8
3	MILJØOPPFØLGINGSPLAN	9

1 Innledning

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for at det kan etableres permanente bygninger som sikrer at båtservicedriften kan opprettholdes og effektiviseres. Videre er hensikten å legge rammer for fremtidig utvidet bruk, samt tilrettelegge for brygge og kaianlegg for kunder av båtservicen. Det legges opp til en utvidet tillatt bebyggelse for industri med tilhørende kontorer, lager og forretning. Samtidig leggs det til rette for å ta imot kunder på en bedre og mer hensiktsmessig måte da de som regel kommer sjøveien. En ny reguleringsplan vil sikre en bebyggelse med høy arkitektonisk verdi.

Planen skal sikre miljømessige gode løsninger. I forbindelse med oppgradering av anlegget i tråd med planen, vil det bli etablert avbøtende tiltak (filtrasjons-/renseanlegg, oppsamlingskummer osv. tilpasset moderne metoder for miljøvennlig båtvedlikehold) som sikrer at man unngår at forurensning i form av væske (forurenset spylevann, overvann, drivstoff), partikler (bunnstoffrester, forurenset avskrapet skjell/tang), plast, osv. kommer ut i sjøen.

1.1 Hensikt med miljøprogram

Hensikten med miljøprogrammet er å planlegge for hvordan plan- og byggeprosesser i kommunen bidrar til kommunens overordnede målsetninger for klima og miljø.

Miljøprogrammet skal beskrive forslagsstillers miljøambisjoner, miljømål og – tiltak. Forslagsstiller skal i miljøprogrammet synliggjøre hvordan planen bidrar til miljøkrav og mål i relevante planer og strategier med etterprøvbare og konkrete målsettinger og tiltak for prosjektet. Det skal videre redegjøres for hvordan tiltakene sikres i planforslaget.

Der prosjektet har planlagt for innovative løsninger for klima og miljø – forbildeprosjekter – piloter og annet presiseres dette under relevant tema i avsnitt 2 av miljøprogrammet. Videreføring av miljøprogrammet beskrives i avsnitt 3.

Klimaberegninger skal benyttes som verktøy ved alternativvurderinger gjennom planlegging som del av beslutningsgrunnlag for å sikre reduserte klimagassutslipp fra tiltaket.

Kravet om miljøprogram er forankret i kommuneplanens arealdel.

1.2 Hensikt med planarbeidet

Planforslaget skal legge til rette for:

- at båtservicen kan opprettholdes og effektiviseres
- utvidet bebyggelse og bruk
- etablering av permanent godkjente bygninger innenfor formålet industri/kontor/verksted med tilhørende lager og mulighet for salg av varer knyttet til virksomheten
- brygger og kaianlegg for kunder og båtservicen

Planen skal sikre:

- ny bebyggelse og uteområder med høy arkitektonisk kvalitet
- bevaring/restaurering av naturverdier/grøntstruktur i naturreservatet på land og i vann
- miljømessig gode løsninger, høye miljøambisjoner og lavest mulig klimagassutslipp
- åpen overvannshåndtering og sikring av flomveier
- trafikksikre løsninger

1.3 Asker kommunes rammer og strategier for klima og miljø

1.4 [Asker kommuneplan](#) Krav til miljøprogram i § 9-1 (Pbl § 11-9 nr. 8)>

- [Temaplan klimaendringer](#)
- [Temaplan for vann og vannmiljø](#)

2 Klima- og miljømål for planen

I det følgende beskrives konkrete og rapporterbare mål og tiltak for hvordan planen bidrar til kommunens målsetning om at tiltak er klima- og miljøkløkt.

2.1 Miljøsertifisering, forbildeprosjekter og innovasjonselementer

Planen har til hensikt å legge til rette for et forbildeprosjekt innenfor gjenvinning av energi fra nærliggende næring. Samtidig vil næringsbyggene føres opp med en materialpalett som avviker fra materialene man vanligvis ser på båtserviceanlegg - lys plast og stålstrukturer. I stedet vil de nye næringsbyggene kles med ton-i-ton materialer som er med på å billedliggjøre kystnær industri. Prosjektet ønsker å være et forbilde for at næring og industri også kan gis en materialbruk som tar opp i seg naturfarger slik at bebyggelsen sklir inn i sine omgivelser.

Det er ønske om å benytte seg av grønne tak med sedumkassetter. Kasettene vil romme stedlige vekster som er å finne langs kysten i Oslofjorden, og som bidrer til å styrke floraen og faunaen i området. Dette bidra også til å håndtere overvann internt på egen grunn, samtidig som grønne tak åpner for større økologisk og biologisk mangfold på eiendommen, som i dag i hovedsak består av harde flater. Det skal ikke benyttes vekster som ikke er ønskelig for området, men fauna som er stedsegent.

Det er et samarbeid med Veas på naboeiendommen for å knytte dem til seg med kjøp av biogass. Dermed kan man benytte seg av kortreist energi fra et avfallsprodukt. Biogassen blir brukt til energi, strøm og oppvarming. Det vil graves en ledning under bakken som sikrer denne tilgangen. Arbeidet til og fra Veas skal ikke påvirke kyststien.

Det anlegges spyleplass for båtene som gjør at forurensede partikler eller materialer ikke renner ut i sjøen. Det vil etableres et filter eller en mobil spyleplass med tilhørende renseanlegg som muliggjør nullutslipp i havn og marinaen.

Det er ønske om å implementere solceller på tak som kan bidra til at bedriften kan benytte seg av solenergi da eiendommen ligger på en solfylt plass og har relativt store takflater. Solceller og grønne tak vil ikke etableres samme sted, men sees i sammenheng med overvannsprosjekteringen.

Det er ønske om å etablere et septikmottak til sjøs slik at båtene kan tømmes her istedet for i sjøen. Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet utreder i 2023 et eventuelt forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden. Dersom dette vedtas vil behovet for septikmottak øke betraktelig. Det vil vurderes hvor plassering av septic plasseres i detaljprosjekt. Håndtering av septic vil ledes i en ledning under bakken og opp til Veas som et samarbeid med Veas. Det vil således ikke generere landtrafikk knytte til etablering og drift av septicanegget.

Det er ønske om at bedriften kan legge opp til ladestasjoner for el-båter, som forventes å bli stadig mer populært.

2.2 Arealbruk

Kommunens målsetninger:

- *Prioritere, transformere og gjenbruke nedbygde arealer fremfor å ta i bruk ubebygde areal.*
- *Sikre, styrke og reetablere naturområder og verdier, vann og marint biologisk mangfold, jordvern, bærekraftige økosystemer og blågrønne strukturer.*
- *Bygge for fremtidens behov med mer fleksible løsninger og sambruk av arealer.*

Hovedutfordring

Planens viktigste utfordringer er å kunne skape arealer som kan bidra positivt, samtidig som bebyggelsen ikke opptar nødvendig areal som må benyttes til reparasjon av båter på land.

Planens mål:

- Utbyggingens fotavtrykk er plassert på allerede utbygd areal og på areal som har lav eller ingen økologisk verdi.
- Planen bidrar til reduserte klimagassutslipp.
- Planen bidrar til å sikre, styrke og øke naturmangfoldet i området.
- Naturverdiene i naturreservatet skal sikres/beskyttes. MOP skal levers i forbindelse med søknad om riving og rammesøknad. Gjerder etc. Skal være dokumentert på plass før arbeider starter.

Tiltak

Det vil benyttes miljøtiltak som vil bidra til å gi bedriften et lavere CO2 avtrykk. Ny bebyggelse vil bli langt mindre energikrevende enn dagens bebyggelse. Det vil bli benyttet materialer og overflater som bidrar til mindre fjernvirkning langs kysten. Dette vil bidra til at byggene vil innlemmes bedre i sine omgivelser. Tiltakene på land med miljøstatsjon for spyleplass og septiktank vil bidra til at ikke unødvendige partikler renner ut i sjø, men ivaretas på en god måte uten å skade dyrelivet i sjø. Grønne tak styrker og reetablerer biologisk mangfold på eiendommen som tidligere bare har bestått av harde flater. Det vil bli benyttet stedstilpasset plantevalg. Der det ikke etableres grønne tak kan det etableres solceller.

2.3 Mobilitet

Kommunens målsetninger:

- *Redusere transportbehovet.*
- *All økning i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk.*
- *Redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy.*

Hovedutfordring

Hovedutfordringen er at de midlertidige byggene ikke egner seg for bruken gjennom vinterhalvåret, da de ikke er isolert. Båter må fraktes til annet egnet sted for å drive vedlikehold på båter som er i opplag. Gjennom planen vil det derfor sikres at det kan etableres ny bebyggelse som sikrer at vedlikehold kan utøves på egen grunn.

Planens mål:

- Grepene i planen bidrar til å redusere direkte og indirekte klimagassutslipp for området.
- Forenkler bruk av båt og sykkel fremfor bil for ansatte og kunder.

Tiltak

Bedriften har mange kunder som holder til i det omkringliggende området, hvor det er stort antall fritidsbåter. Bedriftens plassering gjør at man i indre Oslofjord kan levere båt sjøveien for reparasjoner, uten å måtte kjøre langt ut av Oslofjorden. Dette reduserer bilbruk, reduserer kø og senker CO2 utslippet fordi båten kan fraktes kortere ved behov for service eller reparasjoner. Eksisterende bygningsmasse blir rehabilitert og gjenoppbygget og blir mer egnet og gunstig for arbeid gjennom hele året. Bilparkeringen på eiendommen reduseres til et minimum. Det legges opp til tilstrekkelig med sykkelparkering. Dermed kan sykkel bli et alternativt transportmiddel for både ansatte og kunder. Adkomst med båt for kunder forbedres kraftig med et venteområde øst på eiendommen. Dette gjør det enklere for kundene å komme sjøveien, og bidrar til å minske kø og bilbruk.

2.4 Energi

Kommunens målsetninger:

- Asker kommune har mål om økt bruk av lokal fornybar energi.
- Energieffektive bygg og samlet redusert energibruk i kommunen
- Fremtidsrettede energiløsninger og løsninger for bedre effektstyring.
- I 2030 er all bygg- og anleggsvirksomhet i Asker utslippsfri.

Hovedutfordring

Bygningsmassen er i dag uisolert. Det er kostbart å holde arealene oppvarmet, samt drift og vedlikehold gjennom lange kalde måneder i året. Det benyttes mye energi for å holde bygningmassen oppvarmet nok til å fungere for å jobbe i. Dette er svært kostbart for bedriften.

Planens mål:

- Planlagte bygninger skal ha økt isolasjon som trekker ned behovet for oppvarming.
- Tilrettelegge for fremtidsrettede energiløsninger der levetidskostnader og klimaeffekt vektlegges i valg.
- Bruk av utslippsfri anleggsmaskiner.

Tiltak

Det er intensjon om et samarbeid med Veas som ligger på naobeiendommen, for benyttelse av biogass. Det ønskes etablert en ledning som kan frakte biogass fra anlegget til Veas til Vollen Båtservice. Slik kan bedriften benytte seg av kortreis energi. Veas renses årlig om lag 2000 tonn nitrogen, 300 tonn fosfor og en stor mengde organiske stoff. Det som fjernes i renseanlegget prosesseres til biogass og bioest. Biogass dannes når organisk materiale brytes ned av mikroorganismer i oksygenfritt miljø. Siden råstoffet kommer fra biologisk materiale regnes forbrenningen som CO2-nøytral da denne går inn i det naturlige CO2-kretsløpet. Biogass kan utnyttes til å produsere strøm, varme og drivstoff. Biogass kan bidra til å løse essensielle samfunnsoppgaver og redusere menneskers belastning på miljø og klima. Oppvarming og energi fra biogass vil skape nye grønne arbeidsplasser på Vollen Båtservice. Det er også intensjon om å anlegge solceller deler av anleggets takflater. Anlegget ligger solfylt til, og takflatene er egnet for dette. Det forventes å bli en større etterspørsel etter ladestasjoner for el-båter, tilsvarende hva man har sett for el-biler. Det er ønske å planlegge for at bedriften kan tilby nytenkende løsninger for lading av el-båt i tråd med økende etterspørsel.

2.5 Materialer og ombruk

Kommunens målsetninger:

- *Asker skal bli en foregangskommune på sirkulærøkonomi.*
- *Rehabilitering av bygg prioriteres fremfor å rive og bygge nytt.*
- *Redusert indirekte utslipp fra materialbruk i bygg ved å redusere forbruk av materialer, øke ombruk av byggematerialer ved rehabilitering og oppføring av nye bygninger, og ved å ta i bruk materialer med lavt klimafotavtrykk.*

Hovedutfordring

Eksisterende bebyggelse er i dårlig forfatning. Eksisterende bygninger er kledd med eternittplater, blikkplater, og annet nedslitt materiale. Eksisterende lagerhall er oppført i stål og plast.

Planens mål:

- Beste praksis vil benyttes til å redusere klimagassutslipp og ressursbruk fra bygg og utomhusarealer.
- Området ønskes utviklet i tråd med sirkulære prinsipper.
- Planlagte bygninger skal oppnå lavt energibehov.
- Planen legger opp til at man vil få et anlegg på et industriområde med økte visuelle kvaliteter.

Tiltak

Det etableres en saneringsplan som sikrer at farlig avfall (som eternittplater) håndteres på rett måte. Det er ønske om å gjenbruke deler av eksisterende bygningsmasse for å unngå mer riving enn nødvendig. Ny bebyggelse vil være i henhold til krav til energieffektivitet i gjeldende teknisk forskrift. Det er intensjon om kartlegging av hvilke eksisterende ressurser på eiendommen som kan gjenbrukes, i tråd med sirkulære prinsipper. Ny og ombygget bygningsmasse planlegges med overflater med lang levetid, som vil gi økte visuelle kvaliteter.

2.6 Massehåndtering

Kommunens målsetninger:

- *Asker kommune har mål om mest mulig ombruk, gjenvinning og nyttiggjøring av overskuddsmasser fra bygge- og infrastrukturprosjekter.*
- *Ressurseffektivt system/logistikk for å redusere transporten*

Hovedutfordring

Det er ikke mulig å ombruke masser da eiendommen består hovedsakelig av harde overflater belagt med asfalt.

Planens mål:

- Planforslaget har mål om massebalanse innenfor planområdet så langt dette er mulig.
- Planen skal tilrettelegge for redusert transport av masser, bevaring av verdifulle masser og hindre spredning av fremmede arter.

Tiltak

Det skal ikke tas ut masser i stor grad, fordi ny bebyggelse planleggesomtrent samme steder som dagens bebyggelse. Planen innebærer dermed lite massehåndtering.

3 Miljøoppfølgingsplan

Miljømål og tiltak må følges opp av den enkelte utbygger, og redegjøres for i miljøoppfølgingsplaner (MOP) forankret i dette miljøprogrammet.

Krav til miljøoppfølgingsplan settes som bestemmelse i reguleringsplan, se reguleringsbestemmelsene.

Oppfølging av miljøprogrammet skal ivaretas gjennom prosjektering og utførelse av alle ansvarlig prosjekterende, byggherer og utførend. Miljøoppfølgingsplanen skal være en del av prosjekteringsunderlaget.

Til: Siri Sandbeck Walther
Frost Arkitekter AS
Rådhusgata 4
0151 Oslo

Oslo/Lier 27.03.2020

Naturfaglig uttalelse i forbindelse med nybygg; Vollen båtservice, Bjerkåsholmen 115, Slemmestad.

BioFokus ble 18. mars 2020 oppringt av Siri Sandbeck Walther fra Frost Arkitekter AS angående et planlagt reguleringsarbeid på ovenstående adresse, gnr/bnr: 68/393. Bakgrunnen for henvendelsen var pålegg fra rådmannen om å utføre en naturfaglig vurdering av konsekvensene av det planlagte tiltaket i forhold til nabo-eiendommen, som er fredet som naturreservat (Bjerkås naturreservat). Rådmannens innstilling var også at det nye bygget, som skal erstatte den gamle bygningsmassen, måtte trekkes 4 meter unna eiendomsgrensen i retning sjøsiden (mot kaianlegget) av hensyn til eksisterende naturreservat. Nåværende bygningsmasse ligger kant i kant med eiendomsgrensene (og naturreservatet). Bygningsmassen består av tre separate bygg: en langstrakt kontorbygning i vest, en stor lagerhall (plasthall) i øst, og en mindre bod/verksted lengst sørøst (Fig. 1). Dette er en gammel industritomt som ble anlagt lenge før naturreservatet ble opprettet.



Figur 1: Flyfoto som viser bygningsmassens plassering (Vollen båtservice gnr/bnr 68/393) i forhold til eiendomsgrensene.

BioFokus, ved Jon T. Klepsland, foretok en befaring i området like bak (nord for) bygningsmassen 24. mars 2020 med hensikt å dokumentere eventuelle spesielle naturverdier og avklare potensielle konflikter mellom byggeplanene og naturreservatet. Senere samme dag ble det foretatt en felles befaring med Siri og en annen representant fra Frost Arkitekter AS hvor byggeplanene ble ytterligere gjort rede for.

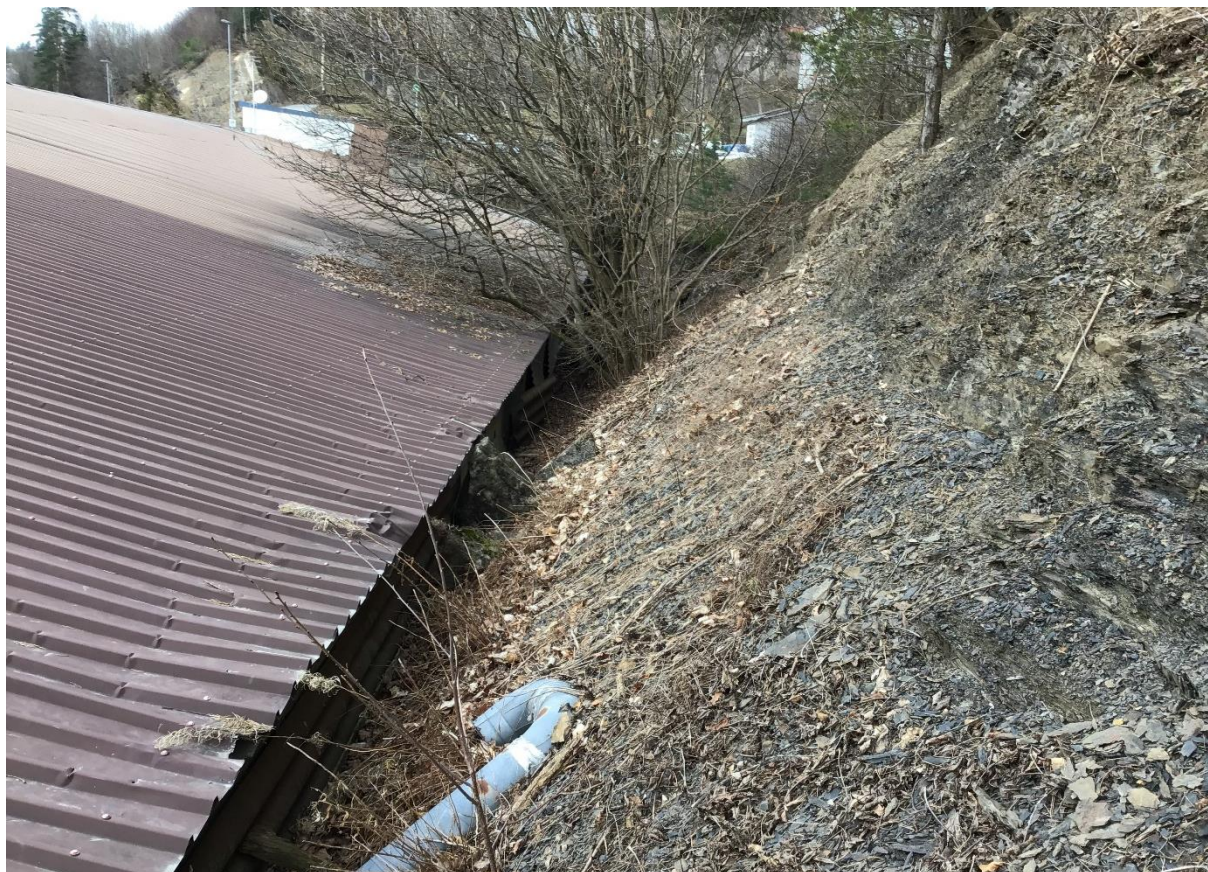
Bjerkås naturreservat ble først vernet i 2008, og grensene ble sist justert i 2018 (Lovdata.no). Hentet fra verneforskriften: "Formålet med naturreservatet er å bevare et større helhetlig, egenartet område med flere nasjonalt sjeldne naturtyper som er representative for kambrosilurlandskapet i indre Oslofjord, som tørre kalkskoger, rasmarker, rike strandberg og ferskvann. Området er svært artsrikt og Norges største kjente forekomst av ertevikke finnes her. Alm-lindeskogen inneholder flere rødlistede sopparter. Insektfaunaen er rik og varmekjær med meget høy verneverdi. De geologiske typelokalitetene for Tøyen- og Elnesformasjonen har stor vitenskapelig verdi."

De nøyaktige yttergrensene (knekkpunktene) for naturreservatet skal være avmerket i marka, men disse ble ikke observert/lokalisert ved denne befaringen. Men et skilt om naturreservat er plassert omtrent på eiendomsgrensen like bak plasthallen. Grensene for naturreservatet framgår av kart datert Miljødirektoratet april 2018, og de samme grensene er å finne på Naturbase <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/>. Yttergrensene for naturreservatet følger her nøyaktig eiendomsgrensene, men den eksisterende bygningsmassen ligger ifølge disse kartene delvis innenfor naboeiendommene (68/394 og 68/395) og dermed naturreservatet (Fig. 2).



Figur 2: Bjerkås naturreservat (rød skravur) følger eiendomsgrensene. Kart-grensene for reservatet berører både plasthallen og krysser taket på boden/verkstedet i sørøst.

Ved befaring ble det fastslått at den sørvendte delen av naturreservatet som ligger nærmest bygningsmassen og opp mot åsryggen i stor grad består av rødlistete naturtyper. Kalkfuruskog (VU) iblandet noe kalk-lindeskog (EN) dominerer. Ellers inngår noe åpen grunnlendt kalkmark (EN) og noen moderat sol-eksponerte kalk-bergvegger (NT). Svart skifer (alunskifer) dominerer berggrunnen, og denne fliser opp slik at bergveggene fremstår som lite stabile. På berg og berghyller i skråningene like bak lagerbygningen ble det notert typisk vegetasjon for kambrosilurbergarter i Oslofeltet med bl.a. hårstjernemose, putevrимose, storbust, storblomstermose, storklokkemose, bakkemynte, blåveis, fingerstarr, flekkgrisøre, hvitbergknapp, liljekonvall, markmalurt, prikkperikum, rundskolm, sandarve og sølvmure. Av kalk- eller base-krevende lav-arter ble notert jordglye (*Collema tenax*), flishinnelav, *Romularia lurida* og *Caloplaca citrina/flavocitrina*. Ingen spesielt krevende eller sjeldne arter ble observert.



Figur 3: Kontorbygningen i vest ligger tett inntil naturreservatet og utsprengt bergvegg av svart skifer.



Figur 4: Kontorbygningens plassering i forhold til terrenget sett i fra vest mot øst.

Vegetasjonen og terrenget nærmest bygningsmassen bærer tydelig preg av å ha ligget i skyggen av bygningsmassen i lang tid. Kontorbygningen og vestre del av plashallen ligger kloss inntil den kunstige (utsprengte) bergveggen bak (Fig. 3). Lengst vest ligger bygningen til dels også mot fyllmasser/ veiskråning (Fig. 4). Østre del av plashallen ligger fritt, og terrenget bak hallen er slakere. Bak denne østre delen av plashallen er det en kileformet asfaltbelagt plattning mellom plashall og terrenget (Fig. 5).

Den nye bygningsmassen vil fortsatt komme til å kaste skygge over deler av naturreservatet uansett hvordan denne blir plassert, og gevinsten ved å flytte bygningsmassen frem i forhold den nåværende plassering vil etter alt å dømme være ubetydelig i forhold til eksisterende og potensielle naturkvaliteter. Derimot er det viktig at skyggeeffekten fra den nye bygningsmassen ikke blir større enn det den er i dag. Økt skyggeeffekt vil sannsynligvis medføre betydelig forringelse av de rødlistete naturtypene på stedet, inkludert stedbundet arts mangfold, ettersom dette i stor grad er betinget av høy solinnstråling.



Figur 5: Kileformet asfaltert platting bak plasthallens østre del. Merk skilt om naturreservat i midtre-høyre del av bildet.

Mellom plasthallens østvegg og boden/verkstedet lengst sørøst er det en sparsomt vegetert bergrygg som stikker ut mot plasthallens vegg (Fig. 6 og 7). Bergarten fremstår som hardere og surere enn andre steder i området, og har liten biologisk verdi. Hvis det skulle være ønske om å rette opp bergveggen mot plasthallens østvegg ville det derfor ikke være noen gode naturfaglige argument mot.



Figur 6: Skrå bergvegg mot plasthallens østvegg (kortveggen). Blikk mot nord.



Figur 7: Skrå bergvegg mot plashallens østvegg (kortveggen). Blikk mot sør.

Konklusjon:

De mest vesentlige hensyn som kan tas vil være:

- 1) Unngå at den nye bygningen blir høyere i forhold til dagens gesimshøyde. Dette for å unngå økt nedskygging av de rødlistete naturtypene innenfor naturreservatet.
- 2) Unngå aktivitet, eller annen bruk og slitasje, på vegetert/ naturlig mark/ terreng innenfor grensene for naturreservatet i forbindelse med byggingen.
- 3) Unngå/ begrense avrenning og støv-fluks inn i reservatet under bygging.

Vennlig hilsen

BioFokus

v/ Jon T. Klepsland

DESIGNMAL

TILHØRENDE
REGULERINGSPLAN FOR BJERKÅSHOLMEN 115
GNR./BNR.: 68/393, 3040 SLEMMESTAD
DATERT 01.07.2022



BAKGRUNN FOR DESIGNMALEN

Reguleringsplanen for Bjerkåsholmen 155, gnr./ bnr.: 68/393, har lagt til grunn eiendommens plassering i landskapet, og det forutsettes at bebyggelsen skal tilpasses landskapets føringer.

Designmalen er ment å være overordnet førende for valg av materialer og farger.

Hensikten med designmalen er å sikre at hele området skal oppleves enhetlig med naturmaterialer og en ton-i-ton fargeskala, for å minske fjernvirkningen av bebyggelsen.

Området ligger mellom sjøen og en skogledd åsrygg med mye eksponert fjell. Fasadenes hovedmaterialer bør ikke ha altfor stor kontrast til omgivelsene.

Området skal som helhet oppleves som godt gjennomført, med arkitektur som er tilpasset omgivelsene. Designmalen skal bidra til å sikre denne tilpasningen.



Betongtekstur eller fasadepuss med betonguttrykk



Betongtekstur



Betongelementer, evt med grafiske elementer



Cortenstål



Rustfritt stål



Behandlet trekledning



Ubehandlet trekledning (ny/grånet)



Ensartet platekledning



Ensartet platekledning

MATERIAL- OG FARGEBRUK

Bebyggelsen på tomten skal fremstå harmonisk i bruk av farger og materialer.

Det skal benyttes farger som kan gjenfinnes i naturen i nærområdet, eksempelvis brun, svart, grå eller oransje (kobber).

Området har utsikt til sjøen, og bruk av store glassflater i fasadene og glass som fasademateriale tillates forutsatt at det legges antireflekerende film på glasset for å hindre sjenerende refleksjon for naboer og brukerne av sjøen.

Bebyggelse med ton-i-ton-farger kan ha kontrastfarger innenfor sin palett. Dette vil få bebyggelsen til å fremstå mindre homogen og mer dynamisk.



Enslartet platekledning med glassflater



Kontrasterende treverk tilpasset naturen



Enslartet platekledning med tydelig hovedinngang



Homogen bruk av grånende trevirke

DETALJERING

Noen enda tydeligere farge- og materialkontraster tillates på eksempelvis dører/ vinduer/ postkasser/ ringeklokker og andre detaljer. Disse kan kontrastere utenfor den naturbaserte paletten. Dette er for å kunne markere viktige funksjoner i bebyggelsen på en tydelig måte.

Alle større flater av metall som benyttes i detaljering skal være matt, for å forhindre unødvendig refleksjon.

Alt rekkverk skal følge angitte føringer om farge- og materialbruk. Det tillates rekkverk i glass, men det må ha antireflekerende film.



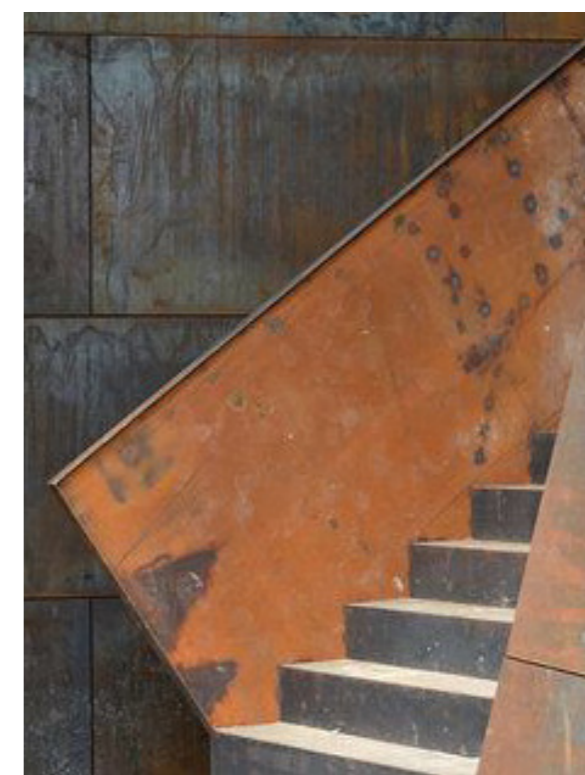
Ensartet platekledning med kontrasterende detaljering



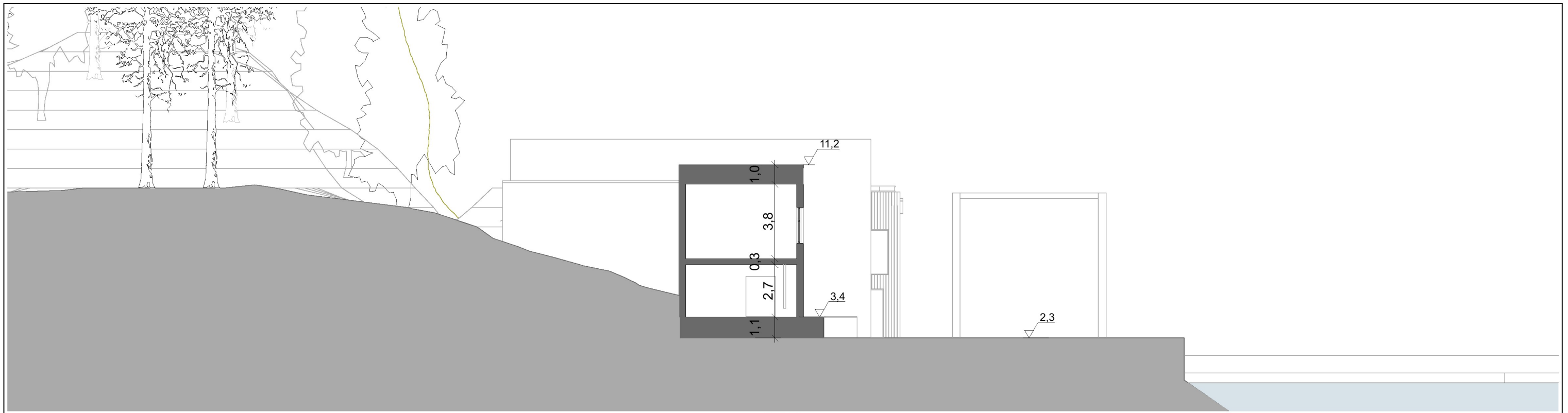
Betongvegg med kontrasterende dør/port



Bruk av ikke-reflekterende glass/transparent kledning

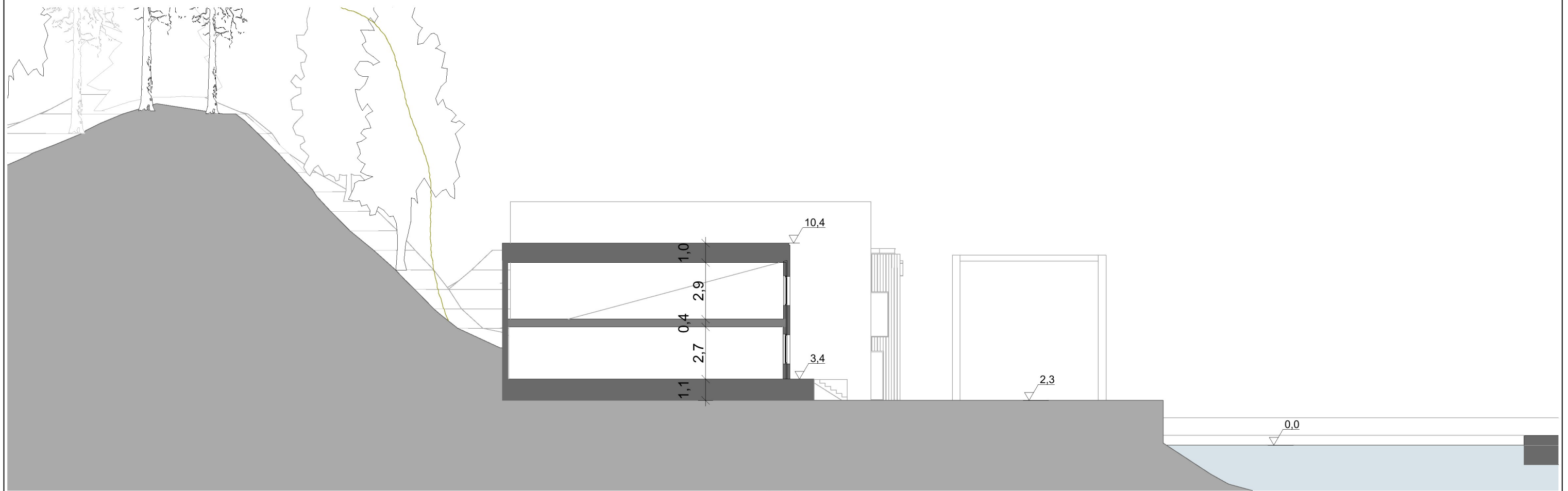


Rekkverk tilpasset byggets materialbruk



Snitt A

1:200



Snitt B

1:200

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	28.06.2022	TCH	SS

FROST
ARKITEKTER AS

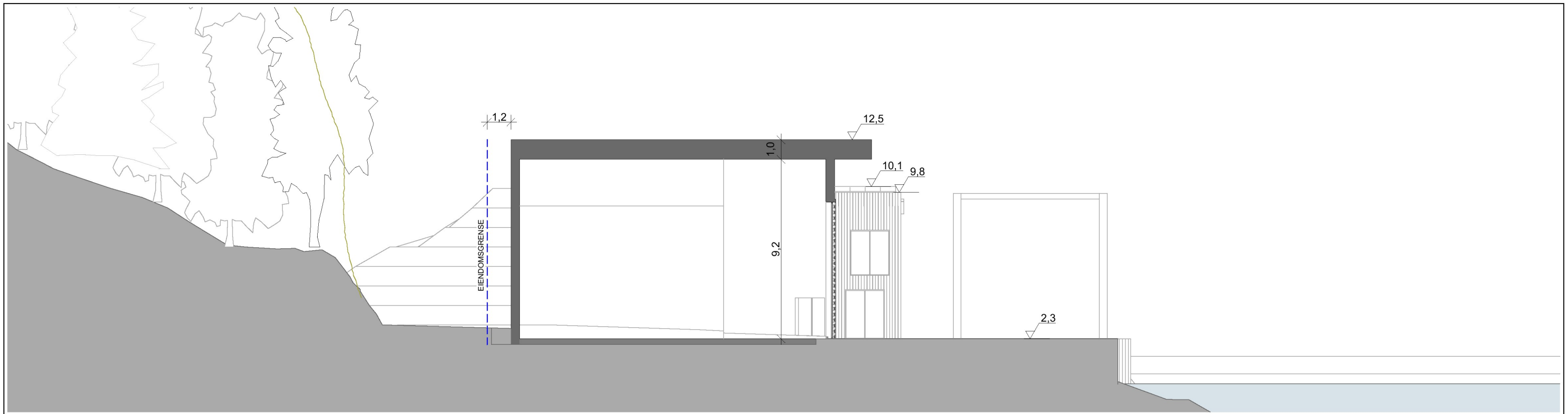
Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostart.no
www.frostart.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Snitt A og B A3

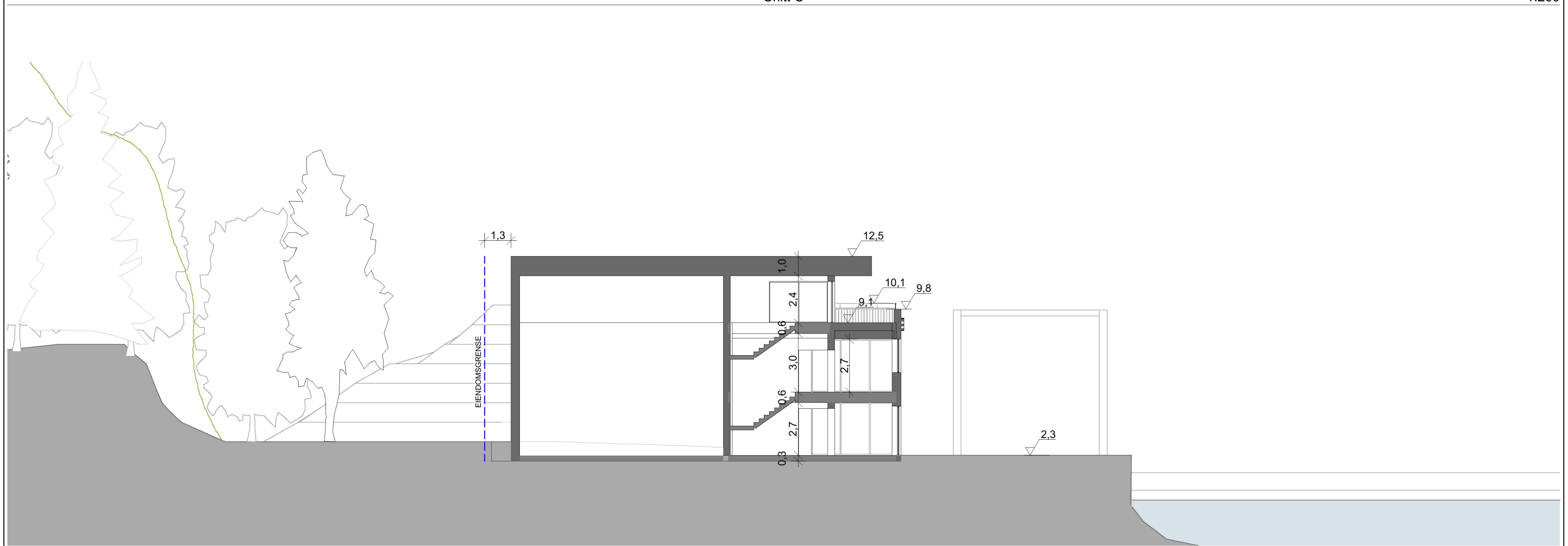
TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR:	PROSJEKTNR.:	MALESTOKK:	TEGningsnr.:
68/393	0064	1:200	A11
TEGNER/KONTROLL SIGN.:	DATO OPPRETTET:	DATO ENDRET:	REV. NR.:
HLK/SS	10.05.2019	28.06.2022	01



Snitt C

1:200



Snitt D

1:200

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	29.06.2022	TCH	SS

FROST
ARKITEKTER AS

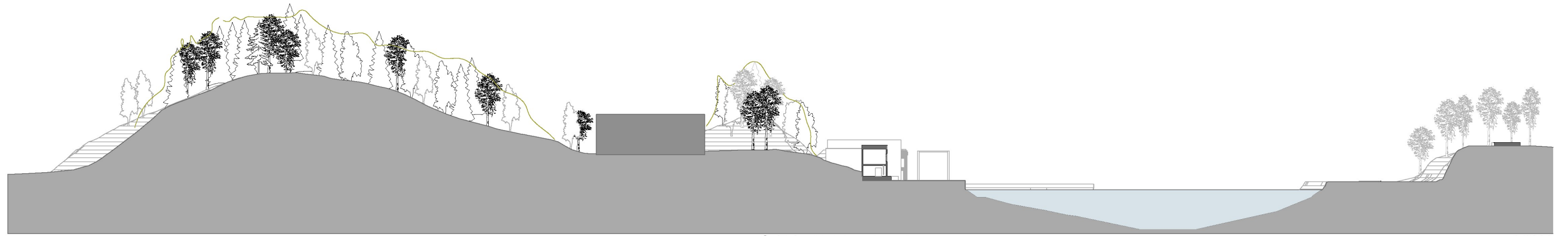
Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostart.no
www.frostart.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Snitt C og D **A3**

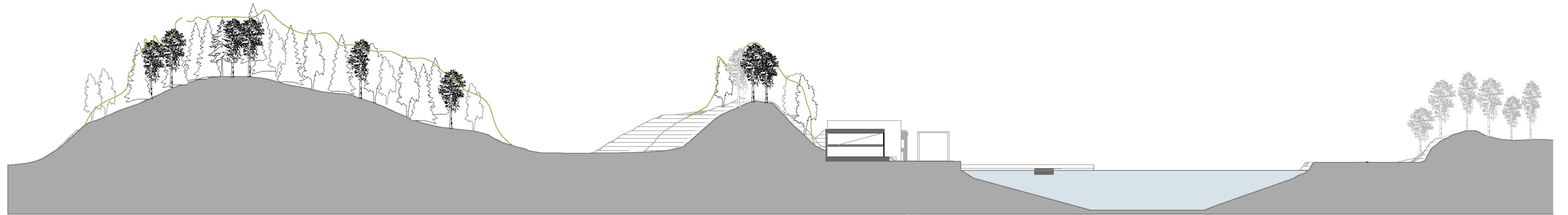
TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK: 1:200	TEGNINGSNR.: A12
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 29.06.2022	REV. NR.: 01



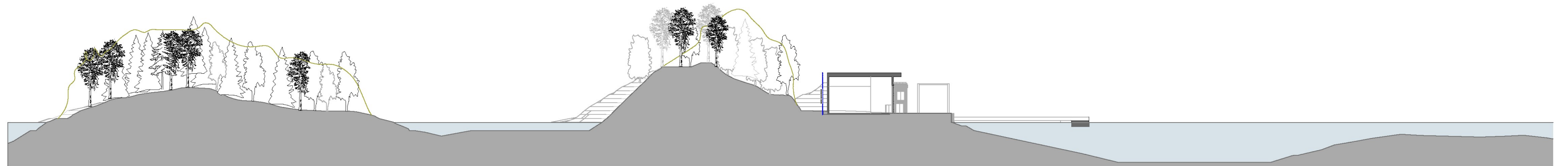
Snitt A - Eksisterende kontor

1:1000



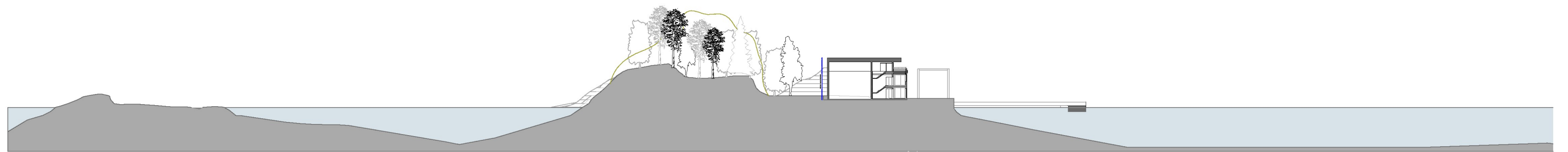
Snitt B - Lagerlokale

1:1000



Snitt C - Ny hall

1:1000



Snitt D - Ny hall og kontorbygg

1:1000

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	28.06.2022	TCH	SS

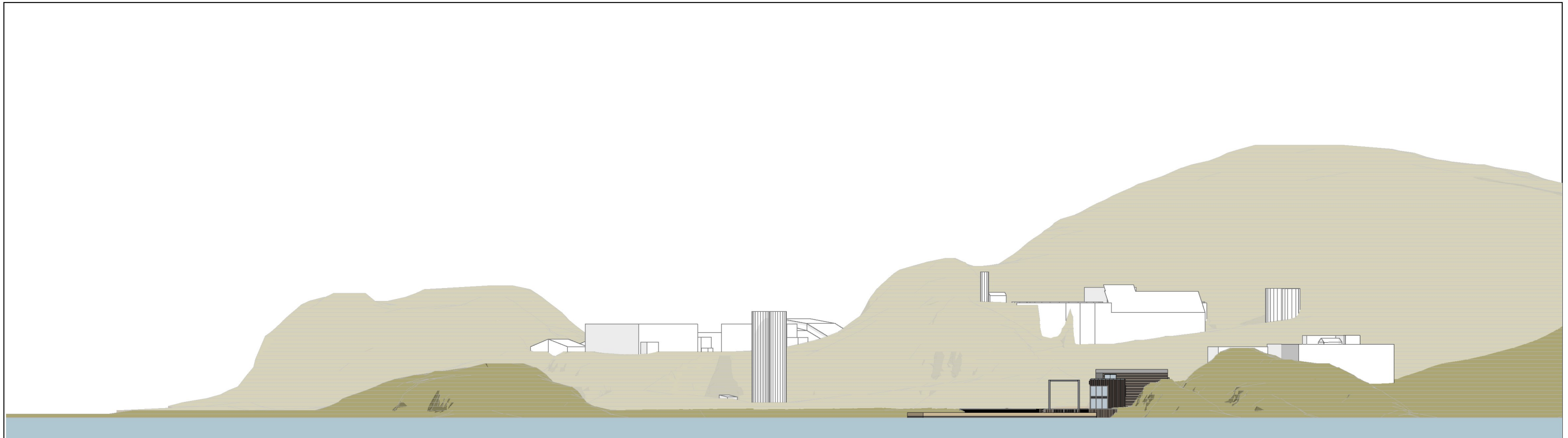
FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

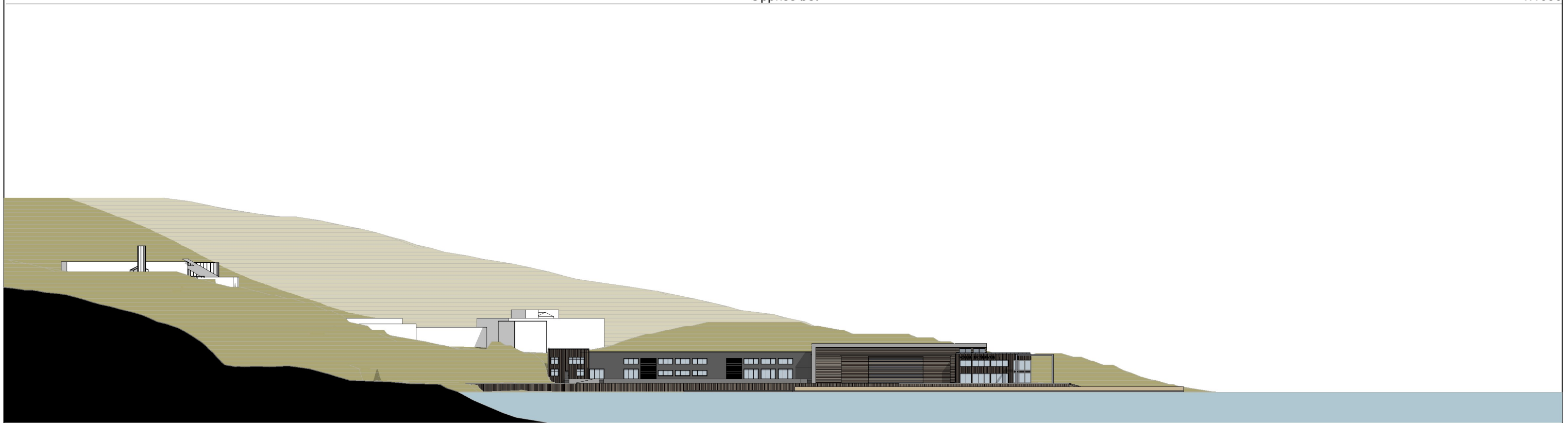
TEGNING:
Situasjonssnitt A-D **A3**
TEGNINGSSTATUS:
PLANFORSLAG - Foreslått bebyggelse

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK: 1:1000	TEGNINGSNR.: A13
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 28.06.2022	REV. NR.: 01



Oppriss øst

1:1000



Oppriss syd

1:1000

Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	29.06.2022	TCH	SS

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostart.no
www.frostart.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Oppriss syd og øst **A3**

TEGningsstatus:
PLANFORSLAG

GNR/BNR:	PROSJEKTNR.:	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.:
68/393	0064		A14
TEGNER/KONTROLL SIGN.:	DATO OPPRETTET:	DATO ENDRET:	REV. NR.:
HLK/SS	10.05.2019	29.06.2022	01



01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	29.06.2022	HLK	SS
Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Perspektiv øst **A3**

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MALESTOKK:	TEGNINGSNR.: A15
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 29.06.2022	REV. NR.: 01



01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	28.06.2022	TCH	SS
Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Perspektiv vest **A3**

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR/BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.: A16
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 28.06.2022	REV. NR.: 01



Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr
01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	29.06.2022	HLK	SS

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Perspektiv sørvest **A3**

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR./BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.: A17
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 29.06.2022	REV. NR.: 01



01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	28.06.2022	TCH	SS
Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Perspektiv sørøst **A3**

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR./BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.: A18
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 28.06.2022	REV. NR.: 01



01	Nye bygg lengst øst trukket 1 m inn fra eiendomsgrense	28.06.2022	TCH	SS
Rev	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr

FROST
ARKITEKTER AS

Rådhusgata 4
0151 Oslo
post@frostark.no
www.frostark.no
TLF: 40 10 76 32

ADRESSE/ OPPDRAGSGIVER:
Vollen Båtservice
Bjerkåsholmen Eiendom AS
Bjerkåsholmen 115
3470 Slemmestad

TEGNING:
Fugleperspektiv **A3**

TEGNINGSTATUS:
PLANFORSLAG

GNR./BNR: 68/393	PROSJEKTNR.: 0064	MÅLSTOKK:	TEGNINGSNR.: A19
TEGNER/KONTROLL SIGN.: HLK/SS	DATO OPPRETTET: 10.05.2019	DATO ENDRET: 28.06.2022	REV. NR.: 01



Fig. 1 Flyfoto, 1954.

LANDSKAPSANALYSE

Utarbeidet i forbindelse med forslag til reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115, gårdsnummer 68 og bruksnummer 393.

Utarbeidet av Frost Arkitekter AS, 13.05.2019.

INNHold

- Bakgrunn
- Formål
- Datagrunnlag
- Influensområde
- Landskapsregionen Oslofjorden
- Landskapsrommets særpreg
- Beskrivelse av planområdet
- Bjerkås naturreservat
- Landskapsnitt
- Snitt og oppriss med planlagt bebyggelse
- Fjernvirkningsanalyse
- Konklusjon

BAKGRUNN

Bakgrunnen for denne analysen er at Vollen Båtservice AS ønsker å legge til rette for en mer hensiktsmessig bebyggelse på Bjerkåsholmen 115. Forslagsstiller er Frost Arkitekter AS på vegne av Vollen Båtservice AS. Eiendommene som berøres av detaljreguleringen er gnr./bnr. 68/393. Frost Arkitekter AS varslet 29.06.2018 om oppstart av regulering. Hensikten med planarbeidet er å:

- Justere byggegrenser til eksisterende bebyggelse som beholdes.
- Utvide eksisterende byggegrense til planlagte nybygg.
- Justere regulerte eiendomsgrenser til formålsgrense.

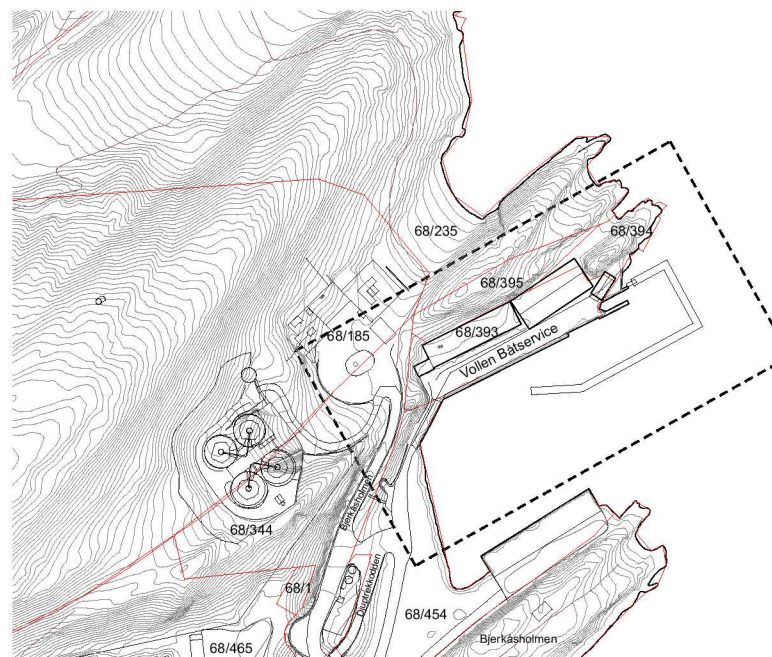


Fig. 2: Planens avgrensning markert med stiplet strek i varslet av 29.06.2018.

LANDSKAPSREGIONEN OSLOFJORDEN

Bjerkåsholmen befinner seg i det som er definert som landskapsregion 2 Oslofjorden i Nasjonalt referansesystem for landskap (Puschmann, 2005). Videre er Bjerkåsholmen lokalisert i underregion 01 indre Oslofjord. Oslofjordens indre fjordbasseng er omgitt av et skålformet terreng, hvor åsene i vest har fjernvirkning. Underregionen er preget av sterk urbanisering, som er framtrødende i landskapsbildet. Fjordens vannspeil er naturlandskapets mest sentrale element. Større trafikkarer lager tydelige linjedrag langs fjorden. Underregionen er landets mest urbaniserte, og mye av vegetasjonen har måttet vike for utviklingen. Plantelivet er fragmentarisk fordelt og dekker lite areal. Berggrunnen har høyt innhold av kalk og næringsstoffer samt marine finmaterialer, som gjør at plantelivet er artsrikt.

Regionen preges av tett bebyggelse i et bånd rundt Oslofjorden. Boligbebyggelse dominerer det bebygde arealet. Kontor og næringsbygg er mest konsentrert til Oslo sentrum, langs de største veiene og i et bånd østover. Enkelte steder i Lørenskog, Asker og Bærum ligger jordbrukslandskapet med spredt gårdsbebyggelse mellom byen og marka. En landskapstype som er forsvunnet fra området er jordbruksareal som grenser mot sjøen. Denne typen kulturlandskap er i stor grad erstattet av fritids- eller boligbebyggelse.

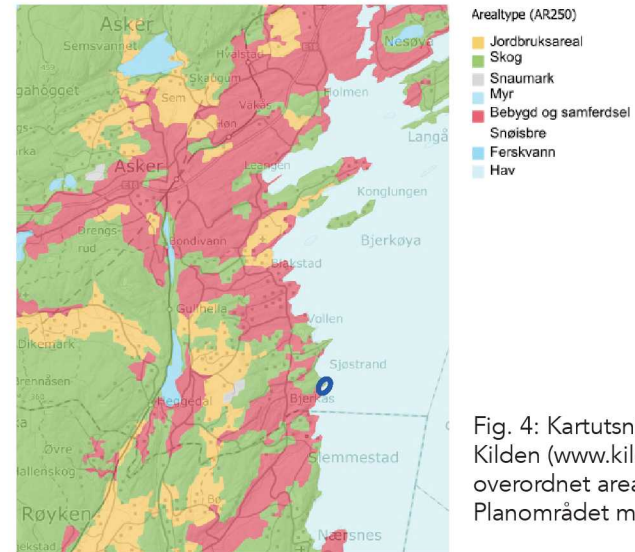


Fig. 4: Kartutsnitt fra NIBIOs verktøy Kilden (www.kilden.nibio.no/) som viser overordnet arealtype (AR250) i området. Planområdet markert med blått.



Fig. 5: Kartutsnitt fra NIBIOs verktøy Kilden (www.kilden.nibio.no/) som viser mer detaljert arealtype (AR5) i området. Planområdet markert med blått.

