



Asker
kommune

Eldrerådet 23.05.2024

Sak 14/24 Demenskor i Asker

Asker kulturskole

Asker, 23.05.2024

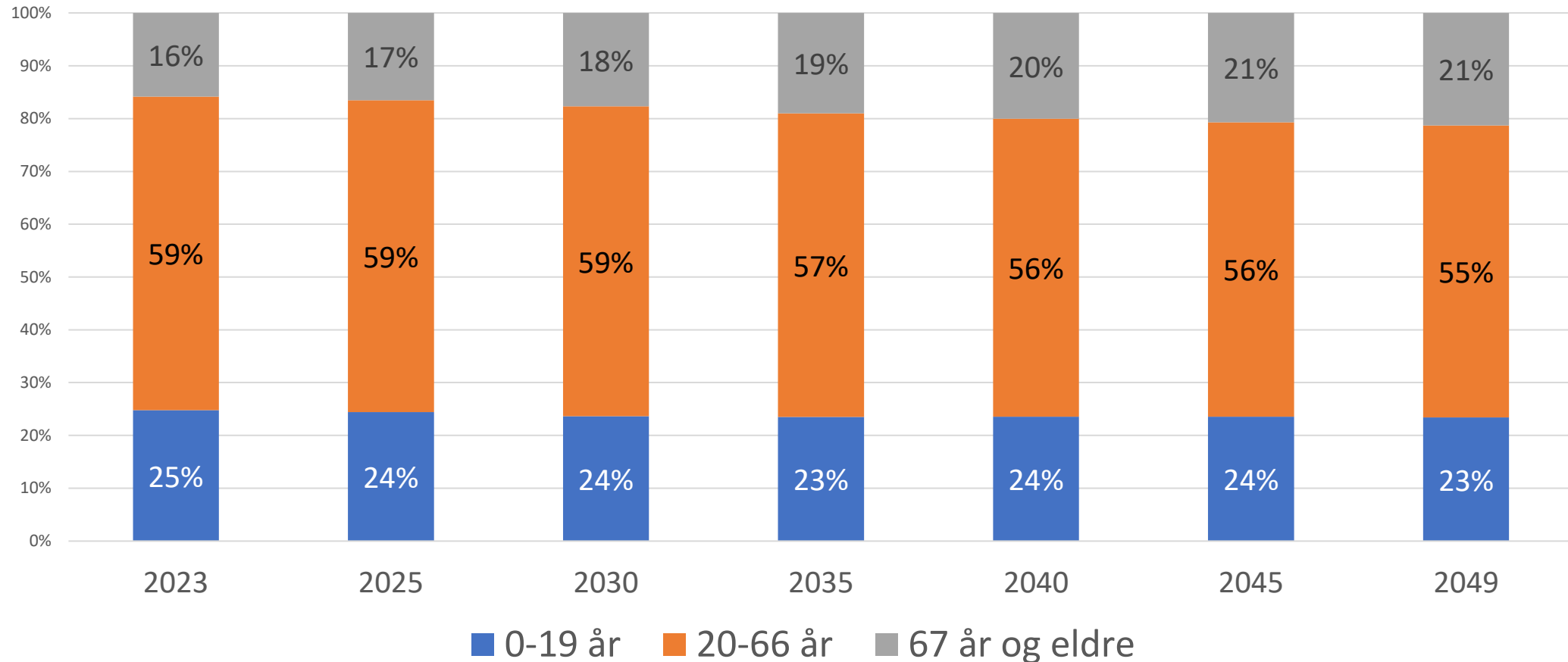
Asker demenskor

Bildet er fjernet pga. manglende rettigheter

- Samarbeid mellom frivillighet og kommunen
- Ett års erfaring – opprettet i mai 2023
- Denne saken handler om videre drift og kommunens rolle

Befolkningsutvikling i Asker

Framskrevet andel eldre og yngre befolkning i Asker



Andel innbyggere med demens de neste årene

- Kilde
<https://www.asker.kommune.no/tema/plan-og-utvikling/plan-og-utvikling-2025>
(tall fra 2020)

Asker i år 2050

I 2050 vil Asker ha 110740 innbyggere, det er 16299 flere enn i 2020 – en økning på 17.26 %.

4515 personer i kommunen vil ha demens. Dette tilsvarer en økning på 2830, eller 167.95 % fra 2020 til 2050.

Andelen med demens er 1.78 % i 2020 og 4.08 % i 2050. Demensandelen i Asker øker altså med 129.21 %.

Andelen med demens i Norge er 1.88 % i 2020 og 3.99 % i 2050.

økning på 1793, eller 106.41 % fra 2020 til 2040.

3.30 % i 2040.

Kostnader for heldøgnsomsorg

Utgifter per oppholdsdøgn i institusjon (kr) i Asker kommune				
2023	30 døgn	90 døgn	180 døgn	365 døgn
kr 5 074	kr 152 220	kr 456 660	kr 913 320	kr 1 852 010
Kostra 12209 for Asker kommune				

Organisering og Drift av Asker Demenskor

- **Etablert under sak 66/23**
- Prosjektkoordinator 2023/24:
NaKuHel
- Ukentlige kveldsøvelser på NaKuHel,
Sem
- Startet med 20 hjemmeboende
korister, økt til 25
- Åpnet for heldøgnsomsorg-beboere
- Styringsgruppe med alle parter

Bildet er fjernet pga. manglende
rettigheter

Effekter av musikkterapi på demens

Helhetseffekt:

- Bedret livskvalitet, kognitiv funksjon, emosjonell velvære
- Ingen negative bivirkninger – unikt folkehelse tilbud
- Forskning underbygger musikkterapiens effekt
- Kulturskolen er kompetansesenter i kommunen for musikkterapeutiske metoder

Bildet er fjernet pga. manglende rettigheter

«Forsking på musikkterapi i eldreomsorga, særleg retta mot demensomsorga, viser at musikkterapi har positive helseeffektar. Dette omfattar mellom anna det å auke deltaking i kvardagen, redusere depresjon og angst og bidra til å skape gode augneblikk som gir energi, nyting og tillit. Det kan også ha ei avslappande effekt, skape sosiale relasjonar, og ha verknad på ei rekke andre faktorar knytt til livskvalitet.»

Brynjulf Stige, professor i musikkterapi ved
Griegakademiet, UiB

*Det er godt å få møte andre i samme situasjon som meg selv. Det gir en
samhørighetsfølelse, og hjelp til å forstå at jeg ikke er alene, og at jeg lettere kan
klare å akseptere denne sykdommen jeg har fått.*

Korist i Asker demenskor

Trygge og rolige rammer

- Øvelsene holdes på NaKuHel, Sem
- Lokalene kan tilpasses øvelsene og tilbyr god parkering og adkomst
- Alternativer evaluert, men NaKuHel gir best samhold og lavest kost

Bildet er fjernet pga. manglende rettigheter

Støtte til pårørende

Koret: Gir tid og rom for samvær og Støtte

- Pårørende kan få snakket med andre i lignende situasjon
- Trygg sosial arena
- En times pause
- kommunen kan gi informasjon om tjenester
- observere kjære i trygg situasjon som de mestrer

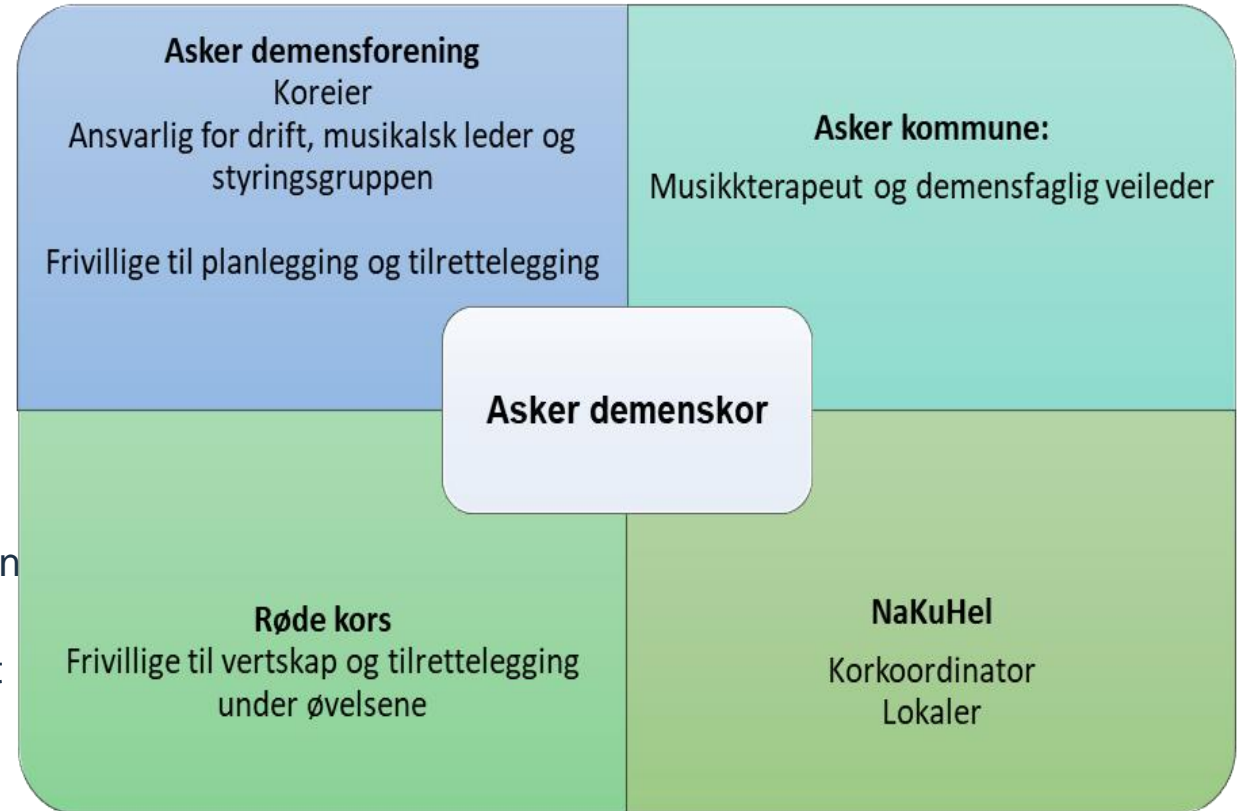
«Minn mann stortrives med å synge i koret. Endelig får han utfolde seg til det han elsker; synge kjente og kjære sanger. Spesielt sammen med andre betyr det så mye. Vi ser jo at hele koret gleder seg over å synge. Rørende å være vitne til. Dette betyr så mye for hver enkelt, familien ellers og alle nære.»

Pårørende til korist i Asker demenskor

Viktighet av videre drift

Kontinuitet og Støtte

- God organisering og rammer er nødvendig – målgruppen er sårbar
- Korets struktur og drift fungerer godt – foreslår å opprettholde hovedstruktur
- Asker demensforening tar Demenskolet inn i sin organisasjon, i stedet for å etablere egen organisasjon
- Asker demensforening ønsker å opprettholde etablert samarbeid



Finansiering og ressurser

- Sikre bærekraft
- Driften krever vesentlige midler og frivillig innsats
- Behov for langsiktige finansielle løsninger
- Kommunalt bidrag er avgjørende

Demenskor: budsjett og kostnadsfordeling



Oppsummering

Bærekraft og samfunnsnytte

- Asker Demenskor = verdifull tjeneste for personer med demens og deres pårørende
- Kontinuerlig støtte og bærekraftig finansiering nødvendig
- Vedtak og støtte fra kommunen er grunnleggende for videre drift

Bildet er fjernet pga. manglende rettigheter



Asker
kommune

Takk for oppmerksomheten

Asker kulturskole
Virksomhetsleder Frøydis Rui-Rahman
Froydis.rui-rahman@asker.kommune.no

Rådgiver Silje Handeland
Silje.handeland@asker.kommune.no



Asker
kommune

Leve livet treff

- ▶ *Det er godt å møte andre likesinnede når vi blir eldre, og diskutere temaer som er viktige for oss! Vi ønsker å være glade, sunne og friske eldre som også kan bidra litt i fellesskapet for det gode liv*

▶ Kirsten Koht



Hva er leve livet treff

- ▶ En felles møteplass og arena å skape sammen – kommune, innbyggere og lag og foreninger.
- ▶ Det er åpent for alle på dagtid, med kurs og foredrag, noen ganger underholdning.
- ▶ Gratis tilbud med inspirasjon fra tidligere tilbud rapport (K.K)
- ▶ Månedlig treff på innbyggertorg med størst behov for økt tilbud
- ▶ – lav terskel inn. Ingen påmelding. Enkel servering, oftest vafler og kaffe.
Budsjett kr. 300,- per treff
- ▶ Det er totalt 22 treff denne våren og det planlegges for 16-22 treff høsten 2024.

Hva er leve livet treff

- ▶ En møteplass og en 'rigg' til å ivareta behov for informasjon mellom innbyggere, foreninger og kommune. Arena for frivillighet med konkrete oppgaver å fylle.
- ▶ Kurs og foredrag - flere avd i kommunen i samarbeid med foreninger. bl.a:
 - ▶ Eldrerådsrepresentanter
 - ▶ Velferdsteknologi-ambassadører
 - ▶ HLF- likepersoner
 - ▶ Seniornett
 - ▶ Historielag & Bygdekvinnelag
 - ▶ Asker mannskor m.fl
 - ▶ Andre lokale lag og foreninger

Innbyggere, frivillige,
foreninger og virksomheter er
så langt fornøyd

Hvordan vi "koker suppe på en
spiker!" 😊

(kr. 300 i budsjett per treff)



Innenfor temaplan satsingsområder - og våre felles mål:

- ▶ Helsefremmende kunnskap og aktivitet for en god helse og livskvalitet
- ▶ Temaplan innsatsområder- Aktivitet og fellesskap og deltakelse, motivasjon, tilrettelegging i møteplasser og lokalsamfunn.
- ▶ Bærekraftsmål 17: Samarbeid om å nå målene

HVORDAN LØSE SAMFUNNSFLOKENE ?



Temaplan
= Tverrfaglig



Jobbe på tvers



Enda viktigere!



Bjerkestrømer '24

Dette vet vi er nyttig og forebyggende for alle uansett alder:

- Et sosialt liv
- Fysisk aktivitet
- Gode møteplasser
- Kulturelle opplevelser
- Kunnskap og læring
- Planlegge alderdom
- Kunnskap om tjenester ved behov
- Info om demens
- Støtte til pårørende
- Mat og måltidsfellesskap
- Mulighet til å komme til møteplass
- Tilpasset kommunikasjon
- Universell utforming

Møteplasser: Vi skal bidra til varierte og aktive møteplasser hvor alle kan være, skape noe og delta.

Dette er motivasjon og rettesnor i Leve livet tilbudet

Denne våren er temaene:

- ▶ Mestring av nedsatt hørsel og tinnitus
- ▶ Å utnytte teknologi til sitt eget beste/Velferdsteknologi
- ▶ Hvordan forebygge fall
- ▶ 5 grep for økt livskvalitet
- ▶ Tips til aktiviteter som finnes nær deg.

Kulturelt program til Leve livet denne våren

- Borgen 5/2- Yo Miyati
- ▶ Borgen 4/3- Yo Miyati
- Tofte samfunnshus 6/3 kl. 12-1230- Kunstner og musiker Ragnar Blickfeldt på
- Sætre 11/3 kl. 12-1230 - Asker mannskor
- ▶ Spikkestad 13/3 kl. 1230-13- Gatsby show i med 'Team Lost'
- Borgen 8/4 kl. 1230-13- Asker mannskor
- Sætre 29/4- Anette fra Nette&McGill spiller
- Spikkestad 22/5 kl. 1230- Asker mannskor
- Sætre 27/5 - Anette fra Nette&McGill spiller
- Borgen 3/6, kl. 11-1130- Gatsby show i med 'Team Lost'
- Spikkestad- 19/6 kl. 1230-13 - Holmen seniorband- Storband sviker

Erfaringer så langt

- ▶ Godt oppmøte til å være et nytt tilbud
- ▶ Høy grad av frivillighet
- ▶ Har truffet godt med temaene- de samme kommer igjen
 - ▶ «Vi gamle trenger» - treffer best!
- ▶ Evalueringsskjema viser at temaene gir økt kunnskap om helse
- ▶ Leve livet skaper arene for nå ut til innbyggere - 'rigg' som gjør det lettere å levere innhold
- ▶ Når ut med informasjon via mange ulike kanaler
- ▶ Ser ut til at frivillige foreninger og andre virksomheter trives med at innbyggertorget 'holder i riggen'

Leve livet i Sætre 27. mai - aktiviteter nær deg

Program		
12.00 - 12.05	Introduksjon/velkommen	Maria
12.05 - 12.35	Musikk	Nette&McGill
12.35 - 12.40	60 + Oversikten	Gunvor
12.40 - 12.50	Terjes gym	Terje Mathisen
12.50 - 13.00	Sætre Vel	Sissel Elgenes
13.00 - 13.10	Feelgood	Solveig Onstad
13.10 - 13.20	60+ bedre form	Alfred Strøm
13.20 - 13.30	Martine	Mova treningscenter
13.30 - 13.40	Birgithe og Kjersti	Hurum og Asker, frivillighet
13.40 - 13.55	Musikk kafeen + allsang	Hurum frivilligsentral
13.55 - 14.00	Takk for i dag	

Leve livet treff på Borgen 3. juni- Aktiviteter nær deg

- ▶ Gunvor fra Aktiv fritid koordinerer treffet – og viser aktivitetsoversikter
- ▶ Jorunn Schie forteller om Asker frivillighetssentral og aktivitetene
- ▶ Lokale aktivitetsaktører i Asker sentrum og på Borgen:
 - ▶ NaKuHel, Asker skiklubb, Borgen Nærmiljøsentral m.fl
- ▶ Gatsby forestilling med stjerneparet "Team lost"! Her er er det mulig å ta frem rockefoten, danse med eller sitte og nyte forestillingen.

Sætre - treff 😊

- ▶ [OCVideo.738144650.249035.mp4 \(sharepoint.com\)](#)

Hvordan forebygge fall

«Dette var helt topp»
«Utrolig nyttig»
«Nå fikk vi virkelig trent oss litt»

...sa flere av deltakerne etter kurset



Hørselen vår

-Mestring av nedsatt hørsel og tinnitus

► *Veldig bra!
jeg lærte mye, meget
bra, viktig, veldig
aktuelt*

-var blant
tilbakemeldingene



“Vi som er litt gamle vi trenger...”

Hvordan dra nytte av teknologien- Velferdsteknologi. (Anne Britt Wengen, teknologiambassadør) og Eli Sofie fra Senter for innovasjon og læring



Treff i Spikkestad

- *Nå har min kone har et
sted å gå mens jeg jobber
frivillig*

(Peter, 85 år. Frivillig på leve
livet treff)

- *Veldig gøy å hjelpe til
her!*
(Morten)

- *Jeg ser på aktivitet som
en medisin som gjør at
dagene blir verdt noe.*
(Kvinne 88 år)



Hva har vi lært så langt

- ▶ Behov for nøytrale møteplasser - folk kommer! Noen ganger vinner sola!
- ▶ En god kanal-mix for informasjon ut er lurt
- ▶ Evalueringsskjemaer - vesentlig for å lage program videre
- ▶ Eldrerådet - spenningsfelt mellom helse og hygge, mellom kommunalt tilbud og frivilligheten
- ▶ 'Nyttig for virksomheter å nå ut til innbygger på denne måten
- ▶ Herlig dugnadsånd når det ikke er midler
- ▶ Nyttig med Viva Engage som for å få innspill fra og oppdatere ledelsen og kollegaer i andre virksomheter/avdelinger
- ▶ Virker best når eldre snakker til eldre- «vi» - og sammen med fagkompetanse fra kommunen
- ▶ Kommunalt tilbud - lokalt engasjement - Må begynne med de som kommer!

Vi evaluerer hver gang med evalueringsskjema

- ▶ Veldig bra, informativt.
- ▶ Veldig hyggelig og lærerikt
- ▶ Veldig bra og opplysende om ting jeg ikke visste
- ▶ Temaet er Viktig! Fint å få en oversikt over hva som finnes i nærområdet. Presentasjonene var bra- ga ok informasjon
- ▶ Helt ok. Kjente det meste fra før, men det er ok med oppdatering.
- ▶ Veldig bra!!!
- ▶ Fint med tema om helse, og gjerne med en positiv vinkling. Ikke bare problemfokusert. Som i dag. Veldig bra ☺
- ▶ Veldig nyttig for meg,
- ▶ Interessant med nye kunnskaper. Fint å bli orientert om lokal foreninger. God informasjon over muligheter for å få hjelp.
- ▶ Interessant, aktuelt for di jeg er hørselshemmet. Vil gjerne prøve ut 'Roger on'.
- ▶ Meget god informasjon
- ▶ Har lært en del, Noen aha opplevelser
- ▶ Nyttig informasjon
- ▶ Veldig bra
- ▶ Få vite hva som finnes av hjelpemidler
- ▶ Informativt
- ▶ Bra veldig interessant
- ▶ Meget bra.
- ▶ Veldig bra. Konkret.
- ▶ Jeg lærte mye
- ▶ Veldig interessant
- ▶ Jeg er veldig fornøyd. Kjempebra

Tilbakemeldinger fra kollegaer i kommunen

- ▶ "Vi syns deltakelsen absolutt gir mening og tenker det samarbeidet kan gi noen ideer og tanker går veien videre når Leve livet-treffene er ferdig (denne vårens) Kjempeflott tiltak og veldig godt jobbet".
- ▶ Supert tiltak for å fremme helse og selvstendighet så lenge som mulig:)
- ▶ "Godt jobba til alle sammen! Sammen får vi det til!"
- ▶ "Fantastisk samarbeid som gir gode opplevelser og mestringsfølelse for mange"
- ▶ "Hørsel er viktig, kanskje spesielt for de eldre - godt tiltak!"
- ▶ "Så bra tiltak"
- ▶ "Dette blir spennende å følge med på!"

Hvordan skaper vi den bærekraftige riggen?

- ▶ 'Begynne et sted'
- ▶ Evaluering og lære av det
- ▶ Innvirke og medvirke
- ▶ Styrke gjennom å skape sammen
- ▶ Hvordan bygge ut ressursene
- ▶ Eie sammen - holdninger og bevisstheten om å gjøre sammen
- ▶ Ikke strekke frivilligheten og ikke brenne ut kollegaer i virksomhetene
- ▶ Tydeliggjøre hvilke oppgaver gjøres av hvem - frivillige, foreninger og andre virksomheter
- ▶ God forankring - et tilbud ved innbyggertorgene

Veien videre

- ▶ Jobbe tettere med frivilligsentralene og med hussjefene om å bringe innhold og lokalt engasjement til treffene
- ▶ Påvirkningsmuligheter i nærmiljøet - skape sammen
 - ▶ Lokal programkomité?
 - ▶ Lokale foreninger kan delta som gjester, konferansier eller vertskap
 - ▶ Frivillig gruppeleder på hvert treff til å følge opp de lokale frivillige fra boliger
- ▶ Tillitsskapende tiltak- ta folk imot i døra, stille gode spørsmål til diskusjon- snakke med hverandre, 'se' folk som kommer og når de går
- ▶ Hvordan når vi de som vi ikke når?
 - ▶ S.arb med hj.tj. Annet?
 - ▶ Måltidsfellesskap? Transport? Hvordan løser vi?
 - ▶ Snakke om det med de som kommer- ta med en nabo/bekjent
- ▶ Videre s.arb med virksomhet for funksjonsnedsettelse om frivillig deltakelse fra boliger

Program for høsten settes sammen fra:

- ▶ Erfaringer fra tidligere helsekafé, Lyst på livet, og fra prosjektet 'Fremtidens seniortilbud på innbyggertorg'
- ▶ Idémyldring på Borgen, Sætre og Spikkestad
- ▶ Idémyldring i møte hos pensjonistforeningen i Tofte
- ▶ Evalueringsskjemaer og muntlige innspill fra Leve livet treffene
- ▶ Virksomheter og tips fra de
- ▶ Lokale foreninger som ønsker å bringe inn innhold
- ▶ Eldrerådet?

Hvor har du hørt om Leve livet treff?

Viktigheten av å bruke en god kanalmix og ikke minst bruke ambassadører/kollegaer ute i virksomhetene og de frivillige foreninger som deler kan trekke mange.

- Fra papirprogrammet om Leve livet treffene
- Fikk vite på sist treff
- Via hørselskontakt
- Via en venn
- På bo og omsorgssenteret
- Gjennom innbyggertorget som informerte til turgruppe 60+ i Tofte
- Via innbyggertorget
- Facebook
- Posten pilot
- Viva Engage - ansatte- + sende ut e-post med program for innbyggertorgene og Leve livet
- Andre: RHA, Posten pilot, via pårørendekoordinator, plakat på innbyggertorget, via en venn, en nabo, Hurum bo- og omsorgssenter, HvaSkjeriAsker.no, m.m.

Fått mange innspill til ønskede temaer til høstens program. Blant annet:

- ▶ Tofte- lokalhistorie og nære fortellinger, vitser, quiz, og helse-temaer, foredrag, om reiser, nærmiljø, personlig kontakt m.m.
- ▶ Sætre- kosthold, førstehjelp
- ▶ Spikkestad - repetisjon av vårens temaer, tannhelse, hjelpemidler, vaktmestertjenester, økonomi, smakebiter på trening, spill, demensinfo, 'Lyst på livet', noe kulturelt på slutten, turistforeningen
- ▶ Asker innbyggertorg- måltidsfellesskap
- ▶ Åros frivilligsentral og kafé- Hørsel og hørselshjelpemidler + Velferdsteknologi

Leve livet treff - høst 2024

- ▶ 5 treff i Tofte
- ▶ 5 treff i Sætre
- ▶ 4 treff i Spikkestad
- ▶ 2-3 treff på Borgen
- ▶ 1-2 på Asker innbyggertorg
- ▶ 1 på Holmen innbyggertorg
- ▶ 2 treff i Åros?

Temaer- Høst 2024

- ▶ Seniornett – aktuelle temasamlinger
- ▶ Fremtidsfullmakt, testament og vergemål? Samarbeid med Asker demensforening? Demensteam?
- ▶ Å bo godt hjemme- tilrettelegging i hjemmet. Foredrag og 'stands'. Teknologiambassadører introduserer til tema- Hva trenger vi som blir eldre. Helsefremmende og forebyggende tjenester viser fallforebyggende tips*. Ulike 'stands' med velferdsforvaltningen (hvordan søke helsehjelp), brannvesenet, ergoterapeut fra Iduns vei, teknologiambassadører- hjelpemidler, pårørendekoordinator/kreft/demens (god oppfølging av pårørende), HLF?, 'Gammel nok', informasjon om sosiale aktiviteter fra innbyggertorgene & lokale foreninger, bl.a koordinert av Aktiv fritid.
- ▶ Juletreff med Asker mannskor. Samarbeid med Bygdekvinnelaget?

Noen lokale forskjeller

- ▶ Tofte- Foredrag om gårds- og slektshistorie v/Historielaget OG Mattradisjoner før og nå- Bygdekvinnelaget sammen med innbyggertorgenes Astrid som koker suppe og litt kostholdsråd
- ▶ Spikkestad- May Hilde Schjong leser fra diktboken «ser deg», med musikk til?
- ▶ 2 Gatsby-forestillinger i høst v/Den kulturelle spaserstokken (Sætre og Asker innb.torg)
- ▶ (seniorkonferansen streamet til Sætre og Tofte- inngå i Leve livet treff?)
- ▶ Eldrerådets time til Leve livet treff?
- ▶ Foredrag/eller samtale med Ole Janzo- om Ai - (Her får du 🔍)
 - 💡 Tips om hvordan (og hvorfor) du bør komme i gang med AI.
 - 🤝 Tanker om nye måter å kommunisere på.
 - 🗣️ Refleksjoner rundt hvorfor det er viktig å være nysgjerrig og åpen, men også forsiktig og kritisk.
 - 🎯 Konkrete råd om ai

Temaer våren 2025?

- ▶ Bra mat for god helse - kurs v/Frisklivssentralen?
- ▶ Førstehjelpskurs?
- ▶ Tipset av Mona i Rottary om ett foredrag om placebo-effekt
- ▶ Ett foredrag «Redusert hukommelse. Når er det normalt og når kan det være første tegn på demens eller annen kognitiv svikt?» ved Frantz Leonard Nilsen?

▶ [OCVideo.738144650.249035.mp4 \(sharepoint.com\)](#)



Asker
kommune

Multiage - forskningsprosjekt (NTNU)

Ulike sider ved helsefremmende og forebyggende tiltak i kommunene for
eldre med minoritetsbakgrunn

Bakgrunnen

Flere eldre innvandrere blant framtidens brukere av omsorgstjenester

Tallene fra befolkningsframskrivingenes hovedalternativ viser at antall innvandrere i alderen 65–79 år kan forventes å øke fra knappe 46 000 i dag til nærmere 157 000 i 2040

How can we ensure that the health promotion measures reach immigrants of old age in helping them to *live healthier lives in health-promoting environments*

Hvorfor skal Asker delta?

Bærekraftige helsetjenester



inkludering av sårbare grupper.

øke kunnskap om eldre innvandrere i Asker kommunen

får synliggjort barrierer- Første skritt til endring

helsefremmende og forebyggende aktiviteter gir mindre behov for tjenester på høyere nivå i innsatstrappen

Vi prøver å samle aktivitetsoversikt og oversikt over aktører

- Finne informanter, kommunalt ansatte på ulike nivå i tjenestene, som kan la seg intervju
- Finne aktiviteter i kommunen som kan ta imot en forsker på et feltarbeid som inkluderer deltakende observasjon – for eksempel følge et tiltak innen helsefremming for eldre.
- Gi tilgang til kommunale styringsdokumenter og andre plandokumenter som angår utvikling, styring og levering av forebyggende og helsefremmende planer og tiltak
- Identifisere mottakere av aktiviteter og evt. pårørende som vi kan kontakte for intervju
- Evt andre oppgaver som kommunen ønsker fokus på
- Videreutvikle kunnskapen i tiltak, utprøving av nye metoder etc?

Leve livet -treff våren 2024

Rundt omkring i kommunen blir det våren 2024 ulike kurs og foredrag. Temaene er hørsel, fallforebygging, velferdsteknologi, livskvalitet og hvilke aktiviteter som finnes nær deg.

Målet er økt selvstendighet, trygghet og mestring. Leve livet-treffene kommer denne våren til innbyggertorgene i Sætre, Tofte, Borgen og Spikkestad. Noen av treffene har også kulturell underholdning. Alle er gratis, det er enkel servering. Du finner informasjon om Leve livet-treffene i kalenderen hvaskjeriasker.no eller kom innom et innbyggertorg. Velkommen!

Foto: AdobeStock



Datoer og program for treff:

5 grep for økt livskvalitet v/ Frisklivssentralen

Spikkestad innbyggertorg (Teglen)	14.02. kl. 11.00-13.00
Borgen innbyggertorg	06.05. kl. 11.00-13.00
Tofte samfunnshus	12.06. kl. 12.00-14.00
Sætre innbyggertorg	24.06. kl. 12.00-14.00

Howdan forebygge fall - teori og trening v/ Helsefremmende og forebyggende tjenester

Borgen innbyggertorg	05.02. kl. 11.00-13.00
Sætre innbyggertorg	11.03. kl. 12.00-14.00
Tofte samfunnshus	15.05. kl. 12.00-14.00
Spikkestad innbyggertorg (Teglen)	19.06. kl. 11.00-13.00

Hørsel og hørselshjelpemidler v/ Ergoterapeut i kommunen sammen med hørselskontakt og likeperson fra HLF. De viser og forteller om muligheter

Tofte samfunnshus	03.04. kl. 12.00-14.00
Borgen innbyggertorg	08.04. kl. 11.00-13.00
Spikkestad innbyggertorg (Teglen)	10.04. kl. 11.00-13.00
Sætre innbyggertorg	29.04. kl. 12.00-14.00

Nyttige teknologiske løsninger innen Velferdsteknologi v/rådgiver i kommunen sammen med teknologiambassadør for Asker som også er eldrerådetsrepresentant

Sætre innbyggertorg	26.02. kl. 12.00-14.00
Borgen innbyggertorg	04.03. kl. 11.00-13.00
Tofte samfunnshus	06.03. kl. 12.00-14.00
Spikkestad innbyggertorg (Teglen)	22.05. kl. 11.00-13.00

Hvilke aktiviteter skjer nær deg? Aktiv Fritid informerer om lokale aktiviteter sammen med frivillighetskoordinator og lokale aktivitetsaktører

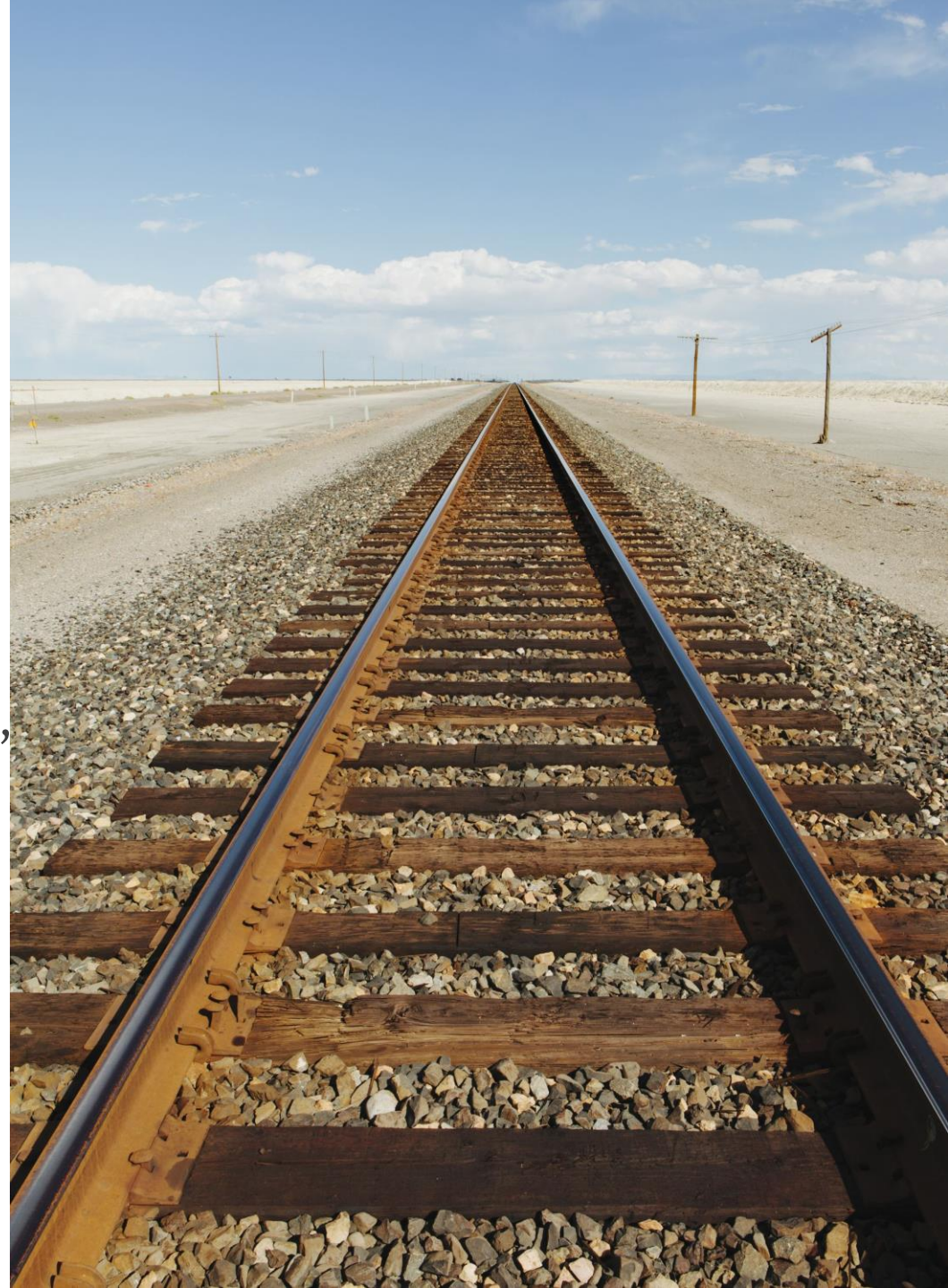
Tofte samfunnshus	07.02. kl. 12.00-14.00
Spikkestad innbyggertorg (Teglen)	13.03. kl. 11.00-13.00
Sætre innbyggertorg	27.05. kl. 12.00-14.00
Borgen innbyggertorg	03.06. kl. 11.00-13.00

* Enkelte arrangementet støttes av Den kulturelle spaserstokk.

Hvordan ser høsten ut?

Borgen - mandager kl. 11-13:	2/9, 7/10, 4/11, 2/12
Spikkestad- onsdager kl. 11-13:	4/9, 2/10, 13/11?, 11/12
Sætre - mandager kl. 12-14:	26/8, 23/9, 28/10, 25/11, 16/12,
Tofte: - onsdager kl. 12-14:	21/8, 18/9?, 16/10, 20/11, 18/12.

- ▶ Hussjefer har booket følgende tidspunkt for høsten





WHO aldersvennlige byer og samfunn

Innhold

- Om WHO
- Hva er aldersvennlige byer som samfunn?

WHO aldersvennlige byer og samfunn

- over 1500 byer / kommuner er med i 51 land

Formål deltagelse

- inspirasjon – eksempler fra andre land
- dele kunnskap i internasjonalt nettverk
- supplerer det norske kommune-nettverket
 - ledes av Senter for et aldersvennlig Norge



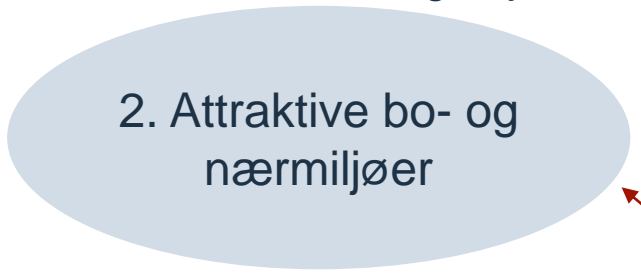
Uteområde med sitteplasser foran innbyggertorget i Slemmestad



Innsatsområder

temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker

- Strategier**
- Øke variasjonen i boligtilbudet, inkl. nye boformer
 - Aktiv stedsutvikling, inkl. samlokalisere tilbud/boliger/tjenester



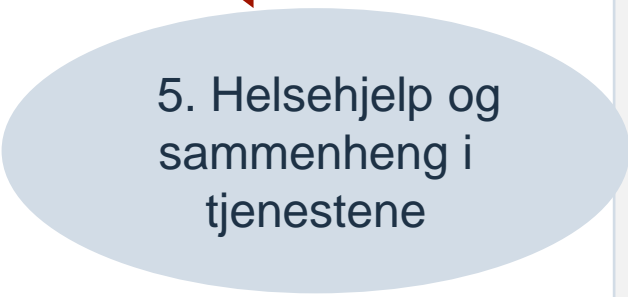
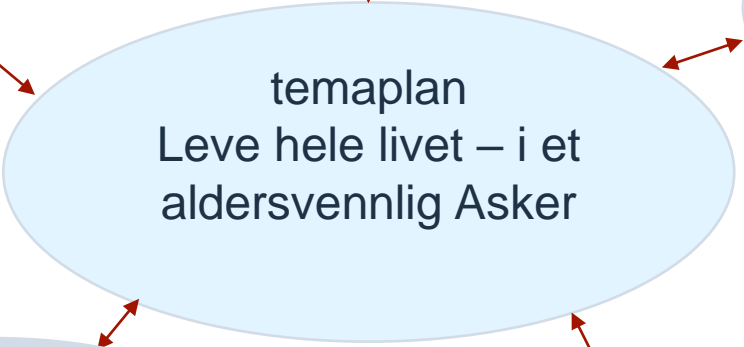
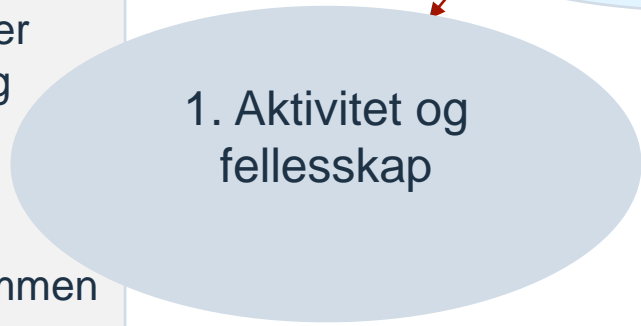
- Strategier**
- Aldersvennlige transport
 - Styrke fremkommelighet i lokalmiljøet



- Strategier**
- Bærekraftige tjenester
 - Innovative løsninger
 - Velferdsteknologi
 - Brukermedvirkning



- Strategier**
- Varierte møteplasser
 - Variert aktivitets- og kulturtilbud
 - Økt frivillighet
 - Stå lenger i arbeid
 - Planlegge alderdommen



- Strategier**
- Forbedre sammenheng i tjenestene
 - Dreie mot forebyggende innsats
 - Avlastning og støtte til pårørende
 - Mat og måltider
 - Rekruttere, utvikle og beholde kompetanse

overordnet bærekraft
sosial, økonomisk og miljømessig

tverrgående tema

- folkehelse
- medborgerskap
- inkludering
- universell utforming

Fra temaplanen **Leve hele livet:**

Temaplan Leve hele livet

Attraktive bo- og nærmiljøer
Transport og mobilitet

Helsehjelp
Aktivitet og fellesskap
Fremtidsrettet tjenesteutvikling

WHO aldersvennlige byer og samfunn

Bolig
Uteområder og bygninger
Transport

Helsetjenester og samfunnsstøtte
Kommunikasjon og informasjon

UN Decade of Healthy Ageing (2021-2030)

WHO aldersvennlige byer og samfunn

Viktige temaer

Alderisme

- stereotypier (hvordan vi tenker)
- fordommer (hvordan vi føler)
- diskriminering (hvordan vi handler) mot andre eller oss selv basert på alder

Kilde: Senter for et aldersvennlig Norge

Aktiviteter

New Zealand

Aldervennlige aktiviteter i by i

- Older workers employment action plan

Asker

– prosjekt Stå
lenger i arbeid

Aldersvennlige uteområder

Eksempel Stavanger – aldersvennlige benker

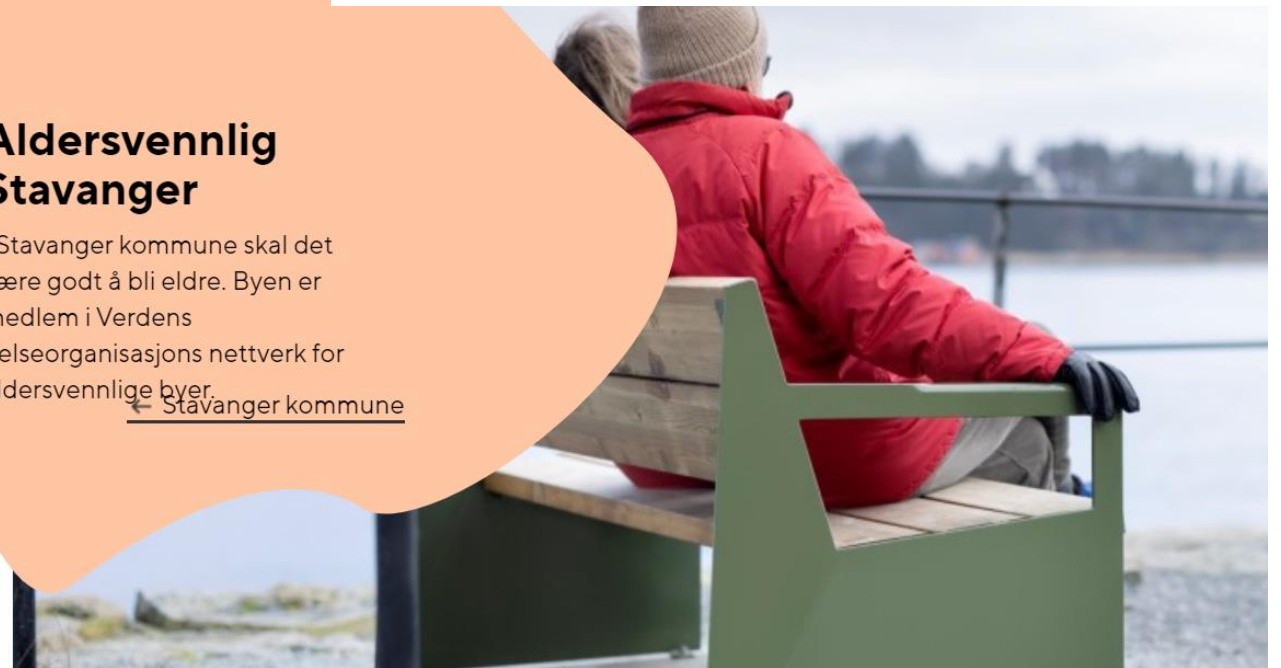
- benkene er universelt utformet
- gode å sitte og komme opp fra
- solid rygg og armlener



Hvilebenkene

Aldersvennlig Stavanger

I Stavanger kommune skal det være godt å bli eldre. Byen er medlem i Verdens helseorganisasjons nettverk for aldersvennlige byer.
← [Stavanger kommune](#)





Møteinnkalling

Utvalg

Eldrerådet

Dato

23.05.2024 kl. 12:00

Sted

Asker rådhus

Merknad

Eventuelt forfall meldes snarest til:

Politisk.sekretariat@asker.kommune.no

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale med møtesekretær.

Presentasjoner

- Aktiviteter for eldre (20 min)
- Leve livet-treff (20 min)

Sakskart

Saker til behandling

14/24 24/08575-1 Godkjenning av protokoll eldrerådet 18. april 2024

15/24 24/06711-1 Demenskor i Asker - frivillighet og kommunalt samarbeid

16/24 24/08115-1 Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre

17/24 24/08124-1 Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

18/24 22/16742-48 Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling

19/24 22/02147-20 Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling

Referatsaker

Asker, 13.05.2024
Kirsten Koht
Leder i eldrerådet



Møteprotokoll

Eldrerådet

Dato	Tid	Sted
23.05.2024	12:00 – 15:00	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Kirsten Koht.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
Leder	Kirsten Askvig Koht	
Nestleder	Trygve Jørgen Lia	
Utvalgsmedlem	Karl Heinz Bønnhoff	
Utvalgsmedlem	Thomas Victor Fernandes	
Utvalgsmedlem	Anne-Britt Aspaas Wengen	
Utvalgsmedlem	Arvid Gjesdal	
Utvalgsmedlem	Liv Holst	
Varamedlem	Alf Andreassen	Thor Steinar Haaseth
Utvalgsmedlem	Elisabeth Takle Bye	
Utvalgsmedlem	Øyvind Vonholm	

Forfall:

Utvalgsmedlem Thor Steinar Haaseth

Fra administrasjonen møtte:

Kommunedirektørens representant Trine Groven

Protokollfører Julie Bøye

Det var ingen merknader til innkallingen og møtet ble satt med 10 medlemmer til stede.

Saksliste

Side

Saker til behandling

14/24	24/08575-1	Godkjenning av protokoll eldrerådet 18. april 2024	3
15/24	24/06711-1	Demenskor i Asker - frivillighet og kommunalt samarbeid	3
16/24	24/08115-1	Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre	4
17/24	24/08124-1	Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn	6
18/24	22/16742-48	Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling	7
19/24	22/02147-20	Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling	9

Referatsaker

Saker til behandling

14/24 Godkjenning av protokoll eldrerådet 18. april 2024

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	14/24

Leders forslag til vedtak:

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 18. april 2024 godkjennes slik den foreligger.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 18. april 2024 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

15/24 Demenskor i Asker - frivillighet og kommunalt samarbeid

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	15/24
2 Utvalg for medborgerskap	30.05.2024	20/24

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024 og i handlingsprogrammet for 2025-2028.
2. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd i 2026.

Behandling

Rådgiver Silje Handeland innledet til saken (*presentasjon*).

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024 og i handlingsprogrammet for 2025-2028.
2. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd i 2026.

[Lagre vedtak]

16/24 Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	16/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	21/24
3 Kommunestyret	11.06.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det opprettes ikke en ny generell tjeneste «helsestasjon» for eldre på nåværende tidspunkt.
2. Kommunen vil vurdere og teste ut hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre ut fra behovene og ut fra ressursituasjonen, gjerne ved bruk av pilotering, utvikling av hjemmeside m.m.
3. Kommunen fortsetter å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. «helsestasjon» for eldre.

Behandling

Rådgiver Veslemøy Risnes Lerheim innledet til saken.

Trygve Lia fremmet forslag til nytt punkt 4:

Eldrerådet ber om at fokuset økes på følgende tjenester for eldre:

- *Bedre hørselstjenesten for eldre*
- *Øke kompetansen og tjenesten innen alderspsykiatri og geriatri*
- *Oppsøkende arbeid må evalueres, vurderes og forbedres*

Første vedtakspunkt ble vedtatt, mot 4 stemmer (Andreassen, Holst, Vonholm og Fernandes).

Vedtaks punkt 2 og 3, med Lias forslag til tilleggspunkt ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det opprettes ikke en ny generell tjeneste «helsestasjon» for eldre på nåværende tidspunkt.
2. Kommunen vil vurdere og teste ut hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre ut fra behovene og ut fra ressursituasjonen, gjerne ved bruk av pilotering, utvikling av hjemmeside m.m.
3. Kommunen fortsetter å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. «helsestasjon» for eldre.
4. Fokuset økes på følgende tjenester for eldre:
 - Bedre hørselstjenesten for eldre
 - Øke kompetansen og tjenesten innen alderspsykiatri og geriatri

- Oppsøkende arbeid må evalueres, vurderes og forbedres

[Lagre vedtak]

17/24 Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	17/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	20/24
3 Formannskapet	04.06.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.

Behandling

Rådgiver Veslemøy Risnes Lerheim innledet til saken (*presentasjon*).

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.

[Lagre vedtak]

18/24 Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Ungdomsrådet	23.05.2024	22/24
2 Eldrerådet	23.05.2024	18/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	15/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
 - Arealplaner
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport.

Behandling

Arvid Gjesdal fremmet følgende forslag til tilleggspunkt:

Eldrerådet ber om at Asker Kommune i sine drøftinger med RUTER/BRAKAR at de på det sterkeste innfører direkte forbindelser mellom Asker helt syd til Drammen, Oslo og Asker sentrum.

Anne-Britt Wengen fremmet følgende forslag til tilleggspunkt:

Eldrerådet beklager at transporttilbud tilpasset eldre ikke er godt behandlet i planen. Vi ser at reduserte parkeringsmuligheter fører til mindre bruk av offentlige tilbud til eldre. Når tiltak for å redusere bilbruk ikke følges opp med gode alternative transportløsninger, er det risiko for økning av isolasjon og ensomhet i den økende eldrebefolkningen.

Innstillingen i 3 punkter, med tilleggspunktene fremmet av Gjesdal og Wengen, ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
 - Arealplaner
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport.
4. Eldrerådet har følgende innspill til planen:
 - Det bes om at Asker Kommune i sine drøftinger med RUTER/BRAKAR at de på det sterkeste innfører direkte forbindelser mellom Asker helt syd til Drammen, Oslo og Asker sentrum.
 - Eldrerådet beklager at transporttilbud tilpasset eldre ikke er godt behandlet i planen. Vi ser at reduserte parkeringsmuligheter fører til mindre bruk av offentlige tilbud til eldre. Når tiltak for å redusere bilbruk ikke følges opp med gode alternative transportløsninger, er det risiko for økning av isolasjon og ensomhet i den økende eldrebefolkningen.

[Lagre vedtak]

19/24 Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	14/24
2 Ungdomsrådet	23.05.2024	23/24
3 Eldrerådet	23.05.2024	19/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:
 - Gode og varierte boliger
 - Bærekraftige nabolag
 - Samarbeid og utvikling
 - Offensiv bruk av virkemidlene
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Reguleringsplanlegging
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.

Behandling

Trygve Lia fremmet følgende forslag til nytt punkt 4:

Det fokuseres på at det skal benyttes offentlig transport, sykkel, mikrotransport og gange. Dette er nok ikke spesielt aktuelt for eldre som har passert 80 år. Den

generelle parkeringsnormen er svært ambisiøs og er til stor ulempe for eldre som fremdeles kjører bil og kan transportere seg selv. Videre er det vanskelig for de som vil komme på besøk, og eldre blir sittende ensomme hjemme etter at de ikke lenger kan transportere seg selv.

Det er et generelt ønske om å bo hjemme lengst mulig at helse og trivsel opprettholdes, da må det legges bedre til rette for at kontakten med venner og familie tas vare på ved at det blant annet det blir lettere å parkere.

Innstillingen, med Lias forslag til tilleggspunkt, ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:
 - Gode og varierte boliger
 - Bærekraftige nabolag
 - Samarbeid og utvikling
 - Offensiv bruk av virkemidlene
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Reguleringsplanlegging
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.
4. Det fokuseres på at det skal benyttes offentlig transport, sykkel, mikrotransport og gange. Dette er nok ikke spesielt aktuelt for eldre som har passert 80 år. Den generelle parkeringsnormen er svært ambisiøs og er til stor ulempe for eldre som fremdeles kjører bil og kan transportere seg selv. Videre er det vanskelig for de som vil komme på besøk, og eldre blir sittende ensomme hjemme etter at de ikke lenger kan transportere seg selv.

Det er et generelt ønske om å bo hjemme lengst mulig at helse og trivsel opprettholdes, da må det legges bedre til rette for at kontakten med venner og familie tas vare på ved at det blant annet det blir lettere å parkere.

[Lagre vedtak]

Referatsaker

1.	Seniorkoordinator Maria Helene Hougen orienterte om Leve livet-treff (<i>presentasjon</i>).
2.	Virksomhetsleder i heldøgns omsorg 1 Susanne Wollasch svarte ut spørsmål fra eldrerådets møte 18. april 2024, ang. Nesbru bo- og behandlingssenter.
3.	Virksomhetsleder i heldøgns omsorg 1 Susanne Wollasch svarte ut spørsmål fra eldrerådets møte 18. april 2024, ang. frivillighetens bidrag på institusjoner.
4.	Kommunedirektørens representant Trine Groven orienterte om regjeringens forslag til nytt inntektsfordelingssystem for kommunene, og implikasjoner for Asker kommune.
5.	Kommunedirektørens representant Trine Groven orienterte om befarings til Søndre Borgen helsehus 22. august 2024.
6.	Rådets medlemmer orienterte om medlemmenes deltakelse ved ulike arrangementer for eldre.



Saksframlegg

Arkivsak
24/08575-1

Saksbehandler
Julie Benedicte Bøye

Behandles av
Eldrerådet

Møtedato
23.05.2024

Godkjenning av protokoll eldrerådet 18. april 2024

Leders forslag til vedtak:

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 18. april 2024 godkjennes slik den foreligger.

1. Sammendrag

Utkast til protokoll fra Eldrerådets møte 18. april 2024 følger vedlagt.

Kirsten Koht,
leder i eldrerådet

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Protokoll eldrerådet 18.04.2024



Saksprotokoll

Arivsak
24/08575

Saksbehandler
Julie Benedicte Bøye

Behandlet av
1 Eldrerådet

Møtedato **Saksnr.**
23.05.2024 14/24

Godkjenning av protokoll eldrerådet 18. april 2024

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 14/24

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 18. april 2024 godkjennes slik den foreligger.



Møteprotokoll

Eldrerådet

Dato	Tid	Sted
18.04.2024	12:00 – 15:05	Asker rådhus

Møtet ble ledet av Kirsten Koht.

Til stede:

Funksjon	Navn	Møtte for
Leder	Kirsten Askvig Koht	
Nestleder	Trygve Jørgen Lia	
Utvalgsmedlem	Karl Heinz Bønnhoff	
Utvalgsmedlem	Thomas Victor Fernandes	
Utvalgsmedlem	Anne-Britt Aspaas Wengen	
Utvalgsmedlem	Arvid Gjesdal	
Utvalgsmedlem	Liv Holst	
Utvalgsmedlem	Thor Steinar Haaseth	
Utvalgsmedlem	Elisabeth Takle Bye	
Utvalgsmedlem	Øyvind Vonholm	

Forfall:

Møtet ble satt med 10 representanter til stede.

Det var ingen merknader til innkallingen.

Fra administrasjonen møtte:

Protokollfører Trine Groven

Saksliste

Side

Saker til behandling

10/24	24/06520-1	Godkjenning av protokoll Eldrerådet 14. mars 2024	3
-----------------------	------------	---	---

11/24	24/05632-1	Eldrerådet - Årsmelding for 2023	3
-----------------------	------------	----------------------------------	---

12/24	24/02454-1	Beste aldersvennlige tiltak i Asker kommune – statutter	4
-----------------------	------------	---	---

13/24	24/05661-2	Ekstraordinært tilskudd 2024 - velferdstiltak for eldre	5
-----------------------	------------	---	---

Referatsaker

Saker til behandling

10/24 Godkjenning av protokoll Eldrerådet 14. mars 2024

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	18.04.2024	10/24

Leders forslag til vedtak:

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 14. mars 2024 godkjennes slik den foreligger.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Protokollen fra Eldrerådets møte 14. mars 2024 godkjennes slik den foreligger.

[Lagre vedtak]

11/24 Eldrerådet - Årsmelding for 2023

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	18.04.2024	11/24

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Eldrerådets årsmelding for 2023 godkjennes, med de endringer som fremkommer i møtet.
2. Årsmeldingen legges fram for kommunestyret.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Eldrerådets årsmelding for 2023 godkjennes, med de endringer som fremkommer i møtet.
2. Årsmeldingen legges fram for kommunestyret.

[Lagre vedtak]

12/24 Beste aldersvennlige tiltak i Asker kommune – statutter

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	18.04.2024	12/24
2 Utvalg for velferd	23.04.2024	13/24

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det opprettes en ny pris for beste aldersvennlige tiltak i Asker.
2. Statutter for beste aldersvennlige tiltak i Asker som vist i vedlegg 1, vedtas.

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det opprettes en ny pris for beste aldersvennlige tiltak i Asker.
2. Statutter for beste aldersvennlige tiltak i Asker som vist i vedlegg 1, vedtas.

[Lagre vedtak]

13/24 Ekstraordinært tilskudd 2024 - velferdstiltak for eldre

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	18.04.2024	13/24
2 Utvalg for velferd	23.04.2024	14/24

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. De ekstraordinære velferdsmidlene skal deles ut via en tilskuddsordning, etter søknad.

Behandling

Trygve Lia foreslo følgende endring:

... velferdsmidler *for eldre* skal...

Innstillingen, med Lias forslag til endring, ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. De ekstraordinære velferdsmidlene for eldre skal deles ut via en tilskuddsordning, etter søknad.

[Lagre vedtak]

Referatsaker

1.	Rådgiver Heidi Rustand orienterte om prosess for utarbeidelse av kommunal handlingsplan for friluftslivets ferdselsårer (<i>presentasjon</i>).
2.	Rådgiver Kristina Miljeteig og folkehelsekoordinator Kristine Slåtten orienterte om regjeringens forslag til Nasjonal livskvalitetsstrategi 2024- 2030 – Fra måling til politikkkutforming, og kommunens høringssvar (<i>presentasjon</i>).
3.	Rådgiver Veslemøy Lerheim orienterte om studieturen som Utvalg for Velferd gjennomførte 15. – 17. april til Oslo, Bærum og Skien (<i>presentasjon</i>).
4.	Rådgiver Veslemøy Lerheim orienterte om oppfølgingen av verbalforslag om «Helsestasjon» for eldre.
5.	Elisabeth Takle Bye orienterte om filosofisk café (<i>presentasjon</i>).
6.	Kirsten Koht stilte spørsmål om status for Postens pilotprosjektet med distribusjon av informasjon særskilt rettet mot eldre. Rådgiver Veslemøy Lerheim besvarte spørsmålet.
7.	Rådets medlemmer orienterte om sine aktiviteter siden sist møte. Medlemmene har blant annet representert rådet på arrangementer på Borgen, Holmen, Heggedal, Slemmestad, Tofte og Sætre.
8.	Kirsten Koht stilte spørsmål om oppfølgingen av resultatene av gjennomført brukerundersøkelse for institusjoner, særlig når det gjelder Nesbru bo- og omsorgssenter. Spørsmålet vil bli besvart på et senere møte
9.	Kirsten Koht stilte spørsmål om status for frivillighetens bidrag på institusjonene. Spørsmålet vil bli besvart på et senere møte.
10.	Kirsten Koht orienterte om planene for seniorkonferansen tirsdag 12. november. Foredragsholdere er på plass.
11.	Kirsten Koht orienterte om generasjonslekene som avvikles på Føyka stadium lørdag 1. juni. Rådet stiller med to personer (Liv Holst er den ene).
12.	Kirsten Koht foreslo at rådet får en omvisning på Borgen helsehus. Dette fikk enstemmig tilslutning.

13.	Kirsten Koht refererte til mottatt epost fra innbygger som gjaldt kommunens parkeringspolitikk. Rådet besluttet enstemmig at de ønsket å få temaet «aldersvennlig mobilitet og transport» nærmere belyst som en egen sak.
14.	Elisabeth Takle Bye orienterte om at leder for Pensjonistuniversitetet Asker har tatt kontakt. De mister sekretærbistand som de tidligere har hatt som underavdeling av Folkeuniversitet i Asker, og ønsker derfor at kommunen tilrettelegger for ny løsning.



Saksframlegg

Arkivsak
24/06711-1

Saksbehandler
Frøydis Rui-Rahman

Behandles av
Eldrerådet
Utvalg for medborgerskap

Møtedato
23.05.2024
30.05.2024

Demenskor i Asker – modell for videre drift

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024 og i handlingsprogrammet for 2025-2028.
2. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd i 2026.

1. Sammendrag

Asker demenskor startet som et prosjekt i mai 2023, finansiert med kr 235 000 fra Formannskapetets disposisjonskonto ([sak 66/23](#)) og omdisponerte stillingsressurser fra medborgerskap og velferd. Prosjektet har funnet en samarbeidsmodell som fungerer godt og som anbefales videreført, med Asker demensforening som koreier. Samarbeidet mellom pårørende, frivillige (Asker demensforening, Røde kors), NaKuHel og kommunen har vært nødvendig i etableringen og for videre drift. Det er behov for samfinansiering mellom frivilligheten, sponsing fra lokalt næringsliv og midler fra kommunen.

Saken påpeker behovet for fagkompetanse til koret, spesielt innen musikkterapi og demensomsorg. Økt stillingsressurs for musikkterapi i kulturskolen er nødvendig for å møte behovet. Den ressursen kulturskolen allerede har på fagfeltet er øremerket tilrettelagt opplæring og kommunens bo- og omsorgssentre. Demenskoeret bidrar til å nå kommunens mål innen eldrehelse og folkehelse. Det er viktig å sikre nødvendig

finansiering og samarbeid for å opprettholde tilbudet. Kulturskolens og NaKuhels kompetanse er nødvendig for å sikre kontinuitet og forutsigbarhet i tilbudet. Det kan løses gjennom en administrativ samarbeidsavtale.

2. Bakgrunn for saken

“Demenskoeret” på NRK TV (2023) utløste en «demenskorbølge» over hele landet. Asker kommune bevilget kr 235 000 i prosjektstøtte fra Formannskapetets disposisjonskonto til oppstart av Asker demenskor våren 2023 ([sak 66/23](#)). I tillegg omdisponerte kulturskolen og velferd stillingsressurser for musikkterapi og demensfaglig veiledning. Prosjektperioden 01.05.23-01.05.24 er forlenget med to måneder, delvis finansiert av kulturskolen og medborgerskap.

Kommunedirektøren anbefalte å opprette koeret som en frivillig organisasjon med et eget styre, og søke andre midler til drift. En skulle finne en god samarbeidsform mellom frivilligheten og kommunen. Det har aktørene gjort.

Andre relevante politiske saker er:

Sak 89/17 DKSS og musikkterapi (se vedlegg 4 for protokoll)

Sak 19/5628 Musikkterapi i DKSS

[Temaplan kultur](#)

[Temaplan Leve hele livet](#)

3. Saksopplysninger

Om demens i Asker

I 2025 er det estimert at 2,08% av kommunens befolkning har demens. I årene fram mot 2050 stiger andelen til 4,08%. I samme periode øker andelen av eldre i befolkningen. Personer med demens vil etter hvert som sykdommen forverres få behov for heldøgnsomsorg. KOSTRA-tall fra Asker 2023 viser at en sykehjemsplass koster kr 5074 i døgnet. En sykehjemsplass koster kr 923 468,- for et halvt år. Se vedlegg 3b for tallgrunnlag og figurer.

Organisering og drift: Asker demenskor har det første året blitt ledet av NaKuHel. De har hatt ansvar for økonomi, lokaler, ansettelse av dirigent og korkoordinator. Kommunen har bidratt med musikkterapeut (omdisponert ressurs fra heldøgnsomsorg) og demensfaglig veiledning. Se vedlegg 1 for organisering.

Koeret, med base på Verkstedet NaKuHel på Sem, har ukentlige kveldsøvelser for hovedsakelig hjemmeboende medlemmer. Antallet korister økte fra 20 til 25 dette første året for å forbedre koerets funksjonalitet og inkludere dem som bor i heldøgnsomsorg, med forutsetning at pårørende kan ledsage. Kontinuerlig rekruttering er viktig på grunn av at medlemmenes helse raskt kan forverre seg. Det

gjør det nødvendig med koordinering og kartlegging av mulige korister. Koret benytter venteliste og løpende opptak. Se vedlegg 4 og 5.

Musikkterapiens effekt på demens

Forskning understøtter musikkterapis positive innvirkning på demens, ved å vise til bedringer i livskvalitet, kognitiv funksjon, og bedre humør. Asker demenskor anvender musikkterapeutiske metoder og kulturskolens musikkterapeut er en nøkkelressurs i korets drift. Se [«Leve hele livet»-reformen](#) og vedlegg 2.

Lokalene

Øvelsene er i NaKuHels lokaler på Sem, et sted som tilbyr nødvendig ro og trygghet. Alternativer som innbyggertorgene har vært vurdert, men disse gir utfordringer som høyere parkeringskostnader, mer forstyrrelser og mindre samhold blant pårørende.

Korets samfunnsrolle

Asker demenskor fungerer ikke bare som terapi for deltakerne, men som en sosial arena for pårørende. Siden frivillige, musikkterapeut og musikalsk leder kan hjelpe koristene under selve øvelsen, frigjør det tid for pårørende til å snakke med hverandre. Pårørende kan da:

1. Være likepersoner for hverandre og ha en uformell møteplass.
2. Skape formell møteplass der pårørende kan organisere møter med f.eks. pårørendekontakt i kommunen for å få vite mer om hvilke tilbud som finnes.
3. Sitte i bakgrunnen og observere sine familiemedlemmer i aksjon i en trygg situasjon som de mestrer. Dette er det mulighet for innimellom på åpne øvelser. Samlet sett kan dette bidra til at pårørende klarer å stå lenger i situasjonen og ha sitt familiemedlem med demens hjemmeboende lenger.

Videre drift

Riktig støtte og organisering er nødvendig for korets fortsatte suksess. Asker demensforening ønsker å ta koret inn i sin organisasjon, og kan overta driften. Forutsetningen er at eksisterende samarbeid med kommunen, Røde kors og NaKuHel fortsetter fordi koret trenger fagkompetanse, koordinering og frivillige. Eksterne tilskuddsmidler kan dekke f.eks. arrangementskostnader, men dekker ikke disse nøkkelrollene.

Kostnader og finansiering

Det koster ca. kr 800 000 i året å drive Asker demenskor på forsvarlig vis. Det er lønnskostnader til korkoordinator, dirigent, demensfaglig rådgiver og musikkterapeut. I tillegg er frivillig arbeidsinnsats beregnet til ca. kr 460 000 årlig i korets drift. Se budsjett og kostnadsfordeling (vedlegg 3a).

Utgiftsfordeling (se vedlegg 3a):

Asker kommune: kr. 250 000 for høsten 2024 og kr. 500 000 fra og med 2025.

Asker demensforening: kr 123 000 årlig.

Lokalt næringsliv: ca. kr 182 500 årlig.

Innberegnet frivillig arbeidsinnsats fordeles drift av demenskoret med 36% på Asker kommune, 34% på Asker demensforening, 17% Røde Kors og 13% fra lokalt næringsliv. Utgiftsfordelingen kan endre seg noe underveis avhengig av tilfang på kompetanse og korets behov.

Denne løsningen forutsetter at kommunen lager en samarbeidsavtale som danner ramme for det praktiske samarbeidet. Kommunen vil vurdere tilskudd i forbindelse med årlig budsjettbehandling. Unntaket er i forbindelse med de faste kommunale stillingsressursene tilknyttet koret. De øremerkes koret så lenge koret består.

4. Kommunedirektørens vurdering

Asker demenskor beskriver seg som et aktivitetstilbud for personer med demens som har glede av sang og musikk, men i praksis er koret mer enn det. Koret gir pårørende et pusterom i en ellers krevende hverdag. Demenskor bidrar positivt for pårørende, fordi kortilbudet og støttegruppen rundt bidrar til at pårørende klarer å stå lenger i situasjonen. Dersom koret kan bidra til at en person bor noe lenger hjemme, vil kommunen kunne spare på å investere i videre drift av koret.

Gjennom samarbeid mellom frivilligheten og kommunen kan nye og forbedrede tjenester gis Askers innbyggere. Modellen for drift av koret i korets første år, har vist seg å være god og bør utvikles som beskrevet i saksopplysningene.

«Leve hele livet»-reformen understreker effekten av miljø- og musikkterapi i eldreomsorgen. Forskning viser at musikkterapi har positive helseeffekter og kan redusere behovet for medisiner blant eldre med demens/kognitiv svikt. Det gjør musikkterapi til et verdifullt tilbud for den enkelte. Denne kompetansen har kommunen gjennom kulturskolen, men dersom denne fagkompetansen skal fortsette å bli benyttet i videre drift av demenskoret fordrer det økt finansiering slik at tilbudet ellers i kommunen kan opprettholdes. Demenskoret selv ønsker at nøkkelaktører fortsetter. Kommunedirektøren ser viktigheten av å legge til rette for en modell som sikrer videre drift av koret og tilfang til fagkompetanse. Foreslår derfor at Asker demensforening kan benytte musikkterapeut fra kommunen i 20% stilling til formålet. Det foreslås videre at Asker demensforening fortsatt skal ha tilgang til korkoordinator og lokaler gjennom Nakuhel.

Ved å legge til rette for en god ordning for demenskor bidrar kommunen til bedre livskvalitet og livsmestring for eldre innbyggere i Asker. Dette vil også være i tråd med strategiene i temaplan «Leve Hele Livet» og temaplan kultur. Demenskoret fremstår som et særlig relevant tiltak lavt i innsatstrappen, som dekker et behov som vil vokse i kommunen i de neste årene.

5. Konklusjon

Et bærekraftig demenskor kan gi flere eldre som klarer seg hjemme over lengre tid siden de har en god arena for fellesskap og mestring. Dette er viktige mål i bo trygt hjemme-reformen.

Asker Demenskor har positiv effekt på koristene, og har vist seg å være mer enn bare et aktivitetstilbud for personer med demens. Det har også blitt en verdifull møteplass for pårørende. Asker demenskor bidrar til livskvalitet og livsmestring for koristene og for deres pårørende. Tiltaket kan gi samfunnsøkonomisk effekt på sikt. Kommunedirektøren anbefaler å gå for driftsmodellen beskrevet over, selv om kommunen er i omstillingsprosess. Denne modellen fremmer samskaping mellom frivillighet, kommunen og lokalt næringsliv.

For å få til et bærekraftig kor, behøver Asker demensforening, som tar over hovedansvaret for koret, forutsigbarhet og trygge rammer. For videre drift av demenskolet er det behov for ramme til fagkompetanse på 500 000 kr. Det betyr kr 250 000 for resten av 2024.

Finansiering av fagkompetansen bes vurderes innarbeidet i forbindelse med 1. tertialrapport for 2024, og i handlingsprogrammet 2025-2028 og anbefales forvaltet gjennom kulturskolen. Kulturskolen bør få ansvaret for å tegne og forvalte en samarbeidsavtale om den praktiske gjennomføringen. Det forutsettes at Nakuhel skal ha en nøkkelrolle i koret og med lokaler.

Kommunedirektøren vil komme tilbake i 2026 med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

- Vedlegg 1 Organisering av demenskor
- Vedlegg 2 Demens og musikk
- Vedlegg 3a Budsjett og kostnadsfordeling
- Vedlegg 3b Tallgrunnlag og figurer
- Vedlegg 4 sak 89_17 Protokoll DKSS Musikkterapi



Saksprotokoll

Arivsak
24/06711

Saksbehandler
Frøydis Rui-Rahman

Behandlet av
1 Eldrerådet
2 Utvalg for medborgerskap

Møtedato	Saksnr.
23.05.2024	15/24
30.05.2024	20/24

Demenskor i Asker - frivillighet og kommunalt samarbeid

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 15/24

Behandling

Rådgiver Silje Handeland innledet til saken (*presentasjon*).

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024 og i handlingsprogrammet for 2025-2028.
2. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd i 2026.



Saksprotokoll

Arivsak
24/06711

Saksbehandler
Frøydis Rui-Rahman

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	15/24
2 Utvalg for medborgerskap	30.05.2024	20/24

Demenskor i Asker - frivillighet og kommunalt samarbeid

Utvalg for medborgerskap har behandlet saken i møte 30.05.2024 sak 20/24

Behandling

Virksomhetsleder Frøydis Rui-Rahman innledet saken og svarte på oppklarende spørsmål sammen med rådgiver Silje Handeland.

Stein Mathisen fremmet på vegne av H, FrP, A og SP, følgende forslag til endring av kommunedirektørens innstilling punkt 1:

- 1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024. Det gjøres en ny vurdering av kostnadene for 2025 i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for 2025-2028.*
- 2. Pkt 2 støttes slik det står.*

Igland (SP) fremmet forslag om nytt vedtakspunkt 3:

Utvalget anmoder kommunedirektøren om å ta initiativ til en dialog med Asker demensforening om etablering av et demenskor i midtre/søndre del av kommunen.

Forslag fremmet av Stein Mathisen ble vedtatt mot 2 (R, V) stemmer.

Kommunedirektørens innstilling punkt 2 ble enstemmig vedtatt

Forslag fremmet av Igland ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det søkes innarbeidet finansiering for demenskor for andre halvår i 1. tertialrapport for 2024. Det gjøres en ny vurdering av kostnader for 2025 i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for 2025-2028.
2. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en helhetlig sak om Den kulturelle spaserstokken og musikkterapisamarbeidet mellom kulturskolen og velferd i 2026.
3. Utvalget anmoder kommunedirektøren om å ta initiativ til en dialog med Asker demensforening om etablering av et demenskor i midtre/søndre del av kommunen

Vedlegg 1 Organisering av demenskor i Asker

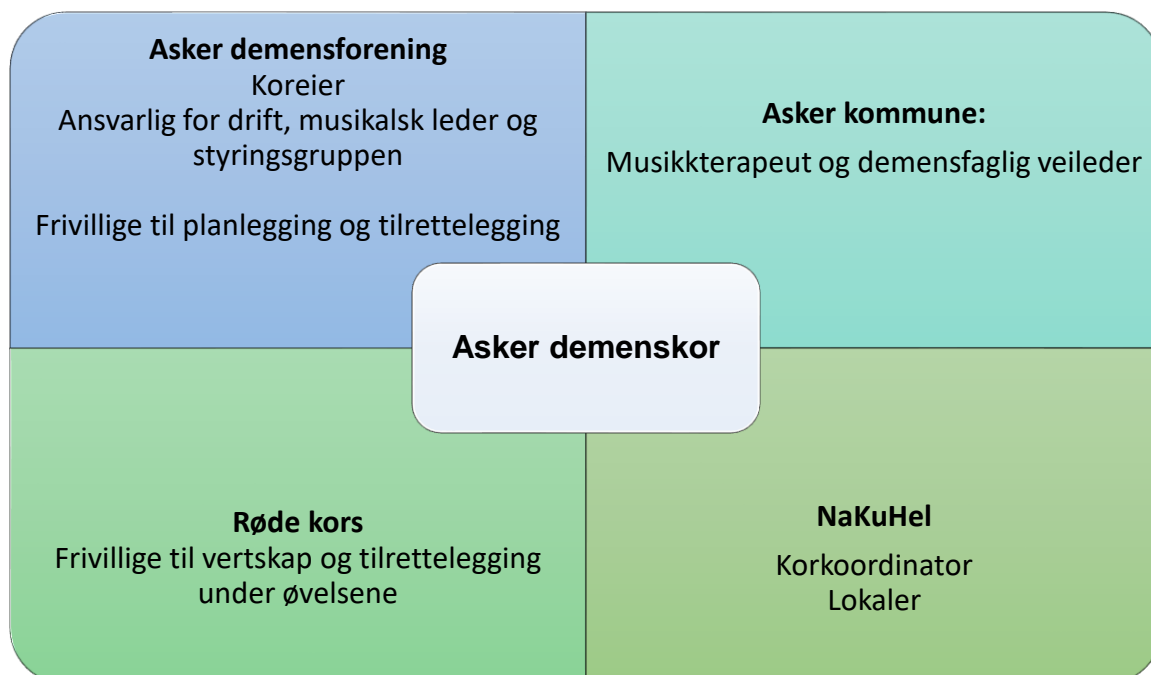
Beskrivelse av roller, ansvar og oppgaver samt estimert tidsbruk

Revidert i 2024 for videre drift

Rolle	Ansvar	Estimert tidsbruk 2023	Estimert tidsbruk 2024
Prosjekteier (2023)/ Koreier (2024)	Prosjekteier har overordnet ansvar for prosjektregnskap, ansettelsesansvar for dirigent og prosjektkoordinator, samt innkalling til og utforming av agenda for styringsgruppemøter etter innspill fra prosjektkoordinator og styringsgruppens medlemmer. Koreier overtar ansvaret i 2024, bortsett fra ansettelsesansvar for koordinator.	1 t/uke ved ordinær drift. Noe mer under oppstart. NaKuHel	2t/uke Asker demensforening
Styringsgruppe	Styringsgruppen har ansvaret for å kvalitetssikre tilbudet, sikre tilstrekkelig ressurstilgang - økonomisk og personalmessig, godkjenne mandat og driftsplaner, beslutte endringer i mandat, planer, driftsmodell og daglig drift. Gir faglige råd til og støtter koordinator og øvrige i korledelsen. Medlemmer: Asker demensforening, Nakuhel, Asker kulturskole, Velferd og ekstern musikkterapeut ved behov.	1 t/ mnd. ved ordinær drift. Noe mer under oppstart.	1t i kvartalet.
Referansegruppe	Koordinator, musikkterapeut, dirigent/musikalsk leder, frivillige og styringsgruppeleder. Følger opp drift og behov og melder til styringsgruppa.		Ny: 1t månedlig
Ekstern musikkterapi-faglig rådgiver (førsteamanuensis v/CREMAH, senter for forskning i musikk og helse ved NMH)	Veileder og gir råd til styringsgruppen i drift av kor og musikkterapi rettet mot demenssyke. Kan ved behov delta i behandling av musikkterapi-faglige saker i styringsgruppen.	Etter behov og kapasitet.	Etter behov og kapasitet.
Demensfaglig veileder	Opplæring og veiledning av frivillige knyttet til frivilligrollen og praktiske hensyn for personer	4 t/mnd. (2,5%)	Etter behov

Rolle	Ansvar	Estimert tidsbruk 2023	Estimert tidsbruk 2024
(Velferd)	med demens. Kan ved behov delta for veiledning av demensfaglige spørsmål i styringsgruppen. Disponerer avsatte timer etter det som vurderes mest hensiktsmessig.		(inntil 2,5%)
Prosjekt-koordinator (2023) / Korkoordinator (2024) (NaKuHel)	Organisering og daglig drift av koret fra uke til uke, innenfor de tidsmessige og økonomiske rammene som er fastlagt av prosjekteier og styringsgruppen inkludert medlemsliste, repertoarliste, notearkiv mv. Ansvar for årsplan og aktivitetskalender, samt å koordinere forespørsler om opptredener og evt. egeninitierte konserter i samarbeid med korleder/dirigent, musikkterapeut og styringsgruppen. Kommunikasjon med kormedlemmer og pårørende. Koordinering og kommunikasjon med musikkterapeut, dirigent, frivillige og andre involverte i korøvelsene. Sikre tilstrekkelig antall frivillige til hver korøving og avtalt bevertning før og etter selve øvelsen. Delegerer oppgaver til frivillige ifm. korøvelser. Bidra i søknader/rapporter.	7,5 t/uke (20%) (NaKuHel)	11,5t uke (30%) (NaKuHel)
Dirigent/ korleder/Musikalsk leder (Selvstendig næringsdrivende)	Musikalsk ledelse av koret, dirigentfaglig metodikk og pedagogikk, "trener", inspirator og motivator for kormedlemmene, sammen med musikkterapeut ansvarlig for repertoar, fremskaffelse av noter og tekst som kan dupliseres og deles ut til medlemmene.	4 t/uke	4t uke
Musikkterapeut (Asker kulturskole)	Musikkterapifaglig metodikk og pedagogikk tilpasset demenssyke, akkompagnement ved korøvelser, bistå dirigent i å sikre demensvennlig korledelse, sammen med dirigent ansvarlig for repertoar, fremskaffelse av noter og tekst som kan dupliseres og deles ut til medlemmene.	4 t/uke	7,5t uke (20%) (Asker kulturskole)
Frivillige Røde kors	Være vertskap for kormedlemmer og pårørende ved øvinger, praktisk tilrettelegging av lokale for øving og bevertning. Veilede og bistå kordeltakere med å finne frem i noter under korøvelser inkludert sosialt før og etter selve korøvelsen. Humørsprekere og heiagjeng.	5 personer å 3 t/uke = 15 t/uke	5 personer å 3 t/uke = 15 t/uke
Frivillige Demenskolet / Asker demensforening	Tilrettelegging, planlegging og gjennomføring av øvelser, konserter og pårørendestøtte. Bidra til å identifisere søknadsmuligheter og skrive søknader/rapporter.		NY: 6,5 person å 3t/uke =19,5t/uke

Tabell 1 Illustrasjon - organisering Asker demenskor



Demenskor, musikkens muligheter og kulturskolen som kompetansesenter

Sammendrag:

Personer med demenssykdommer har utfordringer med kognitive funksjoner som stadig blir dårligere. Pårørende til personer med demens er utsatt for depresjoner og nedsatt livskvalitet. Gjennom demenskor får pårørende et felleskap som kan være helsefremmende også for dem. Demenskor skiller seg fra andre typer kor ved at lydbilde hovedsakelig dannes kun av personene med demens. Deltakelse i demenskor øker livskvalitet og har mange gode helsevirkninger. Det har ingen negative bieffekter og er derfor et unikt og godt ikke-medikamentelt folkehelse tilbud. Tverrfaglighet er viktig for å skape bærekraftige demenskor. Både koordinering av pårørendetilbud og frivillighet, demensfaglig, musikkfaglig og musikkterapifaglig kompetanse er nødvendig. Asker demenskor har siden august 2023 hatt ukentlige øvelser i NaKuHels lokaler på Sem. Koret har gjennomført en stor julekonsert i Asker kulturhus og planlegger nå sommerkonsert i Vardåsen kirke sammen med 45 barn og unge fra kulturskolens barne- og ungdomskor.

Asker demenskor er i ferd med å bli en spydspiss for Asker demensforening og bidrar til redusert stigmatisering og skam og mer kunnskap og åpenhet om demens. Kulturskolen er et lokalt kompetansesenter og har siden 2018 hatt en satsning innen musikkterapi i kommunens bo- og omsorgssentre. Skoleåret 2023-2024 har deler av denne ressursen vært omdisponert for å bidra i Asker demenskor. Dagens organisering av koret fungerer godt og demenskor selv ønsker at nøkkelaktører fortsetter. Dersom musikkterapikompetansen fortsatt skal benyttes til drift av demenskor fordrer det økt finansiering slik at tilbudet i heldøgnsomsorg kan opprettholdes.

Personer med demens og deres pårørende

Det er godt å få møte andre i samme situasjon som meg selv. Det gir en samhørighetsfølelse, og hjelp til å forstå at jeg ikke er alene, og at jeg lettere kan klare å akseptere denne sykdommen jeg har fått.

- Korist i Asker demenskor

Ved demenssykdommer rammes hjernen slik at kognitive funksjoner gradvis svekkes. Personer med demens har ofte utfordringer med hukommelse, orientering, vurdering, søvn, følelser og språk. Ved langtkommen demens blir det oftest vanskelig å fungere i daglige aktiviteter. Det blir vanskelig å kjenne igjen situasjoner og personer og noen får også vrangforestillinger og hallusinasjoner (Engedal & Haugen 2018). Det finnes ingen kur mot demens, kun medikamenter som lindrer og/eller utsetter symptomer. Disse kan ha uønskede bivirkninger og det er derfor viktig å benytte ikke-medikamentelle tiltak som kan bidra til å opprettholde funksjoner og gi så god livskvalitet som mulig (Kvamme 2020).

Å være pårørende, særlig nærmeste omsorgsgiver, for en person med demens kan oppleves utfordrende og belastende. Pårørende som gruppe har stor risiko for å utvikle depresjon og få redusert livskvalitet (Vernooij-Dasse mfl. 2011, Dalsbø mfl. 2014, Maayan mfl. 2014). Omsorgsbyrden utgjøres blant annet av behovet for å være kontinuerlig

tilgjengelig for personen med demens (Mayaan mfl. 2014). Ifølge en undersøkelse fra 2016 utfører pårørende tilsvarende antall årsverk med omsorgsarbeid som de offentlige velferdstjenestene. Manglende sosial støtte og anerkjennelse er en utfordring i pårønderollen (forskning.no).

I Asker finnes det mange gode pårørendetiltak som for eksempel pårørendeskole og oppfølging av hukommelsesteamet og pårørendekoordinator. I tillegg kan personen med demens få tildelt plass på dagsenter og ha perioder med avlastningsopphold. Demenskoret er et supplerende lavterskeltilbud for pårørende. Mens koret øver, kan pårørende uformelt støtte og hjelpe hverandre i et trygt miljø med personer i samme situasjon. Dette kan gi opplevelse av mestring i pårønderollen, noe som i seg selv er helsefremmende (Bruvik 2014). For noen kan det være en barriere å ta kontakt med kommunen for å få hjelp som pårørende. Den indirekte kontakten med kommunen via demenskoret, og støtten fra pårørendegruppen i koret, kan gi mot til å kontakte rette instanser på et tidligere tidspunkt, før det oppstår krise. Ved åpne korøvelser og konserter kan pårørende i demenskoret se sine kjære uttrykke glede, mestre sangen og fungere godt sammen med resten av koret. Dette oppleves viktig:

Vi ser jo at hele koret gleder seg over å synge. Rørende å være vitne til. Dette betyr så mye for hver enkelt, familien ellers og alle nære.

- Pårørende i Asker demenskor

Hva er et demenskor?

Etter jeg fikk Alzheimer sykdom har det vært en stor glede for meg å få synge sammen med andre i samme situasjon

- Korist i Asker demenskor

I løpet av vinteren 2023 ble *Demenskor* et kjent fenomen i Norge gjennom serien "Demenskoret" på NRK TV. Allerede i juni samme år var det, basert på beregninger fra Senter for forskning i musikk og helse (CREMAH) ved Norges musikkhøgskole, etablert omtrent 100 demenskor i Norge (Norges Korforbund). Korene organiseres ulikt rundt omkring i landet. Kommunene tar en større eller mindre del av driftsansvaret enten økonomisk og/eller med kompetansestøtte. CREMAH gjennomfører våren 2024 en kartleggingsstudie på kor for personer med demens. Når resultatene av denne foreligger vil en kunne si mer om praktiske og finansielle varianter.

Kor i eldrehelsefeltet er ikke noe nytt og det finnes mange varianter og navn: Seniorkor, sykehjemskor og pensjonistkor for å nevne noen. Spesielt for *demenskor*, slik vi så det i NRK-serien, er at koret består utelukkende av personer med demensdiagnose. Asker demenskor har fulgt denne modellen og består per i dag av 25 personer med demens. Det er fire faste frivillige med i koret som støtte til de som trenger det. I tillegg er pårørende til stede ved hver øvelse. I hovedsak er det likevel personene med demens som synger og danner korets lydbilde.

Hvorfor demenskor? – om muligheter i musikken

Jeg kan være sliten og deppa når jeg drar til korøvelse. Når jeg drar hjem, er jeg glad og opplagt! Koret gir meg ny energi og glede.

- Musikk, og særlig sang, setter i gang følelser og minner.
- De aller fleste av oss har mange gode minner til musikk!
- Kjente sanger er forutsigbare og kan gi trygghet, ro, glede og mestringsopplevelser.
- Aktiv musikkdeltakelse sammen med andre aktiviserer hele personen og virker på både kropp og hjerne – kognitivt, sosialt, emosjonelt og fysisk.
- Deltakelse i demenskor kan bidra til å vedlikeholde funksjoner som lungekapasitet, språk, oppmerksomhet og konsentrasjon.
- Demenskor bruker ofte fysiske øvelser i oppvarming som styrker muskulatur og balanse og bidrar til å vedlikeholde sentrale fysiske funksjoner.
- Få, om noen, aktiviteter aktiverer så store nettverk i hjernen samtidig som det musikk gjør. Det fører til at totalaktiviteten øker, og musikk kan dermed hjelpe en person til å mestre ting han eller hun ellers ikke får til (Brean & Skeie 2019).
- Demenskor er et inkluderende tilbud som passer for mange, også de med fremskreden demens (når god fagkompetanse er til stede for å tilpasse og ivareta den enkelte).
- Musikk og sang er en god kommunikasjonsform når språket svikter.
- Musikk finner veien inn til friske områder i hjernen og hjelper oss å nå frem til personen bak sykdommen. Musikk kan derfor styrke identitet.
- Sangaktivitet for personer med demens fremmer psykologisk velvære, livskvalitet, kognisjon og velvære hos nærmeste omsorgsperson (Thompson, Baker et al. 2021). Derfor er demenskor et unikt og godt folkehelseiltak!
- Demenskor har ingen negative bivirkninger. Det er behov for ikke-medikamentelle helsefremmende tilbud i demensomsorgen!
- I et demenskor har korsangeren en rolle å fylle. Man har bokstavelig talt en stemme.
- Korsangerne kan dele opplevelser og anerkjenne hverandre gjennom å synges "hverandres sanger" sammen. Dette forebygger ensomhet og isolasjon og er viktig folkehelsepolitikk.

Jeg er glad i å synges og trives med sangen og samværet. Jeg treffer mange hyggelige mennesker og ser frem til øvelsene hver onsdag.

- korist i Asker demenskor

Bærekraftige demenskor – om tverrfaglighet og bruk av musikkterapikompetanse

- Norges korforbund overleverte i juni 2023 et opprop for demenskor i hele landet til Helse- og omsorgsdepartementet og Kultur og likestillingsdepartementet.
- Oppropet ble levert sammen med Senter for forskning i musikk og helse (CREMAH) ved Norges musikkhøgskole, Norsk Forening for Musikkterapi (NFMT) og Krafttak for sang.
- Oppropet baserer seg på forskning som viser at "korsang kan redusere depresjon og fremme psykologisk velvære, livskvalitet og kognisjon hos personer med demens" (Norges Korforbund).
- Oppropet formidler at mange vil kunne oppleve sosiale fellesskap, gode øyeblikk og økt livsglede ved at kommunen legger til rette for tilpassede sangaktiviteter. Dette er viktige mål i kvalitetsreformen "Leve hele livet".

- Ved overlevering av oppropet presiserte Jelena Golubovic, musikkterapeut og pianist i Demenskorret på NRK, at både demensfaglig, musikkterapifaglig og musikkfaglig kompetanse er viktig for å skape gode og robuste demenskor. Hun trakk også fram viktigheten av god organisering av frivillighet og pårørendetilbud (Norges Korforbund)
- Behovet for tverrfaglig kompetanse for å etablere varige og bærekraftige demenskor som bidrar til livsglede, økt livskvalitet og positive helsegevinster, understrekes også av Karette Stensæth, leder for Senter for forskning i musikk og helse (CREMAH) (Kommunal rapport).

Et bærekraftig demenskor utnytter tverrfaglig kompetanse og mulighetene som ligger i musikken bevisst og målrettet for å styrke ressursene til den enkelte. Den musikkfaglige kompetansen er viktig for kvaliteten på musikken og tydelig musikkfaglig metodikk og ledelse. Musikkterapeutisk og demensfaglig kompetanse utfyller hverandre og sikrer at koret er et ressursorientert og personsentrert tilbud som gir rom for mestring.

Ved å ta i bruk musikkterapikompetanse og musikkterapeutiske metoder i demenskor kan en nyttiggjøre seg noe av det effektforskning på musikkterapi i eldre helsefeltet viser: Musikkterapi kan gi gunstige korttidsvirkninger som mindre depresjon, mindre behov for medikamenter og mindre angst og atferdsforstyrrelser. Det kan også føre til bedret humør og sinnsstemning, økt minne og oppmerksomhet og bedre livskvalitet og sosiale relasjoner (Hay et al. 2018).

Asker demenskor

Asker demenskor ble etablert våren 2023 med prosjektmidler fra formannskapetets disposisjonskonto. Etableringen var et resultat av en samskapende prosess mellom private initiativtakere, frivillige organisasjoner, interesseorganisasjoner og kommunen (sak 66/23.). Koret ledes av dirigent/musikalsk leder og musikkterapeut som sammen sørger for musikkfaglige og musikkterapeutiske metoder, innhold og organisering. I tillegg har koret en korkoordinator og fem-seks frivillige på hver øvelse. Denne organiseringen er basert på Oslo Demensforenings erfaringer fra drift av demenskorret i Oslo, og fungerer veldig godt også i Asker. Koret hadde sin første øvelse i august 2023. Siden da har koret hatt ukentlige øvelser og en stor julekonsert i Asker kulturhus. Koret øver for tiden fram mot sommerkonsert sammen med 45 barn og unge fra kulturskolens barne- og ungdomskor.

Tilbakemeldingene fra korister, pårørende og frivillige er svært positive (se vedlegg 4). Ut fra hva pårørende og Asker demensforening forteller ser koret ut til å ha positive helsegevinster både for koristene selv, deres omsorgsgivere og storfamilie, nærmiljø og sosiale omgangskrets. I tillegg bidrar koret med økt kunnskap og større åpenhet om demens. Reduksjon av stigmatisering og skam har blitt en av demenskorrets synergier. Mer om korets drift kan leses i vedlegg 4. Der er også tilbakemeldinger fra korister, pårørende og frivillige gjengitt.

Kulturskolen som kompetansesenter

Kulturskolen er et lokalt kompetansesenter og har siden 2018 hatt en satsning innen musikkterapi rettet mot eldre i heldøgnsomsorg under ordningen med «Den kulturelle spaserstokken» (sak 89_17, vedlegg 9). Dette samarbeidet mellom tjenesteområdene medborgerskap og velferd bidrar til å nå kommunens mål om mer helhetlig og tverrfaglig tilnærming i helsetjenestene. Tilbudet fokuserer på god helse for alle uansett alder, og er i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 3 om god helse og nr. 17 om å samarbeide for å nå målene.

Da demenskorret ble etablert i 2023 var det naturlig at kulturskolen bidro som lokalt kompetansesenter med den med den eksisterende kompetansen innen musikkterapi. Skoleåret 2023-2024 har derfor deler av musikkterapiressursen vært omdisponert slik at musikkterapeuten har ledet demenskorret sammen med korekordinator og dirigent/musikalsk leder. Dagens organisering av Asker demenskor fungerer godt og demenskorret selv ønsker at nøkkelaktører fortsetter. Dersom musikkterapikompetansen fortsatt skal benyttes i drift av demenskorret fordrer det økt finansiering slik at tilbudet i heldøgnsomsorg kan opprettholdes.

Kilder

Brean, A. & Skeie, G. O. (2019). *Musikk og hjernen*. Oslo: Cappelen Damm.

Bruvik, F. K. (2014). Persons with dementia and their family carers: quality of life, burden of care, depression and the effect of psychosocial support (doktorgrad). University of Oslo, Faculty of Medicine, Oslo.

Dalsbø, T. mfl. (2014). Tiltak for å støtte pårørende til hjemmeboende personer med demens: oppdatert systematisk litteratursøk. (Notat fra Kunnskapssenteret juli 2014). Oslo: Nasjonalt kunnskapssenter for helsetjenesten.

Engedal, K., & Haugen, P. K. (2018). *DEMENS - sykdommer, diagnostikk og behandling* (1. ed.). Tønsberg: Forlaget Aldring og helse, akademisk.

Forskning.no. Dramatisk å leve med et familiemedlem med demens. Hentet fra: <https://www.forskning.no/demens-hoyskolen-kristiania-partner/dramatisk-a-leve-med-et-familiemedlem-med-demens/1845831> (Lastet ned 29.04.2024).

Hay, C., Geretsegger, M., Aas Kristiansen, F., Schmid, W. & Stige, B. (2018). Musikkterapi og eldrehelse. Hentet fra <https://gamut.w.uib.no/kunnskapsbeskrivelser/musikkterapi-og-eldrehelse/> (Lastet ned: 29.04.2024)

Kommunal rapport. Vi trenger varige og bærekraftige demenskor. hentet fra <https://www.kommunal-rapport.no/debatt/vi-trenger-varige-og-baerekraftige-demenskor/149032/> (Lastet ned 29.04.2024)

Kvamme, Tone S. (2020). *Å finne tonen*. Aldring og helse. Oslo: Forlaget Aldring og helse.

Maayan, N. mfl. (2014). Respite care for people with dementia and their carers. Cochrane Database of Systematic Reviews, (1), CD004396.

Norges Korbund. Opprop om demenskor til departementene. Hentet fra: <https://kor.no/blog/opprop-om-demenskor-til-departementene/#:~:text=Om%20hver%20kommune%20garanterer%20tilbud%20av%20ett,demenskor%20ganges%20dette%20tallet%20med%20356%20kommuner>

Thompson, Z., Baker, F. A., Tamplin, J., & Clark, I. N. (2021). How Singing can Help People With Dementia and Their Family Care-Partners: A Mixed Studies Systematic Review With Narrative Synthesis, Thematic Synthesis, and Meta-Integration. *Frontiers in Psychology*, 2021. doi.org/10.3389/fpsyg.2021.764372

Vernooij-Dassen M, mfl. (2011). Cognitive reframing for carers of people with dementia.
Cochrane Database of Systematic reviews 2011; issue 11. Art.No:CD 005318.

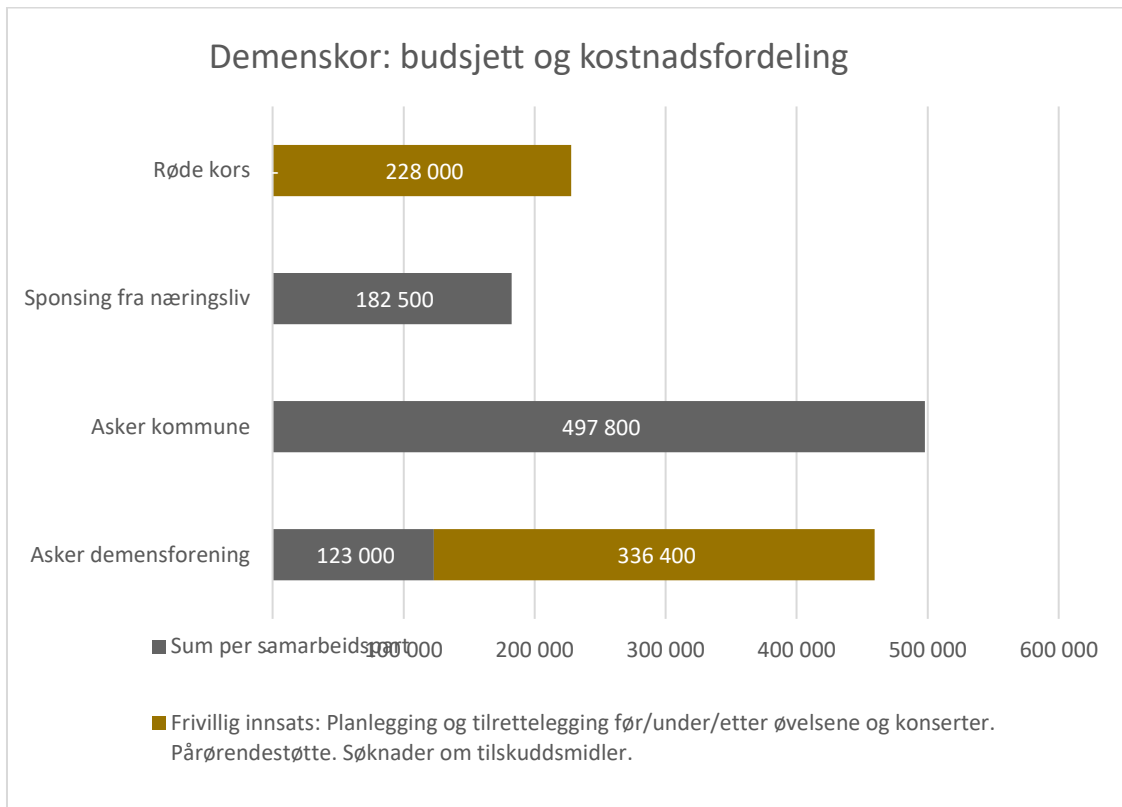
Vedlegg 3a Budsjett og kostnadsfordeling

Tabell 1 Budsjett og kostnadsfordeling

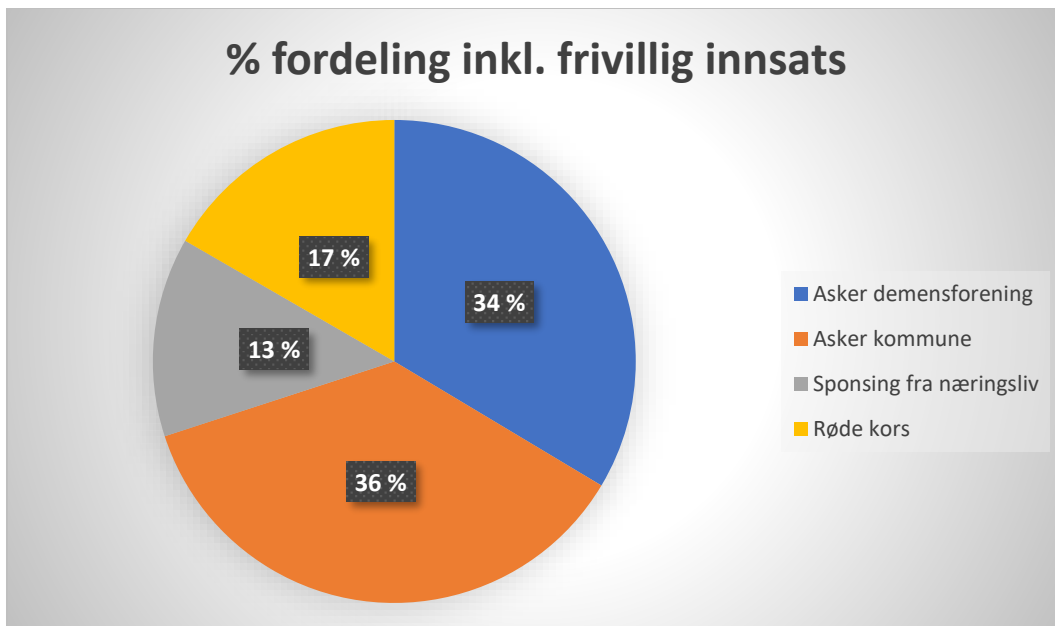
Budsjett demenskor						
Kostnader	Asker demensforening	Asker kommune	Sponsing fra næringsliv**	Røde kors	Tilskuddsmidler*	Totalt
Demensfaglig rådgivning ved behov (Asker kommune, velferd)		25 000				
Korkoordinator: Rekruttering, inntak og tilrettelegging for kormedlem.		202 800				
Dirigent (selvstendig næringsdrivende)	98 000					
Musikkterapeut (Asker kommune: medborgerskap, Asker kulturskole)		190 000				
Notemateriell og Tono-avgift	10 000				x	
Drift, lisenser, medlemskap, informateriell	15 000				x	
Holdningsskapende tiltak (konserter, informasjon, foredrag)		35 000			x	
Beverting			182 500			
Husleie (NaKuHel til Asker kommune)		45 000				
Sum per samarbeidspart	123 000	497 800	182 500	-	-	803 300
Inntekter og frivillig innsats						
Medlemskontingent korister (25x4000kr)	100 000					
Konsertinntekter	25 000					
Frivillig innsats: Planlegging og tilrettelegging før/under/etter øvelsene og konserter. Påørendestøtte. Søknader om tilskuddsmidler.	336 400			228 000		564 400
Kommunen/velferd: demensfaglig rådgivning						
Totalt kostnadsfordeling inkl frivillig innsats	459 400	497 800	182 500	228 000		
*Tilskuddsmidler er satt opp på de budsjettposter som er mulig å søke tilskudd til.						
** Nærbakst, Meny, Tomra						

1t frivillig innsats er beregnet til kr 400 timen.

Figur 1 Demenskor: budsjett og kostnadsfordeling i kroner



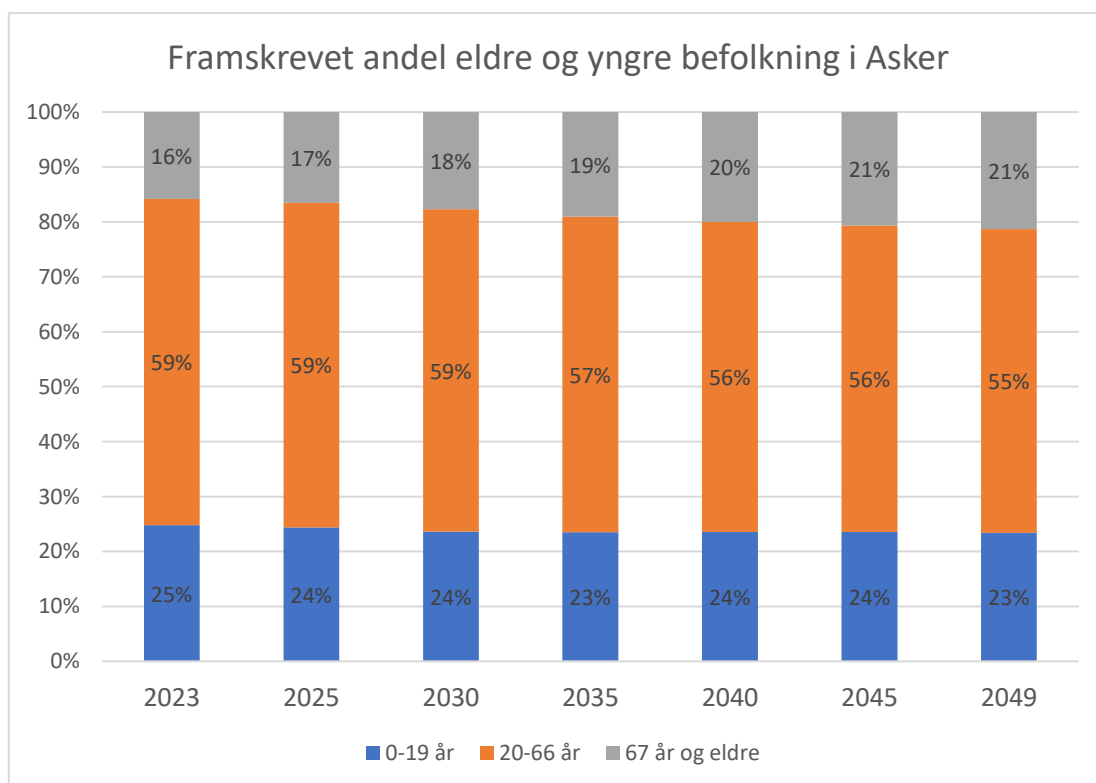
Figur 2 Demenskor - kostnadsfordeling i % inkl. frivillig innsats

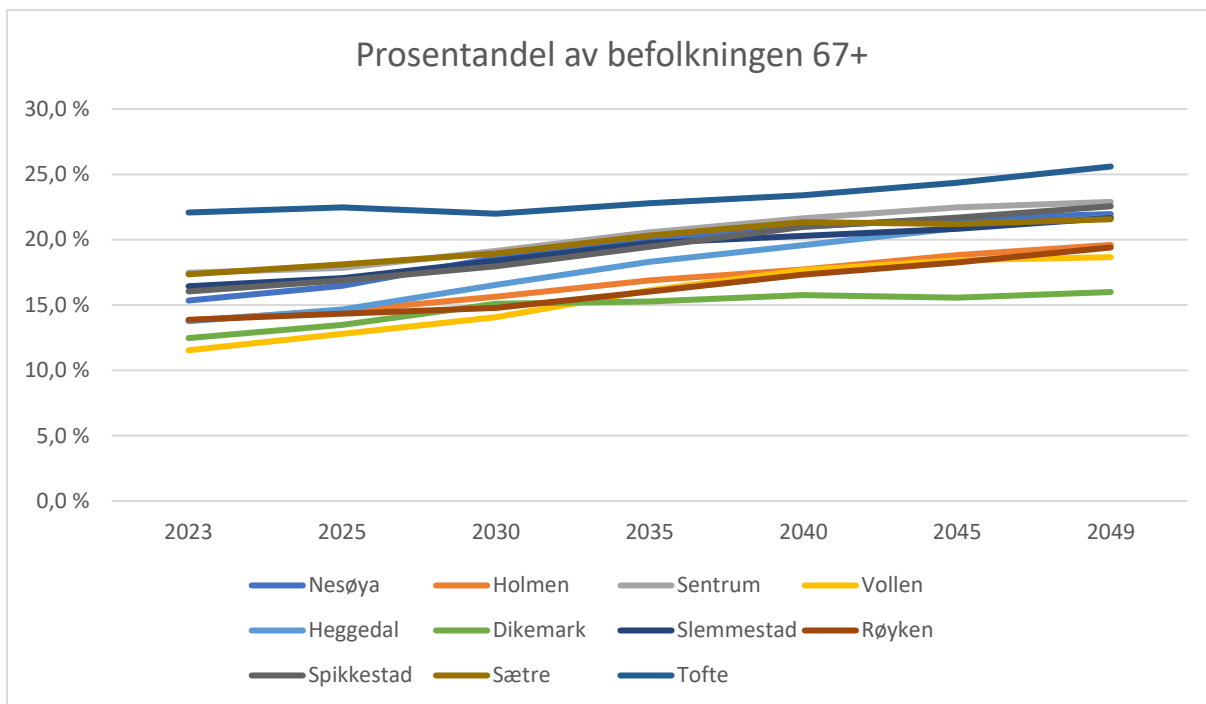


Vedlegg 3b Tallgrunnlag og figurer

1. Befolkningsvekst i Asker kommune

Framskrevet antall innbyggere over 67 år	
År	Framskrevet antall innbyggere over 60 år
2023	15627
2025	16558
2030	19076
2035	21881
2040	24311
2045	26368
2049	27946
Økning i %	79 %





	Nesøya	Holmen	Sentrum	Vollen	Heggedal	Dikemark	Slemmestad	Røyken	Spikkestad	Sætre	Tofte
2023	15,3 %	13,8 %	17,5 %	11,5 %	13,8 %	12,5 %	16,4 %	13,9 %	16,0 %	17,3 %	22,1 %
2025	16,5 %	14,6 %	17,9 %	12,8 %	14,7 %	13,5 %	17,1 %	14,3 %	16,9 %	18,1 %	22,5 %
2030	18,6 %	15,6 %	19,1 %	14,1 %	16,5 %	15,1 %	18,4 %	14,8 %	18,0 %	18,9 %	22,0 %
2035	20,0 %	16,9 %	20,6 %	16,1 %	18,3 %	15,3 %	19,7 %	16,0 %	19,5 %	20,3 %	22,8 %
2040	21,0 %	17,7 %	21,6 %	17,7 %	19,6 %	15,8 %	20,3 %	17,3 %	21,0 %	21,3 %	23,4 %
2045	21,6 %	18,8 %	22,5 %	18,4 %	20,9 %	15,6 %	20,8 %	18,3 %	21,7 %	21,2 %	24,4 %
2049	22,0 %	19,6 %	22,9 %	18,7 %	21,7 %	16,0 %	21,7 %	19,4 %	22,6 %	21,6 %	25,6 %

Kilder: Asker kommunes prognoser for befolkningsvekst og SSB.

2. Utgifter per oppholdsdøgn i institusjon i Asker kommune

Utgifter per oppholdsdøgn i institusjon (kr) i Asker kommune				
2023	30 døgn	90 døgn	180 døgn	365 døgn
kr 5 074	kr 152 220	kr 456 660	kr 913 320	kr 1 852 010
Kostra 12209 for Asker kommune				

Kilde: Kostrakode 12209 «Sjukeheimar, heimetenester og andre omsorgstenester» for Asker kommune i 2023. <https://www.ssb.no/statbank/table/12209/tableViewLayout1/>

3. Demens i Asker

Tallmateriale og utklipp fra <https://demenskartet.no/#3025>

Asker i år 2025

I 2025 vil Asker ha **97239** innbyggere, det er 2798 flere enn i 2020 – en økning på 2.96 %.

2023 personer i kommunen vil ha demens. Dette tilsvarer en økning på 338, eller 20.06 % fra 2020 til 2025.

Andelen med demens er 1.78 % i 2020 og 2.08 % i 2025. Demensandelen i Asker øker altså med 16.85 %.

Andelen med demens i Norge er 1.88 % i 2020 og 2.12 % i 2025.

Asker i år 2030

I 2030 vil Asker ha **100560** innbyggere, det er 6119 flere enn i 2020 – en økning på 6.48 %.

2473 personer i kommunen vil ha demens. Dette tilsvarer en økning på 788, eller 46.77 % fra 2020 til 2030.

Andelen med demens er 1.78 % i 2020 og 2.46 % i 2030. Demensandelen i Asker øker altså med 38.2 %.

Andelen med demens i Norge er 1.88 % i 2020 og 2.48 % i 2030.

Asker i år 2040

I 2040 vil Asker ha **106323** innbyggere, det er 11882 flere enn i 2020 – en økning på 12.58 %.

3478 personer i kommunen vil ha demens. Dette tilsvarer en økning på 1793, eller 106.41 % fra 2020 til 2040.

Andelen med demens er 1.78 % i 2020 og 3.27 % i 2040. Demensandelen i Asker øker altså med 83.71 %.

Andelen med demens i Norge er 1.88 % i 2020 og 3.30 % i 2040.

Asker i år 2050

I 2050 vil Asker ha **110740** innbyggere, det er 16299 flere enn i 2020 – en økning på 17.26 %.

4515 personer i kommunen vil ha demens. Dette tilsvarer en økning på 2830, eller 167.95 % fra 2020 til 2050.

Andelen med demens er 1.78 % i 2020 og 4.08 % i 2050. Demensandelen i Asker øker altså med 129.21 %.

Andelen med demens i Norge er 1.88 % i 2020 og 3.99 % i 2050.

ASKER KOMMUNE

L.nr.: 80463/17
S.nr.: 16/9045
Arkivnr.: 233/C/
Dato: 06.09.2017
Saksbeh.:Eli.E Risa

Utvalg	Kommunestyret	Utvalgssak	89/17
Møtedato	05.09.2017		

Saksprotokoll - Den kulturelle spaserstokken

Behandling:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

- 1. Den kulturelle spaserstokken søkes styrket med musikkterapi i et samarbeid mellom kulturskolen og eldreinstitusjonene.**
- 2. Nødvendige ressurser for å realisere en ordning med musikkterapi søkes innarbeidet ved rullering av handlingsprogrammet. Dette inkluderer informasjonsmaterieil til institusjonene og pårørende.**
- 3. Ordningen med musikkterapi i eldreinstitusjonene evalueres etter ett år med sikte på en utviding og styrking av tilbudet.**
- 4. Brukerrådene ved eldreinstitusjonene blir representert i referansegruppene for den kulturelle spaserstokken.**



Saksframlegg

Arkivsak
24/08115-1

Saksbehandler
Veslemøy Risnes
Lerheim

Behandles av
Eldrerådet
Utvalg for velferd
Kommunestyret

Møtedato
23.05.2024
28.05.2024
11.06.2024

Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Det opprettes ikke en ny generell tjeneste «helsestasjon» for eldre på nåværende tidspunkt.
2. Kommunen vil vurdere og teste ut hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre ut fra behovene og ut fra ressurssituasjonen, gjerne ved bruk av pilotering, utvikling av hjemmeside m.m.
3. Kommunen fortsetter å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. «helsestasjon» for eldre.

1. Sammendrag

Saken gjelder verbalvedtak om etablering av «helsestasjon» for eldre. I saken vises det til eksempler fra andre kommuner og hva Asker kommune allerede har av tjenester. Det anbefales ikke å opprette «helsestasjon» for eldre, da vi allerede har mange av tilbudene som kan ligge i en slik ordning.

2. Bakgrunn for saken

I denne saken svarer administrasjonen ut kommunestyrets verbalvedtak nr. 9 Helsestasjon for eldre, jf. kommunestyrets behandling av Handlingsprogram 2024-2027 (k-sak 77/23):

«Kommunestyret ber kommunedirektøren komme tilbake til kommunestyret i løpet av første halvår 2024 med en sak knyttet til etablering av «helsestasjon» for eldre. «Helsestasjonen» skal være et lavterskeltilbud med hensikt å jobbe forebyggende og helsefremmende, og med det bidra til at eldre kan bo hjemme lenger og mestre egen hverdag. Ordningen kan være ambulerende, og for eksempel tilknyttes Innbyggertorgene. Det bes også opplyst i saken om hvordan frivilligheten kan bidra inn i dette.»

3. Saksopplysninger

Innledning

Saken henger sammen med strategier i temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker. Underveis i utredningen har det vært møter med hjemmetjenesten, velferdsforvaltningen, helse, rehabilitering og mestring, arbeidsgruppe for Leve livet-treff (medborgerskap, velferd m.m.), arbeidsgruppe for bo- og omsorgssenter i Heggedal, eldreråd og Harstad kommune. Det er i tillegg vært tatt kontakt med flere kommuner, blant annet Bærum kommune.

Ordninger i andre kommuner

I utredningen er det sett hen til hva som gjøres i andre kommuner. Det er utfordrende å få oversikt over tilbudene rundt om i landet, da det er ulikt hva tjenestene kalles. Det er mange ulike tilbud og tjenester av forebyggende art for at eldre skal kunne bo lenger hjemme. Det virker som flere kommuner for tiden er i prosess med å utrede tjenester opp mot «helsestasjon» for eldre eller andre lignende konsepter.

Her er noen eksempler: <https://www.harstad.kommune.no/helsestasjon-for-eldre.401470.no.html>

- Noen har helsestasjon for eldre, blant annet en fast tid i uken for veiledning. [Helsestasjon for eldre - Harstad kommune](#)
- Hos noen står det at «Tilbudet om helsestasjon er for tiden ikke bemannet»
- Noen kommuner holder på å utrede temaet, blant annet Bærum kommune
- Noen kommuner har infosenter for seniorer [Infosenteret for seniorer - Trondheim kommune](#)
- Noen har samtaletilbud [Seniorveiviser- et tilbud til seniorer - Sandefjord kommune](#)
- I Larvik er helsestasjon for eldre et samarbeid mellom sykehuset Vestfold og kommunen, med tverrfaglig sammensatt gruppe av helsepersonell, som bidrar når eldre får trygghetsalarm, rullator mm. [Helsestasjon for eldre - Larvik kommune](#)
- Noen kommuner har lagd egne seniorsider for de eldre i kommune, med veiledningstjeneste knyttet opp mot de ulike temaene. seniorigjovik.no

Eksisterende tilbud i Asker kommune

I Asker kommune er det flere tilbud som ligger under det noen andre kommuner kaller «helsestasjon» for eldre eller veiledningstjenester:

1. Forebyggende hjemmebesøk/Asker seniortreff [Forebyggende hjemmebesøk og Asker seniortreff | Asker kommune](#)

- frivillig og gratis tilbud til alle innbyggere som fyller 78 år
- hjemmebesøk eller samlinger på innbyggertorg (3 ganger à 2 timer)
- temaer er f.eks. sikkerhet i hjemmet, ernæring, helse, sosialt nettverk m.m.

2. Leve livet-treff [Leve livet-treff | Asker kommune](#)

- åpent tilbud til alle seniorer, på innbyggertorgene (startet opp i 2024)
- helsefremmende og forebyggende innhold, samt sosialt møtepunkt
- bygger på sak og prosjekt «Seniortilbud på innbyggertorg» i 2021/2022
- mål om involvering av frivillighet i treffene

3. Velferdsforvaltningens telefontjeneste

- åpen telefontjeneste som møter alle henvendelser
- betjenes av et mottaksteam, består av tre sykepleiere og en pedagog
- mange innbyggere får veiledning gjennom denne telefontjenesten om tilbud i kommunen osv.

4. Informasjonstjenesten på innbyggertorg

- frontdesk og hus-sjef veileder om tilbud som finnes i kommunen

I tillegg er det mange flere tjenester fra kommunen, som bidrar inn i helheten av forebyggende lavterskeltilbud som for eksempel pårørende koordinator, hukommelsesteam og fastlegeordningen.

4. Kommunedirektørens vurdering

De fleste innbyggere ønsker å bo hjemme så lenge som mulig. Asker kommune ønsker å legge til rette for et aldersvennlige lokalsamfunn. Informasjon om helsefremmende og forebyggende aktiviteter og møteplasser er sentralt.

Etter kommunedirektørens vurdering har vi allerede mange tilbud, som delvis faller sammen med det noen kommuner kaller «helsestasjon» for eldre eller seniorveileder. I tillegg har vi i Asker mange fastlegekontor og helsetilbud. Ut fra virkeligheten vi står i fremover med mangel på personell, samt tider med økonomiske nedskjæringer, må vi nøye vurdere hvordan helsepersonellet og ansatteressurser brukes best.

Det anses usikkert om det er behov for en ny tjeneste i Asker, og kommunedirektøren anser det ikke hensiktsmessig å opprette et nytt tilbud på

nåværende tidspunkt. Når det gjelder «helsestasjon» kan det være noe misvisende å bruke dette ordet på tilbud som er mer av veiledende art. Det er imidlertid nyttig å se på det samlede tilbudet og vurdere om det er behov vi ikke dekker i dag, for å fremme mestring og forebygge funksjonsfall. Nye tilbud kan være aktuelt hvis det kan avlaste eller utsette behov for tjenester. Pilotering kan være aktuelt for å undersøke dette.

Kommunedirektøren foreslår videre prosess:

1. Kommunen vil fortsette å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. som «helsestasjon» for eldre.
2. Kommunen vil vurdere hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre, ut fra behovene og ut fra ressursituasjonen. Det kan for eksempel være aktuelt å teste ut individuell veiledningstid for eldre, f.eks. i tilknytning arrangement på innbyggertorg, som Leve livet treff. En pilotering kan gi økt kunnskap om hvilke behov eldre har for veiledning, og legge grunnlag for vurdering av nye tilbud. Det kan også vurderes om det er hensiktsmessig at tilbud kommunen allerede har, samles under et felles navn eller ikke. (Dette punktet henger også sammen med punkt fire under.)
3. Det kan vurderes å teste ut en form for «helsestasjon» for eldre på det nye bo- og omsorgssenteret i Heggedal, som vil ha fordelen av å være i et lokale tett på helsetjenester.
4. Kommunen ser videre på muligheter for utvikling av hjemmesiden, for å gjøre det lettere å finne tilbud og veiledningstjenester rettet mot eldre.

Bærekraftsmålene

Saken har særlig relevans for bærekraftsmålene nr. 3 god helse og livskvalitet, nr. 11 bærekraftige byer og samfunn og nr. 17 samarbeid for å nå målene.

5. Konklusjon

Det anbefales ikke å lage en ny generell tjeneste, «helsestasjon» for eldre, på nåværende tidspunkt. Kommunen vil videreutvikle veiledning og informasjon til eldre innbyggere i Asker, blant annet gjennom piloter, se foreslått prosess over.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.



Saksprotokoll

Arivsak
24/08115

Saksbehandler
Veslemøy Risnes Lerheim

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	16/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	21/24
3 Kommunestyret	11.06.2024	

Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 16/24

Behandling

Rådgiver Veslemøy Risnes Lerheim innledet til saken.

Trygve Lia fremmet forslag til nytt punkt 4:

Eldrerådet ber om at fokuset økes på følgende tjenester for eldre:

- *Bedre hørselstjenesten for eldre*
- *Øke kompetansen og tjenesten innen alderspsykiatri og geriatri*
- *Oppsøkende arbeid må evalueres, vurderes og forbedres*

Første vedtakspunkt ble vedtatt, mot 4 stemmer (Andreassen, Holst, Vonholm og Fernandes).

Vedtaks punkt 2 og 3, med Lias forslag til tilleggspunkt ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det opprettes ikke en ny generell tjeneste «helsestasjon» for eldre på nåværende tidspunkt.
2. Kommunen vil vurdere og teste ut hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre ut fra behovene og ut fra ressursituasjonen, gjerne ved bruk av pilotering, utvikling av hjemmeside m.m.

3. Kommunen fortsetter å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. «helsestasjon» for eldre.
4. Fokuset økes på følgende tjenester for eldre:
 - Bedre hørselstjenesten for eldre
 - Øke kompetansen og tjenesten innen alderspsykiatri og geriatri
 - Oppsøkende arbeid må evalueres, vurderes og forbedres



Saksprotokoll

Arivsak
24/08115

Saksbehandler
Veslemøy Risnes Lerheim

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	16/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	21/24
3 Kommunestyret	11.06.2024	

Utredning om mulig etablering av «helsestasjon» for eldre

Utvalg for velferd har behandlet saken i møte 28.05.2024 sak 21/24

Behandling

Leder innledet til saken og rådgiver Veslemøy R. Lerheim presenterte saken og besvarte spørsmål.

Forslag fremmet av Woldseth, (FrP):

Sak 21/24 sendes tilbake og man utreder videre behovet for en ambulerende helsestasjon for eldre, samt hva frivilligheten kan bidra og bistå med.

Forslag fremmet av Kjølseth, (SV) til nytt vedtakspunkt 4:

Fokuset økes på følgende tjenester for eldre:

- *Bedre hørsestjenesten for eldre*
- *Øke kompetansen og tjenesten innen alderspsykiatri og geriatri*
- *Oppsøkende arbeid må evalueres, vurderes og forbedres*

Forslaget fremmet av Woldseth, (FrP) falt mot 2 stemmer, FrP og SV.

Forslaget fremmet av Kjølseth, (SV) falt mot 2 stemmer, SV og FrP.

Innstillingens punkt 1 vedtatt mot 2 stemmer, FrP og SV.

Innstillingens punkt 2 og 3 ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Det opprettes ikke en ny generell tjeneste «helsestasjon» for eldre på nåværende tidspunkt.
2. Kommunen vil vurdere og teste ut hvordan vi kan styrke rådgivningstilbud rettet mot eldre ut fra behovene og ut fra ressursituasjonen, gjerne ved bruk av pilotering, utvikling av hjemmeside m.m.
3. Kommunen fortsetter å følge med på utviklingen av forebyggende tilbud og gode ideer i andre kommuner, f.eks. «helsestasjon» for eldre.



Saksframlegg

Arkivsak
24/08124-1

Saksbehandler
Veslemøy Risnes
Lerheim

Behandles av
Eldrerådet
Utvalg for velferd
Formannskapet

Møtedato
23.05.2024
28.05.2024
04.06.2024

Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.

1. Bakgrunn for saken

I denne saken foreslår administrasjonen at Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons (WHO) globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn, heretter kalt WHO's nettverk.

2. Saksopplysninger

Asker kommune har mål om å utvikle aldersvennlige lokalsamfunn gjennom kommuneplanen, temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker m.m. [Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker \(framsikt.net\)](#) Kommunen er allerede medlem i det *nasjonale* kommune-nettverket til Senter for et aldersvennlig Norge. Senteret har nylig, på vegne av Norge blitt offisiell samarbeidspartner i WHO's nettverk, som den første i Norden. Denne pådriverrollen støttes av regjeringen og støtter også Bo trygt hjemme-reformen. [Norge styrker rollen som pådriver for aldersvennlig utvikling globalt - Aldersvennlig](#)

Det er tre kommuner i Norge som er medlemmer i WHO's nettverk: Oslo, Trondheim, og fra 2024, Stavanger.

Asker kommune ønsker internasjonalt samarbeid

Asker kommune har et bredt internasjonalt samarbeid [Internasjonalt samarbeid | Asker kommune](#). Kommunestyret har vedtatt en egen sak om mål og strategier om internasjonalt samarbeid. [Internasjonalt samarbeid: Hovedmål og strategier \(digdem.no\)](#)

Hva er WHO's globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn?

Nettverket «ble lansert i 2006 for å oppmuntre til etableringen av byer og lokalsamfunn som er egnet for mennesker i alle aldre å leve og delta i samfunnet. Nettverket fremmer tiltak som støtter aktiv og sunn aldring, inkludering og deltakelse, og gir retningslinjer og ressurser for å støtte kommuner i å bli mer aldersvennlige. WHO har utviklet verktøy, rammeverk og har database av eksempler fra hele verden og muligheter for økt kunnskap, erfaring og forskning innen aldersvennlig utvikling.»

kilde: Senter for et aldersvennlig Norge

Fordeler ved medlemskap er blant annet

- tilgang til informasjon
- støtte fra det globale nettverket inkl. forskere, eksperter m.m.
- anerkjennelse og synlighet i nettverkets aktiviteter på WHO's hjemmeside
- muligheter for samarbeid, informasjonsdeling og prosjektdeltagelse m.m.

Hva kreves for å bli medlem?

Deltagelse krever forpliktelse til å investere tid og ressurser i å utvikle aldersvennlige omgivelser, samt dele erfaringer og resultater med de andre medlemmene.

Det kreves ikke at kommunen allerede *har oppnådd* aldersvennlighet når man søker om medlemskap, men at man gjennom politisk lederskap er engasjert for videre utvikling. Det kreves ikke medlemsavgift. [Membership to the Global Network - Age-Friendly World \(who.int\)](#)

Det vil være krav om at kommunen gjør «aldersvennlige Asker» søkbart på hjemmesiden, med en kort oversikt over temaplan og eksempler på arbeid, også oversatt til engelsk. I Stavanger er det lagd nye nettsider i forbindelse med medlemskapet. [Stavanger er nytt medlem i WHO sitt aldersvennlige nettverk - Aldersvennlig](#)

Asker er også medlem av WHO European Healthy Cities Network

Asker kommune er medlem av WHO European Healthy Cities Network. Nettverk for helsefremmende samfunn (Fremsam) er et nettverk for og av kommuner og fylkeskommuner som setter folkehelse og sosial bærekraft høyt i sin

samfunnsplanlegging. Askers ordfører er styreleder i Fremsam og medlem av WHO Healthy Cities Political Committee.

3. Kommunedirektørens vurdering

Asker kommune ønsker å delta i internasjonalt samarbeid, som verktøy for å nå våre mål. Ett av Askers mål er å utvikle en mer aldersvennlig kommune. Tilgang på eksempler og erfaringsutveksling med det verdensomspennende nettverket kan hjelpe kommunen med å se nye muligheter, og dermed bidra til økt innovasjon på det aldersvennlige området. Kommunedirektøren mener derfor et medlemskap i WHO's nettverk vil være godt egnet for å fremme kommunens arbeid i tråd med strategiene i temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker. Et medlemskap i WHO's nettverk vil kunne styrke utviklingen i retning av økt selvstendighet og deltagelse uavhengig av alder, mulighet for å bo hjemme lenger, og dermed bidra til bærekraftige helsetjenester.

I nettverket må alle medlemmene ha noe å tilby, og Asker kommune ønsker å bidra med erfaringsutveksling. Et medlemskap vil kreve ressurser fra kommunens side for å lage en nettside om aldersvennlige Asker, slik at temaet er lett å finne på hjemmesiden, også for andre internasjonale medlemmer. En kort oversikt over temaplan og eksempler på utviklingsarbeid, må også legges inn, i norsk og engelsk versjon. Kommunen må også vurdere egen organisering rundt arbeidet.

Bærekraftsmålene

Saken har særlig relevans for bærekraftsmålene nr. 3 god helse og livskvalitet, nr. 11 bærekraftige byer og samfunn og nr. 17 samarbeid for å nå målene.

4. Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at Asker kommune søker medlemskap i WHO's globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Saksprotokoll

Arivsak
24/08124

Saksbehandler
Veslemøy Risnes Lerheim

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	17/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	20/24
3 Formannskapet	04.06.2024	85/24

Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 17/24

Behandling

Rådgiver Veslemøy Risnes Lerheim innledet til saken (*presentasjon*).

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.



Saksprotokoll

Arivsak
24/08124

Saksbehandler
Veslemøy Risnes Lerheim

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	17/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	20/24
3 Formannskapet	04.06.2024	85/24

Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

Utvalg for velferd har behandlet saken i møte 28.05.2024 sak 20/24

Behandling

Leder innledet kort til saken og rådgiver Veslemøy R. Lerheim presenterte saken og besvarte spørsmål.

Innstillingens punkt 1 ble vedtatt mot 1 stemme, FrP.

Vedtak

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.



Saksprotokoll

Arivsak
24/08124

Saksbehandler
Veslemøy Risnes Lerheim

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Eldrerådet	23.05.2024	17/24
2 Utvalg for velferd	28.05.2024	20/24
3 Formannskapet	04.06.2024	85/24

Forslag om å søke medlemskap - Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn

Formannskapet har behandlet saken i møte 04.06.2024 sak 85/24

Behandling

Innstillingen ble vedtatt, mot 2 stemmer (FrP).

Vedtak

1. Asker kommune søker medlemskap i Verdens helseorganisasjons globale nettverk for aldersvennlige byer og lokalsamfunn.



Saksframlegg

Arkivsak
22/16742-48

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

Behandles av
Ungdomsrådet
Eldrerådet
Råd for personer med funksjonsnedsettelse
Formannskapet
Kommunestyret

Møtedato
23.05.2024
23.05.2024
23.05.2024
20.08.2024
10.09.2024

Temaplan Samferdsel og mobilitet – 2.gangsbehandling

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
 - Arealplaner
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport

1. Sammendrag

Temaplan samferdsel og mobilitet er en strategisk og sektorovergripende plan, og som beskriver hvordan kommunen skal lykkes med målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover. Det er definert fire innsatsområder som

beskriver hva kommunen særlig må prioritere for å møte utfordringene: *reduksjon av transportbehovet; aktiv og grønn mobilitet; kvalitet på kommunale veianlegg og kunnskap, samarbeid og innovative løsninger.*

Temaplanen har vært på høring i perioden 20.06.2023 til 26.01.2024. Totalt kom det 46 høringsinnspill til planen. Av disse kom 5 fra kommunale råd og utvalg, 4 fra overordnede og andre myndigheter, 18 fra organisasjoner, lag og foreninger og 19 fra privatpersoner.

Flere av innspillene har ført til justeringer og har styrket planen. Alle høringsinnspillene er svart ut med kommunedirektørens vurdering i eget dokument som er lagt ved saken.

2. Bakgrunn for saken

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 tverrsektoriell og strategisk plan. Den har en planperiode på 12 år med rullering anslagsvis hvert fjerde år.

Tidligere behandling:

- Mandat og rammer for temaplan samferdsel og mobilitet ble vedtatt av formannskapet 08.11.2022 i sak 0223/22
- Temaplanen ble førstegangsbehandlet i formannskapet 20.06.2023 sak 126/23
- Saken var på høring i følgende råd og utvalg i januar 2024, protokoll ligger vedlagt:
 - o Ungdomsrådet
 - o Råd for personer med funksjonsnedsettelse
 - o Eldrerådet
 - o Utvalg for samfunnstjenester
 - o Utvalg for plan og byggesaker

3. Saksopplysninger

Utfordringsbilde

Bygging av samferdselstiltak har store konsekvenser for klima og miljø, samtidig som transporten er skyld i store klimagassutslipp og lokal støy- og luftforurensning.

Samferdsel påvirker folkehelsen og vårt fysiske aktivitetsnivå. Samtidig er utenforskap og ensomhet, en av Askersamfunnets store samfunnsflokke, ofte et resultat av begrenset mobilitet.

Utfordringene rundt trafikkavvikling, spesielt på de store fylkesveiene nord i kommunen, skaper problemer for kollektivtrafikken, næringslivet og privatpersoner.

Det er store interne forskjeller i kommunen. Anlegg for fotgjengere og syklist er ikke like godt utbygd sør i kommunen som i nord. Spredt bebyggelse, som i størst grad gjelder den sørlige delen av kommunen, gjør det mer krevende å drifte et godt kollektivtilbud.

Ansvar og eierskap til samferdselsanleggene i Asker er delt mellom mange aktører. Dette krever tett koordinering mellom fylkeskommunen, Bane NOR, Statens vegvesen, kollektivoperatørene og Asker kommune.

Det er avsatt lite samferdselsmidler fremover, både i kollektiv- og fylkesveisystemet og til europaveier. Dette ser vi blant annet i Akershus FK handlingsprogram samferdsel 25-28.

De 525 km kommunale veier i Asker krever et stort arbeid innen drift og vedlikehold, i tillegg til investeringsbehov.

Innsatsområder og strategier

Innsatsområdene er definert med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget (vedlagt), utfordringsbildet (kapittel 4 i temaplanen), samt mål og delmål fra kommuneplanens samfunnsdel. Innsatsområdene beskriver hva kommunen 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
- Aktiv og 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.

Det er en tydelig sammenheng mellom fysisk aktive reiser og folkehelse. Derfor er det siden førstegangsbehandlingen av temaplanen valgt å endre innsatsområdet «grønn mobilitet» til «aktiv og grønn mobilitet». Det er viktig med et sterkt fokus på fysisk aktive hverdagsreiser og effekten de kan ha på den fysiske og mentale folkehelsen.

Medvirkning

For å sikre god og bred involvering i tillegg til den offentlige høringen, har lag og foreninger, innbyggere, politiske råd og utvalg og kommunens administrasjon medvirket i arbeidet med temaplanen.

Det har vært gjennomført arbeidsmøter med aktører innen mikromobilitet, bildeling, klima og natur, velforbund, trafikksikkerhet og sykkel/idrett. I tillegg har kunnskapsgrunnlaget blitt presentert for utvalg, råd og LSU, det har blitt gjennomført en innbyggerundersøkelse og det har vært administrative innspillmøter og presentasjoner.

Oppsummering av høringsinnspill

Temaplan samferdsel og mobilitet har vært på høring i perioden 20.06.2023 til 26.01.2024. Høringsperioden ble gjort kjent gjennom kommunens nettsider og e-post. Høringsinnspillene ble levert elektronisk.

Totalt kom det 46 høringsinnspill til planen. Av disse kom 5 fra kommunale råd og utvalg, 4 fra overordnede og andre myndigheter, 18 fra organisasjoner, lag og foreninger og 19 fra privatpersoner. Flere av innspillene anses som ivaretatt i planen, men høringsinstansene fremhever enkelte tema og utdypet eller nyanserer med kunnskap fra sitt felt. Flere av innspillene har derfor ført til justeringer og styrket planen. Et ønske om konkrete tiltak var gjennomgående. Disse tar vi med oss i det videre arbeidet i utarbeidelse av virksomhetsplaner og det årlige handlingsprogrammet.

Alle høringsinnspillene er lagt ved i sin helhet (vedlegg 4). Oppsummering av høringsuttalelsene med kommunedirektørens kommentarer er lagt ved saken (vedlegg 3). Nedenfor følger en punktvis oppsummering av temaene som går igjen i innspillene:

- Kollektivtilbudet: Utilstrekkelig kollektivtilbud, spesielt sør i kommunen. Bedre billettpriser, forutsigbarhet og reisetider. Økt tilbud på fjorden.
- Gående og syklende: Bedre system, spesielt sør i kommunen, Bedre vinterdrift, sykkelparkering og støtteordninger.
- Et høyere fokus på samkjøringsmuligheter
- Behov for tilstrekkelig parkeringsmuligheter på strategisk riktige plasser
- Innfartsparkering: plassering, antall og prising
- Behov for flere konkrete tiltak for samferdsel fremover
- Trafikksikkerhet, spesielt rundt skoler og spesielt utsatte strekninger
- Samarbeid mellom aktørene innen samferdsel i Asker
- Reduksjon av klimagassutslipp
- Sikre tilstrekkelig areal i tidlig planlegging, blant annet til gange- og sykkelløsninger og nødvendig drift og vedlikehold
- Satsing på aktive hverdagsreiser og folkehelse

4. Kommunedirektørens vurdering

Økonomiske og organisatoriske forhold

Økonomien i Asker kommune er nå strammere enn tidligere. Det er et større behov for å utnytte de anleggene vi allerede har. For å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt er det behov for samordnet areal- og transportplanlegging, knutepunktutvikling og å investere i noen fysiske anlegg, som manglende gang- og sykkellenker, innfartsparkering og infrastruktur for kollektivtilbudet. Kommende kostnader kan reduseres ved å unngå mange store veiutbygginger og få mindre belastning på eksisterende veier. Flere fysisk aktive trafikanter vil på sikt gi besparelser for kommunen innen 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 være akseptabel, må det gjennomføres effektivt og målrettet vedlikehold, med tilstrekkelige vedlikeholdsbudsjetter.

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, er noen eksempler.

Ved å redusere bilbruken vil luft- og støyforurensning langs veinettet reduseres. I tillegg vil økt gange og sykkel bidra til at innbyggerne i Asker blir mer fysisk aktive, som 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 i fritidsaktiviteter ofte er avhengig av transporten. En satsning på kollektiv mobilitet og universell utforming gir likere muligheter til mobilitet og deltakelse i samfunnet.

Miljømessige 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 må gjøres endringer her for å nå de nasjonale målene innen klima og natur

I enkelte tilfeller kan det være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. En stor del av klimapolitikken i Norge baseres på en elektrifisering av transportsektoren. Elektrifisering er veldig arealkrevende og betyr omfattende inngrep i naturen, blant annet på grunn av etablering av ladestasjoner og kabeltraseer. Andre eksempler på dilemmaer er nedbygging av natur for å anlegge gang- og sykkelveier eller andre

samferdselsanlegg. Dette er kompliserte dilemmaer der vi i hvert enkelt tilfelle må veie klimagevinst mot tap av naturlige karbonlagre og andre naturverdier.

5. Konklusjon

Temaplan samferdsel og mobilitet er en strategisk og sektorovergripende plan, og beskriver hvordan kommunen skal lykkes med målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover.

Ved å følge opp strategiene gitt i de fire innsatsområdene vil vi være på god vei mot bærekraftige og samordnede transportløsninger og bidra til å nå de nasjonale målene for reduksjon i klimagassutslipp. Det vil også bidra til å bedre folkehelsen i kommunen.

Vi må ha fokus på innbyggernes behov og vaner for reiser, og respekt for forskjellene innad i kommunen. Ved å samarbeide på tvers, og benytte anleggene vi allerede har smartere, kan vi få mer ut av hver krone som brukes.

Det har kommet mange gode innspill til temaplan samferdsel og mobilitet, inkludert mottatte invitasjoner til samarbeid og innspill til konkrete tiltak. Innspillene viser at det er et stort engasjement for samferdsel og mobilitet i kommunen, og at den påvirker bredt.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Kunnskapsgrunnlag Temaplan samferdsel og mobilitet
Samtlige høringsinnspill med kommunedirektørens kommentar
Høringsinnspill samlet
Temaplan Samferdsel - 2.gangsbehandling



Saksprotokoll

Arivsak
22/16742

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Ungdomsrådet	23.05.2024	22/24
2 Eldrerådet	23.05.2024	18/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	15/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 18/24

Behandling

Arvid Gjesdal fremmet følgende forslag til tilleggspunkt:

Eldrerådet ber om at Asker Kommune i sine drøftinger med RUTER/BRAKAR at de på det sterkeste innfører direkte forbindelser mellom Asker helt syd til Drammen, Oslo og Asker sentrum.

Anne-Britt Wengen fremmet følgende forslag til tilleggspunkt:

Eldrerådet beklager at transporttilbud tilpasset eldre ikke er godt behandlet i planen. Vi ser at reduserte parkeringsmuligheter fører til mindre bruk av offentlige tilbud til eldre. Når tiltak for å redusere bilbruk ikke følges opp med gode alternative transportløsninger, er det risiko for økning av isolasjon og ensomhet i den økende eldrebefolkningen.

Innstillingen i 3 punkter, med tilleggspunktene fremmet av Gjesdal og Wengen, ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
 - Arealplaner
3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport.
4. Eldrerådet har følgende innspill til planen:
 - Det bes om at Asker Kommune i sine drøftinger med RUTER/BRAKAR at de på det sterkeste innfører direkte forbindelser mellom Asker helt syd til Drammen, Oslo og Asker sentrum.
 - Eldrerådet beklager at transporttilbud tilpasset eldre ikke er godt behandlet i planen. Vi ser at reduserte parkeringsmuligheter fører til mindre bruk av offentlige tilbud til eldre. Når tiltak for å redusere bilbruk ikke følges opp med gode alternative transportløsninger, er det risiko for økning av isolasjon og ensomhet i den økende eldrebefolkningen.



Saksprotokoll

Arivsak
22/16742

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Ungdomsrådet	23.05.2024	22/24
2 Eldrerådet	23.05.2024	18/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	15/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling

Råd for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 15/24

Behandling

Kort presentasjon ved rådgiver Trine Groven.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter

- Arealplaner

3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport.



Saksprotokoll

Arivsak
22/16742

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Ungdomsrådet	23.05.2024	22/24
2 Eldrerådet	23.05.2024	18/24
3 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	15/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan Samferdsel og mobilitet - 2.gangsbehandling

Ungdomsrådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 22/24

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan samferdsel og mobilitet 2024-2035, datert 30.04.2024, vedtas, med følgende innsatsområder og tilhørende strategier:
 1. Reduksjon av transportbehovet
 2. Aktiv og grønn mobilitet
 3. Kvalitet på kommunale veianlegg
 4. Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter

- Arealplaner

3. Rapportering på arbeidet skjer gjennom kommunens årsrapport.

Samferdsel og mobilitet

Temaplan 2024-2035

2. gangs behandling.

30.04.2024



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	16
4.6	Det er mange aktører innen samferdsel i Asker	17
4.7	Næringstransport og varelogistikk utgjør store transportmengder	18
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	Aktiv og grønn mobilitet	26
6.3	Kvalitet på kommunale veianlegg	35
6.4	Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger	42
7	Evaluerings og rapportering	46
8	Virksomheter av planen	47
8.1	Økonomiske og organisatoriske forhold	47
8.2	Sosiale forhold	48
8.3	Miljømessig forhold	49
9	Vedlegg	51
9.1	Kunnskapsgrunnlag	51
9.2	Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier	51
9.3	Definisjoner	55

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, miljø og natur. I tillegg påvirker transport og samferdsel folkehelsen, både med tanke på fysisk aktivitet, lokal forurensning, og sosiale forhold som utenforskap og ensomhet. Samferdselsanlegg og transportløsninger har dessuten en betydelig kostnadmessig side, både i investeringer og drift.

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, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen eier og drifter store samferdselsanlegg i Asker kommune.

Veinettet i Asker i dag

En stor andel av veinettet i Asker kommune består av kommunale og private veier. Disse befinner seg i og mellom boligområder, og knytter seg videre på fylkesveinettet. Fylkesveinettet for biltransport 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 2024. 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 og 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 trafikkenes negative effekter knyttet til forsinkelser, uforutsigbarhet, lokalmiljø, klima og ulykker, tilsier at vi må utnytte det vi har bedre allerede nå.

Slik forslag til NTP 2025-36 er utformet, vil E134 få både nytt løp under Oslofjorden og en utbygging av strekningen Dagslett til E18 i Lier over den neste 12-års perioden, mens E18 gjennom Asker ikke vil bygget ut. Dette kan forandre seg med endring i politiske prioriteringer, men hovedveisystemet i nord vil sannsynligvis se ganske likt ut de neste 15-20 årene.

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. I 2017 ble 2 av 3 reiser foretatt med bruk av bil. Denne andelen bør være mulig å redusere.

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
- Aktiv og 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, trafikkikkerhet og folkehelse i Asker. Dette kan ikke gjøres uten kontinuerlig fokus på det siste innsatsområdet, som omhandler metoder og prosesser 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. Med tanke på befolkningsvekst, folkehelse og redusert satsing på utvidet veikapasitet, må den jevne Askerbøring reise mindre, «smartere», kortere eller annerledes for at det skal bli en reduksjon av problemene knyttet til transport og mobilitet i dag. Samtidig må utbyggingsmønsteret baseres på samordnet areal- og transportutvikling.

Samferdsel har store økonomiske konsekvenser

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 og mobilitet har konsekvenser for 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 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.

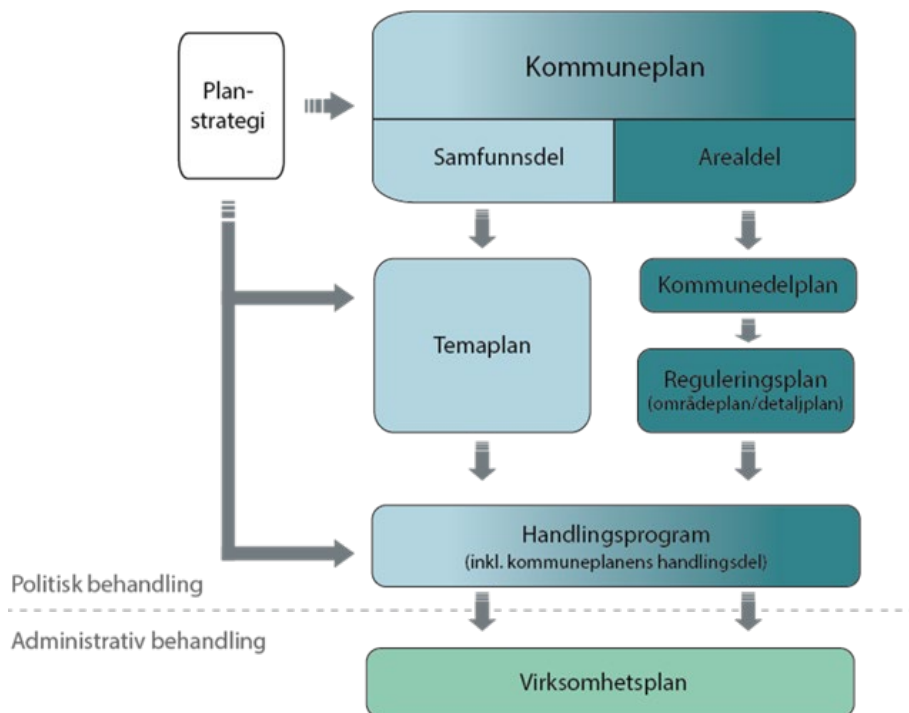
Temaplanens rolle i plansystemet

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
- Meld. St. 14 (2023-2024) – Nasjonal transportplan 2025-2036 (Til behandling på stortinget, vedtas juni 2024)
- 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, Akershus 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:

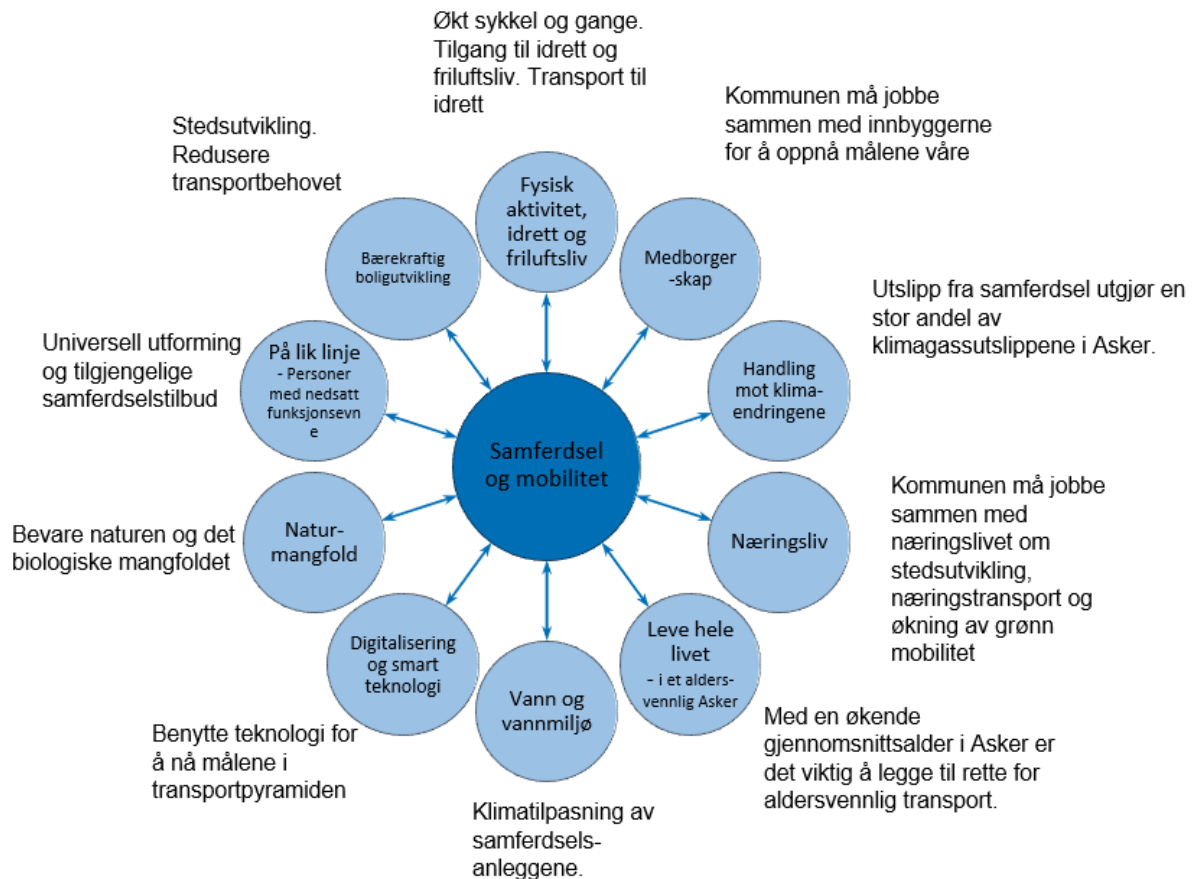
- Masseforvaltning og hvordan det påvirker veinettet
- Drift og vedlikehold av havner og indirekte konsekvenser for fjorden av økt kollektivtrafikk på fjorden
- Transport i forbindelse med reiselivsnæringen

Det skal utarbeides et strategisk dokument om kommunens forvaltning av masser. Utforming og prosess er under arbeid og vil bli omtalt i Asker kommunes planstrategi, som skal vedtas i løpet av høsten 2024. I dette dokumentet må transport av masser inkluderes.

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.

I tillegg til disse temaplanene relaterer temaplanen seg til planarbeidet rundt kulturminner.



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.

Etter førstegangsbehandlingen har det vært en lang høringsperiode, hvor alle i kommunen har fått mulighet til å gi innspill. Det har også vært fokus på medvirkning i høringsperioden. Det har blant annet blitt gjennomført arbeidsmøter med syklistene, næringslivet og representanter for trafikksikkerhet.

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 samferdselsnettene og har et variert mobilitetsbehov. Alle blir påvirket av tilgjengelighet, utforming og tilstand på anleggene. Negative konsekvenser fra anleggene, som dårlig trafikksikkerhet, 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.

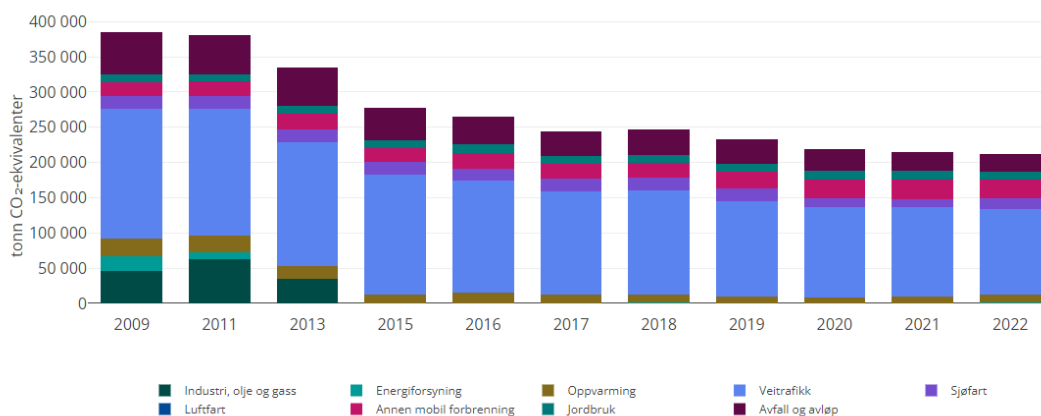
4.1 Kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling

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 122.093 tonn CO₂-ekvivalenter i 2022². Dette tilsvarer 57,5 % 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 33,8 % 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 2009-2022²

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

² Miljødirektoratet, 2023. «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 luftforurensing som påvirker folkehelsen negativt.

I dag er kun tre av ti voksne og eldre aktive nok i henhold til WHO's anbefalinger, og bare halvparten av 15-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 periode⁴. Med flere 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.⁵

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)

⁴ SSB, Statistikkbanken

⁵ 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>

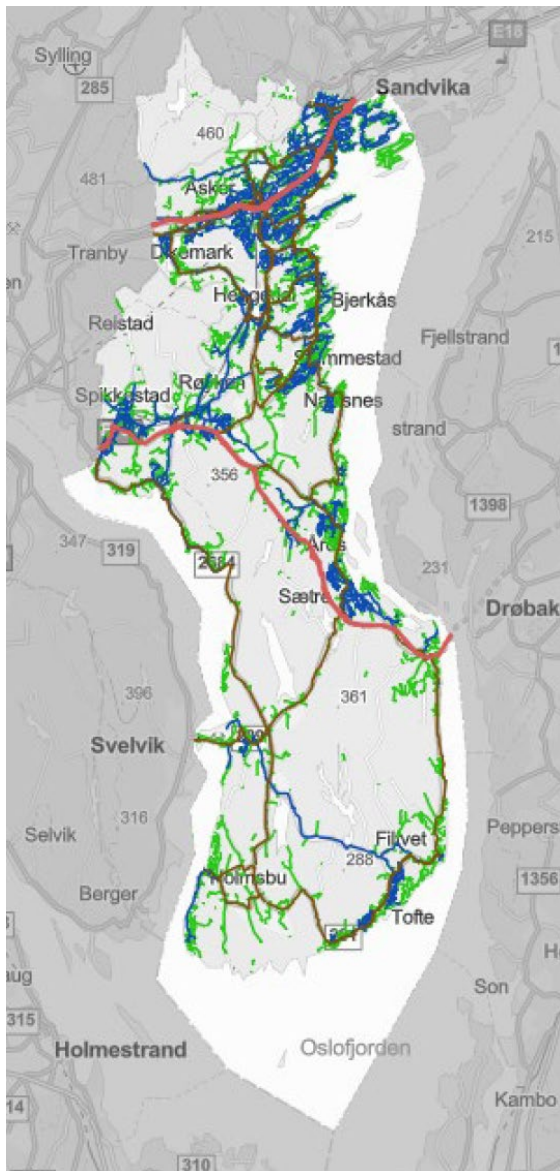


Figur 4 Dagens transportstruktur med prioriterte vekstområder⁶

4.4 Våre samferdselsanlegg

Det mest brukte veinettet i Asker består i all hovedsak av kommunale veier og fylkesveier. I tillegg går de to statlige veiene 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 \(arcgis.com\)](https://www.asker.kommune.no/asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf)

⁶ Asker kommune (2020) «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf \(asker.kommune.no\)](https://www.asker.kommune.no/asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf)



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 i skrivende stund 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. Dekketilstand på de kommunale veiene er kartlagt, slik at man kan planlegge asfaltering. Manglende grøfter mange steder gjør at asfalten forfaller raskere. Det er også høy grad av privatisering og gjengroing langs de kommunale veiene.

Det er risiko forbundet med klimaendringer, økt nedbør og flomvann. Kommunene har ansvar for å sikre arealer, bygg og infrastruktur mot klimapåkjenninger. Det kan 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 idrettsanlegg⁷. 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 ble gjeldende ved politisk vedtak av kommuneplanens arealdel i juni 2023. Ny norm har vært veiledende for planprosjekter de seneste årene.

Fylkesveier

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

Europaveier

E18 gjennom Asker har en døgntrafikk på ca. 90.000 kjøretøy og er den mest trafikerte veistrekningen i Asker. Veien har mye kollektivtrafikk og er viktig for næringslivet. Videre er E18 en viktig transportåre mot kontinentet med tilknytninger til internasjonale ferge- og havneterminaler i Oslo. Prognoser for befolkningsutvikling, regional økonomi og trafikk peker i retning av fortsatt vekst, mens trafikkmengde ved Oslos grense har vært relativt stabil i lengre tid. De store trafikkmengdene forårsaker i dag forsinkelser og køproblemer på E18-strekningen.

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

⁷ 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, etappe 2: Pågående reguleringsplan basert på vedtatt kommunedelplan. Store deler av prosjektet er i Bærum med tunnel under Sandvika. Prosjektet er viktig for byutvikling av Sandvika, men også viktig for utvikling av Slependen og Billingstadsletta, bedre bussfremkommelighet og økt standard for gående og syklende. Etappe 2 er i forslag til ny NTP tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold. En utvidelse av E18 med etablering av sammenhengende 3 felt på hele strekningen fra Holmen til Asker kan være et aktuelt tiltak som det jobbes med uavhengig av E18 Vestkorridoren
- E18 Nesbru – Drengsrud, etappe 3: Vedtatt kommunedelplan 2016. Dette prosjektet er Asker kommunens største prioritering og det som vil påvirke flest av våre innbyggere positivt: Gir ønsket videre byutvikling av Asker sentrum og kyststedet Holmen, økt trafikksikkerhet, redusert barrierevirkning, bedre tilrettelegging for gående og syklende og redusert lokal luft- og støyforurensing. Etappe 3 er ikke med i stortingsmelding Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022–2033, som har en innretning regjeringen mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2: Reguleringsplan ble vedtatt i 2015 og byggetrinn 2 ble prioritert i statsbudsjettet for 2024. Statens vegvesen planlegger oppstart på anskaffelsesprosessen våren 2024 og at anleggsarbeidene starter opp i 2025. Anlegget ventes åpnet for trafikk i 2032. Anlegget er viktig for en forutsigbar og trafikksikker kryssing av Oslofjorden
- E134 Dagslett – E18: Kommunedelplan ble vedtatt i 2022 og regulerings-planarbeidet er påbegynt. Dette er et viktig prosjekt som vil erstatte en av strekningene på dagens riksveinett med dårligst standard på Østlandet, ikke minst sett i lys av trafikkmengde. Prosjektet vil også potensielt påvirke fylkesveinettet og veivalg i Asker. Sammen med andre tiltak, vil prosjektet kunne redusere trafikkbildet på de problematiske strekningene Slemmestadveien og Røykenveien. Prosjektet er en del av planporteføljen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036
- E134 Oslofjordforbindelsen til Dagslett: Her finnes det ingen konkrete planer, men strekningen vil være den manglende lenken på E134 fra svenskegrensa til Drammen når Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og E134 Dagslett-E18 er ferdig utbygd

Alle prosjektene har i lengre tid vært omtalt i Nasjonal transportplan (NTP), men stadige utsettelse, og forespeilet mindre ramme i forslag til 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. NTP skal behandles og vedtas i Stortinget i juni 2024. 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.

I 2017 ble 2 av 3 reiser foretatt med bruk av bil. 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, trafiksikkerhet, 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:⁸

- 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 28.000 personer ut og 17.000 pendler inn i Asker⁹

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.

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-bilsalg 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.¹⁰ Etter 2023 sammenligner ikke Ruter tall i forhold til før pandemien.

Det har skjedd en utvikling i nye transportformer de siste årene. El-biler dominerer sterkt nybilsalget i Asker, private og offentlige tilgjengelige el-sykler og -sparkesykler er på fremmarsj, 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 framover¹¹. Disse er:

⁸ 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>

⁹ Asker kommune (2020). «Temaplan Næring 2020-2032 - Høringsforslag». Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/temaplan-naring-2020-2032-horingsforslag.pdf>

¹⁰ Ruter, Årsrapport 2023

¹¹ Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019) «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Finnes her: https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapportteknologiutvalget_web.pdf

- 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 utforming av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreduserende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen.

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

Ulykker med syklist, gående, eldre m.fl. er underrepresentert i ulykkesstatistikken, og her vil fokus på drift, vedlikehold og detaljer som dekke, kantstein og siktforhold være viktig.

Asker kommune jobber spesielt med å sikre en trygg og trafikksikker skolevei. I dette arbeidet inngår å sikre en trygg sone rundt skolene og å redusere mye av foreldrekjøringen.

Arbeidet med trafikksikkerhet vil samles i en ny trafikksikkerhetsplan som er under utarbeidelse.

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- og 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). Akershus fylkeskommune 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 Akershus fylkeskommune, planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Asker, inkludert rutebåt til Oslo. All transport utføres av ulike operatørselskaper som kjører på kontrakt for Akershus 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 veforeninger 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 2025-2036 som nå er på høring har et mål om at alle nye lette varebiler skal være utslippsfrie i 2025 og innen 2030 skal alle nye tyngre varebiler, 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy¹². Dette krever at tilbudet av offentlige tilgjengelige hurtigladere må være tilfredsstillende og at det etableres et grunnleggende nettverk av hurtigladestasjoner for tunge kjøretøy. Etablering av hurtigladere 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

¹² Regjeringen. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 ([Meld. St. 14 \(2023–2024\) \(regjeringen.no\)](#))

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 belønningsmidler til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Akershus fylkeskommune har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene. Fylkeskommunen har uttalt 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 gi 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 mål bilde.

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
- Aktiv og 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, de tre tiltakskategoriene unngå, flytte, forbedre, stedsutvikling, og samarbeid, innovasjon og teknologi.

Transportpyramiden

Kommunen legger transportpyramiden¹³ 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.

Unngå, flytte og forbedre

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 som skal behandles av Stortinget juni 2024 legger tiltakskategoriene unngå, flytte og forbedre (UFF) til grunn for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren¹⁴. Med dette menes at man skal søke å redusere transportmengden (unngå), flytte nødvendige reiser til mer utslipps- og energieffektive transportmåter (flytte), og ved hjelp av teknologi gjøre transportformer med miljøvennlige (forbedre).

Dette rammeverket er også fremhevet av Klimautvalget 2050 i deres NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp.

Disse tiltakskategoriene henger tett sammen med transportpyramiden og vil også legges til grunn for strategiene i denne temaplanen.

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.

¹³ Asker kommune (2020). «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_nettpdf\(asker.kommune.no\)](#)

¹⁴ Samferdselsdepartementet. «Nasjonal transportplan 2025-2036». ([Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#) ([regjeringen.no](#)))

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*, *Aktiv og 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.

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 2040. 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)¹⁵

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

¹⁵ Asker kommune (2020). «Temaplan Næring 2020-2032 - Høringsforslag». Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/temaplan-naring-2020-2032-horingsforslag.pdf>

næringsstruktur basert på ABC-prinsippet¹⁶. 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 undersøkelse TØI gjennomførte i mars 2020¹⁷, 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 kjøretøyene¹⁸.

Koronapandemien førte til økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer¹⁹. 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.

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

Denne utviklingen må fortsette, men tilpasses veinettet.

¹⁶ Asker kommune (2020). «Kommuneplan for Asker 2020–2032 Samfunnsdelen». Finnes her: [asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf \(aker.kommune.no\)](https://www.aker.kommune.no/asko0145_kommuneplan_oktober_2020_net.pdf)

¹⁷ 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>

¹⁸ Civitas (2020). Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum – Kortversjon. Finnes her: https://www.aker.kommune.no/kortversjon_konseptutredning23_11_2020.pdf

¹⁹ 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>

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 parkeringsstrategi²⁰ 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 trafiksikkerhet 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 parkeringsnorm²¹ 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 meter²².

Bildeling og samkjøring

Med tilgang på bildeling 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 bildelingsordning.

²⁰ Asker kommune (2022). «Parkeringsstrategi i Asker kommune». Finnes her:

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

²¹ Asker kommune (2023). «Parkeringsnorm - Kommuneplanens arealdel 2023 – 2035. Tillegg 2 til bestemmelsene». Datert 24.02.2023. Finnes her:

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

²² 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>

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

I Asker er det foreløpig få tilbud om bildeling, men det finnes en bilpool ved IKEA på Slependen. I tillegg tilbys et bildelingskonsept, som en del av de grønne mobilitetspakken på Vestre Billingstad. I regi av kommunen er det etablert en bildelingsordning i Asker sentrum.

Samkjøring er også en form for bildeling. Mer samkjøring med bil er gunstig både for miljøet og klimaet. Flere personer i hver bil gjør at antallet biler på vegen kan reduseres. En positiv bieffekt av samkjøring er blant annet at foreldre kan spare tid når de kan samarbeide om transport til fritidsaktiviteter.

Det er et betydelig potensial for mer samkjøring i Asker.

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 og god arealdisponering minimere innbyggernes transportbehov
- Asker kommune skal bidra til å redusere næringstransport gjennom en effektivisering av vare- og renovasjonstransport
- Asker kommune skal heve terskelen for å velge bil gjennom en målrettet parkeringspolitikk
- Asker kommune skal bidra til å øke tilgjengeligheten av bildelingsordninger for å redusere innbyggernes behov for egen bil
- Asker kommune skal samarbeide med blant annet idrettslag, foreninger og lokalt næringsliv for å stimulere til mer samkjøring

Asker kommune skal gjennom en hensiktsmessig stedsutvikling og god arealdisponering 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 næringstransport gjennom en effektivisering av vare- og renovasjonstransport

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. Asker kommune skal gå foran som et godt eksempel gjennom effektivisering av egen renovasjonstransport.

Asker kommune skal heve 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. Samtidig må det tas hensyn til at noen grupper har større behov for parkering enn andre, for eksempel eldre.

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.

Asker kommune skal samarbeide med blant annet idrettslag, foreninger og lokalt næringsliv for å stimulere til mer samkjøring

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

Asker kommune skal se på mulighetene for å organisere samkjøring blant egne ansatte og samarbeide med lokalt næringsliv for å gjøre det samme.

6.2 Aktiv og grønn mobilitet

Innsatsområdet Aktiv og 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 bil²³. Det betyr at mange velger privatbilen på reiser som kunne vært gjort med sykkel, gange, mikromobilitet eller kollektiv for veldig mange av våre innbyggere.

²³ 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>

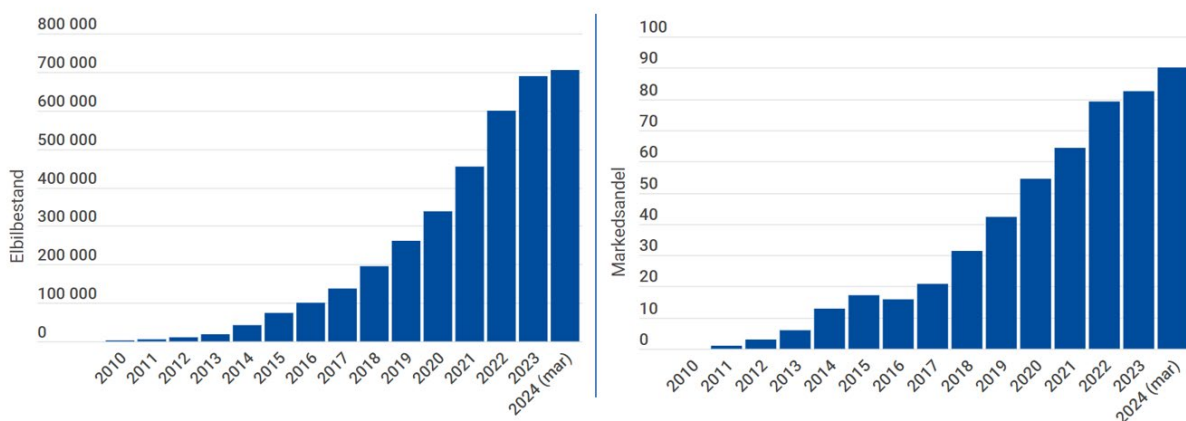
Mellom 70 og 80 prosent av kommunens ansatte kjører bil til jobb flere dager i uka, og så mange som en tredjedel av de som bor under 2 km fra arbeidsplassen bruker bil til jobb.²⁴ Ved å få ned bilbruken blant egne ansatte vil det, i tillegg til klima- og miljøgevinster resultere i mer aktive, friskere 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 trafikksikkerheten 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.)²⁵

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 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.

²⁴ 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>

²⁵ Norsk Elbilforening (2023). «Statistikk elbil – Elbilbestand og markedsandel». Oppdatert 19.04.2024. Finnes her: <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/>

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. Det blir enklere å velge gange og sykkel hvis disse fremkomstmidlene prioriteres i bybilde, både med tanke på arealbruk, drift, vedlikehold og funksjonalitet.

Forslag til NTP 2025-2036 har videreført målet om 20% sykkelandel i byområdene og 8% på landsbasis. Asker kommunes Temaplan sykkel 2018-2030 hadde et mål om å øke sykkelandelene i (tidligere) Asker kommune til 8% innen 2026, og til 12% innen 2030. Røyken kommunes sykkelstrategi (2018-2020) hadde et mål om å øke sykkelbruken i Røyken med 25% innen 2020.

Askers temaplan sykkel definerte fire viktige områder, med tilhørende tiltak, for å oppnå disse målene:

- Arealbruk og planlegging
- Kvalitet på tilbudet
- Reisevaner
- Barn og unge

Sykelstrategien til Røyken kommune hadde strategier omhandlende

- oppbygging av datagrunnlag
- bygging av hovedsykkelveinnett
- prioriteringer for å øke sykkelandelen
- sammenhengen mellom sykkel og fysisk aktivitet og helse
- virkemidler for å øke sykkelandelen
- prioritering av sykkel i planarbeid.

Forutsetningene for å nå målene om økt sykkelandel er til dels endret i nye Asker kommune, men arbeidet som er lagt ned i Sykkelstrategi 2018-2020 og Temaplan sykkel 2018-2030 legges til grunn for arbeidet videre med sykkel i Asker. Flere av innsatsområdene og strategiene er det riktig å videreføre i arbeidet.

I de siste årene har bruk av elsykler og elsparkesykler økt kraftig. Elsykler er generelt raskere og betydelig tyngre enn vanlige tråsykler. Når disse benyttes i større grad på gang- og sykkelveier og til dels fortau øker faren for påkjørsler og skader. Det er viktig at brukerne er bevisste på kjøretøyets kraft. Flere elsykler i trafikken øker også behovet for å skille gående og syklende, spesielt på hovedsykkelrutene, der farten ofte er større.

Fysisk aktive hverdagsreiser for folkehelsen

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.

Hverdagsreiser er reisene vi tar fra vi drar hjemmefra om morgenen, til vi kommer hjem om kvelden, og kobler gjøremålene og aktivitetene gjennom dagen. Å benytte disse reisene til å være fysisk aktiv bedrer både kroppens fysiske form og gir ofte store psykiske helsegevinster.

Fysisk aktive hverdagsreiser vil kunne bidra til å øke aktivitetsnivået til et tilstrekkelig nivå, og for helsegevinsten teller all fysisk aktivitet, også aktivitet av kort varighet og lett intensitet. Litt aktivitet er bedre enn ingen²⁶.

Å være fysisk aktiv i hverdagsreiser, spesielt til skole eller jobb, gir bedre konsentrasjonsevne. En dansk undersøkelse (Masseeksperimentet 2012) viser at fysisk aktivitet mer enn to timer i uka bedrer skolebarns konsentrasjonsevne. Barna som gikk til skolen, viste bedre konsentrasjonsevne i tester som ble gjort hele 4 timer senere på dagen²⁷.

Fysisk aktive hverdagsreiser skjer utendørs. Flere studier viser at det å være fysisk aktiv ute i naturlige omgivelser er bedre for den mentale helsen sammenlignet med å trene innendørs²⁸.

Kollektivandelen på daglige reiser må opp

I 2022 var det 10 millioner påstiginger 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 %²⁹. Våre innbyggere mangler mange steder et godt kollektivnett som dekker de interne reisene, som tross alt utgjør tre fjerdedeler av våre reiser.

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.

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.

²⁶ [Alle voksne og eldre bør være regelmessig fysisk aktive - Helsedirektoratet](#)

²⁷ [Aktiv skolevei | Statens vegvesen](#)

²⁸ [Trene ute eller inne - hva er best for psyken? - NHI.no](#)

²⁹ 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/>)



Figur 9 Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Kutangen-utstikkeren i bakgrunnen. Foto: Slemmestad Brygge³⁰

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 av større potensial for satsing på transport på fjorden.

I dag bor og jobber i overkant av 2.000 personer³¹ 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 3-400³² 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 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.

³⁰ Illustrasjon av ny brygge i Slemmestad. Finnes her: <https://www.slemmestadbrygge.no/hurtigbattilbudet-blir-enda-bedre/>

³¹ Ruter, Hurtigbåt 2024, Karlegging av muligheter og konsekvenser

³² Ruter

For at innfartsparkeringene skal være enkle og effektive å bruke i hverdagen, må parkeringsplassene 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

Nasjonal transportplan 2025-2036 som nå er på høring har et mål om at innen 2030 skal 50 % av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. I dag er det registrert 455 el-lastebiler i Norge, og det er forventet en stor vekst i årene fremover³³.

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 – Aktiv og grønn mobilitet. Målet er at strategiene skal bidra til å øke bruk av aktiv og 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 utvikle veinettet og tilhørende infrastruktur for de som går og sykler, gjennom utbygging og økt satsing på drift og vedlikehold
- Asker kommune skal tydeliggjøre verdien av fysisk aktive hverdagsreiser og helseeffektene dette gir
- Asker kommune skal gjøre det mer attraktivt å gå og sykle for alle aldersgrupper.
- Asker kommune skal påvirke og samarbeide med kollektivoperatører for å videreutvikle kollektivtilbudet.
- 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 i samarbeid med kollektivoperatører videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen
- Asker kommune skal gjennom arealplanlegging jobbe for at mer av tungtransporten i kommunen benytter nullutslipp- eller lavutslippsteknologi

Asker kommune skal jobbe aktivt for å utvikle veinettet og tilhørende infrastruktur for de som går og sykler, gjennom utbygging og økt satsing på drift og vedlikehold

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.³⁴ 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. En mulighet for å få prioritert viktige gang- og

³³ SSB (2022). «Tabell 11823: Registrerte kjøretøy, etter drivstofftype, statistikkvariabel og år». Finnes her: <https://www.ssb.no/statbank/table/11823>

³⁴ 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)

sykkelveistrekninger langs fylkesveinettet er at kommunen selv påtar seg å igangsette reguleringsarbeidet. Samtidig er det tiltak som bør 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, men også enklere tiltak som å kartlegge og vedlikeholde stier, smett og snarveier.

Det må også prioriteres å bygge ut infrastruktur rundt veinettet som fremmer gange og sykling. Gode parkeringsløsninger er viktig, spesielt ved overgang til kollektivtilbud. Å se på parkering under tak, med lademuligheter og som er trygge med tanke på tyveri vil gjøre det mer attraktivt å benytte sykkel i hverdagen.

Viktige tiltak for å øke gåandelen er blant annet opparbeiding, vedlikehold og skilting av stier, smett, turveier, ferdselsveier og snarveier. Brøyting, strøing og universell utforming er viktig for at alle kan gå trygt. Belysning er også viktig for å gjøre disse attraktive for barn.



Figur 10 Foto: Tove Lauluten

Asker kommune skal tydeliggjøre verdien av fysisk aktive hverdagsreiser og helseeffektene dette gir

Asker kommune skal jobbe for at informasjon om helsegevinstene ved fysisk aktive hverdagsreiser kommer frem til alle innbyggerne, gjennom kanaler som formålsbygg, innbyggertorg og sosiale medier.

Asker kommune skal være pådriver for holdningskampanjer som fronter helseeffektene ved å være fysisk aktiv på hverdagsreiser.

Asker kommune skal ha et spesielt fokus på informasjon til barn, unge og eldre om hvorfor man bør velge fysisk aktive hverdagsreiser, aktivitet utendørs og at litt/moderat aktivitet er bedre enn ingen aktivitet.

Asker kommune skal gjøre det mer attraktivt å gå og sykle for alle aldersgrupper

Asker kommune skal jobbe for at flere bruker gange og sykkel oftere som transportmiddel. En mulighet kan være å prøve ut nye belønningstiltak for å velge sykkel, som støtteordninger for innkjøp av sykler, gode og trygge parkeringsmuligheter for sykkel og momsfristak på sykler/el-sykler. Kommunen har allerede testet ut noen slike løsninger for egne ansatte med lovende resultater.

Asker kommune skal gjennom kommunikasjon, informasjon og samarbeid ha et spesielt fokus på å få flere barn, unge og eldre til å gå og sykle mer.

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 tiltakene ivaretas i kommunens reisepolicy³⁵. Kommunen må sørge for at disse institusjonaliseres og at rutinene følges av alle ansatte.

Asker kommune skal påvirke og samarbeide med kollektivoperatører for å videreutvikle kollektivtilbudet.

Strategien for å optimalisere kollektivsystemet må sees i nær sammenheng med strategien for gående og syklende. En spasertur, sykkelturn 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

Barn, unge og eldre bruker ofte kollektivsystemet annerledes enn de som bruker det hovedsakelig til og fra jobb. Dette skal Asker kommune være ekstra bevisst på, og samarbeide med kollektivoperatørene for å få på plass løsninger for å tilrettelegge systemet for disse gruppene. Dette kan for eksempel være gjennom app-løsninger, fysiske løsninger eller tilpassede ruter for både buss og tog.

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 fasilitetene på kaianleggene for å gjøre reiseopplevelsen best mulig. Fasilitetene kan være bil- og sykkelparkering, adkomst, sittemulighet, opplevelser, ventebu, kaffeautomat mm.

³⁵ Asker kommune (oppdatert 2021). «Reisepolicy for Asker kommune». Finnes her: <https://www.asker.kommune.no/om-asker-kommune/styring-og-verdier/reisepolicy-for-asker-kommune>

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 kostnadskrevende 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 Askerbøringar 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 Fornebusbanen står klar, er det også en rask overgang til Oslo T-banenett og som igjen vil øke markedet til ferger
- 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 i samarbeid med kollektivoperatører videreutvikle innfartsparkeringstilbudet i kommunen

I kommuneplanens arealdel er det avsatt flere arealer til innfartsparkeringsanlegg. Mange av disse arealene ligger langs nullvekstlinjen.

For alle Askerbøringar 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.

Innfartsparkeringene skal gi flere 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 tilrettelegges slik at brukerne 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 gråe 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 også se på muligheten for å i større grad kombinere innfarts- og utfartsparkeringene, slik at arealene kan benyttes i et større tidsrom.

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

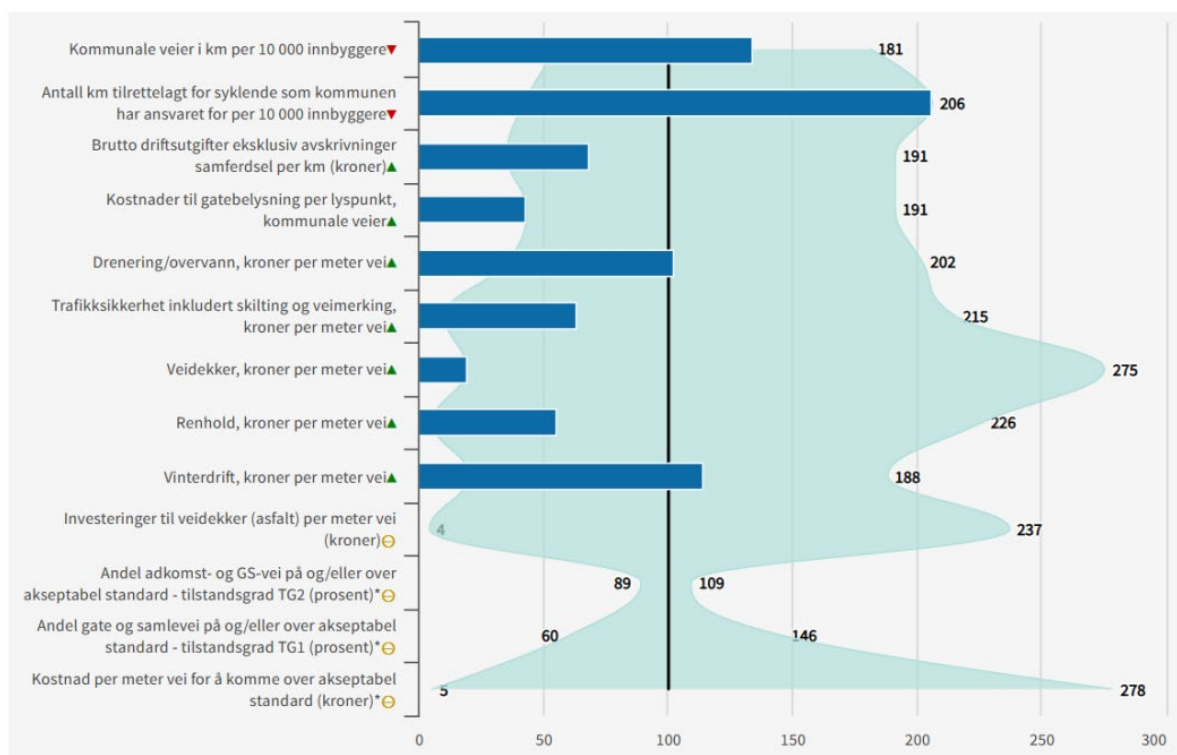


Figur 11 Foto: Tove Lauluten

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 funksjon for brukerne. Drift kan også defineres som tiltak som skal 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. Figuren under er hentet fra dette samarbeidet.



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

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

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

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

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

Vedlikehold i en takt som bevarer verdiene

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

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

Ser man på tilhørende sidearealer, så tilsier tilstanden på grøftene at forfallet på asfalten vil gå raskere enn nødvendig. Grøftene mangler V-profil og sidearealet går i mange tilfeller

oppover fra veikant – det vil si at vannet ikke renner ut av veien, men blir liggende på asfalten og tære på denne.



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

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

Hva er en kommunal vei?

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

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

Klimatilpasning av kommunens veier

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

Tilrettelegge veiene for fremtidens bruk

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

Universell utforming handler om å skape et samfunn der det er plass til alle og øke menneskers mulighet til samfunnsdeltakelse gjennom utformingen av omgivelsene. Vi vet at det kommer en eldrebølge. Det å spasere er den mest foretrukne formen for fysisk aktivitet blant eldre, da den har en lav risiko (hvis veiene er trygge) og er en god måte å oppnå daglig energiforbruk på. Den universelle utformingen på kommunale veianlegg og sentrumsområder varierer mye. Store deler av kommunen er kartlagt med tanke på universell utforming. Tiltak

er gjort, men flere forhold bør tas tak i. Det fantes tidligere en årlig bevilgning til fysiske tiltak innen universell utforming.

For at veiene skal være tilgjengelige og trygge for alle, er det mange drifts- og vedlikeholdssoppgaver 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 nok³⁶. 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/sykkel/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 tilbud for gående og syklende. Ulykker med myke trafikanter er underrepresentert i ulykkesstatistikken, og bør undersøkes nærmere og forebygges ytterligere.

Kommunen ser en økning av trafikken rundt mange skoler. Det er for mange biler i de tilrettelagte droppsonene og veiene rundt skolene. Det meldes om utrygge og farlige situasjoner for de barna som går eller sykler til skolen. De beveger seg 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 skolen³⁷. Dårligst resultater er det når barna blir kjørt i privatbil. Kun halvparten av 15-åringer er fysisk aktive nok, ifølge regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet³⁶. 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 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, at barnet ønsker å bli kjørt, at skolen ligger på veien til mor eller far sitt arbeidssted og at det spares tid. Trafikksfarlig skolevei oppgis sjeldnere som årsak. Det burde derfor være gode muligheter til å få til endringer i vaner, slik at barn kan oppnå fordelene med fysisk aktivitet før skolen starter.

³⁶ 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)

³⁷ Westman, J. (2017). «Drivers of Children's Travel Satisfaction». *Karlstad University Studies*. Utgiver: Karlstads Universitet

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 Hagaløkka. 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 byggevirksomheten 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 vedlikeholde de kommunale veiene slik at levetiden ikke reduseres unødvendig
- Asker kommune skal gjennom klimatilpasning av det kommunale veinettet forebygge skade og nedsatt fremkommelighet
- Asker kommune skal tilrettelegge veiene for fremtidens transportløsninger

- Asker kommune skal øke trygghet og trafiksikkerhet på veiene, med hjertesoner og andre trafiksikkerhetstiltak.
- Asker kommune skal med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, bidra til god knutepunktutvikling.

Asker kommune skal vedlikeholde de kommunale veiene slik at levetiden ikke reduseres unødvendig

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

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

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

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

Klimatilpasning innebærer å forstå virkningene av endringer i klima og å iverksette tiltak for å unngå eller begrense skadene som kan oppstå. Veinormaler og retningslinjer for veibygging må inkludere klimatilpasninger, som dimensjonering av overbygning, håndtering av overvann og bruk av veier som flomvei. Hensyn til natur og vassdrag vektlegges i planlegging av nye veier.

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. Fremmede arter spres raskt, og finnes ofte i tilknytning til veier og sentrumsområder.

Asker kommune skal tilrettelegge veiene for fremtidens transportløsninger

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 øke trygghet og trafikksikkerhet på veiene, med hjertesoneprosesser og andre trafikksikkerhetstiltak

En samlet trafikksikkerhetsplan for nye Asker kommune skal synliggjøre retning for trafikksikkerhetsarbeidet.

Hjertesonearbeidet vil blir sentralt. Med utgangspunkt i lokale forhold og erfaringer på hver enkelt skole, skal et tverrfaglig team i 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 prosjekter (skoler, idrettsområder, barnehager m.fl.), slik at nærmiljøet brukes aktivt i planlegging for gode reisevaner. Dette kan forebygge trafikksikkerhetsutfordringer som ville kommet på et senere tidspunkt.

Trafikksikkerhetstiltak for øvrig vil være enkelte store infrastrukturtiltak, som for eksempel bygging av fortau og sykkelvei. I tillegg må mulighetene innenfor eksisterende veinett utnyttes, gjennom bedre drift og vedlikehold, fartsreducerende tiltak, enkle forbedringer eller tilrettelegging av snarveier. Resertifisering som Trafikksikker kommune kan styrke andre sider av trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom etablering av gode vaner i trafikken.

Det må bygges opp om et godt samarbeid med Akershus fylkeskommune, for å kunne påvirke til gode løsninger for de mange innbyggere som bor ved fylkesveiene i kommunen.

Asker kommune skal med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, bidra til god knutepunktutvikling

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. 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 trafikksikkerhetsproblemer 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

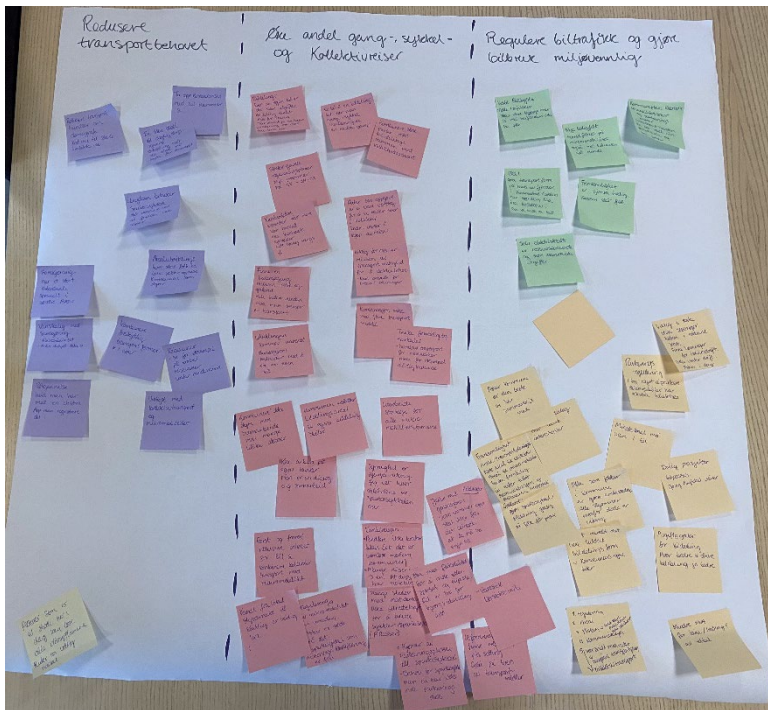
Utviklingen innen samferdsel og mobilitet er et komplekst tema. Systemene brukes hver dag av både innbyggerne og næringslivet, og ansvaret for anleggene er delt mellom mange myndigheter.

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, Akershus fylkeskommune 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 resemuligheter.

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 viser³⁸ 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 store endringer som må gjøres på kort tid. Derfor må vi satse på muligheten teknologi og digitalisering gir innen samferdselssektoren.

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

Intelligente transportsystemer (ITS og C-ITS) er i rask utvikling og bruksområdene for slike systemer utvikles raskt, både med tanke på autonome kjøretøy, trafikkflyt og trafikkikkerhet.

³⁸ 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>

Blant annet benytter Ruter seg av C-ITS til et prioriteringssystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser.³⁹

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 satse 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 innhente kunnskap som gjør det enklere å prioritere riktig
- Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene innen samferdsel og mobilitet
- Asker kommune skal samarbeide med myndigheter, tilstøtende kommuner, transportselskap, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap
- Asker kommune skal jobbe med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant innbyggerne for å påvirke holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet
- Asker kommune skal jobbe med aktuelle aktører for at innovative løsninger blir testet ut, med spesielt fokus på unge og eldre

Asker kommune skal innhente kunnskap som gjør det enklere å prioritere riktig

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.

³⁹ 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>

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 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 også se på hvordan droner kan benyttes til transport av varer og i kommunale tjenester. Inkludert i dette arbeidet er også mulighetene for etablering av droneplasser.

Asker kommune skal samarbeide med myndigheter, tilstøtende kommuner, transportselskap, 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, 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 for 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 insentivordninger som bidrar til at målene om bærekraftig samferdsel nås.

Asker kommune skal opprettholde eksisterende, og ta initiativ til nye samarbeid på tvers av nabokommunene for å finne frem til et mer effektivt og sammenhengende samferdselsnett på tvers av kommunegrensene.

Asker kommune skal jobbe med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant innbyggerne for å påvirke holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet

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 med aktuelle aktører for at innovative løsninger blir testet ut, med spesielt fokus på unge og eldre

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 pådrivere 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 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.

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

Gjennom arealpolitikk og lokalisering av boliger, kan Asker kommune styrke kollektivaksene med flere potensielle kollektivreisende. Med dette kan Ruter og Bane NOR, 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 kreft⁴⁰. 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 omgivelser⁴¹. Imidlertid er det kun tre av ti voksne og eldre som oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet og bare halvparten av 15-åringene⁴².

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 helse⁴³ - 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.»⁴⁰

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 trafikksikkerheten, som samlet sett betyr betydelig folkehelsegevinst.

Tilgjengelighet og deltakelse

Utenforskap og ensomhet er en av de store samfunnsflokene Askersamfunnet står overfor. Antallet eldre i kommunen øker, en gruppe der mange har redusert mobilitet. En satsning på kollektiv mobilitet gir likere muligheter til mobilitet og deltakelse i samfunnet. For de som ikke kan eller ønsker å kjøre egen bil er kollektive transportmuligheter spesielt viktig for muligheten til å delta i samfunnet.

Satsningen på universell utforming er også sentral slik at innbyggerne også i alderdommen eller ved nedsatt funksjonsevne ellers i livet kan delta i samfunnet på lik linje med andre.

⁴⁰ Folkehelseinstituttet (oppdatert 2022). «Fysisk aktivitet i Norge». Finnes her <https://www.fhi.no/nettpub/hin/levevaner/fysisk-aktivitet/>

⁴¹ 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>

⁴² 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)

⁴³ Helsedirektoratet (oppdatert 2018) «Sosial ulikhet påvirker helse – tiltak og råd». Finnes her: [Sosial ulikhet påvirker helse – tiltak og råd - Helsedirektoratet](#)

Alle har ikke mulighet til å benytte seg av kollektivtilbudet, gå eller sykle. Ved å legge til rette for at flere benytter seg av andre transportformer enn privatbilen, vil kapasiteten på veiene bli bedre, og flere parkeringsplasser bli tilgjengelig, for de som har behov for å bruke bilen, 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 tålegrenser⁴⁴. 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°C⁴⁵ 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 klimapanel⁴⁶ 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.

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 transportsektoren⁴⁷. 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

⁴⁴ 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>

⁴⁵ IPCC (2014). «Climate change 2014. Impacts, adaptation and vulnerabilities». *Part B Regional*. <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg2/>

⁴⁶ IPCC (2014). «Climate change 2014. Impacts, adaptation and vulnerabilities». *Part B Regional*. Finnes her: <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg2/>

⁴⁷ Miljødirektoratet (2020) «Klimakur 2030». Finnes her: [Klimakur 2030: Tiltak og virkemidler mot 2030 \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/Klimakur-2030-Tiltak-og-virkemidler-mot-2030)

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.

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 og god arealdisponering 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 næringstransport gjennom en effektivisering av vare- og renovasjonstransport.	<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 heve 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>
	Asker kommune skal samarbeide med blant annet idrettslag, foreninger og lokalt næringsliv for å stimulere til mer samkjøring	<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>
Aktiv og grønn mobilitet	Asker kommune skal jobbe aktivt for å utvikle veinettet og tilhørende infrastruktur for de som går og sykler, gjennom utbygging og økt satsing på drift og vedlikehold	<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 tydeliggjøre verdien av fysisk aktive	<i>Askersamfunnet arbeider</i>	<i>Askersamfunnet sikrer god helse og fremmer livskvalitet for alle, uansett</i>

	hverdagsreiser og helseeffektene dette gir.	<i>helsefremmende og forebyggende for å oppnå god folkehelse, motvirke utenforskap og redusere risikoen for sykdom og tidlig død.</i>	<i>alder.</i>
	Asker kommune skal gjøre det mer attraktivt å gå og sykle for alle aldersgrupper.	<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 kollektivtilbydere for å optimalisere kollektivnettet og gjøre valg som bidrar til et godt grunnlag for kollektivtrafikken	<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 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 i samarbeid med kollektivoperatører 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 vedlikeholde de kommunale veiene slik at levetiden ikke reduseres unødvendig	<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	<i>Askersamfunnet motvirker, reduserer</i>	<i>Askersamfunnet handler umiddelbart for å</i>

	av det kommunale veinettet forebygge skade og nedsatt fremkommelighet	<i>og tilpasser seg konsekvensene av klimaendringer.</i>	<i>bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.</i>
	Asker kommune skal tilrettelegge veiene for fremtidens transportløsninger	<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 øke trygghet og trafiksikkerhet på veiene, med hjertesoneprosesser og andre trafiksikkerhetstiltak.	<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 med gode planleggingsprosesser, samt tilpasset drift og vedlikehold, bidra til god knutepunktutvikling.	<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 innhente kunnskap som gjør det enklere å prioritere riktig.	<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 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 samarbeide med myndigheter, tilstøtende kommuner, transportselskap, 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 med bevisstgjøring og kunnskapsheving blant innbyggerne for å påvirke holdninger og atferd til det beste for klima, miljø og bedre fremkommelighet.	<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>

	<p>Asker kommune skal jobbe med aktuelle aktører for at innovative løsninger blir testet ut, med spesielt fokus på unge og eldre.</p>	<p><i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.</i></p>	<p><i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i></p>
--	---	--	--

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	5
1.1	Målet med temaplanen	5
1.2	Organisering av arbeidet.....	5
1.3	Avgrensninger	5
2	Lover og føringer.....	7
2.1	Lover.....	7
2.2	Føringer	7
3	Klima	14
3.1	Hvordan blir klimaet framover? Hva skal vi dimensjonere for?	14
3.2	Klimagassutslipp fra samferdselssektoren.....	14
3.3	Klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur.....	17
3.4	NOU 2023:25 - Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050.....	18
4	Folkehelse.....	19
4.1	Aldersvennlig transport	20
5	Fysisk infrastruktur	22
5.1	Kommunalt veinett	23
5.1.1	Vei- og gatenormal	23
5.1.2	Trafikkmengde	24
5.1.3	Tilstand, drift og vedlikeholdsbehov	26
5.1.4	Klimatilpasning av kommunale veianlegg.....	35
5.2	Sentrumsområder.....	38
5.2.1	Asker sentrum.....	38
5.2.2	Sætre	41
5.2.3	Spikkestad	42
5.2.4	Heggedal	43
5.2.5	Slemmestad	46
5.3	Parkering	46
5.3.1	Kommunale plasser	47
5.3.2	Innfartsparkering.....	48
5.3.3	Privat parkering	49
5.3.4	Arealplanlegging for parkering	49
5.4	Fergekaier.....	53
5.5	Fylkesveinettet.....	53
5.6	Riksveinettet/Europaveier.....	56

5.6.1	E18.....	56
5.6.2	E134.....	57
5.7	Private veier	59
6	Transportsystemet og reisevaner i Asker.....	60
6.1	Gange, sykkel og mikromobilitet	63
6.1.1	Gange	63
6.1.2	Sykkel	66
6.1.3	Mikromobilitet	73
6.2	Kollektivtrafikk.....	77
6.2.1	Tog.....	78
6.2.2	Buss	81
6.2.3	Reisevaner for kollektivtransport (felles tog, buss og ferge)	85
6.2.4	Båt.....	87
6.3	Bilbruk	88
6.3.1	Bilhold og reisevaner med bil.....	88
6.3.2	Samkjøring/bildeling	91
6.4	Reisetider i Asker: kollektivtransport vs. privatbilen.....	92
6.5	De unges reisevaner.....	95
6.6	Reisevaner fremover	96
7	Asker kommunes eget arbeid med mobilitet og reiser	100
7.1	Mobilitetsstrategi	100
7.2	Hjemmekontor og digitale møter.....	102
7.3	Asker kommunes reisepolicy	103
7.4	Kommunal kjøretøypark	103
8	Trafikksikkerhet og skolevei	105
8.1	Trafikkulykker	106
8.2	Skolevei og reisevaner	113
9	Dialog med øvrige myndigheter.....	119
10	Næringstransport og varelogistikk	120
10.1	Utslippsfrie kjøretøy i næringstransporten.....	120
10.2	Økning i netthandel	121
10.3	Varelogistikk i Asker	122
11	Innovative digitale løsninger	123
11.1	Intelligente transportsystemer (ITS)	123
11.2	Teknologi for å redusere transportbehovet.....	125
11.3	Utvikling av apper	125

12 Økonomi	126
12.1 Fylkes- og riksveier	126
12.2 Kommunale veier og sentrumsområder	127

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 andregangsbehandling i juni 2024.

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.

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.

Viken fylkeskommune, opprettet 1.1.2020 gjennom en sammenslåing av fylkene Akershus, Buskerud og Østfold, ble oppløst 1.1.2024. De gamle fylkene Buskerud, Akershus og Østfold ble da gjenopprettet. I kunnskapsgrunnlaget refereres det til planer og føringer både fra gamle Akershus fylkeskommune og Viken fylkeskommunen, da det ikke er utarbeidet føringer/planer for nye Akershus fylke (eller i løpet av Vikens periode) på tidspunktet når kunnskapsgrunnlaget ble ferdigstilt.

Meld.St. 14 (2023-2024)- Nasjonaltransportplan 2025-2036 (NTP) ¹

Nasjonal transportplan 2025-2036 skal behandles og vedtas i Stortinget i juni 2024.

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Planen 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.

Nasjonal transportplan 2025-2036 ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022-2033, som har en innretning regjeringen mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren.

I NTP 2025-2036 er det overordnede målet for transportpolitikken et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. Regjeringen legger i planen følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i den kommende planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har,
- vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre,
- vi skal bygge nytt der vi må.

¹ Samferdselsdepartementet. «Nasjonal transportplan 2025-2036» ([Meld. St. 14 \(2023–2024\) \(regjeringen.no\)](#))

Regjeringens mål med planen presenteres som:

- Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet
- Reduserte klimagassutslipp og økt hensyn til natur
- Nye og forsterkede tiltak skal øke transportsikkerheten
- Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap
- Digitalisering og ny teknologi skal effektivisere transportsystemet

Regjeringen har lagt til grunn følgende prioriteringer i planperioden

- Ressursene vris mot eksisterende transportinfrastruktur
- Store investeringsprosjekter (der dette er nødvendig), byområder og fylkeskommunal samferdsel.

I NTP 2025-2036 Viderefører regjeringen det langsiktige målet om at sykkelandelen skal være 20 % i byområder og 8 % på landsbasis. Regjeringen vil legge til rette for mest mulig effektiv og miljøvennlig vare- og tjenestetransport byområdene. Det er et mål at alle nye lette varebiler skal være utslippsfrie i 2025, og innen 2030 skal varedistribusjonen i bysentra være tilnærmet utslippsfri.

For å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren vil regjeringen legge tiltakskategoriene unngå, flytte og forbedre (UFF), kjent fra regjeringens klimastatus og -plan 2024, til grunn:

- Unngå: Tiltak som bidrar til å redusere transportmengder. Aktuelle tiltak er transport- og arealplanlegging og restriksjoner som minimerer reiseomfanget.
- Flytte: Tiltak som flytter trafikken over til mer utslipps- og energieffektive og bærekraftige transportmåter. Aktuelle tiltak er forbedring av infrastruktur og transporttilbud som legger til rette for transport med lavere utslipp og energiforbruk.
- Forbedre: Tiltak som forbedrer en teknologi, f.eks. gjennom innfasing av nullutslippskjøretøy som alternativ til fossildrevne kjøretøy. Aktuelle tiltak er avgifter og tilskudd som fremmer elektrifisering.

For Asker kommune er blant annet følgende elementer viktig å merke seg i Nasjonal transportplan 2025-2036:

- Regjeringens prioritering av flere tog og avganger i Oslo-området vil gi økt frekvens i lokaltogtrafikken mellom Oslo og Asker.
- Prosjektet E134 Dagslett-E18, Vikar er medtatt i Statens vegvesens planportefølje.
 - o Planporteføljen består av strekningene regjeringen vurderer at det er viktigst å bygge nytt de neste tolv årene
- E18 Vestkorridoren etappe 3, som går fra Nesbru til Drengsrud, er ikke med i stortingsmeldingen
- E18 Vestkorridoren etappe 2, som går fra Ramstadsletta i Bærum til Nesbru i Asker, er tatt ut av Statens vegvesens planportefølje og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden.

*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 2023-2027*³

I de nasjonale forventningene fremhever regjeringen at de forventer at fylkeskommunene og kommunene legger bærekraftsmålene, de nasjonale klima- og miljømålene og lokalt folkestyre til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, og legger til rette for trygge, bærekraftige og levende lokalsamfunn i hele landet. Med tanke på samferdsel og mobilitet er det spesielt følgende forventninger:

- Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg. I arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.
- Det legges til rette for trygge skoleveier og aktivitetsvennlige nærmiljøer med varierte tilbud for lek og opphold for ulike aldersgrupper. Deltakelse i samfunnet for flest mulig sikres gjennom universell utforming av nye bygninger og uteområder.
- Det legges til rette for videre utvikling av havner og sjøtransport, og lokalisering og nødvendige arealer vurderes i et regionalt perspektiv.
- Fylkeskommunene tar en samordnende rolle for samferdselsplanlegging i regionen, og gir innspill til konseptvalgutredninger for store statlige samferdselstiltak.
- Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljømålene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.
- Regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og overordnede transportløsninger fastsettes i regionale eller interkommunale areal- og transportplaner. Planene tar hensyn til regionale og lokale forutsetninger og utbyggingspress.
- Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.
- Det legges til rette for en god ladeinfrastruktur, blant annet ved å avsette tilstrekkelige arealer til etablering av hurtiglading for både lette og tunge kjøretøy

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

³ Kommunal- og distriktsdepartementet. «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027» (<https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>)

*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.

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 forventningsbrev 2024*⁵

I forventningsbrevet for 2024 fremkommer de statlige forventningene til kommunene og innspill til kommunal planstrategi. Statsforvalteren viser til de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Vi må planlegge for mindre frakt av personer, varer og tjenester for å bruke mindre energi og dermed kutte i klimagassutslippene. Statsforvalteren fremhever prinsippene gitt i Klimautvalget 2050 sin NOU 2023:25⁶ som bør følges i prioritert rekkefølge:

- Unngå
- Flytte
- Forbedre

Med tanke på miljøvennlig energiomlegging forventer Statsforvalteren at kommunen må tilrettelegge for en god ladeinfrastruktur som sikrer nok kapasitet for den ønskede

⁴ Kommunal- og moderniseringsdepartementet. «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» (2014)

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9.pdf>)

⁵ Statsforvalteren i Oslo og Viken. Forventningsbrev 2024 ([forventningsbrev-2024.pdf](#) (statsforvalteren.no))

⁶ Klimautvalget 2050. Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050 ([Klimautvalget-2050.pdf](#) (regjeringen.no))

utviklingen, og det må avsettes arealer til etablering av hurtiglading for både lette og tunge kjøretøy

Statsforvalteren legger også vekt på å redusere transporten i fremtiden gjennom å utvikle kompakte byer og tettsteder. På denne måten kan også transport i størst mulig grad skje med gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Regionale planer for areal og transport - Viken

Viken fylkeskommune vedtok ingen regionale planer for areal og transport, i perioden fra etablering til oppløsning 2020-2024. Akershus fylkeskommune gjenoppstod 1.1.2024 og det forventes at det utarbeides ny regional plan for areal og transport for det nye fylket tidlig etter oppstart. 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 Akershus⁷

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.

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 2018-2035⁸

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

⁷ Viken fylkeskommune. «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» (2015) (<https://viken.no/f/p1/fd3-e553-4dd7.pdf>)

⁸ Viken fylkeskommune. «Regional plan for areal og transport i Buskerud». (<https://viken.no/f/p1/regional-plan-2018-2035.pdf>)

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*⁹

Til orientering opphørte Viken fylkeskommune 1.1.2024. De gamle fylkene Buskerud, Akershus og Østfold ble da gjenopprettet.

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.
- 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.

⁹ Viken fylkeskommune. «Samferdselsstrategi 2022-2033» <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/samferdselsplanlegging/planer-og-strategier/samferdselsstrategi-2022-2033/>

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
- Strategi for innfartsparkering og tilgjengelighet til kollektivsystemet, Asker 2014

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 2100¹⁰. 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 samferdselssektoren¹¹.

3.2 Klimagassutslipp fra samferdselssektoren

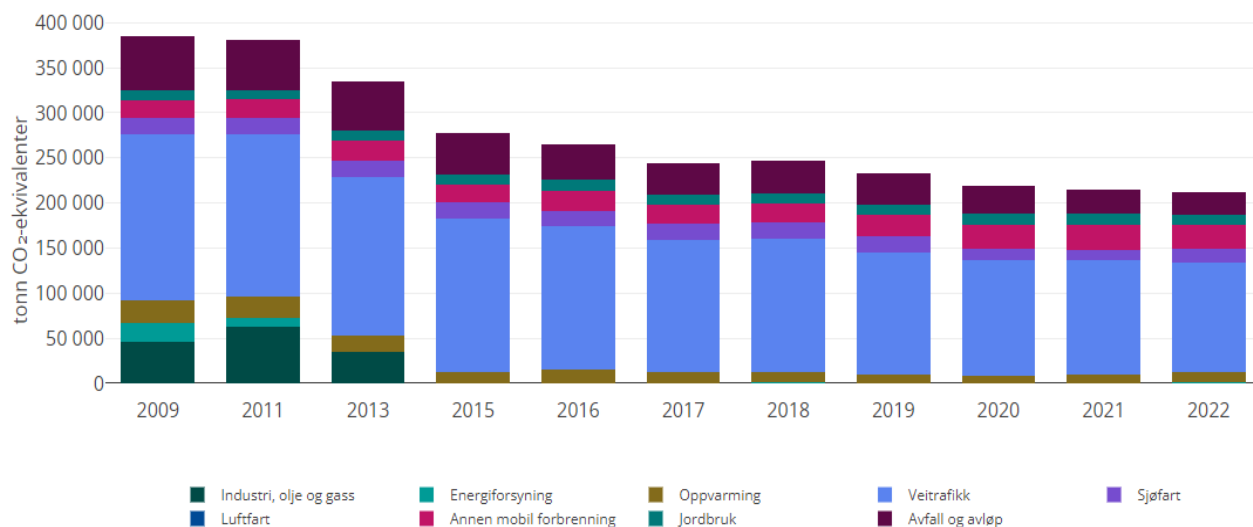
Transport er den største kilden til direkte klimagassutslipp i ikke-kvotepiktig sektor, både nasjonalt og i Asker. Utslipp i ikke-kvotepiktig sektor er klimagassutslipp fra transport, landbruk, oppvarming i bygg, avfall og bruk av fluorholdige gasser. Dette betegnes som ikke-kvotepiktig sektor fordi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

¹⁰ NRK, 2020. Sjekk klimaendringene i din kommune. <https://www.nrk.no/klima/kommune/3025>

¹¹ 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 122 093 tonn CO₂-ekvivalenter i 2022¹². Dette tilsvarer 57,5 % av de totale direkte utslippene i Asker. Av disse kommer 51,5 % fra personbiler, 25,3 % fra tungtransport, 19,7 % fra varebiler og 3,5 % fra busser.



Figur 1 Endring i utslipp fra ulike sektorer i Asker 2009-2022¹³

Det har til sammen vært en nedgang i utslipp fra veitrafikken i Asker på 33,8 % siden 2009, men vi har fortsatt en lang vei å gå for å nå målene våre. Fra 2021 til 2022 var nedgangen kun på 3,1 %. Dette skyldes i hovedsak en nedgang i utslippene fra personbiler med 5,9 %. Elektrifisering av personbilene bidrar i stadig økende grad til reduserte utslipp. (Andel elektriske personbiler eid av askerbøringer er nå nesten 29 %). 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 2022 var utslippene fra sjøfart 14 668,4 tonn CO₂e i Asker. Sjøfart omfatter utslipp fra innenriks-, utenriks- og gjennomfartstrafikk. I Asker er det passasjerskip som står for de største utslippene (6293,6 tonn CO₂e i 2021) etterfulgt av cruiseskip (1819 tonn CO₂e i 2021). Passasjerskiptrafikken er hovedsakelig gjennomgangstrafikk av utenlandsfergene mellom Oslo og København/Kiel. Vi så en stor nedgang i utslippene fra passasjerskip fra 2019 til 2020 og 2021, men utslippene gikk noe opp igjen i 2022. Utslippene fra cruiseskip ble også nesten helt borte i 2020 og 2021, men var høyere enn noensinne i 2022. Disse endringene har trolig sammenheng med koronapandemien i 2020 og 2021.

¹² Miljødirektoratet, 2022. Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.

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

¹³ Miljødirektoratet ([Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/utslipp-av-klimagasser-i-norges-kommuner-og-fylker))

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

- arealplaner, reguleringsplaner, utbyggingsavtaler (f.eks. strenge krav til transportløsninger i reguleringsplaner for Høn Landås og Vestre Billingsstad)
- 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 2030¹⁴ 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 omlastingssentre.



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

¹⁴ 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 Slepender). 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 16991,8 tonn CO₂e i 2022. 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 anleggsarbeidet¹⁵.

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 Naturforskning¹⁶. 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 veiprojekter¹⁷.

¹⁵ 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>

¹⁶ Kyrkjeeide, M. O. et al. 2020. Karbonlagring i norske økosystemer. NINA Temahefte 76b. <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2655582>

¹⁷ 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 veitbyggingen, 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 verdsetter miljø- og klimaeffekten prosjektet medfører.

3.4 NOU 2023:25 - Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050

Klimautvalget 2050 la den 27. oktober 2023 frem sin NOU «Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050»¹⁸. Utvalgets mandat var å gjøre en helhetlig gjennomgang av veivalgene Norge står ovenfor for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050, på en mest mulig kostnadseffektiv måte, med effektiv ressursbruk og et konkurransedyktig næringsliv. Utvalget legger vekt på at alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at 90-95 prosent av Norges samlede klimagassutslipp må være fjernet for godt innen 2050 og at alle ressurser er knappe.

NOUen inneholder et eget kapittel om transport og mobilitet. NOU'en vektlegger at transportsystemet ikke kan fortsette å utvikle seg slik det har frem til i dag når Norge skal bli et lavutslippssamfunn. En fortsettelse av dagens utvikling vil føre til at transportsystemet legger beslag på arealer, ressurser, og energi som er nødvendige i andre sektorer i omstillingen.

Rommet for utslipp fra transport frem mot 2050 er svært begrenset. Transportplanlegging må ta utgangspunkt i lavutslippssamfunnet og ikke i en framskrivning av hvor man ender dersom dagens trender fortsetter. Alle tiltak bør vurderes ut fra den samlede ressursbruken de legger opp til, og atferden de stimulerer til.

Noen av klimautvalgets konkrete anbefalinger er:

- Tiltak som reduserer etterspørselen etter transport prioriteres, både når det gjelder vare- og persontransport, blant annet ved at:
 - eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur,
 - stiavhengighet vurderes og vektlegges i alle beslutninger fordi transportpolitikken og investeringsbeslutninger legger viktige føringer for hva slags infrastruktur og transportformer det legges til rette for,
 - utviklingen av transportsystemet bidrar til å redusere samlet ressurs-, areal- og energibruk, både i Norge og andre land,
 - det legges mindre vekt på å legge til rette for høy hastighet i veisystemet, det vil begrense samlet energibruk og ha positive ringvirkninger på arealbruk.
- Nasjonal Transportplan tar utgangspunkt i transportetterspørselen og transportsystemet i et lavutslippssamfunn i 2050.

¹⁸ Klimautvalget 2050. Omstilling til lavutslipp. [NOU 2023: 25 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/dokument/nou202325)

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 folkehelseutfordringer¹⁹. 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 Norge²⁰. Kun tre av ti voksne og eldre aktive nok og bare halvparten av 15-åringene²¹. Et av hovedmålene i regjeringens Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029, er en økning i andelen som oppfyller anbefalinger 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).²² 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.²³

Ifølge Folkehelseinstituttet er alle voksne anbefalt å være moderat fysisk aktive i minst 2,5 til 5 timer i løpet av uken²⁴. 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.

Å være fysisk aktiv i hverdagsreiser, spesielt til skole eller jobb, gir bedre konsentrasjonsevne. En dansk undersøkelse (Masseeksperimentet 2012) viser at fysisk aktivitet mer enn to timer i uka bedrer skolebarns konsentrasjonsevne. Barna som gikk til skolen, viste bedre konsentrasjonsevne i tester som ble gjort hele 4 timer senere på dagen²⁵.

Fysisk aktive hverdagsreiser skjer utendørs. Flere studier viser at det å være fysisk aktiv ute i naturlige omgivelser er bedre for den mentale helsen sammenlignet med å trene innendørs.

²⁶

¹⁹ Folkehelseloven § 5 <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>

²⁰ Helsedirektoratet (2018), Folkehelse og bærekraftig samfunnsutvikling: [Hdir Rapportmal-gjeldende \(helsedirektoratet.no\)](#).

²¹ Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029. [Departementenes handlingsplan \(regjeringen.no\)](#)

²² [Helseeffekter av sykling til og fra jobb | Tidsskrift for Den norske legeforening \(tidsskriftet.no\)](#)

²³ Lars E. Olsson et al. Happiness and Satisfaction with Work Commute, 2012 ([Happiness and Satisfaction with Work Commute | SpringerLink](#))

²⁴ FHI [Folkehelse rapporten – Helsetilstanden i Norge](#)

²⁵ [Aktiv skolevei | Statens vegvesen](#)

²⁶ [Trene ute eller inne - hva er best for psyken? - NHI.no](#)

Et skifte fra biltransport til mer sykling, gange og offentlig transport gir også fordelene 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.²⁷

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 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.²⁸

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 helse²⁹. 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 folkehelse tiltak 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

²⁷ Statens vegvesen. Helse og transport. Forebyggende og helsefremmende tiltak i vegtransportsektoren (2014).

²⁸ Tall for Asker fra Folkehelseundersøkelsen 2021

²⁹ Regjeringen. Meld. St. 20 (2018-2019): [Meld. St. 19 \(2018–2019\) \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

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 hverdagen³⁰.

- 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.
- Tidligere Viken fylkeskommune og Ruter har gjennomført en pilot i Nes kommune med bestillingstransport i spredtbebygd område.³¹ 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. Viken fylkeskommune (nå Akershus fylkeskommune) og Ruter hadde etter piloten planer om å utrede økonomien knyttet til tjenesten på nytt for å finne nye finansieringsmodeller.

Ruter løftet bestillingstransport som et fokusområde i 2023. Her jobbet de med kundetilfredshet og hvordan man kan få til mer robust økonomi rundt dette. De så også på samkjøringsgraden, pris og automatisering av app.

³⁰ Aldersvennlig lokalsamfunn. KS Agenda s.l. Webinar, 2020

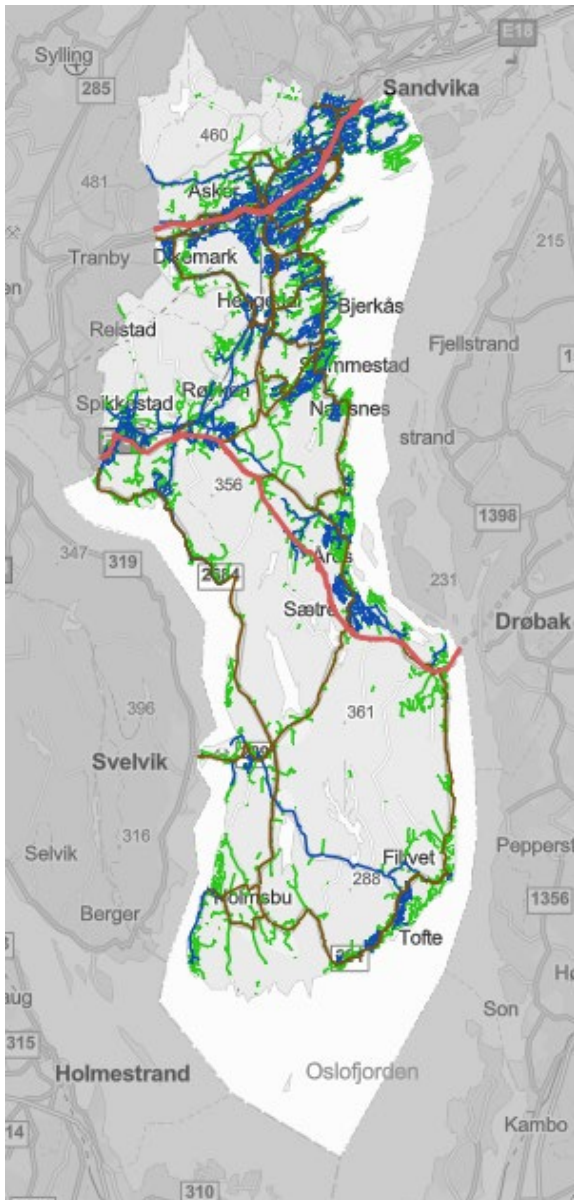
³¹ Ruter. Sluttrapport Pilot Nes. September 2022

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 \(arcgis.com\)](https://www.asker.kommune.no/kunnskapsgrunnlag)

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	
fartsdemper	895	
rekkverk		44,6
rekkverksende	1 351	
trafikkdeler	702	72,8
fortau		71,6
kantstein		102,6
kum	780	
snu plass	77	
holdeplassutrustning	187	
bruer	77	

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 følgende normer og retningslinjer på kommunal vei i Asker:

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

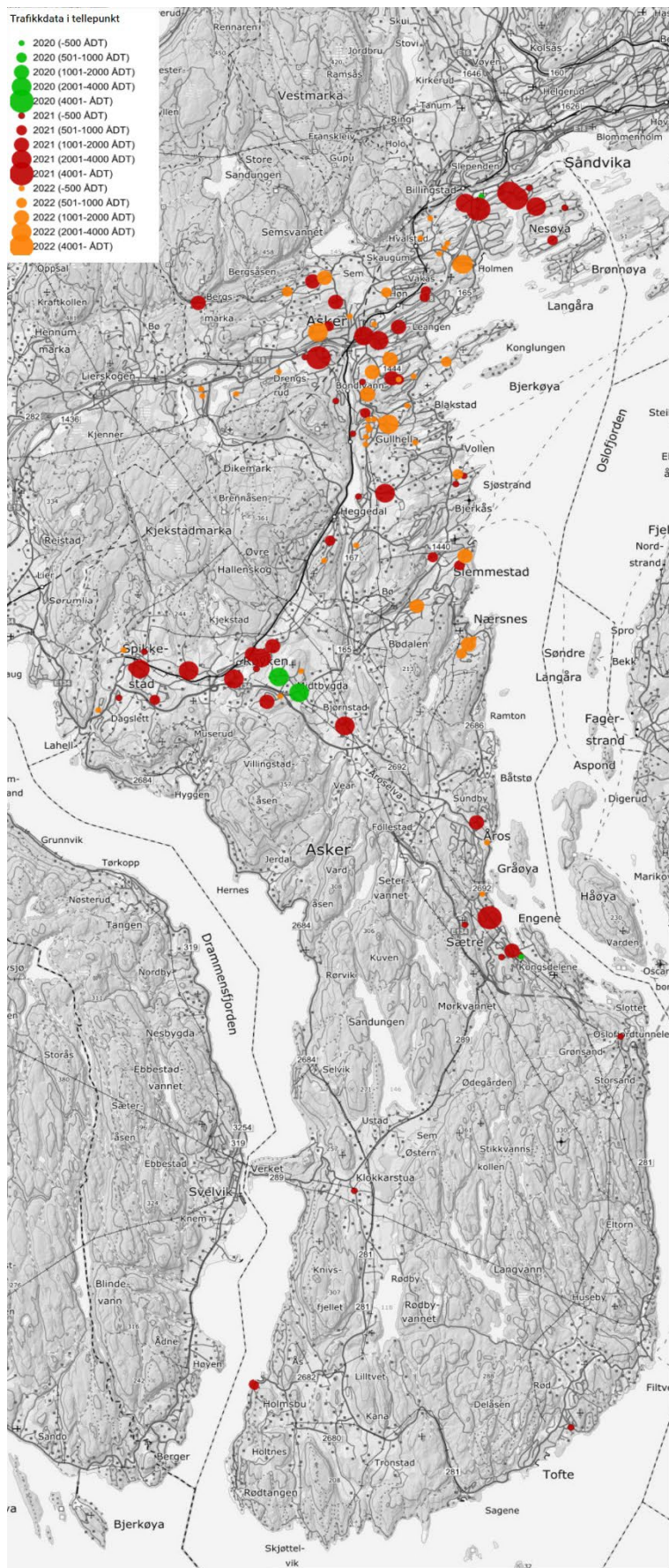
5.1.2 Trafikkmengde

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

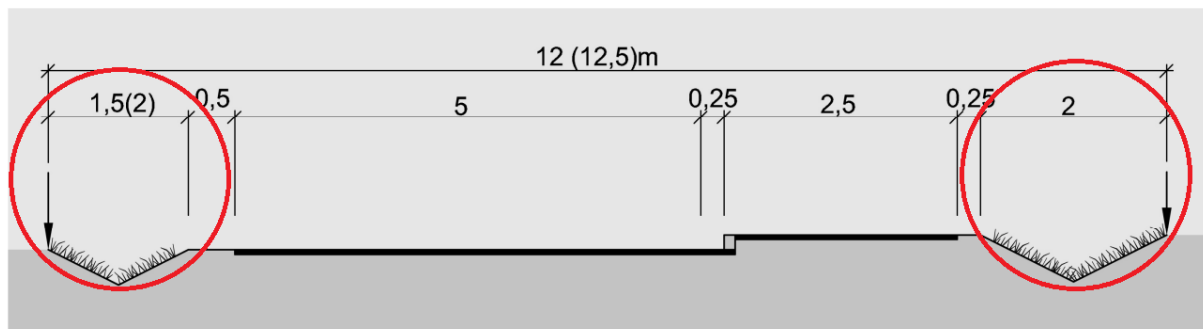


Figur 6 Begynnende forfall. Foto: Tove Lauluten

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. Ansvar 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

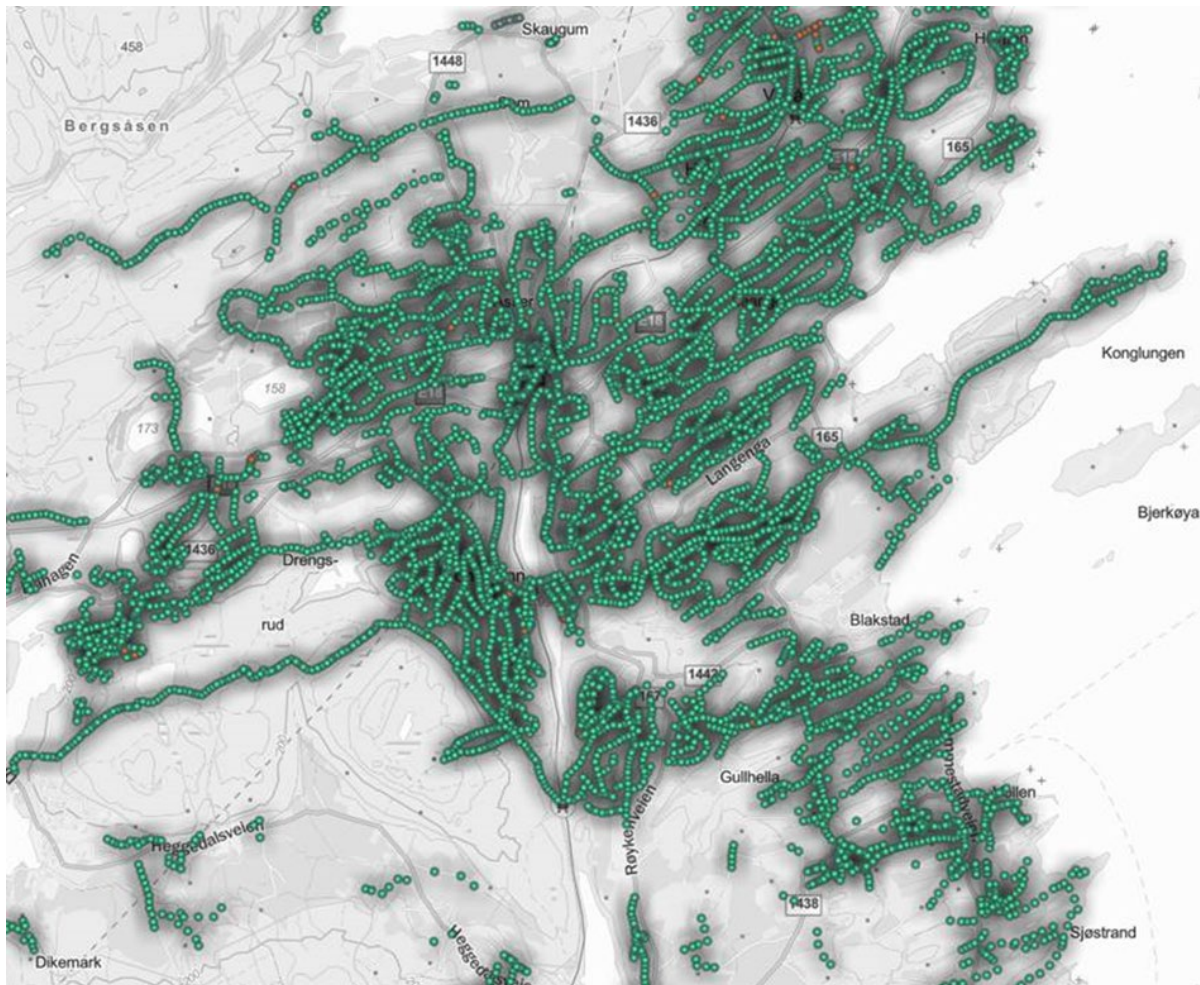
I veianleggene finnes det sluk og kummer for vannavrenning. I disse er det sandfang. Sandfang skiller ut sand, grus og jord fra vannet som renner av veiene. Formålet er å hindre tetninger og forurensing der vannet renner videre til mottak. Sandfangene må tømmes regelmessig for å sikre videre funksjon, 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 Veilyst

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

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



Figur 11 Gatelys Publikumsportal (arcgis.com)

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

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

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

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

5.1.3.7 Gatevarme

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

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

5.1.3.8 Skilting

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

Til skiltansvaret knyttes det oppgaver med

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

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

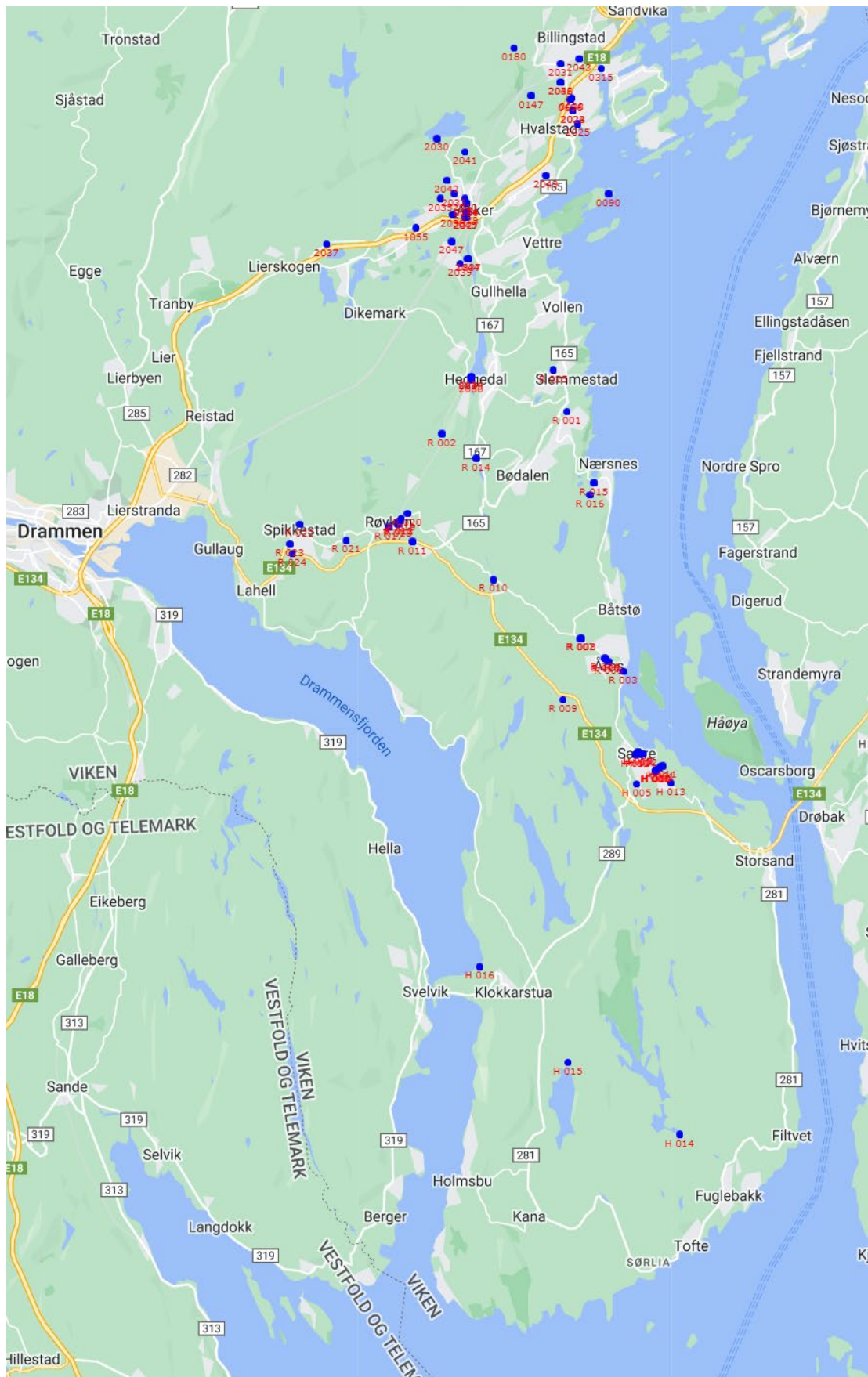
Utover dette, for eksempel for forbudsskilt, må Asker kommune forberede og sende en anmodning til Statens vegvesen, for at et nytt skilt skal være formelt godkjent.

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

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

5.1.3.9 Bruer

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



Figur 12 Plassering av de 77 kommunale bruene i Asker.

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

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

Figur 13 Oversikt over tilstandsregistreringer på kommunale bruer i Asker.

5.1.3.10 Hva er en kommunal vei?

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

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

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

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

5.1.4 Klimatilpasning av kommunale veianlegg

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

Aktuelle utfordringsområder for kommunen som veieier er blant annet følgende:

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



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

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



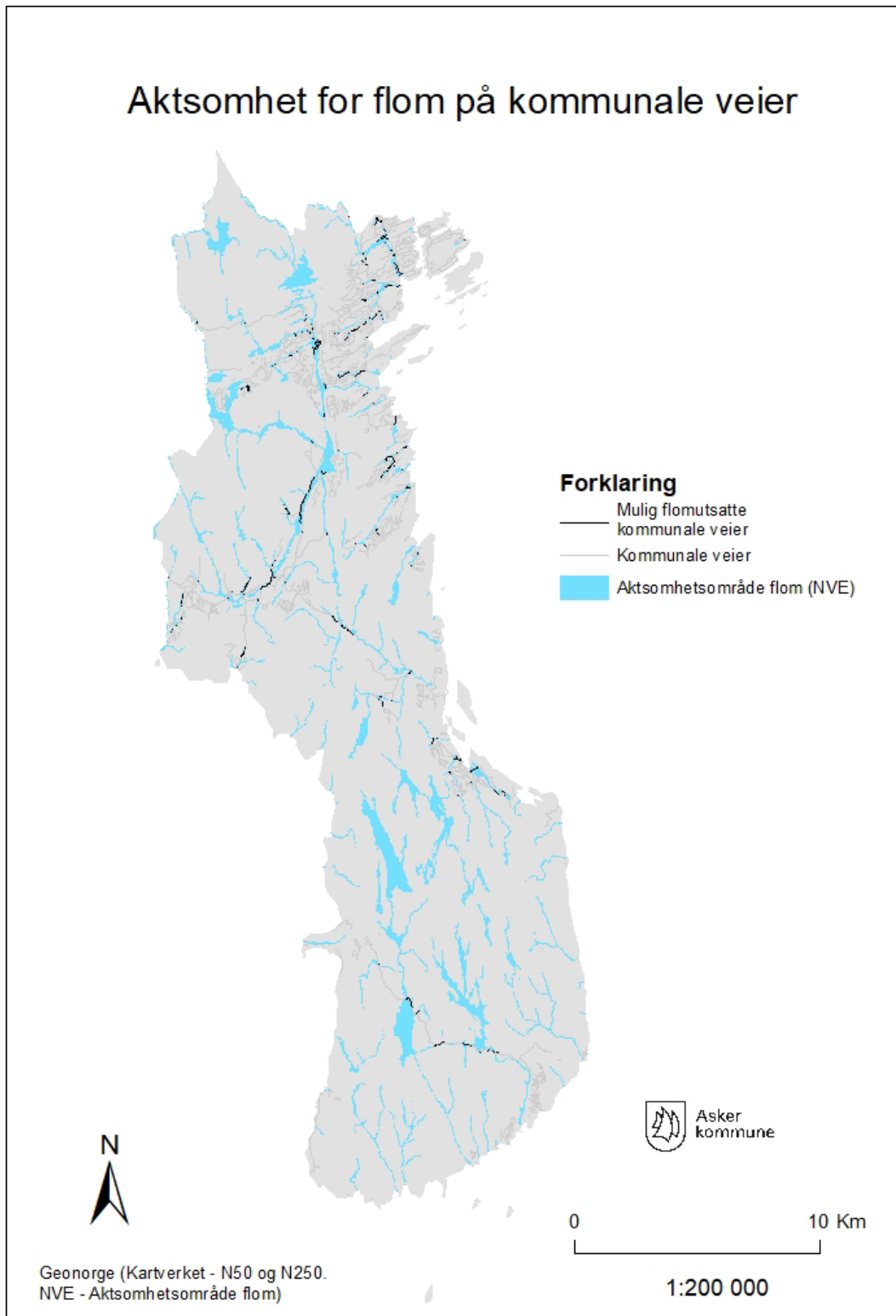
Figur 15 Vann i kulvert. Bidrar til mindre attraktive gangveier og kan være ufremkommelig for noen. Foto: Mari Gabrielsen

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

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

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

Aktsomhet for flom på kommunale veier



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

5.2 Sentrumsområder

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

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

5.2.1 Asker sentrum

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



Figur 17 Innenfor dette arealet på ca. 240 000 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 Akershus fylkeskommune, Akershus kollektivterminaler og Bane NOR.

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

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

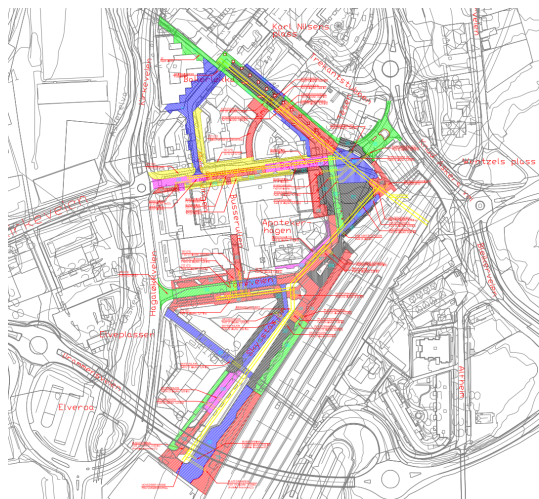
5.2.1.3 Drift og vedlikehold

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

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

5.2.1.4 Gatevarme

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



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

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

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

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

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

5.2.1.5 Universell utforming

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

Utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming. ³²

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

³² <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 Teglen, 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, Akershus fylkeskommune, Bane Nor, Heggedal Nærmiljøsentral, Asker kommune med flere.

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



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

5.2.4.1 Tilstand, drift og vedlikehold

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

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

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



Figur 22 Utforming og vegetasjon på Heggedal torg og park.

5.2.4.2 Gatevarme

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

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

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

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

5.2.4.3 Universell utforming

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

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

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

5.2.4.4 Trafikksituasjon og tilrettelegging for myke trafikanter

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

5.2.5 Slemmestad

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

5.3 Parkering

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

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

Det er også parkeringsplasser som ikke er i parkeringsregisteret. Vi har i overkant av 8000 parkeringsplasser ved for eksempel formålsbygg som barnehager, skoler og helsehus, samt ved friområder og idrettsanlegg. De fleste av disse har ikke avgift eller tidsbegrensing. For noen av dem er det reserverte plasser til ansatte, besøkende eller beboere. De fleste av parkeringsplassene ved formålsbygg tilhører Asker kommune.³³

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

³³ 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.

Asker kommune vedtok i 2014 «Strategi for innfartsparkering og tilgjengelighet til kollektivsystemet». Denne strategien ble det også referert til i Intensjonsavtalen om sammenslåing av kommunene Hurum, Røyken og Asker fra 2016. Strategien fastla at pendlerparkeringstilbudet ved Asker stasjon ikke skulle øke. Mating med buss til tog skulle prioriteres, sammen med sykkelveier og sykkelparkeringsanlegg. Det sto i strategien at nye bilparkeringsanlegg burde lokaliseres utenfor sentre, med shuttlebuss til høyfrekvent kollektivtilbud. Ved lokalstasjonene og viktige busstopp kunne bilparkering etableres, etter en konkret konsekvensvurdering.

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 fra parkeringsnormen, som er tillegg til bestemmelsene for ny kommuneplan 2023-2035, som ble vedtatt av Asker kommunestyre 13. juni 2023.

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			
Biloppstillings - plass skal være minimum 18 m ² .				
Arealformål	Sentrumsformål	Prioritert vekstområde	Kollektivnære områder	Kommunen for øvrig
Nord 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. 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.			
Blokker Bestemmelser i punkt 4 gjelder.	Maks 1,0 biloppstillingsplass	1 - 1,2 biloppstillingsplass	1 - 1,5 biloppstillingsplass	1 - 2 biloppstillingsplass
	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 biloppstillingsplass	maks 1 biloppstillingsplass	maks 1 biloppstillingsplass	maks 1 biloppstillingsplass
	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 biloppstillingsplasser	Maks 2 biloppstillingsplasser	Maks 1,5 biloppstillingsplasser	Maks 1,5 biloppstillingsplasser
	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 nullvekstlinjen₁				
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 biloppstillingsplass	2 biloppstillingsplasser	2 biloppstillingsplasser	1 - 2,2 biloppstillingsplass

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
	Maks 2 biloppstillingsplasser	Maks 2 biloppstillingsplasser	Maks 2 biloppstillingsplasser	Maks 2 biloppstillingsplasser

Kontor Bestemmelser i punkt 2 gjelder.	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	

Parkeringskravet bestemmes vanligvis gjennom reguleringsplan og skal i de fleste tilfeller ligge innenfor gitte intervaller.

God kollektivtilgjengelighet og tettere bebyggelse tilsier en lav norm for bil. Dårlig kollektivtilbud tilsier en høyere norm for bil.

BRA – beregnes etter teknisk forskrift, men eksklusiv parkeringsareal.

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

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

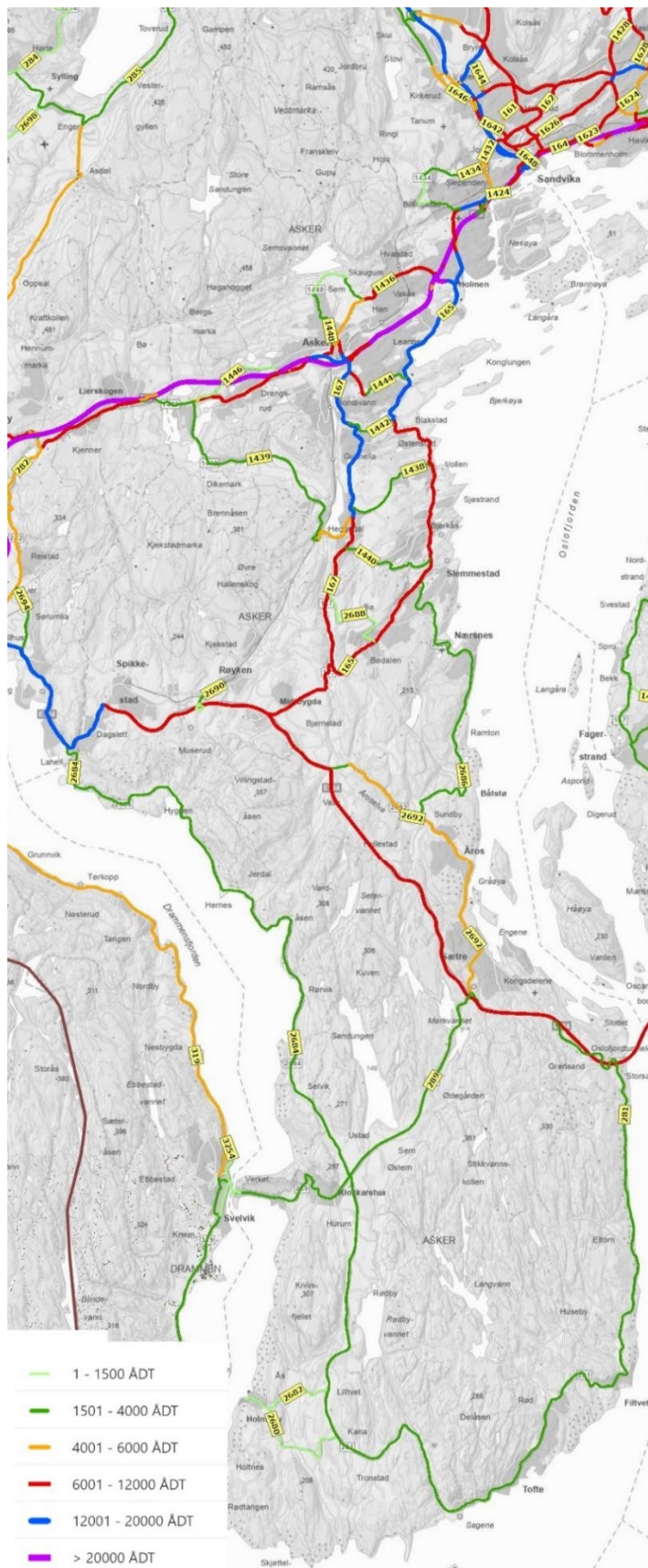
I Asker kommune er det i dag tre ferjeanløp med kollektivtilbud fra Ruter. Det er Vollen, Slemmestad og Filtvet. Asker kommune forvalter den fysiske infrastrukturen på land, for at ferjene skal kunne legge til. Tilstanden på bryggeanleggene varierer. Slemmestad har i 2023 fått enkelte oppgraderinger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

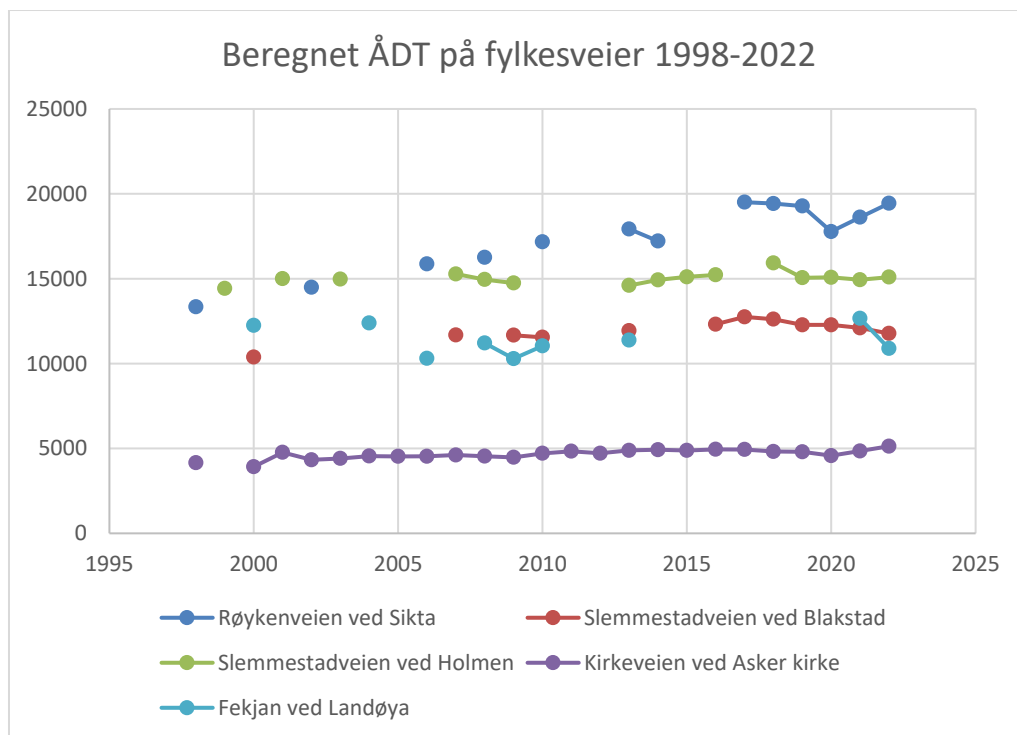
5.5 Fylkesveinettet

Akershus 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.2023³⁴

³⁴ 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 fylkeskommune overtok vedlikeholdsansvaret for mange fylkesveier i Asker, gjennom fylkesreformen i 2020. Ifølge Viken manglet de da oversikt over vedlikeholdsetterlepet. 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 tur³⁵.

³⁵ <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 hovedvegssystemet 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 hovedvegssystemet i tunnel, skal prosjektet legge til rette for by- og stedsutvikling.

Etappe 1: E18 Lysaker-Ramstadsletta

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

Etappe 2: E18 Ramstadsletta-Nesbru

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

Etappe 2 er i forslag til ny NTP 2025-2036 tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold. En utvidelse av E18 med etablering av sammenhengende 3 felt på hele strekningen fra Holmen til Asker kan være et aktuelt tiltak som det jobbes med uavhengig av E18 Vestkorridoren

Etappe 3: E18 Nesbru-Drengsrud

Strekningen inngår i vedtatt kommunedelplan for E18 Slependsen-Drengsrud fra november 2016. Planområdet omfatter E18 fra Slependsenkrysset vest/IEKA til Oreholtkrysset, samt Røykenveien fra 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.

Etappe 3 er ikke med i stortingsmelding Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024.

5.6.2 E134

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

E134 Dagslett - E18 (Lier)



Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og til E18 i Lier kommune. Asker kommune behandlet den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei, som tar trafikken utenom boligområdene. Strekningen er en viktig innfartsåre mot Drammen, og i andre retningen til Oslofjordtunnelen og forbindelsen videre mellom E6 og E18. Kommunedelplan for strekningen ble vedtatt høsten 2022 og regulerings-planarbeidet er påbegynt. Dette er et viktig prosjekt som vil erstatte en av strekningene på dagens riksveinett med dårligst standard på Østlandet, ikke minst sett i lys av trafikkmengde. Prosjektet vil også potensielt påvirke fylkesveinettet og veivalg i Asker. Sammen med andre tiltak, vil prosjektet kunne redusere trafikkbildet på de problematiske strekningene Slemmestadveien og Røykenveien. Prosjektet er en del av planporteføljen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036.

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.

Byggetrinn 2 ble prioritert i statsbudsjettet for 2024. Statens vegvesen planlegger oppstart på anskaffelsesprosessen våren 2024 og at anleggsarbeidene starter opp i 2025. Anlegget ventes åpnet for trafikk i 2032.

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 transportplanlegging³⁶ 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

³⁶ 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 reisevaneundersøkelse³⁷ gjennomført i Asker i 2023 er at:

- 91 % av de over 18 har førerkort
- 47 % bor i husholdning med 2+ biler
- 70 % av yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil har parkeringsmulighet hos sin arbeidsgiver. Av disse er 91% av parkeringsplassene gratis.
- 27% av reisene er under 3 km
- 62 % av reisene foretas med bil (sjåfør eller passasjer), gange og sykkel 21 % og kollektiv 14 %. Det er en nedgang i bilandelen og økning i kollektivandelen fra reisevaneundersøkelsen gjort i 2016/2017
- Til sammen har lokalområdene Røyken, Spikkestad, Sætre og Tofte den høyeste bilandelen, med et gjennomsnitt på 72 % i 2023.
- ca. 4 av 5 reiser foregår innad i egen kommune

i reisevaneundersøkelsen blant kommunale ansatte fra 2017³⁸ kom det fram at 70-80 % av kommunalt ansatte kjører bil til jobb 3+ dager i uken

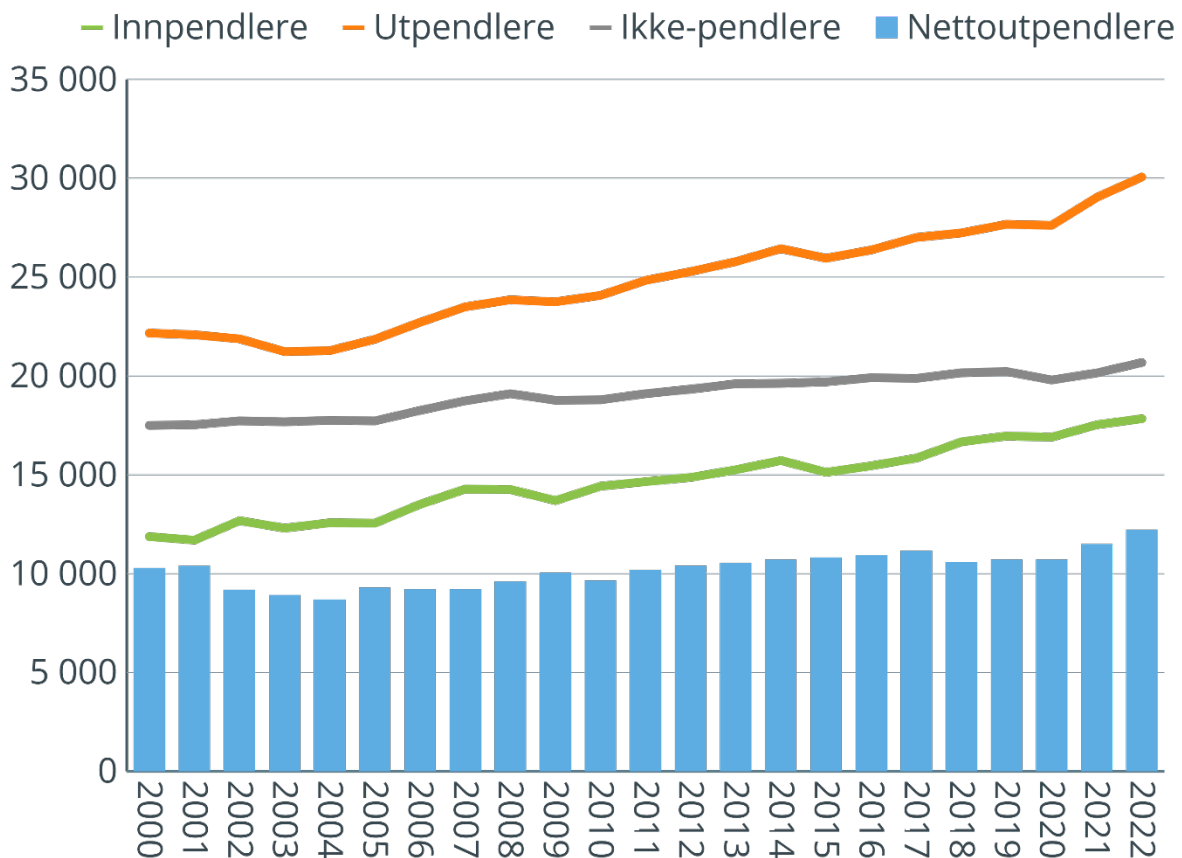
Det er mange som pendler ut og inn av Asker hver dag. Antall personer som pendler ut av Asker har økt fra 22 000 i 2000 til 30 000 i 2022. På samme tidsperiode har innpendlingen økt fra 12 000 til 18 000. Det er altså langt flere som pendler ut av kommunen enn inn.³⁹

³⁷ Asplan Viak, 2023. Reisevaner i Asker kommune. Resultater fra første halvår, 2023)

³⁸ 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/>)

³⁹ Telemarksforskning. Regional analyse. [Regional analyse](#)



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

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 arbeidsplassene i Bærum.³⁹ 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 2022.³⁹

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. ⁴⁰

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

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.

⁴⁰ Transportutredning Hurum, Røyken og Søndre Asker. Utarbeidet for Buskerud Fylkeskommune, 2017, Analyse & Strategi AS



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 vedlikeholdssoppgaver som skal utføres. Dette er gjerne oppgaver som kommer i årstidssykluser, som vårfeiling, frisiktsrydding, asfaltlapping og brøyting/strøing.

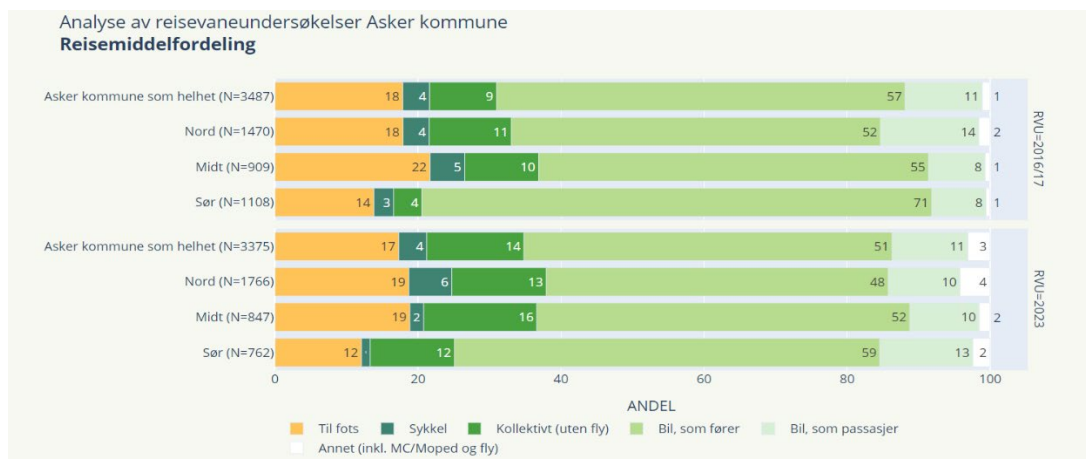
For eldre er det spesielt viktig å redusere risiko for fallskader. Manglende belysning, ujevnt underlag og løse kantstein kan medføre snublefare. Mange eldre kvier seg for å gå ut på vinteren. Også for personer med funksjonsnedsettelse er drift spesielt viktig, for eksempel kan rullestolbrukere miste 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 2023⁴¹ viser at 17 % av den daglige reisen ble gjort til fots i Asker kommune. Andel daglige reiser som ble gjort til fots var minst i sone sør (lokalområdene Røyken, Spikkestad, Sætre og Tofte), hvor 12% av reisene ble gjort til fots.

⁴¹ Asplan Viak, 2023. Reisevaner i Asker kommune. Resultater fra første halvår, 2023)



Figur 29 Transportmiddelfordeling på daglige reiser i %. Fra Reisevaneundersøkelse gjennomført i 2016/2017 og 2023.⁴¹

Sammenlignet med resultat fra reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2016/2017 er det ikke store endringer i andelen reiser som gjennomføres til fots. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/2014 viser at 20 % av daglige reiser ble gjort til fots i Asker og Bærum.⁴² Det er derfor en forholdsvis stabil andel reiser til fots fra 2013/14 til 2016/17, på rundt 20%.

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 %). Gangandelen per aldersgruppe er ikke en del av resultatene fra reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2023.

Reisevaneundersøkelsen fra 2023 viser at de fleste gangturene i Asker kommune er korte. 36 % av reisene er kortere enn 1 kilometer. Halvparten er under 1,3 kilometer. Og til sammen er 69 % av reisene under 3 kilometer. Dette er ganske ulike tall fra reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017, som viste at 67% av gangturene var under 1 kilometer, og ytterligere 28 % vara mellom 1 og 2,9 kilometer lange. Reiselengder er en utfordring i reisevaneundersøkelsene, og man skal tolke resultatene med varsomhet. Men dette er en indikasjon på at en stor andel av gangturene gjennomført er relativt korte.

Reisens formål påvirker i stor grad valg av transportmiddel. Ca. 1/3 av de lokale fritidsreisene skjer til fots, mens 11% av arbeidsreisene skjer fots.³⁷

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.⁴¹ Tallene er forholdsvis like på sommeren og vinteren.

⁴² Prosam (2015): Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14



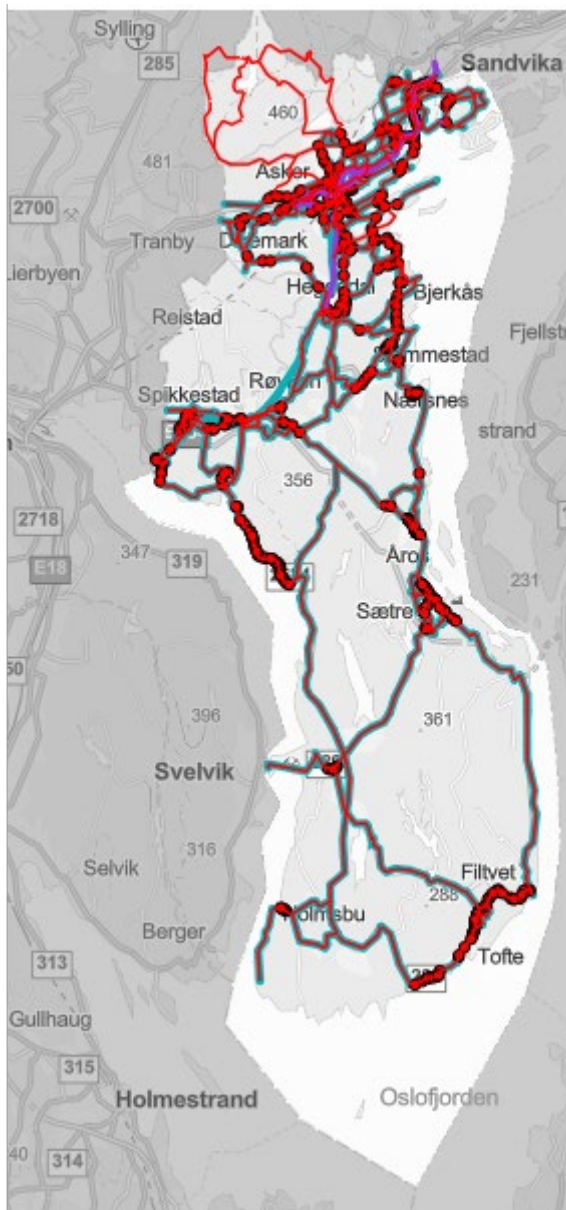
Figur 30 Overganger mellom gang og sykkelveier, gangfelt o.l. er kritiske soner, der hauger av gjenliggende snø kan være til stor hinder. Foto: Tove Lauluten.

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 Varnar 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.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.

Akershus 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.

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



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

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

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



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

6.1.2.1 Reisevaner sykkel

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

Sykkeltellere

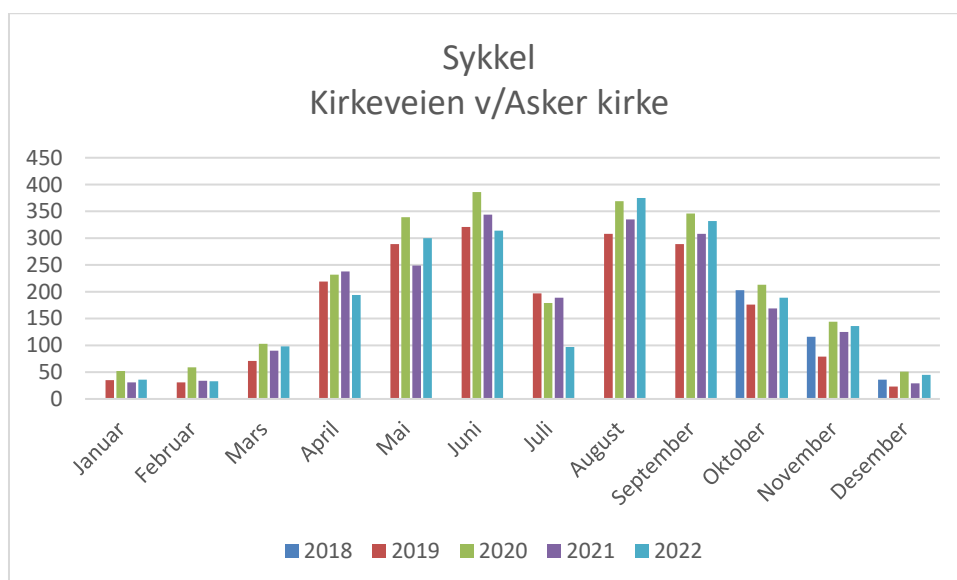
Det finnes syv operative sykkeltellere i Asker per februar 2023. Alle står på fylkesvei og driftes av Statens vegvesen/Akershus fylkeskommune. Asker kommune har hatt tilgang til sykkeltellere i Røyken, Spikkestad og Slemmestad. Dessverre har ombygging av veisystem eller andre årsaker medført ustabil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

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

Sykkelteller	Antall sykklister per døgn (i snitt) i måneden august ⁴³		
	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

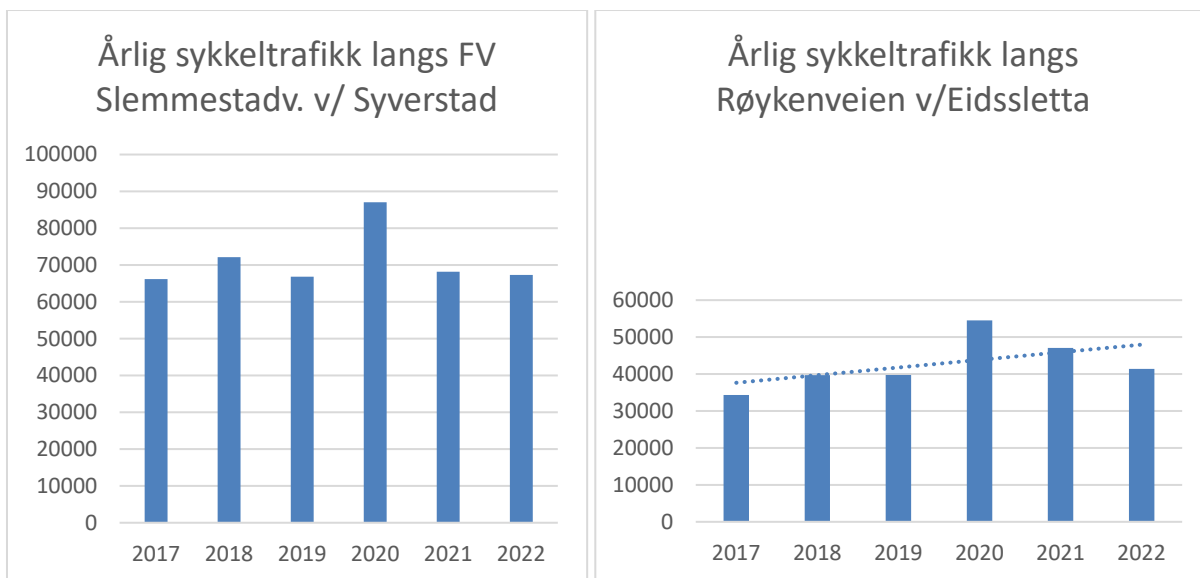
Bleikerveien ved Asker sentrum registrerer flest sykklister, med 543 sykklister per dag i august 2022. Telleren ved Fekjan teller nest flest sykklister med 483 sykklister per dag i august 2022. Enkelte utdrag fra statistikken for de enkelte tellerne finnes under.



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.

⁴³ 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

Reisevaneundersøkelsen fra 2023⁴⁴ viste at andel reiser som ble foretatt med sykkel i kommunen var på 4%. Dette er samme andel som i reisevaneundersøkelsen i 2016/2017.⁴⁵ Prosam sin rapport om reisevaner i Osloområdet fra 2015⁴⁶Feil! Bokmerke er ikke definert. viste at sykkelandelen i Asker lå på 3% i reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014. Dette antyder en begrenset økning fra 2013/2014 til 2016/2017. Ut fra reisevaneundersøkelsen i 2023 har det ikke skjedd en videre økning siden 2016/2017. Målet i Nasjonal transportplan er på 8% sykkelandel, det samme måltallet er vedtatt for Asker kommune gjennom temaplanen Handling mot klimaendringene (2021).

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017 viste at sykkelandelen var høyest i de yngste aldersgruppene, med 13-17 år (12 %) og 18-24 år (7 %). Det var færrest som syklet i alderen 55-66 år (1 %) og 35-44 år (2 %). Midt imellom ligger aldersgruppene 25-34 år (4 %), 45-54

⁴⁴ Asplan Viak, 2023. Reisevaner i Asker kommune. Resultater fra første halvår, 2023)

⁴⁵ Urbanet Analyse, 2018. «Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17 og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte»

⁴⁶ Prosam Rapport 218: Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

år (5 %) og 67+ (4 %). Fordelingen av sykkelandel på aldersgrupper var ikke en del av resultatet fra reisevaneundersøkelsen fra 2023.

Andel arbeidsreiser som ble gjennomført på sykkel var i både 2016/2017 og i 2023 på 5 %, mens kun 3% sykler når de skal gjøre innkjøp, eller har andre ærend som bank/post, lege, apotek eller 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. Det var ikke resultater for dette i reisevaneundersøkelsen fra 2023.

Strava Metro⁴⁷ 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 35 % i 2022, og med hele 10 %-poeng bare fra 2021 til 2022⁴⁸.

En undersøkelse gjort av KANTAR for Asker kommune⁴⁹ 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.

⁴⁷ <https://www.strava.com/routes/3245870>

⁴⁸ Statens vegvesen. «Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2022» [Mobilitetsregnskap 2022 \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no)

⁴⁹ KANTAR 2020. Innbyggernes holdninger i klimapolitiske spørsmål: <https://www.asker.kommune.no/globalassets/energi-klimate-og-miljo/kantar-undersokelse-klimavaner-mai-2020.pdf>

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 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.no⁵⁰):

- 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 trafiksikkerhet 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 (nå Akershus) 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

⁵⁰ <https://nye.naf.no/sykkell/lover-og-regler/dette-er-reglene-for-sma-elektriske-kjoretoy>

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

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

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

6.1.3.3 Reisevaner med mikromobilitet

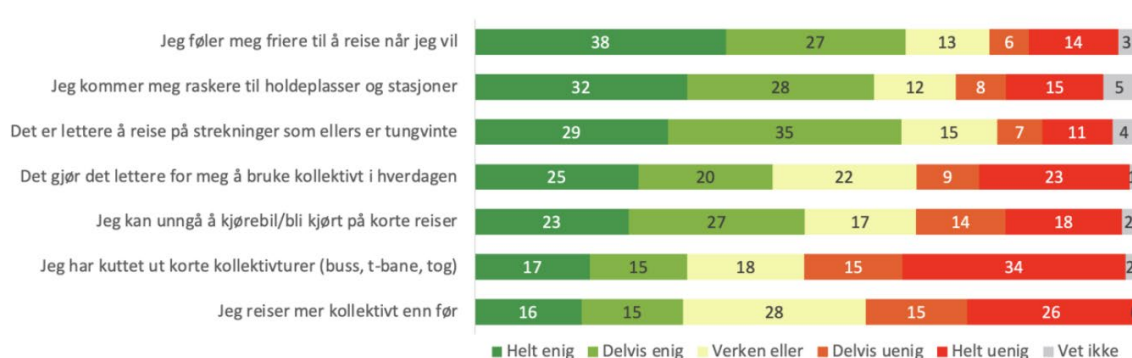
Tier opplyser at de i 2021 hadde 81 774 turer i Asker, mens i 2022 hadde de 100 648 turer. Dette er en økning på 23 %.

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

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

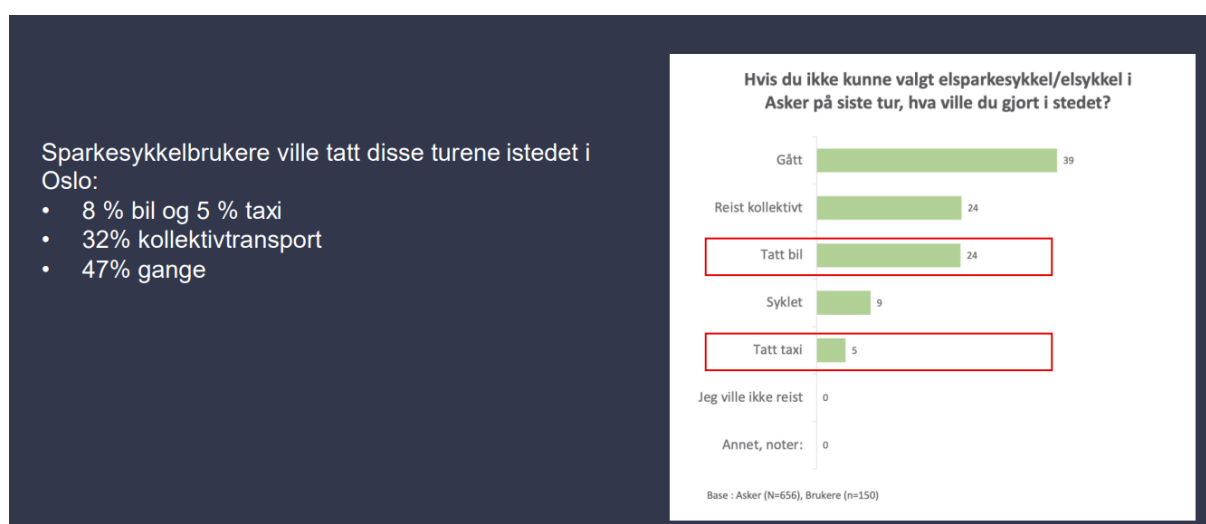
Det er mange som har benyttet elsparkesykkel i løpet av 2022 i Asker. Ikke overaskende er det flest unge som oppgir dette i Ipsos undersøkelse gjennomført vinteren 2023. Nær 50 % av de mellom 15-25 år har benyttet elsparkesykkel mer enn en gang i 2022. For befolkningen mellom 26-35 år er andelen 37,7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

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



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

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



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

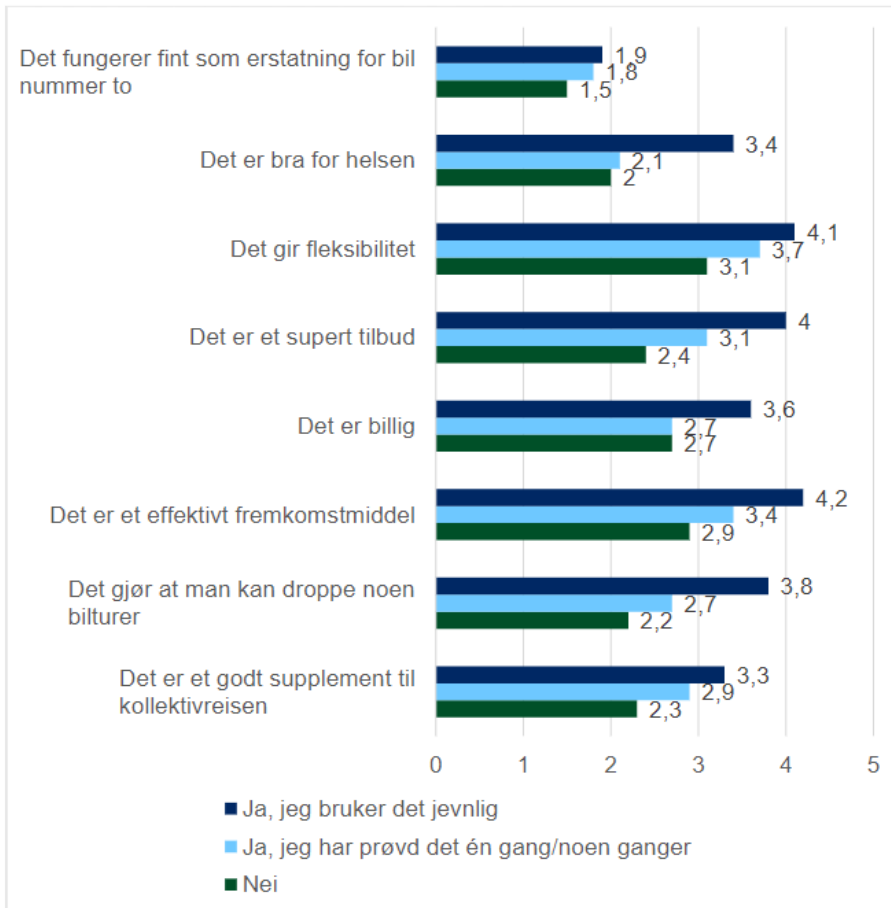
Elsparkesykler erstatter i en del tilfeller en gåtur. Dette kan være negativt for fysisk helse. Samtidig kan det være positivt for mental helse, da det bidrar til økt bevegelsesfrihet og kan også føre til økt sosial omgang (slik de unge oppgir i TØI-undersøkelse nevnt under).

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

I 2023 gjennomførte Asker kommune en undersøkelse i Asker digitale innbyggerpanel. Deltagerne ble spurt om deres bruk og holdninger til elsparkesykkel. Det var 57 % av de som svarte på undersøkelsen som ikke hadde prøvd elsparkesykkel og 7% som brukte el-

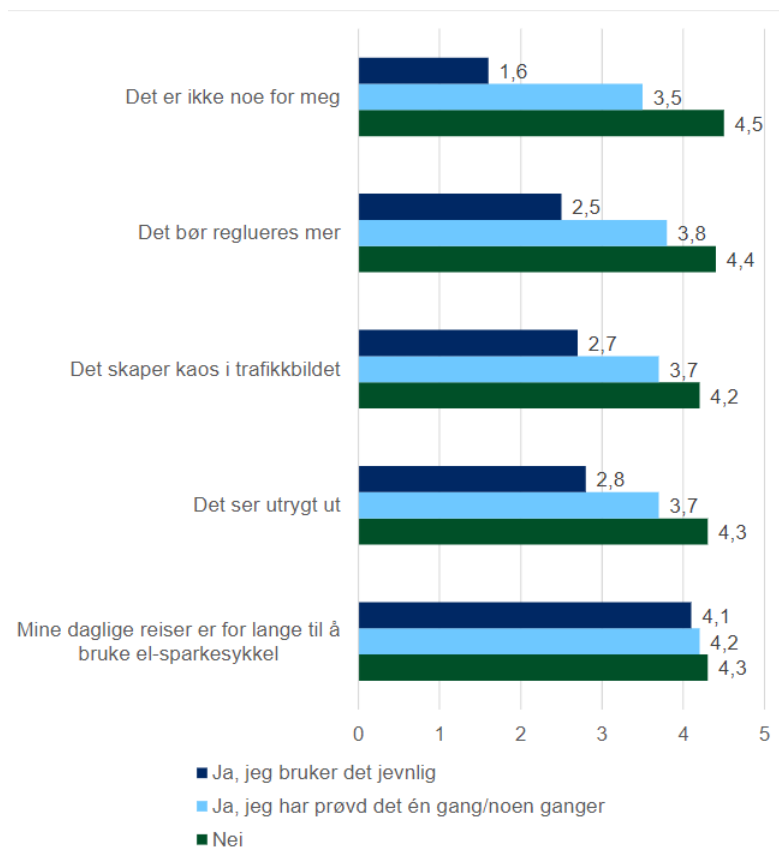
sparkesykkel jevnlig. Andelen som bruker el-sparkesykkel jevnlig, er høyest i aldersgruppen 30 år eller yngre.

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



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

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



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

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

Ifølge en brukerundersøkelse delt av Ruter⁵¹ oppgir 29% av respondentene i Asker at deres siste mikromobilitetstur ville erstattet en bilreise. Til sammenligning er det samme tallet i Solo 13%, noe som antyder at tjenesten har en større innvirkning på bilbruk i mindre tettbygde strøk. Resultater fra en 2021-spørreundersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI)⁵¹ oppgir 5% av mikromobilitetsbrukerne at de har kvittet seg med bilen sin som følge av tjenesten. Ytterligere 7% oppgir at tilbudet har fått dem til å vurdere å kvitte seg med bilen, mens 14% rapporterer at det har ført til redusert behov for en ekstra bil. Turstart og turstopp for mikromobilitet er ofte rundt kollektivstopp. I Asker oppgir 32% at de har unngått korte kollektivreiser som følge av mikromobilitetstilbudet. Videre erstattet 24 % av turene i Asker en reise med kollektivtransport. Rundt 6/10 i Asker oppgir i en spørreundersøkelse⁵¹ at det som følge av tjenesten er enklere å komme seg rundt i kommunen. Fra samme undersøkelse oppgir 6/10 i Asker å være fornøyd med tilbudet totalt sett.

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.

⁵¹ Ruter sin uttalelse til temaplan – samferdsel og mobilitet for Asker kommune, datert 26.01.2024 (deres referanse 23/02256-2)

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

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

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

Soneinndeling i Asker

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

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

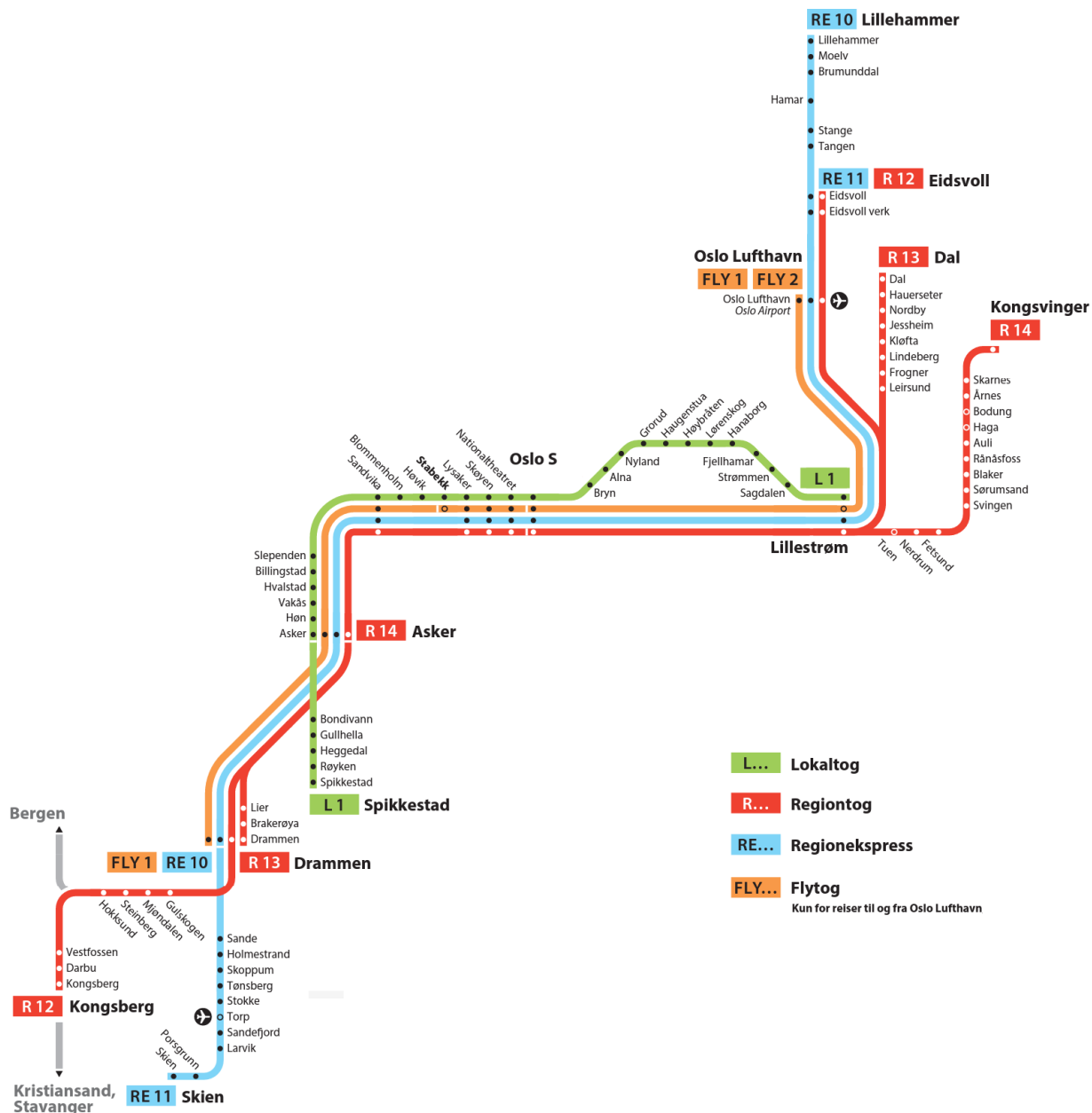
6.2.1 Tog

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



Figur 41 Påstigninger på tog i Asker. Kilde BaneNOR.

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



Figur 42 Togforbindelser fra Asker. Kilde BaneNOR.

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

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

For R2027 Østlandet, anbefales det å

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

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

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

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

6.2.2 Buss

Akershus fylkeskommune (tidligere Viken) 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 Akershus 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.



Regionbuss Asker

Regionbuss Regional bus

290 — Full driftstid

265E — Rushtid, man-fre ca. 06-09 og 15-18

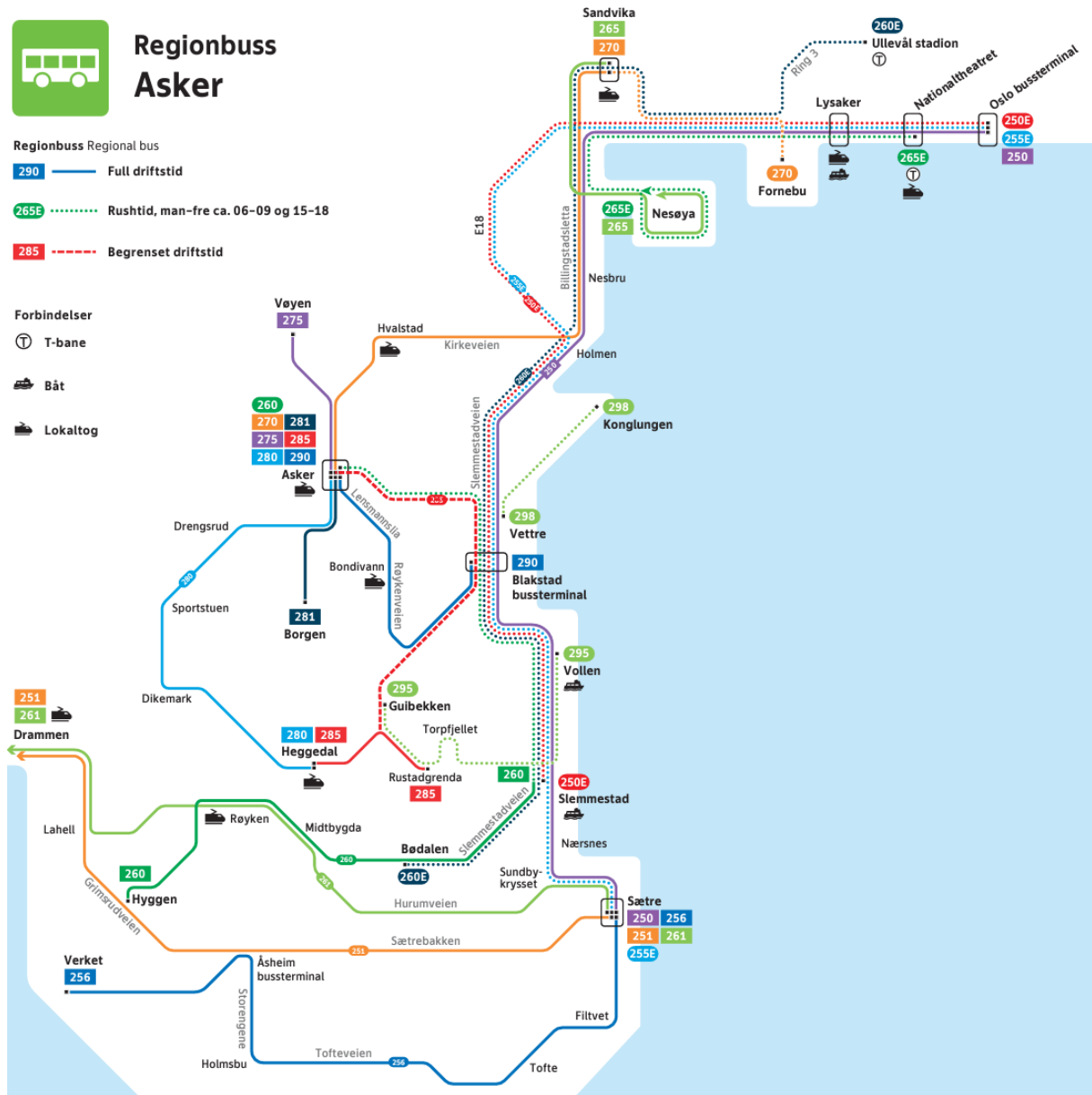
285 — Begrenset driftstid

Forbindelser

T-bane

Båt

Lokal tog



Figur 43 Rutekart over busser som starter og/eller slutter i Asker. Kilde Ruter.

Både Oslo og Viken (nå Akershus) vedtok budsjetter for 2023 som skal opprettholde nivået på kollektivtrafikken i Ruters område. Dette medfører at det ikke er behov for ytterligere tilbudsreduksjoner pga. passasjeredgang (og tilhørende billettinntektstap). Ruter sier likevel at det kan bli justeringer av tilbudet, da reisestrømmer og reisefrekvens ser ut til å ha stabilisert seg på ulikt nivå i ulike områder, og på ulike linjer.

Når det gjelder bruken av data om antall reisende, så er de seneste årene sterkt påvirket av covid-19 pandemien. Kollektivtrafikken var sterkest utsatt for endring i perioden 2020-22 med nasjonale reiseanbefalinger, og effekten av reisevaner merkes fortsatt sterkest hos kollektivtrafikk, både mht. reisevaner, hjemmekontor og billettinntekter.

Antall påstigninger på buss i Asker var i årene

- 2019: 4.814.050 (består av 4.057.767 fra gamle Asker (Ruter) + 756.283 fra Hurum og Røyken (Brakar*)⁵²)
- 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.

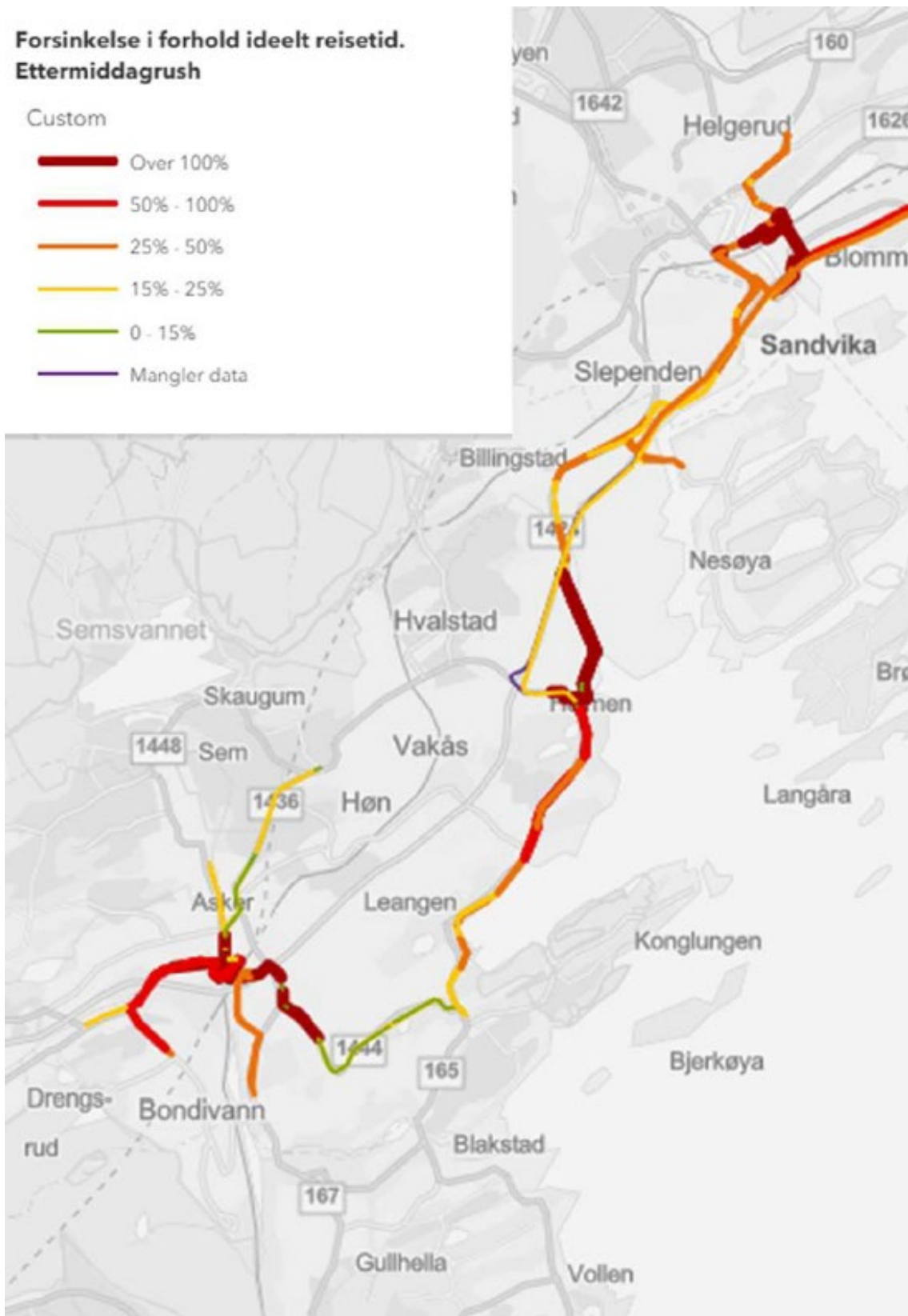
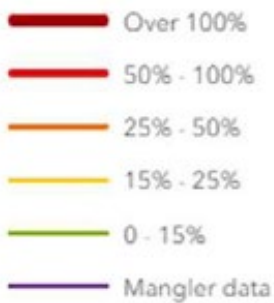
Den samlede forsinkelsen inn til Asker sentrum var bare i november 2022, på omkring 400 timer. Dette tilsvarer kostnader på omkring 400.000 kr på en måned. Summen for alle forsinkelser i og til/fra Asker, med dagens fremkommelighetsutfordringer, er naturligvis betydelig større.