LANDSKAPSROMMETS SÆRPREG

Området er preget av landskapsrygger med daler mellom som løper fra sør-vest mot nord-øst. Landskapet heller mot sjøen, og der landskapsryggene møter sjøen dannes det nes. Planområdet ligger på et slikt nes, inntil en bratt fjellvegg mot nord, grensende mot sjøen mot sør og øst. Sjøen er et svært sentralt element i landskapsrommet.

Hovedveien Slemmestadveien går mellom sør og nord, og krysser alle landskapsryggene og dalene. Samleveiene som kobler seg på hovedveien følger primært landskapsdalene der det er flatt og egnet for vei. Landskapsdalene er i hovedsak bebygget, med unntak av områder som er avstatt til naturområder.

Grøntstrukturen i området følger i hovedsak landskapsryggene. Nord for planområdet ligger Bjerkås naturreservat som er svært kupert. Området er preget av en stor kontrast mellom industri og natur. Industriarealene er dekket av asfalt eller industribygg og er vegetasjonsfri, mens naturområdene har frodig og særpreget vegetasjon. Industriområdene er primært flate, mens naturområdene er kupert.

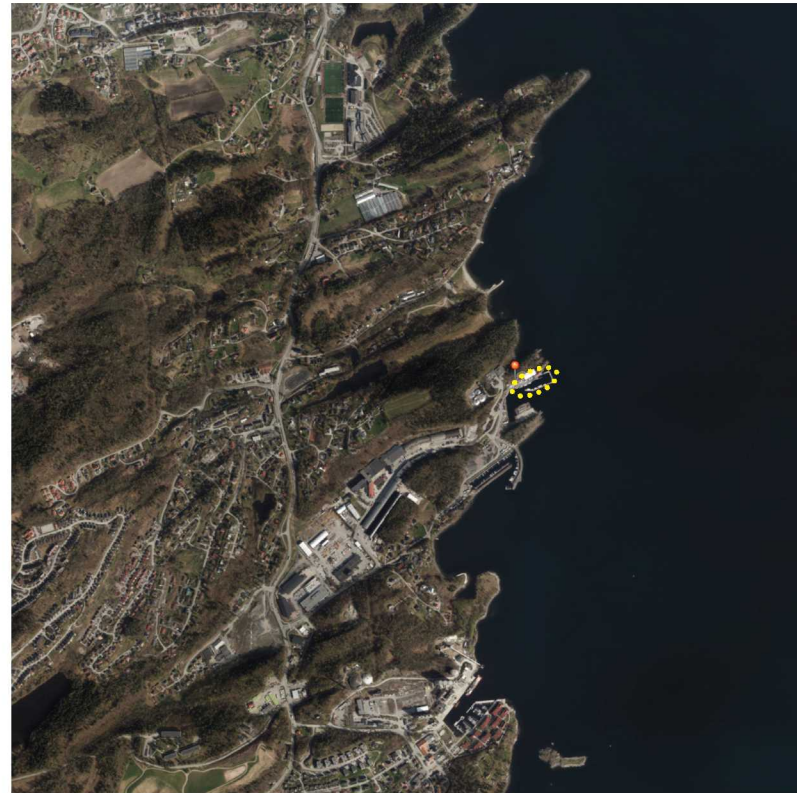


Fig. 6: Flyfoto tatt i 2018 hentet fra www.norgebilder.no, som viser regionens mest sentrale landskapselement; vannspeilet, varierende grad av urbanisering, fragmenarisk vegetasjon og trafikkårenes linjedrag. Planområdet er markert med gult.

Fig. 7: Kontrast mellom naturområder og industriområder. Naturområder dekket av vegetasjon, mens på industriområdene er vegetasjon fraværende.



Fig. 8: Landskapsryggene med daler mellom som løper fra sør-vest mot nord-øst. Landskapsryggene er markert med grønt, landskapsdalene er markert med blått. Der landskapsryggene møter sjøen dannes det nes. Planområdet markert med gult.



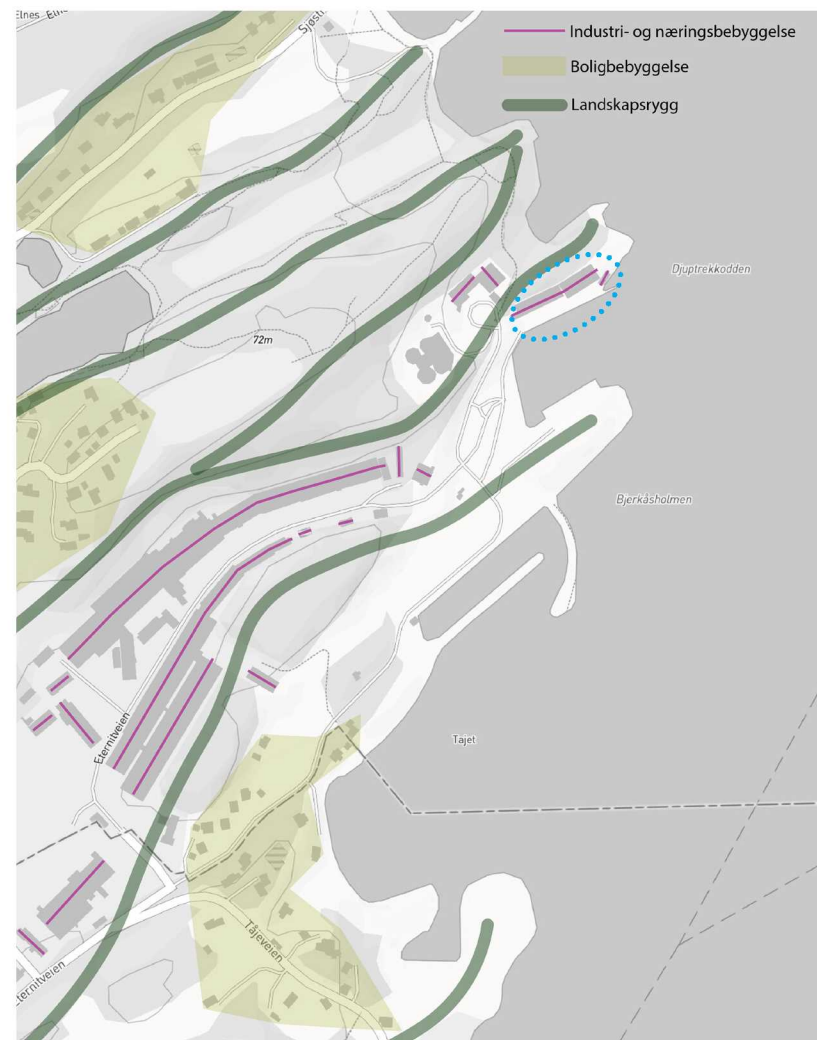
Fig. 9: Grøntstrukturen følger i stor grad landskapsryggene, mens landskapsdalene er bebygget med boliger eller industri. Hovedveien Slemmestadveien går på tvers av landskapets daler og rygger, mens samleveiene følger landskapets formasjoner. Planområdet markert med gult.

BEBYGGELSESTRUKTUR

Området er preget av industri- og næringsbebyggelse. Industri- og næringsbebyggelsen består i stor grad av avlange, store volumer. De er i hovedsak lagt langs landskapsryggene, på de flate områdene i landskapsdalene, akkurat som veiene. Fig. 10 viser industri- og næringsbebyggelsen markert med lilla strek. Bebyggelsen innenfor planområdet har den samme strukturen, den ligger med langsiden langs en landskapsrygg. Derfor skiller bebyggelsen seg fra tradisjonell bygningstypologi knyttet til båtliv, hvor bygningenes gavlvæg vender mot sjøen, slik naust, båthus og båtbyggerbuer tradisjonelt har. Denne typen bygninger hadde en stor dør eller port i gavlvæggen slik at man kunne få en båt inn og ut av bygningen på en mest mulig effektiv måte. Eiendommens avlange form gjør det vanskelig å bygge på tvers og samtidig sikre tilstrekkelig tilgang til hele eiendommen. Omfanget av driften på eiendommen gjør også at det er rasjonelt å ha en stor hall som kan romme mange store båter. Det er også mest effektivt å komme inn i hallen fra langsiden og dermed mer sentralt i rommet.

Området har også enkelte ansamlinger med boligbebyggelse. De to boligområdene som ligger sør og sørvest for planområdet er anlagt på områder hvor terrenget er svært kupert. Bebyggelsens struktur er derfor definert av hvor det er mulig å plassere boligene i terrenget. Boligområdet nordvest for planområdet ligger i en landskapsdal. Boligene er organisert langs dalen.

Fig. 10: Industri- og næringsbebyggelse markert med lilla følger landskapsryggene som er markert med grønt. Denne strukturen gjelder også for planområdet. Boligområdene er markert med gult. Planområdet er markert med blått.



BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Planområdet er 9,48 dekar, hvorav 4,48 dekar er på land eller brygger og 5 dekar er sjøareal. Eiendommen er flat og ligger mellom kote 2 og 3. Dette området består i stor grad av utfylte masser, og er i sin helhet dekket med enten bebyggelse eller asfalt. Dette er fordi planområdet har vært benyttet til industri over lengre tid. Det innehar derfor ingen vegetasjon. Planområdet har gode solforhold, med sol fra tidlig morgen til ettermiddagen.

På eiendommen er det i dag fire bygninger. Lengst øst på eiendommen er det en liten verkstedsbygning med ukjent opprinnelsesår som er svært nedslitt. Vest for denne ligger en plasthall som rommer verksted og vinteropplag for båter. Denne ble oppført midlertidig i 2002. Vest på eiendommen ligger et lager-/verksted med forretningsdel som henger sammen med et lite kontorbygg. Den eksisterende bebyggelsen har fasader i lyse farger som gjør at de visuelt skiller seg klart fra det eksisterende landskapet i bakkant.

Planområdet greser til et naturområde med rik vegetasjon og geologi. Nord-øst for eiendommen ligger en steinformasjon som har høyde opp til kote 10. Steinformasjonen nord for planområdet har høyde opp til kote 19. Denne grenser til planområdet med en bratt skrent. Steinformasjonene har synlige bergartslag, og skrentene er i stor grad eksponert. I de flatere områdene på steinformasjonene er det rik vegetasjon med store trær.

Vest for planområdet ligger VEAS (Vestfjorden Avløpsselskap) sitt renseanlegg, som innebærer store arealer med industribygg, parkering og kontor.



Fig. 11: Planområdet sett fra bryggeanlegget sør for eiendommen. Fra høyre: lift, verkstedsbygning, midlertidig plasthall, verksted/forretning og et lite kontorbygg som så vidt er synlig bak båtene.

Fig. 12 og 13: Planområdet er dekket med harde flater og bygninger, og vegetasjon er derfor fraværende.

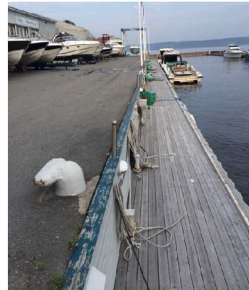


Fig. 14 og 15: Steinformasjonene er eksponert i skrentene. Her vist skrenten som grenser til planområdet mot nord.

Fig. 16: Naturområdet er synlig i bakkant av bebyggelsen når planområdet sees fra sør-øst.



Fig. 17: Planområdet sett fra øst, som viser det bølgende landskapet og landskapsryggen planområdet ligger inntil.



Fig. 18: Kyststien starter ved adkomsten til VEAS sitt industriområde. Det går sti herfra langs kysten helt til Vollen, og en mindre sti til naturreservatet og vikene der.

BJERKÅS NATURRESERVAT

Bjerkås naturreservat har landareal på 204 dekar. Djuptrekkodden naturminne som grenser til planområdet ble vernet i forbindelse med fossilverneplanen for Oslofeltet. Bjerkås naturreservat ble opprettet i forbindelse med verneplan for Oslofjorden i 2008, og Djuptrekkodden naturminne ble da innlemmet i reservatet.

Naturreservatet består av skogsmark, dyrket mark og en isdam (Stupengdammen). Terrenget preges av sørvest-nordøstgående kalkrygger. Formålet med naturreservatet er å bevare et helhetlig egenartet område med nasjonalt sjeldne naturtyper som er representative for kambrosilurlandskapet i indre Oslofjord (tørre kalkskoger, rasmarker, rike strandberg og ferskvann). Området er artsrikt og har Norges største kjente forekomst av ertevikke. Almlindeskogen inneholder rødlistede sopparter. Insektfaunaen har meget høy verneverdi. De geologiske typelokalitetene for Tøyen- og Elnesformasjonen som finnes her har stor vitenskapelig verdi. Verneformålet for Djuptrekkodden var å ivareta et område med demonstrasjon av folding, forkastning og overskyvning av bergartslagene. Svabergene rundt Djuptrekkodden består av underordoviciske skifere og kalkstein fra mellomordovicium. Bergartene i området er også fossilrike.

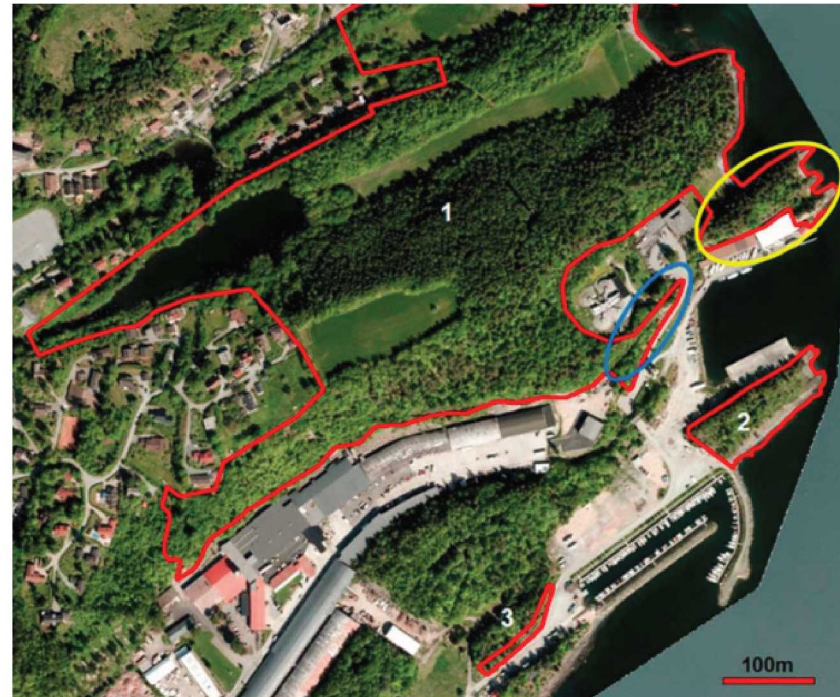
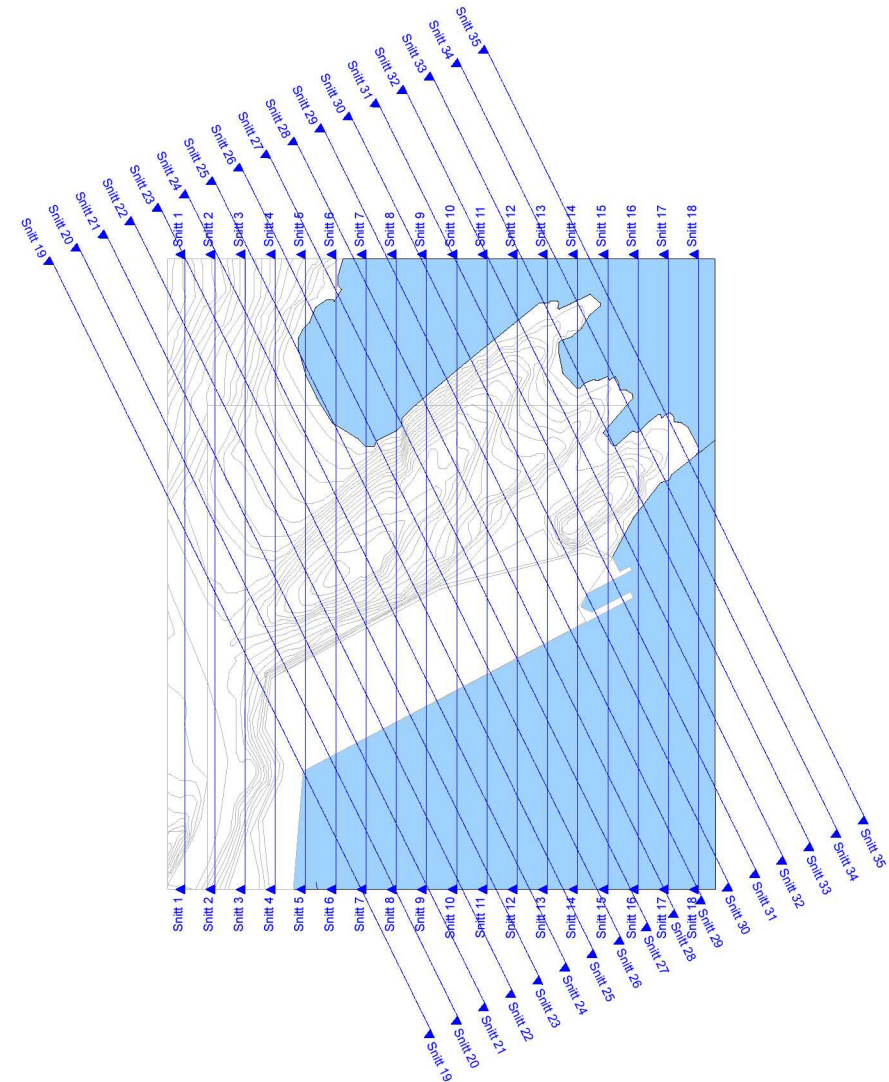


Fig. 19: Bjerkås naturreservat angitt med 1, Djuptrekkodden naturminne angitt med gult. Planområdet er delvis innenfor det gule området.

LANDSKAPSSNITT

Snitt 1-18 er tatt fra sør til nord, med 10 m avstand mellom hvert snitt. Sekvensen av snitt representerer landskapets formasjoner, og man ser tydelig hvordan de brede landskapsryggene blir brattere og smalere før de møter sjøen som nes. Bjerkåsholmen utgjør et nes i enden av en landskapsrygg. Snitt 19-35 er lagt vertikalt på sjøkanten til Bjerkåsholmen 115 med 10 m avstand mellom hvert snitt. Denne sekvensen av snitt viser hvordan sjøen deler nesene. Begge sekvensene viser den store forskjellen mellom de bratte bergformasjonene og det flate planområdet.

Fig. 20: Situasjonsskart som viser hvor landskapssnittene er hentet fra.





Snitt 1



Snitt 2



Snitt 3



Snitt 4



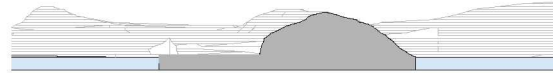
Snitt 5



Snitt 6



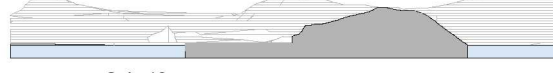
Snitt 7



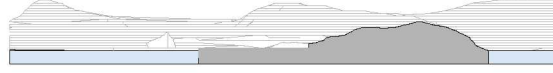
Snitt 8



Snitt 9



Snitt 10



Snitt 11



Snitt 12



Snitt 13



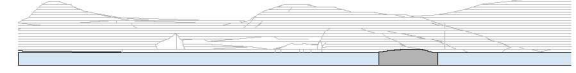
Snitt 14



Snitt 15



Snitt 16



Snitt 17



Snitt 18

Fig. 21: Snitt 1-18.

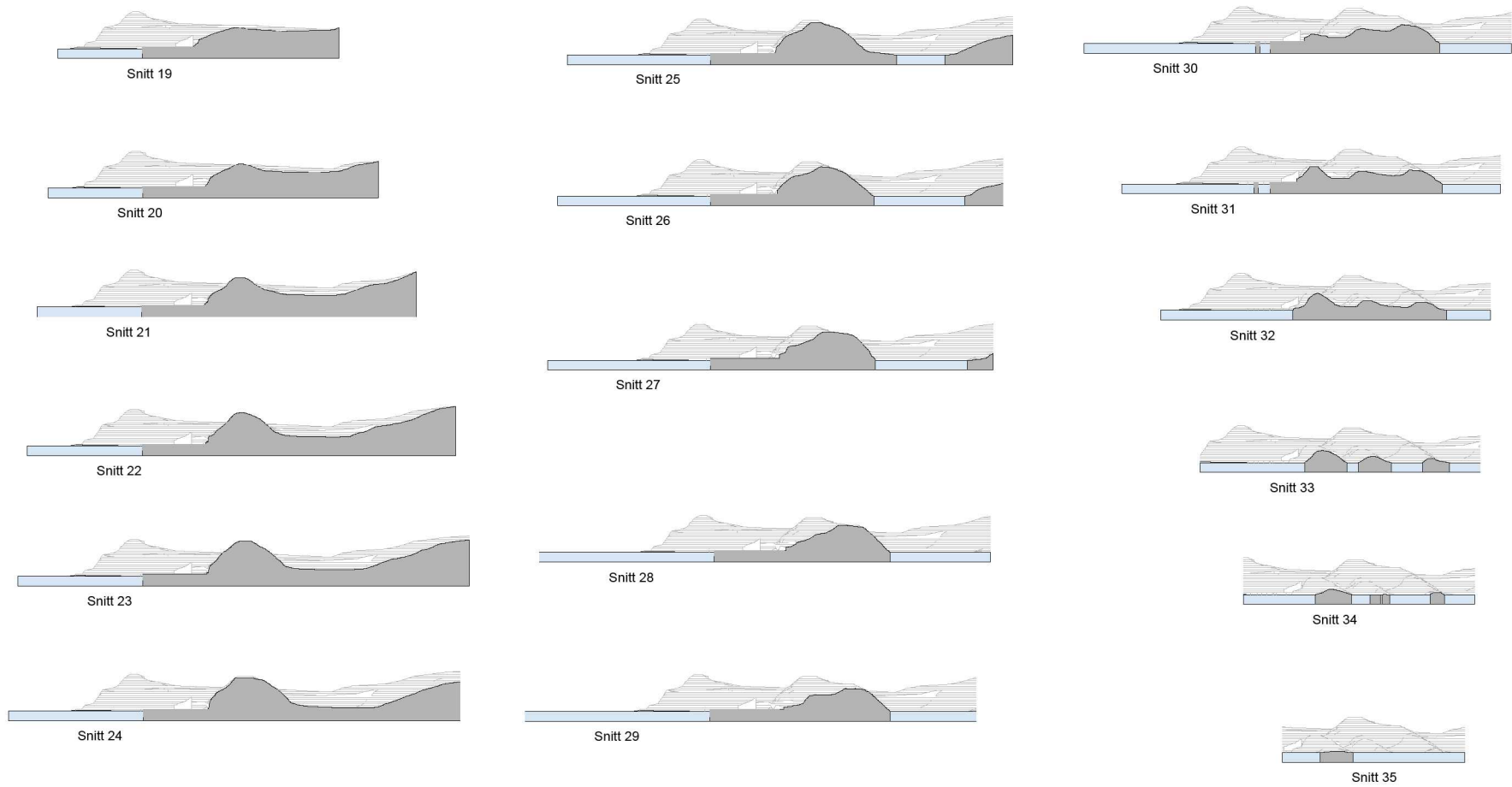


Fig. 22: Snitt 19-35.

FORESLÅTT BEBYGGELSE

Foreslått bebyggelse plasseres langs landskapsryggen nord for planområdet. Eksisterende plashall ligger over nabogrensen og innenfor naturreservatet nord for eiendommen. Ny bebyggelse plasseres innenfor eiendomsgrensen, slik at naturreservatet ikke berøres. Bebyggelsen deles deles i fire sammenhengende volumer, som forskyves noe i forhold til hverandre og gis forskjellige størrelser. Variasjonen i høyder, bredde og dybde gjør at bygningsvolumet får en mer menneskelig skala, selv om det er tilpasset å romme store båter og maskiner.

Snittene og opprissene viser foreslått bebyggelse som har en maksimal høyde på kote 12,5 m.o.h., dette gjelder bygningen som erstatter den midlertidige plashallen. Eksisterende plashall har gesimshøyde på kote 9,82 m.o.h., og mønehøyde på kote 11,96 m.o.h. Det høyeste punktet til landskapsformasjonen nord for bebyggelsen ligger på kote 19 m.o.h. Oppå dette igjen er det en del vegetasjon og store trær. Det vil derfor være landskapsformasjonens bølgende form med vegetasjon oppå som vil være silhuetten som oppleves fra vest, sør og øst. Bebyggelsen vil derfor ikke medføre økt fjernvirkning eller bryte landskapets silhuett. Fra nord vil bebyggelsen være skjult bak landskapsformasjonene, med mindre man befinner seg på et langt høyere utsiktspunkt enn bebyggelsen og ser ned på den.

Den planlagte bebyggelsen vil gis en fargepalett som tar opp i seg den omkringliggende naturens fargespill. Dette er farger som brun og grå. Foreslått materialbruk i illustrasjonsprosjektet er en kombinasjon av fasadeplater, betong og stående/liggende trekledning blandet med bruk av glassflater og spileverk. Fordi eiendommen ligger ved sjøen er det viktig av man benytter materialer og overflater med redusert refleksjonsevne. Vinduer og dører med glass vil



Fig. 23: Situasjonskart som viser foreslått bebyggelse i illustrasjonsprosjektet.

dekkes med film som hindrer at refleksjonen blir for stor når solen skinner mot bebyggelsen. Når driften er stengt kan noe lys slippe ut gjennom gjennom spilelemmer som trekkes for.

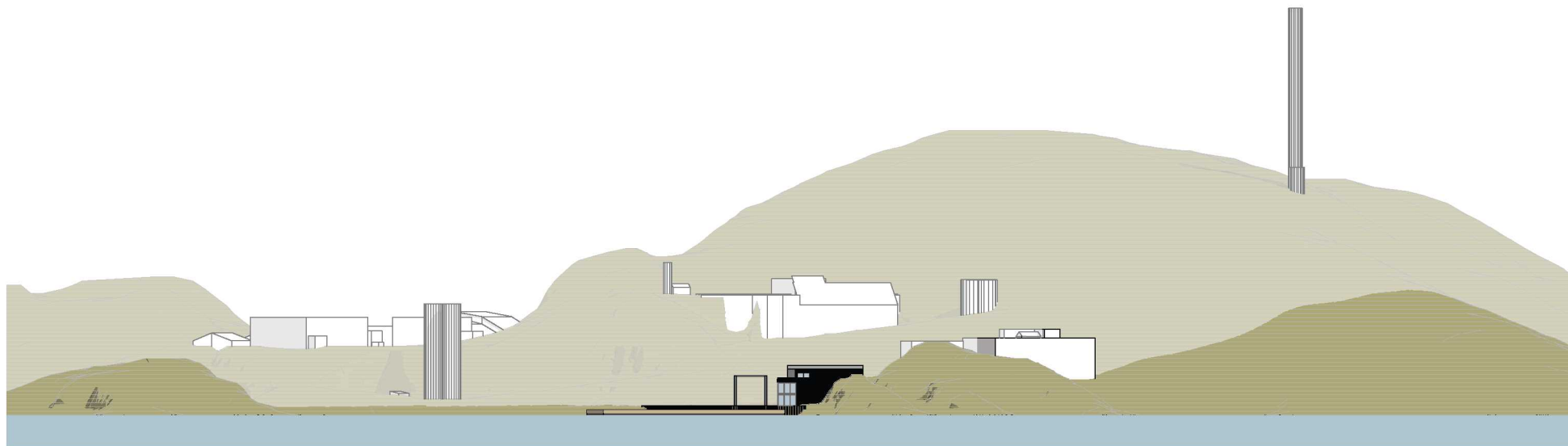


Fig. 24: Oppriss av planlagt bebyggelse sett fra øst 1:1500.

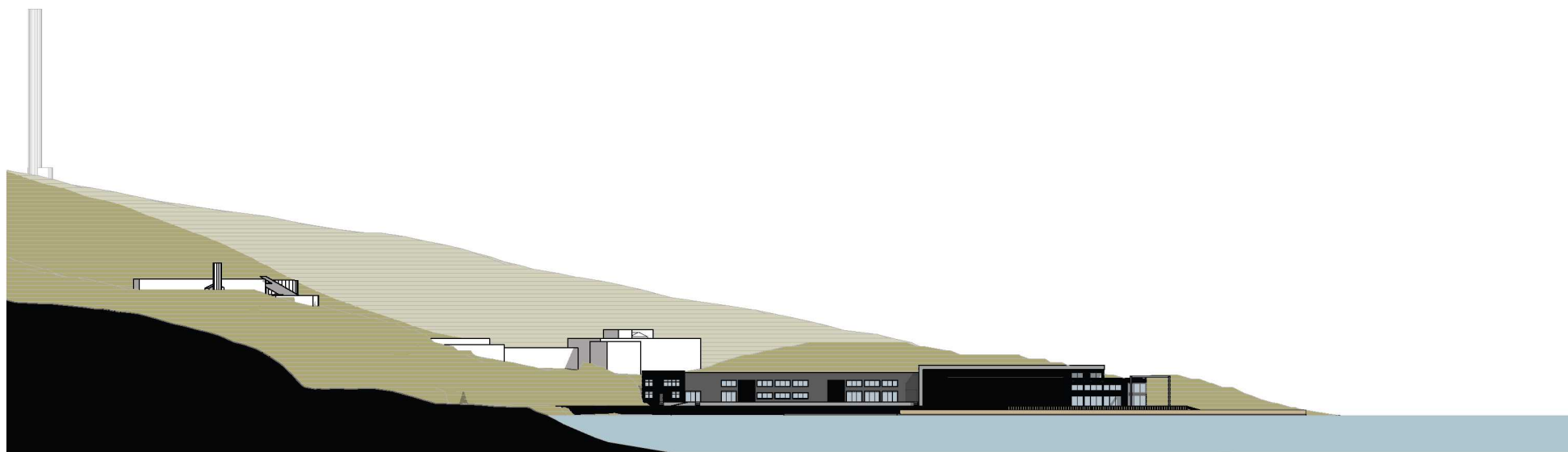
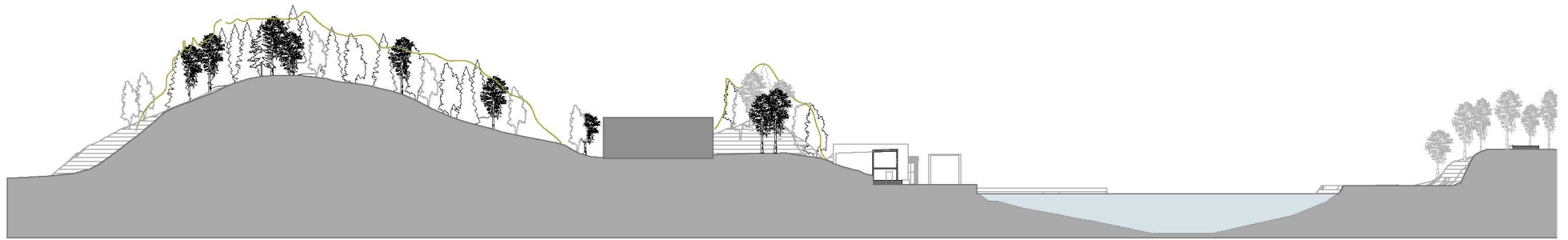
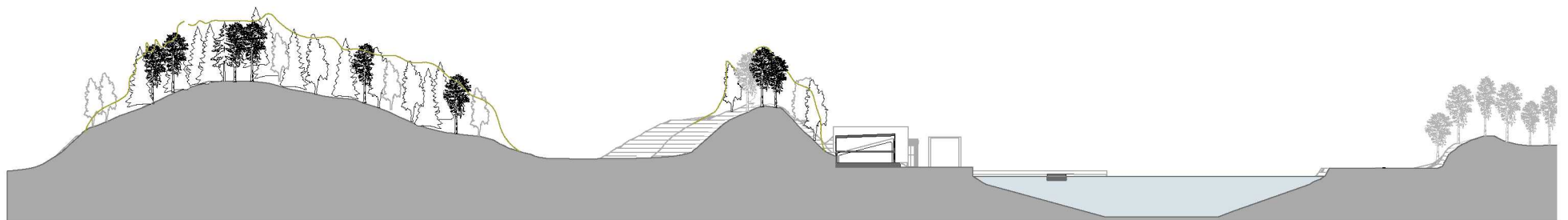


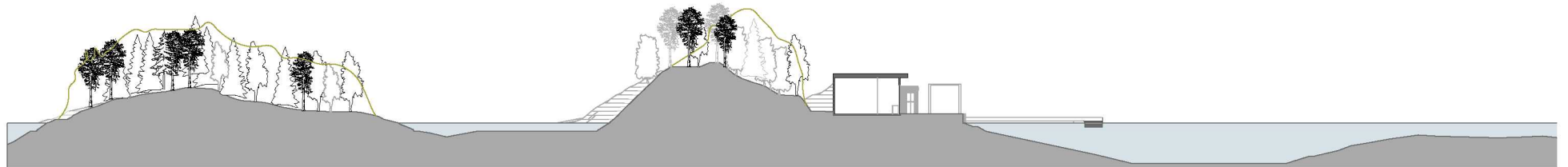
Fig. 25: Oppriss av planlagt bebyggelse sett fra sør 1:1500.



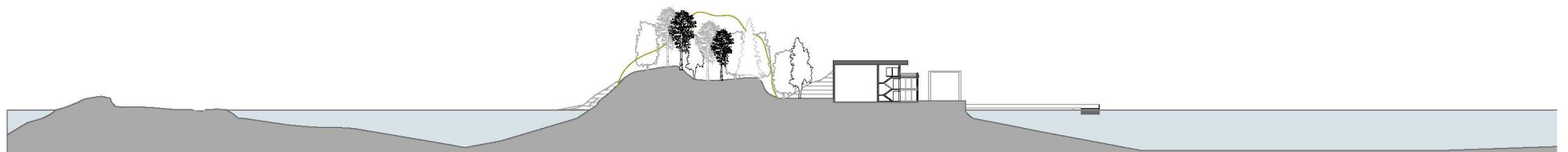
Snitt A



Snitt B



Snitt C



Snitt D

Fig. 26: Snitt som viser bebyggelse og landskap som møtes. Bebyggelsen vil ikke dominere det bakenforliggende landskapet.

FJERNVIRKNING

Illustrasjonene viser bebyggelsens synlighet i landskapet, sett fra øst, sør og vest. Eksisterende og foreslått situasjon kan dermed sees opp i mot hverandre.



Fig. 28: Eksisterende situasjon.



Fig. 27: Kart med utsiktspunkt markert med blått.



Fig. 29: Ny situasjon.

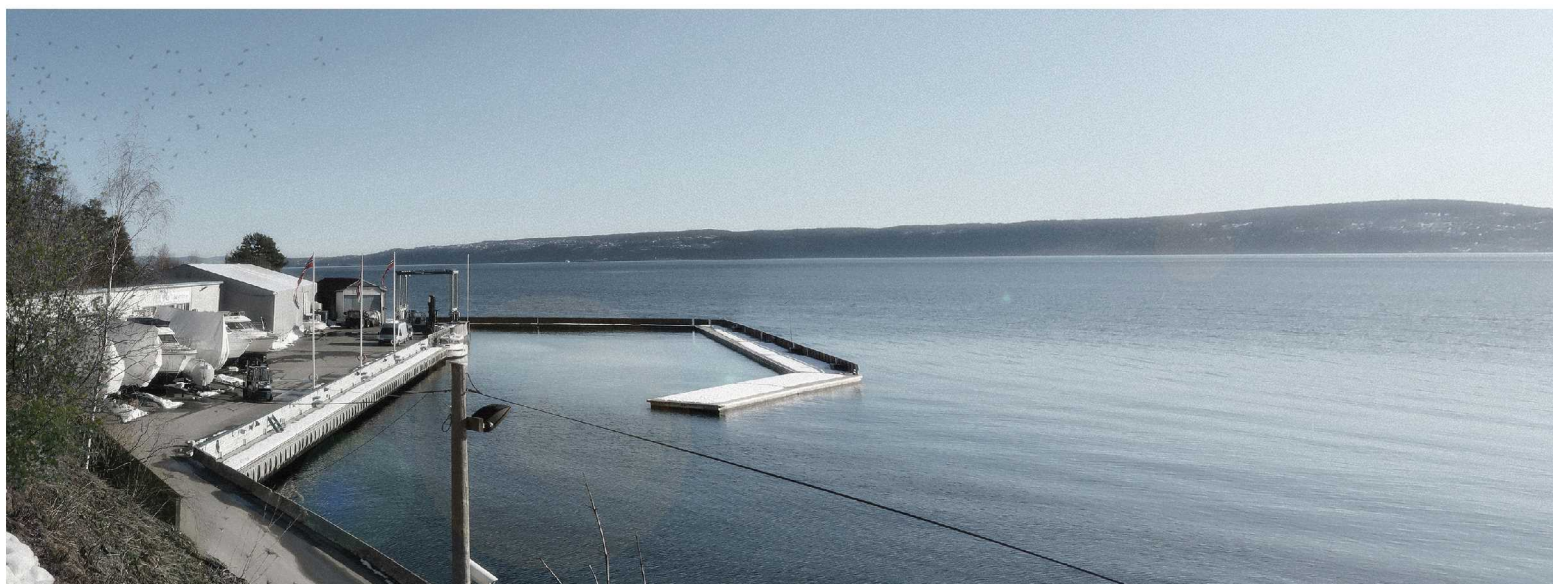


Fig. 30: Eksisterende situasjon.

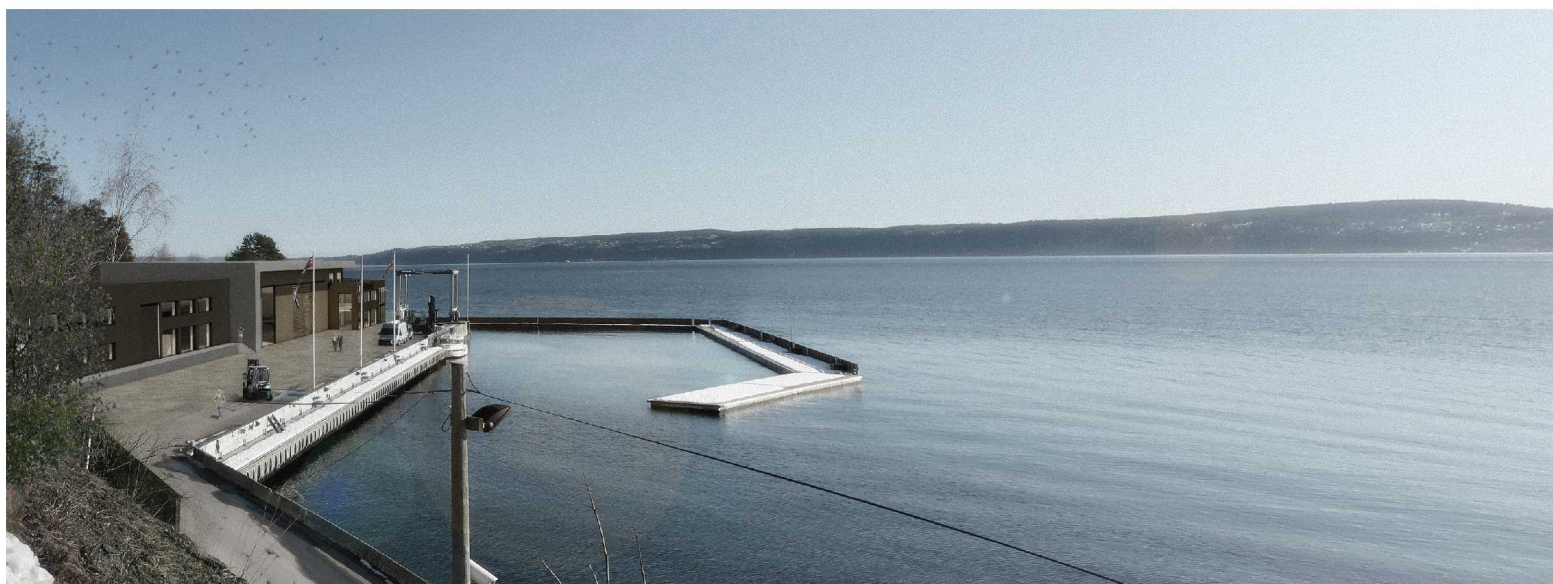


Fig. 31: Ny situasjon.

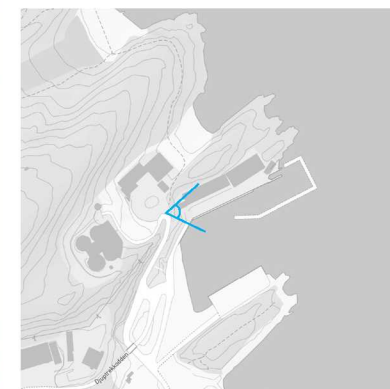


Fig. 32: Kart med utsiktspunkt markert med blått.



Fig. 34: Eksisterende situasjon.

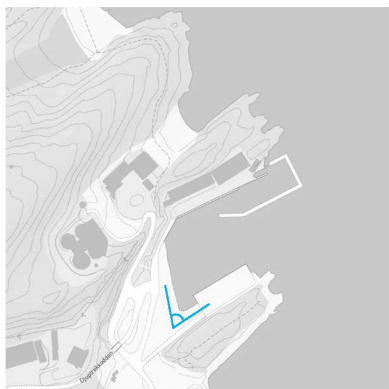


Fig. 33: Kart med utsiktspunkt markert med blått..



Fig. 35: Ny situasjon.

FJERNVIRKNING

Eksisterende og foreslått situasjon har noen forskjeller som er relevante for graden av fjernvirkning. De to østligste bygnignene er forelått plassert innenfor eiendomsgrensen og dermed lenger mot sør enn dagens situasjon. Den østligste av bygnignene som i dag ligger vridd i forhold til resten av bygningsmassen, er foreslått som en videreføring av bygningsrekken, men plassert som et fremskutt volum. Dermed vil dette volumet oppleves som noe større fra enkelte vinkler, siden det ligger lenger foran i synsvinkelen. Alle bygnignene er planlagt med flate tak. Takene er foreslått med en høyde som maksimalt er 40 cm høyere enn dagens bebyggelses møner. Fordi ingen del av taket vil oppleves som tilbaketrukket slik bebyggelsen oppleves med et saltak sett fra langsiden, vil bebyggelsen fremstå som noe mer synlig. Likevel vil dette i stor grad avbøtes av en dempet farge- og materialbruk som harmonerer med det omkringliggende landskapet. Dagens bebyggelse er holdt i hvittoner som gjør bebyggelsen svært synlig mot den mørke bakgrunnen, mens ved å benytte farger som harmonerer med landskapet vil inntrykket av bygningene dempes betraktelig.

KONKLUSJON

Landskapsområdets særpreg forringes ikke som følge av den foreslåtte bebyggelsen. Området har særpregede landskapsformasjoner og planområdet grenser til en slik formasjon. Fordi den planlagte bebyggelsen vil være lavere enn landskapsformasjonen, vil bebyggelsen ikke bryte silhuetten til landskapet og vegetasjonen. Planområdet er i dag et industriområde uten vegetasjon hvor alle flater er enten harde eller bebygget. En videreføring av industriområdet vil derfor ikke forringe grøntstrukturen i området. Industri- og næringsbebyggelsen i området er strukturert langs landskapsryggene. De avlange bygningsvolumene er plassert med langsiden langs skråningene i terrenget, på de flate områdene i landskapsdalene. Denne strukturen videreføres i den foreslåtte bebyggelsen. Bebyggelsen er foreslått med flate tak, som gjør at noen av bygnignene vil fremstå noe mer synlig. Bebyggelsen er foreslått med en material- og fargepalett som harmonerer med den omkringliggende naturens farger, slik som grå og brun. Dette gjør at bebyggelsen vil stikke seg mindre ut fra det omkringliggende naturlandskapet enn eksisterende bebyggelse. Det vil velges materialer med lav grad av refleksjon, slik at bygningen ikke genererer sjenerende lysrefleksjon. Den nye bebyggelsen vil derfor ikke innebære økt fjernvirkning, sammenlignet med dagens situasjon.



Saksprotokoll

Arivsak
22/21533

Saksbehandler
Gry Vibeke Eide

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Utvalg for plan og byggesak	26.04.2023	37/23
2 Formannskapet	02.05.2023	82/23

Forslag til detaljregulering for Bjerkåsholmen 115, gbnr. 68/393 – 1. gangs behandling

Formannskapet har behandlet saken i møte 02.05.2023 sak 82/23

Behandling

Saksbehandler Gry Vibeke Eide svarte på spørsmål.

Martin Berthelsen (SV) fremmet følgende forslag:

Asker formannskap ber om en ny saksutredning for reguleringsplan for gbnr. 68/393 - Bjerkåsholmen 115, som vist på plankart datert 21.12.2022 og bestemmelser datert 20.03.2023, der det særlig legges vekt på miljøkonsekvensene av den økte ferdsele som bryggeanlegget vil medføre.

Berthelsens forslag fikk 2 stemmer (MDG,SV), og falt.

Innstillingen ble vedtatt, mot 2 stemmer (MDG,SV).

Vedtak

1. Kommunen vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-11 privat forslag til reguleringsplan for gbnr. 68/393 - Bjerkåsholmen 115, som vist på plankart datert 21.12.2022 og bestemmelser datert 20.03.2023.

Reguleringsplanforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

DATERT 15.04.2019

Reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115
Gårdsnummer/bruksnummer: 68/393, 3470 Slemmestad

Oppdragsgiver: Vollen Båtservice AS

Forslagsstiller: Frost Arkitekter AS

Adresse: Rådhusgata 4, 0151 Oslo

Org. Nr.: 914 016 762

Telefon: 40 10 76 32 E-post: post@frostark.no

BAKGRUNN OG NØKKELOPPLYSNINGER

Planstatus (**eksisterende**):

Planforslaget omfatter ovennevnte eiendommer som i dag er regulert til kontor/industri/lager og er avlest fra Asker kommune sin karttjeneste til å være 4115 m². Tomten har en TU-utnyttelse på 100% innenfor byggegrensen. Planens eksisterende navn: Reguleringsplan for Bjerkås næringspark, Asker kommune. Området heter I3 som i planen sier at kan bebygges med kontor/industri/lager og tilhørende anlegg.

Omfang (**planlagt**):

Planens navn: Reguleringsplan for Bjerkåsholmen 115. Planområdet er totalt 9,48 dekar hvorav ca. 4,48 dekar er på land, avsatt til kontor/industri/lager og 5,00 dekar er avsatt til småbåthavn. Reguleringsplanen omhandler en forenklet reguleringsendring og formålet skal forbli slik som eksisterende, men inneha nye tilpassede bestemmelser. Det vil bli en utvidelse av eksisterende byggegrense. Sammen med reguleringsplanen er det tegnet et illustrasjonsprosjekt som byggegrensen med tilhørende bestemmelser baseres på. Eksisterende adkomst til planområdet endres ikke, verken fra land eller via sjøveien.

METODE

Analysen er gjennomført på bakgrunn i egen sjekklister basert på rundskriv fra DSB^{*1}.
Analysen er basert på utkast av planforslag til 1.gangshøring og tilhørende illustrasjoner, rapporter og analyser. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming med mer og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (henholdsvis konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklister, men er ikke tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønskede hendelser er delt i:

1. Lite sannsynlig – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold men det er en teoretisk sjanse
2. Mindre sannsynlig – kan skje, ikke sannsynlig
3. Sannsynlig – kan skje av og til, periodisk hendelse
4. Svært sannsynlig – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede

Vurdering av **konsekvenser** av uønskede hendelser er delt inn i:

1. Ubetydelig – ingen person- eller miljøskader, systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig – få/små person- eller miljøskader, systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke finnes
3. Alvorlig – alvorlig/handlingskrevende person- eller miljøskader, system settes ut av drift over lengre tid
4. Svært alvorlig- personskade som medfører død eller varige mén, mange skadd, langvarige miljøskader, system settes ut av drift

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 1.

Tabell 1 Samlet risikovurdering

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig	Yellow	Red	Red	Red
3. Sannsynlig	Green	Yellow	Red	Red
2. Mindre sannsynlig	Green	Green	Yellow	Red
1. Lite sannsynlig	Green	Green	Green	Yellow

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i fnt nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene

UØNSKEDE HENDELSER, KONSEKVENSER OG TILTAK

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i tabell 2.

Tabell 2: Bruttoliste mulige uønskede hendelser

Tema: hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sans.	Kons.	Risiko	Kommentar
<i>Natur- og miljøforhold, kontrollert ved offentlige kartressurser, NVE atlas</i>					
1. Masseras/-skred	nei				Ikke skredutsatt, NVE atlas og *1
2. Snø-/isras	nei				Ikke rasutsatt, NVE atlas og *1
3. Flom, aktsomhetsområde	ja	2	1		Potensielt ikke flomrasutsatt, NVE atlas *1, miljøstatus.no *3, området bak(friluftsområde) er noe utsatt.
4. Elveflom	nei				Ikke i flomsonen til nærliggende bekker, NVE *1
5. Tidevannsflo	nei				Ikke registrert at tidevannsflo vil påvirke-NVE *1
6. Radongass	ja	2	3		Kategorisert som moderat til lav, www.geo.ngu.no *2 Enkle tiltak som ventilasjon og tetting.
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	ja	3	1		Årsmiddelvind i 50 m høyde 4,5-5 m/s i vindkart på nve.no hensyntas i prosjektering. Skade på byggverk dersom trær fra eiendommen bak faller ned.
8. Nedbørutsatt	ja	3	2		Størst døgnnedbør siste 13 mnd 40 mm på yr.no, hensyntas i prosjektering
9. Styrregn	ja	3	2		For kortevarige, intense nedbørsperioder har området nær Oslofjorden landets høyeste dimensjonerende nedbørverdier. Årsnedbøren er ventet at øker med ca. 15% i løpet av århundret sammenlignet med perioden 1971-2000. Det er ingen bekker knyttet til eiendommen. Eiendommen vil ikke bli påvirket i stor grad av nedbør fra naboeiendommene.
<i>Natur- og kulturområder</i>					
10. Sårbar flora	nei				Eiendommen er asfaltert. Naturområdet rundt er vernet og vil ikke bli berørt av tiltak inne på eiendommen.
11. Sårbar fauna/fisk	nei				

12. Verneområder	ja	1	2		Kun eiendom i bakkant som ikke vil bli berørt. Eksisterende bebyggelse rives som går inn på nabotomt og ført opp på egen grunn for å bevare naboeiendom. Eiendom rundt er naturreservat, men vil ikke bli berørt. Miljøstatus.no ^{*3} Må sikre eiendommen med vern i forbindelse av byggetiltaket.
13. Vassdragsområder	nei				
14. Fornminner (afk)	nei				Ingen fornminner i planområdet, Miljøstatus.no ^{*3}
15. Kulturminne-/miljø	nei				Ingen kulturminne-/miljø i planområdet. Miljøstatus.no ^{*3}
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>					
16. Vei, bru, knutepunkt	ja	2	1		Ny bebyggelse vil ikke øke trafikksituasjonen til land eller vanns en dagens situasjon videreføres.
17. Havn, kaianlegg	ja	2	1		Eksisterende brygger vil ikke bli endret fra dagens situasjon.
18. Sykehus/-hjem, kirke	nei				
19. Brann/politi/sivilforsvar	nei				
20. Kraftforsyning	nei				
21. Vannforsyning	nei				
22. Forsvarsområde	nei				
23. Tilfluktsrom	nei				
24. Område for idrett/lek	nei				
25. Park, rekreasjonsområde	ja	3	1		Ny bebyggelse vil blir noe større en eksisterende, men med større grad av estetisk tilpasning og høyere kvalitet i utførelse og materialebruk.
26. Vannområder for friluftsliv	nei				Eksisterende situasjon endres ikke.
Forurensningskilder. Berøres av planområdet:					
27. Akutt forurensning:	nei				
28. Permanent forurensning	nei				
29. Støv og støy, industri	nei				

30. Støv og støy, trafikk	ja	2	2		Data hentet fra miljøstatus.no er det ikke noe nevneverdig støy i forhold til trafikk. Det er i planarbeidet ikke lagt opp til mer trafikk. Det er ikke nødvendig med ytterlig trafikkanalyser enn det som er registrert som ikke er over hva det som kan aksepteres. Utslipp av svevestøv (PM10) fra veitransport som følge av annen industri rundt eiendommen. Dog er Bjerkåsholmen 115 i enden av veien som en del av et industriområde. Miljøstatus.no ^{*3}
31. Støy, andre kilder	nei				
32. Forurenset grunn	Må undersøkes før IG				Det må foretas grunnundersøkelser før IG søknad/tillatelse. Årsaken til at det ikke er foretatt grunnundersøkelse er at der man skal grave er inne i den eksisterende plasthallen og den er full av båter slik at det ikke er mulig å flytte disse i undersøkelsesperioden. Derfor er dette arbeidet forskjøvet til senere etter reguleringsarbeidet og før IG søknaden/tillatelsen. Det tillates ikke oppstart ar arbeider før denne undersøkelsen av grunnen er foretatt. Eiendommen består i dag hovedsakelig av asfaltert dekke som er støpt på fjell.
33. Forurensning ved kloakkutslipp og ved maritim drift-vask/vedlikehold av båter	nei				Båtservicen tar ikke imot båter med full septiktank. Det er andre steder i nærområde hvor man kan tømme tankene sine. Båtservicen reparerer septiktanker, men da forutsatt at den er tom og vasket.
34. Forurensning sjø	ja	1	2		Hensyntas under bygging. Forurensning fra båter. Det skal etableres en tank som samler opp miljøavfall som tømmes jevnlig. Denne tanken forhindrer at avfall havner i sjøen. Det tettes også mot sjø for at ikke vannet renner rett i sjøen, men via denne tanken hvor de avfall havner i bunn av tanken.
35. Høyspentlinje (em stråling)	nei				
36. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver,	nei				

olje/gass, radioaktivitet)					
37. Avfallsbehandling	ja	2	2		Utarbeides avfallsplan før bygging
38. Oljekatastrofeområde	nei				
Medfører planen/tiltaket:					
39. Fare for akutt forurensning	ja	2	2		Fare for utslipp. Må påse under byggeperioden at tiltak iverksettes for å hindre at utslipp havner i sjøen.
40. Støv og støy fra trafikk	ja	2	2		I dagens regulering er det ikke bestemmelser rundt antall p-plasser. Det er fastsatt bestemmelser knyttet til parkeringsplasser i forbindelse med denne reguleringen for å sikre at p-plasser etter behovet til driften er ivaretatt.
41. Støv og støy fra andre kilder	ja	4	1		Arbeider i forbindelse med bygging
42. Forurensning i sjø	ja	3	2		Tiltak utarbeides til byggeperioden. Området må sikres slik at det ikke oppstår forurensninger i sjøen som følge av riving, og oppføring av ny bebyggelse. Overvann går til sjøen i dag fra eiendommer rundt som evt. renner ned på eiendommen.
43. Risikofylt industri (kjemikalier/eksplosiver osv)	nei				
44. Fare for drukning og ulykker for gående på kaianlegg	ja	4	4		Det monteres redningsutstyr. Sørge for uhindret ferdsel ut på og langs havneområdet. Tiltak ved vinterstid og ved dårlig vær/evt stenging og området er etter stengetid hver dag sperret med porter slik at området er låst av. Området åpner ikke opp for bading. Det er for besøkende og kunder av servicen sørget for at man kan legge til langs kaianlegget med en god og bred bryggepromenade opp til kontorbygget.
Transport. Er det risiko for:					
45. Ulykke med farlig gods	nei				
46. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	ja	3	2		Islagt eller snølagt innkjøring kan begrense tilgjengelighet, hindres med rutiner for brøyting og strøing

47. Ulykke i av-/påkørsler	ja	2	3		Ingen økning fra dagens situasjon.
48. Ulykke med gående/syklende	ja	3	4		Ingen økning fra dagens situasjon. Turgåere vil ikke gå inn på eiendommen for å komme ned til sjøen da det er gode turstier i umiddelbar nærhet rundt eiendommen. Det er lagt opp til at man kan parkere sykler rett ved innsiden av innkjøringen slik at man ikke trenger å sykle i andre enden for å parkere sykkelen og heller gå langs en rampe.
49. Ulykke ved anleggsgjennomføring	ja	2	4		Arbeider i forbindelse med bygging. Sikre området under bygging og påse at HMS krav er ivaretatt. SHA-plan ihht. byggherreforskriften må etableres før oppstart av bygging.
50. Andre ulykkespunkter	nei				
Andre forhold:					
51. Sabotasje og terrorhandling	nei				
52. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm.	nei				
53. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	nei				
54. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	nei				
55. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	ja	3	2		Byggeplass skal sikres mot naboeiendommene. Friluftsområde og naturvernsområde.
56. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring av eksisterende bygningsmasse	ja	4	4		Eternitt kan avgis kreftfremkallende partikler når man håndtere dette. Eternitplater må fjernes av godkjent foretak.