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

⁵² 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 reisevaneundersøkelsen gjennomført i første halvår av 2023⁵³ får vi følgende informasjon om reiser i Asker:

- Kollektivandelen for kommunen som helhet har økt med 5 %-poeng i perioden 2016/2017 til 2023 (fra 9 til 14 %).
- Vi reiser mest med kollektivt (uten fly) når vi skal til og fra arbeid. På disse reisene er kollektivandelen på 29%. Dette er svært store endringer fra 2016/2017-tallene (kollektivandel på arbeidsreiser på 16%) så det er usikkert om dette er realistisk. Men det er sannsynlig at trenden om økt kollektivandel er riktig.
- Det er flere kvinner som bruker kollektivt på daglige reiser (15% av alle reiser er med kollektivt) enn menn (12 % av alle reiser er med kollektivt)

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/2017⁵⁴ viste oss at 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. Denne reisevaneundersøkelsen viste også at i 2016/2017 var kollektivandel på reiser internt i Asker bare på 4%, selv om interne reiser utgjorde ca. 80% av alle reiser vi foretok oss.

Ungdata-undersøkelsen fra 2022⁵⁵ viser at blant ungdomsskoleelever i Asker var det 73 % som svarte at de var «fornøyd» eller «svært fornøyd» med kollektivtilbudet. Svarene viser også at det er stor forskjell geografisk i Asker på hvor fornøyd ungdomsskoleelevene er med kollektivtilbudet. Mest fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker nord (opptil 85% svarte «fornøyd eller «svært fornøyd»). Minst fornøyd var elevene ved ungdomsskoler i Asker sør, hvor ned mot 45 % svarte «fornøyd» eller «svært fornøyd».

6.2.3.1 Hjemmekontor og pandemiens påvirkning på kollektivtransporten

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

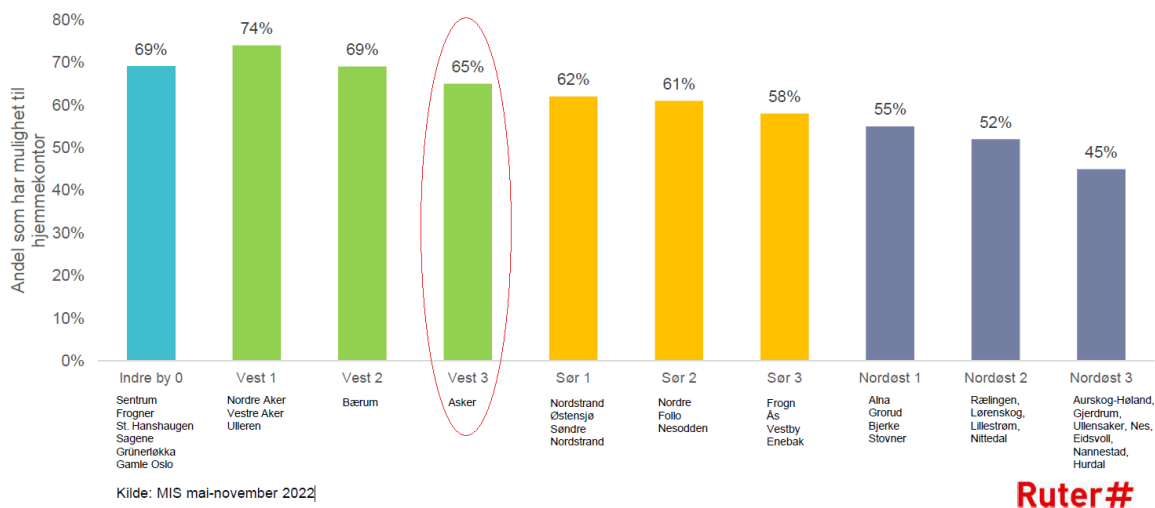
Asker kommunes innbyggere ligger høyt i vår region i forhold til mulighet til hjemmekontor. 65 % av alle sysselsatte i Asker har mulighet til hjemmekontor 1 eller flere ganger i uken.

⁵³ Asplan Viak, 2023. Reisevaner i Asker kommune. Resultater fra første halvår, 2023)

⁵⁴ Urbanet Analyse, 2019. Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum.

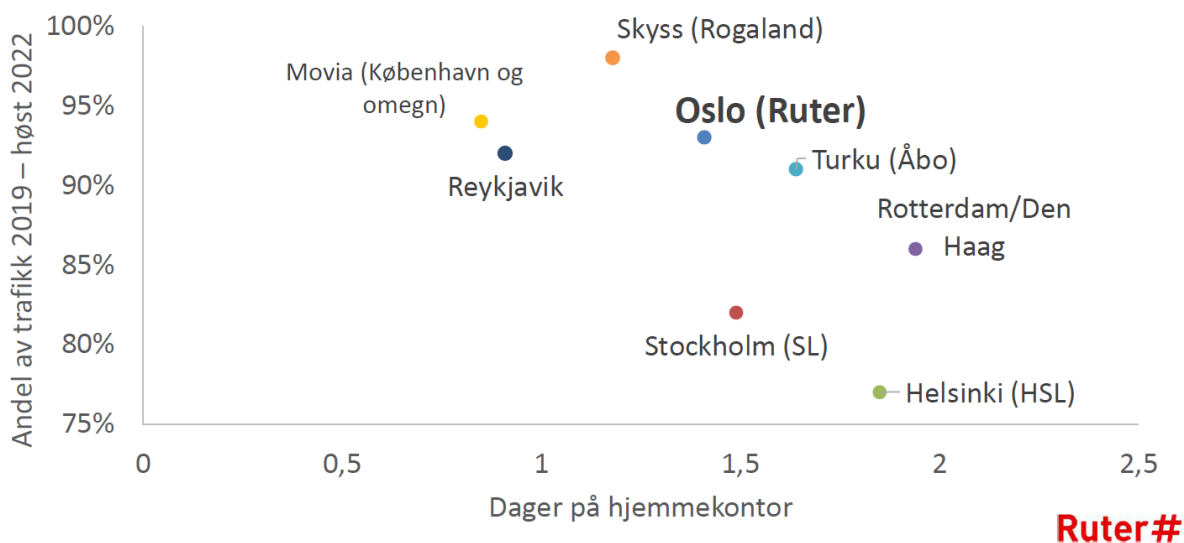
(<https://www.asplanviak.no/prosjekter/reisevaner-i-nye-asker-kommune-asker-roeyken-og-hurum/>)

⁵⁵ Ungdata-undersøkelsen i Asker 2022. [PowerPoint-presentasjon \(ungdata.no\)](#)



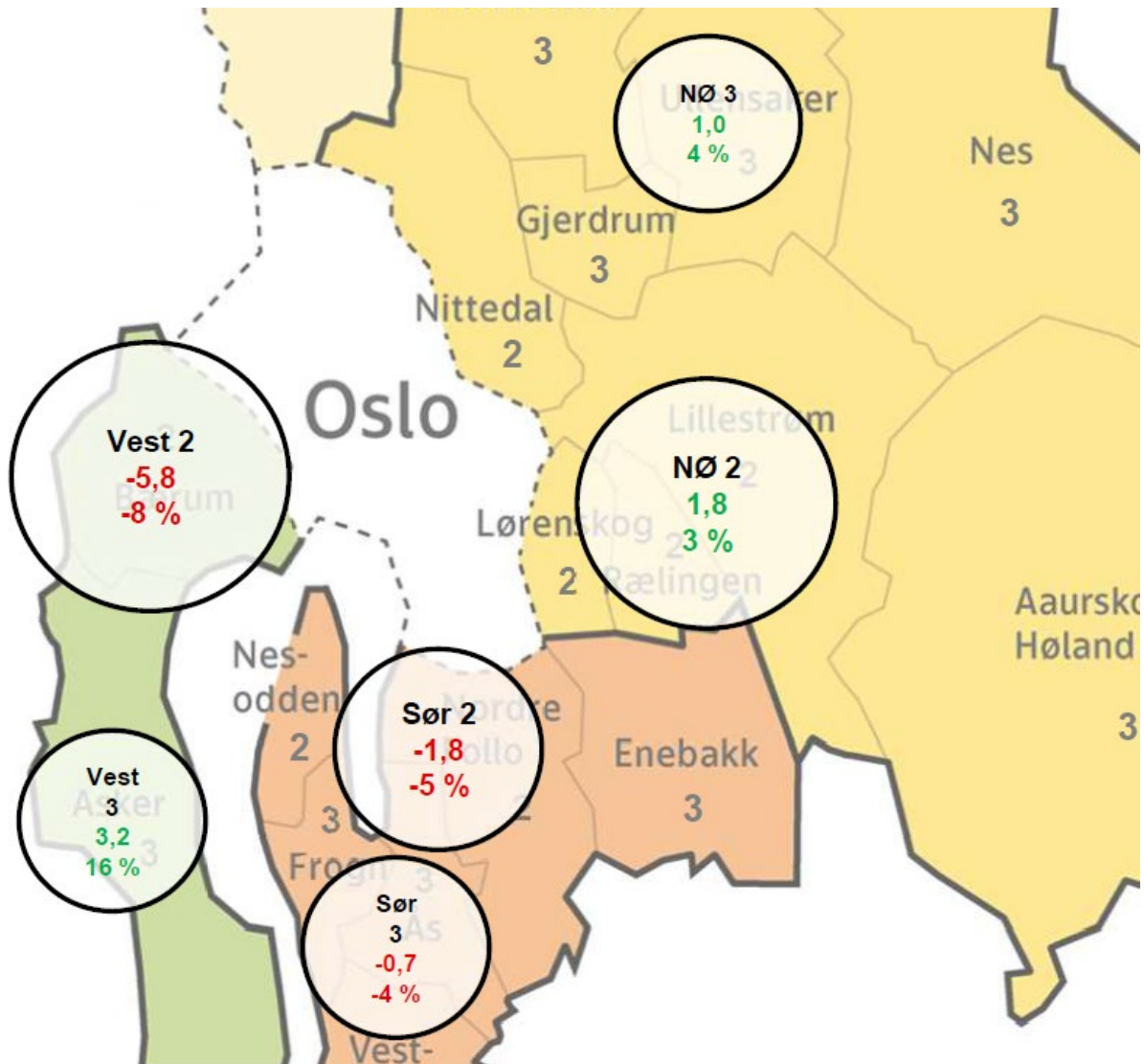
Figur 45 Hjemmekontormuligheter i Osloregionen blant sysselsatte. Kile MIS/Ruter mai-nov 2022.

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: 78.381⁵⁶

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, Akershus 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 2020⁵⁷, 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 Klimabarometer⁵⁸. 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

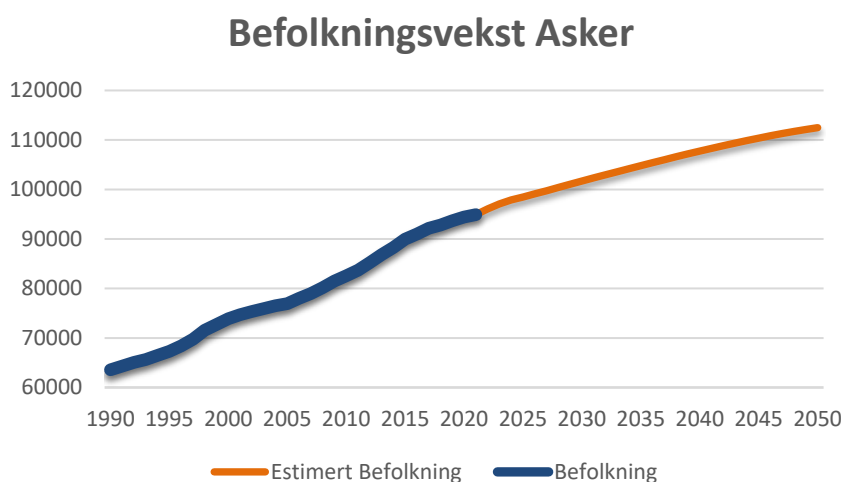
⁵⁶ Kilde Ruter

⁵⁷ 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>)

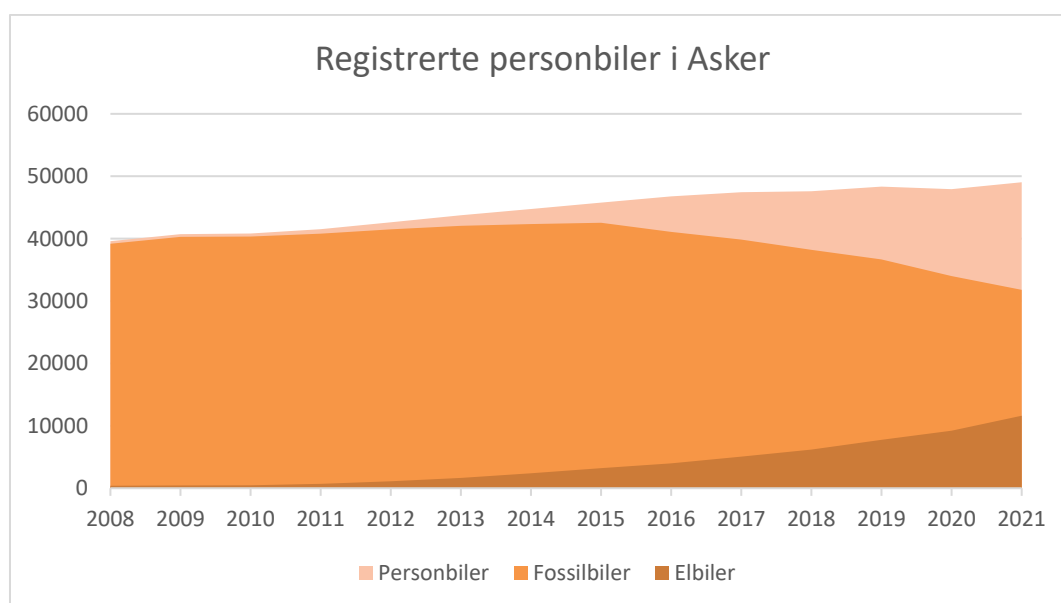
⁵⁸ Kantar, 2020. Kommunenes klimabarometer. (<https://kantar.no/globalassets/ekspertiseomrader/politikk-og-samfunn/klimaundersokelsekommuner/kommunenes-klimabarometer3.pdf>)

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 ned⁵⁹.

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)

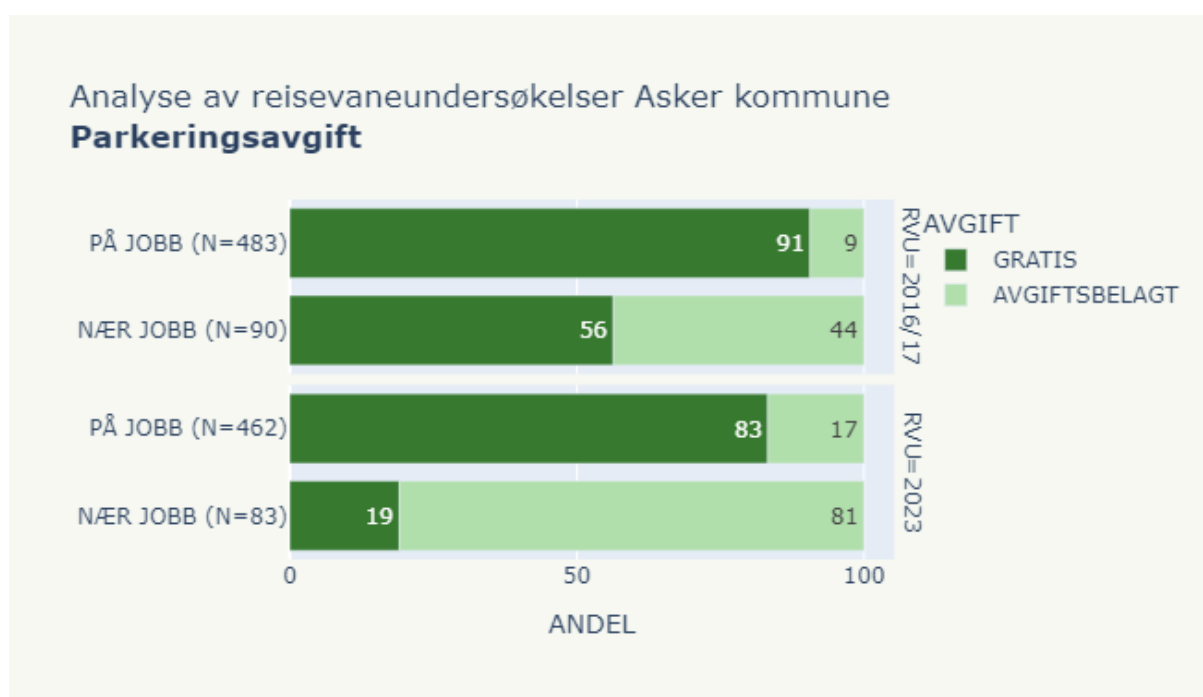


Figur 49 Registrerte personbiler i Asker kommune. Fordelt på totalt antall, El-biler og fossilbiler (SSB, Statistikkbanken)

⁵⁹ 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 Asker kommune, basert på reisevaneundersøkelse gjennomført i første halvår av 2023⁶⁰ viser også at bilen står sterkt i Asker og over 90 % av de over 18 har førerkort for bil. Nesten halvparten av befolkningen bor i en husholdning med tilgang til mer enn én bil. Men hvis vi sammenligner med reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2016/2017 har andelen av befolkningen som bor i en husstand uten tilgang til bil økt fra 5% til 10%⁶¹.

Det ser imidlertid ut til at tilgangen til gratis parkering minker. I 2013/2014⁶² oppgav hele 85 % av de som hadde tilgang på bil at, de hadde gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet (gjelder Asker og Bærum). I 2016/2017 hadde, av de som hadde tilgang til parkeringsplass på jobb, 91% gratis parkering. I 2023 var dette redusert til 83 %. Det betyr at arbeidstaker i 2023 i større grad må betale for å benytte parkeringstilbudet hos arbeidsgiver sammenlignet med 2016/17⁶⁰. Tallene for 2016/2017 og 2023 oppsummeres i figuren under som er tatt fra Asplan Viak sin rapport «Reisevaner i Asker kommune».



Figur 50 Parkeringsavgift på og nær jobb. N angir antallet yrkesaktive respondenter med førerkort og tilgang til bil per parkeringstilbud

Selv om antall personbiler eid av askerbøringene økte med 15 % fra 2012 til 2021, økte kjørelengden med bare 3 %⁶³. Hver enkelt innbygger kjører altså noe mindre bil enn før.

Rapporten «Reisevaner i Asker kommune»⁶⁰ fra 2023 viser at flertallet av de daglige reisene er bilreiser, hvor 51% av reisene var reiser med bil som fører, og 11% av reisene var med bil

⁶⁰ Asplan Viak, 2023. Reisevaner i Asker kommune. Resultater fra første halvår, 2023)

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/>)

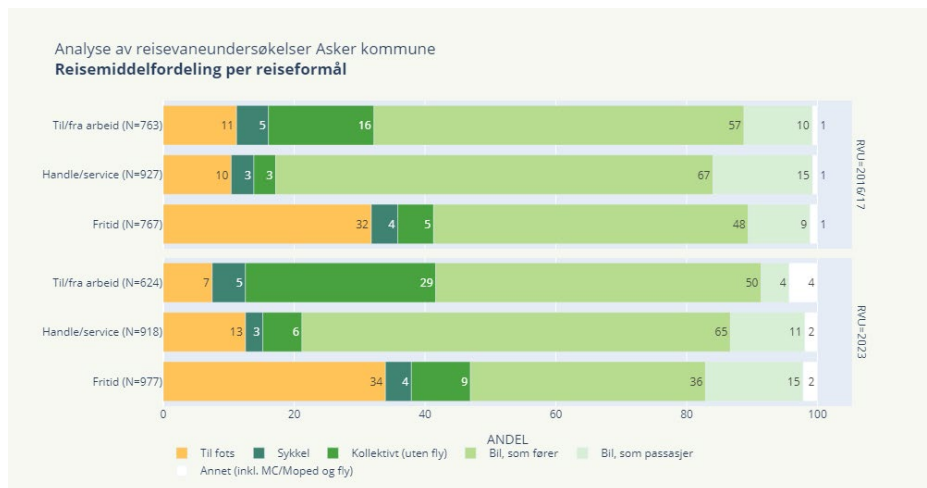
⁶² Prosam (2015): Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

⁶³ Miljødirektoratet, 2023. Utslipp av klimagasser i kommuner.

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

som passasjer. Dette viser en svak nedgang i bilførerandel fra 2016/17 med 6 %-poeng for kommunen som helhet.

Det er når vi skal handle inn eller gjøre andre ærend at vi oftest reiser med bil (76 % er bilreiser enten som fører eller passasjer), men her har andelen bilreiser sunket med 6 %-poeng siden 2016/2017. Andel bilreiser til arbeid har ifølge rapporten «Reisevaner i Asker kommune» fra 2023 gått ned med 13 %-poeng fra 2016/2017 til 2023. Dette er svært store endringer. Det er usikkert om dette er realistisk. Men en nedgang er det sannsynlig at det er. Lokale fritidsreiser er den type reise som vi kjører minst bil til både i 2016/2017 og i 2023 (51 % er bilreiser enten som fører eller passasjer i 2023). Tallene oppsummeres i figuren under.



Figur 51 Reisemiddelfordeling hovedtransportmiddel på reise per reisehensikt for Asker kommune som helhet, både for 2016/2017 og for første halvår i 2023⁶⁰. Figuren viser bare reiseformål med N > 500.

6.3.2 Samkjøring/bildeling

Norske biler står i snitt stille 98 prosent av tiden. Forskning på bildeling har lenge og gjennomgående vist til bildelingens potensial for redusert privatbilbruk, fordi det fungerer som et alternativ til eget bilhold for dem som bare har sporadisk bruk for bil. Bildeling har særlig det siste tiåret vist en formidabel vekst og utbredelse. Selv om organisert bildeling har eksistert i Norge siden nittitallet, er det først i de senere årene bildeling for alvor har tatt av – også her i landet. Delebiler erstatter privatbiler på veiene og frigjør verdifulle gatebruksarealer (i form av parkeringsplasser) i tette bystrøk.⁶⁴

Det er flere kommuner som har erfaring med bildeling i kommunal regi. Tallene over er tatt fra rapporten TØI skrev på oppdrag fra Bergen kommune, hvor erfaringer og effekter av bildeling i Bergen er undersøkt. TØI gjennomførte spørreundersøkelser og basert på disse undersøkelsene beregnet TØI seg frem til at én delebil erstatter 10 til 15 privatbiler i Bergen, samt at bildelere i Bergen har mer miljøvennlig mobilitet enn andre: de går og sykler mer og bruker en tredel mindre bil enn befolkningen ellers. Samtidig bruker også 18 % av bildelerne mer bil enn før. Dette er sannsynligvis de som ikke ville hatt bil uten bildeling. Men netto transport og arealbehovet går totalt sett ned.⁶⁴

Bergen kommune holdt et innlegg på Miljødirektoratets webinar omhandlende Bildeling og delemobilitet i kommunal regi 21. november 2023. Det ble på webinaret blant annet

⁶⁴ Transportøkonomisk institutt, 2022. Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter. ([Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter \(toi.no\)](https://www.toi.no))

presentert hvordan kommuner kan legge til rette for bildeling og annen delemobilitet. Bergen kommune presenterte at kommunens rolle er å legge til rette for et attraktivt og synlig tilbud som gir et fullverdig alternativ til det å eie egen bil. Bergen kommunen har de siste årene etablert ti mobilpunkter. Et mobilpunkt er et sted hvor det tilrettelegges for ulike typer klimavennlig transport. I tillegg har kommunen tilrettelagt for bildeling ved å reservere parkeringsplasser til delebiler.⁶⁵

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.

Asker kommune har erfaring med bildeling gjennom bilpool fra Otto Mobility. Dette kan det leses mer om i kapittel 7.1 Mobilitetsstrategi

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).

⁶⁵ Miljødirektoratet, 2023. [Bildeling og delemobilitet i kommunal regi - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://www.miljodirektoratet.no)

- 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 52 Estimert reisetid med kollektivtransport fra dør til dør. Kilde: Asker kommune. *Direktetilbud med kollektiv finnes kun i rushtiden. **Raskere reisealternativ til Sandvika, Lyasker 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 53 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

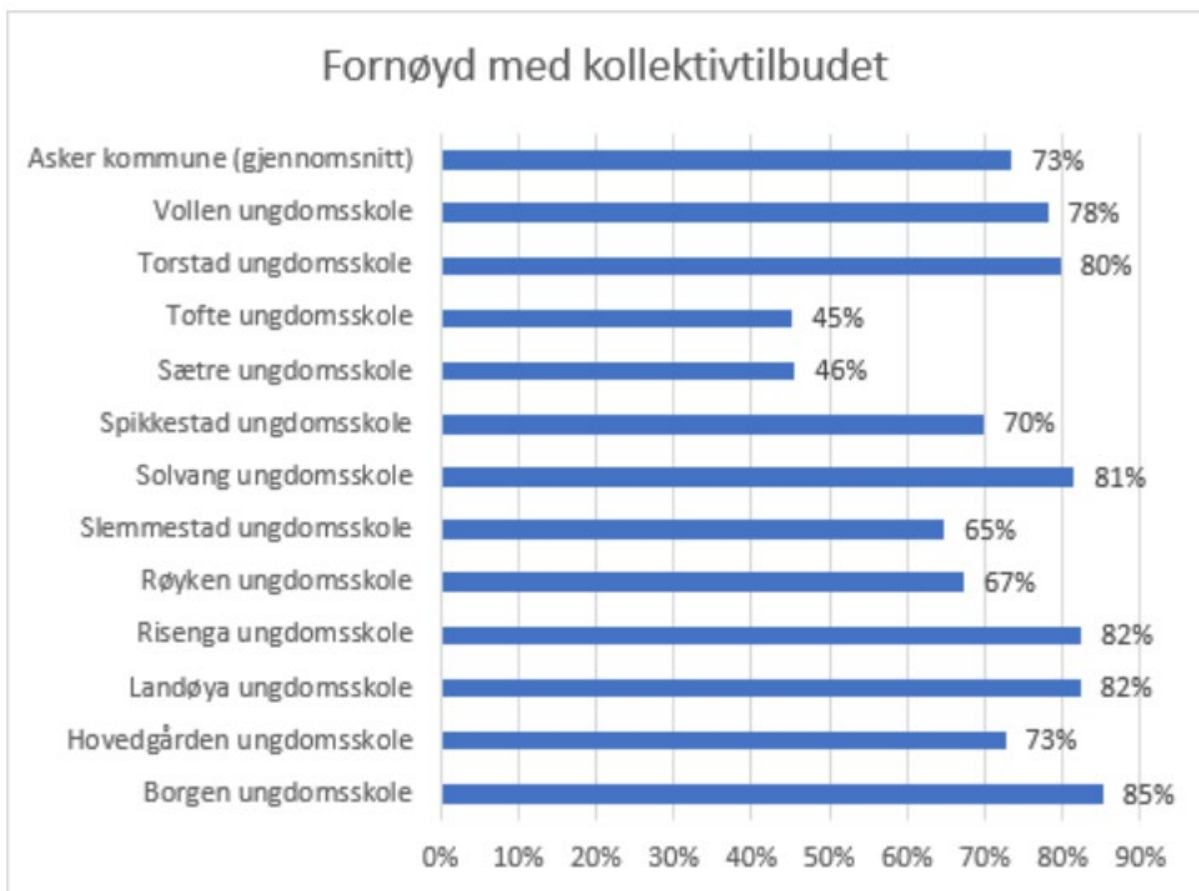
Figur 54 Konkurransforholdet imellom kollektivtransport i bil, dør til dør, i reisetid. Kilde: Asker kommune.

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 55 Tall fra ungdata-undersøkelsen 2022

Transportøkonomisk institutt har gjennomført en større undersøkelse av mobilitet blant ungdom mellom 13 og 22 år⁶⁶. 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.

⁶⁶ 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.

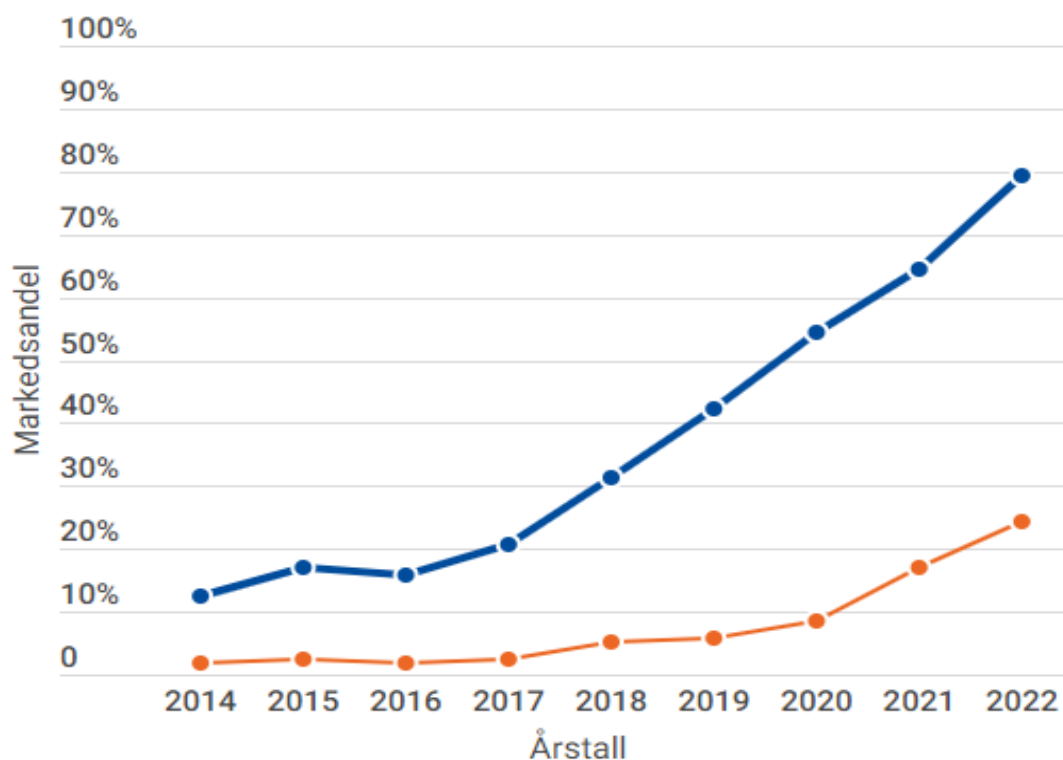
6.6 Reisevaner fremover

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 gjenåpningsvindue (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.⁶⁷

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.

⁶⁷ Kilde: Ruter, Årsrapport 2021

Nasjonalt



Figur 56 Markedsandeler av nybilsalget 2014-2022. Blå er personbil og oransje er varebil.⁶⁸

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 kommuneplanens arealdel 2023-2035 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 transportinfrastruktur⁶⁹ framheves særlig fire hovedtrender, som vil prege transportsektoren framover. Disse er

- elektrifisering

⁶⁸ Opplysningsrådet for veitrafikken (www.ofvstatistikk.no, Bilparken, SSB)

⁶⁹ 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 Miljødirektoratet⁷⁰, 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.

⁷⁰ 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 (Nye Akershus fylkeskommune, opprettet 1.1.24, har ikke utarbeidet handlingsprogram i skrivende stund). 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 arbeidsreiseundersøkelse⁷¹ 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 fremkommelighet⁷². 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,

⁷¹ 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)

⁷² 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 kjøring⁷³.

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

⁷³ 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. Nærmere 300 ansatte hadde grønn reiseavtale i februar 2024.

I en spørreundersøkelse gjennomført blant ansatte med grønn reiseavtale i årsskiftet 2023/2024 svarte 64 % at de reiser mindre med bil til jobb når de hadde grønn reiseavtale. Dette tilsvarer 149 biler.

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. Til og med våren 2024 har totalt 257 ansatte inngått leasingavtale.

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

Bilpool 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 sykkeltegn 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 mars⁷⁴, 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 reisepolicy⁷⁵ for kommunens ansatte og folkevalgte, der formålet er å «legge til rette for at tjenestereiser skjer på en bærekraftig, miljøvennlig, sikker, effektiv og helsefremmende måte». Hovedprinsippene omfatter blant annet at det før alle reiser skal foretas en vurdering sett i et klima-, kostnads- og omdømmeperspektiv og det skal vurderes om reisen kan erstattes med telefonmøte eller videokonferanse. Grønn mobilitet skal alltid ha førsteprioritet og flyreiser skal begrenses. Det nevnes også spesifikt at det skal aksepteres økt tidsbruk for togreiser, også fordi reisetiden på tog er velegnet for arbeid.

7.4 Kommunal kjøretøypark

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

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

⁷⁴ 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>)

⁷⁵ 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

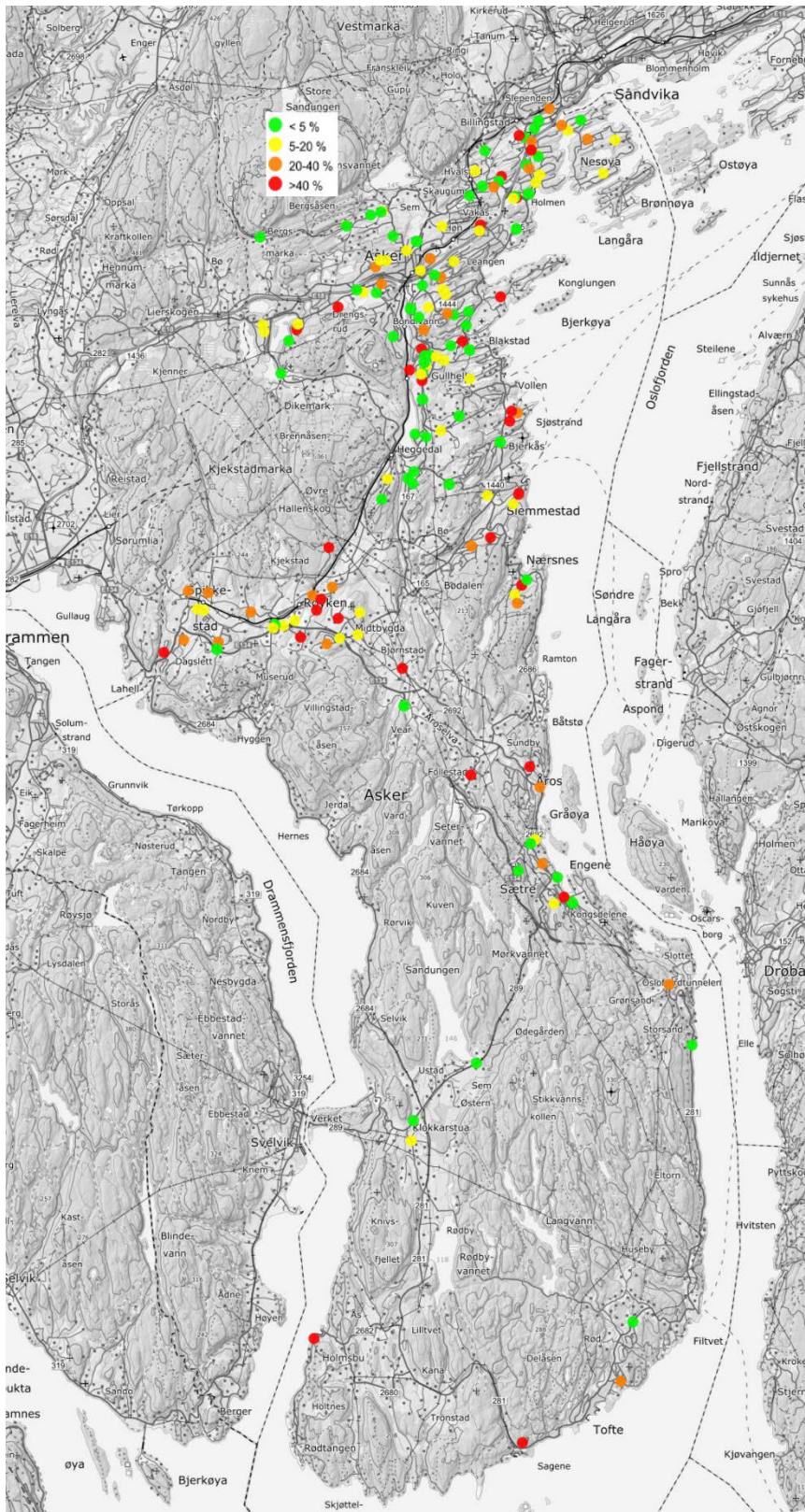
Asker kommune jobber hver dag for å gjøre veinettet i kommunen mer trafikksikkert. Bedre utforming av veiene, planlegging ved nyetablering, økt belysning og fartsreduserende tiltak er blant virkemidlene som har redusert antall skadde på det kommunale veinettet i kommunen. Også tverrfaglige arbeidsmetoder benyttes, som Trygg trafikk sin ordning «Trafikksikker kommune». Gamle Asker kommune var godkjent, og kunne gjennom denne sertifiseringen bekrefte at alle virksomheter gjorde det de kunne for å øke trafikksikkerheten til sine ansatte og brukere. Eksempler er reisepolicy, fokus på mobilbruk under kjøring, opplæring i skole og barnehage, med mer.

Det er likevel store utfordringer på mange av veistrekingene i Asker. 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 fartsreduserende tiltak. Samtidig er det en betydelig underrapportering av ulykker med gående og syklende. Dette skjer fordi disse ulykkene ofte ikke havner i de politirapporterte ulykkesstatistikkene. Dette er gjerne ulykker på kommunale veier eller i krysningspunkt mellom kommunal vei og fylkesvei.

Større samferdselsprosjekter er kostbare investeringer som i en trykket kommuneøkonomi gjør det ekstra viktig å planlegge og prioritere veiprojektene nøye før de gjennomføres. Asker kommune disponerer mobile fartsmålere. For at vi lettere skal kunne prioritere tiltak, gjennomføres farts- og trafikkmålinger, sammen med andre vurderinger for å kartlegge hvor behovet er størst. Det vil også være viktig i tiden fremover å finne alternative tiltak som kan gjennomføres raskere i forhold til kompleksitet og kostnad, for å gjøre tiltak der det ikke kan forventes større utbygginger i nær fremtid.

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. Ved flere skoler inngår foreldrekjøring som en av trafikksikkerhetsutfordringene. Dette er trafikk som kommunen ønsker å redusere gjennom etablering av et «hjertesoneprogram». Målet med programmet er å skape en varig holdningsendring og bevisstgjøring, som sørger for at flere barn går eller sykler til skolen, eventuelt deler av veien. Dette er noe som vil kunne bidra til en mer trafikksikker kommune, bedre folkehelse og økt fokus på skolen.

En samlet trafikksikkerhetsplan for nye Asker kommune er under arbeid og vil konkretisere trafikksikkerhetsarbeidet for de kommende årene, inkludert en mulig resertifisering av ny kommune som «Trafikksikker kommune»



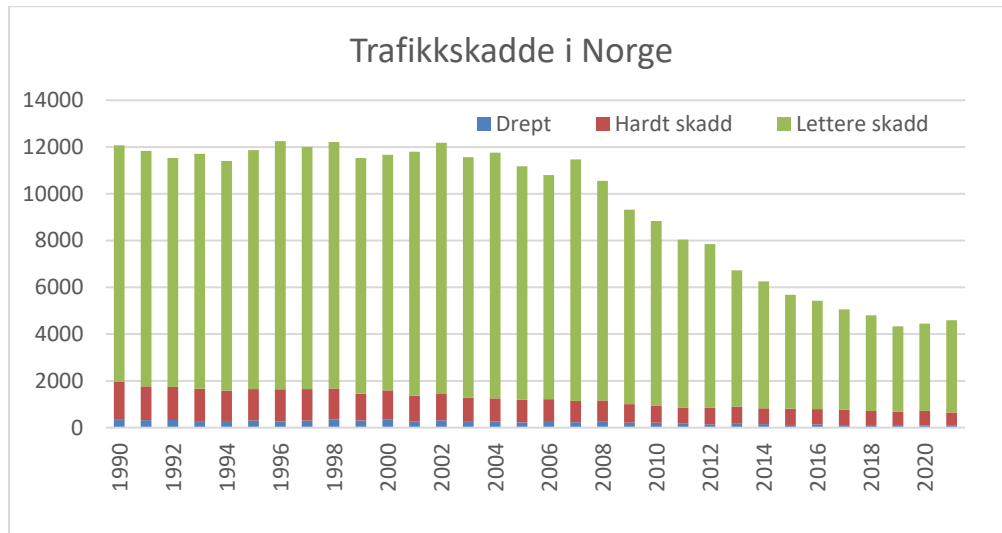
Figur 57 Fartsmålinger på kommunale veier. %-vis andel som kjører mer enn 5km/t over fartsgrensen. Kilde: Asker kommune, AVvei.

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 trafikkkulykkeregisteret og omfatter politirapporterte trafikkkulykker. Dette er ulykker med betydelig personskade eller død, og med minst ett kjøretøy involvert. Utover dette vil det forekomme langt flere ulykker, noe som omtales etter figurene som presenteres her.

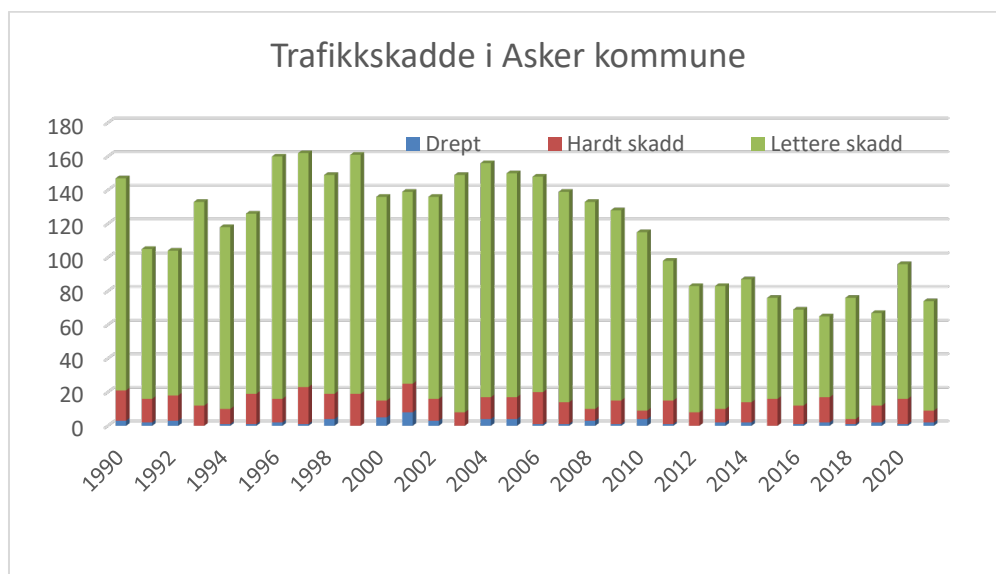


Figur 58 Antall trafikkskadde i hele Norge fra 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret) Figuren viser at antallet trafikkskadde i Norge har avtatt gradvis, spesielt etter Nullvisjonen i 2002. Ambisjonen i Nasjonal transportplan for 2022-2033, er at det i år 2030 maksimalt skal være 350 hardt skadde og drepte på det Norske vegnettet, hvorav maksimalt 50 drepte (NTP).

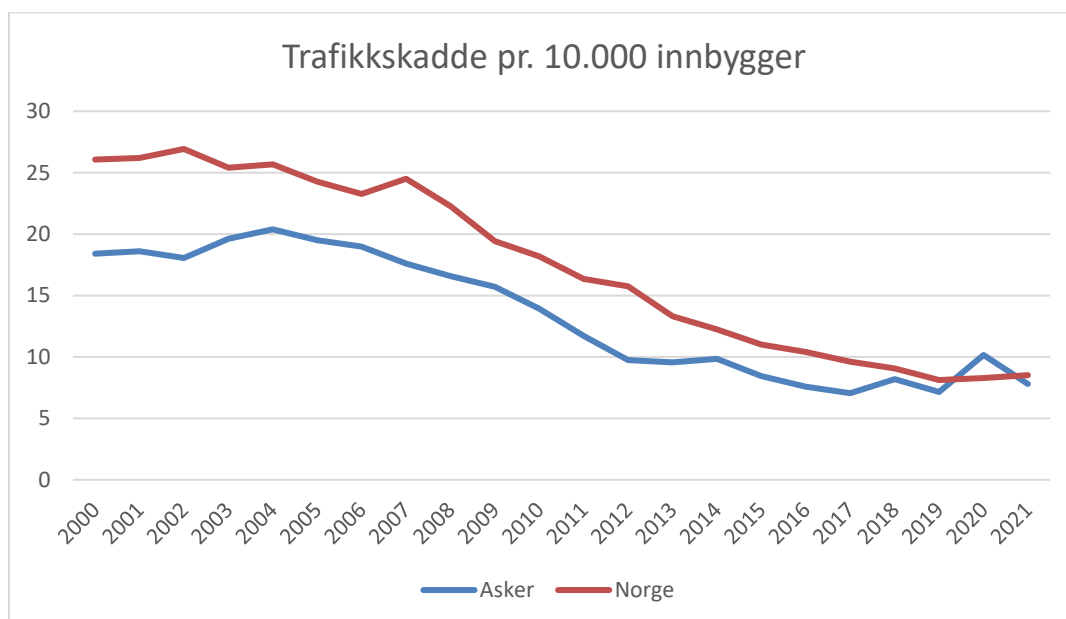
I 2022 mistet 118 personer livet. Dette er en økning fra 2021, hvor 80 personer omkom, og viser at det er viktig å fortsette det målrettede arbeidet om nullvisjonen. Antallet hardt skadde

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.



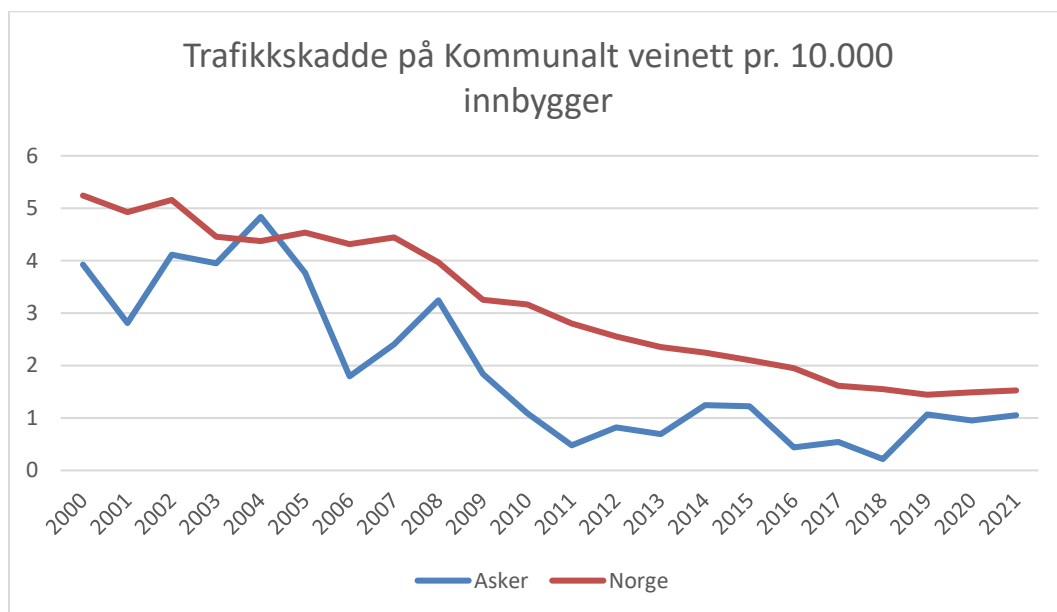
Figur 59 Antall trafikkskadde i Asker kommune 1990-2021 (SVV, Trafikkulykkesregisteret)



Figur 60 Trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Asker kommune og i hele Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

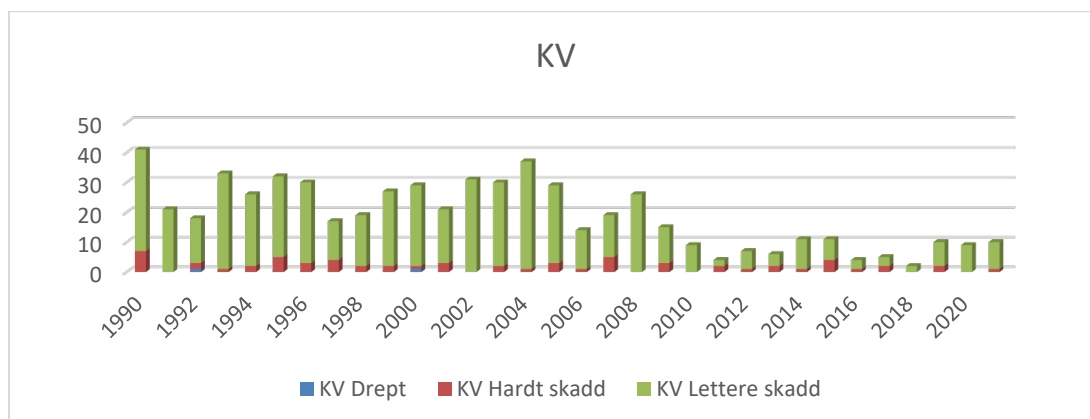
Grafen over trafikkskadde pr. 10.000 innbygger i Norge og Asker viser en klar nedadgående trend siden nullvisjonen ble vedtatt. Det er likevel verdt å merke seg at trenden i Asker har flatet mer ut de siste årene og viser at det fremdeles er viktig å jobbe målrettet med trafikksikringsarbeidet, for å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

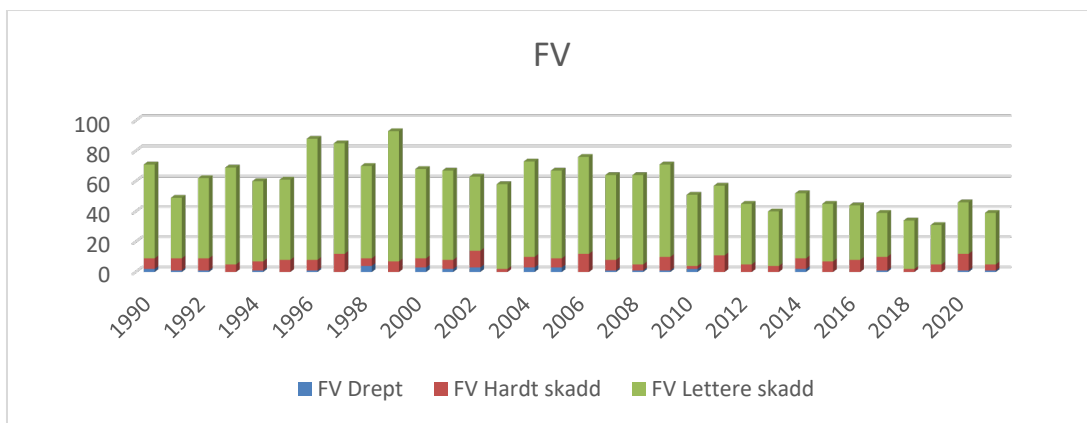


Figur 61 Trafikkskade på kommuneveier pr. 10.000innbg. i Asker kommune og Norge (SVV - Trafikkulykkesregisteret, SSB - Statistikkbanken)

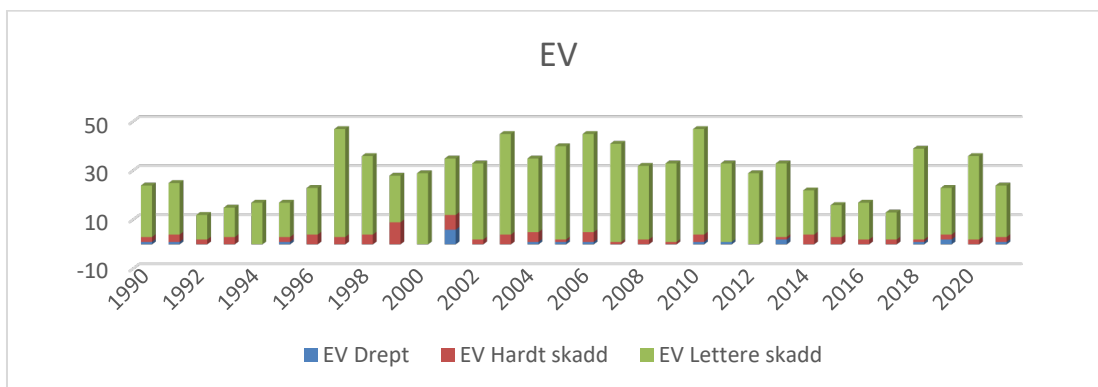
Selv om det kommunale veinettet i Asker er dobbelt så langt som fylkes- og riksvei-nettet i kommunen til sammen, forekommer trafikkuulykker med personskade sjeldnere på kommunale veier.



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

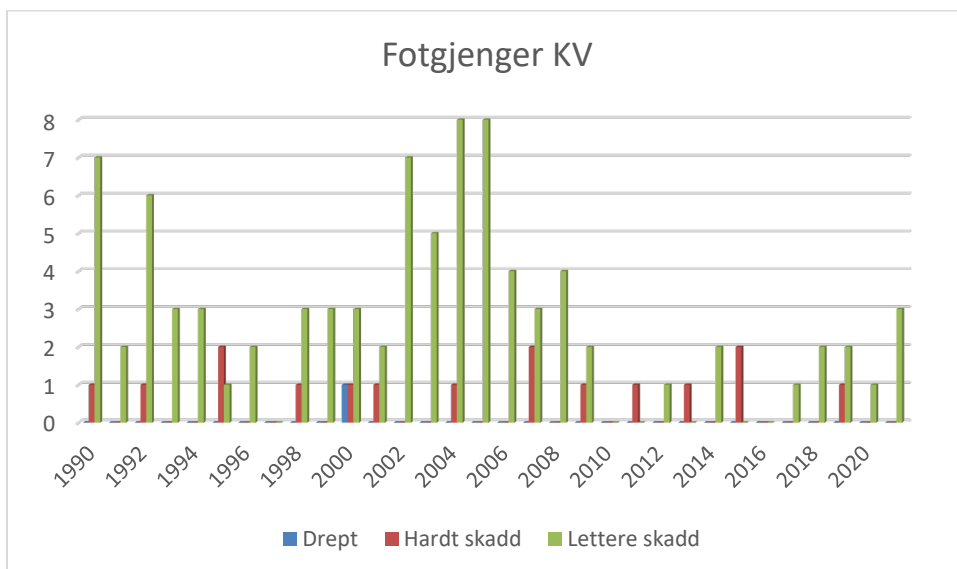


Figur 63 Personskade på fylkesveier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

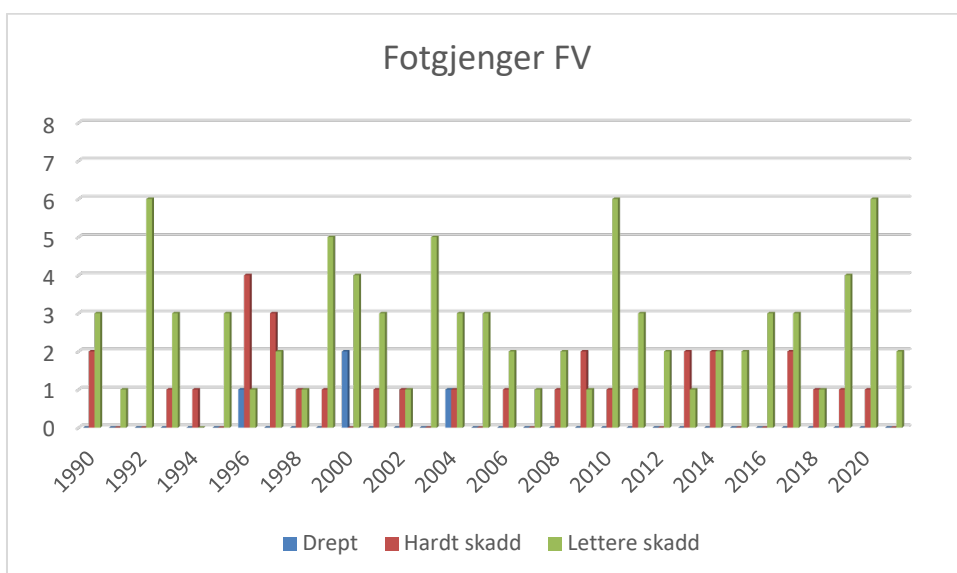


Figur 64 Personskade på Europavei i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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.

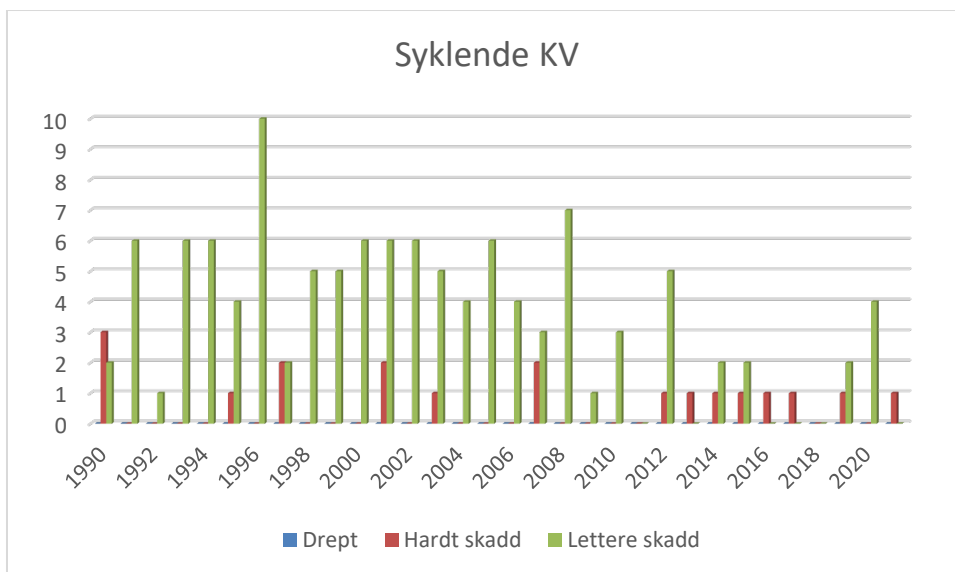


Figur 65 Skadeomfang blant fotgjengere langs kommunale veier i Asker (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

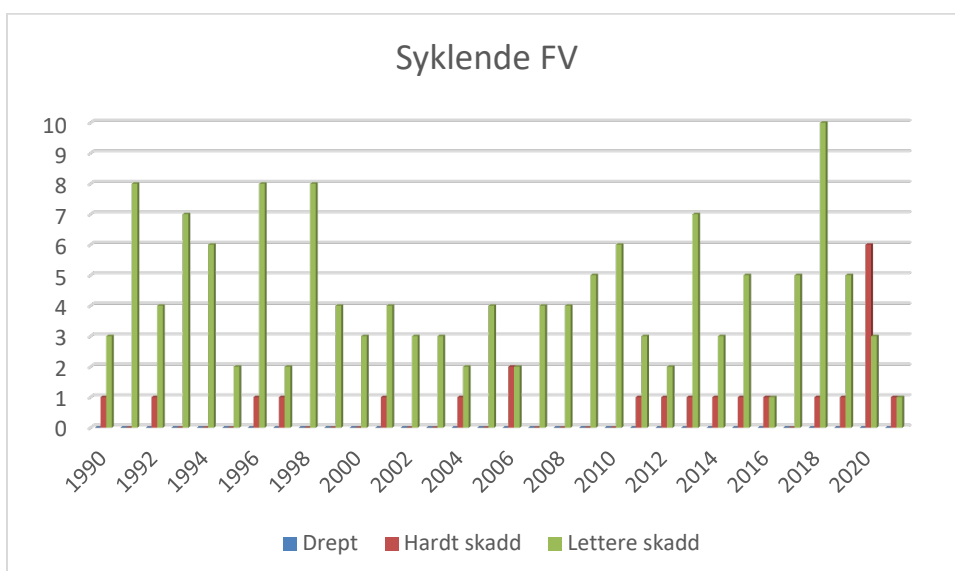


Figur 66 Skadeomfang på fotgjengere langs fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

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



Figur 68 Skadeomfang bland syklende på fylkesveier i Asker kommune (SVV, Trafikkulykkesregisteret)

Sykkelykker - underrapportering av ulykker

Mange sykkelulykker rapporteres ikke til politiet og dermed kommer de ikke med i den offisielle ulykkesstatistikken. Tall fra Norsk pasientregister, Nasjonalt Traumeregister og Oslo skadelegevakt viser at dette skjer med svært mange sykkelulykker⁷⁶. Tall fra Oslo skadelegevakt tilsier at det skjer 11 ganger så mange sykkelulykker som de som registreres i den offisielle statistikken. Ulykkene kan skyldes bråbremsing, glatt og ujevnt underlag, fortauskanter, trikkeskiner (ikke aktuelt i Asker), konflikter mellom myke trafikanter m.m. Det er en liten økning i tallene fra 2014 til 2019⁷⁷. Vi må kunne anta at det også i Asker er langt flere ulykker enn de offisielle statistikkene tilsier og at utfordringen kan øke med

⁷⁶ TØI rapport 1844/2021: Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere, Torkel Bjørnskau

⁷⁷ TØI rapport 1844/2021: Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere, Torkel Bjørnskau

befolkningsvekst, mål om mer aktiv transport og press på gang- og sykkelarealer med blandet trafikk (gående, syklende, elsparkesykler). Mange av disse ulykkene vil kunne skje på det kommunale veinettet.

Viltulykker

Hjorteviltregisteret har god oversikt over dyr som er påkjørt langs veiene i Asker kommune. I 2023 er det registrert 215 påkjørsler ved motorkjøretøy⁷⁸. Med tanke på skadepotensial for mennesker, er påkjørsel av elg det som vanligvis er forbundet med størst fare. E134 gjennom Asker har utfordringer med mange elgkryssinger. Bevaring av naturområder, viltkorridorer og tråkk, samt underganger/overganger over de større veiene er viktig for å unngå ulykker.

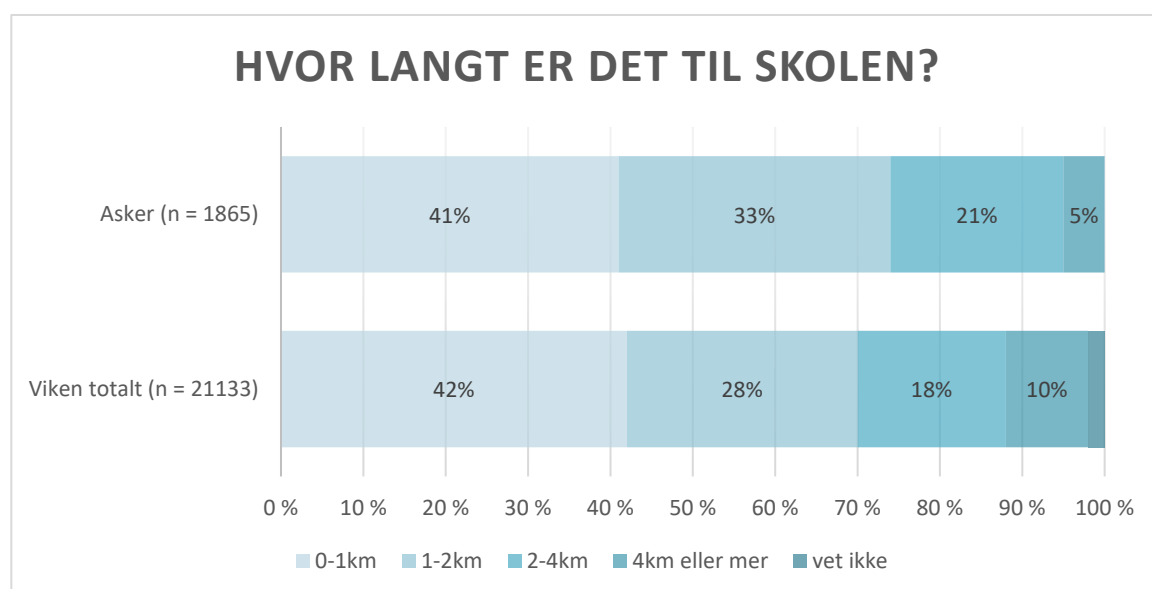
8.2 Skolevei og reisevaner

Tidligere 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 (nå Akershus).

Avstand til skolen

Syv av ti skoleelever i Viken (nå Akershus) (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.

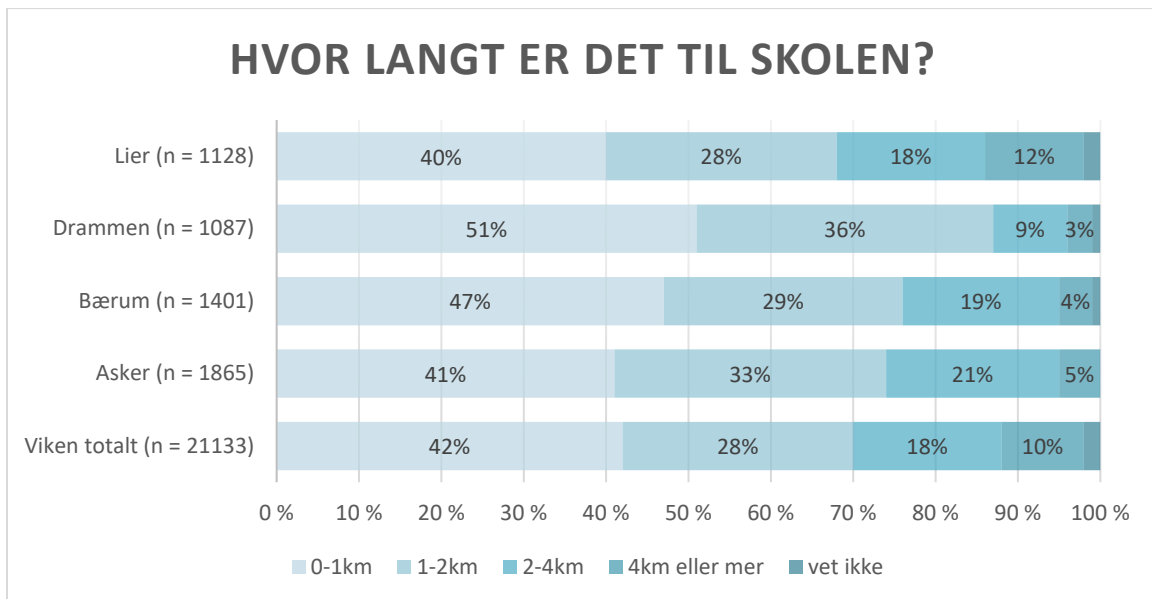
Som grafen under viser er andelen elever som har under 2 kilometer reisevei til skolen i Asker noe høyere enn i Viken (nå Akershus) totalt sett.



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

⁷⁸ <https://www.hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn>, søk på Asker kommune

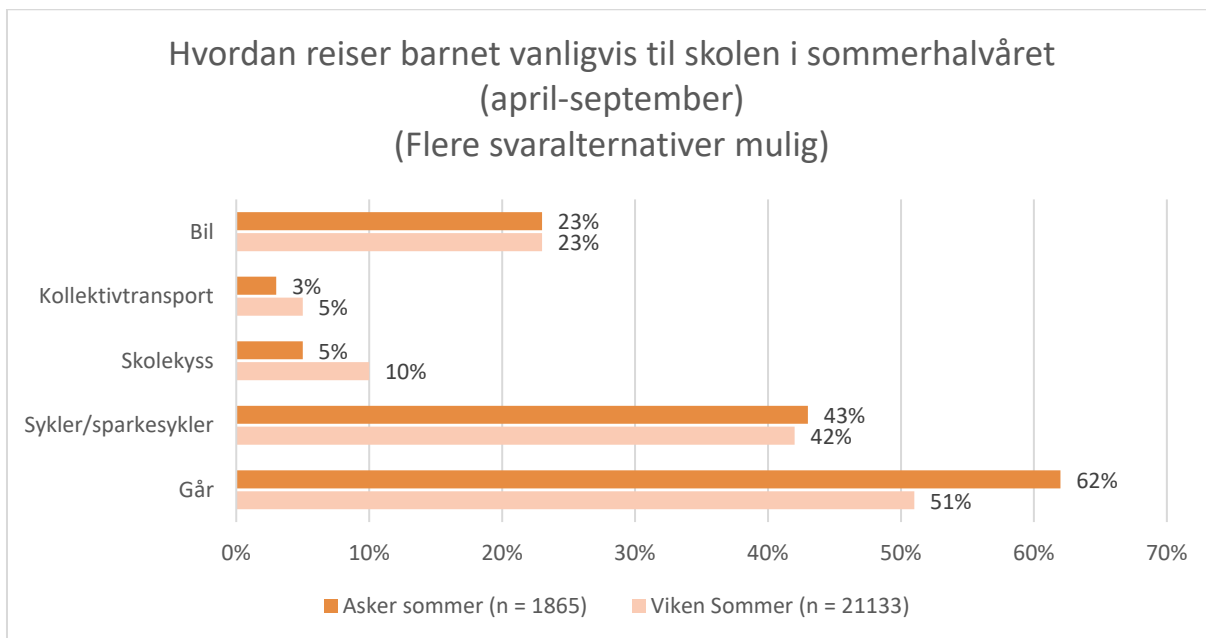
Av nabokommunene til Asker er det Drammen, etterfulgt av Bærum som har flest elever innenfor 2 kilometer skolevei. Lier er den kommunen hvor flest elever har lengre enn 2 kilometer skolevei.



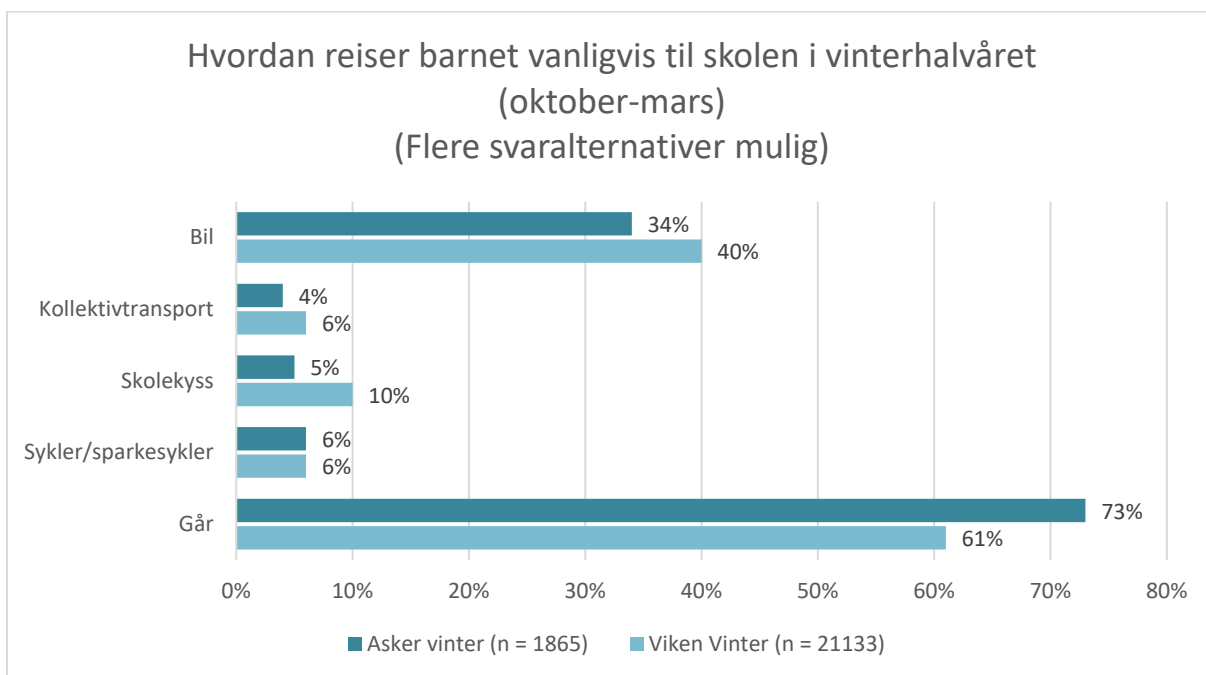
Figur 70 Hvor langt er det til skolen? Viser svarene fra Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken i Viken fylkeskommune sin skoleveiundersøkelse 2022, utført av Opinion. (Viken, Opinion)

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

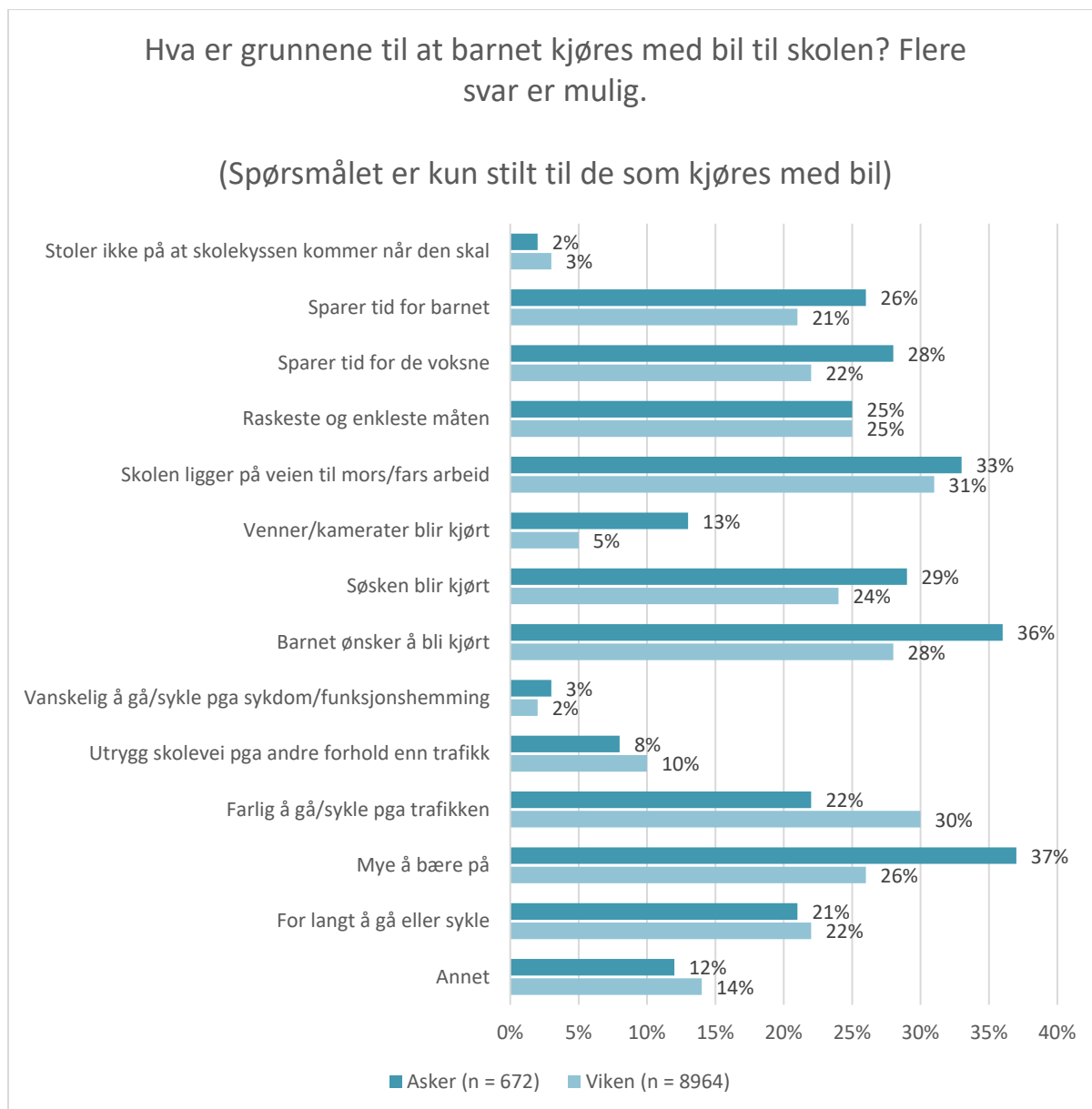


Figur 72 Hvordan reiser barnet vanligvis til skolen i vinterhalvåret (Viken, Opinion)

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

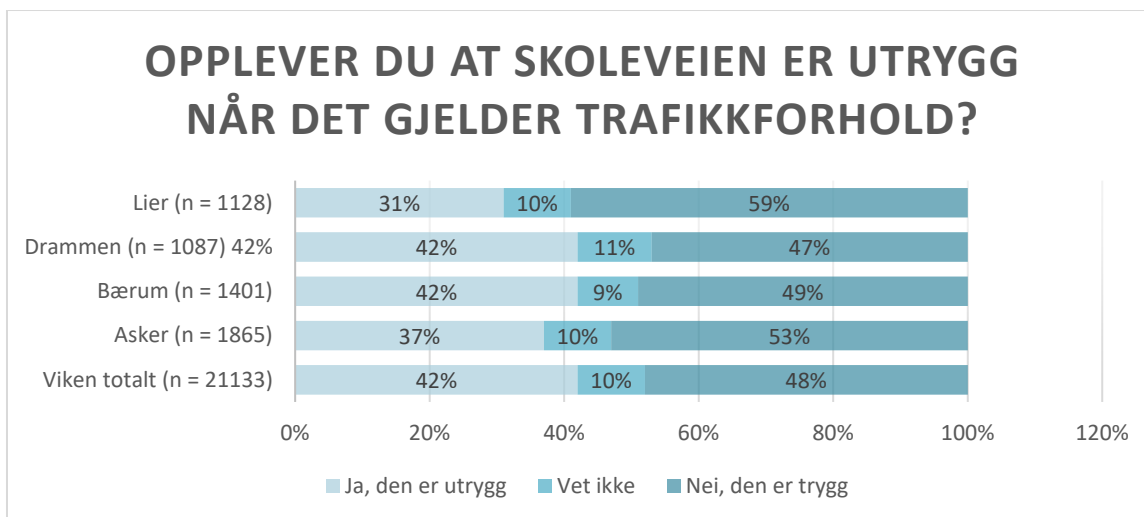
på (37%), at barnet ønsker å bli kjørt (36%) og at skolen ligger på veien til mor eller far sitt arbeidssted (33%). I 22% av tilfellene hvor barn blir kjørt til skolen er årsaken at det oppleves som for trafikkfarlig å gå eller sykle.



Figur 73 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 trafikkforholdene langs skoleveien er trygge. Dette samsvarer godt med opplevelsen foreldre har i andre kommuner.

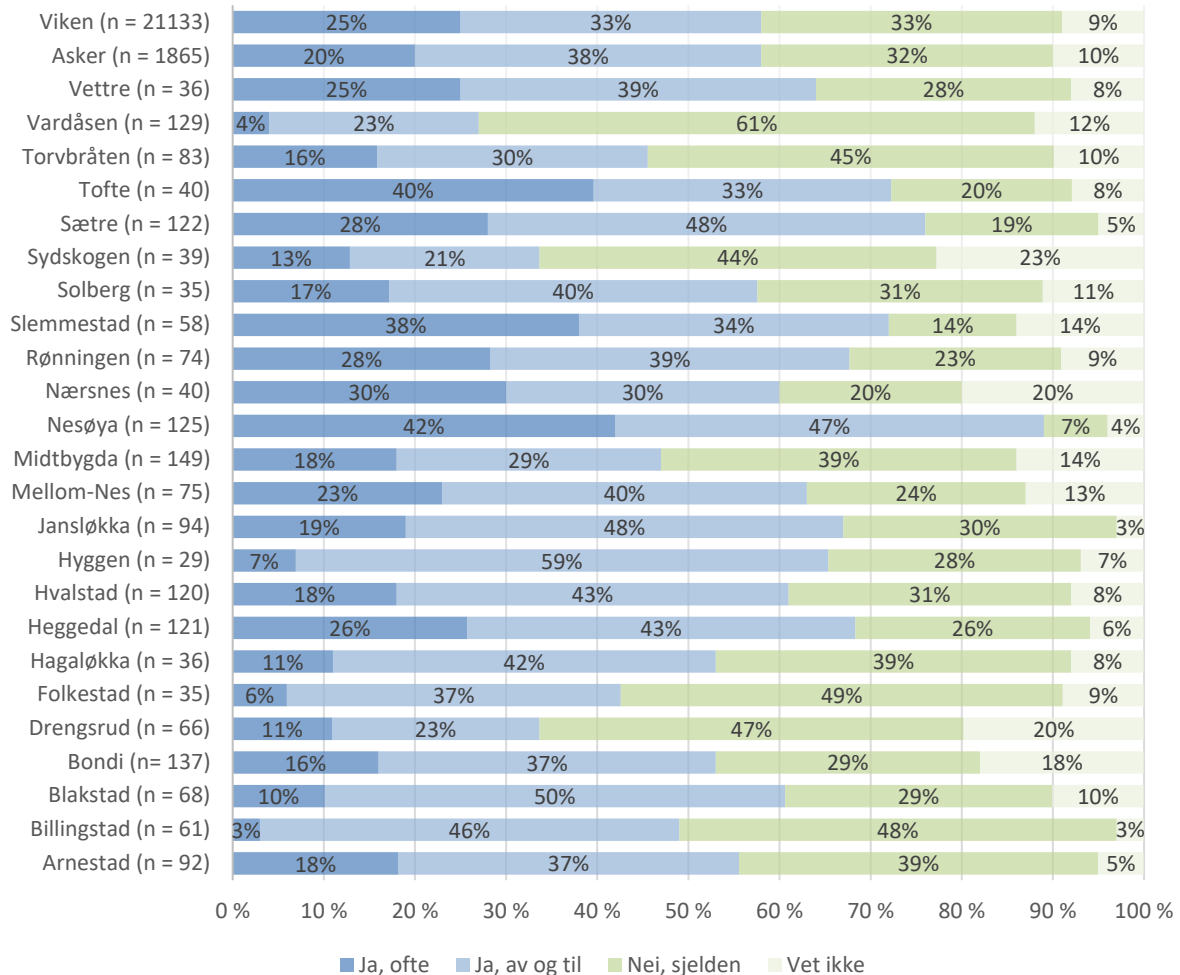


Figur 74 Opplevd farlig skolevei, Lier, Drammen, Bærum, Asker og Viken. (Viken, Opinion)

Trafikkproblemer ved skolene

Kommunen har vinteren 2022/2023 vært på befaring 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 75 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).

Akershus fylke (tidligere Viken i perioden 2020-2024) 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 Akershus fylkeskommune, planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Asker, inkludert rutebåt til Oslo. All transport utføres av ulike operatørselskaper som kjører på kontrakt for Akershus.

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 Akershus fylkeskommune
- Varelogistikk i E18 Vestkorridoren (ViV)
- samarbeidsprosjekt med Akershus 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 plass⁷⁹. 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.⁸⁰

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 (nå Akershus) 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 kjøretøy⁸¹. 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 %.⁸³

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.

⁷⁹ <https://www.aker.kommune.no/tall-og-fakta-om-naringslivet-i-asker/>

⁸⁰ [Godstransport i Viken | Mobilitet og samfunn \(arccgis.com\)](#)

⁸¹ [Nasjonal ladestrategi \(regjeringen.no\)](#)

81Varebiler 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 kommune⁸². Det er per våren 2023 ingen offentlig tilgjengelige hurtigladere for tunge kjøretøy i Asker.

Kapasitet i strømmnett, høye anleggsbidrag, effekttariffer, manglende areal, lang saksbehandlingstid og manglende samordning mellom aktører, er noen av de viktigste barrierene mot utbygging av hurtiglading⁸³.

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 framdrift⁸⁴. 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.⁸¹

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.⁸¹

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 matvarer⁸⁵. Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien med omsetningsøkninger på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i

⁸² [Offentlig tilgjengelig hurtiglading for tunge kjøretøy \(klimatilskudd.no\)](https://www.klimatilskudd.no)

⁸³ Miljødirektoratet. «Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport» (2022).

(<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/mars/kunnskapsgrunnlag>)

⁸⁴ 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>)

⁸⁵ 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 2021.⁸⁵

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.⁸⁶

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 lavutslippssamfunnet⁸⁷. 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. ⁸⁷

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. ⁸⁷Som en videreføring av blant annet dette forprosjektet, er det igangsatt et samarbeidsprosjekt mellom Akershus fylkeskommune (tidligere Viken), Statens vegvesen og kommunene Oslo, Bærum, Asker og Drammen. Prosjektet ser på flere konsepter for varelogistikk langs E18

⁸⁶ [Formidabel vekst i netthandel og hjemlevering under pandemien - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](https://www.toi.no)

⁸⁷ Asker kommune. «Konseptutredning for bylogistikk i Asker sentrum». (<https://www.asker.kommune.no/contentassets//kortversjon-konseptutredning-2020.pdf>)

Vestkorridoren. Blant annet sees det på å gjennomføre en pilot med en samleterminal i Asker.

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.⁸⁸ 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.⁸⁹

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.⁸⁹

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.⁸⁹

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.

⁸⁸ ITS-strategi for Statens vegvesen 2018-2023. [Planlegging og gjennomføring av ITS-tiltak på veg \(vegvesen.no\)](#)

⁸⁹ [Hva er ITS - ITS Norway \(its-norway.no\)](#)



Figur 76 Illustrasjon av C-ITS (Samvirkende ITS)⁹⁰

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 prioriteringsystem for kollektivtrafikken, som gir betinget prioritet til busser og trikker ved trafikkllys i byens gater.⁹¹

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.⁹¹

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.⁹²

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.⁸⁸

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

⁹⁰

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

⁹¹ [Nytt system for trafikkstyring skal gi bedre lysprioritet for trikk og buss i Stor-Oslo - Veier24.no](#)

⁹² [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.⁸⁸

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.⁸⁸ 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.⁹³

11.3 Utvikling av apper

I 2021 hadde 96% av Norges befolkning tilgang på smarttelefon.⁹⁴ 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.⁹⁵

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.

⁹³ Budstikka. Mars 2023. [Drone, Bærum kommune | Nå innfører Bærum droner: – Skaper historie \(budstikka.no\)](https://www.budstikka.no/nyheter/2023/03/08/drone-baerum-kommune-na-innforer-baerum-droner-skaper-historie)

⁹⁴ [Internett og mobiltelefon \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/tema/internett-og-mobiltelefon)

⁹⁵ [Universell utforming - kollektivsystemet - Tiltakskatalog for transport og miljø](https://www.uutilsynet.no/tema/2022/03/08/universell-utforming-kollektivsystemet-tiltakskatalog-for-transport-og-miljo)

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 belønningsmidler til byvekstavgiften 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).

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 ble lagt frem 22. mars 2024. Den ble 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»⁹⁶

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 ble prioritert gjennom Viken fylkeskommunes handlingsprogram samferdsel 2022-2025⁹⁷.

Det er avsatt midler til Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien x Røykenveien. Reguleringsplanen ble vedtatt 9. mai 2023 og byggestart er planlagt i 2024.

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

- Fv. 167 Bleikerveien over E18 og Fv. 1446 Drengsrud over E18
- Fv. 2692 Vear bru
- Fv. 1436 Engelsrud terrasse – Lier grense
- Bussframkommelighet 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

⁹⁶ [Ny Nasjonal transportplan kommer ett år tidligere - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

⁹⁷ Viken fylkeskommune. Handlingsprogram samferdsel 2022-2025

- Fv. 2688 Bøveien

Detaljregulering for Fv. 2688 Bøveien hadde oppstart i Røyken kommune/Buskerud fylke i 2019 og startet opp igjen i Viken fylkeskommune. 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 jobbes med Handlingsprogrammet i nye Akershus fylkeskommune og det tas sikte på å avklare videre arbeid med Bøveien i den forbindelse.

Reguleringsplanen forventes vedtatt ila 2024

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 sommergevedlikeholdet, 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.

Vedlegg 3 Samtlige høringsinnspill med kommunedirektørens kommentar

Avsender	Oppsummering av innspill	Kommunedirektørens kommentar
Nils H. Flaaten	<p>Innsender skriver at kommunen bør benytte seg mer av frivillighet i form av tidligpensjonerte og seniorer.</p> <p>Innsender skriver videre at Asker kommune bør benytte seg av personer med lang erfaring og kunnskap til praktiske oppgaver. Arbeidet Asker Stasjon og omegn Vel har gjort innenfor lokalt vedlikeholdsarbeid og drift av tre velveier i Asker sentrum nevnes spesielt.</p> <p>Innsender skriver at hvis pengene skal rekke til å løse alle lovpålagte og andre viktige samfunnsoppgaver, må offentlig / privat samarbeide i praksis styrkes betraktelig. Og at det må fokuseres på samarbeide/samspill og ikke tvang.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Samarbeid med innbyggere/frivilligheten er viktig for å nå målene for samferdsel og mobilitet i Asker fremover. Dette er ivare tatt i innsatsområde 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger. Innspillet tas med videre i arbeidet med konkrete tiltak når planen iverksettes.</p>
Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening, Faggruppen	<p>Det gis følgende innspill til planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • null-visjonen bør være ledestjerne i all planlegging, samt prioriteringstrekanten. • Kollektivknutepunkt bør prioriteres fremfor bilbasert satellitt-utbygging. Bør ha søkelys på tilgjengelighet, punktlighet, frekvens, prissoner/takst, kapasitet/fleksibilitet, samkjøring, dimensjon på aktuelle kjøretøy tilpasset eksisterende veistandard m.m. • Sikre tilstrekkelig areal i overordnet planlegging, som senere kan benyttes til separering av gående og syklende. • Arbeide for avgiftslettelse for el-sykel. • Være åpen for ny teknologi, allerede i tidlig planlegging. 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Viktigheten av konsekvent arealplanlegging, der behovet for privatbilisme reduseres blant annet ved fortetting i knutepunktene, har et høyt fokus i planen. Dette er også et viktig prinsipp i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.</p> <p>Ruter har ansvar for båt og buss og BaneNOR har ansvaret for skinnegående kollektivtrafikk i Asker. Asker kommune har et godt og jevnlig samarbeid med disse aktørene, spesielt Ruter. Videre samarbeid er også ivare tatt i temaplanen. I kommunens dialog og samarbeid med kollektivaktørene samarbeider vi om å øke kvaliteten på kollektivtilbudet så mye som mulig. Dette handler i stor grad om prioriteringer innenfor deres budsjetter.</p>

		<p>Et felles sonesystem for Asker kommune har vært en del av dialogen med Ruter siden kommunesammenslåingen. Dette kommer kommunen til å jobbe videre med. Utbygging rundt kollektivknutepunktene i samsvar med kommuneplanen, er viktig for at Asker kommune skal legge til rette for et markedsgrunnlag og godt fremtidig kollektivtilbud. Innspillet tas til orientering.</p> <p>Asker kommune jobber kontinuerlig med å sikre tilstrekkelig areal tidlig i planleggingen av gange- og sykkelssystem. Å arbeide for avgiftslettelse og andre fordeler med elsykkel for å øke bruken tas til orientering.</p> <p>Fokuset på ny teknologi er ivarettatt i innsatsområde 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger, strategi "Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene innen samferdsel og mobilitet "</p>
Lauritz Alling-Lem	Innsender foreslår at Grønn reiseavtale bør utvides til å gjelde hele kommunen, og ikke bare til ansatte som har arbeidsplass i 1 km omkrets fra Asker stasjon.	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Grønn reiseavtale er oppe til vurdering i den administrative ledelsen i Asker kommune, men blir til slutt en politisk avgjørelse om å prioritere midler. Innspillet tas inn i denne vurderingen.</p>
Tor Erling Gransæther	<p>Innsender mener temaplanen ikke inneholder tilstrekkelig konkrete tiltak. Det gis følgende innspill til konkret tiltak for å få pendlere og andre over på buss i søndre del av kommunen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stor pendlerparkering på 134/Sætre-Storsand med ekspressbuss direkte til fire destinasjoner: Oslo via E6, (ikke via Asker sentrum), Drammen, Asker sentrum og Ski. • Mer enn nok med parkeringsplasser på pendlerparkeringen, slik at det aldri vil være tvil om at man får parkert, ellers vil mange velge bil videre. 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill til temaplanen.</p> <p>En temaplan er en strategisk og overordnet plan og inneholder derfor ikke så mange konkrete tiltak.</p> <p>Innfartsparkingsstrategi i kommunen blir viktig for å løse fremtidige utfordringer knyttet til transport. Sett i sammenheng med et bedre busstilbud, vil det samlet kunne gi et stort løft for kollektivtrafikken og Asker syd. Asker kommune tar innspillet til orientering og tar det med i dialog med Ruter, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen.</p>

	Innsender legger ved kartutsnitt som viser forslag til plassering av pendlerparkering/knutepunkt og kødannelser til målepunkter.	
Ingrid Debora Johannesson	<p>Innsender skriver at dersom man skal bruke buss fra Tofte til Oslo sentrum tar det minst to timer en vei, med minst et bytte. Det er også en utfordring at siste buss går fra Oslo rundt kl. 19.15. Innsender skriver videre at det er hvordan sjåførene kjører som hindrer oftere bruk av bussen, og ikke tiden.</p> <p>Innsender bruker innfartsparkering i Asker sentrum siden den er gratis. Innsender konkluderer med at buss ikke er et alternativ for pensjonister, men at beste løsning er å kjøre til en togstasjon, hvor prisen bør være akseptabel, og ta tog derfra. Innsender savner flere parkeringsplasser ved stasjonene.</p> <p>Innsender skriver også at det ikke er sykkelveier på Tofte, kun fortau, og noen gangveier, hvor sykling kan være aktuelt over kortere avstander.</p> <p>Innsender skriver at bruk av båt hadde vært et fint alternativ.</p> <p>Innsender opplever at det fremmes at det bare er privatbilene som forurenser, og ikke flyreisene, cruisebåtene og mer.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Forslag til endring og forbedringer av kollektivtilbudet tas til orientering og tas med i dialog videre med Ruter.</p> <p>Det finnes innfartsparkeringsplasser ved alle togstasjoner, Vollen og Slemmestad brygge, samt enkelte andre med kobling til buss. Dette er beskrevet i temaplanen. Vi tar innspillet til orientering og tar med oss dette i dialog med andre offentlige eiere av innfartsparkeringsanleggene i Asker.</p> <p>Bedre anlegg for syklistene i hele Asker kommune er et satsingsområde for kommunen og er ivaretatt i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet. Kommunen har dialog med Akershus fylkeskommune med tanke på strekningene langs fylkesveiene hvor fylkeskommunen er veieier. På strekningene hvor kommunen selv kan utbedre sykkelanleggene prioriteres strekningene ut fra blant annet trafiksikkerhet og antall syklende. Kommunen ser også på mindre tiltak som kan gjøres langs eksisterende gang- og sykkelveier for at de skal oppleves som mer attraktive.</p> <p>Kommunen ønsker å videreutvikle båt-tilbudet på Oslofjorden. Dette er ivaretatt i strategi: «Asker kommune skal være en pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden, blant annet gjennom utvikling av kaianlegg og tilhørende fasiliteter»</p> <p>Kommunen jobber hele tiden med å redusere det totale klimafotavtrykket, herunder kommer også knyttet til flyreiser og andre indirekte utslipp utenfor kommunens grenser.</p>
Erling Thorud	Innsender registrerer en stor mengde Ikke-i-trafikk-	Kommunedirektøren takker for innspill.

	<p>busser på Slemmestadveien og skriver at disse forurensere unødvendig, og bidrar klart til belastningen på Slemmestadveien.</p> <p>Innsender skriver at temaplanen bør legge mer til rette/anbefale å bruke moped/scooter/motorsykel. Dette er fremkomstmidler som er meget smidig, tar liten plass i trafikken og parkere, og som bruker svært lite drivstoff - dvs. forurensere.</p>	<p>Ruter har som mål at alle deres kjøretøy i 2028 skal være utslippsfrie. Dette er et ambisiøst mål som Asker kommune støtter opp under. Det vil redusere utslipp fra kollektivtrafikken. Det har vært et områdesøk for terminering av busser og Slemmestad er et av knutepunktene sør i Asker. Mange busser starter og avslutter sin reise her. Bussene har også behov for å lade.</p> <p>Økt bussparkering har sammenheng med bedre kollektivtilbud, og er noe som Asker kommune trenger og ønsker velkommen. Asker kommune ser behov for infrastruktur til dette, selv om det estetisk ikke nødvendigvis er pent å se på. Kjøring med tomme busser foregår mest i motrush, for å komme raskest mulig til startposisjon for ny rute.</p> <p>Asker kommune har i ny parkeringsnorm i kommuneplanen krav til avsetting av plasser til moped/scooter/motorsykel, så det tilrettelegges for at folk kan ha og bruke det.</p> <p>Innspillet tas til orientering.</p>
Trygve Fladvad Mollan	<p>Innspiller skriver at det må gjøres med attraktivt å kjøre buss. Innspiller skriver:</p> <p>Per i dag er leskur på bussholdeplassene nærmest fraværende, slik at alle som venter på buss må stå utsatt til for vær, vind og passerende trafikk. Tak over hodet (leskur) på flest mulig stoppesteder bør derfor inngå som et tiltak i en slik plan.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill til temaplanen.</p> <p>Kommunen er enig i at fasilitetene til bussreisende er viktig for en god og komfortabel reise. Disse er langt fra tilfredsstillende flere steder i kommunen. Kommunen ønsker også at driftsansvarlige for kollektivholdeplasser prioriterer dette høyere. Kommunen tar innspillet til orientering og tar det med i dialog med driftsansvarlige.</p>
Olaf Brækken Haagen	<p>Innsender skriver at han er avhengig av bil til daglige gjøremål, og da også avhengig av parkering ved butikk, lege, tannlege, kafe, innbyggertorg og treningssenter. Innsender er også avhengig av at besøkende kan bruke bil.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Asker kommune ønsker å legge til rette for at så mange som mulig skal kunne bruke kollektivtrafikk, blant annet ved å konsentrere ny bebyggelse rundt kollektivknutepunkt. Ved å</p>

	Innsender har følgende innspill: Temaplanen må i tilstrekkelig grad vektlegge hensyn til en sterkt økende eldre befolkning og behovet for parkering.	gjøre det enklere og mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektivt for de som har mulighet, vil det også frigjøre plass på veiene og parkeringsanlegg for de som virkelig har behov for bil.
Ole Martin Helgesen	Innsender skriver at det er fort dyrt å reise kollektivt og at reisetid blir lenger blant annet på grunn av flaskehalsen ved Rortunet senter. Innspiller har følgende forslag til tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Reduser busspris, få hele Asker inn i sone 2, i hvert fall Slemmestadområdet • Før trengte man ikke sone 1 hvis man skulle av på Lysaker, nå må man betale for sone 1,2 og 3 • Få regionbusser som går forbi Slemmestad, normalt kun hver halvtime, de fleste skal litt lenger! Har begynt med noen flere busser som går videre til Bødalen og Nærnes. Evt matebusser • Båt til Fornebu, slik at de som skal til Fornebu/Lysaker får båtmulighet • Flaskehals bør utbedres: spesielt overgang ved Rortunet, rundkjøring Sundbyveien, reetablere avkjøringslomme ved Hvalstrand, den skaper mye kø forbi Holmen senter (eller rundkjøring) 	Kommunedirektøren takker for innspill. Asker kommune arbeider aktivt for å påvirke fylket og Ruter til å få samlet Asker i en sone. Dette vil redusere prisene internt i kommunen. Sett opp mot det å eie og bruke bil, så er kostnaden fortsatt lav for kollektivtrafikk, men kommunen erkjenner at den kan oppleves dyr i Asker, spesielt på korte strekninger over sonegrenser. Asker kommune ser frem til et bedre tilbud i hele kommunen, spesielt i sør, men er også klar over at Ruter må prioritere innenfor budsjett, og bedre kollektivtilbud da må skje på bekostning av reduksjon et annet sted. Båt til Fornebu og utbedring av flaskehals som nevnes er allerede temaer som vurderes av kommune/fylke. Forslag til endring og forbedringer av kollektivtilbudet tas til orientering og med i dialog videre med Ruter. Innsippet som helhet tas til orientering.
Are Langmoen	Innsender skriver at det ofte framstår som tilfeldig hva som er private veger og hva som er kommunale og opplever at de som bor i private veger betaler i prinsippet dobbelt opp. Innsender mener det ville være rasjonelt om kommunen gjorde jobben når de likevel var i nærheten, eventuelt for en betaling tilsvarende driftskostnad.	Kommunedirektøren takker for innspill. Hovedprinsippene for hva som skal være kommunal eller privat vei ligger i veiloven og i vei - og gatenormalen til Asker kommune. Avsnitt 5.7 i temaplanens kunnskapsgrunnlag omhandler private veier. Det er 750 km privat vei i Asker, og 525 km kommunal vei. For samfunnssikkerhet og beredskap, har Asker kommune ansvar for å holde kommunale veier åpne innen gitte frister. Brøyterodene kan derfor ikke være for lange, eller inneholde alle de private veiene.

Kristian Mikkelsen	<p>Det spilles inn at reisetid og forutsigbarhet på Spikkestadbanen må forbedres. Det må være gratis og nok parkeringsplasser på alle togstasjoner.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>BaneNOR har ansvaret for drift og vedlikehold av jernbane og infartsparkering ved stasjonene. Asker kommune ønsker, som innsender, å samarbeide med BaneNOR for å forbedre punktene som etterspørres. Når det gjelder reisetid så er det blant annet avhengig av prioriteringer fra BaneNOR. Spikkestadbanen er nedprioritert til fordel for bedre kapasitet på Asker stasjon. Dette førte i sin tid til at Spikkestadtrafikken gikk over til lokalbanen. Endringer av dette vil kreve store investeringer eller endring av prioritering fra BaneNOR. Innspill tas til orientering og tas med videre i dialog med BaneNOR og jernbanemyndighet.</p>
Sindre Lande	<p>Innsender legger ved kart og bilder som viser to forslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forlengelse av krabbefelt på E18 mot avkjøring til Asker sentrum fra øst, slik at de som skal av til Asker kan velge dette feltet allerede rett etter Holmen • Av- og påkjøringsmulighet fra/til retning Drammen ved Lierskogen 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>E18 Vestkorridoren etappe 3, som går fra Nesbru til Drengsrud, er ikke med i stortingsmelding Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022–2033, som har en innretning regjeringen mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren.</p> <p>Etappe 2, som går fra Ramstadsletta i Bærum til Nesbru i Asker, er tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift</p>

		<p>og vedlikehold. En utvidelse av E18 med etablering av sammenhengende 3 felt på hele strekningen fra Holmen til Asker kan være et aktuelt tiltak som det jobbes med uavhengig av E18 Vestkorridoren. Det foreligger ingen planer for endring av E18-krysset ved Lierskogen.</p> <p>NTP skal behandles og vedtas i Stortinget i juni.</p>
<p>Sverre Aae på vegne av Heggedal nærmiljøsentral</p>	<p>Innsender skriver at temaplanen må ta fremtiden på alvor, politiske beslutninger må være modige og med søkelys på mennesker og innbyggere utenfor bilen.</p> <p>Innsender nevner fokusområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedre togtilbud på Spikkestadbanen • Økt tilbud/frekvens på hurtigbåt fra Vollen/Slemmestad og tilhørende matebusser • Økt trygghet og trafikksikkerhet langs Røykenveien og Slemmestadveien • Nedgang i antall privatbiler på Røykenveien og Slemmestadveien • Ikke økt trafikk på Slemmestadveien og Røykenveien grunnet ny og ferdigstilling av E134 • Redusert tungtrafikk på Slemmestadveien og Røykenveien ved å plassere transportkrevende næring i umiddelbar nærhet til E134 og/eller E18 • Tilbud og tilrettelegging for sykling og gange må stimuleres mer enn i dag i kommunen. <p>Innsender ønsker at Asker kommune får større innflytelse i trafikksikkerhetsarbeidet rundt fylkesvei. Opplever at Statens vegvesen og Viken fylkeskommune fremstår som lite konsekvent i behandling av trafikksikkerhetstiltak og opptre lite lydhøre ovenfor lokalbefolkningen</p> <p>Innsender opplever at kollektivreiser blir dyrere og</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill. Det tas til orientering.</p> <p>Dialog og samarbeid med Statens vegvesen og nå Akershus fylkeskommune om trafikksikkerhet og trivsel for de mange som bor langs flere av fylkesveiene og europaveiene i kommunen er viktig, og vi jobber med at dette skal bli bedre og tettere. Hjertesoner og andre initiativer for redusert lokalkjøring vil prioriteres fremover.</p> <p>Tiltak langs eksisterende gang- og sykkelveier, som å skille gående og syklende, er omtalt blant annet i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet. Trafikksikkerhetsplan vil etter planen fremmes i løpet av 2024, og innspillet om trafikksikkerhet for innbyggere rundt fylkesvei tas med videre.</p> <p>Asker kommune skal tilrettelegge for næringsvekst i hele kommunen og er opptatt av rett virksomhet på rett sted. I kommuneplanens samfunnsdel står det beskrevet at transportkrevende næring skal ha god tilgang til hovedveinettet.</p> <p>Et bedre togtilbud på Spikkestadbanen vil kreve omprioriteringer eller store investeringer fra BaneNOR. Dette har også vært en lokalpolitisk kampsak i lengre tid. Tilsvarende har økt frekvens med hurtigbåt i Asker vært med Ruter og fylkeskommunen. Kommunen jobber mot at kollektivaktørene stadig optimaliserer og bedrer sine tjenester i Asker. Vi tar innspillet til orientering og tar det med i dialog</p>

	<p>tilbudet dårligere, og at dette fører til at antall biler på veiene øker til det problematiske</p> <p>Redusere lokalkjøring og kjøring til skolene. Etterspør trafikksikkerhetsplan, også med fylkesveiene.</p> <p>Innsender setter søkelys på trafikksikkerhet mellom trafikantgrupper. Sykling og gange øker, og dermed også konfliktnivået. Innsender viser til prinsipper om å skille syklende og gående for bedre trafikale forhold.</p>	<p>med aktørene.</p>
<p>Bane NOR</p>	<p>Innsender mener at Asker er en viktig jernbanekommune. Innsender nevner pågående arbeid med Røyken og Bondivann stasjon som nå oppgraderes. Dette inkluderer å se på tiltak for universell utforming. Asker vendespor som ble vedtatt av kommunestyret høsten 2022 nevnes også.</p> <p>Innsender støtter stedsutvikling som bidrar til at flere skal kunne reise med tog. Innsender skriver at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune i større grad bør prioritere å bygge ut gang- og sykkelveinettet fram til Asker sentrum og jernbanestasjonene. Dette bør også fungere i vinterhalvåret. • Alternativ transport (buss for tog) må regnes som kollektivtransport. Dette betyr da økning i antall busser når togtrafikken har avvik. Det er viktig med fokus på sambruken av arealer ved stasjoner og at buss for tog også tas med inn i beregningene for å sikre tilstrekkelig kapasitet og ivareta trafikksikkerhet. • Pendlerparkering: Fokus på prising på mer markedsmessig vilkår (betaler for faktisk bruk), tilrettelegging og økt tilgjengelighet for myke trafikanter til/fra stasjonen. Det bør legges opp til dynamisk prising, spesielt i Asker sentrum. • Ruter bør pilotere og satse på å bygge reisevaner med 	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Prioritering av utbygging av gang- og sykkelveinettet er ivaretatt i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet. Drift av kommunalt system er ivaretatt i innsatsområde 3 Kvalitet på kommunale veianlegg.</p> <p>Asker kommune imøteser gjerne en dialog i samsvar med temaplanen om en samlet strategi for innfartsparkering. BaneNOR er selv den største aktøren for innfartsparkeringsplasser i Asker sentrum, blant annet.</p> <p>Innspillet om sambruk av arealer ved stasjoner, spesielt med tanke på buss for tog og trafikksikkerhet tas til orientering.</p>

	<p>buss: øke frekvensen til Asker sentrum. Positivt med dialog- og samarbeidsmøter mellom aktørene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbygging av innfartsparkeringsplasser langs veinettet eller jernbanen mener innsender ikke vil løse utfordringene i Asker, spesielt hvor det allerede er et godt utbygd kollektivnett. Ved dårlig kollektivtilbud bør andre alternativer vurderes enn å bygge nye innfartsparkeringsplasser. 	
<p>Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening</p>	<p>Innsender oppfordrer til en formulert målsetning for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Etterspør kart over ulykker og informasjon om underrapportering av ulykker, herunder sykkelulykker. Ikke glem viltulykker. Innsender savner en diskusjon om ulike typer ulykker på de ulike vegtypene.</p> <p>I innspillet vises det til viktigheten av å separere gående og syklende. Dette gjør anleggene mer attraktive og tryggere. Innsender ønsker at Asker kommune arbeider for å innføre samme avgifter for EL-sykkel som for EL-biler, og jobber med tiltak som øker sykkelbruken.</p> <p>Innsender spiller inn at drift og vedlikehold bør prioriteres høyere. Bedre vintervedlikehold kan gi flere gående og syklende og bør prioriteres minst like høyt som vegbanen. Dekkstøv og mikroplast kan være aktuelt å håndtere også på trafikkerte kommunale veier.</p> <p>Innsender peker på at det er viktig å sikre tilstrekkelig areal i overordnede planer. Kommunen bør arbeide for at utbyggere i større grad deltar i finansieringen av gode og trygge trafikk-løsninger.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Innspillet om målsetning tas med videre til arbeid med trafikksikkerhetsplan.</p> <p>Kart over ulykker blir lite leselig i et PDF-format, men det vil trolig legges opp til en lenke til ulykkeskart fra TRULS i den interaktive temaplanen på kommunens nettsider, når den er klar.</p> <p>Innspill om underrapportering av enkelte typer ulykker tas inn i revidert kunnskapsgrunnlag, sammen med betraktningen at mange fotgjenger- og sykkelulykker skjer på det kommunale veinettet. Det følges videre opp i strategier i planen. Informasjon om viltulykker tas inn i kunnskapsgrunnlaget. Å arbeide for avgiftslettelse for elsykkel, støtteordninger for innkjøp av sykler og andre tiltak for å øke bruken skal vurderes som et virkemiddel. Innspillet tas til orientering.</p> <p>Separering av gående og syklende er ivaretatt i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet.</p> <p>God drift og vedlikehold er viktig og innspillet om prioritering av gående og syklende tas med videre.</p> <p>Tidlig planlegging for å sikre tilstrekkelig areal med tanke på trafikksikkerhet er viktig. Innspillet om å arbeide for at</p>

		utbyggere i større grad deltar i finansieringen tas også med videre.
Viken Fylkeskommune	<p>Viken fylkeskommune minner i innspillet om Fylkesrådets vedtakspunkt 2 i uttalelsen til kommuneplanens arealdel. Det tidligere vedtatte Temaplan for sykkel kunne vært innarbeidet i større grad i denne temaplanen for hele nye Asker kommune.</p> <p>Med tanke på kulturarv ser Viken fylkeskommune det som positivt at det i temaplanen legges vekt på å minke transportbehovet, da det kan begrense arealbegrep. Det er viktig å ta hensyn til kulturminner og at de brukes som ressurs i stedsutviklingen. Kulturminneplanen bør nevnes i figuren som viser sammenhengen med andre temaplaner. Viken fylkeskommune viser til arealstrategi A2 i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og Regional plan for kulturminner i Akershus.</p> <p>Viken fylkeskommune mener Asker kommune med fordel kan løfte satsing på aktive hverdagsreiser høyere opp i temaplanen. Aktive hverdagsreiser vil bidra til å nå målene om daglig fysisk aktivitet, i tillegg til å redusere andelen bilreiser. Samordne innsats mellom tiltak for å øke andelen reiser med sykkel, gange og kollektiv og tiltak for å øke tilgang til og deltagelse i fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv og andre kultur- og fritidsaktiviteter.</p> <p>Viken fylkeskommune ønsker at temaplanen samordnes godt med plan for friluftslivets ferdselsårer. Det er positivt at planen belyser viktigheten av smett og snarveier.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Kommunen tar fylkeskommunens bekymring for begrenset styringsmulighet til etterretning. Kommunedirektøren ser frem til en regional areal- og transportplan for nye Akershus fylkeskommune som ser hele nye Asker samlet. Temaplanens fokus på å redusere transportbehovet og øke andel grønn mobilitet vil dra i samme retning som de regionale planene.</p> <p>Kunnskapen og vurderingene som er gjort i Asker kommunes "Temaplan sykkel Asker 2018-2030" vil bli benyttet i oppfølgingen av temaplanen i etterkant av vedtak. Det jobbes også nå med en sykkelkartlegging for hele Asker kommune. Her vil informasjonen i Temaplan sykkel også benyttes. Innspillet tas til følge. Ny strategi under innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet er opprettet, blant annet med utgangspunkt målene i Temaplan sykkel Asker: <i>Asker kommune skal jobbe aktivt for å utvikle veinettet og tilhørende infrastruktur for de som går og sykler, gjennom utbygging og økt satsing på drift og vedlikehold</i></p> <p>Innspill om kulturminner tas til følge. Planarbeidet med kulturminner er medtatt under <i>Sammenheng med andre temaplaner</i> og det er tett samarbeid i kommunen for at disse planene skal samkjøres. Det er nå opprettet et kulturminnekart i kommunen som gjør det enklere å sikre at kulturminner blir ivaretatt ved planlegging av samferdselstiltak.</p> <p>Aktive hverdagsreiser, og de fordelen det gir både for å redusere bilbruk og bedre folkehelsen, er viktig å fokusere på fremover. Innspillet tas til følge, og det er opprettet en ny</p>

		<p>strategi med tanke på dette: <i>Asker kommune skal tydeliggjøre verdien av fysisk aktive hverdagsreiser og helseeffektene dette gir.</i></p> <p>Fokuset på fortetting og stedsutvikling vil være positivt for å øke tilgang og deltagelse på aktiviteter.</p> <p>Samkjøring med plan for friluftslivets ferdselsårer er avgjørende når konkrete tiltak planlegges fremover.</p>
<p>Unn Orstein på vegne av Asker Elveforum</p>	<p>Innsender skriver at kunnskapsgrunnlaget er et lesverdig dokument, mens temaplanen er mer «uoversiktlig». Innsender savner mer søkelys på hva strategiene krever av handling.</p> <p>Forslag til handlinger fordelt på innsatsområder/strategier, samt forslag til supplerende strategier presenteres i en tabell. Nye strategier som foreslås er «Bevare blågrønne strukturer mellom vei og vassdrag», «Stedstilpasning ved nye anlegg» og «Bedre drift av sentrumsområdene» under innsatsområdet «Kvalitet på kommunale veianlegg» og «Bidra til rundkjøring Kirkeveien/Semsveien» under foreslått nytt innsatsområde «Kommunens innsats til fornying/vedlikehold fylkesveier».</p> <p>Det spilles blant annet inn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veier og G/S-veier må stedstilpasses for å unngå inngrep i vegetasjonssoner langs vassdrag, også der det er vassdrag i sentrumsområder. Det bør opparbeides bruer i stedet for kulvert/fylling. Stedstilpasset g/s-veier øker opplevelsen og gjør det mer attraktivt å gå. • G/s-veier må bygges som broer når vassdrag krysses. • Det må bygges bro over FUSDALBEKKEN når GSG1 på 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Innspillet tas med videre i temaplanarbeidet og i arbeid med utvikling av kommunale veianlegg, inkludert drift og vedlikehold. Det er lagt til innhold i innsatsområde 3 Kvalitet på det kommunale veinettet, under strategi for klimatilpasning.</p> <p>Innspill omhandlende konkrete utbyggingsprosjektet viderefremmes internt.</p>

	<p>Hønsjordet oppdateres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smettveier og opplevelsesbroer må vurderes som alternativ for å begrense inngrep. • Innfartsparkeringen på Askerholmen i kombinasjon med Varmestua må bevares • Det bør være god intern samhandling i utviklingsområder og skjøtselsplaner for vegetasjonssoner. • Med tanke på fremmede arter, bør det kantslås senest i slutten av juli/august slik at arter ikke infiltrerer kantsoner og spres. Parkslirekne i Sætre, bruke elever/studenter, kan ikke være et budsjett spørsmål. • Oppdatere reguleringsplan for rundkjøring Semsveien/Kirkeveien 	
<p>Nils H. Flaaten på vegne av Asker S. & Omegn Vel</p>	<p>Innsender skriver at temaplanen er viktig for Asker sentrum, hvor det oppleves utfordringer med kø i rushtid, press i lokale veier grunnet manglende parkeringsmuligheter, trafikkfare ved anleggsarbeider, glatte fortauver m.m. Det ønsker også fokus på elsparkesykler, belysning, godt vintervedlikehold og trafiksikkerhetstiltak.</p> <p>Innsender er opptatt av optimale løsninger på lokale samferdselsutfordringer i dialog med innbyggerne, og at man velger tiltak med reell effekt. Innsender er skeptisk til tiltaket med Tier-sparkesyklene som har vært prøvd ut i kommunen, og er positiv til tiltak som gjør kollektivtransport billigere.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill. Dette vil tas med videre i planarbeidet.</p> <p>For enkelte temaer kan nevnes:</p> <p>Redusert parkeringsdekning er et tiltak som brukes for å få ned biltrafikken i sentrumsområdet (også rushtidstrafikken på "ringveien"). Samtidig kan dette skape kaos i lokale veier, dersom det parkeres uhensiktsmessig der. Det er en balanse som jobbes videre med.</p> <p>Angående anleggsarbeider; under en av strategiene i avsnitt 6.3 er følgende setning med "Asker kommunen skal legge ytterligere ressurser i gode rutiner og oppfølging av store utbyggingsprosjekter, for å unngå trafiksikkerhetsproblemer i nærområdet".</p> <p>El-sparkesykler, både privateide og offentlige tilgjengelige leiesykler, er blitt en del av reisemåten til mange og må følges opp med opplæring og håndtering i veinettet og sentrumsområdene. Innsippet tas med videre både i temaplan</p>

		<p>og i annet relevant arbeid.</p> <p>Kollektivtakster bestemmes av kollektivselskapene. Innspillet tas til orientering og dialog med øvrige myndigheter.</p>
Trygg trafikk	<p>Innsender skriver at trafikksikkerhet er tverrfaglig og kommunen har flere roller. Mener at kommunen bør resertifiseres som trafikksikker kommune, nettopp for å utvikle det tverrfaglige arbeidet.</p> <p>Innsender viser til at økt sykkelbruk og gange vil kunne føre til flere ulykker, og skriver at det må jobbes med infrastruktur, opplæring og trafikantadferd for at ikke nullvekstmål skal gå på bekostning av nullvisjon. Innsender anbefaler at barn skal trekkes tidlig inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven, og i Hjertesonearbeid.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Det er mange poeng i innspillet kommunen også slutter seg til. Med bakgrunn i innspillet er det tatt inn punkter om Trafikksikker kommune i temaplanen og i kunnskapsgrunnlaget. Barn vil involveres i hjertesonearbeidet. Kommunen jobber også med å etablere en ordning med "barnas talsperson i plansaker", som er aktuell å trekke inn i arealplansaker, områdeutvikling og liknende.</p> <p>Når det gjelder forbruksbaserte utslipp har kommunen et høyt fokus på dette, og bærekraftig forbruk er et eget innsatsområde i temaplan for handling mot klimaendringene</p>
Unn Orstein	<p>Innsender skriver at bil er en nødvendighet i Asker for et aktivt sosialt liv utenfor jobben, og det er behov for parkeringsplasser i flere formater. Innsender viser til parkeringsnorm vedtatt 13.06.2023, og ønsker at denne vurderes på nytt.</p> <p>Det kommenteres spesielt på temaene «Høyne terskel for å bruke bil», «Redusere behovet for bil» og «Øke gang og sykling».</p> <p>Innsender skriver at kommunen bør gjøre mer for at gangveier og smettveier er attraktive. Fokus og budsjett bør øke. Innsats på eksisterende sideareal og høyt fokus på å bevare vegetasjon og opplevelsespunkter. Det presenteres muligheter i flere prosjekter ved Hønsjordet, Landås, Dikemark, Røyken sentrum, Sætrefossen, Fredsbos vei og Nærnes.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Arbeidet for å gjøre gangveier og smett attraktive er ivaretatt i Innsatsområde Aktiv og grønn mobilitet. Det er blant annet fokus på mindre tiltak som kan gjennomføres på eksisterende strekninger.</p> <p>Kommunen har forståelse for at bil fortsatt er et viktig framkomstmiddel for mange i Asker. Det er imidlertid store trafikutfordringer i kommunen vår og klimagassutslippene fra veitrafikk er store. Det er derfor et behov for å ta enkelte grep, som ikke er like populære hos alle. For bare noen tiår siden var forventningene til hvor ofte man som enkeltperson kunne reise, hvor lang man kunne reise, og hvilke transportmidler som var tilgjengelige noe helt annet enn i dag.</p> <p>I dag ser vi en utvikling med stadig flere kjørte kilometer per</p>

	<p>Med tanke på «Høyne terskelen for å bruke bil» ved «målrettet parkeringspolitikk» peker innsender på behovet for parkering spesielt for seniorer og når man flytter fra eneboliger til leiligheter og at det må være fokus på befolkningsmiks og stabile miljøer når man bygger. Det vises til flere konkrete prosjekter og behovet for parkering i disse, blant annet Landås og Spikkestad.</p> <p>For «Redusere behov for bil» trekker innsender frem behov for shuttlebuss for Landås-Høn og benyttelse av skoletransportbussene på dagtid og på ettermiddag/kveld.</p> <p>Innsender peker på sammenhengen mellom temaplan samferdsel og mobilitet og temaplan om boligpolitikk.</p> <p>I innspillet er det vedlagt en tabelloversikt som oppsummerer temaplanen og handlinger.</p>	<p>innbygger, og det er et stort behov for å snu denne trenden. Norge har gjennom Parisavtalen blant annet forpliktet seg til å bli et lavutslippssamfunn innen 2050. FNs klimapanel peker på at en ren utskifting av teknologien i transportsektoren ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet om å holde den globale oppvarmingen under 1,5 grader.</p> <p>Siden temaplan samferdsel og mobilitet ble lagt på høring har NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp også ligget på høring. NOUen peker på at transportpolitikken må legge vekt på å redusere behovet for transport og at dette krever en endring i hele transportsystemet. Infrastruktur som parkeringsplasser legger også beslag på store arealer. Arealer er en knapp ressurs, som kan være nødvendig for andre sektorer. NOU legger vekt på at planlegging, beslutninger og mål må endres nå, slik at de er i tråd med hvor det norske samfunnet skal være i 2050. Alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at så godt som alle klimagassutslipp i Norge må være fjernet for godt innen 2050. Dette gjelder i aller høyeste grad også kommunenes parkeringspolitikk. Askers parkeringsnorm 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 så god.</p> <p>Forslag til endring og forbedringer av kollektivtilbudet tas til orientering og med i dialog videre med Ruter. I forhold til kostnad knyttet til kollektiv, så utgjør sjåførkostnaden den største utgiften på buss.</p> <p>Innspill om konkrete prosjekter tas til orientering i planarbeidet i kommunen. Innspillene oversendes også planansvarlig for temaplan bærekraftig boligutvikling, som er under arbeid.</p>
Mary Kristine	Innsender skriver at det er problematisk for eldre og	Kommunedirektøren takker for innspill.

Sandal	andre uten bil som bor i området Røyken/Hurum når de skal f.eks. til kontroll på Drammen sykehus, som de sokner til. Det går ingen direkte buss til Drammen fra Slemmestad. Det må byttes buss i Midtbygda. Det oppfordres til å få til en ordning snarest i samarbeid med fylkeskommunen og Ruter.	Dette innspillet samsvarer med kommunenes ønske om bedre tilbud internt og på tvers av vår relativt nye kommune. Vi tar innspillet til orientering og forslagene med i dialog med Ruter.
Ole Jørgen Anfindsen	<p>Innsender har innspill omhandlende trafiksikkerhet for myke trafikanter som må krysse Røykenveien og kollektivtransport langs Røykenveien. Innsender ønsker en egen busslinje langs Røykenveien rett inn til Asker stasjon (uten omveier) og at Spikkestadbanen blir «hurtigtog» etter Asker.</p> <p>Innsender foreslår å forlenge det eksisterende fortauet langs østsiden av Røykenveien sørover til lyskrysset ved Heggedalsveien for å bedre de myke trafikantenes behov. Av kortsiktige tiltak foreslår innsender fotgjengerovergang eller trafikkøy der dagens fortau ender.</p> <p>Innsender ønsker, dersom det anlegges fartshumper i Røykenveien, at en av disse blir et opphøyd gangfelt.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Kommunen er veldig klar over utfordringene over lengre tid på Røykenveien. Asker kommune vil følge opp vedtak for innføring av fartsgrense 40 km/t for Røykenveien gjennom Heggedal fattet av Viken fylkeskommune i 2023. Dette er et viktig tiltak for bedring av trafiksikkerheten for Røykenveien gjennom hele Heggedal og har kommet delvis som et resultat av god dialog mellom Asker kommune og fylkeskommunen. Vi forutsetter at dette kommer på plass i løpet av 2024. Øvrige innspill (ekstra lysregulert fotgjengerkryssing, etablering av trafikkøy og forlengelse av fortau) tas med i videre dialog med Akershus fylkeskommune som er veimyndighet for alle fylkesveiene.</p> <p>I forbindelse med planoppstart for nytt nærsenter på Gjellum (Coop Heggedal) er forslagsstiller pålagt å utrede trafiksituasjonen i dette området inklusiv lyskrysset mellom Røykenveien og Heggedalsveien.</p> <p>Spikkestadbanen ble i sin tid lagt utenom hovedbanen for samlet å gi mer kapasitet på Asker stasjon. Altså at andre ruter prioriteres. En alternativ løsning er å få bedre busstilbud som supplerer dagens togtilbud langs Røykenveien.</p> <p>Innspillene tas til orientering og med videre i dialog med Ruter og Vy.</p>
Eldrerådet	<p>Eldrerådet ga flere innspill til planen omhandlende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prioritering av strøing på gangveier og fortau 	Kommunedirektøren takker for innspill.

	<ul style="list-style-type: none">• sikring av områder for av- og påstigning på buss• Tilstrekkelig parkeringsmuligheter• Bedre offentlig transporttilbud syd i kommunen• Utvidet bruk av Servicelinjen• Revidering av soneinndelingen for kollektivtransport.	<p>Asker kommune er i jevnlig dialog med Ruter og ønsker bedre løsninger for kollektivtransporten. Vi må samtidig ha forståelse for at de innenfor sine budsjetter må prioritere. Innspillet tar til orientering og med i dialog med Ruter.</p> <p>Kommunen har forståelse for at bil fortsatt er et viktig framkomstmiddel for mange i Asker. Det er imidlertid store trafikkutfordringer i kommunen vår og klimagassutslippene fra veitrafikk er store. Det er derfor et behov for å ta enkelte grep, som ikke er like populære hos alle. For bare noen tiår siden var forventningene til hvor ofte man som enkeltperson kunne reise, hvor lang man kunne reise, og hvilke transportmidler som var tilgjengelige noe helt annet enn i dag. I dag ser vi en utvikling med stadig flere kjørte kilometer per innbygger, og det er et stort behov for å snu denne trenden.</p> <p>Norge har gjennom Parisavtalen blant annet forpliktet seg til å bli et lavutslippssamfunn innen 2050. FNs klimapanel peker på at en ren utskifting av teknologien i transportsektoren ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet om å holde den globale oppvarmingen under 1,5 grader. Siden temaplan samferdsel og mobilitet ble lagt på høring har NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp også ligget på høring. NOUen peker på at transportpolitikken må legge vekt på å redusere behovet for transport og at dette krever en endring i hele transportsystemet. Infrastruktur som parkeringsplasser legger også beslag på store arealer. Arealer er en knapp ressurs, som kan være nødvendig for andre sektorer.</p> <p>NOU legger vekt på at planlegging, beslutninger og mål må endres nå, slik at de er i tråd med hvor det norske samfunnet skal være i 2050. Alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at så godt som alle klimagassutslipp i Norge må være fjernet for godt innen 2050. Dette gjelder også kommunenes parkeringspolitikk. Askers parkeringsnorm tar</p>
--	--	--

		<p>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 så god.</p> <p>Innspill om fallulykker, god drift av gangveier og fortau, samt tilrettelegging av bussholdeplasser tas med videre og er prioritert i flere av strategiene i planen.</p>
Ungdomsrådet	<p>Ungdomsrådet ga flere innspill til planen omhandlende sykkel, parkeringshus og kollektivtransport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prioritering av syklist gjennom lyskryss, sykkelfelt, sykkelekspressvei og sykkelkart • Sykkelparkering, elsykkelladere og høyere tidsavgift i parkeringshus • Busstur med fire vegger, sykkelstativ og god fremkommelighet • App for samkjøring • Prioritering av kollektivtransport ved Hyggen • Billigere buss- og togbilletter, samt en samlet sone i rutesystemet • Tryggere skolevei • Bedre busstilbud som binder den sørlige og nordlige delen av kommunen sammen, blant annet gjennom direktebuss mellom Asker sentrum og Sætre. 	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Tiltakene som foreslås for syklist tas med videre i arbeidet med temaplanen og i oppfølgingen i etterkant.</p> <p>Forslagene rettet mot kollektivtilbudet tas med i dialog med Ruter.</p>
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	<p>Råd for personer med funksjonsnedsettelse ga flere innspill til planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Universell utformede stasjoner og holdeplasser med god tilgjengelighet både sommer og vinter • Funksjonelle skinner/ramper for rullestolbrukere og tilhørende betjeningsløsninger på kollektivtransport • God fremkommelighet på skoleveier for barn og unge med nedsatt mobilitet • Sykkelveier tilrettelagt for handicapsykler og sykler med sidevogn • Flere hvilebenker 	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Forslagene rettet mot kollektivtrafikk tas med i dialog med Ruter og VY.</p> <p>Innspill om fremkommelighet og hvilebenker tas med videre i arbeidet med temaplan og i oppfølgingen i etterkant.</p>

Tor Asbjørn Hauer	<p>Innsender skriver at det ikke finnes direkte forbindelse mellom Slemmestad og Drammen, og det er utfordrende for de som ikke kan benytte seg av egen transport da innbyggerne i Slemmestad sokner til sykehuset i Drammen.</p> <p>Innsender ber om at Asker kommune prioriterer at kommunen aktivt medvirker til at direkte forbindelse til Drammen etableres fra Slemmestad.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Vi tar innspillet til orientering og videre med i dialog med Ruter.</p>
Bergfruene Advokatselskab AS	<p>Innsender oppfordrer Asker kommune til å bedre kollektivtilbudet fra Filtvet/Tofte til Oslo ved å innlemme i temaplanen en lovnad om at det opprettes helårsferje fra Sætre. Innsender skriver at dette vil styrke næringslivet i Tofte, Filtvet og resten av Asker sør.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Et ønske om bedre og hyppigere fergedekning i kommunen, som del av et bedre kollektivnett, har lenge vært ønsket og fremmet politisk i Asker kommune. Det er fylkeskommunen, gjennom Ruter, som er ansvarlige for kollektivtrafikk i Akershus fylke. Vi tar innspillet til orientering og med inn i dialogen med Ruter og fylkeskommunen.</p>
Holmsbu Vel	<p>Innsender spør hva som er stedstilpassede strategier og tiltak fremover for Holmsbu, Kana og Rødtangen.</p> <p>Innsender ser på videre bruk av egen bli som løsningen for å øke tilgjengeligheten til omverden.</p> <p>Skolevei baseres på buss, da vei er smal og uten skulder. Det etterlyses resultater av utførte trafikkmålinger.</p> <p>Offentlig transport er vanskelig i området. Innsender skriver at de er avhengig av personbiler for kjøring og henting av barn/ungdommer. Mange turister skaper parkeringsvansker.</p> <p>Spør om det er mulig med mindre busser og flere avganger. Et veinett som ikke egner seg for myke trafikanter. Det bør tilrettelegges bedre for økt fysisk aktivitet, også for de med nedsatt funksjonshemming.</p> <p>Spør om det er konkrete planer for sommerruter med båt for området.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet. Det tas til orientering.</p> <p>Asker kommune baserer sin utvikling på samordnet areal- og transportplanlegging. Og prioriterer vekst og utvikling i prioriterte vekstområder fastsatt i kommuneplanen. Forslaget om mindre busser og hyppigere avganger tas med videre i samarbeidet med Ruter. Privatbil har fortsatt en sterk posisjon sør i Asker, men kommunen ønsker å jobbe med innovative løsninger for å øke gang, sykkel og kollektivandelen på reiser, gjerne med de veianleggene vi allerede har.</p> <p>Innspillet om trafikkmålinger og resultatene av disse, sendes videre til samferdselsavdelingen for oppfølging.</p>

<p>Utvalg for samfunnstjenester</p>	<p>Utvalget spiller inn at kunnskapsgrunnlaget ikke er helt oppdatert. Temaplanen må sees i sammenheng med arbeidet med regional plan som nå har startet i Akershus fylkeskommune. Temaplanen har tatt lite hensyn til kommuneplanens arealdel med tanke på innfartsparkeringer.</p> <p>Det spilles inn flere poeng rundt kollektivtransport, blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det må være enkelt å velge kollektivt • Det er behov for et bedre tilbud syd i kommunen • Behov for utbygging av servicelinjer • Påvirke planlegging av ekspressbuss på E134 • Satse mer på interne tverrforbindelser • Benytte Oslofjorden for kollektivtransport • Likeverdig kollektivtilbud i sør og nord • Bedre tilbud på Spikkestadbanen • Utvidet bruk av matebusser • Harmonisering av kollektivsatsene • Utforske mulighet for å benytte smalere og mindre busser på Ruters ordinære ruter • Gode buskur og holdeplasser. <p>Med tanke på parkering spilles det blant annet inn å se på erfaringer fra parkeringsløsninger på Vestre Billingstad, vurderinger rundt prising av parkering og behov for flere parkeringsplasser knyttet til pendlerknutepunkter.</p> <p>Med tanke på å øke andel gående og syklende spilles det inn blant annet at Asker som reguleringsmyndighet må igangsette regulering av flere viktige strekninger for gang- og sykkelveier, slik at dette enklere kan prioriteres av fylkeskommunen. Det spilles også inn at arbeid med stier, smett og lignende er viktig, å vurdere å legge inn</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Innspill om at kunnskapsgrunnlaget ikke er oppdatert tas til følge. Kunnskapsgrunnlaget er oppdatert i forkant av andregangsbehandlingen. Referanser til Viken fylkeskommune er oppdatert til Akershus, der det er hensiktsmessig, både i kunnskapsgrunnlaget og i temaplanen.</p> <p>Når det gjelder regulering av flere viktige strekninger for gang- og sykkelveier, er dette adressert i politisk sak 36/24 om Asker kommunes innspill til Akershus FK handlingsprogram samferdsel 25-28 som var oppe i formannskapet 12. mars 2024. Her ble det vedtatt at Asker kommune spiller inn at fylkeskommunene bør regulere flere strekninger med gang- og sykkelvei, noen i samarbeid med Asker kommune. Kommunen jobber i dag for å få regulert flere strekninger. Innspillet tas til følge, og temaplanen oppdateres.</p> <p>Tiltak på smett og snarveier for å øke andel gående er ivaretatt i temaplanen. Innspillet tas til følge og stier, turveier og ferdselsveier inkluderes i dette i temaplanens innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet. I tillegg er det lagt opp til tett samarbeid internt med handlingsplanen friluftslivets ferdselsårer.</p> <p>Innspill om vei og gatenormal og veibreder, deling av gående og syklende, m.m tas med i videre arbeid med dette.</p> <p>Innspillet om lading av el-sykler i parkeringshus tas til orientering og følges opp i det videre arbeidet.</p> <p>E18 Vestkorridoren etappe 3, som går fra Nesbru til Drengsrud, er ikke med i stortingsmelding Nasjonal</p>
-------------------------------------	---	--

	<p>smalere vei i veinormalen og se på nye løsninger som lading av el-sykler i parkeringshus.</p> <p>Andre temaer som nevnes er:</p> <ul style="list-style-type: none">• Oppdatere dokumentene med Akershus, og ikke Viken• Bruk av droner• Nettkapasitet og lagringsmuligheter for energi• Fokus på E134 Dagslett – E18• Behov for ny Røykenvei mellom E134 og E18 inn i NTP• Se på muligheten for at kommunen overtar flere fylkesveier• Adressering av masseforvaltning i temaplanen.• Strategi for samkjøring <p>Det spilles også inn flere konkrete tilbakemeldinger om mulige endringer i temaplanens oppbygning.</p>	<p>transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022–2033, som har en innretning regjeringen mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren. Ny Røykenvei med kobling til E18 er en del av etappe 3 for Vestkorridoren.</p> <p>Etappe 2, som går fra Ramstadsletta i Bærum til Nesbru i Asker, er tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold. En utvidelse av E18 med etablering av sammenhengende 3 felt på hele strekningen fra Holmen til Asker kan være et aktuelt tiltak som det jobbes med uavhengig av E18 Vestkorridoren. NTP skal behandles og vedtas i juni.</p> <p>Ferdigstillelse av nytt tunnellop for E134 Oslofjordforbindelsen vil bidra til å løse utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, regularitet og krav i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Utbygging av E134 Dagslett–E18 i planperioden vil også bidra til å løse utfordringer knyttet til fremkommelighet. Oslofjordtunnelen byggetrinn 2 er et vedtatt prosjekt og Dagslett - E18 er en del av planporteføljen i NTP 2025-2036. Ved utbygging av E134 mener vi at det på sikt må legges til rette for busstrafikk også mot Frogn siden (Ski/Oslo Sørøst). Kommunen tror dette blir mye mer aktuelt</p>
--	---	--

		<p>når løp 2 i Oslofjordforbindelsen står klar, men forbindelsene mellom Ski-Sætre-Follestad-Røyken-Spikkestad-Lierstranda-Drammen sykehus og Drammen, har helt klart et stort potensial.</p> <p>Spikkestadbanen ble spilt til Viken som samlet gav innspill til NTP 25-36.</p> <p>Asker kommune har ved flere anledninger gjort administrative og politiske fremstøt om å samle Asker i en kollektivsone. Dette vil vi fortsette med frem til vi lykkes eller får andre politiske føringer.</p> <p>Asker kommune opplever en god dialog med Ruter, at de er kreative og innovative, men samtidig at budsjettene er strammere enn før covid-19. Mye hjemmekontor gjør det mer krevende å finansiere kollektivtransport. Vi opplever at Ruter ønsker å teste ut nye ting, og Asker kommune har stilt seg ønskende til å være pilotkommune om det trengs, f.eks. på selvkjøring på mindre steder etc. Samarbeid med kollektivtilbydere, blant annet Ruter, er et viktig tema i planen.</p> <p>Båttilbudet har kommunen vist store vilje til å satse på. Dette er også en satsing i temaplanen. Kommunen skal arbeide videre med god og konstruktiv dialog for at fjorden skal bli bedre utnyttet med utslippsfrie reisemidler i fremtiden. Båt utover fylkesgrensen tas også med i dialog med Ruter/Akershus.</p> <p>Parkeringsstrategien i Asker er fastsatt, og følger prinsippet om at det er billigere å parkere der presset er lite.</p> <p>Kollektivtilbudet i Asker er ikke likt i hele kommunen, og det er ikke grunnlag for dette. Markedsgrunnlag og infrastruktur er og vil forbli ulikt. Kommunen tilstreber i dialog med Ruter å</p>
--	--	---

		<p>gi et så bra tilbud som mulig innenfor budsjetttrammene Ruter til enhver tid har å forholde seg til.</p> <p>I forhold til innfartsparkering setter kommuneplanen av arealer til dette, mens temaplanen kan i større grad si noe om hvordan dette skal gjennomføres. Innspillet tas til følge.</p> <p>Når det gjelder innspillet om bakkeplan vs. parkeringskjeller, og midlertidige parkeringsplasser på bakkeplan, er kommunen bevisst på farene ved mer nedbygd areal og mulig nedbygging av verdifull natur. Parkering på bakkeplan fortrinnsvis være «gråe arealer», som allerede er nedbygd.</p> <p>Når det gjelder innspillet rundt Vestre Billingstad tas det til orientering og etterretning. Det er allerede gjort noen mindre justeringer. Prosjektet er ennå ikke ferdig utbygd og erfaringer herfra vil bli tatt med videre i kommunalt arbeid med parkeringsløsninger. Administrasjonen velger å beholde eksempelet om Vestre Billingstad i temaplanen Det er noen få som klager på parkeringsløsningene og tilbakemeldingene er langt fra bare negative. Prosjektet bør ferdigstilles og modnes før endelig konklusjon om parkeringsløsningene her fungerer eller ikke.</p> <p>Med tanke på innspillet om bruk av droner og etablering av droneplasser, er dette en transportform som kan utforskes mer, blant annet innen varelogistikk. Dette er adressert i temaplanens kapittel 6.4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger. Innspillet tas til følge, og temaet tas også inn under strategien «Asker kommune skal være pådriver for at ny teknologi benyttes for å nå målene våre innen samferdsel og mobilitet»</p> <p>Innspillet om nettkapasitet for bygg tas til orientering, og videreformidles til riktige virksomheter i administrasjonen.</p>
--	--	---

		<p>Det spilles inn at side 35-49 bør komprimeres. Innspillet tas til følge og administrasjonen søker å redusere teksten der det er hensiktsmessig. Temaplanen følger Asker kommunes mal for temaplaner som er politisk vedtatt.</p> <p>Innspill om avgrensning i planen med tanke på masseforvaltning tas til følge. Temaplanen endres slik at det kommer tydeligere frem hvordan den avgrenses.</p> <p>Det er flere innspill om en ny strategi om samkjøring. Disse tas til følge og ny strategi er inkludert i temaplanens innsatsområde 1 Reduksjon av transportbehovet: «Asker kommune skal samarbeide med blant annet idrettslag, foreninger og lokalt næringsliv for å stimulere til mer samkjøring»</p> <p>Innspill nr. 33 om massetransport tas til følge og temaplanen oppdateres. Innspill nr. 36 tas til følge og temaplanen oppdateres.</p> <p>Innspill om kapittel 7 Evaluering og rapportering: Temaplan for samferdsel og mobilitet følger Asker kommunes mal for temaplaner, som er politisk vedtatt. Det arbeides kontinuerlig med rutiner for rapportering og evaluering. Årsrapport for 2023 inneholder for første gang en rapportering på de (frem til 2023) vedtatte temaplaner og det vil bli utarbeidet et opplegg for rapportering til folkevalgte organer i 2024.</p> <p>Innspill om kapittel 8.2 sosiale forhold, Tilgjengelighet og deltagelse. Innspillet tas til følge og vi bearbeider avsnittet.</p> <p>Innspill om endring av strategi under innsatsområde 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger: «Asker kommune skal jobbe for faste samarbeidsplattformer med</p>
--	--	---

		<p>myndigheter, næringslivet, innbyggerne og frivilligheten for å dele behov, erfaringer og kunnskap», slik at den også inkluderer tilstøtende kommuner tas til følge.</p> <p>Innspillet om brukerbetaling på Follestad tas til følge.</p>
Fjordveien - Vollen Vel	<p>Innsender mener det er helt nødvendig å ta fjorden i bruk som grønn ferdselsåre dersom Askersamfunnet skal oppnå «bærekraftige og samordnede transportløsninger». Det krever flere avganger på hurtigbåten mellom Slemmestad/Vollen og Aker brygge (B20), samt flere anløpssteder i Asker kommune (i første omgang Sætre).</p> <p>Innsender peker på at potensialet for økt passasjertall for hurtigbåt mellom Oslo og Askerlandet er undervurdert, og kan økes gjennom en rekke tiltak, som for eksempel matebusser.</p> <p>Innsender skriver også at fjorden som sentralt kollektivfelt er det mest miljøvennlige alternativet, med minimale naturinngrep og utslipp, og reduserer belastningen på et allerede overbelastet vegnett.</p> <p>I tillegg foreslår innsender tiltak kommunen kan gjøre for å legge enda mer til rette for at enda flere velger kollektivt sjøveien.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Det er utfordringer på hovedveinettet i kommunen. Det har vært en politisk vilje og ønske om å satse på fjorden som kollektivakse helt siden kommunesammenslåingen.</p> <p>Kommunen satt blant annet av midler til matebusser som del av prøveperiode da båten hadde 5 avganger. Dette ble stoppet på grunn av koronapandemien.</p> <p>Kommunen har også gjennomført mulighetsstudie for Vollen og Slemmestad Brygge og finansiert ny brygge i Slemmestad tilpasset el-infrastruktur og flere båter. Denne bygges nå og skal være ferdig i 2024/2025.</p> <p>Kommunen har vært tydelig i sin dialog med Ruter om ønsket om å satse mer på båt, frekvens og båtanløp, både for pendlere og for fritidsreisende.</p> <p>Tilbudet i dag leveres av Norled på kontrakt gjennom Ruter. Økt tilbud må i utgangspunktet finansieres gjennom Ruter sine budsjetter som vedtas av Oslo og Akershus fylkeskommune.</p> <p>I forhold til tallmateriale i kunnskapsgrunnlaget, er tall på turisme og transport knyttet til dette en faktor vi mangler mye kunnskap om på Askerlandet og som vi tar til etterretning.</p> <p>Vi tar innspillet til orientering og med i dialog med Ruter.</p>
Pilares Eiendom AS	Innsender påpeker to momenter som menes å være	Kommunedirektøren takker for innspillet.

	<p>svært sentrale å hensynta i den videre samferdselsutviklingen i Asker kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Økt kollektivtilbud på Røykenveien og forbindelser til Heggedal • Hurtigere forbindelse på Spikkestadbanen mellom Spikkestad og Oslo S. <p>Innsender legger ved en vurdering av trafikk- og mobilitetsforholdene knyttet til et mulig utbyggingsområde i Heggedal syd.</p>	<p>Det er veldig mange av våre innbyggere som ønsker et bedre kollektivtilbud. Ruter, eid av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Akershus. Asker kommune jobber for at det skal gis økte bevilgninger til å møte utfordringen med kapasiteten på fylkesveinettet.</p> <p>Kommunen har også manglende lenker på gang- og sykkelveinett, spesielt langs fylkesveier i gamle Hurum og Røyken. Dette er en kjent problemstilling, og kommunen jobber for at fylkeskommunen skal prioritere dette. Kommunen ser også på mulighetene for å i noen tilfeller ta finansieringen og planleggingen selv. Det er en generell utfordring med lave budsjetter til ny infrastruktur for fylke og kommune.</p> <p>Når det gjelder Spikkestadbanen er det komplisert. BaneNor har ingen planer om økt frekvens, men legger opp til økt kapasitet i form av nye togsett på sikt. Dette er endringen som ligger i Nasjonal transportplan. Det er også planlagt for økt frekvens og kapasitet fra Asker stasjon, slik at bytter vil være mer tidsbesparende i mange tilfeller. En raskere fremføring av Spikkestadbanen ved å kjøre den inn gjennom hovedtunnelen, ville redusert kapasitet andre steder på tognettet. Dette er en overordnet prioritering fra BaneNOR og jernbanemyndigheten.</p> <p>Innspillet tas til orientering og med inn i dialog med fylkeskommunen, Ruter og BaneNOR.</p>
Utvalg for plan og byggesak	Utvalget stiller seg bak de vedtatte innspill som ble fremmet i utvalg for samfunnstjenester i møte 18.01.24	Kommunedirektøren takker for innspillet og viser til kommentar til innspill fra Utvalg for samfunnstjenester.
Tofte vel og Filtvet vel	Innsender mener at det ikke kommer tilstrekkelig frem i planen at kollektivtilbudet i Asker sør har særdeles stort behov for forbedring. Trekker frem særlig ett tiltak som vi	Kommunedirektøren takker er for innspillet. Kommunen er kjent med utfordringene på hovedveinettet i

	<p>forbedre kollektivtilbudet for beboere i Tofte, Filtvet og Asker sør betraktelig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helårs hurtigferje fra Sætre havn (første prioritet) og andre havner i Asker sør, som Filtvet og Tofte. <p>Innsender peker på flere argumenter for tiltaket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tofte, Filtvet og Asker sør har enormt vekstpotensial – men trenger bedre kollektivtilbud • Skoletransporten til videregående skole har behov for et reelt løft i Asker sør. • Den raskeste, minst belastede og mest miljøvennlige ruten til Oslo fra Asker sør går sjøveien • Helårsrute fra Sætre bør prioriteres tydeligere i temaplanen. Dette er en engangsinvestering som vil tjene innbyggerne ikke bare i Tofte og Filtvet, men i store deler av Asker sør. 	<p>kommunen, og at kollektivtilbudet er til dels mangelfullt sør i kommunen. Det har vært en politisk vilje og ønske om å satse på fjorden som kollektivakse helt siden kommunesammenslåingen.</p> <p>Kommunen satt blant annet av midler til matebusser som del av prøveperiode da båten hadde 5 avganger. Dette ble dessverre stoppet på grunn av Covid-19 pandemien.</p> <p>Kommunen har også gjennomført mulighetsstudie for Vollen og Slemmestad Brygge og finansiert ny brygge i Slemmestad tilpasset el-infrastruktur og flere båter. Denne bygges nå og skal være ferdig i 2024/2025.</p> <p>Kommunen har vært tydelig i sin dialog med Ruter om ønsket om å satse mer på båt, frekvens og båtanløp, både for pendlere og for fritidsreisende.</p> <p>Tilbudet i dag leveres av Norled på kontrakt gjennom Ruter. Økt tilbud må i utgangspunktet finansieres gjennom Ruter sine budsjetter som vedtas av Oslo og Akershus fylkeskommune.</p> <p>Innspillet tas til orientering og med i dialog med Ruter.</p>
Øyvind Engen	<p>Innsender foreslår et alternativt plankonsept basert på en trefasemodell:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Første fase er å beskrive situasjonen for samferdsel i dag. • Andre fase er å identifisere problem og utfordringer, og ut fra det beskrive scenarier for ønskede situasjoner og sette konkrete, målbare mål. • Tredje fase er handlingsfasen. Her skal konkrete, operative gjennomføringsplaner legges og gjennomføres for måloppnåelsen. 	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet. Oppsettet og mal for temaplanene er vedtatt av kommunestyret. Dette for å sikre en enhetlig profil og en lik tilnærming til alle temaplaner. Konkrete tiltak basert på strategier i temaplanen vil det jobbes med når planen iverksettes.</p>
Oslo og Akershus Bedriftsidrettskrets	<p>Innsender spiller inn at planen ikke har noen tydelige prioriteringer mellom de fire innsatsområdene og spør</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p>

	<p>hva Askers mål for sykkelbruk er fremover. Syklister opplever at egne trafikkfelt for sykkel kun er på korte strekk av rutene. Uten tydelige mål om å gjøre prioriteringer er det grunn til å tro at også fremtidige handlingsplaner gir egne sykkelfelt stykkevis og delt - og ikke som del av en helhetlig sykkelplan.</p> <p>Innsender foreslår en tydelig prioritering av noen gjennomgående sykkeltraseer som knytter sammen kommunen som et sammenhengende sykkelveinett. Det foreslås momenter for mer fysisk aktivitet gjennom sykling: Sykkelstrategi, gode sykkeltraseer, sykle til trening og jobb, bruke sykling og løping som oppvarming for videre fysisk aktivitet, forbedring av sykkelparkeringsplasser, hjemmekontorløsninger, fleksibel arbeidstid, kortreiste arbeidsplasser, premiering til ansatte som sykler til jobb og delta på Sykle til jobben aksjonen.</p>	<p>De fire innsatsområdene i temaplanen er alle prioriterte områder innen samferdsel og mobilitet i Asker kommune. Å øke sykkelandelen på reiser er et satsingsområde i kommunen. Det jobbes i dag med en sykkelplan for kommunen hvor vi blant annet ser på hvilket sykkelssystem vi skal ha på hvilke strekninger. Det sees blant annet på økonomi og areal når dette planlegges. Momentene som foreslås tas med videre i arbeidet og i samarbeidet med lokalt næringsliv og foreninger. Flere tiltak er ivaretatt i Asker kommunes «Grønn reiseavtale», og vi ønsker at lokalt næringsliv blir inspirert til å gjøre lignende for sine ansatte. Holdnings- og adferdsskapende arbeid er viktig for å øke sykkelandelen og er ivaretatt i innsatsområde 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger. Innspillet tas til orientering.</p>
<p>Anne Sofie Riseng</p>	<p>Innsender foreslår å opprette en pendlerbåt/passasjerbåt mellom Tofte og Son.</p> <p>Skriver at det er vanskelig å pendle kollektivt fra Tofte, og de fleste pendlere fra Tofte derfor bruker bil. Flere utbyggere ser til Tofte, behov for bedre kollektivløsninger.</p> <p>Innsender foreslår en løsning hvor båt til Son kombineres med videre kollektivt til Oslo med Follobanen, og at et slikt båttilbud vil komme mange til gode.</p>	<p>Kommunedirektøren takker er for innspillet.</p> <p>Kommunen er kjent med utfordringene på hovedveinettet i kommunen, og at kollektivtilbudet er til dels mangelfullt sør i kommunen. Det har vært en politisk vilje og ønske om å satse på fjorden som kollektivakse helt siden kommunesammenslåingen.</p> <p>Kommunen satt blant annet av midler til matebusser som del av prøveperiode da båten hadde 5 avganger. Dette ble stoppet på grunn av koronapandemien.</p> <p>Kommunen har også gjennomført mulighetsstudie for Vollen og Slemmestad Brygge og finansiert ny brygge i Slemmestad tilpasset el-infrastruktur og flere båter. Denne bygges nå og skal være ferdig i 2024/2025.</p> <p>Kommunen har vært tydelig i kommunikasjon om ønske om å</p>

		<p>satse mer på båt, både med tanke på frekvens, båtanløp, for pendlere og for fritidsreiser, hvor Sætre og Lysaker (Filtvedt har sommerrute) peker seg ut som de mest aktuelle hvis en får til en økt satsing på kollektiv på fjorden.</p> <p>Pendlerbåt mellom Tofte og Son er et spennende innspill som vi tar med videre i arbeidet.</p> <p>Tilbudet i dag leveres av Norled på kontrakt gjennom Ruter. Økt tilbud må i utgangspunktet finansieres gjennom Ruter sine budsjetter som vedtas av Oslo og Akershus fylkeskommune.</p> <p>Kommunen tar innspillet til orientering og med i dialog med Ruter.</p>
<p>Carl Fredrick Korsnes</p>	<p>Innsender sender inn innspill om helårsavgang på ferge fra Sætre. Oppfordrer kommunen til å legge til rette for at Asker syd kan tiltrekke flere tilflyttere gjennom å forplikte seg til å opprette helårsavganger på ferge fra Sætre. I tillegg inkludere Filtvet som mulig destinasjon for helårsferge i fremtiden.</p> <p>Innsender opplever at problemet med pendling til Oslo ikke er avstanden, men mangelen på et reelt kollektivtilbud inn til hovedstaden.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Kommunen er kjent med utfordringene på hovedveinettet i kommunen, og at kollektivtilbudet er til dels mangelfullt sør i kommunen. Det har vært en politisk vilje og ønske om å satse på fjorden som kollektivakse helt siden kommunesammenslåingen.</p> <p>Kommunen satt blant annet av midler til matebusser som del av prøveperiode da båten hadde 5 avganger. Dette ble dessverre stoppet på grunn av Covid-19 pandemien.</p> <p>Kommunen har også gjennomført mulighetsstudie for Vollen og Slemmestad Brygge og finansiert ny brygge i Slemmestad tilpasset el-infrastruktur og flere båter. Denne bygges nå og skal være ferdig i 2024/2025.</p> <p>Kommunen har vært tydelig i kommunikasjon om ønske om å satse mer på båt, både med tanke på frekvens, båtanløp, for pendlere og for fritidsreiser, hvor Sætre og Lysaker (Filtvedt har sommerrute) peker seg ut som de mest aktuelle hvis en</p>

		<p>får til en økt satsing på kollektiv på fjorden.</p> <p>Tilbudet i dag leveres av Norled på kontrakt gjennom Ruter. Økt tilbud må i utgangspunktet finansieres gjennom Ruter sine budsjetter som vedtas av Oslo og Akershus fylkeskommune.</p> <p>Hvis flere unge flytter til Asker syd og det etableres en bedre hurtigbåtforbindelse er det vinn-vinn for Asker kommune.</p> <p>Vi tar innspillet til orientering og med i dialog med Ruter.</p>
Asker kulturråd	<p>Innsender skriver at et godt kollektivtilbud og tilgjengelige parkeringsplasser er et viktig verktøy for utviklingen av et godt kulturliv i kommunen.</p> <p>Innsender peker spesifikt på tre viktige momenter for fremtidens samferdselsløsninger: gode gang- og sykkelveier, kollektivtransport med billigere billetter, sømløse overgangsordninger og hyppigere avganger og tilstrekkelig antall parkeringsplasser ved skoler, kulturlokaler og andre formålsbygg. Innsender mener kollektivknutepunkt i Slemmestad sentrum og ved tunnelåpningen E134/Oslofjordtunnelen må på plass.</p> <p>Innsender viser i innspillet til temaplanene for medborgerskap og kultur. Transport er et vesentlig premiss for utviklingen av kulturlivet i Asker.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill og tar det til orientering.</p> <p>Asker kommune er opptatt av at det skal legges til rette for kortreiste ferie- og fritidsaktiviteter og at kulturarenaer etableres i kommunens sentre. Gode gang- og sykkelveier og tilrettelegging for mer bruk av sykkel og annen mikromobilitet er ivaretatt i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet. Ved å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektivt for de som har mulighet, vil det også frigjøres plass på veiene og parkeringsanlegg for de som virkelig har behov for bil.</p> <p>Kommunen er helt enig i at Slemmestad må bli et kollektivknutepunkt som fungerer, både rettet mot Rortunet og forbindelser sydover og Slemmestad Brygge og fergekaien. Kommunen jobber i dialog med fylket og Ruter for å sikre dette.</p> <p>Ved utbygging av E134 mener kommunen at det på sikt må legges til rette for busstrafikk også mot Frogn-siden (Ski/Oslo Sørøst). Dette vil sannsynligvis bli mer aktuelt når løp 2 i Oslofjordforbindelsen står klar, men forbindelsene mellom Ski-Sætre-Røyken-Spikkestad-Lierstranda og Drammen, har</p>

		<p>helt klart et potensial.</p> <p>Asker kommune jobber kontinuerlig for knutepunktet Asker sentrum. Den største utfordringen her er bussfremkommeligheten til Asker stasjon. I Sætre planlegges det ny terminal.</p> <p>Kommunal finansiering av kollektivtrafikk vil kreve politiske prioriteringer av dette, og bør foregå i samarbeid med Ruter med tanke på betalingssystemer mm.</p> <p>Resterende innspill angående kollektivtrafikken tas med i dialog med Ruter.</p>
Asker Idrettsråd	<p>Innsender mener temaplanen kunne vært mer ambisiøs, da den ikke foreslår konkrete løsninger. Påpeker at problemstillingene og målene i temaplanen krever langsiktig planlegging og samhandling for å danne gode vaner, noe som bør startes med allerede nå. Fysisk aktivitet er en faktor for helsefremmende arbeid. Innaktivitet er en av de ti store folkehelse-utfordringene i Norge.</p> <p>Viser til samarbeid mellom Asker kommune og Asker Idrettsråd om felles prosjekt om reduksjon av klimafotavtrykk.</p> <p>Innsender anbefaler å foreta prioriteringer mellom de fire innsatsområdene, og mener vi må ha et konkret mål for økt andel reiser på sykkel. Innsender foreslår at det videre arbeidet med planen henter inspirasjon fra arbeidet med å etablere en kyststi langs hele vår kystlinje og anvender dette på den delen av transportplanen som omhandler sykling</p> <p>Innsender trekker frem noen momenter for å bruke</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>De fire innsatsområdene er alle prioriterte i arbeidet med samferdsel og mobilitet i Asker kommune. Videre prioriteringer innenfor disse områdene gjøres i arbeidet med oppfølging av planen. Konkrete tiltak og aktiviteter tas med videre i arbeidet.</p> <p>Viktigheten av folkehelse og fysisk aktivitet tas til følge. Ny strategi legge inn i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet: " Asker kommune skal tydeliggjøre verdien av fysisk aktive hverdagsreiser og helseeffektene dette gir."</p> <p>Prosjektet med Asker Idrettsråd om å redusere klimafotavtrykk fra lag og foreninger håper vi kan føre til innovative løsninger og passer godt med temaplanens innsatsområder og strategier.</p> <p>Forslag til tiltak for å øke sykkelandelen på reiser tas med videre i arbeidet. Noen av forslagene er allerede innarbeidet i kommunens «Grønn reiseavtale for ansatte».</p> <p>Å ha fokus på klimafotavtrykk og gode reisevaner i</p>

	<p>sykling som et verktøy for å øke fysisk aktivitet: Sykkelstrategi, gode sykkeltraseer, sykle til trening og bruke sykling eller løping hjemmefra til idrettsarena/idrettshall som oppvarming for trening og konkurranser. Innsender foreslår også tiltak som ikke er idrettsrelatert: bedre sykkelparkeringstilbudet, muliggjøre valg mellom bilparkering og sykkelparkering i arealplanleggingen og premiering til ansatte som sykler til jobb.</p> <p>Innsender foreslår tiltak for å redusere bilkjøring: Bedre kollektivtilbud, fritidsbusser, skibusser, samkjøring, større fokus på mindre reising i idretten</p> <p>Innsender foreslår tiltak knyttet til arealplanlegging med mål om redusert klimafotavtrykk: Strategisk lokalisering av idrettsanlegg i nærmiljø, infrastruktur på plass først, tilstrekkelig kapasitet for lagring av aktivitetsutstyr.</p>	<p>arealplanlegging er avgjørende. Kommunen jobber kontinuerlig for å sikre tilstrekkelig areal blant annet til system for gående og syklende.</p> <p>Innspillet oversendes også virksomhet for idrett og friluft og temaplanansvarlig for temaplan arbeidsgiverpolitikk.</p> <p>Innspill om skibusser, fritidsbusser, kollektivtrafikk generelt og samkjøring tas til orientering og med i videre dialog med Ruter og eventuelt andre kollektivselskaper.</p>
<p>Asker Næringsforening</p>	<p>Innsenders fokus ligger på forbedring av kollektivtransport og parkeringsløsninger, med mål om å effektivisere samferdsel og mobilitet mellom kommunes nordlige og sørlige deler, også med tanke på tilreisende til kommunen.</p> <p>Innsender skriver at planen må omfavne diverse transportalternativer, med et særlig fokus på å forbedre tilbudet i mindre betjente områder i Asker syd.</p> <p>Det anbefales etablering av effektive kollektivknutepunkter i Sætre og Asker sentrum.</p> <p>Bør ha fokus på å øke veikapasiteten og opprettholde fokus på E18 til Drengsrud, E134. Adressere spesifikke flaskehals, som lyskrysset i Heggedal.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspillet.</p> <p>Kommunen er kjent med utfordringene på hovedveinettet i kommunen, og at kollektivtilbudet er til dels mangelfullt sør i kommunen. Kommunen er i tett dialog med Ruter om prioriteringer fremover, og har fokus på dette samarbeidet i temaplanen.</p> <p>Asker kommune jobber kontinuerlig for knutepunktet Asker sentrum. Den største utfordringen her er bussfremkommeligheten til Asker stasjon. I Sætre planlegges det ny terminal.</p> <p>Med tanke på eksisterende trafikkutfordringer og veikapasitet på fylkesveiene, er dette i temaplanen ivare tatt i strategi omhandlende samarbeid med blant annet Akershus fylkeskommune som er veieier.</p>

	<p>Viktig å fortsette utbygging av sykkel- og gangveier. Asker næringsforening oppfordrer Asker kommune til å delta aktivt i Sykle til jobben kampanjen. Viktig å sikre gode parkeringsløsninger for sykkel, blant annet sikre sykkelhoteller ved overgang til kollektivtrafikk. Behov for forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter, spesielt under vinterforhold.</p> <p>Det anbefales en sterk satsing på miljøvennlige transportmidler og infrastruktur, KI baserte trafikkestyringssystemer og andre løsninger muliggjort av ny teknologi som selvkjørende kjøretøy. Det bør investeres i nye former for parkering.</p> <p>Innsender peker på at det må videre tilrettelegges for hurtigbåt på Oslofjorden, inkludert tilhørende infrastruktur og korresponderende kollektivløsninger.</p> <p>Innsender oppfordrer kommunen til å utvise initiativ og finne midlertidige løsninger for kollektivtrafikken i påvente av at fylkeskommunen overtar ansvaret for å møte utfordringene knyttet til finansiering.</p> <p>Det er avgjørende å inkludere lokalbefolkningen og næringslivet i planleggingsprosessen.</p>	<p>I forbindelse med planoppstart for nytt nærsenter på Gjellum (Coop Heggedal) er forslagsstiller pålagt å utrede trafikksituasjonen i dette området inklusiv lyskrysset mellom Røykenveien og Heggedalsveien med fokus på sikkerhet for myke trafikanter.</p> <p>E18 Vestkorridoren etappe 3, som går fra Nesbru til Drengsrud, er ikke med i stortingsmelding Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022–2033, som har en innretning regjeringen mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren.</p> <p>Etappe 2, som går fra Ramstadsletta i Bærum til Nesbru i Asker, er tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold. En utvidelse av E18 med etablering av sammenhengende 3 felt på hele strekningen fra Holmen til Asker kan være et aktuelt tiltak som det jobbes med uavhengig av E18 Vestkorridoren.</p> <p>Kommunen jobber videre for ny E18.</p> <p>Ferdigstillelse av nytt tunnellop for E134 Oslofjordforbindelsen vil bidra til å løse utfordringer knyttet til</p>
--	---	--

		<p>trafiksikkerhet, regularitet og krav i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Utbygging av E134 Dagslett–E18 i planperioden vil også bidra til å løse utfordringer knyttet til fremkommelighet. Oslofjordtunnelen byggetrinn 2 er et vedtatt prosjekt og Dagslett - E18 er en del av planporteføljen i NTP 2025-2036.</p> <p>Fokuset på gang- og sykkelsystemet i Asker er stort i temaplanen. Gjennom økning av sykkelandel på reiser er også sykkelparkering og trafiksikkerhet for myke trafikanter et fokusområde for kommunen blant annet gjennom strategien under innsatsområde 3 Kvalitet på kommunale veianlegg: " Asker kommune skal øke trygghet og trafiksikkerhet på veiene, med hjertesoner og andre trafiksikkerhetstiltak" og gjennom strategien under innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet: «Asker kommune skal jobbe aktivt for å utvikle veinettet og infrastrukturen for de som går og sykler, gjennom utbygging og økt satsing på drift og vedlikehold»</p> <p>Kommunen har vurdert deltagelse i Sykle-til-jobben kampanjen. Kostnaden for å bli med er en stor del av driftsbudsjettet på sykkel, og det er vurdert at vi kan få mer ut av budsjettet på andre måter.</p> <p>Innenfor kommunens handlingsrom ønsker vi å utforske innovative og nyteknologiske løsninger med tanke på blant annet parkering og smart trafikkstyring. Det er fokus på å legge til rette for miljøvennlige kjøretøy og bruk av smart trafikkstyring, blant annet gjennom arealplanlegging. Dette er ivaretatt i Innsatsområde 2 og 3.</p> <p>Det har vært en politisk vilje og ønske om å satse på fjorden som kollektivakse helt siden kommunesammenslåingen. Kommunen har vist vilje til å sette av midler utover sitt</p>
--	--	--

		<p>ansvarsområde for å få dette til. Flere ruter, flere anløp og bedre frekvens jobbes det for å få til på sikt i samarbeid med Ruter. Innspillet tas med i samarbeidet.</p> <p>Inkludering av lokalbefolkningen og næringslivet er ivaretatt i innsatsområde 4 Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger.</p>
<p>Naturvernforbundet i Asker</p>	<p>Innsenders viktigste innspill til planen er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verden er i en klima- og naturkrise og utslippene må reduseres. Tiltakene må iverksettes nå, og befolkningen må venne seg til endringer for å få dette til • Veinettet og biltrafikken tar stor plass og har mange negative sider. Flere må over på kollektivtransport, sykkel eller ganger for å begrense trafikkveksten. <p>Innsender peker på forbruksbasert klimaregnskap og at dette vil være svært viktig for å måle effekten av tiltak.</p> <p>Innsender skriver at man ikke kan bygge seg ut av utfordringene, og at arealbruk, stedsutvikling og styrking av knutepunktene er nøkkelen til å redusere transport. Innsender er enig i at det er nødvendig med redusert transportbehov og en begrensning i bilbruk og at det må vurderes tiltak i alle typer transport.</p> <p>Andre elementer som trekkes frem for å redusere transportbehovet er endring av holdninger og vaner og restriksjoner på biltrafikken, blant annet tilgang til parkering.</p> <p>Det stilles spørsmålstegn ved om det er fornuftig å gjøre om kontorer til bolig i Asker med tanke på kortreiste arbeidsplasser og ved utbyggingen i Slemmestad med tanke på trafikkutfordringene på Slemmestadveien og kollektivløsninger.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Det mer flere elementer i innspillet som allerede er ivaretatt i temaplanen.</p> <p>Når det gjelder forbruksbaserte utslipp har vi et høyt fokus på dette i kommunen og bærekraftig forbruk er et eget innsatsområde i temaplan handling for klimaendringer. Det er også et høyt fokus på karbonlagring i naturen og temaet har fått et eget innsatsområde både i temaplan handling mot klimaendringer og temaplan naturmangfold. Kommunen skal i gang med et karbonregnskap for å få en oversikt over hvor mye karbon som er lagret i arealene, slik at vi kan følge utviklingen over tid og unngå tiltak som bidrar til høyt karbontap fra arealene.</p> <p>Kommunen stiller seg bak flere av innspillene om kollektivtransporten og har jevnlig dialog med kollektivtilbyderne i kommunen, hvor vi tar disse med oss.</p> <p>Det er også et fokus på samkjøring og bildeling i kommunen, og vi har et ønske om å gjøre mer på disse områdene framover.</p> <p>Når det gjelder innspillet om at arbeidsgiverne kan tilby gratis månedskort kan vi fortelle at kommunen i 2022 innførte ordningen "grønn reiseavtale" som innebærer at ansatte kan få betalt ekstra for å inngå avtale om å ikke kjøre bil til jobb</p>

	<p>Utfordringene med elbiler trekkes frem, både med tanke på at de er energikrevende og at tunge elbiler bidrar til mer støy, støv og mikroplast. Elbiler tar også like mye plass på veien som ordinære biler. Ladestrategi er også et tema som nevnes.</p> <p>Innsender mener at sykkel kunne ta over mye av biltransporten og det må være et mål å øke bruke av sykkel i nærmiljøet. Virkemidler i denne sammenheng kan være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang og sykkelveier i soner rundt nærsentre og knutepunkt • Krav om tjenlige areal for sykkelparkering i nye bygg, gjerne med muligheter for vask og vedlikehold av sykkel • Gode og sikre parkeringsmuligheter i nærsentre og ved sørvistilbud • Parkeringsløsninger der man tør sette fra seg dyre elsykler • Gjøre det mer attraktivt for barn å sykle til skolen, i stedet for å bli kjørt • Krav om betaling på alle parkeringsplasser i sentre og i knutepunkt <p>Innsender mener det er et økende problem med hurtige og tunge elsykler på fortau, og i noen grad også på gang- og sykkelveier. Dette øker faren for påkjørsel og skader. Planen må drøfte dette problemet. Opplæring og holdningsendring, men helst egne sykkelfelt i veibanen, spesielt på hovedtraseene. I hovedtraseene spesielt se på løsningene i kryss og rundkjøringer og ha fokus på brøyting og strøing.</p> <p>Det trekkes frem at kollektivtrafikk må være mer attraktivt</p>	<p>mer enn én gang i uka. Her ønsker vi også på sikt å få med oss privat næringsliv.</p> <p>Kommunen er for øvrig enige i at det ikke er tilstrekkelig med en overgang til elbiler dersom vi skal bli et lavutslippssamfunn. Kommunen har derfor et sterkt fokus på å redusere behovet for transport. Arbeidet med å få flere over på kollektivtransport, sykkel og ganger er ivaretatt i innsatsområdene 1 og 2: Reduksjon av transportbehovet og Aktiv og grønn mobilitet.</p> <p>De satses på økning av sykkelbruk på reiser i temaplanen. Virkemidlene som foreslås i innspillet tas med videre i arbeidet med oppfølging av planen.</p> <p>Innspill om trafiksikkerhet tas med videre i temaplanarbeidet og i arbeidet med trafiksikkerhetsplan. Innspill om klimatilpasning tas også med videre.</p> <p>Innspill om nye utfordringer ved økt bruk av elsykkel er tatt til følge og adressert i innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet.</p> <p>Innspill til parkeringsdekning tas til orientering. Regulering av parkering er et virkemiddel som adresseres i innsatsområde 1: Reduksjon av transportbehovet. Holdningsskapende arbeid adresseres i innsatsområde 4: Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger.</p> <p>E18 Vestkorridoren etappe 3, som går fra Nesbru til Drengsrud, er ikke med i stortingsmelding Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 som ble godkjent i statsråd 22. mars 2024. Meldingen ble lagt frem ett år tidligere enn vanlig praksis tilsier, og avløser Nasjonal transportplan 2022–2033, som har en innretning regjeringen</p>
--	---	--

	<p>enn å kjøre bil, og flere virkemidler for å få til dette foreslås.</p> <p>Nevner utfordringer med veisystemene blant annet i form av at de er arealkrevende, barrierer og kilde til støv og støy. Foreslår at kommunen bør overta flere boligveier.</p> <p>Bekymret for økt fart og større biler. Ønsker fokus på fartsdempende tiltak, spesielt ved skoler og mener det er viktig at barn får trafikkopplæring gjennom og gå og sykle til skolen.</p> <p>Kommunen bør planlegge for mer nedbør, vurdere tiltak for redusert piggdekkbruk og vurdere gatevarme opp mot energibruk.</p> <p>Skriver at utvidelse av E18 og E134 vil øke kapasiteten og «stjele» passasjerer fra buss, tog og sykkel. Trekker frem arbeidspendling til andre steder enn Oslo og viktigheten av kollektivtilbud også til disse.</p> <p>Alternativer til biltransport gir et stort pluss for folkehelsen. Innsender har registrert at det klages på for lite parkeringsplasser ved nyere boliger og næringsområder og mener dette krever holdningsendring og er noe man må venne seg til i tiden framover.</p>	<p>mener ikke er realistisk. Regjeringen mener at denne forutsetter et omfang av utbygging av store investeringsprosjekter som, med rammebetingelsene vi nå står overfor, ikke legger til rette for langsiktig og strategisk styring av sektoren.</p> <p>Etappe 2, som går fra Ramstadsletta i Bærum til Nesbru i Asker, er tatt ut av planporteføljen og flyttet over til en ny utviklingsportefølje. Det er ikke rom for å realisere prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje i sin nåværende form i 12-årsperioden. Det vil likevel kunne være aktivitet på strekningene i perioden. Eksempelvis kan det være aktuelt å løse noen av utfordringene ved vurdering av rimeligere løsninger, bruk av ny teknologi, eller forsterket drift og vedlikehold.</p> <p>Ferdigstillelse av nytt tunnellop for E134 Oslofjordforbindelsen vil bidra til å løse utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, regularitet og krav i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften. Utbygging av E134 Dagslett–E18 i planperioden vil også bidra til å løse utfordringer knyttet til fremkommelighet. Oslofjordtunnelen byggetrinn 2 er et vedtatt prosjekt og Dagslett - E18 er en del av planporteføljen i NTP 2025-2036.</p> <p>Fordeler ved aktive hverdagsreiser for folkehelsen er ivaretatt under innsatsområde 2 Aktiv og grønn mobilitet.</p>
Victor Iversen	<p>Innsender kan ikke se at formuleringen i pkt. 3.4 sikrer en nødvendig åpen politisk behandling av mer omfattende eller inngripende oppdrag/tiltak.</p> <p>Innsender forespør om trafiksikkerhetsplanene erstattes av temaplanen, i så fall må flere trafiksikkerhetsutfordringer inn i planen. Påpeker at manglende trafiksikkerhet mellom lokalsenter og</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Innspillet om politisk behandling av omfattende tiltak tas til orientering. Det er opp til de folkevalgte å vedta oppfølging av planen etter den er vedtatt. Utenom enkelte ikke-prinsipielle tiltak skal alle andre tiltak behandles politisk.</p> <p>Temaplan Samferdsel og mobilitet erstatter ikke</p>

	<p>nærsenter kan være hinder for grønn mobilitet. Dersom det tar tid med gangveier og fortau, så anbefales alternative trafikksikringstiltak. Også der det allerede er adskilt, men behov.</p> <p>For trafikksikkerhetstiltak på fylkesveier spilles det inn at Statens vegvesen politisk og administrativt må utfordres på premissene for vurdering av lokale trafikksikkerhetstiltak. Målsettingen må være en modell for et samarbeid som gir langt mere smidighet og større rom for aksept av lokale trafikksikkerhetsinnspill.</p>	<p>trafikksikkerhetsplanen, den vil komme i tillegg. Innspillet tas til følge og det tas inn en tydeligere henvisning til dette i temaplanen. Innspillet om alternative trafikksikringstiltak, der det tar tid med gangveier og fortau, er et godt innspill som tas med videre. Det tydeliggjøres videre i planarbeidet.</p> <p>Eierskap og ansvar for fylkesveiene ligger hos Akershus fylkeskommune, men det vil jobbes videre med innspill og samarbeidsform for å fremme lokale trafikksikkerhetsløsninger.</p>
Ruter	<p>Innsender ønsker å bidra inn i byutviklingen av Asker ved å gi innbyggerne et robust kollektivtilbud som gir bevegelsesfrihet for alle.</p> <p>Viser til at fremkommelighet er et viktig premiss kollektivtrafikken og har mulighet til å bistå med å oppdatere fremkommelighetsdata framover.</p> <p>Peker på viktigheten av reguleringsplasser, vendemuligheter og innfartsparkering. For innfartsparkeringer er det viktig å tenke på beliggenhet.</p> <p>For det kommunale veianlegget pekes det på at gatenettet må ha bredder til å kunne betjenes av fremtidige busslinjer og viktigheten av vinterdrift.</p> <p>Innsender bidrar gjerne med kunnskap rundt passasjertall, reisetider og kost/nytte.</p> <p>Støtter strategien om å opprettholde de faste møtene mellom kommunen og Ruter.</p> <p>Innsender viser til tall om mikromobilitet som tilsier at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Større andel mikromobilitetsturer erstatter bilturer i 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Kommunen opplever et godt samarbeidet med Ruter. Det er en stor fordel å dele kunnskap mellom kommunen og Ruter for å sikre riktige prioriteringer innen kollektivtilbudet.</p> <p>Kommunen tar med innspillet om regulering og vendekapasitet til orientering og i videre samarbeid med Ruter</p> <p>Kommunen imøteser gjerne en dialog og samarbeid om utvikling av innfartsparkering i hele Asker.</p> <p>Vi tar med innspillene om bredder på kommunale og vinterdrift av bussveier. Kommunen ønsker også et godt samarbeid om dette, og vil også nevne at dekkutrustning er viktig for fremkommelighet for bussene.</p> <p>Kunnskapsgrunnlaget vil suppleres med tallene om mikromobilitet som presenteres.</p> <p>Kommunen tar med seg innspillet videre i vurderingen av mikromobilitetstilbud i Asker kommune fremover.</p>

	<p>Asker enn i Bærum og Oslo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mikromobilitet mater og avlaster kollektivtransport • Brukerne reiser med mikromobilitet på tvers av kommunegrenser • Mikromobilitet forbedrer mobiliteten i Asker kommune 	
Lier kommune	<p>Innsender foreslår ett kapittel/avsnitt knyttet til et kommunesamarbeid for å finne frem til et effektivt og sammenhengende samferdselsnett på tvers av kommunegrensene.</p>	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Samarbeid mellom kommunene er et viktig satsingspunkt. Strategien om faste samarbeidsplattformer er oppdatert til å også inkludere tilstøtende kommuner.</p>
Bærum kommune	<p>Innsender ser det som positivt at Asker har utarbeidet temaplanen og med det viser hva kommune mener er viktig å prioritere innen transport og mobilitet.</p> <p>Innsender kjenner seg igjen i svært mange av utfordringene, problemstillingene, satsingsområder og strategier som Asker har identifisert og prioritert.</p> <p>Trekker frem at bybåndet vest for Oslo utgjør en helhet og utvikling av transport og mobilitet bør derfor sees i helhetlig sammenheng.</p> <p>Ønsker mer samarbeid på tvers av kommunene særlig med tanke på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bussens fremkommelighet • Plass til sykkel og gående • Fylkesveiene, og finansiering av tiltak på disse • Bestillingstransport 	<p>Kommunedirektøren takker for innspill.</p> <p>Samarbeid mellom kommunene er et viktig satsingspunkt. Strategien om faste samarbeidsplattformer er oppdatert til å også inkludere tilstøtende kommuner. Å ta opp igjen det etablerte samarbeidet følges opp i videre arbeid.</p>

From: "Flaaten" <flaatvin@online.no>
Sent: Thu, 13 Apr 2023 16:55:38 +0200
To: "magnh-as@online.no" <magnh-as@online.no>; "st-wettre@gmail.com" <st-wettre@gmail.com>; "annext@gmail.com" <annext@gmail.com>; "walter.qvam@sintef.com" <walter.qvam@sintef.com>; "Postmottak Asker kommune" <Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Cc: "annext@online.no" <annext@online.no>; "Erling Guderud" <Erling.Guderud@asker.kommune.no>; "Torleiv Ole Rognum - Politiker-2019" <Torleiv.Ole.Rognum@politiker.aker.no>; "Håvard Vestgren - Politiker-2019" <Havard.Vestgren@politiker.aker.no>; "karin.woldseth@gmail.com" <karin.woldseth@gmail.com>
Subject: Vs: Temaplan Samferdsel A.K.
Categories: Karoline

----- Opprinnelig melding -----

Emne: Temaplan Samferdsel A.K.

Dato: Thu, 13 Apr 2023 11:08:01 +0000

Fra: "Flaaten" <flaatvin@online.no>

Til: martin.martinsen@asker.kommune.no, mari.gabrielsen@asker.kommune.no

Kopi: lisbeth.stokke.fjeldly@asker.kommune.no,

ragnar.sand.fuglum@asker.kommune.no, lene.conradi@asker.kommune.no,

monica.bratlie@politiker.aker.no

Samarbeid mellom innbyggerne og Asker Kommune bir særdeles viktig i årene fremover.

UTFORDRINGSBILDET ER AT KOMMUNENE IKKE MAKTER ALT OPTIMALT ALENE MHT TIDSPERSPEKTIV OG ØKONOMI.

Den størstse ubenyttede ressurs i Samfunnet fremover er de mange seniorer - tidligpensjonerte som ønsker å bidra med sin arbeidskraft til beste for Lokalsamfunnene.

De arbeider generelt Frivllig og ønsker ingen godtgjørelse.

Den norske Dugnadsånden .

Mange ser på dette som en form for " pay-back" etter et langt og godt arbeidsliv i Norge med vårt liberalt demokratiske styresett.

Da gjelder det for kommunene å finne omforente løsninger hvor personer med lang erfaring og kunnskap kan benyttes

til å løse praktiske oppgaver i nærområdene.

I denne sammenheng antar jeg at Temaplanen først og fremst gjelder drift og vedlikehold av det kommunale veinettet sommer som vinter, samt trafikkale og sikkerhetsmessige utfordringer i Asker Kommune.

Fra det området undertegnede kjenner godt kan nevnes at Asker S. & Omegn vel deltar lokalt i mye vedlikeholdsarbeide spesielt i sommerhalvåret, i tillegg til at Vellet fortsatt drifter 3 velveier i Asker Sentrum.

En oversikt viser at de valgte styremedlemmene i Vellet i 2022 benyttet ca. 3.200 t av sin fritid til frivillig gratis arbeide til beste for lokalmiljøene i Asker.

Her kunne sikkert mer vært utført og spesielt ifm lokale kommunale veier både sommer og vinter, som vil kunne gi rimeligere vedlikeholdsløsninger for A.K i trange økonomiske tider, samt frigjøre evt. midler til nødvendige investeringer.

I vårt nærområde er det mange som daglig stiller opp med å hjelpe naboer og andre trengende ifm vintervedlikehold, strøing og forefallende oppgaver for eldre og funksjonshemmede.

Og det er flere av oss som hver dag henter matvarer og leverer til institusjoner og trengende - bl.a. Frelsesarmen som gjør en uvurderlig innsats.

Mitt budskap er : Skal pengene rekke til å løse alle lovpålagte og andre viktige samfunnsoppgaver, må offentlig / privat samarbeide i praksis styrkes betraktelig. Og fremfor alt - samarbeide/samspill og ikke TVANG.

Det holder ikke bare med vedtak som ikke følges opp.

Hilsener
Nils H.Flaaten

Handy : 4830.1005.



Asker kommune
post@asker.kommune.no

Vår dato
2023-04-18

Temaplan samferdsel og mobilitet

Nedenfor følger innspill fra Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening, riktignok ikke i prioritert rekkefølge:

I all planlegging, både overordnet som detaljplanlegging, bør følges av 0-visjonen som ledestjerne.

«Prioriterings trekanten» der gange, sykkel og kollektiv er øverst i nevnte trekant og bilen nederst, må følges på alle planleggingsnivåer.

Unngå satelittutbygging som er bilbasert. Prioriter kollektivknutepunkt. Ha søkelys på alle former for kollektivtilbud, det være seg bane, buss eller båt. Viktig da er tilgjengelighet, punktlighet, frekvens, prissoner/takst, kapasitet/fleksibilitet, samkjøring, dimensjon på aktuelle kjøretøy tilpasset eksisterende veistandard m.m.

Sikre tilstrekkelige arealer allerede i overordnet planlegging som i framtiden kan nyttes til moderne gang-/sykkeltilbud (separering av fotgjengere og syklistere). Arbeide for at el-sykkel har samme avgiftslettelser, gratisparkering m.m. som el-bil. Være til enhver tid åpen for ny teknologi (selvgående biler, førerløse busser m.m.) allerede i tidlig planlegging.

Start planleggingen ved målet og så jobbe seg bakover til i dag. Det gjør det lettere og nå realistiske mål, ferdig til rett tid og kostnad på den måten.

Vennlig hilsen,

*Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening
Faggruppen*

Sendes kun som e.post



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Lauritz	
Etternavn Alling-Lem	
Adresse Høymyrmarka 18	
Postnr. 1391	Poststed Vollen
Mobilnr. 92437290	E-postadresse lauritz.alling@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Grønn reiseavtale for kommunalt ansatte i Asker sentrum evalueres høsten 2023. Den bør utvides til å gjelde hele kommunen. Før kommunesammenslåing var sykkel et satsningsområde i Røyken. De kalte det en sykkelbygd og det skulle bli tilrettelegging og tilskuddsordninger. Utbygging av sykkelfelt er dyrt og fykesveier kompliserer det har jeg hørt. Tilskuddsordning derimot bør være overkommelig. Etter kommunesammenslåing ble tilskuddsordningen begrenset til 1 km omkrets fra Asker stasjon og dermed null til gamle Røyken. På min arbeidsplass i Hjemmesykepleien Slemmestad er det langt under målsetningen på 8% som går eller sykler til jobb selv om dusj og sykkelstativ er på plass. Håper evalueringen fra prosjektet i Asker viser effekt og at det videreføres og utvides.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - høringsvar


Innsender		
Innsender er: Privatperson		
Privatperson:		
Fornavn og ev. mellomnavn Tor Erling		
Etternavn Gransæther		
Adresse Børsandveien 1		
Postnr. 3475	Poststed Sætre	
Mobilnr. 91801577	E-postadresse tor@eple.no	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringsvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringsvar Jeg mener Temaplanen ikke inneholder tilstrekkelig konkrete tiltak. I planen er følgende pkt sentralt: «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» Konkret tiltak: Få pendlere og andre over på buss i søndre del av kommunen. Hvordan? Stor pendlerparkering (vi kommer ikke utenom bil hit) på 134/Sætre-Storsand. Ekspressbuss direkte til fire destinasjoner: Oslo via E6, ikke via Asker sentrum!! Storsand-Oslo: 38 minutter via E6 Drammen Asker sentrum Ski For at tiltaket skal virke må det være mer enn nok med parkeringsplasser. Det må aldri være tvil om at man får parkert, ellers vil mange velge bil videre.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon

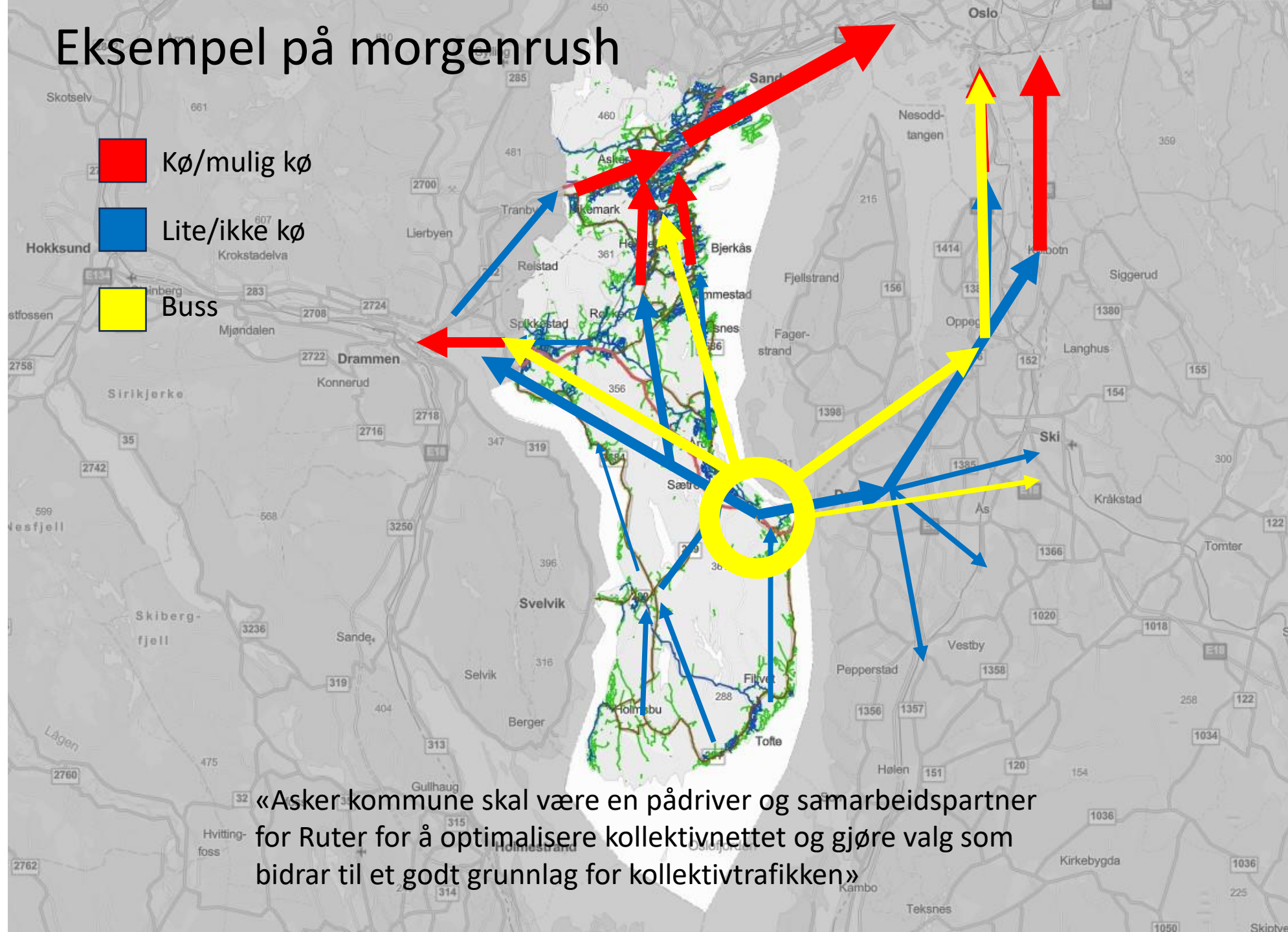
134 pendlerparkering knutepunkt.pdf

Eksempel på morgenrush

 Kø/mulig kø

 Lite/ikke kø

 Buss



«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

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Ingrid Debora	
Etternavn Johannesson	
Adresse Utsikten 2b	
Postnr. 3482	Poststed Tofte
Mobilnr. +4790980013	E-postadresse ingriddeboraj@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Som beboer på Tofte gjennom 30 år, har det ikke skjedd noe på samferdselsfronten til gunst for oss som bor i utkanten, så vidt jeg kan huske. Skal man bruke buss til Oslo sentrum, tar det minst 2 timer én vei, med minst 1 bytte. Det er hyppige buss-stopp mesteparten av veien, mange svinger, bakker opp og ned. Tiden er allikevel ikke det som hindrer oftere bruk. Det er hvordan sjåførene kjører. Jeg blir både kvalm og redd, og det er bekymringsfullt med tanke på små skolebarn. Jo, jeg har klaget, det fører bare ikke frem. Ettersom siste buss går fra Oslo rundt kl 19:15 tiden, må man enten bli hentet i Sætre eller overnatte. For oss (pensjonister) er det stort sett bruk av bilen som er aktuelt. Til Asker sentrum reiser vi en sjelden gang, mest ved timer hos helsetjenesten. Vi bruker ofte en togstasjon i kommunen som en plattform for å komme videre til Oslo og andre steder. Lenge var Heggedal en fin mulighet, med kr 40 pr.dag, der er det ikke samme mulighet lengre. Nå brukes Asker sentrum pendlerparkering, når den er gratis. For å konkludere; buss er ikke et alternativ for oss (det er jo heller ikke enkelt å komme til Asker sentrum med buss herfra). Best løsning for oss er å kjøre til en togstasjon, hvor prisen bør være akseptabel, og ta tog derfra. Savner flere parkeringsplasser ved stasjonene. Det er ingen sykkelveier her, kun fortau, og noen gangveier, hvor sykling kan være aktuelt over kortere avstander. Bruk av båt hadde vært et fint alternativ. Selv om dette ikke hører direkte inn her, er det merkelig at det oppleves som at det bare er privatbilene som forurenser, og påvirker klimaet. Hva med flyreiser, «unødvendige» helgeturer jorda rundt, alle cruise båtene osv.

Det kjennes urettferdig at vi som er avhengige av bilen skal «betale» gildet.

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - høringssvar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Trygve	
Etternavn Mollan	
Adresse Aspelund 6	
Postnr. 3430	Poststed Spikkestad
Mobilnr. +4791676591	E-postadresse tmollan@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringssvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringssvar Forslaget innebærer en satsing på kollektivtilbudet i kommunen. Buss er en viktig del av dette, spesielt for barn, unge og alle andre uten bil. Skal kommunen få flere av de som kan velge bil som alternativ til å bruke busstilbudet, så må det også gjøres mer attraktivt å kjøre buss. Per i dag er leskur på bussholdeplassene nærmest fraværende, slik at alle som venter på buss må stå utsatt til for vær, vind og passerende trafikk. Tak over hodet (leskur) på flest mulig stoppesteder bør derfor inngå som et tiltak i en slik plan.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - høringsvar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Erling	
Etternavn Thorud	
Adresse Bjerkåsveien 33	
Postnr. 1391	Poststed Vollen
Mobilnr. +4791675301	E-postadresse erling.thorud@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringsvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringsvar Slemmestadveien er en vei med mye trafikk. Jeg har bodd ved Slemmestadveien i snart 40 år, og har kunnet følge med på den stadig økende trafikken. Jeg registrerer bl.a. at det er en meget stor mengde busser som kjører med skiltet "Ikke i trafikk" i displayet foran. Dette er tomme busser som kjører retur tilbake til et bestemmelsessted. Jeg registrerer også at bussterminalen i Slemmestad, vis a vis Cirkel K bensinstasjon har blitt vesentlig utbygget de senere årene. Før var det "noen" busser som var parkert der. Nå er det mange busser der. Jeg har telt et 50-talls busser. Alle disse bussene må på tidspunkt ut på Slemmestadveien. Det må være noe som er svært galt når man velger å mer-belaste en allerede trafikkert Slemmestadvei med disse bussene. Det sies ofte at kollektivtransport er så miljøvennlig. Det regnestykket blir vesentlig redusert når vi ser alle de bussene som kjører tomme, hver eneste dag. Dette forurenser unødvendig, og bidrar klart til belastningen på Slemmestadveien. Dette må det gjøres noe med. En annen sak i temaplanen er at det ikke nevnes med et ord å kunne legge til rette/anbefale å bruke moped/scooter/motorsykel. Dette er fremkomstmidler som er meget smidig, tar liten plass i trafikken og parkere, og som bruker svært lite drivstoff - dvs. forurenser. Om dette er en ren forglemmelse, eller om det er en holdning om at slike kjøretøy liker man ikke, vites ikke. I alle fall er det en mangel i temaplanen som bør rettes opp.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Ole Martin	
Etternavn Helgesen	
Adresse Grevlingstien 2	
Postnr. 3470	Poststed Slemmestad
Mobilnr. +4793418724	E-postadresse om.helgesen@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Pendling Oslo Har bodd i Slemmestad, Morbergtoppen i snart 30 år, og jobbet først i Oslo i drøyt 20 år hvor jeg tok ekspressbuss og var ganske fornøyd med tilbud og pris. Deretter jobbet jeg i Sandvika noen år, hvor det var dårlig tilbud, tok for lang tid i forhold til bil, så kjøpte elbil. Nå jobber jeg på Lysaker og skulle GJERNE tatt buss igjen, men buss er blitt så dyrt i forhold til elbil at jeg ikke ønsker, selv om jeg gjerne skulle bidratt til mindre kø! Nå er det ca 2200kr/mnd for månedskort, mens elbil koster meg max 500kr/mnd inkludert hjemmelading og alle driftsutgifter. Regner med å spare 15-20.000 i året. Inn til Oslo går det stort sett greit, særlig fordi jeg ofte har passasjer og kan kjøre i bussfilen. Hjem er det et mareritt hvis man ikke får dratt før 15, og nesten helt til 18. Det tar som regel 30-35 min inn, hjemover tar det fort mellom 10-20 min ekstra bare på den lille biten fra Bjerkås pga flaskehalsen ved Rortunet senter.
Forslag til tiltak: -Reduser busspris, få hele Asker inn i sone 2, i hvert fall Slemmestadområdet -Før trengte man ikke sone 1 hvis man skulle av på Lysaker, nå må man betale for sone 1,2 og 3 -Få regionbusser som går forbi Slemmestad, normalt kun hver halvtime, de fleste skal litt lenger! Har begynt med noen flere busser som går videre til Bødalen og Nærnes. Evt matebusser -Båt til Fornebu, slik at de som skal til Fornebu/Lysaker får båtmulighet -Flaskehals bør utbedres: spesielt overgang ved Rortunet, rundkjøring Sundbyveien, reetablere avkjøringslomme ved Hvalstrand, den skaper mye kø forbi Holmen senter (eller rundkjøring)

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - høringsvar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Haagen Olaf	
Etternavn Brækken	
Adresse Grevlingstien 6	
Postnr. 3470	Poststed Slemmestad
Mobilnr. +4791728802	E-postadresse Haagen.Brækken@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringsvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringsvar Jeg er pensjonist som har fylt 77 år og har problemer med å gå lengre avstander, over 500 meter selv med gåstaver, og har særlig problemer i bakker og på vinterføre da jeg er redd for å falle og slå opp gammel kne-og hofteskade. Jeg er derfor avhengig av bil for å kunne gjøre daglige nødvendige ærender. Jeg klarer meg selv uten hjemmehjelp men er som sagt avhengig av bil og dermed også parkering i nærheten butikk, lege, tannlege, kafe, innbyggertorg etc. jeg går også regelmessig på treningssenter er også avhengig av bil for å komme dit. Buss vil ikke være et alternativ for meg i nærmiljøet, det er langt å gå til bussholdeplassen og det er dessuten krevende for meg å holde balansen på buss med bråe akselasjoner, oppbremsing og krappe svinger. Jeg har både barn og barnebarn som som er avhengig av bil for å komme på besøk. Uten å kunne bruke bil for å kunne parkere i nærheten, vil de ikke komme ofte på besøk til meg, de vil være avhengig av å kunne skifte fra T-bane til buss og så gangavstand i begge ender både til og fra og det ville totalt ta store deler av en dag å komme på besøk. Disse punktene er i hovedsak mine innspill til samferdselsplanen som kommunen nå er i ferd med å utarbeide. I premissene for temaplanen står det at Asker kommune vil ha en sterkt økende eldre befolkning og jeg ber derfor kommunen i denne sammenheng i tilstrekkelig grad vektlegge hensyn til en sterkt økende eldre befolkning, ref. ovennevnte punkter, i den videre utarbeidelsen av temaplanen.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Kristian	
Etternavn Mikkelsen	
Adresse Bjørkeliveien 21	
Postnr. 3430	Poststed Spikkestad
Mobilnr. +4791882226	E-postadresse kbmikk@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Toget (Spikkestadbanen) er det desidert viktigste virkemiddelet om dere ønsker å få ned biltrafikken i Asker kommune. Toget er nå en katastrofe, og noe som i liten grad benyttes av kommunens innbyggere av flere grunner. - Reisetiden fra Spikkestad til Oslo S er nå 55 minutter. Det er lengre tid en det var for 30 år siden. På andre siden av Oslo (Ski, Follo osv) er reisetiden 10-20 min på like lang strekning. Det burde ikke ta mer en max 20-30 min fra Spikkestad til Oslo S. Her må det gjøres fundamentale endring. - Gratis og nok parkeringsplasser på alle togbaneholdeplasser. - Forutigsigbarheten til toget må også bedres.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



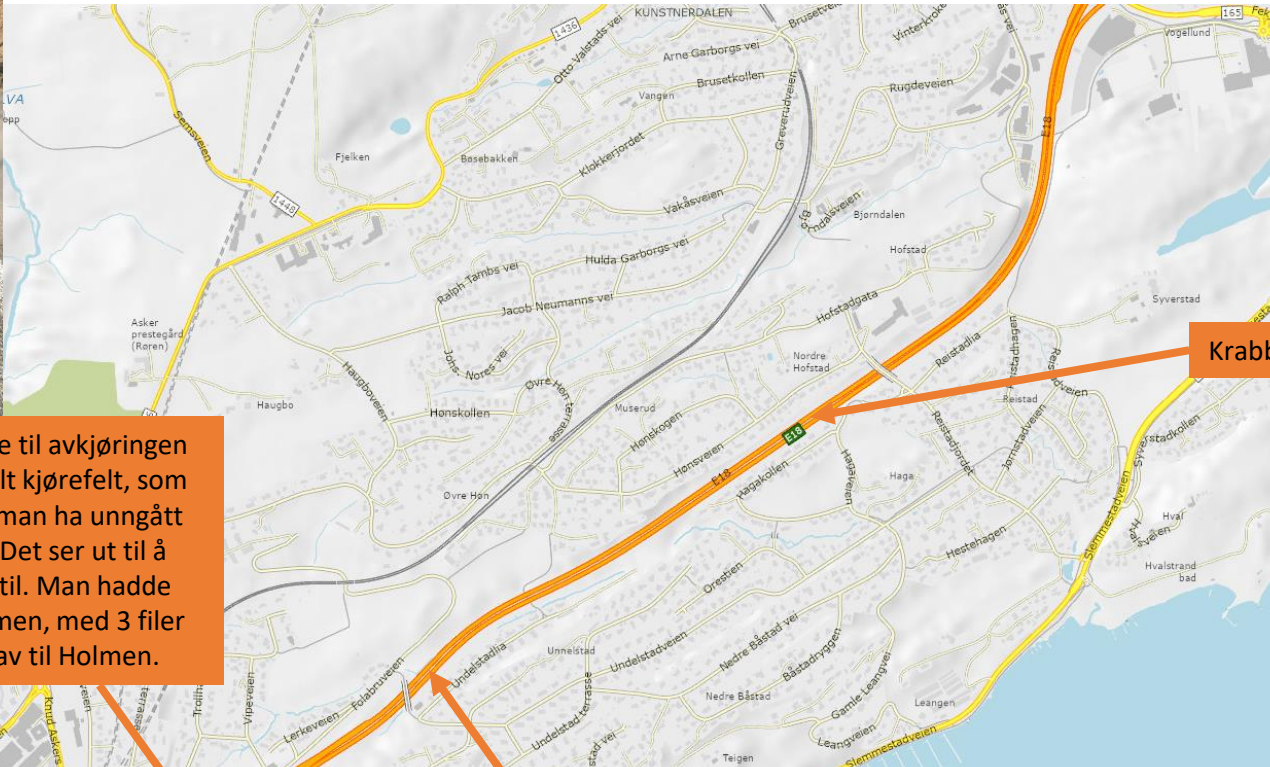
Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Sindre	
Etternavn Lande	
Adresse Torpfjellet 111	
Postnr. 1389	Poststed Heggedal
Mobilnr. +4793442684	E-postadresse sindrepl@yahoo.no

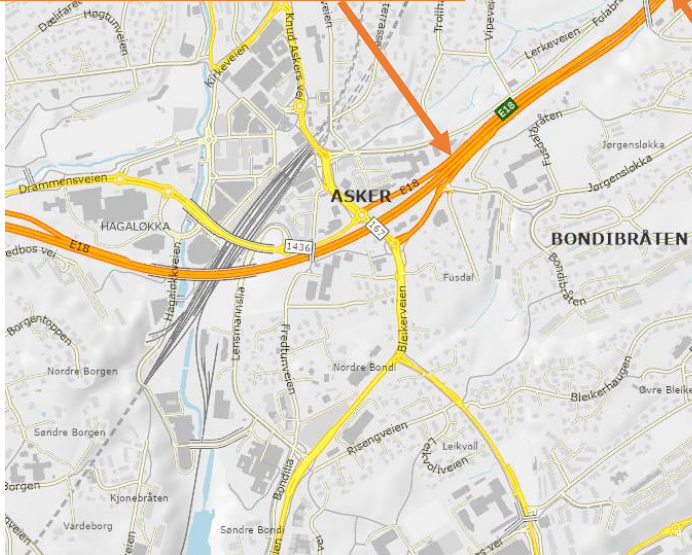
Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Hei Viser til artikkelen "Si din mening om Samferdsel i Asker" i Askermagasinet. Jeg er litt usikker på om dette er rette stedet å henvende meg, men gjør et forsøk. Jeg har to forslag, som vises med bilder og kart i vedlegg. -Forlengelse av krabbefeltet på E18, opp bakken mot Asker, som vil gjøre at de som skal av til Asker, kan velge høyre fil allerede rett etter Holmen. Da vil man unngå mye kø de siste kilometerne før Asker. Slik det er i dag, har man tre filer opp bakken, hvor den venstre fila nesten aldri er i bruk. - Av- og påkjøringsmulighet fra/til retning Drammen ved Lierskogen. Dette vil redusere trafikkbelastning i Asker sentrum og ved Liertoppen. Mvh Sindre Lande

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon Forslag til endringer på vei Asker.pdf

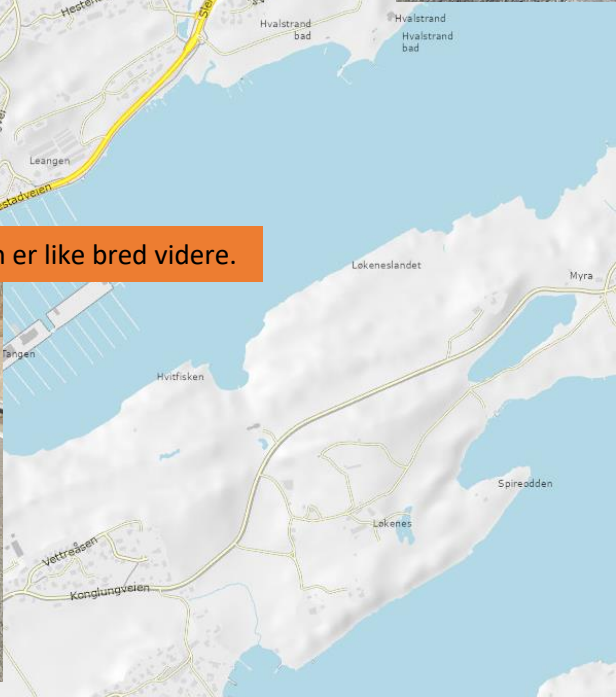


Hvis man kunne ført krabbefeltet videre til avkjøringen til Asker, og gjort feltet om til et normalt kjørefelt, som leder mot Asker, helt fra Holmen, ville man ha unngått mye kø de siste kilometerne før Asker. Det ser ut til å nesten bare være veimerking som skal til. Man hadde da fått tilsvarende løsning som før Holmen, med 3 filer et langt stykke, hvor den høyre fila tar av til Holmen.

Krabbefelt som nesten ikke brukes.



Her slutter krabbefeltet, men veien er like bred videre.







Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Organisasjon registrert i Enhetsregisteret	
Org.nr. 994675826	
Forening/organisasjon Heggedal nærmiljøsentral	
Adresse Heggedalsbakken 6	
Postnr. 1389	Poststed Heggedal
Telefonnr. 95251017	E-postadresse post@iheggedal.no
Kontaktperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Sverre	
Etternavn Aac	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Høring: Samferdsel og mobilitet – Temaplan 2024 - 2035
<p>Fremtidens samferdsel og mobilitet handler om hverdagen her vi bor - her vi oppholder oss og lever våre liv i lokalmiljøet hver dag – hele året. Videre handler temaplanen etter vårt syn om hvordan fremtidens mobilitet og samferdsel skal løses med bedre måte enn i dag.</p> <p>Temaplan samferdsel og mobilitet må ende opp med å ta fremtiden på alvor, og politiske beslutninger må være modige, med søkelys på mennesker og innbyggere utenfor bilen.</p> <p>Vi nevner her våre viktigste fokusområder i ikke- prioritert rekkefølge:</p> <ul style="list-style-type: none">•Et bedre togtilbud på Spikkestadlinja til/fra Oslo – direkte fra Asker til Oslo, med stopp i Sandvika, som før dagens «melkerute» med stopp på hver stasjon inn mot Oslo, ref søkelyset på tidligere knutepunkt-vedtak i fylke og i Asker kommune og gode reisemønstre for de kollektivreisende•Et vesentlig økt tilbud med hurtigbåt fra Vollen/Slemmestad, med vesentlig økt frekvens av matebusser fra eks Heggedal til Vollen/Slemmestad•Øke trygghet for innbyggerne som bor langs Røykenveien og Slemmestadveien, trafiksikkerhet – se egen omtale nedenfor•Antall privatbiler på Røykenveien og Slemmestadveien må ned, pr. nå er rushtrafikken med økende antall privatbiler og tungtransport til stor hinder for de som velger buss som fremkomstmiddel – ref punkt 4.1 i

høringsutkast kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling

- Ny, og ferdigstillelse av R134 må ikke gi økt trafikk på Røykenveien og Slemmestadveien til/fra E18, slik Statens vegvesen presenterer i sine analyser om fremtidens trafikkutvikling i kommunen, til stor bekymring innbefatter dette også økt tungtransport på lokalveiene i Asker kommune
- Transportkrevende næringer må ha umiddelbart tilhold og plasseres gjennom ruteringsplaner/detaljplaner og politiske vedtak i umiddelbar nærheten av R134 og eller E18, dette for å redusere tungtrafikk på Slemmestadveien og Røykenveien
- Tilbud og tilrettelegging for sykling og gange som reelt «transporttilbud» må stimuleres mer enn i dag i kommunen, konfliktnivået mellom ulike trafikantgrupper er økende, og i takt med økende sykling og gange. Viser her til de prinsipper som sykkelprosjektet på Nord-Jæren som ferdigstilles 2024. Prinsipper om å skille syklende og gående på en tydelig måte, noe som gir gode og trygge trafikale forhold for alle – alltid.

Heggedal Nærmiljøsentral som har koordinert (Trafikksikkerhetsutvalget langs Røykenveien) gjennom flere år i et godt samarbeidet med flere velforeninger, beboerforeninger, sameier, FAU Heggedal skole, Lokalsamfunnsutvalget Heggedal (LSU), Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening-faggruppa, NAF med prosjektet Med Hjerte i Halsen, og med dyktige lokalpolitikere, belyst flere forhold knyttet til bekymringsfulle utviklingstrekk med redusert trafikksikkerhet i tråd med økt trafikkmengde på Røykenveien og Heggedalsveien.

Det er gjennom (svært) mange medieoppslag, brev til- og møter med politisk ledelse i kommunen og videre godt politisk arbeid inn mot Viken fylke.

To enstemmige vedtak i Viken fylkesting (2022 og 2023) legitimerer og viser alvoret i lav trafikksikkerhet på og langs Røykenveien, dvs også reduserte bo- og levemiljøer lokalt langs Vikens mest trafikkerte fylkesvei i Asker kommune.

Våre erfaringer fra flere år med trafikksikkerhetsarbeid lokalt:

- Asker kommune har for liten innflytelse i trafikksikkerhetsarbeid på og langs fylkesveiene i kommunen. Asker kommune må tildeles ansvaret for trafikksikkerheten for sine innbyggere også langs fylkesveier som Slemmestadveien og Røykenveien mfl.
- Statens veivesen Viken Fylke fremstår som «lite» konsekvent i sin behandling av trafikksikkerhetstiltak (ref også kontrollutvalget i Viken Fylkes vurderinger i samme saker), det er stor forskjell i beslutninger av tiltak avhengig av hvilke veier Statens veivesen selv prioriterer. Statensvegvesen opptrer lite lydhøre ovenfor lokalbefolkningen, lag/foreninger og politikere som fremmer krav og forventninger til økt trafikksikkerhet i lokalmiljøet. Vi mener dette svekker omdømme, tillit og samarbeid til våre vegmyndigheter.
- Kollektivreiser blir dyrere og kollektivtilbudet dårligere, bilen blir igjen vinneren, som resultat er antall biler på kommunale og fylkesveier økende til det problematiske
- For mange foreldre kjører sine barn til skolen, Norges Automobilforbund (NAF) Asker og Bærum anbefaler i egen rapport til Asker kommune om å opprette og prioritere hjertesoner i noe gangavstand fra barne- og ungdomsskoler
- Heggedal sentrum har en kraftig økning i privatbilisme, dvs økt lokalkjøring. Dette til økende plager og utfordringer for beboere i området, også sett i fra klima og bærekrafts utvikling
- Vi ber spesielt om at Asker kommune lager egen og realistisk gjennomførbar trafikksikkerhetsplan, også omhandlende trafikksikkerhet for kommunens innbyggere på og langs alle fylkesveier i kommunen.

I Heggedal (1389) bor det ca 6000 innbyggere, på Hovedgården ungdomsskole går det ca 260 ungdommer, på Heggedal barneskole går det ca 440 barn i nærhet til Røykenveien, og på andre siden av Røykenveien for Heggedal skole holder GUI sportsklubb til og har ca 2000 medlemmer med stort idrettsanlegg nært inntil Røykenveien, det er 5 (små og store) barnehager i Heggedal, en svært godt besøkt sykkelpark (Trans`matorn Sykkelpark). Alle

medborgere i Heggedal er også trafikanter på Røykenveien, enten som fotgjenger, som syklist, bilister, busspassasjerer, togpassasjerer samt de som tar «matebuss» og båt til/fra Vollen eller Slemmestad.

Vedlagt (siste) vedtak i Viken Fylkesting: PS 45/2023 Trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei 167 Røykenveien.

Sverre Aae

Trafikksikkerhetsutvalget langs Røykenveien

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon

høringsinnspill til temaplan samferdsel og mobilitet desember 2023.pdf

Last opp dokumentasjon

Saksprotokoll KSAMF 4.PDF

Høring: Samferdsel og mobilitet – Temaplan 2024 - 2035

Fremtidens samferdsel og mobilitet handler om hverdagen her vi bor - her vi oppholder oss og lever våre liv i lokalmiljøet hver dag – hele året. Videre handler temaplanen etter vårt syn om hvordan fremtidens mobilitet og samferdsel skal løses med bedre måte enn i dag.

Temaplan samferdsel og mobilitet må ende opp med å ta fremtiden på alvor, og politiske beslutninger må være modige, med søkelys på mennesker og innbyggere utenfor bilen.

Vi nevner her våre viktigste fokusområder i ikke- prioritert rekkefølge:

- Et bedre togtilbud på Spikkestadlinja til/fra Oslo – direkte fra Asker til Oslo, med stopp i Sandvika, som før dagens «melkerute» med stopp på hver stasjon inn mot Oslo, ref søkelyset på tidligere knutepunkt-vedtak i fylke og i Asker kommune og gode reisemønstre for de kollektivreisende
- Et vesentlig økt tilbud med hurtigbåt fra Vollen/Slemmestad, med vesentlig økt frekvens av matebusser fra eks Heggedal til Vollen/Slemmestad
- Øke trygghet for innbyggerne som bor langs Røykenveien og Slemmestadveien, trafikksikkerhet – se egen omtale nedenfor
- Antall privatbiler på Røykenveien og Slemmestadveien må ned, pr. nå er russtrafikken med økende antall privatbiler og tungtransport til stor hinder for de som velger buss som fremkomstmiddel – ref punkt 4.1 i høringsutkast kampen for klimaet – en bærekraftig utvikling
- Ny, og ferdigstillelse av R134 må ikke gi økt trafikk på Røykenveien og Slemmestadveien til/fra E18, slik Statens vegvesen presenterer i sine analyser om fremtidens trafikkutvikling i kommunen, til stor bekymring innbefatter dette også økt tungtransport på lokalveiene i Asker kommune
- Transportkrevende næringer må ha umiddelbart tilhold og plasseres gjennom ruleringsplaner/detaljplaner og politiske vedtak i umiddelbar nærheten av R134 og eller E18, dette for å redusere tungtrafikk på Slemmestadveien og Røykenveien
- Tilbud og tilrettelegging for sykling og gange som reelt «transporttilbud» må stimuleres mer enn i dag i kommunen, konfliktnivået mellom ulike trafikantgrupper er økende, og i takt med økende sykling og gange. Viser her til de prinsipper som sykkelprosjektet på Nord-Jæren som ferdigstilles 2024. Prinsipper om å skille syklende og gående på en tydelig måte, noe som gir gode og trygge trafikale forhold for alle – alltid.

Heggedal Nærmiljøsentral som har koordinert (Trafikksikkerhetsutvalget langs Røykenveien) gjennom flere år i et godt samarbeidet med flere velforeninger, beboerforeninger, sameier, FAU Heggedal skole, Lokalsamfunnsutvalget Heggedal (LSU), Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening-faggruppa, NAF med prosjektet *Med Hjerte i Halsen*, og med dyktige lokalpolitikere, belyst flere forhold knyttet til bekymringsfulle utviklingstrekk med redusert trafikksikkerhet i tråd med økt trafikkmengde på Røykenveien og Heggedalsveien.

Det er gjennom (svært) mange medieoppslag, brev til- og møter med politisk ledelse i kommunen og videre godt politisk arbeid inn mot Viken fylke.

To enstemmige vedtak i Viken fylkesting (2022 og 2023) legitimerer og viser alvoret i lav trafikksikkerhet på og langs Røykenveien, dvs også reduserte bo- og levemiljøer lokalt langs Vikens mest trafikkerte fylkesvei i Asker kommune.

Våre erfaringer fra flere år med trafikksikkerhetsarbeid lokalt:

- Asker kommune har for liten innflytelse i trafikksikkerhetsarbeid på og langs fylkesveiene i kommunen. Asker kommune må tildeles ansvaret for trafikksikkerheten for sine innbyggere også langs fylkesveier som Slemmestadveien og Røykenveien mfl.
- Statens veivesen Viken Fylke fremstår som «lite» konsekvent i sin behandling av trafikksikkerhetstiltak (ref også kontrollutvalget i Viken Fylkes vurderinger i samme saker), det er stor forskjell i beslutninger av tiltak avhengig av hvilke veier Statens veivesen selv prioriterer. Statensvegvesen opptrer lite lydhøre ovenfor lokalbefolkningen, lag/foreninger og politikere som fremmer krav og forventninger til økt trafikksikkerhet i lokalmiljøet. Vi mener dette svekker omdømme, tillit og samarbeid til våre vegmyndigheter.
- Kollektivreiser blir dyrere og kollektivtilbudet dårligere, bilen blir igjen vinneren, som resultat er antall biler på kommunale og fylkesveier økende til det problematiske
- For mange foreldre kjører sine barn til skolen, Norges Automobilforbund (NAF) Asker og Bærum anbefaler i egen rapport til Asker kommune om å opprette og prioritere hjertesoner i noe gangavstand fra barne- og ungdomsskoler
- Heggedal sentrum har en kraftig økning i privatbilisme, dvs økt lokalkjøring. Dette til økende plager og utfordringer for beboere i området, også sett i fra klima og bærekrafts utvikling
- Vi ber spesielt om at Asker kommune lager egen og realistisk gjennomførbar trafikksikkerhetsplan, også omhandlende trafikksikkerhet for kommunens innbyggere på og langs alle fylkesveier i kommunen.

I Heggedal (1389) bor det ca 6000 innbyggere, på Hovedgården ungdomsskole går det ca 260 ungdommer, på Heggedal barneskole går det ca 440 barn i nærhet til Røykenveien, og på andre siden av Røykenveien for Heggedal skole holder GUI sportsklubb til og har ca 2000 medlemmer med stort idrettsanlegg nært inntil Røykenveien, det er 5 (små og store) barnehager i Heggedal, en svært godt besøkt sykkelpark (Trans`matorn Sykkelpark). Alle medborgere i Heggedal er også trafikanter på Røykenveien, enten som fotgjenger, som syklist, bilister, busspassasjerer, togpassasjerer samt de som tar «matebuss» og båt til/fra Vollen eller Slemmestad.

Vedlagt (siste) vedtak i Viken Fylkesting: PS 45/2023 Trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei 167 Røykenveien.

Sverre Aae
Trafikksikkerhetsutvalget langs Røykenveien

PS 45/2023 Trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei 167 Røykenveien

Komité for samferdsels innstilling/innspill den 18.09.2023:

Saksordfører: Trine-Lise  stlund Blime (H)

Komité for samferdsel sin innstilling til fylkestinget:

1. Fylkestinget ber fylkesrådet om å fremme en ny anmodning til Statens Vegvesen om å redusere fartsgrensen fra 50 km/t til 40 km/t på fylkesvei 167 Røykenveien, fra tidligere fylkesgrense Buskerud til T sengata.
2. Fylkestinget ber fylkesrådet snarest følge opp saken om at fylket skal få skiltmyndighet på fylkesveiene og komme tilbake til fylkestinget med status på neste fylkestingsm te.
3. Fylkestinget ber fylkesrådet vurdere hvilke øvrige tiltak som kan bidra til økt trafikksikkerhet langs fylkesvei 167 uten å være til unødig hinder for utrykningskjøretøy og nødetater. Som f.eks. gjennomsnittsmålinger av fart og forbedre og sikre sikten ved overganger og kryssningsteder for gående.
4. Fylkestinget ber fylkesrådet å fremme en sak med en helhetlig tilnærming til hvordan man kan øke trafikksikkerheten på fylkesveier rundt skolene i de tre nye fylkene.

Komité for samferdsels behandling i møte den 18.09.2023:

Fylkesrådets innstilling:

Fylkestinget tar saken til orientering, og støtter den samlede faglige vurderingen om   ikke fremme en ny anmodning til Statens vegvesen. Skulle trafikksikkerhet og framkommelighet på strekningen endre seg vil tiltak bli vurdert.

Forslag:

Trine-Lise  stlund Blime (H) fremmet følgende forslag på vegne av samtlige partier i komiteen:

1. Fylkestinget ber fylkesrådet om å fremme en ny anmodning til Statens Vegvesen om å redusere fartsgrensen fra 50 km/t til 40 km/t på fylkesvei 167 Røykenveien, fra tidligere fylkesgrense Buskerud til T sengata.
2. Fylkestinget ber fylkesrådet snarest følge opp saken om at fylket skal få skiltmyndighet på fylkesveiene og komme tilbake til fylkestinget med status på neste fylkestingsm te.
3. Fylkestinget ber fylkesrådet vurdere hvilke øvrige tiltak som kan bidra til økt trafikksikkerhet langs fylkesvei 167 uten å være til unødig hinder for utrykningskjøretøy og nødetater. Som f.eks. gjennomsnittsmålinger av fart og forbedre og sikre sikten ved overganger og kryssningsteder for gående.
4. Fylkestinget ber fylkesrådet å fremme en sak med en helhetlig tilnærming til hvordan man kan øke trafikksikkerheten på fylkesveier rundt skolene i de tre nye fylkene.

Votering:

- Trine-Lise Østlund Blime (H) sitt forslag fikk enstemmig tilslutning.
- Fylkesrådets innstilling ble ikke votert over.

Saksordfører: Trine-Lise Østlund Blime (H)

ASKER KOMMUNE
Postboks 353
1372 ASKER

Dato: 13.12.2023
Saksref: 202310584-2
Deres ref.: 22/16742-4
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Marit Louise Lindholm
Telefon:
Mobil: +4790547150
E-post: marit.louise.lindholm@banenor.no

Asker kommune - Nå er temaplan Samferdsel og mobilitet for Asker kommune ute på offentlig høring - Bane NORs uttalelse

Vi viser til høring av temaplan for samferdsel og mobilitet datert 23.06.2023.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener:

Bane NOR eier og drifter jernbanen i Norge. Gjennom Asker kommune går Spikkestadbanen, Askerbanen og Drammenbanen. Asker er en viktig jernbanekommune. Det pågår nå oppgradering av Røyken og Bondivann stasjoner for å tilrettelegge for at nye tog skal settes i trafikk. Nye tog betyr at plattformene på stasjonene må tilpasses. Når vi gjør tiltak på plattformene, ser vi samtidig på muligheter for å gjennomføre tiltak for universell utforming. Høsten 2022 ble reguleringsplan for Asker vendespor vedtatt av kommunestyret.

Areal- og transportplanlegging

Det er fint at kommunen på en tydelig måte kobler temaplanen for samferdsel og mobilitet opp til plansystemet og den vedtatte arealstrategien. For at flere skal kunne reise med tog er det viktig at kommunen tilrettelegger for stedsutvikling som bidrar til dette. Samtidig er det viktig at samspillet mellom ulike transportformer fungerer bra. Det må planlegges for god tilgjengelighet til våre stasjoner og gange, sykkel og kollektivt må prioriteres. Asker kommune bør i større grad prioritere å bygge ut gang- og sykkelveinettet for sine innbyggere fram til Asker sentrum og jernbanestasjonene. Det er viktig at dette også fungerer i vinterhalvåret.

Alternativ transport (buss for tog)

Når togtrafikken ikke kan kjøre som normalt grunnet planlagte arbeider som betinger toginnstillinger for en kortere eller lengre periode, eller det inntreffer operative hendelser, må det settes inn alternativ transport for å erstatte tog. Alternativ transport vil vanligvis bety buss for tog, i hovedsak buss klasse III. Alternativ transport stopper normalt i nærheten til togstasjonene, og så langt som mulig på bussholdeplasser som gir gode og trafikksikre løsninger for av- og påstigning. Alternativ transport må regnes som kollektivtransport på samme måte som øvrig kollektivtransport, og kommer i tillegg til ordinære busser i rute. Dette er det viktig at man tar med når man snakker om fremkommelighet for buss. Når rutebusser mater inn til jernbanestasjonene betyr dette at vi også må planlegge for en økning i antall busser vi må sette inn ved avvik. Det er viktig at samspillet og sambruken av arealer ved stasjonene fungerer bra. Her er det ofte arealknapphet og det er

viktig at buss for tog også tas med inn i beregningene for å sikre tilstrekkelig kapasitet og ivareta trafiksikkerhet.

Pendlerparkering

Bygging av nye innfartsparkeringsplasser bør vurderes opp mot målene om nullvekst og de klimamålene Norge har forpliktet seg til. Det bør i større grad være fokus på en prising på mer markedsmessig vilkår hvor man betaler for faktisk bruk, samt tilrettelegging og økt tilgjengelighet for myke trafikanter til/fra stasjonen. Det bør legges opp til dynamisk prising og da spesielt i Asker sentrum. Buss har fortsatt et stort potensial i Asker, og Ruter bør i på større grad pilotere, og satse på å bygge reisevaner med buss ved å øke frekvensen på sitt tilbud til Asker sentrum. Dialog- og samarbeidsmøter mellom de ulike aktørene er et positivt tiltak. Utbygging av nye eller utvidelse av eksisterende innfartsparkeringsplasser langs veinettet eller langs jernbanen mener vi ikke nødvendigvis vil løse utfordringene i Asker. Dette gjelder spesielt i de områdene hvor det allerede er et godt utbygd kollektivnett. I områder med dårligere kollektivtilbud bør andre alternativer vurderes og utredes nærmere før det bygges innfartsparkeringsplasser.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
ass.sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Marit Louise Lindholm
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

From: "ABT" <ab@trafikksikkerhetsforening.no>
Sent: Thu, 14 Dec 2023 11:09:49 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Høring temaplan
Attachments: Høring temaplan.docx^L Asker.docx

Vedlagt oversendes våre kommentarer til temaplan.

Mvh.

Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening

Faggruppen



Asker kommune
post@asker.kommune.no

Vår dato
2023 12 13

Høring – Samferdselsplan for Asker (årstall?) Kommentarer fra Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening

Vi viser til hyggelig og informativt møte med de planansvarlige i Asker kommune. På møtet fikk vi anledning til å legge frem vårt syn på planforslaget og komme med forslag til endringer og utdypinger. Selv om høringsfristen var satt til 26 januar 2024, vil i allerede nå komme med våre kommentarer. Vi har forsøkt å lage en punktvis oversikt over kommentarene våre. Vi har lagt hovedvekten på trafikksikkerhetsproblemstillinger og det vi anser som trafikksikkerhetsrelevant.

Skolenære problemstillinger

Vi vil berømme kommunen for arbeidet med sikkerhet og trygghet i skolenære områder. Her synes vi planforslaget er godt.

Målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi savner i utgangspunktet en målsetting for kommunens trafikksikkerhetsarbeid og ser at det på side 103 i Kunnskapsgrunnlaget er en fin formulering. Fra møtet forstod vi at dette kanskje er en mer relevant kommentar i et Temahefte senere, men formuleringen er god

Temahefte

Vi regner med at de fleste av våre kommentarer vil være viktige i et temahefte om trafikksikkerhet og trygghet for trafikantene i hele kommunen.

Gjennomgang av trafikkulykkessituasjonen

For å illustrere trafikkulykkessituasjonen i kommunen foreslår vi å legge inn et kart med inntegnede ulykker fra for eksempel 2022 (eller siste 4 årsperiode). Slike kart kan enkelt produseres av Statens vegvesen ved bruk av databasen TRULS. De har tidlige bistått ABT med tilsvarende plott. Kartet blir da som det som vises med fartsmålinger. Et slikt kart vil illustrere hvor ulykkene skjer i kommunen på en god måte.

Planen gir en grundig gjennomgang av trafikkulykkesutviklingen i kommunen, men det er noen poenger vi foreslår å utdype. Vi vet at det er et visst bortfall av trafikkulykker i den offentlige statistikken. Dette gjelder først og fremst ulykker med lav skadegrad. Her er det to poeng som bør være av interesse. Først at det er en overrepresentasjon av mindre alvorlige ulykker på det kommunale vegnettet og at særlig sykkelulykker er underrepresentert. Studier gjennomført av Oslo Skade Legevakt (OSL) viser at neppe mer enn 10 % av sykkelulykkene kommer inn i statistikken (oftest der et kjøretøy er involvert). Siden sykkelulykker vil være et prioritert mål for Asker kommune foreslår vi å legge inn et avsnitt om slike ulykker. ABT har også en del kommentarer til planen, som indirekte vil ha betydning for trafikksikkerheten.



Redusert bilbruk

Ved å legge opp til tiltak som øker bruken av kollektivmidler (til lands og til vanns), gange og sykkel vil vi kunne forvente at også antall ulykker hvor personbiler er involvert bli redusert. Dette vil også redusere forurensingsnivået. Kommunen bør også prioritere anlegg for innfartsparkering. Mange i Asker vil sannsynligvis prioritere tog høyere dersom parkeringsmulighetene var bedre.

Økt sykkelbruk

Forholdene ligger godt til rette for å øke sykkelbruken i Asker. Økt sykkelbruk vil også gi bedret helse. For at ikke antall ulykker skal vokse er det viktig i fremtidige planer også å separere gående og syklende. Dette vil gi bedret sikkerhet, og også gjøre anleggene mer attraktive for både syklister og gående. Når kommunen får større antall eldre vil slik separering gjøre det tryggere for eldre å ferdes til fots. Flere og flere bruker EL-sykkel. Kommunen bør her arbeide for å innføre samme avgifter som for EL-biler.

Vi viser til oversendt rapport om sykkelulykker fra TØI, Transport Økonomisk Institutt. Separering av gående og syklende, er omhandlet i vår høring. Samferdselsplanen er en langsiktig plan. Redusert avgift på EL sykler vil sannsynligvis føre til økt sykkelbruk og færre ulykker, spesielt alvorlige ulykker. Dette er et godt miljøtiltak, og viktig i en langsiktig samferdselsplan. Vi foreslår derfor at Asker kommune jobber med tiltak som øker sykkelbruk, herunder støtteordninger for innkjøp av sykler og momsfristak på sykler/el-sykler og tar opp dette som en drøftingssak.

Drift og vedlikehold

Dette er forhold som bør prioriteres høyere. Bedret vintervedlikehold vil gi sikkerhetsgevinst og bedre fremkommeligheten for både gående og syklende. Særlig viktig blir det å påse at fortau får minst like god vinterdrift som vegbanen. Sykkelbruken om vinteren er lav, men kan økes ved riktige tiltak for å øke friksjonen. Sommervedlikehold er også viktig. Vi vet at det er høye verdier når det gjelder dekkstøv og mikroplast. Dette er først og fremst et problem langs Europa- og fylkesveier, men har også betydning for kommunale veier med høy trafikk

Planlegging generelt

Det er viktig at det allerede i overordnede planer sikres tilstrekkelig areal for å få gode og trafikksikre løsninger. Likeledes bør det arbeides for at utbyggere i større grad deltar i finansieringen av gode og trygge trafikkløsninger.

Vi savner også en diskusjon av ulykkestyper på ulike vegtyper. Litt generelt sagt er det først og fremst fotgjenger og sykkelulykker på det kommunale vegnettet, utforkjørings- og møteulykker (samt kryssulykker) på fylkesvegnettet og påkjøring bakfra ulykker på det statlige vegnettet. Langt de fleste rapporterte ulykkene skjer på vegnett der fylket og staten har ansvaret for gjennomføring av tiltak. For å kunne bedre trafikksikkerhetssituasjonen i Asker mener vi at et samarbeid mellom disse etatene vil være viktig.

Viltulykker

Så vidt vi kan se er ikke viltulykker nevnt i rapporten. Dette er et stort problem særlig i Røyken og Hurum (E134). Vi har tidligere i samarbeid med kommunen befart problemstillinger og bedt Statens vegvesen om å gjennomføre tiltak



Vennlig hilsen,

*Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening
Faggruppen*

Sendes kun som epost.

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Vår ref.: 710697/2023 - 2023/42370
Deres ref.: 22/16742
Dato: 15.12.2023

Asker kommune - Temaplan for samferdsel og mobilitet - Offentlig høring - Uttalelse

Vi viser til oversendelse fra Asker kommune av Temaplan for samferdsel og mobilitet.

Temaplan for Samferdsel og mobilitet er en strategisk plan som gir retning for hvordan Asker kommune skal lykkes med målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover. Det er definert fire innsatsområder i temaplanen som beskriver hva kommunen særlig må prioritere for å møte utfordringene: Reduksjon av transportbehovet, Grønn mobilitet, Kvalitet på kommunale veianlegg og Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger.

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

Samferdsel

Viken fylkeskommunes synes det er positivt at Asker kommune lager en temaplan for samferdsel og mobilitet. Fylkeskommunen har ingen spesielle innspill eller merknader til temaplanen utover at den signaliserer en rekke gode intensjoner. Vi vil imidlertid minne om Fylkesrådets vedtakspunkt 2 i uttalelsen til kommuneplanens areadel (mai 2023) der det uttales bekymring for begrenset styringsmulighet. Temaplan for samferdsel og mobilitet bør i så måte kunne bidra til økt mulighet for måloppnåelse dersom den følges opp i praksis.

- 2. Viken fylkeskommune kan ikke se at de juridiske dokumentene (planbestemmelser og plankart) følger tilstrekkelig opp overordnede føringer for areal- og transport, slik de er beskrevet i planbeskrivelsen og nedfelt i kommuneplanens samfunnsdel. Den foreslåtte arealdisponeringen begrenser kommunens og fylkeskommunens mulighet for å styre utviklingen av areal og transport og kommunens mulighet for å nå de definerte målene i satsingsområdene. Foreslått arealbruk vil påvirke transportbehov, reisemiddelvalg og vanskeliggjøre måloppnåelse for nullvekst og grønn mobilitet.*

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Tidligere vedtatt Temaplan for sykkel

Asker kommune har tidligere vedtatt en temaplan for sykkel, som i større grad kunne vært innarbeidet i temaplan for samferdsel og mobilitet for hele nye Asker kommune.

Kulturarv

Samferdselsanlegg er arealkrevende og kan være utfordrende for kulturlandskap og kulturmiljøer. Vi ser det som positivt at det i temaplanen legges stor vekt på å minke transportbehovet, på denne måten kan nye arealinngrep begrenses. Vegutbygging får ofte store konsekvenser for kulturlandskapet.

Når det fortettes ved knutepunkter er viktig at det tas hensyn til kulturminner og at de brukes som ressurs i stedsutviklingen.

I Asker er det flere verneverdige veifar. Oppgradering til nyere standard er ikke alltid forenelig med hensyn til veiene som kulturminner.

I temaplanen er det en figur som viser sammenheng med andre temaplaner. Her bør kulturminneplanen også nevnes, siden knutepunktfortetting og samferdselstiltak ofte kan få store konsekvenser for kulturlandskap og kulturmiljø.

Vi viser til arealstrategi A2 i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus - *Utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet*: «...Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold og historiske spor, kan være virkemidler når kvaliteten i byer og tettsteder skal styrkes. Stedenes særpreg bør brukes aktivt i planleggingen» og retningslinje R7 - *Kvalitetskrav til arealutviklingen*: «.....Det legges til rette for en attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer»

Vi viser også til regionale planretningslinjer for ivaretagelse av kulturminner og kulturmiljøer i tettstedsutviklingen i Regional plan for kulturminner i Akershus, som er knyttet opp mot retningslinje R7 i regional plan for areal og transport. Retningslinjene forventer at kulturminneverdier kartlegges, at viktige kulturminner bevares og at ny bebyggelse i tilknytning til kulturminner og bevaringsområder utformes og integreres slik at man oppnår et godt samspill mellom ny og gammel bebyggelse.

Friluftsliv og fysisk aktivitet

Aktive hverdagsreiser

Asker kommune kan med fordel løfte satsing på aktive hverdagsreiser høyere opp i temaplanen, som et tydelig mål eller eget innsatsområde i temaplan for samferdsel og mobilitet. I høringsforslaget fremmes sykkel og gange som et lite punkt under Grønn mobilitet. Som omtalt i kapittel 4.2 og 8.2 vil det å få flere til å velge sykkel eller gange på hele eller deler av reisen til og fra for eksempel jobb, skole, handel og fritidsaktiviteter gi et stort bidrag til nå målene om daglig fysisk aktivitet, i tillegg til å redusere andelen bilreiser.

Temaplan for samferdsel og mobilitet bør bidra til en samordnet innsats mellom tiltak for å øke andelen reiser med sykkel, gange og kollektiv, og tiltak for å øke tilgang til og deltagelse i fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv og andre kultur- og fritidsaktiviteter.

Friluftslivets ferdselsårer

Asker kommune er i gang med å utarbeide plan for friluftslivets ferdselsårer. Dette inkluderer både turruter, sykkelruter og skiløyper i kommunen, og vil være et viktig bidrag for å gjøre det attraktivt å gå eller sykle i hverdagen både til jobb, skole og nærturområder på fritiden. Turveier, stier og snarveier i nærområdene bør ses på som en del av og kobles sammen med øvrig gang- og sykkelveinett i kommunen. Det er viktig å tenke på opplevelseskvaliteter langs gang-sykkelveier og turveier, og ikke bare sikkerhet, for å gjøre det motiverende for flere. God samordning med plan for friluftslivets ferdselsårer blir derfor et viktig tiltak for oppfølging av strategier i planen. Det er positivt at planen belyser viktigheten av smett og snarveier. I enkelte tilfeller vil det være mer relevant å tilrettelegge sammenkoblinger av turveier og stier, som gir mindre inngrep, er mer tilpasset terreng og omgivelser enn full utbygging av gang-sykkelvei.

Vennlig hilsen

Mads Jørgen Lindahl

Seniorrådgiver

From: "Unn Orstein" <unn.orstein@gmail.com>
Sent: Fri, 15 Dec 2023 10:08:05 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Cc: "Ingvild Hegrenæs" <Ingvild.Hegrenaes@asker.kommune.no>; "Martin Refsnes Martinsen" <Martin.Martinsen@asker.kommune.no>; "Erling Guderud" <Erling.Guderud@asker.kommune.no>; "Per Øystein Funderud" <Per.Oystein.Funderud@asker.kommune.no>
Subject: Temaplan Samferdsel og mobilitet - hørings merknader Sak 22/16742
Attachments: 2023-12-15 Temaplan samferdsel og mobilitet - høringskommentarer fra Asker Elveforum.pdf

Hei

Asker Elveforum bidrar med forslag til strategier og handlinger, vennligst se vedlagt høringsmerknader.

Angående strategier og handlinger så er mye lovpålagt (bl.a. Vannressursloven og Vannforskriften), behandlet i andre temaplaner eller er opplagt løpende drift.

Men vi håper likevel at vi kan bidra til et større søkelys på forholdet mellom veiinfrastruktur og blågrønn struktur i hele organisasjonen og blant politkerne - da er temaplaner viktig.

Vennlig hilsen
Unn Orstein
Asker Elveforum



Asker kommune
post@asker.kommune.no

Asker, 15.12.2023

Merknader til høringsutkast Temaplan samferdsel og mobilitet –2024 - 2035

Innledning

Asker Elveforum bidrar med kommentar til høringsutkastet innen den utsatte fristen 26.01.2024.

Kunnskapsgrunnlaget er lest og vi mener det er et lesverdig dokument som vi oppfatter er grundig, lettlest og gir god oversikt. Temaplanen er mer «uoversiktlig». Det var nødvendig å «dissekere» i tabellform for å få oversikten og sortere våre kommentarer.

Temaplanen inneholder mange handlinger og det mener vi er nødvendig. De fleste strategiene er jo opplagte og nødvendige. Vi savner enda mer søkelys på hva strategiene krever av handling.

Vi håper at handlingsplaner allerede er produsert - slik at prosjekter ligger i startgropen. Det haster.

Handlingene utløst av strategiene må bidra til blant annet:

- Vassdragene har god miljøtilstand innen 2027 for å oppnå kravene i Vannforskriften
- Regional plan for Areal og Transport 2015 som er opptatt av at de blågrønne strukturene skal bevares i vekstområdene
- FNs tiår for naturestaurering 2021 – 2031 og Montreal avtalen fra COP 15 vedtatt desember 2022

Våre kommentarer er beskrevet mer utfyllende etter tabelloversikten.

Samferdsel og mobilitet Strategi Nye forslag i italic	Handling nevnt av kommunen	Handling pågår (?) (kommunen)	<i>Forslag til handlinger</i>
Reduksjon av transportbehovet			
Minimere innbyggernes transportbehov	Stedsutvikling Arealdisponering Kortreiste arbeidsplasser	Knutepunkt, bybånd, næringsarealer	
Redusere næringstransport	Effektiv varelogistikk Eff renovasjonstransport Løse masseforvaltning		
Høyne terskel for å bruke bil	Måltrettet parkeringspolitikk. Makskrav til antall parkeringsplasser ved boliger (ikke parkering til alle).	Ref. Vestre Billingstad Incentivordninger for kommunens ansatte	
Redusere behov for bil	Bildelingsordninger	Økt frekvens kollektivt	
Grønn mobilitet			
Øke gang og sykling	Bygge infrastruktur Incentivordninger Bevisstgjøring	Oppgradere smettveier Skille sykkel og gange Belysning Sykkelparkering Vintervedlikehold Miljøgater Dusj på jobben	<i>G/s-veier som lange broer G/s-vei ved Dikemark og Sem hvor arealer mangler. Lete etter/ oppgradere smettveiene og lokale skogstier.</i>

Satse på innfartsparkering	Etablere pendlerparkering Utarbeide oversikt over parkeringsarealer	Bedre bussholdeplasser	<i>Ikke fjerne innfartsparkeringen på Askerholmen.</i>
Økt transport på fjorden	Bedre kaianlegg	Sætre, Fornebu Økt frekvens	
Tungtransport bruker el eller lav utslipp	Arealplanlegging	Ladestasjoner	
Kvalitet på kommunale veianlegg			
<i>Bevare blågrønne strukturer mellom vei og vassdrag</i>	<i>.. som bidrar til infiltrasjon av avrenning, flopspredning og hindrer mikroplast å nå vassdrag.</i>	GPS styring i traktorer Bruke lovverk og forskrifter innen miljøkrav	<i>Fjerne fremmede arter ved jevnlig skjøtsel. Haster: Askerelva, Fusdalbekken</i>
<i>Stedstilpasning ved nye anlegg</i>	<i>Minst mulig naturinngrep</i>		<i>Inkludere buffersoner mellom natur og inngrep.</i>
Forlenge levetid på veier	Vedlikehold		<i>Øke budsjettene. Ugress mellom vei og kantsten ...</i>
Forebygge skade på veier	Klimatilpasning Vedlikehold		<i>Broer erstatte kulverter/fyllinger Brofundamenter - god avstand</i>
Bedre trafiksikkerhet	Tiltak ved formålsbygg	Hjertesoner mm	
Bedre fremkommelighet i knutepunkter/sentrumsveier	Planlegging Drift og vedlikehold	Teknologi for bussprioritering	<i>Rundkjøring Semsveien/Kirkeveien</i>
<i>Bedre drift av sentrumsområdene</i>		Garantiskjøtsel i 3 år.	<i>Redusere omfang av parkslirekne i Sætre. Delta i planene for Øra og Høn.</i>
Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger			
Prioritere riktig	Innhente kunnskap		
Nå målene	Pådriver for ny teknologi		
Dele behov, erfaringer og kunnskap	Faste samarbeids- plattformer		
Bevisstgjøre innbyggerne			
Teste innovative løsninger	Forsøksprosjekter		
Kommunens innsats til fornying/vedlikehold fylkesveier			
<i>Bidra til rundkjøring Kirkeveien/Semsveien</i>			<i>Starte arbeid med ny reguleringsplan fordi eksisterende har inkurier.</i>

Kvalitet på kommunale veianlegg og grønn mobilitet

1. Ny strategi: Bevare blågrønne strukturer mellom vei og vassdrag

Se argumenter nedenfor og flere andre temaplaner.

Stedstilpasse g/s-veier – handling for strategien «Øke gang og sykling»

G/s-veier må stedstilpasses for å minimere inngrep i kantsonen langs vassdrag. Det er viktigere enn at veinormalen alltid skal følges. Stedstilpasset g/s-veier øker opplevelsen og gjør det mer attraktivt å gå, inkludert gå lengre distanser fra hjem til jobb/tog/buss/barnehage/skole/aktiviteter mm.

G/s-veier må bygges som broer når vassdrag krysses – med så lange spenn som mulig for god faunapassasje. Det gjelder også langs vann der hvor fortau mangler (Nordvannet, Dikemark).

Det må bygges bro over Fusdalbekken når GSG1 på Hønsjordet oppdateres fra anleggsvei til g/s-vei! Den er regulert som bro og må for all del ikke omgås ved dispensasjon.

Smettveier og opplevelsesbroer må vurderes som alternativ for å begrense inngrep. Det er mange eksempler fra Oslo med blant annet hengebroer.

2. Ny strategi - Stedstilpasse veier og g/s-veier

Veier (inkl. g/s-veier) må stedstilpasset for å minimere inngrep i kantsonen langs vassdrag. Det er viktigere enn at veinormalen alltid skal følges. Broer må bygges i stedet for kulvert/fyllinger. Det er også viktig for samfunnssikkerhet mot flom, tilstrekkelig infiltrasjon soner for mikroplast/forurensning og for å ha bufferzoner som kan kantklippes.

Handling - Innfartsparkering på Askerholmen

Temaplanen er opptatt av innfartsparkering. Vi er opptatt av at Askerholmen ikke bygges ned med blokker som ytterligere reduserer den smale vegetasjonssonen langs Askerelva. Innfartsparkeringen slik den er i dag i kombinasjon med Varmestua må bevares. Området bidrar til grønnstrukturen langs vassdraget. Det er nødvendig når g/s-veien og Varmestua er lagt så tett på elvekannten.

3. Ny strategi: Bedre drift av sentrumsområdene (ref. Kunnskapsgrunnlaget)

Neselva, Askerelva, Bøbekken, Hegga, Sætreelva mm renner gjennom sentrumsområdene. Langs vassdrag skal det være naturlige vegetasjonssoner og bufferzoner. Stell av bufferzoner og fjerning av søppel er viktige handlinger. Noen få ganger er det nødvendig med tiltak i kantsonen. Skjøtselsplaner må utarbeides av fagfolk.

Det er flere sentrumsområder under utvikling som bl.a. Øra ved Sætreelva, Røyken sentrum ved Hegga, Slemmestad ved Bøbekken og Høn nærsenter ved Fusedalbekkefelt. Er det god samhandling internt i kommunen for å sikre god fremtidig drift?

Handling – fjerne fremmede arter

Kantslått senest i slutten av juli og i august er nødvendig for å holde kanadagullris, burot, tistler mm i sjakk slike at de ikke infiltrerer kantsonen langs vassdrag og spres seg unødige.

Kantslått bidrar til estetikken i urbane strøk, g/s-veier og generelle opplevelser. Burot er et fysisk problem for mange.

Parkslirekne i Sætreelva er en del av kommunens driftansvar i Sætre sentrum. Det finnes løsninger for å redusere og begrense spredning, ref. flere brev fra Asker Elveforum i saken.

Det er viktig å ikke skylde på budsjettproblemer fordi kostnader til vedlikehold og reparasjoner skyves til senere budsjetter. I mange tilfelle mener vi at skoleelver, studenter kan bidra i sommerhalvåret.

Kommunens innsats til fornying/vedlikehold av fylkesveier

4. Ny strategi – Bidra til rundkjøring Semsveien/Kirkeveien

Rundkjøring er regulert i 2017, men det er behov for å oppdatere reguleringsplanen fordi den inneholder mange inkurier. Kirkeveien må bli liggende i dagens trase fordi planen via Gml. Drammensvei ikke er mulig av svært mange grunner. Kommunen må starte oppdatering (hvis ikke allerede i gang).

Det haster å få flyttet fylkesveien Semsveien høyere i terrenget slik som reguleringsplanen viser. Askerelva undergraver fundamentet og det oppleves at veien kan rase ut når som helst. Semsveien er en særskilt viktig vei.

Vennlig hilsen
Asker Elveforum

Unn Orstein

Fra: [Flaaten](#)
Til: [Postmottak Asker kommune](#)
Kopi: [Lisbeth Stokke Fjeldly](#); [Martin Refsnes Martinsen](#); ingvild.hegrenes@asker.kommune.no
Emne: Temaplan Samferdsel og mobilitet Asker Kommune off. høring.
Dato: 15. desember 2023 21:39:41

Høringsuttalelse Temaplan Samferdsel

Asker Stasjon og Omegn Vel vil fremheve Temaplan Samferdsel som særlig viktig i vellets område i og omkring Asker sentrum. Som vellet tidligere har påpekt har området store trafikale utfordringer. Det gjelder særlig rush-trafikken morgen og ettermiddag der "ringveien" rundt sentrum preges av stillestående kø i TIMESVIS. Andre problemstillinger er knyttet til manglende parkeringsplasser, glatte fortauer om vinteren, tidvis tung anleggstrafikk og koninuerlig redusert fremkommelighet p.g.a. byggeprosjekter i sentrum. Om sommeren gjør særlig el-sparkesyklene fortauer og gangveier utrygge for gående da det ofte kjøres altfor fort. Forholdene kan skape trafikkfarlige situasjoner. Vellet vil oppfordre til varsomhet med redusert gatebelysning - spesielt i de mørke vintermånedene. Godt vintervedlikehold med tidlig brøyting etter tunge snefall og strøing på glattis er særdeles viktig. Tiltaket med støpt autovern og håndløper nederst i Gamle Drammensvei ("Askerbrubakken") samt fartsmåler øverst i Gamle Drammensvei ("Ånnerudbakken") er eksempler på gode trafiksikkerhetstiltak! Vellet frykter derimot at nye Føyka Barnehage planlagt med nær dobbelt så mange barn og redusert antall parkeringsplasser lett vil skape trafikkfarlige situasjoner i Gamle Drammensvei, ikke minst i vinterhalvåret på glatt føre i mørke vintermorgener.

Vellet er generelt opptatt at man finner frem til optimale løsninger på lokale samferdselsutfordringer som påpekt foran, gjerne i dialog med Vellene og berørte innbyggere og lokalsamfunn. Dette gjelder ikke minst på innsatsområdene i temaplanen:

- - GRØNN MOBILITET
 - REDUKSJON AV TRANSPORTBEHOVET
 - KVALITETEN PÅ KOMMUNALE VEIANLEGG
 - KUNNSKAP - INNOVATIVE LØSNINGER - SAMARBEID

På tiltak i innsatsområdene er Vellet særlig fokusert på at det prioriteres tiltak som virkelig har reell effekt, og der resultatene pr. anvendt krone blir størst mulig. Dette gjelder ikke minst på tiltak for grønn mobilitet - her må man velge prosjekter som virker og ikke falle for høyprofilerte og populistiske tiltak som enkeltgrupper fremmer, men der effekten kanskje ikke er tilstrekkelig utredet. Et eksempel på et slikt tiltak er kanskje Tier-sparkesyklene. Har bruken redusert bilbruk, eller har det redusert gange, sykkel og kollektivreiser? Og hva har skadefrekvensen vært? Hvilken læringseffekt har tiltaket hatt iht evaluering?

I mange tettsteder har man konstatert at gratis kollektive TRANSPORT alternativer lokalt har redusert biltrafikken betydelig, og samtidig minsket forurensingen. I tillegg et positivt bidrag til de flere eldre som gjerne benytter bil pga mobilitet.

I Tyskland er det stor suksess med sterkt redusert månedskort som dekker off.transport.

Vellet imøteser en fortsatt god konstruktiv og postivi dialog med kommunen om problemstillinger og håndfaste godt begrunnede tiltak innenfor Vellets område

som bør virke som forutsatt.

Hilsener

Asker S. & Omegn Vel

Nils H.Flaaten

Styrets leder

Høringssvar -Temaplan for samferdsel og mobilitet-Asker kommune

Trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem og en folkehelseutfordring. Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Trygg Trafikk er en uavhengig og landsdekkende medlemsorganisasjon som arbeider for at færrest mulig skal omkomme eller skade seg i trafikken. Trygg Trafikk Viken er opptatt av at trafiksikkerhet ivaretas i alle relevante prosesser og planer.

Kommunenes roller i trafiksikkerhetsarbeidet

Trafiksikkerhet er et tverrfaglig og -sektorielt samfunnsområde. Kommunen har dermed flere roller og oppgaver som innebærer at dere direkte eller indirekte kan bedre trafiksikkerheten for deres innbyggere. **Trafiksikkerhet inngår i kommunal og regional planlegging.** Rollen som veieier står sentralt, men kommunen kan også påvirke trafiksikkerheten gjennom rollene som skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper og folkehelseaktør.

Asker kommune ble i 2017 godkjent som Trafikksikker kommune. Trafikksikker kommune er en godkjenningssystem utviklet av Trygg Trafikk, og er forankret i Nasjonal transportplan (2022-2033) og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg (2022-2025). Hensikten er å utvikle et systematisk og tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid i hele virksomheten. Kommunen skulle vært regodkjent i 2020 ettersom godkjenningen kun varer i 3 år, og vi anbefaler derfor at dette arbeidet starter opp igjen når ny plan er vedtatt og tiltaksdelen skal igangsettes. Asker kommune har siden godkjenningen fått med de gamle kommunene Røyken og Hurum som i sin tid ikke var godkjent som trafikksikker kommune.

Prioriter sårbare trafikanter og holdningsskapende arbeid.

Økt sykkelbruk og gange vil kunne føre til økt antall drepte og skadde, om det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette. Det er derfor behov for å prioritere sårbare trafikanter med forhøyet ulykkesrisiko, spesielt fotgjengere og syklistene. For at ikke nullvekstmålet skal gå på bekostning av nullvisjonen stiller dette derfor høye krav til infrastruktur, opplæring og trafikantenes adferd. Dette vil igjen kunne bidra positivt til nullvekstmålet, fordi det er sannsynlig at flere vil velge å sykle og gå dersom trafiksikkerheten blir bedre, og bidrar dermed også til bedre folkehelse.

Trygge skoleveier og nærmiljø

Barnas transportplan i Nasjonal transportplan framhever at god areal- og transportplanlegging tar hensyn til barns behov, og at barn skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. **Trygg Trafikk anbefaler at barns behov og involvering vektlegges i tidlig planleggingsfase.** Dette vil ofte være avgjørende for at skoleveier og nærmiljøer etableres på barns premisser. Trygg Trafikk anbefaler spesielt å involvere barn i tiltaket «Hjertesone» om skal gjøre det tryggere for barn å sykle og gå, samt redusere bilkjøring rundt skoler og andre steder barn ferdes.

Vi ønsker kommunen lykke til med ferdigstilling av planen og ser frem til et videre samarbeid om trafiksikkerhet.

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk Viken

Hans Martin Sørensen
Spesialrådgiver

Unn Orstein
Biterudveien 23A
1384 Asker
95276296

Asker kommune
post@asker.kommune.no

Asker, 02.01.2024

Sak: 22/16742

Kommentar til Temaplan Samferdsel og mobilitet

Som senior (76) og generelt samfunnsengasjert bidrar jeg med høringskommentarer til temaplanen om samferdsel og mobilitet innen fristen 26.01.2024.

Kunnskapsgrunnlaget er lesverdig og oppfattet som godt, men det er grunnlag for å kommentere temaplanen – som jeg har oppsummert i vedlagte tabell for å få oversikt. Det er svært bra at temaplanen inneholder mange handlinger inkludert i strategioverskriftene, i teksten og i Kunnskapsgrunnlaget. Det gir mulighet for å foreslå flere handlinger.

Jeg kommenter: «Høyne terskel for å bruke bil», «Redusere behovet for bil» og «Øke gang og sykling».

Bil er en nødvendighet i Asker for et aktivt sosialt liv utover jobben – for de fleste. Det er behov for parkeringsplasser ved enebolig, rekkehus, blokkbebyggelse, pendlerparkering, utfartsparkering, ved skoler/kulturhus mm. De som ikke har bil – har som regel venner eller familie som bidrar ved behov.

Seniorer i blokkbebyggelse trenger spesielt bil og det må også være gjesteplasser og HC-plasser.

Håndverkere må få parkere sine nødvendige biler. Barnefamilier har vel også behov for bil?

Parkeringsplasser kan også brukes til sykkelparkering for det økte antall 3-hjuls, store lastesykler, rullestol og økende antall små elektriske fremkomstmidler.

Det oppfattes at styringspartiene mener (ref. bla. Formannskapsmøte 05.12.2023) at bil er et nødvendig verktøy i hverdagen samtidig med fortsatt fokus på å minimere bruk av bil til jobbreiser. Parkeringnormen ble justert ved vedtak 13.06.2023, men den bør vurderes på nytt. Prosjekter som ikke er detaljregulert, haster det med å vurdere ut fra negative erfaringer på Vestre Billingstad (vedtatt i 2018) som bare er delvis ferdig utbygd.

1. «Øke gang og sykling»

Det er viktig å fortsette innsatsen for å motivere til å gå hele året og sykle så mye som mulig. Det er ikke minst en stor folkehelsegevinst.

Kommunen bør gjøre mer for at gangveier og smettveier er attraktive som gjør at «lange» etapper oppleves korte og attraktive. Jeg har tidligere levert forslag uten at noe skjer. Fokus og budsjett bør øke.

Det må være trygt å bevege seg: Mange av g/s-veiene er nå relativt smale med den økte trafikken (gange, mange forskjellige type sykler, mikromobilitet, rullestol, rullator og små elektriske kjøretøy). Men det mangler plass til utvidelse.

1. Det må være innsats på eksisterende sidearealer - slik at mindre hendelser ikke får store konsekvenser (høye asfaltkanter, bratte grøfter, høy fortauskant etc. som resulterer i ulykker).
2. Nye reguleringsplaner må ha høyt fokus for å bevare vegetasjon og andre opplevelsespunkter som gjør g/s-veiene til attraktive turveier. (Arkitekt Jan Gehls tanker, som presentert nylig i serien Byenes mester på NRK, er også aktuelt utenfor byenes gater.)

Noen muligheter som må gripes nå i pågående og nær fremtids prosjekter:

3. Hønsjordet hvor det er bekk/overvann fra Landås til Fusdalbekken som kan brukes for en park og en fantastisk turvei internt i området og turvei til Asker sentrum.
4. Midlertidig anleggsvei på Hønsjordet må tilbakeføres til den regulerte SGS1 som skal gå i bro over Fusdalbekken med naturlig vegetasjon.
5. Den gamle togtraseen fra 1872 ligger urørt og kan bli en flott turvei fra Landås til sentrum ved å installere en kulvert under lokaltoglinjen der hvor tog går inn i tunnel. Det antar jeg må bli nødvendig for utbyggingen på Landås L3 (future built prosjekt) og Landås Øst. Ref. også pågående sak om bruk av Asker terrasse for all g/s-vei trafikk fra Landåsfeltet.
6. G/s-vei på bro langs Nordvannet på Dikemark.
7. Utvikling i Røyken sentrum, mange innspill i høringen.

Andre muligheter:

8. En bro over Verkenselva ved Særefossen, eksisterende gammel ferdselsvei/stier gir kort turvei fra Heggedal til Borgen. Sti på motsatt side av Gjellumvannet bør også utvikles.
9. Metalltrapper i bratt skråning fra Fredbos vei til Borgen.
10. G/s-vei Nærnes – Slemmestad.

2. «Høyne terskelen for å bruk bil» ved «målrettet parkeringspolitikk»

Temaplanen henviser til en «målrettet parkeringspolitikk». Kommunen ønsker at eneboliger brukes til barnefamilier. Men bolig er også følelsen for sitt hjem. Besteforeldre har plassbehov for sine barnebarn, hele familien som kommer langveis fra og søndagsmiddager. Sterke familieband bidrar til en bedre alderdom. Livskvalitet kan som regel bety å bli boende så lenge som mulig – stelle i hagen, dyrke grønnsaker, kontakt med nabomiljø, klare seg i sitt vante miljø til man enten dør, trenger omsorgsbolig eller sykehjem.

Når man tar steget til leilighet vil det for de fleste være behov for en parkeringsplass for seg selv og for gjester/familie. Parkering for lettvinnt dropp-inn gjester/familie er et minimum.

Makskravet til antall parkeringsplasser ved nye reguleringsplaner har store konsekvenser som ikke oppfattes å være tilstrekkelig analysert eller er forenlig med at «eneboligene skal tømmes for seniorer» og at seniorene skal bo i de nye drabantbyene på Vestre Billingstad, Landås, Høn eller i de nye sentrene Slemmestad/Røyken/Spikkestad/Sætre.

Seniorer skal leve aktive, sosiale liv for å kunne være frisk så lenge så mulig. Særbo kjærestepar er ny norm. Familie og venner skal hjelpe seniorer inntil de er sterkt pleietrengende – er forventningene. I hele fasen er det behov for parkering. Det er også behov for rikelig med parkering ved sykehjem/omsorgsboliger for dropp-inn av venner og familier. I tillegg må de ansatte som gjerne bor litt langt unna må få lov til å kjøre bil, spesielt vinterstid.

Det kan ikke forutsettes at naboene skal dekke det behovet som familie og venner utgjør.

Stabile bomiljøer er særs viktig for trivsel og for forsvarlig drift. Små leiligheter for unge kjøpere uten bil er midlertidige stoppesteder for flertallet.

Sameierstyrer har store jobber på frivillig basis. Vedlikehold, driftskostnader, kontrakter om tjenester og investeringer i større vedlikehold og energiøkonomisering er krevende jobber. Det krever kompetanse og forhandlings- kapasitet og stayer evner. Spesielt i starten trengs det kompetanse for å avdekke feil og sikre oppretting. Mange forskjellige kulturer øker som regel utfordringene. Sameierstyrene sliter hvis det er mye utskifting og store forskjeller i forventninger.

1. Det må bygges attraktive miljøer med god arkitektur og utemiljø for å få en god befolkningsmiks og stabile miljøer.
2. Hjemmehjelp/hjemmesykepleiere må kunne parkere raskt og tett på inngangsdører – ikke lete i et garasjeanlegg hvor man må ha adgangskort.
3. Gjester og korttidsparkering må få plass – det må også være plass utenfor lukket garasjeanlegg.
4. Parkeringsnormen må endres til minimumstall for beboer, HC, gjesteparkering – separat.
5. Et utbyggingsområde utenfor sentrumskjernen må dimensjoneres for minimum 1 parkeringsplass pr. leilighet for å ha fleksibilitet for forskjellig behov i et lengre tidsperspektiv (Høn-Landås er utenfor sentrum – selv om kommunen definerer Asker sentrum med 2 km radius).
6. Hvis det p.g.a stedstilpasning er vanskelig med tilstrekkelig parkering i kjelleretasje må det være areal på bakkeplan.
7. Utendørs parkeringsareal for gjester er fleksible arealer – som gir lys og rom til området og kan bidra til overvannsproblematikk og grønnstruktur (plante trær).
8. Utendørsparkering er enklere for gjester.
9. Utendørs parkeringsareal for en del av beboerne bidrar som ovenfor og gir stor fleksibilitet og reserveareal.
10. Parkeringsarealene bør sees på som positive elementer.
11. Parkeringspolitikk må være gulrot og ikke pisk/forskjellsbehandling og høye priser ved videresalg.
12. Reduksjon i jobbreiser må håndteres separat fra antall parkeringsplasser i nye blokkmiljøer.
13. Boligprogrammet i arealplanen må revideres for å ikke øke utbyggeres forventinger og derfor høye tomtepriser. Men er det for sent da det i juni 2023 ble vedtatt et program med ca. 18 000 boliger?
14. Boligprogrammet og antall etasjer bør revurderes for å få gode bomiljøer.
15. Villaveier i nabolaget må ikke plages med fremmedparkering – bl.a. med hensyn til barn i strøket.
16. Interne veier på nye boligfelt kan lages brede nok for parkering.
17. Boligfelt må bygges med trivelig gangavstand til kollektivtilbud eller få et godt nytt tilbud.

Asker er ikke urbant, og vi har vinter. Folk er aktive/sosiale/har kjærester/nedsatt funksjonsevne, eldre, barnefamilier. Særbopar trenger 2 parkerings-plasser hvert sted. Unge enslige kan ha 3-4 sykler i stedet for bil. Bildelingsordninger er ikke løsning for de fleste barnefamilier (bl.a. p.g.a. barneseter) med barn som må kjøres/hentes til aktiviteter. Nye sosiale boformer og bildelingsordninger er eksperimenter med en stor befolkningsmasse – inkludert barn. Asker kommune bør ikke bidra til forskjells-behandling og at parkeringsplass selges til høystbydende gjerne 3+ x kostpris.

18. Parkeringsnormen må ikke brukes for å høyne terskelen for å bruke bil. Maks norm blir feil. Det må finnes andre virkemidler og nåværende norm må endres. Men kanskje for sent for en del nye store prosjekter. Men noe må endres for å bidra til gode bomiljøer for seniorer, barnefamilier, innvandrere, enslige og folk som har behov for hjelp.
19. Spikkestad Masterplan bør vurderes i forhold til nye erfaringer.
20. Landås L3 – L6, Høn og FUSDalskogen skal alle gjennom en detaljregulering og parkeringsnormen må revurderes.
21. Nye krav til parkeringsareal pr bil fra SINTEF bør føre til en revurdering av antall etasjer/leiligheter pr bygg (som kan forbedre bokvalitet/bomiljø/sosiale boformer).
22. Nye byggeregler om håndtering av overvann i TEK og SAK fra 01.01.2024 kan muligens bidra til at utbyggere ser verdien i en kombinasjon av parkering og infiltrasjon/fordrøyning.

3. «Redusere behov for bil»

Temaplanen nevner bildelingsordninger og kunnskapsgrunnlaget nevner økt frekvens på kollektiv transport – som begge er viktig.

1. Shuttlebuss bør planlegges for Landås – Høn. Det bør gjøres selv om avstanden til Asker sentrum er relativt kort (når villaveier og stier benyttes). De nye g/s-veiene er lange, motbakker og støyen fra E18 svært utrivelig og vintersesongen vanskelig for mange.
2. Skoletransportbussene (ca. 35 minibusser) i Asker har dødtid midt på dagen. Tilgjengelige sjåførere oppfattes å ikke bli utnyttet. Hvorfor ikke bruke de 35 minibussene hele døgnet inkludert for transport av ungdom på ettermiddag/kveldstid?

Temaplan Samferdsel og mobilitet er meget relevant for Temaplan om boligpolitikk – hvor jeg planlegger å bidra med kommentarer.

Vennlig hilsen

Unn Orstein, siv. Ing.

Vedlegg: Min tabelloversikt som oppsummerer temaplanen for å gjøre det mulig å kommentere.

Samferdsel og mobilitet Strategi	Handling nevnt (kommunen)	Handling pågår (?) (kommunen)	
Reduksjon av transportbehovet			
Minimere innbyggernes transportbehov	Stedsutvikling Arealdisponering Kortreiste arbeidsplasser	Knutepunkt, bybånd, næringsarealer	
Redusere næringstransport	Effektiv varelogistikk Effektiv renovasjonstransport Løse masseforvaltning		
Høyne terskel for å bruke bil	Måltrettet parkerings-politikk. Makskrav til antall parkeringsplasser ved boliger (ikke parkering til alle)	Ref. Vestre Billingstad, Landås-Høn-Fusdals Incentivordninger for kommunens ansatte	
Redusere behov for bil	Bildelingsordninger	Økt frekvens kollektivt	
Grønn mobilitet			
Øke gang og sykling	Bygge infrastruktur Incentivordninger Bevisstgjøring	Oppgradere smettveier Skille sykkel og gange Belysning Sykkelparkering Dusj på jobben Vintervedlikehold , Miljøgater	
Satse på innfartsparkering	Etablere pendlerparkering Utarbeide oversikt over arealer	Bedre bussholdeplasser	
Økt transport på fjorden	Bedre kaianlegg	Sætre, Fornebu og økt frekvens	
Tungtransport bruker el eller lav utslipp	Arealplanlegging	Ladestasjoner	
Kvalitet på kommunale veianlegg			
Forleng levetid på veier	Vedlikehold	Kommunens standard fra 2021. Statens vegvesen ny veinormal i 2024	
Forebygge skade på veier	Klimatilpasning Vedlikehold		
Bedre trafiksikkerhet	Tiltak ved formålsbygg	Hjertesoner mm	
Bedre fremkommelighet i knutepunkter/sentrumsveier	Planlegging Drift og vedlikehold	Teknologi for bussprioritering	
Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger			
Prioritere riktig	Innhente kunnskap		
Nå målene	Pådriver for ny teknologi		
Dele behov, erfaringer og kunnskap	Faste samarbeidsplattformer		
Bevisstgjøre innbyggerne			
Teste innovative løsninger	Forsøksprosjekter		



Asker kommune

Offentlig høring - høringssvar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Mary Kristine	
Etternavn Sandal	
Adresse Bryggeveien 8a	
Postnr. 3470	Poststed Slemmestad
Mobilnr. +4798628265	E-postadresse maksjo@online.no

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringssvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringssvar Godt nytt år! Me som bur i området Røyken - Hurum sokna til Drammen sjukehus. Kommunesenteret Slemmestad med omegn er eit av dei mest folkerike senteret i kommunen. (Større skal det bli når den nye kystbyen står ferdig med 1300 nye leiligheter) Det er problematisk for oss eldre og andre utan bil når me skal til f.x. til kontroll på sjukehuset. Det går ingen direktebuss til Drammen frå Slemmestad!!! Me må byte buss oppe i ein kornåker (Midtbygda) Det er ikkje sjølvsagt at bussane korresponderer og me bruke heile dagen på turen. Eg vil derfor oppfordre "arbeidsgruppa/Temaplan samferdsel og mobilitet" til å være pådriver og samarbeide med Akershus Fylkeskommune og selskapet Ruter for å få til ein ordning snarast. (Folk og miljø) Mary Kristine Sandal Asker Venstre seniorgr.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon

From: "Ole Jørgen Anfindsen" <ole.anfindsen@gmail.com>
Sent: Wed, 10 Jan 2024 12:40:29 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Høring temaplan samferdsel og mobilitet, saksnummer 22/16742
Attachments: Asker.kommune.2024.01.10.Buss.Røykenveien.pdf,
Asker.kommune.2024.01.10.Myke_traffikanter_og_Røykeveien.pdf

Hei

Vedlagt finnes to PDF-dokumenter med innspill til temaplanen. Mine to innspill gjelder henholdsvis:

- Trafikksikkerhet for myke trafikanter som må krysse Røykenveien.
- Kollektivtransport langs Røykenveien.

Mvh
Ole Jørgen Anfindsen
Røykenveien 284 A
1389 Heggedal

Mobil: 9528 3200

Høring temaplan samferdsel og mobilitet, saksnummer 22/16742.

Innspill fra:

Ole Jørgen Anfindsen

Røykenveien 284 A

1389 Heggedal

mobil: 9528 3200

Røyken og Heggedal trenger ny kollektivpolitikk

Bilkøene på Røykenveien er ikke bare et miljøproblem, men også et betydelig problem for dem som stadig sitter i disse køene.

Som omtalt f.eks. i Budstikka ved en rekke tidligere anledninger (reportasjer så vel som innlegg) er Røykenveien ganske så overbelastet. Og det kommer, etter alt å dømme, til å bli enda verre i framtiden, om ikke noe gjøres.

Problemene skyldes flere forhold, og jeg vil nevne to som det burde gå an å gjøre noe med forholdsvis raskt. Begge har med kollektivtransport å gjøre.

For det første trengs det en egen busslinje som går langs Røykenveien og rett inn til Asker stasjon (uten omveier).

For det andre bør man snu hver stein for å få Spikkestadbanen til igjen å bli «hurtigtog» etter Asker, slik den var før, og slik eksperter har sagt at man kunne fått til nå også, om bare viljen var til stede.

Drøftelse og nærmere begrunnelse

«Somletog» som betjener alle småstasjonene mellom Lysaker og Asker, burde selvsagt ha Asker (evt Drammen) som endestasjon, slik at de som skal andre steder, slapp å sitte på med «melkeruta» i sin daglige pendling.

Og den viktigste grunnen til at vi ikke for lengst har fått et adekvat busstilbud langs Røykenveien, er (etter hva jeg forstår) at vi i Norge har en generell regel om at busser ikke skal kjøre parallelt med toget.

Dette er en regel jeg i utgangspunktet støtter, for toget bør være ryggraden i kollektivtilbudet (og her bør vi fortsette å investere tungt i utbygging av infrastruktur).

Men dette er en regel som bør praktiseres med større grad av fleksibilitet og skjønn, og i det aktuelle tilfellet mener jeg regelen blir temmelig kontraproduktiv.

For de fleste som bor langs Røykenveien er det ganske tungvint å komme til en togstasjon uten bruk av bil (skjønt en del kan ta buss 280).

De fleste som tar bilen, kjører da helt til Asker stasjon (siden Spikkestadlinjen bare tilbyr «somletog»). Og har man først satt seg i bilen, tenker nok mange at de like gjerne kan fortsette helt til f.eks. Oslo eller Bærum.

Det er ikke slik man reduserer bilbruk og fremmer miljøhensyn.

Om dagens regel kunne praktiseres på en mer fornuftig måte, ville vi ikke bare få mange folk til å ta buss i stedet for bil, sannsynligvis ville det dessuten blitt flere togpassasjerer fra Asker i retning Oslo.

Og får man igjen gjort Spikkestadbanen til «hurtigtog» mellom Asker og Oslo, er det klart at trafikken på denne linjen ville øke.

Begge deler ville hatt en stor miljøgevinst, ved at både Røykenveien og E18 ble avlastet.

Mvh Ole Jørgen Anfindsen

Høring temaplan samferdsel og mobilitet, saksnummer 22/16742.

Innspill fra:

Ole Jørgen Anfindsen

Røykenveien 284 A

1389 Heggedal

mobil: 9528 3200

Myke trafikanter og Røykenveien

Ikke glem myke trafikanters behov når utbedring av forholdene i området i nærheten av krysset mellom Røykenveien og Heggedalsveien skal vurderes.

Asker kommune har nylig fått på plass noen hundre meter med gang- og sykkelsti langs Vollenveien (fra Guibekken til Yggeset). Veldig bra!

Og Heggedalsposten har tidligere meldt at Vegvesenet og andre berørte myndigheter nå ser på hvordan man kan bedre sikkerheten langs Røykenveien gjennom Heggedal. Flott!

I den forbindelse ønsker jeg å påpeke at *østsiden* av Røykenveien fra lyskrysset ved Øvre Gjellum vei / Heggedalsveien og nordover i retning mot Guibekken i mange år er blitt kraftig forsømt hva gjelder sikkerhet for myke trafikanter.

Enten vi som bor der skal til butikk, buss, skole, idrettsanlegget, osv., så må vi krysse Røykenveien minst én gang (to ganger hvis vi f.eks. har tenkt oss på tur i skiløpene med utgangspunkt i idrettsanlegget). Mellom lyskrysset og bensinstasjonen finnes det imidlertid ingen fotgjengerovergang eller annet hjelpemiddel som kan gjøre livet for myke trafikanter sikrere og enklere.

Den eneste skikkelige løsningen her, er å forlenge det eksisterende fortauet med de ca 100 m som gjenstår bort til lyskrysset. Det er egentlig ganske utrolig at man i sin tid valgte å avslutte fortauet akkurat der, for nå forbinder dette fortauet kun de aktuelle eiendommene, men det fører altså ikke til

verken buss, butikk, skole, idrettsanlegg eller noe annet man stadig trenger å gå til i hverdagen. Hva i all verden kan de aktuelle saksbehandlerne ha tenkt den gangen en slik løsning ble valgt? Jeg antar det må ha vært snakk om altfor trange budsjetterrammer ...

En slik forlengelse av det nåværende «blindtarmfortauet» kan gjøres uten å ta noe som helst av parkeringsplassen ved idrettsanlegget. Da vil fotgjengere fra vårt område uten problemer kunne gå bort til lyskrysset, og så krysse Røykenveien trygt der.

Et nytt fortau vil selvsagt koste både tid og penger, og mens vi venter på at noe slikt skal kunne gjennomføres, bør ett av følgende mer kortsiktige tiltak være mulig:

1. **Enten:** Fotgjengerovergang. Denne kan eventuelt utstyres med blinkende gult lys som blir rødt kun når en fotgjenger har trykket på knappen, så unngår man at bilistene blir «blinde» for en fotgjengerovergang som benyttes av få folk.
2. **Eller:** En trafikkøy der dagens fortau ender (akkurat slik man har der hvor Guiveien møter Røykenveien et stykke nord for bensinstasjonen). Det vil kreve en viss utvidelse av veibanen, men det er det faktisk plass til, så sant viljen til handling er til stede.

Og dersom man eventuelt skulle bestemme seg for å redusere fartsgrensen på Røykenveien gjennom Heggedal (et forslag som ennå ikke er 100% utelukket, etter hva jeg forstår), og anlegge fartshumper på strategiske plasser, ja da håper jeg inderlig man sørger for at en av disse blir et opphøyd fortau som gjør det mulig for oss som bor i nevnte område å krysse Røykenveien på en trygg og sikker måte.

Det pågår for tiden en betydelig utbygging i Heggedal. Det er fornuftig politikk, men det fører selvsagt til økende trafikk i området. Å pøse på med stadig flere biler, uten samtidig å ta grep hva angår trafikksikkerhet og støyskjerming, vitner om manglende helhetstenkning.

Vi er p.t. ca 10 husstander (Røykenveien 282, 284, 286, 288) som er berørt av manglende fortau / fotgjengerovergang. Snart blir det et par nye boliger her (ny tomannsbolig under oppføring rett ved siden av 284 B). Og på disse adressene bor det alt fra småbarnsfamilier til pensjonister.

For ordens skyld: To av eiendommene i vårt lille område grenser mot Vollenveien (Røykenveien 284 A og B); de kan benytte den nye gang- og sykkelstien der, og gå via bensinstasjonen ved Guibekken når de skal til buss, skole, butikk, etc. Men det hjelper ikke alle de andre husstandene.

Vi trenger at myndighetene tar også vår situasjon med i betraktning. Minst ett av de nevnte forslagene burde kunne gjennomføres både raskt og rimelig. Gjør det nå – før det går galt! Jeg kan love dere at det å krysse Røykenveien uten fotgjengerovergang eller trafikkøy til tider kan være en «risikosport», særlig i rushtiden.

Mvh Ole Jørgen Anfindsen



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*
- *Sykelkart for å synliggjøre muligheten til å sykle til jobb*

Parkeringshus

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

Kollektiv transport

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

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

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

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

Albert Loki Einarsson fremmet følgende innspill til punkt 2:

Kollektiv transport

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

Anton Toft Dahl fremmet følgende innstill til punkt 2:

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

Innstillingens punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

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

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

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

Albert Loki Einarssons forslag ble enstemmig vedtatt.

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

Innstilling

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

Sykkel

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

Parkeringshus

- Sykkelparkering istedenfor bilparkering
- Elsykkelladere i parkeringshus
- Høyere tidsavgift

Kollektiv transport

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



Saksprotokoll

Arivsak
22/16742

Saksbehandler
Ingvild Hegrenæs

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



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Tor Asbjørn	
Etternavn Hauer	
Adresse Heimansåsen 10	
Postnr. 3470	Poststed Slemmestad
Mobilnr. +4741331972	E-postadresse torhauer@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Til Asker Kommune
Vedr. hørings svar samferdsel og mobilitet.
Det finnes ingen direkte forbindelse mellom Slemmestad og Drammen. Dette til tross for at Slemmestad er ett av de største befolkningssenter i Asker Kommune.
Innbyggerne i Slemmestad sokner til sykehuset i Drammen. Det er svært komplisert og tidkrevende for alle de som ikke kan benytte seg av egen transport og reise til Drammen. Dette gjelder særlig eldre og funksjonshemmede som skal til behandling på sykehuset eller andre helseinstitusjoner der. Disse er henvist til f.eks. bytte av buss på Midtbygda med tilhørende venting p.g.a. manglende samordning mellom bussene, eller buss til Asker for bytte til tog samt interne transportutfordringer fra togstasjon og til f.eks. sykehuset. Helsemessige utfordringer gjør en slik reise nærmest er umulig.
Jeg ber derfor om at Asker Kommune gir denne saken høyeste prioritet på en slik måte at Kommunen aktivt medvirker til at direkte forbindelse til Drammen endelig kan etableres fra Slemmestad.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - høringssvar

Innsender	
Innsender er: Organisasjon registrert i Enhetsregisteret	
Org.nr. 932095866	
Forening/organisasjon Bergfruene advokatselskab as	
Adresse Østre strandvei 2	
Postnr. 3482	Poststed Tofte
Telefonnr. 45783112	E-postadresse adara@advokatbergfruene.no
Kontaktperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Adara Synnøve	
Etternavn Høeg	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringssvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringssvar Høringsinnspill fra Bergfruene Advokatselskab
<p>Bergfruene Advokatselskab AS ble etablert i 2023 som første advokatselskap i Filtvet. Med kontorer i Tofte sentrum, er selskapet Hurums lokale advokatselskap, som også tilbyr landsdekkende juridisk bistand. Vi takker for muligheten til å komme med innspill til Asker kommunes Samferdsel og mobilitet – temaplan 2024-2035.</p> <p>Som næringsdrivende i Asker sør, er vi svært ofte avhengig av en effektiv reisevei inn til Oslo. I dag er kollektivtilbudet fra Filtvet/Tofte til Oslo mildt sagt dårlig. Bergfruene Advokatselskab oppfordrer Asker kommune til å bedre dette ved å innlemme i temaplanen en lovnad om at det opprettes helårsferje fra Sætre.</p> <p>Hvorfor helårsferje fra Sætre er viktig for næringsdrivende i Asker sør</p> <p>Som nyetablert bedrift i Asker sør, opplever vi at det er stor etterspørsel etter tjenester i nærområdet. Samtidig har vi klienter i andre byer, og da særlig Oslo. En forutsetning for dette er at det er relativt enkelt å komme seg til og fra Oslo. Dette er et behov vi i Bergfruene Advokatselskab ikke er alene om å oppleve, som næringsdrivende i Asker sør.</p> <p>Sammen med en rekke andre næringsbedrifter i Tofte deltar Bergfruene Advokatselskab i Tofte Opplevelser, et prosjekt i regi av Nyli AS for å fremme tettsteds- og næringsutvikling i Tofte. Det er vår inntrykk at det er en</p>

gjennomgående opplevelse hos samtlige bedrifter som deltar i Tofte Opplevelser at det dårlige kollektivtilbudet i Tofte/Filtvet er en hemsko for videre næringsutvikling lokalt.

Med tanke på viktigheten helårsferje fra Sætre vil ha for næringslivet i hele Asker sør, mener vi at formuleringen om at «Sætre er en mulig første destinasjon i fremtiden» ikke er forpliktende nok. Vi oppfordrer kommunen til å vise at de mener alvor om at hele nye Asker skal utvikles, og forplikte seg til og tidfeste i temaplanen en etablering av helårsferge fra Sætre – og tilføre Filtvet og Tofte som mulige ytterligere destinasjoner i fremtiden.

Et krystallklart budskap fra oss næringsdrivende

Helårsferje fra Sætre vil bedre kollektivforbindelsen mellom Asker sør og Oslo enormt, og være en vitamininnsprøytning for lokalt næringsliv i Filtvet og Tofte. I dagens samfunn er det få, om noen, bedrifter som kan drive lønnsomt i sin egen lokale boble.

Asker kommune har formulert i sin kommuneplan om Tofte: «Fremover skal vi prioritere vekst, både ved å bygge flere boliger og skape flere arbeidsplasser her». Innspillet vårt er fra næringsgdrivendes perspektiv, en bedrift som vil skape arbeidsplasser, og budskapet vårt er krystallklart:

Helårsferge fra Sætre er det desidert viktigste enkelttiltaket Asker kommune kan gjøre for å styrke næringslivet i Tofte, Filtvet og resten av Asker sør.

Vi håper at kommunen tar til seg budskapet og inkluderer i temaplanen en tydelig og forpliktende lovnad om opprettelse av helårs fergetilbud fra Sætre havn – et tiltak som vil gagne alle næringsdrivende i Asker sør.

Beste hilsener fra,

Adara Ryum Høeg sign.

Styremedlem/Daglig leder

Bergfruene Advokatselskab AS

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon

Høringsinnspill fra Bergfruene Advokatselskab.pdf

Høringsinnspill fra Bergfruene Advokatselskab

Bergfruene Advokatselskab AS ble etablert i 2023 som første advokatselskap i Filtvet. Med kontorer i Tofte sentrum, er selskapet Hurums lokale advokatselskap, som også tilbyr landsdekkende juridisk bistand. Vi takker for muligheten til å komme med innspill til Asker kommunes *Samferdsel og mobilitet – temaplan 2024-2035*.

Som næringsdrivende i Asker sør, er vi svært ofte avhengig av en effektiv reisevei inn til Oslo. I dag er kollektivtilbudet fra Filtvet/Tofte til Oslo mildt sagt dårlig. Bergfruene Advokatselskab oppfordrer Asker kommune til å bedre dette ved å innlemme i temaplanen en lovnad om at det opprettes helårsferje fra Sætre.

Hvorfor helårsferje fra Sætre er viktig for næringsdrivende i Asker sør

Som nyetablert bedrift i Asker sør, opplever vi at det er stor etterspørsel etter tjenester i nærområdet. Samtidig har vi klienter i andre byer, og da særlig Oslo. En forutsetning for dette er at det er relativt enkelt å komme seg til og fra Oslo. Dette er et behov vi i Bergfruene Advokatselskab ikke er alene om å oppleve, som næringsdrivende i Asker sør.

Sammen med en rekke andre næringsbedrifter i Tofte deltar Bergfruene Advokatselskab i *Tofte Opplevelser*, et prosjekt i regi av Nyli AS for å fremme tettsteds- og næringsutvikling i Tofte. Det er vår inntrykk at det er en gjennomgående opplevelse hos samtlige bedrifter som deltar i *Tofte Opplevelser* at det dårlige kollektivtilbudet i Tofte/Filtvet er en hemsko for videre næringsutvikling lokalt.

Med tanke på viktigheten helårsferje fra Sætre vil ha for næringslivet i hele Asker sør, mener vi at formuleringen om at «Sætre er en mulig første destinasjon i fremtiden» ikke er forpliktende nok. Vi oppfordrer kommunen til å vise at de mener alvor om at hele nye Asker skal utvikles, og forplikte seg til og tidfeste i temaplanen en etablering av helårsferge fra Sætre – og tilføre Filtvet og Tofte som *mulige* ytterligere destinasjoner i fremtiden.

Et krystallklart budskap fra oss næringsdrivende

Helårsferje fra Sætre vil bedre kollektivforbindelsen mellom Asker sør og Oslo enormt, og være en vitamininnsprøytning for lokalt næringsliv i Filtvet og Tofte. I dagens samfunn er det få, om noen, bedrifter som kan drive lønnsomt i sin egen lokale boble.

Asker kommune har formulert i sin kommuneplan om Tofte: «Fremover skal vi prioritere vekst, både ved å bygge flere boliger og skape flere arbeidsplasser her». Innspillet vårt er fra næringsdrivendes perspektiv, en bedrift som vil skape arbeidsplasser, og budskapet vårt er krystallklart:

Helårsferge fra Sætre er det desidert viktigste enkelttiltaket Asker kommune kan gjøre for å styrke næringslivet i Tofte, Filtvet og resten av Asker sør.

Vi håper at kommunen tar til seg budskapet og inkluderer i temaplanen en tydelig og forpliktende lovnad om opprettelse av helårs fergetilbud fra Sætre havn – et tiltak som vil gagne alle næringsdrivende i Asker sør.

Beste hilsener fra,

Adara Ryum Høeg sign.
Styremedlem/Daglig leder
Bergfruene Advokatselskab AS

From: "post@holmsbuvel.no" <post@holmsbuvel.no>
Sent: Fri, 19 Jan 2024 10:40:17 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Høring samferdsel og mobilitet, 22/16742
Attachments: Samferdsel og mobilitet.docx

Vedlagt følger høringsuttalelse fra Holmsbu vel angående temaplan samferdsel og mobilitet.

Med hilsen
Inger Victor
Leder Holmsbu vel
Tlf.: 916 36 337

Samferdsel og mobilitet, høring.

Hva mener Asker kommune med stedstilpassede strategier og tiltak fremover når det gjelder Holmsbu, Kana og Rødtangen? Området er ikke et satsningsområde for kommunen, og Holmsbu har vært nevnt 1 gang i temaplanen/høringsutkastet. Vi ser ingen løsning som legges frem for å øke tilgjengeligheten til omverdenen uten videre bruk av egen bil. Vi har hatt temaet mobilitet/offentlig transport som et tema på åpne møter med politikere på Holmsbu ved flere anledninger, men det har ikke gitt resultater. I følge kommunen sitt eget utsagn er privatbilen nødvendig for mange av oss i kommunen, og dette fører igjen til stort press på veinettet.

Når det gjelder trafikk og skolevei, så er jo barna våre avhengig av skolebuss. Barna fra 4-7.klasse på Folkestad skole, kunne kanskje syklet fra Holmsbu, men det er smal vei og ingen veiskulder som gjør dette til en farlig tur. Under kapitel Trafikksikkerhet og skolevei står det i høringsutkastet at det gjennomføres farts- og trafikkmålinger. På Holmsbu vel sitt initiativ har det vært gjennomført trafikkteiling og fartsmåling i vårt distrikt, men vi har ikke fått fulle resultater, og det har heller ikke ført til noen tiltak. Vi etterlyser hermed begge deler.

Offentlig transport er vanskelig i området vårt. Busser skal korrespondere på Åsheim, og det hender at bussen man skal ha videre, akkurat har gått. Det medfører lang ventetid på Åsheim før neste buss kommer. Kollektivtilbudet gjør det heller ikke lett for ungdommene våre å holde sosialt fellesskap med f.eks. Tofte hvor mange går på skole og har venner. Helgene er spesielt vanskelig. Dette gjør at vi er avhengig av personbiler for kjøring og henting av barn/ungdommer.

Kommunen mener at Holmsbu er «indrefileten» i Asker, vi har mange turister som kommer både vannvei og langs veinettet vårt. Det medfører parkeringsvansker pga mange biler og ufremkomlighet for altfor store busser på Holmsbu torg. Hvorfor ikke sette inn mindre busser, og flere avganger slik at det kan bli færre privatbiler?

I punkt 4.1 i utkastet skrives det mye om kamp for klima – en bærekraftig utvikling, minske klimagassutslipp osv. Vi klarer ikke helt å se hvordan kommunen skal klare å forbedre dette i forhold til vårt område, når ingenting skal satses på og vi må bruke privatbilene våre fremover også. Vi har et veinett som ikke egner seg for «myke» trafikanter, det er direkte farlig, vil og dermed også hindre for økt fysisk aktivitet. Økt fysisk aktivitet er jo også et mål for kommunen, og vi mener det bør tilrettelegges bedre for det også. Dere skriver selv sitat side 11 i rapporten: «å tilrettelegge for økt ferdsel og fremkommelighet for gående og syklende er et viktig virkemiddel for at Askers befolkning skal bli mer fysisk aktiv». Videre

mener dere i samme avsnitt at de som ikke har bil skal ha mulighet til å komme seg rundt. Vi ser ingenting i dette høringsutkastet som skal behjelpe dette. Ei heller ser vi noen bedring for personer med nedsatt funksjonshemning. Under punkt 4.5, våre reisevaner, skriver dere selv at bilen er det dominerende reisemiddel, og vi ser ingen løsning på mindre bilbruk i vårt område ut fra høringsdokumentet.

Pendlerparkeringer i forbindelse med tog er selvsagt et godt argument for de som f.eks. arbeider i Oslo. Men vi må ikke glemme at det er langt til nærmeste knutepunkt fra vårt område.

Kommunen ønsker utbygging og økt antall arbeidsplasser, men skal det bli en realitet, må vi ha noe å tilby, spesielt kanskje barnefamilier. Med dagens transportmuligheter er det vanskelig. I tillegg kommer selvsagt skoler, barnehager osv selv om det ikke er helt relevant i denne sammenheng. Men uten mulighet for å komme til de forskjellige fasilitetene på en bærekraftig, trygg og sikker måte, vil vi ikke oppnå dette.

Den ene gangen Holmsbu er nent i utkastet, finner vi på side 33. Sommerruter med båt ønsker kommunen å utvide i forhold til Vollen, Slemmestad og Filtvet. Sætre, Tofte, Holmsbu og drammensfjorden er aktuelle tilleggsdestinasjoner. Er det noen konkrete planer for dette i vårt område?

Vi er selvsagt positive til mye av det som står i høringsutkastet, og er helt enig i viktigheten av at målene skal jobbes med, både som hovedmål og delmål. Men vi stiller spørsmålstegn med hvor mye av dette angår egentlig vårt område?



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 bussskuret (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

Vedtak

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.