Hendelser som er vurdert til å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak jamfør tabell 1. Nærmere angitte hendelser kommenteres her nærmere.

Analysen viser at det er enkelte aktuelle hendelser som medfører nevneverdig risiko. Planforslaget i seg selv medfører enkelte endringer for omgivelsene, men i hovedsak endres ikke dagens situasjon nevneverdig.

Det er ikke kartlagt om det er forurensede masser innenfor planområdet grunnet at den eksisterende plathallen ikke var tilgjengelige for prøveuttak på ønsket tidspunkt. Det er derfor ikke gjort en miljøteknisk undersøkelse og en massedisponeringsplan som beskriver rutiner som skal følges for å sikre tilstrekkelig kontroll av massene. Eksisterende bygg har eternitt i fasaden og må fjernes av godkjent foretak.

I reguleringsbestemmelsene er det satt krav om at det iverksettes en grunnundersøkelse der hvor ny bebyggelse er tenkt før IG-tillatelse gis. Dersom det oppdages forurensede masser så må det utarbeides en tiltaksplan for opprydding av forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.

Tiltak mot radongass er et normalt tiltak i de fleste byggeprosjekter i radonutsatte områder og vil ivaretas i prosjekteringen.

Området er vindutsatt, og tiltak ivaretas i prosjekteringen av konstruksjonssikkerhet og utearealer.

Området er nedbørutstatt, og tiltak ivaretas i prosjekteringen av utearealer. Tetting av bygg må gjøres.

Kaianlegget kan gi fare for drukning og ulykker for de som arbeider der og kunder/gjester, det vil etableres tiltak for å sikre området og legge til rette for veiledning og redningsutstyr for rask bistand dersom ulykker oppstår. Ved vinterstid skal det gjøres tiltak for at området forblir mer eller mindre isfritt. Etter stengetid av anlegget vil området være sperret av med port. Det er ikke gunstig eller ønskelig å ha allmenn tilgjengelighet blandet med turgåere. Det er i dag gode og flere turstier som leder en langs kysten og ned til vannet som benyttes flittig og behovet for å bevege seg inn på eiendommen har ikke vært nødvendig. Eiendommen grenser til naturvernområde og friluftsområde i bakkant, mot nord. Ny bebyggelse på Bjerksåsholmen 115 vil ikke berøre nabo-området bak. Det er i dag en eksisterende tursti som går ned over åsryggen til naturvernområdet og ned på friluftsområde som er noe i bruk. Denne stien blir heller ikke berørt av tiltak i planen.

Trafikkbildet er kun i mindre grad endret til ikke endret. Det er avsatt parkering inne på området med en lav parkeringsdekning for de som jobber der og gjester/kunder. Det tilrettelegges for at sykkelbesøkende kan parkere sykkelen sin inne på området.

Innkjøringen til planområdet kan bli islagt/snølagt ved brå værromslag. Dette kan hindre tilgjengelighet til området. Dette vil unngås gjennom rutiner for brøyting og strøing.

Tabell 3: oppsummering

Konsekvens:	1 ubetydelig	2 mindre alvorlig	3 alvorlig	4 svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4 svært sannsynlig	41			44,56
3 sannsynlig	7, 25	8,9,42,46,55		48
2 mindre sannsynlig	3, 16, 17	30,37,39,40	6,47	49
1 lite sannsynlig		12,34		

Henvisninger:

*1 NVE.no

*2 geo.ngu.no

*3 miljøstatus.no

Kommunedirektørens svar på innvendinger ved 1. gangs behandling – oppfølging av politisk behandling – 68/393 Detaljregulering for Bjerkåsholmen 115

Planforslaget for Bjerkåsholmen 115 ble v/ 1. gangs behandlingen vedtatt iht. innstillingen, mot 2 stemmer.

SV og MDG hadde følgende innvendinger:

1. Bekymret for økt sjøtrafikk som konsekvens av planforslaget (v/ f.eks. tilbud om el-lading og septikmottak), og at slik evt. økt sjøtrafikk ikke er utredet.

Kommunedirektørens vurdering: Drift i planområdet er planlagt videreført som i dag. Det åpnes likevel for en viss mulighet for etablering av el-lade punkter og en vurdering av septikmottak. I bestemmelsenes pkt 2.2.1 sikres at ny trafikkskapende kommersiell virksomhet ikke tillates. Intensjonen er at tilbudet skal være begrenset og knyttet til behov kjernevirksomheten har. El-ladepunktene skal plasseres i formål kontor / industri (ikke i småbåthavnformålet), og skal være et tilbud for kunder av verkstedet ifm. med reparasjoner. Det skal med andre ord ikke etableres noen «el-ladestasjon» hvor man drar i ens ærend for å lade, og det vil med det heller ikke generere økt sjøtrafikk. Det samme gjelder for evt. septikmottak – hensikten er å kunne tilby verkstedskunder muligheten til å tømme septik ved reparasjoner, og skulle det senere bli aktuelt med etablering av en åpen septikstasjon, må dette utredes gjennom en trafikkanalyse for sjøtrafikken og evt. åpnes for gjennom reguleringsendring.

2. Uheldig at byggene stenger for gjennomgang langs kysten til friareal nord for eiendommen.

Kommunedirektørens vurdering: Planområdet er og vil fortsatt være avsatt til industriformål – verksted for reparasjon av båter. Området er ikke egnet for gjennomgang og ferdsel for allmenheten. Naturreservatet med sine skjøre vekster vil også kunne profitere på en viss hindring av ferdsel. Det er likevel full tilgang til naturområdene nord for bygningene dersom man ankommer fra nord der kyststien er lagt.

3. Feil at eksisterende solforhold vises med ulovlig plasthall. Uten denne ville det vært mer sol i øst enn vest.

Kommunedirektørens vurdering: Dette er korrekt, men siden plasthallen har stått der siden 2003, er naturen som er skyggelagt allerede påvirket av dette. Mye av arealet bak hallen er dessuten asfaltert fra før naturreservatet ble etablert.

Planforslaget sikrer at nytt bygg flyttes fremover og bort fra naturreservatet, noe som sikrer at skyggeforholdene ikke vesentlig forverres med foreslåtte høyder.

At eiendommen ikke er bebygget med et mulig høyere bygg innenfor byggegrensen lenger vest, er en fordel som har sikret at ødeleggelsen av biomangfoldet bak et slikt er unngått. Etter vår vurdering er det mest relevante for vurderingen av planforslaget å vise den faktiske, eksisterende situasjonen, målt opp mot planforslaget.



Saksframlegg

Arkivsak
22/16742-6

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

Behandles av	Møtedato
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 tritt, 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

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

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

- Busstur med fire vegger
- Sykkelstativ ved busstur
- App for samkjøring, kan være et prosjekt for skoler (konkurransen om best app?)
- God fremkommelighet til busstur, 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 prioriteres 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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

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

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 jobbspndlere 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, Nærsnes, 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.



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

Utvalg for plan og byggesak har behandlet saken i møte 24.01.2024 sak 3/24

Behandling

Knutsen (FrP) fremmet på vegne av H, V og FrP, følgende forslag til punkt 2:

Utvalget stiller seg bak de vedtatte innspill som ble fremmet i utvalg for samfunnstjenester i møte 18.01.24.

Kommunedirektørens forslag, punkt 1, ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Knutsen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for samferdsel og mobilitet tas til orientering
2. Utvalget stiller seg bak de vedtatte innspill som ble fremmet i utvalg for samfunnstjenester i møte 18.01.24.

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.

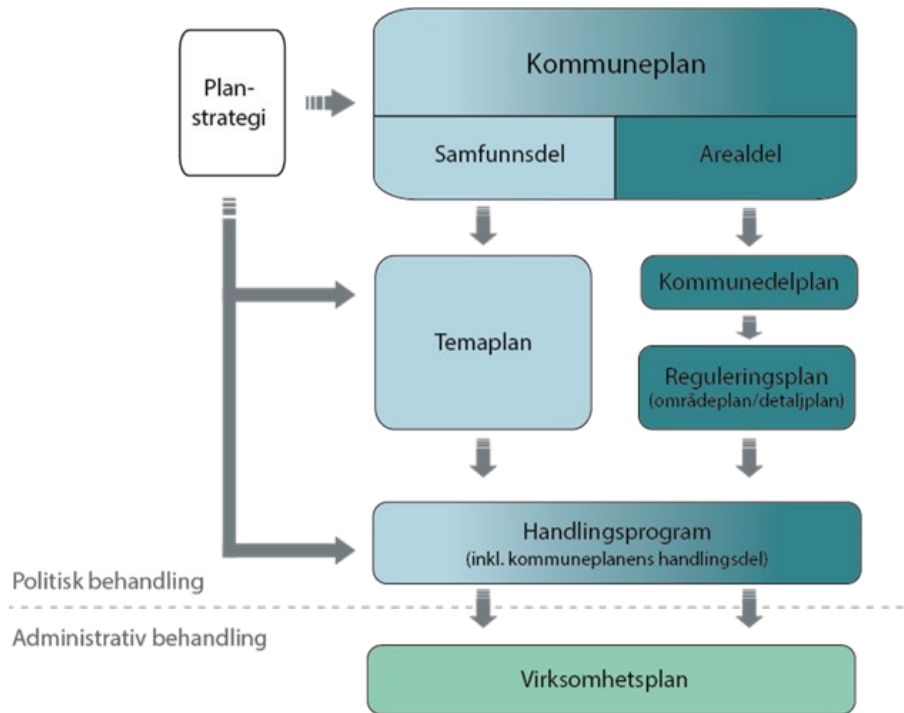
Temaplanens rolle i plansystemet

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

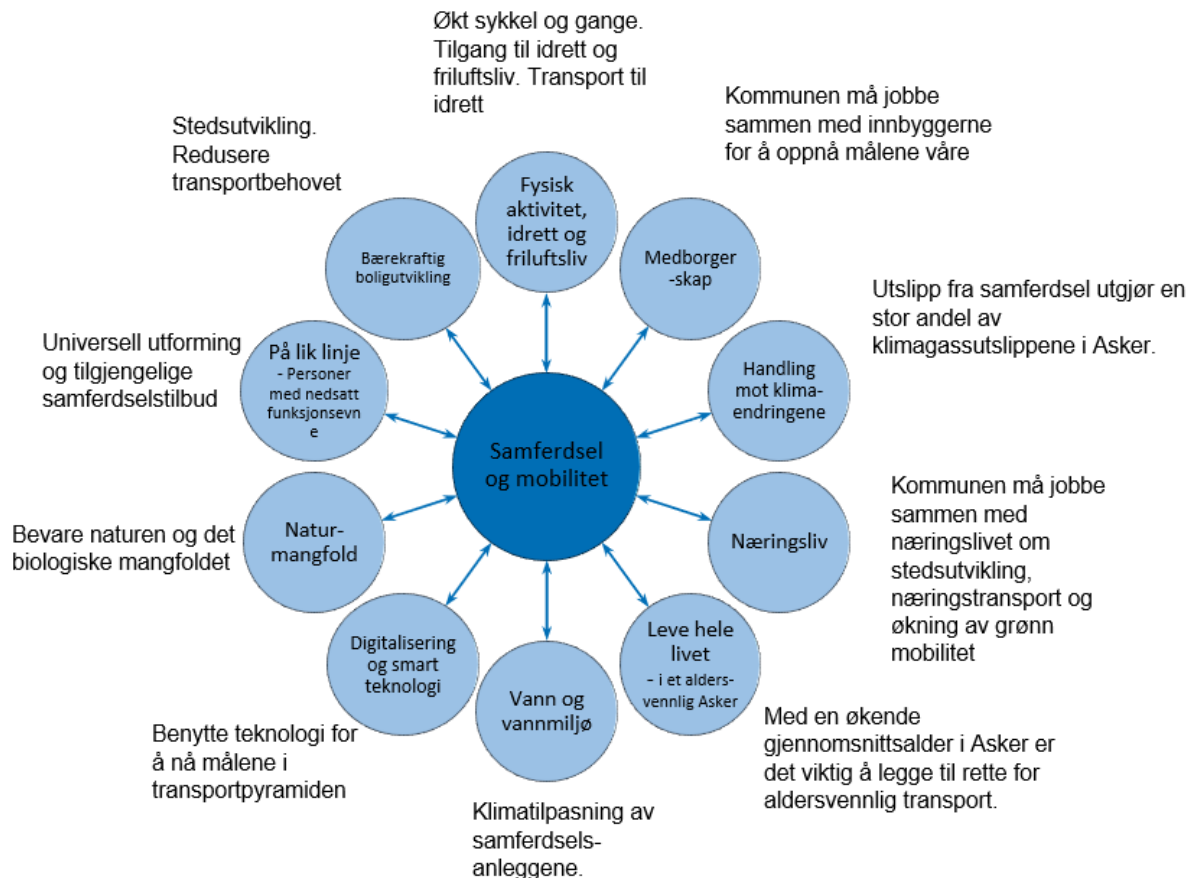
Avgrensninger

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.

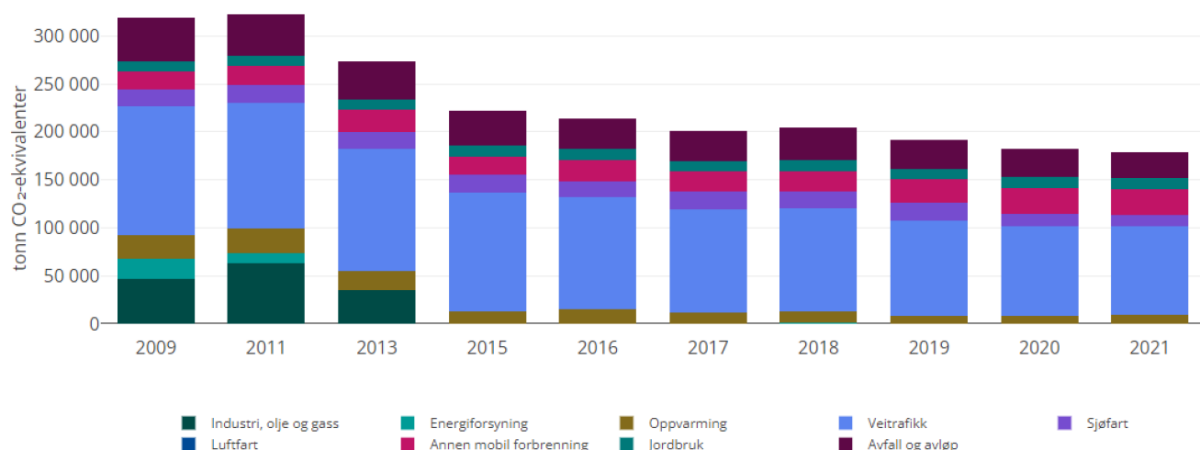
4.1 Kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling

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 2050.¹

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

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



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

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

² Miljødirektoratet, 2022. «Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker». Finnes her:

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

4.2 Samferdselens påvirkning på folkehelsen

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

I dag er kun tre av ti voksne og eldre aktive nok i henhold til WHO's anbefalinger, og bare halvparten av 15-åringene³. Å tilrettelegge for økt ferdsel og fremkommelighet for gående og syklende er et viktig virkemiddel for at Askers befolkning skal bli mer fysisk aktiv. Et annet viktig aspekt er å planlegge for en helsefremmende stedsutvikling, der avstanden til tjenester og tilbud er så kort, at innbyggerne kan nå dem til fots eller med sykkel. Sykling til og fra jobb vil gi helsemessig gevinst.

Universelt utformede tiltak er gode folkehelseiltak da de tilrettelegger for inkludering av flere befolkningsgrupper samtidig. Befolkningsgrupper som ofte møter barrierer ved transport er blant annet personer med nedsatt funksjonsevne, eldre og barnefamilier. Det skal være mulighet for alle i befolkningen til å delta i aktiviteter, i arbeidslivet og i samfunnet generelt. Det er også viktig at de som ikke har bil har mulighet til å komme seg rundt.

4.3 Asker kommune i dag og fremover

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

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

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

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

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

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

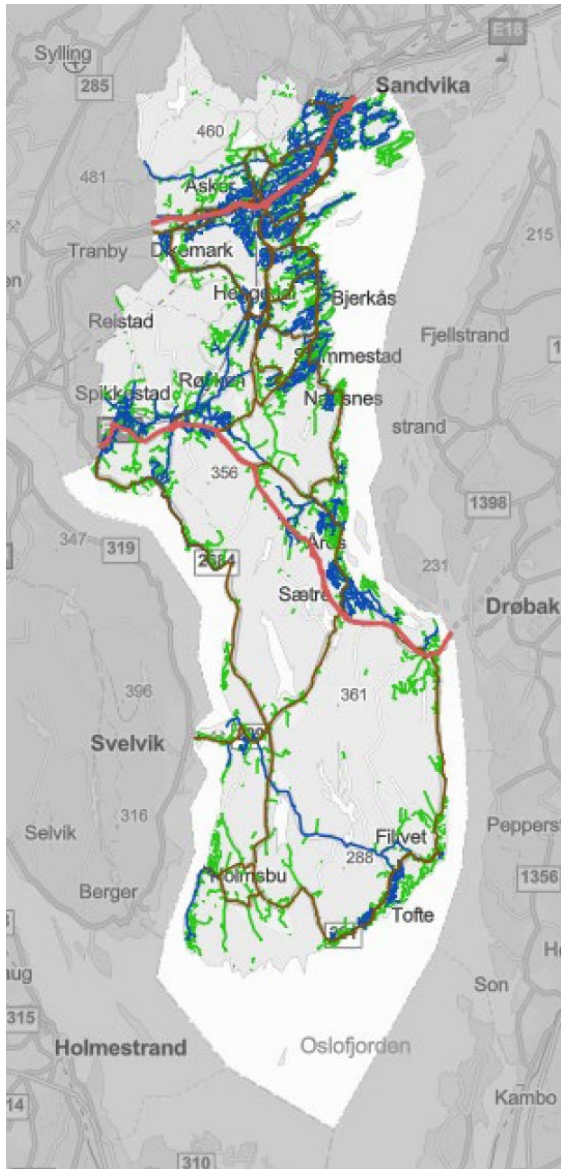


Figur 4 Dagens transportstruktur med prioriterte vekstområder⁵

4.4 Våre samferdselsanlegg

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

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



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

Kommunale veier

Vei og gatenormaler legger føringer for utbygging og tilpasning av veiinfrastruktur. Nye Asker kommune, etablert 1. januar 2020, har foreløpig ingen felles veinormal. Det er de eksisterende normalene fra Røyken, Hurum og gamle Asker som er gjeldende, avhengig av hvor i kommunen veistrekningen er lokalisert. Ny felles veinormal er under utarbeidelse.

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

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



Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

Parkering

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

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

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

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

Fylkesveier

Viken fylkeskommune eier fylkesveiene i Asker kommune. Totalt er det om lag 160 km fylkesvei i Asker. Røykenveien og Slemmestadveien er de fylkesveiene i Asker som har høyest ÅDT. Drammensveien er også høyt trafikkert. Inn mot E18 har disse tre fylkesveiene en ÅDT på ca. 20.000 kjøretøy hvert døgn i snitt, som alle tidvis opplever stor uforutsigbar reisetid, kapasitetsproblemer og forsinkelser.

Europaveier

E18 gjennom Asker har en døgntrafikk på ca. 90.000 kjøretøy og er den mest 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

⁶ Parkeringsregisteret og kommunal kartlegging ved Asker kommune

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

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

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

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

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

4.5 Våre reisevaner

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

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

Noen generelle trekk i Asker kommune i dag er:⁷

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

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

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

Utviklingen fremover

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

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

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

- Elektrifisering
- Selvkjørende transport
- Samhandlende intelligente transportsystemer
- Delingsmobilitet

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

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

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

Trafikksikkerhet og skolevei

Asker kommune jobber hver dag for å gjøre veinettet i kommunen mer trafikksikkert. Bedre utforminger av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreducerende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen. Det er fortsatt store utfordringer på mange av veistrekningene i Asker.

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

⁸ Ruter, Årsrapport 2023

⁹ Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019) «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Finnes her: https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget_web.pdf

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

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

4.6 Det er mange aktører innen samferdsel i Asker

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

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

Statens vegvesen er ansvarlig for europaveier og riksveier (drift og investering). Viken fylkeskommune (fra 2024 Akershus) er ansvarlig for fylkesveinettet og kollektivtransport (drift og investering). Fylkeskommunen er også ansvarlig for investering i nye gang- og sykkelanlegg langs fylkesveinettet.

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

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

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

4.7 Næringstransport og varelogistikk utgjør store transportmengder

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

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

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

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

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

4.8 Digitale løsninger for fremtidens samferdsel

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

ITS og C-ITS (ITS-løsning som snakker sammen, for eksempel to biler som kommuniserer) har veldig mange bruksområder, og nye tjenester og bruksmuligheter utvikles fort. Bilindustrien benytter C-ITS og automasjon i økende grad, blant annet systemer for å kommunisere med andre kjøretøy og registrere utstyr langs veiene. For å styre trafikkbildet i riktig retning kan C-ITS, og informasjon fra kjøretøy, benyttes til blant annet trafikkmeldinger, virtuelle veiskilt, styring av lyskryss og informasjon til kartsystemer.

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

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

4.9 Økonomi

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

Dagens økonomiske rammer for drift, vedlikehold og investeringer i kollektiv- og fylkesveisystem, er gitt av fylkeskommunale samferdselsmidler, bompenger fra Oslopakke 3 og statlige midler til riksveier og jernbane. I tillegg kommer statlige belønningssmidler til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Viken fylkeskommune har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene. Viken fylkeskommune uttaler at nye fylkesveier antakelig må delfinansieres med bompenger, kommunale midler eller grunneierbidrag.

Økonomiske rammer for det kommunale veinettet

Den nye kommunen vedtok i 2021 en ny felles «Standard for drift og vedlikehold av kommunale veier». Standarden beskriver grunnlaget for drift og vedlikehold av kommunale gater, veier og plasser med tilhørende sidearealer og utstyr. Den er en slags minstestandard for å holde veiene sunne. Den skal også være retningsgivende for hva slags standard innbyggerne kan forvente på det kommunale veinettet. Dette er imidlertid avhengig av tilstrekkelige økonomiske rammer. Drift som er bundet opp i kontrakter og drift

som er lovpålagt kan vanskelig reduseres ved behov for kommunale innsparinger. Dessverre kan andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver nedprioriteres eller utsettes, noe som kan føre til redusert fremkommelighet eller betydelig vedlikeholdsetterslep og verdiforringelse av kommunal veiinfrastruktur.

5 Dette skal vi oppnå

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

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



Figur 7 FNs bærekraftsmål hentet fra FN-sambandet

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

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

Tabell 1 Kommuneplanens satsingsområder relatert til Temaplan for Samferdsel og mobilitet

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

6 Slik skal vi gjøre det

Denne temaplanen er inndelt i følgende fire innsatsområder:

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

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

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

Transportpyramiden

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

Stedsutvikling

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

Samarbeid, innovasjon og teknologi

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

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

6.1 Reduksjon av transportbehovet

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

Flersenterkommunen skal bidra til å begrense personbiltrafikken

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

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

Asker trenger flere kortreiste arbeidsplasser

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

Temaplan for næring har satt mål om at andelen som er bosatt og sysselsatt i egen kommune (kortreiste arbeidsplasser) skal øke fra år til år. Det pekes på en ubalanse mellom type arbeidstakere og type arbeidsplasser i Asker: Sysselsatte som bor i Asker har et høyt utdanningsnivå, mens arbeidsplassene i kommunen generelt har et lavere krav til utdanningsnivå. Dette medfører at 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-prinsippet¹³. Dette skal sørge for rett virksomhet på rett sted og redusere transportbehovet på arbeidsreiser.

Bruken av hjemmekontor og digitale møter har eksplodert

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

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

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

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

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

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

Varene må frem, men omfanget av næringstransport er for stort

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

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

Innovative løsninger for å redusere massetransporten

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

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

Kommunen reduserer transport av avfall

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

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

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

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

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

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

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

Denne utviklingen må fortsette.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸ Asker kommune (2023). «Parkeringsnorm - Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035. Tillegg 2 til bestemmelsene». Dater 24.02.2023. Finnes her: https://www.aker.kommune.no/parkeringnorm_24_02_2023.pdf

¹⁹ Christiansen, P. et al (2015). «Boligparkering i store norske byer – parkeringstilbudets effekt på bilhold og bilbruk». Oslo, Transportøkonomisk Institutt. TØI Rapport 1425/2015. Finnes her: <https://www.toi.no/publikasjoner/boligparkering-i-store-norske-byer-parkeringstilbudets-effekt-pa-bilhold-og-bilbruk.html>

Bideling og samkjøring

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

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

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

Samkjøring er også en form for bideling. Både til jobb og fritidsaktiviteter er det et betydelig potensial for mer samkjøring i Asker. På vei til jobben er det kun en liten andel som har med passasjerer i bilen, selv om muligheten for å kjøre i kollektivfeltet med elbil fra Sandvika inn mot Oslo i rushtiden har vist seg å være et effektivt insentiv for økt samkjøring.

6.1.1 Strategier

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

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Grønn mobilitet

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

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

Bilens plass i Askersamfunnet

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

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

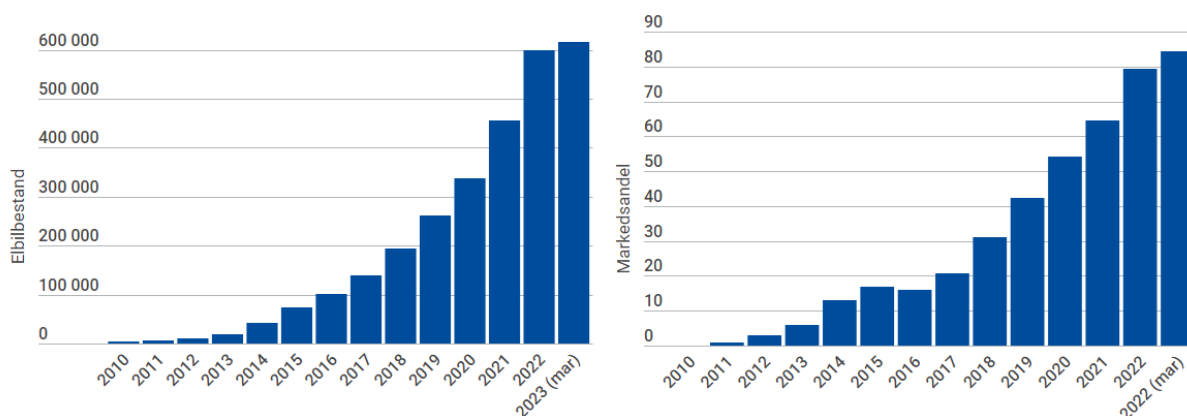
Mellom 70 og 80 prosent av kommunens ansatte kjører bil til jobb flere dager i uka, og så mange som en tredjedel av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.²¹ Ved å få ned bilbruken blant egne ansatte vil det, i tillegg til klima- og miljøgevinster resultere i aktive, friskere og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

Elbilandel øker

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

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

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



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

Regulering av trafikk for å øke grønn mobilitet

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

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

²¹ Ellis, I. O. & Kjørstad, K. N. (2019). «Reisevaner I nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte». *Urbanet Analyse*. Rapport 123/2019. Finnes her: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/ua-rapport-123-rvu-nye-asker-kommune.pdf>

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

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

Det må bli enklere å velge sykkel og gange som transportform

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

Kollektivandelen på daglige reiser må opp

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

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

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

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

Det er et stort transportpotensial på fjorden

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

²³ Informasjon fra Ruter

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



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

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

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

Vi må gjøre det enklere å kombinere bil og kollektiv

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

²⁴ Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Finnes her:

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

²⁵ Ruter, Hurtigbåt 2024, Karlegging av muligheter og konsekvenser

²⁶ Ruter

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

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

Tungtransporten må med på det grønne skiftet

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

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

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

6.2.1 Strategier

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

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

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

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

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

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



Figur 10 Foto: Tove Lauluten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Asker kommune skal arbeide mot å oppnå følgende:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Kvalitet på kommunale veianlegg

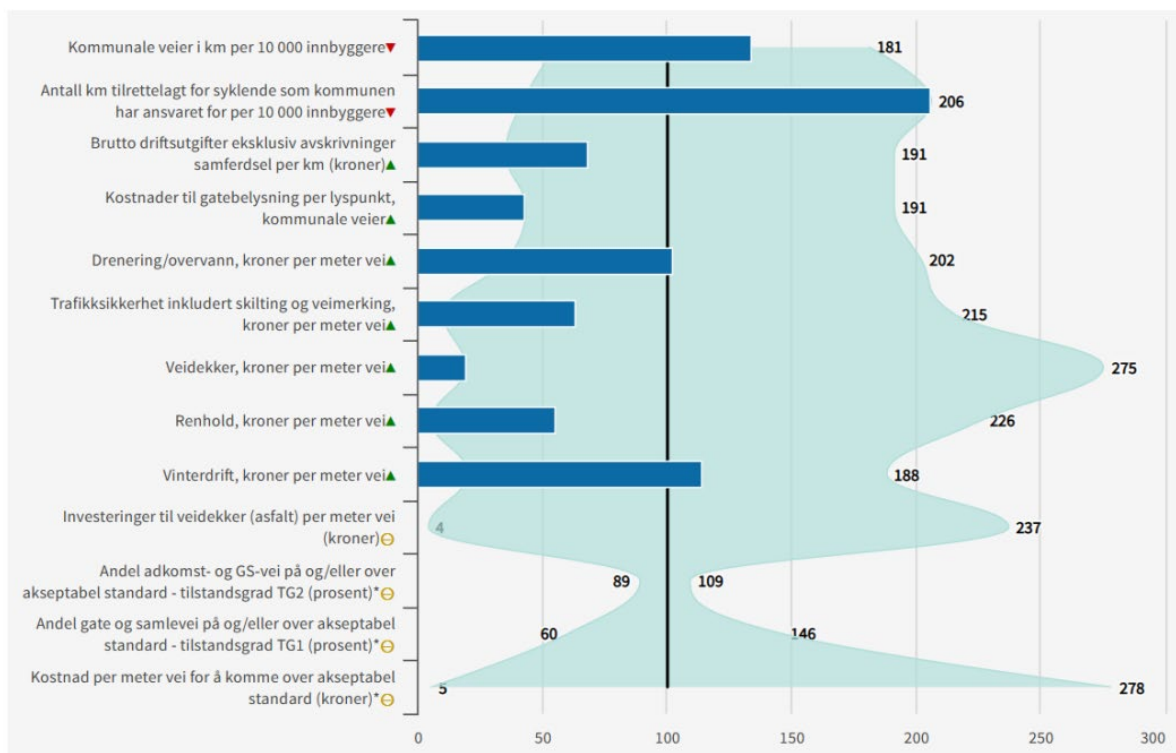


Figur 11 Foto: Tove Lauluten

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

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

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



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

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

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

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

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

Vedlikehold i en takt som bevarer verdiene

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

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

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



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

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

Hva er en kommunal vei?

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

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

Klimatilpasning av kommunens veier

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

Tilrettelegge veiene for fremtidens bruk

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

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

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

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

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

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

Hjertesoner og trafikksikkerhet

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

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

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

Viken fylkeskommune gjennomførte i 2022 en skoleveisundersøkelse hvor hensikten var å få innsikt i hvordan elever reiser til og fra skolen, samt å kartlegge hvor trygg skoleveien

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

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

oppleves. Blant de elevene som ble kjørt, ble det spurt om årsaken til dette. De vanligste årsakene i Asker er at barnet har for mye å bære på (37%), at barnet ønsker å bli kjørt (36%) og at skolen ligger på veien til mor eller far sitt arbeidssted (33%). I 22% av tilfellene hvor barn ble kjørt til skolen, var årsaken at det oppleves som for trafikkfarlig 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 byggevirkksomheten kan medføre fremkommelighets- og trafikksikkerhetsproblemer.

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

6.3.1 Strategier

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

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med voksende sentrumsområder øker også forventningene til estetisk uttrykk, renhold og skjøtsel langs kommunale veier og på arealer som anses – og brukes – som sentrumsområder. Skal dette være gjennomførbart i praksis, må budsjettpostene justeres i takt med utvidelsene. Det er viktig at det i nye byggeprosjekter og ved bruksendringer på sentrumsareal automatisk beregnes og avsettes midler til drift. Med utførende entreprenører må det avtales garantiskjøtsel de første leveårene for ny grøntstruktur.

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

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

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

6.4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

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

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

Vi må vite mer for å velge riktige tiltak for fremtiden

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

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

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

Vi kommer ikke i mål uten å samarbeide

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

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

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

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

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

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



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

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

Vi må bruke teknologien til vår fordel

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

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

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

Kommuneplanens samfunnsdel er tydelig på at Asker kommune, i samarbeid med andre offentlige, private og frivillige aktører, skal bruke ny teknologi og nye digitale løsninger som en aktiv del av tjenesteutviklingen. Vi må bruke teknologi for å få mer effektive og trafikk sikre 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 trafikk sikkerhet. Blant annet benytter Ruter seg av C-ITS til et prioriteringssystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser.³³

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

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

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

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

6.4.1 Strategier

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

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7 Evaluering og rapportering

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

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

8 Virkninger av planen

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

8.1 Økonomiske og organisatoriske forhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2 Sosiale forhold

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

Folkehelse

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

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

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

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

Tilgjengelighet og deltakelse

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

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

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

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

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

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

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

Bruke arealene til det beste for innbyggerne

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

8.3 Miljømessig forhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9 Vedlegg

9.1 Kunnskapsgrunnlag

Ligger vedlagt i eget dokument.

9.2 Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier

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

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

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

9.3 Definisjoner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lavutslippsteknologi: Teknologi som i bruk medfører lite utslipp av klimagasser

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

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

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

Nullutslippsteknologi: Teknologi som i bruk ikke medfører utslipp av klimagasser

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



Kunnskapsgrunnlag

Temaplan Samferdsel og mobilitet



Innhold

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

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

1 Innledning

1.1 Målet med temaplanen

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

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

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

1.2 Organisering av arbeidet

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

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

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

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

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

1.3 Avgrensninger

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

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

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

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

2 Lover og føringer

2.1 Lover

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

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

2.2 Føringer

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

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

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

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

Med denne planen vil regjeringen

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

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

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

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

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

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

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

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

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

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 – Sats på sykkel! ²

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

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 ³

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regionale planer for areal og transport - Viken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Viken fylkeskommunes Samferdselsstrategi 2022-2033*⁸

De overordnede føringene i samferdselsstrategien kan oppsummeres i følgende punkter:

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

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

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

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

Prioriteringene innen samferdselsområdet skal tuftes på tre hovedstrategier:

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

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

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

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

Rutemodell Østlandet

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

Tidligere planer for Asker, Røyken og Hurum kommune

Planarbeidet vil se til tidligere kommunale planer, blant annet:

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

Andre føringer for samferdselsutviklingen i Asker

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

3 Klima

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

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

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

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

3.2 Klimagassutslipp fra samferdselssektoren

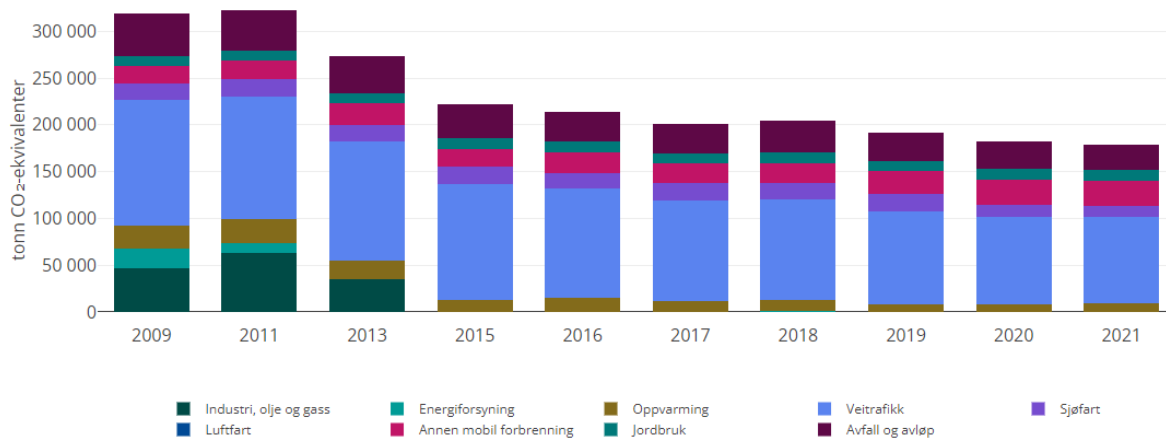
Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor, både nasjonalt og i Asker. Utslipp i ikke-kvotepliktig sektor er klimagassutslipp fra transport, landbruk, oppvarming i bygg, avfall og bruk av fluorholdige gasser. Dette betegnes som ikke-kvotepliktig sektor fordi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

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

¹⁰ Miljødirektoratet, 2022. Klimatilpasning i infrastruktur og samferdselssektoren.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

3.3 Klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur

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

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

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

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

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

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

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

¹⁶ SVV, 2022. Statens vegvesens forslag til nye veinormaler.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forslag-til-nye-veinormaler-kan-bidra-til-a-spare-naturinngrep-og-klimagassutslipp/id2919042/>

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

4 Folkehelse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1 Aldersvennlig transport

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

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

²⁴ Tall for Asker fra Folkehelseundersøkelsen 2021

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

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

²⁷ Ruter. Sluttrapport Pilot Nes. September 2022

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

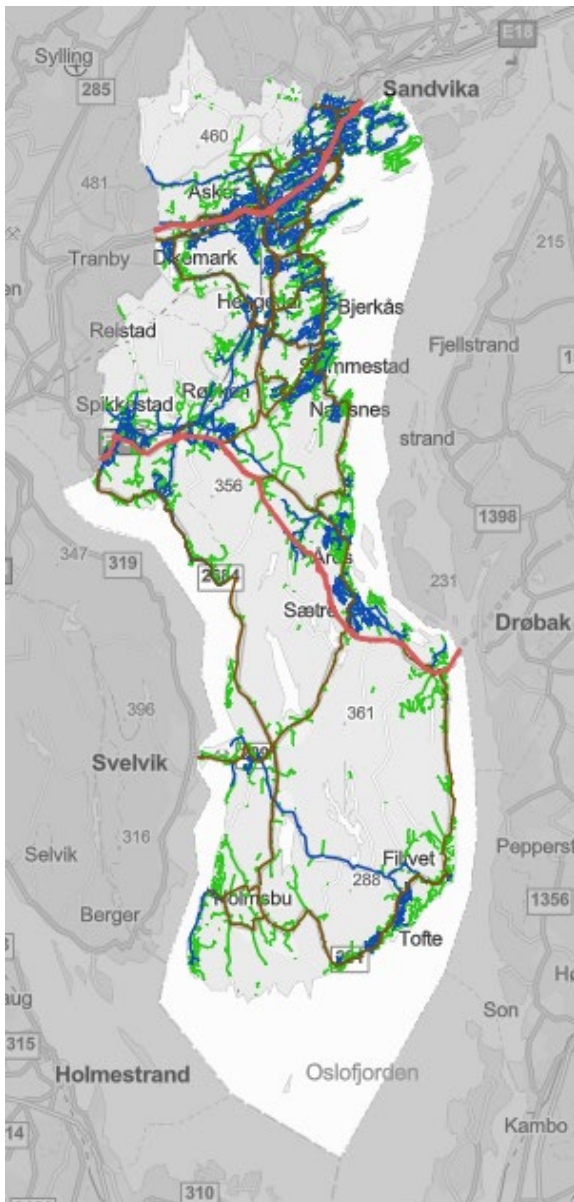
Ruter løfter bestillingstransport som et fokusområde i 2023. De skal jobbe med kundetilfredshet og hvordan man kan få til mer robust økonomi rundt dette. De skal se på samkjøringsgraden, pris og automatisering av app.

5 Fysisk infrastruktur

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

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

Et skjermbilde av kartet for veinettet er vist under.



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

5.1 Kommunalt veinett

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

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

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

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

5.1.1 Vei- og gatenormal

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

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

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

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

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

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

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

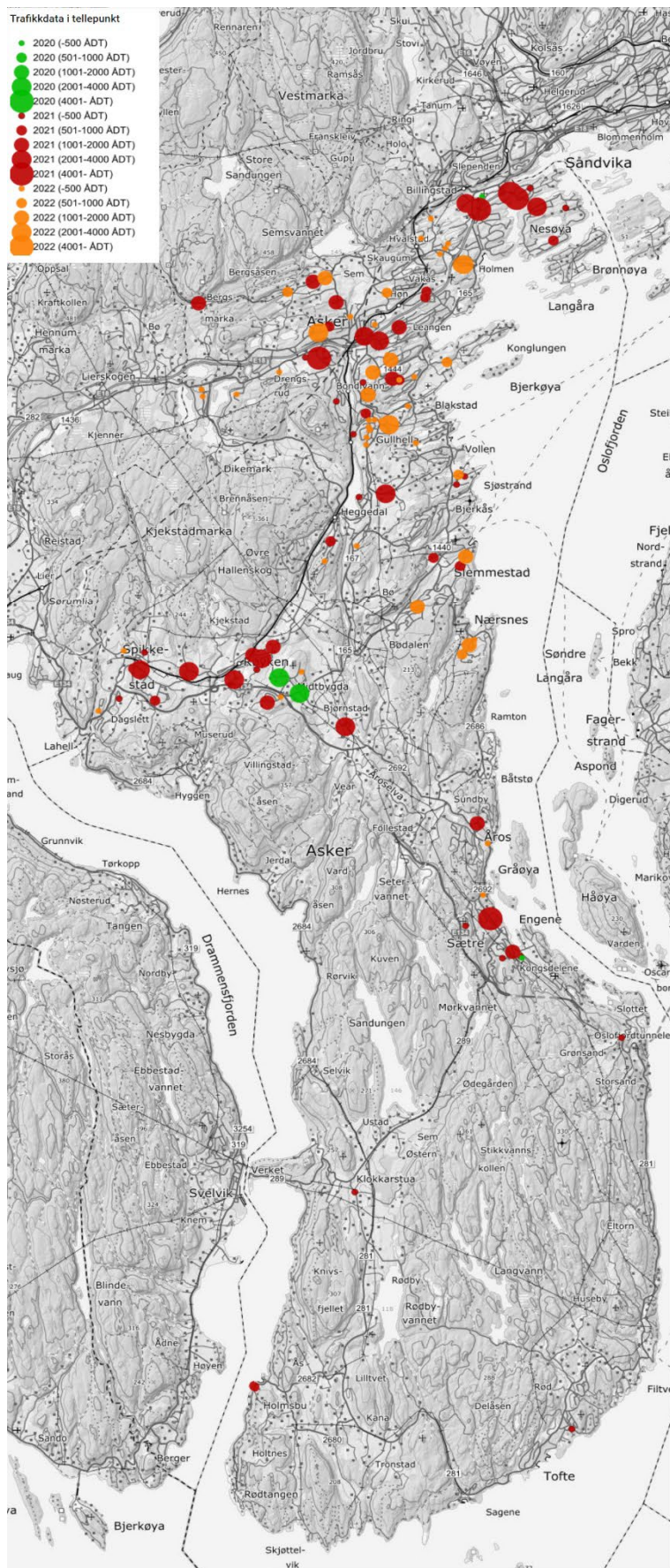
5.1.2 Trafikkmengde

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

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

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

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



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

5.1.3 Tilstand, drift og vedlikeholdsbehov

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

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

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

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

5.1.3.1 Veidekke

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

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

Tilstandskategoriene innebærer følgende:

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

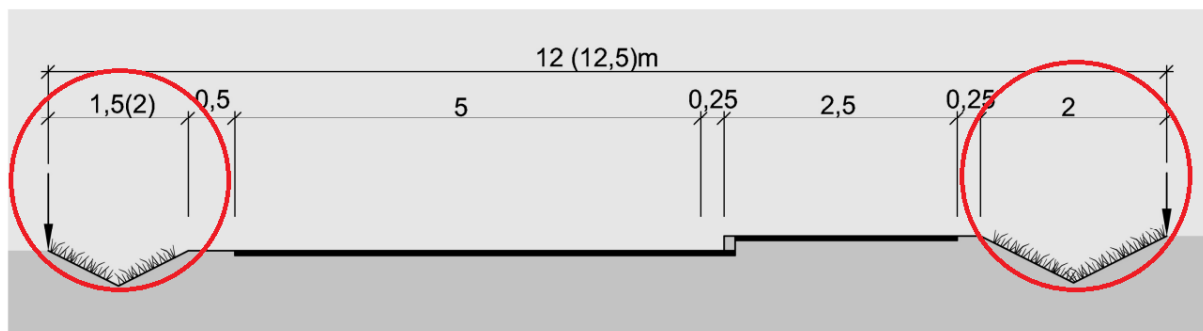


Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

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

5.1.3.2 Veiens sideareal og privatisering

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



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

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

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

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



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

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

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

5.1.3.3 Grøfter

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

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



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

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

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



Figur 10 Rehabiliterert grøft. Foto: Tove Lauluten

5.1.3.4 Stikkrenner

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

5.1.3.5 Sandfang

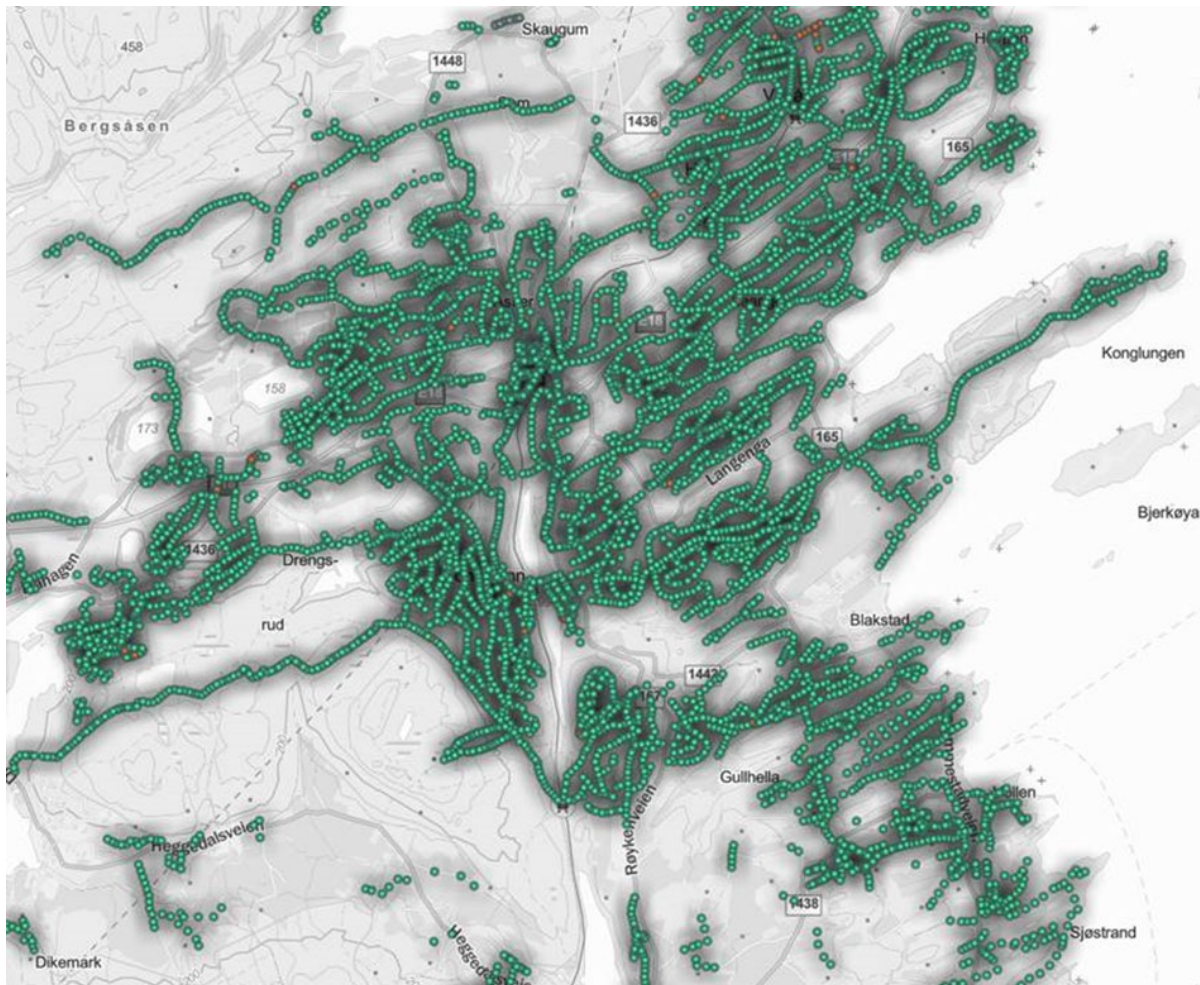
I veianleggene finnes det sluk og kummer for vannavrenning. I disse er det sandfang. Sandfang skiller ut sand, grus og jord fra vannet som renner av veiene. Formålet er å hindre tetninger og forurensing der vannet renner videre til mottak. Sandfangene må tømmes regelmessig for å sikre videre funksjon,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

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

5.1.3.6 Veilys

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

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



Figur 11 Gatelys Publikumsportal (arcgis.com)

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

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

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

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

5.1.3.7 Gatevarme

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

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

5.1.3.8 Skilting

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

Til skiltansvaret knyttes det oppgaver med

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

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

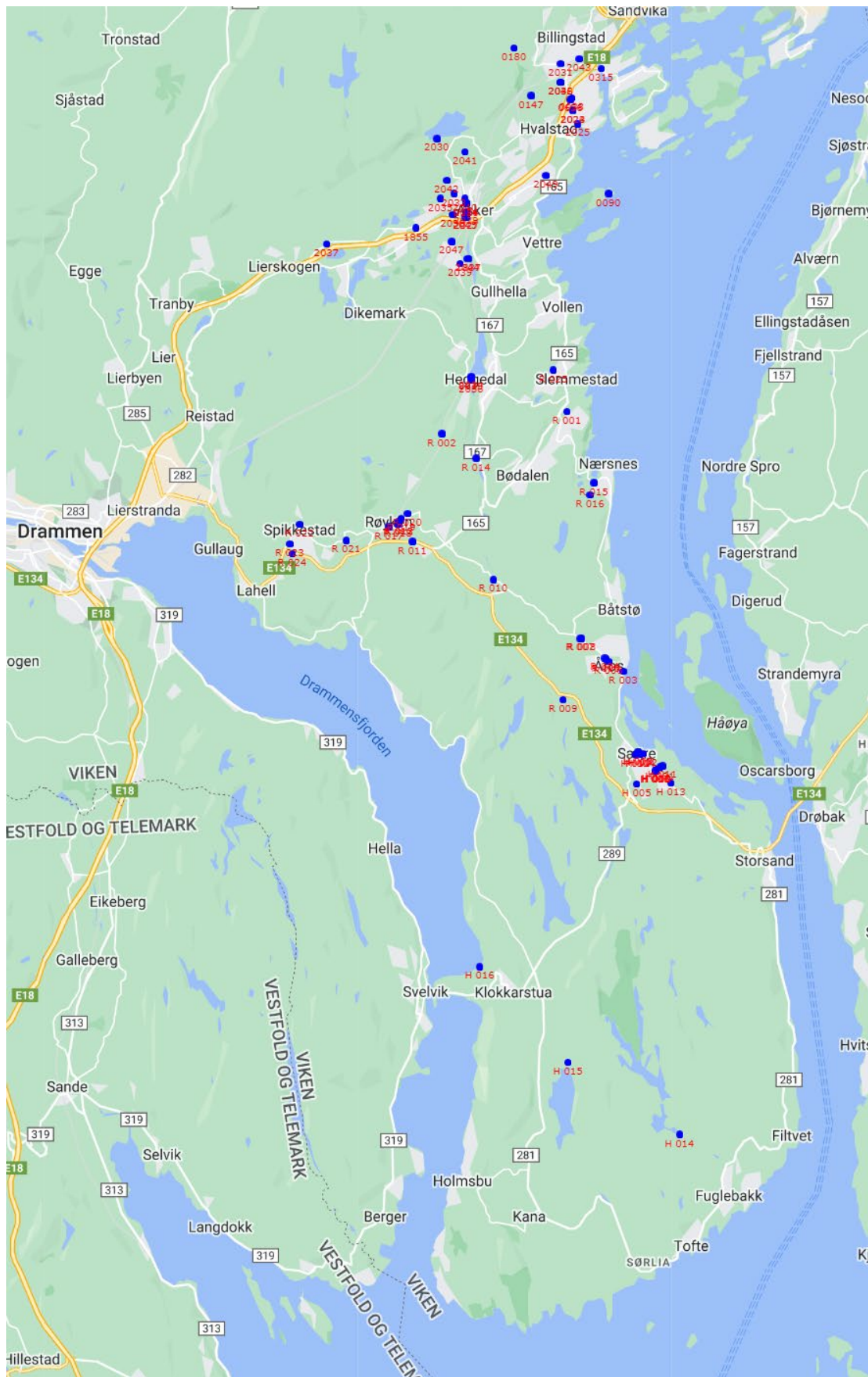
Utover dette, for eksempel for forbudsskilt, må Asker kommune forberede og sende en anmodning til Statens vegvesen, for at et nytt skilt skal være formelt godkjent.

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

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

5.1.3.9 Bruer

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



Figur 12 Plassering av de 77 kommunale bruene i Asker.

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

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

Figur 13 Oversikt over tilstandsregistreringer på kommunale bruer i Asker.