Asker kommune

Offentlig høring - høringsvar

Innsender	
Innsender er: Organisasjon registrert i Enhetsregisteret	
Org.nr. 992685646	
Forening/organisasjon Vollen vel	
Adresse Vollenveien 1	
Postnr. 1390	Poststed Vollen
Telefonnr. 91836651	E-postadresse post@vollenvel.no
Kontaktperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Knut-Herman	
Etternavn Førsund	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringsvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringsvar Svaret er fra Fjordveien, som er en gruppe under Vollen Vel. Vellets styre stiller seg enstemmig bak innspillet.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon Innspill til høring Temaplan samferdsel og mobilitet i Asker kommune fra FJORDVEIEN.docx

Innspill til høring Temaplan samferdsel og mobilitet i Asker kommune fra FJORDVEIEN

FJORDVEIEN er et innbyggerinitiativ som ble etablert i 2022, og har per januar 2024 mer enn 2300 medlemmer i sosiale medier. Vi takker for muligheten til å komme med høringsinnspill til Asker kommunes temaplan.

FJORDVEIEN mener det er helt nødvendig å ta fjorden i bruk som grønn ferdselsåre dersom Askersamfunnet skal oppnå «bærekraftige og samordnede transportløsninger». Det krever *flere avganger* på hurtigbåten mellom Slemmestad/Vollen og Aker brygge (B20), samt *flere anløpssteder* i Asker kommune (i første omgang Sætre).

Overordnet støtter FJORDVEIEN Asker kommunes temaplan for samferdsel og mobilitet, og er positiv til at kommunen innser at samferdselsutfordringer henger sammen med andre store samfunnsutfordringer som klimakrisen. Vi mener imidlertid at fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo er nødt til å prioriteres høyere for å ha sjans til å nå kommunens klima- og samferdselsmål.

FJORDVEIEN MENER:

- Fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo er en viktig del av løsningen på å oppfylle dagens økende transportbehov, og må derfor i større grad prioriteres i planen. Det innebærer:
 - Flere avganger på hurtigbåt mellom Slemmestad/Vollen og Aker brygge (B20)
 - Flere anløpssteder i Asker kommune (i første omgang Sætre)
- Potensialet for økt passasjertall for hurtigbåt mellom Oslo og Askerlandet er undervurdert, og kan økes gjennom en rekke tiltak, som for eksempel matebusser.
- Fjorden som sentralt kollektivfelt er det mest miljøvennlige alternativet, med minimale naturinngrep og utslipp, og reduserer belastningen på et allerede overbelastet vegnett

Fjorden som kollektivfelt letter køene på vegnettet

Temaplanen viser til at «[...] 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».

Ovenstående utsagn henviser til at løsningene på transportbehovet i Asker må finnes andre steder enn bare på vegen. Togene går til og fra Asker og Heggedal stasjon, men det er langt dit for mange rundt Vollen, Slemmestad og lenger sør langs kysten. FJORDVEIEN mener derfor at søkelyset på bruk av fjorden som en sentral ferdselsåre for kollektivtrafikken fra Askerhalvøya til Oslo, burde få en større plass i denne temaplanen – som en naturlig del av løsningen på å oppfylle dagens økende transportbehov.

Fergene kan være et alternativ for enda flere privatbilister

Temaplanen viser til at det for mange i kommunen er mest praktisk å ta i bruk privatbilen på en reise. Nye undersøkelser viser samtidig at potensialet er stort for mange av Askers innbyggere til å velge gange, sykkel eller kollektiv, og at 67 % av alle reiser ikke trenger å være med bilen, slik det var i 2017. Vi i FJORDVEIEN mener at fjorden kan være et naturlig alternativ for enda flere som i dag er privatbilister.

Behovet for flere fergeavganger er stort. Samtidig er det en rekke tiltak kommunen kan gjøre for å legge enda mer til rette for at enda flere velger kollektivt sjøveien:

- **Enklere å kombinere bil og kollektivt:** FJORDVEIEN mener at båt må inkluderes på lik linje med buss og tog i underkapittelet «*Vi må gjøre det enklere å kombinere bil og kollektiv*». Dersom Asker kommune er oppriktig i sin satsing om å bruke fjorden mer, må båt sidestilles med buss og tog videre i temaplanen. Forslag til ny tekst er: «*Ved å lokalisere innfartsparkeringsplasser langs kollektivårene for buss, **båt** og for tog gjøres kollektivtransporten lettere tilgjengelig for innbyggerne*».

Styrket matebusstilbud: Matebusstilbudet må bli bedre også for båten, og overordnet støttes idéen om gode matbusseordninger til knutepunkter.

- Forslag til matebusser i Slemmestad: (1) Torvbråten/ Morbergtoppen til Slemmestad brygge (2) Bødalen til Slemmestad brygge (3) Slemmestad direkte til Asker stasjon
 - Forslag til matebusser i Vollen: (1) Heggedal til Vollen
 - Forslag til matebusser i fremtidig havn på Sætre: (1) Tofte til Sætre (2) Klokkarstua til Sætre
- **Én kollektivsone i Asker:** Hvis det hadde vært én sone for hele Asker, er det helt sikkert at mange vil velge kollektiv, når de ikke lenger må betale 40 kr for å kjøre 1 km med buss mellom Slemmestad og Vollen. Flere som har Slemmestad som nærmeste knutepunkt, ville benyttet seg av båt til Oslo dersom de ikke måtte betale for tre soner. Parkeringsnormen kan sannsynligvis bare delvis bidra til at folk må velge bort bilen, og temaplanen burde vise til flere alternativer for dette.

Fjorden som kollektivrute er bra for natur, miljø og innbyggere

Klimaendringene stopper ikke ved kommune-, fylkes- eller landegrensene. Dette er en global krise som må løses av alle. Samferdsel står for over 50 % av de totale utslippene. På den måten kan man sikre at flere velger kollektivt. I FJORDVEIEN er vi overbevist om at et bedre kollektivtilbud på fjorden, kan være et trekkplaster for at flere velger bort bilen og heller tar den kollektive båten.

Temaplanen understreker at infrastruktur knyttet til samferdsel fører til store inngrep i naturen. «*Det kan i enkelte tilfeller være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. Et eksempel [...] utvidelse av jernbanenettet. Det betyr omfattende inngrep i naturen. Her må klimagevinsten veies mot tap av naturverdier*».

Det vil være betydelig mindre inngrep i naturen ved bruk av båt versus utvidelse av både vei- og jernbanenettet. Bruk av elektriske båter langs Askerhalvøya vil medføre utslippsfri transport. Utvikling av infrastruktur til båt er også mindre inngripende i naturen, og det er kostnadsbesparende både ved etablering, vedlikehold og drift. Det kan i tillegg beregnes langt mindre kostnader inn med tanke på ulykker på vegene.

Stort transportpotensiale på fjorden

I henhold til Asker kommunes satsing ved sammenslåing i 2020, hvor fjorden skulle få en større plass i kollektivsatsingen, ser FJORDVEIEN at det går små steg i riktig retning. De gamle hurtigbåtene bygges om til elektriske båter, i tråd med det grønne skiftet.

FJORDVEIEN mener likevel at dette kapitlet er mangelfullt i temaplanen. «*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*» skrives det i planen. Konklusjonen rundt økt bruk av båt i kollektivsatsingen vannes deretter ut. Dette er uheldig.

Vi stiller spørsmålsteget ved deler av beregningene som er gjort i kunnskapsgrunnlaget. Det vises for eksempel til et markedsgrunnlag fra 2020, hvor det beregnes at omtrent 2000 mennesker i Asker kommune bor slik til at de vil velge båt som det foretrukne transportmiddel. Stemmer denne beregningen i dag, og hvordan ser dette ut om noen år? Vi stiller også spørsmål ved om det er tatt med i beregningen potensialet som finnes i passasjerer fra Oslo til Askerlandet – da særlig i forbindelse med turisme.

Temaplanen skal ikke bare løse dagens, men også morgendagens, kollektivutfordringer i vår langstrakte kommune. Asker er en tilflytterkommune, og det bør tilrettelegges for miljøvennlig transport til kommunens innbyggere. Ikke alle kan ta tog eller buss, som allerede har sprengt kapasitet på pendlerstrekningene. Om kort tid står det 1 300 nye boenheter klare i Slemmestad og det er stadig mer attraktivt å bosette seg i utkanten av Oslo med nærhet til naturen og sjøen.

FJORDVEIEN oppfordrer Asker kommune til å vise at de mener alvor med sine klima- og samferdselsvisjoner, og prioritere fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo i temaplanen.

PILARES

20.01.2024

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

Deres ref:
[Deres ref]

Pilares Eiendom AS
Wergelandsveien 7
0167 Oslo

Vår ref:
Tina
Torggrimsby/Gaute
Høyland

Høring temaplan samferdsel og mobilitet, saksnummer 22/16742

I forbindelse med 2 gangshøringen av Askers temaplan for samferdsel og mobilitet ønsker vi å komme med innspill. Vår rolle som bolig- og stedsutvikler er å bidra i samfunnet med å etablere gode boliger med tilhørende uterom, eventuelle næringsarealer, nye møteplasser og øvrige fasiliteter tilknyttet boligutvikling. Dette skal gjøres med omtanke for stedstilpassing, nærmiljøet og miljøet.

For at vi skal lykkes med å skape gode prosjekter må det være et samspill mellom kommunen og oss. En god fungerende infrastruktur og kollektivtilbud må ligge til rette for at vi kan følge kommunens ambisjon om reduksjon av biltrafikk og fokus på grønn mobilitet.

Slik vi leser temaplanen er det et sterkt ønske og strategi om å redusere bilbruk og tilrettelegge for økt grønn mobilitet. Vi ønsker i den anledning å påpeke to momenter vi mener er svært sentrale å hensynta i den videre samferdselsutviklingen i Asker Kommune for å lykkes med disse ønskene.

Rambøll har bistått med en vurdering av trafikk- og mobilitetsforholdene knyttet til et mulig utbyggingsområde i Heggedal syd. Notatet er med som vedlegg 1.

Punkt 1. Økt kollektivtilbud på Røykenveien & forbindelser til Heggedal

Det har i mange år vært et stort problem at Røykenveien er overbelastet med trafikk og mye kødannelse. Røykenveien strekker seg fra sør for Heggedal opp til Asker sentrum. Veksten av boliger i kommunen skal foregå ved planlagte tettsteder/lokalsentre som har gode kollektivforbindelser. På denne måten unngår man å belaste veinettet i stor grad. Ettersom dagens trafikksituasjon ikke er god, er man avhengig av å løse de trafikale utfordringene samtidig som man tilrettelegger for en befolkningsvekst.

Asker kommune skal være en pådriver og samarbeidspartner for Ruter og andre	Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og	Askersamfunnet har tettsteder for lokalsamfunn som er inkluderende, trygge,
---	---	---

Tel. 22 12 09 22
post@pilares.no
pilares.no

PILARES

20.01.2024

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>
---	---	---

(Figur 1, over er utklipp fra temaplanen på høring)

Basert på vårt kunnskapsgrunnlag ser vi en bred enighet om å ta tak i denne utfordringen både i lokalmiljøet og politikken. Vi mener fokus på grønn mobilitet i tråd med temaplanen er riktig strategi, og at man må se på å øke kollektivtilbudet på Røykenveien.



Figur 2



Figur 3

Som illustrasjonene over viser er det busstilbud på kun deler av Røykenveien. Figur 2 er fra temaplanen. På figuren 3 har vi inntegnet en rød stiplet linje der det ikke er noen bussforbindelse. Det vil si at dersom man bor i grunnkrets Fossusum er det ingen bussforbindelse til Heggedal. Dersom man ikke ønsker eller kan gå nesten 30 minutter, ved eventuell funksjonsnedsettelse, tung last/barnevogn etc, må man ta 3 busser og bruke nesten 1,5 time på en strekning på ca. 2,5 km for

Tel. 22 12 09 22
post@pilares.no
pilares.no

PILARES

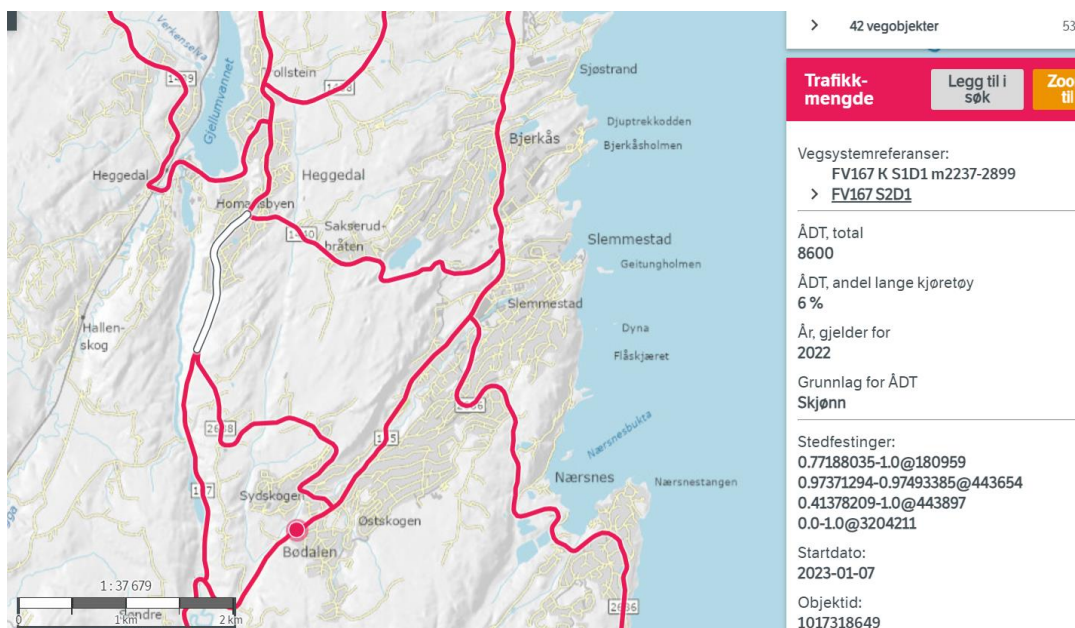
20.01.2024

å komme seg til Heggedal sentrum. Store deler av denne veien har heller ikke gang og-sykkelvei. Med slike dårlige kollektivforbindelser er det naturlig at man velger bil.

Heggedal er et område som er definert som et lokalsenter i Asker. Det er i de siste årene brukt betydelige summer på å løfte Heggedal med både nytt Idrettssenter, innbyggertorg, parker og oppgradert togstasjon. Det er folk som bor sør for sentrum som i dag ikke har noen kollektivforbindelse ned langs Røykenveien. Å komme seg fra Bødalen til Heggedal med kollektivtransport tar ca. 1 time og krever en omkjøring hele veien opp til Blakstad.

Vi mener et kollektivtilbud langs hele Røykenveien må prioriteres av begge hensyn, både for å redusere biltrafikken og belastningen på vegen, samt for å koble flere innbyggere opp mot Heggedal og dets nye og gamle fasiliteter.

ÅDT er 8600 langs Røykenvegen på strekning markert hvit i figur 4. ÅDT-en vil kunne reduseres dersom kollektivtilbudet etableres på dette strekket. Ved en eventuell boligbygging på Stokkeråsen må man vurdere og implementere ulike mobilitetstiltak for å ikke forverre situasjonen.



Figur 4 fra statens vegvesens hjemmeside

Heggedal er et utpekt lokalsenter. Temaplanen skriver:

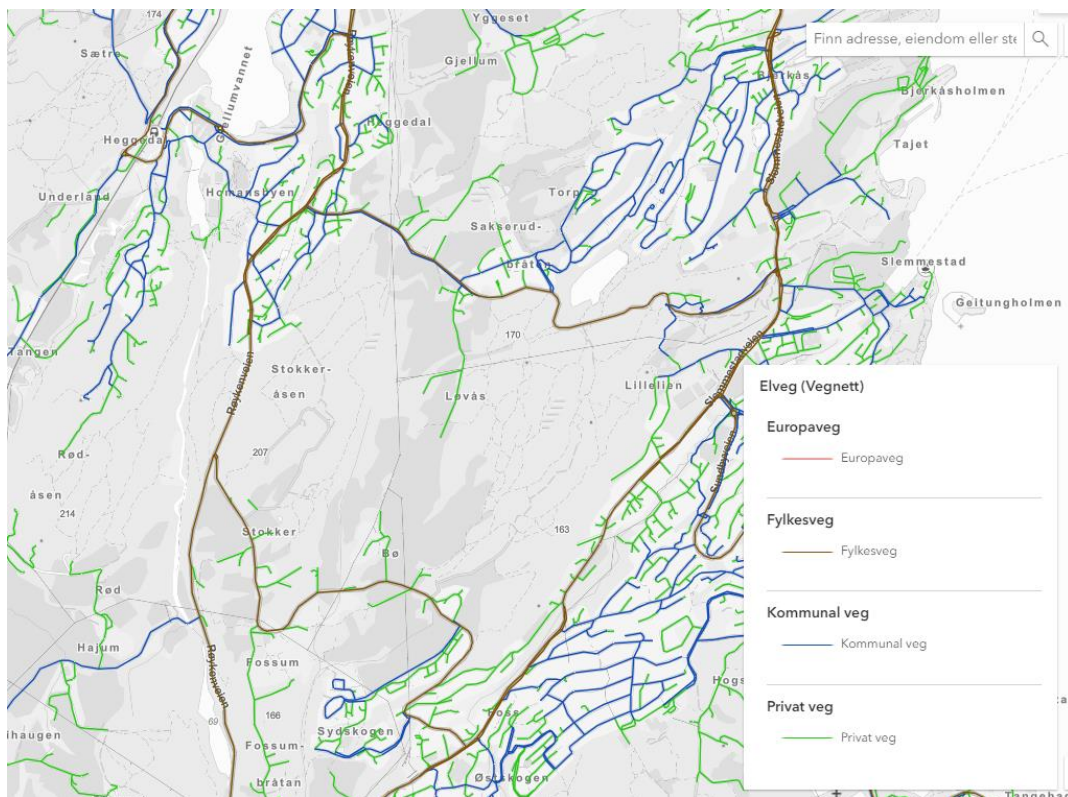
«Disse skal være lokale servicesentre og ha møteplasser og tilbud innen kultur, underholdning, fritidsaktiviteter og rekreasjon. I tillegg skal de ha et mer utvidet kollektivtilbud.»

Dette kollektivtilbudet kan vi ikke si er tilrettelagt pr i dag. Og det må hensyntas for fremtidens Asker!

Tel. 22 12 09 22
post@pilares.no
pilares.no

PILARES

20.01.2024



Figur 5.

Veinettet i Asker i dag Fylkesveinettet er sammenhengende, mens anlegg for fotgjengere og syklist er 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.

Punkt 2: Hurtigere forbindelse på Spikkestadbanen mellom Spikkestad og Oslo S.

Det var tidligere en raskere togforbindelse mellom Spikkestad og Oslo S, den tok 36 min. Ettersom togruten ble endret til å stoppe på alle stasjoner gikk denne forbindelsen fra 36 min til 51 min

Spikkestad er nord for den såkalte nullvekstlinjen. Det er samtidig planlagt en utbygging av Spikkestad med nye boliger i sentrum. Det er slik i dag at mange velger å ta bilen til Lier stasjon, for så å ta R13 toget til Asker/Oslo S.

Tel. 22 12 09 22
post@pilares.no
pilares.no

PILARES

20.01.2024

Vi mener det er avgjørende for kommunens intensjon om grønn mobilitet og redusert biltrafikk at Spikkestadforbindelsen blir raskere og med flere avganger. På denne måten kan Spikkestad bli et mer attraktivt sted å bo for både eksisterende og nye beboere.



Vi ser positivt på kommunens ambisjoner hva gjelder mobilitet, miljø- og bærekraft, og ønsker som steds- og boligutviklere å bidra til å realisere fremtidige prosjekter i godt samarbeid.

Med vennlig hilsen

Tina Therese Torgrimsby

Prosjektleder | +47 93 06 99 25 | ttt@pilares.no

Vedlegg 1: Trafikknotat Heggedal 250124 (Rambøll)

Tel. 22 12 09 22
post@pilares.no
pilares.no

Confidential

Trafikknotat Heggedal syd

Oppdragsnavn **Mobilitetsvurderinger Bøveien utbygging**
Prosjekt nr. **1350058449**
Mottaker **Pilares Eiendom AS**
Dokument type **Trafikknotat**
Versjon **01**
Dato **25.01.2024**
Utført av **Magne Fjeld og Gina Gjelten**
Kontrollert av **Linn Verde Thon**
Godkjent av **Linn Verde Thon**
Beskrivelse **Trafikknotat for potensiell fremtidig utbygging i Heggedal syd**

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	2
2.	Dagens situasjon	2
2.1	Områdebeskrivelse	2
2.2	Servicetilbud	3
2.3	Fasiliteter for gående og syklende	4
2.4	Kollektivtilbud	5
3.	Fremtidig situasjon	7
3.1	Turproduksjon og reisemiddelfordeling	7
4.	Bærekraftige transporttiltak	8
4.1	Gående og syklende	9
4.2	Kollektivtilbud	11
4.3	Bil	13
4.4	Annet	13
5.	Oppsummering med estimert fremtidig reisemiddelfordeling	14

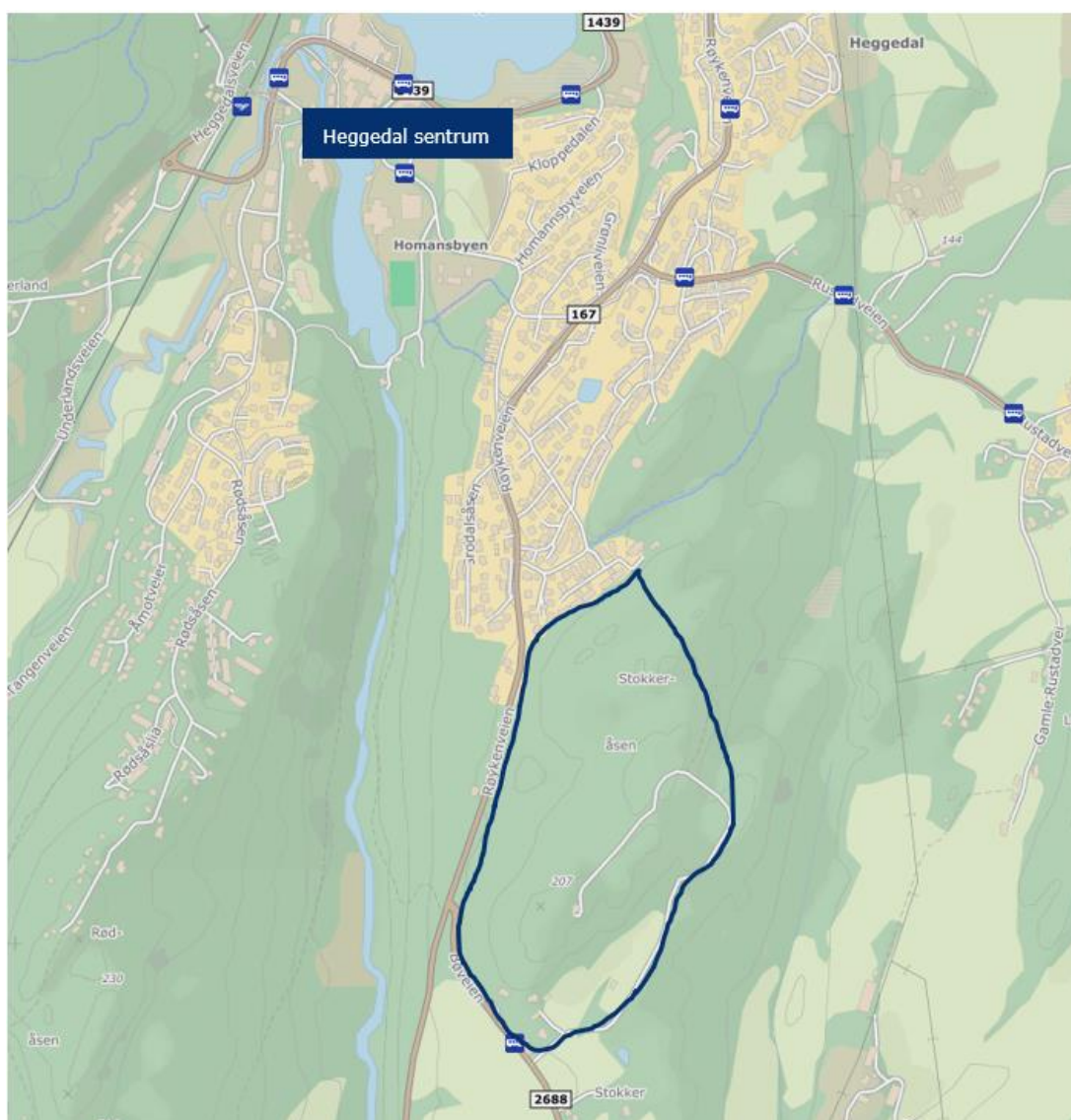
1. Bakgrunn

Rambøll Norge AS har blitt engasjert av Pilares Eiendom AS (videre omtalt som Pilares) for å utarbeide et notat med overordnede vurderinger knyttet til trafikk og mobilitet for en potensiell fremtidig utbygging langs Røykenveien sør for Heggedal sentrum i Asker kommune. Notatet skal gi grunnlagsinformasjon for et innspill Pilares har til temaplan for samferdsel og mobilitet for Asker kommune.

2. Dagens situasjon

2.1 Områdebeskrivelse

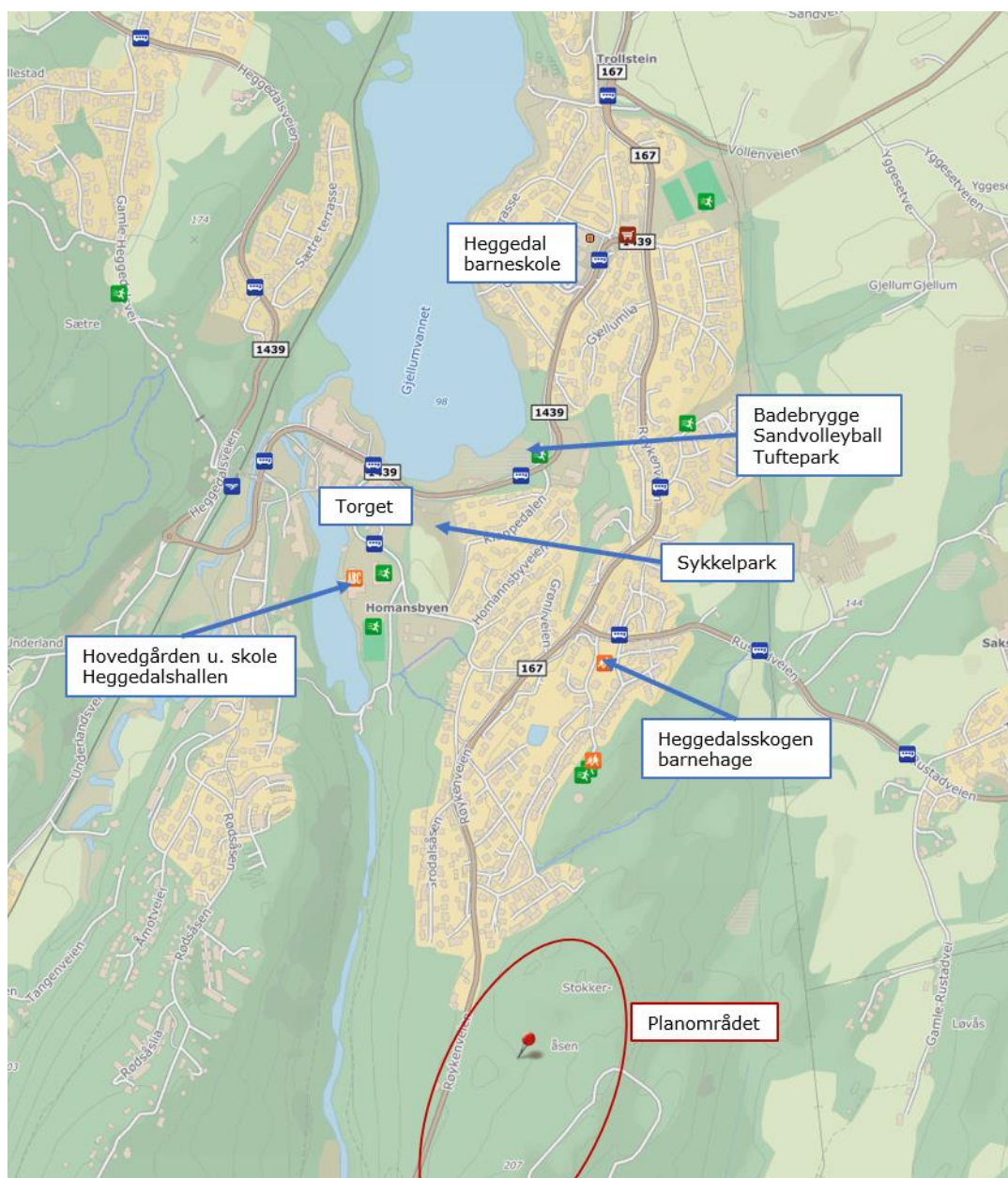
Planområdet ligger omtrent 1,6 km unna Heggedal sentrum. Det tilsvarer ca. 25 min gange, 10 min på sykkel og 3 min med bil. Heggedal sentrum ligger omtrent 6-7 km sør for Asker sentrum.



Figur 1 Planområdets plassering i forhold til Heggedal sentrum

2.2 Servicetilbud

I Heggedal sentrum er det utarbeidet et nytt torg med sitteplasser, skulpturer og beplantning tilgjengelig for alle. I tillegg finnes det en Kiwi-butikk, frisørsalong, sushi-restaurant, legesenter, kafé, treningscenter, apotek og klesbutikk i byggene som ligger rundt torget. Ved sør-enden av Gjellumvatnet finnes det en badebrygge, sandvolleyballbane og Tuftepark. Mellom torget og Tufteparken ligger sykkelparkene "Trans'matorn" og "Pumptrack". Hovedgården ungdomsskole ligger ca. 1,4¹ km unna i gangavstand (21 min), litt sør for torget. Her finnes i tillegg Heggedalshallen, en idrettshall for ulike typer innendørsidrett. Ca. 1,2 km nord-øst for planområdet ligger Heggedalsskogen barnehage. Heggedal barneskole ligger 2,3 km nordover langs Røykenveien. De nevnte servicetilbudene er vist i Figur 2.



Figur 2 Servicetilbud i Heggedal (finn.kart.no)

¹ Alle avstander er målt fra Røykenveien midt i skissert planområde i figur 1. Dvs. noe vest og sør for pinnen plassert på Stokkeråsen i figur 2.

2.3 Fasiliteter for gående og syklende

Det potensielle planområdet ligger i tilknytning til fylkesvei 167 (Røykenveien). Uten forbedringer vil det ikke være tilrettelagt for fotgjengere og syklister langs denne veien forbi planlagt utbyggingsområde. Figur 3 viser med tykk blå strek der gang-/sykkelveien fra sentrum slutter, og Figur 4 viser et bilde fra Google Maps fra Røykenveien sør for dette punktet. Skulder er ikke ekstra bred for syklister, og fotgjengere har ikke noe tilrettelagt tilbud langs fylkesveien.

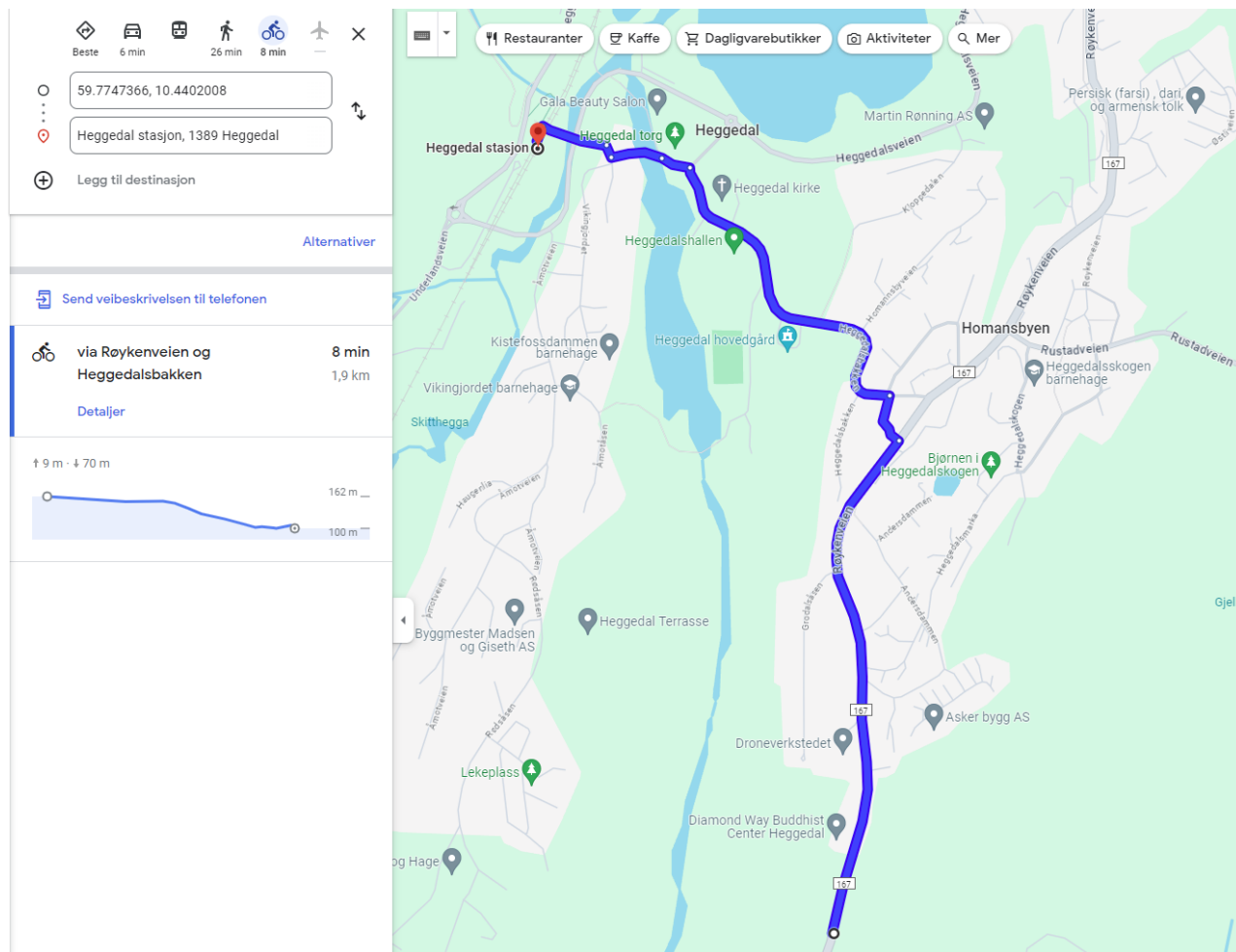


Figur 3 Kartutsnitt Røykenveien (fv. 167) (kart.finn.no)



Figur 4 Utklipp fra Røykenveien (google maps)

For gange og sykkel til stasjonen i Heggedal er det noen høydemeter forskjell mellom planområdet og stasjonsområdet. Slik det kommer frem av Figur 5 er det 70 meter høydeforskjell på disse to stedene (fra et utvalgt punkt i planområdet). Google Maps viser at å sykle til stasjonen tar 8 minutter, mens det tar 13 minutter å sykle andre veien. For gange er det 26 minutter å gå til stasjonen, mens det er 30 minutter å gå tilbake.



Figur 5 Rutevisning mellom planområdet og Heggedal stasjon (google maps)

2.4 Kollektivtilbud

Det lokale kollektivtilbudet for denne delen av Asker er i hovedsak knyttet til toget ved Heggedal stasjon. Denne stasjonen betjenes av lokaltog linje L1 mellom Spikkestad og Lillestrøm. Toget har halvtimesfrekvens hele driftsdøgnet mandag – søndag. Linja er fulltstoppende, dvs. stopper på alle stasjoner, og bruker hele 43 minutter mellom Heggedal og Oslo S. Mellom Heggedal og Asker tar toget 8 minutter, og med omstigning til andre lokaltog i Asker (f.eks. linje R14 som går fra Asker 5 min etter lokaltogets rutemessige ankomst og går fra en annen plattform) kommer man til Oslo S på til sammen 35 minutter. Dette, sammen med en ikke ubetydelig tilbringertid til Heggedal stasjon gjør at Asker stasjon framstår som atskillig mer interessant for arbeidspendling til de større stasjonsområdene i retning Oslo (bl.a. Sandvika, Lysaker, Skøyen og Oslo sentrum).

3. Fremtidig situasjon

Pilares vurderer utbygging av rekkehus og lavblokker i planområdet skissert i Figur 1. Foreløpig antall er ca. 250 rekkehus og 100 leiligheter i lavblokker. Parkeringsdekningen for rekkehusene er tenkt til 1 plass per enhet, mens det for leilighetene er tenkt 0,5 per enhet. Totalt tilsvarer dette 300 parkeringsplasser for utbyggingsområdet. Parkeringsdekningen har tatt utgangspunkt i Asker kommune sin gjeldende parkeringsnorm for kollektivnære områder og for området nord for nullvekstlinjen². Den sier mellom 1,2-2,2 biloppstillingsplass per enhet for småhusbebyggelse (rekkehusene) og mellom 1-1,5 biloppstillingsplass per 100 kvm for leiligheter. I tillegg sier den minimum 3 sykkeloppstillingsplasser per boenhet rekkehus og per 100 kvm leilighet. For biloppstillingsplasser tilsvarer dette mellom 365 og 650. Pilares forventer en fremtidig antatt strengere parkeringsnorm enn dagens, og har dermed lagt seg lavere enn dette for bilparkering.

3.1 Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Turproduksjon

For utregning av turproduksjon benyttes håndbok V713 "Trafikkberegninger" fra Statens vegvesen³. Den viser til et turproduksjonstall (personturer) per person for bolig på tre turer. For rekkehusene antas videre et gjennomsnittlig antall beboere på tre personer. Reelle tall for antall beboere er trolig noe høyere, men grunnet at reisevaneundersøkelsen (RVU) ikke hensyntar reiser for barn under 13 år, vil ikke turer for disse medregnes her. For leiligheter i blokk antas 2,5 person per enhet grunnet foreløpig ingen informasjon om størrelse på leilighet o.l.

Totalt for utbyggingsområdet estimeres det dermed **3 000 turer per dag**.

Reisemiddelfordeling

Planområdet ligger akkurat innenfor grensen for det som tidligere var Røyken kommune. Fra RVU 2016/2017 finnes det en egen oppsummering for Røyken, i tillegg til Asker, vist i tabellen under⁴. Nyere tall fra 2018/2019 har felles oppsummering for Asker og Bærum, vist i samme tabell⁵.

Tabell 1 Gjeldende reisemiddelfordeling fra aktuelle reisevaneundersøkelser

	RVU 2018/2019	RVU 2016/2017	
	Asker og Bærum	Røyken	Asker
Gange	15 %	14 %	21 %
Sykkel	3 %	3 %	4 %
Kollektiv	14 %	5 %	11 %
Bilfører	57 %	69 %	49 %
Bilpassasjer	10 %	8 %	12 %
Annet	1 %	1 %	3 %
Totalt	100 %	100 %	100 %

² <https://www.aker.kommune.no/contentassets/6fbcdcf0dac14102982b8231f62e8c52/kommuneplanens-arealdel/hoveddokumenter/tillegg-2-til-bestemmelsene--parkeringsnorm-datert-20.01.22.pdf>

³ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v713.pdf>

⁴ <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1630075898/ua-rapport-123-rvu-nye-aker-kommune.pdf>

⁵ https://xn--miljiftetmoss-enbb.no/wp-content/uploads/2021/02/Prosam_rapport_242_Reisevaner-i-Oslo-og-Viken-2018-19.pdf

Eksisterende reisemiddelfordeling viser høy andel bilførerurer (69%) for Røyken 2016/2017. Tidligere Asker kommune har en lavere andel her (49%), tilsvarende for nåværende Asker og Bærum (57%). Grunnet at planområdet ligger relativt landlig til, avstandene til servicepunkt er noe lange, og at kollektivtilbudet (se kapittel 2.4) i dag er mindre godt, antas bilførerandelen i utgangspunktet å være tilnærmet lik for planområdet slik det var for Røyken i 2016/2017. Bilførerandelen nedjusteres noe, mens sykkel og gange oppjusteres tilsvarende grunnet at planområdet ligger i ytterkant av tidligere Røyken og trolig vil være noe likere Asker (men langt ifra helt). Endelig estimert reisemiddelfordeling for planområdet, slik trafikksituasjonen er i dag, er vist i Tabell 2. Merk at denne reisemiddelfordelingen representerer **dagens reisevaner** for befolkning i dette området, og er ikke tilpasset eventuelle tiltak i prosjektet. Til sist i kapittel 5 vil en ny estimert reisemiddelfordeling som tar hensyn til de foreslåtte tiltakene presenteres.

Tabell 2 Reisemiddelfordeling og antall turer for område Heggedal syd før tiltak

	Reisemiddelfordeling	Antall turer fra/til boligene
Gange	16 %	480
Sykkel	5 %	150
Kollektiv	5 %	150
Bilfører	65 %	1950
Bilpassasjer	8 %	240
Annet	1 %	30

Som tabellen viser, er antall bilturer for høyt i forhold til antall bilparkeringsplasser prosjektet har planlagt for. Antall bilparkeringsplasser Pilares har lagt til grunn anses som en fornuftig antagelse på fremtidig parkeringsnorm, og dermed må det innføres tiltak for å kunne flytte disse bilturene over på andre bærekraftige transportformer for å være i tråd med Asker kommune sine mål om nullvekst i trafikk. Samtidig er det trolig at utbyggingen også vil forsvare et styrket kollektivtilbud, og at noen vil gå eller sykle. Neste kapittel presenterer mulige transporttiltak for å bidra til at reduksjonen i bilførerurer som må til, uten at det går på bekostning av mobiliteten for de mulige fremtidige beboerne i dette området.

4. Bærekraftige transporttiltak

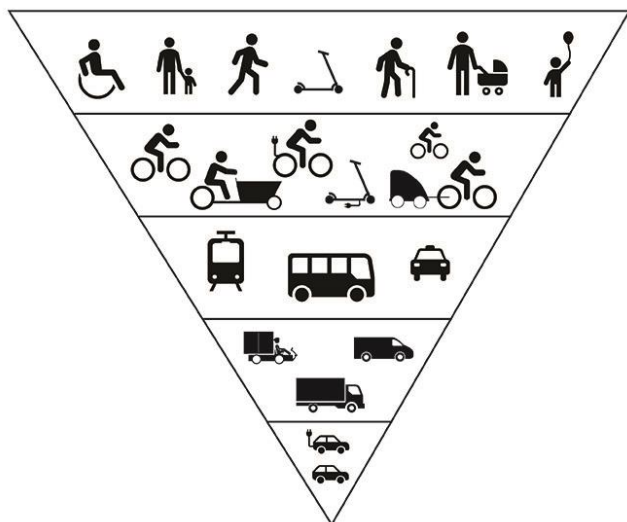
Ved prioritering av bærekraftige transporttiltak bør den omvendte transportpyramiden til Statens vegvesen ligge til grunn⁶ (Figur 7). Gange er den mest bærekraftige transportformen og bør prioriteres høyest ved utvikling av nye boligområder. Akseptabel gangavstand for folk flest er på 800 meter ifølge undersøkelser gjort av TØI⁷. For avstander lengre enn dette vil det være behov for å tilrettelegge godt for de neste transportformene i pyramiden, dvs. alle typer sykler. Det varierer stort mellom type sykkel og personer for hvor langt man er villig til å sykle, men en gjennomsnittlig lengde fra RVU er på 5,1 km i 2013/2014⁸. Planområdet, med en avstand på ca. 2,0 km til Heggedal stasjon, vil være godt innenfor akseptabel reiseavstand på sykkel. Asker sentrum ligger ca. 7,3 km unna, og vil være en aktuell transportetappe på sykkel for flere av de som arbeider her eller ønsker å ta toget videre herfra. Gode fasiliteter for syklister vil dermed være svært gunstig for det aktuelle planområdet.

⁶ <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>

⁷ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71645>

⁸ https://www.toi.no/getfile.php/1340010-1427184549/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_sykkelseiser-7k.pdf

Slik det er vist i kapittel 2.4 er kollektivtilbudet i umiddelbar nærhet til planområdet mindre godt. Et forbedret kollektivtilbud i nærområdet vil være svært viktig for å legge til rette for bærekraftige reiser for de aktuelle beboerne som ikke ønsker/kan gå eller sykle av ulike årsaker. I dette kapitlet vil tiltak for å fremme disse transportformene (gange, sykkel og kollektiv) for beboere i planområdet presenteres. Flere av tiltakene kan gjennomføres inne på planområdet og vil dermed kunne iverksettes av utbygger direkte. Andre tiltak vil være utenfor utbyggers myndighet og vil kreve involvering av kommune, fylke og/eller kollektivselskap.



Figur 7 Den omvendte transportpyramiden (håndbok N-V125 Gateveiledning)

4.1 Gående og syklende

Forlengelse av gang- og sykkelveg langs Røykenveien

Røykenveien er som vist (i kapittel 2.3) ikke tilrettelagt for gående og syklende langs hele fylkesveien til utbyggingsområdet. Ved utbygging av et nytt boligfelt, vil det være behov for å forlenge denne traséen med GS-veg slik at fotgjengere og syklistene kan ferdes inn mot Heggedal på en trafikk sikker måte. I tillegg vil dette være i tråd med kommunens krav om at det ved utbygging av nye boligfelt skal sikres gang- og sykkelvei til nærmeste lokalsenter for en trygg skolevei for barn og ungdom⁹.

Gatetun innimellom den nye bebyggelsen

Ved utarbeidelse av planene for det nye boligfeltet i Heggedal syd, bør fotgjengere prioriteres i uterommet. For områdene mellom bebyggelsen kan det etableres såkalte gatetun. Definisjonen fra Statens vegvesen¹⁰ er som følger:

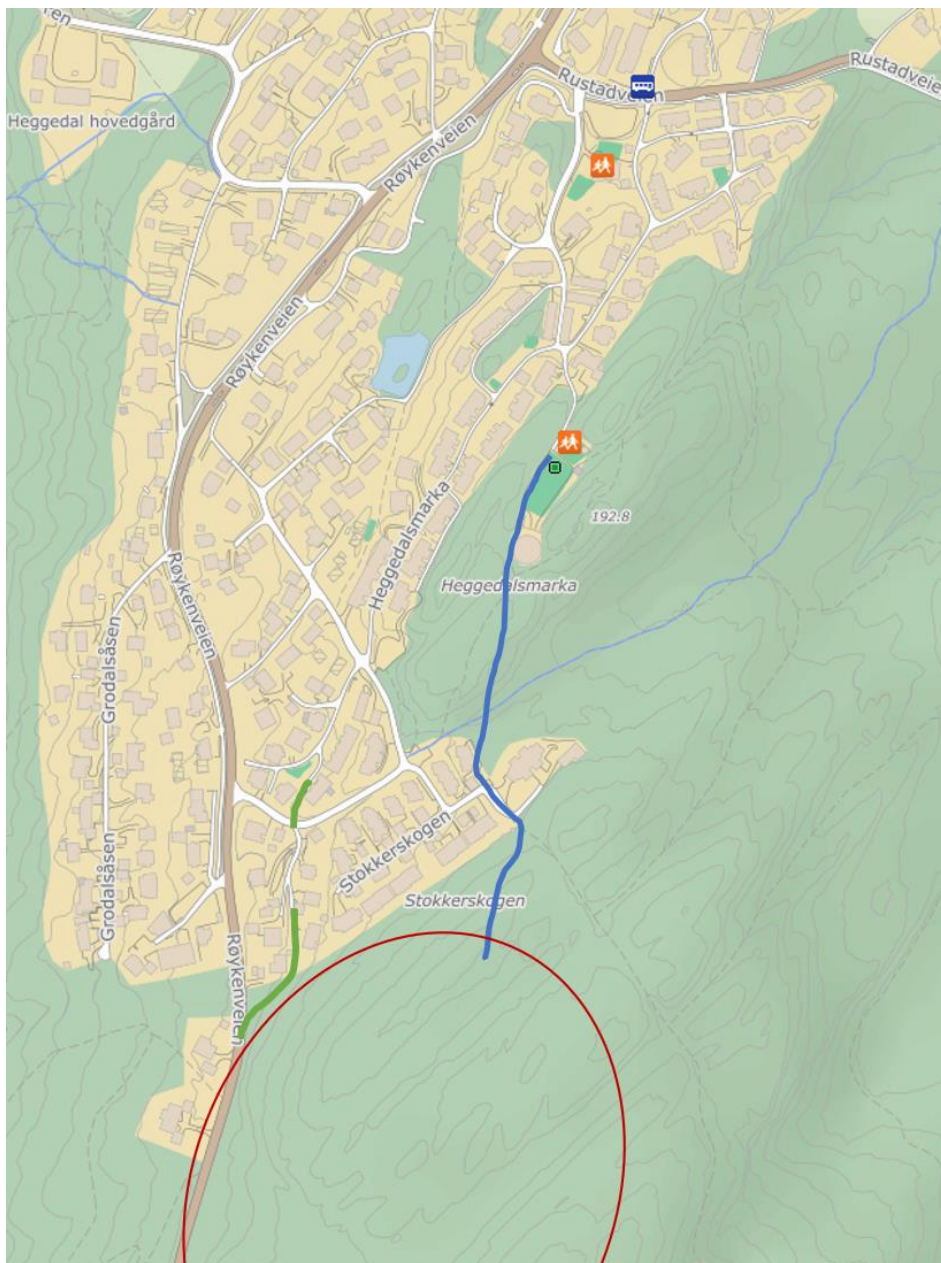
«Gatetun er gjerne lokalisert i tilknytning til boligområder, og er først og fremst beregnet for opphold og lek. Det skal ikke være gjennomgangstrafikk, og motorisert trafikk skal skje på fotgjengernes premisser. Fartsdempende tiltak skal sikre lavt fartsnivå. Møblering og blågrønne elementer bidrar til å gjøre opphold attraktivt, og kan også brukes for å redusere fartsnivået.»

⁹ https://www.asker.kommune.no/contentassets/6fbcdcf0dac14102982b8231f62e8c52/kommuneplanens-arealdel/hoveddokumenter/2023_08_31-planbeskrivelse.pdf

¹⁰ <https://viewers.vegvesen.no/product/859947/nb>

Snarvei til bussholdeplass (hvis nytt busstilbud ikke kommer på plass)

Kapittel 4.2 presenterer et forbedret kollektivtilbud for Heggedal syd som bør vektlegges i betydelig større grad enn en snarvei. Men hvis kollektivtilbudet i fremtidig situasjon forblir slik det er i dag, vil snarveier til holdeplassen H. Stordalens vei være nyttig. Figur 8 viser skisserte forslag til nye koblinger som skaper disse snarveiene. Enten en som går fra Røykenveien (grønne streker) og inn i boligfeltet, eller en som går fra midt i det nye planområdet (rød ring), mellom noe eiendom og videre over grøntområde mot veien Heggedalsmarka (blå strek).



Figur 8 Skisserte snarveier fra planområde til bussholdeplassen H. Stordalens vei (finn.kart.no)

Sykkelparkeringsplasser

Asker kommune sin parkeringsnorm sier 3 sykkelparkeringsplasser per småhusbebyggelse (rekkehus) og per 100 kvm leilighet. Grunnet at prosjektet er i tidligfase, er størrelsen på leiligheten ukjent, men det

antas et gjennomsnitt på 65 kvm per leilighet. I samsvar med Asker kommune sin parkeringsnorm (per dags dato januar 2024) må det dermed etableres ca. 945 sykkelparkeringsplasser ved etablering av ca. 350 nye boenheter. Det anbefales å legge til rette for en god andel plasser for alle typer sykler, inkludert lastesykler. I tillegg bør det etableres muligheter for å lade el-sykler. Grunnet høydeforskjeller i området vil det trolig være svært gunstig for beboerne å bruke el-sykkel, og dermed vil lademulighet for disse være svært gunstig.

Sykkelvask og mekkerom

For å kunne vedlikeholde sykler godt er det viktig med jevnlig vask og muligheten til å justere bremses, fylle luft i dekk, osv. Et eget rom med sykkelvask og verktøy for sykkel vil være svært positivt for beboere med sykkel. Spesielt på vinterstid vil det være nødvendig med godt vedlikehold av sykkel, og mer vintersykling vil være svært positivt for reisemiddelfordelingen året rundt. Det kan i tillegg vurderes å leie inn sykkelmekaniker 1-2 ganger årlig for en gratis sjekk av sykler for beboerne, slike tiltak vil sannsynligvis være svært populære og bidra til økt sykkelglede.

Sykkelutleie for beboere

Sykler (gjerne elektriske) til utlån for beboere vil være fordelaktig for et borettslag. Spesielt hvis det settes inn elektriske lastesykler slik at beboere kan gjennomføre handelsreiser uten å føle at de behøver bil. Det anbefales å etablere nok sykler til at tilgjengeligheten for beboere oppleves god, og at det blir et enkelt valg både til hverdag og ellers.

Sykkelparkeringsplasser på Heggedal stasjon

Bane NOR har et eget sykkelhotell med adgangskontroll på Heggedal stasjon med plass til 48 sykler (inkludert 3 plasser for alle typer sykler). I tillegg har de sykkelstativ hvor 40 plasser er under tak og 26 er uten tak. Det bør vurderes underveis i prosjektet om det for de 350 nye boenhetene er tilstrekkelig antall plasser. Med ønske om at flere skal sykle, også i Asker kommune, vil det forhåpentligvis i fremtiden være en større andel sykklister i Heggedal syd enn det er i dag.

Utvidelse av sykkel-ordning for Heggedal

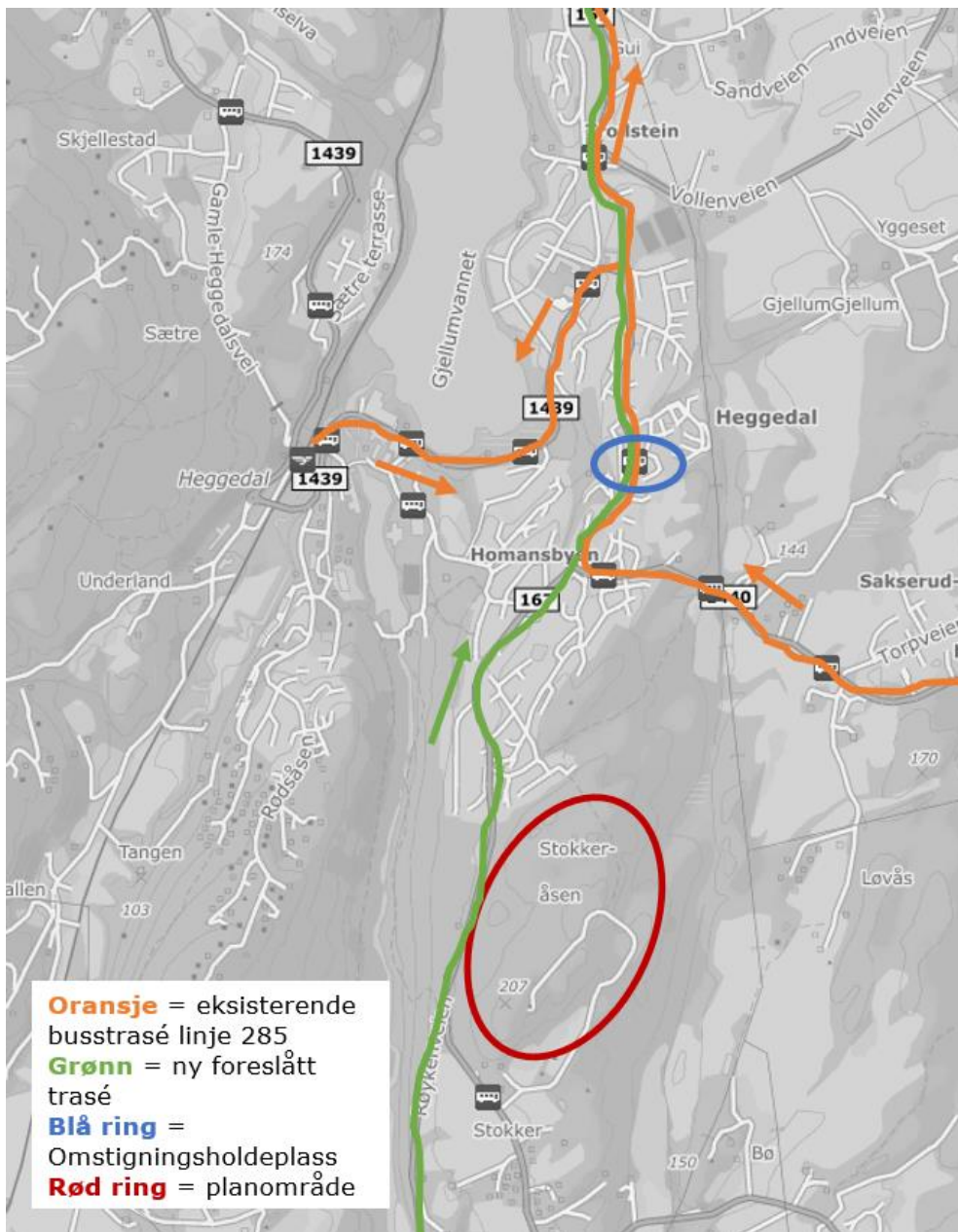
Asker kommune har en avtale med Tier om el-sykler i sommerhalvåret rundt Asker sentrum. Utvidelse av denne avtalen til å gjelde flere lokalsentre bør vurderes. El-sykkel vil være spesielt gunstig for et område som Heggedal da det (som vist) er høydeforskjell fra det aktuelle boligfeltet til sentrumsområdet.

4.2 Kollektivtilbud

Ny busstrasé langs Røykenveien

Dagens kollektivtilbud (se kap 2.4) er ikke spesielt godt tilgjengelig fra planområdet. En utbygging i den størrelsesorden man ser for seg her kan bety at man finner det interessant å betjene Røykenveien også sydover fra H. Stordalens vei. I kombinasjon med dagens linje 285 kan det være rom for å se på en mer direkte busslinje fra planområdet til Asker, kanskje uten å kjøre innom Heggedal sentrum/stasjon. Da kan linje 285 fra Rustadgrenda kjøres kun til Heggedal stasjon, med kryssbytte mot den nye linja til Asker på Østliveien holdeplass. Alternativt kan man kjøre fra foreslått planområde til Heggedal stasjon, men la 285 fra Rustadgrenda gå direkte til Asker uten å kjøre om Heggedal sentrum. Fortsatt med kryssbytte på Østliveien. Dette er sannsynligvis en nøkkel for å få til en bærekraftig utbygging i det foreslåtte sydlige området. Per. i dag er det sannsynligvis 3 – 500 boenheter syd for Rustadveien/Heggedalsbakken som kunne dra nytte av et raskere og mer direkte busstilbud inn mot Asker sentrum. Med ytterligere 350 flere boliger syd for dette området kan det bli et markedsgrunnlag for en bussrute som kan startes i planområdet og supplere/erstatte linje 285. Figur 9 illustrerer forslaget med en ny trasé (grønn) som her

begynner sør for mulig ny bebyggelse. Eksisterende linje 285 går som vist inn til Heggedal sentrum/stasjon og ut igjen før den kjører nordover.



Figur 9 Dagens kollektivtilbud og nytt foreslått tilbud illustrert (bakgrunnskart: finn.kart.no)

Som regneeksempel: 350 nye boliger med i gjennomsnitt ca. 1,5 personer som arbeider utenfor gangavstand gir ca. 1.000 arbeidsreiser pr dag. Med en kollektivandel på 11 % (ikke veldig ambisiøst) gir dette 200 arbeidsreiser, og med i sum litt flere handels-, skole- og fritidsreiser er det et sannsynlig trafikkgrunnlag herfra på 4 - 500 kollektivreiser en vanlig hverdag. Dette burde kunne bety halvtimesfrekvens i rush og timesfrekvens resten av dagen. Dette er sannsynligvis et minimum som må til for å kunne få et kollektivtilbud som kan være attraktivt. Men reisetida vil måtte reduseres i forhold til i dag. En mer direkte bussforbindelse til Asker der kollektivtilbudet er vesentlig bedre enn på Heggedal vil være en styrke, kanskje til og med en forutsetning.

Et viktig argument for prioritering av dette aktuelle planområdet for utbygging er at man her bygger videre på et eksisterende boligområde knyttet til Heggedal syd. Man kan da dra nytte av at kollektivtilbudet også vil dekke et område som i dag ikke har et tilstrekkelig tilbud innenfor gangavstand. Som antydnet ovenfor er det i dag opptil 500 eksisterende boenheter i sydområdet som ikke har noe tilfredsstillende (og raskt Askerrettet) kollektivtilbud. En videre utbygging langs Røykenveien vil øke antallet potensielle boenheter innenfor gangavstand for en ny busslinje fra inntil 500 eksisterende boenheter til ca. 850. Med 2,5 personer pr boenhet vil dette til sammen være ca. 2 125 potensielt nye kollektivkunder. Samlet vil markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken derfor øke mer enn dersom dette hadde vært en selvstendig satellitt i et mer spredtbygd område. I tillegg vil alle som bor i gangavstand til H. Stordalens vei i dag og som skal til Asker kunne få et enda bedre tilbud, noe som vil øke antall potensielle kollektivreisende ytterligere.

4.3 Bil

Bildeling

Det anbefales å sette av plasser til elektriske bildelingsbiler for å redusere behovet beboerne har for å eie egen bil. Bruk av bildeling når alternativet er å eie egen bil, vil redusere bruken av bil og dermed antall bilturer. Hvis det er slik at bildelingsbilene blir brukt av personer som vanligvis ville gått, syklet eller tatt kollektiv, ville effektene blitt negative i et bærekraftperspektiv. Vurderinger av antall parkeringsplasser som bør avsettes for at tilbudet skal være «passe» attraktivt bør derfor vurderes videre i de neste fasene. Asker kommune har i tillegg et krav om at bildeling etableres ved utbygging av flere enn 50 enheter, noe som dermed vil gjelde her.

Elbil-ladere og antall parkeringsplasser

Det bør legges til rette for lading av elbiler på alle parkeringsplasser for bil. Antallet parkeringsplasser bør holdes så lavt som mulig i henhold til gjeldende parkeringsnorm og eventuelt BREEAM-krav som gjelder på tidspunktet for detaljplanlegging av byggene.

4.4 Annet

Pakkeboks

For å minimere behovet for å reise vekk fra planområdet for å hente pakker, kan det forsøkes å inngå avtale med Posten (Bring) eller PostNord for etablering av pakkeboks utendørs ved utbyggingen. Dette vil i hovedsak være til glede for beboerne i form av kort avstand å bære pakker hjem, men det kan også bidra til noe mindre reising til andre utleveringsplasser for pakker. Ved bestilling av store pakker vil nytten være størst ved at mottakerne av disse pakkene i større grad ville hentet pakkene med bil. For BREEAM-sertifisering av bygg anses dette som et servicetilbud som vil kunne gi poeng i dette klassifiseringssystemet.

Hjemmekontor eller nærkontor

For å redusere arbeidsreiser er et virkemiddel å sørge for muligheten for beboere å jobbe hjemmefra. Dette kan gjøres enten ved å sørge for gode forhold inne i boligene eller etablering av et såkalt nærkontor. For poengoppnåelse i forbindelse med BREEAM-sertifisering¹¹ krever det følgende av byggets utforming:

1. Hjemmekontor:

¹¹ <https://byggalliansen.no/sertifisering/om-breeam/manual-verktoy-og-hjelp/breeam-nor-manual-og-verktoy/#1700523163325-391a03a7-f1db>

- a. For boliger med 1 eller 2 soverom eller hybelleiligheter er det satt av plass i stuen, ett av soverommene eller andre egnede områder i hjemmet, f.eks. en stor gang eller spisestue
- b. For boliger med 3 eller flere soverom er det avsatt tilstrekkelig areal for arbeidsplass i et annet rom enn kjøkken, stue eller hovedsoverom
- c. I alle tilfeller er rommet stort nok til at bruken som hjemmekontor ikke hindrer rommets tiltenkte bruk

ELLER

2. Nærkontor

- a. Etablering av et nærkontor innenfor byggeområdet. Nærkontoret er stort nok for å tilrettelegge bruk for minst alle boligene uten eget hjemmekontor. Det skal ha minst følgende installasjoner:
 - i. Tilstrekkelig stort nok for alle tiltenkte brukere
 - ii. Tilstrekkelig tilgang til stikkontakter for rommets funksjon, bruk og antall samtidige brukere
 - iii. Tilgang til tilstrekkelig internett og andre relevante kontorfunksjoner
 - iv. Tilstrekkelig dagslys med gjennomsnittlig dagslysfaktor og ventilasjon etter BREEAM-krav

Nærkontoret kan også tilrettelegges for et flerfunksjonsformål så lenge det ikke går på bekostning av hovedformålet.

Ved eventuell etablering av nærkontor kan andre funksjoner inngå i dette arealet, f.eks. felleslokale med kjøkken til utleie for beboerne.

Kollektivtransport-informasjonssystem

I fellesareal kan det settes opp en informasjonsskjerm om tilgjengelig kollektivtrafikk og transportinfrastruktur. Dette kan inkludere skilting for kollektivtransport, sykling, ganginfrastruktur og lokalt tjenestetilbud (f.eks. bildeling). Hensikten er å belyse for beboerne hvilke muligheter for transport som finnes utenom privatbil.

Samkjøring

Legge til rette for samkjøring blant beboere i rekkehusene og lavblokkene. Flere vil trolig ha behov for å reise mot Asker for arbeid, og på disse reisene kan man oppmuntre til samkjøring. Apper slik som Samtur¹² kan være med på å organisere dette. Her kan man både melde inn strekningen man skal kjøre og få med seg flere passasjerer, eller søke opp strekningen man skal og se om noen kjører her. Informasjon om dette tilbudet kan også formidles på et eventuelt kollektivtransport-informasjonssystem.

5. Oppsummering med estimert fremtidig reisemiddelfordeling

Tidligst potensielle byggestart for prosjektet er langt frem i tid, muligens 8-10 år fra nå. Om 10 år vil trolig reisevanene til Norges befolkning ha endret seg noe, spesielt for områder i nærhet til store sentrum slik som Asker. I tillegg er planområdet innenfor pendleravstand til Oslo, noe som også vil påvirke reisevanene i årene fremover. I hvilken grad området legger til rette for gående og syklende, samt for potensielle kollektivreisende i kombinasjon med bilrestriktive tiltak vil også påvirke den totale reisemiddelfordelingen.

Med utgangspunkt i 300 parkeringsplasser for bil, må andelen bilførerturer kraftig ned i fremtidig situasjon. Med dagens reisevaner er det i snitt estimert 65% bilførerturer for et område slik som Heggedal

¹² <https://samtur.no/>

syd. Dette tilsvarer over 1900 turer med bil, noe som er urealistisk med i snitt 3 reiser per person hver dag og kun 300 parkeringsplasser. Med antagelse om at det settes inn bildelingsbiler, som antagelig vil generere flere turer per bil enn privatbiler, vil en rimelig estimering være å sette ned bilførerandelen til 28%. Dette tilsvarer 840 turer med bilfører per dag. Nedgangen i andel må deretter fordeles ut ifra rimelige antagelser om hvilke andre transportmidler som blir mest aktuelle i fremtidig situasjon. Med antagelse om at kollektivtilbudet blir forbedret slik det er presentert i kapittel 4.2 forventer vi en betydelig økning i andelen kollektivreisende til/fra planområdet fra dagens 5% til fremtidig 16%. Grunnet en forventning om bedre tilrettelegging for gående og syklende, økes andelen fra 16% til 20%. Andelen som går, vil trolig ikke øke i like stor grad som de andre bærekraftige transportmidlene på grunn av en noe større avstand til sentrum enn det akseptabel gangavstand tilsier. For sykkel forventes det en stor økning i andelen sykkelreiser fra 5% til 25%. Det er lagt opp til ca. 945 sykkelparkeringsplasser for utbyggingsområdet, i tillegg til at det er anbefalt flere tiltak for å gjøre sykkel til et mer attraktivt reisemiddel. Ettersom en reisemiddelfordeling viser til et snitt i løpet av hele året, vil man ikke kunne få turer med sykkel tilsvarende antall parkeringsplasser, da mange sykklister kun sykler i sommerhalvåret. I tillegg er reisemiddelfordelingen basert på reiser til befolkningen over 13 år, og trolig vil en del av sykkelparkeringsplassene være for sykler til barn på 13 år eller yngre og deres reiser er ikke medregnet her. For bilpassasjer er andelen økt med 2% for en estimert høyere andel samkjøring enn tidligere. Totalt er estimert fremtidig reisemiddelfordeling vist i Tabell 3. Merk at fordelingen viser en potensiell fremtidig fordeling, basert på antagelser knyttet til tiltak og fremtidige reisevaner.

Tabell 3 Estimert fremtidig reisemiddelfordeling

	Reisemiddelfordeling	Antall turer fra/til boligene
Gange	20 %	600
Sykkel	25 %	750
Kollektiv	16 %	480
Bilfører	28 %	840
Bilpassasjer	10 %	300
Annet	1 %	30

Eksisterende kollektivtilbud for dagens beboere langs Røykenveien er ikke spesielt god. Ved potensiell fremtidig utbygging av flere boenheter langs denne veien, vil behovet for et bedre og mer tilrettelagt tilbud være enda større. Med Asker kommune sine mål og ambisjoner om økt antall bærekraftige reiser, må det tilrettelegges for at beboere i kommunen enkelt kan velge bort personbil til fordel for gange, sykkel eller kollektiv. For å få til dette må kollektivtilbudet forbedres, i tillegg til at Røykenveien må tilrettelegges for gående og syklende.



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.

Høringsinnspill fra Tofte vel og Filtvet vel

Tofte vel og Filtvet vel takker for muligheten til å tale Tofte- og Filtvet-beboeres sak som innspill til Asker kommunes *Samferdsel og mobilitet – temaplan 2024-2035*. Velforeningene ble stiftet i henholdsvis 1997 og 1946 og har per januar 2024 til sammen nærmere 500 medlemmer, og har som mål å fremme interessene til Tofte og Filtvets innbyggere.

Tofte vel og Filtvet vel støtter Asker kommunes visjon om å føre en helhetlig samferdsels- og miljøpolitikk og ønsker temaplanen velkommen. Vi mener imidlertid at det ikke kommer tilstrekkelig frem i planen at kollektivtilbudet i Asker sør har særdeles stort behov for forbedring. I forståelse for at samferdselssatsing krever tøffe prioriteringer, vil vi i første omgang trekke frem særlig ett tiltak som vil forbedre kollektivtilbudet for beboere i Tofte, Filtvet og Asker sør betraktelig:

- Helårs hurtigferje fra **Sætre havn** (første prioritet) og andre havner i Asker sør, som Filtvet og Tofte.

Tofte, Filtvet og Asker sør har enormt vekstpotensial – men trenger bedre kollektivtilbud

Det belyses i planen at kommunen anerkjenner at Asker sør mangler et godt kollektivtilbud, og vi håper kommunen tar sikte på å utbedre dette. Et godt kollektivtilbud er en nødvendig faktor for at Filtvet, Tofte og andre steder i Asker sør skal være attraktive å bo i. Vi vil også benytte anledningen til å opplyse om at skoletransporten til vgs. har behov for et reelt løft i Asker sør. Ikke alle unge herfra finner ønsket tilbud på Røyken vgs., og da begynner utfordringene med å måtte bruke timevis på transport. Dette er svært uheldig for de unge.

Viktigheten av et godt kollektivtilbud er særlig relevant når det tøffe boligmarkedet i Oslo, samt økt bruk av hjemmekontor, gjør at stadig flere bosetter seg utenfor byen og pendler inn til hovedstaden. Asker sør har vakker natur, kort vei til Oslo og rimelige boligpriser – faktorer som legger området til rette for å bli et yndet sted for Oslo-pendlere. Det Asker sør imidlertid mangler er et godt kollektivtilbud. Flere bussruter og -avganger vil bidra til å utbedre dette, men vi må ta i betraktning at kapasiteten på vegnettet inn til Oslo allerede er sprengt – særlig i rushtid. Den raskeste, minst belastede og mest miljøvennlige ruten til Oslo fra Asker sør går sjøveien.

Stort behov for helårsferje i Asker sør – først på Sætre

Vi støtter opp under kommunens lovnad om å være «*en pådriver for økt satsing på passasjertransport på fjorden*», og da særlig lovnaden om å arbeide mot å oppnå «*flere destinasjoner som helårsrute*». Det kommer frem at «*Sætre er en mulig første destinasjon i fremtiden*», og Tofte vel og Filtvet vel mener at dette er et tiltak som bør få større prioritet i planen.

En helårsrute fra Sætre til Oslo vil være til enorm nytte for beboerne i Tofte, Filtvet og hele Asker sør, som ellers er forsømt med dårlig kollektivtilbud. I dag må en som pendler fra Tofte eller Filtvet til Oslo kjøre minst 45-50 minutter for å kunne ta ferje fra Slemmestad, noe som gjør at mange naturligvis velger å ta privatbilen hele veien inn til hovedstaden, da buss tar så lang tid at det ikke er noe realistisk alternativ. Veien fra Tofte eller Filtvet til Sætre er derimot på rundt 15-20 minutter, og en helårs ferjeavgang fra Sætre vil følgelig forbedre kollektivtilbudet betraktelig for beboere i Tofte, Filtvet og andre steder i Asker sør, som Åros og Storsand.

En éngangsinvestering som må prioriteres

Helårsrute fra Sætre er av så skjellsettende viktighet for en stor del av kommunen at det bør prioriteres tydelig i temaplanen, i form av at det går fra å være en *mulighet* til å defineres som en *faktisk* lovnad innenfor et fastsatt tidsrom. Helårsrute fra Sætre vil kreve at Asker kommune prioriterer å få finansiert utbygging av havneanlegget. Vi mener dette er en éngangsinvestering som vil tjene innbyggerne ikke bare i Tofte og Filtvet, men i store deler av Asker sør.

Bra for innbyggere og miljø

I likhet med flere steder i Asker sør, har Tofte og Filtvet sitt opphav som følge av sin nærhet til fjorden, og lenge var sjøveien eneste veien til disse delene av halvøyen. Vi i Tofte vel og Filtvet vel mener det vil være både naturlig og ønskelig å inkludere Filtvet og Tofte i temaplanen som *mulige* destinasjoner for helårsruter i fremtiden. Dette vil bedre kollektivtilbudet ytterligere for Asker sør og føre til enda mindre belastning av veinettet.

Hvis kommunen skal ha mulighet til å nå sine ambisiøse samferdsels- og klimamål, inkludert at langt flere velger kollektivt, er det nødt til å satses på alternative kollektivtilbud for Asker sør. Tofte vel og Filtvet vel oppfordrer Asker kommune til å ta kollektivbehovet til innbyggerne i Tofte, Filtvet og Asker sør på alvor ved å prioritere helårsferje for disse – først og fremst fra Sætre, og deretter fra Filtvet/Tofte hvis mulig.

Vennlig hilsen,

Helge Ugstad, leder i Tofte vel

Synnøve Gimmestad, leder i Filtvet vel

Innspill til planer om samferdsel og mobilitet innen Asker kommune.

Det foreligger to plandokumenter med tankegods og resonneringer som er interessante og relevante, og som sådan kan de bidra til å forbedre samferdsel i Asker kommune. Men dessverre, der er også noen svakheter som må påpekes. Det er en dominerende bruk av overordnede begrep, honnørord og generelle fraser med begrenset kobling til faglige argumenter og realistiske mål. I tillegg er dokumentasjonen av nåsituasjonen samferdsel per i dag noe tilfeldig og mangelfull. Forskjellen mellom de to plandokumentene er uklar, og dokumentene er overlappende og forvirrende. Det «operative dokumentet» fremstår som alt annet enn operativt. Plandokumentene i sin nåværende form er neppe et tilstrekkelig underlag for et profesjonelt og konstruktivt arbeid med samferdsel.

Jeg anbefaler at plandokumentene presenteres i en bedre logisk, systematisk og pedagogisk struktur. Dokumentene må forankres med en dypere analytisk og faglig substans, og ikke minst, ha en langt mer operasjonell tilnærming til samferdsels-problematikken innen kommunen.

Jeg tillater meg å komme med et innspill om et alternativt plankonsept basert på en trefasemodell, et kjent og velprøvd konsept.

- Første fase er å beskrive situasjonen for samferdsel i dag.
- Andre fase er å identifisere problem og utfordringer, og ut fra det beskrive scenarier for ønskede situasjoner og sette konkrete, målbare mål.
- Tredje fase er handlingsfasen. Her skal konkrete, operative gjennomføringsplaner legges og gjennomføres for måloppnåelsen.

Første fase – situasjonen nå

Nåsituasjonen for samferdsel er i prinsippet beskrevet i dokumentet kalt «Kunnskapsgrunnlag». Grunnlagsdata skal ikke ligge strødd ut i andre dokumenter (som er tilfelle i dag). Dette dokumentet bør få en enklere og mer pedagogisk struktur.

Alle dataene og kommentarene om miljø, klima og folkehelse og bør legges ut i et eget vedlegg. Det at miljø og folkehelse påvirkes av samferdsel er på ingen måte spesifikt for Asker, men det er et viktig generisk bakteppe som gjelder for alle kommuner.

Samferdselsfakta som er typiske, kritiske og spesifikke for Asker bør samles og bli tydelige. Dette gjelder dynamiske data/fakta som vil være variabler i påfølgende analyser av og tiltak innen samferdsel relatert til Asker.

Derneft beskrives infrastruktur som på kort sikt er statisk informasjon og viser fysiske forhold som primært er begrensninger innen tiltak innen samferdsel.

Til slutt sammenfattes begrensninger som ligger i formelle og byråkratiske føringer og dokumenter. (Det er tydelig hva som er hva ved en nærmere gjennomgang av faktagrunnlaget).

Samferdsel skal forbedres ved å analyseres, endres og forenkles. Derfor må samferdsel beskrives langt mer helhetlig og detaljert enn vist i kunnskapsgrunnlaget. Samferdsel er en sum av enhver forflytning av enheter, (personer og materiell), med hjelp av ulike transportmidler. Forbedring av samferdsel er i prinsippet kortere eller færre forflytninger, bruk av andre transportmidler for forflytning eller bedre utnyttelse av gitte transportmidler. Derfor må disse forflytningene identifiseres og visualiseres som 'flyter' i et finmasket

geografisk mønster. Hver av disse flytene har sine ulike karakteristika gjeldende: Mengde, (antall enheter per tidsenhet), type enhet for forflytning, (bil, tungtransport, bane, båt, sykkel, gange), formål med forflytningen, (arbeid, skole, sosialt samvær, fritidssysse), og lengde, (stedsgitt start og slutt på forflytningene). Dette samferdselsmønsteret er et helt nødvendig grunnlag for at endringer skal kunne behandles videre på rasjonell måte. Ulike metoder for løpende datafangst av trafikk er en forutsetning og må på plass. Ved å digitalisere et slikt finmasket mønster legges det til rette for fremtidig bruk av KI-metoder for analyser og optimalisering av samferdselen.

Etter gjennomføring av første fase skulle samferdselssituasjonene i Asker være avdekket i detalj.

Andre fase – scenarier og målsetting

På bakgrunn av Kunnskapsdokumentet skal forbedringsmål vurderes (scenarier) og hvor går vi (mål settes) bestemmes, altså «Dette skal vi oppnå».

Men, med respekt å melde, avsnittet med «Bærekraftige byer og samfunn, handling mot klimaendringer, innovasjon, digitalisering, næringsutvikling og smart samfunnsutvikling» er så overordnet og generisk at det er uten mål og mening for samferdselen i Asker, og hører ikke hjemme i dette dokumentet (men kanskje i Kunnskapsgrunnlaget?). I dette dokumentet dokumenterer vi veien videre i klartekst og identifiserer problem og utfordringer så konkret som mulig og setter mål.

Med utgangspunkt i det finmaskede geografiske samferdselsmønsteret og kunnskap om de enkelte forflytningsflyter kan ulike situasjoner analyseres, klassifiseres og prioriteres. Grunnlag for prioritering er situasjonenes potensiale for måloppfyllelse som å dekke innbyggernes nødvendige behov for forflytninger, styrke folkehelse og redusere belastning på klima/miljø.

I denne prosessen bør det legges til rette for tett og løpende dialog mellom kommune og innbyggere, noe som faktisk nevnes i planutkastet. Et kommunalt dokument alene er neppe tilstrekkelig til å skape begeistring og engasjement. Innbyggere må oppfordres til å beskrive situasjoner innen samferdsel som de oppfatter som problemer. Innbyggerne må videre oppleve eierskap til situasjonene ved å kunne delta i prioriteringsarbeidet, for eksempel gjennom delaktighet i en prosess som «Problem søker løsning», noe som vil skape forståelse, interesse og engasjement hos flere innbyggere. Samtidig er det sikret gode og realistiske beslutninger ved at situasjonene prioriteres utfra en «Nytte - kostnad vurdering».

Askers mest kritiske situasjon innen samferdsel er pendling, og bør umiddelbart få nødvendig prioritet i det videre arbeid med samferdsel. Nøkkeltallene som speiler pendlingen i kommunen er altså: 45.000 sysselsatte, 35.000 arbeidsplasser, 28.000 pendler ut, 18.000 pendler inn. Forholdet mellom disse nøkkeltallene tilsier at Asker er en ekstrem pendlerkommune. Pendlingen er i stor grad en konsekvens av kommunens næringspolitikk og boligpolitikk over lang tid. Det har skapt en ubalanse mellom type arbeidsplasser som er tilgjengelig og innbyggernes preferanse. Mulige tiltak er å redusere ubalansen eller gjøre pendling mer effektiv.

Etter gjennomarbeiding av andre fase burde man ha kvalitative scenarier og kvantifiserte mål for endring og forbedring heftet til alle kritiske situasjoner.

Tredje fase – klar for realisering – den operative fasen

Denne fasen tilsvarer det som i planutkastet betegnes som «Slik skal vi gjøre det».

Innsatsområder som «reduksjon av transportbehov, grønn mobilitet, kvalitet på kommunale

veianlegg, samt kunnskap, samarbeid og innovative løsninger» blir igjen noe intetsigende selvfølgheter uten å kobles til konkrete situasjoner. Vedlegg om strategi, delmål og hovedmål er så generisk som overhodet mulig. Arbeidet i denne fasen må være mer i tråd med tradisjonell styringssløyfe. Det betyr at for hver aktuell situasjon er det planlagte hvilke tiltak som skal gjennomføres, hvordan effekten av tiltaket skal måles og hvordan resultatet kan evalueres opp mot hva som var forventet i planen.

I plandokumentet gjøres noen forsøk på tiltak. Eksempelvis:

Restriktiv parkering gir høyere terskel for å velge bil og dermed øke andelen av kollektivreisene, syklende og gående. En lettvinnt konklusjon. Parkering må analyseres relatert til to viktige situasjoner, nemlig innfartsparkering og en aldrende befolkning.

Flere arbeidsplasser i Asker skaper kortreiste arbeidsplasser og reduserer transportbehovet.

Tja, avhengig av type arbeidsplass kan det like gjerne øke pendling inn enn redusere pendling ut.

Grønn mobilitet er å reise smartere og mer miljøvennlig, begrense gjennomkjøringer med bil, mer forflytning til fots og sykkel, alt er gode og kjente, men hvordan?

Kollektivandelen må opp. Selvfølgelig, og greit å ønske, men igjen, hvilke alternativer er mulige. Det er en av pendlerkommunens største utfordring, og ble adressert allerede i fase to.

Avslutning

Dette innspillet er et eksempel på et alternativt, strukturert planleggingskonsept. Fra min side kan mye utredes, hvis av interesse, om hvordan kommunen skal bygge opp innhold i de tre fasene som er beskrevet over. Uansett, det blir spennende å følge hvordan Asker kommune skal komme fra mange gode ideer, tanker og ambisjoner til realiteter.

Øyvind Engen
Granbakken 37

Til Asker kommune

Asker, 24. Januar 2024

SVAR PÅ HØRING AV TEMAPLAN SAMFERDSEL OG MOBILITET

Viser til Asker kommune sine hjemmesider med høringsdokumenter og Oslo og Akershus Bedriftsidrettskrets har utarbeidet dette høringsutkastet.

Norges Bedriftsidrettsforbund er et av Norges største særforbund og vært ansvarlig for en av Norges største aktivitetskampanjer: Sykle til jobben. I 2023 hadde Sykle til jobben 50 år jubileum hvor blant annet kronprins Haakon deltok på markeringen.

Økt sykkelbruk gjennom hårete mål og sammenhengende sykkelveinett

Temaplanen skisserer en plan for økt sykkelbruk gjennom innsatsområde 2 som omhandler grønn mobilitet. Planen har ingen tydelige prioriteringer mellom de fire innsatsområdene.

I kunnskapsgrunnlaget fremkommer det at både i reiselivsvaneundersøkelsen fra 2017 og 2023 så utgjorde sykkel kun en andel på 4 % av innbyggernes reisevaner. Planen formulerer ingen mål om hvor stor andel av trafikken som skal foregå på sykkel i fremtiden. Til sammenligning har Oslo kommune et mål om at 25 % av reisene skal foregå på sykkel. Hva er Askers mål for sykkelbruk fremover? Vi må ha et konkret mål for økt andel reiser på sykkel, der det er mulig, for å formulere forpliktende prioriteringer for hvordan målet skal oppnås. Alle syklistene, gamle som unge, opplever i dag at våre reiseruter er preget av at egne trafikkfelt for sykkel er noe som kun finnes på korte strekk av ruten vi følger. Vi mener dette er svært uheldig. Siden planen ikke har noen tydelige mål om å gjøre prioriteringer er det grunn til å tro at også fremtidige handlingsplaner vil gi oss egne sykkelstykkevis og delt – og ikke som del av en helhetlig sykkelplan.

Vi trenger en tydelig prioritering av noen gjennomgående sykkeltraseer som knytter sammen kommunen som et sammenhengende sykkelveinett. For eksempel kan det formuleres et mål om å lage en egen sykkel-trase øst-vest i kommunen langs toglinjen hele veien fra grensa til Lier via Spikkestad til Asker sentrum og videre mot Bærum. Denne kunne komplementeres med en trase fra Røyken og sørover. En slik sykkeltrase ville revolusjonere kommunen og sette Asker på det nasjonale sykkelkartet som en foregangskommune for grønn transport. Nedenfor gis eksempler innen flere områder:

Sykling generelt: Oslo og Akershus Bedriftsidrettskrets er opptatt av å legge tilrettelegge for mer fysisk aktivitet både på idrettsarenaen, for næringsliv og ansatte og i hverdagen.

Sykling er et verktøy i denne sammenheng, og noen momenter vi vil trekke frem er:

- Sykkelstrategi – Asker kommune må vise i handling det man har lagt ned av ord og strategier i tidligere kommuneplaner og sykkelstrategier. Et resultat av temaplan samferdsel og mobilitet bør være en oppdatert sykkelstrategi med ambisiøse mål.
- Gode sykkeltraseer – gjennomgående, trafiksikker, vinter som sommer, det vil si at de brøytes, strøs og belyses. Der det er mulig anbefales å separere sykling og gåing. I dag er det ikke trygt å sykle om vinteren, selv om kommunen oppfordrer til dette.
- Sykle til trening og jobb: Kommunen og idretten kan gå sammen om holdningskampanjer for sykling til og fra idrettsarenaer er et eksempel fra «Kjørestopp» i Bærum og etter modell fra Sykle til jobben kampanjene.
- Bruke sykling eller løping hjemmefra til idrettshaller som oppvarming for trening og konkurranser. Trenerne kan endre opplegget slik at oppvarmingen blir en del av mobiliteten. Aktive som bor nær idrettsanlegg finner fort ut hvilken omvei de skal løpe/sykle for å oppnå riktig oppvarming.
- Sykkelparkeringsplasser – egnet for sykler med tilhenger, og med ladeplasser for el-sykkel.
- Overvåking av sykkelparkeringer i forhold til faren for tyveri (sykler blir oftere stjålet / skadet enn biler, slik at biler også av den grunn vurderes som mer pålitelig fremkomstmiddel.
- Endring i kommuneplanens arealdel: likestille parkeringskrav med bokrav slik at beboere selv kan velge om de prioriterer dobbelgarasjeplasser eller praktisk sykkelparkering
- Opprettholde eller forbedre ansattes hjemmekontorløsninger, med minst to dager per uke, ved arbeid som lar seg gjennomføre utenfor ordinær arbeidsplass.
- Fleksibel arbeidstid med kortere kjernetid – spre rushtrafikken.
- Kortreiste arbeidsplasser, og flere arbeidsplasser i syd, slik at mobilitet blir mer motstrøms.
- Ukonvensjonelle løsninger: premiering til ansatte som sykler til jobb – f.eks. rentefrie lån for el-sykler og tilhengere.
- Delta på Sykle til jobben aksjonen gjennom samarbeid med frivilligheten (Bedriftsidretten) og næringslivet.

Flere andre kommuner, herav også nabo kommunen Bærum, har i flere år benyttet svar fra deltakere på Sykle til jobben aksjonen opp mot sine planer om mobilitet og bruk av sykkel. Her mottar kommunen førstehånds informasjon om hvordan innbyggere og næringsliv oppfatter mobilitet og sykkelmulighetene i kommunen.

På vegne av Oslo og Akershus Bedriftsidrettskrets

Tore Wiken

Daglig leder



Asker kommune

Offentlig høring - høringssvar

Innsender		
Innsender er: Privatperson		
Privatperson:		
Fornavn og ev. mellomnavn Anne Sofie		
Etternavn Riseng		
Adresse Klokkeveien 1		
Postnr. 3482	Poststed Tofte	
Mobilnr. 95992151	E-postadresse annesofieriseng@gmail.com	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringssvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringssvar Hei. Se bort fra forrige innsending. Sender her på nytt.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon Innspill samferdsel og mobilitet ASR.pdf
Last opp dokumentasjon 1. Kart toglinjer.jpg
Last opp dokumentasjon 2. Matebuss Son brygge - Sonsveien stasjon.jpg
Last opp dokumentasjon 3. Flybuss Sonsveien stasjon.jpg
Last opp dokumentasjon 4. Vestby Videregående_tilbud.jpg
Last opp dokumentasjon 5. Ås Videregående_tilbud.jpg
Last opp dokumentasjon 6. Ski Videregående_tilbud.jpg

Passasjerbåt / pendlerbåt Tofte – Son / Son - Tofte

Mitt forslag er å opprette en pendlerbåt/passasjerbåt mellom Tofte og Son.
(tilsvarende den som går mellom Oslo - Nesodden).

Pendlere er opptatt av å komme raskt og effektivt på arbeid. Å pendle fra Tofte er i dag utrolig tungvint uansett hvor man skal. Smale kronglete veier og busser som stopper i hver sving med forsinkende buss-skift gjør det også vanskelig å kjøre kollektivt. De fleste pendlere fra Tofte bruker derfor bil. Nå som flere utbyggere ser til Tofte, tvinger det seg frem et behov for bedre kollektivløsninger.

Sommerbåten viser at det med ferge tar ca. 12 – 14 minutter fra Filtvet til Son. Ser man på kartet vil distansen fra Tofte være omtrent den samme som fra Filtvet hvor sommerbåten har et stopp i dag.

Follobanen som ligger på andre siden av fjorden har blitt oppgradert med Blixtunnelen de siste årene. Alle skattebetalere har betalt milliarder for denne. Sonsveien stasjon er en av hovedstasjonene på Follobanen. Fra Son brygge til Sonsveien stasjon tar det ca. 5 minutter med bil. Fra Sonsveien stasjon bruker toget nå 30 minutter inn til Oslo S. Dette betyr at en som pendler fra Tofte til Oslo vil kunne bruke ca. 50 minutter fra Tofte brygge til Oslo S om det legges til rette for det. Noe som er omtrent det samme som toget bruker fra Spikkestad stasjon til Oslo S.

Reisetider fra Sonsveien stasjon til:

Vestby stasjon: 5 minutter

Ås stasjon: 10 minutter

Ski stasjon: 16 minutter

Oslo S: 30 minutter

Moss stasjon: 10 minutter

Vinn, vinn, vinn

Dette båt-tilbudet vil komme mange til gode:

- Pendlere fra Tofte til Oslo, Ski, Ås, Vestby, Son, Moss.
- Pendlere fra Ski, Ås, Vestby, Son, Moss til Tofte vil kunne ta seg arbeid i Søndre Asker.
- Skoleungdom i Søndre Asker vil kunne søke på ulike linjer på videregående skoler i Vestby, Ås og Ski.
- Handelsstanden på Tofte og i Son vil få et større kundegrunnlag.
- Kundegrunnlaget for turist- og besøksnæringer på Søndre Asker vil bli styrket, og flere vil kunne etablere seg.
- Folk i Søndre Asker vil få tilgang til flybusser som går fast fra Sonsveien stasjon til Gardermoen.
- Med god frekvens vil folk på Tofte kunne ta seg et glass vin i Oslo uten å måtte overnatte der.
- Tofte vil kunne bli et attraktivt sted å bosette seg for unge barnefamilier.
- Kommunen vil få skatteinntekter fra ny næring og etablering av unge familier.

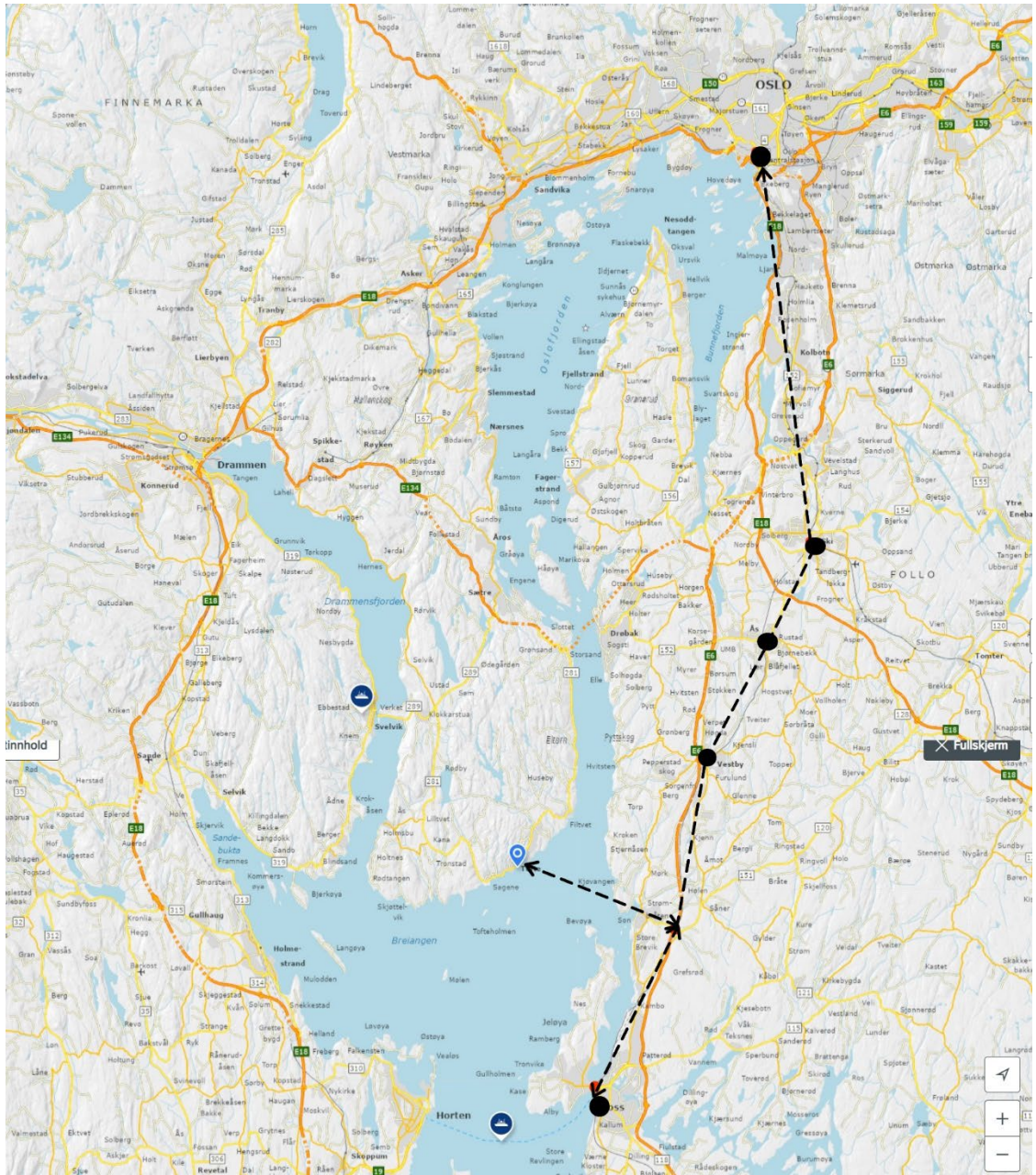
Fjorden ligger der, så forslaget bør være relativt enkelt å gjennomføre.

Fergen bør selvfølgelig være elektrisk.

Med vennlig hilsen

Anne Sofie Riseng

Innbygger på Tofte siden 2011





Matebuss Son brygge - Sonsveien stasjon



Flybuss fra Sonsveien stasjon

[→ Bygg- og anleggsteknikk](#)[→ Restaurant- og matfag](#)[→ Salg, service og reiseliv](#)[→ Forskerlinje med spesiell studiekompetanse
\(Studiespesialisering med forskerlinje\)](#)[→ Tilbud til minoritetsspråklige](#)[→ Fagskole - BIM-tekniker](#)[→ Bygg- og anleggsteknikk, yrkes- og
studiekompetanse, 4-årig](#)[→ Restaurant- og matfag, yrkes- og
studiekompetanse, 4-årig](#)[→ Studiespesialisering](#)[→ Påbygging til generell studiekompetanse](#)[→ Opplæring for voksne](#)[→ Ressursteam Grunnskole](#)[→ Elektro og datateknologi](#)[→ Helse- og oppvekstfag](#)[→ International Baccalaureate \(IB\)](#)[→ Opplæring for voksne](#)[→ Studiespesialisering](#)[→ Valgfrie programfag](#)[→ Tilrettelagt opplæring](#)[→ Frisør, blomster, interiør og eksponeringsdesign](#)[→ Idrettsfag](#)[→ Kunst, design og arkitektur](#)[→ Påbygging til generell studiekompetanse](#)[→ Teknologi- og industrifag](#)[→ Voksenopplæring](#)

Utdanningstilbud

[→ Idrettsfag](#)[→ Opplæring for voksne](#)[→ Tilbud til minoritetsspråklige](#)[→ Musikk, dans og drama](#)[→ Studiespesialisering](#)

Fant du det du lette etter på denne siden?



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Carl Fredrick	
Etternavn Korsnes	
Adresse Filtvetveien 10	
Postnr. 3480	Poststed Filtvet
Mobilnr. 90715660	E-postadresse carlkorsnes@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar Høringsinnspill vedr. helårsavgang på ferge fra Sætre
<p>Vi er fire nyinnflyttede fra Oslo til Filtvet, alle i sent 20- og tidlig 30-årene, og ønsker med dette å gi vårt perspektiv og innspill til Samferdsel og mobilitet – temaplan for 2024-2035.</p> <p>Vår oppfordring er at kommunen tar hensyn til at stadig flere – særlig unge – søker ut av byene, og legger til rette for at Asker syd kan tiltrekke enda flere tilflyttere gjennom å forplikte seg til å opprette helårsavganger på ferge fra Sætre. Vi mener også kommunen bør vurdere å inkludere Filtvet som mulig destinasjon for helårsferge i fremtiden.</p> <p>Unge flytter ut av byen – Filtvet har nesten alt som trekker tilflyttere:</p> <p>Oslos boligmarked er presset, og prisene er ikke særlig bedre i nærliggende steder som Asker sentrum, Bærum, Høvik eller Nesodden. Etter pandemien har bruken av hjemmekontor blitt standard på mange arbeidsplasser. Disse faktorene kombinert gjør at stadig flere flytter ut av Oslo til mindre steder.</p> <p>Filtvet, samt andre steder i Hurumlandet, oppfyller nesten alle kriteriene for å være et perfekt sted for utflyttere fra Oslo. Lavere boligpriser, vakre omgivelser, plass til nye bygg og nærhet til Oslo. Ja, dere leste riktig: Avstanden til Oslo fra Filtvet i seg selv er ikke problemet. Det som er problemet er mangelen på et reelt kollektivtilbud inn til hovedstaden.</p> <p>Helårs ferge fra Sætre vil gjøre Hurumlandet til et pendler- og bosamfunn i vekst:</p>

Flere i vår omgangskrets har flyttet ut av Oslo. Mange har uttalt at Filtvet ville vært det perfekte sted å flytte, hadde det ikke vært for at kollektivtilbudet manglet. Da snakker vi ikke om flere bussavganger, men en helårsferge fra Sætre. Se bare hvordan fergeavgangene mellom Nesodden og Oslo har gjort førstnevnte til Oslo-pendleres favorittbosted. Prisene der er snart like høye som i Oslo sentrum.

Vi ser samme potensial i hele Hurumlandets vakre kystlinje – potensial til å bli et pendler- og bosamfunn i vekst – bare vi får oss helårs fergeavganger fra Sætre. Fergeavgang fra Sætre vil revolusjonere reiseveien til og fra Oslo for alle som bor i Filtvet og andre steder i sydlige delen av Asker, som Tofte og Sandbakk.

Helårsferge for Hurumlandet må prioriteres i temaplanen:

Vi er skuffet over at Sætre kun nevnes som en «mulig» fremtidig destinasjon. Gitt at det er overveldende politisk flertall for helårsferge fra Sætre i kommunen, bør dette komme inn i temaplanen som en forpliktelse.

I dag er Filtvet én av tre fergeanløp i Asker som driftes av Ruter, sammen med Vollen og Slemmestad. Vi mener det er naturlig at Filtvet vurderes som mulig destinasjon for helårsferger, med sikte på å utbedre havneanlegget som har betydelige mangler – slik at det kan ta imot de nye ferjene.

Hvis Asker kommune ønsker å legge til rette for at Filtvet, Tofte og andre deler av Asker syd faktisk skal tiltrekke seg flere unge, engasjerte tilflyttere, er det viktigste de kan gjøre å forplikte seg til å etablere helårsferge fra Sætre.

Vennlig hilsen,

Sara Marie Korsnes (33)

Carl Wegner Korsnes (32)

Adara Ryum Høeg (34)

Henrik Høeg (29)

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon

Asker, 26. januar 2024

Til: Asker kommune
Kopi: Kultursjef Jan Erik Lindøe
Direktør for medborgerskap Christer Best Gulbrandsen
Direktør for samfunnstjenester Ragnar Sand Fuglum
Utvalg for medborgerskap

Temaplan samferdsel og mobilitet

- Høringsuttalelse fra Asker kulturråd (AKR).

Innledning

Alle som benytter seg av kulturtilbudene i Asker er avhengig av å komme seg til og fra. Temaplan samferdsel og mobilitet er derfor av stor betydning for kulturlivet.

Et godt kollektivtilbud og tilgjengelige parkeringsplasser er et viktig verktøy for utviklingen av et godt kulturliv i kommunen.

Å komme seg til og fra øvelser, forestillinger, aktiviteter og arrangementer fordrer en eller annen form for mobilitet. Det være seg gange, sykkel, kollektiv eller privatbil. Asker er en langstrakt kommune med et omfattende kunst- og kulturliv. Alle vi som bor i Asker er heldige som har et så godt kulturliv. Det er noe for enhver smak og for alle aldre. Å komme seg til og fra kunst- og kulturaktiviteter på en mest mulig egnet og effektiv måte er derfor av stor betydning for utøvere og publikum, og for utviklingen av Asker som kulturkommune.

Tre viktige momenter for fremtidens samferdselsløsninger

Asker kulturråd ønsker å peke spesielt på disse tre områdene:

➤ Gang- og sykkelveier

Gang- og sykkelveier må være i god stand, godt vedlikeholdt og godt opplyst, spesielt i mørketiden. Når det bygges nytt, eller ved rehabilitering og ombygging, må det legges stor vekt på ønsket om å tilrettelegge for mer bruk av sykkel og annen mikromobilitet, som det så fint heter.

➤ Kollektivtransport

Kollektivtransport må ha hyppigere avganger og bedre og mer sømløse overgangsordninger. Bruk henger ofte sammen med pris. Det må derfor bli billigere og kun være en pris-sone i Asker. Om det skal lønne seg å være praktisk og effektivt å komme seg til øvelser og fremføringer, er det et stort

behov for å gjøre det lettere, billigere og mer tidseffektivt å bruke kollektivtransport. Tidsklemme er et kjent uttrykk for å beskrive utfordringen med å rekke frem til fritidsaktiviteter og andre aktiviteter. Så lenge det er for dyrt og det tar for lang tid, blir det som oftest til at man bruker privatbil. Mange skal også ha med seg instrumenter og annet utstyr man trenger. Da er bilen lett å ty til. Det er viktig å huske på at kunst og kultur utøves også når kollektivtrafikken ikke går.

To eksempler om kollektive knutepunkter AKR mener må på plass:

1. I forbindelse med utbyggingen av Slemmestad sentrum, må det etableres en kollektivterminal i sentrum.
2. Det må etableres bussterminal ved tunnelåpning E134/Oslofjordtunnelen.

➤ **Parkeringsplasser ved skoler, kulturlokaler og andre formålsbygg**

Parkering for biler og sykler ved skoler, kulturlokaler og andre formålsbygg er viktig for kulturlivet. Det gjelder både for utøvere og publikum. Utøvere har ofte med seg instrumenter og utstyr som krever biltransport. Publikum kan ikke alltid basere seg kun på offentlig transport, gange og sykkel, slik det er et mantra om. I tillegg til de som har HC-kort er det mange som har redusert bevegelse. Tilstrekkelig antall parkeringsplasser er derfor helt nødvendig for at kulturlivet skal fungere på en god måte.

Ellers viser vi til temaplanene for medborgerskap og kultur hvor transport til og fra aktiviteter og arrangementer er viktig for oppfyllelse av strategiene selv om det ikke er eksplisitt beskrevet. Transport er nødvendigvis et vesentlig premiss for utviklingen av kulturlivet i Asker. Bedre og mer miljøvennlige transportløsninger bidrar også til mindre utslipp, noe kulturlivet ønsker å bidra til.

Temaplan for samferdsel og mobilitet er viktig for kulturlivets levekår og som del av den gode utviklingen av Asker som kulturkommune.

Asker Kulturråd støtter innsatsområdene og strategiene i planen og ser frem til å samarbeide om tiltakene.

For Asker kulturråd,

Kristin Engebretsen (sign)
styreleder

Ole Martin Helgesen (sign)
nestleder

Erik de Mora (sign)
daglig leder

Ronnie MAG Larsen (sign)
styremedlem

Børge Tronrud (sign)
styremedlem

Morten Gjelten (sign)
styremedlem

Marie Østensen (sign)
styremedlem

Anne-Berit Sørli (sign)
styremedlem

Per Olav Berg (sign)
styremedlem

Ole Andre Eriksen (sign)
varamedlem

Marit Hasvang (sign)
varamedlem

Til Asker kommune

Asker, 26. januar 2024

Saksnr. 22/16742 SVAR PÅ HØRING AV TEMAPLAN SAMFERDSEL OG MOBILITET

Asker idrettsråd viser til kommunedirektørens høringsdokumenter for temaplan samferdsel og mobilitet, som svares ut etter demokratisk prosess i idretten. En arbeidsgruppe med representanter fra tre idrettslag og idrettsrådet har utarbeidet høringsutkastet som alle idrettslag er gitt mulighet for å gi innspill på. Alle mottatte innspill er innarbeidet i dette samlede høringssvaret.

Utkast til temaplanen, inkludert kunnskapsgrunnlaget, fremstår som et solid og godt stykke arbeid. Temaene er grunnleggende og inngripende i kommunens mange temaplaner, som sammen former en helhet hvor FNs bærekraftsmål, og særlig klimamål, står sentralt.

Likevel mener vi temaplanen med fordel kunne vært mer ambisiøs, da den kun signaliserer problemstillinger uten å fremme og foreslå konkrete løsninger. Vi har oppfattet at løsninger først kommer i en eventuell handlingsplan, men i idrettens ånd viser vi kampvilje og utålmodighet for å nå målene, og vi tillater oss derfor å gi høringsinnspill som kanskje går ut over temaplanens rammer. Mange av problemstillingene og de høye målene som signaleres, krever langsiktig planlegging og samhandling for å danne gode vaner, og dette mener vi er noe vi bør starte med allerede nå.

Idretten har en nøkkelrolle i mange prosesser på lokalt plan. Vi tror at dette også er gjeldende for å bidra til bedret samferdsel og mobilitet i kommunen.

Idrettslagenes ordinære aktivitet samt aktivitet relatert til Aktive lokalsamfunn bidrar til bedret folkehelse - både fysisk og psykososialt. Fysisk aktivitet er en faktor for helsefremmende arbeid, mens manglende fysisk aktivitet øker risikoen for livsstilssykdommer og i ytterste konsekvens tidlig død. Dessverre er inaktivitet en av de ti store folkehelse-utfordringene i Norge¹. Det er spennende at mål relatert til innsatsområdene i temaplanen og mål om en mer fysisk aktiv befolkning kan forenes.

IDRETT OG GRØNN MOBILITET

Asker idrettsråd er opptatt av å redusere idrettens klimafotavtrykk. Hvordan kan så folkehelsefremmende aktivitet gjennom idretten gi minst mulig klimaavtrykk knyttet til ferdsel og mobilitet? Vi kommer inn på flere områder med konkrete eksempler. I tillegg vil vi nevne at Asker idrettsråd og Asker kommune gjennom 2024 og 2025 samarbeider om redusert klimafotavtrykk i idretten gjennom felles prosjekt støttet med klimasatsmidler fra Miljødirektoratet. Her er ambisjonen å bidra med løsninger på noen av utfordringene vi ser at idretten kan bidra positivt til.

¹ Helsedirektoratet (2018), Folkehelse og bærekraftig samfunnsutvikling: [Hdir_Rapportmal-gjeldende \(helsedirektoratet.no\)](https://hdir.helse.no/rapportmal-gjeldende).

En tematikk som ikke er direkte relatert til samferdsel i seg selv, men som idrettsrådet har mottatt flere innspill på er det generelle prisnivået for å drive idrettsaktivitet i Asker. Her må idretten selv og kommunen legge til rette for lavest mulig pris slik at det ikke blir «lekkasje» til kommuner rundt oss og dermed økt biltrafikk på tvers av kommunegrensene også som følge av «fritidspendling».

Økt sykkelbruk gjennom hårete mål og sammenhengende sykkelnett

Temaplanen skisserer en plan for økt sykkelbruk gjennom innsatsområde 2 som omhandler grønn mobilitet. **Planen har ingen tydelige prioriteringer mellom de fire innsatsområdene. Om alt er like viktig blir også alt like uviktig. Vi anbefaler å foreta prioriteringer.**

I kunnskapsgrunnlaget fremkommer det at både i reiselivsvaneundersøkelsen fra 2017 og 2023 utgjorde sykkel kun en andel på 4% av innbyggernes reisevaner. Planen formulerer ingen mål om hvor stor andel av trafikken som skal foregå på sykkel i fremtiden. Til sammenligning har Oslo kommune et mål om at 25% av reisene skal foregå på sykkel. Hva er Askers mål for sykkelbruk fremover? **Vi må ha et konkret mål for økt andel reiser på sykkel, der det er mulig, for å formulere forpliktende prioriteringer for hvordan målet skal oppnås.**

Alle syklistene i Asker opplever at egne trafikkfelt for sykkel kun finnes på korte strekk av ruten vi følger. Dette er svært uheldig. Siden planen ikke har noen tydelige mål om å gjøre prioriteringer er det grunn til å tro at også fremtidige handlingsplaner vil gi oss egne sykkelstykkevis og delt – og ikke som del av en helhetlig sykkelplan.

Vi foreslår derfor at det videre arbeidet med planen henter inspirasjon fra arbeidet med å etablere en kyststi langs hele vår kystlinje og anvender dette på den delen av transportplanen som omhandler sykling. Vi trenger en tydelig prioritering av noen gjennomgående sykkeltraseer som knytter sammen kommunen som ett sammenhengende sykkelnett. For eksempel kan det formuleres et mål om å lage en egen sykkel-trase øst-vest i kommunen langs toglinjen hele veien fra grensa til Lier via Spikkestad til Asker sentrum og videre mot Bærum. Denne kunne komplementeres med en trase fra Røyken og sørover.

En slik sykkeltrase ville revolusjonere kommunen og sette Asker på det nasjonale sykkelkartet som en foregangskommune for grønn transport.

Nedenfor gis eksempler innen flere områder:

Sykling generelt

Asker idrettsråd er opptatt av å legge til rette for mer fysisk aktivitet både på idrettsarenaen og i hverdagen. I temaplanens kapittel om inaktivitet vises det til helsefremmende arbeid og at et av hovedmålene i regjeringens «Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029», er en økning i andelen som oppfyller anbefalinger om fysisk aktivitet med 10% innen 2025 og 15% innen 2030². Sykling er et verktøy i denne sammenheng, og noen momenter vi vil trekke frem er:

- **Sykelstrategi** – Asker kommune må vise i handling det man har lagt ned av ord og strategier i tidligere kommuneplaner og sykkelstrategier. Et resultat av temaplan samferdsel og mobilitet bør være en oppdatert sykkelstrategi med ambisiøse mål.

² Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029. [Departementenes handlingsplan \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

- **Gode sykkeltraseer** – gjennomgående, trafikkssikker, vinter som sommer, det vil si at de brøytes, strøs og belyses. Der det er mulig anbefales å separere sykling og gåing. I dag er det ikke trygt å sykle om vinteren, selv om kommunen oppfordrer til dette.
- **Sykle til trening:** Kommunen og idretten kan gå sammen om holdningskampanjer for sykling til og fra idrettsarenaer etter eksempel fra «Kjørestopp» i Bærum og etter modell fra «sykle til jobben» kampanjene. Vi anbefaler også kommunen om å gjeninnføre kampanjen «sykle til jobben»³.
- **Bruke sykling eller løping hjemmefra til idrettsarena/idrettshall som oppvarming for trening og konkurranser.** Trenerne kan endre opplegget slik at oppvarmingen blir en del av mobiliteten. Aktive som bor nær idrettsanlegg finner fort ut hvilken omvei de skal løpe/sykle for å oppnå riktig oppvarmingstid. Infrastruktur være trygg og tilrettelagt for at dette skal være aktuelt.

Ytterligere forslag til tiltak som ikke er idrettsrelatert:

- Sykkelparkeringsplasser egnet for sykler med tilhenger, og med ladeplasser for el-sykel.
- Overvåking av sykkelparkeringer i forhold til faren for tyveri. Sykler blir oftere stjålet / skadet enn biler, slik at biler også av den grunn vurderes som mer pålitelig fremkomstmiddel.
- Endring i kommuneplanens arealdel: likestille parkeringskrav med bod krav slik at beboere selv kan velge om de prioriterer dobbelgarasjeplasser eller praktisk sykkelparkering (Dette gjelder i sentrale områder med god tilgang til kollektivtrafikk).
- Opprettholde eller forbedre ansattes hjemmekontorløsninger, med minst to dager per uke, ved arbeid som lar seg gjennomføre utenfor ordinær arbeidsplass.
- Fleksibel arbeidstid med kortere kjernetid – spre rushtrafikken.
- Kortreiste arbeidsplasser, og flere arbeidsplasser i syd, slik at mobilitet blir mer motstrøms.
- Ukonvensjonelle løsninger: premiering til ansatte som sykler til jobb – f.eks. rentefrie lån for el-sykler og tilhengere.

Mindre bilkjøring til/fra fritidsarenaer

I Asker er det gode tall på hvor folk bor og arbeider, mens det (slik vi erfarer det) er mindre tall på bevegelsesmønsteret når det gjelder fritid. Disse tallene er viktig å finne ut for å arbeide målrettet mot å redusere totalt klimafotavtrykk. I Bærum er det estimert at slik kjøring bare til idrettsaktiviteter i kommunen står for 10,77 tonn CO₂ utslipp per uke. Vi vil anta at tallene er tilsvarende eller større for Asker med de avstander som eksisterer i vår kommune.

Aktuelle tiltak for å redusere bilkjøring kan være:

- **Bedre kollektivtilbud** – Et godt kollektivtilbud er avgjørende for gode vaner. I dag er tilbudet ikke godt nok, spesielt i søndre deler av Asker. Hele Asker bør være én kollektivsone, og barn/ungdom opp til 25 år bør ha sterkt redusert tariff.
- **Fritidsbusser** - For å bidra til lavutslippssamfunnet må det innarbeides ordninger som sikrer miljømessig gode transportmodeller for barn og unge på vei til og fra organiserte fritidsaktiviteter. Prøveordninger for fritidsbusser kan etableres etter modell av skolebusser.

³ Sykle til jobben. Bedriftsidretten. <https://www.sykletiljobben.no/next/p/68704/hjem>

Mindre kjøring fra foresatte vil kunne medføre lavere grad av foreldreinvolvering i barnas idrettsaktiviteter. Erfaring fra lignende prøveprosjekter i Asker Fotball og IL ROS tilsier også at mange foresatte har et stort ønske om selv å bringe barna til og fra idrettsarenaen. Disse målkonfliktene er viktig å være bevisst i tilnærmingen til fritidsbusser.

- **Skibusser** – For å bidra til lavutslippssamfunnet og redusere parkeringskaos bør det innarbeides ordninger med skibusser til utfartssteder fra ulike lokalsentre, eksempelvis slik tidligere praksis har vært med skibuss til Solli.
- **Samkjøring**– idrettslagene kan bidra til samkjøring ved å bruke kjente apper som verktøy for å avtale møtetidspunkter og hentesteder for samkjøring (Spond m.fl). Klubber kan også stimulere til bildeling ved å gi økonomisk støtte eller dugnadspoeng til foreldre/foresatte som stiller med bil/buss og påtar seg sjåførrolle. Samkjøring og samhandling forebygger også ensomhet og utenforskap, da det bidrar ytterligere til inkludering i en sosial arena for unge og foresatte, også utenom selve treningstiden. Idretten og kommunen kan sammen etablere pilotprosjekter.
- **Samkjøring kan også gjøres med kollektiv transport.** Selv om tog er bedre enn buss i områder av kommunen der tog er tilgjengelig, er buss mest fleksibel i forhold til tilpasninger og endringer i mobilitet. Busser bør kjøre jevnlig fra boligområder/nærsentre til idrettsanlegg/skoler og togstasjoner, og mer på kryss og tvers av kommunen enn nå. Rushtid må ikke bare tilpasses jobb og skole, men også idrettsaktivitet frem til cirka kl. 20.
- **Større fokus på mindre reising i idretten** – Lokalidretten kan bli enda mer bevisst på egne reiserutiner og valg av cuper og arrangement som gir minst mulig klimafotavtrykk. Her har også idretten et ansvar for å jobbe internt mot egne forbund for å redusere reising og høyt klimavtrykk på grunn av mobilitet.

Arealplanlegging

Aktuelle tiltak knyttet til arealplanlegging med mål om redusert klimafotavtrykk kan være:

- **Strategisk lokalisering av idrettsanlegg i nærmiljø** – gjerne kombinert med skoler, har blitt en naturlig del av arealplanleggingen i Asker. Dette gir både effektivisering i forhold til 'tidsklemma', redusert mobilitetsbehov, større muligheter for flerbruk (skole/idrett) og bedre folkehelse når for eksempel SFO kan få innpass med idrettsaktiviteter. Vi oppfordrer i enda større grad til å bygge mindre, dele mer og optimalisere de løsningene (byggene) som allerede er i bruk.
- **Infrastruktur må være på plass før bygg/anlegg** – det må satses på infrastruktur i forkant av større utbygginger for å sikre gode reisevaner og kultur rundt adkomst til ulike formålsbygg. Kommunen og utbyggere bør samarbeid for at rekkefølgekrav formuleres og ivaretas.
- **Lagring av aktivitetsutstyr** - Kommunen må sørge for tilstrekkelig kapasitet for lagring av utøverens utstyr i idrettsanleggene slik at biltransport ikke i like stor grad er nødvendig for utøvere (spesielt fra miljøer med krav til mye/tungt utstyr).

Hockeymiljøet er spesielt opptatt av lagring av utstyr i ishallene idet dette er en utstyrsintensiv idrett. Det store og tunge utstyret fører dessverre til at bilkjøring ikke kan unngås så lenge det ikke er lagt til rette for lagring i hallene. Mange av ishockeybarna bor i gang-/sykkelavstand til hallene

og man ser sågar at barna i dag sykler, mens foreldrene kommer kjørende med utstyret...

Støtteordninger – Tilskudd til miljøtiltak i frivillige organisasjoner

Flere idrettslag er opptatt av kommunale støtteordninger som kan stimulere til en grønnere profil. Vi har mottatt innspill på mulighet for støtte til utstyrsboder, sykkelparkeringsplasser og ladestasjoner til sykkel slik at bilbruk kan reduseres.

Asker idrettsråd har, til orientering, tidligere spilt inn dette momentet som innspill til kommunens Handlingsprogram.

Vi opplever at Asker kommune er fremoverlente, opptatt av å innhente kunnskap hos andre og vil anta at samarbeid med andre kommuner som har gjort gode erfaringer innen de fire ulike innsatsområdene er naturlig. For idrettens del vil vi spesielt rette oppmerksomheten mot Bærum kommune og deres «kjørestopp»-prosjekt, som blant annet handler om fritidsreiser. Til orientering vil Asker idrettsråd og Asker kommune se til dette arbeidet i pågående felles prosjekt med å redusere idrettens klimafotavtrykk blant annet finansiert av Klimasatsmidler.

Idretten vil gjerne være aktiv bidragsyter for bedre og mer klimaklok samferdsel og mobilitet. Vi inviterer til å ta oss med på laget i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Asker idrettsråd

.....
Gorm Haugen
Styreleder (sign)

.....
Gry E. Garlie
Daglig leder (sign)



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Enkeltpersonforetak/forening uten organisasjonsnummer	
Foretakets eller foreningens navn Fjordveien	
Adresse Vollenveien 1	
Postnr. 1390	Poststed Vollen
Telefonnr. 91836651	E-postadresse post@vollenvel.no
Kontaktperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Evy Therese	
Etternavn Dvergsdal	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Hørings svar FJORDVEIEN er et innbyggerinitiativ som ble etablert i 2022, og har per januar 2024 mer enn 2300 medlemmer i sosiale medier. Vi takker for muligheten til å komme med høringsinnspill til Asker kommunes temaplan. FJORDVEIEN mener det er helt nødvendig å ta fjorden i bruk som grønn ferdselsåre dersom Askersamfunnet skal oppnå «bærekraftige og samordnede transportløsninger». Det krever flere avganger på hurtigbåten mellom Slemmestad/Vollen og Aker brygge (B20), samt flere anløpssteder i Asker kommune (i første omgang Sætre). Overordnet støtter FJORDVEIEN Asker kommunes temaplan for samferdsel og mobilitet, og er positiv til at kommunen innser at samferdselsutfordringer henger sammen med andre store samfunnsutfordringer som klimakrisen. Vi mener imidlertid at fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo er nødt til å prioriteres høyere for å ha sjans til å nå kommunens klima- og samferdselsmål. FJORDVEIEN MENER: Fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo er en viktig del av løsningen på å oppfylle dagens økende transportbehov, og må derfor i større grad prioriteres i planen. Det innebærer: o Flere avganger på hurtigbåt mellom Slemmestad/Vollen og Aker brygge (B20) o Flere anløpssteder i Asker kommune (i første omgang Sætre) Potensialet for økt passasjertall for hurtigbåt mellom Oslo og Askerlandet er undervurdert,

og kan økes gjennom en rekke tiltak, som for eksempel matebusser.

Fjorden som sentralt kollektivfelt er det mest miljøvennlige alternativet, med minimale naturinngrep og utslipp, og reduserer belastningen på et allerede overbelastet vegnett

Fjorden som kollektivfelt letter køene på vegen

Temaplanen viser til at «[...] 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».

Ovenstående utsagn henviser til at løsningene på transportbehovet i Asker må finnes andre steder enn bare på vegen. Togene går til og fra Asker og Heggedal stasjon, men det er langt dit for mange rundt Vollen, Slemmestad og lenger sør langs kysten. FJORDVEIEN mener derfor at søkelyset på bruk av fjorden som en sentral ferdselsåre for kollektivtrafikken fra Askerhalvøya til Oslo, burde få en større plass i denne temaplanen – som en naturlig del av løsningen på å oppfylle dagens økende transportbehov.

Fergene kan være et alternativ for enda flere privatbilister

Temaplanen viser til at det for mange i kommunen er mest praktisk å ta i bruk privatbilen på en reise. Nye undersøkelser viser samtidig at potensialet er stort for mange av Askers innbyggere til å velge gange, sykkel eller kollektiv, og at 67 % av alle reiser ikke trenger å være med bilen, slik det var i 2017. Vi i FJORDVEIEN mener at fjorden kan være et naturlig alternativ for enda flere som i dag er privatbilister.

Behovet for flere fergeavganger er stort. Samtidig er det en rekke tiltak kommunen kan gjøre for å legge enda mer til rette for at enda flere velger kollektivt sjøveien:

Enklere å kombinere bil og kollektivt: FJORDVEIEN mener at båt må inkluderes på lik linje med buss og tog i underkapittelet «Vi må gjøre det enklere å kombinere bil og kollektiv». Dersom Asker kommune er oppriktig i sin satsing om å bruke fjorden mer, må båt sidestilles med buss og tog videre i temaplanen. Forslag til ny tekst er: «Ved å lokalisere innfartsparkeringsplasser langs kollektivårene for buss, båt og for tog gjøres kollektivtransporten lettere tilgjengelig for innbyggerne».

Styrket matebusstilbud: Matebusstilbudet må bli bedre også for båten, og overordnet støttes idéen om gode matbuseordninger til knutepunkter.

o Forslag til matebusser i Slemmestad: (1) Torvbråten/ Morbergtoppen til Slemmestad brygge (2) Bødalen til Slemmestad brygge (3) Slemmestad direkte til Asker stasjon

o Forslag til matebusser i Vollen: (1) Heggedal til Vollen

o Forslag til matebusser i fremtidig havn på Sætre: (1) Tofte til Sætre (2) Klokkarstua til Sætre

Én kollektivsone i Asker: Hvis det hadde vært én sone for hele Asker, er det helt sikkert at mange vil velge kollektiv, når de ikke lenger må betale 40 kr for å kjøre 1 km med buss mellom Slemmestad og Vollen. Flere som har Slemmestad som nærmeste knutepunkt, ville benyttet seg av båt til Oslo dersom de ikke måtte betale for tre soner. Parkeringsnormen kan sannsynligvis bare delvis bidra til at folk må velge bort bilen, og temaplanen burde vise til flere alternativer for dette.

Fjorden som kollektivrute er bra for natur, miljø og innbyggere

Klimaendringene stopper ikke ved kommune-, fylkes- eller landegrensene. Dette er en global krise

som må løses av alle. Samferdsel står for over 50 % av de totale utslippene. På den måten kan man sikre at flere velger kollektivt. I FJORDVEIEN er vi overbevist om at et bedre kollektivtilbud på fjorden, kan være et trekkplaster for at flere velger bort bilen og heller tar den kollektive båten.

Temaplanen understreker at infrastruktur knyttet til samferdsel fører til store inngrep i naturen. «Det kan i enkelte tilfeller være motsetninger mellom klimatiltak og naturhensyn. Et eksempel [...] utvidelse av jernbanenettet. Det betyr omfattende inngrep i naturen. Her må klimagevinsten veies mot tap av naturverdier».

Det vil være betydelig mindre inngrep i naturen ved bruk av båt versus utvidelse av både vei- og jernbanenettet. Bruk av elektriske båter langs Askerhalvøya vil medføre utslippsfri transport.

Utvikling av infrastruktur til båt er også mindre inngripende i naturen, og det er kostnadsbesparende både ved etablering, vedlikehold og drift. Det kan i tillegg beregnes langt mindre kostnader inn med tanke på ulykker på vegene.

Stort transportpotensiale på fjorden

I henhold til Asker kommunes satsing ved sammenslåing i 2020, hvor fjorden skulle få en større plass i kollektivsatsingen, ser FJORDVEIEN at det går små steg i riktig retning. De gamle hurtigbåtene bygges om til elektriske båter, i tråd med det grønne skiftet.

FJORDVEIEN mener likevel at dette kapitelet er mangelfullt i temaplanen. «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» skrives det i planen.

Konklusjonen rundt økt bruk av båt i kollektivsatsingen vannes deretter ut. Dette er uheldig.

Vi stiller spørsmålsteget ved deler av beregningene som er gjort i kunnskapsgrunnlaget. Det vises for eksempel til et markedsgrunnlag fra 2020, hvor det beregnes at omtrent 2000 mennesker i Asker kommune bor slik til at de vil velge båt som det foretrukne transportmiddel. Stemmer denne beregningen i dag, og hvordan ser dette ut om noen år? Vi stiller også spørsmål ved om det er tatt med i beregningen potensialet som finnes i passasjerer fra Oslo til Askerlandet – da særlig i forbindelse med turisme.

Temaplanen skal ikke bare løse dagens, men også morgendagens, kollektivutfordringer i vår langstrakte kommune. Asker er en tilflytterkommune, og det bør tilrettelegges for miljøvennlig transport til kommunens innbyggere. Ikke alle kan ta tog eller buss, som allerede har sprengt kapasitet på pendlerstrekningene. Om kort tid står det 1 300 nye boenheter klare i Slemmestad og det er stadig mer attraktivt å bosette seg i utkanten av Oslo med nærhet til naturen og sjøen.

FJORDVEIEN oppfordrer Asker kommune til å vise at de mener alvor med sine klima- og samferdselsvisjoner, og prioritere fjorden som sentralt kollektivfelt mellom Askerlandet og Oslo i temaplanen.

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon

Innspill til høring Temaplan samferdsel og mobilitet i Asker kommune fra FJORDVEIEN.docx



Asker kommune

Offentlig høring - høringssvar

Innsender	
Innsender er: Organisasjon registrert i Enhetsregisteret	
Org.nr. 974540193	
Forening/organisasjon Asker næringsforening	
Adresse Torvveien 19	
Postnr. 1383	Poststed Asker
Telefonnr. 91136727	E-postadresse steinar@askern.no
Kontaktperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Steinar	
Etternavn Bustad	

Saken gjelder
Velg sak du vil gi høringssvar til Høring: Temaplan samferdsel og mobilitet
Saksnr. 22/16742
Høringssvar Innledning: Asker Næringsforening ønsker å gi et overordnet innspill til kommunens Temaplan for samferdsel og mobilitet. Vårt fokus ligger på forbedring av kollektivtransport og parkeringsløsninger, med mål om å effektivisere samferdsel og mobilitet mellom kommunens nordlige og sørlige deler. Dette er kritisk for både innbyggernes velferd og næringslivets effektivitet. Asker kommune skal utvikles med mange lokalsentre og tettsteder, Gode transportalternativer mellom lokalsentre og tettstedene er nødvendig. Det må også legges til rette for tilreisende til kommunen. Dette inkluderer tilreisende til kommunens bedrifter og reiselivsdestinasjoner. Primært vil besøk til de sørlige destinasjonene i kommunen gjennomføres med bil. For å sikre godt besøk må det finnes gode parkeringsmuligheter. Asker skal være en god vertskapskommune for innbyggere og næringslivet. Det legges vekt på utvikling av kortreiste arbeidsplasser og kortreiste servicetilbud. For innbyggere og ansatte må infrastrukturen tilrettelegges slik at det familien, barn og unge, finner gode løsninger i sitt nærmiljø slik at aktiviteten kan være kortreist. Helhetlig samferdselsplan: En integrert og helhetlig samferdselsplan er essensiell. Denne planen må omfavne diverse transportalternativer som tog, buss, båt, bil, sykkel og gange, med et særlig fokus på å forbedre tilbudet i mindre betjente områder i Asker syd. Alt kan ikke gjennomføres på en gang, men en langsiktig plan og en tydelig formidling av hva som skal etableres er

viktig.

Kollektivknutepunkter:

Vi anbefaler sterkt etableringen av effektive kollektivknutepunkter i Sætre og Asker sentrum. Disse knutepunktene bør tilby sammenkoblede kollektivløsninger og tilstrekkelige parkeringsmuligheter for en sømløs overgang mellom bil, buss, tog og båt. Utviklingen av Asker stasjon som et nøkkelknutepunkt for togtrafikk er sentralt. Som hovedstad i kommunen bør dette senteret utvikles slik at det blir knutepunkt for all kollektivtrafikk i kommunen. Direkte reise fra Asker syd til Asker sentrum må prioriteres. Dette er en forutsetning for å integrere hele Asker til en felles kommune.

Trafikkutfordringer og miljøvennlige løsninger:

Asker, som en pendlerkommune, står overfor betydelige trafikkutfordringer. Vi oppfordrer til tiltak for å øke veikapasiteten og adressere spesifikke flaskehals, som f.eks. lyskrysset i Heggedal. Det er viktig å opprettholde et kontinuerlig fokus på fremføring av E18 til Drengsrud og utvikling av E134 med ny Oslofjordforbindelse og ny tunnel mellom Dagslett og Viker. Utviklingen av E134 er viktig for utviklingen av Asker med nye arbeidsplasser langs denne viktige aksene. Ny tunnel mellom Viker – Dagslett vil avlaste andre overbelastede fylkesveier i kommunen.

Asker kommune har investert mye i miljøvennlige transportløsninger. Det er viktig å fortsette utbygging av et omfattende nettverk av sykkel- og gangveier for å fremme en sunnere og mer miljøvennlig livsstil. Kommunens aktive deltakelse i initiativer som "Sykle til jobben" vil være verdifullt. Asker deltar på nåværende tidspunkt ikke i Sykle til Jobben kampanjen som gjennomføres av Bedriftsidretten i Norge. Asker kommune som sykkelkommune oppfordres til å delta aktivt i denne kampanjen. Ved økt bruk av sykkel er det viktig å sikre gode parkeringsløsninger for sykler. På grunn av tyverifaren trenger vi sikre sykkelhoteller ved overgang til kollektivtrafikk. Vi vil understreke behovet for forbedring av trafikksikkerheten for myke trafikanter, spesielt under vinterforhold.

Teknologiske løsninger og parkering:

Videre anbefaler vi en sterk satsing på miljøvennlige transportmidler og infrastruktur, samt implementering av KI-baserte trafikkstyringssystemer og selvkjørende busser. Vi foreslår at kommunen utnytter teknologiske nyvinninger som selvkjørende kjøretøy og smarte trafikksystemer. Videre bør det investeres i utvidede parkeringsmuligheter, dynamiske parkeringssystemer og "park and ride"-fasiliteter.

Hurtigbåttjenester og infrastruktur:

Oslofjorden må utnyttes som en transportakse gjennom tilrettelegging for hurtigbåtbruk. Integrering av hurtigbåttjenester, inkludert elektriske ferjer og hurtigbåter, med eksisterende kollektivtransport er et viktig skritt for å utnytte Oslofjorden som i dag ligger åpen uten trafikkutfordringer. Dette krevetablering av nødvendig infrastruktur og engasjement med lokalsamfunnet. Det er viktig at disse løsningene etableres med gode parkeringsmuligheter for de reisende. I tillegg må det tilrettelegges med gode og korresponderende kollektivløsninger (fra båt til buss).

Finansiering og kollektivtrafikk:

Vi er oppmerksomme på utfordringene knyttet til finansieringen av transport- og infrastrukturprosjekter. I denne sammenheng oppfordrer vi Asker kommune til å utvise initiativ og finne midlertidige løsninger, som å subsidiere mindre busser på prioriterte ruter, inntil fylkeskommunen overtar ansvaret for kollektivtrafikken når passasjergrunnlaget er godt etablert.

Inkludering og sikkerhet:

Inkludering av lokalbefolkningen og næringslivet i planleggingsprosessen er avgjørende og vil bidra til bedre forståelse for samferdsel og mobilitet.

Konklusjon:

Temaplan Samferdsel og mobilitet er en viktig temaplan med mange gode og ambisiøse forslag. Det er viktig at tilbudene henger godt sammen. Gjennomføringen av strategiene vil bidra til et mer bærekraftig og effektivt kollektivtilbud i Asker kommune. Vi ser frem til et produktivt samarbeid med statlige, regionale og lokale myndigheter, samt involvering av lokalsamfunnet, for å sikre suksessfulle løsninger som forbedrer livskvaliteten for alle innbyggere i kommunen

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon



Naturvernforbundet i Asker



Hjemmeside :

<http://www.naturvernforbundet.no/noa/asker>

E-post :

Asker@naturvernforbundet.no

Post@asker.kommune.no

Hvalstad 24.01.2024

Uttalelse til høringsutkast for temaplan «Samferdsel og mobilitet»

Deres ref.: 22/16742

Viser til et meget grundig og oversiktlig høringsutkast til denne temaplanen som fokuserer på fire innsatsområder. Vi vil i det vesentlige kommentere *Reduksjon av transportbehovet* og *Grønn mobilitet*

Våre viktigste innspill til planen er:

- **Verden er i en klima- og naturkrise og utslippene må reduseres. Tiltakene må iverksettes nå, og befolkningen må venne seg til endringer for å få dette til.**
- **Veinettet og biltrafikken tar stor plass og har mange negative sider. Flere må over på kollektivtransport, sykkel eller gange for å begrense trafikkveksten.**

CO²-utslipp og klimaavtrykk

Det er akutt behov for å redusere vårt klimaavtrykk, og spesielt CO² utslippet.

En ny måte å beregne utslippene på er «**Forbrukerbasert**», hvor man summerer utslippene til alle forbrukeres aktiviteter langs hele verdikjeden, også de utslippene som ikke foregår i Norge. Ved denne beregningen har gruppen «Privat forbruk» aller størst utslipp. Innenfor denne gruppen er kategorien «Mat og drikke» aller størst, men «**Transport**» er nesten like stor. Det er derfor viktig å sette fokus på alle sider ved hvordan vi håndterer transport i framtiden, også den transporten som er nødvendig for å bringe varene fram til forbrukeren.

Asker kommune har deltatt i metodeutvikling for et **forbruksbasert klimaregnskap** og vi tror et slikt regnskap vil være svært viktig for å måle effekten av de tiltakene man setter inn.

Klimaendringene er allerede i gang og både kortsiktige og langsiktige tiltak er viktige. Særlig er CO² lagret i myr, vegetasjon og skogbunnen svært viktige på lengre sikt. Spesielt er volum og høy alder på stående skog avgjørende for hvor mye CO² som er bundet. I dag drives det mye hugst av yngre skog som er ødeleggende for langsiktig binding av CO². Kommunen har en rolle som godkjenner av hogster, og kan påvirke hvor mye, hogstform og hva slags skog som blir hugget.

Endringer i transportbehovet

Covid-19 har endret hvordan folk forflytter seg og mange ble skeptiske til kollektive løsninger. For de som jobber flere dager i uka hjemmefra blir månedskort ikke lønnsomt - da er det lett å velge bilen. Resultatet er blitt mer personlige transport og det er sterk behov for økt fleksibilitet på kollektivsiden. Med bedre veier forflytter man over lengre avstander på

kortere tid. Trafikken har økt og «aksjonsradiusen» har blitt større, både til jobb og fritid - og dermed flere kjørte kilometer. Noe er kompensert ved økningen av antall elbiler, med disse tar også plass, bruker strøm og sliter på veiene.

Naturvernforbundet er enig i at det er nødvendig med **reduisert transportbehov**, og at man må begrense bilbruken. Vi mener man må ta aktive grep, ikke føye seg etter prognoser, optimistiske framskrivninger og framtidige uprøvde tekniske løsninger. Man må vurdere tiltak for å begrense bilbruken i alle typer transport:

- Arbeidsreiser
- Daglige ærend, barnehage, skole, handling
- Fritid og kveldsaktiviteter
- Ferier og helger
- Transport i nærmiljøet

Pisk og gulrot!

En ting er sikkert - man kan ikke **bygge seg ut av utfordringene**. Med strengere holdning til nedbygging av areal, finnes det ikke plass nok til å løse problemene med dagens politikk. En ting er at folk må redusere transportbehovet, men på lengre sikt er arealbruk, stedsutvikling og styrking av knutepunktene nøkkelen til å redusere transporten til et minimum.

Det første man må se på er hvordan man kan **endre holdninger og vaner**, og her må man begynne med barn og unge. Rimelig kollektivtransport hele døgnet og i hele kommunen er viktig for ungdommen. For de «bilavhengige» kan økt samkjøring eller bildeling være nøkkelen til redusert kjøring. For eksempel kunne man ønske at arbeidsgivere med gratis parkering også måtte gi støtte til månedskort for de som ikke benytter parkeringen. Det er også et tankekors at elbiler har momsfristak, men ikke elsykler!

Frivillige tiltak er viktige, likevel tror vi at det blir nødvendig med restriksjoner, og da spesielt på **tilgang til parkering**. Dette gjelder både på jobben og hjemme, men også ved fritidstilbud og andre steder hvor bilen ikke er helt nødvendig. Vi har tro på prinsippet om at dersom parkeringen er langt nok unna vil man i man i større grad velge bort bilen, og at bildeling og lignende ordninger reduserer bilbruken. Ikke faste parkeringsplasser øker utnyttelsen og minsker arealbruken

Vi tror man allerede i dag må **innføre restriksjoner på biltrafikken**, det kan være:

- Aktiv prioritering av kollektivtrafikken og redusert hastighet på hovedveiene
- Økende veibruksavgift med økende kjørelengde
- Forbud mot visse typer kjøretøy i enkelte områder
- Flere parkeringsrestriksjoner og krav om betaling i kjøpesentre

Vi vil også påpeke at man må satse på kortreiste arbeidsplasser og at man må vurdere om det er fornuftig å fortsette å gjøre om kontorer til bolig i Asker?

Man må ikke lenger godkjenne større utbygginger som ikke har gode kollektivløsninger. Eksempelvis 1300 boliger som skal bygges i Slemmestad. Her ser alle at det vil skape utfordringer på Slemmestadveien selv om noen kanskje vil jobbe i Follo eller i Drammen.

Bilen og biltransport

Vi tror at eventuelle tiltak for å få ned biltrafikken må settes i verk ganske raskt, og vi vil advare mot å vente på tekniske løsninger. Avanserte syntetiske drivstoff kan komme etter hvert, men vil være dyre og energikrevende å framstille og bør reserveres til helt nødvendige behov. Mere kompakte og lettere batterier vil antagelig komme og dette vil redusere klimaavtrykket til elbiler noe. Likevel har flere elbiler sin pris i form av energikrevende batteriframstilling og større behov for elkraft. Vi tror man i framtiden må økonomisere med hva man kan bruke ren elkraft til.

Elbiler er mye tyngre enn ordinære biler og sliter mer på dekkene og veien. Resultatet blir mere støy, støv og særlig utslipp av **mikroplast**. Elbiler tar minst like mye plass i veien, så køene vil ikke forsvinne uten at transportvolumet blir redusert.

I **næringstransporten** er det også et stort potensiale for redusert klimaavtrykk. Overgang til elbiler er viktig og mulig fordi de daglige turene ofte ikke er så lange. Bedre flåtestyring er også viktig, det er mye å spare på å frakte så mye som mulig så kort som mulig. Det er derfor også behov for en annen struktur for lagerhold, sentrale store lagre betyr mye kjøring. Det er også grunn til å vurdere om trenden med hjemlevering av varer er bærekraftig i forhold til å handle og hente pakker på nærbutikken.

Utbygging av ladepunkter er viktig fordi det må finnes lading i nærheten når man har behov. God ladeinfrastruktur betyr at man ikke behøver store batterier som igjen betyr mindre vekt. Vi tror at det er litt overfokus på lang rekkevidde. De få gangene man skal på langtur vil man ofte ha pauser som kan brukes til lading. Det store volumet av lading bør foregå hjemme, dette er billigere, og er med på å jevne ut forbruket over døgnet.

Sykkel

Det er registret en gledelig økning i bruk av elsykler og sparkesykler, og vanlig tråsykkel er fortsatt populær spesielt for kortere turer og til trening.

Sykkel er det framkomstmiddelet som bruker minst energi per km, og er i tillegg 2-4 ganger raskere enn å gå. Hadde folk brukt elsykkel i stedet for elbil ville man anslagsvis brukt en tidel av energien!

Naturvernforbundet mener at sykkel kunne ta over mye av biltransporten.

Sykkel er veldig godt egnet for reiser kortere enn 4 km, og vi mener det må være et mål å øke bruke av sykkel i nærmiljøet.

Dette kan gjøres ved at sykkelen er et bedre valg enn bilen for kortere turer, og når det ikke er behov for å frakte større mengder varer. Dette kan være til et kollektivknutepunkt, til barnehagen, for å gjøre daglige innkjøp, eller til trening.

Virkemidler i denne sammenheng kan være:

- Gang og sykkelveier i soner rundt nærsentre og knutepunkt
- Krav om tjenlige areal for sykkelparkering i nye bygg, gjerne med muligheter for vask og vedlikehold av sykkel
- Gode og sikre parkeringsmuligheter i nærsentre og ved sørvistilbud
- Parkeringsløsninger der man tør sette fra seg dyre elsykler
- Gjøre det mer attraktivt for barn å sykle til skolen, i stedet for å bli kjørt
- Krav om betaling på alle parkeringsplasser i sentre og i knutepunkt

Elsykler er et veldig godt alternativ for de som ikke har bil, eller ikke har fysikk til tråsykkel. Det er tydelig at mange elsyklister ikke har kjøreefaring og holder seg til gangveier og fortau. Det er imidlertid et økende problem med hurtige og tunge elsykler på fortau, og i noen grad

også på gang- og sykkelveier. Dette øker faren for påkjørsel og skader. Planen må drøfte dette problemet.

Opplæring og holdningsendring vil hjelpe noe, men vi tror en løsning vil være egne **sykkelfelt** i veibanen, dette er den foretrukne løsningen for erfarne syklister. Dette gjelder spesielt hovedtraseene mot knutepunktene, og mot Bærum/Oslo og Lier/Drammen. I disse traseene må man også spesielt se på løsningene i kryss og rundkjøringer, og ha fokus på brøyting og strøing. (Dette er ganske bra på en del strekninger i dag!)

Kollektivtrafikk

Kollektivnettet er kjernen i transporttilbudet, og må være mer attraktivt enn og kjøre bil. Dette går på total reisetid, pålitelighet og kostnad. For eksempel må det ta 45 minutter å kjøre fra Asker til Oslo for at kollektivtilbudet skal være konkurransedyktig.

Virkemidler for å gjøre buss-, båt- og togtilbudet mer attraktivt:

- Samordning av rutene, korrespondanse – informasjon ved forsinkelser
- Ekspressbusser til Asker, Sandvika, Lysaker og mot Drammen
- Ekspressbusser langs motorveien med sentrale stopp
- Tilbud til de som har 2-3 dager hjemmekontor i uka
- Rabattordning for enkeltbilletter, gjøre lange reiser billigere
- Pendlerparkering
- Båttilbudet – godt supplement, men energikrevende og begrenset kapasitet – elbåt!
- Vurdere om jernbanenettet kan utvides

Vei

I tillegg til å være transportårer har veisystemene, spesielt hovedveinettet, en del **ulempes for samfunnet**. Vi nevner: meget stort arealbruk, barriere i kommunen, støy, støv, avrenning med mikroplast og lite egnet for busslinjer. Kommunen kan påvirke nye og endrede hovedveier i kommuneplanen og i reguleringsplaner. Vi mener at arealbruk til nye veier må sterkt begrenses.

Kommunen har bygge- og vedlikeholdsansvar for det kommunale veinettet, og vi mener at kommune bør overta boligveier som har flere boliger og er «allment tilgjengelige». Det er rimelig at bruker av veien må avgi areal til brøytesnø og snuplasser.

Når det gjelder veistandard blir det ofte spørsmål om fartsdempende tiltak, fortau eller gang-/sykkelvei, spesielt i boligstrøk. Vi har registrert at farten på boligveiene har økt, og nye biler er bredere enn tidligere. For fotgjengere, og da særlig barn, er fortau en fordel, men det stiller krav ved kryssing av veien spesielt mot skoler og der det er mange fotgjengere. På nye og brede boligveier hvor farten ofte øker mener vi man må anlegge fartsdempende tiltak, og generelt burde fartshumpene vært høyere. Ved fortau på eldre veier blir ofte veibanen smalere og farten blir dempet når biler møtes. Vi vil oppfordre voksne til å sykle i veien og ikke på fortauet og elsykler har ingenting på fortauet å gjøre.