5.1.3.10 Hva er en kommunal vei?

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

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

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

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

5.1.4 Klimatilpasning av kommunale veianlegg

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

Aktuelle utfordringsområder for kommunen som veieier er blant annet følgende:

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



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

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



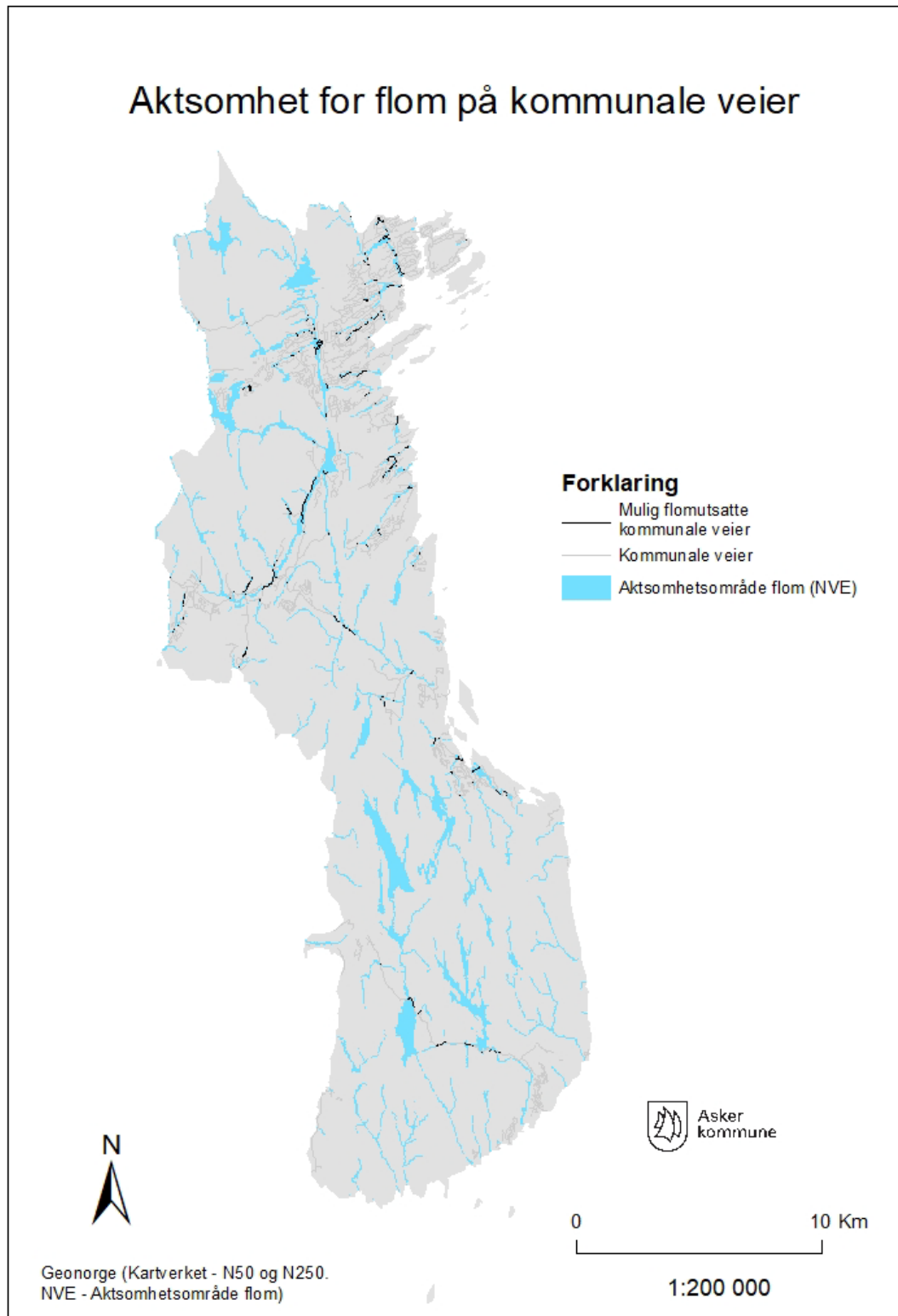
Figur 15 Vann i kulvert. Bidrar til mindre attraktive gangveier og kan være ufremkommelig for noen. Foto: Mari Gabrielsen

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

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

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

Aktsomhet for flom på kommunale veier



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

5.2 Sentrumsområder

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

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

5.2.1 Asker sentrum

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



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

5.2.1.1 Tilstand

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

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

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

5.2.1.2 Ansvarsområder

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

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

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

5.2.1.3 Drift og vedlikehold

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

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

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

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

5.2.1.6 Belysning

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

5.2.1.7 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter

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

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

5.2.2 Sætre

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

5.2.2.1 Tilstand

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

5.2.2.2 Ansvarsområder

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

5.2.2.3 Drift/vedlikehold

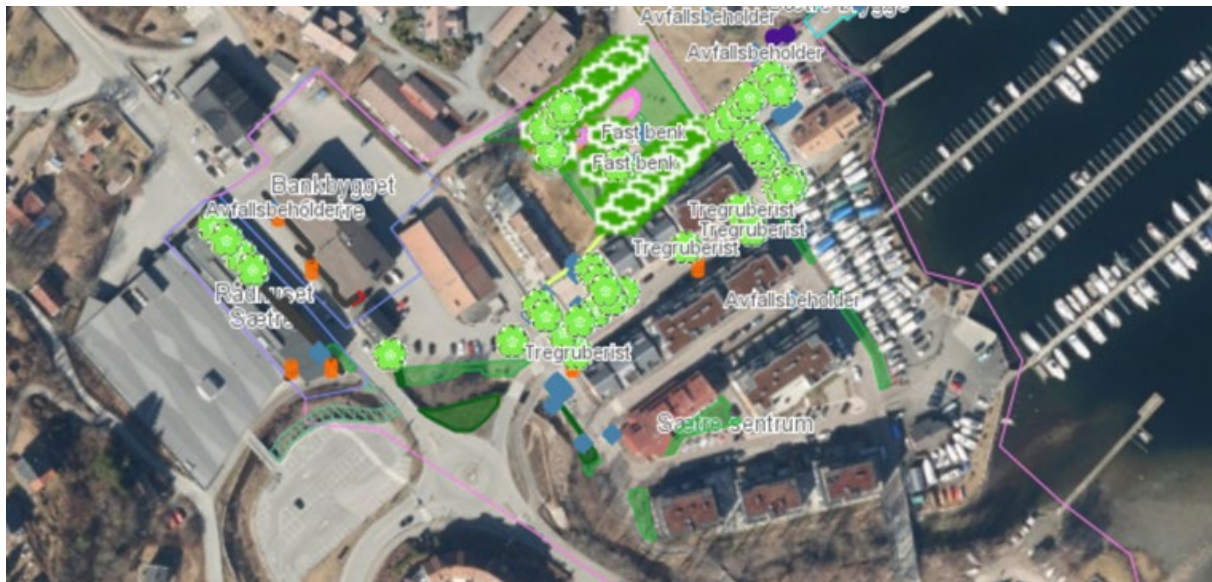
Sentrumsgatene er regulert med smale tverrsnitt og det er trangt langs fortauene. Teknisk infrastruktur, som lyktestolper, renovasjonspunkter og skiltstolper, er satt opp slik at det er

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

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

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

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



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

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

5.2.2.4 Universell utforming

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

5.2.3 Spikkestad

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

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

5.2.3.1 Ansvarsområder

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

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

5.2.3.2 Drift/vedlikehold

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

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

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



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

5.2.3.3 Universell utforming

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

5.2.4 Heggedal

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

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



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

5.2.4.1 Tilstand, drift og vedlikehold

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

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

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

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

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

5.2.4.3 Universell utforming

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

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

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

5.2.4.4 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter

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

5.2.5 Slemmestad

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

5.3 Parkering

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

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

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

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

5.3.1 Kommunale plasser

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

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

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

Avgiftsnivå og betalingsordninger

Asker kommune opererer i dag med følgende satser:

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

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

²⁹ Kilder: Parkeringsregisteret og kommunal kartlegging ved Asker kommune

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

5.3.2 Innfartsparkering

Asker kommune har kommunale innfartsparkeringsplasser følgende steder:

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

Alle er regulert med avgift og tidsbegrensing.

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

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

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

Et lite knippe andre innfartsparkeringsplasser eies og driftes også kommersielt.

5.3.3 Privat parkering

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

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

5.3.4 Arealplanlegging for parkering

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

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

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

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

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

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

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

3. Kontor og næringsformål

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

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

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

5. Blokker

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

5.4 Fergekaier

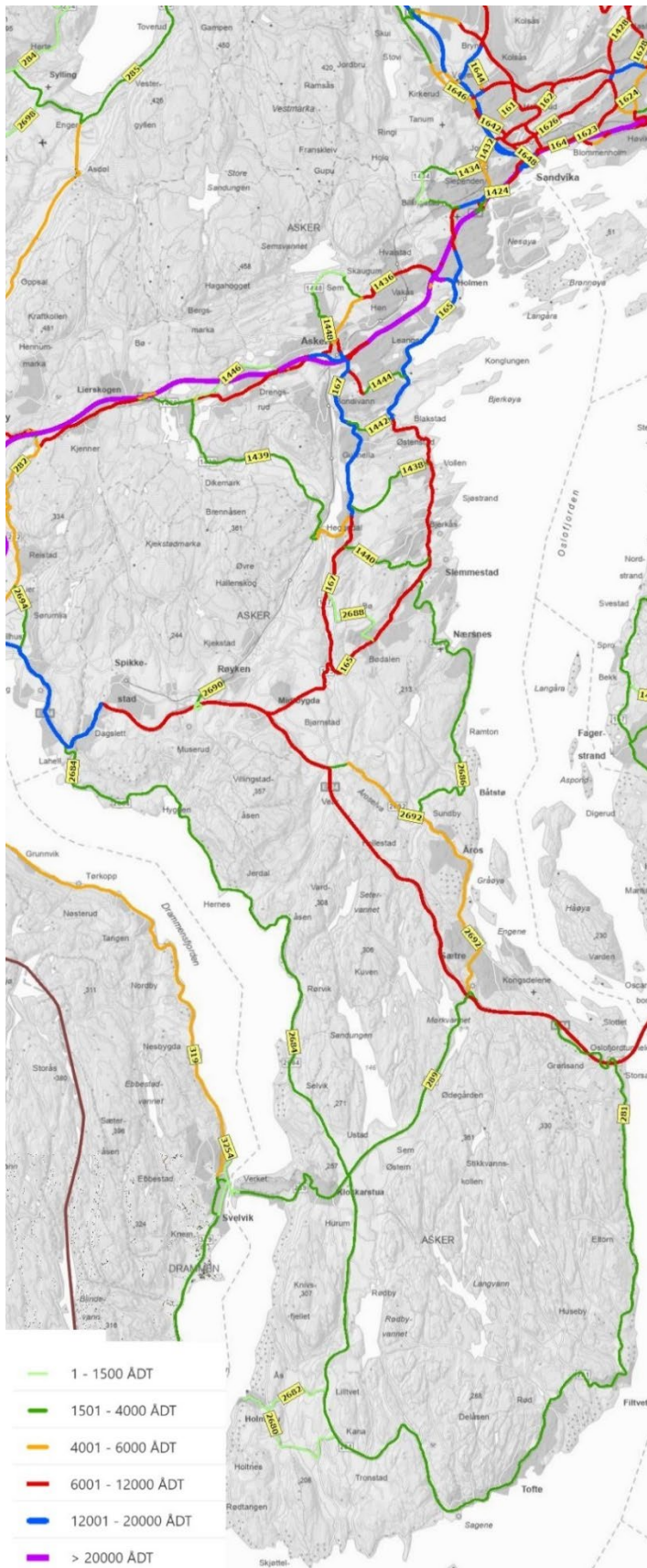
I Asker kommune er det i dag tre ferjeanløp med kollektivtilbud fra Ruter. Det er Vollen, Slemmestad og Filtvet. Asker kommune forvalter den fysiske infrastrukturen på land, for at ferjene skal kunne legge til. Tilstanden på bryggeanleggene varierer. Slemmestad har i 2023 fått enkelte oppgraderinger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

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

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

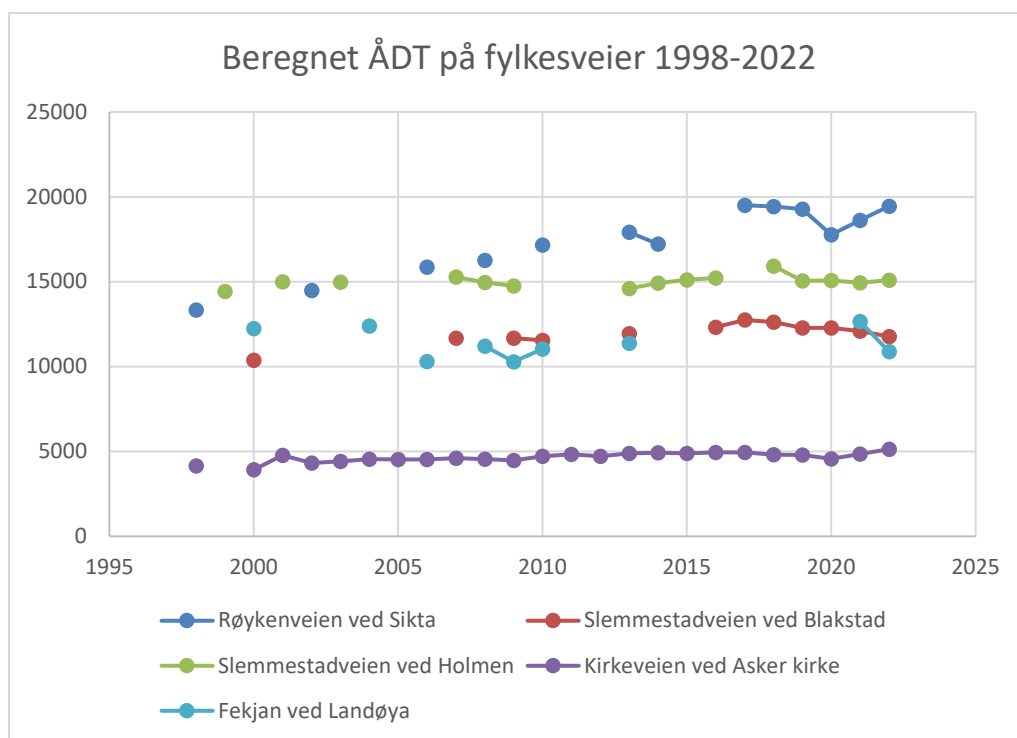
5.5 Fylkesveinettet

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



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

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



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

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

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

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

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

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

5.6 Riksveinettet/Europaveier

5.6.1 E18



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

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

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

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

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

Etappe 1: E18 Lysaker-Ramstadsletta

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

Etappe 2: E18 Ramstadsletta-Nesbru

Det pågår arbeid med reguleringsplan på strekningen E18 Ramstadsletta-Nesbru. Strekningen inngår i vedtatt kommunedelplan for E18 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/IKEA 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 Dagslet - 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. Strekingen er en viktig innfartsåre mot Drammen, og i andre retningen til Oslofjordtunnelen og forbindelsen videre mellom E6 og E18. Kommunedelplan for strekingen 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 byggetrinnet 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 transportplanlegging³² til grunn for sin planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av vei- og trafikksystemet.

Transportpyramiden brukes aktivt i arealplanleggingen.



Figur 25 Transportpyramiden. Basert på Statens vegvesen/TØI

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

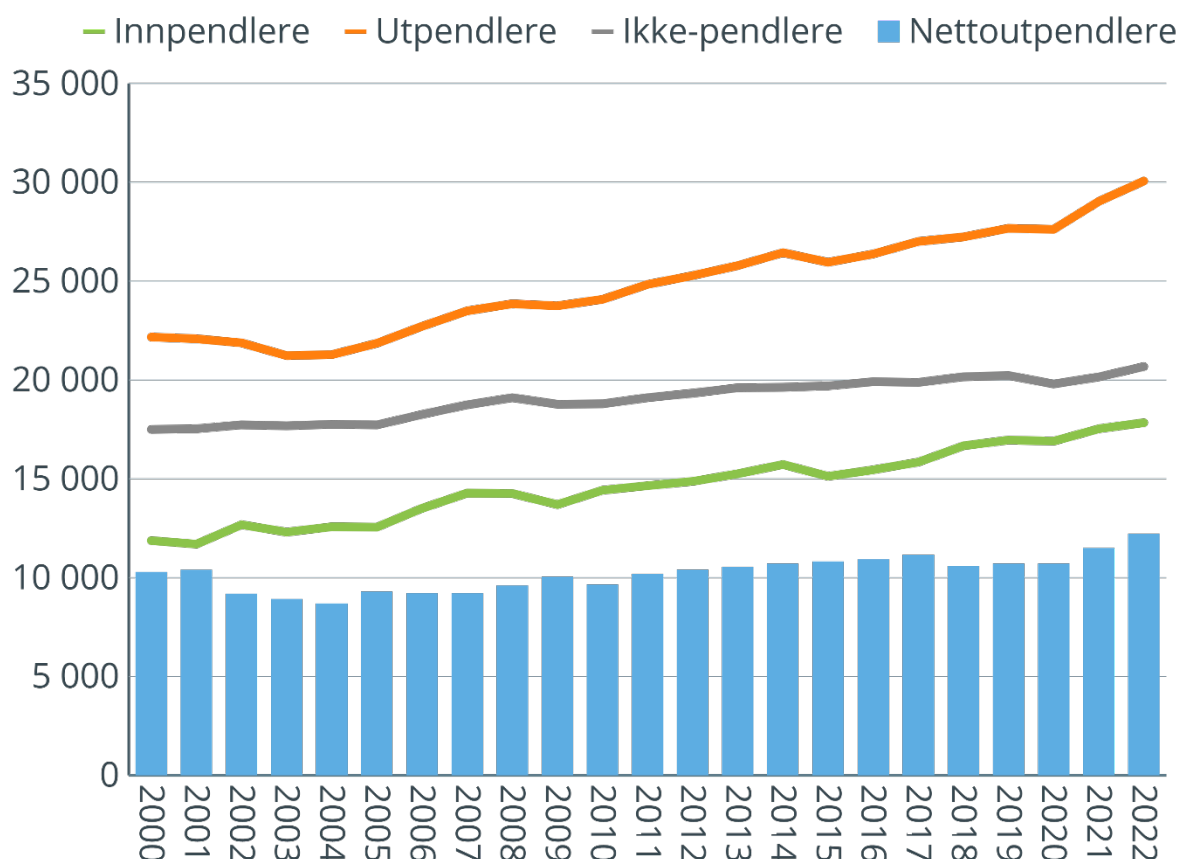
³² Akershus Fylkeskommune. 2018. Regional plan for klima og energi i Akershus. (https://viken.no/_f/p1/id8d8f217-08fe-4c28-bc34-98c2981850f2/regional-plan-for-klima-og-energi-akershus-2018-2050.pdf)

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1 Gange, sykkel og mikromobilitet

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

6.1.1 Gange

Tilbudet i Asker for gående består hovedsakelig av

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

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

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



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

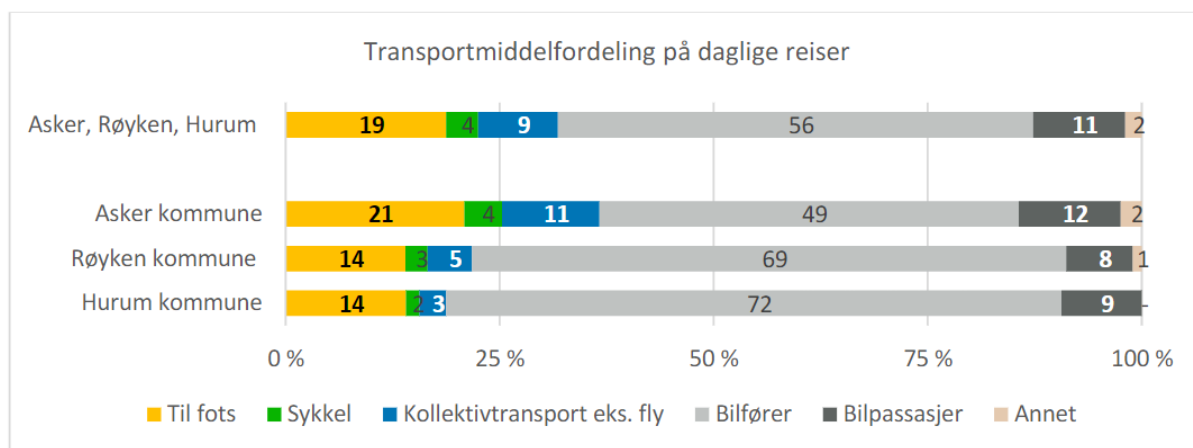
For at tilbudet skal fremstå attraktivt og trygt, er det mange drifts- og vedlikeholdsoppgaver som skal utføres. Dette er gjerne oppgaver som kommer i årstidssykluser, som vårfeiling, frisksrydding, asfatlapping og brøyting/strøing.

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

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

6.1.1.1 Reisevaner gange

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



Figur 2829 Transportmiddelfordeling på daglige reiser i %.³⁶

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

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

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

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

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

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

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



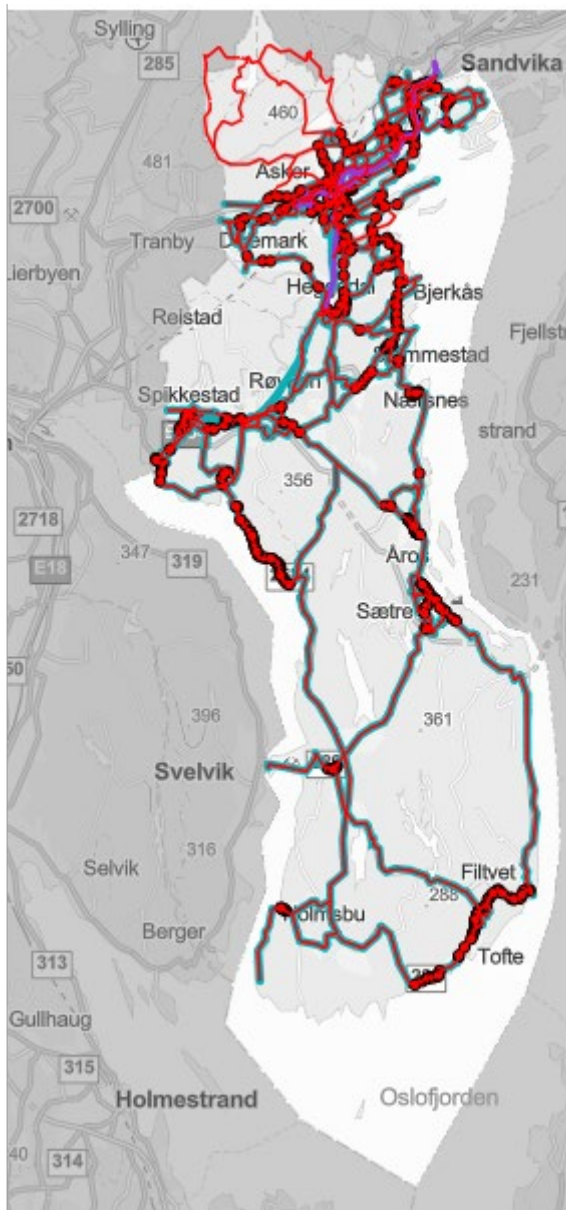
Figur 2930 Overganger mellom gang og sykkelveier, gangfelt o.l. er kritiske soner, der hauger av gjenliggende snø kan være til stor hinder. Foto: Tove Lauluten.

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.no/samferdsel-og-mobilitet-kunnskapsgrunnlag-arcgis-com)

Et skjermbilde av kartet for sykkelveiene er vist under.



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

6.1.2.1 Reisevaner sykkel

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

Sykkeltellere

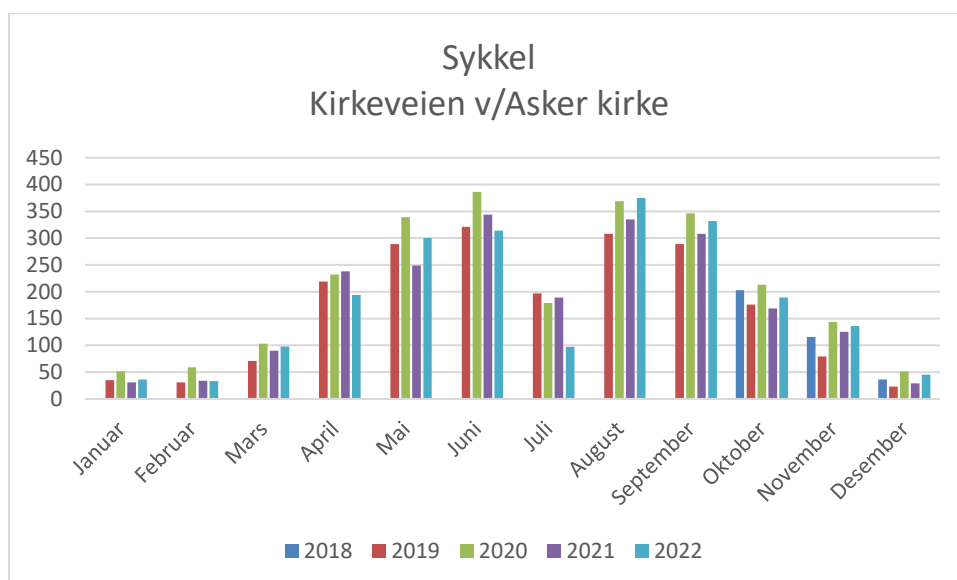
Det finnes syv operative sykkelteellere i Asker per februar 2023. Alle står på fylkesvei og driftes av Statens vegvesen/Viken fylkeskommune. Asker kommune har hatt tilgang til sykkelteellere i Røyken, Spikkestad og Slemmestad. Dessverre har ombygging av veisystem eller andre årsaker medført ustabil datafangst,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

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

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

Figur 34 Sykkeltellere i Asker

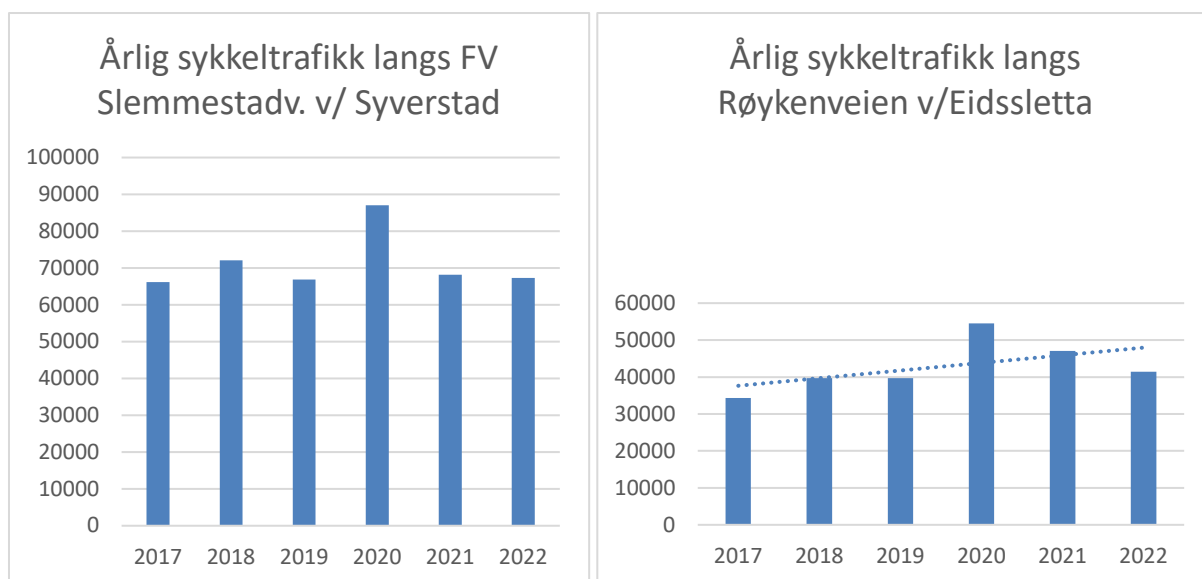
Bleikerveien ved Asker sentrum registrerer flest sykklister, med 543 sykklister per dag i august 2022. Telleren ved Fekjan teller nest flest sykklister med 483 sykklister per dag i august 2022. Enkelte utdrag fra statistikken for de enkelte tellerne finnes under.



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

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

³⁸ Kilde www.trafikkdata.no



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

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

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

Reisevaneundersøkelser

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1.3 Mikromobilitet

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

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

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

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

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

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

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

6.1.3.1 *Lovverk og kommunale forskrifter*

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

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

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

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

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

6.1.3.2 *Utprøving i samarbeid med Ruter*

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

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

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

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

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

6.1.3.3 Reisevaner med mikromobilitet

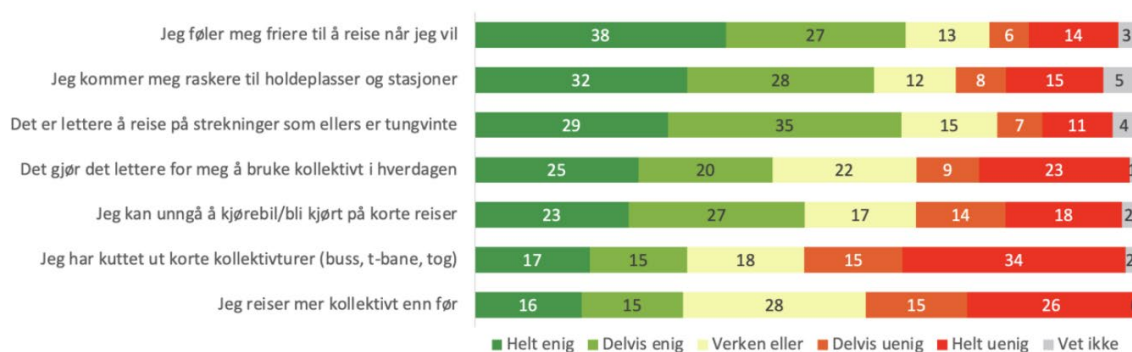
Tier opplyser at de i 2021 hadde 81 774 turer i Asker, mens i 2022 hadde de 100 648 turer. Dette er en økning på 23 %.

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

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

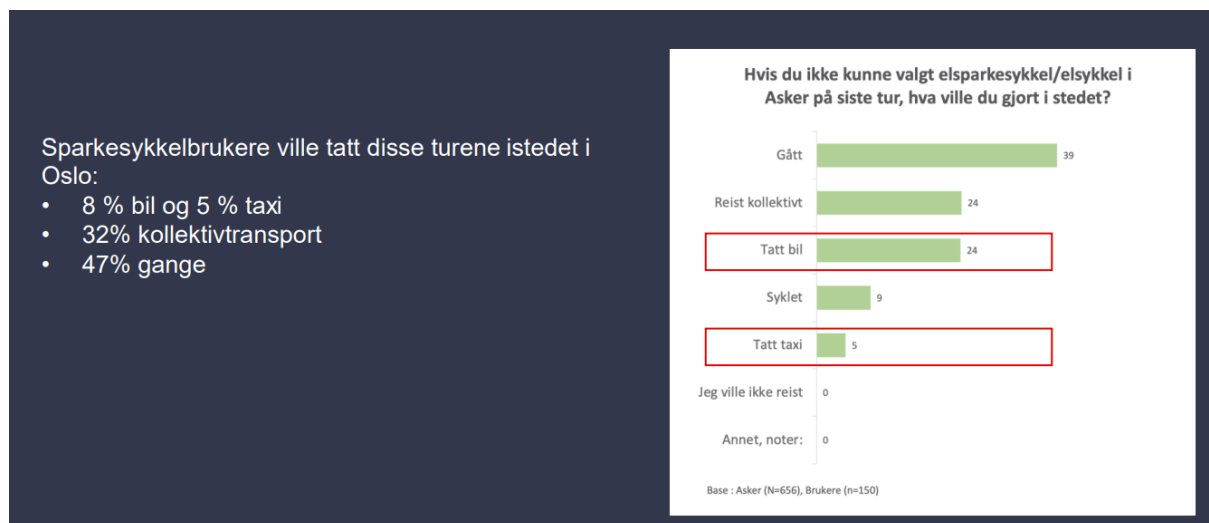
Det er mange som har benyttet elsparkesykkel i løpet av 2022 i Asker. Ikke overaskende er det flest unge som oppgir dette i Ipsos undersøkelse gjennomført vinteren 2023. Nær 50 % av de mellom 15-25 år har benyttet elsparkesykkel mer enn en gang i 2022. For befolkningen mellom 26-35 år er andelen 37,7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

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



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

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



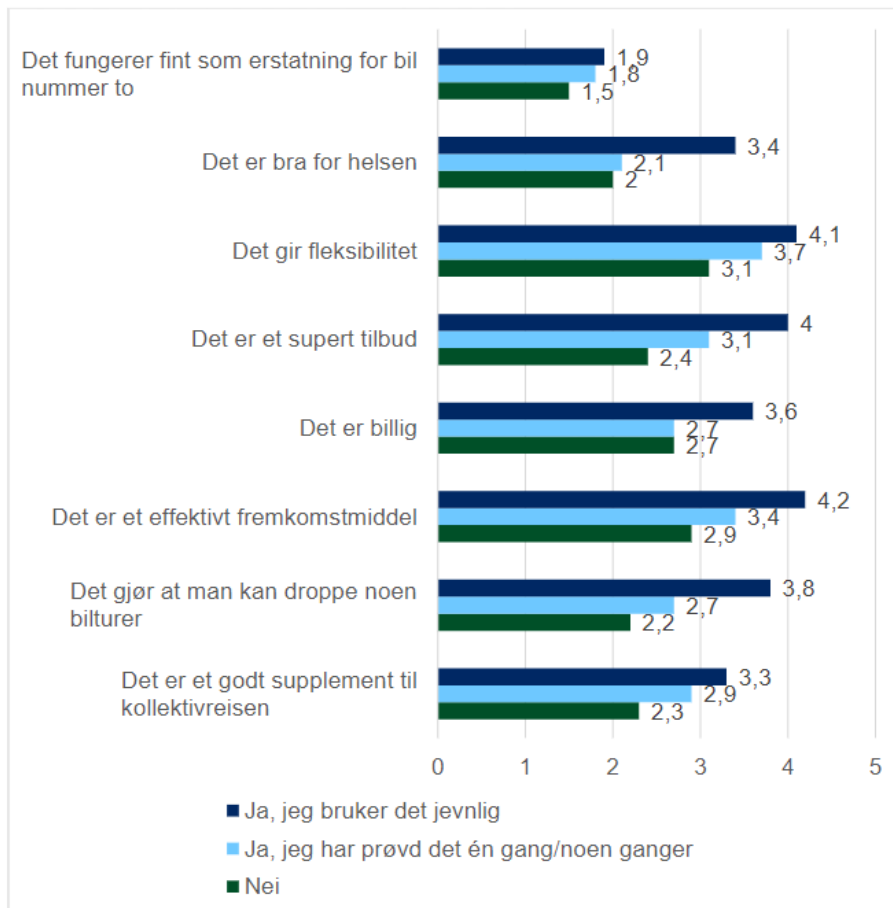
Figur 38 Spørreundersøkelse blant brukere av elsparkesykler - hvordan ville du reist hvis du ikke kunne ta elsparkesykkel på siste tur du tok? Kilde Ipsos.

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

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

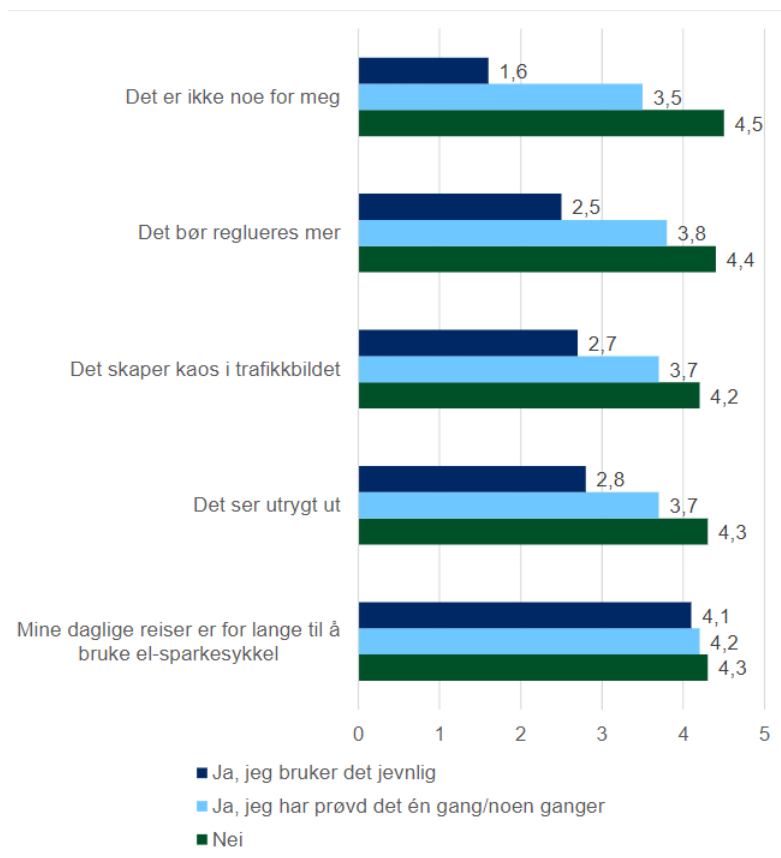
I 2023 gjennomførte Asker kommune en undersøkelse i Asker digitale innbyggerpanel. Deltagerne ble spurt om deres bruk og holdninger til elsparkesykkel. Det var 57 % av de som svarte på undersøkelsen som ikke hadde prøvd elsparkesykkel og 7% som brukte elsparkesykkel jevnlig. Andelen som bruker el-sparkesykkel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

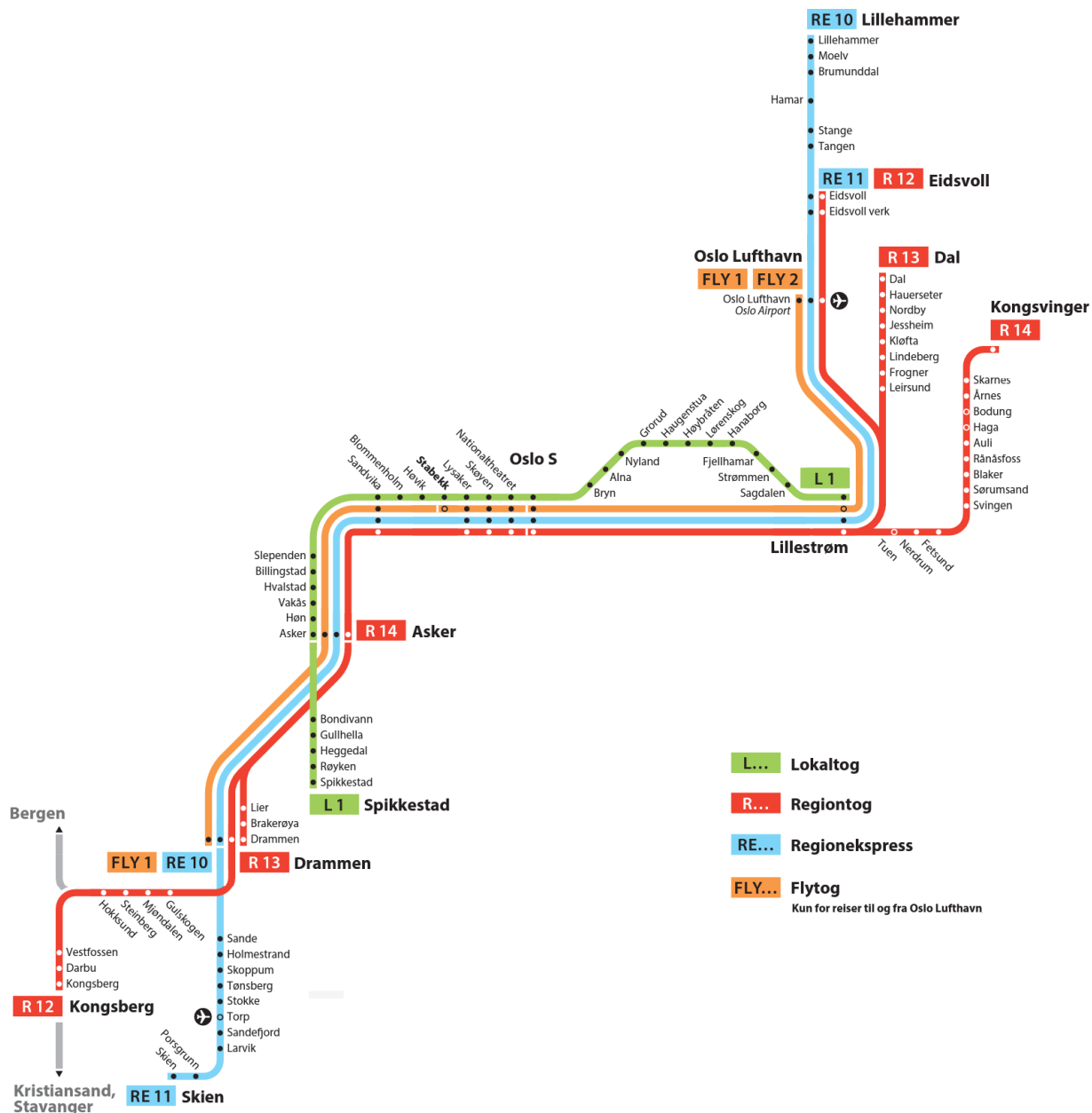
6.2.1 Tog

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 inkluderer innføring av ERTMS – et digitalt signalsystem som er felles for alle europeiske land. For de reisende

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

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

6.2.2 Buss

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

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

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

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

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

6.2.2.1 Fremkommelighet for buss

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

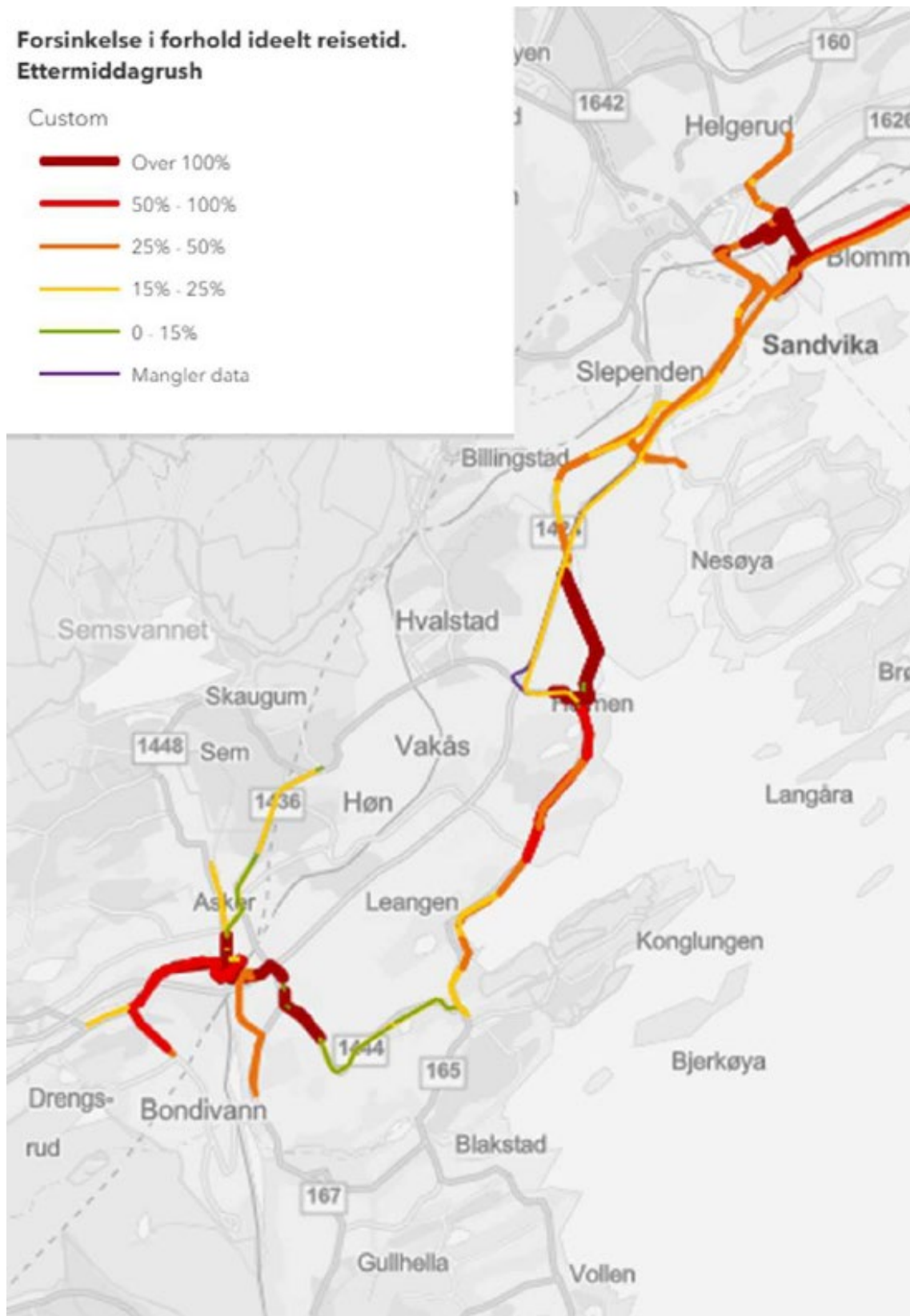
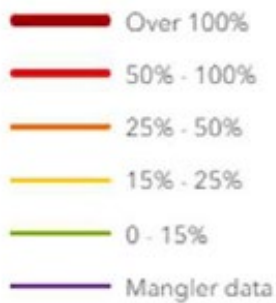
Den samlede forsinkelsen inn til Asker sentrum var bare i november 2022, på omkring 400 timer. Dette tilsvarer kostnader på omkring 400.000 kr på en måned. Summen for alle forsinkelser i og til/fra Asker, med dagens fremkommelighetsutfordringer, er naturligvis betydelig større.

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

⁴⁵ Kilde Ruter og Brakar

**Forsinkelse i forhold ideelt reisetid.
Ettermiddagrush**

Custom



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

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

- over 10.000 avganger i perioden

- over 5.000 av avgangene er forsinket >3 minutter

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

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

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

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

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

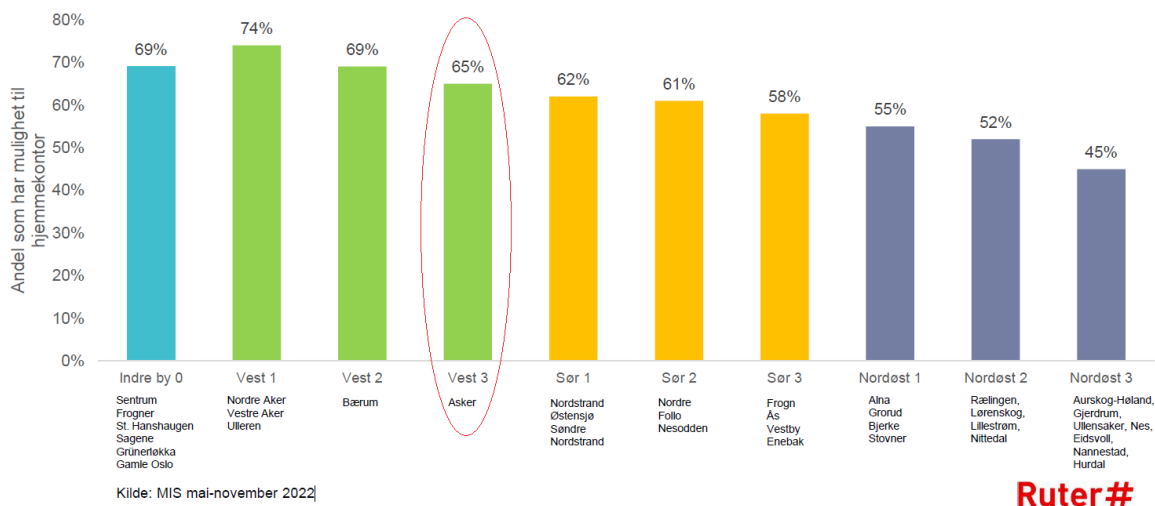
Ungdata-undersøkelsen fra 2022⁴⁶ viser at blant ungdomsskoleelever i Asker var det 73 % som svarte at de var «fornøyd» eller «svært fornøyd» med kollektivtilbudet. Svarene viser også at det er stor forskjell geografisk i Asker på hvor fornøyd ungdomsskoleelevene er med kollektivtilbudet. Mest fornøyd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

6.2.3.1 Hjemmekontor og pandemiens påvirkning på kollektivtransporten

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

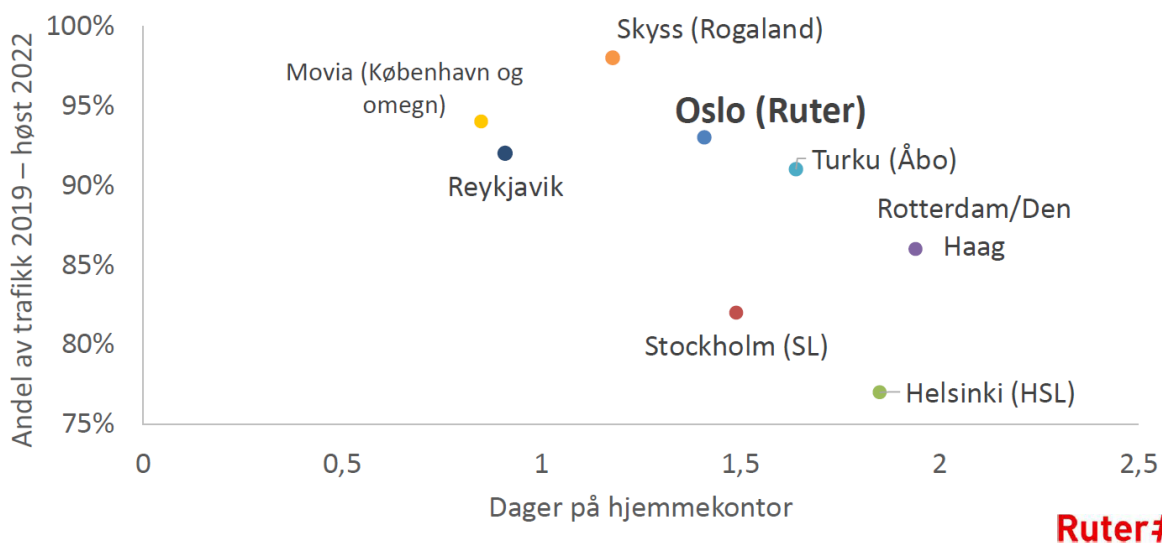
Asker kommunes innbyggere ligger høyt i vår region i forhold til mulighet til hjemmekontor. 65 % av alle sysselsatte i Asker har mulighet til hjemmekontor 1 eller flere ganger i uken.

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



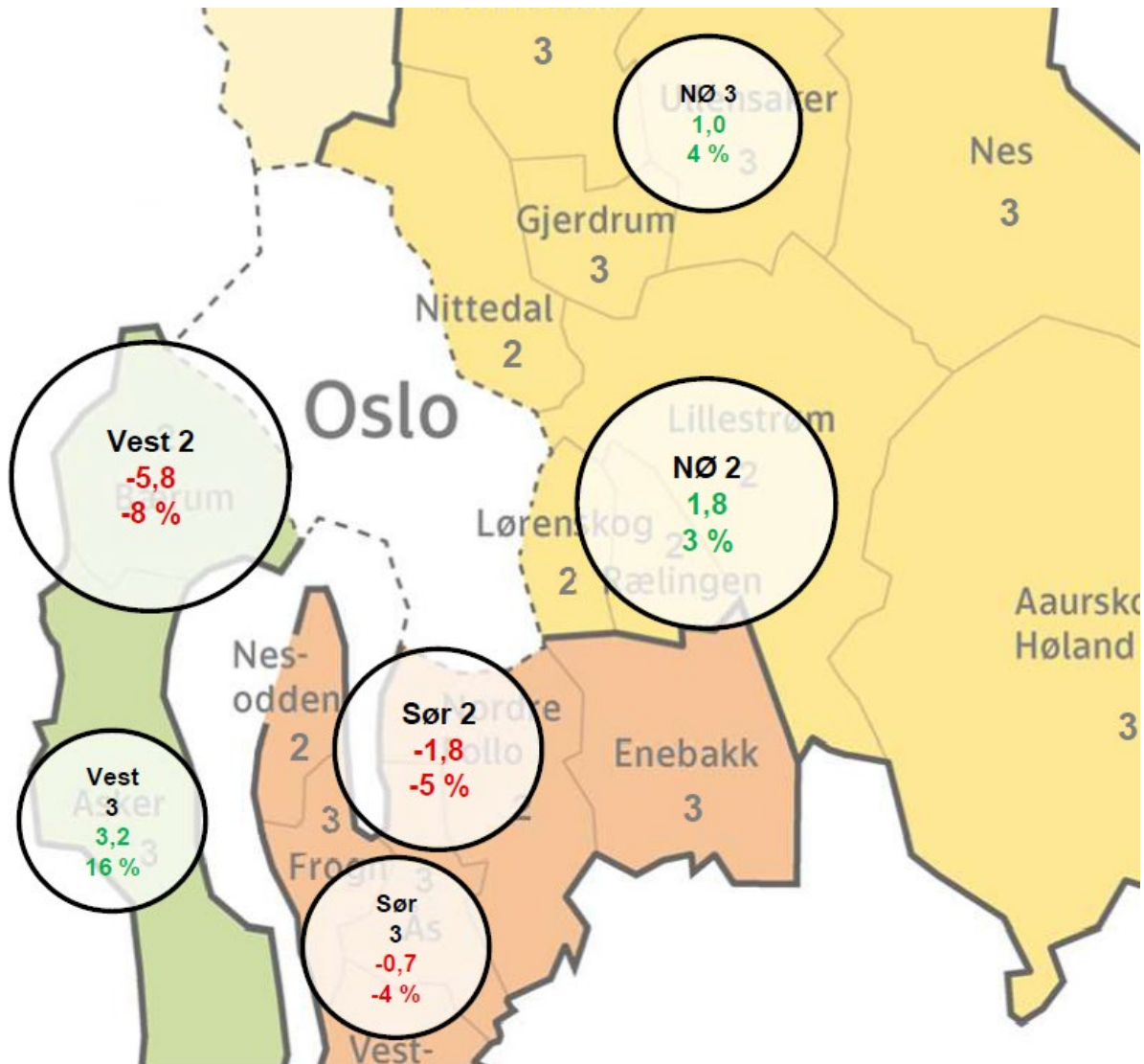
Figur 45 Hjemmekontormuligheter i Osloregionen blant sysselsatte. Kilde MIS/Ruter mai-nov 2022.

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



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

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



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

6.2.4 Båt

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

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

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

Antall reisende med (påstigninger) i Asker var i årene

- 2019: 105.220
- 2022: 78.381⁴⁷

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

6.2.4.1 Mulige endringer i båttilbudet i Asker de neste årene

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

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

6.3 Bilbruk

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

6.3.1 Bilhold og reisevaner med bil

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

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

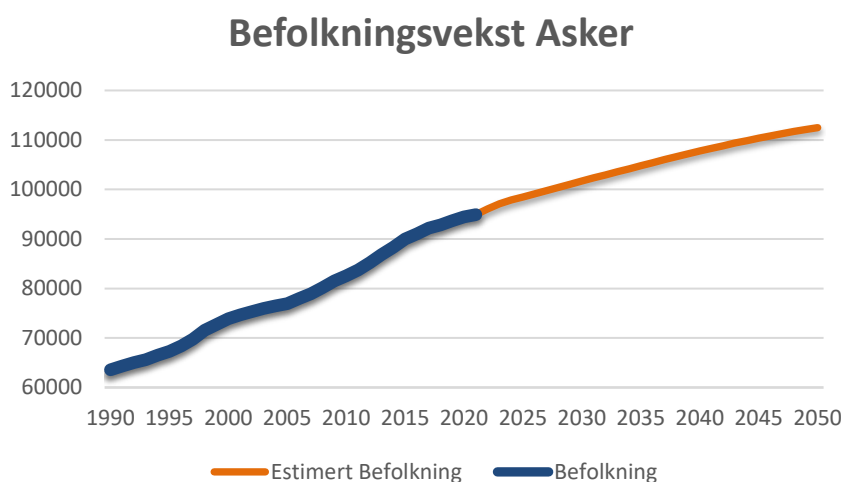
⁴⁷ Kilde Ruter

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

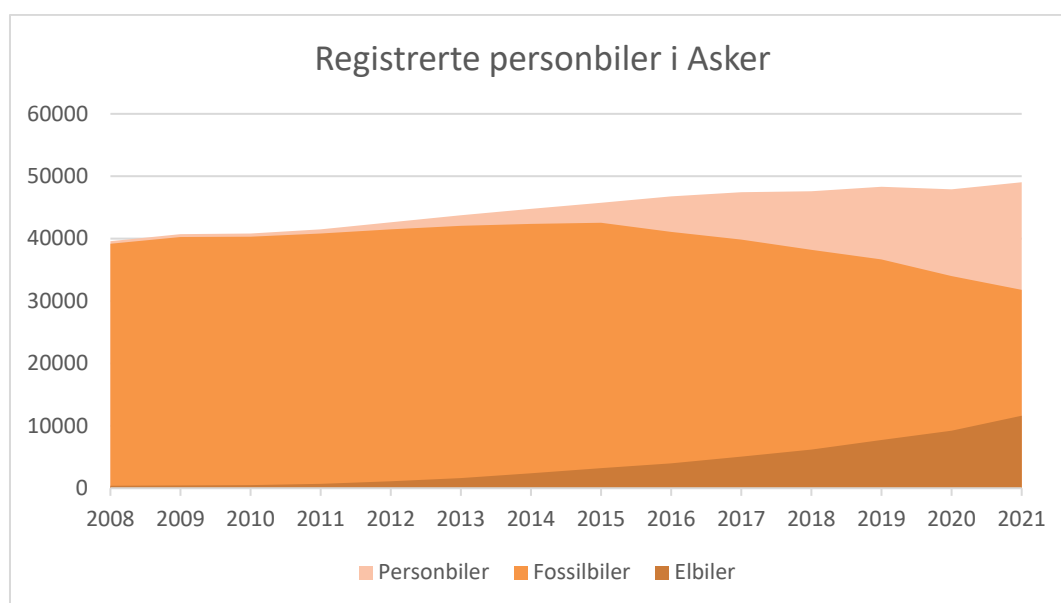
⁴⁹ Kantar, 2020. Kommunenes klimabarometer. (<https://kantar.no/globalassets/ekspertiseomrader/politikk-og-samfunn/klimaundersokelsekommuner/kommunenes-klimabarometer3.pdf>)

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

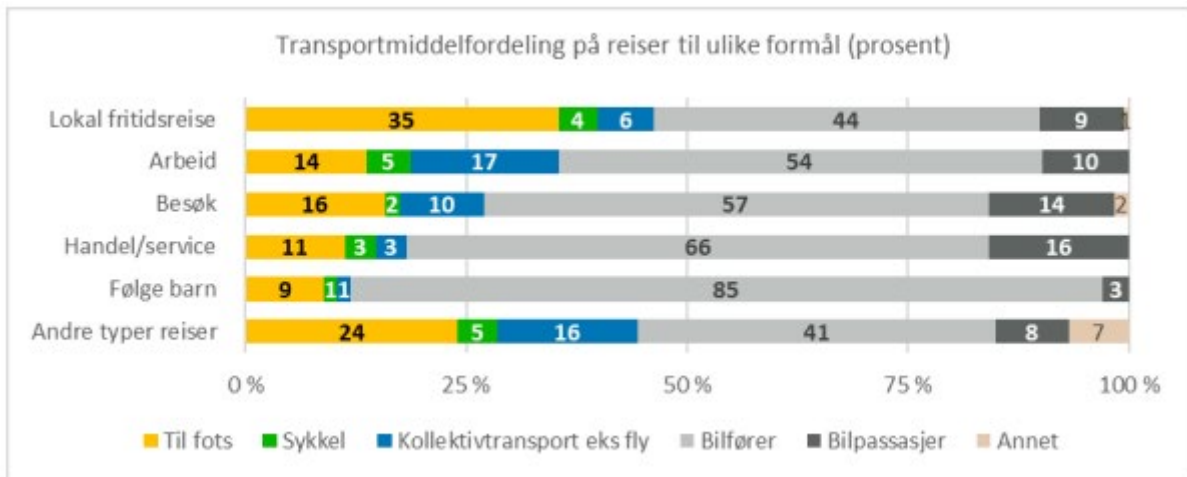
(<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

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

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

⁵³ Miljødirektoratet, 2023. Utslipp av klimagasser i kommuner.

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



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

6.3.2 Samkjøring/bildeling

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

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

6.4 Reisetider i Asker: kollektivtransport vs. privatbilen

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

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

Det er lagt noen forutsetninger til grunn.

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

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

Tog direkte
Buss direkte
Båt direkte
Bytte
Bil

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

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

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

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

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

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

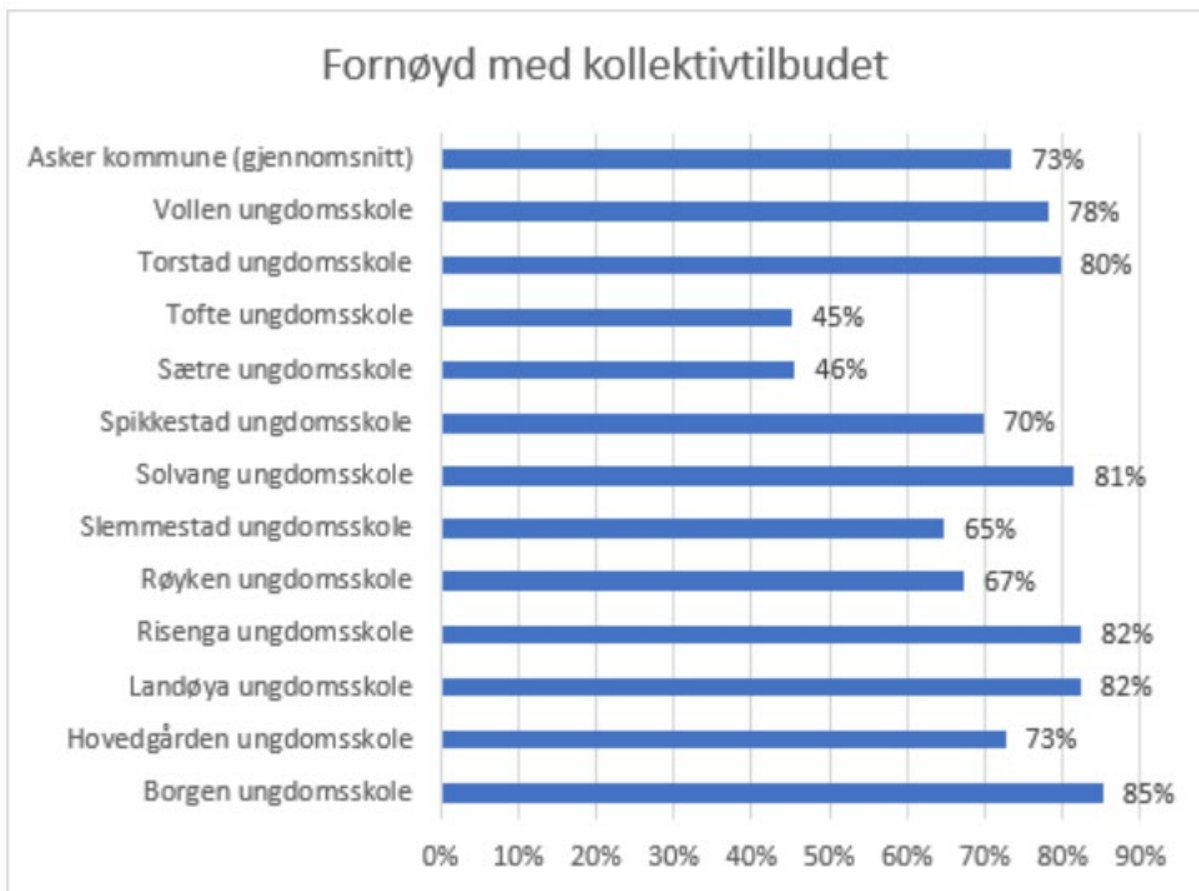
Figur 53 Konkurransforholdet imellom kollektivtransport i bil, dør til dør, i reisetid. Kilde: Asker kommune.

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

6.5 De unges reisevaner

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

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



Figur 54 Tall fra ungdata-undersøkelsen 2022

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

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

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

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

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

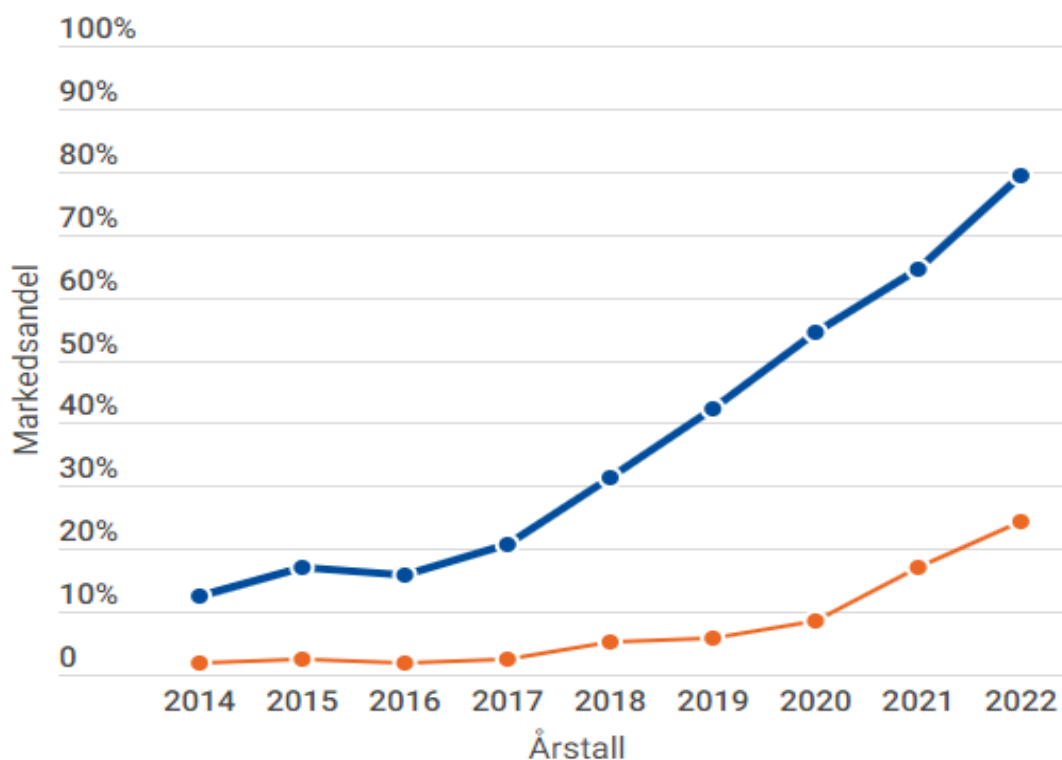
6.6 Reisevaner fremover

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

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

⁵⁵ Kilde: Ruter, Årsrapport 2021

Nasjonalt



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

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

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

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

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

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

- elektrifisering

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

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

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

- selvkjørende transport
- samhandlende intelligente transportsystemer
- delingsmobilitet

Elektrifisering

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

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

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

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

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

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

Selvkjørende transport

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

Samhandlende intelligente transportsystemer

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

Delingsmobilitet

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

Andre mulige trender og endringer i Asker kommune

Endringer i reisevaner fremover kan også komme fra

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

7 Asker kommunes eget arbeid med mobilitet og reiser

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

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

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

7.1 Mobilitetsstrategi

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

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

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

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

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

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

De ulike tiltakene er konkret

- grønne reiseavtaler hvor man får godtgjørelse for ikke å kjøre bil (ansatte ved virksomheter i Asker sentrum)
- leasingordning for elsykkel (alle ansatte)
- etablering av bilpool til bruk på jobb på dagtid og privat tilbud til innbyggere på kveld og i helg (Asker sentrum)
- kriterier for tildeling av p-plasser etter behov, som prioriterer visse grupper ansatte (etter lokalt behov)
- ny parkeringsstrategi, som gir avgiftsparkering for alle ansatte som benytter parkering innenfor sentrumsområdet (vedtatt parallelt med de andre tiltakene)
- sykkeltilrettelegging ved virksomhetene som har behov

Noen av tiltakene gjelder kun ansatte innenfor en definert sentrumssone, mens andre gjelder alle ansatte. Mest nyskapende er de grønne reiseavtalene. Disse utlyses to ganger årlig og de ansatte innenfor sentrumssonen kan da søke om å inngå en slik avtale. Avtalen forplikter den ansatte til ikke å kjøre bil mer enn maks én dag i uken i snitt. Til gjengjeld får de en utbetaling som et tillegg til lønnen lik det vist i tabellen under.

Avtaleperiode / reiseavstand	2-7,5 km	7,5- 15 km	15 km +
Vinter kr/mnd	300	600	900
Sommer kr/mnd	200	400	600

Beløpet varierer med reiseavstand og årstid. Ansatte med under 2 km reisevei til jobb får ikke mulighet til å inngå reiseavtale. Første søknadsrunde var i mai 2022. Ny søknadsrunde er nå i gang for neste avtaleperiode.

Parallelt, men uavhengig av dette, tilbys alle ansatte mulighet til å lease elsykkel gjennom lønnstrekk. Dette for å gjøre terskelen for å kjøpe elsykkel lavere, da de ansatte ikke må ut med en stor engangssum.

For å ytterligere redusere behovet for å kjøre egen bil til jobb, er det lansert bildeling (bilpool) for bruk på tjenestereiser. Dette vil gjøre at færre trenger å kjøre egen bil til jobb, for å bruke denne i arbeidstiden. Bilene er fordelt på fire ulike lokasjoner i sentrale Asker og kan også leies til private formål av alle etter arbeidstid.

Det har vært ulike praksiser knyttet til parkering ved virksomhetene i Asker sentrum. Parallelt med arbeidet med mobilitetsstrategien, har det blitt politisk vedtatt en ny parkeringsstrategi som fastslår at all ansattparkering innenfor sentrumssonen skal avgiftsbelegges. Dette var

⁶¹ Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. (<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

ikke tilfellet før, da noen parkerte gratis mens andre betalte. Arbeidet med mobilitetsstrategien har synliggjort behovet for en politisk vedtatt strategi rundt parkering. Samtidig har man i mobilitetsstrategien også definert hvilke grupper som skal prioriteres ved underkapasitet på parkering. Kriteriene er tatt i bruk ved rådhuset, hvor p-plassen også betjener enkelte virksomheter utenfor rådhuset. Det er nå en bedre koordinering av betingelser for parkering ved ulike virksomheter i kommunen, slik at de ansatte behandles likt uavhengig av hvor de jobber.

Resultater fra mobilitetsstrategien så langt

I overkant av 200 personer søkte i første søknadsrunde før sommerferien 2022 om å inngå reiseavtaler, og dermed unngå bruk av egen bil til jobb. Totalt 1000 ansatte har arbeidssted i det aktuelle området. Ny søknadsrunde er ute nå, men tallene for denne er ikke slutført før etter påske 2023.

Ca. 80 personer inngikk avtale om leasing av elsykkel i første søknadsrunde før sommerferien 2022. Det var en ny søknadsrunde høsten 2022 hvor 46 nye ansatte i Asker gikk til anskaffelse av elsykkel. Det er rom for mange flere i avtalen som kommunen har med Cycleurope. Ny runde er ute nå, men denne er heller ikke slutført enda.

Prioritering av parkering ved rådhuset er innført, slik at brukere med antatt dårligere mulighet til å reise bilfritt prioriteres.

Bilpool er fra Otto er etablert. 10 elbiler eid av et privat firma er reservert til ansatte i kommunen i arbeidstiden. Utenfor arbeidstiden, i helger, fridager og ferie kan innbyggere leie bilene av dette firmaet.

Innføring av p-avgift for ansattparkering i Asker sentrum ble fasett inn i starten av 2023, som et resultat av vedtatt parkeringsstrategi. Dette er fullt operativt.

Nytt sykkelparkeringshus ved rådhuset åpnet i mai 22. Flere lokasjoner er (re)sertifisert som sykkelvennlige arbeidsplasser. Det er utført lokale reisevaneundersøkelser ved disse lokasjonene som kan gi et startpunkt for tiltakene ble innført.

Det er vinteren 2023 gått til innkjøp av permanente og mobile sykkelteiler som skal kunne gi oss en bedre pekepinn på om tiltak og tilrettelegging for syklende fungerer. Det satses også på å gradvis forbedre sykkelparkeringer og annen sykkeltilrettelegging for å gjøre sykkel mer attraktivt.

7.2 Hjemmekontor og digitale møter

Bruken av hjemmekontor og digitale møter fikk en ufrivillig intensiv innføring på grunn av de strenge smitteverntiltakene, som ble innført fra og med 13. mars 2020, i forbindelse med spredningen av det nye koronaviruset SARS-CoV-2. Over natta ble det innført hjemmekontor for en stor andel av de ansatte i Asker kommune og de fleste møter måtte avholdes digitalt. Det er i etterkant av pandemien blitt innført en policy om inntil to dagers sporadisk hjemmekontor for de av kommunens ansatte som har mulighet til å utføre arbeidsoppgavene sine hjemmefra. Det er også tilrettelagt for at ansatte kan benytte seg av kontorplasser ved innbyggertorgene for å redusere arbeidsveien. Mer bruk av hjemmekontor for de ansatte som har mulighet til det og ønsker det, er en effektiv måte å få ned rushtidstrafikken og

klimagassutslipp på. En undersøkelse TØI gjennomførte i mars⁶², en uke etter at myndighetene oppfordret folk til å jobbe hjemme, viser at 47 % sier at de jobber like effektivt eller mer effektivt hjemme enn på sin vanlige arbeidsplass. Dette er overraskende høye tall tatt i betraktning at undersøkelsen ble gjennomført på en tid der mange hadde barn og ektefelle hjemme og der også distraksjoner fra nyhetene spilte en større rolle enn i en normalsituasjon.

Vi har også fortsatt å bruke mye digitale møter og webinarer etter pandemien, noe som har ført til at de ansatte nå ikke har et like stort behov for å reise i arbeidstiden som tidligere.

Kommunen har også innført digitale befaringer for politikerne i forbindelse med politisk behandling av byggesaker, klagesaker, delesaker og reguleringsplaner. Dette bidrar til å redusere en del transport i forbindelse med befaringer.

7.3 Asker kommunes reisepolicy

I mai 2020 vedtok formannskapet en reisepolicy⁶³ for kommunens ansatte og folkevalgte, der formålet er å «legge til rette for at tjenestereiser skjer på en bærekraftig, miljøvennlig, sikker, effektiv og helsefremmende måte». Hovedprinsippene omfatter blant annet at det før alle reiser skal foretas en vurdering sett i et klima-, kostnads- og omdømmeperspektiv og det skal vurderes om reisen kan erstattes med telefonmøte eller videokonferanse. Grønn mobilitet skal alltid ha førsteprioritet og flyreiser skal begrenses. Det nevnes også spesifikt at det skal aksepteres økt tidsbruk for togreiser, også fordi reisetiden på tog er velegnet for arbeid.

7.4 Kommunal kjøretøypark

Asker kommune eier og leier en ikke ubetydelig kjøretøypark. Og arbeidet med å elektrifisere denne er påbegynt. Per mars 2022 var 197 kjøretøy elektriske (49 %), 12 kjøretøy gikk på biogass (3 %), 139 kjøretøy gikk på diesel (34 %) og 57 kjøretøy gikk på bensin (14 %). Når det gjelder tyngre kjøretøy så har kommunen tidligere brukt fornybar diesel. Men dette er opphørt etter informasjon fra Miljødirektoratet om at dette tiltaket har liten eller ingen samlet klimagevinst. Bilene som samler inn husholdningsavfall for kommunen har siden 2010 nesten utelukkende kjørt på biogass. To av kommunens minibusser er elektriske. Rundt 9 lastebiler, 40 småmaskiner, 6 gravemaskiner, 15 traktorer og 16 minibusser som kommune eier, går på vanlig diesel. Driftsmaskiner som brukes i brøyting (traktorer og lastebiler), har ikke mulighet til å stå til lading i lengre tid. Ved vedvarende snøfall kan mannskap byttes ut, men ikke maskinene. Det må derfor være rask drivstoffpåfylling. Hurtigludere kan være et alternativ. Alt i alt har kommunen et stort potensial for å gjøre kjøretøyparken sin mer klimavennlig.

Angående offentlig anskaffelse av kjøretøy, så er det gjennom forskrift krav om at i utgangspunktet skal alle nye personbiler og varebiler (også tyngre varebiler) være nullutslippskjøretøy. Asker oppfylder foreløpig ikke denne forskriften ved at vi i 2022 kun hadde 48% elandel på nye personbiler og 26% elektriske nye varebiler.

⁶² 74 TØI. 2020. 47 % er like effektive eller mer effektive på hjemmekontor. (<https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/47-%-er-like-effektive-eller-mer-effektive-pa-hjemmekontor-article36134-213.html>)

⁶³ Asker kommune. Reisepolicy for Asker kommune. (<https://www.asker.kommune.no/om-asker-kommune/styring-og-verdier/reisepolicy-for-asker-kommune/>)

Kommunen begynner også få et betydelig antall sykler i sitt eie og besitter nå rundt 50 sykler, hvorav rundt 40 er el-sykler. Disse benyttes hovedsakelig til tjenestereiser, men noen lånes også ut til ansatte og innbyggere, som ønsker å prøve ut el-sykler til andre type reiser.

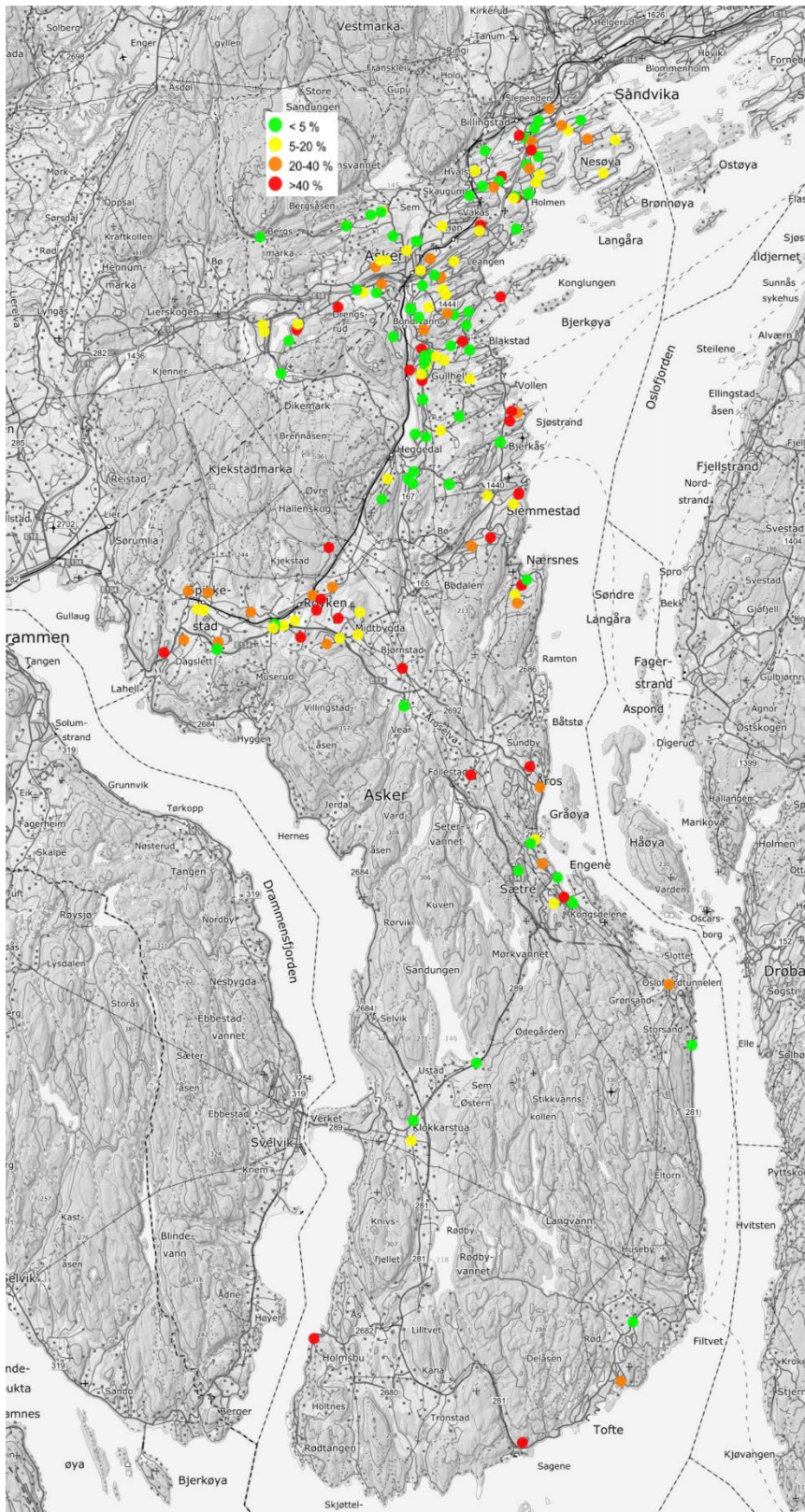
8 Trafikksikkerhet og skolevei

Asker kommune jobber hver dag for å gjøre veinettet i kommunen mer trafikksikkert. Bedre utforminger av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreducerende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen. Det er helt klart store utfordringer på mange av veistrekningene i Asker, men dessverre er det ikke mulig å få utbedret alle strekningene på en gang.

Samferdselsprosjekter er kostbare investeringer som i en trykket kommuneøkonomi gjør det ekstra viktig å planlegge og prioritere veiprojektene nøye før de gjennomføres. For at vi lettere skal kunne prioritere tiltak som skal utføres, gjennomfører kommunen fart- og trafikkmålinger på veinettet for å kartlegge hvor behovet for investeringer er størst. Vi vet at skadegrad og hastighet henger sammen. Det er derfor ulykker med de mest alvorlige personskadene oftere forekommer på riks- og fylkesveier med høyere fartsgrenser, fremfor kommunale veier som ofte har en lavere hastighet og flere fartsreducerende tiltak. Vi er derfor ekstra opptatt av å måle hastighetene på det kommunale veinettet, for å være i stand til å prioritere fartsreducerende tiltak på de veiene hvor behovet er størst.

I 2020 gikk kommunen til anskaffelse av fire mobile fartsmålere som gjorde det mulig å jevnlig registrere fartsnivå og trafikkmengde på veinettet. Dette gjør det lettere å prioritere tiltak på kommunale veier. I 2023 går vi i anskaffelse av fire nye, noe som vil bidra til å gi en enda bedre oversikt over trafikken på det kommunale veinettet.

En av de viktigste arbeidsoppgavene er å sørge for at barn og unge har en trygg og sikker skolevei. Samferdselsavdelingen har vinteren 2022/2023 gjennomført befaringer ved barneskolene i kommunen for å kartlegge trafikken ved skolestart. Befaringen viser at det er for mange elever som blir kjørt til skolen. Dette er trafikk som kommunen nå ønsker å redusere gjennom et nyetablert «Hjertesoneprosjekt». Målet med prosjektet er å skape en varig holdningsendring og bevisstgjøring, som sørger for at flere barn går eller sykler til skolen. Dette er noe som vil bidra til en mer trafikksikker kommune, bedre folkehelse og økte prestasjoner på skolen.



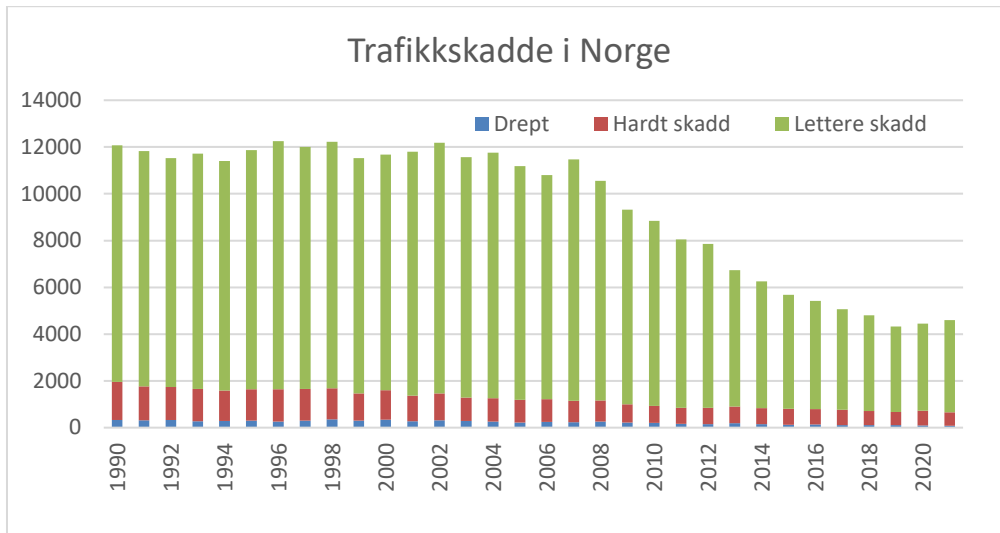
Figur 56 Fartsmålinger på kommunale veier. %-vis andel som kjører mer enn 5km/t over fartsgrensen. Kilde: Asker kommune, AVvei.

8.1 Trafikkulykker

Helt siden 1970-tallet er det drevet målrettet trafikksikkerhetsarbeid Norge. I 2002 vedtok Stortinget Nullvisjonen, en visjon om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i

vegtrafikken. I praksis innebærer det et omfattende arbeid med transportsystem, transportmidler og regelverk.

Statistikken som presenteres videre i dokumentet her, er hentet fra trafikkulykkeregisteret og omfatter politirapporterte trafikkulykker. Dette er ulykker med betydelig personskade eller død, og med minst ett kjøretøy involvert. Utover dette vil det forekomme langt flere ulykker av mindre alvorlig karakter og som ikke er med i statistikken som presenteres her.



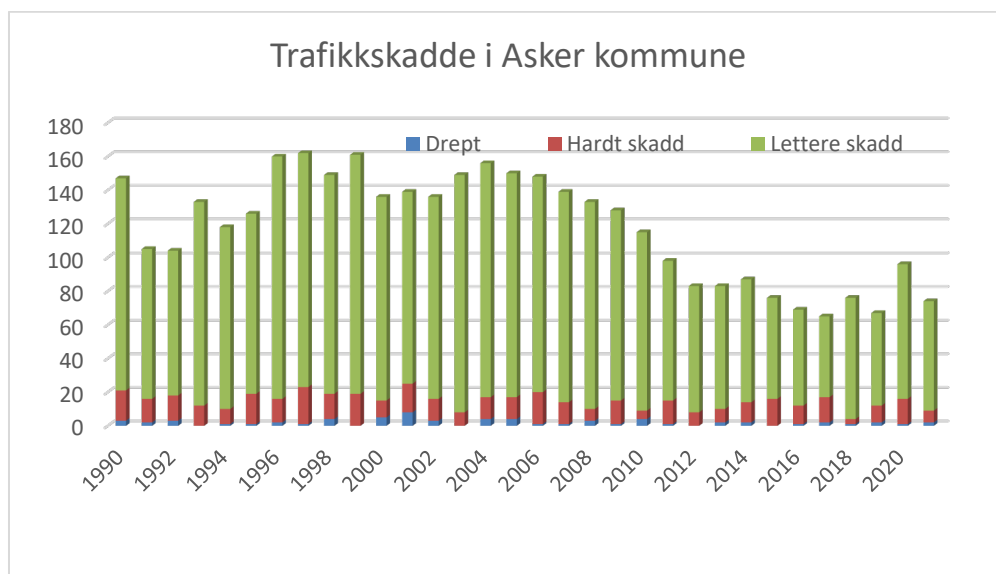
Figur 57 Antall trafikkskadde i hele Norge fra 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

Figuren viser at antallet trafikkskadde 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).

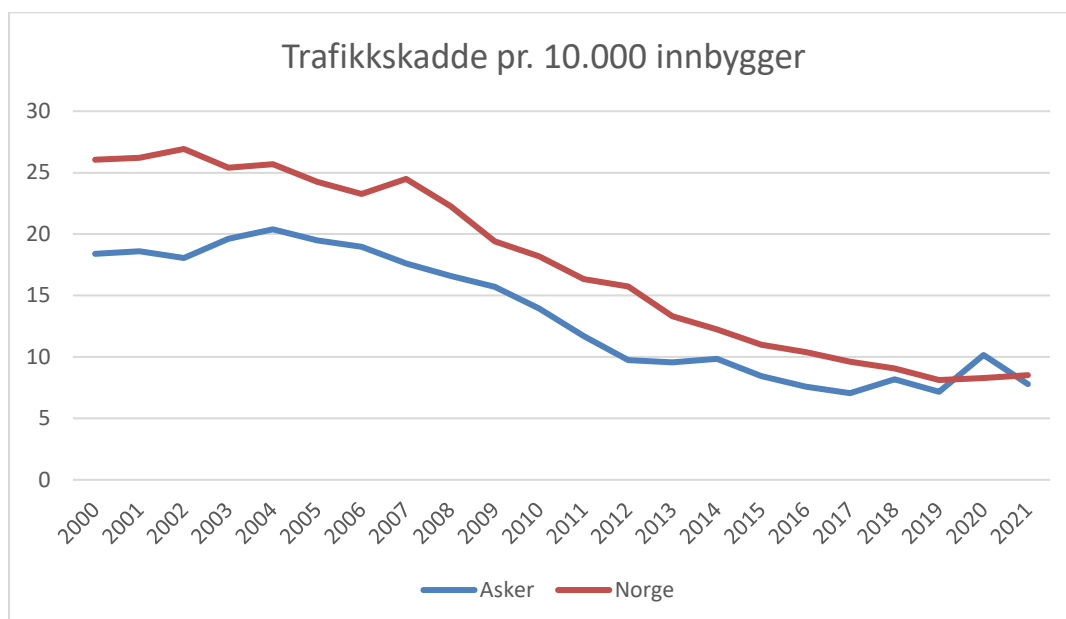
I 2022 mistet 118 personer livet. Dette er en økning fra 2021, hvor 80 personer omkom, og viser at det er viktig å fortsette det målrettede arbeidet om nullvisjonen. Antallet hardt skadde

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.



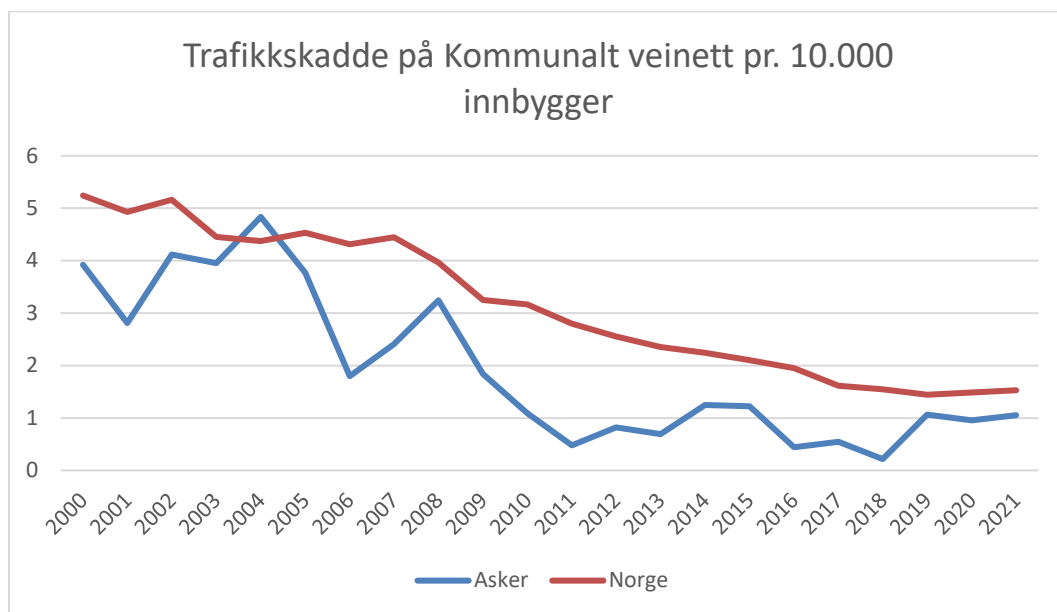
Figur 58 Antall trafikkskadde i Asker kommune 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 59 Trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Asker kommune og i hele Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

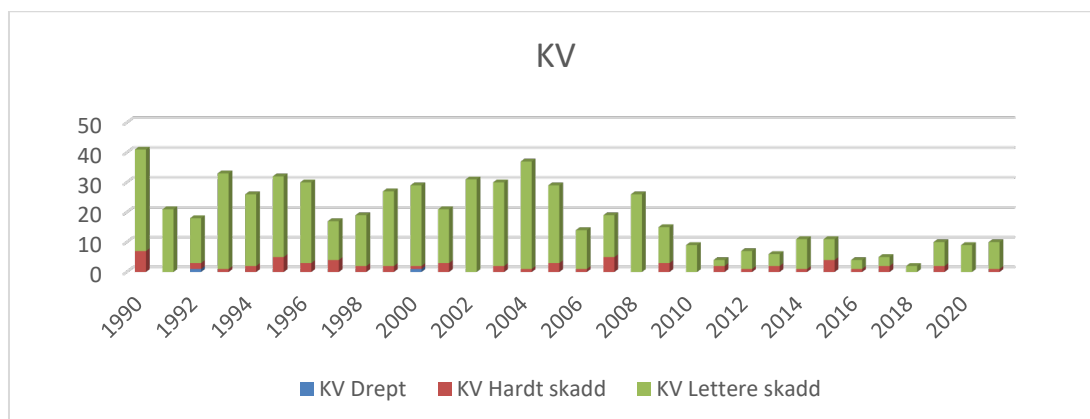
Grafen over trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Norge og Asker viser en klar nedadgående trend siden nullvisjonen ble vedtatt. Det er likevel verdt å merke seg at trenden i Asker har flatet mer ut de siste årene og viser at det fremdeles er viktig å jobbe målrettet med trafikksikringsarbeidet, for å 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.

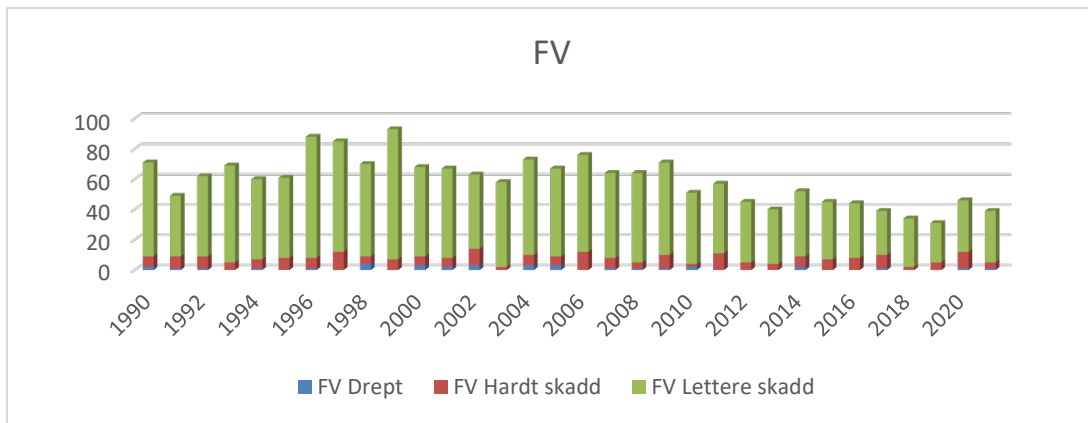


Figur 60 Trafikkskade på kommuneveier pr. 10.000innbg. i Asker kommune og Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

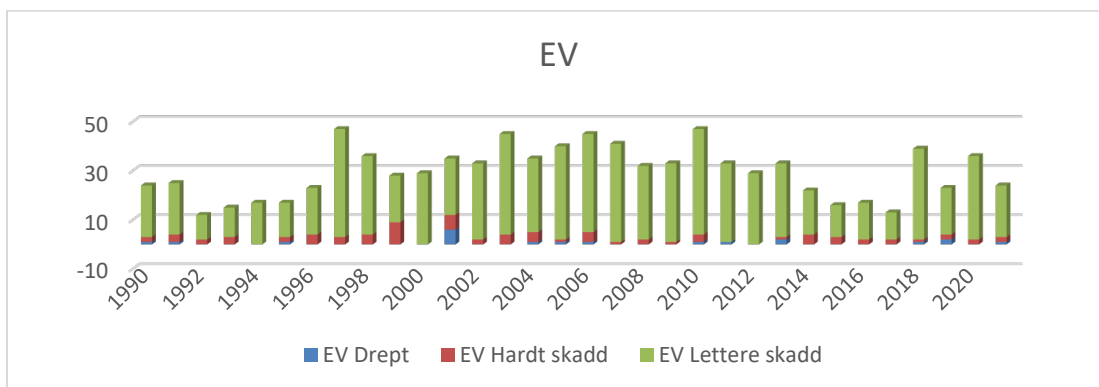
Selv om det kommunale veinettet i Asker er dobbelt så langt som fylkes- og riksvei-nettet i kommunen til sammen, forekommer trafikkuulykker med personskade sjeldnere på kommunale veier.



Figur 61 Personskade på kommuneveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

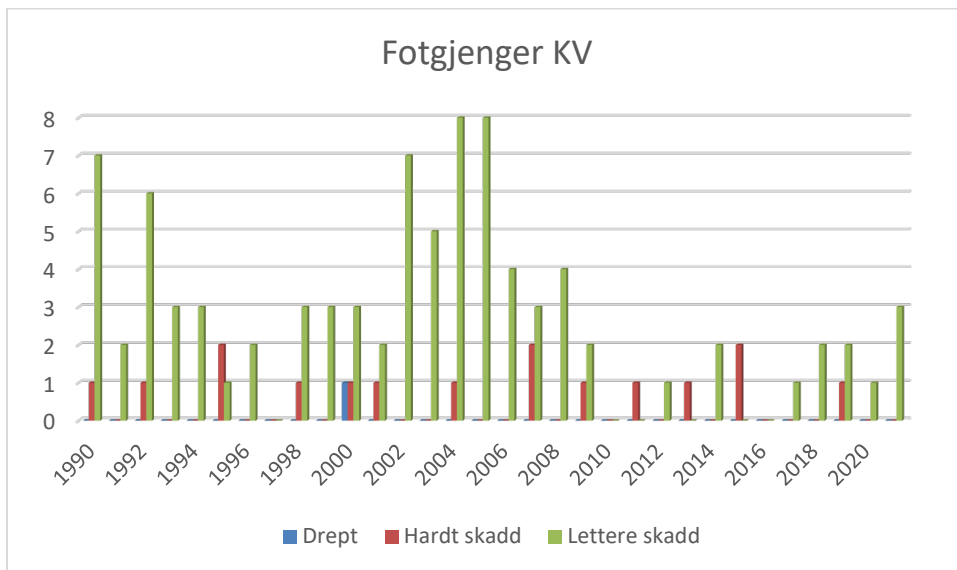


Figur 62 Personskade på fylkesveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

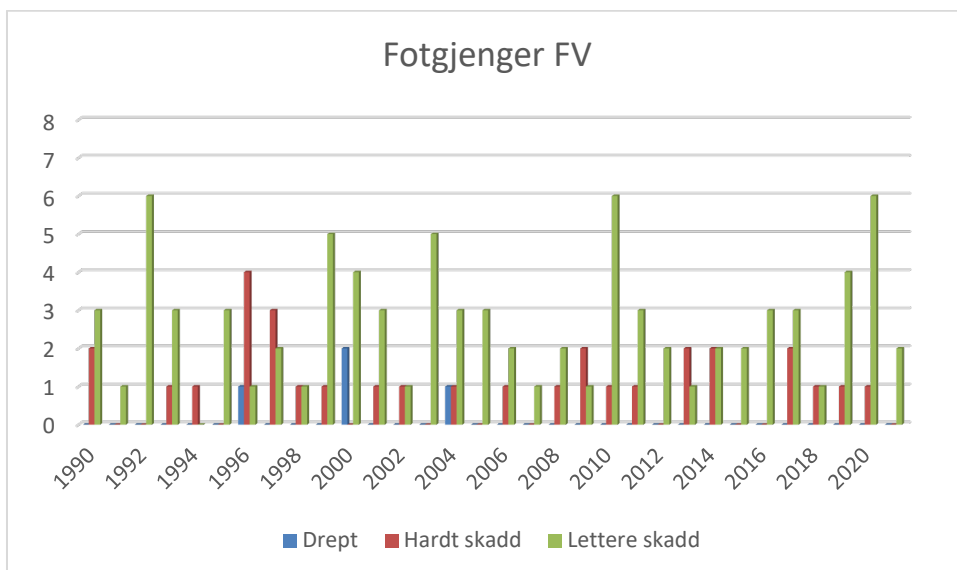


Figur 63 Personskade på Europavei i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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.

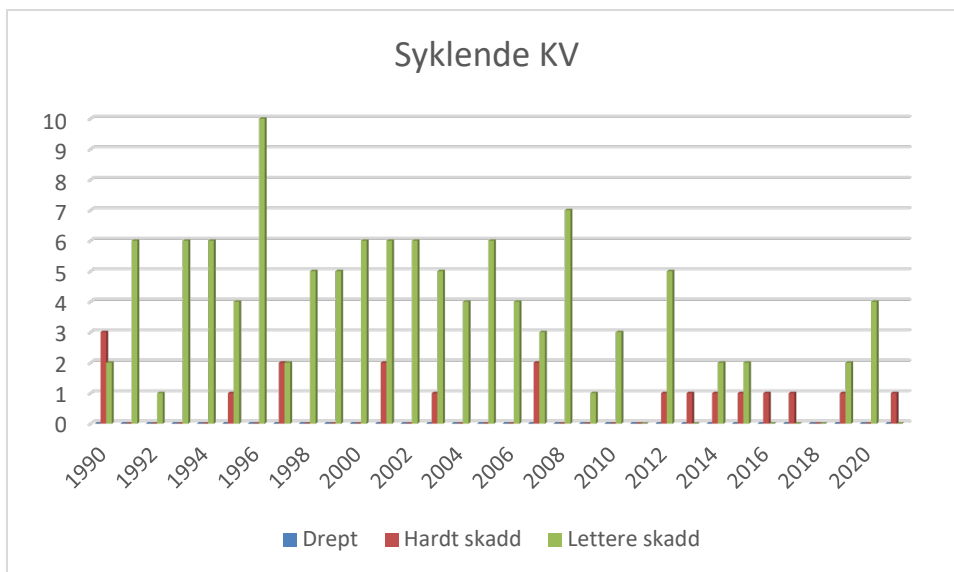


Figur 64 Skadeomfang blant fotgjengere langs kommunale veier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

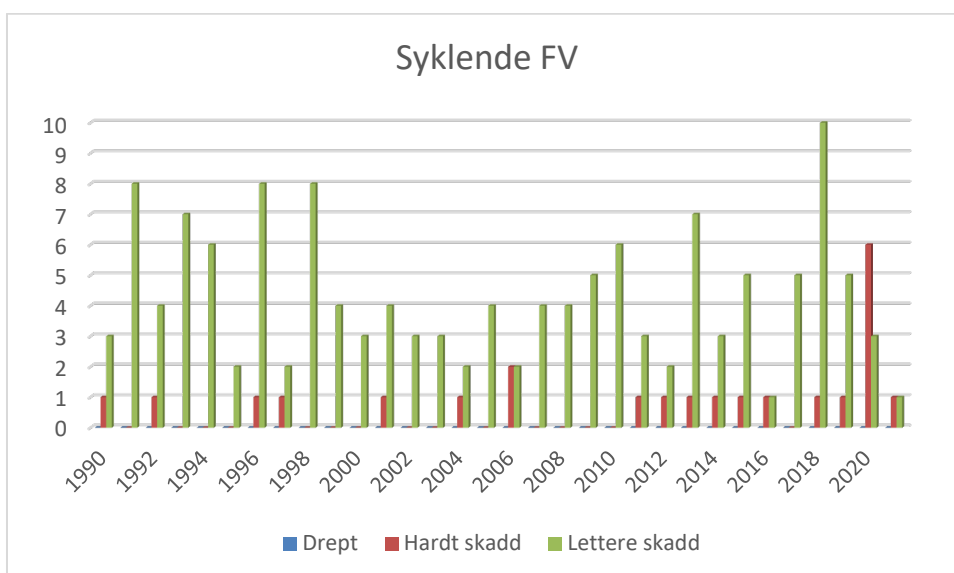


Figur 65 Skadeomfang på fotgjengere langs fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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)

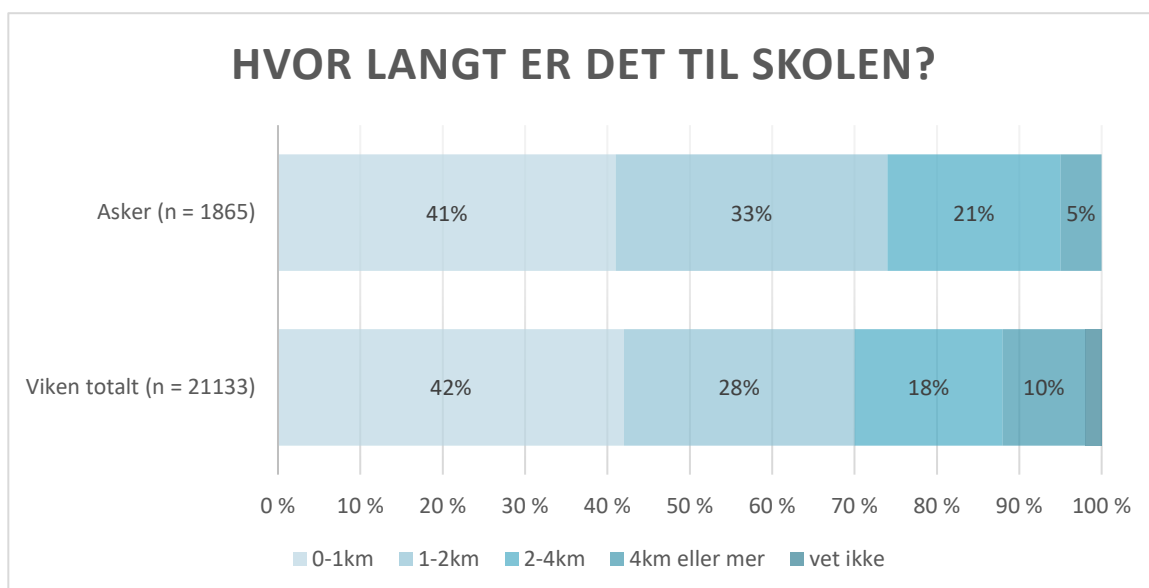
8.2 Skolevei og reisevaner

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

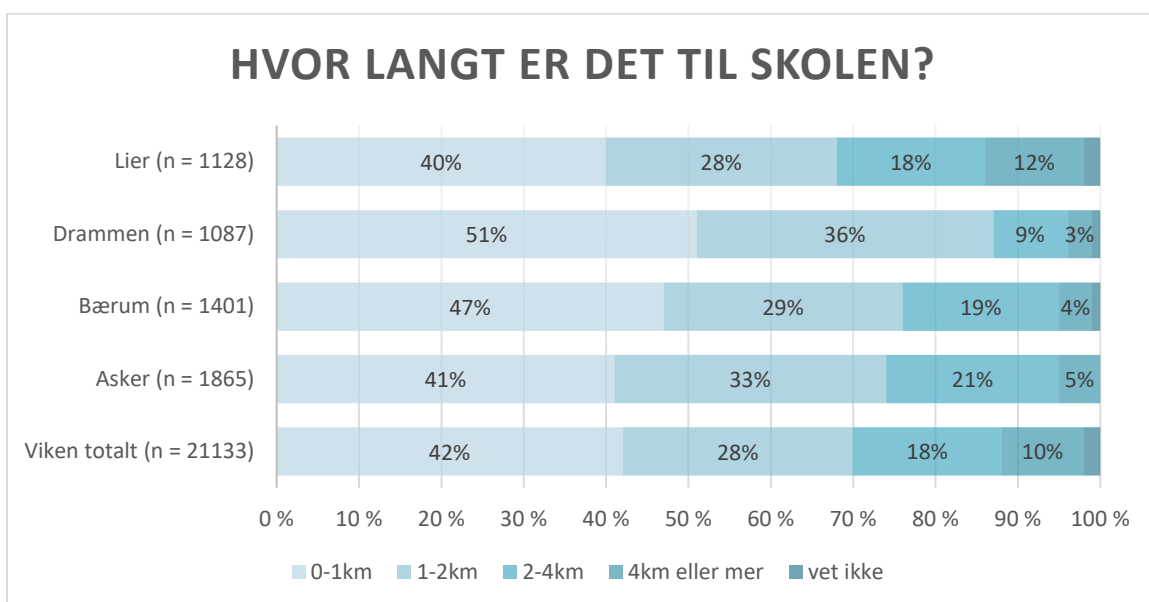
Syv av ti skoleelever i Viken (70%) har under 2 kilometer reisevei til skolen, hvorav fire av ti har under 1 kilometer. Dette er overensstemmende med det som er vanlig i Norge totalt sett.

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)

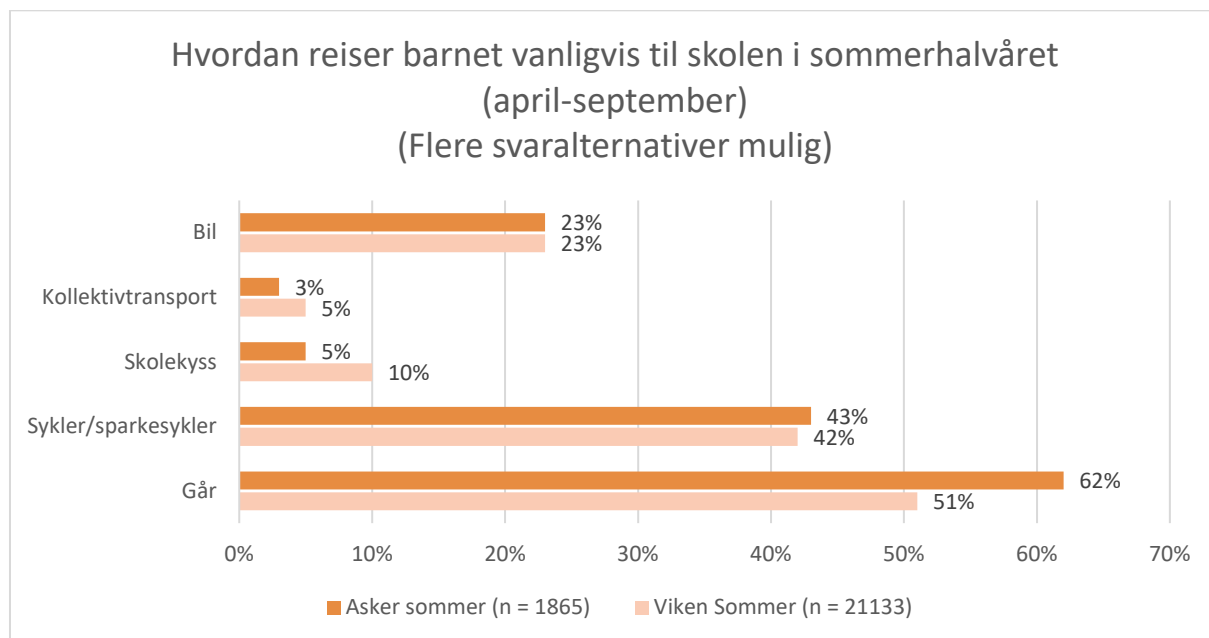
Av nabokommunene til Asker er det Drammen, etterfulgt av Bærum som har flest elever innenfor 2 kilometer skolevei. Lier er den kommunen hvor flest elever har lengre enn 2 kilometer skolevei.