Vi vil **prioritere fortau på skoleveier**, og det er god opplæring i trafikk-kultur å la barna gå og sykle til skolen - dette skaper gode vaner.

Vi mener kommunen har rimelig greit vedlikehold på dagens veier, men det kan bli utfordringer med klimaendringene. Det er viktig å planlegge for mere nedbør ved å bygge flomveier for mer nedbør.

For øvrig tror vi man kan spare støv og vedlikeholdskostnader ved å **redusere piggdekkbruken**. Tunge elbiler med piggdekk sliter mye på veiene, og et piggdekkgebyr vil

kunne redusere bruken av piggdekk. Vi mener man også må vurdere om gatevarme fornuftig energibruk i stedet for vanlig snørydding.

E18/E134

Det er ikke tvil om at utvidelsene av E18 og E134 vil øke kapasiteten og dermed også trafikken. Som vi har skrevet tidligere vil økt effektivitet på hovedveiene «stjele» passasjerer fra buss og tog. Det er mye gjennomgangstrafikk på disse veiene, men også **mye lokaltrafikk** som kunne vært gjort med sykkel eller kollektivreiser.

Det er også viktig å ta høyde for at 25% i Hurum og Røyken arbeidspendler til Drammen, Lier, Follo eller annet! Det må gis kollektivtilbud til disse også, og et bidrag kan være pendlerbusser med stopp på sentrale steder langs E18/E134

Det er viktig å ta med i betraktningen at alternativer til biltransport gir et stort pluss for folkehelsen! Daglig sykkel og gange er gir viktige «trimpoeng» og er ofte mye triveligere enn å kjøre bil, i tillegg slipper man å lete etter parkering for kjøretøyet.

Som vi har nevnt over, så finnes det modeller for å måle klimaavtrykk. Med et perspektiv som bør være fram til 2050, er det viktig å kunne **dokumentere virkningen** av planen for hver år framover.

Til sist vil vi nevne at folk har merket at nyere bolig og næringsområder er bygget med redusert parkering. Vi har registrert at det klages på for lite parkeringsplasser – dette er det **holdningsendring** dreier seg om, og noe man må venne seg til i tiden framover!

For Naturvernforbundet i Asker
Jan Häusler
leder

Kommunedirektøren

Innspill til høringsutkast

Temaplan samferdsel og mobilitet.

Generelt.

Dokumentet er en omfattende og nyttig og situasjonsbeskrivelse og gjennomgang av mange av de utfordringer som Asker kommune vil ha de kommende årene for å møte nasjonale, regionale og egne vedtatte mål/ambisjoner på samferdsel.

De definerte strategiene er generelle og mange tiltak og konkrete oppdrag kan omfattes av formuleringene.

Mine kommentarer /innspill går derfor ikke på strategiformuleringene, men på prinsipper omkring fullmakter eller politisk behandling. Videre på det viktige området trafiksikring som jeg mener blir for lite og for svakt beskrevet og på behovet for å utfordre premisene for beskrivelse av nødvendige lokale trafikktiltak langs fylkesveiene i Asker.

Fullmakt og/eller politisk behandling?

I *punkt 3.4 Iverksetting* står det at planen (etter denne høringen?) skal være grunnlaget for at Kommunedirektøren skal utarbeide administrative oppdrag basert på innsatsområder og strategier i planen. Virksomhetsområdene i kommunen skal så gjennomføre og rapportere i forhold til oppdraget. Slik det er formulert kan dette innebære at Kommunedirektøren kan sette i gang alle typer tiltak som defineres inn til å dekkes av strategiformuleringene. Igangsetting vil være med hjemmel i vedtaket av denne planen.

Innen det som er relativt rundt beskrevet/formulert i de punktvis definerte strategiene for de fire innsatsområdene i (6.1.1 / 6.2.1 / 6.3.1 / 6.4.1), vil det sannsynligvis kunne utarbeides mindre omfattende administrative oppdrag, som med allerede gitte fullmakter eller hjemler kan gjennomføres administrativt, uten politisk behandling.

Det er naturlig at det også kan bli oppdrag/tiltak som er mer omfattende eller kanskje mer inngripende. Slike oppdrag/tiltak må ha en åpen politisk behandling før de gis virksomhetsområdene. En åpen behandling er grunnlaget for aksept og legitimitet fra innbyggerne for det aktuelle tiltak. En åpen politisk behandling i denne sammenheng er å forstå som behandling i kommunestyret, ikke bare i Formannskapet.

Jeg kan ikke se at formuleringen i pkt. 3.4 sikrer en slik behandling.

Innspill:

Planen må vise til hvilke regler, føringer eller hjemmelshenvisninger som gjelder for å sikre at mer omfattende/vesentlige og/eller inngripende tiltak/oppdrag får en demokratisk åpen behandling i kommunestyret.

Trafiksikring – ikke tydelig beskrevet

Tidligere hadde de tre kommunene Asker, Røyken og Hurum hver sine trafiksikkerhetsplaner. Om jeg har forstått rett, er intensjonen med temaplanstrukturen i Asker, at trafiksikkerhet skal være integrert i

Temaplan for samferdsel og mobilitet. De korte avsnittene under «Trafikksikkerhet og skolevei» (i post 4.5) synes å bekrefte dette.

Kommuneplanene, med sin organisering i lokalsenter og nærsenter forutsetter trafikk og mobilitet mellom disse senterne. I Asker er mange og lange deler av strekningene av veiene mellom lokalsenter og nærsenter helt uten fortau eller gangvei. Strategien er grønn mobilitet og mindre bilbruk/utslipp. Et viktig premis for å redusere bilbruk og sikre alternativ grønn mobilitet er at alternativet til bil oppleves som trafikksikkert. Det er ikke tilfelle i dag.

Realistisk tar det lang tid før disse strekningene er løst med gangveier eller fortau. Alternativet er da andre tiltak i form av trafikksikring av strekningene.

Selv om de tre kommunene tidligere hadde hver sine trafikksikkerhetsplaner, er fremdeles ikke oppgaven løst og behovet har ikke blitt mindre. Det fremstår underlig at trafikksikkerhet som begrep og som beskrivelse av en type tiltak, ikke er tydeligere eller gitt mer plass i planen for samferdsel og mobilitet.

Innspill:

Beskrivelsen av ovenfor nevnte trafikksikkerhetsutfordringer må inn i planen.

Gitt at det vil ta lang tid før en struktur med gangveier og fortau er realisert der det er ønskelig og naturlig, tydeliggjøres behovet for enklere og rimeligere trafikksikkerhetstiltak som et alternativ. Dette gjelder også for strekninger der gående, syklende og bilister allerede er fysisk skilt, men hvor andre forhold tilsier behov for trafikksikringstiltak.

Begrepene «trafikksikring» eller «trafikksikre løsninger» må brukes i beskrivelse for å vise at det er et viktig område i Askers samferdselsplan.

Der det er naturlig, må det kunne utarbeides administrative oppdrag også som rene trafikksikringstiltak.

Strategi for å kunne utfordre premissene for vurdering av trafikksikring på fylkesveiene.

I arbeid med trafikksikkerhetsinnspill mot Statens vegvesen og i samtaler med lokale politikere om løsninger på det som burde være enkle lokale trafikksikkerhetstiltak, opplever vi at den store bøygen er Statens vegvesen. Lokalpolitikere vi har hatt kontakt med bekrefter at dette er et vanskelig område.

Den lokalt lenge ønskede saken om fartsregulering i Heggedal er et godt eksempel på dette. Også andre steder i Asker oppleves Statens vegvesens som utilnærmelig og i realiteten helt avvisende til lokale innspill og forespørsler. Dette selv om kunnskapen og forholdene lokalt tilsier at tiltak burde iverksettes.

For alle strekningen som ligger langs en fylkesvei, er det Statens vegvesen / fylket som er medspiller. Det er to problemstillinger som skaper utfordringer. Det ene er bevilgninger og det andre er Vegvesenets oppfatning av hva som er nødvendig/ikke nødvendig trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveiene.

Asker er i den situasjon at bevilgninger til gangveier og fortau langs fylkesveiene der det er ønsket, vil ta lang tid. På noen strekninger kan derfor enklere og relativt rimelige trafikksikkerhetstiltak, være løsningen. Å nå fram med, og få gehør for, lokale innspill fremstår i dag som svært vanskelig.

Innspill:

Politisk og administrativt må Statens vegvesen utfordres på premissene for vurdering av lokale trafikksikkerhetstiltak. Målsettingen må være en modell for et samarbeid som gir langt mere smidighet og større rom for aksept av lokale trafikksikkerhetsinnspill.

Victor Iversen

Skolefaret 14 A, 3478 Nærnes

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler:
Astri Heill Paaske
Deres ref.: 22/16742-4
Vår ref.: 23/02256-2
Dato: 26.01.2024

Uttalelse til temaplan - samferdsel og mobilitet for Asker kommune

Vår uttalelse tar utgangspunkt i Ruter sin rolle som kollektivselskap og fagorgan. Ruter planlegger og samordner kollektivtrafikken i Oslo og de delene av Viken som var, og etter 1. januar 2024, er Akershus. Vi ønsker å være en aktiv bidragsyter i byutviklingen i Asker og sørge for en god og attraktiv kobling mellom regionen, knutepunktet Asker og jernbanen, med å gi innbyggerne et robust kollektivtilbud som gir bærekraftig bevegelsesfrihet for alle.

Bakgrunn

Temaplan Samferdsel og mobilitet er en strategisk plan som gir retning for hvordan Asker kommune skal lykkes med målene som er satt for samferdselsutviklingen fremover. Det er definert fire innsatsområder i temaplanen som beskriver hva kommunen særlig må prioritere for å møte utfordringene: *Reduksjon av transportbehovet, Grønn mobilitet, Kvalitet på kommunale veianlegg og Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger.*

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.

Reduksjon av transportbehovet, grønn mobilitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken

Ruter ønsker å bidra inn i byutviklingen i Asker ved å gi innbyggerne et robust kollektivtilbud som gir bevegelsesfrihet for alle. Bussen er kollektivtrafikkens arbeidshest og fyller gapene mellom de skinnegående transportmidlene, og sørger for at det dannes et nettverk av kollektivlinjer som flettes sammen i knutepunkt. Bussen har den fordel at den kan flyttes i takt med at etterspørselen endres når byer utvikles og vokser og knutepunkt vokser. Kollektivtransporten har også en viktig rolle for å gi innbyggere i byen grønne reisemuligheter ved utfordrende topografi og årstidsvariasjoner i vær og føreforhold.

Fremkommelighet er et viktig premiss for å kunne tilby et forutsigbart, effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Fremkommelighet for kollektivtrafikken handler om effektiv fremføring og kort og forutsigbar reisetid. God fremkommelighet bidrar til et velfungerende kollektivsystem med effektive reiser og god mobilitet. Et velfungerende kollektivsystem er viktig for at flere skal velge å reise kollektivt i stedet for å kjøre privatbil. Ruter jobber kontinuerlig med forbedring av datakvalitet og presentasjon av data. Vi har mulighet til å bistå med å oppdatere fremkommelighetsdata framover.



Reguleringsplasser og vendemulighet for buss faller kanskje ikke naturlig inn i en temaplan for mobilitet, imidlertid mener vi at dette er en viktig forutsetning for godt og effektivt kollektivtilbud. En reguleringsplass i umiddelbar nærhet til siste/første stopp gir store besparelser innen økonomi og miljø, effektiviserer busstilbudet og forbedrer sjåførers arbeidshverdag. Ruter opplever at ivaretagelsen og prioriteringen av dette i plansaker er utfordrende i kampen om gatearealet.

Innfartsparkering kan utgjøre en nyttig brikke i det samlede mobilitetstilbudet og stimulere til at flere reiser kollektivt, hvis de er riktig plassert. Beliggenheten må blant annet tilfredsstillende et behov for innfartsparkering, bidra til en reisetidsbesparelse ved overgang til kollektiv, og de må ligge plassert slik at trafikken til/fra innfartsparkeringene ikke medfører fremkommelighetsproblemer for busslinjer som trafikkerer området. Generelt kan det sistnevnte være en utfordring i nærheten av knutepunkter hvor bussene har fremkommelighetsproblemer i rushtiden. For slike områder vil økt trafikk til/fra innfartsparkeringene kunne svekke attraktiviteten til busstilbudet gjennom økte forsinkelser og lenger reisetid. Vi erfarer at dagens plassering av innfartsparkering i Asker sentrum medfører problemer for fremkommeligheten for bussene inn og ut av Asker sentrum. Det bør vurderes nærmere om en økning i trafikken til/fra innfartsparkeringer ved stasjonsområdene kan medføre økte forsinkelser for bussene i rushtiden. Andre momenter som også bør tas med i vurderingen av behovet for større innfartsparkeringer, er at Asker har et godt utbygget busstilbud som gir god flatedekning og gode reisemuligheter for befolkningen. Det bør også vurderes hvilken grad brukerne av dagens innfartsparkeringer bor i gangavstand, eller lenger unna disse.

Kvalitet på kommunale veianlegg

Ruter støtter temaplanens strategier om kvalitet på kommunale veier. Det er viktig at det kommunale gatenettet har bredder til å kunne betjenes av fremtidig busslinjer. God vinterdrift av de kommunale veiene der vi kjører buss er avgjørende for punktligheten og påliteligheten bussen har for våre kunder i vinterhalvåret. Vi opplever at dagens samarbeid om vinterdrift er godt og ser frem til videre godt samarbeid for å få bussene og de reisende trygt fram.

Kunnskap, samarbeid og innovative løsninger

Ruter bidrar gjerne med kunnskap rundt passasjertall og reisetider på kollektivtransporten for å kunne gjøre riktige prioriteringer av tiltak i kollektivnettet i Asker kommune. Kunnskap rundt kost/nytte av kollektivtiltak er viktig kunnskap i en prioriteringsprosess rundt tiltak for å bedre og styrke kollektivtilbudet.

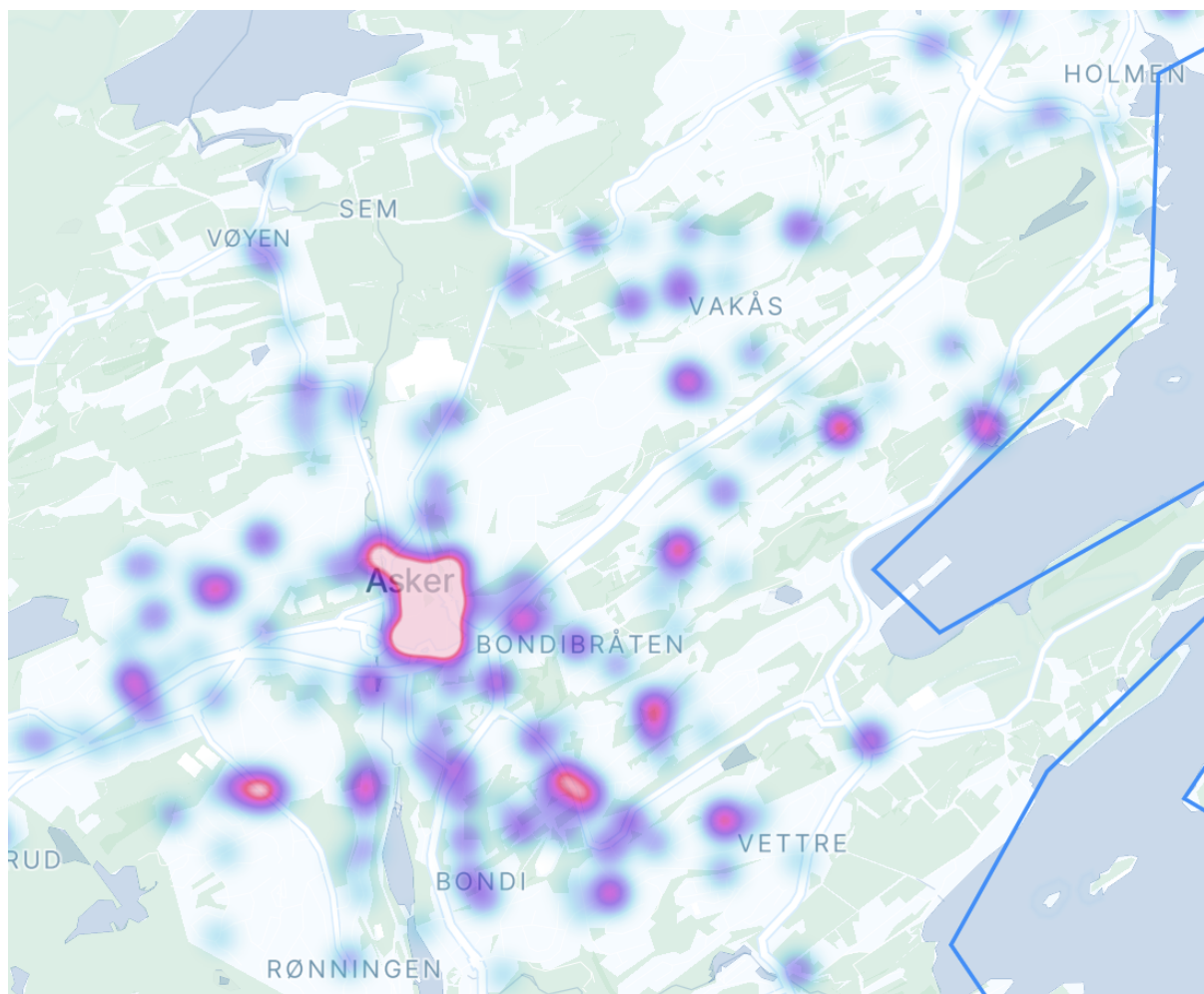
Vi støtter strategien om å opprettholde de faste møtene mellom kommunen og Ruter.

Mikromobilitet og hvordan dette gagnar mindre tette områder, og bidrar i reisekjeder

- *Større andel mikromobilitetsturer erstatter bilturer i Asker enn i Bærum og Oslo.*

Ifølge brukerundersøkelse oppgir 25% av respondentene i Bærum og 29% i Asker at deres siste mikromobilitetstur ville erstattet en bilreise. Til sammenligning er det samme tallet i Oslo 13%, noe som antyder at tjenesten har en større innvirkning på bilbruk i mindre tettbygde strøk. Dette er et argument for subsidiert mikromobilitet i mindre tettbygde områder der det økonomisk sett ikke er bærekraftig for operatørene. Resultater fra en 2021-spørreundersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI) oppgir 5% av mikromobilitetsbrukerne at de har kvittet seg med bilen sin som følge av tjenesten. Ytterligere 7% oppgir at tilbudet har fått dem til å vurdere å kvitte seg med bilen, mens 14% rapporterer at det har ført til redusert behov for en ekstra bil.

- *Mikromobilitet mater og avlaster kollektivtransport*



Turstart (som sett over) og turstopp er ofte rundt kollektivstopp.

I Bærum oppgir 27% og i Asker 32% at de har unngått *korte* kollektivreiser som følge av mikromobilitetstilbudet. Videre erstattet 24% av turene i Asker og 21% av turene i Bærum en reise med kollektivtransport.

- *Brukerne reiser med mikromobilitet på tvers av kommunegrens*

I 2022 ble det tatt i underkant av 4000 turer mellom Oslo og Bærum, og rett over 1000 turer mellom Asker og Bærum (tross at det kun var åpent mellom kommunene i kort tid).

- *Mikromobilitet forbedrer mobiliteten i Asker kommune*

Rundt 6/10 i både Asker og Bærum oppgir i en spørreundersøkelse at det som følge av tjenesten er enklere å komme seg rundt i kommunene. Fra samme spørreundersøkelse oppgir 6/10 i Asker og Bærum å være fornøyde med tilbudet totalt sett.

Oppsummering

Ruter bidrar gjerne inn i planlegging/utredning av tiltakene som følger av temaplan for mobilitet og samferdsel der kollektivtrafikken berøres. Vi ber om at Asker kommune tar kontakt i diskusjoner om oppgradering av stoppesteder og knutepunkter.

Med hilsen



Ruter As

Astri Heill Paaske
Planlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Innspill til Asker kommunes temaplan samferdsel og mobilitet fra Bærum kommune

Astri Taklo <astri.taklo@baerum.kommune.no>

on. 20.03.2024 09:06

Til: Ingvild Hegrenæs <Ingvild.Hegrenaes@asker.kommune.no>

Kopi: Terje Hansen <terje.hansen@baerum.kommune.no>

Hei,

Beklager sen tilbakemelding fra Bærum kommune på Asker kommunes temaplan samferdsel og mobilitet.

Under følger Bærum kommunes administrative innspill til planen:

Bærum kommunes vurdering og innspill til høring av Temaplan samferdsel og mobilitet for Asker kommune

Forslag til temaplan er godt gjennomarbeidet og har en tydelig struktur som binder sammen beskrivelse av dagens situasjon, mål, utfordringsbilde, utfordringer, satsingsområder og strategier. Bærum kommune ser det som positivt at Asker har utarbeidet temaplanen og med det viser hva kommune mener er viktig å prioritere innen transport og mobilitet.

Bærum kommune kjenner seg igjen i svært mange av utfordringene, problemstillingene, satsingsområder og strategier som Asker har identifisert og prioritert.

Bybåndet vest for Oslo følger i hovedsak de tettest bebygde områdene med godt tilgjengelig kollektivtilbud gjennom Bærum og Asker. Bybåndet utgjør en helhet og utvikling av transport og mobilitet bør derfor sees i helhetlig sammenheng.

Ut fra de innsatsområder og strategier som Asker peker på i temaplanen ønsker Bærum at kommunene, særlig i lys av innsatsområde 4 om kunnskap, samarbeid, og innovative løsninger, at vi særlig innen tema som satt opp under kan samarbeide mer i det videre. Vi mener at vi i fellesskap kan få til mer sammen enn om vi jobber hver for oss. Kommunene har et etablerte samarbeidet og vi ønsker at det tas opp igjen, spesielt når det gjelder følgende tema:

- *Bussens fremkommelighet – busslinjene følger i stor grad veinett der store deler av vanlig trafikk også går. Det gir utfordringer i form av kø, forsinkelser og pengebruk til buss pga. forsinkelser, som burde være unødvendig/kunne brukes til mer busstilbud.*
- *Plass til sykkel og gående – særlig i knutepunktområder/vekstområder/bymessige områder er det også utfordrende å gi plass til gående og syklende i et veinett hvor bilen har hatt prioritet, og det er lite plass til å utvide veikapasitet.*
- *Fylkesveiene – utfordringene over ligger ofte på fylkesveinettet. Bærum ser det som en fordel om kommunen kan samarbeide mer om dialog med fylkeskommunen om å finne gode løsninger, særlig i de mer bymessige områdene der veikapasiteten som allerede er bygd må brukes på annen måte, eller ny veikapasitet må bygges på en fremtidsrettet måte. Det er også viktig å se på utfordringer på tvers av kommunegrensene, som det er behov for å løse i fellesskap.*
- *Det vil være behov for finansiering av tiltak på fylkesveier og vi vet at det er lite på budsjettene. Dette er et tema som bør følges opp i samarbeid.*
- *Bestillingstransport – vil bli et viktig supplement til vanlig rutegående kollektivtilbud et tema som kommunens bør følge opp utvikling av og tilrettelegging for, på tvers av kommunegrensene og for å samordne sine innspill/påvirkning overfor fylket/Ruter.*

Med vennlig hilsen

Astri Taklo

Spesialrådgiver transport/mobilitet

Bærum kommune, By- og områdeutvikling

mobil +47 95259796

<https://www.baerum.kommune.no/>

Besøksadresse:

Kommunegården i Sandvika, Arnold Haukelands Plass 10, 1338 Sandvika



BÆRUM KOMMUNE

SV: Asker kommunes temaplan samferdsel og mobilitet

Thorgeir Bjerknes <Thorgeir.Bjerknes@lier.kommune.no>

ti. 27.02.2024 16:26

Til: Ingvild Hegrenæs <Ingvild.Hegrenaes@asker.kommune.no>

Hei Ingvild,

Vi sliter litt med kapasitet og vinterferieavvikling, men vår muntlige tilbakemelding er at vi synes dere har laget en veldig god plan.

Vi har egentlig ikke så mye mer å melde enn at dersom det i det hele tatt skulle være noen forbedringer må det være ett kapittel/avsnitt knyttet til et kommunesamarbeid for å finne frem til et effektivt og sammenhengende samferdselsnett på tvers av kommunegrensene. Dette kan vi ikke se at er en del av planen

Med vennlig hilsen
Thorgeir Bjerknes,
Virksomhetsleder Stedsutvikling og Plan
Lier kommune

Kontor: 32 22 04 20
Mob: +47 95 98 22 56
E-post: thorgeir.bjerknes@lier.kommune.no



Lier kommune

Besøk lier.kommune.no eller følg [oss på Facebook](#) og [Instagram](#)
Tenk miljø før du skriver ut!

Fra: Ingvild Hegrenæs <Ingvild.Hegrenaes@asker.kommune.no>
Sendt: onsdag 21. februar 2024 10:07
Til: Thorgeir Bjerknes <Thorgeir.Bjerknes@lier.kommune.no>
Emne: Asker kommunes temaplan samferdsel og mobilitet

Hei Thorgeir
Viser til telefonsamtale i går.
Vedlagt ligger høringsutkastet til Asker kommunes temaplan Samferdsel og mobilitet.
Kunnskapsgrunnlaget og førstegangsbehandlingen kan også leses/sees via denne linken: [Politiske møter og dokumenter | Asker kommune](#)
Sak nr 126/23.

Som sagt skal jeg sjekke hvordan det forholder seg formelt med tanke på at høringsfristen gikk ut 26. januar, men vi ønsker uansett å høre deres eventuelle innspill til planen.
Dersom dere har mulighet til å gi oss tilbakemelding i løpet av februar setter vi stor pris på det.

Med vennlig hilsen

Ingvild Hegrenæs

*Samferdselsplanlegger
Steds- og områdeutvikling*

(+47) 66 70 00 00 (innbyggjerservice)

(+47) 97 06 07 94 (mobil)

Ingvild.hegrenaes@asker.kommune.no

asker.kommune.no



Temaplan samferdsel

Are Langmoen <arelangmoen@gmail.com>

lø. 02.12.2023 10:40

Til: Ingvild Hegrenæs <Ingvild.Hegrenaes@asker.kommune.no>

Hei!

Utløst av en oppfordring om å sende innspill til høringsdokumentet om temaplan for samferdsel, ref. Askermagasinet 3/23, har jeg kikket på dokumentet. Dette er jo mange store ord og lite konkret handling, så jeg er litt usikker på om nedenstående kan passe inn som kommentar her eller annetsteds:

I Asker har vi mange kommunale veger, og noen private. På disse private har eierne ansvar for vedlikeholdet, herunder brøyting, strøing, feiing mv. Det framstår ofte som tilfeldig hva som er private veger og hva som er kommunale. Dette innebærer en skjevbelastning mellom innbyggerne, ved at noen påføres direkte kostnader som andre får dekket av fellesskapet. De som dekker kostnader for private veger, betaler da i prinsippet dobbelt opp ved at de ikke har mindre skattebelastning enn de som får dekket kostnadene av fellesskapet. I den grad slik skjevbelastning har oppstått tilfeldig, framstår den som udemokratisk. Jeg mener denne problemstillingen burde vært tatt opp, og at mulige løsninger burde ha vært diskutert.

Typisk vil de private vegene ligge i forlengelsen av de kommunale, og som oftest er det snakk om korte strekninger. For å ta et eksempel som jeg kjenner godt fordi jeg bor der: I Biterudveien 23 er det en privat veg bort til et sameie med 22 boliger. Denne ligger i forlengelsen av en kommunal veg og utgjør anslagsvis 50 meter. Kommunen har på prinsipielt grunnlag avslått å gi tilbud på brøyting, strøing og feiing av denne siste vegstubben. Dette betyr at sameiet må kjøpe tjenesten fra en privat aktør. Denne aktøren må da kjøre ganske langt for å komme til disse 50 meterne. Det koster sameiet urimelig mye, det er unødvendig ressursbruk og unødvendig klimaskadelig. Hvis kommunen kunne tilbudt seg å gjøre jobben når den allikevel er i nærheten, ville vi fått en vesentlig mer rasjonell håndtering.

Erfaringsmessig driftes Asker kommune mer kostbart enn private (ref f.eks. sammenlikning av kostnader ved etablering av 7'er-baner for fotball i regi av Asker Skiklubb og tilsvarende i regi av kommunen; eller sammenlikning av kostnadene til V/A-anlegg i Hogstadveien der én etappe ble utført for og betalt av kommunen og en etappe ble utført for og betalt av beboerne). Likevel kan jeg ikke skjønne annet enn at en betaling til kommunen tilsvarende variabel kostnad for drift av slike private vegstumper ville være en vinn-vinn-sak. (For likebehandling av innbyggerne burde dette vært dekket av kommunen, men det har jeg forstått at politikerne ikke ønsker).

Med innbyggerhilsen fra
Are Langmoen



Saksframlegg

Arkivsak
22/02147-20

Saksbehandler
Gyda Gustum Spurkland

Behandles av
Råd for personer med funksjonsnedsettelse
Ungdomsrådet
Eldrerådet
Formannskapet
Kommunestyret

Møtedato
23.05.2024
23.05.2024
23.05.2024
20.08.2024
10.09.2024

Temaplan for bærekraftig boligutvikling – 2.gangsbehandling

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:
 - Gode og varierte boliger
 - Bærekraftige nabolag
 - Samarbeid og utvikling
 - Offensiv bruk av virkemidlene
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Reguleringsplanlegging
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.

1. Sammendrag

Det har vært gjennomført høring for temaplan for bærekraftig boligutvikling, og temaplanen kommer nå til 2. gangsbehandling.

Temaplanen og kunnskapsgrunnlaget ligger vedlagt denne saken, og inneholder informasjon om utfordringsbildet og trender fremover. Planen foreslår fire innsatsområder og tilhørende strategier for å møte utfordringene og bidra til en god boligutvikling.

Det har vært stort engasjement rundt temaplanen fra råd og utvalg, og det har kommet inn en rekke høringsinnspill. Disse ligger vedlagt i sin helhet, så vel som i en samlet oversikt med kommunedirektørens kommentar til det enkelte innspillet.

Kommunedirektøren anbefaler at temaplan for bærekraftig boligutvikling vedtas med tilhørende innsatsområder og strategier. Implementeringen av temaplanen skjer hovedsakelig gjennom reguleringsplanlegging og den årlige rulleringen av Handlingsprogrammet, i tillegg til ordinær virksomhetsplanlegging og politiske saker.

2. Bakgrunn for saken

Temaplan for bærekraftig boligutvikling er forankret i vedtatt planstrategi for Asker kommune 2020-2024. Oppdraget med igangsetting av arbeidet med temaplanen er gitt i forbindelse med kommunestyrets behandling av Handlingsprogram 2021-2024

Mandat for temaplan for bærekraftig boligutvikling ble vedtatt av formannskapet 19.04.2022.

Formannskapet vedtok den 05.12.2023 å legge førsteutkast for temaplan for bærekraftig boligutvikling 2024-2035 ut på høring.

Høringsfristen for temaplanen var 01. april 2024. Innspillene er nå bearbeidet, og temaplanen kommer derfor til 2. gangsbehandling.

3. Saksopplysninger

Temaplan for bærekraftig boligutvikling er en strategisk tverrsektoriell plan og gjelder for alle tjenestoområdene i kommunen, så vel som næringslivet og innbyggerne selv.

Temaplanen har en planperiode på 12 år med rullering om lag hvert fjerde år. Hovedformålet med planen er å sikre gode boliger til våre innbyggere, stimulere markedet til en utvikling som underbygger kommunens overordnede mål og som sikrer et variert, inkluderende og mangfoldig boligmarked. Planen skal bidra til å skape gode, trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, utjevne forskjeller i samfunnet og sikre gode boliger for befolkningen. Boligutviklingen skal bidra til at tilbudet i det private markedet balanseres mot etterspørsel, behov og kommunens overordnede mål, både i antall og type boliger.

Asker kommune står overfor en rekke utfordringer i tiden fremover som må møtes med en god og aktiv boligpolitikk. Blant annet har kommunen en stor overvekt eierboliger og eneboliger, mens befolkningen blir eldre, og antall barnefamilier blir færre. En bedre balanse i boligtilbudet innebærer større variasjon i boligtypologi og et større og mer profesjonelt leiemarked. Alternative og sosiale boformer, boliger for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne er også sentrale temaer som tas opp i temaplanen. Sentralt for gjennomføring av boligpolitikken er en aktiv bruk av virkemidlene kommunen har tilgjengelig, og et godt samarbeid med næringslivet.

Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for temaplanen (vedlegg 1), som inneholder mer inngående informasjon om temaene som er dekket i planen.

Innsatsområder og strategier

Temaplan for bærekraftig boligutvikling baseres på føringer og bestemmelser i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Innsatsområdene er definert med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget, som beskriver utfordringsbildet (kapittel 3 i temaplanen), samt mål og delmål fra kommuneplanens samfunnsdel.

Innsatsområdene beskriver hva kommunen særlig må prioritere for å møte utfordringene og nå målene fra kommuneplanen.

Medvirkning

Det er mange interessenter i boligutviklingen og boligpolitikken i kommunen. Det kan likevel være vanskelig å medvirke på et strategisk nivå. Tilnærmingen til medvirkning i denne planen har derfor både vært direkte medvirkning i utarbeidelsen av planen og i høringsperioden, men også å jobbe med forbedring av rutiner og kompetansebygging rundt medvirkning i reguleringsplaner og byggesaker, fordi det for mange vil kunne være lettere å medvirke på dette nivået.

Høringsperioden/høringsinnspill:

Det har kommet 21 høringsinnspill fra privatpersoner, organisasjoner og bedrifter. I tillegg kom det en rekke innspill fra rådene og utvalgene under høringsperioden. Alle innspillene er oppsummert og kommentert av kommunedirektøren. Der det har vært aktuelt er innspillet innarbeidet i temaplanen. Alle innspillene ligger vedlagt i sin helhet i et samlet dokument.

Alt i alt har temaplanen fått mye positiv tilbakemelding i høringsinnspillene. Kommunedirektøren vil likevel trekke frem enkelte temaer som går igjen, eller som har vært spesielt relevante i bearbeidingen av temaplanen:

- Bokkvalitet og arkitektur
- Rimelige boliger / boliger for unge voksne og førstegangskjøpere
- Kulturmiljø, bevaring og bruk av eksisterende bygningsmasse
- Samarbeid med næringsliv, frivilligheten og ideelle aktører
- Parkering, mobilitet og tilgjengelighet

Forslaget til temaplan svarer også på verbalvedtaket fra Kommunestyret 12.12.2023 sak 007/23 knyttet til utredning av ansattboliger, og oversendelsesforslaget fra Formannskapet 05.12.2023 sak 118/23 knyttet til utviklingen av flere ungdomsboliger i kommunen.

4. Kommunedirektørens vurdering

Innsatsområdene og strategiene i temaplan for bærekraftig boligutvikling skal bidra til at Asker kommune skal ha et boligtilbud som samsvarer med behovene i befolkningen, at alle kan finne en god og egnet bolig i kommunen, og et boligmarked som er robust og rustet for uforutsette hendelser. For å realisere dette må vi rette oppmerksomheten mot å øke variasjonen i boligtyper, -størrelser og -prisklasser. I denne dyrtiden er det enkelte grupper som det er ekstra viktig å ivareta. Boligpolitikken må møte utfordringene kommunen og innbyggerne står i på kort sikt, men også legge til rette for et godt boligtilbud for alle, på lang sikt. Her blir samarbeid med private aktører viktig for å nå de boligpolitiske målsetningene.

Sakens relevans for de tre bærekraftsdimensjonene

Økonomisk bærekraft:

På lang sikt vil en ønsket bolig- og stedsutvikling kunne gi positive økonomiske konsekvenser for kommunen. Ved bedre tilgang på egnede boliger for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne vil disse gruppene kunne opprettholde sin selvstendighet og bli boende hjemme lengre. Dette reduserer behovet for pleie- og omsorgstjenester, og utsetter behovet for vedtaksbaserte tjenester. Arbeidet med å få flere over i det ordinære boligmarkedet, gjennom tilrettelegging av boligen, og støtteordninger som startlån, vil kommunen kunne rette ressursene mot de som trenger kommunal bolig mest.

En god boligproduksjon med en balansert boligtypologi gir en god og sunn befolkningsvekst og demografisk utvikling, og med det en bærekraftig kommuneøkonomi. Ved å ha et godt tilbud av boliger for unge voksne vil kommunen kunne tiltrekke seg og beholde dette befolkningssegmentet. Dette er helt nødvendig sett i lys av de utfordringene kommunen står overfor i årene som kommer.

Sosial bærekraft:

Temaplanens strategier søker å bygge opp og støtte oppunder de lokale fellesskapene og identiteten i lokalmiljøene på kort og lang sikt. Dette er viktig for at Asker kommune skal være et godt sted å vokse opp, leve og bli gammel.

Boligutvikling er et langsiktig arbeid. Ved å bidra til større variasjon i boligtyper, boformer og finansieringsmodeller i alle lokalområder, kan man bidra til et mangfold av folk, livssituasjoner og sosioøkonomiske bakgrunner. Det skal være mulig å tilpasse sin bosituasjon ut ifra endringer i livssituasjonen, innenfor det område man bor i. Variasjon i alle lokalområder vet vi er viktig for at færre skal falle utenfor, for å sikre barn og unge stabile oppvekstforhold, og for å motvirke opphopning av levekårsutfordringer.

Miljømessig bærekraft:

Det å bo er arealkrevende. Arealer er en knapphetsressurs som skal forvaltes med omhu. Å bygge boliger vil ikke bare ha konsekvenser for miljøet der boligene bygges på kort og lang sikt. Det legger også føringer for hvordan miljøet andre steder vil påvirkes i fremtiden.

Hvor og hvordan man bor er derfor miljøpolitikk. God stedsutvikling gir mulighet for mer konsentrert utvikling med et godt tilbud av handel, service og transport, samtidig som man sparer arealene i kommunen. Store deler av dette feltet er dekket av andre temaplaner og av kommuneplanens arealdel. Denne planen supplerer med strategier som retter seg mot husholdningen, og mot utviklingen av boligprosjekter.

5. Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at temaplanen, med tilhørende innsatsområder og strategier, og med endringer gjort på bakgrunn av høringsinnspillene, vedtas.

Lars Bjerke
kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - kunnskapsgrunnlag

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - innspill, fulltekst

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - høringsinnspill med kommunedirektørens kommentarer

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling



Saksprotokoll

Arivsak
22/02147

Saksbehandler
Gyda Gustum Spurkland

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	14/24
2 Ungdomsrådet	23.05.2024	23/24
3 Eldrerådet	23.05.2024	19/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling

Eldrerådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 19/24

Behandling

Trygve Lia fremmet følgende forslag til nytt punkt 4:

Det fokuseres på at det skal benyttes offentlig transport, sykkel, mikrotransport og gange. Dette er nok ikke spesielt aktuelt for eldre som har passert 80 år. Den generelle parkeringsnormen er svært ambisiøs og er til stor ulempe for eldre som fremdeles kjører bil og kan transportere seg selv. Videre er det vanskelig for de som vil komme på besøk, og eldre blir sittende ensomme hjemme etter at de ikke lenger kan transportere seg selv.

Det er et generelt ønske om å bo hjemme lengst mulig at helse og trivsel opprettholdes, da må det legges bedre til rette for at kontakten med venner og familie tas vare på ved at det blant annet det blir lettere å parkere.

Innstillingen, med Lias forslag til tilleggspunkt, ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:

- Gode og varierte boliger
- Bærekraftige nabolag
- Samarbeid og utvikling
- Offensiv bruk av virkemidlene

2. Implementering av planen skjer gjennom:

- Reguleringsplanlegging
- Ordinær virksomhetsplanlegging
- Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
- Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter

3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.

4. Det fokuseres på at det skal benyttes offentlig transport, sykkel, mikrotransport og gange. Dette er nok ikke spesielt aktuelt for eldre som har passert 80 år. Den generelle parkeringsnormen er svært ambisiøs og er til stor ulempe for eldre som fremdeles kjører bil og kan transportere seg selv. Videre er det vanskelig for de som vil komme på besøk, og eldre blir sittende ensomme hjemme etter at de ikke lenger kan transportere seg selv.

Det er et generelt ønske om å bo hjemme lengst mulig at helse og trivsel opprettholdes, da må det legges bedre til rette for at kontakten med venner og familie tas vare på ved at det blant annet det blir lettere å parkere.



Saksprotokoll

Arivsak
22/02147

Saksbehandler
Gyda Gustum Spurkland

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	14/24
2 Ungdomsrådet	23.05.2024	23/24
3 Eldrerådet	23.05.2024	19/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling

Råd for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 14/24

Behandling

Kort presentasjon ved rådgiver Trine Groven.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:
 - Gode og varierte boliger
 - Bærekraftige nabolag
 - Samarbeid og utvikling
 - Offensiv bruk av virkemidlene
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Reguleringsplanlegging
 - Ordinær virksomhetsplanlegging

- Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens
 - Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter
3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.



Saksprotokoll

Arivsak
22/02147

Saksbehandler
Gyda Gustum Spurkland

Behandlet av	Møtedato	Saksnr.
1 Råd for personer med funksjonsnedsettelse	23.05.2024	14/24
2 Ungdomsrådet	23.05.2024	23/24
3 Eldrerådet	23.05.2024	19/24
4 Formannskapet	20.08.2024	
5 Kommunestyret	10.09.2024	

Temaplan for bærekraftig boligutvikling - 2.gangsbehandling

Ungdomsrådet har behandlet saken i møte 23.05.2024 sak 23/24

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Temaplan for bærekraftig boligutvikling, datert 05.05.24 med følgende innsatsområder og tilhørende strategier, vedtas:
 - Gode og varierte boliger
 - Bærekraftige nabolag
 - Samarbeid og utvikling
 - Offensiv bruk av virkemidlene
2. Implementering av planen skjer gjennom:
 - Reguleringsplanlegging
 - Ordinær virksomhetsplanlegging
 - Årlig rullering av Handlingsprogrammet – ved tiltak med økonomisk konsekvens

- Egne saker – ved tiltak av prinsipiell karakter

3. Rapportering på arbeid skjer gjennom kommunens årsrapport.

Temaplan for bærekraftig boligutvikling 2024 - 2035



Innholdsfortegnelse

Forord	1
1 Sammenheng	2
1.2 Utfordringsbildet	2
1.3 Innsatsområder for å løse utfordringene	2
2 Innledning	3
2.2 Formål med planen	4
2.3 Rammer og mandat for arbeidet	5
2.4 Medvirkning	7
2.5 Iverksetting	7
3 Dagens situasjon og utsikter framover	8
3.2 Virkemiddelbruk og kommunens handlingsrom	9
3.3 Boligprisene i kommunen er høye	9
3.4 Vi blir flere eldre	10
3.5 Husene passer ikke til folkene	10
3.6 Bebyggelsen i Asker er spredt	11
3.7 Andre viktige hensyn i boligpolitikken	11
4 Dette skal vi oppnå	13
5 Slik skal vi gjøre det	15
5.2 Gode og varierte boliger	15
5.3 Bærekraftige nabolag	20
5.4 Samarbeid og utvikling	23
5.5 Offensiv bruk av virkemidlene	25
6 Evaluering og rapportering	28
7 Virkninger av planen	29
7.2 Økonomiske og organisatoriske forhold	29
7.3 Sosiale forhold	29
7.4 Miljømessig forhold	30
8 Vedlegg	i
8.2 Kunnskapsgrunnlag	i
8.3 Oppsummering av høringsinnspill	i
8.4 Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier	i
8.5 Definisjoner	iv

Forord

Forord kommer etter endelig vedtak i kommunestyret.

1 Sammendrag

Boligpolitikk har en avgjørende betydning for samfunnsutviklingen. Målet med denne temaplanen er å utvikle en helhetlig og aktiv boligpolitikk som tar tak i dagens og fremtidens utfordringer. Planen skal bidra til at alle Askers innbyggere har en egnet bolig av god kvalitet, i et trygt og godt bomiljø. En bærekraftig boligutvikling skal bidra til bedre folkehelse, gode levekår, inkludering, mangfold og et robust næringsliv – et Askersamfunn med plass til alle.

Virkemidlene kommunen har til rådighet må brukes aktivt, men er begrensede og kan ikke løse alle utfordringene vi står overfor. Vi er helt avhengige av at boligaktører og næringslivet i Asker drar i samme retning. Dette arbeidet vil bidra ytterligere til at Asker skal være et godt sted å bo og å leve.

1.2 Utfordringsbildet

Asker kommune står overfor en rekke samfunnsutfordringer i tiden fremover. I arbeidet med å løse disse utfordringene må vi se til de tre bærekraftsdimensjonene: økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft. Utfordringsbildets hovedtrekk er ubalanse i behov og tilbud, at vi blir flere eldre og at det er høye boligpriser i kommunen. I dette kapitlet gis en kort oppsummering av disse utfordringene. For en mer detaljert beskrivelse av utfordringsbildet, se kapittel 3 «Dagens situasjon og utsikter framover», og kunnskapsgrunnlaget.

Asker kommune har en ubalanse i boligtilbudet, sett opp mot behovet i befolkningen. Over 80 prosent av boligene i Asker er familieboliger, mens omtrent 40 prosent av husholdningene i kommunen er barnefamilier. Samtidig synker antallet personer per husholdning, noe som bidrar til ytterligere skjevhet mellom boligtilbudet og behovet i befolkningen.

Vi blir flere eldre i Asker. I årene som kommer vil andelen og antallet eldre i befolkningen øke. Eldre som bor i store boliger som ikke egner seg for alderdommen, kan streve med å opprettholde selvstendigheten i hverdagen.

Boligprisene i Asker er høye. Dette kan føre til at mange har problemer med å finne passende boliger innenfor deres økonomiske rammer. Arbeidsgivere kan også oppleve utfordringer når de skal rekruttere arbeidskraft, spesielt hvis ansatte ikke finner passende bosteder i nærheten av arbeidsstedet.

Asker kommune preges av spredt bebyggelse. Villateppet som kulturlandskap har kvaliteter som kommunen ønsker å bevare. Samtidig skaper den spredte bebyggelsen utfordringer med infrastruktur og tjenester, kollektivtransport og lange reiseavstander for innbyggerne.

1.3 Innsatsområder for å løse utfordringene

Denne temaplanen er delt inn i fire innsatsområder som peker ut retningen for kommunens boligutvikling. Formålet med innsatsområdene er å sikre kvalitet i boligene, at boligene er tilpasset behovene i kommunen, samt trygge og gode bomiljø. De fire innsatsområdene er:

- Gode og varierte boliger
- Bærekraftige nabolag
- Samarbeid og utvikling
- Offensiv bruk av virkemidlene

Det er knyttet strategier til alle innsatsområdene som spesifiserer hvordan kommunen skal jobbe med dem i årene fremover. Strategiene til de to første innsatsområdene, «gode og varierte boliger» og «bærekraftige nabolag», tar for seg boligens og nabolagets utforming, hvilke kvaliteter som skal prioriteres i bygging av boliger og hvordan sosial og miljømessig bærekraft skal sikres i utviklingen. I innsatsområdet «samarbeid og utvikling» går strategiene inn på hvilke aktører kommunen mener det er spesielt viktig å samarbeide med. Arbeidet med å fremme innovasjon og kunnskapsdeling på tvers av sektorer og fagmiljø er også sentralt her. I «offensiv bruk av virkemidlene» er strategiene rettet mot virkemidler kommunen skal bruke til å styre boligutviklingen i ønsket retning.

1.3.1 Bærekraftig boligutvikling er positivt for økonomien

En ønsket bolig- og stedsutvikling kan gi positive økonomiske konsekvenser for kommunen. Bedre tilgang til egnede boliger for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne vil gi disse gruppene mulighet til å opprettholde sin selvstendighet og bli boende hjemme lengre. Dette reduserer behovet for pleie- og omsorgstjenester, og utsetter behovet for vedtaksbaserte tjenester. Et godt tilbud av boliger for unge voksne kan hjelpe kommunen med å tiltrekke seg og beholde denne aldersgruppen. Dette er helt nødvendig for å løse de utfordringene kommunen står overfor i årene som kommer, blant annet behovet for arbeidskraft og kritisk kompetanse til kommunens tjenesteproduksjon.

1.3.2 Styrke sosial bærekraft

Asker kommune skal være et godt sted å vokse opp, leve og bli gammel. Sosiale nettverk bidrar til støtte i livssituasjoner som er vanskelige, motvirker ensomhet og bidrar til inkludering og integrering. Ved å bidra til større variasjon i boligtyper, boformer og finansieringsmodeller i alle lokalområder, kan man sikre et mangfold av innbyggere i forskjellige livssituasjoner og med ulik sosioøkonomisk bakgrunn. Variasjon i alle lokalområder er viktig for at færre skal falle utenfor, for å sikre barn og unge stabile oppvekstforhold og for å motvirke opphopning av levekårsutfordringer.

Kommunen satser også på mer og bedre medvirkning i samfunnsutviklingen. Dette bidrar til at lokale behov og ønsker synliggjøres og kan ivaretas, og at det blir jobbet frem bedre planer. Medvirkning er med på å styrke lokalsamfunnenes sosiale bærekraft.

1.3.3 Boligutvikling med hensyn til miljøet

Å bo er arealkrevende. Arealer er en knapphetsressurs som skal forvaltes med omhu. Hvor og hvordan man bor er derfor miljøpolitikk. Boligutvikling som tar hensyn til miljøet vurderer alternativer til nybygging, miljømessige konsekvenser for nedbygging av områder og forsøker å minske klimagassutslipp i byggeprosessen. Den legger også til rette for bærekraftig oppgradering og tilpasning av eksisterende boligmasse, og muligheten for en livsstil og hverdag med lavt klimafotavtrykk for beboerne.

2 Innledning

Boligpolitikk har en avgjørende betydning for samfunnsutviklingen. Målet med denne temaplanen er å utvikle en helhetlig og aktiv boligpolitikk som gjør at Asker er et godt sted å bo og leve for alle, og som tar tak i dagens og fremtidens utfordringer. Denne politikken skal også bidra til inkluderende, bærekraftig og fremtidsrettet samfunnsutvikling.

Kommunens rolle i boligpolitikken går ut på å legge til rette for ønsket boligutvikling. Dette betyr å sikre et variert og godt boligtilbud som svarer til innbyggernes, samfunnets og næringslivets behov. Samtidig skal boligutviklingen bygge oppunder god stedsutvikling og skape trygge bo- og oppvekstmiljøer.

Videre må kommunen balansere økonomiske, sosiale og miljømessige hensyn gjennom planlegging, regulering og samarbeid med ulike aktører. Det er viktig å ha en god oversikt over hvilke utfordringer kommunen står ovenfor, ulike interesser i boligpolitikken og viktige temaer som boligpolitikken bør ta opp i seg. I tillegg er det essensielt å vite nok om kommunens boligtilbud og befolkning, slik at boligtilbudet i kommunen treffer fremtidens behov i størst mulig grad. Boligbygging tar tid. De strategiske valgene vi gjør i dag, vil først gi resultater om 5-10 år.

2.2 Formål med planen

Formålet med temaplan for bærekraftig boligutvikling er å lage en helhetlig og aktiv boligpolitikk som imøtekommer de utfordringene vi står overfor og som venter oss i fremtiden. Planen skal bidra til at alle har tilgang til trygge og gode boliger og bomiljøer, slik at Asker er et godt sted å bo og leve for alle. Den står også sentralt i å støtte oppunder næringslivets vekst i kommunen.

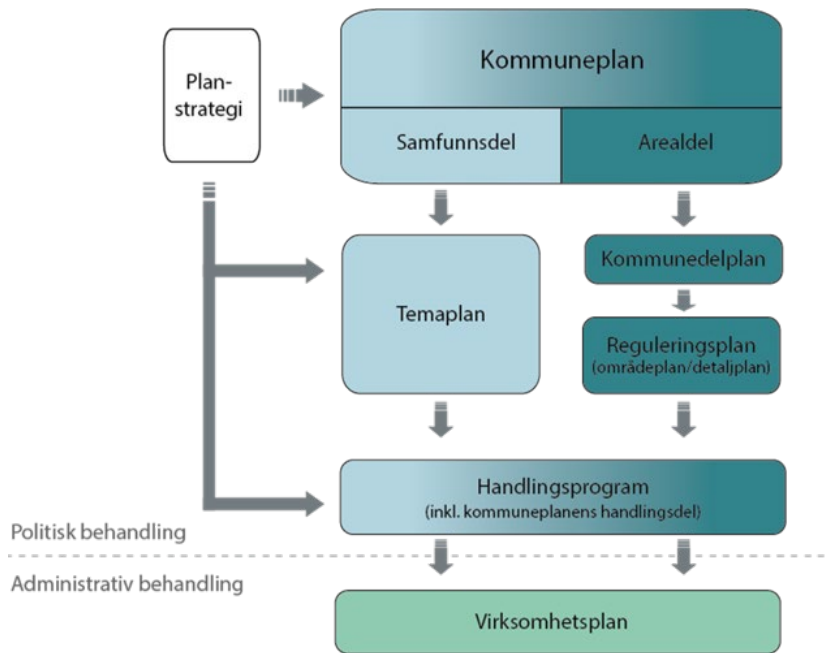
Temaplanen er en strategisk plan. Alle temaplaner i Asker kommune har et 12 års perspektiv med rullering omtrent hvert fjerde år. Temaplanen er forankret i FNs bærekraftsmål og kommuneplanens samfunnsdel med mål og strategier. Kommuneplanen har definert åtte satsingsområder forankret i FNs bærekraftsmål:

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

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

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. En helhetlig og inkluderende boligpolitikk må se alle de relevante sektorområdene i sammenheng, slik som kommunens rolle som plan- og arealmyndighet; helsesektorens investering iblant annet omsorgsboliger; folkehelsearbeidets rolle iblant annet arbeid for aldersvennlig stedsutvikling; boligsosiale virkemidler; og forvaltningen av kommunens eiendomsportefølje. Flere av disse områdene er ivaretatt av andre temaplaner, slik at det i oppfølgingen av temaplanene blir viktig å jobbe på tvers av fagområdene for å få til en god utvikling og gode løsninger.

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.



2.3 Rammer og mandat for arbeidet

Mandat og rammer for arbeidet med denne temaplanen ble vedtatt av formannskapet 19. april 2022. I sak 89/22 beskrives hvilke føringer kommunedirektøren har for utarbeidelse av kunnskapsgrunnlaget og temaplanen.

2.3.1 Overordnede føringer

Sentrale nasjonale føringer for temaplanen vil være:

- Meld. St. 28 (2022–2023) Gode bysamfunn med små skilnader
- Meld. St. 24 (2022-2023) Fellesskap og meistring – Bu trygt heime
- Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga — Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar
- Meld. St. 19 (2019-2019) Folkehelsemeldinga Gode liv i eit trygt samfunn
- Meld. St. 15 (2017-2018) Leve hele livet – En kvalitetsreform for eldre
- Meld. St. 13 (2023-2024) Bustadmeldinga – Ein heilskapleg og aktiv bustadpolitikk for heile landet
- Meld. St. 16 (2019-2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken (2021 – 2024)
- Veileder barn og unge i plan og byggesak – Kommunal og moderniseringsdepartementet 2021
- Regjeringens strategi for et aldersvennlig samfunn: Flere år – Flere muligheter

- Regional planstrategi for Viken fylkeskommune 2020-2024 - «Veien til et bærekraftig Viken»
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)
- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030
- Statsforvalteren i Oslo og Viken – Forventningsbrev 2024

2.3.2 Overordnet prosess

2. kvartal 2022: Mandatsak

3. kvartal 2022 – 2. kvartal 2023: Utarbeide kunnskapsgrunnlag

3.–4. kvartal 2023: Utarbeide utkast til temaplan

4. kvartal 2023: 1. gangsbehandling av temaplan i Formannskapet

1. kvartal 2024: Høring, presentasjoner i relevante utvalg og råd, innarbeide høringsinnspill

2. kvartal 2024: 2. gangsbehandling og endelig vedtak i Kommunestyret

2.3.3 Temaer som er utredet, og tverrgående temaer

Under er en liste over utredede og tverrgående temaer. Listen er ikke uttømmende:

- mulige boligpolitiske og boligsosiale virkemidler kommunen kan benytte seg av for å møte behovene som kommer frem av kunnskapsgrunnlaget
- boligpolitiske virkemidler for å stimulere ønsket næringsutvikling
- virkemidler for å sikre gode og helsefremmende boligområder og lokalsamfunn
- sosiale forhold knyttet til bolig, deriblant barn og unges oppvekstvilkår i kommunen og hvordan boligutviklingen påvirker dette
- hvilke krav kommunen kan stille til sosial bærekraft i prosjekter
- ulike virkemidler (herunder krav) kommunen kan bruke for å bidra til at boligbygging fører til miljøvennlig forbruk og sirkulær økonomi
- ulike virkemidler for å sikre tilgang til rimelige boliger, og at de riktige gruppene bevarer tilgangen til disse boligene
- hvordan flere eldre kan bli boende hjemme lengre gjennom aktiv boligpolitikk og proaktiv boligrådgivning
- hvordan flere personer med lette funksjonsnedsettelse kan få sine behov møtt i det private boligmarkedet
- hvordan bolig- og institusjonsutviklingen innen velferdssektoren kan bygge oppunder god stedsutvikling og gode lokalsamfunn
- virkemidler for å sikre flest mulig grupper en egnet bolig på privatmarkedet
- ulike boligbehov hos de ulike gruppene planen omfatter

Tverrgående temaer som har vært relevant i arbeidet med planen:

- medborgerskap og frivillighet
- helsefremmende arbeid og folkehelse
- innovasjon og digitalisering
- universell utforming
- inkludering og mangfold
- klima og miljø

2.3.4 Avgrensninger og sammenheng med andre temaplaner

Som en sektorovergripende plan vil temaplanen ha grensesnitt mot mange av de andre temaplanene, som for eksempel Temaplan Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker; Temaplan Mestre hele livet – psykisk helse og rus; På lik linje – personer med funksjonsnedsettelse; Temaplan Næring, Temaplan for eiendom; Temaplan Handling mot klimaendringene; Temaplan for naturmangfold; Temaplan samferdsel og mobilitet; Å høre til - temaplan for oppvekst; og Temaplan for medborgerskap. Til slutt i hvert innsatsområde er det en oversikt over noen av strategiene fra andre temaplaner som er relevante for det aktuelle innsatsområdet.

2.4 Medvirkning

Under utarbeidelsen av kunnskapsgrunnlaget ble det gjennomført en spørreundersøkelse gjennom innbyggerpanelet om innbyggernes boligsituasjon, -ønsker og – behov. Det har blitt gjennomført medvirkning fra fagmiljøer internt slik at de ulike temaene i kunnskapsgrunnlaget er godt belyst.

Den 13. oktober 2023 ble det gjennomført et frokostmøte med informasjonsdeling, med boligutviklere og andre aktører på boligmarkedet. Her var ordfører, kommunedirektør og direktør for samfunnsutvikling til stede.

Barn og unge skal involveres i det som gjelder dem. En temaplan ligger på et strategisk nivå, og kan være vanskelig for barn og unge å sette seg inn i. Medvirkning med barn og unge i temaplanarbeidet ble koblet på et pågående arbeid mellom tjenesteområdet samfunnsutvikling og Senter for innovasjon og læring. Prosjektet jobber med hvordan barn og unge kan medvirke i samfunnsutviklingen og i planprosesser. Ved å legge innsatsen der, vil vi kunne sikre en bedre medvirkning fra denne gruppen over tid, og ikke bare som enkelthendelser i forbindelse med temaplanen. Det samsvarer derfor med strategier fra temaplan medborgerskap om medvirkning for barn og unge i samfunnsutviklingen.

2.4.1 Høringsperioden

Temaplanen har vært på høring i politiske råd og utvalg. Planen ble sendt til overordnede myndigheter, omkringliggende kommuner, og til deltakerne fra frokostmøtet 13. oktober. Kommunen fikk inn en rekke innspill, deriblant 21 innspill fra næringsliv, organisasjoner og privatpersoner. Alle innspillene er vurdert og innarbeidet i temaplanen der det var aktuelt.

2.5 Iverksetting

Temaplan for bærekraftig boligutvikling 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, og det rapporteres på temaplanen i årsrapporten fra kommunen.

3 Dagens situasjon og utsikter framover

Målet med den nasjonale boligpolitikken er at alle skal kunne skaffe seg og beholde en egnet bolig. Det er først og fremst et privat ansvar å skaffe seg en bolig, og kommunens rolle er å legge til rette for ønsket boligutvikling. Det innebærer en boligutvikling som er med på å løse de utfordringene vi står ovenfor nå og fremover. Spesielt viktig er det at de som trenger hjelp til å skaffe seg bolig skal få det. I mange tilfeller er leiemarkedet en mulighet for å skaffe seg en egnet bolig, og derfor skal det å leie også være et trygt alternativ.

Gjennom aktiv boligpolitikk skal kommunen styre utviklingen gjennom plan- og byggeprosesser som bidrar til et velfungerende boligmarked og et godt og variert boligtilbud i kommunen. Boligtilbudet skal også svare til innbyggernes, samfunnets og næringslivets behov.

Figuren under viser hvordan man kan forstå de ulike delene av boligmarkedet, ved å dele inn i det ordinære boligmarkedet, «boligmarkedet imellom», og det boligsosiale markedet. I temaplan for bærekraftig boligutvikling legges hovedvekten på det ordinære boligmarkedet og «boligmarkedet imellom». Innsatsen rettes mot å få flere over i en egnet bolig på det private markedet.



På grunn av de høye boligprisene har det vokst frem en stor gruppe som sliter med å komme seg inn på boligmarkedet. Mange i denne gruppen kvalifiserer ikke til støtte i det boligsosiale markedet. De har likevel nytte av andre grep for å sikre seg en egnet bolig, slik som boligkjøpsmodellene deleie og leie til eie. For å løse utfordringer i dette sjiktet kreves samhandling mellom kommunen og private aktører.

Det boligsosiale markedet skal ivareta de vanskeligstilte på boligmarkedet, gjennom blant annet kommunale boliger. Vanskeligstilte på boligmarkedet er personer som på grunn av økonomiske, sosiale eller helsemessige årsaker har behov for hjelp til å skaffe eller beholde en bolig. Kommunen har et lovpålagt ansvar for denne gruppen.

Mange ønsker å eie, og finner egnede boliger på eiemarkedet. For de som ikke ønsker eller kan eie boligen sin må vi ha gode alternativer. Dette er spesielt viktig når det er så høye boligpriser som vi har i Asker. Dagens leiemarked preges delvis av korte kontrakter. Forskning viser at leietakere generelt har dårligere helse og dårligere boforhold enn boligeiere. Asker kommune må bidra til at leiemarkedet har varierte boligtyper slik at leiemarkedet kan være et godt alternativ for flere. Vi ønsker flere profesjonelle utleieaktører i Asker som et supplement til dagens leiemarked, som i stor grad består av sokkelleiligheter og sekundærboliger.

3.2 Virkemiddelbruk og kommunens handlingsrom

Det finnes en rekke virkemidler som kommunen kan benytte for å skape et mer variert boligmarked med ulike boligtyper, flere rimelige boliger og flere aldersvennlige og inkluderende boliger. Det står mer utfyllende om virkemidlene i kunnskapsgrunnlaget.

Virkemidler knyttet til boligpolitikken kan deles inn i fire kategorier:

1. Plan og bygningsloven

Dette er det viktigste verktøyet for å styre utviklingen av de 500-550 nye boligene i året i Asker. De sentrale styringsredskapene fra plan- og bygningsloven er kommuneplan, reguleringsplan og utbyggingsavtale.

2. Kommunal eiendomspolitikk

På kommunens egen eiendom kan kommunen som grunneier gå lenger enn hva det er anledning til gjennom plan- og bygningsloven for å styre boligutviklingen. Det mest hensiktsmessige redskapet er å stille særlige vilkår ved salg av kommunal eiendom.

3. Husbankens låne- og støtteordninger

Dette er virkemidler som skal stimulere til boligsosial bygging og sikre vanskeligstilte en egnet bolig.

4. Kommunale tjenester og støtteordninger

Dette er økonomiske virkemidler som skal sikre at vanskeligstilte skal kunne bo i egnet bolig.

Med disse virkemidlene kommer vi et stykke på vei for å nå målet om en bærekraftig boligutvikling, men markedskreftene kan imidlertid bare i begrenset grad styres. Kommunen er derfor helt avhengig av et samarbeid med de ulike aktørene på boligmarkedet, og at disse er sitt samfunnsansvar bevisst. Det er mange aktører som hver for seg spiller en viktig rolle, blant annet eiendomsutviklere; utbyggere; arkitekter; boligbyggelag; profesjonelle utleiefirma; og ulike bransje- og interesseorganisasjoner.

Det har i de siste årene vært en positiv utvikling med hensyn til å ta den sosiale bærekraftsdimensjonen inn i boligprosjekter. Det utvikles flere nye boformer, flere aldersvennlige boliger og boligaktørene er lydhøre for kommunens boligbehov. En utfordring er fortsatt å få bygget nok rimelige boliger. Her kommer virkemiddelapparatet ofte til kort.

3.3 Boligprisene i kommunen er høye

Boligprisene i Asker er høye. I 2023 var gjennomsnittlig kvadratmeterpris på brukte boliger i Asker omtrent 55.000 kroner. Året før var medianprisen på en enebolig 8,6 millioner og en leilighet 4,2 millioner. Sykepleierindeksen brukes ofte for å illustrere kjøpekraften til innbyggerne på boligmarkedet. I 2023 var sykepleierindeksen for Asker og Bærum 2,8 prosent, mens for Asker alene 5 prosent. Det betyr at en sykepleier med gjennomsnittlig lønn vil kunne få finansiering til å kjøpe 2,8 prosent av boligene i Asker og Bærum og 5 prosent i Asker. Prisstatistikken viser store forskjeller innad i Asker, noe sykepleierindeksen

også tyder på. Utviklingen i sykepleierindeksen viser at det blir stadig vanskeligere å komme seg inn på boligmarkedet.

Høye boligpriser kan føre til at mange har problemer med å finne passende bolig innenfor husholdningens økonomiske rammer. En del blir nødt til å finne en bolig på leiemarkedet, eller man må flytte lenger unna sentrale strøk for å finne en bolig. Konsekvenser av dette kan for den enkelte være lengre reisevei i hverdagen, at man ikke får en bolig som møter behovene til husholdningen eller at barn må bytte skole.

Vi lever i en dyrtid, der økende renter og kostnadsnivåer gjør at gruppen som sliter med å skaffe og beholde en egnet bolig vokser. Stadig flere faller utenfor det ordinære boligmarkedet, og behovet for effektive tiltak for å øke antallet rimelige boliger blir større.

Høye boligpriser har også konsekvenser for samfunnet. For eksempel vil lengre reisevei for innbyggerne bety mer transport, noe som har en samfunnsøkonomisk kostnad. Arbeidsgivere kan også oppleve at det er utfordrende å rekruttere arbeidskraft, spesielt hvis ansatte ikke finner passende bolig i nærheten av arbeidsstedet. Asker kommune er avhengig av at alle yrkesgrupper har mulighet til å bosette seg i kommunen.

En god boligpolitikk henger sammen med næringspolitikken på flere områder. Bedriftene i Asker kommune trenger ansatte, og ansatte trenger et godt sted å bo. Samtidig er eiendomsutviklerne viktige aktører for å sikre den boligutviklingen kommunen ønsker. Derfor er det viktig med et godt samspill mellom bolig- og næringspolitikken, og en god dialog mellom kommunen og næringslivet.

3.4 Vi blir flere eldre

Vi blir flere eldre i Asker. Antallet eldre i kommunen er forventet å øke med nesten 500 prosent frem mot 2050, sammenlignet med år 2000. En del eldre bor i leiligheter, men mange bor også i enebolig og småhus. Eldre som bor i store boliger som ikke egner seg for alderdommen, kan streve med å opprettholde selvstendigheten i hverdagen.

Både regjeringen og Asker kommune er tydelig på at det må arbeides målrettet for at eldre skal kunne bo lengst mulig hjemme. Studier viser også at dette er noe eldre ønsker selv. Mange tar grep for å møte alderdommen i et aldersvennlig hjem, enten ved å flytte eller ved å tilpasse eksisterende bolig til alderdommen.

Nok aldersvennlige boliger bidrar til at eldre kan bli boende hjemme lengst mulig, opprettholde sin selvstendighet, leve aktive og gode liv og delta i samfunnet på lik linje med andre. Dette vil samtidig bidra til å redusere presset på helse- og omsorgstjenestene, slik at kommunen kan sikre gode tjenester til de som trenger det mest, også i fremtiden.

3.5 Husene passer ikke til folkene

Asker kommune har en ubalanse i boligtilbudet, sett opp mot husholdningssammensetningen. Over 80 prosent av boligene i Asker er familieboliger, mens omtrent 40 prosent av husholdningene i kommunen er barnefamilier.

Det har de siste årene blitt bygget mange nye leiligheter i kommunen, i henhold til målsetningene i kommuneplanens samfunnsdel. Mellom 2011 og 2023 ble det bygget omtrent 3500 leiligheter i kommunen. I samme periode ble det bygget omtrent 1780

eneboliger. Ifølge SSB er 21 prosent av boligene i Asker kommune leiligheter, men andelen varierer mye mellom lokalområdene.

Antallet personer per husholdning synker. Mellom 2005 og 2023 sank antallet fra 2,45 til 2,3 personer per privathusholdning. Andelen familier i Asker med barn i alderen 0-17 år sank fra 36 prosent i 2005 til 30 prosent i 2023, samtidig som andelen aleneboende økte med 2 prosentpoeng. Dette bidrar til ytterligere skjevhet mellom boligtilbudet og behovet i befolkningen fordi boligtilbudet endrer seg tregere enn demografien.

Det er også et stort behov for boliger tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne på det private boligmarkedet, slik at også denne gruppen kan finne en egnet bolig der de ønsker å bo. Det er viktig at ikke boligen i seg selv bidrar til et behov for hjelp og bistand i hverdagen, men i stedet bidrar til at flest mulig kan leve mest mulig selvstendige liv.

3.6 Bebyggelsen i Asker er spredt

Asker kommune preges av en spredt bebyggelse. Villateppet som kulturlandskap har kvaliteter som kommunen ønsker å bevare¹. Den spredte bebyggelsen skaper samtidig utfordringer knyttet til infrastruktur og tjenester, kollektivtransport og lange reiseavstander for innbyggerne. Kommuneplanen legger føringer for den overordnede stedsutviklingen i kommunen, og har som mål å utvikle kommunen rundt tettstedene. Boligpolitikken bygger videre på dette.

3.7 Andre viktige hensyn i boligpolitikken

En viktig side av kommunens rolle i planlegging og stedsutvikling er vekting av ulike hensyn. Under nevnes noen viktige hensyn kommunen må ta i planarbeidet.

3.7.1 Hensynet til folkehelse og sosial bærekraft

Folkehelse og sosial bærekraft er to mye brukte begreper som på mange områder er overlappende. Sosial bærekraft handler blant annet om å bygge sterke fellesskap; sikre gode, mangfoldige og inkluderende lokalsamfunn; myndiggjøre innbyggerne gjennom medvirkning og et sterkt demokrati; og å sikre lik tilgang til tjenester og like livsmuligheter. Dette speiler i stor grad de kjente påvirkningsfaktorene på folks helse. Folkehelsen omhandler i tillegg fysisk aktivitet, kjemisk og biologisk miljø, smittevern m.m.

Folkehelseloven (FHL) og Plan- og bygningsloven (PBL) er nært knyttet sammen. FHL krever at alle forvaltningsnivåer og sektorer tar hensyn til folkehelse i sin virksomhet. Dette betyr at de må vurdere hvordan planer, tiltak og virksomhet påvirker folkehelsen.

Kommunene har ansvaret for å utforme det fysiske miljøet. Gjennom planlegging kan de skape trygge og helsefremmende omgivelser av høy kvalitet. Kommunen, som ansvarlig for planlegging, skal blant annet:

- fordele goder og byrder
- skape sunne boområder
- skape aktivitetsfremmende og alderstilpassede nærområder
- sikre enkel tilgang til friluftsområder

¹ Se kommuneplanens arealdel

- løfte utsatte områder
- skape trygge trafikkforhold
- ha gode luft- og støytiltak.

Dette ansvaret gjelder både i utformingen av kommunens egne planer og i behandlingen av forslag til nye planer.

Medvirkning er viktig i arbeidet med sosial bærekraft i planarbeid og stedsutvikling. God medvirkning kan blant annet bidra til å gjøre planene bedre ved å få frem flere sider, avdekke og sikre ulike gruppers behov og forankre utviklingen i befolkningen.

Behovene til de som er vanskeligstilte på boligmarkedet er spesielt viktige å ivareta i arbeidet med sosial bærekraft. Dette arbeidet skal sikre at ulike grupper ikke faller utenfor boligmarkedet, og bidra, mer generelt, til sosial utjevning. Noen grupper som spesielt bør hensyntas er blant annet førstegangsetablerere, enslige forsørgere, flyktninger, personer med funksjonsnedsettelse og lavinntektsgrupper. Øker man mulighetene for å skaffe seg egnede boliger i gode bomiljøer for de som trenger det mest, minsker man sosiale ulikheter.

3.7.2 Innvandring og mangfold

Personer med innvandrerbakgrunn er en sammensatt og variert gruppe som alle har ulike behov, i likhet med den øvrige befolkningen. Likevel deler denne gruppen noen utfordringer, i større grad enn den øvrige befolkningen. For eksempel opplever en del diskriminering på boligmarkedet. Andre utfordringer er trangboddhet og mangel på kjøpekraft til å skaffe seg en egnet bolig. Andre bor i miljø som har en større andel med levekårsutfordringer og personer/husholdninger med lav sosioøkonomisk status.

En annen spesielt utsatt gruppe er flyktninger. På grunn av krigen i Ukraina har det vært en stor økning av antall flyktninger som skal bosettes i kommunen og som har spesielle behov, blant annet helseutfordringer og krigsskader. Mange av dem er unge med barn, og med en økonomisk situasjon som gjør det svært vanskelig å få seg bolig på det ordinære boligmarkedet.

3.7.3 Hensynet til barn og unge i planleggingen

Barn og unge er en gruppe det er viktig å ta ekstra hensyn til i planleggingen. Barn og unges rett til et trygt lokalmiljø er tydelig nedfelt i FNs barnekonvensjon. Forskning understreker, og viser klart, hvordan de fysiske omgivelsene påvirker barns oppvekstforhold. Dette omfatter tilgang til grønne områder og trygge veier som muliggjør sikker og uavhengig mobilitet for barn. Det bør være enkelt og sikkert for barn å gå og sykle til skolen, besøke venner og delta i fritidsaktiviteter, samtidig som det bør være tilgjengelige områder for fysisk aktivitet og lek.

Barns medvirkning gir bedre tilpassede løsninger. Deres unike perspektiver og erfaringer gir innsikt voksne mangler. Med barns deltakelse blir omgivelsene bedre tilrettelagt for deres behov og skaper funksjonelle miljøer der de kan vokse. Medvirkning øker demokratisk deltakelse. Tidlig erfaring med innflytelse øker sannsynligheten for senere samfunnsansvar og deltakelse i demokrati. Det legger også grunnlaget for bærekraftig utvikling. Eierskap til nærmiljøet skaper ansvar og bærekraftig tenkning.

3.7.4 Hensynet til klima, miljø og naturmangfold

Klima- og miljøhensynet er blitt en stadig viktigere del av boligpolitikken. Måten vi lever, bor og bygger boliger på har stor påvirkning på utslippene og klimaavtrykket. Her ligger det muligheter for reduksjon av utslipp og klimafotavtrykk, noe som er helt nødvendig for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn, slik det er nedfelt i klimaloven §4.

Arealbruk i bygging av boliger har betydning for klimaendringer og tilpasninger til endret klima. Å bygge boliger som krever mindre areal og bruker arealene godt, er viktig for å begrense klimaavtrykket fra boligbygging. Det er også viktig å bygge boliger av bærekraftige og holdbare materialer, og boliger med en slik grad av fleksibilitet at bruken kan tilpasses behovet over tid. Bevaring og riktig bruk av eksisterende bebyggelse er også viktig i et klimaperspektiv så vel som for kulturmiljøet.

Hvor det bygges boliger er også viktig. I kommuneplanen for Asker kommune er det vedtatt en nullvekstlinje for persontransport. Målet er at ny boligutvikling ikke skal bidra til en tilsvarende økning i biltrafikken. Boligproduksjon skal også i minst mulig grad bidra til nedbygging av friluftsområder, dyrket mark og skog. Dette er viktig for å ivareta naturmangfoldet.

Naturmangfold, i dens bredeste betydning, er den totale variasjon av livsformer og økosystemer på jorden. Naturmangfold er ikke jevnt fordelt i landskapet. Boligutvikling må ta hensyn til de sammenhengene som finnes mellom økosystemer i naturen. Nedbygging av arealer et sted kan ha få konsekvenser for naturmangfoldet innenfor det spesifikke området, men kan også ha store konsekvenser for naturmangfoldet andre steder.

4 Dette skal vi oppnå

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.

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

SATSINGSOMRÅDE	HOVEDMÅL	DELMÅL
Samarbeid for å nå målene	Askersamfunnet har virkemidler, partnerskap og samarbeid på tvers som sikrer en bærekraftig utvikling.	Askersamfunnet har inkluderende lokalsamfunn der innbyggerne opplever tilhørighet og tar medansvar, uavhengig av kulturelle, sosiale og økonomiske forhold.
		Askersamfunnet er et levende lokaldemokrati der innbyggere i alle aldre deltar gjennom inkluderende, medbestemmende og representative beslutningsprosesser.
		Frivilligheten, næringslivet, kommunen og andre aktører deltar i gjensidig forpliktende samarbeid for å oppnå en bærekraftig utvikling.

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.	Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.
		Alle innbyggere har tilgang til tilfredsstillende og trygge boliger til en overkommelig pris.
		Askersamfunnet har minimale negative konsekvenser på det ytre miljøet.
		Askersamfunnet verner om og sikrer naturmangfoldet, kulturmiljøer og et aktivt og levende landbruk.
Handling mot klimaendringene	Askersamfunnet handler umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.	Askersamfunnet motvirker, reduserer og tilpasser seg konsekvensene av klimaendringer.
		Askersamfunnet er i front for lavutslippssamfunnet i tråd med internasjonale og nasjonale klimaforpliktelser og regionale ambisjoner.
God helse	Askersamfunnet sikrer god helse og fremmer livskvalitet for alle, uansett alder.	Askersamfunnet arbeider helsefremmende og forebyggende for å oppnå god folkehelse, motvirke utenforskap og redusere risikoen for sykdom og tidlig død.
Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling	Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.	Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å møte fremtidens utfordringer.

5 Slik skal vi gjøre det

Denne temaplanen er inndelt i følgende 4 innsatsområder:

- Gode og varierte boliger
- Bærekraftige nabolag
- Samarbeid og utvikling
- Offensiv bruk av virkemidlene

Innsatsområdene er definert med bakgrunn i utfordringsbildet (se kapittel 3), 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.

Temaplanene i Asker kommune utgjør kommunens politikk på viktige områder, og viser den retningen kommunen ønsker for samfunnsutviklingen. Mange av temaplanene er relevante for boligpolitikken. Til slutt i hvert innsatsområde er det en oversikt over hvilke strategier fra andre temaplaner som komplimenterer strategiene i det aktuelle innsatsområdet. Noen av strategiene fra andre temaplaner går igjen i flere av innsatsområdene i denne planen.

Temaplan for bærekraftig boligutvikling baseres på føringer og bestemmelser i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Dette innebærer blant annet at:

- det legges opp til en produksjon på 500-550 boliger per år
- boligtypefordelingen skal være: 20 prosent eneboliger, 20 prosent konsentrert småhusbebyggelse og 60 prosent blokkbebyggelse
- leilighetsfordelingen i større blokkprosjekter skal være minimum 20 prosent små leiligheter (30-50 m²), minimum 20 prosent store leiligheter (over 80 m²) og inntil 60 prosent mellomstore leiligheter (50-80 m²)
- omtrent 15 prosent av boligproduksjonen, inklusive kommunale omsorgsboliger, skal inngå i kategorien rimelige boliger. En rimelig bolig er en ny bolig med enkel og nøktern standard som på salgstidspunkt ligger 10 prosent eller mer under gjennomsnittlig markedsverdi for nye boliger av samme type i samme område (lokalområde)
- det skal åpnes for nye boformer, i form av for eksempel sosiale boformer, bofelleskap, selvbygging og mikrohus.

Temaplanen legger videre til grunn kommuneplanens boligbyggeprogram og kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer.

5.2 Gode og varierte boliger

Innsatsområdet «gode og varierte boliger» handler om å ta vare på de kvalitetene som finnes i dagens boligmasse, samtidig som vi tilpasser og utvikler for fremtidens behov. Demografien er i endring og tilgangen på egnede boliger for enkelte grupper er begrenset, både fordi boligmassen i dag er ensformig, og fordi boligprisene i kommunen er høye. Det er behov for en boligmasse som kan tilpasse seg endrede behov, slik som demografiendringer, i tillegg til å tåle naturkatastrofer.

En nøkkel i boligutviklingen fremover er å skape større variasjon i boligtilbudet i alle lokalområder. Dette vil bidra til en mangfoldig befolkningssammensetning, blant annet på tvers av generasjoner, og gjør at flere klarer å finne en bolig som passer dem. Dette er blant annet viktig for å utjevne sosial ulikhet. Da er det også viktig med variasjon i boligpriser og ulike boligkjøpmodeller. På denne måten vil flere kunne få tilgang til det ordinære boligmarkedet. Denne satsningen er også ment å kunne bidra til flere boliger i de lavere prissjiktene.

Kvalitet er også et viktig stikkord. Tilfredsstillende boliger og bomiljø, har stor betydning for folkehelsen. Boligpolitikken må ivareta alle grupper i samfunnet, slik at de som er vanskeligstilte, har ulike funksjonsnedsettelse eller helsemessige utfordringer, også bor godt.

De fleste boliger er allerede bygget. Det er viktig å ivareta den boligmassen vi har på en god måte. Den må kunne tilpasses endringer i behov og oppgraderes på en miljømessig bærekraftig måte.

5.2.1 Strategier

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal jobbe for økt variasjon i boligtilbudet på eie og leiemarkedet, i alle nærområder
- Asker kommune skal bidra til at alle skal kunne bosette seg i Asker, inklusive unge voksne og arbeidskraft som er kritisk for kommunens tjenesteproduksjon
- Asker kommune skal legge til rette for økt bruk av ulike boformer og boligkjøpsmodeller
- Asker kommune skal jobbe for universell utforming og tilrettelegging av nye og eksisterende boliger på eie og leiemarkedet
- Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse
- Asker kommune skal jobbe for økt bokvalitet ved å vektlegge arkitektonisk kvalitet i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser
- Asker kommune skal i samarbeid med næringslivet tilrettelegge for bærekraftige løsninger ved bygging og oppgradering av boligen
- Asker kommune skal sikre et velfungerende kommunalt boligtilbud

Asker kommune skal jobbe for økt variasjon i boligtilbudet på eie og leiemarkedet, i alle nærområder

En god og egnet bolig er en forutsetning for å kunne leve et godt liv. For at alle skal skaffe seg en egnet bolig, er det avgjørende å ha god variasjon i boligtilbudet i alle lokalområder i kommunen. Dette gjelder variasjon i boligstørrelse, prisklasse, eieform og tilpasning til spesielle behov.

Livet endrer seg, og skaper behov for tilpasning av bosituasjonen. For eksempel kan man trenge mer eller mindre plass, eller tilpasning til endrede funksjonsevner. Vi vet at mange ikke ønsker å flytte langt. Boliger innenfor alle prisklasser i alle lokalområder er viktig for å få til dette. Boligpolitikken i Asker bør derfor legge til rette for at det er mulig å tilpasse sin bosituasjon innenfor det området man bor i.

Kommunen trenger flere aldersvennlige og universelt tilpassede boliger slik at eldre og personer med funksjonsnedsettelse enkelt kan finne en bolig som passer deres behov og funksjonsevne. En egnet bolig er en forutsetning for å leve selvstendige, aktive og gode liv, og kan også redusere behovet for offentlige tjenester. Det er et stort behov for flere slike boliger i kommunen.

Boliger med ulik størrelse og priskategori kommer alle innbyggere til gode, men spesielt grupper som er vanskeligstilte i møte med dyre boligpriser. Dette kan være unge i etableringsfasen, enslige forsørgere, enpersonshusholdninger og økonomisk vanskeligstilte.

Asker kommune skal bidra til at alle skal kunne bosette seg i Asker, inklusive unge voksne og arbeidskraft som er kritisk for kommunens tjenesteproduksjon

Det er viktig for samfunnet, næringsliv og kommunen at alle kan finne en egnet bolig og bosette seg i Asker kommune. Det skal både være mulig for unge Askerbøringere å bli boende i kommunen, og for nye Askerbøringere å bosette seg her.

Hovedutfordringen i dag er at boligprisene er høye. Dette kan påvirke tilgangen på arbeidskraft. Spesielt er tilgangen på arbeidskraft og kompetanse til helse- og omsorgssektoren viktig. Dette er en stor utfordring allerede i dag, og er ifølge Helsepersonellkommisjonen en av de største utfordringene i årene foran oss. Det er derfor viktig å jobbe for et godt boligtilbud i de lavere prissjiktene slik at inngangsbilletten til boligmarkedet i kommunen er overkommelig, også for de med lave inntekter.

Boligpriser er et av de vanskeligste områdene å påvirke for kommunen med det lovverket vi har i dag. Et godt samarbeid med næringslivet blir derfor viktig.

Eksempler på relevante prosjekter i Asker kommune er Åmotåsen, der boligene kom på markedet under markedspris, og ungdomsboligene på Gullhella, som er utleieboliger for unge under 35 år som jobber i Asker kommune.

Asker kommune skal legge til rette for økt bruk av ulike boformer og boligkjøpsmodeller

For å møte ulike behov for boliger, trenger vi et større mangfold i boligtilbudet, både når det gjelder størrelse, priskategori, boform og deleløsninger. Sentralt for alternative boformer er at de tilbyr noe annet eller noe mer enn tilsvarende konvensjonelle boliger.

Vi trenger også ulike finansieringsløsninger og boligkjøpsmodeller. Eksempler på alternative boformer og boligkjøpsmodeller er boliger med mye fellesarealer, selvbygging, mikrohus, økolandsbyer, deleie og leie til eie. Dette vil både være sosialt, økonomisk og også ofte miljømessig bærekraftig. Skal vi få til dette, krever det et samarbeid mellom aktørene på boligmarkedet og mot til å tørre å teste nye løsninger, både for boligutviklere og boligkjøpere.

Asker kommune skal jobbe for universell utforming og tilrettelegging av nye og eksisterende boliger på eie og leiemarkedet

Personer med nedsatt funksjonsevne har, på lik linje med andre, rett til å selv å velge bosted.

Boliger som er dårlig tilrettelagt for ulike funksjonsnivå, påvirker den enkeltes selvstendighet og bistanden som kommunen må gi. På leiemarkedet er det spesielt vanskelig å finne godt tilrettelagte boliger for personer med funksjonsnedsettelse.

For å sikre at flere kan bo hjemme, og ha mulighet til å velge hvor de skal bo, trenger kommunen, utbyggerne og Askersamfunnet økt kunnskap om universell utforming og tilrettelegging. Det er ønskelig at flere boliger både på eie og leiemarkedet er universelt utformet og tilrettelagt for ulike funksjonsnivåer. Dette gir en større fleksibilitet, og vil bidra til at færre må flytte om funksjonsnivået endres.

Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse

Det skal bygges mange boliger i Asker kommune i årene som kommer. De fleste boligene er likevel allerede bygget. Vedlikehold, ombruk og transformasjon av eksisterende bebyggelse er derfor en viktig del av boligpolitikken. I Asker kommune ønsker vi å utnytte den eksisterende bygningsmassen i sentrale områder bedre. Dette vil redusere arealforbruket ved at man kan øke befolkningen i området, uten å øke bygningsmassen.

Asker kommune kjennetegnes av villaområder med hus og hager. Ved å bruke eksisterende boligmasse mer effektivt kan man i større grad beholde karakteristikkene og kvalitetene i området, samtidig som man kan øke antall husholdninger i samme område.

Asker kommune skal jobbe for økt bokvalitet ved å vektlegge arkitektonisk kvalitet i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser

For å sikre sosial bærekraft i utviklingen av tettstedene, er det viktig å skape gode boliger med fellesområder og møteplasser av høy kvalitet som fremmer samhold og trivsel.

Asker kommune vektlegger høy bokvalitet og stedstilpasset arkitektur i nye boliger. Dette må sikres i alle nye boligprosjekter og etablering av nye nabolag. Fellesarealer i boligprosjekter spiller en nøkkelrolle i å skape et helhetlig boligsamfunn ved å tilby fasiliteter som felles stue, hobbyrom, vaskerom, sykkeloppbevaring, grillområder eller felleshager. Dette bidrar til god bokvalitet ved å gjøre det enklere for beboerne å dele ressurser og utføre dagligdagse oppgaver mer effektivt, samtidig som det fremmer sosial interaksjon og samhold blant naboene, noe som er avgjørende for et levende og inkluderende nærmiljø. Når disse møteplassene er godt planlagt og av høy arkitektonisk kvalitet, kan de bidra til at menneskene trives bedre i sitt nærmiljø og føler tilhørighet til sitt boligområde. Disse møteplassene kan være alt fra urbane torg av variert skala og innhold, til møteplasser som for eksempel innbyggertorg, barnehager, skoler, kultur og idrettsanlegg. Felles er at de kan styrke tilhørighet, eierskap og engasjement hos innbyggerne og øke samvær på tvers av alder, økonomi og kultur.

Asker kommune skal i samarbeid med næringslivet tilrettelegge for bærekraftige løsninger ved bygging og oppgradering av boligen

Nordmenn flest er opptatt av å vedlikeholde boligen sin og er på oppussingstoppen i Europa. For at boligutviklingen skal være bærekraftig er det viktig med miljøvennlige løsninger for bygging og oppgradering av boliger. I klimaloven § 4 har Norge lovfestet et mål om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Velger man bærekraftige løsninger for bygging og oppgradering av boliger, kan det gi viktige kutt i klimagassutslipp fra bygg- og anleggsektoren. Slike valg kan ta oss nærmere målet om å bli et lavutslippssamfunn.

Det er nybygg som står for de største utslippene. Det mest bærekraftige er derfor å bygge mindre nytt, men også å rive mindre. Selv om det skal bygges en del nytt, vil det ofte være aktuelt å vurdere alternativer. Innovasjon innenfor byggemetoder og sirkulære løsninger har åpnet opp for muligheten til å rehabilitere, oppgradere og/eller transformere bygninger på miljømessig bærekraftige måter. Noen eksempler på slik innovasjon er prosesser for rehabilitering og transformasjon av bygg; resirkulering og gjenbruk av byggematerialer; og sertifiseringer for miljømessig bærekraft i byggeprosjekter

Asker kommune skal sikre et velfungerende kommunalt boligtilbud

Antall vanskeligstilte på boligmarkedet har økt de siste årene. Vanskeligstilte er ekstra utsatt i perioder med høy kostnadsvekst og økte bolig- og utleiepriser. I Asker er behovet for rimelige boliger større enn tilbudet. De rimelige boligene som finnes, er ofte innenfor samme geografiske område.

En god bolig og et godt bomiljø er viktig for den enkelte. Det er også viktig for å sikre virkningsfulle helse- og sosialtjenester, som gis av kommunen. Å forebygge bostedsløshet er en sentral målsetning, og en plikt kommunen har i henhold til sosialtjenestelovens § 27. Det kommunale boligtilbudet er et viktig virkemiddel i dette arbeidet.

Det boligsosiale arbeidet forplikter flere virksomheter i kommunen, på tvers av tjenesteområder. Samarbeid er derfor en forutsetning for at det kommunale boligtilbudet skal fungere. Det samme er god forvaltning av kommunens boligmasse, slik at tilbud speiler behovet i befolkningen og sikrer effektiv drift.

5.2.2 Relevante strategier fra andre temaplaner

Temaplan	Strategier
Eiendom - Rom for liv	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal ha bærekraftige arealer som støtter kommunens tjenester og samfunnsoppdrag
Leve hele livet - på lik linje	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal legge til rette for at flere skal eie egen bolig • Asker kommune skal videreutvikle et variert og tilrettelagt bo- og tjenestetilbud i inkluderende bomiljøer
Mestre hele livet - psykisk helse og rus	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal bidra til trygge og ordnede leieforhold • Asker kommune skal jobbe for inkluderende bomiljøer, som motvirker opphopning av levekårsutfordringer
Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal tilrettelegge for at eldre enklere kan planlegge alderdommen • Asker kommune skal øke variasjonen i boligtilbudet og utvikle nye boformer, i samarbeid med utbyggere og andre • Asker kommune skal arbeide strategisk for å rekruttere, utvikle og beholde kompetanse i helsetjenestene
Handling mot klimaendringene	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal, i samarbeid med næringslivet, jobbe for at nye bygg skal bli nullutslippsbygg, gjennom å

	<p>reducere utslippene fra materialer, energi, byggeavfall og anleggsfase</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal, i samarbeid med næringen, jobbe for økt etterspørsel og teknologiutvikling innen utslippsfrie løsninger i bygg- og anleggsvirksomhet • Asker kommune skal, gjennom økt fokus på energirehabilitering, økt kompetanse på energioppfølging, og nær-nullenergistandard i nybygg, redusere energibruk i egne bygg og være en pådriver for reduksjon av energibruk i private bygg
Næring	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal sammen med bygge- og anleggsbransjen bidra til økt bærekraft gjennom fremtidsrettede energi- og klimavennlige løsninger

5.3 Bærekraftige nabolag

Et bærekraftig nabolag er et nabolag som er mangfoldig i både boligtyper og folk, og som tar hensyn til natur og miljø. Bomiljøet og nabolaget er viktige for inkludering, trivsel og folkehelse. Gode nærmiljøer bidrar til aktivitet og fellesskap, gode oppvekstvilkår for barn og unge, og en god alderdom. Mye av dette kan man oppnå ved å ivareta og videreutvikle eksisterende kvaliteter gjennom planleggingen.

Mange nabolag i Asker er dominert av eneboliger og har få offentlige møteplasser. Eneboliger tar også mye plass og har ofte større påvirkning på miljø og natur enn andre boligtyper. Samarbeid med beboere kan avdekke behov og ønsker, og kan bygge opp under den sosiale bærekraften i et nabolag. Nabolag med kvaliteter som dekker behov og ønsker hos en variert del av befolkningen bidrar til å øke området attraktivitet.

Ved å tilrettelegge for fellesarealer og felles mobilitetsløsninger i nabolagene kan man også skape muligheter for delingsøkonomi. Beboere kan redusere sitt forbruk og bidra til et mer miljømessig bærekraftig nabolag. Den sosiale bærekraften kan også bli styrket gjennom et slikt fokus på å møte, hjelpe og dele med andre.

5.3.1 Strategier

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal jobbe for inkluderende og mangfoldige nabolag, og unngå opphopning av levekårsutfordringer
- Asker kommune skal bruke medvirkning aktivt for å sikre gode boforhold og nabolag
- Asker kommune skal bygge bolig- og stedsutvikling på kunnskap om lokale behov og bidra til å øke områdenes attraktivitet
- Asker kommune skal sikre kvalitet i fortettingen gjennom god stedstilpasset arkitektur og styrking av eksisterende kvaliteter
- Asker kommune skal bidra til delingsøkonomi ved å tilrettelegge for fellesarealer for deling og felles mobilitetsløsninger

Asker kommune skal jobbe for inkluderende og mangfoldige nabolag, og unngå opphopning av levekårsutfordringer

Asker kommune ønsker en variert befolknings sammensetning i alle lokalområdene, både når det gjelder alder og sosioøkonomisk bakgrunn. En sammensatt befolkning er avgjørende for å få til gode nabolag, og for lokalt næringsliv. Dette kan sikres blant annet gjennom en variasjon i boligtilbudet. Det er også avgjørende å sikre gode møteplasser, servicetilbud og fritidsområder som bidrar til fellesskap på tvers av generasjoner og interesser.

Et mangfoldig og inkluderende bomiljø har også fordeler for de som har levekårsutfordringer. Et godt og variert nabolag, kommer alle innbyggere til gode, men er spesielt viktig for å bidra til sosial utjevning. Et mangfoldig nabolag som har et fokus på å styrke sosial bærekraft kan hjelpe dem som har slike utfordringer og unngå opphopning i enkelte områder. Dette kan sikres blant annet gjennom en variasjon i boligtilbudet.

Asker kommune skal bruke medvirkning aktivt for å sikre gode boforhold og nabolag

Når kommunen jobber med utvikling eller videreutvikling av nabolag må man ha innsikt i innbyggernes behov og preferanser. Gjennom aktiv medvirkning kan man avdekke lokale behov og gi befolkningen mulighet til å påvirke utviklingen av sitt miljø og nabolag. Medvirkning i planprosesser går utover det å samle informasjon. Innbyggernes mulighet til å påvirke utvikling av lokalsamfunnet kan gi innbyggerne en følelse av tilhørighet og eierskap til utviklingen av deres nærmiljø.

I tillegg til å styrke stedstilhørighet, har medvirkning også en betydelig samfunnsnytte. Når innbyggere gis muligheten til å forme utviklingen av sitt nabolag, styrkes demokratiet ved å inkludere ulike perspektiver, stemmer og behov i utformingen av offentlige og private planer. Dette skaper et mer deltakende og rettferdig samfunn der beslutningene reflekterer mangfoldet av befolkningens interesser.

Når innbyggere tar ansvar for sitt eget bomiljø og samarbeider med ulike aktører, oppstår et samfunn som er mer bevisst på felles mål og verdier. Dette samspillet skaper ikke bare et triveligere nabolag, men en samfunnsutvikling som også gir rom for innovasjon og kreative løsninger.

Asker kommune skal bygge bolig- og stedsutvikling på kunnskap om lokale behov og bidra til å øke områdenes attraktivitet

Lokal innsikt er avgjørende for en sosialt bærekraftig og vellykket bolig- og stedsutvikling av flere grunner. For det første muliggjør det tilpassede løsninger som tar hensyn til nærmiljøets behov basert på stedeegne forhold og preferanser. Stedsutvikling basert på lokal innsikt i fysiske og sosiale behov kan skape attraktive områder.

For det andre kan tilpasning til eksisterende fysiske forhold som bebyggelse og bebyggelsesstruktur, boligsammensetning og grøntområder sikre bedre løsninger. Ved hjelp av lokal innsikt kan man utforme og løfte områder som fremmer sosiale behov. Grundige stedsanalyser og sosiokulturelle stedsanalyser blir viktige verktøy for å sikre helhetlig og god stedsutvikling.

Asker kommune skal sikre kvalitet i fortettingen gjennom god stedstilpasset arkitektur og styrking av eksisterende kvaliteter

Asker kommune har et mål om å fortette rundt knutepunktene. Dette innebærer høyere arealutnyttelse i tettstedene, og å tilrettelegge for at boliger, arbeidsplasser, offentlig tjenesteyting, privat service og kultur- og idrettstilbud lokaliseres kollektivnært og ved knutepunktene². Det å sikre kvalitet i fortettingen er viktig av flere grunner. Asker kommune har mange tettsteder, alle med sitt eget særpreg og identitet som skal sikres og forsterkes gjennom videre utvikling. Gjennom god stedstilpasset arkitektur og styrking av eksisterende kvaliteter bidrar man til å bevare området historie, identitet og særegenhet. Dette er viktig for beboere og lokalbefolkningen, da det bidrar til å styrke tilhørighet og stedsidentitet. De som bor der fra før skal føle at det de liker ved området er ivaretatt, og at utviklingen bidrar med nye kvaliteter. Ved å styrke eksisterende kvaliteter og tilpasse ny bygningsmasse til omgivelsene kan man sikre et helhetlig miljø.

Asker kommune skal bidra til delingsøkonomi ved å tilrettelegge for fellesarealer for deling og felles mobilitetsløsninger

Delingsøkonomien har en viktig rolle i klimaomstillingen og i å bygge oppunder fellesskapet. Samfunnet er i ferd med å dreie bort fra tanken om at alt skal eies av individet og husholdningen, til at en del kan eies kollektivt, og disponeres av flere. Det sies at en drill kun brukes i 12 minutter i løpet av sin levetid. Da er det mer effektivt, og billigere, å dele. Dette kan både bidra til å redusere konsumet i samfunnet, kostnadene til den enkelte husholdning, og bidra til å skape møtepunkter mellom naboer.

Deleløsninger i boligprosjekter er blitt stadig vanligere. Bildelingsløsninger, fellesarealer og «delemetre» er eksempler på deleløsninger som Asker kommune ønsker velkomment. Det er viktig å kommunisere tydelig ut mot eiendomsutviklere hva kommunen ønsker at skal utvikles. Dette er fordi kommunen ikke bygger boliger i det ordinære boligmarkedet, men trenger å få eiendomsutviklerne med på laget.

5.3.2 Relevante strategier fra andre temaplaner

Temaplan	Strategi
Leve hele livet - på lik linje	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal tilrettelegge for innovative medvirkningsprosesser slik at personer med nedsatt funksjonsevne deltar i tjeneste og samfunnsutviklingen • Asker kommune skal tilrettelegge for at barn og unge skal kunne medvirke og uttrykke egne behov som angår dem
Medborgerskap	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre tidlig og bred medvirkning i både planarbeid, planlegging og utvikling av tjenester og tilbud. • Invitere innbyggerne til å fylle møteplasser i kommunen med aktivitet og innhold på tvers av etnisitet, alder, kjønn og interesser (gjennom strategisk kommunikasjon, dialog og medvirkning).
Eiendom – Rom for liv	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal ha inkluderende og trygge uteområder som gir verdi både for brukere og fellesskapet
Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal bidra til å skape varierte møteplasser • Asker kommune skal bidra til økt sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft gjennom aktiv stedsutvikling

² Se kommuneplanens samfunnsdel

	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal styrke fremkommelighet i lokalmiljøer, i turområder og til kollektivtransport
Mestre hele livet - psykisk helse og rus	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal bidra til å utvikle inkluderende aktivitets- og kulturtilbud, møteplasser og fritidsarenaer • Asker kommune skal jobbe for inkluderende bomiljøer, som motvirker opphopning av levekårsutfordringer
Oppvekst – å høre til	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal sørge for at formelle demokratiske arenaer og medvirkningsarenaer som barn og unge deltar i får betydning for beslutninger som skal tas
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal prioritere natur og klima minst like høyt som andre samfunnshensyn og interesser i arealforvaltningen • Asker kommune skal ha en høy terskel for å gi dispensasjoner som medfører inngrep i natur
Handling mot klimaendringene	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal, i samarbeid med næringslivet og frivilligheten, legge til rette for økt reparasjon, ombruk og delingsøkonomi for å sikre bærekraftig forbruk og avfallsreduksjon i Askersamfunnet
Fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal utvikle møteplasser for fysisk aktivitet i alle tettstedene og ved skolene, gjennom tidlig medvirkning i planprosesser • Asker kommune skal videreutvikle infrastruktur for gjennomgående sti-/tur-/sykkel- og sti-/løypenett som binder boligområder, skoler, friområder og nærmiljøanlegg sammen, tilgjengelig innenfor 500 meter fra der folk bor • Asker kommune skal ha økt fokus på å tilrettelegge for fysisk aktivitet for alle, ved å oppfylle krav om universell utforming der det er mulig, og systematisk arbeide for utbedring av eksisterende anlegg, møteplasser og rundløyper ved hvert tettsted. • Asker kommune skal tilrettelegge for et gå- og sykkelvennlig samfunn, gjennom utvikling av infrastruktur, kampanjer og holdningsskapende arbeid
Næring	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal sammen med bygge- og anleggsbransjen bidra til økt bærekraft gjennom fremtidsrettede energi- og klimavennlige løsninger

5.4 Samarbeid og utvikling

Asker kommune står midt i en stor demografisk endring, og boligbehovene og boligtilbudet samsvarer ikke. Samtidig bygger ikke kommunen boliger. Samarbeid med private og ideelle aktører for å tilpasse boligtilbudet etter behovet blir helt nødvendig. Kommunen må tenke nytt rundt hvilken rolle kommunen tar i slike samarbeid, hvordan kommunen støtter opp under nye tanker rundt hvordan vi skal bo i fremtiden, og hvordan vi skaper rom for aktører som vil bidra til denne utviklingen.

Nye samarbeid endrer måten man tilnærmer seg disse samfunnsutfordringene på og hvordan man jobber for å løse dem. For å få resultater er det nødvendig med kompetansebygging i kommunen og i sivilsamfunnet, innenfor organisering og ledelse av slike samarbeid. Samarbeid og erfaringsutveksling mellom kommuner, og mellom kommunen, KS og Husbanken, er nyttig i denne sammenhengen.

Samarbeid med næringslivet kan bidra til å møte næringslivets vekst og behov for ny arbeidskraft og kompetanse. Boligutviklingen må derfor sees i sammenheng med næringsutviklingen. Det er også viktig at kommunen tar en aktiv rolle i å stimulere næringslivet til å finne innovative løsninger på samfunnsutfordringer, og bidra til at hensynet til klima, miljø og sosiale forhold ivaretas på en god måte.

5.4.1 Strategier

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal være en pådriver og tilrettelegger for innovative prosjekter som bidrar til variasjon i boligtilbudet
- Asker kommune skal basere sin planlegging på oppdatert og forskningsbasert kunnskap, blant annet gjennom samarbeid med forskningsmiljøer
- Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle aktører for å bidra til å skape gode og innovative løsninger.

Asker kommune skal være en pådriver og tilrettelegger for innovative prosjekter som bidrar til variasjon i boligtilbudet

Asker kommune står, i likhet med de fleste kommuner i Norge, overfor en rekke store samfunnsutfordringer som det må jobbes aktivt med i årene som kommer. Det er mange som må tenke og jobbe annerledes, også kommunen. Da må vi være åpne for nye, gode løsninger og bygge oppunder innovasjon.

Vi tror på at markedet kan finne de gode løsningene på utfordringene samfunnet står i. Dette skal de likevel ikke gjøre alene. Asker kommune skal kommunisere tydelig rundt utfordringer og behov, og støtte oppunder gode initiativ og løsninger som private aktører utvikler. For å oppnå dette blir godt samarbeid og god dialog med private aktører viktig.

Asker kommune skal basere sin planlegging på oppdatert og forskningsbasert kunnskap, blant annet gjennom samarbeid med forskningsmiljøer

For å få til en bærekraftig boligutvikling må vi jobbe kunnskapsbasert. Asker kommune skal benytte oppdatert kunnskap fra aktuell forskning, samarbeide med ulike innovasjons-, forsknings og kunnskapsmiljøer, samle gode eksempler og lære av andre. Å samarbeide med disse miljøene kan foregå på ulike måter, blant annet gjennom å samarbeide med studenter, lyse ut oppdrag, søke om støtte til oppdragsforskning, og å delta i større internasjonale forskningsprogrammer.

Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle aktører for å bidra til å skape gode og innovative løsninger

I utviklingen av et variert og mangfoldig boligmarked, er det mange hensyn som bør tas og aktuelle problemstillinger som dukker opp. Det er avgjørende å ha et tett samarbeid med ulike aktører for å forstå behov, og for å utvikle gode og innovative løsninger. Innbyggere,

brukerorganisasjoner, frivillige og ideelle lag og foreninger har viktige bidrag når vi skal utvikle morgendagens løsninger.

Det er også avgjørende å samarbeide tett med interesseorganisasjoner som ivaretar ulike målgrupper, som f.eks. Leieboerforeningen, Huseiernes landsforbund, Norske Boligbyggerlags landsforbund, Asker Næringsforening og Eiendom Norge.

5.4.2 Relevante strategier fra andre temaplaner

Temaplan	Strategi
Medborgerskap	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal kommunisere strategisk for å fremme samarbeid, atferdsendring og oppslutning om å ta del i og medansvar for fellesskapet • Asker kommune skal styrke sosiale entreprenører og frivillige lag og foreninger, og være en pådriver for etablering av nettverk, likeverdige partnerskap og samarbeidsavtaler
Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal øke variasjonen i boligtilbudet og utvikle nye boformer, i samarbeid med utbyggere og andre
Handling mot klimaendringene	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal stimulere til at ledere i næringsliv og frivillighet peker retning og motiverer til handling som reduserer klimagassutslipp • Asker kommune skal, i samarbeid med næringslivet, jobbe for at nye bygg skal bli nullutslippsbygg, gjennom å redusere utslippene fra materialer, energi, byggeavfall og anleggsfase • Asker kommune skal, i samarbeid med overordnede myndigheter, jobbe aktivt for å gjøre gange, sykkel og kollektivtilbudet mer konkurransedyktig enn bilbruk for innbyggerne våre
Næring	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal i arbeidet med tettstedsutvikling samarbeide aktivt med næringene handel, service- og personlig tjenesteyting • Asker kommune skal sammen med bygge- og anleggsbransjen bidra til økt bærekraft gjennom fremtidsrettede energi- og klimavennlige løsninger

5.5 Offensiv bruk av virkemidlene

Kommunen har en rekke virkemidler for å gjennomføre sin boligpolitikk. I møte med de utfordringene vi står overfor som samfunn, blir det viktig at kommunen bruker virkemiddelapparatet effektivt. Samtidig er det også viktig å bidra til å utvikle virkemiddelapparatet slik at kommunen har de verktøyene som trengs.

Grupper som kommunen skal rette ekstra oppmerksomhet mot er vanskeligstilte, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre. Dette er grupper som kan oppleve utfordringer med å skaffe seg en egnet bolig på det ordinære boligmarkedet. Dette kan skyldes at prisene er for

høye, eller at det ikke finnes tilstrekkelig med boliger som er tilpasset ulike funksjonsnivåer. Asker kommune skal også jobbe for at flere unge voksne, førstegangskjøpere og personer med middels til lav inntekt skal kunne bosette seg i kommunen. Boligprisene vil ofte være for høye til at disse gruppene kan kjøpe seg egnet bolig i Asker. Dette er et område der kommunen har få effektive virkemidler, og i stor grad er avhengig av samarbeid med private og ideelle aktører.

5.5.1 Strategier

Det er definert følgende strategier for innsatsområdet:

- Asker kommune skal jobbe aktivt for å få vedtatt endringer i regelverk og rammevilkår for å sikre boligsosiale hensyn og ulike sosiale boformer
- Asker kommune skal bruke handlingsrommet i kommuneplan og reguleringsplaner til å sikre bærekraftig boligutvikling
- Asker kommune skal oppfordre til bruk av utbyggingsavtaler i alle større utviklingsprosjekter
- Asker kommune skal stimulere til utvikling av et profesjonelt og variert leiemarked
- Asker kommune skal bruke Husbankens støtteordninger aktivt
- Asker kommune skal benytte sine eierposisjoner aktivt for å oppnå vedtatte mål og strategier i boligpolitikken

Asker kommune skal jobbe aktivt for å få vedtatt endringer i regelverk og rammevilkår for å sikre boligsosiale hensyn og ulike sosiale boformer

Asker kommune skal være en pådriver for innovasjon og for at nye gode løsninger tas i bruk. Kommunen er en viktig aktør i løsningene for flere av de store utfordringene som vi står overfor som samfunn. Da må kommunen også jobbe for å utvide handlingsrommet, gjennom å utvikle virkemidler og finne gode løsninger. For eksempel får kommunen tilbakemelding fra eiendomsutviklere om at lovverket i liten grad legger til rette for innovasjon i boligutviklingen og utviklingen av sosiale boformer. Kommunen selv opplever også at det er få virkemidler som gjør det mulig å bidra til flere rimelige boliger.

For å vite hva vi ønsker å endre på må vi kjenne handlingsrommet godt. Deretter må Asker kommune jobbe opp mot KS, Norsk Eiendom og departementene for å endre på det rammeverket vi har i dag.

Asker kommune skal bruke handlingsrommet i kommuneplan og reguleringsplaner til å sikre bærekraftig boligutvikling

Kommuneplanen og reguleringsplanene er noen av de viktigste verktøyene kommunen har for å styre samfunnsutviklingen, og dermed bidra til en bærekraftig boligutvikling. I kommuneplanens samfunnsdel kan kommunen fastsette klare og konkrete mål for utviklingen. Dette inkluderer ambisjoner innenfor både sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft.

Reguleringsplaner skal bygge videre på disse målene og gi spesifikke retningslinjer og bestemmelser for hvordan målene kan oppnås på lokalt nivå. I bestemmelsene og retningslinjene kan kommunen sette tydelige krav, blant annet krav til antall boliger i et område, fordeling av boligstørrelser, boligtypologi, universell utforming, medvirkning og tilgjengelighet for ulike brukergrupper og for en aldrende befolkning. I en tidlig dialog med utbygger, vil kommunen også kunne påvirke til gode planforslag med bestemmelser som

vektlegger sosiale boformer, fellesskapsløsninger, nye boligmodeller og andre boligsosiale virkemidler.

Asker kommune skal oppfordre til bruk av utbyggingsavtaler i alle større utviklingsprosjekter

Gode fremforhandlede utbyggingsavtaler gir kommunen en forutsigbarhet for ønsket utvikling i en bærekraftig retning. Avtalen gir kommunen og utbygger muligheten til å tilpasse prosjektet etter lokale behov og målsetninger. I utbyggingsavtaler for Vestre Billingstad og Høn-Landås har Asker kommune oppnådd en bærekraftig utvikling både når det gjelder boligsosiale løsninger og forbildeprosjekter innenfor klima og miljø.

Utbyggingsavtaler kan inkludere mulighet for kommunen til å kjøpe en viss andel kommunale boliger eller til å gi fortrinnsrett for en kjøpergruppe, for eksempel startlåsmottakere eller unge førstegangskjøpere. Dette bidrar til sosial bærekraft ved å sikre at ulike inntektsgrupper har tilgang til boliger i private utbyggingsprosjekter. I utbyggingsavtaler kan det også forhandles om vilkår knyttet til utforming av boligene når det gjelder tilgjengelighet og tilgang på fellesarealer.

Asker kommune skal stimulere til utvikling av et profesjonelt og variert leiemarked

Asker kommunes boligmarked domineres av eneboliger. Det har de senere år vært en sterk økning i byggingen av leiligheter som skal rette opp denne skjevheten. For enkelte vil det derimot være økonomisk vanskelig å kjøpe ny leilighet. Da kan det å leie være et alternativ.

Et godt og variert leietilbud gir et fleksibelt boligmarked der tilgjengelige boliger vil variere i samsvar med behovet i markedet. Dette ser vi blant annet i kriser, slik som flykningestrømmen i forbindelse med krigen i Ukraina. Det er derimot ikke alle grupper som dagens leiemarked egner seg for. Eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og barnefamilier er eksempler på grupper som kan slite med å finne en egnet leiebolig. Disse gruppene vil gjerne ha et stabilt og langvarig leieforhold som markedet i liten grad tilbyr.

Asker kommune domineres i stor grad av ikke-profesjonelle utleiere, det vil si boliger som leies ut av privatpersoner. Dette kan typisk være leilighet i underetasjen i eneboligen. Skien kommune har en tilvisningsavtale med Steinar Moe Eiendom AS om tilvisningsboliger i bydelen Tømmerkaia. Her inngås det tidsbestemte leiekontrakter som gir et mer stabilt bomiljø og større trygghet for leietakerne. Her opplever de at eldre med eneboliger velger å selge boligen sin for å kunne leie seg inn i en av deres boliger. Asker kommune har igangsatt tilsvarende prosjekter for eldre og vanskeligstilte på Vestre Billingstad.

For å øke antall utleieboliger for innbyggerne generelt, skal Asker kommune jobbe for å få større variasjon i utleiemarkedet og få flere aktører inn på utleiemarkedet.

Asker kommune skal bruke Husbankens støtteordninger aktivt

Husbanken er det offentlige organet for støtteordninger på boligmarkedet. Husbankens visjon er at alle skal bo trygt og godt, og de bistår kommunene med råd og veiledning i dette arbeidet. I tillegg bidrar de med lån og tilskudd til privatpersoner, eiendomsaktører og kommunen. Dette omfatter blant annet startlån for å komme inn på boligmarkedet, tilskudd til tilpasning av bolig og investeringstilskudd til omsorgsboliger. Disse ordningene gir kommunen større handlingsrom til å møte de boligsosiale utfordringene.

Ved å ha et aktivt forhold til bruk av disse offentlige støtteordningene via Husbanken, kan kommunen sikre at flere kan eie bolig og sikre flere boliger for vanskeligstilte. Ettersom flere av ordningene retter seg mot utbygger, er det viktig at kommunen bidrar til informasjon om ordningene og samarbeider godt med private aktører.

Asker kommune skal benytte sine eierposisjoner aktivt for å oppnå vedtatte mål og strategier i boligpolitikken

Som en strategisk eiendomsutvikler må Asker kommune aktivt forvalte og utvikle sine eiendommer på en bærekraftig, langsiktig og verdibevarende måte. Kommunen kan også gjøre strategiske oppkjøp og salg av eiendommer for å styre samfunnsutviklingen i ønsket retning. Dette er hovedsakelig eiendommer som befinner seg innenfor kommunens prioriterte vekstområder, og hvor det eksisterer nødvendig sosial- og teknisk infrastruktur som gjør det mulig å utvikle området. Mulighetene for kjøp og salg av eiendom er nærmere omtalt i temaplan Eiendom.

Som grunneier har Asker kommune et relativt stort handlingsrom. Ved salg av eiendommer kan kommunen stille krav til blant annet kvalitet, tilgjengelighet, pris, nye sosiale boformer og prioriterte kjøpergrupper.

Kommunen kan på egen grunn være byggherre og oppføre ønskede boligtyper, og deretter leie ut disse eller selge dem med fastsatt pris. Boligprosjekter i kommunal regi vil i hovedsak rette seg mot omsorgsboliger der det er behov spesialtilpasninger for brukergruppen. Kommunen kan også tilrettelegge tomter og utlyse konkurranse for salg, bygging og videresalg til private boligkjøpere.

Virkemidlet om aktiv bruk av Asker kommune sin eierposisjon har klare begrensninger. Tomteressursene som kommunen eier er begrenset, og vi er i hovedsak avhengig av god dialog med private markedsaktører. Dette betyr at det er viktig å avklare bruken av de resterende boligeiendommene opp mot kommunens ulike mål og strategier før de legges ut for salg.

5.5.2 Relevante strategier fra andre temaplaner

Temaplan	Strategier
Eiendom – Rom for liv	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal sørge for verdiskapende eiendomsutvikling
Leve hele livet – i et aldersvennlig Asker	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal øke variasjonen i boligtilbudet og utvikle nye boformer, i samarbeid med utbyggere og andre
Mestre hele livet - psykisk helse og rus	<ul style="list-style-type: none"> • Asker kommune skal bidra til trygge og ordnede leieforhold

6 Evaluering og rapportering

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.

7 Virkninger av planen

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

7.2 Økonomiske og organisatoriske forhold

Planen har få økonomiske virkninger for kommunen på kort sikt. Det skal ikke investeres store summer i utvikling. Viktigere blir det å jobbe annerledes, og tettere på eksterne aktører, for å oppnå de effektene planen sikter mot. Det bør vurderes om kommunen bør gå aktivt inn med ressurser for å muliggjøre deler av boligpolitikken på det boligsosiale området.

På lang sikt vil en ønsket bolig- og stedsutvikling kunne gi positive økonomiske konsekvenser for kommunen. Ved bedre tilgang på egnede boliger for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, vil disse gruppene kunne opprettholde sin selvstendighet og bli boende hjemme lengre. Dette reduserer behovet for pleie- og omsorgstjenester, og utsetter behovet for vedtaksbaserte tjenester. Ved å arbeide for å få flere over i det ordinære boligmarkedet, gjennom tilrettelegging av boligen og støtteordninger som startlån, vil kommunen kunne rette ressursene mot de som trenger kommunal bolig mest.

Ved å ha et godt tilbud av boliger for unge voksne, vil kommunen kunne tiltrekke seg og beholde dette befolkningssegmentet. Dette er helt nødvendig sett i lys av de utfordringene kommunen står overfor i årene som kommer, og viktig for å støtte oppunder utviklingen av næringslivet i kommunen.

7.3 Sosiale forhold

Temaplanens strategier søker å støtte oppunder og videreutvikle lokalt fellesskap og identitet i lokalmiljøene på kort og lang sikt. Dette er viktig for at Asker kommune skal være et godt sted å vokse opp, leve og bli gammel. Sosiale nettverk bidrar til støtte i livssituasjoner som er vanskelige, motvirker ensomhet og bidrar til inkludering og integrering. Utviklingen av gode, aldersvennlige og kulturelt varierte møteplasser styrker fellesskapet og innbyggernes mulighet for aktivitet og deltakelse i samfunnet. Dette har betydning for folkehelsen.

Boligutvikling er et langsiktig arbeid. Ved å bidra til større variasjon i boligtyper, boformer og finansieringsmodeller i alle lokalområder, kan man bidra til et mangfold av folk i ulike livssituasjoner og med ulike sosioøkonomiske bakgrunner. Det skal være mulig å tilpasse sin bosituasjon ut ifra endringer i livssituasjonen, innenfor det område man bor i. Variasjon i alle lokalområder vet vi er viktig for at færre skal falle utenfor, for å sikre barn og unge stabile oppvekstforhold, og for å motvirke opphopning av levekårsutfordringer og utjevne sosiale forskjeller.

Sammen med strategier fra andre temaplaner satser kommunen på mer og bedre medvirkning i samfunnsutviklingen. Dette bidrar til at lokale behov og ønsker kommer frem, og at det blir jobbet frem bedre planer. Medvirkning styrker også lokalsamfunnene og tilhørigheten. Demokratiet styrkes gjennom medvirkning med barn og unge, ved at de i større grad engasjerer seg i samfunnet i voksen alder.

7.4 Miljømessig forhold

Det å bo er arealkrevende. Arealer er en knapphetsressurs som skal forvaltes med omhu. Å bygge boliger vil ikke bare ha konsekvenser for miljøet der boligene bygges på kort og lang sikt. Det legger også føringer for hvordan miljøet andre steder vil påvirkes i fremtiden³.

Bygger man ned områder som tilbyr viktige økosystemtjenester, som for eksempel opptak av CO₂ i en skog, vil en reduksjon eller fjerning av disse tjenestene gi konsekvenser for miljøet også andre steder.

Hvor og hvordan man bor er derfor miljøpolitikk. Store deler av dette feltet er dekket av andre temaplaner og av kommuneplanens arealdel. Denne planen supplerer med strategier som retter seg mot husholdningen, og mot utviklingen av boligprosjekter.

Ved å tilrettelegge for bærekraftige løsninger i bygging og oppgradering av boligen kan forbruket av materialer reduseres og klimagassutslipp kuttes fra byggeprosesser. Dette er i samsvar med kommunens strategi på sirkulær økonomi, og vil kunne ha gode effekter på lang sikt.

Fellesarealer og delingsøkonomi er satt høyt på dagsorden. Ved å flytte deler av forbruket fra det individuelle til det kollektive, kan man nyttiggjøre seg ressurser bedre. For å få en god infrastruktur for deling må det inn i boligprosjektene. På kort sikt må det i større grad legges til rette for slike løsninger. På lang sikt kan disse løsningene ha blitt allment tatt i bruk, og bidratt til holdningsendringer som er positive for at kommunen og Norge skal nå sine klimamål.

³ Regjeringen (2023). Rapport fra Klimautvalget, «Omstilling til lavutslipp - Veivalg for klimapolitikken mot 2050»

8 Vedlegg

8.2 Kunnskapsgrunnlag

I forbindelse med temaplanen er det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som innsatsområdene og strategiene bygger på. Kunnskapsgrunnlaget inneholder blant annet status og trender, utfordringsbildet, kommunens rolle og virkemidler, i tillegg til viktige temaer som bør hensyntas i boligpolitikken og samfunnsutviklingen generelt.

8.3 Oppsummering av høringsinnspill

Temaplanen har mottatt 21 innspill fra organisasjoner, næringsliv og privatpersoner i løpet av høringsperioden. I tillegg har det kommet innspill fra råd og utvalg til hørings-saken. Innspillene er sortert etter kategori på avsender.

Der det har foreligget lange innspill er disse oppsummert i tabellen under. Kortere innspill, og innspill fra råd og utvalg er gjengitt i sin helhet. Alle innspillene fra eksterne parter ligger vedlagt i fulltekst til saken, og er sortert alfabetisk.

8.4 Sammenstilling av mål, innsatsområder og strategier

Innsatsområde	Strategi	Delmål	Hovedmål
Gode og varierte boliger	Asker kommune skal jobbe for økt variasjon i boligtilbudet på eie og leiemarkedet, i alle nærområder	<i>Alle innbyggere har tilgang til tilfredsstillende og trygge boliger til en overkommelig pris.</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 legge til rette for økt bruk av ulike boformer og boligkjøpsmodeller		
	Asker kommune skal jobbe for universell utforming og tilrettelegging av nye boliger og gjennom oppgradering av eksisterende boliger på eie og leiemarkedet	<i>Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling.</i>	
	Asker kommune skal sikre kvalitet i fortettingen gjennom god stedstilpasning og styrking av eksisterende kvaliteter		
	Asker kommune skal vektlegge fellesarealer og møteplasser av høy kvalitet, inne og ute, i boligprosjekter		

	Asker kommune skal i samarbeid med næringslivet, tilrettelegge for bærekraftige løsninger ved bygging og oppgradering av boligen	<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>
	Asker kommune skal legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse		
	Asker kommune skal sikre et velfungerende kommunalt boligtilbud for de som trenger det	<i>Askersamfunnet har inkluderende lokalsamfunn der innbyggerne opplever tilhørighet og tar medansvar, uavhengig av kulturelle, sosiale og økonomiske forhold.</i>	<i>Askersamfunnet har virkemidler, partnerskap og samarbeid på tvers som sikrer en bærekraftig utvikling.</i>
Bærekraftige nabolag	Asker kommune skal jobbe for inkluderende og mangfoldige nabolag, og unngå opphopning av levekårsutfordringer	<i>Askersamfunnet har inkluderende lokalsamfunn der innbyggerne opplever tilhørighet og tar medansvar, uavhengig av kulturelle, sosiale og økonomiske forhold.</i>	<i>Askersamfunnet har virkemidler, partnerskap og samarbeid på tvers som sikrer en bærekraftig utvikling.</i>
	Asker kommune skal bruke medvirkning aktivt for å sikre gode boforhold og nabolag	<i>Askersamfunnet er et levende lokaldemokrati der innbyggere i alle aldre deltar gjennom inkluderende, medbestemmende og representative beslutningsprosesser.</i>	
	Asker kommune skal bygge bolig- og stedsutvikling på innsikt i lokale behov og bidra til å øke områdenes attraktivitet		
	Asker kommune skal bidra til delingsøkonomi ved å tilrettelegge for fellesarealer for deling og felles mobilitetsløsninger	<i>Askersamfunnet motvirker, reduserer og tilpasser seg konsekvensene av klimaendringer.</i>	
Samarbeid og utvikling	Asker kommune skal være pådriver og tilrettelegger for gode initiativ og prosjekter som bidrar til innovasjon i	<i>Askersamfunnet arbeider målrettet med innovasjon og digitalisering for å</i>	<i>Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy</i>

	boligutviklingen og for å nå de boligpolitiske målsetningene	<i>møte fremtidens utfordringer.</i>	<i>kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.</i>
	Asker kommune skal drive med kunnskapsbasert planlegging, blant annet gjennom samarbeid med forskningsmiljøer	<i>Frivilligheten, næringslivet, kommunen og andre aktører deltar i gjensidig forpliktende samarbeid for å oppnå en bærekraftig utvikling</i>	<i>Askersamfunnet har virkemidler, partnerskap og samarbeid på tvers som sikrer en bærekraftig utvikling</i>
	Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private og frivillige aktører, og ideelle organisasjoner for å dekke det fremtidige boligbehovet	<i>Frivilligheten, næringslivet, kommunen og andre aktører deltar i gjensidig forpliktende samarbeid for å oppnå en bærekraftig utvikling</i>	
Offensiv bruk av virkemidlene	Asker kommune skal jobbe aktivt for å få vedtatt endringer i regelverk og rammevilkår for å sikre boligsosiale hensyn og ulike sosiale boformer	<i>Alle innbyggere har tilgang til tilfredsstillende og trygge boliger til en overkommelig pris.</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 bruke handlingsrommet i kommuneplan og reguleringsplaner til å sikre bærekraftig boligutvikling		
	Asker kommune skal bruke gebyrregulativet for å stimulere til og støtte oppunder ønsket utvikling		
	Asker kommune skal jobbe for å bruke utbyggingsavtaler i alle større utviklingsprosjekter for å		

	oppnå bærekraftig boligutvikling		
	Asker kommune skal utlyse konkurranser om tilvisningsavtaler for å sikre behovet for profesjonelt drevne utleieboliger for vanskeligstilte og flyktninger		
	Asker kommune skal bruke av offentlige støtteordninger aktivt, blant annet Husbanken sine støtteordninger		
	Asker kommune skal benytte sine eierposisjoner aktivt for å oppnå vedtatte mål og strategier		

8.5 Definisjoner

Arkitektur: Arkitektur er en kunst og vitenskap som omhandler formgivning, planlegging og konstruksjon av bygninger og andre fysiske strukturer. Det er en bred disiplin som involverer alt fra estetisk design og funksjonalitet til tekniske aspekter som materialvalg og konstruksjonsteknikker. Arkitekter jobber med å skape rom som er både praktiske og estetisk tiltalende, samtidig som de tar hensyn til faktorer som bærekraft, kulturelle påvirkninger, og brukers behov og preferanser. Arkitektur kan omfatte alt fra bolighus og kontorbygninger til offentlige bygninger, landskapsdesign og urbanisme.

Bokvalitet: Helt kort kan man si at bokvalitet er egenskaper ved det å bo som tillegges verdi. Hva som tillegges verdi avhenger av individets preferanser, behov og livsfase, kulturelle normer og strømninger. Bokvalitet er boligkvaliteter som funksjonalitet, lys, luft, planløsning, utgang til uteareal. Det er også kvaliteter ved boligen og bomiljøet som bidrar til livskvalitet, slik som gode fellesarealer og møteplasser, trygghet og kontakt med naturen.

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.

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

Klimagassutslipp: Utslipp til luft av gasser som påvirker atmosfærens evne til å holde på varmen (drivhuseffekten) og dermed klodens klima.

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.

Levekårsutfordringer: Refererer til vanskeligheter eller hindringer som påvirker en persons generelle livssituasjon og velvære. Dette kan inkludere økonomiske, helsemessige, sosiale eller boligmessige problemer som påvirker livskvaliteten negativt.

Oppgradering: I den grad det ved rehabilitering av en bygning også gjennomføres eksplisitte tiltak for å forbedre bygningen, uten at det er snakk om en full renovering (eller hovedombygging), synes begrepet oppgradering å være mest dekkende. Oppgraderingen kan berøre alle bygningens komponenter og funksjoner, ikke nødvendigvis bare de energirelaterte.

Rehabilitering: Utbedring hvor det tas sikte på å istandsette til opprinnelig standard. Med "opprinnelig standard" menes at bygningen repareres med tanke på å yte en bygningsmessig funksjon tilsvarende den bygningen hadde som ny. Her kan det imidlertid brukes andre og mer moderne komponenter og materialer som har en annen ytelse enn de originale, og slik sett bidra til en viss endring/bedring i energiytelse eller andre kvaliteter ved bygget. Ved rehabilitering utføres det imidlertid ikke vesentlige tiltak med eksplisitt formål å bedre energiytelse eller andre kvaliteter ved bygningen. Rehabilitering knyttes til tiltak på bygningskroppen (primært klimaskallet). En rehabilitering kan også inkludere tiltak på varmesystem, ventilasjon og andre tekniske installasjoner. Begrepet rehabilitering brukes ikke på tiltak knyttet til tekniske anlegg uten at det også gjennomføres tiltak på bygningskroppen.

Sirkulær økonomi: Sirkulær økonomi er en økonomi som bidrar til at ressurser forblir i økonomien lengst mulig, også etter at et produkt ikke lenger brukes til sitt opprinnelige formål. Dette til forskjell fra en mer lineær «bruk og kast-økonomi» som forutsetter at ressurser er ubegrensede og lett håndterbare som avfall.

Transformasjon: Innenfor arkitekturen brukes ofte begrepet "transformasjon" når man snakker om å endre eller bruke gamle bygninger på nye måter. Dette kan innebære alt fra å gjenbruke deler av eksisterende bygninger til å totalt forandre hele strukturen. Folk kombinerer ofte denne tilnærmingen med andre metoder som restaurering, rehabilitering og tilbygg. Når man transformerer en bygning, kan resultatet bli arkitektur som enten skiller seg veldig ut med nye former og stiler, eller endringene kan være små og knapt synlige. En spesifikk tilnærming kalt "tilpasset ombruk" går ut på å ta vare på den gamle bygningen ved å velge en ny bruk som passer godt til bygningens karakter, uten å gjøre store strukturelle endringer.

Fordelen med tilpasset ombruk er at det gir fleksibilitet. Bygningen kan tilpasses forskjellige formål over tid, og man kan endre hvordan den brukes uten å rive den ned og bygge noe helt nytt. Dette ikke bare bevarer historien og karakteren til bygningen, men det er også bra for miljøet fordi man unngår å kaste bort ressurser på å rive og bygge opp igjen.

Universell utforming: Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes på en slik måte at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

Vanskeligstilte på boligmarkedet: Personer som på grunn av økonomiske, sosiale eller helsemessige årsaker har behov for hjelp til å skaffe eller beholde en bolig.



Asker
kommune

Kunnskapsgrunnlag- temaplan for bærekraftig

I forbindelse med temaplanen er det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som innsatsområdene og strategiene bygger på. Kunnskapsgrunnlaget inneholder blant annet status og trender, utfordringsbildet, kommunens rolle og virkemidler, i tillegg til viktige temaer som bør hensyntas i boligpolitikken og samfunnsutviklingen generelt.

Innhold i kunnskapsgrunnlaget

Innledning	4
Relevante lover og overordnede føringer.....	4
<i>Relevante lover</i>	<i>4</i>
<i>Nasjonale føringer</i>	<i>7</i>
<i>Regionale føringer</i>	<i>10</i>
<i>Lokale føringer.....</i>	<i>11</i>
Kommunens rolle og virkemidler i en helhetlig boligpolitikk.....	12
<i>Plan- og bygningsloven som virkemiddel</i>	<i>13</i>
<i>Utvikling og strategisk kjøp og salg av kommunens eiendom.....</i>	<i>15</i>
<i>Kommunens virkemidler for privatpersoner.....</i>	<i>17</i>
<i>Husbankens virkemidler</i>	<i>17</i>
<i>Politiske virkemidler.....</i>	<i>21</i>
Organisering av det boligpolitiske og administrative arbeidet i Asker kommune.....	21
<i>Virksomhetenes ansvarsområder.....</i>	<i>21</i>
<i>Politisk ansvar og organisering.....</i>	<i>22</i>
Utfordringsbildet i Asker kommune	23
Status og trender	23
<i>Befolkningen og husholdningene.....</i>	<i>23</i>
<i>Boligtilbud og boligbygging.....</i>	<i>31</i>
<i>Boligpriser.....</i>	<i>41</i>
<i>Økonomi og levekår i kommunen</i>	<i>47</i>
<i>Flytting og pendling.....</i>	<i>50</i>
Demografiske endringer - vi blir flere eldre.....	54
<i>Aldersvennlige boliger og nærmiljø</i>	<i>54</i>
<i>Den eldre befolkningens boligbehov og ønsker</i>	<i>55</i>
<i>Planlegging og tilrettelegging av bosituasjon</i>	<i>55</i>
<i>Asker kommunes helhetlige boligtrapp.....</i>	<i>56</i>
<i>En selvstendig alderdom – i et samfunnsperspektiv</i>	<i>57</i>
Konsekvenser for ulike grupper av høye boligpriser og et ensformig boligtilbud	58
<i>Førstegangskjøpere og innflyttere til kommunen</i>	<i>58</i>
<i>Vanskeligstilte på boligmarkedet</i>	<i>59</i>
<i>Personer med nedsatt funksjonsevne og boligmarkedet</i>	<i>62</i>
<i>Personer med psykiske helseutfordringer og/eller rusutfordringer og boligmarkedet.....</i>	<i>63</i>

<i>Innvandring, integrering og bolig</i>	63
Leiemarkedet	75
<i>Bokvalitet på leiemarkedet</i>	75
<i>Avgrensning mellom privatmarkedet og kommunale boliger</i>	77
Universell utforming og tilpasning av bolig	77
Hensynet til folkehelse og sosial bærekraft i boligutviklingen	78
<i>Folkehelse og planlegging</i>	78
<i>Stedsutvikling</i>	79
<i>Gode boliger, bomiljø og folkehelse</i>	85
<i>Medvirkning i planarbeid og stedsutvikling</i>	87
<i>Inkludering og mangfold</i>	91
<i>Alternative boliger og boformer</i>	91
Klima og miljøhensyn i boligutviklingen	94
<i>Å bo bærekraftig</i>	94
<i>Bærekraftig boligproduksjon</i>	97
Spørreundersøkelser gjennomført av eller for Asker kommune	102
<i>Sosiale boformer – av Kantar</i>	102
<i>Boforhold og boligbehov i Asker kommune – innbyggerpanelet</i>	102
<i>Klimavaner – av Kantar</i>	103
Kildeliste	104

Innledning

Boligpolitikk har en avgjørende betydning for samfunnsutviklingen. Målet med denne temaplanen er å utvikle en helhetlig og aktiv boligpolitikk som tar tak i dagens og fremtidens utfordringer. Denne politikken skal også bidra til inkluderende, bærekraftig og fremtidsrettet samfunnsutvikling. Dette kunnskapsgrunnlaget danner fundamentet for temaplanen.

Kommunens rolle i boligpolitikken går ut på å legge til rette for ønsket boligutvikling. Dette betyr å sikre et variert og godt boligtilbud som svarer til innbyggernes, samfunnets og næringslivets behov. Samtidig skal boligutviklingen bygge oppunder god stedsutvikling og skape trygge bo- og oppvekstmiljøer for barn og unge.

En vesentlig del av kommunens rolle er å finne balansen mellom økonomiske, sosiale og miljømessige hensyn gjennom planlegging, regulering og samarbeid med ulike aktører. Det er viktig å ha en god oversikt over hvilke utfordringer kommunen står ovenfor, ulike interessenter i boligpolitikken, og viktige temaer som boligpolitikken bør ta opp i seg, slik som sosial og miljømessig bærekraft. I tillegg er det essensielt å vite nok om kommunens boligtilbud og befolkning, slik at boligtilbudet i kommunen treffer fremtidens behov i størst mulig grad.

En helhetlig og inkluderende boligpolitikk må se alle de relevante sektorområdene i sammenheng, slik som kommunens rolle som plan- og arealmyndighet, helsesektorens investering i blant annet omsorgsboliger, folkehelsearbeidets rolle i blant annet arbeid for aldersvennlig stedsutvikling, boligsosiale virkemidler, og forvaltningen av kommunens eiendomsportefølje. Flere av disse områdene er ivare tatt av andre temaplaner, slik at det i oppfølgingen av temaplanene blir viktig å bygge ned siloene og jobbe godt på tvers.

De viktigste utfordringene Asker kommune står overfor når det kommer til boligutviklingen er at vi har veldig høye boligpriser, et ensformig boligtilbud dominert av eneboliger, og en aldrende befolkning. Den store utfordringen ligger i at det er en ubalanse mellom disse tre faktorene. Dette fører til at det er vanskelig å etablere seg i kommunen, og vanskelig for innbyggerne å tilpasse sin boligsituasjon etter endrede behov.

Relevante lover og overordnede føringer

Den kommunale boligpolitikken er underlagt en rekke nasjonale føringer og forventninger. De staker ut en felles retning for politikken i alle kommunene i Norge. Under er det vist til de føringene som i størst grad har innvirkning på Asker kommunes boligpolitikk.

Relevante lover

Plan- og bygningsloven

Lovens formål §1-1.

«Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.

Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene. For boliger skal prinsippet om universell utforming ivaretas gjennom krav til tilgjengelighet»¹.

Plan- og bygningsloven (pbl.) definerer mye av kommunens handlingsrom når det gjelder boligutvikling. Konkret gir pbl. kommunen muligheter til å påvirke boligsammensetningen hovedsakelig gjennom:

- Kommunalt oppkjøp
- Videre salg av eiendom
- Nybygging

(Se mer om pbl. sin betydning for boligutvikling i kapittelet «Plan- og bygningsloven som virkemiddel»).

Lov om kommunenes ansvar på det boligsosiale feltet

Den nye loven om kommunenes ansvar på det boligsosiale feltet trådte i kraft 1. juli 2023. Loven klargjør kommunenes ansvar for å bistå vanskeligstilte på boligmarkedet med varige botilbud. Loven skjerper kommunens plikt til å ha oversikt over behovet for ordinære og tilpassede boliger for vanskeligstilte på boligmarkedet. Med bakgrunn i dette behovet skal det utformes mål og strategier for det boligsosiale feltet i kommunens planstrategi og kommuneplan.

Formålet med loven er å forebygge boligsosiale utfordringer og å bidra til at vanskeligstilte på boligmarkedet skal få bistand til å skaffe seg, og beholde, en egnet bolig².

Lov om folkehelsearbeid

Folkehelseloven trådte i kraft i 2012. Den sier blant annet noe om kommunens, fylkeskommunens og statlige myndigheters ansvar i folkehelsearbeid.

¹ Plan og bygningsloven

² Kommunal- og distriktsdepartementet (2023). Lov om kommunenes ansvar på det boligsosiale feltet

Formålet med loven er å «bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse»³.

Om kommunens ansvar i kapittel 2 §4 står det blant annet at «kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen»³.

Kommunen plikter også å ha oversikt over helsetilstanden og påvirkningsfaktorer i kommunen, derunder kunnskap om faktorer og utviklingstrekk i miljø og lokalsamfunn som kan ha innvirkning på befolkningens helse.

FNs konvensjon om barnets rettigheter

FNs konvensjon om barnets rettigheter (barnekonvensjonen) er en internasjonal avtale om barns rettigheter. Barnekonvensjonen er også kalt barnas egen grunnlov. Konvensjonen gir alle barn og unge under 18 år rett til å ha en trygg og god oppvekst, uansett hvem de er og hvor de bor. Artikkel 12 og 13 stadfester barns rettighet til å bli hørt i saker som angår dem og retten til ytringsfrihet. Dette betyr blant annet at barn skal høres i kommunale plansaker som angår dem.

Klimaloven

Klimaloven trådte i kraft i 2018.

Klimalovens formål jf. § 1:

- Loven skal fremme gjennomføring av Norges klimamål som ledd i omstilling til et lavutslippssamfunn i Norge i 2050.
- Loven skal fremme åpenhet og offentlig debatt om status, retning og framdrift i dette arbeidet.
- Loven skal ikke være til hinder for at klimamål fastsatt i eller i medhold av denne lov kan gjennomføres felles med EU.

HVA ER ET LAVUTSLIPPSSAMFUNN?
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 12. desember 2015 artikkel 2 nr. 1 bokstav a.

³ Helse- og omsorgsdepartementet (2011). Lov om folkehelsearbeid

Lovens §3 omtaler klimamålet for 2030. Der står det at klimagassutslippene i 2030 skal reduseres med minst 50 prosent og opp mot 55 prosent fra utslippsnivået i referanseåret 1990.

Dette henger sammen med klimaloven §4 hvor Norge har lovfestet målet om lavutslippssamfunn i 2050. Det betyr 90-95 prosent utslippsreduksjoner sammenlignet med 1990. Det er kun staten som er underlagt loven, men lovens formål gir retningslinjer til kommunene.

Nasjonale føringer

Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken - Alle trenger et trygt hjem

Kommunal- og distriktsdepartementet publiserte i 2020 den nye strategien for den sosiale boligpolitikken. Den skal gjelde fra 2021-2024. Strategien legger føringer for boligpolitikken i Norge. De overordnede målene i strategien er:

- Mål 1 – flere skal kunne eie egen bolig
- Mål 2 – leie skal være et trygt alternativ
- Mål 3 – sosial bærekraft i boligpolitikken
- Mål 4 – tydelige roller, og nødvendig kunnskap og kompetanse

Meld. St. 13 (2023-2024) Bustadmeldinga — Ein heilskapleg og aktiv bustadpolitikk for heile landet

Den nye boligmeldingen er utarbeidet av Kommunal- og distriktsdepartementet og ble publisert 15. mars 2024. Meldingen legger vekt på at flere skal ha mulighet til å eie egen bolig og at det skal legges ned mer innsats, spesielt fra Husbanken, for at de som ikke har mulighet til å skaffe seg eller beholde egen bolig skal få støtte til dette. Meldingen har fire innsatsområder:

- Innsatsområde 1: Flere skal kunne eie egen bolig
- Innsatsområde 2: Leiemarkedet skal være trygg og forutsigbar
- Innsatsområde 3: Ta vare på boligene vi har, og bygge de vi trenger
- Innsatsområde 4: Forsterket innsats for de som ikke selv klarer å skaffe seg og beholde en egnet bolig

Meld. St. 24 (2022–2023) Fellesskap og meistring — Bu trygt heime

Den nye eldreformen er utarbeidet av Helse- og omsorgsdepartementet og publisert i juni 2023. Reformen skal bidra til et mer aldersvennlig samfunn. Under er det vist til funn som viser at flere eldre kan leve aktive liv lenger og oppleve trygghet ved å bo i eget hjem. Reformen inneholder fire innsatsområder:

- Innsatsområde 1: Levende lokalsamfunn
- Innsatsområde 2: Boligtilpasning og planlegging
- Innsatsområde 3: Kompetente og myndiggjorte medarbeidere
- Innsatsområde 4: Trygghet for brukere og støtte til pårørende

Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga — Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar

Helse- og omsorgsdepartementet lanserte i 2023 en ny folkehelsemelding som er regjeringens strategi for å utjevne helseforskjeller. Den legger blant annet vekt på boligen og nabolagets betydning for god folkehelse.

Meld. St. 28 (2022–2023) Gode bysamfunn med små skilnader

Stortingsmeldingen «Gode bysamfunn med små skilnader» samler regjeringens politikk for å redusere sosiale og geografiske skillelinjer og fremme velferd i norske byer og nabolag. Tiltak for å styrke planlegging, boligpolitikk, og nærmiljø er vektlagt for at befolkninga kan leve gode liv.

Meld. St. 16 (2019-2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold

Stortingsmeldingen tar for seg utfordringene samfunnet står ovenfor som har sammenheng med kulturmiljøforvaltningen. Det fremheves at et mer bærekraftig og klimavennlig samfunn krever endret kurs, også i kulturmiljøpolitikken. Et viktig poeng i meldingen er at det er helt nødvendig å se forvaltningen av kulturmiljø i sammenheng med, og som en integrert del av den øvrige klima- og miljøforvaltningen. Begrepet kulturmiljø omfatter både kulturmiljø og kulturminner.

Regjeringen legger frem tre nye nasjonale mål for kulturmiljøpolitikken og spesielt to av dem er relevante for denne planen:

- Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging
- Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk

(les mer om kulturmiljø og relevante dokumenter i kapittelet «Klima- og miljøhensyn i boligpolitikken»)

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Hvert fjerde år legger regjeringen fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Dette er lovfestet i plan- og bygningsloven §3-5 og §6-1. Disse forventningene skal følges

opp i fylkeskommunene og kommunenes planstrategier og planer. Forventningene skal også legges til grunn av statlige styresmakter når de medvirker i planleggingen.

Hensikten med dokumentet er «å etablere et felles grunnlag for fylkeskommunene, kommunene og statlige myndigheter, slik at planprosessene blir effektive og målrettet og at unødige innsigelser unngås»⁴.

Det forventes blant annet av kommunene at de skal

- legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i kommunene i tråd med lokale og regionale behov. Boligbyggingen bør bidra til gode og varierte boligtilbud og bomiljøer for alle
- legge til rette for boligtilbud for vanskeligstilte i ulike deler av kommunen, der eieretablering for vanskeligstilte vektlegges
- legge til rette for at eldre som ønsker det kan bli boende lenger i egen bolig. Kommunene ser utviklingen i helse- og omsorgstjenester i sammenheng med boligplanlegging og kommunens langsiktige økonomi
- bidra til gode rammebetingelser for privat næringsliv og frivillig sektor
- bidra til verdiskapning, nødvendig omstilling av økonomien, sikre bosetting i hele landet, redusere klimagassutslipp og tilpasse oss et klima i endring, ivareta natur, viktige friluftsområder og kulturmiljø, effektivisere energibruken, tilby likeverdige tjenester, håndtere demografiske endringer, motvirke mangel på kompetanse og arbeidskraft og sikre gode, likestilte og trygge lokalsamfunn
- gi bidrag til at oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.

Veileder barn og unge i plan og byggesak – Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2021

I 2021 publiserte Kommunal og moderniseringsdepartementet en veileder for hvordan barn og unge skal ivaretas i all planlegging og bygging. Involvering av barn og unge er lovfestet i flere lover. Norges grunnlov, FNs barnekonvensjon og plan- og bygningsloven er eksempler på lover der barn og unges interesser er lovfestet.

⁴ Regjeringen (2023). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Veilederen viser hvordan spesielt plan- og bygningsloven kan bidra til å sikre og skape gode oppvekstsvilkår for barn og unge.

Veilederen inneholder rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

Regionale føringer

Regional planstrategi – Viken fylkeskommune

Den regionale planstrategien til Viken fylkeskommune er den sentrale prosessen for utforming av nye mål og strategier for vikensamfunnet og Viken fylkeskommune. Planstrategien er det viktigste politiske styringsverktøyet for samfunnsutviklingen, og bestemmer hvilke regionale planer som skal utarbeides. Siden Viken fylkeskommune er vedtatt oppløst vil det ikke bli utarbeidet noen regionale planer for Viken, men planstrategien vil være et viktig grunnarbeid for de regionale planene som skal utarbeides for de nye fylkene når de er etablert.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015

I 2008 påla Stortinget Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en felles regional plan for areal og transport. Planens betydning for boligutvikling finnes blant annet i den første arealstrategien i planen som påpeker at man ønsker å «Konsentrere hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser til prioriterte vekstområder». Strategien som handler om å «utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet» går nærmere inn på temaene bokvalitet og boligtilbud.

Planen har tre hovedmål, og to av disse er spesielt relevant for denne temaplanen:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.

Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030

I 2016 vedtok Fylkestinget regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv som skal vare for perioden 2016-2030. Planens visjon er «Aktiv i Akershus hele livet». Planens tre likestilte mål – for aktivitet, for areal og anlegg, og for kunnskap og kompetanse - skal bidra til at Akershus er en ledende region innen fysisk aktivitet i 2030. Planens betydning for boligutvikling er i hovedsak knyttet til mål om å minske avstander mellom bolig og forskjellige tjenester, servicetilbud, områder for rekreasjon osv. Det er også lagt vekt på å øke tilgjengeligheten (gjennom tiltak som bedrer fremkommelighet, men også skilting og merking av ferdselsårer) til slike tjenester og områder for eldre og barn i forhold til sitt bosted.

Utviklingstrekk for Akershussamfunnet, utfordringer og muligheter for fysisk aktivitet, aktiv forflytning, idrett og friluftsliv er også beskrevet i denne planen.

Statsforvalteren i Oslo og Viken – Forventningsbrev 2024

Statsforvalteren i Oslo og Viken publiserte 1. februar et forventningsbrev til kommunene som skal gjelde for 2024. Kapittel «Kommunal arealplanlegging 2024» er mest relevant for dette kunnskapsgrunnlaget. I dette kapittelet er det et punkt som tar for seg folkehelse og boligsosiale hensyn. Her er det fokus på viktige tiltak som kan redusere levekårsutfordringer og konsentrasjon av innbyggere med lave inntekter. Blant disse nevnes sikring av variasjon i boligtilbud innad i boområder og å utjevne forskjeller mellom boområder.

Å tenke nytt rundt boformer, boligløsninger og utformingen av omgivelser og lokalmiljø, i tillegg til å sikre at de boligene som allerede er bygd skal fungere godt, er også et sentralt poeng under dette punktet.

Lokale føringer

Kommuneplanen

Kommuneplanen er kommunens overordnede, helhetlige styringsverktøy, og inneholder to deler; en samfunnsdel og en arealdel. Samfunnsdelen legger føringer for samfunnsutvikling og tjenester, og arealdelen fastsetter arealutviklingen, vekst og vern i kommunen.

Kommuneplanen har bygget et sett med mål og strategier som er knyttet til FNs bærekraftsmål. For eksempel har Asker som mål at «Askersamfunnet har bærekraftige og samordnede bolig-, areal- og transportløsninger som tilrettelegger for smart samfunnsutvikling» og at «Alle innbyggere har tilgang til tilfredsstillende og trygge boliger til en overkommelig pris».

Temaplanene er underlagt kommuneplanens samfunnsdel og skal bygge videre på de målene og strategiene som er vedtatt i planen.

Som en del av arealdelen har det blitt laget et boligbyggeprogram. Denne viser hvor mange, og hvor det er forventet at det blir bygget boliger i kommunen i årene fremover. Boligbyggeprogrammet henger sammen med ønsket og forventet befolkningsvekst i årene som kommer.

Temaplaner

Flere av temaplanene som Asker kommune har vedtatt er relevante for temaplan for en bærekraftig boligutvikling. Disse er spesielt relevante:

- Temaplan eiendom
- Temaplan leve hele livet – i et aldersvennlig Asker
- Temaplan på lik linje – nedsatt funksjonsevne
- Temaplan mestre hele livet – psykisk helse og rus

- Temaplan næring
- Temaplan handling mot klimaendringer

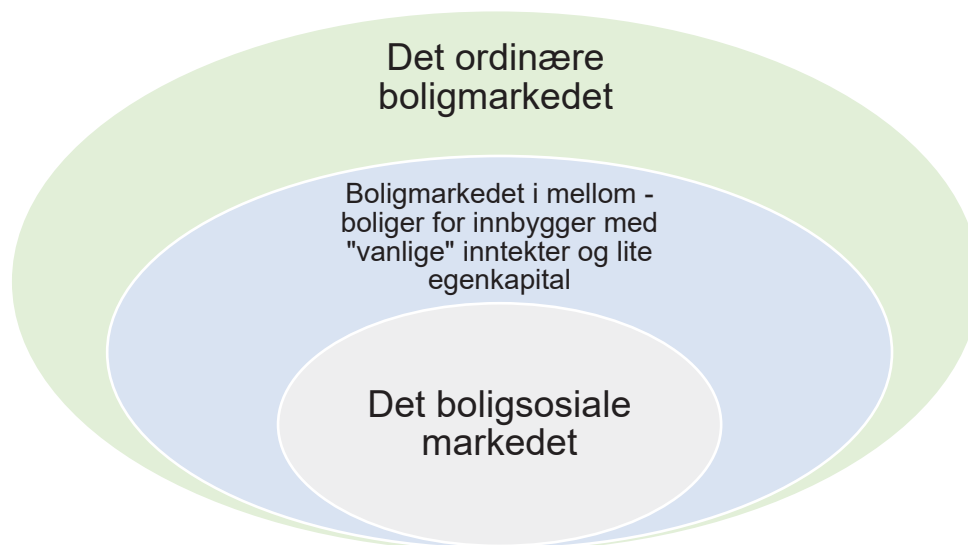
Kommunens rolle og virkemidler i en helhetlig boligpolitikk

Kommuner har ulike roller i boligpolitikken og boligutviklingen. Disse innebærer rollen som:

- Premissgiver: gjennom utarbeidelsen av overordnede planer som kommuneplanen, temaplaner og reguleringsplaner
- Tilrettelegger: gjennom reguleringsplaner og overordnede strategiske utredninger som eksempelvis identifisering av velegnede områder for ulike type boliger. Tilrettelegging av behovsanalyser, boligbyggeprogram basert på demografiske trender og endringer i befolkningssammensetningen på kommunenivå og lokalområdenivå.
- Pådriver og innovatør: Kommunen kan inngå i samarbeid med eksterne aktører og drive frem prosesser og tiltak. I den forbindelse kan kommunen bidra til innovasjon ved å støtte nytenking og samskaping rundt utfordringer kommunen står i
- Aktør: kommunen er en aktør på boligmarkedet, blant annet gjennom sin portefølje av kommunale boliger, og som grunneier

I sine ulike roller har kommunen et sett virkemidler de kan benytte seg av direkte, eller indirekte gjennom samarbeid med andre aktører.

FIGUR 1 ILLUSTRASJON AV BOLIGMARKEDENE, TILPASSET FRA AGENDA KAUPANG



Figuren over viser de ulike delene av boligmarkedet. I Norge er det et privat ansvar å skaffe seg bolig. Boligpolitikken skal derfor styre utviklingen gjennom plan- og byggeprosesser som bidrar til et velfungerende boligmarked og et godt boligtilbud i kommunen.

På grunn av de høye boligprisene har det vokst frem en stor gruppe som sliter med å komme seg inn på boligmarkedet. Mange i denne gruppen kvalifiserer ikke til støtte i det boligsosiale markedet, men har nytte av andre grep for å sikre seg en egnet bolig, slik som boligkjøpsmodellen deleie og leie til eie.

Det boligsosiale markedet skal ivareta de vanskeligstilte på boligmarkedet, gjennom blant annet kommunale boliger. Kommunen har et lovpålagt ansvar for denne gruppen.

Les mer om avgrensningen mellom private og kommunale boliger under kapittelet «Leiemarkedet».

Plan- og bygningsloven som virkemiddel

EVA-plan: vurdering av om plan- og bygningsloven fungerer etter hensikt

EVA-PLAN er en forskningsbasert evaluering av plan- og bygningsloven, altså loven for hvordan vi planlegger og bygger i Norge. Prosjektet ble finansiert av Norges forskningsråd i perioden 2014 - 2018. Evalueringen forsøkte å svare på to spørsmål: fungerer plan- og bygningsloven etter intensjonene? Og, er plan og bygningsloven en lov for vår tid?

I 2008 ble loven endret, og den viktigste endringen gikk ut på å sikre at bærekraftig utvikling ble fremhevet i de nye hovedformålene med loven. Fokuset på konsekvenser for fremtidige generasjoner ble også vektet i større grad.

EVA-PLAN studerte spesielt hvordan kommuner kan bruke loven til å påvirke hva slags boliger som blir bygget. De fant ut at kommunene har ganske mye makt når det gjelder å påvirke hvilke typer boliger som blir bygget, hvor og for hvem.

Men det er også noen ting som loven ikke gir kommunene rett til å bestemme. For eksempel kan de ikke bestemme hvordan boligene skal finansieres, eller om de skal organiseres som sameier eller borettslag. De kan heller ikke tvinge utbyggere til å ha en viss andel av boligene som leieboliger, eller bestemme hva prisene skal være.

I EVA-plan blir kommunens samlede handlingsrom vurdert, og den konkluderer med at virkemidlene ikke er nok. En spørreundersøkelse viste at både folk som jobber med planlegging og ordførere mener at loven ikke hjelper nok når det gjelder å skape gode og bærekraftige lokalsamfunn.

En annen konklusjon av EVA-plan er at «Loven sikrer i for liten grad virkemidler til at kommunene kan gjennomføre boligsosiale mål og ambisjoner». Evalueringen kom med forslag til hvordan dette kan forbedres. Blant annet foreslo de å innføre noe som kalles «disposisjonsform» som et nytt reguleringsformål. De foreslo også å gi kommunene mer frihet til å blande forskjellige typer formål i områder, slik at byutviklingen kan bli mer kompakt og tilpasses bedre til lokalsamfunnets behov.

Plan- og bygningsloven kan endres etter behov og utfordringer samfunnet står ovenfor. Det er en rekke andre nyere forslag om endringer i tillegg til anbefalingene fra EVA-plan. For eksempel la kommunal- og distriktsdepartementet «Forslag til endringer i plan- og bygningsloven og kart- og planforskriften» ut på høring i april 2024 med en høringsfrist i august samme år. De foreslår blant annet at kommunene i arealplaner kan gi planbestemmelser om

- at det i et utbyggingsområde skal benyttes borettslag som organisasjonsform,
- at en andel av boligene skal være utleieboliger, herunder utleieboliger spesifisert som kommunalt disponerte eller eide boliger,
- at en andel boliger skal tilbys med nye boligkjøpsmodeller med markedsbaserte betingelser som leie-til-eie og/eller deleie.

Kommuneplanen og reguleringsplaner

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel peker ut retning for utviklingen i kommunen i årene som følger. Arealdelen bestemmer arealbruken i kommunen og inneholder bestemmelser for utbygging. Arealdelen er dermed et politisk og administrativt verktøy som kan brukes for å påvirke boligprisene, hvilke typer boliger som bygges, hvor store boligene skal være og hvor de skal ligge.

For eksempel kan kommunen avsette areal og tilrettelegge for økt boligbygging, som kan redusere prispresset generelt i kommunen ved at flere boliger kommer på markedet. Bestemmelsene kan også si noe om parkeringsnorm ved bygging av bolig, krav til utomhusareal, byggehøyder og utnyttelsesgrad på tomten.

Gebyrregulativet

Gebyrregulativet kan utforskes som virkemiddel for å motivere utbyggere til å ta sosialt bærekraftige valg. Et prosjekt som har positivt miljø eller samfunnseffekt eller bidrar til å løse samfunnsutfordringer kan dra fordeler fra gebyrregulativet og prioritet i saksbehandling.

Utbyggingsavtaler

Plan- og bygningslovens §17 definerer en utbyggingsavtale som en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område.

Utbyggingsavtaler kan benyttes for å stimulere til gjennomføring av en plan, blant annet gjennom avtale om kostnadsfordeling og innfrielse av rekkefølgekrav, som

veier og parker. Dette vil være spesielt aktuelt i større områdeutviklingsprosjekt, hvor det er tyngre rekkefølgekrav og flere grunneiere/utbyggere. Utbyggingsavtaler kan også brukes for å sikre boligsosiale hensyn i et prosjekt, og for å sikre at kommunen får kjøpe en andel boliger til markedspris.

En utbyggingsavtale er en frivillig avtale og kommunen kan ikke kreve at utbygger inngår avtale.

Utbyggingsavtalen er basert på kommunens forutsigbarhetsvedtak.

Utbyggingsavtalen kan inneholde boligpolitiske tiltak. Dette gjelder:

- Fordeling av boligtyper og leilighetsstørrelser og sikring av minstestørrelser.
- Krav til utforming som går lenger enn det som kan vedtas i plan (livsløpsstandard, krav til universell utforming, tilpasning til ulike brukergrupper, krav til kvalitet).
- Forkjøpsrett for en andel av boligene til markedspris (kommunen eller andre).

Urbant jordskifte

I stedet for å inngå avtaler om utbygging, kan man vurdere å benytte Jordskifteretten sin myndighet til å gjennomføre det som kalles «urbant jordskifte». Dette går ut på at Jordskifteretten hjelper grunneiere og utbyggere i et område med å fordele verdien av områdets areal på en rettferdig måte. Hver av partene får sin andel av den økonomiske gevinsten som følger av endringene i områdets planer, uavhengig av om deres eiendom faktisk skal brukes til utbygging eller andre formål. De individuelle eiendommenes potensial og begrensninger for utbygging blir vurdert uavhengig av reguleringsformål. Partene kan motta ulike andeler av områdets samlede verdi basert på hvor stor økonomisk verdi hver enkelt eiendom har i forbindelse med områdets utvikling.

Utvikling og strategisk kjøp og salg av kommunens eiendom

Asker kommune har et relativt stort handlingsrom med sine grunneierinteresser og tilgjengelige områder for boligbygging, både i knutepunktene og i mindre sentrale områder. Asker kommune kan gjøre strategiske oppkjøp og salg av eiendommer av varierende størrelse, alt fra små tomtesnipper til større områder for eiendomsutvikling. Dette er nærmere omtalt i Temaplan Eiendom.

Mer om kommunens handlingsrom som grunneier:

- Kommunen kan på egen grunn være byggherre og oppføre ønskede boligtyper og deretter leie ut disse eller selge dem med prisklausulering
- Kommunen kan klargjøre og ferdigstille tomter og utlyse prosjektkonkurranse for bygging og videresalg. Vinneren av konkurransen får ansvaret og risiko for bygging og salg.

- I slike prosjektkonkurranser kan det stilles ulike vilkår, både til boligens fysiske utforming, eiermessige og organisatoriske forhold, prisklausulering ved videresalg, og til kjøperne som for eksempel alder.
- Kommunen har som et organisatorisk virkemiddel mulighet til å opprette et kommunalt tomte- eller utbyggingsselskap.

Statens rolle er også nevnt i denne sammenhengen. I oppdrag fra Kommunal- og distriktsdepartementet har Henning Larsen, Rambøll Management Consulting og Samfunnsøkonomisk Analyse samarbeidet om å lage rapporten «Utredning om kommunalt handlingsrom og virkemidler i boligbyggemarkedet»⁵.

EKSEMPLER PÅ BRUK AV KOMMUNALE VIRKEMIDLER I ASKER KOMMUNE

Åmotåsen:

På Åmotåsen ble 40% av boligene tilbudt til en lavere pris enn markedspris. Denne andelen var øremerket førstegangsetablerere. For med informasjon, søk opp saken i kommunens innsynsløsning. Saksnr. 22/1402

Gullhellinga:

På Gullhella har det gjennom Stiftelsen Ungdomsboliger i Asker og Asker boligbyggerlag blitt bygget ungdomsboliger. Boligene er øremerket ungdom. For med informasjon, søk opp saken i kommunens innsynsløsning. Saksnr. 20/931

Høn:

På Høn skal minst 20 prosent av boligene tilpasses spesielt for mennesker med ulike funksjonsnedsettelse og prosjektet skal utvikles med en rekke sosiale tilleggsfunksjoner. For med informasjon, søk opp saken i kommunens innsynsløsning. Saksnr. 20/37033

⁵ Rapporten ble gitt ut i november 2023, og kommer med noen overordnede anbefalinger til alle landets kommuner, i tillegg til noen konkrete forslag til tiltak som skal bidra til at kommunen «får en styrket rolle i å utjevne sosiale og geografiske forskjeller i boligmarkedet. Et av hovedtiltakene retter seg direkte mot statens rolle: «Statlig finansiering til kommunale tomtekjøp».

Kommunens virkemidler for privatpersoner

I henhold til Asker kommunes innsatstrapp og boligtrapp (se figur under kapittel: «Asker kommunes helhetlige boligtrapp») er det et uttalt mål å øke innsatsen på de laveste nivåene i trappen. Asker kommune har ulike virkemidler for å forebygge bostedsløshet og tjenester til hjemmeboende slik at de kan bo lengre i eget hjem. Mer om dette under «konsekvenser for ulike grupper av høye boligpriser og et ensformig boligtilbud».

Tjenester til hjemmeboende er blant annet tjenester som hjemmesykepleie, praktisk bistand, ambulante tjenester (fra Virksomhet psykisk helse og ruslidelser og tjenester til personer med nedsatt funksjonsevne), ergoterapi/fysioterapi og velferdsteknologi.

Kommunale utleieboliger og bolighjelpen

Kommunale utleieboliger tildeles etter en kommunal forskrift og er forbeholdt vanskeligstilte på boligmarkedet. Bolighjelpen er etablert for å bistå innbyggere som av ulike grunner trenger hjelp til å finne bolig på det private leiemarkedet. Bolighjelpen bidrar med råd og veiledning i forhold til søkeprosess, hvordan man presenterer seg selv i forhold til mulige utleiende (bolig-cv) og tips for hvordan man selger seg inn på en visning.

NAV har plikt til å yte bistand til de som ikke har tak over hodet (bostedsløse) og vurdere sosialhjelp til boutgifter.

Kommunal utpekingsrett til bolig

I tillegg til kommunale utleieboliger har kommunen utpekingsrett i flere borettslag, totalt 144 boliger. Disse borettslagene ble stiftet av kommunen i hovedsak på 1990- og 2000-tallet med støtte fra Husbanken. Målet var å kunne tilby rimelige boliger til utvalgte grupper av vanskeligstilte med behov for tilrettelagte boliger. Boligene selges til fastpris etter gjeldende vedtekter, og kommunen utpeker den som skal få tilsagn på kjøp av boligen. Målgruppen er personer som på grunn av alder, funksjonsnedsettelse eller sykdom har behov for en tilrettelagt bolig.

Husbankens virkemidler

Husbankens virkemidler for kommunen og private virksomheter

Støtteordninger rettet mot kommunen og private virksomheter, som utbyggere:

- Lån eller tilskudd til utleieboliger
- Grunnlån
- Investeringsstilskudd
- Kompetansetilskudd- bærekraftig bolig- og byggkvalitet
- Tilvisnings- og tildelingsavtaler

Lån til utleieboliger: Husbanken kan gi lån til kommuner som skal bygge, kjøpe eller bygge om andre bygg til boliger for utleie. Boligene skal være for personer og familier som ikke har mulighet å skaffe seg en tilfredsstillende bolig på egen hånd eller beholde boligen de har.

Grunnlån gis til forbrukere, borettslag, kommuner, selskaper og andre aktører. Grunnlånet retter seg mot å oppgradere eller bygge boliger med høy kvalitet. Blant annet kan private aktører få lån til å bygge eller oppgradere miljøvennlige boliger, eller til boliger med livsløpsstandard⁶.

Investeringstilskudd gis til kommuner for å fornye og øke tilbudet av heldøgns omsorgsplasser i sykehjem og omsorgsboliger. Heldøgns omsorgstilbud har tre hovedmålgrupper, personer med psykisk helse og/eller rusutfordringer, personer med funksjonsnedsettelse og eldre⁷.

Lån til utleieboliger gis til private aktører, og skal bidra til at vanskeligstilte på boligmarkedet får et tilfredsstillende sted å bo. Boligene skal ha god standard og funksjonalitet, og lokalisering skal passe til beboernes behov. Dersom en privat virksomhet skal låne for å bygge utleieboliger for vanskeligstilte, må eierne inngå en langsiktig tilvisningsavtale med kommunen.

Privatpersoner, eiendomsaktører og kommunen kan også søke om lån fra Husbanken til å bygge eller oppgradere bolig, forutsatt at boligen(e) innfrir kvalitetskriteriene innenfor miljøvennlige løsninger eller tilgjengelighet. Lån til boligkvalitet er et sentralt økonomisk virkemiddel fra Husbanken som skal bidra til en mer tilgjengelig og miljøvennlig boligmasse.

Frivillige og private aktører, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og kommuner, kan søke om tilskudd til å utvikle nye metoder, konsept og løsninger i det boligsosiale arbeidet. Tilskuddet skal også stimulere til kunnskapsutvikling, nytenking og innovasjon i møte med demografiske, økonomiske og sosiale utfordringer⁸.

Tilvisningsavtaler er et samarbeid mellom private aktører, staten ved Husbanken og kommunen. De private aktørene kan søke om finansiering via Husbanken, og det inngås avtale med kommunen om tildelingsrett til 40 prosent av boligene i 20 år. Boligene er beregnet til personer som er økonomisk vanskeligstilte, og boligene skal være av god kvalitet i trygge bomiljøer. For kommunen kan bruk av tilvisningsavtaler være et godt supplement til kommunens egne kommunale boliger og bidra til at flere vanskeligstilte sikres en egnet bolig.

Tildelingsavtaler er for husstander med ulik grad av behov for oppfølging fra kommunen. Utleier kan både få lån fra Husbanken og tilskudd til utleieboliger. Alle boligene i et slikt prosjekt må være for vanskeligstilte på boligmarkedet. Avtalen gir kommunen tildelingsrett til boligene i 30 år.

⁶ Husbanken (2022). Veileder for lån fra Husbanken (www.husbanken.no)

⁷ Husbanken (2023). Lån og tilskudd for kommuner (www.husbanken.no)

⁸ Husbanken (2023). Veileder for tilskudd til boligtiltak (www.husbanken.no)

Husbankens virkemidler for privatpersoner

Virkemidler rettet mot innbyggere:

- Startlån
- Bostøtte
- Tilskudd til etablering i egen bolig
- Tilskudd til tilpasning

Startlån skal bidra til at personer med langvarige boligfinansieringsproblemer kan kjøpe seg en egnet bolig og beholde den. Kommunen låner inn startlånmidler fra Husbanken for videre utlån til personer som oppfyller krav knyttet til formålet med startlånet. Det er basert på den enkeltes økonomi og posisjon på boligmarkedet. Startlån skal være et tilbud om boligfinansiering til husstander som ikke får lån i ordinære kredittinstitusjoner, verken nå eller i løpet av de nærmeste årene^{9,10}.

Bostøtte er en statlig støtteordning for de som har lave inntekter og høye boutgifter. Det er en egen bostøttelov som regulerer tilskuddsordningen. Formålet med bostøtten er å sikre personer med lave inntekter og høye boutgifter, en egnet bolig^{11,12}.

Tilskudd til etablering i egen bolig kan gis av kommunen der startlån alene ikke er tilstrekkelig. Barnefamilier og andre i en økonomisk vanskelig situasjon med lav og/eller usikker inntekt kan få tilbud om tilskudd. Personer som står i fare for å miste boligen gjennom tvangssalg kan også få tilskudd til å refinansiere lånet, slik at de kan beholde boligen sin.

Tilskudd til tilpasning av bolig er et tilskudd som ble overført fra Husbanken til kommunerammen i 2020. Husstander, enkeltpersoner og eldre med nedsatt funksjonsevne som har behov for å tilpasse boligen sin for å kunne bli boende i boligen over tid, kan søke kommunen om tilskudd til tilpassing.

HUSBANKENS NYE RAMMER

I den nye «Bustadmeldinga» for 2024 legger regjeringen blant annet frem en plan som handler om å gjenreise og fornye Husbanken¹³. Eierlinja står fast, og startlånordningen nevnes som det viktigste boligpolitiske virkemidlet for at flere skal

⁹ Husbanken (2023). Veileder startlån (www.husbanken.no)

¹⁰ Det er få rimelige 2-roms boliger i Asker med en pris som en enslig startlånsøker har mulighet til å finansiere, og flere enslige får forlenget finansieringsbevisene i flere omganger før de eventuelt får kjøpt bolig. I 2023 ble det utbetalt 60 startlån, hvorav 49 til kjøp av bolig. Av disse 49 lånene til kjøp fikk 13 også utbetalt tilskudd. 36 var barnefamilier og 13 enslige. 3 bodde i kommunal bolig og alle var barnefamilier. Den ene familien (i kommunal bolig) fikk også utbetalt tilskudd.

¹¹ Husbanken (2022). Lov, forskrifter og retningslinjer for bostøtte (www.husbanken.no)

¹² I 2023 var det 1764 husstander som mottok bostøtte i Asker. Rundt 600 av disse var barnefamilier. Av alle husstander som mottok bostøtte i Asker i 2023 eide kun 138 husholdninger sin egen bolig (Hentet fra Husbankens statistikkbank).

¹³ Kommunal- og distriktsdepartementet (2024). Meld. St. 13 – Bustadmeldinga

kunne eie egen bolig. Regjeringen har økt Husbankens lånerammer og vil prøve ut låneordningen til nye målgrupper.

Regjeringen foreslår at det nye samfunnsoppdraget til Husbanken skal være «å førebyggje at folk blir vanskelegstilte på bustadmarknaden, bidra til at fleire kan skaffe seg og behalde ein eigna bustad og støtte kommunane i deira bustadpolitiske arbeid»¹³.

I arbeidet med å gjenreise og fornye Husbanken vil førsteprioriteten fremdeles være å hjelpe vanskelegstilte på boligmarkedet. Regjeringen vil derimot også at Husbanken i større grad støtter opp om det helhetlige boligpolitiske arbeidet i kommunene. For kommuner som Asker, som har et stort press i boligmarkedet, kan et slikt helhetlig boligpolitisk arbeid handle om hvordan man fremmer mangfold og inkludering i nye byggeprosjekt. Regjeringen ønsker også å bidra til å utvikle nye boligmodeller.

Et annet punkt i «Bustadmeldinga» er et økt fokus på leiemarkedet. Regjeringen ønsker at flere utleieprosjekter skal få lån, og foreslår å endre husbanklån til utleieboliger slik at den blir mer treffsikker.

Nedenfor er en tabell som viser Husbankens tabell for helhetlig virkemiddelbruk¹⁴.

TABELL 1 HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK

		Helhetlig virkemiddelbruk					Husbanken	
FORUT-SETNINGER		ORGANISERING OG FORANKRING		OVERSIKT OVER BEHOV		BOLIGSOSIALE HENSYN I PLAN OG DISTRIKTPOLITISKE HENSYN I PLAN		
INNSATS-OMRÅDER	Fremskaffe utleieboliger			Bygge nye eierboliger	Kjøpe bolig	Beholde, oppgradere og tilpasse bolig	Omsorgsbygg	
STRATEGI	Kommunen 1. kjøper boliger 2. bygger nye boliger	Samarbeid med private utbyggere/utleiare	Formidle bolig i det private utleie-markedet	Utbygger bygger boliger for salg eller privatpersoner bygger i egen regi	Bistå vanskelig-stilte med å kjøpe bolig. Leie til eie Eie først	Bistå personer til å bli boende i eid eller leid bolig	Oppgradere/tilpasse eksisterende boliger og gjøre boliger tilgjengelige	Bygging og utbedring av sykehjem, omsorgsboliger og dagaktivitetscenter
HUSBANKENS VIRKEMIDLER	Lån til utleieboliger Bostøtte til leietakere Faglig støtte	Lån til utleieboliger Bostøtte til leietakere Faglig støtte	Bostøtte Faglig støtte	Lån til boligkvalitet: - Livsøpnbolig - Miljøvennlig bolig Faglig støtte	Startlån Bostøtte Investeringsstilskudd Faglig støtte	Startlån til refinansiering (eid bolig) Bostøtte Faglig støtte	Lån til boligkval.: oppgradering Tilskudd til energitiltak Startlån (eid bolig) Faglig støtte	Investeringsstilskudd Tilskudd til energitiltak Bostøtte Faglig støtte
KOMMUNENS VIRKEMIDLER	Strategi for anskaffelser MVA-komp. Kommunen kan eie inntil 30% i borettslag og min. 10% i sameier Kommunal forkjøpsrett (komm. kjøper) Utbyggingsavtaler Selge/kjøpe tomt Reguleringsplan	Strategisk boligpolitikk Tilvisningsavtale Tiddelingsavtale Innleie Selge tomt Feste bort tomt	Øk. rådgivning Veiledning Bo-oppfølgning Garanti for depositum eller kontantdep. Øk. sosialhjelp Kommunal bostøtte	Selge kommunal tomt Feste bort kommunal tomt Rask saks-behandling	Øk. rådgivning Veiledning og oppfølging Kommunal forkjøpsrett (leietakere kjøper) Salg/kjøp av tomt Opprette BRL Tilskudd til etablering	Øk. rådgivning Tilskudd til etablering Veiledning Bo-oppfølgning Tjenester i bolig Øk. sosialhjelp	Øk. rådgivning Tilskudd til prosjektering og utredning: tilpasning Tilskudd til tilpasning Byggeteknikk rådgivning	Salg/kjøp av tomt MVA-komp. Reguleringsplan Utbyggingsavtaler

¹⁴ Husbanken

Politiske virkemidler

De politiske virkemidlene handler ofte om tilrettelegging gjennom prioritering av kommunal infrastruktur og kapasitet på infrastruktur som et styringsverktøy i boligpolitikken, både for å begrense utbygging, prioritere områder for boligutbygging og tilrettelegge for forsert utbygging.

- Det mest brukte kommunale virkemidlet er knyttet til rekkefølgebestemmelser på skolekapasitet.
- Kommunen kan gjennom tydelige politiske signaler ved politiske vedtak og uttalelser avklare ønsket utbygging, utbyggingstakt og liknende, som igjen kan gi utviklere og utbyggere større forutsigbarhet.
- Kommunen kan også tilrettelegge på andre måter som ved rask og smidig saksbehandling.

Organisering av det boligpolitiske og administrative arbeidet i Asker kommune

Bolig er et veldig bredt tema som berører ulike arbeidsoppgaver og ansvar i administrasjonen. Her følger en oversikt over hvordan administrasjonen i Asker kommune jobber med bolig, og hvilke deler som ivaretas av de ulike virksomhetene.

Virksomhetenes ansvarsområder

Tjenesteområde samfunnsutvikling

Tjenesteområde samfunnsutvikling har det overordnede ansvaret for bærekraftig samfunns-, areal- og transportutvikling. Dette utøves gjennom arbeidet med planstrategien og kommuneplanen, som danner grunnlag for prioriteringene i de årlige økonomiplanene og handlingsprogrammene.

Samfunnsutvikling har et særlig ansvar for å innarbeide bærekraftsmålene i samfunnsplanleggingen. Tjenesteområdets arbeidsområde omfatter kommunens areal- og transportplanlegging, langsiktig arealbruk, steds- og sentrumsutvikling, bolig- og næringsutvikling, kulturminner, grønnstruktur og sjøområder. Dette ivaretas blant annet gjennom plan- og reguleringsprosesser, byggesaksbehandling, delesak, oppmåling og seksjonering.

Tjenesteområde velferd

Tjenesteområde velferd omfatter kommunale helse-, sosial- og omsorgstjenester til innbyggere over 18 år. Dette inkluderer habiliterings- og rehabiliteringstjenester, allmennlegetjenester, hjemmebaserte tjenester, psykisk helse- og rustjenester, tjenester til personer med funksjonsnedsettelse, heldøgnsomsorg, NAV og Velferdsforvaltningen. Under velferdsforvaltningen ligger bolig og økonomiavdelingen som saksbehandler og tildeler kommunale boliger og har oversikt over behov for boliger til vanskeligstilte. Til denne avdelingen ligger også

Bolighjelpen (rettet mot det private markedet) i tillegg til forvaltning av Husbankens virkemidler som bostøtte og startlån og gir økonomisk veiledning til personer med utfordringer i forhold til privatøkonomi. Videre hadde tjenesteområde velferd og eiendom et samarbeidsprosjekt som gir råd og veiledning til enkeltpersoner om boligtilpasning. Velferd har også en rekke oppgaver og initiativ knyttet til bolig rettet mot ulike målgrupper.

Tjenesteområdet samfunnstjenester

Tjenesteområde samfunnstjenester har ansvaret for kommunale bygg og eiendommer, vei, vann og avløp, overvann, flomveier og dammer, samt brann- og redningstjenesten. I dette ligger også ansvaret for den kommunale boligmassen og strategisk kjøp og salg av boliger og bygg til kommunal bruk.

Tjenesteområde oppvekst

Tjenesteområde Oppvekst består av tre programområder. Disse er barnehage, grunnskole og barn, familie og inkludering. Programområde barn, familie og inkludering omfatter blant annet barneverntjenesten, avlastnings- og omsorgstjenester for barn og unge, pedagogisk psykologisk tjeneste, helsetjenester, voksenopplæring og tjenester for flyktninger. Oppvekst administrerer boliger for enslige mindreårige flyktninger.

Arbeid på tvers

Administrasjonen har opprettet et strategisk boligteam. Dette er et tverrfaglig team med representanter fra virksomhetene samfunnsutvikling, velferd og eiendom. Målet med det strategiske boligteamet er å bidra til at boligpolitiske problemstillinger løses på en helhetlig måte gjennom forankring og tverrfaglig samarbeid mellom aktuelle enheter i kommunen.

I tillegg foregår det løpende samarbeid mellom tjenesteområder og virksomheter i det operative arbeidet for å utvikle og skaffe kommunens målgruppe egnede boliger.

Politisk ansvar og organisering

Kommunestyret

Kommunestyret vedtar strategiske planer, blant annet temaplan for en bærekraftig boligutvikling.

Formannskapet

Formannskapet er høringsinstans for temaplan for en bærekraftig boligutvikling.

Utfordringsbildet i Asker kommune

Asker kommune har en ubalanse i boligtilbudet, sett mot behovet i befolkningen. Over 80 prosent av boligene i Asker er familieboliger, mens omtrent 40 prosent av husholdningene i kommunen er barnefamilier. Samtidig synker antallet personer per husholdning, noe som bidrar til ytterligere skjevhet mellom boligtilbudet og behovet i befolkningen.

Vi blir flere eldre i Asker. I årene som kommer vil andelen og antallet eldre i befolkningen øke. Eldre som bor i store boliger som ikke egner seg for alderdommen, kan streve med å opprettholde selvstendigheten i hverdagen. Samtidig tar de opp typiske familieboliger som er mer egnet for barnefamiliene.

Boligprisene i Asker er høye. Dette kan føre til at mange har problemer med å finne passende boliger som passer innenfor deres økonomiske rammer. Arbeidsgivere kan også møte hindringer når de prøver å rekruttere arbeidskraft, spesielt hvis ansatte ikke finner passende bosteder i nærheten av arbeidsstedet.

Asker kommune preges av en spredt bebyggelse. Villateppet som kulturlandskap har kvaliteter som kommunen ønsker å bevare¹⁵. Den spredte bebyggelsen skaper samtidig utfordringer med infrastruktur og tjenester, kollektivtransport og lange reiseavstander for innbyggerne.

Videre i kunnskapsgrunnlaget skisseres viktige temaer knyttet til de ulike utfordringene Asker kommune står i når det kommer til boligtilbud, endringer i befolkningssammensetningen og de høye boligprisene. Les mer om utfordringsbildet og hvordan Asker kommune skal møte utfordringene, i temaplanen.

Status og trender

Dette kapitlet viser statistikk over dagens bolig- og befolkningsstatus, i tillegg til trender som påvirker boligutviklingen i Asker.

Befolkningen og husholdningene

Boligutviklingen i Asker kommune er knyttet opp mot dagens og fremtidens befolkning. Hvem som bor i Asker i dag og hvem som kommer til å bo i kommunen fremover, er grunnlaget for hvor og hvilke boliger som bygges.

HVA ER DEMOGRAFI?

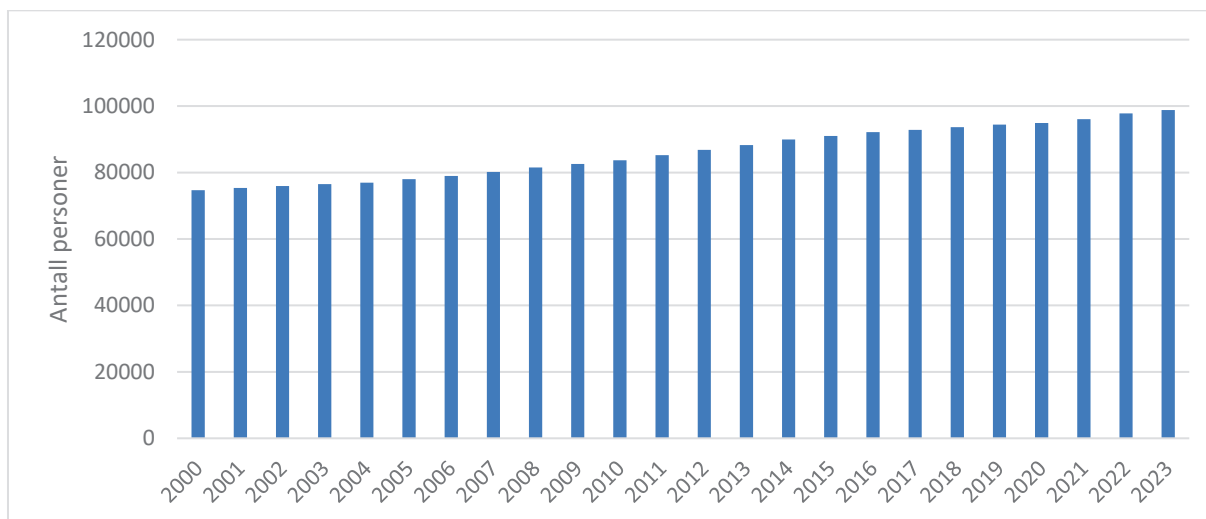
Demografi er en befolkningsbeskrivelse som hovedsakelig tar for seg fordeling av kjønn og alder innenfor et område.

¹⁵ Se kommuneplanens arealdel

Befolkningsvekst

Figuren under viser befolkningsveksten i Asker kommune fra 2000-2023.

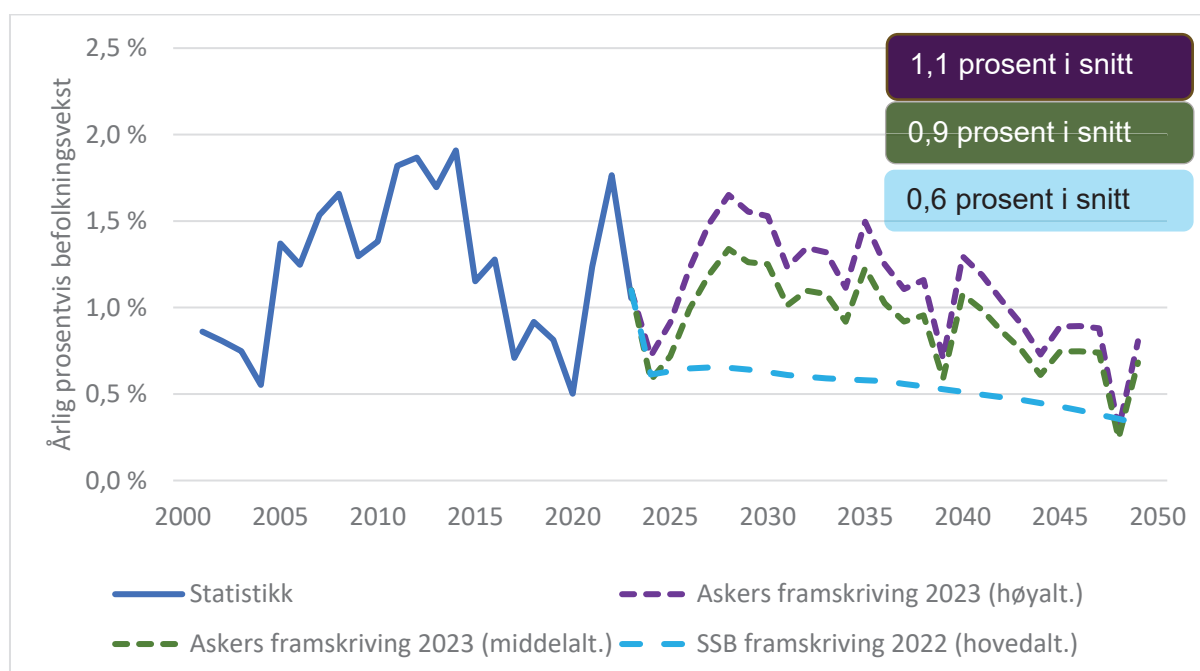
FIGUR 2 BEFOLKNINGSVEKST I ASKER KOMMUNE 2000-2023



Befolkningen i Asker kommune har økt fra litt over 70 000 til nesten 100 000 personer i perioden 2000-2023. Den største veksten fra et år til et annet var mellom 2021 og 2022.

Figuren under viser årlig prosentvis befolkningsvekst siden 2000, og ulike framskrivninger mot 2049. De stiplede linjene viser Asker kommunes egne framskrivninger og SSBs framskrivning (hovedalternativet).

FIGUR 3 ÅRLIG PROSENTVIS BEFOLKNINGSVEKST. STATISTIKK OG FRAMSKRIVING 2000-2049.¹⁶



Høyalternativet i kommunens egen framskrivning forutsetter en årlig boligproduksjon på 660 boliger i snitt, og middelalternativet 530 boliger. SSBs framskrivning legger til grunn andre forutsetninger enn boligproduksjon, i hovedsak makroøkonomiske trender og historiske data.

Siden 2000 har Asker hatt en årlig prosentvis befolkningsvekst i snitt på 1,2 prosent. I Askers høyalternativ vil årlig befolkningsvekst for perioden 2023-49 være 1,1 prosent i snitt. For Askers middelalternativ er den 0,9 prosent, og for SSBs hovedalternativ vil den være 0,5 prosent. Som figuren viser tok alle framskrivningene feil i startåret 2022, noe som vitner om at framskrivninger ikke er noen fasit, men beste mulige antakelse.

I årene fra 2007 til 2013 økte befolkningen mye på grunn av arbeidsinnvandring fra Øst-Europa. Deretter har veksten vært noe lavere fram mot 2021. De siste par årene har det vært høy boligproduksjon, som følge av større områdeutviklingsprosjekter som blant annet Vestre Billingstad og Høn/ Landås. Dette har ført til høyere befolkningsvekst. Størrelsen på ferdigregulerte boligprosjekter antyder en høy boligproduksjon og befolkningsvekst også framover. Samtidig er det flere økonomiske faktorer som allerede demper tempoet i veksten. Hvordan dette vil påvirke boligproduksjonen på sikt i Asker kommune er usikkert.

Befolkningsutvikling i lokalområdene

Internt i kommunen har det vært relativt store forskjeller mellom lokalområdene i befolkningsveksten. Tabellen nedenfor viser befolkningsutviklingen i de 11

¹⁶ Asker kommune (2022). Årlig prosentvis befolkningsvekst

lokalområdene i Asker i perioden 2000-2023, og framskrevet prosentvis endring fra 2023 til 2050.

TABELL 2 FOLKEMENGDE 2000 – 2023 – 2050 ETTER LOKALOMRÅDE¹⁷

Lokalområde	2000-2023 (prosentvis endring)	2023 (ant. Personer)	2023-2050 (framskrevet prosentvis endring)
01 Nesøya	40 %	4736	4 %
02 Holmen	47 %	14515	20 %
03 Sentrum	24 %	30902	17 %
04 Vollen	48 %	5484	27 %
05 Heggedal	59 %	6201	15 %
06 Dikemark	10 %	4536	59 %
07 Slemmestad	30 %	9387	41 %
08 Røyken	41 %	5486	39 %
09 Spikkestad	32 %	4640	28 %
10 Sætre	47 %	8764	43 %
11 Tofte	0 %	4102	37 %

Befolkningsveksten i antall personer har vært størst i Sentrum og Holmen, men størst prosentvis økning har vært i Heggedal (51 prosent), Vollen og Sætre (begge omtrent 47 prosent). For Tofte har befolkningen gått ned med 12 personer i perioden. Det tilsvarer en prosentvis endring på -0,3 prosent. I tabellen er prosentene rundet av til hele tall og derfor står Tofte med 0 prosent.

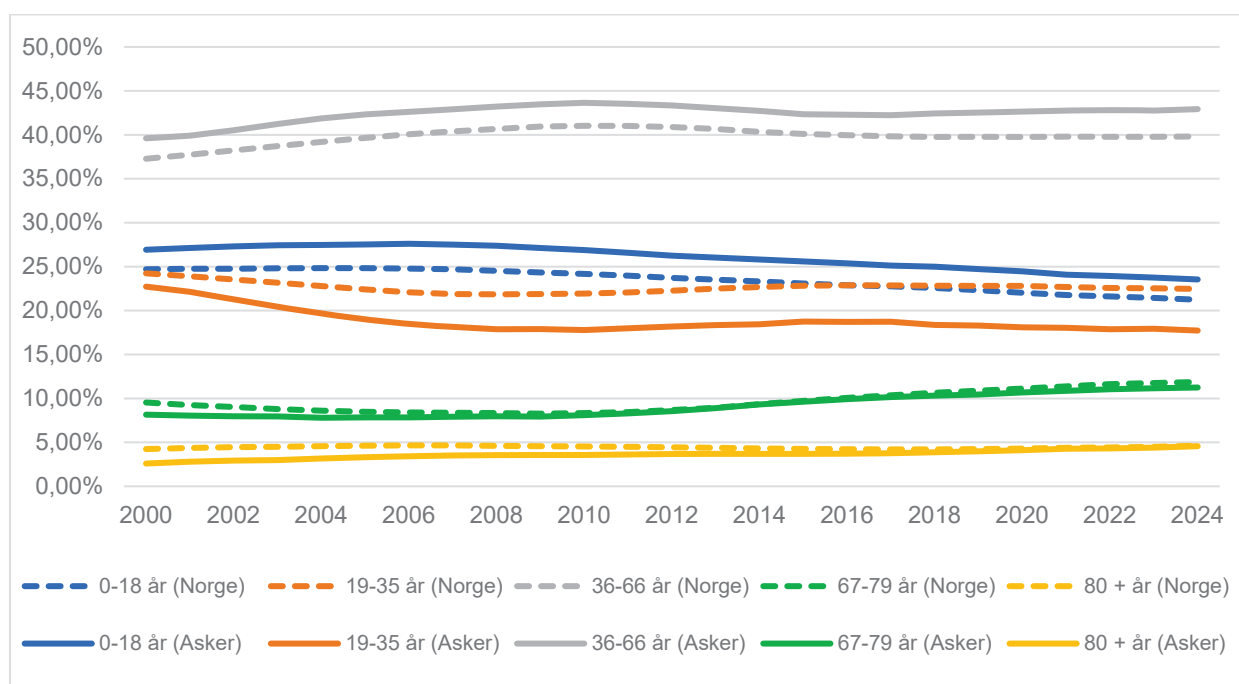
Framskrevet prosentvis endring i perioden 2023-2050 er lavere for nesten alle lokalområdene sett i forhold til perioden 2000-2023. Det er kun Tofte, Dikemark og Slemmestad som har høyere anslått prosentvis endring frem til 2050 sammenlignet med den prosentvise endringen i disse lokalområdene mellom 2000-2023.

Alderssammensetning

Figuren nedenfor viser befolkningsvekst i Asker kommune sammenlignet med Norge (stiplede linjer) fra 2000 - 2024, etter aldersgruppe.

¹⁷ Asker kommune (2023). Folkemengde i perioden 2000-2023, etter lokalområde

FIGUR 4 ALDERSFORDELINGEN AV BEFOLKNINGEN I ASKER OG NORGE 2000-2024.¹⁸



De siste 20 årene har det vært størst økning i antall personer i aldersgruppen 36-66 år i Asker. I prosentandel er aldersgruppen 80+ år økt mer i Asker sammenlignet med Norge. Utviklingen av prosentandelen i de ulike aldersgruppene er relativt like for Asker sammenlignet med Norge. Den største forskjellen er i aldersgruppe 19-35 år hvor Asker har en andel på nesten 18 prosent (2024) og Norge har rundt 22,5 prosent. For aldersgruppene 19-35 år, 67-79 år og 80+ år har Norge noe større andel enn Asker.

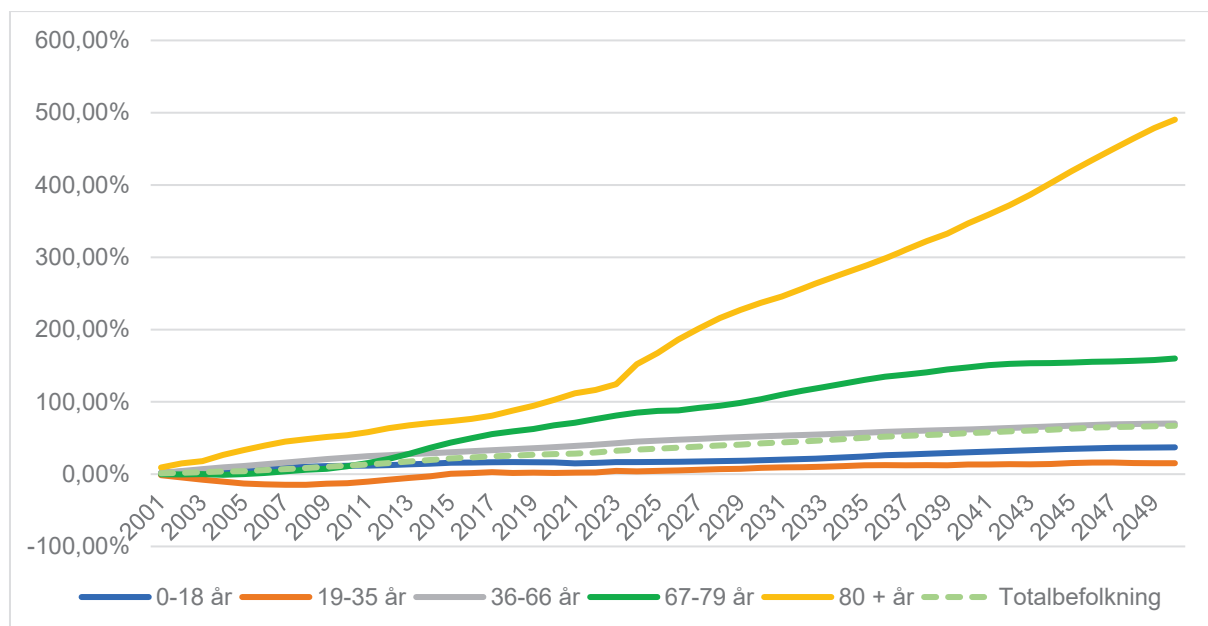
I de nærmeste tiårene vil den demografiske sammensetningen i Norge endres betydelig. Det blir flere eldre totalt sett, andelen eldre i befolkningen øker og det blir flere av de eldste eldre. Dette kan man også se i befolkningsframskrivingene for Asker.

I framskrivingene forventer man høyest økning i antall personer som er over 67 år frem til 2050 i Asker kommune. Figuren under viser prosentvis endring for fem forskjellige aldersgrupper i perioden 2000-2050.¹⁹, i tillegg til totalbefolkningens utvikling (stiplet linje).

¹⁸ SSB (2023). Tabell 07459: Befolkning, etter region, kjønn, alder, statistikkvariabel og år

¹⁹ KOMPAS (2022). Befolkningsframskriving i prosent for Asker kommune

FIGUR 5 BEFOLKNINGSFRAMSKRIVING I PROSENT FOR ASKER KOMMUNE 2000-2050, ETTER ALDERSGRUPPER



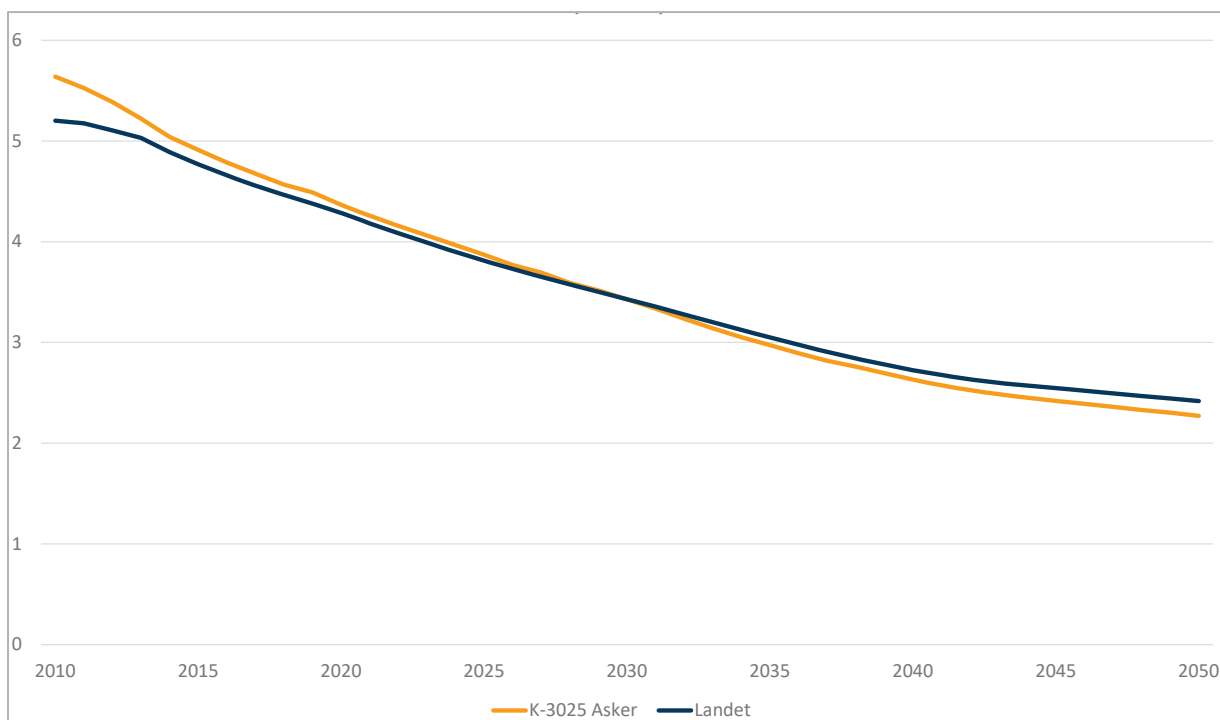
Ut ifra denne befolkningsframskrivingen er det tydelig at det vil bli mange flere over 80+ år i fremtiden. Dette har konsekvenser for aldersbæreevnen.

Aldersbæreevne

Aldersbæreevnen beskriver forholdet mellom den yrkesaktive befolkningen og den eldre delen av befolkningen. I 2000 var det 4,7 personer i yrkesaktiv alder per eldre. I 2030 vil dette etter prognosen være redusert til 3,3 og i 2050 til 2,5²⁰. Når aldersbæreevnen er høy er det flere skattebetalere som betaler kostnadene for pleie- og omsorgstjenester for eldre. Når aldersbæreevnen er lav er det til sammenligning færre skattebetalere som betaler for de samme tjenestene. Under kan man se utviklingen av aldersbæreevnen fram til 2050.

²⁰ Kompas (2022). Kommunale data - Beregning av arbeidsføre per eldre

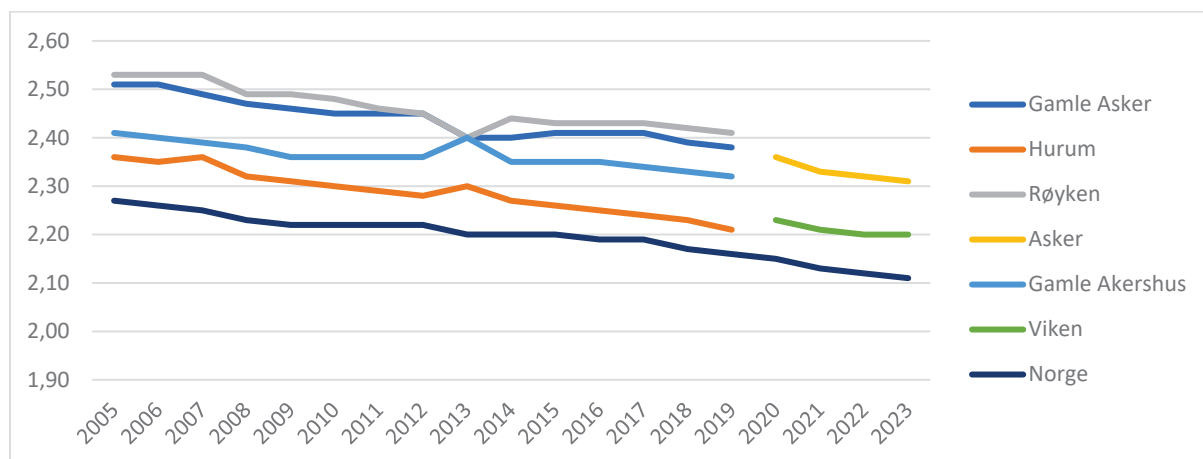
FIGUR 6 ALDERSBÆREEVNEN, ANTALL PERSONER I YRKESAKTIV ALDER (16-66 ÅR) MOT ANTALL ELDRE (67+ ÅR. ASKER OG HELE LANDET, FRA 2010 FREMSKREVET TIL 2050.²¹



Husholdningssammensetningen

En annen faktor som påvirker boligmarkedet, er husholdningssammensetningen. Figuren under viser utviklingen av antall personer per privathusholdning siden 2005 i Asker.

FIGUR 7 PERSONER PER PRIVATHUSHOLDNING FOR PERIODEN 2005-2023²²



²¹ Agenda Kaupang (2022). Rapport helhetlig boligtrapp i Asker

²² SSB (2023) Tabell 09747: Privathusholdninger, personer i privathusholdninger og personer per privathusholdning

Husholdningene blir stadig mindre i Norge, og selv om Asker har større husholdninger i snitt enn landet og fylket, så er trenden like nedadgående som nasjonalt. Faktorer som påvirker tallene er at flere bor alene, og at det fødes færre barn per familie. Tabellen nedenfor viser utviklingen for husholdningstyper.

(alternativ tekst)

Husholdningene blir stadig mindre i Norge, og selv om Gamle Asker, Røyken og Asker har større husholdninger i snitt enn landet og fylket, så er trenden like nedadgående som nasjonalt. Hurum hadde færrest personer per husholdning av kommunene og fylket før sammenslåing, men hadde allikevel et høyere snitt enn det nasjonale nivået. Tabellen nedenfor viser utviklingen for husholdningstyper.

TABELL 3 HUSHOLDNINGSTYPER I 2005 OG 2023, ASKER, NYE AKERSHUS OG NORGE²³

	2005	2023
Aleneboende		
Asker	30 %	33 %
Nye Akershus	31 %	35 %
Norge	38 %	41 %
Familier uten hjemmeboende barn		
Asker	24 %	28 %
Nye Akershus	24 %	27 %
Norge	23 %	28 %
Familier med barn 0-17 år		
Asker	36 %	30 %
Nye Akershus	35 %	29 %
Norge	30 %	24 %
Familier med hjemmeboende barn over 17 år		
Asker	10 %	9 %
Nye Akershus	9 %	8 %
Norge	9 %	7 %

Statistikken for husholdningstyper i Asker viser at gruppen «familier uten hjemmeboende barn» har økt fra 24 til 28 prosent siden 2005. Familier med barn under 18 år har hatt en nedgang fra 36 prosent, og utgjør i dag 30 prosent av Askers husholdninger. Andelen for aleneboende har økt med 3 prosentpoeng i Asker.

Sammenlignet med Nye Akershus og landet har Asker lavere andel aleneboende, og høyere andel familier med barn under og over 17 år. Nye Akershus referer til nytt fylke av 2024 og er sammenslått tidsserie fra gamle Akershus fylke og Viken fylke.

²³ SSB (2022) Tabell 06070: Privathusholdninger, etter husholdningstype

TABELL 4 ANDELEN ELDERE I PRIVATHUSHOLDNINGER SOM BOR ALENE, ASKER, NYE AKERSHUS OG NORGE. 2005 OG 2023.²⁴

	2005	2023
67-79 år		
Asker	27 %	25 %
Nye Akershus	30 %	27 %
Norge	33 %	29 %
80 år eller eldre		
Asker	52 %	45 %
Nye Akershus	55 %	48 %
Norge	59 %	51 %

Andelen eldre som bor alene i Asker har sunket siden 2005, både i aldersgruppen 67-79 år og 80 år eller eldre. Dette følger utviklingen i nasjonale tall, hvor 29 prosent mellom 67-79 år i dag bor alene, og 51 prosent i gruppen 80 år eller eldre. Noe av forklaringen kan være at forventet levealder for menn har økt.

For Nye Akershus bor noen færre eldre personer alene enn for landet generelt. Og for Asker er det en lavere andel som bor alene sammenlignet med Nye Akershus.

Personer som bor på institusjon med felleleshusholdning er ikke med i tallene.

Boligtilbud og boligbygging

Demografiske endringer i kommunen vil påvirke boligtilbud og etterspørsel i årene fremover. En aldrende befolkning i stadig mindre husholdninger har for eksempel andre behov enn barnefamilier. Som planmyndighet er det kommunens rolle å legge til rette for passende boligbygging i årene fremover. Dagens boligtilbud er et resultat av trender som strekker seg mange tiår tilbake.

Boligtilbud – antall boliger

I perioden fra 2000 til 2023 har det vært en betydelig vekst i antall boliger i Asker kommune. Tall fra 2023 viser en økning på 11551 nye boliger i denne perioden²⁵. Det tilsvarer cirka 28 prosent av totalt antall boliger i Asker i 2023. Denne utviklingen har ført til at det er rundt 41 400 boliger i Asker i dag²⁶.

²⁴ SSB (2022) Tabell 06844: Personer 67 år og over i privathusholdninger, etter alder og antall personer i husholdningen

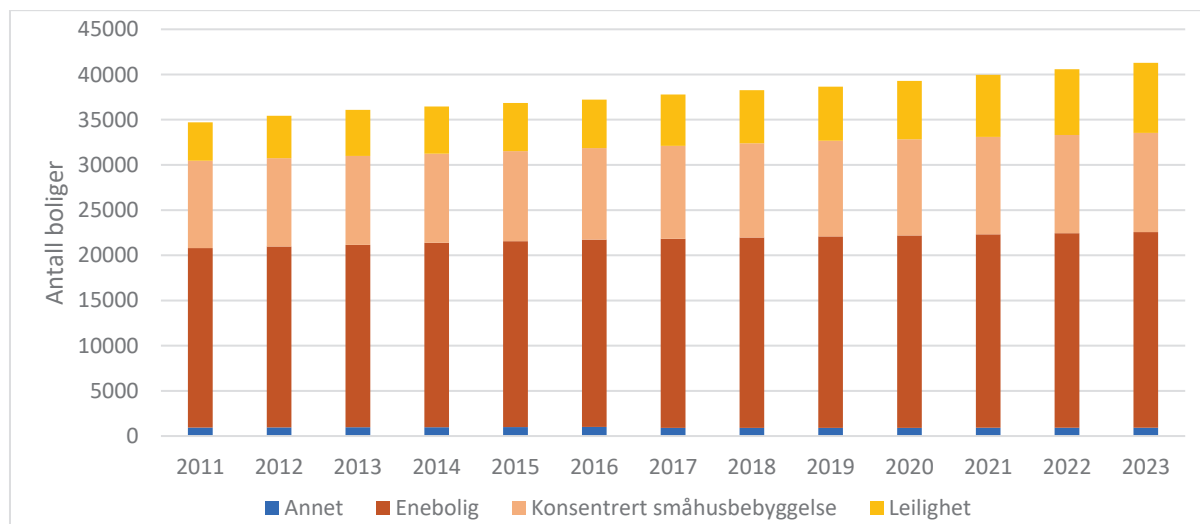
²⁵ Kompas (2023). Endring i antall boliger i Asker fra 2000-2023, etter boligtype

²⁶ SSB (2022). Tabell 06265: Boliger, etter statistikkvariabel, region, bygningstype og år

Boligsammensetning

Figuren under viser denne utviklingen av antall boliger etter boligtype for hele Asker.

FIGUR 8 ENDRING I ANTALL BOLIGER I ASKER FRA 2011-2023, ETTER BOLIGTYPE²⁵



Leilighet er den eneste boligtypen hvor prosentandelen av totalt antall boliger har økt hvis man sammenligner tall fra 2011 og 2023. Boligtypene «småhus» og «eneboliger» utgjør begge en lavere prosentandel av total boligmengde i 2023 sammenlignet med 2011. Kategorien «Annet» er i hovedsak det som faller utenfor de vanligste boligtypene. Det er for eksempel sykehjem og boliger med tjenester. Det gjelder for alle figurene i dette kapittelet med kategori «Annet».

Statistikk fra SSB kategoriserer boligtypene litt annerledes, og den lar seg dermed ikke sammenligne med statistikken i de forrige figurene (dataene i alle fremstillingene hentes fra matrikkelen, men SSB kategoriserer boligtypene ulikt i statistikkbanken og i dataene som leveres kommunene på lavere geografisk nivå).

I statistikken fra statistikkbanken er 21 prosent av boligmengden blokkleiligheter. Til sammenligning har Bærum 37 prosent blokkleiligheter, Drammen har 31 og Oslo 72 prosent. For Viken er andelen 22 og for Norge 25 prosent.

Småhusbebyggelse utgjør 24 prosent i Asker, mot 30 i Bærum, 28 i Drammen og 15 i Oslo. For Viken er andelen 25 og for Norge 21 prosent.

Eneboligene utgjør 53 prosent i Asker, mot 29 i Bærum, 37 i Drammen og 8 prosent i Oslo. For Viken og Norge er andelen 48 prosent.

TABELL 5 BOLIGSAMMENSETNINGEN I ASKER, BÆRUM, OSLO OG DRAMMEN.²⁷

	2010	2023
Enebolig		
Drammen	16534	17858
Bærum	15160	15896
Asker	19349	21515
Oslo	25783	27845
Tomannsbolig		
Drammen	6292	6653
Bærum	6983	7254
Asker	3417	3928
Oslo	19078	21353
Rekkehus, kjedehus og andre småhus		
Drammen	5773	6482
Bærum	8640	9178
Asker	5200	5903
Oslo	29759	31432
Boligblokk		
Drammen	11717	14645
Bærum	14494	20210
Asker	4813	8325
Oslo	224518	251327

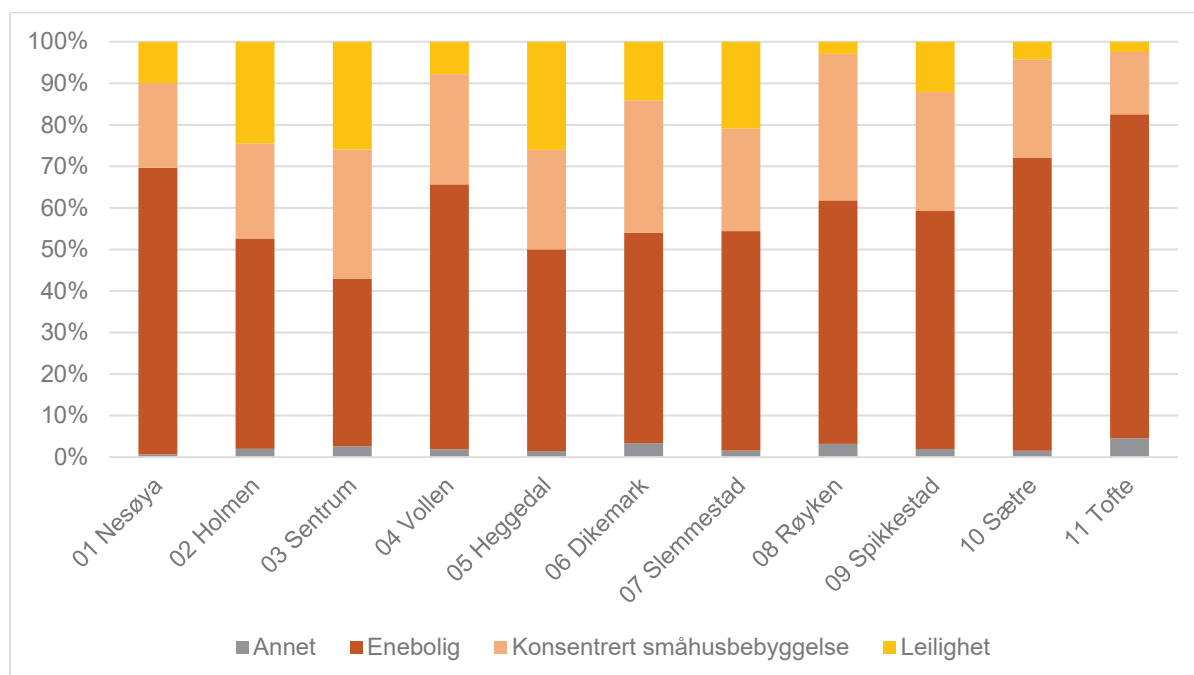
Tabellen over viser fordeling av boliger etter boligtypene enebolig; tomannsbolig; rekkehus, kjedehus og andre småhus; og boligblokk. Figuren sammenligner Drammen, Bærum Asker og Oslo kommune og viser utviklingen mellom 2010 og 2023. Disse tallene er hentet fra SSB, og har derfor SSBs inndeling av boligtyper.

Tabellen viser at Asker kommune har en lav andel blokkleiligheter, sammenlignet med for eksempel Drammen. Asker har derimot en prosentvis sterk vekst av blokkleiligheter mellom 2005 og 2023.

Det er forskjeller på hvilke boligtyper som dominerer lokalområdene. For eksempel er over halvparten av boligene i kommunen eneboliger, men forskjellene mellom Tofte (78 prosent eneboliger) og Sentrum (40 prosent eneboliger) er store. Figuren under viser denne fordelingen av boligtyper i alle lokalområdene.

²⁷ SSB (2023). Tabell 06265: Boliger, etter statistikkvariabel, region, år og bygningstype.

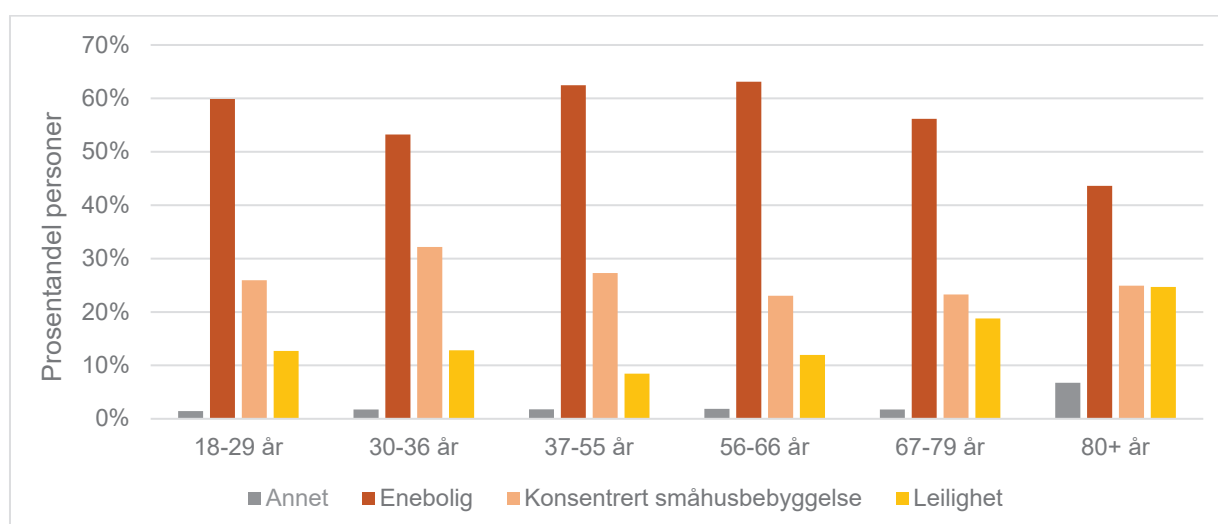
FIGUR 9 BOLIGSAMMENSETNING I LOKALOMRÅDER I 2022, ETTER BOLIGTYPE²⁸



Både tidligere Asker, Røyken og Hurum har tradisjonelt vært villaområder. Sentrale områder som Asker sentrum har de senere årene blitt bygget ut med mange leiligheter i henhold til strategien om å bygge tett rundt knutepunktene. Dette forklarer noe av forskjellene mellom lokalområdene nord og sør i kommunen.

Figuren under viser hvilke boligtyper folk bodde i etter aldersgruppe i 2020 i Asker.

FIGUR 10 FORDELING AV VOKSNE INNBYGGERE ETTER BOLIGTYPE OG ALDERSGRUPPE I 2020.²⁹



²⁸ KOMPAS (2022). Boligsammensetning i lokalområder, etter boligtype

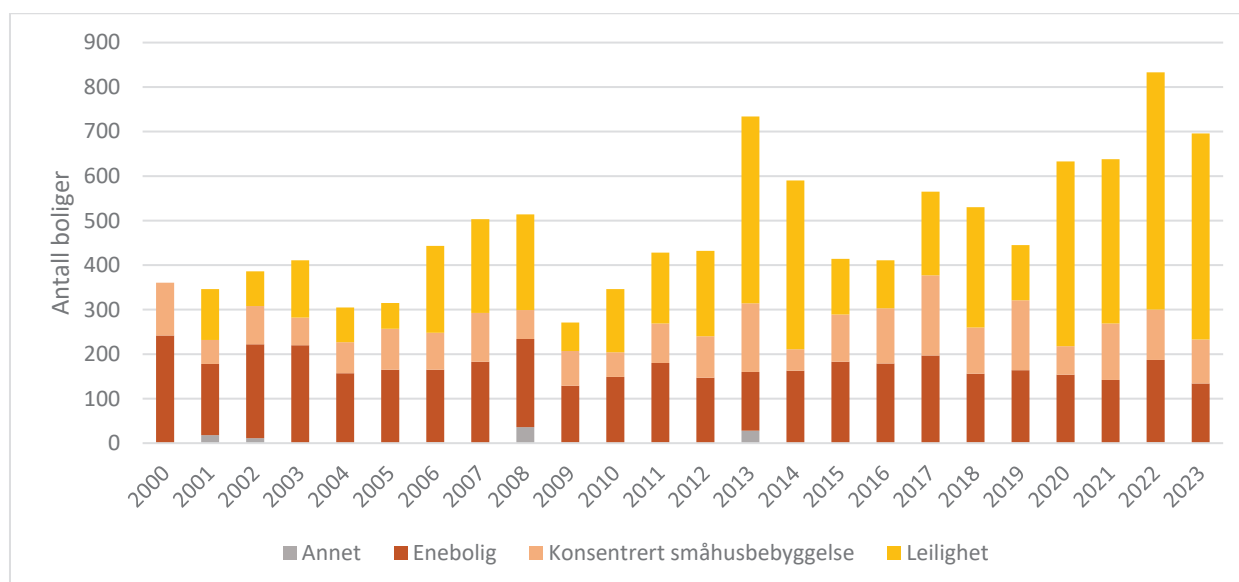
²⁹ Prognosesenteret (2020). Innbyggere etter boligtype og aldersgruppe

Det er flest personer i alle aldersgruppene som bor i enebolig. Det kan forklares av at det er boligtypen det er mest av i kommunen. De over 67 år skiller seg ut fra de andre aldersgruppene med en del større andel som bor i leiligheter. De i aldersgruppe 30-36 år har den største andelen som bor i konsentrert småhusbebyggelse²⁹.

Boligtypen det har vært bygget mest av er leiligheter. I perioden fra 2000 til 2023 ble det bygget litt over 5000 leiligheter, mot omtrent 4100 eneboliger i samme periode. Likevel er eneboliger fremdeles den dominerende boligtypen i den totale boligmassen i kommunen. 59 prosent av totalt antall boliger i 2006 var eneboliger, mens litt under 54 prosent er eneboliger i dag. Til sammenligning har andelen leiligheter steget fra rundt 12 prosent til nesten 20 prosent av boligene i kommunen²⁶.

Figuren under viser boligbygging i Asker i perioden 2000-2023.

FIGUR 11 BOLIGBYGGING PER ÅR I ASKER FRA 2000-2023, ETTER BOLIGTYPE³⁰

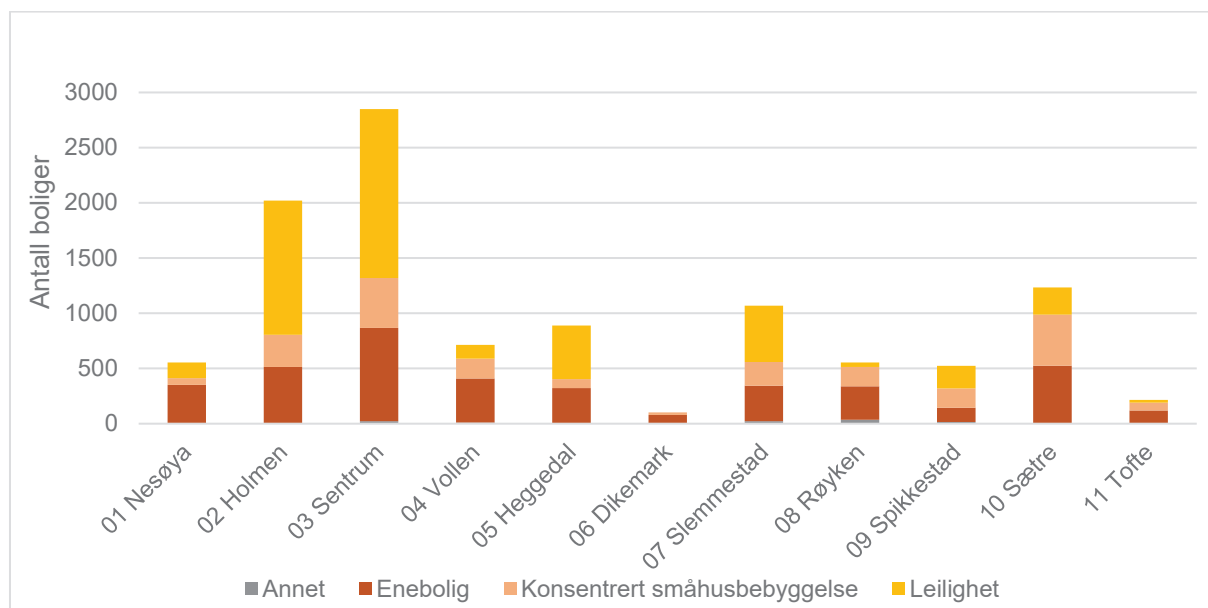


Figuren viser at byggingen av leiligheter i perioden 2013-2014 var høyere enn vanlig. Grunnen er blant annet utvikling i sentrale områder rundt Asker sentrum og Heggedal, og spesielt i perioden fra 2020 og frem til i dag med områdeutviklingsprosjektene Vestre Billingstad og Høn/ Landås. De andre boligtypene har hatt en relativt jevn vekst i samme periode. Foruten noen prosjekter kommer eneboligproduksjonen i hovedsak av såkalt eplehagefortetting (deling av tomter i villastrøk).

Det er store forskjeller på hvor mye det bygges i de ulike lokalområdene i kommunen. I figuren under kan man se hvor mange boliger som har blitt bygget i de ulike lokalområdene siden 2000.

³⁰ KOMPAS (2022). Boligbygging i Asker 2000-2022, etter boligtype

FIGUR 12 BOLIGBYGGING I LOKALOMRÅDENE 2000-2022, ETTER BOLIGTYPE³⁰

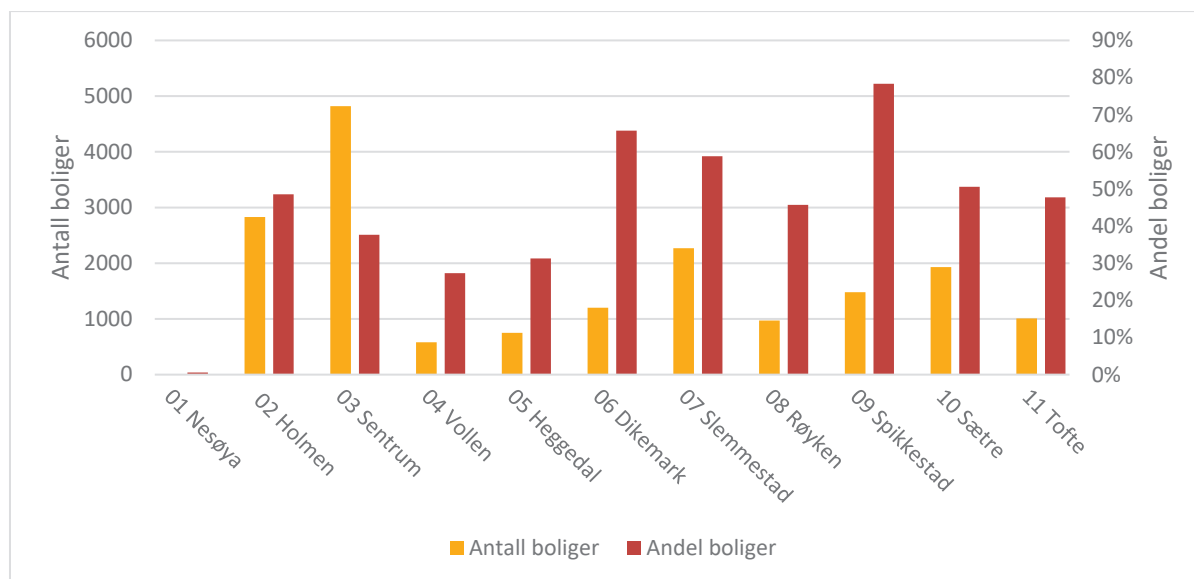


Boligbyggingen har hovedsakelig vært i lokalområdene Holmen og Sentrum. Det er også i disse områdene det er planlagt å bygge flest nye boliger de neste 20 årene. Bygging av leiligheter har dominert boligutbyggingen i disse to lokalområdene. I andre lokalområder som Nesøya, Vollen, Røyken, Sætre og Tofte har boligbyggingen vært dominert av eneboliger.

Figuren under viser kommunens boligbyggeprogram³¹, som er planlagt boligproduksjon frem mot 2050. Boligbyggeprogrammet er vedtatt i kommuneplanens arealdel.

³¹ Asker kommune (2022). Boligbyggeprogrammet - Kommuneplanens arealdel 2022-2034

FIGUR 13 BOLIGBYGGING 2022-2050, HENTET FRA BOLIGBYGGEPROGRAMMET I KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2022-2034



Sentrum, Holmen og Slemmestad ligger alle over 2000 nye boliger i perioden fram til 2050. Det er ikke planlagt noen større boligprosjekter i lokalområde Nesøya, kun generell fortetting.

TABELL 6 BOLIGBYGGING FREM MOT 2050, FORDELT PÅ PRIORITERT VEKSTOMRÅDE OG NORD/SØR FOR NULLVEKSTLINJEN

Boligbygging i hele Asker kommune			
70 % av boligbyggingen vil skje innenfor prioriterte vekstområder			
Asker nord		Asker sør	
Innenfor prioriterte vekstområder	Utenfor prioriterte vekstområder	Innenfor prioriterte vekstområder	Utenfor prioriterte vekstområder
10765	2703	968	2240
80 prosent	20 prosent	30 prosent	70 prosent

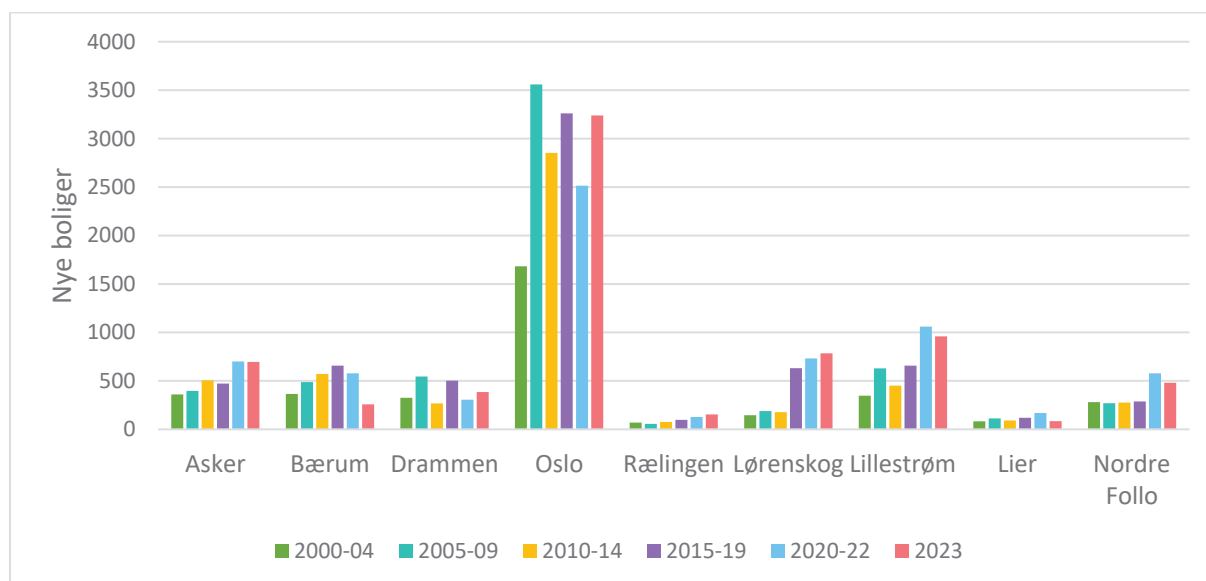
Tabellen over viser hvordan den planlagte boligbyggingen i Asker kommune fordeler seg innenfor og utenfor prioriterte vekstområder nord og sør i kommunen. Nord/sør henviser til nullvekstlinjen for personbiltransport³².

Boligbygging i Osloregionen

Hvor det bygges boliger påvirker hvor folk flytter og bosetter seg. Figuren under viser antall nye boliger siden 2000 i utvalgte kommuner i regionen.

³² Asker kommune (2023). Kommuneplanens arealdel

FIGUR 14 NYE FERDIGSTILTE BOLIGER I REGIONEN 2000-2023³³

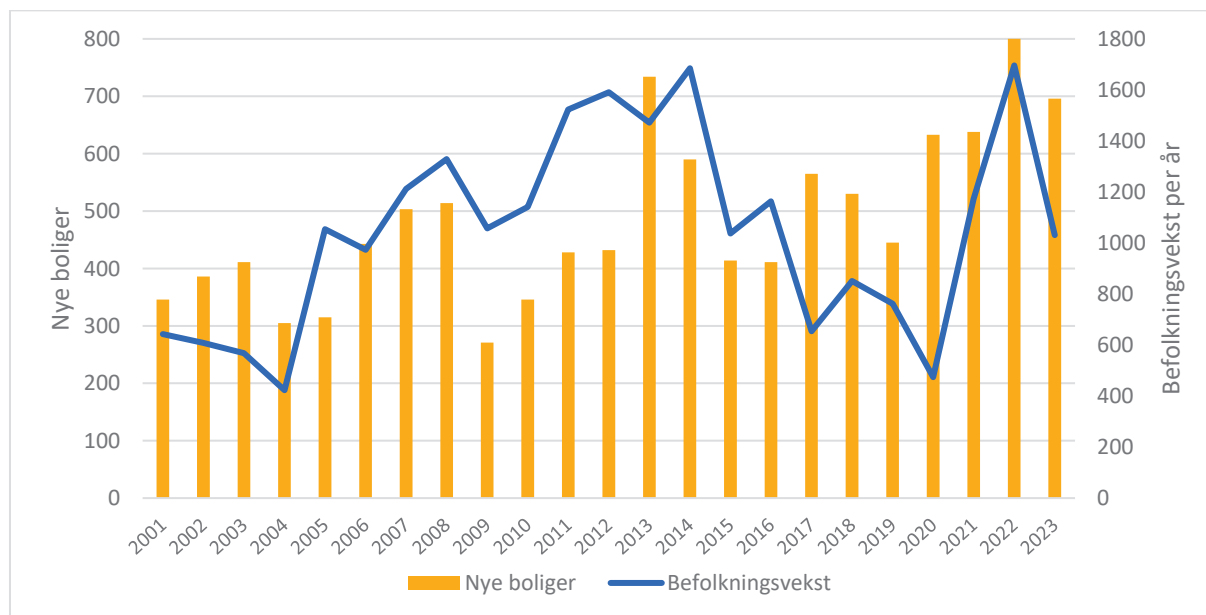


De siste årene har Asker fullført et høyere antall boliger sammenlignet med de tidligere periodene. Lørenskog, Lillestrøm og Nordre Follo har hatt samme utvikling.

Bolig- og befolkningsvekst

Asker er en del av pressområdet rundt Oslo. Nye boliger tiltrekker innflyttere, og dermed er befolkningsveksten nært knyttet til byggeaktiviteten. Under viser figuren hvordan befolkningsutviklingen og boligveksten i stor grad følger hverandre.

FIGUR 15 BEFOLKNINGSVEKST SAMMENLIGNET MED BOLIGBYGGING 2001-2023³⁴



³³ SSB (2022). Tabell 05889: Byggeareal. Boliger og bruksareal til bolig, etter bygningstype

³⁴ SSB (2023). Tabell 07459: Befolkning, etter region, kjønn, alder, statistikkvariabel og år; SSB 05589 Byggeareal, boliger og bruksareal etter boligtype.

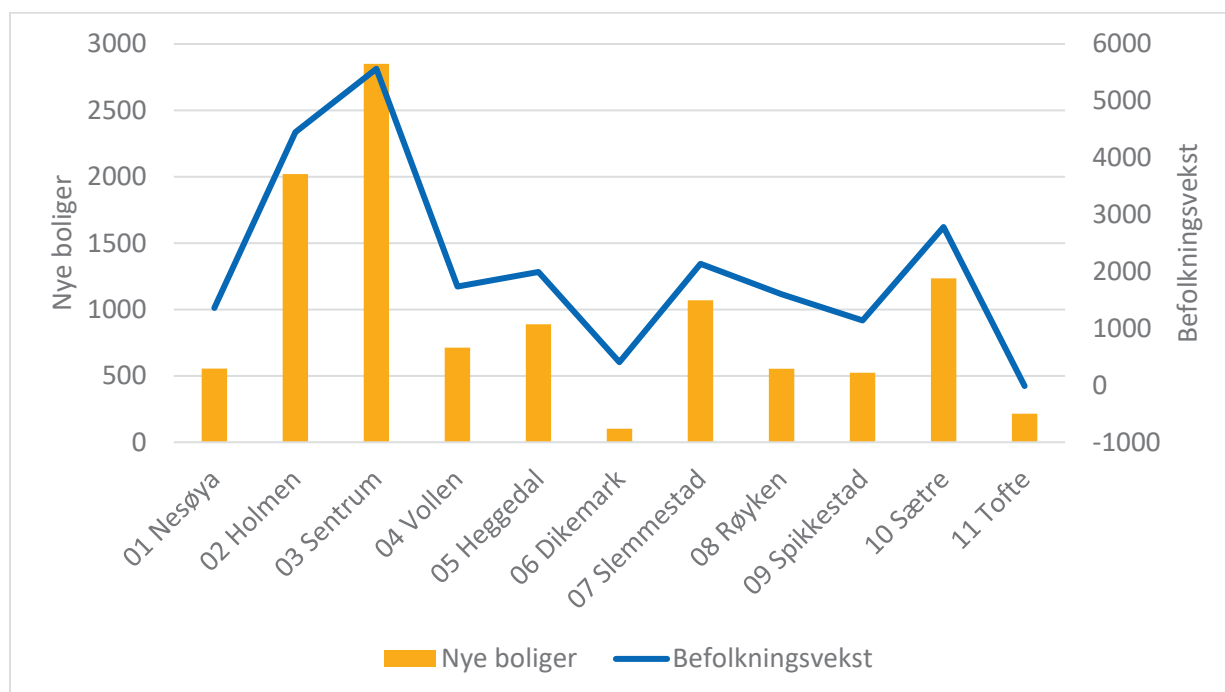
Historiske tall viser at befolkningsveksten har vært relativt jevn i forhold til boligveksten i kommunen. En mulig årsak til at befolkningsveksten var høyere i perioden 2005-14 kan være at det kom mange arbeidsinnvandrere til Norge i den perioden, og mange av disse etablerte seg først i eksisterende boliger på leiemarkedet.

Det er ikke gitt at disse tallene følger hverandre i alle norske kommuner. For eksempel er det antall arbeidsplasser som påvirker befolkningsveksten flere steder i større grad enn boligproduksjonen. Men Asker kommune er del av et større pressområde i Oslo-regionen, og dersom det bygges en bolig vil en husholdning flytte inn i den. Dersom den husholdningen flytter fra en annen bolig i kommunen, vil en annen husholdning også flytte inn i den boligen. En regresjonsanalyse fra Akershus fylkeskommune i 2014 påviste en sammenheng mellom boligproduksjon og befolkningsvekst i gamle Asker kommune.³⁵

Arbeidsinnvandring har vist å kunne påvirke befolkningsveksten uten å påvirke antall boliger i kommunen. Da er det leiemarkedet som absorberer befolkningsveksten.

Figuren nedenfor sammenligner boligvekst og befolkningsvekst i lokalområdene. Venstreaksen viser befolkningsvekst i antall personer, og høyreaksen antall nye boliger.

FIGUR 16 BOLIGBYGGING OG BEFOLKNINGSVEKST I LOKALOMRÅDENE 2000-2022.³⁶



³⁵ Akershus fylkeskommune (2016). Akershusstatistikk nr. 3-2016: Befolkningsprognoser for Akershus 2016-2031

³⁶ KOMPAS (2022). Boligbygging og befolkningsvekst i lokalområdene 2000-2022

Boligproduksjon og befolkningsvekst følger hverandre ganske tett i alle lokalområdene. Tofte er det eneste lokalområde med negativ befolkningsvekst. Sammen med Dikemark er også Tofte en av de to lokalområdene med lavest boligproduksjon.

Kostnadsøkning og usikkerhet i boligbyggingen

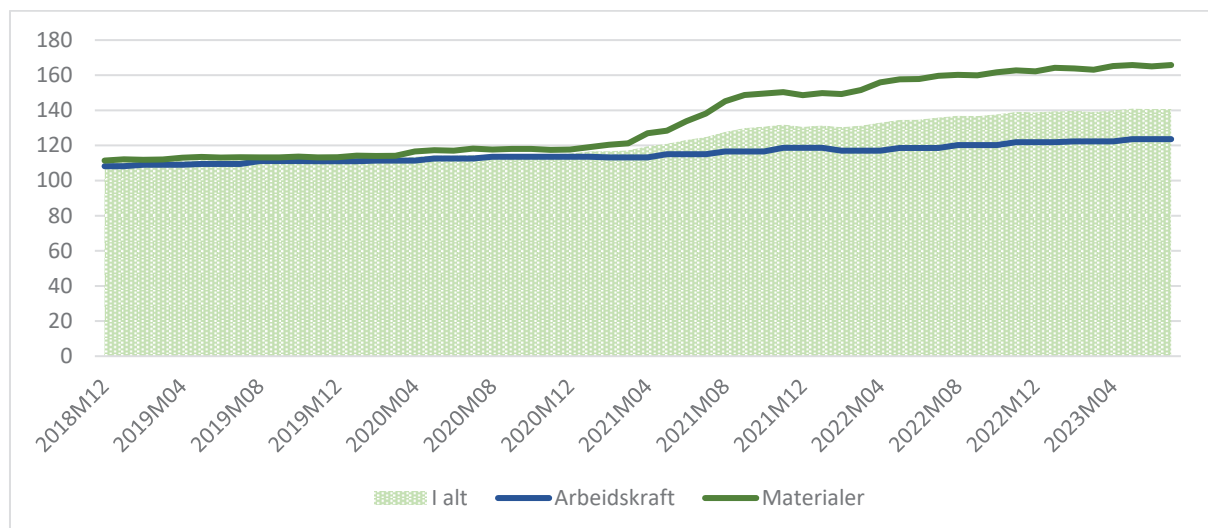
Etterspørselen etter nye boliger har falt betydelig fra 2022 til 2023. Dette skyldes i stor grad usikkerheten på boligmarkedet som følge av økt styringsrente, høy inflasjon og husholdningenes nedgang i realinntekt³⁷. Ifølge en rapport fra Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) har nyboligsalget falt med 60 prosent på to år, og 40 prosent sammenlignet med gjennomsnittet de siste 10 årene. I tillegg til usikkerheten i markedet peker SØA på økte bygge- og finanskostnader som en forklaring på nedgangen i boligproduksjonen.

HVA ER BYGGEKOSTNADSINDEKSEN?

Byggekostnadsindeksen måler prisutviklingen på innsatsfaktorene til bygging av boliger. Byggekostnadene er ikke påvirket av endret produktivitet eller endringer i byggmesteren, entreprenøren eller installatøren sine fortjenestemarginer.

Figuren under viser utviklingen i Byggekostnadsindeksen i Norge siden 2018 ved å legge sammen arbeidskraft og materialkostnader^{37, 37}.

FIGUR 17 BYGGEKOSTNADSINDEKSEN 2018 TIL 2023



³⁷ Samfunnsøkonomisk analyse (2023). Effekter av kostnadsøkninger og usikkerhet i boligmarkedet. Rapport bestilt fra Husbanken

I begynnelsen av 2021 var det en betydelig stigning i materialkostnader for byggebransjen i Norge. I tillegg til de økte finanskostnadene ved høyere rente gir dette konsekvenser for boligbygging i hele landet.

Eie og leie

Eierandelen i Norge er høy, i 2022 var den på 76,4 prosent^{38, 39}.

I 2023 var det 23,7 prosent (tilsvarende 605 241 husholdninger) av husholdningene i Norge som bodde i en leid bolig. I Asker kommune var det 18 prosent av alle husholdninger som bodde i leid bolig³⁸. De fleste leier i det private leiemarkedet av ikke-profesjonelle utleiere (privatpersoner).

Under er en tabell som viser andelene som eier og leier i Asker, Norge og Viken. Tallene viser at andelene som eier og leier boligen sin har vært stabil i alle tre regioner de siste årene.

TABELL 7 ANDELEN EIERE OG LEIER I ASKER, VIKEN OG NORGE I 2020, 2021 OG 2022

	2020	2021	2022	2023
Selveier				
Asker	80,1 %	79,8 %	79,8 %	79,6 %
Viken	68,1 %	68,2 %	68,1 %	67,8
Norge	62,7 %	62,8 %	62,9 %	62,7 %
Andels-/aksjeeier				
Asker	2,3 %	2,2 %	2,4 %	2,4 %
Viken	11,4 %	11,2 %	11,1 %	11,1 %
Norge	13,7 %	13,6 %	13,5 %	13,6 %
Leier				
Asker	17,6 %	18,0 %	17,8 %	18,0 %
Viken	20,5 %	20,6 %	20,8 %	21,1 %
Norge	23,6 %	23,6 %	23,6 %	23,7 %

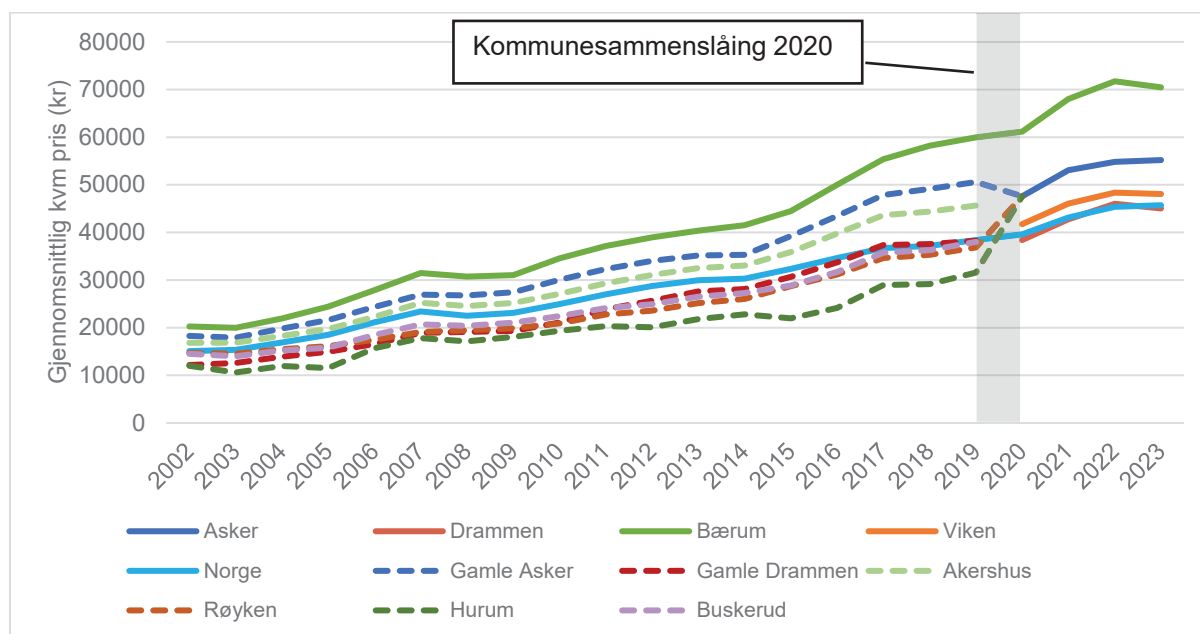
Boligpriser

Befolkningsvekst, befolknings- og husholdningssammensetning, og boligbygging påvirker og påvirkes av boligprisene innad i Asker og utenfor i nærliggende kommuner og regioner.

³⁸ SSB (2022). Tabell 11084: Husholdninger etter eierstatus

³⁹ Eierandelen varierer noe ut ifra hvilken statistikkbank man benytter, og kan derfor ligge et sted mellom 70 til nesten 82 prosent

FIGUR 18 GJENNOMSNI TT LIG KVM PRIS PÅ BRUKTE BOLIGER I ET UTVALG KOMMUNER, FYLKER OG I NORGE I PERIODEN 2002-2023



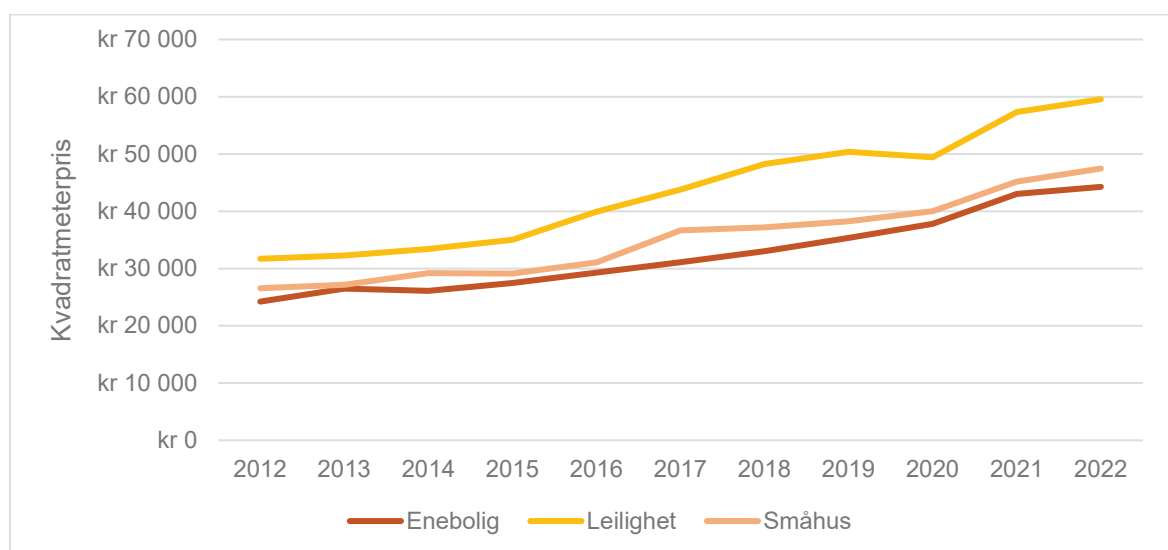
Figuren over⁴⁰ viser utviklingen av gjennomsnittlig kvadratmeter (kvm) pris for brukte boliger i enkelte kommuner i regionen, nytt og gammelt fylke og for hele landet både før og etter kommunesammenslåingen i 2020. Tallene er gjennomsnittet for kvm prisene til eneboliger, blokkleiligheter og småhus. Figuren viser at forskjellene i gjennomsnittlig kvadratmeterpris mellom kommunene har økt i perioden.

Kommunesammenslåingen i 2020 skapte endringer i gjennomsnittlig kvm pris i de nye kommunene Asker og Drammen, og i det nye fylket Viken. Siden sammenslåingen har prisene fortsatt å stige i alle kommunene og Viken. Bærum kommune har hatt høyest gjennomsnittlig kvm pris både før og etter sammenslåingen som man kan se av grønn heltrukken linje. Det har vært en liten nedgang fra 2022 til 2023 for Viken, Drammen og Bærum. For Asker og hele landet har gjennomsnittlig kvm pris økt i samme periode, men i svært liten grad.

Figuren under viser gjennomsnittlig kvm pris for alle boligtyper i perioden fra 2012-2022, fordelt på lokalområdene i Asker.

⁴⁰ SSB (2023) Tabell 06035: Selveierboliger. Gjennomsnittlig kvadratmeterpris og antall omsetninger

FIGUR 19 GJENNOMSNI TT LIG KVM PRIS I ASKER FRA 2012-2022, ETTER BOLIGTYPE.⁴¹

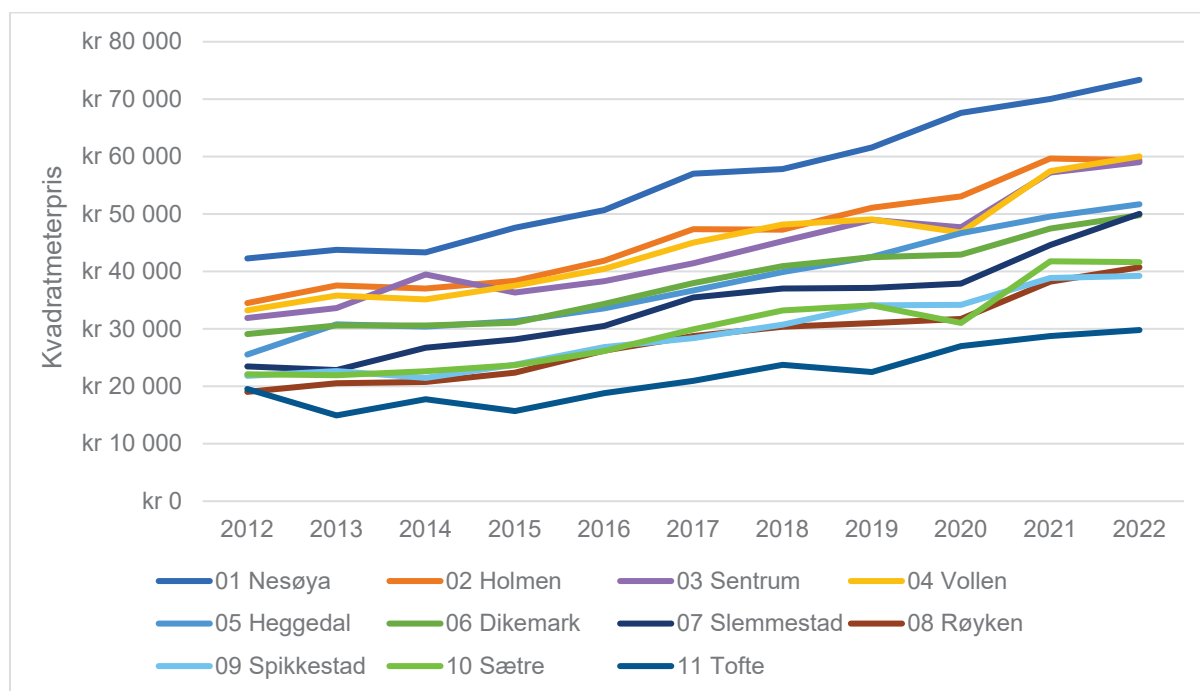


Den gjennomsnittlige kvm pris har gått opp for alle de tre forskjellige boligtypene i perioden. Deler man perioden opp i to ser man at 2017-2022 hadde nær dobbelt så høy økning i gjennomsnittlig kvm pris (13 155 kr) sammenlignet med 2012-2017 (6 882 kr).

En sammenligning av lokalområdene viser at Nesøya har hatt den høyeste økningen i kvm pris hvis man ser på gjennomsnittet for de tre boligtypene. Ser man på utviklingen fra 2012 til 2022 basert på boligtyper, er det Vollen som har hatt høyest økning for småhus (26 500kr), Nesøya for eneboliger (36 900kr) og Sentrum for leiligheter (36 800kr).

⁴¹ Tallene er hentet fra Prognosesenteret. De har andre kategorier på boligtyper enn de som har vært brukt tidligere i dokumentet.

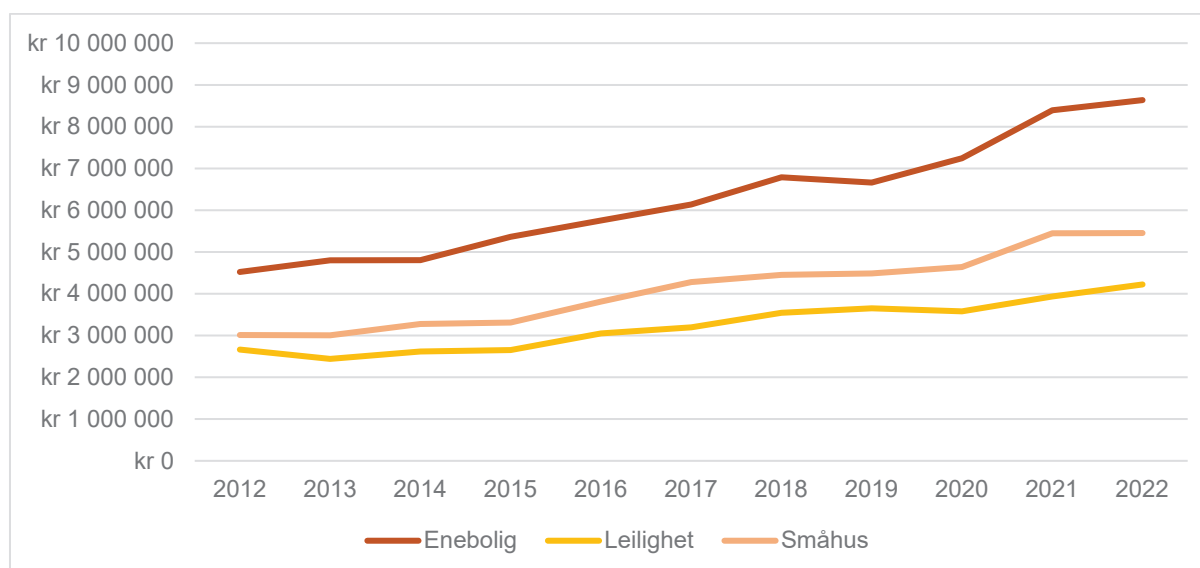
FIGUR 20 GJENNOMSNIITTLIG KVM PRIS I ASKER 2012-2022, ETTER LOKALOMRÅDE⁴²



De gjennomsnittlige kvm prisene har hatt en relativt jevn økning i alle lokalområdene siden 2012. Nesøya er lokalområde med klart høyest gjennomsnittlig kvm pris og Tofte er lokalområde med klart lavest.

Figuren under viser medianomsetning basert på boligtyper i samme periode, altså hva en bolig faktisk koster.

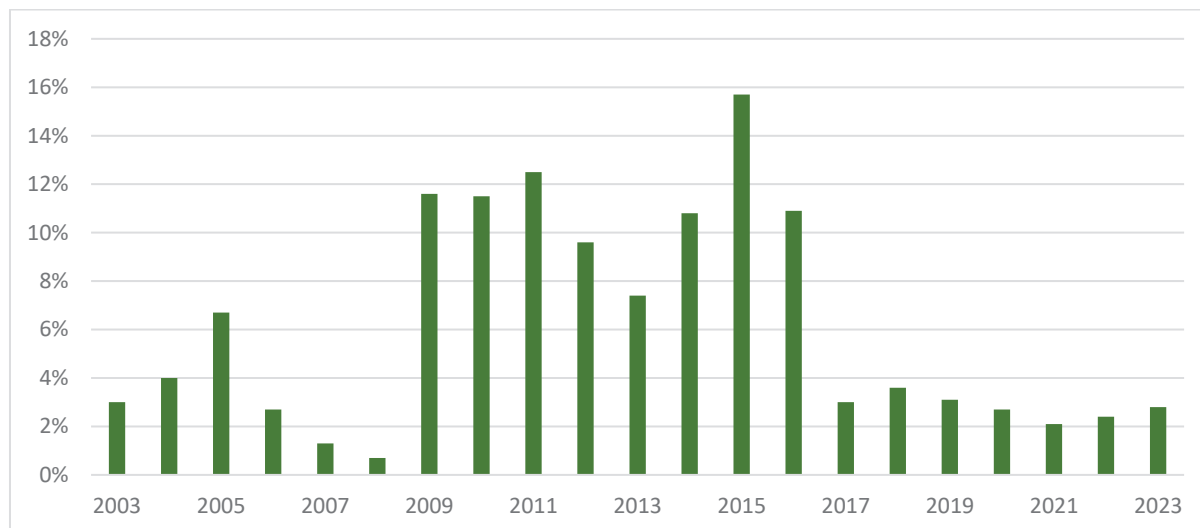
FIGUR 21 MEDIANOMSETNING I ASKER FRA 2012-2022, ETTER BOLIGTYPE⁴²



⁴² Prognosesenteret (2023). Boligpriser pr grunnkrets, Asker kommune

Eneboliger har høyest pris basert på medianomsetning og har også økt mest i perioden av alle boligtypene. Leiligheter og småhus har fulgt hverandre nokså tett, men det er en større forskjell i pris på de to boligtypene i dag enn det var i 2012.

FIGUR 22 SYKEPLEIERINDEKS FOR ASKER OG BÆRUM 2003-2023⁴³



Figuren over viser utviklingen av sykepleierindeksen siden 2003 i Asker og Bærum samlet (egne tall bare for Asker som viser utvikling siden 2003 er ikke tilgjengelig). I årene før finanskrisen (2008-2009) var indeksen på det laveste for perioden. Etter krisen ble den høyeste prosentandelen i perioden (16 prosent) registrert i 2015. Siden har prosentandelen nesten gått ned til nivået i 2008 og er nå på den nest laveste i landet etter Oslo⁴³.

Eiendom Norge har de årene publisert tall kun for Asker. Dagens nivå i kommunen er noe høyere enn når det slås sammen med Bærum. Sykepleierindeksen for Asker i 2023 var på 5 prosent. I Bærum var den på 2 prosent i 2023⁴³.

HVA ER SYKEPLEIERINDEKS OG FØRSTEHJEMSINDEKS?

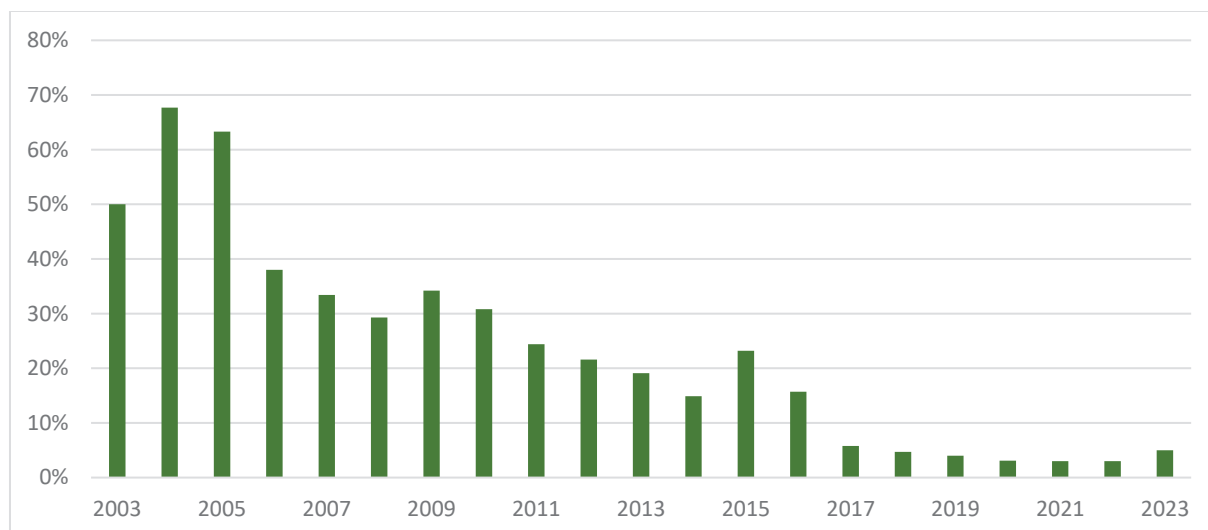
Sykepleieindeksen viser hvor stor andel av boligene i et område en enslig sykepleier har mulighet til å kjøpe. Tall fra 2023 viser at sykepleieindeksen for Asker var 5 prosent. Sykepleieindeksen baserer seg på en typisk norsk inntekt og er lite konjunkturavhengig.

Førstehjemsindeksen viser andelen boliger en enslig førstegangsetablerer har mulighet til å kjøpe i et område. Tall fra 2023 viser at 5 prosent av boligene i Asker var tilgjengelig for førstegangskjøpere. Førstehjemindeksen er utviklet av Samfunnsøkonomisk Analyse (SØA) på vegne av Norsk Boligbyggelags Landsforbund (NBBL)

⁴³ Eiendom Norge (2023). Sykepleierindeksen (www.eiendomnorge.no)

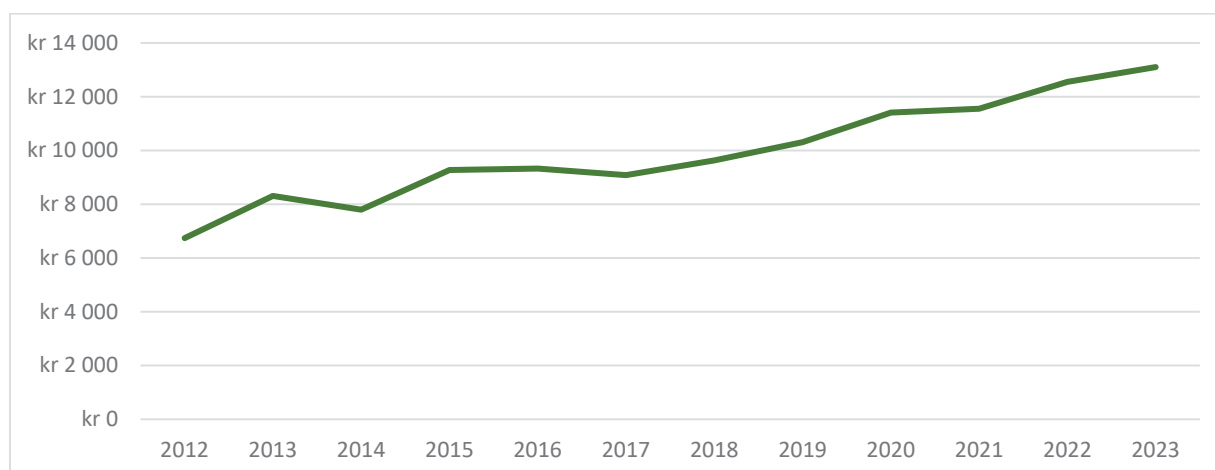
Under viser figuren utviklingen i førstehjemindeksen siden 2003 i Asker. Tall fra 2023 viser at 5,0 prosent av boligene var tilgjengelig for en typisk førstegangskjøper i Asker⁴⁴. Dette er noe høyere enn Bærum med 3,4 prosent, men betydelig lavere enn Drammen med 14,2 prosent i 2023. Kommunen med lavest andel tilgjengelige boliger for førstegangskjøpere i 2023 var Oslo, hvor det var kun 3,1 prosent slike boliger.

FIGUR 23 FØRSTEHJEMINDEKS FOR ASKER I PERIODEN 2003-2023



Leieprisene har også hatt en lignende utvikling som kvm og medianpris. Nedenfor er en figur som viser utviklingen av gjennomsnittlig månedsleie for område «Akershus uten Bærum kommune» fra 2012-2023.

FIGUR 24 GJENNOMSNI TT LIG MÅNEDSLEIE FOR AKERSHUS (UTEN BÆRUM) FOR 2012 - 2023.⁴⁵



⁴⁴ Norsk Boligbyggelags Landsforbund (2022). Førstehjemindeksen. (www.nbbl.no)

⁴⁵ SSB (2022). Tabell 09895: Leiemarkedsundersøkelsen

Økonomi og levekår i kommunen

Det er en nasjonal forventning at kommunenes boligpolitikk skal bidra til utjevning av sosial ulikhet. I alle kommuner er det ulikheter i befolkningen når det kommer til økonomi og levekår, også i Asker. I statistikk over for eksempel inntektsnivå, eierandeler og barn og unges levekår, kommer Asker bedre ut enn landsgjennomsnittet. Det er generelt høy levestandard, men det er variasjon internt mellom lokalområder.

Senter for forbruksforskning (SIFO) forsker på forbruk og forbrukere i Norge. SIFOs begrep «økonomisk trygghet» kan brukes til å fange opp ulikheter blant husholdninger.

Én gruppe som har mindre økonomisk trygghet enn andre, er husholdninger med vedvarende lavinntekt. Ser man på gjennomsnittet av husholdninger som hadde vedvarende lavinntekt i treårsperioden fra 2019 til 2021, var det rundt 10 prosent på landsbasis. I samme periode var denne andelen litt over 7 prosent i Asker, det vil si at rundt 2800 husholdninger i kommunen ikke var økonomisk trygge. Dette står det mer om i kapittelet om vanskeligstilte lenger ned i kunnskapsgrunnlaget.

HVA ER VEDVARENDE LAVINNTEKT?

Den gjennomsnittlige inntekten i en treårsperiode er under 60 prosent av median husholdningsinntekt i Norge.

Levekårsindikatorer

Staten og kommunen bruker ulike indikatorer for å vurdere levekårene til befolkningen. Dette er blant annet forventet levealder, utdanningsnivå og arbeidsledighet. Forventet levealder for menn og kvinner samlet er i Norge 82 år og 83 år for Asker. Tall fra 2021 viser at utdanningsnivået er noe høyere i Asker enn i Norge. I Asker har rundt 25 prosent videregående utdanning som sin høyeste utdanning, mot rundt 30 prosent i Norge. Nesten 60 prosent i Asker har tatt høyere utdanning (høyskole og universitet), mot litt over 50 prosent i Norge. Tall fra juni 2023 viser at andelen arbeidsledige i Norge og Asker var på 3,5 og 1,6 prosent^{46, 47}. Dette er andel i arbeidsstyrken, de mellom 15-74 år.

Andre viktige indikatorer vurderer bolig og boforhold, trangboddhet og inntekt. Flere av disse aspektene dekkes av dette kunnskapsgrunnlaget, og legger grunnlaget for boligpolitikken i Asker kommune.

⁴⁶ SSB (2023). Arbeidskraftundersøkelsen

⁴⁷ NAV Vest-Viken (2023). Arbeidsledige og arbeidssøkere på tiltak etter kommune – juni 2023 (www.nav.no/no/lokalt/vest-viken)

Prisutvikling og dyrtid

Perioden de siste par årene har blitt kalt dyrtid. Dyrtid viser generelt til «perioder med høy prisstigning og hvor folks inntekter ikke holder følge»⁴⁸. I tillegg har Norges bank gjennomført flere rentehevinger, fra en styringsrente i 2021 på 0 prosent til 4,25 prosent i oktober 2023.

En periode kan kalles dyrtid når folk opplever fundamentale endringer i deres levekår. Andelen husholdninger med økonomiske utfordringer har steget betydelig fra sju prosent i juni 2021 til 16 prosent i juni/august 2022 og 18 prosent i mars 2023⁴⁸. Det har vært en rask og markant forverring av husholdenes økonomiske trygghet, i et omfang man ikke har sett tidligere. For første gang kom andelen økonomisk trygge hushold under 50 prosent⁴⁸.

I rapport «Dyrtid III - Husholdenes økonomiske trygghet i mars 2023» trekkes det fram sosiale og helsemessige konsekvenser av økt økonomisk usikkerhet. For eksempel nevnes det at «Ett av fem hushold rapporterer at sosial omgang med andre er blitt mer begrenset. Dette er en økning sammenlignet med juni/august 2022». I tillegg har økonomiske problemer skapt problemer mellom familiemedlemmer i ett av ti hushold. «Barnefamiliene, og da særlig enslige forsørgere, er hardest rammet av dette»⁴⁸. Hos barnefamiliene finner man endringer i forbruksutgifter som følge av den økonomiske situasjonen.

Rapporten viser også at «Fallet har vært størst for husholdninger som hadde det tyngst fra før, mens de som i utgangspunktet var økonomisk trygge knapt har vært rammet i det hele tatt». Seksmånedersperioden fra mars til august i 2023 viser at det kun har vært nedgang i økonomisk trygghet for de husholdene som skårer lavest på trygghetsbarometeret, de som er karakterisert som «ille ute»⁴⁸. Denne gruppen finnes også i Asker. «Dyrtiden» har gjort det ekstra viktig å rette fokuset mot de som er minst økonomisk trygge fordi det er de som har merket det mest.

Dyrtid og boligutgifter

Å skaffe seg bolig eller å betale boutgifter er trukket frem av SIFO som en av de største utfordringene til de med lav økonomisk trygghet og levekårsutfordringer. De viser også til at evnen til å betale for boutgifter og/eller betjene et lån har blitt vanskeligere de siste årene for de som er minst økonomisk trygge. SIFO-rapport «Dyrtid 4» viser at bortimot alle hushold i gruppen «ille ute» (98 prosent) har måttet foreta innsparinger for å ha råd til å dekke boutgifter i perioden fra mars til august 2023.⁴⁹

Medianinntekten i Asker er noe høyere enn på landsbasis, men boligprisene er også mye høyere i kommunen sammenlignet med resten av landet. Medianinntekt og boligpriser varierer også innad i kommunen. Når vi sammenligner medianinntekt og boligpriser på lokalområdenivå kommer befolkningen som helhet godt ut. Det finnes

⁴⁸ Kempson, E. og Poppe, C. (2023) Dyrtid III - Husholdenes økonomiske trygghet i mars 2023. OsloMet: SIFO rapport 3/2023

⁴⁹ Kempson, E. og Poppe, C. (2023) Dyrtid 4: Det er ikke over ennå – husholdenes økonomiske trygghet i august 2023. OsloMet: SIFO rapport 11/2023

derimot vanskeligstilte i alle husholdningskategorier og lokalområder. Dette fanges ikke opp i mediantall for inntekt, og statistikk for inntekt er derfor ikke inkludert her.

Med tanke på bolig er det viktig å påpeke at den økonomiske situasjonen ikke bare gjør det vanskeligere å skaffe seg en egnet bolig. Endringer i boutgifter for de økonomisk utrygge gjør livet også vanskeligere for de som allerede har bolig i kommunen. Det er også slik at leietakerne sliter mer enn boligeierne med boutgifter. Ifølge rapporten «Dyrtid 4» måtte «halvparten av boligeiere med boliglån (49 prosent) og seks av ti leietakere (61 prosent) stramme inn for å kunne betale boliglånet eller husleien de siste seks månedene»⁴⁹. Dette er tall for hele landet i perioden fra mars til august i 2023.

Les mer om vanskeligstilte, deres bosituasjon og kommunens forpliktelser overfor denne gruppen, i kapitlet om vanskeligstilte lenger ned i kunnskapsgrunnlaget.

Referansebudsjett fra senter for forbruksforskning

SIFO har laget referansebudsjett for forbruksutgifter siden 1987. I disse budsjettene er det satt opp et eksempel på forbruksutgifter til en gjennomsnittlig familie med to voksne mellom 31-60 år og 2 barn, en på 5 år og en på 11 år. Referansebudsjettene inneholder ikke utgifter til bolig og lån. De gir derimot et bilde av kostnadsnivået i samfunnet, og kan med fordel sees sammen med faktorer som styringsrente, boligpriser og lønnsnivå for å danne et bilde av husholdningenes økonomiske ramme og betalingsevne på boligmarkedet.

Nedenfor er en figur som viser utviklingen av forbruksutgiftene til en slik eksempelfamilie som ble nevnt over, basert på et referansebudsjett i perioden 2003-2023.⁵⁰

FIGUR 25 REFERANSEBUDSJETT FOR EKSEMPELFAMILIE 2003-2023, ETTER FORBRUKSUTGIFTER



⁵⁰ SIFO (2023). Referansebudsjett for forbruksutgifter

Fra 2003 til 2010 var forbruksutgiftene for eksempelfamilien nokså stabile. De siste ti årene har det vært en betydelig økning, spesielt de tre siste årene fra 2019 til 2023. En rapport fra SØA viser at referansebudsjettet for eksempelfamilien økte med 40 prosent fra februar 2019 til februar 2023⁵⁷.

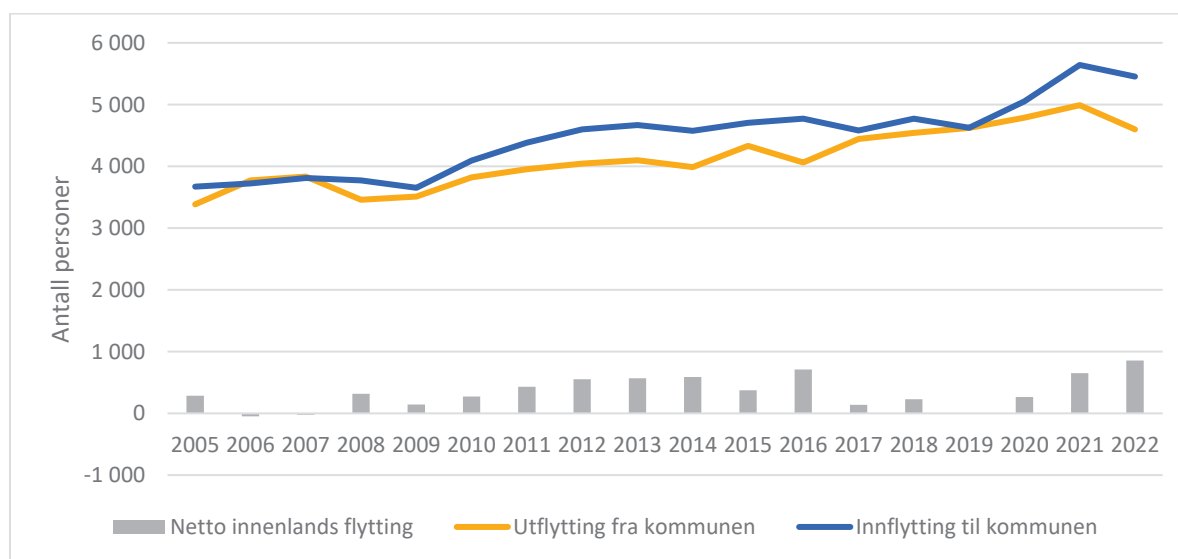
Flytting og pendling

Bolig- og jobbsituasjonen i Asker kommune henger tett sammen med nabokommunene. Ting som næringsutvikling, næringspolitikk, og tilgangen på gode transportmuligheter, påvirker både hvordan jobbmarkedet og boligmarkedet fungerer i Asker. Boligmarkedet har også en effekt på bedriftene ved å påvirke hvor lett det er å rekruttere arbeidskraft.

Flytting

Figuren under viser innenlands flytting til og fra Asker, per år. Den viser at Asker kommune de fleste år har netto tilflytting.

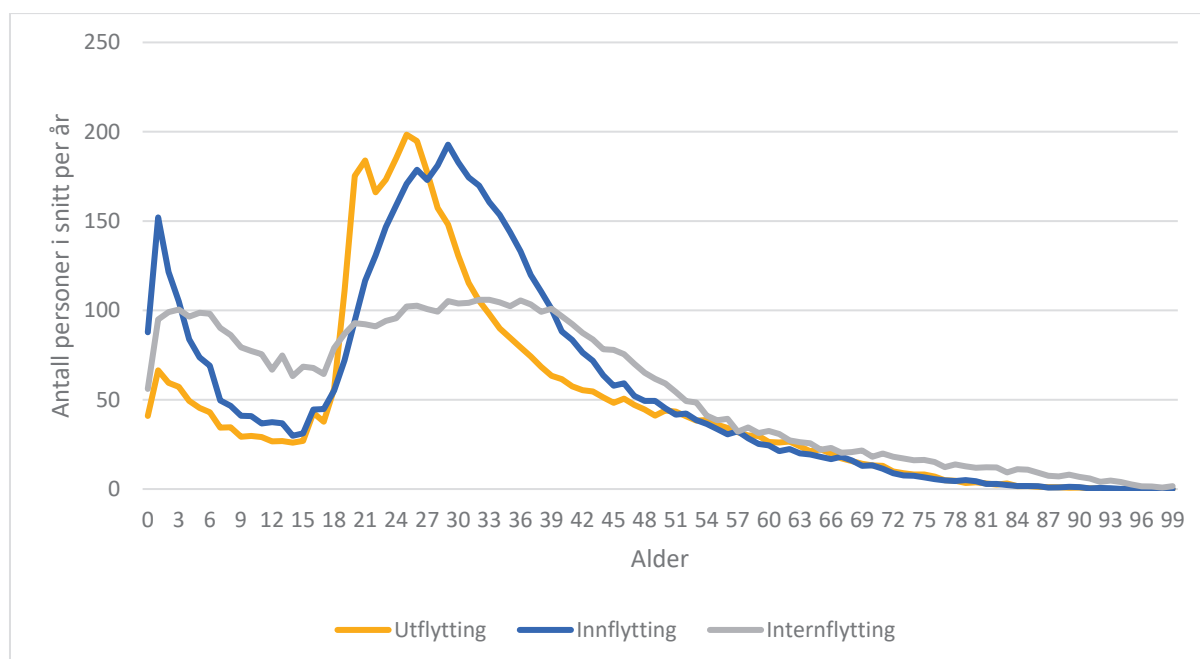
FIGUR 26 INNENLANDS FLYTTING TIL OG FRA ASKER⁵¹



Under viser figuren flyttemønstre inn, ut og internt i kommunen etter alder i perioden 2005-2021.

⁵¹ Kompass (2022). Innflytting, utflytting og netto innenlands flytting til kommunen

FIGUR 27 INN- OG UTFLYTTING OG INTERNFLYTTING I ASKER ETTER ALDERSGRUPPE, GJENNOMSNIITT 2005-2021.⁵²



Størst utflytting fra kommunen er det blant personer i 20-årene. Mange i denne aldersgruppen flytter ut av kommunen for å studere og jobbe. De fleste innflyttere er rundt 30 år og 2-3 år, noe som indikerer at dette gjelder unge par med og uten barn. Flyttingen inn og ut av kommunen avtar gradvis med alderen.

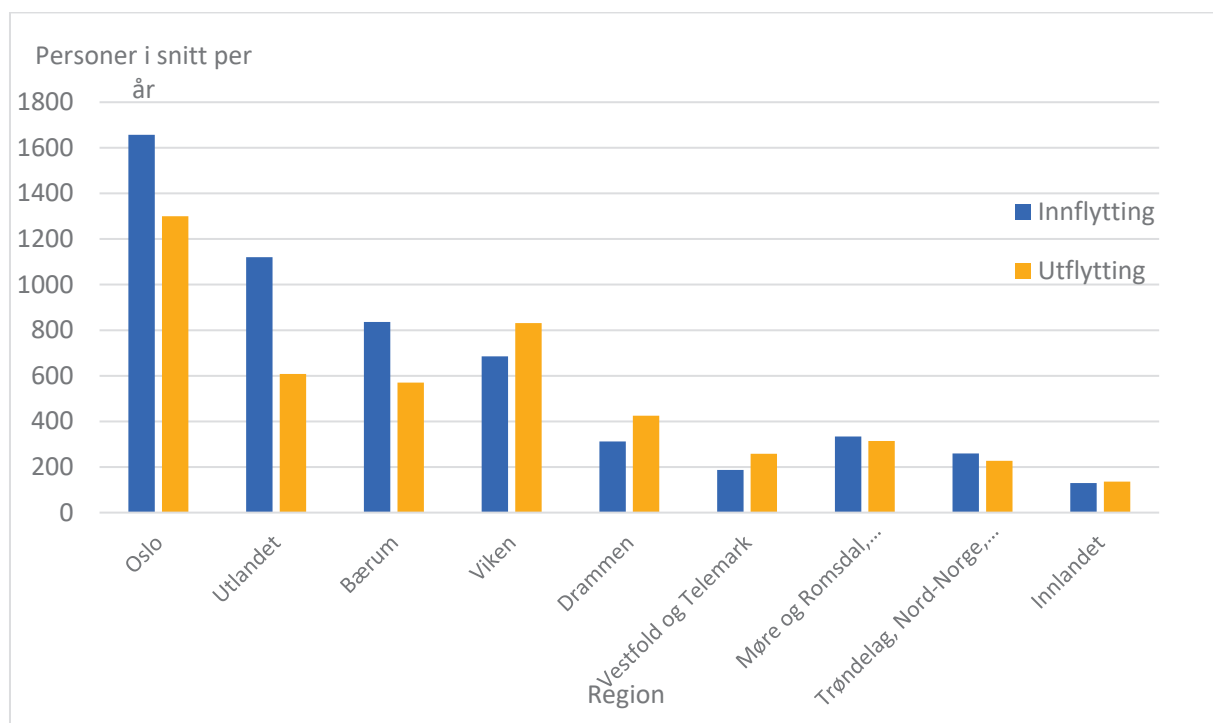
Alderen på internflytterne er ikke like konsentrert som de som flytter inn og ut av kommunen. Figuren viser at alderen på mange av internflytterne er noe høyere enn på de som flytter til kommunen. Mesteparten av internflyttere er personer i aldersgruppen er mellom 20-45 år og barn i barnehage og grunnskolealder.

Internflytterne flytter oftest innenfor samme område i kommunen. Dette, sett i sammenheng med alder på flytterne, kan tyde på at unge voksne flytter til Asker for å etablere seg. Etter noen år bytter de bolig, men ofte til en som er i samme skolekrets. En del av internflyttingen er nok også resultat av samlivsbrudd i familier, hvor barn fortsatt skal gå på samme skole, men hvor det er ikke kjent hvor stor del av statistikken dette utgjør.

Figuren under viser flyttemønster til og fra Asker i gjennomsnitt i perioden 2005-2021⁵².

⁵² Kompas (2021). Inn- og utflytting og internflytting etter aldersgruppe

FIGUR 28 PERSONER FLYTTER TIL OG FRA ASKER PER ÅR, GJENNOMSNIITT FOR 2005-2021, ETTER REGION



Den største flyttestrømmen mellom Asker og andre kommuner går til og fra Oslo. I snitt har 1600 personer flyttet fra Oslo til Asker årlig, og 1300 har årlig flyttet til Oslo. Sammenligner man dette med forrige figur, er det sannsynlig at mange av de som flytter til Oslo er unge i begynnelsen av 20-årene. Utflytterne fra Oslo til Asker ser ut til å være litt eldre personer i en etableringsfase eller med barn.

Hele utlandet er slått sammen i en kategori og utgjør samlet mange flyttere. Omtrent dobbelt så mange personer har flyttet til Asker fra utlandet enn motsatt. Merk at dette gjelder alle personer uavhengig av statsborgerskap, og ikke henger sammen med statistikk for innvandrere.

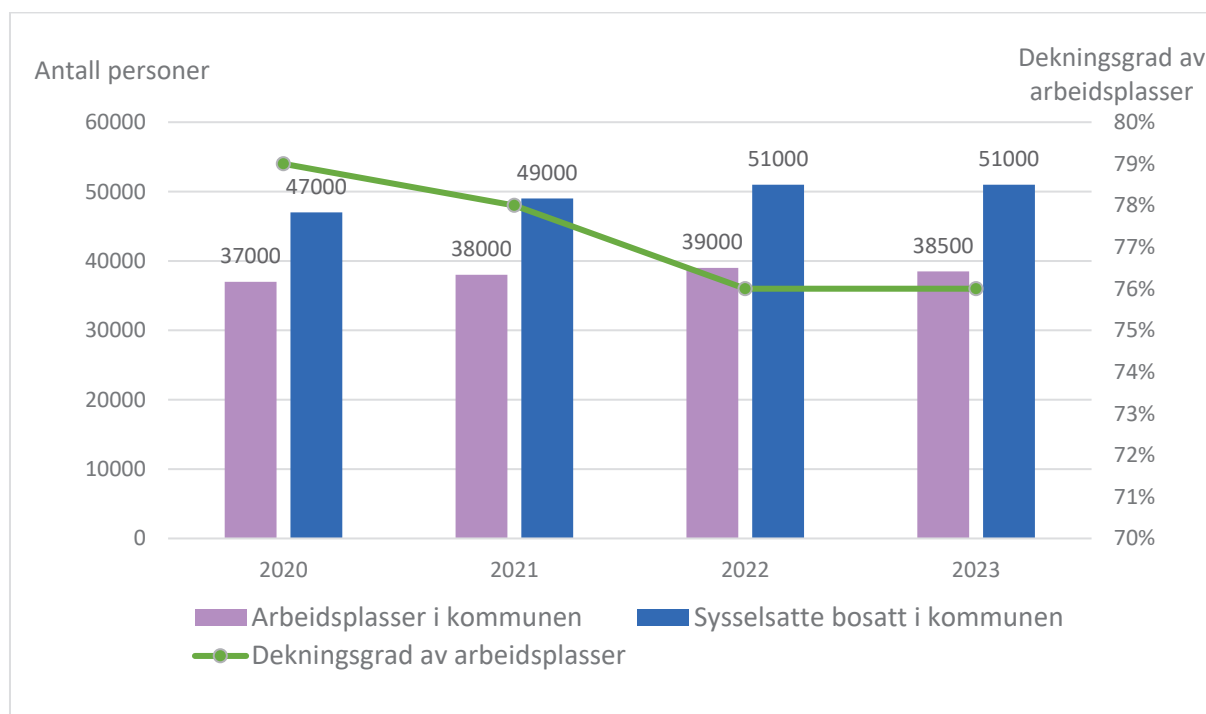
Etter Oslo er Bærum den kommunen hvor flyttestrømmen til og fra Asker er størst. Som for Oslo er det flere som flyttet til Asker fra Bærum enn motsatt.

De påfølgende flyttestrømmene har motsatt mønster, hvor flere flytter fra Asker enn til. Dette gjelder øvrige deler av Viken, og Vestfold og Telemark.

Arbeid og pendling

Nærheten til arbeidsplasser kan påvirke valg av bosted, da folk ofte ønsker en rimelig reisevei til jobben. Samtidig kan tilgangen til kvalifisert arbeidskraft påvirke bedrifters plassering og vekst. Dette samspillet mellom arbeid og bolig er en viktig faktor for by- og samfunnsutvikling.

FIGUR 29 DEKNINGSGRAD AV ARBEIDSPLASER, ARBEIDSPLASER OG SYSSELTSATTE I ASKER 2020-2023.⁵³



Figuren over viser at antallet sysselsatte som bor i kommunen, har økt i større grad enn antall arbeidsplasser de siste tre årene. Dette har ført til en reduksjon av kommunens egen dekningsgrad av arbeidsplasser. Dette illustreres ved den grønne linjen. Flere må derfor i teorien ha sin arbeidsplass utenfor Asker kommune enn tidligere.

Se temaplan næring for mer om arbeidsplasser og sysselsetting i kommunen. Se også de to politiske sakene som følger opp temaplan næring^{54, 55}.

Asker kommune er en del av bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen. Kollektivtilbudet i store deler av regionen gjør det enkelt for mange å pendle ut av bostedskommunen for å jobbe.

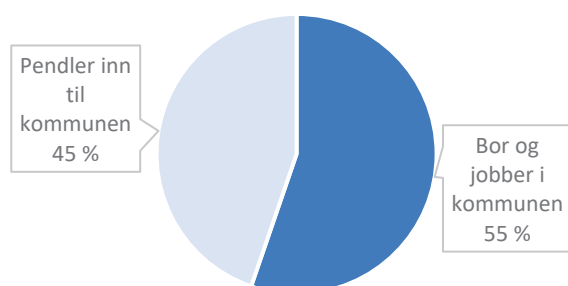
Dette bærer pendlerstatistikken også preg av. Av de 39 000 arbeidsplassene i Asker bor 55 prosent av de sysselsatte i kommunen. De øvrige 45 prosent pendler til Asker fra en annen kommune.

⁵³ SSB (2022). Tabell 07984: Alder- og næringsfordeling (17 grupper) blant sysselsatte, etter kjønn

⁵⁴ Asker kommune (2022). Politiske møter og dokumenter - saksnummer 0005/22

⁵⁵ Asker kommune (2023). Politiske saker og dokumenter - saksnummer 0035/23

FIGUR 30 FORDELING AV BOSTED BLANT SYSSELTSATTE MED ARBEIDSPASS I ASKER KOMMUNE, 2023.⁵⁶



Demografiske endringer - vi blir flere eldre

Endringene i demografien i årene som kommer stiller andre krav og forventinger til boligsammensetningen. Boligens utforming og beliggenhet må gjøre det mulig å klare seg i hverdagen selv. For mange vil dette innebære å flytte til en aldersvennlig bolig, eller å tilpasse den boligen de allerede har. Dette krever at befolkningen planlegger for egen alderdom.

Eldrereformen Fellesskap og mestring - bo trygt hjemme, peker på behovet for et nytt boligprogram for eldre som skal bidra til at flere eldre får tilgang til en egnet bolig i et aldersvennlig bomiljø.

Aldersvennlige boliger og nærmiljø

Hva en aldersvennlig bolig er, er ikke klart definert. En aldersvennlig bolig må likevel være en bolig som gjør det mulig for den eldre å leve et godt og selvstendig liv, med mulighet for å delta aktivt i samfunnet, og som lar seg tilpasse endringer i funksjonsnivå.⁵⁷ Det handler derfor både om noen generelle egenskaper og kvaliteter ved boligen og bomiljøet, men også om muligheten for å tilpasse boligen til individuelle behov.

For at en bolig skal være aldersvennlig bør den også ligge i et nabolag som bidrar til selvstendighet og mulighet for deltakelse. Dette handler om flere ting, blant annet tilgang på handel, service og helsetjenester, og at omgivelsene er universelt utformet. Tilknytning til nærmiljøet bidrar til større glede over egne livssituasjon og forebygger ensomhet. Sosial samhandling og gode møteplasser i lokalsamfunnet har en positiv effekt på psykisk helse⁵⁷.