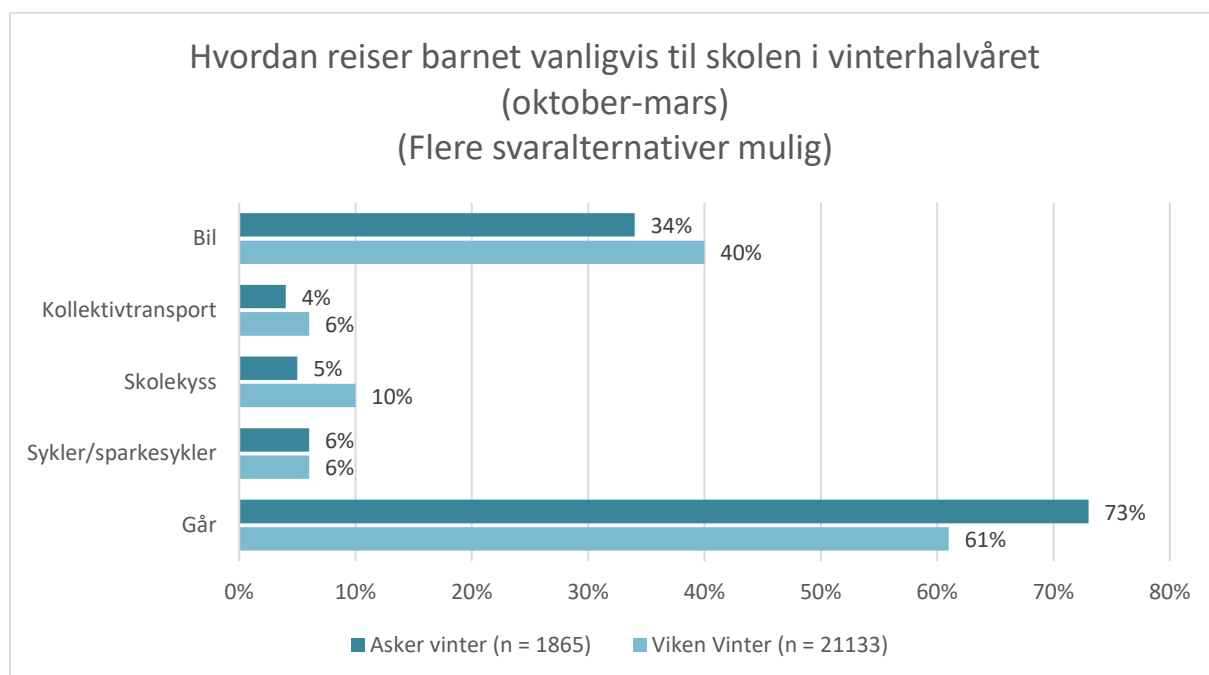
Figur 69 Hvor langt er det til skolen? Viser svarene fra Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken i Viken fylkeskommune sin skoleveiundersøkelse 2022, utført av Opinion. (Viken, Opinion)

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)

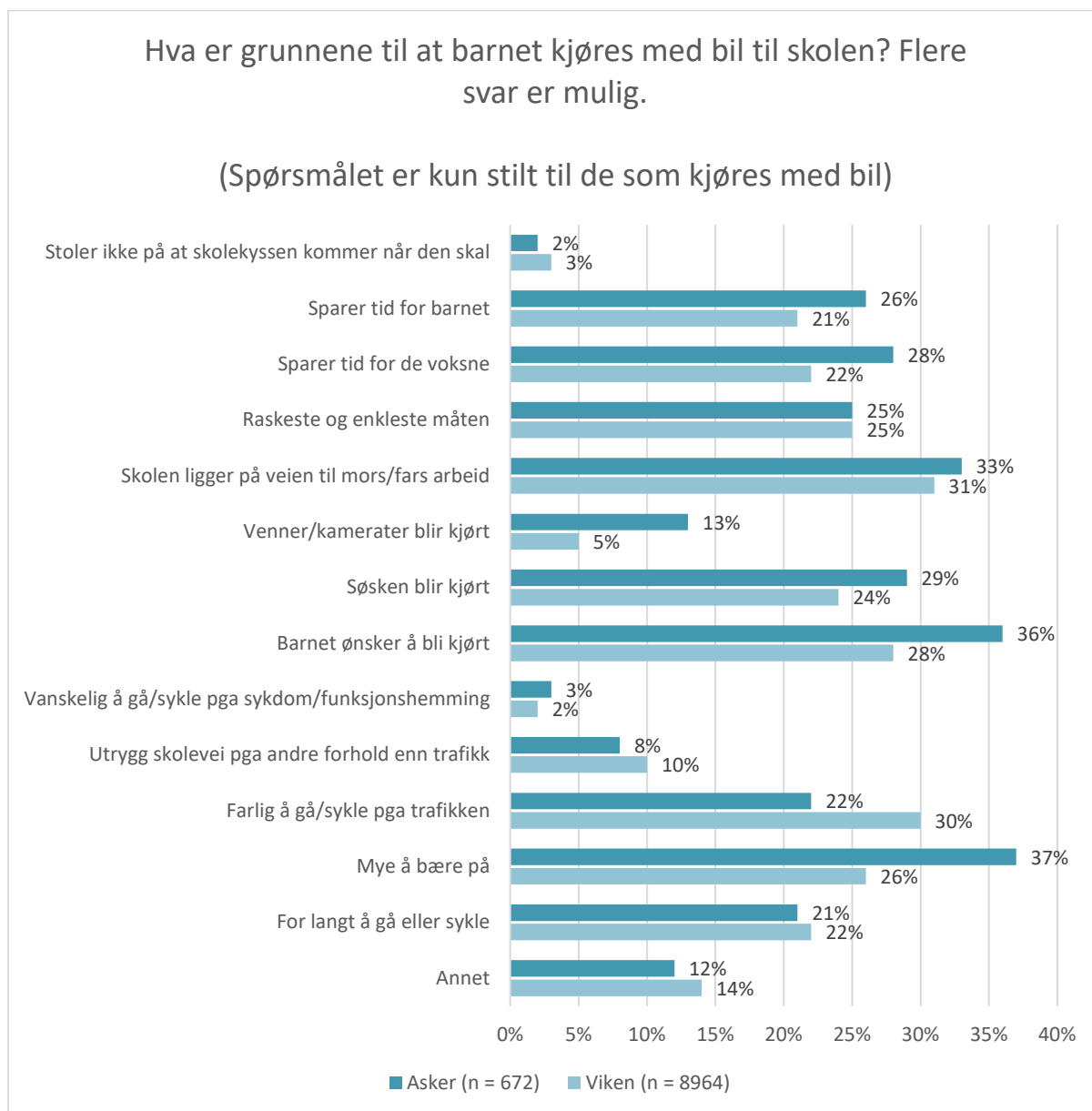


Figur 71 Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i vinterhalvåret (Viken, Opinion)

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

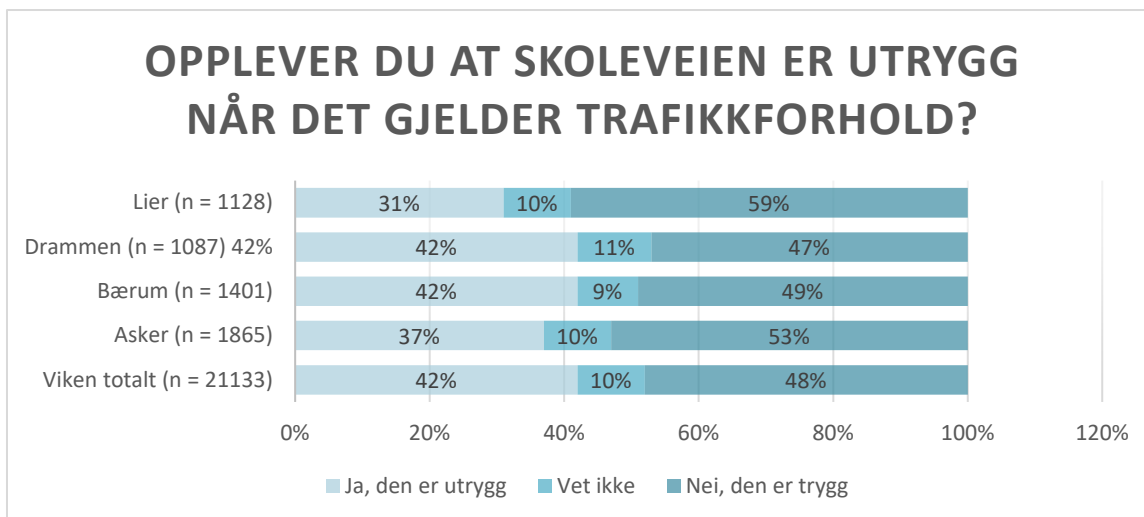
arbeidssted (33%). I 22% av tilfellene hvor barn blir kjørt til skolen er årsaken at det oppleves som for trafikkfarlig å gå eller sykle.



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.

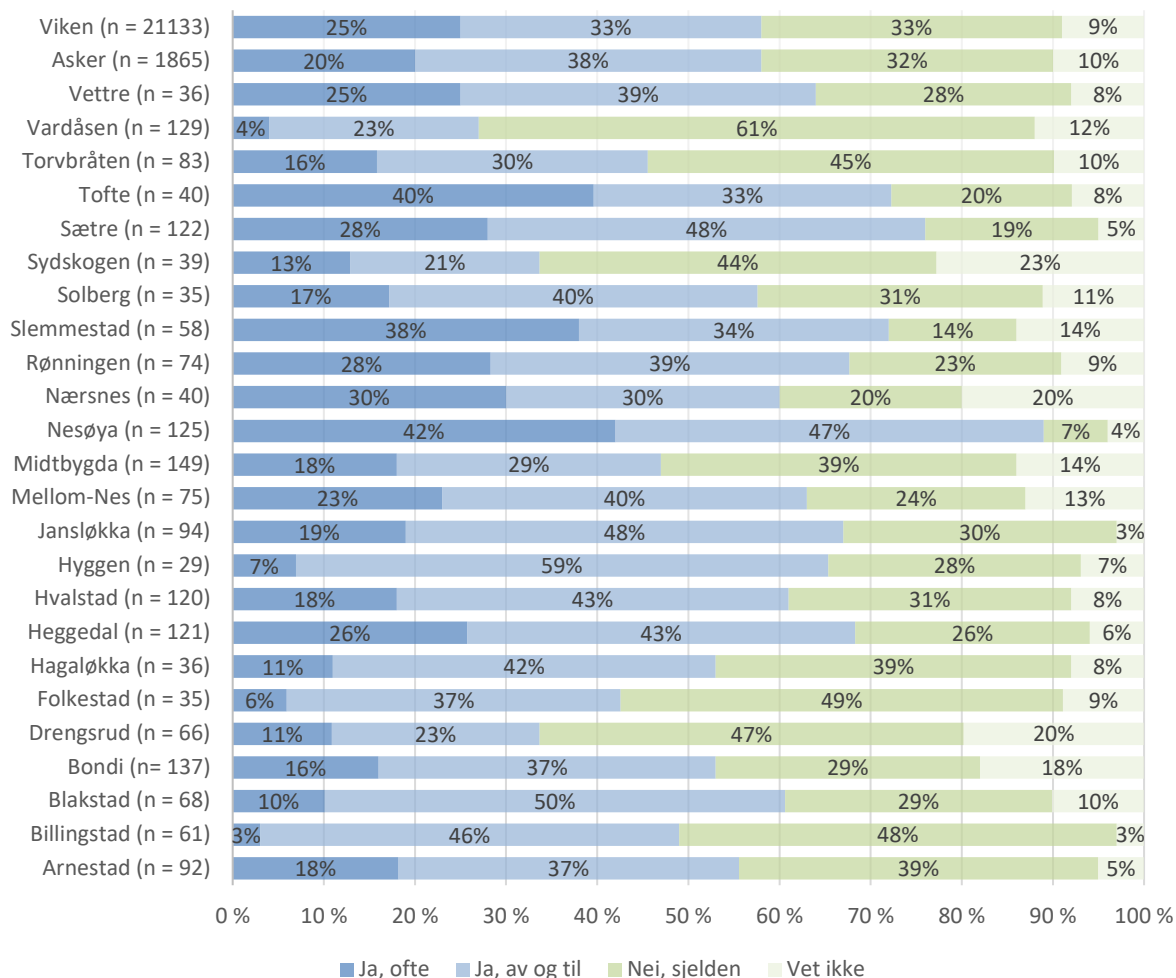


Figur 73 Opplevd farlig skolevei, Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken. (Viken, Opinion)

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 plass⁶⁴. Dette er næringer som fører til mye transport, både varelevering og transport av masser og utstyr til bygg og anlegg.

52 % av godstransporten (tonnkilometer) internt i Norge skjer på veinettet. 42 % skjer på sjø og 6% på jernbanen. Av de 6 millioner tonn gods som årlig kommer inn fra Sverige, kommer 59 % med lastebil.⁶⁵

Asker kommune er med i det regionale samarbeidsprosjektet *Varelogistikk i E18 Vestkorridoren*. Her skal innovative og bærekraftige løsninger for varelogistikk langs E18 Vestkorridoren testes og utvikles. Under Arendalsuka 2021 presenterte Viken fylkeskommune tre hovedutfordringer i næringstransporten:

1. liten andel utslippsfrie kjøretøy
2. et stort antall aktører og lav oppfylingsgrad på bilene
3. individuelle løsninger og ikke optimal logistikk

10.1 Utslippsfrie kjøretøy i næringstransporten

I Nasjonal transportplan 2018–2029, og videreført i Nasjonal transportplan (2022-2033)¹, ble det presentert salgsmål for nullutslippskjøretøy.

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025.
- Nye tunge varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2030.
- Nye bybusser skal benytte nullutslippsteknologi eller biogass fra 2025.
- Innen 2030 skal 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler benytte nullutslippsteknologi.

Dette krever at tilbudet av offentlige tilgjengelige hurtigladere må være tilfredsstillende og at det etableres et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Derfor har regjeringen utarbeidet en strategi for å videreutvikle den nasjonale ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy⁶⁶. Det er her viktig med hensiktsmessige rammebetingelser for bruk av arealer og kapasitet i strømmettet.

Det forventes en stor vekst i antall elektriske kjøretøy mot 2030. Gitt at målene for salg av nullutslippskjøretøy nås, vil det være nærmere 2 millioner lette elkjøretøy, 2 000 elektriske langdistansebusser, 9 000 elbybusser og 23 000 ellastebiler på veiene i 2030. I dag er det registrert 455 ellastebiler i Norge. I 2021 var andelen elektriske lette varebiler på 14,1% av nysalget på landsbasis og andelen elektriske tunge varebiler på 18,8 %.⁶⁸

Fra å være ikke-eksisterende for ti år siden, var det 5041 offentlig tilgjengelige hurtigladere (over 50 kW) for lette biler (personbiler og varebiler) i Norge ved utgangen av september 2022. Av disse ble hele 910 etablert i løpet av året. Bare om lag 700 av alle hurtigladere er etablert med offentlig støtte, de langt fleste er satt opp av kommersielle aktører uten tilskudd.

⁶⁴ <https://www.aker.kommune.no/tall-og-fakta-om-naringslivet-i-aker/>

⁶⁵ [Godstransport i Viken | Mobilitet og samfunn \(arccgis.com\)](#)

⁶⁶ [Nasjonal ladestrategi \(regjeringen.no\)](#)

66Varebiler kan benytte den samme ladeinfrastrukturen som personbiler. Den første og foreløpig eneste offentlig tilgjengelige hurtigladestasjonen for tunge kjøretøy (lastebiler, busser og større varebiler) ble åpnet på Filipstad i Oslo i oktober 2022, med støtte fra Oslo kommune⁶⁷. Det er per våren 2023 ingen offentlig tilgjengelige hurtigladere for tunge kjøretøy i Asker.

Kapasitet i strømnnett, høye anleggsbidrag, effekttariffer, manglende areal, lang saksbehandlingstid og manglende samordning mellom aktører, er noen av de viktigste barrierene mot utbygging av hurtiglading⁶⁸.

Etablering av hurtigladere er arealkrevende, særlig gjelder dette ladestasjoner for tunge kjøretøy. Spesielt i og rundt de store byene kan arealer være en knapp ressurs, og etablering av ladestasjoner kan lett komme i konflikt med andre hensyn, ønsker og samfunnsinteresser. Arealer til ladeinfrastruktur er omfattet av plan- og bygningsloven. I egenskap av plan- og bygningsmyndighet har kommunene et betydelig ansvar for å sette av tilstrekkelig arealer til ladeinfrastruktur i sine arealplaner. Statens virkemidler i arealpolitikken er særlig knyttet til å gi veiledning og styringssignaler.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet et rundskriv som redegjør for reglene som gjelder etter plan- og bygningsloven, for etablering av ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk framdrift⁶⁹. Det kreves at plassering av ladestasjoner for tungtransport sees i sammenheng med kjøremønstre og ladebehov. I sum betyr dette at veimyndighetene bør spille en større rolle i planleggingen og samordningen av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy enn for lette kjøretøy.⁶⁶

Hurtiglading av tunge kjøretøy krever også betydelig høyere effekt i strømforsyningen, enn det lette kjøretøy gjør. Tilgjengelig kapasitet i nettet er begrenset i mange områder, og utbygging av ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy krever større grad av planlegging knyttet til reservasjon av nettkapasitet.⁶⁶

Langdistansetransport har behov for å lade underveis, dersom denne skal være elektrisk. Også veigående anleggsmaskiner (veidrift) og massetransport, trenger hurtiglading for å kunne være attraktivt. Utfordringen er at det i dag er få tilgjengelige lademuligheter for disse, samtidig som få nullutslippskjøretøy av denne typen på veiene, gjør det lite attraktivt å bygge ut slik ladeinfrastruktur. Mer tilgjengelig ladeinfrastruktur vil gjøre det mer attraktivt å velge nullutslippskjøretøy innenfor tyngre kjøretøy.

10.2 Økning i netthandel

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer⁷⁰. Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien med omsetningsøkninger på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i

⁶⁷ [Offentlig tilgjengelig hurtiglading for tunge kjøretøy \(klimatilskudd.no\)](https://www.klimatilskudd.no)

⁶⁸ Miljødirektoratet. «Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport» (2022). (<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/mars/kunnskapsgrunnlag>)

⁶⁹ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Rundskriv om «Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.» (<https://www.regjeringen.no/contentassets/2021.pdf>)

⁷⁰ Transportøkonomisk institutt. «Rapport om effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv» (sammendrag) (2022). (<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/rapporter/2022/Sammendrag.pdf>)

2021. Økningene gjaldt primært varer, mens omsetning av tjenester ble redusert. Spesielt fra julehandelen 2020 og til påske 2021 var netthandelen høy, samt igjen under julehandelen i 2021.⁷⁰

Etter gjenåpningen i 2022, har netthandel av varer blitt redusert. Men nivået er fortsatt mye høyere enn før koronapandemien. Netthandelen gikk særlig ned for klær og sko, hobbysaker og elektronikk, men dagligvareomsetningen på nett er betydelig høyere enn tidligere.⁷¹

Dette er nasjonale tall, men det er god grunn til å tro at det samme gjelder for Asker kommune.

10.3 Varelogistikk i Asker

I 2019-2020 gjennomførte Civitas et forprosjekt bestilt av Asker kommune. Målet var å se på bylogistikk i Asker sentrum og utredning av mulige konsepter i forbindelse med omstillingen til lavutslippssamfunnet⁷². Forprosjektet legger blant annet vekt på at varedistribusjon er en kilde til forurensning og støy, og en fare for trafikksikkerheten. Lokal samordning av denne transporten vil være et effektivt tiltak for å begrense unødvendig trafikk og redusere trengsel, støy og forurensning.

I forprosjektet ble det gjennomført tellinger av vareleveringer på Trekanten senter og i Asker sentrum. I uke 48, 2019, ble det registrert 233 leveringer i uken til Trekanten senter. Halvparten av leveringene var med store kjøretøy, det vil si en trailer, vogntog eller lastebil. Store varebiler utgjorde 7 % og liten varebil 43 %. Av de 233 vareleveringene, var 91 % kun til én butikk. Halvparten av varebilene hadde kun 1-2 kartonger eller en pall/et bur med seg til senteret. Halvparten av de som leverte til Trekanten senter denne uken, kom E18 nordfra. 37 % skulle tilbake samme vei. Tilsvarende tall for E18 sørfra var henholdsvis 7 % og 15 %. I underkant av halvparten kom fra, eller skulle videre på, lokalveinettet. ⁷²

Rapporten redegjør for flere detaljer innen dagens logistikksystem i Asker sentrum. Tre mulige konsepter for bylogistikk-sentral sammenlignes. Rapporten konkluderer med å anbefale en totrinns implementering av en sentral for bylogistikk i Asker. Første trinn er å etablere en sentrumsnær bylogistikk-sentral som skal fungere som et sentralisert varemottak for alle butikkene i sentrum. Bylogistikk-sentralen opereres av en tredjepart som samlaste og distribuerer videre til butikkene med små ikke-fossile kjøretøy. Andre trinn i implementeringen vil være å videreutvikle sentralen, ved å se på hele E18-strekningen fra Oslo til Drammen. Sentralen vil da basere seg på et IT-system, som sørger for at ulike transportbedrifter kan levere og hente.

Rapporten ser også på andre tiltak for å regulere varelogistikken, for eksempel begrensninger på bilbruk i sentrumsgater og innføring av lavutslippssoner. ⁷²Som en videreføring av blant annet dette forprosjektet, er det igangsatt et samarbeidsprosjekt mellom Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og kommunene Oslo, Bærum, Asker og Drammen. Prosjektet ser på flere konsepter for varelogistikk langs E18 Vestkorridoren. Blant annet sees det på å gjennomføre en pilot med en samleterminal i Asker.

⁷¹ [Formidabel vekst i netthandel og hjemlevering under pandemien - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](https://www.toi.no)

⁷² Asker kommune. «Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum». (<https://www.asker.kommune.no/contentassets/kortversjon-konseptutredning-2020.pdf>)

11 Innovative digitale løsninger

Det er stor utvikling innen bruk av digitalisering og teknologi innen samferdsel og mobilitet. Dette er et viktig virkemiddel som fremover må supplere kapasitetsutbygging, fysiske sikringstiltak og andre klassiske virkemidler.⁷³ Utviklingen innen teknologi kan bidra til å løse store transportutfordringer i tiden fremover, også de neste 12 årene som temaplanen forholder seg til.

11.1 Intelligente transportsystemer (ITS)

Intelligente transportsystemer (ITS) er et samlebegrep for bruk av ny teknologi i transportsektoren, for å gjøre transportsystemene sikrere, mer effektive og mer bærekraftig.⁷⁴

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.⁷⁴

ITS kan deles opp i to teknologiområder. Mobilitet og C-ITS (samvirkende ITS). Mens mobilitetsteknologi bidrar til forenkling av passasjer- og godstransport, representerer C-ITS neste generasjons trafikkovervåkning og styring gjennom kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur.⁷⁴

Et av satsningsområdene hos blant annet Statens vegvesen og Ruter er bruk av C-ITS, samvirkende intelligente transportsystemer. Dette innebærer alt fra sanntidsinformasjon fra kjøretøy, som brukes til å styre trafikken og hjelpe trafikanter til å ta smartere valg, til utviklingen av autonome kjøretøy.

ITS og C-ITS har veldig mange bruksområder, og nye tjenester og bruksmuligheter utvikles fort. For å benytte C-ITS kreves det omfattende internasjonal standardisering og lovgiving. Dette jobbes det med kontinuerlig både i Norge og i EU.

Bilindustrien benytter C-ITS og automasjon i økende grad, blant annet systemer for å kommunisere med andre kjøretøy og registrere utstyr langs veiene.

For å styre trafikkbildet i riktig retning kan C-ITS, og informasjon fra kjøretøy, benyttes til blant annet trafikkmeldinger, virtuelle veiskilt, styring av lyskryss og informasjon til kartsystemer. Grunnprinsippene i C-ITS er illustrert i figuren under.

⁷³ ITS-strategi for Statens vegvesen 2018-2023. [Planlegging og gjennomføring av ITS-tiltak på veg \(vegvesen.no\)](#)

⁷⁴ [Hva er ITS - ITS Norway \(its-norway.no\)](#)



Figur 75 Illustrasjon av C-ITS (Samvirkende ITS)⁷⁵

Riktig bruk av ITS og C-ITS bidrar til en bedre reisehverdag, effektivisering av varelogistikken, reduksjon av vegsektorens miljø- og klimapåvirkning, samt bedring av trafiksikkerheten.

Ruter bruker C-ITS til et prioriteringssystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser og trikker ved trafikkllys i byens gater.⁷⁶

Dette systemet plukker opp GPS-informasjon om busser, trikker- og eventuell annen prioritert trafikk, for deretter å bestemme betingede prioriteringer og kommunisere til trafikkllyskontrollere for å be om prioritet, for eksempel hvis bussen ligger etter planlagt kjøretid. Systemet kan også brukes til å gi scenarier for spesielle situasjoner, for eksempel veiarbeid, trafikkhendelser og andre større hendelser.⁷⁶

Ruter tester også ut selvkjørende/autonome kjøretøy i Oslo-regionen. Utprøvingen startet i 2019, og er foreløpig utprøvd på 4 forskjellige linjer, sist i Ski i Nordre Follo. I løpet av 2023 vil et nytt pilotprosjekt med selvkjørende kjøretøy i Groruddalen i Oslo settes i gang. Her vil det testes ut en selvkjørende bestillingstjeneste, som tilskudd til det eksisterende kollektivtilbudet i området.⁷⁷

Vegvesenet benytter også ITS og C-ITS i økende grad. De ser for seg at ITS vil bidra til å nå hovedmålene i NTP: Framkommelighet, trafiksikkerhet og klima/miljø.⁷³

ITS vil bidra til framkommelighetsmålet blant annet gjennom å sikre god trafikkflyt og større trygghet ved å forutse og redusere risiko for hendelser, utføre trafikkstyring og håndtering av hendelser gjennom bedre kommunikasjon og samhandlingsprosedyrer. ITS vil også forbedre

⁷⁵

[Samvirkende ITS - aktuelle bruksmåter - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

⁷⁶ [Nytt system for trafikkstyring skal gi bedre lysprioritet for trikk og buss i Stor-Oslo - Veier24.no](#)

⁷⁷ [Selvkjørende kjøretøy | Ruter](#)

kollektivtransporten ved bruk av blant annet prioritering i lysregulering, trafikkledelse og sanntidsinformasjon til brukere for å skape enkle, effektive og sømløse reiser.⁷³

ITS vil bidra til trafiksikkerhetsmålene i NTP, blant annet ved å påvirke trafikantene til sikrere adferd og å legge til rette for avansert førerstøtte, samvirkende ITS og automatisert kjøring, slik at vi reduserer risikoen for ulykker og begrenser skadeomfang.⁷³ ITS benyttes også til utviklingen av ladeinfrastruktur for fossilfrie kjøretøy og utviklingen av samkjøring, bildeling og lignende.

11.2 Teknologi for å redusere transportbehovet

Bruk av alternative arbeidssteder, som hjemmekontor og utnyttelse av pendlerreisen til arbeidstid, har økt mye de siste årene. Teknologien er en viktig betingelse for at man i dag kan benytte alternative arbeidssteder, både for å bruke digitale møter og gi tilgang til arbeidsstedets digitale system fra andre steder. Dette fører til reduksjon av transportbehovet og er derfor viktig å bygge opp under.

Utviklingen innen bruk av droner kan også ha en stor innvirkning på transportbehovet på vei. Bærum og Asker kommune er i gang med å teste bruk av droner til kommunale tjenester, som varetransport, dokumentasjon av byggeprosesser og inspeksjon av bygg, i tillegg til trafikkovervåkning og redningsoppdrag. Regelverket for luftfart er ikke ferdig utviklet med tanke på bruk av droner og slike pilotprosjekter vil bidra til å utvikle dette.⁷⁸

11.3 Utvikling av apper

I 2021 hadde 96% av Norges befolkning tilgang på smarttelefon.⁷⁹ En stor del av bruken er mobilapper (dataprogram). Potensialet for å bruke mobilapper i transportsystemet er stort. Apper benyttes i dag blant annet til kollektivtransport, mikromobilitet, elbillading, samkjøring og bildeling.

App til bruk av kollektivsystemet har mange fordeler med tanke på informasjon om tilgjengelig tilbud, informasjon om trengsel på kjøretøy, kjøp av billett og i det siste mer sømløse reiser - ved å koble flere transportformer sammen, som f.eks. buss og mikromobilitet. Men bruk av kompliserte apper og billettsystemer gjør at mange, særlig eldre, har problemer med å reise på denne måten. Ettersom stadig større deler av reisen også foregår via nettløsninger, er universell utforming ikke lenger bare knyttet til uteområder og selve infrastrukturen. Tilsynet for universell utforming av IKT (uutilsynet.no) gir en oversikt over krav som gjelder nettsider, automater og apper.⁸⁰

Ettersom netthandel har økt betydelig de siste årene, har også utvikling av apper for dette behovet økt. Man har i dag mange selvbetjente hentepunkter som ofte er tilgjengelige døgnet rundt og som styres fra en app. Disse bidrar til bedre varelogistikk og, ved riktig organisering, kan de også bidra til økt trafiksikkerhet og ha positive effekter på miljø- og klima.

Apper for bildeling og samkjøring har også stort potensiale. I dag er det mange apper og tjenester for bildeling og samkjøring. Videreutvikling av disse er viktig, for at bruken av bildeling og samkjøring skal øke.

⁷⁸ Budstikka. Mars 2023. [Drone, Bærum kommune | Nå innfører Bærum droner: – Skaper historie \(budstikka.no\)](#)

⁷⁹ [Internett og mobiltelefon \(ssb.no\)](#)

⁸⁰ [Universell utforming - kollektivsystemet - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

12 Økonomi

12.1 Fylkes og riksveier

Dagens økonomiske rammer for drift, vedlikehold og investeringer i kollektiv- og fylkesveisystem, er gitt av fylkeskommunale samferdselsmidler, bompenger fra Oslopakke 3 og statlige midler til riksveier og jernbane. I tillegg kommer statlige belønningstilskudd til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Fylkeskommunen har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene.

Fylkeskommunen uttaler at nye fylkesveier antakelig må delfinansieres med bompenger, kommunale midler eller grunneierbidrag. Dette gjelder også lange kollektivfelt i byggesonen. Slik det ser ut nå, vil tilgjengelige fylkesveimidler brukes til fremkommelighetstiltak for buss (korte kollektivfelt, utbedring av kryss med mer) og sikring av skoleveier (småtiltak, kryss, gang- og sykkelanlegg med mer).

Nasjonal transportplan (NTP) har blitt framskyndet med ett år, fra 2025 til 2024, grunnet et strammere økonomiske handlingsrom fremover. Regjeringen har uttalt at de ønsker «å prioritere vedlikehold og i større grad bruke mulighetene som teknologi og digitalisering gir for å utvikle transportsystemet. Slik kan vi få mer ut av infrastrukturen vi allerede har, noe som gir en mer ansvarlig og realistisk samferdselspolitikk. Neste NTP må også bidra til at Norge når sine klimamål»⁸¹

Offentlige budsjetter til vei og samferdsel, både regionale og kommunale, er svært begrenset. Statens vegvesen og fylkeskommunene uttaler at andre virkemidler enn nybygging må defineres og realiseres for å dekke transportbehovet.

Det er ikke avsatt penger til E18 etappe 2 og 3 og bygging av disse er knyttet til bevilgninger over Statsbudsjettet. Det er heller ikke lovet penger til utbygging av E134.

Det er få prosjekter i Asker som prioriteres gjennom Viken fylkeskommunes handlingsprogram samferdsel 2022-2025⁸².

Det er avsatt midler til Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien x Røykenveien. Reguleringsplanen vedtas i løpet av våren 2023.

Ellers er følgende prosjekter i Asker er aktuelle for midler gjennom Oslopakke 3 eller byvekstavtaler:

- Fv. 167 Bleikerveien over E18 og Fv. 1446 Drengsrud over E18
- Fv. 2692 Vear bru
- Fv. 1436 Engelsrud terrasse – Lier grense
- Bussfremkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien

På handlingsprogrammets marginalliste, med prosjekter som i utgangspunktet ikke er prioritert, men som kan bli gjennomført, står prosjektene:

- Fv. 1436 Kirkeveien og fv. 1436 Knud Askers vei
- Fv. 2688 Bøveien

⁸¹ [Ny Nasjonal transportplan kommer ett år tidligere - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/nyheter/2023/ny-nasjonal-transportplan-kommer-ett-ar-tidligere)

⁸² Viken fylkeskommune. Handlingsprogram samferdsel 2022-2025

Detaljregulering for Fv. 2688 Bøveien hadde oppstart i Røyken kommune/Buskerud fylke i 2019 og har startet opp igjen nå. Opprinnelig skulle det planlegges for en gang- og sykkelvei tilsvarende langs Odins vei, opp mot Sydskogen skole. Store kostnader, blant annet på grunn av utfordrende grunnforhold og nærhet til Bøbekken, har medført at planen nå er endret til utbedring av Bøveien med fortau. Det er ikke avsatt midler til dette prosjektet i handlingsprogrammet for denne perioden. Men det er ønskelig å få vedtatt reguleringsplanen dette året, slik at dette ligger klart ved overgang fra Viken til Akershus.

12.2 Kommunale veier og sentrumsområder

Den nye kommunen fikk i 2021 vedtatt en ny felles «Standard for drift og vedlikehold av kommunale veier». Standarden beskriver grunnlaget for drift og vedlikehold av kommunale gater, veier og plasser med tilhørende sidearealer og utstyr. Den er en slags minstestandard for å holde veiene sunne. Den skal også være retningsgivende for hva slags standard innbyggerne kan forvente på det kommunale veinettet. Dette er imidlertid avhengig av tilstrekkelige økonomiske rammer. Drift som er bundet opp i kontrakter og drift som er lovpålagt kan vanskelig reduseres ved behov for kommunale innsparinger. Dessverre kan andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver nedprioriteres eller utsettes, noe som kan føre til redusert fremkommelighet eller betydelig vedlikeholdsetterslep og verdiforringelse av kommunal veiinfrastruktur.

Kunnskapsgrunnlaget inneholder ikke en fullstendig økonomisk beretning for kommunal samferdselsinfrastruktur. Men enkelte temaer nevnes.

Dekketilstand

Det er registrert dekketilstand på 524 km kommunal vei, i forbindelse med et oppdrag utført på det kommunale veinettet i 2022. Av dette er 16 km blitt klassifisert som TG3 (svært dårlig tilstand) og 107 km klassifisert som TG2 (dårlig tilstand). Dvs. ca. 25 % av registrert vegnett er av en slik klasse, at det må gjøres tiltak for å komme til ønsket standard i kommunen.

Arealet av TG3-veier er ca. 60 000 m², mens arealet av TG2 er ca. 470 000 m². Basert på erfaringstall for oppgradering med ny asfalt og forarbeider (vegetasjonsrydding, grøfting osv.), anslås at det vil koste ca. 24 millioner å få nullstilt alle veier med tilstandsklasse TG3. Gjør man tilsvarende øvelse på TG2-veiene, blir kostanden 188 millioner kroner. Eventuelt større grunnarbeider i forbindelse med asfaltering vil komme i tillegg.

Hvert år vil flere av vegene som har kategori TG1 bli endret til TG2. Manglende driftsmidler til blant annet grøfting ved sommervedlikeholdet, vil også sørge for at etterslepet blir større for hvert år som går.

Andre veielementer, klimatilpasning og privatisering

I tillegg til dekke, er det mange elementer ved veiene som skal vedlikeholdes og oppgraderes. Klimatilpasning er et ansvar som ligger til Asker kommune som veieier. Grøfter og drenering, rassikring og bruer, friskt 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

Dato	Tid	Sted
08.11.2022	12:00 – 17:00	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Lene W. Conradi.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
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

Saker til behandling			
216/22	22/18861-1	Godkjenning av protokoll formannskapet 25. oktober 2022	4
217/22	22/13343-1	Valg2023 - delegering av myndighet mm	4
218/22	22/13353-2	Valg2023 - fastsettelse av valgdag (1- eller 2 dagers valg)	6
219/22	22/13344-1	Valg2023 - antall stemmekretser	6
220/22	22/06975-10	Etablering av Norges realfagsgymnas ungdomsskole	7
221/22	22/05992-4	Reguleringsplan for gang/sykkelvei Nesøya - Sluttbehandling	8
222/22	20/04497-35	Temaplan digitalisering og smart teknologi - 2.gangsbehandling	9
223/22	22/16742-1	Temaplan for samferdsel og mobilitet - mandat og rammer	11
224/22	22/17963-1	Vedlikehold av kommunale uteområder	12
225/22	21/20149-55	Salg av gnr. 20 bnr. 33 – Sem gjestegård med tilliggende bebyggelse og arealer	14
226/22	20/01363-9	- - Unntatt etter offentlighetsloven Offl. § 23 første ledd	15
227/22	22/18356-1	Forslag til gebyrregulativ 2023 for saker etter plan- og bygningsloven med mer – vedtak om høring	15
228/22	22/19026-1	Innkalling til generalforsamling i Ferjeselskapet - Avvikling av FDHS AS	16
Referatsaker			

Saker til behandling

216/22 Godkjenning av protokoll formannskapet 25. oktober 2022

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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]

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
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.



Asker
kommune

Notat til referatsak

Vår referanse
24/00589-1

Vår saksbehandler
Jorunn Sørli Tryti

Dato
11.01.2024

Referatsaker - utvalg for plan og byggesak

Refererte dokumenter tas til orientering slik de foreligger.

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Delegerte vedtak



Seleksjon: Utvalg: 1 - Utvalg for plan og byggesaker | Journaldato: 15.11.2023 - 09.01.2024 | Status: E | J

Rapport generert: 09.01.2024

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	98537/2023	1970/23	DS	28.11.2023	250/418 Rammetillatelse - Nybygg - Tomannsbolig med integrert garasje	J	Espen Samdal
UPB	98584/2023	1971/23	DS	29.11.2023	279/10 Østhagen 21 Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	98616/2023	1972/23	DS	28.11.2023	353/255 Haugenbakken 5 - Ferdigattest	J	Jørn Solheim
UPB	98633/2023	1973/23	DS	29.11.2023	71/34 Råengveien 5A - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Marte Kvinnegard
UPB	98640/2023	1974/23	DS	30.11.2023	26/43 Hønsveien 7 - Endringstillatelse - Riving og nybygg - bod	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	98649/2023	1976/23	DS	29.11.2023	58/328 Hvilekrenten 19 - Endringstillatelse	J	Frode Sørensen
UPB	98692/2023	1978/23	DS	30.11.2023	206/74 Kunnskapsveien 9 - Rammetillatelse	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	98700/2023	1979/23	DS	01.12.2023	28/128 Brusetskollen 9 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Falah Issa
UPB	98784/2023	1981/23	DS	29.11.2023	55/33/0/131 Ospestien 15 -Svar på søknad om ferdigattest - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Jarl Christian Kind
UPB	98792/2023	1982/23	DS	30.11.2023	335/13 335/345 Vestre Strandvei 93 - Midlertidig brukstillatelse boligblokk 1.	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	98796/2023	1983/23	DS	29.11.2023	39/314 Neslia 24A - Ferdigattest - Endring av fasade, tilbygg og bruksendring	J	Jørn Solheim
UPB	98834/2023	1990/23	DS	29.11.2023	23/240 Hønskollen 16 og 18 - Svar på søknad om igangsettingstillatelse - Nybygg tomannsbolig	J	Erlend Isachsen
UPB	98835/2023	1991/23	DS	30.11.2023	50/204 - Tillatelse i ett trinn bruksendring, underbygg og fasadeendring	J	Falah Issa
UPB	98838/2023	1992/23	DS	29.11.2023	335/13 335/345 Vestre Strandvei 93 - Svar på søknad om midlertidig brukstillatelse boligblokk 2.	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	98860/2023	1993/23	DS	30.11.2023	335/13 335/345 Hurum Brygge - Vestre Strandvei 93 - Midlertidig brukstillatelse boligblokk 4	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	98864/2023	1994/23	DS	30.11.2023	335/13, 335/345 Vestre Strandvei 93 - Hurum brygge - Midlertidig brukstillatelse boligblokk 7	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	98875/2023	1995/23	DS	30.11.2023	23/43 - Hønskollen 20 og 22 - Igangsettingstillatelse - Nybygg tomannsbolig	J	Erlend Isachsen
UPB	98910/2023	1997/23	DS	30.11.2023	23/241 Hønskollen 8 og 10 - Igangsettingstillatelse - Nybygg enebolig med sekundær boenhet	J	Erlend Isachsen
UPB	98919/2023	1998/23	DS	01.12.2023	346/2 Bjørnstadveien 35 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Kristin Sagbakken
UPB	98984/2023	1999/23	DS	01.12.2023	38/348 Husarveien 33A - Endringstillatelse - Etablering av tomannsbolig	J	Erlend Isachsen
UPB	98987/2023	2000/23	DS	01.12.2023	40/1637 Odden 18B - Avslag på søknad om dispensasjon og rammetillatelse	J	Hanne Korsvold
UPB	98993/2023	2001/23	DS	12.12.2023	338//347 Røedsodden 1 - Tilbygg - Fritidsbolig	J	Catrine Fosse
UPB	99085/2023	2003/23	DS	13.12.2023	27/21 - Avslag på dispensasjon og søknad om tiltak i ett trinn	J	Frode Sørensen
UPB	99155/2023	2005/23	DS	01.12.2023	23/100 Hofstadgata 48 B - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marte Kvinnegard
UPB	99161/2023	2006/23	DS	01.12.2023	24/32 Øvre Høn terrasse 22 - Endringstillatelse	J	Terje Blakstad
UPB	99199/2023	2007/23	DS	01.12.2023	7/372 Drengsruds vei 52 - Tillatelse til tiltak - Riving av glassbygg og nytt tilbygg	J	Charlotte Strøm
UPB	99200/2023	2008/23	DS	01.12.2023	2/259 Strøket - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marte Kvinnegard

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	99204/2023	2009/23	DS	01.12.2023	42/53 - Syverstadkollen 53 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	99215/2023	2010/23	DS	01.12.2023	24/209 Gamle Drammensvei 438 - Godkjent belysning / planteplan, riggplan og Igangsettingstillatelse del 2	J	Maria Radejko
UPB	99249/2023	2011/23	DS	01.12.2023	241/313 - Tillatelse til tiltak med Dispensasjon - Avstand til vei - Morbergrønningen 48	J	Charlotte Strøm
UPB	99271/2023	2013/23	DS	12.12.2023	251/144 - Skaulia 5 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	99282/2023	2015/23	DS	12.12.2023	9/224 Brendsrudlia 9A - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	99289/2023	2016/23	DS	01.12.2023	210/149 - Poverudveien 18B - Ferdigattest - Nybygg bolig	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99291/2023	2017/23	DS	01.12.2023	254/190 Frøtvedtstubben 34 - Tillatelse til tiltak i ett trinn uten ansvarsrett - Garasje	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	99297/2023	2021/23	DS	01.12.2023	Gbnr 38/238 - Dragonveien 24 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99302/2023	2022/23	DS	13.12.2023	27/222 - Avslag på søknad om dispensasjon og tiltak i ett trinn	J	Frode Sørensen
UPB	99328/2023	2023/23	DS	12.12.2023	246/160 Voloddveien 6 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99338/2023	2024/23	DS	01.12.2023	251/493 Vestliveien 21 - Midlertidig brukstillatelse	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99341/2023	2025/23	DS	26.12.2023	44/45 Hvalsbakken 10 - Omgjøring av vedtak	J	Hanne Korsvold
UPB	99363/2023	2028/23	DS	12.12.2023	39/1773 Landøyveien 99 - Rammetillatelse	J	Frode Sørensen
UPB	99371/2023	2030/23	DS	08.12.2023	48/158 - Haldensvingen 47 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	99378/2023	2031/23	DS	01.12.2023	67/378/0/12 Torpstubben 50A - Tillatelse i ett-trinn - Fasadeendring - 2 vinduer byttes til større	J	Charlotte Strøm
UPB	99379/2023	2032/23	DS	14.12.2023	40/607 Otto Blehrs vei 42 - Tillatelse nybygg garasje	J	Wahid Cherif
UPB	99380/2023	2034/23	DS	01.12.2023	212/85, 212/338 Hallenåsen Terrasse 36 - Godkjent reguleringsendring og grensejustering	J	Mathilde Høglund
UPB	99400/2023	2035/23	DS	01.12.2023	247/178 Sundbyveien 124A -Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	99401/2023	2036/23	DS	01.12.2023	8/479 Ånnerudskogen 21 - Godkjent reguleringsendring og opprettelse av ny grunneiendom	J	Jørgen Rusten-Rutledal
UPB	99405/2023	2037/23	DS	01.12.2023	62/11 Gudolf Blakstads vei 40 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marte Kvinnegard
UPB	99441/2023	2043/23	DS	01.12.2023	265/1 Jakslundveien 74 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	99391/2023	2044/23	DS	01.12.2023	212/99 Solfjellveien 46 - Avslag på søknad om redusert gebyr - Tilbygg og innsetting av takvinduer mm.	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	99514/2023	2045/23	DS	26.12.2023	44/45 Hvalsbakken 10 - Avslag på søknad om dispensasjoner og bruksendring - Bruksendring fra naust til hobbyverksted og fasadeendring	J	Hanne Korsvold
UPB	99519/2023	2046/23	DS	04.12.2023	210/128 Luftveien 16 - Ferdigattest - Ombygging	J	Jarl Christian Kind
UPB	99548/2023	2047/23	DS	03.01.2024	222/263 Bjerkelundveien 31 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	99620/2023	2049/23	DS	01.12.2023	6/731 Huldreveien 89-99 - Tillatelse til tiltak i ett trinn for trappeheis	J	Marte Kvinnegard
UPB	99625/2023	2050/23	DS	01.12.2023	243/16 Sundbyveien 38A - Informasjon	J	Grethe Kirstine Løvald
UPB	99645/2023	2051/23	DS	01.12.2023	39/1804 Sonja Henies Vei 7 - Midlertidig brukstillatelse	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99658/2023	2054/23	DS	04.12.2023	95/25 Solliveien 167 - Ferdigattest - Antennesystem for telekommunikasjon	J	Jarl Christian Kind
UPB	99673/2023	2055/23	DS	01.12.2023	40/184 Igangsettingstillatelse	J	Frode Sørensen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	99675/2023	2056/23	DS	04.12.2023	16/40 Bergvangveien 15 - Ferdigattest - Nybygg generasjonsbolig og riving av eksisterende bolig og uthus	J	Jarl Christian Kind
UPB	99692/2023	2058/23	DS	04.12.2023	55/196 - J. R. Wilhelmsens Vei 53 - Ferdigattest - Ny garasje, gårdsplass, avkjørsel og sportsbod	J	Jarl Christian Kind
UPB	99736/2023	2059/23	DS	26.12.2023	26/178 Hofstadgata 19 - Godkjent dispensasjon og rammetillatelse - Nybygg carport, pergola og støttemurer	J	Terje Blakstad
UPB	99828/2023	2060/23	DS	12.12.2023	41/234 Vierdroget 22 - Avslag på søknad om dispensasjon og tillatelse	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	99839/2023	2061/23	DS	01.12.2023	50/282 Torvveien 8 - Midlertidig brukstillatelse	J	Jørn Solheim
UPB	99841/2023	2062/23	DS	12.12.2023	62/11 Gudolf Blakstads vei 40 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marte Kvinnegard
UPB	99874/2023	2066/23	DS	12.12.2023	3/97 Høgtunveien 16 A - Endringstillatelse	J	Frode Sørensen
UPB	99881/2023	2067/23	DS	01.12.2023	243/636 Gartnerveien 18D - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	99925/2023	2069/23	DS	11.12.2023	78/329 Østliveien 5 og 9 - Delesak avslått	J	Grethe Kirstine Løvald
UPB	99934/2023	2070/23	DS	04.12.2023	2/549/0/3 Hønsveien 128 - Midlertidig brukstillatelse nybygg enebolig og garasje Hus A8	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	99970/2023	2072/23	DS	01.01.2024	41/122 Ostsundveien 29 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	100250/2023	2106/23	DS	11.12.2023	9/29 Nedre Måsan 13b - Godkjent reguleringsendring og opprettelse av ny grunneiendom	J	Henrik Andreas Borgnes Pfeiffer
UPB	100264/2023	2107/23	DS	04.12.2023	238/356 Kirkerudveien 6 - Godkjent søknad om arealoverføring	J	Sissel Haug
UPB	100273/2023	2109/23	DS	12.12.2023	78/72 Gjellumstubben 6 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	100308/2023	2110/23	DS	11.12.2023	80/21 Heggedalsveien 287 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Ørjan Kristoffer Søderblom
UPB	100310/2023	2111/23	DS	11.12.2023	78/72 Gjellumstubben 6 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	100322/2023	2112/23	DS	04.12.2023	52/12 Dalebakken 18 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Grethe Kirstine Løvald
UPB	100330/2023	2113/23	DS	30.11.2023	353/105 Storsandveien 81 - Oppheving av vedtak om tillatelse til rehabilitering av brygge	J	Karen Marie Brattum
UPB	100332/2023	2114/23	DS	11.12.2023	41/202 Vendelveien 41 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Inger Hagby
UPB	100334/2023	2116/23	DS	11.12.2023	33/69 Hvalstadveien 25 - Igangsettingstillatelse (IG 2)	J	Stig Sørum
UPB	100353/2023	2117/23	DS	11.12.2023	55/33 Hasselstien 45 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	100366/2023	2118/23	DS	11.12.2023	308/40 Grimsrudveien 251 - Avslag på søknad om rammetillatelse	J	Kristin Sagbakken
UPB	100387/2023	2119/23	DS	12.12.2023	58/328 Hvileskrenten 19 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	100427/2023	2120/23	DS	26.12.2023	41/371 Vendelveien 14 - Ferdigattest - Tilknytning til offentlig vann og avløp - Fritidsbolig	J	Unni Muland Rasmussen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
	3						
UPB	100429/2023	2121/23	DS	11.12.2023	55/809 Langenga 62 - Midlertidig brukstillatelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	100433/2023	2122/23	DS	26.12.2023	323/131 Holmsåsen 25 - Ferdigattest - Ettergodkjenning av tilbygg, innbygging og bruksendring - Fritidsbolig	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	100446/2023	2123/23	DS	13.12.2023	78/18 (tidligere 80/1) - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	100466/2023	2125/23	DS	13.12.2023	9/238 Brendrudlia 39 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	100467/2023	2126/23	DS	01.01.2024	40/1967 Odden 30 - Godkjent dispensasjon og rammetillatelse	J	Hanne Korsvold
UPB	100486/2023	2128/23	DS	13.12.2023	255/168 Vekstveien 3 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Ahmed Hassen Somo Ali
UPB	100490/2023	2130/23	DS	13.12.2023	57/52 Tilbygg til fritidsbolig - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Terje Blakstad
UPB	100506/2023	2131/23	DS	13.12.2023	276/72 - Bakkekroken - Avslag på søknad om opprettelse av ny grunneiendom	J	Grethe Kirstine Løvald
UPB	100547/2023	2133/23	DS	02.01.2024	39/409 Nesåsen 18 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Stig Sørum
UPB	100554/2023	2135/23	DS	14.12.2023	41/393 Vierndroget 67 Sone 20 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Hanne Korsvold
UPB	100597/2023	2136/23	DS	13.12.2023	329/15 Skjøttelvikveien 62 - Igangsettelsestillatelse til etablering av avløpsanlegg	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	100627/2023	2137/23	DS	13.12.2023	323/38 Tillatelse til tiltak i ett trinn - reparasjon / utskiftning av bærende konstruksjoner	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	100724/2023	2138/23	DS	29.12.2023	309/45 Åsheimveien 48 - Godkjent ny avkjørsel til enebolig, avslag på søknad om oppføring av ny garasje	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	100757/2023	2139/23	DS	13.12.2023	6/866 Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	100787/2023	2140/23	DS	29.12.2023	40/361 Vendla 51 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	100790/2023	2141/23	DS	13.12.2023	32/104 Bergerveien 12 - Igangsettingstillatelse	J	Vildana Suljic
UPB	100791/2023	2142/23	DS	13.12.2023	32/104 Bergerveien 12 - Igangsettingstillatelse	J	Vildana Suljic
UPB	100830/2023	2143/23	DS	13.12.2023	38/261 Fjellveien 19 - Ferdigattest - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Jarl Christian Kind
UPB	100852/2023	2145/23	DS	26.12.2023	79/553 Heggedalsbakken 72 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Ørjan Kristoffer Søderblom
UPB	100857/2023	2146/23	DS	14.12.2023	41/162 Slottsveien 5 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Stig Sørum

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
	3						
UPB	100875/2023	2147/23	DS	26.12.2023	7/372 Johan Drengsruds vei 52 - Endringstillatelse - Tilbygg - riving av glassbygg og nytt tilbygg	J	Charlotte Strøm
UPB	100913/2023	2148/23	DS	01.01.2024	30/31 Hvalstadåsen 8 B - Rammetillatelse for bruksendring av anneks til frittliggende sekundærbolig	J	Jeanette Juell
UPB	100929/2023	2149/23	DS	14.12.2023	41/220 Furuholmsveien 20 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Inger Hagby
UPB	100962/2023	2150/23	DS	13.12.2023	38/221 Husarveien 26 - Ferdigattest	J	Jørn Solheim
UPB	100965/2023	2151/23	DS	26.12.2023	324/138 Skolegaten 12B - Igangsettingtillatelse - Nybygg enebolig	J	Charlotte Strøm
UPB	100976/2023	2152/23	DS	13.12.2023	6/385 Vardefaret 4 Ferdigattest	J	Jørn Solheim
UPB	101005/2023	2153/23	DS	14.12.2023	3/539 - Igangsettingstillatelse del 2	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	101014/2023	2155/23	DS	01.01.2024	255/188 Vekstveien 23 - Rammetillatelse - Nybygg - kontorbygg	J	Christian Karlsen
UPB	101017/2023	2156/23	DS	26.12.2023	35/3 Åstadveien 27 - Avvisning av søknad om bruksendring - Låve til sekundærbolig	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	101019/2023	2157/23	DS	17.11.2023	238/162 Midlertidig brukstillatelse - Riggplass 2	J	Jørn Solheim
UPB	101036/2023	2158/23	DS	26.12.2023	13/68 Gamle Drammensvei 405B - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Bruksendring og konstruksjonsmessige inngrep - kjelleretasje	J	Terje Blakstad
UPB	101077/2023	2159/23	DS	05.01.2024	41/449 Avslag på søknad om dispensasjon og tillatelse - Nybygg fritidsbolig og uthus	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	101089/2023	2160/23	DS	22.12.2023	41/412 Brønnøyåsen 1 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Hanne Korsvold
UPB	101150/2023	2161/23	DS	26.12.2023	241/98 Nyveien 52 m.fl. - Godkjent søknad om dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelser pkt 2.1 og søknad om opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	101152/2023	2162/23	DS	26.12.2023	64/165 G. M. Brydes vei 10B - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Riving av uthus og nybygg enebolig	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	101155/2023	2163/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 23E - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101160/2023	2166/23	DS	26.12.2023	78/272 Røykenveien 287 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Ørjan Kristoffer Søderblom
UPB	101168/2023	2167/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 23B, 23C og 23D - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101173/2023	2168/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 23 - 23A - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Charlotte Strøm
UPB	101177/2023	2169/23	DS	26.12.2023	285/312 Torsrudstubben 10 - 16 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
	3						
UPB	101186/2023	2170/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 17 - 19 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101189/2023	2171/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 15E, 15F og 15G - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101194/2023	2172/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 15A - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101196/2023	2173/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 15B, 15C og 15D - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101197/2023	2174/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 1-7 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101199/2023	2175/23	DS	26.12.2023	285/312 Helledamsveien 9-11 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	101203/2023	2176/23	DS	26.12.2023	238/434 Vaterlandsveien 17 - Igangsettingstillatelse 1 - Grunnarbeider - Avløpspumpestasjon	J	Christian Karlsen
UPB	101205/2023	2177/23	DS	11.12.2023	55/33 snr. 70 - Avvisning av søknad om oppføring av balkong	J	Christian Karlsen
UPB	101216/2023	2179/23	DS	21.12.2023	38/657 Tømtebakken 1A - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Laila R. Hansen
UPB	101228/2023	2180/23	DS	11.12.2023	36/12 Grosetveien 27 - Igangsettingstillatelse del 1	J	Maria Radejko
UPB	101236/2023	2181/23	DS	21.12.2023	7/79 Øvre Drengsrud vei - 30 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Carport	J	Laila R. Hansen
UPB	101237/2023	2182/23	DS	01.01.2024	78/40, 78/25 - Underlandsveien 6, 8 og 10 - Godkjent søknad om arealoverføring	J	Karen Marie Brattum
UPB	101256/2023	2183/23	DS	21.12.2023	301/96 Cæsarbakken 18 - Tillatelse til tiltak - Rehabilitering av skorstein	J	Mette Berg-Jensen
UPB	101259/2023	2184/23	DS	26.12.2023	28/347 Langkroken 26C - Ferdigattest - Garasje	J	Jørn Solheim
UPB	101263/2023	2185/23	DS	22.12.2023	48/23 Leangveien 40AB og 42AB - Igangsettingstillatelse - Trinn 1	J	Terje Blakstad
UPB	101272/2023	2186/23	DS	26.12.2023	58/31 Vettreåsen 15 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Gunnar Birkeland
UPB	101278/2023	2187/23	DS	26.12.2023	39/790 Breivikveien 42 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Fasadeendring	J	Laila R. Hansen
UPB	101293/2023	2188/23	DS	30.11.2023	250/251 Hurumveien 36 - Rehabilitering av pipe	J	Mette Berg-Jensen
UPB	101299/2023	2189/23	DS	26.12.2023	357/86 Nedredammen 8 - Tillatelse til tiltak - Rehabilitering av pipe	J	Mette Berg-Jensen
UPB	101314/2023	2190/23	DS	26.12.2023	78/177/0/20 Østliveien 73 - Tillatelse til tiltak - Rehabilitering av pipe	J	Mette Berg-Jensen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
	3						
UPB	101322/2023	2191/23	DS	26.12.2023	3/99 Gamle Drammensvei 368 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Bruksendring	J	Laila R. Hansen
UPB	101325/2023	2192/23	DS	26.12.2023	214/352/0/10 Jakslandveien 28 - Tillatelse til tiltak - Rehabilitering av pipe	J	Mette Berg-Jensen
UPB	101332/2023	2193/23	DS	01.01.2024	92/62 Nordvannslia 36 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Henrik Storstein Øxnevad
UPB	101337/2023	2194/23	DS	26.12.2023	79/21 Homannsbyveien 20 - Tillatelse til tiltak - Rehabilitering av pipe	J	Mette Berg-Jensen
UPB	101355/2023	2195/23	DS	26.12.2023	46/6 Leangveien 31 - Ferdigattest - Ny garasje, støttemurer og noen mindre fasadeendringer	J	Jørn Solheim
UPB	101374/2023	2196/23	DS	26.12.2023	328/1/1 Isrenna 13 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	101390/2023	2197/23	DS	26.12.2023	1/278 Vakåsveien 31B - Tillatelse til tiltak i ett trinn - ombygging av garasje med boder og oppføring av støttemur i forbindelse med garasje.	J	Laila R. Hansen
UPB	101409/2023	2198/23	DS	26.12.2023	337/78 Brastadveien 2 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Riving og nybygg to tomannsboliger	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	101415/2023	2199/23	DS	01.01.2024	41/266 Vendelveien 29 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Inger Hagby
UPB	101453/2023	2200/23	DS	26.12.2023	8/99 Hukerveien 21- Ferdigattest - Tilbygg inngangsparti	J	Jørn Solheim
UPB	101454/2023	2201/23	DS	01.01.2024	15/35 Solliveien 8A - Igangsettingstillatelse - Nybygg sekundærbolig	J	Terje Blakstad
UPB	101459/2023	2202/23	DS	26.12.2023	328/40 Holtnesveien 35 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - oppføring av driftsbygning i landbruk	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	101464/2023	2203/23	DS	26.12.2023	78/30 Vollenveien 153 - Ferdigattest - Riving / sanering av eksisterende bolig	J	Jørn Solheim
UPB	101479/2023	2205/23	DS	17.11.2023	282/40 Konvallveien 23 - Ferdigattest	J	Jørn Solheim
UPB	101502/2023	2206/23	DS	26.12.2023	210/128 Igangsettingstillatelse nr 1 - innvendig ombygging	J	Charlotte Strøm
UPB	101517/2023	2207/23	DS	26.12.2023	24/274 Godkjent opprettelse av ny grunneiendom for felt H5	J	Sissel Haug
UPB	101524/2023	2208/23	DS	26.12.2023	39/303 Årengveien 13 - Ferdigattest - Utbedring av skorstein	J	Jørn Solheim
UPB	101538/2023	2210/23	DS	08.01.2024	29/23 Vakåsveien 105 Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Hanne Korsvold
UPB	101547/2023	2211/23	DS	01.01.2024	7/22 Drengsrudveien 55 B – Rammetillatelse til oppføring av enebolig og garasje	J	Gunnar Birkeland
UPB	101548/2023	2212/23	DS	01.01.2024	7/22 Drengsrudveien 55 C - Rammetillatelse til oppføring av enebolig og garasje	J	Gunnar Birkeland

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
	3						
UPB	101561/202 3	2213/23	DS	26.12.2023	255/185 Johan Follestads vei 23 - Igangsettingstillatelse 1	J	Marte Kvinnegard
UPB	101706/202 3	2214/23	DS	03.01.2024	50/258 m.fl. - Godkjent opprettelse av ny anleggseiendom	J	Sissel Haug
UPB	101724/202 3	2215/23	DS	26.12.2023	32/104 Bergerveien 12 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Terrengebearbeidelse, etablering av fundament for fremtidig gangbru, anleggelse av renner med erosjonssikring for bortledning av overvann til Neselva	J	Laila R. Hansen
UPB	101747/202 3	2216/23	DS	26.12.2023	55/33/0/160 Apalstien 23 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Gunnar Birkeland
UPB	101748/202 3	2217/23	DS	02.01.2024	30/285 Hvalstadlia 42 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Sammenslåing av boenheter	J	Erlend Isachsen
UPB	101778/202 3	2218/23	DS	08.01.2024	345/13 Filtvetveien 103 - Avslag på søknad om dispensasjon og opprettelse av ny grunneiendom	J	Mathilde Høglund
UPB	101792/202 3	2220/23	DS	05.01.2024	343/60 Øvre Husebykollen 5 - Avslag på søknad om tiltak i ett trinn med dispensasjon for oppføring av garasje og terrengendringer	J	Håkon Johansen
UPB	101797/202 3	2221/23	DS	16.11.2023	336/70 Vestre Strandvei 45 - Ferdigattest for oppføring av forstøtningsmurer og fjerning av platting	J	Jørn Solheim
UPB	101875/202 3	2222/23	DS	11.12.2023	39/1624 Solkroken 20 - Vedtak om avvisning av klage	J	Anita Kotte Syversen
UPB	101893/202 3	2223/23	DS	17.11.2023	307/34 Dramstadveien 26 og 28 Tillatelse til tiltak i ett trinn - Minirensanlegg	J	Kristin Sagbakken
UPB	101905/202 3	2225/23	DS	26.12.2023	28/215 Ravnsborgveien 41 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Fasadeendring	J	Wahid Cherif
UPB	101942/202 3	2226/23	DS	17.11.2023	34/17 Solstadveien 35, Libakken - Godkjent reguleringsendring - Bevaring	J	Henrik Andreas Borgnes Pfeiffer
UPB	101956/202 3	2227/23	DS	17.11.2023	210/128 - Igangsettingstillatelse nr. 2 - innvendig ombygging	J	Charlotte Strøm
UPB	101963/202 3	2229/23	DS	05.01.2024	243/125 Sundbyveien 12B - Rammetillatelse - Fasadeendring og ombygging enebolig	J	Charlotte Strøm
UPB	101948/202 3	2230/23	DS	17.11.2023	251/384 Ivers vei 36 -Svar på søknad om iangsettingstillatelse av støttemur	J	Mette Berg-Jensen
UPB	102005/202 3	2231/23	DS	30.11.2023	307/34 Dramstadveien 26 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Tilbygg	J	Kristin Sagbakken
UPB	102012/202 3	2232/23	DS	30.11.2023	237/879/0/2 Eikeleina 53 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Rehabilitering av pipe	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	102024/202 3	2233/23	DS	30.11.2023	277/34 Grimsrudveien 46A - Ferdigattest for rehabilitering av våningshus	J	Jørn Solheim
UPB	102035/202 3	2234/23	DS	11.12.2023	77/93 Løvhaugen 28 - Ferdigattest for nybygg enebolig med hybel/sokkelleilighet	J	Jørn Solheim

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	102047/2023	2235/23	DS	28.12.2023	40/1968 Odden 32 - Midlertidig brukstillatelse for endring av enebolig med garasje	J	Jørn Solheim
UPB	102077/2023	2237/23	DS	01.01.2024	240/362 Bekkeliveien 12 - Tillatelse til tiltak i ett trinn og dispensasjon fra plankrav - garasje	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	102081/2023	2238/23	DS	28.12.2023	261/18 Grimsrudveien 43 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Espen Samdal
UPB	102089/2023	2239/23	DS	29.12.2023	250/368 Furuveien 30 - Endringstillatelse	J	Espen Samdal
UPB	102146/2023	2240/23	DS	01.01.2024	1/31 Kirkelia 7 - Ferdigattest for etablering av HC-toalett og bruksendring	J	Jørn Solheim
UPB	102163/2023	2241/23	DS	01.01.2024	301/29 Sætrebakken 1 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Godkjent dispensasjon fra byggegrense mot fylkesvei	J	Karen Marie Brattum
UPB	102164/2023	2242/23	DS	01.01.2024	56/2 Konglungveien 19 - Ferdigattest for ny stikkledning til Strandsitterhuset	J	Jørn Solheim
UPB	102172/2023	2244/23	DS	30.11.2023	41/141 Sone 5 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	102184/2023	2245/23	DS	30.11.2023	343/65 Hyggenstien 9 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Montering av pipe	J	Mette Berg-Jensen
UPB	102196/2023	2246/23	DS	30.11.2023	41/16 Vendelveien 67 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Stig Sørum
UPB	102197/2023	2247/23	DS	01.01.2024	68/125 Høymyrveien 31 - Omgjøring av del av vedtak - endring av gebyr - Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Charlotte Strøm
UPB	102201/2023	2248/23	DS	01.01.2024	282/91 Åsakerveien 11 - Midlertidig brukstillatelse - Underetasje for nybygg enebolig	J	Jørn Solheim
UPB	102203/2023	2249/23	DS	30.11.2023	47/167 Nedre Båstad vei 7 - Endringstillatelse - Nybygg sekundærbolig	J	Frode Sørensen
UPB	100704/2023	2250/23	DS	04.01.2024	251/472 - Nytt vedtak om avslag på søknad om tilbygg til fritidsbolig	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	102252/2023	2251/23	DS	29.11.2023	3/124 Kirkeveien 179D - Igangsettingstillatelse	J	Wahid Cherif
UPB	102253/2023	2252/23	DS	27.11.2023	345/6 Nordstrandveien 11 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Charlotte Strøm
UPB	102260/2023	2253/23	DS	01.01.2024	26/43 Hønsveien 7 - Igangsettingstillatelse - Riving og nybygg - Bod	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	102156/2023	2254/23	DS	01.01.2024	306/42 m.fl. Klokkarstua næringspark - Godkjent reguleringsendring av reguleringsplan for Nedre Ugstad	J	Rune Rian
UPB	102307/2023	2255/23	DS	29.11.2023	81/11/0/1 Gamle Heggedalsvei 25A og 25B - Ferdigattest for tilbygg og etablering av boenhet	J	Jørn Solheim
UPB	102348/2023	2257/23	DS	01.01.2024	30/34 Hvalstadåsen 7 - Rammetillatelse	J	Wahid Cherif

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	102355/2023	2258/23	DS	02.01.2024	92/188 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Frode Sørensen
UPB	102378/2023	2259/23	DS	01.01.2024	250/123 Killingholmen 27 - Ferdigattest for tilbygg på hytte	J	Jørn Solheim
UPB	102431/2023	2260/23	DS	02.01.2024	308/146 Selvigskogen 1 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Gunnar Birkeland
UPB	102446/2023	2261/23	DS	01.01.2024	40/359 Vendelfaret 11 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	102447/2023	2262/23	DS	02.01.2024	43/51 Reistadjordet 32 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Gunnar Birkeland
UPB	102453/2023	2263/23	DS	01.01.2024	1/273 Rugdeveien 4 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Gunnar Birkeland
UPB	102477/2023	2265/23	DS	30.11.2023	241/1 Sundbyveien 4 - Igangsettingstillatelse til etablering av basestasjon med tilhørende stolpe	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	102513/2023	2266/23	DS	30.11.2023	40/124 Vestre vei 11 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Nybygg tomannsbolig	J	Frode Sørensen
UPB	102516/2023	2267/23	DS	30.11.2023	15/21 Vøyen Terrasse 25 - Endringstillatelse - Riving og nybygg	J	Falah Issa
UPB	102531/2023	2268/23	DS	30.11.2023	7/443 Vardefaret 4 - Søndre Borgen barnehage - Igangsettingstillatelse (IG 1) - Grunnarbeider, bunnledninger og fundamentering	J	Stig Sørum
UPB	102547/2023	2269/23	DS	05.12.2023	40/375 Vendelfaret 19 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	102552/2023	2270/23	DS	29.11.2023	238/441 Eternitveien 4 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Virksomhetsskilt	J	Espen Samdal
UPB	102576/2023	2271/23	DS	29.11.2023	336/162 Hageveien 13 - Tillatelse til tiltak i ett trinn for oppføring av tilbygg, påbygg og garasje	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	102583/2023	2272/23	DS	27.11.2023	270/7 Luftveien 8 - Igangsettingstillatelse 2	J	Ørjan Kristoffer Søderblom
UPB	102611/2023	2273/23	DS	27.11.2023	255/176 Johan Follestads Vei 18 - Igangsettingstillatelse nr. 2 - Tilbygg med lager	J	Espen Samdal
UPB	102621/2023	2274/23	DS	05.01.2024	238/125 Kirkealleen 4A - Godkjent reguleringsendring	J	Jørgen Rusten-Rutledal
UPB	102629/2023	2275/23	DS	27.11.2023	50/282 ASKER STASJON - Igangsettingstillatelse - Trinn 2	J	Terje Blakstad
UPB	102650/2023	2276/23	DS	29.11.2023	355/39 Engeneveien 7 - Igangsettingstillatelse nr. 2 - Fundamentering og montering av stålkonstruksjoner	J	Kristin Sagbakken
UPB	102657/2023	2277/23	DS	05.01.2024	326/27 Støaveien 23 - Avslag på søknad om tiltak i ett trinn	J	Ørjan Kristoffer Søderblom
UPB	102686/2023	2278/23	DS	05.12.2023	326/9/68 Berglibakken 23 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	102691/2023	2279/23	DS	29.11.2023	279/43, 279/57, 279/37 Bjørndalsåsen 14,18 og 20 - Ferdigattest for minirenseanlegg	J	Jørn Solheim
UPB	102804/2023	2280/23	DS	01.01.2024	312/27 Nordjordet 1 - Ferdigattest for tilbygg mot vest inngangsparti og vaskerom	J	Jørn Solheim
UPB	102837/2023	2281/23	DS	01.01.2024	241/249 Engebråtenveien 10 - Tillatelse til tiltak - Nybygg - Enebolig med utleieleilighet	J	Charlotte Strøm
UPB	102853/2023	2282/23	DS	01.01.2024	89/210 Rundtom 40 - Ferdigattest for bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Jørn Solheim
UPB	102855/2023	2283/23	DS	03.01.2024	246/151 Fagertunveien 11 - Godkjent opprettelse av nye grunneiendommer	J	Jørgen Rusten-Rutledal
UPB	102861/2023	2284/23	DS	02.01.2024	248/2 Delfelt B1 Nybygg - Rammetillatelse - Boligblokk med 18 boenheter, parkeringsgarasje, utvendige boder samt opparbeidelse av utomhusarealer	J	Charlotte Strøm
UPB	102864/2023	2285/23	DS	29.11.2023	282/168 Rogneveien 9 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	102867/2023	2286/23	DS	29.11.2023	282/151 Rogneveien 11 - Tillatelse til tiltak - Etablering av brannalarmanlegg	J	Charlotte Strøm
UPB	102884/2023	2287/23	DS	01.01.2024	325/1/9/0 Sandtangen 34 - Ferdigattest for riving og oppføring av nybygg fritidsbolig	J	Jørn Solheim
UPB	102903/2023	2288/23	DS	01.01.2024	39/174 Solveien 42 - Ferdigattest for erstatningsbygg for tidligere anneks	J	Jørn Solheim
UPB	102934/2023	2289/23	DS	01.01.2024	8/407 Gamle Drammensvei 283 - Igangsettingtillatelse	J	Stig Sørum
UPB	102940/2023	2290/23	DS	01.01.2024	41/122 Ostsundveien 29 - Avslag på søknad om retting av matrikkel	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	102975/2023	2291/23	DS	02.01.2024	36/5 Retting av matrikkel - Helårsbolig registrert som fritidsbolig	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	102980/2023	2293/23	DS	29.11.2023	92/625/0/2 Grobråtenveien 57A - Avvisning av søknad om ferdigattest	J	Jørn Solheim
UPB	102996/2023	2294/23	DS	02.01.2024	6/415 - Tillatelse til tiltak i ett trinn, fasadeendring og bruksendring	J	Laila R. Hansen
UPB	103005/2023	2295/23	DS	01.01.2024	32/16 Sandekra 15-33 - Midlertidig brukstillatelse boligblokk J	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103025/2023	2296/23	DS	01.01.2024	32/288 Sandekra 1 - Midlertidig brukstillatelse - Parkeringskjeller del 1	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103034/2023	2297/23	DS	01.01.2024	212/382 Vesledamveien 14 - Tillatelse til tiltak - Utvidelse av eksisterende garasje	J	Ahmed Hassen Somo Ali
UPB	103051/2023	2298/23	DS	01.01.2024	24/275 Hønskollen 11A og 11B - Ferdigattest for nybygg tomannsbolig	J	Jørn Solheim
UPB	103080/2023	2299/23	DS	11.12.2023	250/151 Havreveien 13 - Midlertidig brukstillatelse for 13c og 13d samt felles adkomstvei og lekeplass	J	Jørn Solheim

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	103108/2023	2301/23	DS	01.01.2024	44/43 Hvalsveien 54 - Rammetillatelse - utvidelse av eksisterende terrasse og fasadeendring	J	Maria Radejko
UPB	103112/2023	2302/23	DS	02.01.2024	39/2004 Nesbukta 35B - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Hanne Korsvold
UPB	103150/2023	2303/23	DS	03.01.2024	237/119 Lønneveien 1 - Ferdigattest - Garasje	J	Jarl Christian Kind
UPB	103161/2023	2304/23	DS	02.01.2024	40/483 Høyfjellsåsen 14 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103163/2023	2305/23	DS	04.01.2024	79/281 Røykenveien 354C - Godkjent dispensasjoner - Garasje	J	Karen Marie Brattum
UPB	103170/2023	2306/23	DS	02.01.2024	55/33/0/10 Hasselstien 45 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103188/2023	2307/23	DS	03.01.2024	81/45 Nyborgåsen 5 - Igangsettingtillatelse	J	Laila R. Hansen
UPB	103166/2023	2308/23	DS	02.01.2024	28/148 Brusetveien 74 - Endringstillatelse	J	Falah Issa
UPB	103201/2023	2310/23	DS	02.01.2024	336/261 Østre Strandvei 79 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	103234/2023	2312/23	DS	02.01.2024	3/36 Kirkeveien 167 - Igangsettingtillatelse	J	Laila R. Hansen
UPB	103253/2023	2313/23	DS	02.01.2024	40/1895 Østre vei 38 A - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103255/2023	2314/23	DS	02.01.2024	32/35 Lundekroken - Ferdigattest blokk 7 og blokk 8	J	Jarl Christian Kind
UPB	103299/2023	2316/23	DS	02.01.2024	56/168 - Konglungfaret 9 - Tillatelse til tiltak	J	Laila R. Hansen
UPB	103311/2023	2317/23	DS	03.01.2024	212/510 Trollkleiva 28 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Justering og oppfylling av terreng	J	Mette Berg-Jensen
UPB	103312/2023	2318/23	DS	01.12.2023	328/41 Holtnesveien 27 - Ferdigattest avløpsanlegg	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103314/2023	2320/23	DS	02.01.2024	58/190 L.P. Wettres vei 44 - Tillatelse til tiltak	J	Laila R. Hansen
UPB	103317/2023	2321/23	DS	11.12.2023	324/144 Skolegaten 18 B - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103332/2023	2322/23	DS	03.01.2024	39/1394 Grønsundåsen 67 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	103342/2023	2323/23	DS	02.01.2024	2/183 Asker Terrasse 39 A og B - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103355/2023	2324/23	DS	02.01.2024	236/3 Bøveien 38 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Mette Berg-Jensen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	103363/2023	2325/23	DS	02.01.2024	328/291 Smedåsveien 27 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Mette Berg-Jensen
UPB	103371/2023	2326/23	DS	02.01.2024	34/94 Solstadveien 33 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Terje Blakstad
UPB	103376/2023	2327/23	DS	02.01.2024	78/350 Østliveien 113 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Mette Berg-Jensen
UPB	103413/2023	2328/23	DS	03.01.2024	357/185 Nedredammen 10 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	103420/2023	2329/23	DS	03.01.2024	336/1 - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom for veigrunn med tilliggende areal	J	Sissel Haug
UPB	103497/2023	2331/23	DS	03.01.2024	30/34 Hvalstadåsen 5 - Igangsettingstillatelse	J	Wahid Cherif
UPB	103501/2023	2333/23	DS	05.01.2024	5/112 Borgentoppen 31 - Rammetillatelse - Enebolig	J	Laila R. Hansen
UPB	103505/2023	2334/23	DS	04.12.2023	67/149 Espens Vei 17 - Rammetillatelse	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	103513/2023	2336/23	DS	03.01.2024	335/156 Dustadveien 1 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103506/2023	2337/23	DS	03.01.2024	60/41 Skytterveien 25 - Igangsettingstillatelse	J	Falah Issa
UPB	103550/2023	2339/23	DS	11.12.2023	90/97/0/1 Solbergfjellet 5 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103587/2023	2340/23	DS	03.01.2024	28/65 Arvid Andresens vei 25 - Endringstillatelse - Nybygg tomannsbolig med underjordisk garasje	J	Frode Sørensen
UPB	103595/2023	2341/23	DS	05.12.2023	92/666 Dikemarkveien 2 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103599/2023	2342/23	DS	03.01.2024	15/21 - Igangsettingstillatelse - Riving og nybygg	J	Falah Issa
UPB	103600/2023	2343/23	DS	04.01.2024	29/288 og 29/289 Brusetfaret 28 - 34 - Godkjent reguleringsendring	J	Mathilde Høglund
UPB	103609/2023	2344/23	DS	03.01.2024	41/118, 4/254 - Avslag på søknad om reduksjon av gebyr	J	Hanne Korsvold
UPB	103615/2023	2347/23	DS	03.01.2024	301/96 Cæsarbakken 18 - Midlertidig brukstillatelse for tilbygg, fasadendring og mindre terrengendring	J	Jørn Solheim
UPB	103617/2023	2348/23	DS	05.12.2023	329/63 Skjøttelvikveien 23 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103621/2023	2349/23	DS	05.12.2023	246/248 Høvikskogen - Ferdigattest for oppgradering av vei	J	Jørn Solheim
UPB	103616/2023	2350/23	DS	05.12.2023	24/20 Hønsveien 80 - Anmodning om at søknad om ferdigattest reaktiveres og behandles	J	Unni Muland Rasmussen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	103626/2023	2351/23	DS	05.12.2023	24/20 Hønsveien 80 Ferdigattest - Riving, nybygg to eneboliger	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103658/2023	2352/23	DS	14.12.2023	39/2019 Bjørklundsveien 24A - Endringstillatelse - Nybygg enebolig med integrert garasje og sekundærbolig	J	Frode Sørensen
UPB	103659/2023	2353/23	DS	03.01.2024	9/316 Østre Jansrud 141 - Avslag - Tilbygg og bruksendring	J	Eline Stenstrøm Moshuus
UPB	103666/2023	2354/23	DS	03.01.2024	336/292 Skoledalen 8C - Ferdigattest for enebolig	J	Jørn Solheim
UPB	103678/2023	2355/23	DS	06.12.2023	39/434 Endringstillatelse	J	Frode Sørensen
UPB	103709/2023	2356/23	DS	03.01.2024	40/271 Kjeksla 11- Igangsettingstillatelse nr. 2 - Påbygg, tilbygg og underbygging av eksisterende bolig	J	Erlend Isachsen
UPB	103729/2023	2358/23	DS	11.12.2023	2/61 Nedre Askerhagen 06 - Ferdigattest for snuhammer	J	Jørn Solheim
UPB	103730/2023	2359/23	DS	05.01.2024	325/121 Aasskogveien - Tillatelse til tiltak i ett trinn og innvilget dispensasjon for oppføring av ny fritidsbolig	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	103731/2023	2360/23	DS	11.12.2023	240/190 Kirkerudveien 4 - Ferdigattest for rehabilitering av pipe	J	Jørn Solheim
UPB	103733/2023	2361/23	DS	03.01.2024	261/158 Grimsrudveien 144C - Ferdigattest for rehabilitering av pipe	J	Jørn Solheim
UPB	103734/2023	2362/23	DS	03.01.2024	251/301 Skaulia 12 - Rammetillatelse til tilbygg og fasadeendring	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	103742/2023	2363/23	DS	03.01.2024	81/257, 81/258 Skjellestadåsen - Ferdigattest for felles VA anlegg	J	Jørn Solheim
UPB	103747/2023	2364/23	DS	03.01.2024	62/11 Gudolf Blakstads vei 40 - Ferdigattest for skjermtak, inngangsparti	J	Jørn Solheim
UPB	103749/2023	2365/23	DS	03.01.2024	78/44 Vollenveien 132 - Ferdigattest - Rehabilitering ny ledningstrasè og tilkobling til kommunal ledning	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103761/2023	2366/23	DS	03.01.2024	55/231 Kjøiveien 24 - Tillatelse til tiltak i ett trinn fasadeendring m.m.	J	Vildana Suljic
UPB	103762/2023	2367/23	DS	05.01.2024	355/39 Engeneveien 7 - Tillatelse til tiltak i ett trinn og godkjent dispensasjon - Garderobeanlegg	J	Kristin Sagbakken
UPB	103779/2023	2368/23	DS	03.01.2024	279/1 Ovnerudveien 27 - Godkjent dispensasjon for oppføring av solcellepanel	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	103795/2023	2370/23	DS	11.12.2023	63/46 Åsliveien 18A - Ferdigattest for bruksendring	J	Jørn Solheim
UPB	103800/2023	2371/23	DS	03.01.2024	30/122,122,30,123 Brusetsvingen 31 A - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg rekkehus felt B1 øst rekke B A-C	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103804/2023	2373/23	DS	03.01.2024	40/326 - Delvis kreditering av gebyr - Nybygg tomannsbolig og underjordisk garasjeanlegg Otto Blehrs vei 46A	J	Frode Sørensen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	103820/2023	2374/23	DS	03.01.2024	212/510 Trollkleiva 28 - Ferdigattest - terrengjustering og takoverbygg mellom garasje og bolig	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103829/2023	2375/23	DS	11.12.2023	39/90 - Nesbukta 6A - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103836/2023	2376/23	DS	11.12.2023	40/302 Kollenveien 10A - Midlertidig brukstillatelse for ombygging av bolig og fasadeendring	J	Jørn Solheim
UPB	103857/2023	2377/23	DS	05.01.2024	2/56 Kirkeveien 222F - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Sissel Haug
UPB	103876/2023	2378/23	DS	03.01.2024	2/200 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Fasadeskilt	J	Terje Blakstad
UPB	103878/2023	2379/23	DS	03.01.2024	39/2055 Granveien 47A - Ferdigattest - Oppføring av enebolig med tilhørende støttemur	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103890/2023	2380/23	DS	03.01.2024	39/49 Landøyveien 132 - Delvis kreditering av gebyr - Endring av takteking med integrert solcellepanel	J	Frode Sørensen
UPB	103910/2023	2381/23	DS	04.01.2024	251/749 Feveien 2B - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	103911/2023	2382/23	DS	05.01.2024	55/33 snr. 237 - Ufullstendig søknad - Tilbygg Rekkehus	J	Wahid Cherif
UPB	103915/2023	2383/23	DS	04.01.2024	336/357 Rådyrveien 7 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Håkon Johansen
UPB	103916/2023	2384/23	DS	03.01.2024	210/167 Bitehagen 16 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	103921/2023	2385/23	DS	05.01.2024	29/161 Nye Vakåsvei 8A - Tillatelse til tiltak	J	Terje Blakstad
UPB	103930/2023	2386/23	DS	11.12.2023	2/544, 2/556, 2/106 - Avslag på søknad om nedsettelse av gebyr	J	Frode Sørensen
UPB	103932/2023	2387/23	DS	08.12.2023	301/616 (tidl. 301/107) Midtre Gunnaråsen 6 - Endringstillatelse	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	103949/2023	2390/23	DS	08.01.2024	330/41 Rødsteigåsen 22 - Avslag på søknad om dispensasjon	J	Dalia Sofie Fakhrzad
UPB	103960/2023	2392/23	DS	05.01.2024	238/181 - Prestenga 22 - Tillatelse til tiltak - fravik fra tek - Bruksendring, fasadeendring og oppføring underbygg	J	Charlotte Strøm
UPB	103969/2023	2394/23	DS	03.01.2024	30/122 Brusetsvingen 33 - Midlertidig brukstillatelse - Opparbeidelse av utearealer, veianlegg, parkering og oppføring av garasje felt F_SPA	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	103974/2023	2395/23	DS	04.01.2024	63/163 Østenstadlia 24 - Rammetillatelse - Tilbygg veranda	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	103975/2023	2396/23	DS	04.01.2024	27/21 Avslag på søknad om nedsettelse av gebyr - Nybygg enebolig med integrert sekundærbolig Holmenåsen 9	J	Frode Sørensen
UPB	103986/2023	2397/23	DS	03.01.2024	30/122 Brusetsvingen 31 og 33 - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg rekkehus felt B2 rekke C	J	Unni Muland Rasmussen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	103991/2023	2398/23	DS	05.01.2024	238/322 Tillatelse til tiltak - Bruksendring av rom fra tilleggsdel til hoveddel	J	Terje Blakstad
UPB	104016/2023	2400/23	DS	05.01.2024	40/1947 Jon Smørs Vei 19 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Hanne Korsvold
UPB	104050/2023	2401/23	DS	03.01.2024	72/80 Nilsemarka 9 - Ferdigattest - Rehabilitering av skorstein	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104051/2023	2402/23	DS	04.01.2024	15/19 Semsveien 126 (Gatenummer 2) - Godkjent dispensasjon og endringstillatelse- nybygg bolig	J	Erlend Isachsen
UPB	104057/2023	2403/23	DS	05.01.2024	11/26 Solliveien 43 - Tillatelse til tiltak i et trinn for tilkobling av vann og avløp	J	Terje Blakstad
UPB	104062/2023	2404/23	DS	05.01.2024	40/1408 Øverbergveien 24D - Avvisning av søknad	J	Frode Sørensen
UPB	104072/2023	2405/23	DS	04.01.2024	47/100 Nedre Båstad vei 7B - Endringstillatelse - Nybygg sekundærbolig	J	Inger Hagby
UPB	104076/2023	2406/23	DS	05.01.2024	40/1599 Olabakken - Godkjent dispensasjon og tillatelse til tiltak i ett trinn - Oppgradering av basestasjon	J	Inger Hagby
UPB	104079/2023	2407/23	DS	05.01.2024	40/8 Øverbergveien 2A - Godkjent dispensasjon og rammetillatelse	J	Inger Hagby
UPB	104094/2023	2408/23	DS	04.01.2024	303/14 Østernveien 5 - Ferdigattest for tilbygg garasje	J	Jørn Solheim
UPB	104101/2023	2409/23	DS	05.01.2024	346/46 Filtvet - Avvisning på søknad om tiltak i ett trinn	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	104130/2023	2410/23	DS	04.01.2024	4/13 Dæliveien 47 - Ferdigattest for nybygg enebolig	J	Jørn Solheim
UPB	104138/2023	2411/23	DS	04.01.2024	39/439 Årengveien 5 B - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	104155/2023	2412/23	DS	04.01.2024	282/116 Sagveien 24 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	J	Jarl Christian Kind
UPB	104183/2023	2413/23	DS	04.01.2024	285/120 Bølstadveien 43 - Tillatelse til personlig ansvarsrett som selvbygger for deler av tiltaket	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	104184/2023	2414/23	DS	04.01.2024	39/1640 Solkroken 23 - Ferdigattest for etablering av støttemur og flaggstang	J	Jørn Solheim
UPB	104205/2023	2415/23	DS	04.01.2024	164/1 Trevaren øst og vest med tilstøtende gang- og sykkelveier og Ferdigattest for gang- og sykkelveier og komplettering Miljøgata/Heggedalsveien	J	Jørn Solheim
UPB	104214/2023	2417/23	DS	04.01.2024	326/66 Brønnveien 41 - Ferdigattest for garasje med bod	J	Jørn Solheim
UPB	104226/2023	2418/23	DS	04.01.2024	38/513 Grenaderveien 16 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104229/2023	2419/23	DS	04.01.2024	64/80 Nordstrandbakken 9 - Ufullstendig søknad	J	Ørjan Kristoffer Søderblom

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	104236/2023	2420/23	DS	05.01.2024	30/31 Hvalstadåsen 8B - Igangsettingtillatelse for bruksendring av annek	J	Jeanette Juell
UPB	104247/2023	2422/23	DS	04.01.2024	285/120 Bølstadveien 43 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104249/2023	2423/23	DS	04.01.2024	32/16 Sandekra 16-20 - Midlertidig brukstillatelse Hus N	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104257/2023	2425/23	DS	04.01.2024	250/391 Sigrids Vei 8 - Ferdigattest for riving av pipe og montering av ny stålp	J	Jørn Solheim
UPB	104267/2023	2426/23	DS	04.01.2024	80/21 Heggedalsveien 287 - Ferdigattest for rehabilitering av skorstein	J	Jørn Solheim
UPB	104287/2023	2427/23	DS	05.01.2024	92/689 Bjerkealleen 18B - Tillatelse til tiltak i ett trinn- nybygg enebolig med sek. leilighet og int. garasje	J	Wahid Cherif
UPB	104288/2023	2428/23	DS	04.01.2024	336/688 Lindeveien 8 - Ferdigattest for bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel	J	Jørn Solheim
UPB	104290/2023	2429/23	DS	04.01.2024	40/584 Vesthellinga 20 - Ettergodkjenning av boenhet seksjon 2	J	Frode Sørensen
UPB	104299/2023	2431/23	DS	04.01.2024	39/174 Solveien 42 - Ferdigattest for rehabilitering av pipe	J	Jørn Solheim
UPB	104301/2023	2432/23	DS	04.01.2024	301/96 Cæsarbakken 18 - Ferdigattest for rehabilitering av skorstein	J	Jørn Solheim
UPB	104302/2023	2433/23	DS	04.01.2024	50/204 Fredtunveien 53 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104308/2023	2435/23	DS	04.01.2024	9/17 Gamle Drammens vei 354 - Midlertidig brukstillatelse	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104310/2023	2436/23	DS	05.01.2024	331/21 Knattvoldlia 7 - Rammetillatelse	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	104322/2023	2437/23	DS	04.01.2024	357/86 Nedredammen 8 - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104327/2023	2438/23	DS	05.01.2024	276/88 Damveien 12 - Midlertidig brukstillatelse	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104337/2023	2439/23	DS	04.01.2024	213/4 Mølleveien 8B - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	104343/2023	2441/23	DS	05.01.2024	23/153 Hønsmyra 10 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Hanne Korsvold
UPB	104304/2023	2442/23	DS	05.01.2024	28/148 Brusetveien 74 - Retting av gitt tillatelse for riving av brannskadet bolig og oppføring av ny med mindre leilighet og garasje	J	Falah Issa
UPB	104345/2023	2443/23	DS	04.01.2024	31/180 Torstadveien 31 - Ferdigattest for ettergodkjenning av sekundærleilighet i u.etasje	J	Jørn Solheim
UPB	104375/2023	2445/23	DS	05.01.2024	355/39 Engeneveien 7 - Tillatelse til tiltak i ett trinn og godkjent dispensasjon - Fangdam "Pilot"	J	Kristin Sagbakken

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	104378/2023	2447/23	DS	05.01.2024	38/657 Tømtebakken 1A - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104387/2023	2448/23	DS	05.01.2024	11/44 Tillatelse til tiltak - Tilkopling av vann- og avløp	J	Terje Blakstad
UPB	104389/2023	2449/23	DS	05.01.2024	336/701 Lindeveien 18 - Ferdigattest for endring av konstruksjon bjelkeutveksling i bærevegg	J	Jørn Solheim
UPB	104454/2023	2450/23	DS	04.01.2024	40/142 Østre vei 18 - Ferdigattest nybygg garasje	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104458/2023	2451/23	DS	04.01.2024	41/308 Ladeveien 14 - Ferdigattest nybygg fritidsbolig	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104462/2023	2452/23	DS	04.01.2024	50/282 Hagaløkkveien 17 Ferdigattest - Ombygging av taxibod til offentlig HC-toalett og toalett for sjåførere	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104472/2023	2453/23	DS	04.01.2024	6/584 Jerpefaret 16 - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg enebolig og garasje	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104479/2023	2454/23	DS	05.01.2024	79/87 Tyttebærtråkket 1-7 - Midlertidig brukstillatelse parkeringskjeller under bygg E	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104529/2023	2455/23	DS	05.01.2024	39/287 Landøyveien 5 - Varsel om avslag og mangler i søknad	J	Frode Sørensen
UPB	104538/2023	2456/23	DS	05.01.2024	28/111 m.fl. - Rammetillatelse - Sanering, utbedring og oppgradering av VA-nettet	J	Wahid Cherif
UPB	104539/2023	2457/23	DS	05.01.2024	15/21 - Omgjøring av vedtak om igangsettingstillatelse	J	Falah Issa
UPB	104543/2023	2458/23	DS	26.12.2023	38/121/0/3 Nordengveien 14 - Rammetillatelse - Altan	J	Terje Blakstad
UPB	104544/2023	2459/23	DS	05.01.2024	40/489 Storengveien 1 A - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104549/2023	2460/23	DS	05.01.2024	40/495 Jon Smørs vei 1 B - Ferdigattest	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104551/2023	2461/23	DS	05.01.2024	39/1823 Grønnsundveien 48 Ferdigattest - Endring av våtrom, bruksendring og åpning i bærevegg	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104554/2023	2462/23	DS	05.01.2024	70/3 Yggesetveien 10 A - Ferdigattest - Fyllestasjon for flytende biogass	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104558/2023	2463/23	DS	05.01.2024	335/258 Smeodden 2 - Ferdigattest - Tilbygg fritidsbolig, tilbygg mellom annekts og hovedhytte, etablering av basseng og støttemur samt oppføring av garasje	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	104570/2023	2464/23	DS	05.01.2024	36/5 Vedtak om delvis dekning av sakskostnader	J	Peder Furu Flingtorp
UPB	104631/2023	2466/23	DS	05.01.2024	6/64 Kjønebråten - Igangsettingstillatelse 3 - Opparbeidelse av resterende utearealer inkludert vei	J	Frode Sørensen
UPB	104676/2023	2467/23	DS	08.01.2024	52/95 Båstadveien 85 - Godkjente dispensasjoner og tillatelse i ett trinn - Utvidelse av inngangsparti	J	Frode Sørensen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	104684/2023	2468/23	DS	05.01.2024	238/575 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Gapahuk	J	Charlotte Strøm
UPB	104698/2023	2470/23	DS	05.01.2024	207/20 Selbos vei 10 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	104727/2023	2471/23	DS	05.01.2024	55/46 Skytterveien 200 - Godkjent dispensasjon og tillatelse til tiltak i ett trinn - Snødeponi	J	Erlend Isachsen
UPB	104757/2023	2472/23	DS	08.01.2024	38/266 Dragonveien 45 - Godkjent reguleringsendring, dispensasjon og opprettelse av ny grunneiendom	J	Mathilde Høglund
UPB	104762/2023	2474/23	DS	05.01.2024	80/16 Heggedalsveien 285 - Midlertidig brukstillatelse	J	Jarl Christian Kind
UPB	104796/2023	2477/23	DS	05.01.2024	54/33 Risengveien 18 A - Godkjent opprettelse av ny grunneiendom	J	Dag Jørgen Klemmetsen
UPB	104801/2023	2478/23	DS	05.01.2024	241/98/0/1 Nyveien 52, 54 og 56 (seksjon 1,2 og 3) - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg tomannsbolig	J	Jarl Christian Kind
UPB	104833/2023	2479/23	DS	05.01.2024	30/376 Smedsvingen 28C - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg enebolig	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104844/2023	2480/23	DS	05.01.2024	332/8 Myhreuveien 20 - Ferdigattest - Carport til garasje, bjelkeveksling og ny stålpipe	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104855/2023	2481/23	DS	05.01.2024	255/186 Johan Follestad Vei 25 - Midlertidig brukstillatelse - Kontor og verkstedbygg	J	Jarl Christian Kind
UPB	104858/2023	2482/23	DS	05.01.2024	40/1960 Rosenkrantz Vei 32A - Ferdigattest - Nybygg enebolig med garasje	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104878/2023	2483/23	DS	05.01.2024	44/43 Hvalsveien 54 - Igangsettingtillatelse	J	Maria Radejko
UPB	104880/2023	2484/23	DS	05.01.2024	27/21 Holmenåsen 9 - Ferdigattest - Rivning av eksisterende bebyggelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104882/2023	2485/23	DS	05.01.2024	326/94 Brønnveien 33 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104897/2023	2486/23	DS	05.01.2024	250/324 Store Åros vei 16 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Marthe Henanger Fladeby
UPB	104906/2023	2487/23	DS	05.01.2024	96/60 Røddåsen 66 - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Frode Sørensen
UPB	104907/2023	2488/23	DS	05.01.2024	238/542 - Vaterlandsveien 33 - Godkjent midlertidig dispensasjon	J	Charlotte Strøm
UPB	104909/2023	2489/23	DS	05.01.2024	33/20 - Tillatelse til tiltak - Nybygg garasje	J	Terje Blakstad
UPB	104927/2023	2490/23	DS	08.01.2024	29/113 Nye Vakås vei 14 - Godkjent dispensasjon og tillatelse til tiltak	J	Vildana Suljic
UPB	104971/2023	2493/23	DS	05.01.2024	0/0 Skustad bru - Ferdigattest - Utskifting av eksisterende bru over Neselva	J	Knut-Martin Mathisen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	104977/2023	2495/23	DS	05.01.2024	248/77 Astrid Skares vei 47 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104984/2023	2496/23	DS	05.01.2024	269/6 Hyggenveien 25 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	104988/2023	2497/23	DS	05.01.2024	28/156 Arne Garborgs vei 10A - Ferdigattest - Tilbygg / forlengelse av bolig	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	104989/2023	2498/23	DS	08.01.2024	28/18 Vedtak om godkjenning av planer og foreløpig beregning av refusjon - Ravnsborgdelet	J	Petter Andreas Thorud
UPB	104995/2023	2499/23	DS	05.01.2024	14/63 Høgåsveien 25 - Ferdigattest - Svømmebasseng	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105000/2023	2500/23	DS	05.01.2024	38/657 Tømtebakken - Ferdigattest - Utvidelse av eksisterende parkeringsplass	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105001/2023	2501/23	DS	05.01.2024	71/34 Råengveien 5A - Ferdigattest - Rom bruksendret fra tilleggsdel til hoveddel	J	Jarl Christian Kind
UPB	105002/2023	2502/23	DS	05.01.2024	34/86 Furubakken 17 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105003/2023	2503/23	DS	05.01.2024	329/48 Skjøttelvikveien 14 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105005/2023	2504/23	DS	05.01.2024	275/100 Inngjerten 7 - Ferdigattest - Bod til soverom	J	Jarl Christian Kind
UPB	105006/2023	2505/23	DS	05.01.2024	30/31 Hvalstadåsen 8B - Ferdigattest - Bruksendring av sidebygning / annek	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105007/2023	2506/23	DS	05.01.2024	1/166 Jacob Neumanns vei 11 - Rammetillatelse	J	Stig Sørum
UPB	105008/2023	2507/23	DS	05.01.2024	253/18 Ivers Vei 68 - Midlertidig brukstillatelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105009/2023	2508/23	DS	05.01.2024	26/66 Brønnveien 41 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105012/2023	2509/23	DS	05.01.2024	2/434 Landåsveien 6 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105013/2023	2510/23	DS	05.01.2024	238/441 Eternitveien 4 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105015/2023	2511/23	DS	05.01.2024	52/130 Bondibråten 92 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105017/2023	2512/23	DS	05.01.2024	51/148 Bondistranda 8 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105022/2023	2513/23	DS	05.01.2024	0/0 Spikkestadveien Røyken sentrum - Ferdigattest - Utskifting av eksisterende gang- og sykkelbru	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105023/2023	2514/23	DS	05.01.2024	243/5 Nærstestangen 54A - Midlertidig brukstillatelse	J	Jarl Christian Kind

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	105028/2023	2516/23	DS	05.01.2024	38/594 Nordengkollen 39 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105056/2023	2517/23	DS	08.01.2024	280/4 Brøholtlia 25 - Godkjent dispensasjon og tillatelse til tiltak - Takterrasse, bruksendring og fasadeendring	J	Charlotte Strøm
UPB	105117/2023	2518/23	DS	05.01.2024	65/11 Strandengveien 36 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105125/2023	2519/23	DS	05.01.2024	58/409 Vettrebukta 14 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105128/2023	2520/23	DS	05.01.2024	6/48 Vassbunnsvingen 10 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105129/2023	2521/23	DS	05.01.2024	1/273 Rugdeveien 4 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105132/2023	2523/23	DS	05.01.2024	235/48 Bøveien 28 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105136/2023	2525/23	DS	20.12.2023	235/48 Bøveien 28 - Ferdigattest	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105137/2023	2526/23	DS	05.01.2024	27/5 Holmengata 6 - Ferdigattest - Nytt inntaksrør for sprinkleranlegg	J	Jarl Christian Kind
UPB	105140/2023	2527/23	DS	05.01.2024	55/52 Krillåsveien 68 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105141/2023	2528/23	DS	05.01.2024	255/188 Vekstveien 23 - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg - Lagerbygg	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105153/2023	2529/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås vei 46 - Midlertidig brukstillatelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105154/2023	2530/23	DS	05.01.2024	29/143 Nye Vakås vei - Midlertidig brukstillatelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105155/2023	2531/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås vei 46-52 - Midlertidig brukstillatelse	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105156/2023	2532/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås vei 50 - Midlertidig brukstillatelse - Bygg 3 - Nybygg leilighetsbygg	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105174/2023	2533/23	DS	05.01.2024	326/8 Nedre Jahrenvei 47 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Godkjent dispensasjon fra byggegrense mot fylkesvei	J	Karen Marie Brattum
UPB	105188/2023	2534/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås vei 46A-46B - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg leilighetsbygg	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105191/2023	2535/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås vei 48 - Midlertidig brukstillatelse - Nybygg leilighetsbygg	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105198/2023	2537/23	DS	05.01.2024	327/45 Løkkaveien 4 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Gråvannrensaneanlegg	J	Karen Marie Brattum
UPB	105207/2023	2538/23	DS	05.01.2024	29/48 Nye Vakås Vei 52A-52C - Midlertidig brukstillatelse - Bygg 4 - Nybygg leilighetsbygg	J	Knut-Martin Mathisen

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	105215/2023	2539/23	DS	05.01.2024	78/18 (tidligere 80/1) - Endringstillatelse - Oppføring av kommunikasjonsmast ved Heggedal stasjon	J	Anne Kristin Lyngroth
UPB	105223/2023	2540/23	DS	05.01.2024	214/352/0/10 Jakslandveien 28 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105232/2023	2542/23	DS	05.01.2024	56/136 Gamle Konglungveien 3 - Ferdigattest - Bruksendring og tilbygg bolig	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105236/2023	2543/23	DS	05.01.2024	33/69 Hvalstadveien 25 - Midlertidig brukstillatelse for "kiss and ride" og bussparkeringen - Utvidelse av Hvalstad skole fra 2-parallell til 4-parallell	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105240/2023	2544/23	DS	26.12.2023	308/146 Selvigskogen 1 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105242/2023	2545/23	DS	26.12.2023	55/814 Langenga 22-24 - Ferdigattest - Nybygg boliger - Byggetrinn 1B	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105248/2023	2546/23	DS	26.12.2023	55/814 Langenga 20 - Ferdigattest - Byggetrinn 1A - Hus 1 A, 1 B, 2 og 3	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	105282/2023	2547/23	DS	05.01.2024	3/545 Kirkeveien 167C - Tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Erlend Isachsen
UPB	105300/2023	2548/23	DS	26.12.2023	6/809 Hagaløkkveien 26 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Fasadeendring og innvendig ombygging plan 4	J	Maria Radejko
UPB	105296/2023	2549/23	DS	26.12.2023	52/123 Bondibråten 88 - Igangsettingstillatelse - Hovedombygging, riving	J	Falah Issa
UPB	105311/2023	2550/23	DS	26.12.2023	6/840 Søndre Borgen 16 - Ferdigattest - Helsehus	J	Jarl Christian Kind
UPB	105323/2023	2551/23	DS	05.01.2024	285/230 Spikkestadveien 165 - Ferdigattest	J	Jarl Christian Kind
UPB	105337/2023	2552/23	DS	08.01.2024	336/124 Vestre Strandvei 30 - Avslag på søknad om rammetillatelse	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	105410/2023	2553/23	DS	08.01.2024	309/555 Fjordveien 36 - Godkjent dispensasjon og tillatelse til tiltak i ett trinn	J	Siva Maria Heinbuch
UPB	30/2024	1/24	DS	08.01.2024	251/350 Ivers vei 1 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Vekslingsbjelker	J	Ahmed Hassen Somo Ali
UPB	60/2024	4/24	DS	08.01.2024	301/209 Øvre Gunnaråsen 55 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Fasadeendring, tilbygg og bygging av balkong	J	Marianne Birkeland Sandved
UPB	71/2024	6/24	DS	08.01.2024	1/22, 1/67 1/334, Nye Vakås vei 64, 56, 78 og 80 - Godkjent midlertidig dispensasjon - Reguleringsformål kontor/industri	J	Erlend Isachsen
UPB	78/2024	7/24	DS	08.01.2024	7/10 Drengsrudbekken 12 - Ferdigattest for utsparing i hulldekkker og etablering av intern trapp	J	Jørn Solheim
UPB	89/2024	8/24	DS	08.01.2024	6/809 Hagaløkkveien 26 - Ferdigattest - Innvendig ombygging og ventilasjonsrist i fasade - Kontorbygning	J	Jørn Solheim
UPB	96/2024	9/24	DS	08.01.2024	55/231 Kjøieveien 24 - Ferdigattest - Fasadeendringer og innbygging av tidligere markterrasse under tak	J	Jørn Solheim
UPB	111/2024	10/24	DS	08.01.2024	72/120 Øgårdsvæien 44 - Tillatelse til tiltak med dispensasjoner - Nybygg - Garasje	J	Charlotte Strøm

Utvalg	Løpenr	Saksnr	Type	Dato	Tittel	Status	Saksbehandler
UPB	126/2024	11/24	DS	08.01.2024	310/124 Knivsvikveien 22A - Ferdigattest - Nytt rensesanlegg	J	Jarl Christian Kind
UPB	127/2024	12/24	DS	08.01.2024	39/714 Solveien 13 - Ferdigattest - Bruksendring av kjellerrom fra tilleggsdel til hoveddel	J	Knut-Martin Mathisen
UPB	169/2024	14/24	DS	08.01.2024	43/83 Reistadjordet 57 - Ferdigattest for fasadeendring - montering av solcellepaneler på taket	J	Jørn Solheim
UPB	177/2024	15/24	DS	08.01.2024	49/364 Undelstad terrasse 25 B - Ferdigattest for riving og montering av ny stålpipe	J	Jørn Solheim
UPB	189/2024	16/24	DS	08.01.2024	22/158 Johs. Nores vei 7 - Ferdigattest for oppføring av frittliggende garasje og endring av eksisterende avkjørsel	J	Jørn Solheim
UPB	265/2024	18/24	DS	08.01.2024	77/88 Løvhaugen 27A - Ferdigattest for nybygg enebolig med senkundærenhet	J	Jørn Solheim
UPB	289/2024	21/24	DS	08.01.2024	30/173 Kirkeveien 56F - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Oppføring av støttemur	J	Frode Sørensen
UPB	296/2024	22/24	DS	05.01.2024	237/636 Odins vei 111 - Ferdigattest for rehabilitering av pipe	J	Jørn Solheim
UPB	366/2024	23/24	DS	05.01.2024	40/1644 Nordre Øverberg 20 - Igangsettingstillatelse - Tilbygg på begge sider av bolig	J	Erlend Isachsen
UPB	371/2024	24/24	DS	08.01.2024	2/527 Finnsrudveien 10 - Ferdigattest - Enebolig	J	Jarl Christian Kind
UPB	393/2024	25/24	DS	08.01.2024	15/76 Solliveien 6 - Tillatelse til tiltak i ett trinn - Nybygg altan	J	Frode Sørensen
UPB	429/2024	29/24	DS	05.01.2024	8/31 Elgråkket 24 - Tillatelse til tiltak - Fasadeendring, bruksendring og mindre ombygging	E	Terje Blakstad
UPB	493/2024	33/24	DS	08.01.2024	238/181 Prestenga 22 - Ferdigattest for bruksendring, fasadeendring og oppføring av underbygg	J	Jørn Solheim
UPB	503/2024	34/24	DS	08.01.2024	40/236 Østre vei 16 - Ferdigattest - Nybygg enebolig med integrert garasje og sekundærbolig	J	Unni Muland Rasmussen
UPB	524/2024	36/24	DS	08.01.2024	38/159 BILLINGSTADÅSEN 24 - Midlertidig brukstillatelse seksjon 1 - Hus A - Nybygg bolig	E	Knut-Martin Mathisen
UPB	533/2024	37/24	DS	08.01.2024	343/65 Hyggenstien 9 - Ferdigattest - Rehabilitering av pipe	E	Knut-Martin Mathisen

Type	Saksnr	Nr	Innhold	Avs/Mot	Dok.dato	Journ.dato
I	2023/2369	16	64/84 Slemmestadveien 394 - Statsforvalterens vedtak i klagesak	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2024-01-09T00:00:00	2024-01-10T00:00:00
I	2022/4430	20	48/155 Haldensvingen 41 - Statsforvalterens vedtak - Byggesak - Oppføring av avfallsskjul	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2024-01-03T00:00:00	2024-01-04T00:00:00
I	2020/5435	57	41/129 Slottsveien 16 - Statsforvalterens vedtak - Sakskostnadskrav - Klage på avslag på retting av matrikkel	Statsforvalteren i Oslo og Viken	2023-11-28T00:00:00	2024-01-03T00:00:00
I	2022/3787	38	246/97 Sundbyveien 85C - Statsforvalterens vedtak i klagesak - Innvilger dekning av sakskostnader	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-29T00:00:00	2024-01-02T00:00:00
I	2022/1047	43	58/376 Vettreåsen 43 - Nybygg enebolig med sekundærleilighet - Opprettholder kommunens vedtak av 130623	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-29T00:00:00	2024-01-02T00:00:00
I	2022/2615	26	39/361 - strandparsell ved Sundbakken. Perlebrygge, landgang og flytebrygge - kommunens vedtak av 050623 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-29T00:00:00	2023-12-29T00:00:00
I	2022/1182	39	338/330 Ramsvikveien 13 B - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 120623 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-20T00:00:00	2023-12-22T00:00:00
I	2020/648	68	212/524 Rødbekkeveien 23 - Statsforvalteren oversender kopi av Departementets vedtak	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-20T00:00:00	2023-12-21T00:00:00
I	2022/3977	19	39/596 Sundbakken - Statsforvalterens vedtak i klagesak - Opprettholder kommunens vedtak av 050623	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-20T00:00:00	2023-12-21T00:00:00
I	2021/1489	19	41/403 Bregneveien 9 - Pålegg retting - søppel og sykkelkur, vedskjul og utedo. Statsforvalteren omgjør eget vedtak av 120723	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-17T00:00:00	2023-12-20T00:00:00
I	2020/5190	62	328/109 Presteveien 9 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - krav om dekning av sakskostnader	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-18T00:00:00	2023-12-20T00:00:00
I	2020/2914	47	78/484 (tidl. 78/169), 78/438 Gjellumlia 3C og D - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 040423 opprettholdes	Statsforvalteren i Oslo og Viken	2023-12-18T00:00:00	2023-12-19T00:00:00
I	2023/1052	12	40/453 Vendelåsen 7 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-18T00:00:00	2023-12-19T00:00:00
I	2022/2374	16	323/133 Bugtegaten 35 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-18T00:00:00	2023-12-19T00:00:00
I	2020/1709	68	67/38 - 67/549 - 67/550 Øvre Elnes vei 18C - D - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 070323 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-15T00:00:00	2023-12-18T00:00:00
I	2022/3798	24	3/29 Gamle Drammensvei 249B - Nybygg enebolig, sekundærleilighet og garasje. Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 300523 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-14T00:00:00	2023-12-15T00:00:00
I	2022/3488	29	24/62 - Hønsveien 55. riving av eksisterende bebyggelse og oppføring av nye boliger. Statsforvalteren opprettholder kommunens vedtak.	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-14T00:00:00	2023-12-14T00:00:00
I	2023/1159	18	51/10 Gamle Bleikervei 30A og B - Statsforvalteren stadfester kommunens vedtak	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-13T00:00:00	2023-12-14T00:00:00
I	2021/546	68	7/372 Johan Drengsruds vei 52 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 061222 og 160823 oppheves	Statsforvalteren i Oslo og Viken	2023-12-04T00:00:00	2023-12-05T00:00:00
I	2022/1788	50	24/11 Hønsveien 83 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 260523 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-12-04T00:00:00	2023-12-04T00:00:00
I	2021/4954	18	251/472 Fiskekroken 15 - Statsforvalterens vedtak - Sakskostnader etter oppheving	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-27T00:00:00	2023-12-01T00:00:00
I	2022/3916	12	39/49 Landøyveien 132 - Statsforvalterens vedtak om dekning av sakskostnader	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-24T00:00:00	2023-11-29T00:00:00
I	2023/30	24	278/59 sjøveien 16. Nybygg hagestue. Statsforvalteren opprettholder kommunens vedtak	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-21T00:00:00	2023-11-29T00:00:00
I	2022/3530	20	1/185 - Vakåsveien 24 - Statsforvalteren opprettholder kommunen vedtak - opprettelse av ny grunneiendom	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-27T00:00:00	2023-11-27T00:00:00
I	2022/4047	32	250/318 Kjøyafaret 42 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - Kommunens vedtak av 121222 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-21T00:00:00	2023-11-22T00:00:00
I	2022/4330	13	65/31 Østenstadbråten 1 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 290123 opprettholdes	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-16T00:00:00	2023-11-20T00:00:00
I	2022/3787	31	246/97 Sundbyveien 85 C - Statsforvalterens vedtak i klagesak - kommunens vedtak av 260523 endres	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-17T00:00:00	2023-11-20T00:00:00
I	2022/2817	34	39/387 - Statsforvalterens opprettholdes kommunens vedtak 050623 - avslag fastbrygge og flyteelement med landgang	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-16T00:00:00	2023-11-16T00:00:00
I	2021/4750	32	39/817 - Statsforvalterens vedtak i klagesak - avslag - redusert gebyr i byggesak	STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN	2023-11-15T00:00:00	2023-11-15T00:00:00



ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Nina Stensbøl Ferreira, 22 00 35 77

Statsforvalteren omgjør eget vedtak - 41/403 - Bregneveien 9 - pålegg retting - søppel- og sykkelskur - vedskjul - utedo

Vi viser til vårt vedtak av 12.07.2023, samt vårt varsel om mulig omgjøring av 08.11.2023.

Statsforvalteren omgjør eget vedtak av 12.07.2023, jf. forvaltningsloven § 35 første ledd bokstav c til en stadfestelse av kommunens vedtak av 04.10.2022 (21/1489).

Sakens bakgrunn

Saken gjelder pålegg fra Asker kommune, gitt 04.10.2022, om å fjerne utedo oppført på eiendommen Bregneveien 9 på Brønnøya uten tillatelse. Utedoen er på ca. 4,62 m², og stod på eiendommen før tiltakshaver kjøpte den i 2008.

I Statsforvalterens vedtak av 12.07.2023 opphevet vi deler av kommunens vedtak da vi mente at utedoen var oppført på et tidspunkt da Brønnøya ikke var omfattet av bygningsloven av 1924, og siden det var sannsynlig at bygget var oppført på 50-tallet var vi av den oppfatning at det ikke var krav om søknad da bygget ble oppført.

Statsforvalteren forutsetter at partene er kjent med sakens dokumenter og gir derfor ikke ytterligere saksreferat.

Statsforvalterens omgjøringsvurdering

Statsforvalteren er enig med kommunedirektøren i Asker kommune at vårt vedtak er basert på uriktig rettsanvendelse.

Kommunedirektøren har i brev om anmodning om omgjøring pekt på at Statsforvalteren tidligere har lagt til grunn at lov om bygningsvesenet av 1924 gjaldt for Brønnøya. Det er vist til vårt vedtak av 21.02.2016 i saken som gjaldt Furuholmen 22 (2015/10983 eller 15/5879) hvor vi har uttalt følgende:

«Fylkesmannen har etter henvendelse til kommunen fått oversendt dokumentasjon i form av kopi av vedtak fra 1936 og 1946 som blant annet viser at det på denne tiden var etablert et



bygningråd i Asker. I vedtaket fra 1946 går det uttrykkelig frem av bygningsloven av 1924 på dette tidspunktet var gjort gjeldende i kommunen».

Vi legger i den videre vurderingen til grunn at bygningsloven av 1924 var gjort gjeldende på Brønnøya fra 1936.

Det følger av plan- og bygningsloven (pbl) § 32-3 at «ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan plan- og bygningsmyndighetene gi den ansvarlige pålegg om retting av det ulovlige forholdet».

Spørsmålet i saken er om utedoen, utgjorde «et forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven».

Kommunens tolkning av reguleringsplan for Brønnøya, vedtatt av Asker kommunestyre i møte 28.06.95, bestemmelse § 2.1, er at bestemmelsen kun tillater oppføring av en fritidsbolig på 70m² og ett uthus på inntil 15m². Kommunen mener planen ikke åpner for ytterligere tiltak ut over dette.

Planen får imidlertid ikke virkning for byggverk som var lovlig oppført da planen ble vedtatt i 1995. Bakgrunnen er at planen ikke kan ha tilbakevirkende kraft, og at en reguleringsplan gjelder for framtidig arealbruk jf. pbl. § 12-4.

Det er ikke fremlagt flyfoto som viser når utedoen er oppført, annet enn at alle flyfoto før 2015 viser en eiendom tett gjengrodd med trær. Bygget på kun 4,62 m², kan til tross for alle trærne på eiendommen ha stått der i mange år. Bilder fra kommunens befaring i sommer, viser et gammelt bygg med panel plassert på det som kan se ut som gamle lecablokker. Lecablokker har siden 1954 vært en vesentlig del av norsk byggehistorie.

Tiltakshaver har redegjort for at bygget stod på eiendommen da han ervervet den for 15 år siden, i 2008. Videre mener tiltakshaver at bygget kan være oppført på 50-tallet basert på konstruksjonen, noe Statsforvalteren mener kan være sannsynlig. Bygget var søknadspliktig etter bygningsloven av 1924 § 131 første ledd, uten at det var omsøkt eller gitt tillatelse og er dermed oppført ulovlig.

Bygningsloven av 1924 § 131 lyder slik:

«Uten forutgående skriftlig anmeldelse til bygningrådet og derefter mottatt tillatelse må der ikke foretas gravningsarbeider til eller forøvrig påbegynne ny bygning, forstøtningsmur eller innhegning mot gaten, og heller ikke påbegynnes sådanne reparasjoner, forandringer eller innredninger av bygning, hvortil bygnings-, brand- eller sundhetslovgivningen knytter forskrifter som blir å iaktta ved arbeidets utførelse.»

På bakgrunn av dette finner Statsforvalteren grunn til å omgjøre sitt vedtak av 12.07.2023, slik at kommunens pålegg om retting av utedo stadfestes. Tvangsmulkten endres tilbake fra kr 40 000 til kr 60 000. For å unngå at det kan oppstå urimeligheter bør kommunen fastsette en ny frist for fjerning/riving av utedo.



Konklusjon

Statsforvalteren omgjør eget vedtak av 12.07.2023, jf. forvaltningsloven § 35 første ledd bokstav c til en stadfestelse av kommunens vedtak av 04.10.2022.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 1-9 og forvaltningsloven § 34.

Omgjøring av eget vedtak med hjemmel i forvaltningsloven § 35 bokstav c regnes som et nytt enkeltvedtak i saken og kan påklages til Kommunal- og distriktsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven kapittel VI. En eventuell klage sendes Statsforvalteren innen tre uker.

Statsforvalteren gjør oppmerksom på retten til å kreve dekning av vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket til en parts gunst, jf. forvaltningsloven. § 36. Kravet må sendes til Statsforvalteren innen 3 uker.

Med hilsen

Hege Skaanes Nyhus
avdelingsdirektør
Juridisk avdeling

Odd Meldal
seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent



ASKER KOMMUNE SAMFUNNSUTVIKLING
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Regine Dorothea Clausen, 69 24 70 00

Vedtak - Byggesak - Asker - 7/372 - Johan Drengsruds vei 52

Statsforvalteren viser til kommunens oversendelse av klagesak den 11.09.2023.

Vi har behandlet saken og vår konklusjon er:

Statsforvalteren opphever kommunens vedtak av 06.12.2022 og 16.08.2023. Saken må behandles på nytt.

Sakens bakgrunn

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra regulert arealformål for endret bruk av hovedbygningen på eiendommen til bolig. Søknaden er datert 28.01.2021 og signert AKS Arkitekter AS. Tiltakshaver er Anders Johan Drengsrud. Av søknaden går det frem at bygningen brukes i dag til kontorlokaler. Tiltakshaver ønsker at familien skal bo på gården, ha stor plass og samtidig sikre at bygningene blir vedlikeholdt.

Asker kommune avsto dispensasjonssøknaden i vedtak datert 06.12.2022. Avslaget ble begrunnet med at vilkårene for dispensasjon i plan- og bygningsloven § 19-2 ikke var oppfylt. Kommunen viser til at spørsmålet om en permanent endring av arealformålet på eiendommen ikke bør behandles ved en enkeltstående dispensasjon, men i stedet bør undergå en grundigere reguleringsprosess.

Avslaget ble klaget på av tiltakshaver i brev datert 22.12.2022. Klageren viser til manglende innsyn i dokumenter og inhabilitet for personer som har deltatt i behandlingen av saken. Klageren påstår at det ikke er nødvendig med dispensasjon fordi arealformålet i kommuneplanen åpner for boliger og gjelder foran reguleringsplanen.

Klageren skriver følgende: «Kommunen har både i sitt endelige avslag og varsel om avslag anbefalt en svært fordyrende omregulering av reguleringsplanen. At ikke søker foreløpig har fulgt kommunens veiledning om omregulering av reguleringsplanen, har spart kommunen for eventuelle



erstatningskostnader ved en slik omregulering som ikke ville vært nødvendig. For eiendommen er det altså ikke nødvendig med dispensasjon fra reguleringsplanen». Klageren viser til at hverken Fylkeskommunen, kommunens kulturminneavdeling eller samferdsels- enhet har hatt innvendinger mot at bygningen blir brukt til bolig.

Utvalg for plan og byggesak behandlet saken i møte 16.08.2023 sak 76/23 og vedtok følgende:

1. Klage fra tiltakshaver tas delvis til følge. Det gis midlertidig dispensasjon fra regulert næringsformål for bruksendring til boligformål på eiendommen Johan Drengsruds vei 52. Dispensasjonen har en varighet på 3 år fra vedtaksdato, jf. pbl § 19-2. Vilkår for den midlertidige dispensasjonen er at det i løpet av dispensasjonsperioden gjennomføres planprosess for å endre arealformål til boligformål i reguleringsplanen «Gbnr. 7/1 m.fl., Drengsrud gård og Johan Drengsruds vei 50 og 52.
2. Tiltakshaver bes innen 3 uker fra vedtaksdato gi tilbakemelding til kommunen om det er ønskelig å opprettholde klage på vedtak av 06.12.22 om avslag på søknad om varig dispensasjon. Dersom klagen trekkes, avslutter kommunen klagesaken. Dersom klagen opprettholdes, vil saken bli oversendt Statsforvalteren i Oslo og Viken for avgjørelse.
3. Saken sendes tilbake til administrasjonen for behandling av etterfølgende vedtak i byggesaken.

Klager har i e-post den 01.09.2023 opplyst at klagen opprettholdes. Klager har vedlagt et tidligere vedtak om dispensasjon datert 07.02.2001 hvor Asker kommune ble gitt dispensasjon. Klager mener at vedtaket fra 2001 underbygger hvorfor det står bolig i kommuneplanens arealdel, og at kommunen er langt strengere mot ham ved å kreve en planprosess enn hvor kommunen selv er tiltakshaver.

Kommunedirektøren viste til at klagerens påstander i epost den 01.09.2023 ikke endrer kommunens vedtak og oversendte saken til behandling hos Statsforvalteren den 01.09.2023.

Statsforvalteren forutsetter at partene er kjent med sakens dokumenter og gir derfor ikke ytterligere saksreferat.

Statsforvalteren som klageinstans

Statsforvalteren er klageinstans for vedtak etter plan- og bygningsloven. Myndigheten er delegert fra Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. plan- og bygningsloven § 1-9. Vår myndighet som klageinstans fremgår av forvaltningsloven § 34.

Statsforvalteren ser slik på saken

Utgangspunkt

Det er kommunens vedtak av 16.08.2023 som er det siste vedtaket i saken og som er gjenstand for overprøving av Statsforvalteren. Asker kommune tok her klagen fra tiltakshaver delvis til følge. Vi anser at klager har rettslig klageinteresse og at vedtaket er påklaget rettidig, jf. forvaltningsloven §§ 28-30. Klagen gjelder imidlertid også rettsoppfatning som er lagt til grunn i vedtaket av 06.12.2022.

Klageren skriver i sine klagebrev 22.12.2022 og 01.09.2023 at han mener at tiltaket ikke krever dispensasjon og mener at vedtakene er feil.



Asker kommune sitt standpunkt er at tiltaket er i strid med regulert arealformål og at tiltaket krever dispensasjon.

Spørsmålet for Statsforvalteren er om kommunens vurdering har rettslige feil eller mangler som tilsier av vedtakene må oppheves.

Rettslig grunnlag

Eiendommen var på vedtakstidspunktet omfattet av Kommuneplan for Asker 2018-2030 med bestemmelser vedtatt den 01.11.2017. Eiendommen er i planen avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg, jf. pbl. § 11-7 nr. 1, med beskrivelse Kombinert bolig/offentlig tjenesteyting.

Eiendommen er videre omfattet av Reguleringsplan for gbnr.7/1, mfl., Drengsrud gård og Johan Drengsrud vei 50 og 52 med bestemmelser, vedtatt den 08.01.2002, med reguleringsformål «Byggeområder- offentlig formål – omsorgsboliger, sykehjem, undervisning, - kontor», jf. bestemmelser til reguleringsplanen §§ 2 og 3.

Eiendommen er i ny kommuneplan avsatt til arealformål næringsvirksomhet (område NB1). Videre er eiendommen vurdert som kulturminne med vernesone B. Bygningen er SEFRAK-registrert.

Utgangspunktet er at siste kommuneplan får rettsvirkning fra vedtaksdato. Rettsvirkningene av arealplaner fremgår av plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 12-4. Utgangspunktet er at bestemmelsene i arealplanen og reguleringsplanen gjelder side om side.

Det følger av kommuneplanen pkt. 4.2 og plan- og bygningsloven § 1-5 andre ledd at ny plan går foran eldre planer ved eventuell motstrid.

Asker kommune har lagt til grunn at det ikke er motstrid mellom regulert formål og arealformålet i kommuneplanen, og at omsøkte bruksendring til bruk av eiendommen som privat boligformål er avhengig av at det innvilges dispensasjon fra reguleringsformålet, som er offentlig bebyggelse/boliger mv.

Det følger av kommuneplanen punkt 4.2:

«Så fremt det ikke er motstrid med kommuneplanen, vil reguleringsplaner, herunder tomtegrenser/delegrenser mv. gjelde som vist på plankartet, og være utfyllende i forhold til kommuneplanen, jfr. pbl. § 1-5.»

Hovedformålet for eiendommen i den gjeldende kommuneplanen er bebyggelse og anlegg. Vi viser til at offentlig tjenesteyting er et underformål etter lovens system og regler. Loven åpner for å kombinere underformål til ett hovedformål, se H-2481, veileder om utarbeiding, innhold og planprosess av kommuneplanens arealdel. Arealformålene kan også i noen grad avgrenses og presiseres i bestemmelser med hjemmel i § 11-7.

Asker kommune har vedtatt kombinert underformål for eiendommen, bolig/offentlig tjenesteyting. Dette åpner for et annet formål i tillegg til arealutnyttelsen i reguleringsplanen. Det er en utvidelse av arealbruken i den eldre reguleringsplanen. Det er ikke bestemt at arealet bare skal være for offentlig tjenesteyting. Arealbruk og tiltak etter underformålene vil ikke være i strid med planens formål. Søknaden må i dette tilfellet vurderes etter kommuneplanen som er den sist vedtatte planen, da det som er fastsatt i reguleringsplan viker overfor det som er fastsatt ved nyere arealdel. Dersom det ikke er grunnlag for å endre arealbruken som er fastsatt i en eldre reguleringsplan, må



arealdelen utformes slik at det ikke blir noen utilsiktede avvik. Statsforvalteren har ikke gått nærmere inn på hvorfor underformålene i arealdelen er kombinert, men konstaterer at det er tilfellet.

Klagen tas etter dette til følge.

Konklusjon

Statsforvalteren opphever kommunens vedtak av 06.12.2022 og 16.08.2023. Kommunen må behandle saken på nytt.

Vedtaket er endelig. Dere kan ikke klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Krav etter forvaltningsloven § 36 om dekning av sakskostnader som har vært nødvendig for å få endret vedtaket må fremsettes innen tre uker.

Med hilsen

Hege Skaanes Nyhus
avdelingsdirektør

Odd Meldal
seksjonssjef

Juridisk avdeling

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Anders Johan Drengsrud

Johan Drengsruds Vei 57

1383

Asker



ASKER KOMMUNE SAMFUNNSUTVIKLING
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Hege Rasch-Engh, 69 24 70 00

Byggesak - Asker - 246/97 - Sundbyveien 85 C - nedsettelse av gebyr

Statsforvalteren viser til kommunens oversendelse av klagesak 25.08.2023.

Vi har behandlet saken og vår konklusjon er:

Statsforvalteren endrer kommunens vedtak 26.05.2023. Gebyret reduseres til kr 11 249. Klagen har ført frem.

Sakens bakgrunn

Saken gjelder søknad fra Fox Property AS på vegne av tiltakshaver Joakim Kolsrud mottatt 30.04.2023, om nedsettelse av gebyr på kr 44 995,50 for søknad om oppføring av enebolig på ovennevnte eiendom.

Tillatelse i ett trinn og gebyret ble sendt tiltakshaver 27.04.2023. Fastsettelsen av gebyret ble bestridt 05.05.2023 med henvisning til kommunens fristoverskridelse, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 21-7.

Asker kommune avsto søknaden om gebyrnedsettelse i vedtak 26.05.2023.

Vedtaket er påklaget av Fox Property i epost 27.05.2023, på vegne av tiltakshaver Joakim Kolsrud. Klageren mener at kommunens samlede svartid har vært over 24 uker, noe som er svært kritikkverdig i en ett trinn sak der mangler er komplettert og tillatelsen automatisk er gitt i medhold av pbl. 21-7 etter 3 uker (fra den er komplett). De mener kommunen må gi full reduksjon etter pbl. 21-7. Det anføres at kommunens brev om grunnforhold 21. april ikke kan anses som en mangel ved søknaden, og tiltakshaver er derfor ikke enig med kommunen at søknaden var komplett først ved svaret som ble innsendt 24.04.2023.

Asker kommune tok ikke klagen til følge, og oversendte saken til Statsforvalteren.

Klager kommenterte oversendelsen med utfyllende kommentarer den 22.09.2023.



Statsforvalteren forutsetter at partene er kjent med sakens dokumenter og gir derfor ikke ytterligere saksreferat.

Statsforvalteren som klageinstans

Statsforvalteren er klageinstans for vedtak etter plan- og bygningsloven. Myndigheten er delegert fra Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. plan- og bygningsloven § 1-9. Vår myndighet som klageinstans fremgår av forvaltningsloven § 34.

Statsforvalteren ser slik på saken

Gebyret ble ilagt med hjemmel i Asker kommunes gebyrregulativ for behandling av nybygg, og utgjør kr 44 995,50.

Gebyrregulativet er gitt med hjemmel i pbl. § 33-1 som fastsetter at kommunen kan gi forskrift om gebyr til kommunen for «behandling av søknad om tillatelse, utferdigelse av kart og attester og for andre arbeid som det etter denne lov eller forskrift påhviler kommunen å utføre, herunder behandling av private planforslag.»

Spørsmålet i saken er hvorvidt gebyret må nedsettes på grunn av for lang saksbehandlingstid, enten etter regelen i pbl. § 21-7 jf. byggesaksforskriften (SAK 10) § 7-6 eller etter gebyrregulativets bestemmelse om «åpenbart urimelig» gebyr.

Etter gebyrregulativet kan et ilagt gebyret helt eller delvis reduseres dersom det anses som «åpenbart urimelig», jf. pkt. 1.5. Hva som anses som «åpenbart urimelig» beror på en konkret helhetsvurdering. Bestemmelsen er en sikkerhetsventil og legger opp til at kommunen skal kontrollere at gebyret er i samsvar med selvkostprinsippet, dvs. at gebyrets størrelse i rimelig utstrekning skal svare til kommunens faktiske kostnader i saken. Videre kan det foretas en bredere vurdering av om det foreligger spesielle omstendigheter i den enkelte sak som kan tale for at gebyret bør reduseres. Ordlyden «åpenbart urimelig» tilsier at det må foreligge sterke grunner.

Kommunen skriver i vedtaket:

Det følger klart av plan- og bygningsloven § 21-7 første og fjerde ledd samt SAK10 § 7-6 at tiltakshaver kun har krav på gebyrnedsettelse i form av 25 % reduksjon per uke som overstiger påbegynte 12 uker i saker med 12- ukersfrist. Det er ikke angitt slike rettsvirkninger for 3-ukerssaker.

Rettsvirkningene av å overskride en 3 ukerssak er at tiltakshaveren hadde anledning til å starte arbeidene, og dermed kunne begrense sitt eget eventuelle økonomiske tap/egen ventetid ved å gjøre nettopp dette.

Videre mener kommunen at gebyret ikke er «åpenbart urimelig» sett i sammenheng med den tidsbruk kommunen har brukt med saken og at det ikke er andre særlige forhold ved saken som tilsier gebyrnedsettelse.

Asker kommune viser til at terskelen for gebyrreduksjon for lang tidsbruk er høy, jf. Statsforvalterens sak 2019/51991 av 17.01.2020. Kommunen vurderer at 14 ukers saksbehandlingstid hvis man ser bort fra siste korrespondanse vedr. grunnforhold, er en lang overskridelse fra kommunen sin side. Overskridelsen på 11 uker er etter kommunens syn likevel ikke lang nok til å overstige terskelen «åpenbart urimelig».



Saken ble av kommunen behandlet som en 3 ukers sak.

I søknadsskjema er det krysset av for at vilkårene for 3 ukers saksbehandling er oppfylt, jf. § 21-7 andre ledd. Søknaden inneholdt imidlertid noen mangler som vi kommer tilbake til nedenfor.

Vi er enig med kommunen i at det som en klar regel ikke kan kreves tilbakebetaling av byggesaksgebyr for søknader som oppfyller vilkårene for tre ukers saksbehandlingstid.

Det er ikke holdepunkter verken i ordlyden eller i øvrige rettskilder for at konsekvensen av overskridelse av pbl. § 21-7 andre og tredje ledd også skal medføre gebyrreduksjon.

Pbl. § 21-7 andre ledd andre punktum angir at tillatelse skal regnes som gitt dersom kommunen ikke har avgjort søknaden innen tidsfristens utløp. Bestemmelsen innebærer at en fristoverskridelse får samme rettsvirkning som et positivt vedtak. Det skulle da ikke være et behov for en regel om gebyrbortfall. I slike tilfeller vil imidlertid tiltakshaver selv ha risikoen for at vilkårene i § 21-7 andre ledd er oppfylt.

Kommunen synes i vedtaket å ha lagt til grunn at overskridelsen av saksbehandlingsfristen på 3 uker er på 11 uker, og at den totale saksbehandlingstiden i saken er på 14 uker fra søknaden var fullstendig.

I saken ble det sendt ut mangelbrev 16.12.2022, med komplementering 04.01.2023. Det ble 16.12.2022 også sendt en anmodning om uttalelse til Viken Fylkeskommune, som ble besvart 13.01.2023. Viken fylkeskommune uttalte at det må søkes om særskilt tillatelse til utvidet bruk av eksisterende avkjørsel fra fylkesvei. Vegmyndigheten anmodet om at tiltakshaver sendte søknad om utvidet bruk av avkjørslene etter at kommunen hadde behandlet byggesøknaden etter plan- og bygningsloven.

Vi antar at krav fra kommunen om ytterligere dokumentasjon i 3 ukers saker forskyver saksbehandlingsfristen i påvente av oversendelse fra søker. Slik vi forstår saken var det ikke innhentet tillatelse fra vegmyndigheten om utvidet avkjøringstillatelse på forhånd. Kommunen ba derfor om uttalelse vedr. utvidet bruk av avkjørsel til fylkesvei. På bakgrunn av vegmyndighetens forhåndsuttalelse må søknaden trolig anses som fullstendig 13.01.2023. Dette taler etter vårt syn for at tillatelse må regnes gitt 03.02.2023.

Klager skriver at saken ble fremmet av selvbygger, og at denne er ansvarlig for å foreta vurdering av grunnforholdene under den tverrfaglige prosjekteringen. Vi kan etter en nærmere vurdering ikke se at bekreftelse på at grunnforhold er ivaretatt, som forelå 23. april, innebærer en større mangel ved søknaden. Kommunen synes heller ikke å mene dette, og vi legger derfor til grunn at dette ikke får betydning for fristberegningen.

Vi er etter dette kommet til at kommunen har brukt nær 15 uker fra søknaden var fullstendig og til vedtaket er sendt tiltakshaver.

Bestemmelsen om gebyrbortfall i SAK10 § 7-6 gjelder som nevnt ikke for søknader som skal avgjøres av kommunen innen 3 uker. En konsekvens av oversittelse av tidsfrist er som kommunen nevner at tiltakshaveren kan sette i gang med det tiltak han har søkt om tillatelse til, og at han dermed kan begrense sitt eventuelle økonomiske tap/egen ventetid ved å gjøre dette.



Statsforvalteren har tidligere lagt til grunn at analogibetraktninger fra SAK10 § 7-6 kan tale for å sette ned gebyret dersom en 3 ukers sak ikke er ferdigbehandlet innen fristen som gjelder for søknad om rammetillatelse etter pbl. § 21-7 første ledd. Vi viser her til saken som gjaldt beregning av gebyr på eiendommen gnr. 338 bnr. 364 i Asker (kommunens sak 20/6253), hvor kommunens saksbehandlingstid i en 3 ukers sak var på over 19 uker¹. Gebyret var påklaget av tiltakshaver som mente kommunens tolkning innebar en omgåelse av lovens intensjon om saksbehandling innen rimelig tid. Statsforvalteren tok klagen til følge pga. den lange saksbehandlingstiden og det forhold at kommunen i en periode på over fire måneder ikke hadde besvart søkers henvendelser.

Statsforvalteren har kommet til at denne saken bør behandles likt og at analogibetraktning fra SAK § 7-6 må føre til at gebyret settes ned. Vi ser det imidlertid ikke slik at vilkårene for full reduksjon er oppfylt.

Utgangspunktet for en analogisk anvendelse av bestemmelsen må etter vårt syn være at tiltakshaver ikke har innrettet seg som om positivt vedtak var gitt, og har satt i gang med det tiltaket han har søkt om tillatelse til. En tiltakshaver som innretter seg etter regelen i § 21-7 andre ledd andre punktum vil vanskelig kunne anses for å ha blitt unødvendig skadelidende som følge av kommunens fristoverskridelse.

Klageren i saken synes å være kjent med at tiltaket kunne igangsettes på eget ansvar, men det er opplyst at igangsetting av arbeidene ble utsatt med de merkostnader og tid dette medførte. Vi har merket oss at søker etterlyste vedtak i saken fra Asker kommune ved flere tilfeller både i februar og mars. Det fremgår at Asker kommune i e-post 22.03.2023 opplyste at saken ikke var påbegynt. Saksbehandlingstiden ble etter dette tatt opp med avdelingsleder byggesak, uten at vi kan se at søker fikk svar på denne henvendelsen.

Kommunen har erkjent at overskridelsen fra kommunens sin side har vært lang i dette tilfellet, men mener den ikke er lang nok til å overstige terskelen «åpenbart urimelig».

Statsforvalteren er uenig med kommunen i dette og har kommet til at gebyret etter forholdene bør nedsettes. Saksbehandlingstiden er en svært vesentlig overskridelse av treukersfristen for ett trinns saker. Som kommunen uttaler kunne tiltakshaveren begrenset sitt eget eventuelle økonomiske tap/egen ventetid ved å starte arbeidene. Tiltakshaver har selv risikoen for at vilkårene i § 21-7 andre ledd er oppfylt hvis han gjør det.

Selv om det for søknader som oppfyller vilkårene for 3 ukers saksbehandlingstid, jf. pbl. § 21-7 andre ledd, må anses å være en høy terskel for at gebyret er åpenbart urimelig, mener vi denne terskelen er overskredet i dette tilfellet.

Klageren synes å mene at saken lå ubehandlet fra 04.01.2023 til 21.04.2023 og at vilkårene for full reduksjon er oppfylt. Vi kan ikke se at han kan få medhold i dette. Det er et vilkår for 3 ukers saksbehandlingsfrist at ytterligere tillatelse, samtykke eller uttalelse fra annen myndighet ikke er nødvendig, jf. pbl. § 21-7 andre ledd. Søker hadde ikke innhentet uttalelse eller tillatelse fra vegmyndighetene i saken på forhånd. Analogibetraktninger fra SAK § 7-6 tilsier derfor ikke en full reduksjon.

Vi registrerer at kommunen i klagebehandlingen reiser spørsmål ved om dette egentlig er en 12-ukers sak etter § 21-7 første ledd. Om dette legges til grunn var søknaden etter kommunens mening

¹ Vår ref. 2021/24117



først komplett ved Viken fylkeskommune sin tillatelse 15.05.2023. Vi har noe vanskelig for å følge et slikt resonnement. Fylkeskommunen ga et positivt forhåndstilsagn om utvidet avkjøringstillatelse 13.01.2023, og det tilsier at saksbehandlingsfristen begynte å løpe fra dette tidspunktet. Kommunen valgte også å behandle søknaden på bakgrunn av uttalelsen fra vegmyndigheten.

Konklusjon

Kommunens vedtak 26.05.2023 endres. Gebyret reduseres til kr 11 249.

Vedtaket er endelig. Dere kan ikke klage på vedtaket, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Evt. krav om dekning av sakskostnader etter fvl. § 36 må fremsettes for Statsforvalteren innen tre uker.

Med hilsen

Odd Meldal
seksjonssjef
Juridisk avdeling

Hege Rasch-Engh
Seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Fox Property AS



Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Karin Sand Oftedal, 69 24 70 00

Vedtak i klagesak - Asker kommune - 64/84 - Slemmestadveien 394 - tillatelse til opprettelse av ny grunneiendom

Statsforvalteren viser til kommunens oversendelse av klagesak datert 27.11.2023.

Vi har behandlet saken og vår konklusjon er:

Statsforvalteren avviser klagen på kommunens vedtak av 31.08.2023.

Sakens bakgrunn

Saken gjelder søknad fra Siri Leknes om fradeling av ny grunneiendom fra gnr. 64 bnr. 84, Slemmestadveien 394.

Asker kommune godkjente søknaden i vedtak datert 31.08.2023.

Styret i sameiet Slemmestadveien 394 ved Sverre Jervell klaget på vedtaket i brev datert 11.09.2023. Klageren har i hovedsak vist til følgende:

- Søknaden om fradeling ble sendt inn av kun én sameier. De øvrige sameierne var ikke informert om søknaden og fikk ikke anledning til å komme med sine innspill.
- Rettsforlik mellom sameierne tar høyde for at eiendommen kan deles dersom sameiet oppløses. Sameiet er ikke under oppløsning, og styret har ikke mottatt noen beskjed om at sameiet vil bli krevd oppløst.
- Det er lite sannsynlig at sameiet vil bli oppløst i overskuelig fremtid. Det er tidligere gjort forsøk på å oppløse sameiet, men retten stanset da oppløsningen.

Asker kommune tok ikke klagen til følge i oversendelsen til Statsforvalteren den 27.11.2023.



Etter at klagesaken ble oversendt Statsforvalteren, har vi mottatt ytterligere merknader fra Sverre Jervell i e-post 22.12.2023 og 29.12.2023, samt en forespørsel om forventet saksbehandlingstid i e-post 06.01.2024.

Statsforvalteren forutsetter at partene er kjent med sakens dokumenter og gir derfor ikke ytterligere saksreferat.

Statsforvalteren som klageinstans

Statsforvalteren er klageinstans for vedtak etter plan- og bygningsloven. Myndigheten er delegert fra Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. plan- og bygningsloven § 1-9. Vår myndighet som klageinstans fremgår av forvaltningsloven § 34.

Statsforvalteren ser slik på saken

Saken gjelder klage på kommunens tillatelse til opprettelse av ny grunneiendom. I klagen er det anført at kommunen ikke har adgang til å gi tillatelse da søknaden om deling kun er sendt inn av én av sameierne.

I likhet med kommunen forstår vi klagers anførsel slik at kommunen skulle avvist søknaden da søker ikke har de nødvendige privatrettslige rettighetene.

Plan- og bygningsloven § 21-6 lyder slik:

«Med mindre annet følger av loven her, skal bygningsmyndighetene ikke ta stilling til privatrettslige forhold ved behandling av søknad om tillatelse. En søknad skal avvises dersom det fremstår som åpenbart for bygningsmyndighetene at tiltakshaver ikke har de privatrettslige rettigheter søknaden forutsetter. Dette gjelder likevel ikke når det er reist sak for jordskifteretten om det privatrettslige forholdet. Tillatelse etter denne lov innebærer ingen avgjørelse av privatrettslige forhold. Kommunen kan fastsette frist for supplering av søknaden.

Forvaltningsloven kapittel VI om klage og omgjøring gjelder ikke for bygningsmyndighetenes avgjørelser om ikke å ta stilling til privatrettslige forhold.»

Bestemmelsens andre ledd trådte i kraft den 11.05.2021, og innebærer at «bygningsmyndighetenes avgjørelse om ikke å avvise en søknad på bakgrunn av anførsler om privatrettslige forhold, er unntatt fra forvaltningsloven kapittel VI om klage og omgjøring.», jf. Prop.64 L(2020-2021) side 83. Det er dermed ikke klagerett på kommunens avgjørelse om å behandle søknaden om fradeling selv om søknaden er sendt inn av kun én av tre sameiere. Vilkårene for at Statsforvalteren skal kunne ta klagen til behandling er da ikke oppfylt, og klagen må avvises, jf. § 21-6 andre ledd, jf. forvaltningsloven § 34 første ledd.

Ettersom kommunen ikke har avvist klagen kan Statsforvalterens avvisningsvedtak påklages til Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd¹.

Konklusjon

Statsforvalteren avviser klagen.

¹ Se også Kommunal- og distriktsdepartementets vedtak av 17.03.2022 i sak 22/728



Dere kan klage på vedtaket om avvisning til Kommunal- og distriktsdepartementet innen tre uker. En eventuell klage må sendes til Statsforvalteren som foretar forberedende klagebehandling, jf. forvaltningsloven § 32 og § 33.

Med hilsen

Odd Meldal
seksjonssjef
Juridisk avdeling

Karin Sand Oftedal
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Siri Graff Leknes
Styret i sameiet Slemmestadvn 394

Thurmanns Gate 13B 0461 Oslo



ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Nina Stensbøl Ferreira, 22 00 35 77

Oversender kopi av Departementets vedtak - 212/524 - Rødbekkveien 23 - sakskostnader - Bing Hodneland Advokatselskap DA

Vi viser til vårt vedtak av 29.09.2023, samt Kommunal- og distriksdepartementets vedtak av 08.12.2023 som er vedlagt.

I Statsforvalterens vedtak datert 19.06.2023 innvilget vi delvis dekning av krav om sakskostnader i medhold av forvaltningsloven § 36 på kr 52 849,75,-.

Det totale sakskostnadskravet var på kr 313 297,09,- og var knyttet opp mot Statsforvalterens opphevelse av kommunens vedtak av 14.11.2022 i klagesak om søknad om dispensasjon fra krav om slokkevann, og Asker kommunes omgjøring av avslag på søknad om ferdiggattest datert 07.12.2022.

Vedtaket ble påklaget den 06.07.2023 av Bing Hodneland advokatselskap DA, på vegne av tiltakshaver Saulius Balsevicius. Bakgrunnen var at vi i vårt vedtak hadde konkludert med at kostnadene til fagkyndig på kr 189 227,50 ikke var dekningsberettiget under forvaltningsloven (fvl) § 36. Departementet har konkludert med at vårt vedtak er ugyldig.

Kommunal- og distriksdepartementet har i vedtak av 08.12.2023 delvis opphevet vårt vedtak, og har foretatt en ny realitetsavgjørelse i saken. Departementet har i sitt vedtak tilkjent dekning for sakskostnader pådratt i forbindelse med bistand fra fagkyndige på totalt kr 81 468,75- inkl. mva.

Ettersom feilen i den underliggende saken kan tilskrives både Statsforvalteren og kommunen, ber departementet om at Statsforvalteren og kommunen hver utbetaler kr 40 734,38- inkl. mva til Bing Hodneland advokatselskap DA sin klientkonto 8101 06 86946 innen 14 dager fra dato på dette vedtaket, jf. fvl. § 36 tredje ledd annet punktum. Utbetalingene merkes «Rødbekkveien 23».



Med hilsen

Hege Skaanes Nyhus
avdelingsdirektør

Odd Meldal
seksjonssjef

Juridisk avdeling

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Departementets vedtak - Klage på Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak av 19. juni 2023 om delvis avslag på dekning av sakskostnader etter forvaltningsloven (fvl.) § 36 - Rødbekkveien 23 - gbnr. 212524 - Asker kommune

Kopi til:

BING HODNELAND DA v/Advokatfullmektig Martine Viken Postboks 1903 Vika 0124 OSLO

Statsforvalteren i Oslo og Viken
Postboks 325
1502 MOSS

Deres ref

Vår ref
23/4740-4

Dato
8. desember 2023

Departementets vedtak - Klage på Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak av 19. juni 2023 om delvis avslag på dekning av sakskostnader etter forvaltningsloven (fvl.) § 36 - Rødbekkveien 23 - gbnr. 212/524 - Asker kommune

Vi viser til Statsforvalterens oversendelsesbrev datert 29. september 2023, vårt foreløpige svarbrev av 1. november 2023 og innhentede dokumenter ved e-post fra Statsforvalteren av 20. november 2023.

VEDTAK

Klagen tas delvis til følge. Kommunal- og distriktsdepartementet opphever Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak av 19. juni 2023 og fatter nytt vedtak i saken, jf. fvl. § 34 fjerde ledd. Departementet tilkjenner totalt kr 147.975,50,- inkl.mva. for dekning av sakskostnader i medhold av fvl. § 36 første ledd.

I det kostnadsansvaret har sitt grunnlag i feil ved både Statsforvalterens og kommunens underliggende vedtak i saken, fastsetter departementet at Statsforvalteren i Oslo og Viken og Asker kommune dekker de resterende utgiftene på kr 81.468,75,- inkl.mva. med en halvpart hver, jf. fvl. § 36 tredje ledd annet punktum.

Bakgrunn for saken

Departementet forutsetter at saken er kjent for partene og nevner derfor kun hovedtrekkene.

På gbnr. 212/524 i Asker kommune ble det gitt rammetillatelse til oppføring av enebolig i 2004 og siden igangsettingstillatelse i 2007. Ved behandling av søknad om ferdigattest for boligen i 2020, avslo Asker kommune søknaden i vedtak av 30. mars 2020 fordi kravet til

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kdd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kdd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 858

Avdeling
Bolig- og
bygningssavdelingen

Saksbehandler
Christoffer
Andersen
22 24 72 21

slokkevann i pbl. § 27-1 første ledd ikke var oppfylt. Nærmere bestemt ble det krevd etablering av brannkum etter bestemmelsen. Avslaget på ferdigattesten ble påklaget, men Statsforvalteren stadfestet avslaget i vedtak av 15. oktober 2020.

Tiltakshaver, Saulius Balsevicius, søkte den 31. januar 2021 om dispensasjon fra kravet om slokkevann. Søknaden ble avslått av kommunen i vedtak av 18. februar 2022. Etter klage opphevet Statsforvalteren avslaget i vedtak av 14. november 2022. Statsforvalteren la til grunn at kravet om etablering av brannkum ikke var hjemlet. Kommunen har siden omgjort sitt eget vedtak om avslag på ferdigattest i vedtak av 7. desember 2022.

I brev til Statsforvalteren den 28. november 2022 framsatte Advokat Jarle Edler i advokatfirmaet Bing Hodneland DA, på vegne av tiltakshaver, krav om dekning av sakskostnader etter fvl § 36. Sakskostnadskravet var totalt oppgitt å være kr 245.135,09,-. Kr 53.907,- inkl.mva var kostnader til advokatbistand (kr 13.657,- fra Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co og kr 40.250,- fra Advokatfirmaet Bing Hodneland DA) og kr 191.228,09,- inkl.mva var kostnader til fagkyndig bistand (brannteknisk vurdering etc.).

Tiltakshavers advokat framsatte mer eller mindre tilsvarende sakskostnadskrav til Asker kommunen i brev av 26. januar 2023. Kravet knytter seg til kommunens omgjøring av ferdigattest for eneboligen ved vedtak av 7. desember 2022. Kommunes omgjøring hadde sitt grunnlag i Statsforvalterens opphevelse av avslaget på dispensasjon i vedtaket av 14. november 2022. Saksdokumentene viser at sakskostnadskravet knytter seg til de samme aktørene og den samme tidsperioden som kravet for Statsforvalteren. Kravet var totalt på kr 274.916,34,- inkl.mva., hvorav kr 83.688,25,- inkl.mva var kostnader til advokatbistand (kr 13.657,- fra Advokatfirmaet Bjørge-Skaaraas & Co og kr 70.031,25,- fra Advokatfirmaet Bing Hodneland DA) og kr 191.228,09,- inkl.mva var kostnader til fagkyndig bistand (brannteknisk vurdering etc.)

I tillegg krevde Advokatfirmaet Bing Hodneland DA, i e-post til Statsforvalteren 27. mars 2023, dekning for ytterligere 14,75 timer med advokatbistand. Kravet utgjorde totalt kr 41.281,- inkl.mva. og skyldes en feil i beregning av kostnader fra advokatens side. Dette fikk Statsforvalteren konstatert i e-post av 7. juni 2023 fra Advokatfirmaet Bing Hodneland DA v/advokatfullmektig Martine Viken. Totale sakskostnader som påløp i saken for advokatbistand fra Advokatfirmaet Bing Hodneland DA ble da kr 108.412,- inkl.mva.

Etter dette har det påløpt sakskostnader på kr 313.297,09,- inkl.mva. for hele saksforløpet. Av disse kostnadene har Asker kommune i vedtak av 15. mars 2023 dekket kr 13.657,- inkl.mva. Resterende krav på kr 299.640,- inkl.mva ble behandlet av Statsforvalteren i vedtak av 19. juni 2023, og tiltakshaver ble tilkjent sakskostnader på kr 52.849,75,- inkl.mva.

I brev av 6. juli 2023 påklaget advokatfullmektig Martine Viken, på vegne av tiltakshaver, Statsforvalterens sakskostnadsvedtak. Statsforvalteren har opprettholdt sitt eget vedtak i sin forberedende klagesaksbehandling og sendt saken til departementet for endelig klagesaksbehandling, jf. fvl. § 33 fjerde ledd.

Klagers anførsler

Klager krever dekket kostnader på kr 189.227,50,- til fagkyndig bistand i saken. Etter klagers oppfatning har Statsforvalteren uriktig lagt til grunn at disse kostnadene ikke har gått med til å få «endret vedtaket». Klager anfører at årsaken til kostnadene er de uriktige vedtakene til kommunen og Statsforvalteren, der tiltakshaver ble pålagt løsning for sløkkevann. På bakgrunn av vedtakene, ble det nødvendig for tiltakshaver å innhente fagkyndig bistand for å få på plass tilstrekkelig løsning for sløkkevann, og på den måten besørge ferdigattest i tiltaket. Klager anfører at selv om vedtaket senere ble endret på bakgrunn av andre forhold, medfører ikke det at kostnadene faller utenfor forvaltningens dekningsansvar. Departementet viser ellers til klagen i sin helhet.

Departementets vurdering

1. Vilkårene for å ta klagen til behandling er oppfylt

Klagen er framsatt i rett tid, og de øvrige vilkårene for å behandle klagen anses oppfylt, jf. fvl. §§ 28 flg., jf. fvl. § 34 første ledd.

Departementet skal vurdere gyldigheten av Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak av 19. juni 2023 om delvis dekning av sakskostnader etter fvl. § 36. Ved klagebehandlingen kan departementet prøve alle sider av saken, og ta hensyn til nye omstendigheter, jf. fvl. § 34 andre ledd.

2. Rettslig utgangspunkt

Fvl. § 36 første ledd regulerer om en part har rett til dekning av sakskostnader i forbindelse med endring av et forvaltningsvedtak. Bestemmelsen oppstiller tre vilkår. Vedtaket må ha blitt «endret til gunst», parten må ha hatt «vesentlige kostnader» og disse må ha vært «nødvendige for å få endret vedtaket».

Et sentralt hensyn bak bestemmelsen er at det kan være rimelig at det offentlige dekker utgifter som en part pådrar seg for å få endret et uriktig forvaltningsvedtak. Formålet med bestemmelsen er å gi en begrenset adgang til dekning av kostnader, ikke holde parten økonomisk skadesløs generelt, jf. Ot.prp. nr. 75 (1993-1994) s. 52. Det vil si at parten i noen tilfeller kan bli nødt til selv å bære kostnadene knyttet til en vellykket klage.¹

3. Departementets vurdering av Statsforvalterens sakskostnadsvedtak

3.1. Statsforvalteren har hatt kompetanse til å behandle sakskostnadssaken i samme sak

Ved vurderingen av om sakskostnadene var «nødvendige for å få endret vedtaket», la Statsforvalteren i sakskostnadsvedtaket til grunn at den dekningsberettigete perioden var fra 30. mars 2020, da kommunen avslo søknad om ferdigattest for eneboligen, og fram til 7.

¹ SOM-2009-94

desember 2022, da kommunen omgjorde ferdigattesten. Med andre ord har Statsforvalteren lagt til grunn at opphevelsen av avslaget på dispensasjon av 14. november 2022, og kommunens omgjøring av avslaget på ferdigattest av 7. desember 2022, er å anse som *samme sak* i relasjon til fvl. § 36. Departementet er enig i dette utgangspunktet, jf. også Sivilombudets uttalelse i SOM-2021-1523.

Samtidig følger det av fvl. § 36 tredje ledd første punktum at sakskostnadskravet skal avgjøres av «underinstans dersom underinstans har truffet nytt vedtak i saken». Asker kommune traff nytt vedtak ved omgjøring av avslaget på ferdigattest den 7. desember 2022. I utgangspunktet skulle derfor Asker kommune, etter ordlyden i fvl. § 36 tredje ledd, ha behandlet sakskostnadskravet i sin helhet. Departementet må derfor først vurdere om dette har betydning for gyldigheten av Statsforvalterens vedtak.

Etter departementets oppfatning vil ugyldighet ikke automatisk inntre dersom det foreligger kompetansemangel ved vedtaket. Også i disse tilfellene vil det være rom for å vurdere om feilen har kunnet påvirke avgjørelsens innhold.² I juridisk teori er det fremhevet at det skal mye til å kjenne en avgjørelse ugyldig kun fordi overordnet organ, til organet som hadde myndigheten, fattet vedtaket:³

«Hvis avgjørelsen er truffet av et organ som ikke blir ansett kompetent til selv å treffe avgjørelsen selv om det er overordnet det kompetente, skal det mye til å kjenne avgjørelsen ugyldig av denne grunn alene. Overordnede organer har gjerne bedre oversikt enn primærinstansen og ofte også et mer fagkyndig personale.»

Statsforvalterens vedtak kan derfor ikke alene være ugyldig fordi Asker kommune var det rette organet til å avgjøre sakskostnadskravet i sin helhet.

Imidlertid har både klageinstans og underinstans fattet vedtak knyttet til samme sakskostnadskrav (Asker kommune ved vedtak av 15. mars 2023 og Statsforvalteren ved vedtak av 19. juni 2023). Fvl. § 36 tredje ledd forutsetter etter sin ordlyd at det er *ett* forvaltningsorgan som skal behandle sakskostnadskravet. Formålet må være å unngå dobbeltbehandling av samme krav. I utgangspunktet er det derfor ikke i samsvar med forvaltningsloven at *både* kommunen og Statsforvalteren har fattet vedtak til samme krav.

Ut fra sakens dokumenter ser vi likevel at Statsforvalteren og kommunen har samkjørt behandlingen av kravet. Kommunen har behandlet alt av sakskostnader som påløp i 2020, i forbindelse med klagen på avslaget på ferdigattest, og tilkjent alle kostnadene. Departementet legger til grunn at disse kostnadene uansett ville blitt tilkjent som «nødvendige» kostnader til advokatbistand for å få endret ferdigattesten, uavhengig av hvilken instans som behandlet kravet. Resterende krav i perioden har Statsforvalteren behandlet. Reelt sett mener vi at det derfor ikke foreligger en dobbeltbehandling av kravet. Den omstridte delen av kravet knytter seg videre til vurderingen Statsforvalteren har gjort i

² Eckhoff, Torstein og Eivind Smith, Forvaltningsrett, 12 utg. (2022) s. 485

³ Ibid.

sitt vedtak, noe departementet har anledning til å prøve som klageinstans. Vi mener etter dette at feilen ikke har kunnet påvirke avgjørelsens innhold og får ikke betydning for gyldigheten av Statsforvalterens vedtak, jf. prinsippet i fvl. § 41.

3.2. Statsforvalterens vurdering av om kostnader til fagkyndig bistand var «nødvendige»

I likhet med Statsforvalteren legger departementet til grunn at vilkårene «endret til gunst» og «vesentlig kostnader» er oppfylt. Spørsmålet blir om Statsforvalteren har foretatt en korrekt vurdering av vilkåret om at kostnadene har vært «nødvendige for å få endret vedtaket».

Vi legger til grunn at klagen dreier seg om å få dekket krav på kr 189.227,50,- inkl.mva. til fagkyndig bistand. Når departementet summerer opp kostnadene for fagkyndig bistand som fremgår av timelistene, kommer vi til at det i alt har påløpt kr 191.228,09,- inkl.mva for arbeidet. Med utgangspunkt i samme dekningsberettiget periode som Statsforvalteren har lagt til grunn (30. mars 2020 til 7. desember 2022), kommer vi til at kostnader for fagkyndig bistand som har påløpt i perioden til sammen er på kr 188.571,84,- inkl.mva. Kostnader på kr 2.656,25,- inkl.mva for 2,5 timers arbeid faller utenfor dekningsberettiget periode, da kostnadene knytter seg til arbeid gjennomført av Ziloba i IGN AS den 15. november 2019 og 16. november 2019. Vi legger derfor til grunn at kostnader for fagkyndig bistand som kan kreves dekket innenfor dekningsberettiget periode er kr 188.571,84,- inkl.mva.

Statsforvalteren begrunnet avslaget på kostnader for fagkyndig bistand med at det ikke var nødvendig årsakssammenheng med arbeidet og endringen. Omgjøringen av ferdigattesten den 7. desember 2022 var et resultat av at kommunen ikke hadde lovhjemmel til å stille krav om brannkum på vedtakstidspunktet. Bistanden fra de fagkyndige om slokkevannsløsningen førte derfor ikke til endringen av vedtaket. I oversendelsesbrevet av 29. september 2023 opprettholder Statsforvalteren denne vurderingen, men begrunner manglende årsakssammenheng med at det er argumentert langs en linje som åpenbart ikke kunne føre fram, jf. blant annet uttalelse fra Justisdepartementets lovavdeling i JDOVL-2005-7958.

Departementet viser til at Sivilombudet i flere uttalelser har uttalt at det ikke kreves en objektiv konstaterbar årsakssammenheng mellom kostnadene og resultatet. Det må foretas en konkret vurdering der det legges *vesentlig vekt* på hva parten selv og hans eller hennes advokat med rimelighet har oppfattet som naturlige tiltak.⁴ Ved vurderingen vil det også være relevant å se hen til hvor store verdier som står på spill, sakens art og om parten kunne fått tilstrekkelig veiledning fra forvaltningen.⁵

Både Justisdepartementets lovavdeling og Sivilombudet har i uttalelser lagt til grunn at saks kostnader kan avkortes helt eller delvis der det i den konkrete vurderingen vil «være *klart* at parten har argumentert langs en linje som ikke har hatt betydning for endringen av vedtaket».⁶ Ordlyden «klart» i uttalelsene fra Sivilombudet og Justisdepartementets

⁴ Se SOM-2020-252. Se for øvrig også SOM-2019-5140, SOM-2021-993 og SOM-2021-1117

⁵ NOU 2019:5 pkt. 29.2.3 s. 459-460

⁶ JDLOV-2005-7958. Se også SOMB-2008-92, SOM-2020-252 og SOM-2021-1117

Lovavdeling, tilsier at det skal en del til før sakskostnader kan avslås i disse tilfellene. Dette støttes av andre uttalelser fra Sivilombudet og Lovavdelingen, hvor det fremgår at det ikke er krav om at anførselene i klagen faktisk har vært avgjørende for å få endret vedtaket,⁷ og at det må være rom for at parten og deres advokat kan feilvurdere situasjonen.⁸ Etter vår oppfatning skal det derfor en del til før man helt eller delvis kan avslå sakskostnader etter fvl. § 36 fordi det har vært argumentert langs en linje som ikke førte fram.

På bakgrunn av uttalelsene fra Sivilombudet og Justisdepartementets lovavdeling, mener departementet at Statsforvalteren har lagt til grunn en for streng fortolkning av nødvendighetsvilkåret. Vi vil peke på at både dispensasjonssøknaden, og klagen på avslaget på dispensasjon, satte i gang prosessen med å få endret avslaget på ferdigattesten på eneboligen. Etter vår mening må det da foreligge tilstrekkelig årsakssammenheng. I arbeidet ble fagkyndige brakt på banen for å finne alternative løsninger for slokkevann til den løsningen som kommunen krevde etter pbl. § 27-1. Kravet om slokkevann reiser krevende problemstillinger, som tilsier at tiltakshaver hadde behov for bistand fra fagkyndige. For parten må det videre ha vært et ønske å få ferdigattest for å få byggesaken ferdigstilt formelt, hvilket også vil være av økonomisk betydning. Videre viser vi til at Statsforvalteren ikke i vedtaket av 14. november 2022 vurderte om klagen med anførselene om tilstrekkelig slokkevannsløsning ga grunnlag for dispensasjon. Følgelig fremstår det ikke for departementet som *klart* at parten har argumentert langs en linje som ikke kunne føre fram, og etter vår mening må fagkyndig bistand i forbindelse med dispensasjonssøknaden og klagen, for å finne alternative slokkevannsløsninger, med rimelighet ha framstått som naturlige tiltak for parten og dennes advokat, for å sørge for ferdigattest for eneboligen.

Departementet mener etter dette at kostnader for fagkyndig bistand i saken kan kreves dekket etter fvl. § 36. Ut fra timelistene til de fagkyndige tilkjenner departementet 35,5 timer for prosjektering og konsultasjon av IGN AS v/ Zlioba i forbindelse med alternativ slokkevannsløsning. Totalt utgjør dette kr 81.468,75,- inkl.mva., i henhold til IGN AS sine timelister. Vi avslår resterende kostnader pådratt med bistand fra IGN AS, det vil si kr 12.308,75,- inkl.mva til «regnskap og administrasjon», som ikke kan regnes for å ha gått med til å få «endret vedtaket», jf. fvl. § 36. Vi avslår ytterligere 13,5 timers arbeid, totalt kr 14.343,75,- inkl.mva., for arbeid gjennomført av Vilka i IGN AS, da dette ut fra timelistene fremstår som dobbeltarbeid.

Kostnader påløpt i forbindelse med bistand fra Brannkonsult AS på kr 36.703,21,- inkl.mva og Gravitas Bygg AS på kr 41.746,88,- inkl.mva. avslår vi i sin helhet. Etter departementets oppfatning kan det ikke ha framstått som «nødvendig» å bli bistått av ytterligere to firmaer da det på dette stadiet i saken dreide seg om å finne alternative løsninger for slokkevann i forbindelse med søknad om dispensasjon. Siden alle firmaene har bistått med konsultasjon og prosjektering, legger vi også til grunn at det må ha skjedd en del dobbeltarbeid som det ikke er grunnlag for å dekke etter fvl. § 36. Spesifikasjonene i timelistene underbygger dette. Vi peker på at bestemmelsen i fvl. § 36 er ment å gi en begrenset adgang til dekning av

⁷ SOMB-1983-24

⁸ JDLOV-1976-2162

sakskostnader i forbindelse med endring av et enkeltvedtak, ikke holde parten økonomisk skadesløs generelt. Klager må derfor selv være forberedt på å bære enkelte utgifter også ved en vellykket klage, jf. pkt. 2 ovenfor.

4. Statsforvalterens vedtak av 19. juni 2023 er ugyldig – vedtaket omgjøres

Departementet har kommet til at Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak av 19. juni 2023 om delvis dekning av sakskostnader etter fvl. § 36 er ugyldig. Kommunal- og distriktsdepartementet opphever vedtaket og fatter nytt realitetsvedtak i saken, jf. fvl. § 34 fjerde ledd.

Departementet tilkjenner dekning for sakskostnader pådratt i forbindelse med bistand fra fagkyndige på totalt kr 81.468,75,- inkl.mva. Medberegnet sakskostnadene som klager har fått tilkjent fra Statsforvalteren og kommunen fra før (kr 52.849,75,- inkl.mva og kr 13.657,- inkl.mva.), får klager tilkjent sakskostnader på totalt kr 147.975,50,- inkl.mva. i saken.

Vi er enige i Statsforvalterens vurdering av at feilen i den underliggende saken kan tilskrives både Statsforvalteren og kommunen. Vi ber om at Statsforvalteren i Oslo og Viken og Asker kommune hver for seg utbetaler kr 40.734,38,- inkl.mva. til Bing Hodneland advokatselskap DA sin klientkonto 8101 06 86946 innen 14 dager fra dato på dette vedtaket, jf. fvl. § 36 tredje ledd annet punktum. Utbetalingene merkes «Rødbekkveien 23».

Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages, jf. fvl. § 28 tredje ledd.

Som følge av at departementet i denne saken har foretatt en endring til gunst for klager, opplyses det om adgangen til å kreve dekning av sakskostnader etter fvl. § 36 første ledd. Et eventuelt krav om dekning av vesentlige og nødvendige sakskostnader må fremsettes for departementet innen tre uker etter at dette brevet er mottatt, jf. fvl. § 36 tredje ledd.

Med hilsen

Karen Marie Glad (e.f.)
avdelingsdirektør

Christoffer Andersen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:

Asker kommune
Bing Hodneland Advokatselskap DA v/Advokatfullmektig Martine Viken