Les mer om tilpasning av bolig under kapittelet «Universell utforming og tilpasning av boligen».

⁵⁶ SSB (2022) Tabell 11616, Inn- og utpendling for sysselsatte

⁵⁷ Sandlie, H. C., Flåto, M. og Guldbrandsen, L. (2023). Eldres boligønsker og bosituasjon: En undersøkelse blant eldre hjemmeboende over 75 år. Velferdsforskningsinstituttet NOVA. Rapport 8/2023

Se Arkitektforbundets håndbok i aldersvennlig stedsutvikling for å se hva aldersvennlig stedsutvikling kan bety i praksis⁵⁸.

Den eldre befolkningens boligbehov og ønsker

Eldre ønsker i hovedsak å bo trygt og selvstendig i sine egne hjem så lenge som mulig. Muligheten for å kunne bo trygt i egen bolig henger i stor grad sammen med helse og funksjonsevner. For å imøtekomme dette, oppfordres det til økt tilrettelegging av boliger med hensyn til universell utforming, slik at de er tilgjengelige og brukervennlige for eldre med ulike funksjonshemninger⁵⁷. Dette støttes også i rapporten «Boligbehov for eldre innbyggere frem mot 2040» som Agenda Kaupang har utarbeidet på oppdrag fra SBB Samfunnsbygg AS⁵⁹. Rapporten sier at kommunene kan spare milliardbeløp ved å tilrettelegge for en helhetlig boligpolitikk for eldre. Rapporten slår fast at den eksisterende boligpolitikken mangler bærekraft til å håndtere de fremtidige utfordringene som følger med en stadig voksende eldre befolkning.

Folkehelseinstituttet peker på at fremtidens eldre i Norge vil ha behov for boliger som kombinerer privatliv med sosialt samvær og tjenester, samt tilgang til teknologiske løsninger som fremmer trygghet og selvstendighet^{60, 61}.

NOVA gjorde i 2023 en undersøkelse blant eldre om deres boligsituasjon og boligønsker. De konkluderer med at dagens bosituasjon og flyttemønstre gir en god indikasjon på boligønskene deres, men at det samtidig er sannsynlig at dagens situasjon også gjenspeiler hva som er tilgjengelig på boligmarkedet. NOVA spurte i sin undersøkelse om de eldre kunne tenke seg å bo i ulike kollektive boformer. Over halvparten svarte at dette ikke var aktuelt. Av de som var interessert ville flest bo i bofellesskap med andre i samme aldersgruppe.

Planlegging og tilrettelegging av bosituasjon

En rapport fra NOVA i 2020 har undersøkt hvordan eldre tilpasser boligsituasjonen sin ved å enten forbedre nåværende bolig eller flytte til en mer passende leilighet. Rapporten konstaterer økt flytteaktivitet blant eldre, spesielt blant de som er 60 år og eldre. Den påpeker at denne aldersgruppen bevisst tilpasser boligsituasjonen gjennom strategiske valg knyttet til flytting. Videre fremhever rapporten at mange eldre i stor grad skifter fra enebolig til leilighet. Dette påvirkes av det lokale boligmarkedet, og det bemerkes at flere eldre flytter hyppigere når markedet tilbyr passende boliger⁶², men at en barriere for flytting er at det lokale boligmarkedet ikke tilbyr egnede boliger⁵⁷. En undersøkelse NOVA gjorde i 2023 viser samtidig at svært

⁵⁸ Arkitektforbundet (2022) Håndbok i aldersvennlig stedsutvikling

⁵⁹ Agenda Kaupang (2023). Rapport «Boligbehov for eldre innbyggere frem mot 2040»

⁶⁰ Folkehelseinstituttet (2021). Boligformer for eldre

⁶¹ Helse- og omsorgsdepartementet (2017) Meld. St. 15 (2017–2018) Leve hele livet — En kvalitetsreform for eldre

⁶² Sørvoll, J., m.fl. (2020). Mobilitet blant eldre på boligmarkedet - holdninger, drivere og barrierer. NOVA-rapport 2020:5

få eldre flyttet etter fylte 80 år. De peker på at barrierene for flytting øker med alderen. Den samme studien viser også at mange eldre mangler kunnskap om hvordan de skal planlegge eller tilrettelegge egen bosituasjon for alderdom og funksjonsnedsettelse, og at få har vært i kontakt med kommunen i forbindelse med tilpasning av boligen⁵⁷.

Se temaplan «Leve hele livet i et aldersvennlig Asker»¹¹⁶ og Senter for aldersvennlig Norge⁶³ for mer om hvordan vi kan jobbe for en aldersvennlig samfunnsutvikling i Asker.

Se også NOVAs rapport om Eldres boligbehov og boligønsker⁵⁷. Den ser nærmere på bosituasjonen blant eldre i Norge, flytting og boligønsker.

Asker kommunes helhetlige boligtrapp

Asker har utviklet en helhetlig boligtrapp i samarbeid med konsultentselskapet Agenda Kaupang. Boligtrappen er en modell som viser boliger med ulike egenskaper og med ulike innsatsfaktorer fra kommunens side.

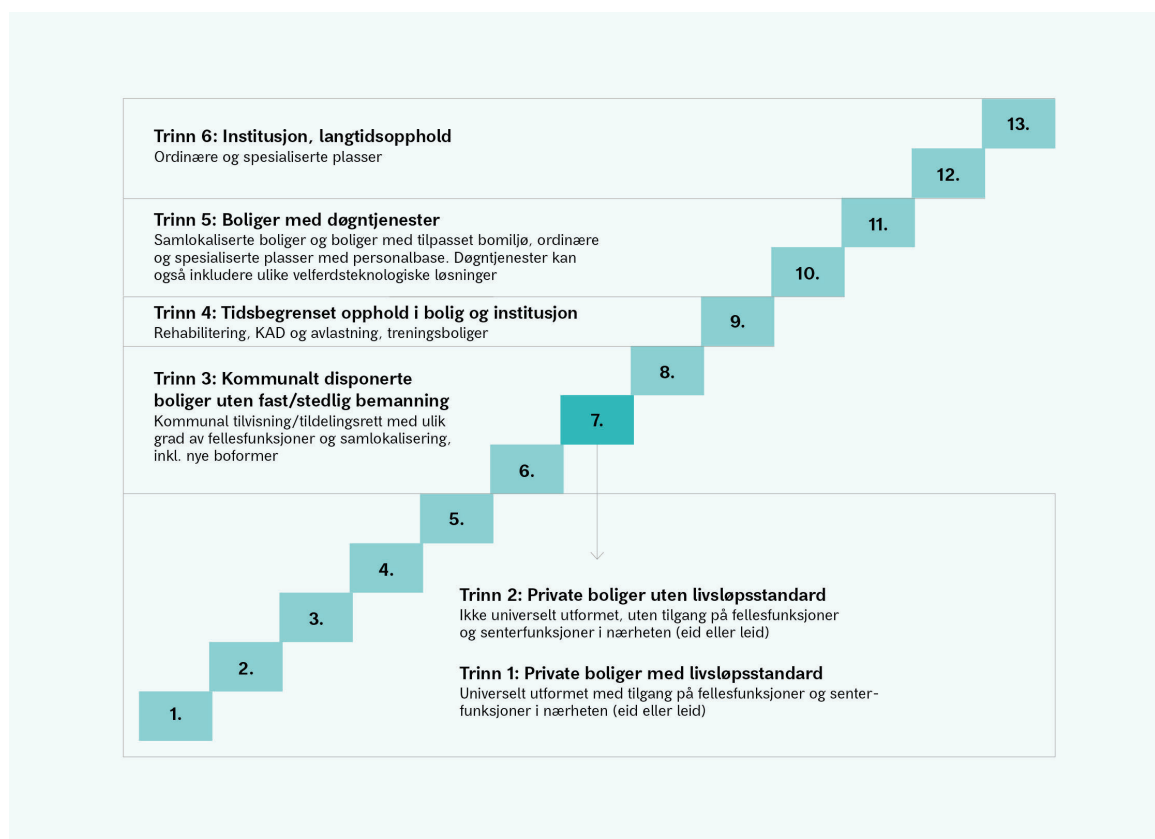
Agenda Kaupang har utarbeidet to rapporter om «Helhetlig boligtrapp i Asker kommune»^{64, 65}. Rapportene gir blant annet anbefalinger for plassering av fremtidige boliger/plasser i hele boligtrappen. Rapporten anbefaler en økt satsing på de tidligste boligtrinnene i boligtrappen og redusert vekst i boliger med heldøgns tjenester, som et viktig grep for å bidra til økonomisk balanse og styrke evnen til å møte endringene i demografien frem mot 2030.

⁶³ Senter for et aldersvennlig Norge. Sammen for et aldersvennlig Norge (www.aldersvennlig.no)

⁶⁴ Agenda Kaupang (2021). Helhetlig Boligtrapp i Asker kommune - delrapport 1

⁶⁵ Agenda Kaupang (2022). Helhetlig boligtrapp i Asker kommune, delrapport 2

FIGUR 31 ASKER KOMMUNES HELHETLIGE BOLIGTRAPP



Figuren over viser Asker kommunens helhetlige Boligtrapp med beskrivelse av trinn 1 til 6 der trinn 1 omhandler aldersvennlige private boliger, og trinn 6 er institusjonsplasser.⁶⁶

En selvstendig alderdom – i et samfunnsperspektiv

Endringer i demografien skaper utfordringer knyttet til den økonomiske bærekraften til kommunen. Nedgangen i andel personer i yrkesaktiv alder i forhold til andel eldre vil bli en utfordring både for personellsituasjonen i helse- og omsorgssektoren og for verdiskaping. Dette slo blant annet helsepersonellkommissjonen fast i sin rapport. I tillegg til den økonomiske belastningen det innebærer å få flere brukere av helse- og omsorgstjenester, kan flere kommuner få problemer med å rekruttere arbeidskraft til helse- og omsorgssektoren. Samtidig viser utviklingen i sysselsetting blant eldre at det er en tendens til at flere velger å stå lenger i jobb.

I takt med flere leveår, har også eldre flere friske år, og er en stor ressurs for samfunnet. Samtidig vet vi at blant annet kognitiv svikt er økende.

Se temaplan leve hele livet – i et aldersvennlig Asker, for mer om hvordan kommunen skal tilpasse seg de demografiske endringene.

⁶⁶ Asker kommune (2022). Helhetlig boligtrapp (samarbeid Agenda Kaupang).

Konsekvenser for ulike grupper av høye boligpriser og et ensformig boligtilbud

Asker er en av kommunene i Norge med høyest boligpriser, se «Status og trender».

Dette kapitlet i kunnskapsgrunnlaget ser nærmere på utfordringene knyttet til høye boligpriser og den type boligtilbud vi har i Asker kommune. Det går også inn på hvilke grupper som faller ut av boligmarkedet, eller ikke kommer seg inn.

Førstegangskjøpere og innflyttere til kommunen

Høye boligpriser skaper flere utfordringer. Det blir vanskeligere for både de med lav og middels inntekt å bosette seg her i kommunen. Dette påvirker spesielt grupper som unge voksne, de som jobber i yrker med moderate eller lave lønninger, de som er økonomisk vanskeligstilte, samt husholdninger som opplever en nedgang i inntekten sin.

I tillegg til de høye boligprisene har ikke inflasjonen vært så høy på mer enn 30 år og styringsrenten er satt kraftig opp. Husholdningenes disponible realinntekt er ifølge Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) redusert med 2,5 prosent i 2022⁶⁷.

Lånemulighetene for husholdninger er redusert med 8 til 19 prosent mellom 2021 og 2023⁶⁷. Denne trenden vil påvirke situasjonen i årene som kommer og gjøre det utfordrende for mange å komme inn på boligmarkedet.

Asker kommune opplever en nedgang i antall personer per husholdning, og 32 prosent av Askers innbyggere er aleneboende. Samtidig domineres boligmarkedet av familieboliger (over 80 prosent), som ikke er ideelle for aleneboende. Prisen per kvadratmeter for leiligheter er høyere enn for eneboliger. Ubalansen i boligtilbudet og de høye boligprisene gjør det vanskelig å etablere seg i kommunen.

Dersom en yrkesgruppe ikke har råd til å bo der det er behov for arbeidskraften deres, og reisetiden til et slikt område blir for lang, vil det bli vanskelig å rekruttere ansatte. I kapitlet «status og trender» vises det til en synkende aldersbæreevne og en sterk økning av andelen eldre. Med økende andel eldre øker behovet for årsverk innen helse og omsorgstjenestene. «Personellet er ryggraden i helse- og omsorgstjenestene. Tilstrekkelig og kompetent personell er avgjørende for at sykehus og kommuner skal kunne tilby helse- og omsorgstjenester av god kvalitet»⁶⁷. Boligprisene og mulighetene for å etablere seg i kommunen henger derfor sammen med mulighetene for å rekruttere den kompetansen og arbeidskraften det er behov for i ulike sektorer i årene fremover.

Se Helsepersonellkomisjonens utredning «Tid for handling – Personellet i en bærekraftig helse- og omsorgstjeneste» for mer om de rekrutteringsutfordringene helse- og omsorgstjenestene står overfor.

⁶⁷ Helsepersonellkomisjonen (2023). NOU 2023:4 «Tid for handling – Personellet i en bærekraftig helse- og omsorgstjeneste»

Se rapporten fra Samfunnsøkonomisk analyse, på bestilling fra Husbanken, for mer om konsekvensene av kostnadsøkningen og usikkerhet i boligmarkedet.

Vanskeligstilte på boligmarkedet

Å være vanskeligstilt på boligmarkedet kan for noen innebære å ha behov for oppfølging over lang tid for å klare å ivareta sine interesser på boligmarkedet. Andre er kun vanskeligstilte i en overgangsfase for eksempel ved et samlivsbrudd, arbeidsledighet eller ved sykdom. Høye boligpriser og høye leiepriser kan bidra til at flere er vanskeligstilte på boligmarkedet.

Kommunens forpliktelser overfor vanskeligstilte på boligmarkedet

Ny boligsosial lov trådte i kraft 1. juni 2023. Denne loven klargjør kommunens ansvar for å ivareta vanskeligstilte på boligmarkedet. Dette innebærer både planlegging av boliger, hjelp til å framskaffe bolig og bistand til å beholde en bolig⁶⁸.

Forpliktelser til å ivareta vanskeligstilte på boligmarkedet er også nedfelt i internasjonale konvensjoner, deriblant FNs konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter⁶⁹, FNs barnekonvensjon⁷⁰ og i FNs bærekraftsmål⁷¹.

Omfang og kjennetegn ved vanskeligstilte på boligmarkedet

I 2019 var om lag 3,4 prosent av befolkningen i Norge, eller rundt 179 000 personer, definert som vanskeligstilte på boligmarkedet. Av disse personene er rundt 44 prosent barn og unge, av de igjen var det omtrent 60 prosent som kom fra familier med innvandrerbakgrunn⁷². Denne beregningen av vanskeligstilte tar utgangspunkt i inntekt. Lavinntekt er inntekt som ligger 60 prosent eller lavere enn medianinntekten. I 2023 var median årssinntekt på omtrent kr 608 000,-⁷³. Det vil si at lavinntekt er omtrent kr 364 800,- eller lavere.

HVEM ER VANSKELIGSTILTE PÅ BOLIGMARKEDET?

Vanskeligstilte på boligmarkedet defineres som personer som av økonomiske, sosiale eller helse- og omsorgsmessige årsaker ikke kan ivareta sine interesser på boligmarkedet. Disse befinner seg i en eller flere av følgende situasjoner:

- Er uten bolig
- Står i fare for å miste bolig
- Bor i uegnet bolig eller bomiljø

⁶⁸ Lovdata (2023). Lov om kommunenes ansvar på det boligsosiale feltet

⁶⁹ FN-Sambandet (2022). Konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter

⁷⁰ FN-Sambandet (2023). Barnekonvensjonen.

⁷¹ FN-Sambandet (2023). Bærekraftsmålene.

⁷² Kommunal- og distriktsdepartementet (2021). Alle trenger et trygt hjem - Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken 2021 - 2024

⁷³ SSB (2023). Hva er vanlig lønn i Norge? (www.ssb.no)

Enkelte grupper er mer utsatt for å være vanskeligstilt på boligmarkedet enn andre. Enslige forsørgere, unge og personer på ulike trygdeytelser eller sosialhjelp, kan på grunn av, blant annet, lav inntekt ha problemer med å leie en egnet bolig. Store barnefamilier kan ha utfordringer med å finne egnet bolig med en husleie de kan betjene. Ikke-vestlige innvandrere er også en gruppe som går igjen blant vanskeligstilte. Avhengighet av rusmidler er en annen risikofaktor. Den typisk bostedsløse er mann i 30-årene og avhengig av rusmidler.

I tillegg har vi innbyggere som på grunn av sykdom eller funksjonsnedsettelse trenger spesielt tilrettelagte boliger, og dermed har utfordringer med å komme inn på det private markedet. Se avsnitt «universell utforming og boligtilpasning» for mer informasjon.

Barn og unge i vanskeligstilte husholdninger

Statistikk fra Husbanken viser at 1 711 barn og unge i Asker bor i familier med lav inntekt. Dette utgjør 7,9 prosent av alle barn og unge i Asker. 1,5 prosent av barn og unge i Asker bor i lavinntektshusholdninger som i tillegg leier og bor trangt. Det tilsvarer 133 barnefamilier (1,1 prosent)⁷⁴.

Rapporten «Oppvekststedets betydning for barn og unge – Nabolaget som ressurs og utfordring» fra 2017 fant at mange barn i lavinntektsfamilier, i tillegg til å få med seg mindre ressurser hjemmefra, ofte er utsatt for en høyere grad av kollektiv ressursfattigdom i nærmiljøet sitt. De har blant annet høyere andel utsatte naboer og dårligere fysisk utemiljø enn andre barn⁷⁵. Legger man det i tillegg til dårlige boforhold, trangboddhet og et høyt konfliktnivå i hjemmet, kan det føre til at mange barn i lavinntektsfamilier tilbringer mye tid ute i nabolaget sitt⁷⁶. Det gjør at nabolaget, og generelt nærmiljøet, får større betydning for barn i slike situasjoner. NOVA/Oslo met har gjennomført en undersøkelse av ungdom i kommunale boliger der det har intervjuet 8 ungdommer⁷⁷. De kommer med klare oppfordringer om at boligene må være store nok for barnefamilier, at det ikke bør ligge i belastede områder og at de må ha tilgang til fritidsordninger da det å ha venner med hjem kan være vanskelig blant annet på grunn av trangboddhet.

Samtidig er særlig yngre barn avhengige av å ha et trygt bomiljø og et godt nabolag å være i. Kvaliteten på nærmiljøet får betydning for ungdoms nettverk gjennom deltakelse i skole og fritidsaktiviteter.

Unge med bostedsutfordringer

I utgangspunktet er det foreldrenes ansvar å forsørge barn under 18 år og sørge for at de har et trygt sted å bo. Dersom barnet går på videregående skole fortsetter

⁷⁴ Husbanken (2022). Boligsosial monitor (www.husbanken.no)

⁷⁵ Brattbakk, I. og Andersen, B. (2017). Oppvekststedets betydning for barn og unge - Nabolaget som ressurs og utfordring. Utgiver: AFI, rapport 02:2017

⁷⁶ Departementene (?). Like muligheter i oppveksten - Regjeringens samarbeidsstrategi for barn og ungdom i lavinntektsfamilier (2020-2023)

⁷⁷ Ungdom i kommunale boliger, NOVA/Oslo met 2023

forsørgerplikten så lenge ungdommen går på videregående opplæring, altså etter fylte 18 år.⁷⁸

For noen unge mennesker er ikke denne støtten noen selvfølge. Enkelte unge kan ikke, vil ikke eller får ikke lov til å bo hjemme hos sine foreldre. Unge bostedsløse (se neste avsnitt) rapporterer oftere at de oppholder seg hos venner, kjæresten eller slektninger enn eldre bostedsløse. Noen melder også at de går inn i uønskede forhold for å ha et sted å bo. Unge/unge voksne er i utgangspunktet i en sårbar fase i livet med hormoner i ubalanse og mange livsvalg som skal tas. Når unge skal lære seg å håndtere egne liv, har de behov for støtte for å komme seg videre. I rapporten "De får ikke en sjanse" påpeker Røde Kors at når denne støtten mangler, hjelpeapparatet er laget for voksne, og den unge ikke har lært hensiktsmessige handlingsmønstre fra barnsben av, vil bostedsutfordringer kunne føre til alvorlige konsekvenser videre i livet.⁷⁹

Dette var bakgrunnen for at Asker kommune, med støtte fra Husbanken, satte i gang et prosjekt "ung i privat bolig". Velferdsforvaltningen opplevde en økning av henvendelser om bolig fra unge, i løpet av 2019 var det 37 ungdommer som søkte hjelp fra Bolighjelpen da de ikke kunne bo hjemme. Gjennom prosjektet ble 7 unge i alderen 17-25 år bosatt i privat leiebolig. Både utleier og leietaker hadde kontaktperson i kommunen, den unge fikk opplæring i økonomi og praktiske gjøremål, tjenester ble koblet på der det var nødvendig og kontaktpersonen hjalp også til med konfliktløsninger. Ved prosjektets avslutning bodde fortsatt 6 av de 7 i den private leieboligen.

Bostedsløshet

Hvert fjerde år gjennomføres det en telling av antall bostedsløse i Norge. Siste telling var i november 2020, da var antallet på nasjonalt nivå 3325. Dette innebærer nær en halvering av antall bostedsløse fra 2012 - 2020.⁸⁰

Personer som står uten bolig, kan ha rett på midlertidig bolig via NAV. Ifølge Kostrapporteringen for 2023 var det totalt 116 husstander i Asker kommune som hadde et midlertidig botilbud (hospits/natthjem). En husstander hadde barn. Dette innebærer for Askers del en dobling fra 2021 til 2023, av antall bostedsløse husholdninger som fikk bistand fra NAV til akuttovernatting.

24 prosent av alle bostedsløse har en samtidig rusavhengighet og psykisk lidelse (ROP-lidelse). Personer med rusavhengighet og/eller psykisk lidelse er også sterkt overrepresentert i gruppene som er langvarig bostedsløse (77 prosent).

Av alle bostedsløse utgjør unge under 25 år, 17%. Flere i denne gruppen enn i de eldre bostedsløse oppgir at de bruker nettverket for å skaffe seg tak over hodet⁸⁰.

⁷⁸ Lovdata. Lov om barn og foreldre, § 68

⁷⁹ Røde Kors. "De får ikke en sjanse" 2020

⁸⁰ Dyb, E. og Zeiner, H. (2021). Bostedsløse i Norge 2020 – en kartlegging. OsloMet: NIBR rapport 2021:10

Rett til helsehjelp er uavhengig av bosted, eller mangel på bosted. Samtidig er det rimelig å tenke at både det å få helsehjelp, og følge opp et behandlingsforløp er særdeles utfordrende når du ikke har et sted å bo. Jobbsøking, stå i jobb eller studier vil også være svært krevende uten et fast sted å bo. En undersøkelse gjennomført av Tsemberis mfl. viste at tilgang til bolig, støtte og behandling for personer med komplekse behov, i stor grad førte til reduksjon i psykiske helseproblemer, alkoholbruk og behov for intensiv bistand⁵⁷. Effekten av den oppfølgingen som gis kan med andre ord svekkes på grunn av mangel på bolig.

Personer med nedsatt funksjonsevne og boligmarkedet

Artikkel 19 i FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) omhandler retten til et selvstendig liv og til å være en del av samfunnet. Etter artikkelens bokstav a) har statene forpliktet seg til å sikre: «at mennesker med nedsatt funksjonsevne har anledning til å velge bosted, og hvor og med hvem de vil bo, på lik linje med andre, og ikke må bo i en bestemt boform».⁸¹

I den nasjonale strategien for den sosiale boligpolitikken blir gruppen utviklingshemmede nevnt som en gruppe det bør rettes særlig innsats mot⁷². HVPU-reformen⁸² fra 1991 overførte ansvaret for utviklingshemmede fra stat/fylkeskommune til kommune. Hensikten var å gå bort fra institusjonsomsorgen til å la utviklingshemmede bo i sin hjemkommune med egen bolig i et ordinært bomiljø.

HVA ER FUNKSJONSNEDESETTELSE, UTVIKLINGSHEMMING OG FUNKSJONSHEMMING?

En funksjonsnedsettelse kan eksempelvis dreie seg om nedsatt bevegelses-, syns- eller hørselsfunksjon, nedsatt kognitiv funksjon eller ulike funksjonsnedsettelser på grunn av allergi, hjerte- eller lungesykdommer.

Blant personer med nedsatt funksjonsevne er utviklingshemming en samlebetegnelse for de som har kognitive, språklige og sosiale vansker.

Funksjonshemming oppstår når det er et gap mellom et individs forutsetninger og omgivelsenes utforming eller krav til funksjon. Omgivelsene kan altså forsterke vanskene til en person med nedsatt funksjonsevne.

NOU – på lik linje⁸³ viser derimot at få utviklingshemmede har valgmuligheter når det kommer til bosted, hvem de skal bo sammen med og boform. Valgmulighetene for denne gruppen er mindre enn for befolkningen ellers. Rundt 10 prosent av

⁸¹ Lovdata: Konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

⁸² HVPU var en offentlig omsorgsordning som gjaldt spesielt for personer med utviklingshemming. HVPU er en forkortelse for Helsevernet for psykisk utviklingshemmede.

⁸³ Regjeringen (2016). NOU 2016:16 «På lik linje - Åtte løft for å realisere grunnleggende rettigheter for personer med utviklingshemming»

utviklingshemmede eier sin egen bolig, mot nærmere 80 prosent i befolkningen for øvrig⁸⁴.

I temaplan «På lik linje» har Asker kommune en målsetting om at flest mulig skal bo i egen bolig og få ambulante tjenester av kommunen i eget hjem. Konkrete strategier for å oppnå dette er at:

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

Boligpolitikken har en viktig rolle i å bidra til disse målene og forpliktelsene i, blant annet, den nye boligsosiale loven og CRPD.

I den nye «Bustadmeldinga» for 2024 er en strategi til det første innsatsområdet at man skal «øke bruken av virkemidler til Husbanken, slik at flere personer med utviklingshemning kan eie sin egen bolig»¹³.

Personer med psykiske helseutfordringer og/eller rusutfordringer og boligmarkedet.

Opptappingsplanen for psykisk helse⁸⁵ påpeker at en god bolig i et godt bomiljø er en viktig helsefremmende og forebyggende strategi.

Slik det er vist til tidligere i kunnskapsgrunnlaget er dette en gruppe som er spesielt utsatt på boligmarkedet. Svært mange av disse er bostedsløse og ofte over lang tid. Anslagsvis 22 prosent i kommunale boliger uten bemanning har vedtak om psykisk helse og rustjenester.

Svak økonomi er en faktor som innvirker på mulighetene på boligmarkedet. Ifølge Asker kommunes temaplan «Mestre hele livet» side 22 står det:

«Brukerplankartlegging i Asker viser at 84 prosent av personer med ruslidelser og 86 prosent av personer med psykiske lidelser har økonomiske ytelser fra NAV, som kilde til livsopphold. Henholdsvis 8 prosent og 11 prosent har arbeidsinntekt som kilde til livsopphold»⁸⁶.

Asker kommunes målsetting er å legge til rette for et trygt leiemarked, at flere kan eie bolig og gode bomiljø.

Innvandring, integrering og bolig

Personer som er bosatt i Norge med innvandrerbakgrunn eller norskfødte med innvandrerforeldre er en variert gruppe som utgjør en større og større del av befolkningen. Ifølge Integrerings- og mangfoldsdirektoratet har antallet innvandrere i Norge tredoblet seg de siste tjue årene. Innvandrerbefolkningen i Norge har bakgrunn fra over 200 land. Innvandrere er altså en veldig sammensatt gruppe, ikke

⁸⁴ Astrup K C, Barlindhaug R, Ruud M E (2019). Boligeie for personer med utviklingshemning. Utgiver: NIBR

⁸⁵ St.meld 23 (2022-2023) Opptappingsplan for psykisk helse (2023-2033)

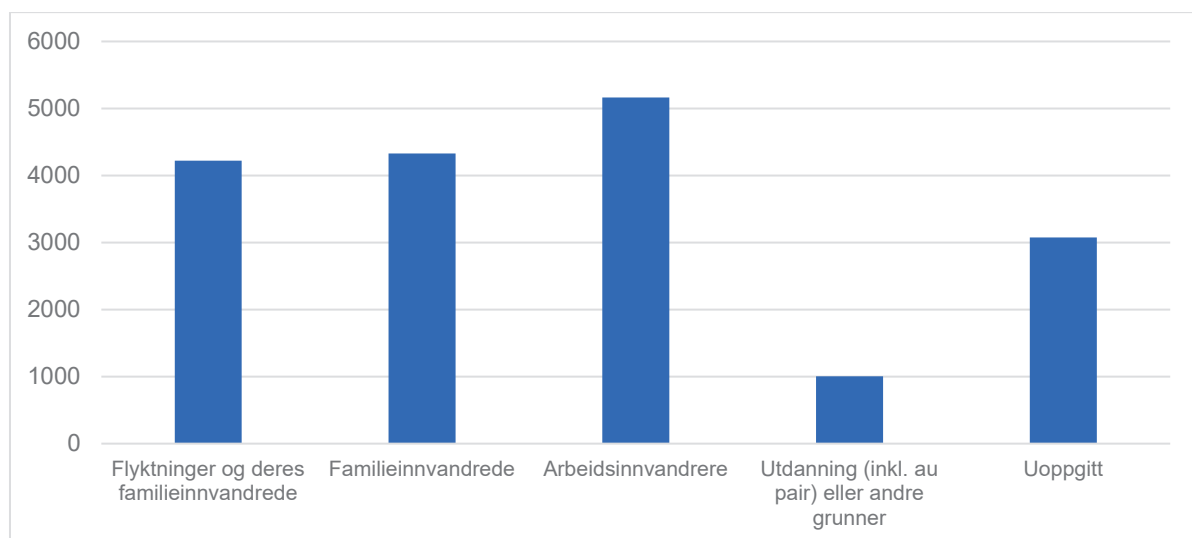
⁸⁶ Asker kommune (2023). Temaplan «Mestre hele livet – psykisk helse og rus».

bare når det kommer til landbakgrunn, men også i alder, arbeidserfaring og kompetanse, helse- og livssituasjon, botid i Norge og mer. Innvandring skjer også av mange forskjellige grunner, blant annet for å arbeide, studere, gjenforenes med familien eller fordi man er blitt tvunget på flukt⁸⁷. Disse ulikhetene må tas hensyn til i boligutviklingen, blant annet fordi det er noen grupper med innvandringsbakgrunn som har større utfordringer på boligmarkedet enn andre.

Demografiske kjennetegn ved innvandrerne i Asker kommune

I Asker utgjør personer med innvandrerbakgrunn rundt 18 prosent av den totale befolkningen. Legger man til norskfødte med innvandrerforeldre er andelen av befolkningen 22,4 prosent⁸⁸. Grunnen til innvandring er variert i befolkningen. Figuren nedenfor viser en oversikt over hvor mange innvandrere det var i 2023 etter innvandringsgrunn. Nordiske borgere er inkludert i statistikken under «uoppgitt».

FIGUR 32 ANTALL INNVANDRERE ETTER INNVANDRINGSGRUNN I ASKER I 2023⁸⁹



Figuren over viser at den vanligste grunnen til innvandring i Asker i 2023 var arbeid. Den vanligste innvandringsgrunnen i 2023 i hele Norge var flukt. Det skyldes i stor grad flyktninger fra Ukrainakrigen.

Av alle med innvandrerbakgrunn i Asker kommune utgjør personer med flyktningbakgrunn 23 prosent. For alle innvandrere er flesteparten i aldersgruppen 30-54 (60 prosent)⁸⁹.

⁸⁷ Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (2021) Tall og fakta om innvandrere og integrering – Demografi (www.imdi.no)

⁸⁸ Folkehelseinstituttet (2023) Innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre, Kommunehelse statistikkbank

⁸⁹ Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (2021) Tall og fakta om innvandrere og integrering - arbeid og levekår (www.imdi.no)

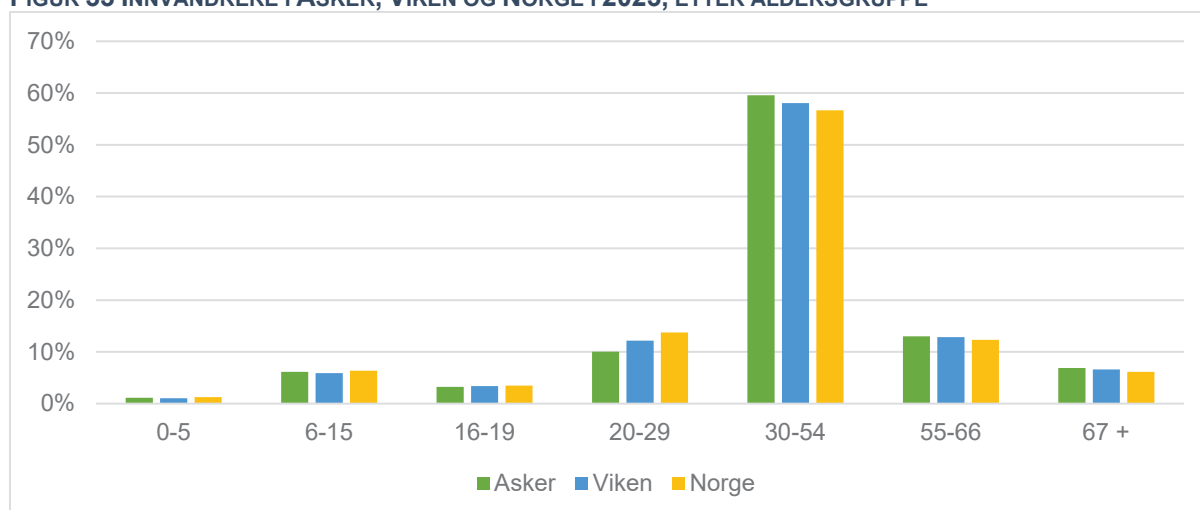
HVEM ER FAMILIEINNVANDREDE?

Familieinnvandrede defineres her som førstegenerasjonsinnvandrere som er registrert som familiegjenforente og familieetablerte.

Familieinnvandrede til flyktninger er ikke inkludert her. Flyktninger og deres familieinnvandrede er førstegangsinvandrere som er registrert som flyktninger, samt familiegjenforente med disse.

Figuren under viser innvandrere fordelt på aldersgrupper i Asker, Viken og Norge (tall fra 1 januar 2023)⁹⁰.

FIGUR 33 INNVANDRERE I ASKER, VIKEN OG NORGE I 2023, ETTER ALDERSGRUPPE

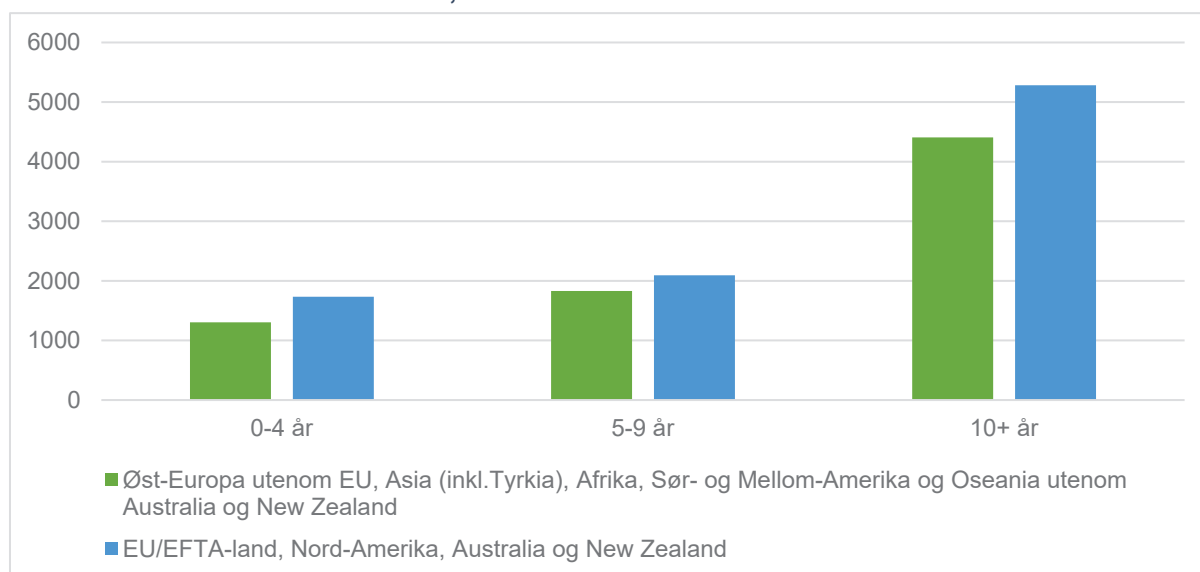


Andelene i de ulike aldersgruppene er nokså like mellom Asker, Viken og Norge. Asker har litt større andel i aldersgruppen 30-54 enn de to andre. Andelen innvandrere i aldersgruppen 20-29 år er derimot litt høyere på landsbasis enn de er i Viken og i Asker.

Figuren under viser botiden til to innvandringsgrupper i Asker og viser at de fleste har bodd i kommunen i ti år eller mer.

⁹⁰ Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (2021). Tall og fakta om innvandring og integrering – befolkning (www.imdi.no)

FIGUR 34 INNVANDRERE I ASKER I 2022, ETTER LANDBAKGRUNN OG BOTID



Flyktninger

Det siste året har Norge tatt imot flyktninger som følge av Ukrainakrigen. I årene før invasjonen var det ikke så mange som flyktet til Norge. Over lengre perioder er slike store svingninger i antall flyktninger som kommer til Norge og bosetter seg her, ikke uvanlig. Globale hendelser som krig i Syria og krig i Ukraina påvirker hvor mange flyktninger Norge tar imot og bosetter. Det er derfor vanskelig å forutse boligbehovet til flyktninger i fremtiden.

Ukrainske flyktninger

Som sagt har det siste året gitt spesielle forhold for bosetting av flyktninger som følge av Ukrainakrigen. I Norge var det 30 300 flere bosatte innvandrere fra Ukraina ved inngangen til 2023 enn året før⁹¹. Totalt i 2023 ble det bosatt 33 701 flyktninger i Norge. Av disse var 29 730 fordrevet fra Ukraina. I 2022 ble det bosatt 31 258, mens det i 2021 ble bosatt 4 489 i Norge⁹².

Kjønnsfordelingen til de bosatte innvandrerne fra Ukraina er ganske ujevn. Av de over 18 år var 71 prosent kvinner, og 29 prosent var menn. De ukrainske innvandrerne er også yngre enn befolkningen i Norge, og to av tre er under 40 år gamle. I hele befolkningen er en av to i tilsvarende alder⁹¹.

⁹¹ Steinkellner, A. (2023). Krigen i Ukraina ga historisk innvandrervekst (www.ssb.no)

⁹² Regjeringen (2023). Busetting av flyktninger (www.regjeringa.no)

De ukrainske flyktningene er ikke bare yngre enn den øvrige befolkningen, men også yngre enn andre innvandrergupper. Rundt 30 prosent av ukrainske flyktninger bosatt i Norge er under 20 år. For alle innvandrere er det også tydelig forskjell på alder i forhold til den øvrige befolkningen. 27 prosent av den øvrige befolkningen er i alderen 30-49, imens for innvandrere er det 48 prosent i den alderen.⁹³.

HVA ER FLYKTNINGBAKGRUNN?
Betegnelsen «person med flyktningbakgrunn» inkluderer alle personer som selv kom som flyktninger, samt familietilknyttede til disse.

Bosetting av flyktninger

Ifølge Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi) ble det bosatt 38 flyktninger i 2020 og 59 flyktninger i 2021 i Asker. Det var relativt normale år. Det økte behovet for å ta imot flyktninger som følge av Ukrainakrigen, gjorde at alle norske kommuner ble oppfordret til å bosette flyktninger i 2022 og 2023.

I 2022 ble det bosatt 328 flyktninger, og ut av disse var 21 enslige mindreårige. Formannskapet vedtok 22. august 2023 å imøtekomme anmodningen fra IMDi om å bosette 435 flyktninger 2023.⁹⁴.

Flyktninger fra Ukraina

Ukrainakrigen har gitt spesielle utfordringer for bosetting av flyktninger. Bosettingen er organisert i et samarbeid mellom Integrering og mangfold, Eiendom og Velferdsforvaltningen. Bolighjelpen, organisert under Velferdsforvaltningen, jobber med det private utleiemarkedet. Under Ukraina-krisen var ønsket å bosette de fleste ukrainske flyktninger i private utleieboliger i stedet for kommunalt eide boliger. Som følge opplevde bolighjelpen stor pågang fra private utleiere.

HVA ER ANMODNINGSTALL OG VEDTAKSTALL?

Anmodningstall: Det totale antallet flyktninger staten ber en kommune om å bosette per år.

Vedtaksstall: Det totale antallet flyktninger kommunene har vedtatt at de kan bosette per år. I de fleste kommuner bestemmes dette tallet av kommunestyrene.

Uten innbyggernes innsats ville ikke målet om flyktningebosetting i 2022 blitt nådd.

Private utleiere er også viktige for målet i 2023. Å bruke eksisterende boliger som hybler eller leiligheter i eneboliger vil være til stor hjelp.⁹⁵.

⁹³ Steinkellner, A., Krokedal, L. (2023). Innvandrene og deres barn – en mangfoldig gruppe (www.ssb.no)

⁹⁴ Asker kommune (2023). Asker kommune sier ja til å bosette 360 flyktninger i år (www.aker.kommune.no)

⁹⁵ Asker kommune (2023). Hjerterom og husrom (www.aker.kommune.no)

Det er imidlertid også et økende behov for tilpassede boliger til krigsskadede flyktninger. Et slikt boligbehov vil i mindre grad kunne dekkes i det private markedet, da disse vanligvis ikke er universelt utformede og uten nærhet til helsemessig oppfølging fra det offentlige.

I tillegg er mange av flyktningen fra Ukraina kvinner og barn. Det betyr at boligtilbudet også må ta hensyn til behov hos familier med barn og unge.

Se Asker kommunes nettside for mer informasjon om bosetting av flyktninger.

Boligsituasjon blant innvandreregrupper

Noen innvandrere og innvandreregrupper er mer utsatt enn andre grupper på boligmarkedet. Det er også store forskjeller innad i innvandreregrupper i forhold til i hvor stor grad noen er utsatt eller ikke på boligmarkedet. For eksempel kan personer med innvandringsbakgrunn oppleve diskriminering som en hindring på veien til å skaffe seg bolig. Andre kan oppleve dårlig økonomi som en hindring, noe som er tilfellet for mange flyktninger. Disse hindringene kan være gjeldende hele livet, men for de fleste som regnes som utsatt på boligmarkedet er de mest tydelig i tiden rett etter innvandringen. Studier har vist at jo lengre man bor jo mer øker levekår og samfunnsdeltakelse blant innvandrere. Dette er også tilfellet fra en generasjon til den neste⁹⁶.

Innvandrere og eierform

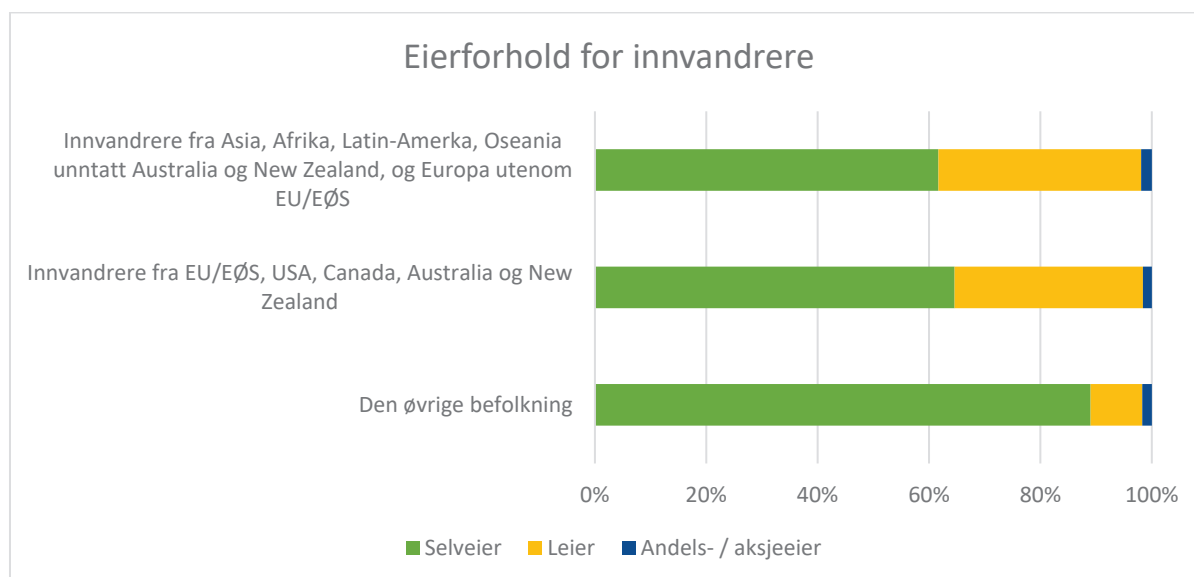
I Norge eier så mange som åtte av ti sin egen bolig. Eierandelen er også høy blant innvandrere, og vi er et av landene med størst andel unge boligeiere⁷². Det er imidlertid forskjell blant innvandringsgrupper og den øvrige befolkningen.

Figuren nedenfor viser eierform for to innvandringsgrupper og den øvrige befolkningen i Asker⁹⁷.

⁹⁶ Kunnskapsdepartementet (2018). Integrering gjennom kunnskap - Regjeringens integreringsstrategi 2019-2022

⁹⁷ SSB (2022). Tabell 11036: Eierstatus, etter innvandringsbakgrunn

FIGUR 35 FORDELING AV EIERFORM FOR INNVANDRERGRUPPER I ASKER



For begge innvandringsgruppene var andelen som leier omtrent 35 prosent, sammenlignet med omtrent 10 prosent i den øvrige befolkningen i Asker.

Forskning har vist at om man eier eller leier har betydning for en rekke faktorer. Innvandrereforeldre som bor i en bolig de eier selv, har bedre boligstandard, føler seg tryggere i nærmiljøet, har mer kontakt med naboer med variert bakgrunn, og framstår gjennomgående som bedre integrerte, enn innvandrere som bor i leide boliger⁹⁸. Nesten halvparten av de som regnes som vanskeligstilte på boligmarkedet er leietakere. Rundt 60 prosent av disse vanskeligstilte leietakerne har innvandrerbakgrunn.

Det er en sterk sammenheng mellom innvandreres botid, innvandringsgrunn og boligeierskap. For flyktninger og arbeidsinnvandrere med kort botid er eierandelen lav. For eldre arbeidsinnvandrere eier 58 prosent sin bolig. For eldre flyktninger er det 70 prosent eierandel for de med lang botid (20 år eller mer)⁹⁹.

Noen innvandrere er i en økonomisk situasjon som gjør eierskap svært vanskelig, selv med betydelig offentlig hjelp. Disse innvandrerne utgjør noen av de svakest stilte på boligmarkedet i dag, og for mange av dem er kommunale boliger den eneste muligheten til å få en stabil boligsituasjon.

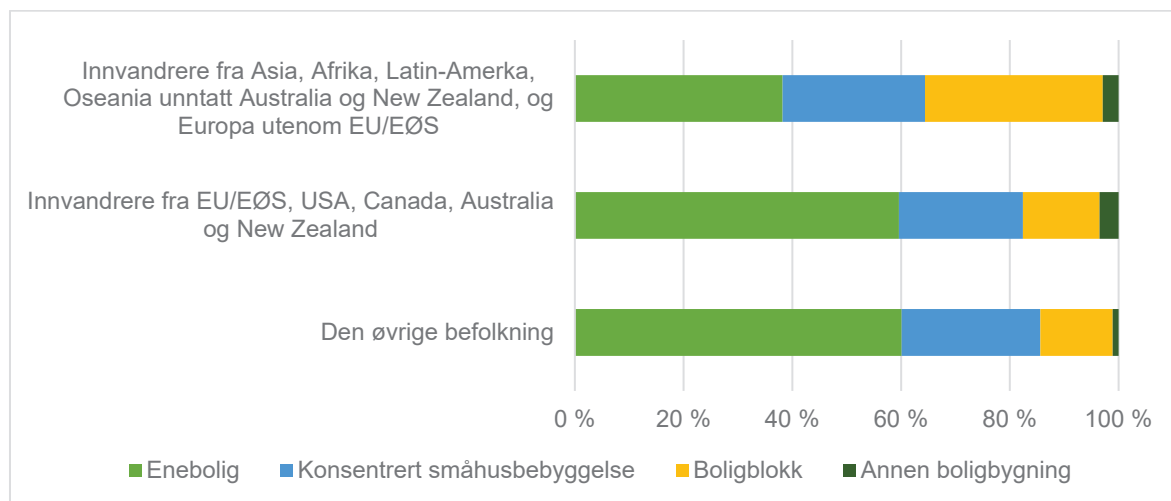
⁹⁸ Grødem, A. S. (2011). Innvandrerbarn og bolig - Hva betyr boligen og bomiljøet for inkludering? Utgiver: Fafo

⁹⁹ SSB (2022). Eldre innvandrere i Norge – Demografi, boforhold, inntekt, formue og helse

Boligtyper

Figuren under viser fordelingen av innvandrergupper i Asker i 2022, etter boligtype.

FIGUR 36 FORDELING AV INNVANDRERGRUPPER ETTER BOLIGTYPER I ASKER.¹⁰⁰

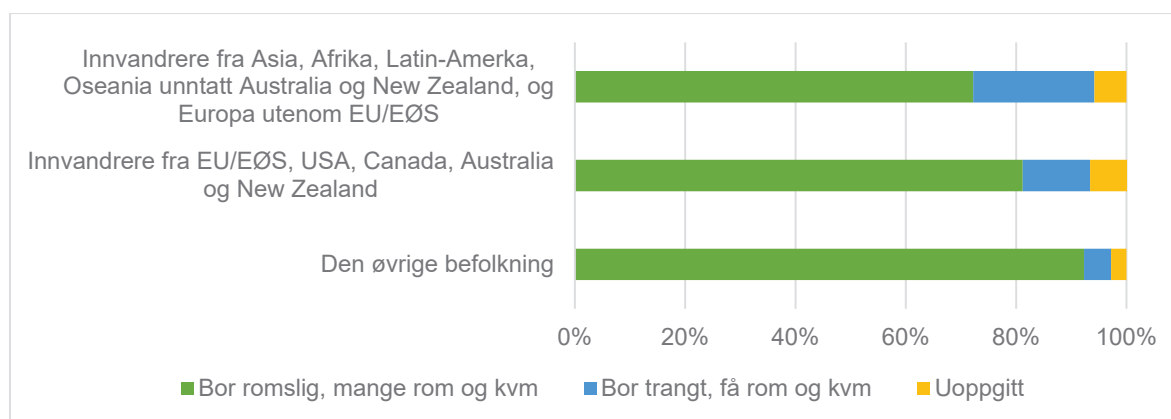


Her er det forskjeller både mellom innvandrerguppene, og mellom innvandrere og den øvrige befolkningen. Disse forskjellene er hovedsakelig ved boligtypene «enebolig» og «boligblokk» (leiligheter).

Trangboddhet blant innvandrere

Under er en figur som viser fordelingen av trangboddhet for to ulike innvandrergupper sammenlignet med den øvrige befolkningen i Asker kommune i 2022.¹⁰¹

FIGUR 37 TRANGBODDHET ETTER INNVANDRERGRUPPER I ASKER 2022



¹⁰⁰ SSB (2022). Tabell 11037: Personer, etter innvandringskategori, år, statistikkvariabel, bygningstype og region

¹⁰¹ SSB (2022). Tabell 11045: Personer, etter innvandringskategori, trangboddhet, statistikkvariabel, år og region

Innvandrerguppen med folk fra Asia, Afrika, Latin-Amerika og deler av Oseania og Europa (øverste liggende stolpe) skiller seg ut som den gruppen med flest trangbodde i kommunen. I den gruppen bor 22 prosent trangt.

Hos de eldre innvandrerne bor litt over 7 prosent trangt. Dette er særlig innvandrere i starten av 60-årene. I den øvrige befolkningen er det kun 1 prosent av eldre som bor trangt. En viktig grunn til den høye trangboddhetsandelen blant eldre innvandrere er

at de i større grad enn andre eldre bor i store husholdninger⁹⁹. Barnefamilier med innvandrerbakgrunn er overrepresentert blant familier som bor i kommunale boliger, og mange bor også trangt i disse boligene⁹⁸.

HVEM ER ELDRE INNVANDRERE?

Eldre innvandrere er her definert som «60 år eller eldre, født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre og fire utenlandsfødte besteforeldre».

Se avsnitt om «eldre innvandrere» for mer statistikk om den gruppen.

Boligpreferanser og bosettingsmønstre

En forskningsrapport fra NIBR legger frem mulige forklaringer på ulike preferanser og bosettingsmønstre blant innvandrere¹⁰². En av disse er kunnskap om bolig- og arbeidsmarkedet. Mangel på kunnskap om hvordan boligmarkedet og arbeidsmarkedet fungerer viser seg å være en viktig årsak til segregasjon blant befolkningen med innvandrerbakgrunn. Det blir viktig å være del av et nettverk en kjenner seg igjen i som kan bidra med informasjon og hjelpe til med å skaffe bolig og jobb¹⁰². Ustabile nabolag med ofte utskiftning av beboere, kan få negative konsekvenser for slike nettverk.

Stabilitet i et nabolag indikerer beboernes vilje til å bo lenge på samme sted. Nabolag med lav score på levekårsvariabler har ofte lav stabilitet. Folk flytter når de får jobb og tilstrekkelig inntekt til å bytte bolig¹⁰³.

Hvor integrert man er påvirker også boligpreferanser og bosettingsmønstre. Spesielt i begynnelsen kan behovet for å bo blant personer med lik bakgrunn være viktig. Dette kan for eksempel være tilfellet før man lærer språket og reglene i det nye landet. Senere kan identiteten være like knyttet til majoritetsbefolkningen som til nyankomne med samme etniske opprinnelse¹⁰².

Hatytringer kan også påvirke valg av bosted. Slike opplevelser kan påvirke følelsen av sosial aksept, som igjen kan påvirke bostedsvalg. For eksempel viser studier at

¹⁰² Barlindhaug, R., Ruud, M. E. og Nygaard, M. (2017). Hvilken sammenheng finner vi mellom boligtyper og befolkningssammensetning? Utgiver: NIBR, rapport 2017:14

¹⁰³ Sørholt, S (2010). Etniske minoriteter og boligmarkedet: Integrert, marginalisert, segregert. *Forskningsrådet*. Internasjonal migrasjon og etniske relasjoner – IMER.

relativt få velstående innvandrere fra ikke-vestlige land velger å bosette seg i områder av Oslo der den velstående majoriteten bor¹⁰². Det kan igjen føre til segregering.

Segregering

Segregering refererer til en prosess der grupper av mennesker med bestemte kjennetegn, som for eksempel sosioøkonomisk status eller etnisk bakgrunn, blir fysisk adskilt fra hverandre i samfunnet eller geografiske områder. Geografisk segregasjon av ulike grupper kan oppstå som følge av bosettingsmønstre og boligpreferanser. Den sosioøkonomiske segregeringen i Norge har økt noe de siste tiårene¹⁰⁴.

Segregasjon har i hovedsak sammenheng med:

- husholdningenes ulike økonomiske ressurser og store prisforskjeller mellom boliger i ulike områder
- segmentering i boligmarkedet og at ulike typer boliger lokaliseres ulike steder
- diskriminering
- spesielle boligpreferanser som at en ønsker å bo i nærheten av familien, der en er vokst opp, osv.
- forhold ved fysiske kvaliteter og fysiske utformingen av boområder¹⁰²

Flere studier tyder på at økt økonomisk ulikhet i byer kan øke oppdelingen av ulike grupper. Økonomisk ulikhet gir de med høy inntekt større mulighet til å velge bosted. Problemer som arbeidsledighet og økonomiske utfordringer kan bidra til en samling av utfordringer i visse områder. At personer med innvandrerbakgrunn i gjennomsnitt har svakere økonomi gjør at segregering etter innvandrerbakgrunn ofte sammenfaller med segregering etter sosioøkonomi. Hvordan dette oppstår påvirkes av at folk med og uten innvandrerbakgrunn har ulike flyttemønstre. Nyere forskning antyder at segregasjon etter innvandrerbakgrunn hovedsakelig oppstår fordi personer uten innvandrerbakgrunn unngår områder med mange innvandrere¹⁰⁴.

Diskriminering

Diskriminering i boligmarkedet på grunn av innvandrerbakgrunn påvirker også valg av bosted og boligpreferanser. Innvandrere har rapportert at de har opplevd diskriminering når de prøver å finne bolig på det private leiemarkedet. Dette kan føre til at de blir begrenset i valg av bolig og må i større grad ta til takke med den boligen de kan få. Dette har bidratt til at innvandrere, spesielt de som er økonomisk sårbare, ender opp med å bo hos familie og venner. Det kan være en av grunnene til økningen av antall innvandrere i visse områder¹⁰².

¹⁰⁴ Kunnskapsdepartementet (2020). NOU 2020:16 «Levevilkår i byer – Gode lokalsamfunn for alle»

Forskning viser tydelig at innvandrere står overfor diskriminering på både arbeidsmarkedet og boligmarkedet. Det er en høy andel av leietakere i det private leiemarkedet som har opplevd å bli nektet leie eller kjøp av bolig på grunn av deres innvandrerbakgrunn. Dette dreide seg om bolig de ønsket å leie i tre av fire tilfeller⁹⁸.

En pilotundersøkelse fra Fafo viste at innvandrere opplever hatytringer i mye større grad enn den øvrige befolkningen. Disse hatytringene skjer på ulike steder, på steder som i butikken og i nabolaget. Over 30 prosent av deltakerne i undersøkelsen svarte at de hadde opplevd hatytringer. Det kan være med på å påvirke deres valg av bosted og deres boligpreferanser¹⁰⁵.

Integrering

I regjeringens «Integreringsstrategi 2019-2022» er et viktig mål å øke tilhørighet og deltakelse for innvandrere i det norske samfunnet. Dette skal oppnås ved å motvirke segregering, fremme møteplasser og forståelse av grunnleggende verdier og normer i Norge⁹⁶. Dette gjør nabolaget og bosettingsmønstre viktig.

På grunn av økningen i antall innvandrere i samfunnet, har kontakt mellom innvandrere og den øvrige befolkningen økt. Sosiale nettverk har vokst, og nå har fire av fem personer kontakt med innvandrere, sammenlignet med to av tre for 20 år siden¹⁰⁵. Det å ha kontakt med naboer med ulik bakgrunn ser ut til å spille en spesielt viktig rolle for inkludering og lettere integrering i samfunnet.

Naboer med forskjellig bakgrunn fra seg selv, deltar mer i organisasjoner, føler at de har bedre norskkunnskaper og har mer positiv opplevelse av integrering enn de som ikke har slike naboer. Det er allikevel noen innvandrergrupper som skiller seg ut.

Innvandrere fra Asia og Afrika er mer utsatt for ensomhet og følelse av å være ekskludert. Hele 37 prosent i denne gruppen føler seg ekskludert fra samfunnet, sammenlignet med 14 prosent blant befolkningen uten innvandrerbakgrunn. Dette gjelder selv når man tar hensyn til forskjeller i levekår. Sosioøkonomiske faktorer som lavere utdanning, dårligere økonomi og mindre deltakelse i arbeidslivet har en sammenheng med opplevd ensomhet blant innvandrere fra Asia og Afrika¹⁰⁶.

Barn og unge med innvandrerbakgrunn

Boligens betydning for barn og unge er spesielt viktig. Den danner rammene for deres hverdag: hvor de spiser, sover, leker og gjør skolearbeid. Hvis boligen er for liten, kan dette påvirke hvordan disse aktivitetene oppleves⁹⁸. Trangboddhet er vanligere blant personer med innvandrerbakgrunn enn resten av befolkningen. Dette kan ha konsekvenser for oppvekstvilkårene til barn og unge.

Mange barn med innvandrerbakgrunn bor i familier med lav inntekt, som vist i kapitlet om «vanskeligstilte på boligmarkedet». En hovedårsak er økende antall innvandrerforeldre med begrenset utdanning og jobbmuligheter. Dette gjelder

¹⁰⁵ Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (2022). Hverdagsintegrering (www.imdi.no)

¹⁰⁶ Barstad, A. (2021). Er innvandrere utsatt for ensomhet og sosial eksklusjon? - SSB analyse 2021/04 (www.ssb.no)

spesielt for barn som har flyktningbakgrunn eller er født i Norge av foreldre med flyktningbakgrunn.

Bolig og nærmiljø er blant flere faktorer som legger grunnlaget for barns fremtidige muligheter. Barns integrering påvirkes også av hvor familien velger å bo og hvor mye kontakt de har med personer utenfor sin egen gruppe⁹⁸.

HVA ER BOUTGIFTSBELASTNING?

Høy boutgiftsbelastning defineres som at samlede boutgifter (husleie, renter og avdrag) utgjør minst 25 prosent av nettoinntekt. Ifølge EUs statistikkontor bruker nesten halvparten av lavinntektshusholdninger 40 prosent av inntekten på boutgifter.

Eldre innvandrere

Andelen eldre personer blant innvandrere har vært omtrent 11 prosent de siste 20 årene i Norge. Men på grunn av økt innvandring har antallet eldre innvandrere økt betydelig. Den generelle økningen i antall eldre gjelder også for Asker¹⁰⁷, både blant innvandrerne og hele befolkningen.

Eldre generelt har gode boforhold i Norge. Eldre innvandrere bor derimot ofte trangere enn andre eldre. Det er også forskjeller i eierandel av boliger: cirka 78 prosent av innvandrere over 60 år eier bolig, sammenlignet med cirka 89 prosent blant den øvrige eldre befolkningen. Eierandelen er lavest blant eldre innvandrere som bor alene, der 64 prosent eier sin bolig⁹⁹.

Når det gjelder boligtyper, bor flere eldre innvandrere i boligblokk enn andre eldre. Samtidig er det færre eldre innvandrere som bor i enebolig sammenlignet med eldre i resten av befolkningen⁹⁹.

Se temaplan leve hele livet – i et aldersvennlig Asker for mer om behovet for tilpasning av tjenester til eldre innvandrere.

Sysselsetting og utdanning

Med hensyn til sysselsetting og utdanning skiller innvandrergrupper seg fra den øvrige befolkningen i Asker. Blant personer i alderen 16-66 år som verken er i arbeid eller utdanning, utgjør de med innvandrerbakgrunn 22,8 prosent, mens den øvrige befolkningen utgjør 14 prosent. Gruppen innvandrere som har færrest i jobb er de med flyktningbakgrunn (62 prosent)¹⁰⁸.

Sysselsetting og utdanningsnivå påvirker mulighetene for å finne en passende bolig. Bostedet påvirker også livet generelt. Forskning viser at nabolagsforhold har små, men viktige, langvarige effekter på ungdommers utdannings- og inntektsnivå¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Se figur om befolkningens alderssammensetning og utvikling i kapittelet «Status og trender»

¹⁰⁸ Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (2021). Tall og fakta om innvandrere og integrering - arbeid og levekår (www.imdi.no)

¹⁰⁹ Wessel, T. og Brattbakk, I. (2012). Long-term Neighbourhood Effects on Education, Income and Employment among Adolescents in Oslo. Utgiver: Urban Studies

I 2021 levde 18,5 prosent av de med innvandrerbakgrunn i husholdninger med vedvarende lavinntekt i Asker. Dette står i kontrast til den øvrige befolkningen der andelen kun er 4,8 prosent¹⁰⁸.

Leiemarkedet

Slik vist under «status og trender» utgjør leiemarkedet omtrent 18 prosent av boligmarkedet i Asker.

Et godt utleiemarked er viktig for et velfungerende boligmarked. Eierandelen i Norge er høy, men det å leie bolig vil være et viktig supplement i ulike stadier av livet som for eksempel i forbindelse med studier, mobilitet i forbindelse med jobb eller endringer i livssituasjon. Et velfungerende utleiemarked bidrar også til at antallet boliger raskt kan økes eller reduseres. I møte med boligbehovet for flyktninger fra krigen i Ukraina har det vært en styrke for Asker kommune at det er mange private utleieenheter i kommunen som raskt kunne gjøres tilgjengelig.

Det er en klar sammenheng mellom lav inntekt og leie. Blant personer med lavinntekt, det vil si under 60 prosent av medianinntekt, leier rundt 58 prosent¹¹⁰. Ifølge tall fra SSB har 56 prosent av de som leier høy boutgiftsbelastning, mot 16 prosent av boligeiere⁷².

Snittprisen for å leie i Norge har økt med 7,4 prosent fra 2022 til andre kvartal 2023¹¹¹. Et oppslag på Finn.no på en gitt dato (17. juli 2023) viser at snittprisen for leie 2-roms i Asker kommune ligger på kr 11 360,-.

Bolighjelpen i Asker kommune har mye kontakt med det private leiemarkedet i Asker. De melder at det nå er vanskeligere enn tidligere å forhandle på husleie, da utleiere også opplever at deres utgifter har økt.

HVA ER TRANGBODDHET?

Trangboddhet er definert etter følgende kriterier:

1. Antall rom i boligen er mindre enn antall personer eller én person bor på ett rom, eller
2. Antall kvadratmeter (p-areal) er under 25 kvm per person⁷⁴.

Bokvalitet på leiemarkedet

Undersøkelser har vist at leietakere har større problemer med boligen enn boligeiere. Utfordringene kan for eksempel være trangboddhet, i tillegg til at det er færre helsefremmende aspekter ved nærområdet slik som hage/grøntarealer og tur- og rekreasjonsområder¹¹².

¹¹⁰ SSB (2017). Stort flertall eier bolig (www.ssb.no)

¹¹¹ E24 (2023). Utleieprisene stiger kraftig – blir tøft framover. Publisert 4/7-2023 (www.e24.no)

¹¹² Revold, M.K., Sandvik, L. og With, M.L (2018). Rapport fra SSB «Bolig og boforhold - for befolkningen og utsatte grupper» 2018/13

I tillegg kommer korte husleiekontrakter som gir liten bostabilitet. Spesielt for barn har dette en uheldig innvirkning på helse og deres sosiale liv.

En rapport fra NTNU viser at stabilitet rundt boforholdet er viktig for barnefamilier som bor i kommunale boliger. Mange mente at standarden på boligen deres var tilfredsstillende, men trangboddhet ble pekt på som den største utfordringen for mange av familiene⁷⁶.

Leietakere rapporterer å være mindre fornøyd med livet enn boligeiere. Dette kan skyldes bakenforliggende faktorer som svakere helse og dårligere økonomi enn boligeiere.

Det kan også være at det å leie i seg selv fører til dårligere levekår ved at korte leiekontrakter og dårlige boliger fører til hyppige flyttinger, liten tilknytning til nærmiljø og ustabile nettverk.¹¹³

HVA ER HUSLEIELOVEN?

Husleieloven regulerer rettigheter og plikter til utleiery og leietakere. Forhold som husleie, oppsigelse og husleieavtalens varighet reguleres via denne loven. I utgangspunktet kan det inngås enten en tidsbestemt eller en tidsubestemt husleieavtale. Det er ikke adgang til å inngå en kortere tidsbestemt husleiekontrakt enn 3 år. Unntaksvis kan den settes til 1 år hvis utleieobjektet er en lofts- eller sokkelleilighet, eller en andel i en to-mannsbolig, og utleier bor i samme hus.

Et av målene i den nasjonale strategien «Alle trenger et trygt hjem» er at leie skal være et trygt alternativ. Tiltak som foreslås i strategien er:

- Lengre minstetid på husleiekontrakter
- Bedre bostøtteordning
- Fremme gode bomiljø gjennom brukermedvirkning og samarbeid privat og offentlig sektor
- Legge til rette for blant annet tilvisningsavtaler (rettet mot private utleieboliger)
- Sikre et mer variert bolig- og tjenestetilbud⁷²

Fra å leie bolig til å eie bolig

De siste årene har det kommet ulike modeller for å gjøre overgangen mellom leiemarkedet og eiemarkedet mykere. Leie til eie og deleie er modeller som flere kommersielle aktører tilbyr. Dette er modeller som gjør at leietakeren gradvis kan overta eierskap over boligen.

¹¹³ Revold, M.K. og With, M.L (2023). Leietakere mindre fornøyd med livet (www.ssb.no)

Avgrensning mellom privatmarkedet og kommunale boliger

I et velfungerende boligmarked vil alle kommunens innbyggere ha et boligtilbud, og fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, lønner det seg at flest mulig er i det private boligmarkedet. Det er likevel noen innbyggere som av ulike grunner, slik som økonomi og helseutfordringer, har problemer med å komme inn på leie- eller eiemarkedet. Noen få bør heller ikke inn på det private leiemarkedet. For de som faller utenfor vil det være nødvendig at kommunen stiller med bolig for at målet om at alle skal bo trygt og godt skal nås.

Kommunale boliger med og uten bemanning

Målet med å tilby en kommunal bolig er å gi økt bostabilitet, noe som er spesielt viktig med tanke på barns sosiale liv med skole og venner. I tillegg vil en stabil bolig bidra til en bedre oppfølging av helse- og sosiale utfordringer, og vil for eksempel gjøre det enklere å stå i jobb.

Den «typiske» søker til kommunale boliger er store barnefamilier, enslige forsørgere eller søkere som har utfordringer innen psykiatri og/eller rus.

Asker kommune har om lag 1300 kommunale boliger som tilbys vanskeligstilte¹¹⁴ på boligmarkedet etter «Forskrift om tildeling av kommunal bolig i Asker kommune». Omtrent 40 prosent av disse boligene er tilegnet personer som på grunn av helse har behov for pleie, tilsyn og trygghet. Disse boligene benevnes som boliger med bemanning.

Om lag 31 prosent av de kommunale boligene (uten bemanning) er familieboliger, det vil si boliger med 2 eller flere soverom. Mange av familiene som har fått tildelt en bolig via kommunen har potensiale til å leie eller kjøpe bolig på det private markedet. De er avhengig av et trygt leiemarked som gir stabile leieforhold, eller boligpriser som gir lavtlønnede mulighet til å kjøpe egen bolig. For noen av disse familiene handler det også om store nok boliger, eller boliger som er egnet for bevegelseshemmede.

Universell utforming og tilpasning av bolig

Ifølge Statistisk sentralbyrå bor nær to tredjedeler av norske husholdninger i boliger som er vanskelig tilgjengelig for en rullestolbruker. I 32 prosent av boligene ligger sentrale rom som stue, kjøkken, bad og soverom over flere plan.¹¹⁵

Temaplan «Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker»¹¹⁶ påpeker utfordringen med at mange eldre bor i store boliger som er dårlig tilpasset den eldre sitt endrede funksjonsnivå. Noen boliger kan tilpasses/ombygges. I tillegg kan blant annet ulike hjelpemidler, fargevalg, tiltak for å redusere fallfare og sikring av boligen mot brann bidra til flere egnede boliger.

¹¹⁴ Se infoboks på neste siden for definisjon av vanskeligstilte

¹¹⁵ SSB (2016). Få bor i boliger fullt tilgjengelige for rullestolbrukere (www.ssb.no)

¹¹⁶ Asker kommune (2022). Temaplan leve hele livet – i et aldersvennlig Asker

En god og tilpasset bolig kan lette tilgangen på nødvendig bistand og oppfølging, på samme vis kan en dårlig bosituasjon redusere effekten av den bistanden som gis. NIBR-rapporten Bolig og folkehelse formulerer det slik: «Konsekvensen av dette kan være at den kommunale boligpolitikken i sterkere grad kommer inn som en betingelse for kommunenes resultater innenfor det helsefremmende arbeidet»¹¹⁷.

Flere egnede, tilrettelagte boliger og bomiljø vil kunne gjøre det enklere å mestre dagliglivet, bidra til at flere bor lengre hjemme, klarer seg med færre tjenester og at de tjenestene som gis er effektive.

HVA ER UNIVERSELL UTFORMING OG TILRETTELAGDE BOLIGER?

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av de fysiske forholdene, slik at de kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.

Det er ikke krav om universell utforming i private boliger.

En tilrettelagt bolig har ikke de samme krav som universell utforming, da tilretteleggingen retter seg inn mot framkommelighet i og rundt boligen.

Hensynet til folkehelse og sosial bærekraft i boligutviklingen

Folkehelse og sosial bærekraft er to mye brukte begreper som på mange områder er overlappende. Folkehelse handler om innbyggernes helse, fraværet av sykdom og hvilke faktorer som påvirker helsen vår. Folkehelsebegrepet er veiledende for mye av politikken som føres i Norge. Hofstad og Bergsli¹¹⁸ omtaler folkehelse som en ingrediens i den sosiale bærekraften. Sosial bærekraft handler blant annet om å bygge sterke fellesskap, sikre gode, mangfoldige og inkluderende lokalsamfunn, myndiggjøre innbyggerne gjennom medvirkning og et sterkt demokrati, og sikre lik tilgang til tjenester og like livsmuligheter¹¹⁸. Dette speiler i stor grad de kjente påvirkningsfaktorene på folks helse.

Både folkehelse og sosial bærekraft er tett knyttet til boligen og nabolaget. Den kan spille en viktig rolle fordi den er i sentrum for så mye av den menneskelige aktiviteten.

Folkehelse og planlegging

Planlegging er et av de viktigste verktøyene for kommuner, fylkeskommuner og staten når det gjelder å fremme god folkehelse. Både Plan- og bygningsloven og

¹¹⁷ Helgesen, M. K. m.fl. (2014). Bolig og folkehelse - hva er sammenhengen? Utgiver: NIBR, rapport 2014:16

¹¹⁸ Hofstad, H. og Bergsli, H. (2017). Folkehelse og sosial bærekraft - en sammenligning og diskusjon av begrepsinnhold, målsettinger og praktiske tilnærminger. Utgiver: NIBR, rapport 2017:15

Folkehelseloven pålegger at all planlegging skal bidra til bedre helse for befolkningen og redusere ulikheter i helse.

Folkehelseloven (fhl.) og Plan- og bygningsloven (pbl) er nært knyttet sammen. Fhl. krever at alle forvaltningsnivåer og sektorer tar hensyn til folkehelse i sin virksomhet. Dette betyr at de må vurdere hvordan planer, tiltak og virksomhet påvirker folkehelsen.

Pbl. setter krav til at all planlegging skal «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller» (jfr. § 3-1 punkt f). Samspillet mellom fhl. og pbl. er tydelig i flere punkter (se fhl. §§ 1, 4, 5, 6 og 7). For eksempel pålegger fhl. § 1 kommunen å fremme befolkningens helse, trivsel, miljø og sosiale forhold, forebygge helseproblemer og minske helseforskjeller.

Kommunene har ansvaret for å utforme det fysiske miljøet. Gjennom planlegging kan de skape trygge og helsefremmende omgivelser av høy kvalitet. Kommunen, som ansvarlig for planlegging, skal blant annet:

- fordele goder og byrder
- skape sunne boområder
- skape aktivitetsfremmede og alderstilpassede nærområder til boområdene
- skape en god og lett tilgang til og i marka rundt byer og tettsteder
- løfte utsatte områder
- skape trygge trafikkforhold
- ha gode luft- og støytilltak

Dette ansvaret gjelder både i utformingen av kommunens egne planer og i behandlingen av forslag til nye planer. Du kan finne mer informasjon om kommunens rolle i folkehelsearbeidet på regjeringens nettsider om folkehelse¹¹⁹.

Stedsutvikling

Stedsutvikling handler om prosessen med å planlegge, utforme og utvikle et område med mål om å skape attraktive, funksjonelle og bærekraftige steder å leve, arbeide og bo. En forutsetning for god stedsutvikling er ivaretagelse av stedets historie, identitet og egenart gjennom helhetlig og strategisk utvikling. I planlegging for sosial bærekraft er aspekter som barn og unges trivsel og trygghet, tilgang til arbeid, utdanning og gode nærmiljø sentrale. I arbeidet med god stedsutvikling kan man bruke verktøy som helhetlige stedsanalyser og andre rammeverk som ivaretar ulike interesser og hensyn i planleggingen.

¹¹⁹ Se www.regjeringen.no

Nasjonale forventninger til stedsutvikling

Nasjonale forventninger til stedsutvikling legger vekt på å skape funksjonelle og attraktive områder. Dette inkluderer bærekraftig arealbruk, god tilgjengelighet til tjenester, infrastruktur og grøntområder. Vern av natur, kulturminner og historie er avgjørende. Samarbeid med lokalsamfunn, næringsliv og andre aktører er nødvendig for å fremme trivsel, livskvalitet og økonomisk vekst, med hensyn til lokale behov og globale utfordringer.

Se regjeringens nettsider for til ulike veiledere som tar for seg temaer som omhandler by og stedsutvikling.¹²⁰

Kommunens rolle i stedsutvikling

Kommunen leder stedsutvikling ved å planlegge, koordinere og tilrettelegge for bærekraftig vekst, infrastruktur og offentlige tjenester.

Kommunen er ansvarlig for å utarbeide overordnede planer som kommuneplaner og områdeplaner, samt saksbehandle offentlige og private reguleringsplaner. Planene gir retningslinjer for hvordan områdene skal utvikles og hva slags formål (bolig, næring, grøntområder og offentlige rom, infrastruktur, torg, offentlige tjenester m.m) som skal være til stede. Lokalsamfunn, næringsliv og andre aktører engasjeres i arbeidet for å sikre at planene reflekterer og møter innbyggernes behov.

Asker kommunes arealdel og samfunnsdel om stedsutvikling

Kommuneplanens samfunnsdel definerer senterstruktur og prioriterte vekstområder med Asker sentrum som kommunesenter og ni lokalsentre. De prioriterte vekstområdene er knyttet til de ti viktigste tettstedene. Tettstedene har ulik historie, særtrekk og kvaliteter som er viktige ressurser i stedsutviklingen.

Samfunnsdelen legger opp til en mer konsentrert utbygging rundt tettstedene. Lokalsentrene (Tofte, Sætre, Spikkestad, Røyken, Slemmestad Heggedal Holmen Vollen og Dikemark) er fokusområder i stedsutviklingen.

Bevaring

Kommunen har en rik historie og et stort antall kulturminner og kulturmiljøer. Denne arven gir oss vår identitet og vårt særpreg og må forvaltes på en bærekraftig og framtidsrettet måte. Boligpolitikken kan bidra til ivaretagelse av viktige historiske særegne småhusområder igjennom helhetlig og strategisk stedsutvikling.

Flere av tettstedene er definert som prioriterte vekstområder og vil være fokusområder i fortettingen. Disse kan også være definert som spesielle boligområder i kommuneplanens bestemmelser med tydelige bestemmelser og hensyn. I tråd med overordnede føringer og kommunens samfunnsdel skal kulturminnene, kulturmiljøene og villaområder som viktige kulturmiljøer, ivaretas i

¹²⁰ Kommunal- og distriktsdepartementet (2022). By- og Stedsutvikling (www.regjeringen.no)

planleggingen. Arbeidet med kulturmiljøer skal være en ressurs i tettstedsutviklingen og bidra til å formidle kulturarv, øke attraktivitet, fremme næringsliv og heve livskvalitet. Ny arkitektur kan bidra til å gi stedet kontinuitet ved å bygge på lokal egenart.

Fortetting

I tråd med nasjonale og regionale føringer har kommunen som mål å fortette rundt prioriterte vekstområder. Når utviklingen konsentreres i prioriterte vekstområder, gir det grunnlag for mer levende byer og tettsteder. Med nærhet til handel, service og kollektivtilbud kan flere gå og sykle i hverdagen.¹²¹ For å få det til må stedene utvikles med fokus på flerfunksjonalitet og kvalitet i sentrum av tettstedene, en smart og tett arealutnyttelse med gode gater og bomiljøer som gjøres attraktiv for en bred befolkning.

Veileder for «Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet» er en oppfølging av «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus». Den trekker frem en rekke kvaliteter som bør ivaretas i fortettingsplaner og kompakt byutvikling:

- Flerfunksjonalitet
- Sosiale fellesskap
- Bygg-kvalitet og karakter
- Grønn mobilitet
- Natur og lokalt særpreg
- Effektiv arealutnyttelse

Veileder anbefaler videre at kompakt utvikling bør legge til rette for et større spekter av boformer, boligstørrelser og boligtyper. Nabolagsrelaterte fellesskapsfunksjoner og aktiviteter bør få nok plass.¹²²

Ved fortetting i prioriterte vekstområder må det tas hensyn til de som bor der fra før, stedets identitet og historie, og hensyn til folkehelsen. Mulige konflikter mellom folkehelse og fortetting er luftkvalitet, støyforurensning, manglende grøntområder m.m. Kommunen må vekte de ulike hensynene i planleggingen. I en rapport fra Agenda Kaupang fra 2024¹²³ påpekes det at en utvikling «innenfra og ut» har vist seg å ha sine begrensninger, og at det er behov for mer forskning på hvordan man sikrer mer kostnadseffektive boligstrategier, som sikrer god bokvalitet og tar hensyn til riktig bruk av arealer i og rundt byene.

¹²¹ Akershus fylkeskommune (2015). Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus

¹²² NIBR, WSP (2019) Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet. Oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

¹²³ Agenda Kaupang (2024) Kartlegging av behov for forskning innen areal- og samfunnsplanlegging. På oppdrag for Kommunal- og distriktsdepartementet.

Program for stedsutviklingsoppgaver for kommunen

Asker kommune har laget et stedsutviklingsprogram for perioden 2021-2024.¹²⁴ Stedsutviklingsprosjektene dreier seg om Asker sentrum, Slemmestad og Sætre. Programmet tar for seg stipulerte kostnader for utviklingsprosjekter for perioden. Historikk, stedsanalyse sentrale planhistoriske milepæler, bolig og befolkningssammensetning, sentrale pågående og kommende planoppgaver er temaer i programmet. Det er satt av 3,5 mill.kr årlig til plan og utredningsmidler i kommunens økonomiplan i perioden 2021-2024.

Byrom og gode møteplasser

Gode møteplasser er avgjørende for sosialt bærekraftig stedsutvikling. Byrom, som torg, gater, parker og andre fellesarealer, spiller en sentral rolle. Disse områdene gir folk mulighet til å møtes, delta i aktiviteter og skape sosiale bånd.

Velutformede byrom fremmer trivsel, fellesskap og helse. Møteplasser gir rom for ulike aktiviteter, fra avslapning til fysisk aktivitet, som styrker både fysisk og mental helse.

Ved å tilrettelegge for varierte aktiviteter og inkludere elementer som benker, lekeplasser og grøntområder, oppmuntrer vi til engasjement og samhandling. Dette bidrar til et levende samfunn. Et vev av ulike og godt utformede byrom er viktig for den sosiale bærekraften.¹²⁵

Prinsipper for utvikling av byrom og gode møteplasser:

- God arkitektonisk utforming: møteplassene og byrommene kan ha arkitektoniske veiledere med krav til arkitektoniske kvaliteter. Disse kan inneholde prinsipper for tilpasning til eksisterende bebyggelse og bebyggelsesstruktur, proporsjoner mellom bygningshøyde og tilgrensende uterom, og materialbruk og fargepaletter i sammenheng med fasader som omkranser byrommet.
- Inkluderende og mangfoldig: Møteplasser og byrom bør være tilgjengelige og inviterende for alle, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsevne, sosial bakgrunn og kulturell tilhørighet. Dette kan oppnås ved å tilrettelegge for universell utforming og ved å inkludere ulike typer aktiviteter og funksjoner som appellerer til forskjellige grupper i samfunnet. For å oppnå inkluderende og mangfoldige møteplasser som spiller på kvalitetene som allerede er der er det nyttig å gjøre en sosiokulturell stedsanalyse.
- Medvirkning og deltakelse: Det er viktig å inkludere lokalsamfunnet i planleggingsprosessen for møteplasser og byrom. Dette sikrer at innbyggernes behov og ønsker blir tatt hensyn til, og det kan bidra til økt eierskap og engasjement i det endelige resultatet.

¹²⁴ Asker kommune (2021). Politiske møter og dokumenter- Saksnummer 21/05299

¹²⁵ Kommunal- og distriktsdepartementet (2022). Byrom og møteplasser (www.regjeringen.no)

- Historie og kultur: Stedsanalyser kan bidra til å avdekke historiske og kulturelle elementer som bør tas hensyn til i planleggingen av møteplasser og byrom. Dette kan inkludere bevaring av kulturminner og integrering av kunstverk som reflekterer lokalsamfunnets identitet.
- Grønne områder: Integrering av grønne områder, parker og hageanlegg i byrommene kan bidra til en følelse av velvære, gir pusterom fra urbane omgivelser og fremmer fysisk aktivitet og samhandling.
- Materialbruk og fargepalett i sammenheng med fasader som omkranser byrommet

Rammeverk for helsefremmende og bærekraftig stedsutvikling

Det er utviklet ulike prinsipper for folkehelsefremmende og sosialt bærekraftig stedsutvikling. Prinsippene er i stor grad overlappende, og man kan trekke veksler og inspirasjon fra ulike tilnærminger i planlegging av nye områder og videreutvikling av eksisterende nabolag.

Stedsanalyse som verktøy for god stedsutvikling

Stedsutvikling tar form igjennom enkeltvis utbygging, større reguleringsplaner og områdeplaner, offentlig og privat. Når man skal jobbe med stedsutvikling er det viktig å kjenne stedet godt før man gjennomfører tiltak. Dette kan gjøres gjennom en grundig stedsanalyse. Sentralt i analysen er redegjørelse for stedets historie, landskap og topografi, byggeskikk, boligtypologi, bynett/bystruktur, tettstedsstruktur, grøntstruktur og andre fysiske og levde kvaliteter. Kombinasjonen av disse aspektene utgjør stedets egenart og identitet. Det forutsettes at stedet utvikles i tråd med disse. Stedsanalysen er et verktøy som kan sikre at de forskjellige tettstedene i Asker kommune utvikles i tråd med deres lokale forutsetninger og identitet. Tettstedene har forskjellige historiske kontekster, landskap og stedegne opplevelsesverdier.

En analyse som metode kan avklare og forsterke sammenhengen mellom et prosjekt/planområde og omgivelsene og få frem viktige lokale elementer i landskap, bebyggelsesstruktur og arkitektur samt sosiokulturelle behov.

Kvalitetsprinsipper for god steds- og boligutvikling:

1. Stedstilpasset bebyggelse (bebyggelsesstruktur, landskap, terreng og nabolag)
2. Legger til rette for gode boliger og oppvekstmiljø med sosialt felleskap for alle
3. Felles funksjoner som er gode møtesteder og stimulerer til sosial interaksjon
4. Mangfold i boligpriser og boligstørrelser
5. Variert boligtypesammensetning
6. Høy kvalitet i universell utforming

7. Høy kvalitet i utforming av bebyggelse og uterom (lysforhold, utsyn, innsyn, overganger mellom privat offentlige soner)
8. Viser helhetlige sammenhenger, nære og fjerne.

Sosiokulturell stedsanalyse

Der en tradisjonell stedsanalyse i hovedsak ser på de fysiske elementene ved et sted, ser en sosiokulturell stedsanalyse også på de sosiale og kulturelle aspektene ved stedet.

Eksempler på hva som kan inngå i en sosiokulturell stedsanalyse er hvordan ulike grupper bruker stedet, hvem som har interesser i stedet og hvilke sosiale praksiser som knyttes til stedet.

Sosiokulturelle stedsanalyser kan virke sosialt mobiliserende, gjennom å få aktører i tale og gjøre disse aktørene bevisste på sin rolle og posisjon i lokalsamfunnet. Arbeidet med slike analyser kan øke den sosiale kapitalen på stedet ved at det knyttes kontakter og relasjoner på tvers av sosiale og kulturelle skillelinjer.¹²⁶

Sunne kommuner og Verdens helseorganisasjon (WHO)

Sunne kommuner er WHO's norske nettverk.¹²⁷ Asker kommune er en del av dette nettverket. De har jobbet i flere tiår for å styrke koblingen mellom folkehelse og stedsutvikling. I den forbindelse har de utviklet åtte prinsipper for helsefremmende stedsutvikling, med mål om å «inspirere og bevisstgjøre beslutningstakere og styrke arbeidet med å utvikle gode lokalsamfunn».¹²⁸

1. Prioriter gående og syklende
2. Inkluder ulike menneskers behov
3. Involver innbyggerne tidlig
4. Skap trygge nærmiljøer med gode sosiale møteplasser
5. Prioriter arkitektur, estetikk og nærhet til grønne områder
6. Sikre nærhet til tjenester og fasiliteter
7. Sørg for en helhetlig, langsiktig og tverrfaglig planlegging
8. Vær oppmerksom på at goder og byrder fordeles rettferdig

Futurebuilt 2.0

Futurebuilt er et innovasjonsprogram og utstillingsvindu for de mest ambisiøse aktørene i byggenæringen. Visjonen er å vise at det er mulig å utvikle den bærekraftige og attraktive nullutslippsbyen.¹²⁹ Asker kommune er en av partnerne i

¹²⁶ Akershus fylkeskommune (2007) Sosiokulturelle stedsanalyser - veileder

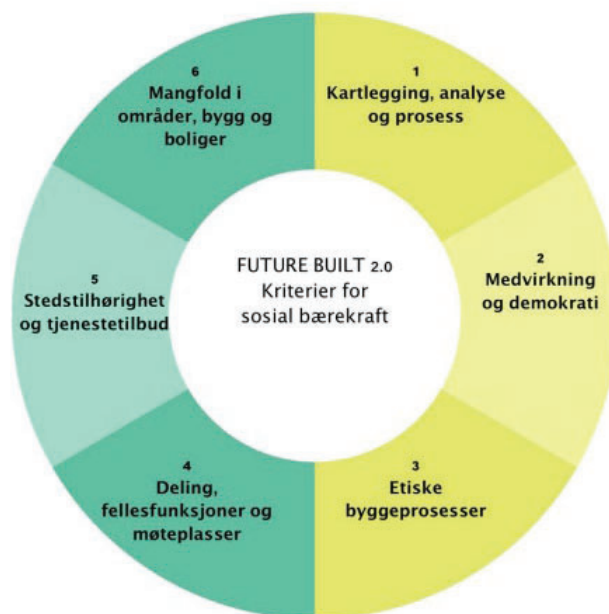
¹²⁷ Asker kommune er en del av nettverket til Sunne kommuner.

¹²⁸ Sunne kommuner (u.d) 8 prinsipper for helsefremmende stedsutvikling. www.sunnekommuner.no

¹²⁹ Futurebuilt (u.d). (www.futurebuilt.no)

Futurebuilt. Målet er å realisere 100 forbildeprosjekter, både byområder og enkeltbygg.

I første omgang bestod Futurebuilt av et kriteriesett for miljømessig bærekraft. Flere kriteriesett har senere blitt lagt til, og de har utviklet et kriteriesett for sosialt bærekraftig stedsutviklingen.¹³⁰ Kriteriene er delt opp i 6 delområder. Delområde 1-3 omhandler involvering og prosess, mens delområde 4-6 omhandler de fysiske forutsetningene for sosial bærekraft.



FIGUR 38 FUTUREBUILT 2.0 KRITERIER FOR SOSIAL BÆREKRAFT.

1. Kartlegging, analyse og prosess
2. Medvirkning og demokrati
3. Etske byggeprosesser
4. Deling, fellesfunksjoner og møteplasser
5. Stedstilørighet og tjenestetilbud
6. Mangfold i områder, bygg og boliger

Gode boliger, bomiljø og folkehelse

En egnet bolig i et godt bomiljø er et fundament for helse og livskvalitet¹³¹. I Norge er det et mål at alle skal bo trygt og godt. Boligen må være tilpasset den enkeltes behov og være i et bomiljø som gir mulighet for å delta i samfunnet, knytte kontakt med andre og å utvikle og utfolde seg.

¹³⁰ Futurebuilt (u.d). FutureBuilts kvalitetskriterier (www.futurebuilt.no)

¹³¹ FHI (2023). Folkehelseprofil 2023 for Asker kommune

I 2021 nedsatte Kommunal- og distrikts departementet et innspills forum for arkitektur, bokkvalitet og nabolag. Forumets oppdrag er å gi sine beste og mest konkrete råd for hvordan sikre kvalitet i arkitektur, bomiljø og nabolag.¹³²

Rapporten viser blant annet til tiltak med anbefalinger til staten om å tydeliggjøre det politiske ansvaret for den samlede utviklingen av de bebygde omgivelser, utforme en nasjonal arkitekturstrategi som gir tydelige mål og prioriteringer, og etablere en faglig instans for å følge dette opp¹³².

Se kommunal- og distrikts departementets hefte om Arkitektonisk kvalitet i plan og byggesak.

Boliger med høy bokkvalitet

Med bokkvalitet mener man de egenskapene ved boligen som tillegges verdi. Bokkvalitet referer til egenskapene ved en bolig og dens omgivelser som oppfyller en rekke kriterier som bidrar til beboerens trivsel, komfort, helse og generelle livskvalitet. Kvalitetsbegrepet innebærer flere aspekter som kan være avhengig av individuelle preferanser, livssituasjon og kulturell kontekst. Boligen bør ha en funksjonalitet som imøtekommer beboerens daglige behov. Dette inkluderer både fysiske, estetiske, sosiale og funksjonelle aspekter.

Hva som tillegges verdi vil variere fra person til person, mellom livsfaser og kulturer, og over tid. Enkelte kvaliteter anses likevel som allmenne og inkluderer blant annet tilstrekkelig belysning, god luftkvalitet og tilgang til grøntområder. Slike krav er hjemlet i Plan og bygningsloven. Loven har til hensikt å «legge til rette for god forming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet». Dette følges opp i reguleringsplaner og under byggesaker.

Mulighetsrommet kommunen har til å definere høy kvalitet er allikevel utstrakt. I regelverket fokuseres det primært på overordnede rammer og minimumskrav i teknisk forskrift. Regelverket kan ikke sikre kvalitet uten faglige skjønnsmessige vurderinger og riktig fagkompetanse. Det kreves faglige vurderinger og felles forståelse for kvalitet og kvalitetsprinsipper. Dette kan bidra til å styrke arkitektur og bokkvalitet i planleggingsprosessen.

Gode bomiljøer

Gode bomiljøer er en viktig bidragsyter til god livskvalitet. Bomiljøene må gi mulighet for deltakelse og aktivitet. På den måte bygger de oppunder fellesskapet.

Barn og eldre er grupper som tilbringer mye tid i sine nærmiljøer. I Asker kommune har vi en høyere andel barn enn landsgjennomsnittet¹³¹, og vi har en økende andel eldre. Nærhet til hverdagsarenaer og tilgjengelige tilbud og tjenester kan bidra til opplevelse av tilhørighet og god bo-opplevelse i alle faser av livet. God utebelysning,

¹³² Innspillsforum for arkitektur, bokkvalitet og nabolag (2021). Arkitekturløftet - for bedre bokkvalitet og nabolag

sitteplasser og godt vedlikehold er for eksempel viktig for eldre¹³¹. Tilgang til gode lekeplasser, møteplasser og friområder er viktig for barn og ungdom.

Et stabilt bomiljø gir trygghet og mulighet for å knytte kontakt og delta aktivt i nærmiljøet. Forhold som kan ha betydning for stabiliteten i et bomiljø er befolkningssammensetning, andel som leier bolig, variasjon i boligtyper, fysiske og sosiale miljøfaktorer og hvor attraktivt området er¹³¹. Variasjon i boligsammensetningen kan bidra positivt til at ulike grupper av befolkningen kan bosette seg i området.

Les mer om bolig og nabolag på regjeringens sider¹³³ og om folkehelsefremmende bomiljøer på Folkehelseinstituttets nettsider¹³⁴.

Medvirkning i planarbeid og stedsutvikling

Medvirkning i stedsutvikling refererer til involvering av lokalbefolkningen, interessenter og berørte parter i beslutningsprosesser knyttet til utforming og utvikling av et område. Dette sikrer at utviklingen tar hensyn til de faktiske behovene, ønskene og perspektivene til de som bor og jobber i området.

Medvirkning i planlegging er hjemlet i plan- og bygningsloven. Lovens formål er å «...fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner»¹³⁵. Videre skal «Planlegging og vedtak [...] sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter».

Om medvirkning sier plan- og bygningsloven at «Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interessenter som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte».

Hvorfor er medvirkning viktig?

Medvirkning i kommunal planlegging er viktig av flere grunner.

- God medvirkning styrker lokaldemokratiet ved å inkludere ulike perspektiver og stemmer i beslutningsprosessen
- Bedre planer: God medvirkning kan gi bedre beslutninger, og det sikrer at de som berøres av planen blir hørt. Lokalkunnskap er viktig. Det er de som bor der som kjenner området best og vet hva det bør tas hensyn til i utviklingen.
- Rom for nye ideer: gjennom medvirkning kan det komme frem nye ideer og løsninger som kan gjøre planene bedre.

¹³³ Kommunal- og distriktsdepartementet (2023) Bolig og nabolag (www.regjeringen.no)

¹³⁴ Folkehelseinstituttet (2023) Bomiljø og folkehelse. (www.fhi.no)

¹³⁵ Kommunal- og distriktsdepartementet (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling

- Lokal forankring og mindre konflikt: Medvirkning kan bidra til økt oppslutning rundt vedtak om endring fordi planen forankres blant innbyggerne. Folk kan lettere akseptere beslutninger som de i utgangspunktet er uenige i dersom de føler seg hørt og opplever at de har fått en god begrunnelse.

Oppfølging av verbalvedtaket "Engasjement, medvirkning og gode høringsprosesser" fra 2023 gir retningslinjer for å styrke samfunnsdeltakelse i stedsutvikling. Dette dokumentet er en viktig referanse for hvordan Asker kommune kan fremme inkluderende og demokratisk utvikling i stedsutviklingen.

Barn og unge i bolig- og stedsutvikling

Hva vet vi om god stedsutvikling for barn og unge?

Barn og unges rett til et trygt lokalmiljø er tydelig nedfelt i FNs barnekonvensjon. Forskning understreker og viser klart hvordan de fysiske omgivelsene påvirker barns oppvekstforhold. Dette omfatter tilgang til grønne områder og trygge veier som muliggjør sikker og uavhengig mobilitet for barn.¹³⁶

Tilhørighet til boligområder er viktig for barn og unge, og spiller en nøkkelrolle i å skape trygge oppvekstforhold. Dette oppnås gjennom et variert boligtilbud samt tilrettelegging for møteplasser og aktiviteter i nærmiljøet, som skoler, barnehager, biblioteker og lignende.¹³⁷

Barn og unge blir spesielt fremhevet i plan- og bygningslovens formål, da de utgjør en unik gruppe som er umyndige, har begrenset innflytelse og er helt avhengige av at voksne tar hensyn til deres interesser i plan- og byggesaker. Loven påpeker at alle som er involvert i planlegging eller byggesaker må vurdere barn og unges oppvekstsvilkår. Loven krever videre at barn og unge skal sikres aktiv deltakelse.

Hva er barnevennlig stedsutvikling?

Grundig og veloverveid stedsutvikling er essensielt for å sikre at barn har trygge oppvekstsvilkår og et solid grunnlag for god helse. Det bør være enkelt og sikkert for barn å gå og sykle til skolen, besøke venner og delta i fritidsaktiviteter, samtidig som det bør være tilgjengelige områder for fysisk aktivitet og lek.

For å oppnå dette er trygge møteplasser og aktivitetsfremmende omgivelser som tilbyr varierte muligheter for sosialt samvær, lek og utfoldelse viktig. Gode boliger og bomiljøer, der det finnes arealer og steder hvor ulike aldersgrupper kan oppholde seg og utfolde seg, bidrar til gode bomiljøer for barn og unge.

Lav biltrafikk¹³⁸ og moderat urban tetthet¹³⁹ regnes også som generelle kvaliteter for barnevennlige områder. Gater og byrom bør tilby plass for møter, rekreasjon og lek.

¹³⁶ Jansson m.fl. (2022) Child-Friendly Environments (CFE) – What, How and by Whom?

¹³⁷ SINTEF (2023)

¹³⁸ Heurlin-Norlinder (2005)

¹³⁹ Broberg, Kyttä & Fagerholm (2013)

Det er noen viktige prinsipper og faktorer som det i forskningen er bred enighet om at det bør fokuseres på i god stedsutvikling for barn og unge:

- Tilgang til grønne og åpne områder
- Tilgjengelighet
- Trygghet/sikkerhet
- Rettferdighet og inkludering
- Sosiale relasjoner til steder
- Lek, læring og utforskning
- Et rent miljø
- Frihet til å bevege seg
- Mulighet for involvering og deltakelse

Se Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder om barn og unge i plan og byggesaker for mer informasjon.

Barn og unges medvirkning

Medvirkning fra barn og unge er avgjørende for å utvikle gode steder og boliger. Når vi inkluderer dem i planlegging, får de muligheten til å uttrykke meninger, behov og ønsker om sitt nærmiljø og bosted. Dette er en rettighet i FNs barnekonvensjon og har positive samfunnsmessige følger.

Barns medvirkning gir bedre tilpassede løsninger. Deres unike perspektiver og erfaringer gir innsikt voksne mangler. Med barns deltakelse blir omgivelsene bedre tilrettelagt for deres behov, skaper funksjonelle miljøer der de kan vokse.

Medvirkning skaper tryggere og mer inkluderende miljøer. Barn peker ut farer og usikkerhetsmomenter og fremmer mangfold. Deltakelse utvikler ferdigheter og selvtillit hos barn, som problemløsning, samarbeid og kreativitet, styrker deres personlige utvikling.

Medvirkning øker demokratisk deltakelse. Tidlig erfaring med innflytelse øker sannsynligheten for senere samfunnsansvar og deltakelse i demokrati. Det legger også grunnlaget for bærekraftig utvikling. Eierskap til nærmiljøet skaper ansvar og bærekraftig tenkning.

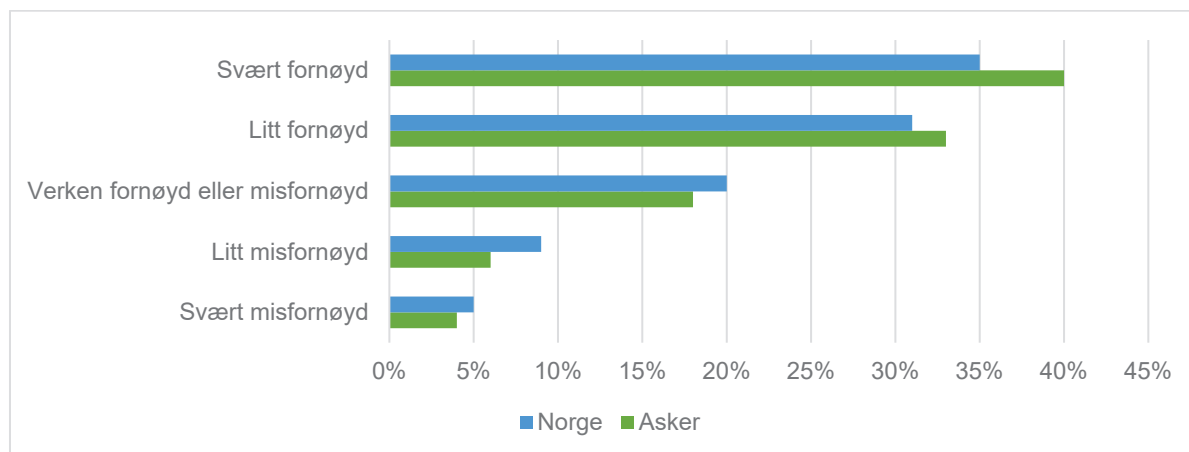
Betydningen av barns medvirkning viser deres uvurderlige bidrag i å forme gode miljøer. Inkludering av barn i planlegging skaper trygge, tilpassede, inkluderende og bærekraftige omgivelser som tar hensyn til deres behov og ønsker. Eksempler på metoder som kan brukes for å innhente et barns perspektiv kan være guidet tur med barn, tegning og samtale eller barnetråkk.

Barn og unge om nærmiljø

Figurene i dette kapittelet er hentet fra Ungdata sin spørreundersøkelse fra 2022 som la fram hva barn og unge synes om sitt nærmiljø, om de er fornøyde og hvor trygge de føler seg når de er i miljøet. Svarene fra barn og unge i Asker er sammenlignet med gjennomsnittet i hele landet.

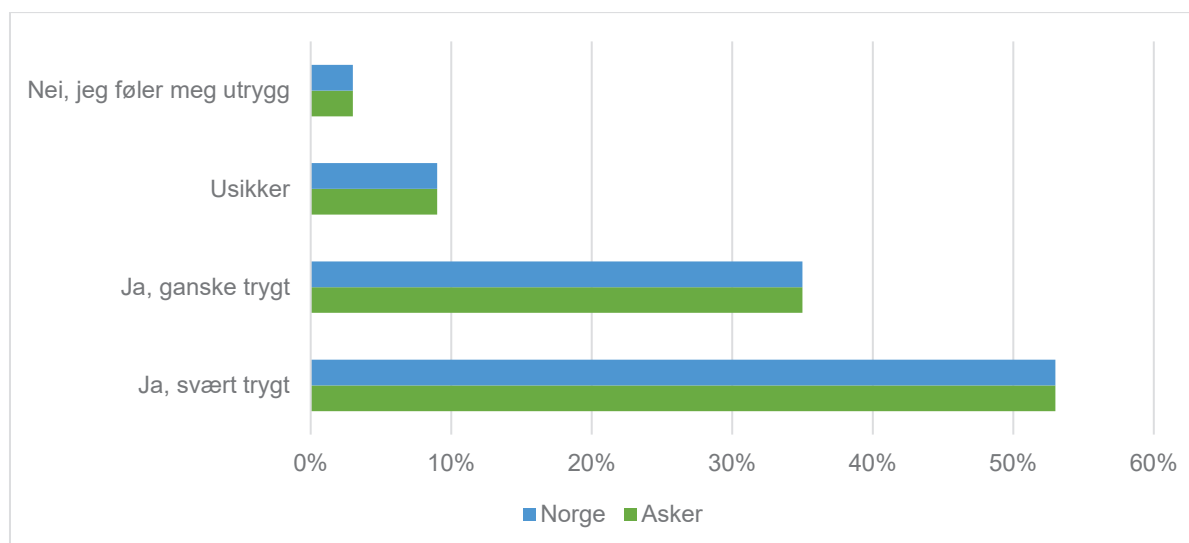
Figuren under viser hvordan unge i Asker kommune svarer på spørsmål om hvor fornøyde de er med lokalmiljøet der de bor. Prosent i Asker kommune og nasjonalt.

FIGUR 39 SPØRREUNDERSØKELSE FRA UNGDATA OM LOKALMILJØ I ASKER OG NORGE



Figuren under viser hvordan unge i Asker kommune svarer på spørsmålet: Når du er ute om kvelden, opplever du det som trygt å være i nærområdet der du bor? Prosent i Asker kommune og nasjonalt. Figuren viser at unge i Asker kommune føler seg like trygge/utrygge som unge i resten av landet.

FIGUR 40 SPØRREUNDERSØKELSE FRA UNGDATA OM LOKALMILJØ I ASKER OG NORGE



Inkludering og mangfold

Sosial bærekraft handler om å sikre at alle mennesker får et godt og rettferdig grunnlag for et anstendig liv. Det innebærer at alle har like muligheter til utdanning, deltakelse, god helse og livskvalitet. Stor økonomisk ulikhet mellom grupper i samfunnet er forbundet med utfordringer som dårlig helse, mindre trivsel og redusert tillit. For at alle grupper i samfunnet skal ha like muligheter må det jobbes målrettet med inkludering, mangfold og universell utforming. Mangfoldige nabolag med variasjon i boligtyper, boligpriser og gode møteplasser bidrar til dette.

Medvirkning kan bidra til å inkludere de stemmene som vanligvis ikke kommer frem. Les mer om medvirkning tidligere i kapitlet.

Les mer om hvilken betydning dette har for integrering og tilhørighet under kapitlet om innvandring og integrering.

Alternative boliger og boformer

Ifølge kommuneplanens samfunnsdel skal Asker kommune legge til rette for innovasjon av nye og alternative boformer. Under følger informasjon om ulike typer alternative boformer som kan bli mer aktuelle i årene fremover.

Selvbygging

Selvbygging er et samlebegrep som kan deles inn i flere underkategorier. En individuell selvbygger er en byggherre som har ansvar for oppføring av egen bolig, mens et byggfellesskap er flere selvbyggere som deler på byggherrerollen. Med byggherrerollen følger et juridisk ansvar i henhold til plan- og bygningsloven.

Før var de fleste selvbyggere, mens det i dag er blitt mer krevende ettersom kravene til teknisk kvalitet i bygg har økt betraktelig. Det finnes likevel en rekke måter fremtidige beboere kan være involvert i ulike deler av planleggings- og byggeprosessen.

Se temahefte om selvbygging fra Oslo kommune for mer informasjon om temaet¹⁴⁰.

Mikrohus

På grunn av størrelsen på mikrohus vil kostnadene være lavere enn ved konvensjonelle boliger. Fordi mikrohus ofte kan transporteres på henger gir det også en større fleksibilitet sammenlignet med stasjonære hus.

Fra 1. juli 2023 trådte det nye regler i kraft for oppføring av mikrohus. Mikrohus skal

- være frittliggende

¹⁴⁰ Plan- og bygningsetaten (2021) Selvbygging – byggfellesskap, beboergrupper og egeninnsats. Temahefte for prosjekt Nye boligkvaliteter

- være beregnet for boligformål (helårsbolig)
- inneholde alle hovedfunksjoner for bolig (stue, kjøkken, soveplass, bad og toalett)
- bestå av maks én enhet
- ha maksimalt bruksareal inntil 30 m² BRA
- ikke på noe tidspunkt overstige en høyde på 4,5 m over bakken
- oppføres i kun én etasje og uten kjeller.¹⁴¹

Dersom et mikrohus står på hjul og skal transporteres på offentlig vei er det underlagt veitrafikkloven. Et mikrohus blir ansett som en «bygning» etter plan- og bygningsloven.

Sosiale boformer

Sosiale boformer er boliger med mer fellesareal enn i konvensjonelle boliger. Fellesarealet supplerer de private boenhetene. Slike boformer har lang historie, men begrepet sosiale boformer ble lansert av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune i 2021 da de i prosjektet Nye boligkvaliteter lagde et temahefte om boliger med fellesarealer.¹⁴² Asker kommune tok i bruk begrepet for at det skulle være tydeligere og enklere for leseren å forstå at vi snakker om det samme som omtales i temaheftet til Oslo kommune.

Sosiale boformer kan komme i ulike former, med ulike mål, ulik finansiering og ulik drift. De kan ha som mål å bygge opp et fellesskap, tilby rimeligere boliger, legge til rette for deleløsninger eller tilby service i tilknytning til boligen.

Fordeler ved sosiale boformer

Studier har vist at det kan følge en rekke fordeler med sosiale boformer. Disse er i hovedsak knyttet til fellesskapet som utvikler seg, og til deling av areal, funksjoner og tjenester.

Fellessarealer som stimulerer til sosial kontakt, legger til rette for at beboerne kan danne relasjoner seg imellom. Flere casestudier viser at dette gir beboerne økt trygghet, livskvalitet og tilhørighet til fellesskapet.^{143, 144} Studier viser også at barn og eldre drar ekstra nytte av dette fellesskapet. Barna danner selvstendige relasjoner til flere barn og voksne i sitt umiddelbare miljø, og får dermed et større nettverk. Dette kan være til hjelp for de foreldrene i en hektisk hverdag. På samme måte får eldre et

¹⁴¹ Direktoratet for byggkvalitet (2023). Nå blir det enklere å bygge mikrohus (www.dibk.no)

¹⁴² Plan- og bygningsetaten (2021). Sosiale boformer - boliger med deling og nabofellesskap. Temahefte for prosjekt Nye boligkvaliteter

¹⁴³ Århus, R. H. (2020). Hva kan vi lære av nye og eldre kollektive boformer? - En komparativ casestudie av fire norske kollektive boformer. (Masteroppgave)

¹⁴⁴ Schmidt, L. (1991). Boliger med nogo attåt - nye bofellesskap i et historisk perspektiv. Utgiver: Husbanken

større nettverk der de bor, og begge gruppene rapporterer om en følelse av økt trygghet, hjelp og støtte i hverdagen¹⁴⁴.

Fellesarealer som stimulerer til sosial kontakt, legger til rette for at beboerne kan danne relasjoner seg imellom. Flere casestudier viser at dette gir beboerne økt trygghet, livskvalitet og tilhørighet til fellesskapet^{145, 146}. Studier viser også at barn og eldre drar ekstra nytte av dette fellesskapet. Barna danner selvstendige relasjoner til flere barn og voksne i sitt umiddelbare miljø, og får dermed et større nettverk. Dette kan være til hjelp for de foreldrene i en hektisk hverdag. På samme måte får eldre et større nettverk der de bor, og begge gruppene rapporterer om en følelse av økt trygghet, hjelp og støtte i hverdagen¹⁴⁴.

Deling av areal og ting er en viktig fordel ved boliger med fellesareal. En måte å finansiere fellesarealet på er å redusere det private arealet til fordel for felles areal. Funksjoner som gjesterom, verksted/hobbyrom, lekerom og selskapsrom egner seg som fellesarealer på deling.

Se temahefte fra Oslo kommune for mer om sosiale boformer og gode eksempler¹⁴².

¹⁴⁵ Århus, R. H. (2020). Hva kan vi lære av nye og eldre kollektive boformer? - En komparativ casestudie av fire norske kollektive boformer. (Masteroppgave)

¹⁴⁶ Schmidt, L. (1991). Boliger med nogo attåt - nye bofellesskap i et historisk perspektiv. Utgiver: Husbanken

SPØRREUNDERSØKELSE OM SOSIALE BOFORMER I ASKER KOMMUNE

Gjennomført av Kantar for Gode Hus AS og Asker kommune vår 2021.

Undersøkelsen ble gjennomført av 1500 respondenter hentet fra Gallup-panelet. 35 prosent av de spurte var interessert i sosiale boformer. Se mer informasjon om spørreundersøkelsen nederst i kunnskapsgrunnlaget.

Av de som var interessert:

- Fellesmiddager og felles aktiviteter:
 - 54 prosent ønsker å spise middag med naboene en gang i blant
 - 26 prosent kunne tenke seg å spise middag med naboene et par ganger i uka
 - 84 prosent ønsker å delta i fellesaktiviteter sammen med naboene sine
- Dele: treningsrom, takterrasse, hobbyrom, hage, bibliotek, underholdningsrom, vaskerom
- 33 prosent er interessert i en hjemmekontorløsning i fellesskap, enten i åpent landskap eller cellekontor i fellesarealer
- 30 prosent ønsker å ha en bil-pool de deler med naboene sine
- 51 prosent vil ha fleksible romløsninger og mulighet for å justere størrelsen på leiligheten
- 48 prosent vil ha utleiehybel i bofellesskapet
- 49 prosent kunne tenke seg å ha mindre privat areal dersom de fikk flere fasiliteter i tilknytning til boligen

Klima og miljøhensyn i boligutviklingen

I klimaloven § 4 har Norge lovfestet målet om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050, med en 90-95 prosent utslippsreduksjon sammenliknet med 1990.

Regjeringen har satt et omstillingsmål for hele økonomien om å kutte utslippene med 55 prosent innen 2030 sammenliknet med 1990.¹⁴⁷ Måten vi lever, bor og bygger boliger på har stor påvirkning på utslippene og klimaavtrykket. Her ligger det muligheter for reduksjon av utslipp og klimafotavtrykk.

Temaplan Handling mot klimaendringene.¹⁴⁸ er brukt gjennomgående, og mer informasjon om påvirkning på klima og utslipp er å finne der.

Å bo bærekraftig

Boligvalg, størrelse og standard på boligen er faktorer som kan påvirke boligens klimafotavtrykk. Andre viktige aspekter er livsløpsstandard, energi- og materialbruk,

¹⁴⁷ Regjeringen (2022). Revidert statsbudsjett

¹⁴⁸ Asker kommune (2021). Temaplan Handling mot klimaendringene

utslipp og avfall, og oppgradering og vedlikehold, samt bevaring av naturmangfold i boligens område.

For å forstå omfanget av boligens påvirkning på miljøet er det nødvendig å se på hele livssyklusen til boligen. Fra den bygges, blir bodd i, tilpasses/pusses opp og til slutt rives. Ved valg av bolig er det noen punkter som er spesielt viktig for boligens klimaavtrykk.

Størrelse på boligen

Arealbruk i bygging av boliger har betydning for klimaendringer og tilpasninger til endret klima. Det påvirker også naturtap. Når vi bygger ned natur, svekker vi naturens økosystemer og dens evne til å ta opp og lagre karbon.¹⁴⁹ Å bygge boliger som tar mindre plass og bruker plassen godt, er viktig for å begrense klimautslipp fra boligbygging.¹⁵⁰

Årlig rapporteres det store utslipp fra arealbruksendringer, det vil si permanente endringer fra en arealbruk til en annen.¹⁵¹

Boliger med livsløpsstandard

Dette er boliger som er utformet med tanke på at man skal kunne bo der hele livet, også ved endringer i funksjonsevne. I slike boliger er det mindre behov for oppussing og/eller oppgradering og dermed mindre påvirkning på natur og miljø.

Se avsnitt om «Oppgradering og vedlikehold» for mer informasjon.

Materialbruk og energiforbruk i boligen

Utslippene fra produksjon av materialer skjer i «år null» av byggets levetid. Effekten av å velge materialer med lave klimagassutslipp vil dermed skje umiddelbart og er viktig for å kutte utslipp raskt med tanke på å nå 1,5 graders målet i 2030.¹⁵²

Ifølge Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) bruker husholdninger omtrent 67 prosent av energien sin på å varme opp boligen. Varmtvann står for rundt 12 prosent av energiforbruket, mens elektriske apparater bruker 15 prosent og lys bruker de resterende 5 prosent. Det er spesielt oppvarming som har stort potensial for å bli mer effektivt.¹⁵³

Materialbruken i boligen og hvor energieffektiv den er har påvirkning på boligens klimaavtrykk. Ny kunnskap om materialproduksjon og ny teknologi innenfor isolering og oppvarming har gjort at flere har mulighet til å ta miljøbevisste valg.

¹⁴⁹ KS (2022) Bærekraftig arealbruk. <https://www.ks.no/om-ks/ks-spor/barekraftig-arealbruk/>

¹⁵⁰ Se mer om utviklingen av husholdningstyper og boligtyper i kapittel «Status og trender»

¹⁵¹ Miljødirektoratet (2022). Klimakur 2030

¹⁵² Asker kommune (2020). Kunnskapsgrunnlaget til temaplan for «Handling mot klimaendringene»

¹⁵³ Norges vassdrags- og energidirektorat (2023). Energibruk i bygg

NVE viser at den totale energibruken i bygninger kan reduseres fra 79 TWh i 2016 til omtrent 75 TWh innen 2035, til tross for en forventet økning i bygningsarealet. Dette er på grunn av bedre byggkvalitet, økt bruk av varmpumper og mer energieffektive elektriske apparater.

Regelverket, inkludert «Teknisk forskrift, TEK 17», støtter denne utviklingen ved å kreve energieffektive og godt isolerte nye bygg. Eksisterende bygg, som eldre boliger, kan bli mer energieffektive med etterisolering og oppgradering.

Fremover kommer det nye reguleringer både fra EU og det norske regelverket som vil fremme energieffektive bygg og gi boligkjøpere og leietakere bedre informasjon og muligheter for energieffektivisering og strømsparing **Feil! Bokmerke er ikke definert..**

Oppgradering og vedlikehold av boligen

Prognosesenteret har beregnet at 37 prosent av norske husholdninger pusser opp hvert år.¹⁵⁴ De fleste oppgir at de pusser opp av nødvendighet. Endringer i familiestørrelse kan for eksempel være grunnen til oppussing. Blant husholdninger med tre personer pusser 6 av 10 opp av nødvendighet, mens dette gjelder bare 4 av 10 hos husholdninger med en eller to personer.¹⁵⁵

Avfall fra oppussing inngår i den totale mengden for husholdningsavfall. I 2017 var den totale avfallsmengden fra husholdninger 2,26 millioner tonn i Norge. Dette tilsvarer 426 kilo per innbygger. Fra 1992 til 2013 var det med få unntak økning i denne avfallsmengden. Siden 2013 har det vært mer eller mindre nullvekst.¹⁵⁶

For å redusere miljøpåvirkningen ved oppgradering eller vedlikehold av bolig, kan man gjenbruke materialer eller dra nytte av rådgivningstjenester for mer miljøvennlig oppussing **Feil! Bokmerke er ikke definert..**

Naturmangfold i boligens omgivelser

Temaplan Naturmangfold påpeker at nedbyggingen av naturlige leveområder påvirker mange arter og gjør menneskeskapt natur i hager og parker viktigere for pollinerende insekter. Enkle tiltak i hagen har stor betydning for å forbedre forholdene for humler, bier og andre insekter.¹⁵⁷

Når det gjelder boligbygging, er fokus på økosystemer avgjørende for å bevare naturmangfoldet.

¹⁵⁴ Asker kommune (2021). Sluttrapport for prosjekt bærekraftig boligoppussing

¹⁵⁵ Mitt Anbud (2023). Oppussingsrapporten 2021 (www.mittanbud.no)

¹⁵⁶ Miljødirektoratet (2019). Avfallsplan 2020-2025 - Status og planer for avfallshåndtering, inkludert avfallsforebyggingsprogram

¹⁵⁷ Asker kommune (2023). «Temaplan Naturmangfold»

Bevaring av økosystemer er den mest effektive og økonomiske måten å lagre karbon på.¹⁵⁸ Gjennom grundig planlegging og bruk av aktive og passive tiltak er det mulig å velge løsninger som reduserer påvirkningen på økosystemene.

Dette er spesielt viktig for å begrense direkte utslipp knyttet til arealendringer og boligbygging.

Bevisstgjøring

For å ta miljøvennlige valg ved boligkjøp er det viktig for kjøpere å vite hvilke handlinger som påvirker klimaet mest. Rådgivning om energibruk og miljøvennlig oppussing kan være nyttig i denne sammenhengen. Kommunen jobber også aktivt med å legge til rette for enklere miljøvennlige valg, som for eksempel bildeling og effektive gjenvinningsordninger.

Bærekraftig boligproduksjon

Bærekraftig boligproduksjon handler om å bygge boliger som tar hensyn til produksjonens påvirkning på miljøet. Dette gjelder miljøet på byggeplassen, men også generelt. Klimagassutslipp fra bygg- og anleggssektoren (BAE-sektoren) kan påvirke miljøer helt andre steder i tillegg til miljøet på byggeplassen. Dette er viktige hensyn fordi bygg-, anlegg- og eiendomssektoren er den som står for mesteparten av klimaavtrykket relatert til boligutviklingen i Asker.

Bygg- og anleggssektoren

I 2019 ble det generert 1,95 millioner tonn avfall fra byggeaktivitet i Norge. 46 prosent av avfallet blir materialgjenvunnet, 24 prosent blir energiutnyttet, og 26 prosent blir deponert. Avfallsmengden fra bygg- og anleggsvirksomhet er forventet å øke med over 20 prosent mot 2030.¹⁵⁹ Her er materialbruk, operasjon av byggeplass, og verktøy for sertifisering, sentrale punkter. Dette kan man lese mer om i temaplan Handling mot klimaendringene.

HVA ER DIREKTE UTSLIPP?

Direkte utslipp er det som slippes ut innenfor kommunens grenser. Til forskjell er indirekte utslipp det som slippes ut andre steder i verden som en følge av vårt forbruk og våre aktiviteter.

¹⁵⁸ Norsk Institutt for Naturforskning (2020). Karbonlagring i norske økosystemer (revidert utgave) Utgiver: NINA

¹⁵⁹ Regjeringen (2021). Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi

I en rapport fra Asplan Viak vurderes det at om lag 15 prosent av de samlede utslippene i Norge er knyttet til aktivitet fra bygg- og anleggssektoren. 19 prosent dersom også import av materialer og byggevarer tas med. Den største kilden til utslipp i bygg og byggenæringen er knyttet til selve byggeaktiviteten, som produksjon av materialer og transport tas med.^{160, 161.}

En undersøkelse gjort av SINTEF i 2020 viste at klimagassutslipp ved rehabilitering av bygg er bedre for klima enn nybygging. Forskningen støtter at

rehabilitering er bedre i en 30-års horisont, siden det kan ta fra 10 til 80 år før nybygg utlikner klimagassutslippet som kom i byggeprosessen.^{162.}

FUTUREBUILT 1.0

Asker kommune er en av partnerne i Futurebuiltprogrammet.

Futurebuilt er en sentral aktør i sertifisering og gjennomføring av bærekraftige byggeprosjekter. Prosjektet i Kristian Augusts gate 13 er Norges første bygg hvor ombruk av byggematerialer og sirkulære løsninger er benyttet i større skala. Les mer om det på www.futurebuilt.no

Betydningen av boligutviklingens plassering på miljøet

Plassering av boligutvikling er en sentral del av boligproduksjonens påvirkning på miljøet og klimaet. I temaplan Handling mot klimaendringene ble det vedtatt at Asker skal ha null netto nedbygging av våtmarker, elvesletter, myr og matjord, og at det bør etterstrebtes å ikke bygge ned andre karbonrike områder, som for eksempel skog^{148.}

Arealplanlegging er «det viktigste verktøyet kommunene har for å sikre langsiktig, robust og bærekraftig utvikling og forvaltning av areal og naturmiljø i kommunen»^{163.}

Kommunens rolle og handlingsrom i klima og miljøtiltak

Ifølge statlige planretningslinjer (SPR) for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, har kommunene en pålagt oppgave med å bidra til reduksjon av klimagassutslipp. Selv om det ikke er fastsatt nøyaktige mål eller tiltak, forventes det at kommunene setter seg ambisiøse mål og bruker forskjellige verktøy for å redusere utslippene^{151.}

Kommunene har en sentral rolle i å realisere lavutslippsamfunnet. I rapporten «Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2024» legger miljødirektoratet frem 75 tiltak som skal hjelpe med å nå en reduksjon på 60 prosent av nasjonale utslipp innen 2035 sammenlignet med 1990. Det er kun i 11 av de 75 tiltakene miljødirektoratet legger frem hvor kommunesektoren ikke har noen roller.^{164.}

¹⁶⁰ Miljø- og klimadepartementet (2021). Meld. St. 13. Klimaplan for 2021-2030

¹⁶¹ Futurebuilt (2022). Futurebuilt - Kristian Augusts gate 13 (www.futurebuilt.no)

¹⁶² SINTEF (2020). Grønt er ikke bare en farge – Bærekraftige bygninger eksisterer allerede.

¹⁶³ Regjeringen (2010). NOU 2010:10 «Tilpasning til eit klima i endring - Samfunnet si sårbarheit og behov for tilpassing til konsekvensar av klimaendringane»

¹⁶⁴ Miljødirektoratet (2024). Klimatiltak for Norge - kunnskapsgrunnlag

Blant de viktigste rollene kommunene har i dag til å fremme bærekraftig utvikling trekker «Klimakur 2030» fram fire virkemidler: innkjøpsmakt, samfunnsplanlegging og arealplanlegging, samfunnsutviklerrolle og fysisk tilrettelegging¹⁵¹.

Ifølge Norges Offentlige Utredninger (NOU) er arealplanlegging «det viktigste verktøyet kommunene har for å sikre langsiktig, robust og bærekraftig utvikling og forvaltning av areal og naturmiljø i kommunen»¹⁶⁵. Kommunen pålegges i plan- og bygningsloven å inkludere klimahensyn i planleggingen. Loven gir handlingsrom for å redusere klimagassutslipp, for eksempel ved å konsentrere utbygging, begrense bilbruk og parkering, støtte kollektivtransport og ladestasjoner, og ivareta karbonrike områder som skog og myr.

Eksempler på kommunens handlingsrom:

- Kommunene kan redusere behovet for nybygg gjennom å fremme rehabilitering, flerbruk og sambruk av eksisterende bygninger og lokaler de eier. Som byggherrer kan de også velge miljøvennlige løsninger, som bærekraftige trematerialer og energieffektive systemer. De kan også sette retningslinjer for vedlikehold av bygninger og infrastruktur¹⁶⁶.
- I Asker kommune inkluderes klima- og miljøvilkår i utbyggingsavtaler. Dette gjelder særlig feltutbygging, der klausuler for klima og miljø er aktuelle. Eksempler er bilpoolordning, grønn mobilitet, energieffektivitet, forbildeprosjekter og ivaretagelse av natur. Kommunen kan også tilrettelegge fysisk for klimavennlige valg, for eksempel ved å utvikle gang- og sykkelveier, tilrettelegge for lading av kjøretøy, og påvirke transportvaner gjennom parkeringspolitikk og bompenger.
- Kommunen kan i tillegg øke bevissthet og engasjement blant innbyggere for en mer miljøvennlig samfunnsutvikling.
- Kommunen har også innkjøpsmakt gjennom offentlige anskaffelser. Det kan være med på å fremme innovasjon og klimaløsninger.

For mer informasjon om virkemidler og kommunens rolle, se Miljødirektoratets rapport «Potensial og barrierer for kommunale klimatiltak».

For mer om kommunens handlingsrom se rapport utarbeidet av Holth & Winge AS og Civitas AS om «Handlingsrommet for å fastsette klima- og energikrav etter plan- og bygningsloven» på oppdrag for Kommunal- og distriktsdepartementet. I rapporten ser de på hvordan plan- og bygningsloven ivaretar og vekter klima- og miljøhensyn, samt hvilke utfordringer og muligheter kommunene står overfor når de skal utnytte handlingsrommet i loven for å ta vare på klimaet¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Regjeringen (2010). Norges offentlige utredninger (NOU)

¹⁶⁶ Holth, F. (2021). «Klimarett». Utgiver: Universitetsforlaget

¹⁶⁷ Kommunal- og distriktsdepartementet (2024). Utarbeidet av Holth & Winge og Civitas: «Handlingsrommet for å fastsette klima- og energikrav etter plan- og bygningsloven»

SPØRREUNDERSØKELSE OM KLIMAVANER FRA KANTAR

Se mer informasjon om spørreundersøkelsen nederst i dokumentet.

Her gjengis noen av resultatene for to av temaene i undersøkelsen: «Hus og hjem» og «kommunens klimainnsats».

Tema «Hus og hjem»:

- 73 prosent er opptatt av å begrense husstandens energibruk
- 58 prosent ville ganske eller svært sannsynlig ha benyttet tilbud om gratis rådgivning om miljøvennlig oppussing
- Kun 19 prosent har kjennskap til gratis energirådgivningen som gis av kommunen og kun 5 prosent har benyttet seg av tilbudet.

Tema «Kommunens klimainnsats»:

- Askerbøringene gir Asker kommune i snitt terningkast 3,7 for sin innsats for å redusere utslipp av klimagasser.
- 94 prosent er (delvis/helt) enige i at kommunen bør ligge i front blant norske kommuner når det gjelder kildesortering og gjenvinning, og når det gjelder å redusere utslippene av klimagasser fra kommunal virksomhet
- Et klart flertall (70 prosent) av askerbøringene sier at de sannsynligvis ville ha deltatt aktivt dersom politikerne eller andre tok initiativ til en omfattende dugnad som et bidrag for å håndtere klimakrisen.
- 53 prosent av askerbøringene har endret atferd det siste året for å begrense sin belastning på klima. 29 prosent har ikke endret sine vaner, men sier de er villige til å gjøre det for å redusere utslipp av klimagasser. 12 prosent er ikke villige til å endre atferd.

Knutepunktutvikling som strategi for å redusere utslipp

I Asker er 61 prosent av utslipp fra veitrafikk fra personbiler (tall fra 2019).

Persontransport til og fra bygg utgjør nesten alltid det største utslippet knyttet til bygget over hele dets levetid. Det er derfor avgjørende for klimagassutslippene at formålsbygg har en sentral lokalisering nært kollektivknutepunkt og boligområder slik at brukerne i størst mulig grad kan gå, sykle eller ta kollektivt til og fra bygget»¹⁵².

Asker kommune har historisk tilrettelagt for spredt utbygging de siste 50-60 år. Resultatet er en svært spredtbygd kommune i dag, med lange avstander mellom sentre, skoler, arbeidsplasser, kultur og fritidsarenaer. I en moderne tettstedsvekst legges det til rette for at innbyggeren i størst mulig grad skal dekke sitt transportbehov ved hjelp av miljøvennlig kollektivtransport, sykkel og gange. Bildeling og nye boformer på mindre areal reduserer ressursbruk og fotavtrykk for den enkelte. Elementære daglige behov dekkes helst innenfor gang- og sykkelavstand¹⁵². Se mer om knutepunktutvikling i samfunnsdelen til Asker kommunes kommuneplan.

Sirkulær økonomi

Å endre til en sirkulær økonomi er viktig for å oppnå et lavutslippssamfunn og FNs bærekraftsmål. En sirkulær økonomi kan redusere ressursbruk, stoppe tapet av biologisk mangfold, minimere avfall og begrense klimagassutslipp. Produkter designes for varighet, gjenbruk og gjenvinning, slik at materialer holdes i omløp lengst mulig.

Det er anslått at 70-80 prosent av bygningene som vil omgi oss i 2050 allerede er bygget. For å oppnå klimamålene må vi rive mindre og bygge mindre nytt. Å gjenbruke og transformere gamle bygninger i stedet for å bygge nye kan redusere miljøpåvirkningen betydelig. Dette betyr mindre bruk av ressurser, mindre produksjon og transport av materialer, og mindre avfallshåndtering. Det er anslått at slike tiltak i bygg og anlegg kan redusere bruk av materialer med opptil 20 prosent og klimagassutslipp med opptil 10 millioner tonn CO₂e i Norden.

Delingsøkonomi spiller også en rolle her. Å legge til rette for deling av arealer, verktøy, transportmidler og mer bidrar til en sirkulær økonomi. Se temaplan Handling mot klimaendringene for flere eksempler på sirkulære løsninger.

Naturmangfold

Naturmangfoldet påvirkes av måten boliger produseres på og hvor de plasseres. I temaplan for naturmangfold blir det tydeliggjort at måten vi utbygger naturen på nå, og hvordan vi velger å beskytte den i fremtiden, får betydelige følger for både dagens befolkning og kommende generasjoner¹⁴⁸.

Kommunen må ta hensyn til nasjonale mål for å bevare naturmangfoldet. Spesielt viktige er utvalgte naturtyper, også de som er truede eller nær truede. Dette hensynet skal ivaretas ved boligutbygging. Kommunens landareal inkluderer totalt 26 813 dekar (per 2022) som er definert som naturtyper etter NiN Miljødirektoratets retningslinjer og DN-håndbok 13. Disse naturtypelokalitetene finnes spredt over hele kommunen, inkludert: marka, fjorden, landbruksområder, områder langs vassdrag, friområder og de grønne områdene i boligområdene¹⁵⁷.

Temaplan for naturmangfold påpeker også at befolkningens helse påvirkes av faktorer som tap av naturmangfold. Planen uttrykker det slik: «Folkets helse og livskvalitet er sterkt knyttet til fundamentale elementer som ren luft, trygt drikkevann,

næringsrik mat og sikre boforhold. Dagens klimakrise, reduksjonen av naturmangfold og endringer i økosystemene påvirker disse essensielle livsforholdene og naturgavene, som igjen vil ha en negativ innvirkning på folkehelsen»^{148, 157}.

Å ivareta naturmangfoldet bidrar til å opprettholde grøntområder rundt boligene, noe som kan gi flere positive virkninger. Forskning viser at nærhet til grønne områder påvirker helsen positivt, gi mindre stress, bedre mental helse og trivsel.^{168, 157}.

Kulturmiljø og klima

«Klimaplan for 2021-2030» retter oppmerksomheten mot hensyn til kulturmiljø, hvor regjeringen ønsker å fremme bruk, ombruk, gjenbruk og transformasjon av historiske bygninger og bygningsmiljø gjennom koordinert virkemiddelbruk¹⁶⁰. Hvordan slike virkemiddel skal bli tatt i bruk er omtalt i mer detalj i Stortingsmeldingen «Nye mål i kulturmiljøpolitikken – engasjement, bærekraft og mangfold».¹⁶⁹

Hensynet til bevaring av kulturmiljøet i stedsutviklingen omtales i kapittelet «Hensynet til folkehelse og sosial bærekraft».

Spørreundersøkelser gjennomført av eller for Asker kommune

Sosiale boformer – av Kantar

Spørreundersøkelsen ble gjennomført av Kantar våren 2021. Utvalget ble trukket fra Gallup-panelet som hadde et bruttoutvalg på litt over 7000 personer innenfor det aktuelle geografiske området. Undersøkelsen ble også sendt ut til et lite utvalg interessenter Asker kommune selv hadde skaffet tilveie.

Deltakerne ble stilt ulike spørsmål fra 16 ulike temaer knyttet til det å bo sammen med andre, og det å dele arealer og ting.

Boforhold og boligbehov i Asker kommune – innbyggerpanelet

Spørreundersøkelsen ble gjennomført våren 2023 i innbyggerpanelet til Asker kommune. Hensikten var å få innsikt fra innbyggere om deres bolig og bosituasjonen i Asker kommune. Deltakerne i spørreundersøkelsen er innbyggerpanelet, som består av innbyggere som har valgt å registrere seg i kommunens digitale innbyggerpanel. Resultatene må tolkes som holdninger, vaner og innspill fra kommunens innbyggerpanel, og som ikke nødvendigvis representerer kommunens befolkning generelt.

Resultatene fra undersøkelsen finner du på kommunens hjemmesider.

¹⁶⁸ Helsedirektoratet (2021). «Sektorrapport om folkehelse»

¹⁶⁹ Andre øvrige dokumenter som tar for seg kulturmiljøforvaltning i forhold til klima- og miljøhensyn er: Riksantikvarens klimastrategi for kulturmiljøforvaltningen 2021-2030; Grønt er ikke bare en farge – bærekraftige bygg eksisterer allerede (SINTEF, 2020); Riksantikvarens strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling (2021)

Klimavaner – av Kantar

Spørreundersøkelsen ble gjennomført av Kantar våren 2020. Utvalget er trukket fra Gallup-panelet, med 335 respondenter. Målgruppen var befolkningen i Asker over 18 år. Hensikten var å få innsikt i klimavanene til Askers innbyggere (med tema som «hus og hjem», Bruk av bil og sykkel og adferd og holdninger) og deres inntrykk av Asker kommunes klimainnsats.

Kildeliste

Figur 1 Illustrasjon av boligmarkedene, tilpasset fra Agenda Kaupang	12
Figur 2 Befolkningsvekst i Asker kommune 2000-2022.....	24
Figur 3 Årlig prosentvis befolkningsvekst. Statistikk og framskrivning 2000-2050.....	25
Figur 4 Aldersfordelingen av befolkningen i Asker og Norge 2000-2023.....	27
Figur 5 Befolkningsframskrivning i prosent for Asker kommune 2000-2050, etter aldersgrupper	28
Figur 6 Aldersbæreevnen, antall personer i yrkesaktiv alder (16-66 år) mot antall eldre (67+ år. Asker og hele landet, fra 2010 fremskrevet til 2050	29
Figur 7 Personer per privathusholdning for perioden 2005-2022	29
Figur 8 Endring i antall boliger i Asker fra 2011-2022, etter boligtype	32
Figur 9 Boligsammensetning i lokalområder i 2022, etter boligtype	34
Figur 10 Fordeling av voksne innbyggere etter boligtype og aldersgruppe i 2022 ..	34
Figur 11 Boligbygging per år i Asker fra 2000-2022, etter boligtype.....	35
Figur 12 Boligbygging i lokalområdene 2000-2022, etter boligtype.....	36
Figur 13 boligbygging 2022-2050, hentet fra boligbyggeprogrammet i kommuneplanens arealdel 2022-2034	37
Figur 14 Nye ferdigstilte boliger i regionen 2000-2022.....	38
Figur 15 Befolkningsvekst sammenlignet med boligbygging 2001-2022.....	38
Figur 16 Boligbygging og befolkningsvekst i lokalområdene 2000-2022	39
Figur 17 Byggekostnadsindeksen 2018 til 2023.....	40
Figur 18 Gjennomsnittlig kvm pris på brukte boliger i et utvalg kommuner, fylker og i Norge i perioden 2002-2022.....	42
Figur 19 gjennomsnittlig kvm pris i asker fra 2012-2022, etter boligtype.....	43
Figur 20 Gjennomsnittlig kvm pris i Asker 2012-2022, etter lokalområde.....	44
Figur 21 Medianomsetning i Asker fra 2012-2022, etter boligtype	44
Figur 22 Sykepleierindeks for Asker og Bærum 2003-2023.....	45
Figur 23 Førstehjemindeks for Asker i perioden 2003-2022.....	46
Figur 24 Gjennomsnittlig månedsleie for Akershus (uten bærum) for 2012 - 2022 ..	46
Figur 25 Referansebudsjett for eksempelfamilie 2003-2023, etter forbruksutgifter ..	49
Figur 26 Innenlands flytting til og fra Asker.....	50
Figur 27 Inn- og utflytting og internflytting i Asker etter aldersgruppe, gjennomsnitt 2005-2021	51
Figur 28 Personer flytter til og fra Asker per år, gjennomsnitt for 2005-2021, etter region	52
Figur 29 Dekningsgrad av arbeidsplasser, arbeidsplasser og sysselsatte i Asker 2020-2022	53
Figur 30 Fordeling av bosted blant sysselsatte med arbeidsplass i Asker kommune, 2022	54
Figur 31 Asker kommunes helhetlige boligtrapp	57
Figur 32 Antall innvandrere etter innvandringsgrunn i Asker i 2022	64
Figur 33 Innvandrere i Asker, Viken og Norge i 2023, etter aldersgruppe.....	65
figur 34 Innvandrere i Asker i 2022, etter landbakgrunn og botid	66
Figur 35 Fordeling av Eierform for innvandrergrupper i Asker.....	69
Figur 36 Fordeling av innvandrergrupper etter boligtyper i Asker.....	70

Figur 37 Trangboddhet etter innvandrergupper i Asker 2022.....	70
Figur 38 Futurebuilt 2.0 Kriterier for sosial bærekraft.	85
Figur 39 Spørreundersøkelse fra Ungdata om lokalmiljø i Asker og Norge.....	90
figur 40 Spørreundersøkelse fra ungdata om lokalmiljø i Asker og Norge	90

Høringsinnspill til temaplan for bærekraftig boligutvikling

Temaplanen har mottatt 21 innspill fra organisasjoner, næringsliv og privatpersoner i løpet av høringsperioden. I tillegg har det kommet innspill fra råd og utvalg til hørings-saken. Innspillene er sortert etter kategori på avsender.

Der det har foreligget lange innspill er disse oppsummert i tabellen under. Kortere innspill, og innspill fra råd og utvalg er gjengitt i sin helhet. Alle innspillene fra eksterne parter ligger vedlagt i fulltekst til saken, og er sortert alfabetisk.

Innhold

Innspill vedtatt av råd og utvalg i høringsperioden	1
Innspill fra utvalg – ikke realitetsbehandlet.....	8
Høringsinnspill fra overordnede myndigheter.....	11
Høringsinnspill fra organisasjoner og næringsliv.....	14
Høringsinnspill fra privatpersoner	19

Innspill vedtatt av råd og utvalg i høringsperioden

Eldrerådet	08.02.2024	Eldrerådet beklager at ikke temaplan Samferdsel og mobilitet er nevnt som en plan som boligutvikling må sees i sammenheng med. Uavhengig av en god knutepunktstrategi, vil det alltid være boliger som ikke ligger i gåstolavstand til møteplasser. Det er et faktum at mange eldre beholder sertifikat lenger enn balanse til å sykle og gangfunksjon over mer enn 50 meter. Mange flere vil i fremtiden bruke mopedbiler, de fleste antagelig elektriske. Det er nødvendig med oppstillingsplass – garasje – og lademuligheter til disse.	Samferdsel og boligutvikling henger tett sammen. I alle reguleringsplaner er universell utforming og tilgjengelighet et krav fra kommunen. Temaplan samferdsel og mobilitet vil nevnes som en viktig plan i temaplan for bærekraftig boligutvikling. Temaplan Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker omhandler også mobilitet for eldre.
Ungdomsrådet	08.02.2024	Ungdomsrådet ber kommunedirektøren utrede bofelleskap for ungdom.	Temaplanen vektlegger behovet for sosiale boformer og behovet for boliger tilpasset unge og førstegangsetablere. Som oppfølging av planen, vil

			kommunedirektøren løfte dette behovet i dialog med utbyggere.
Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne	08.02.2024	Kommunen må sørge for at det bygges nok boliger spesielt tilpasset mennesker med ulike funksjonsnedsettelse, både med og uten fast bemanning, slik at vi unngår ventelister.	I forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i 2023 ligger innsatsområde Gode og varierte boliger med strategi om økt variasjon av ulike boformer, og strategi for universell utforming av nye og eksisterende boliger. Målet med disse strategiene er blant annet å fremskaffe flere boliger for personer med nedsatt funksjonsevne, og øke variasjonen i boligtilbudet på eie og leiemarkedet. Problemstillingen og behovet for slike boliger vil presiseres i temaplanen. Temaplan på lik linje - personer med funksjonsnedsettelse ivaretar bolig gjennom strategiene "Asker kommune skal legge til rette for at flere skal eie egen bolig" og "Asker kommune skal videreutvikle et variert og tilrettelagt bo- og tjenestetilbud i inkluderende bomiljøer".
Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne	08.02.2024	Kommunen må sørge for at det bygges nok boliger øremerket mennesker med begrensede økonomiske ressurser.	Forslaget til temaplan belyser utfordringene knyttet til høye boligpriser i kommunen. Innsatsen for å øke antallet rimelige boliger dekkes på tvers av innsatsområdene, gjennom blant annet økt variasjon i boligtyper og boligkjøpsmodeller. Det er også egne strategier for å jobbe for flere verktøy slik at kommunen kan jobbe offensivt opp mot utfordringsbildet.
Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne	08.02.2024	Kommunen må ha gode støtteordninger for innbygging/tilpassing av eksisterende boliger til personer med funksjonsnedsettelse. Her er det viktig med god informasjon til innbyggerne om hvilke muligheter som finnes.	I temaplanen er det foreslått en strategi for å sikre universell utforming og tilrettelegging av nye og eksisterende boliger på eie og leiemarkedet. Det vil etter at planen er vedtatt sees på konkrete tiltak opp mot de vedtatte strategiene.

Utvalg velferd	13.02.2024	<p>Nivådifferensierte boliger</p> <p>Innen velferdsområde er det utviklet en boligtrapp for de store brukergruppene. Flere nivåer i boligtrappen må utvikles i fortsettelsen for å tilrettelegge for selvstendige liv med deltakelse. Det blir derfor viktig å planlegge aktivt med dette i nærmeste fremtid, og invitere næringslivet inn slik at aktørene får god kjennskap til kommunens samlede behov.</p>	<p>I forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling foreslås innsatsområdet Samarbeid og utvikling. Under dette foreslås det strategier for økt samarbeid og partnerskap med blant annet næringslivet. Under innsatsområdet Gode og varierte boliger ligger strategien for å øke variasjonen i boligtilbudet og strategien for å satse enda mer på alternative og sosiale boformer. De overnevnte foreslåtte strategiene er spesielt relevante for innspillet. Utover dette tas innspillet med videre til iverksettelsen av temaplanen etter endelig vedtak.</p>
Utvalg velferd	13.02.2024	<p>Det gode nabolag</p> <p>I våre temaplaner og i samfunnsdelen er det lagt vekt på generasjonssamfunnet. Det at nabolag ikke blir for homogene, og i stedet rommer både brukergrupper, men også variasjon i alder har en verdi. Kommunen må være aktiv med å formidle til utbyggere hva vi legger i fremtidens nabolag, og utfordre på de muligheter som finnes i våre flotte tettsteder.</p>	<p>I forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling foreslås innsatsområdet Samarbeid og utvikling. Under dette foreslås det strategier for økt samarbeid og partnerskap med blant annet næringslivet. Under innsatsområdet Gode og varierte boliger ligger strategien for å øke variasjonen i boligtilbudet og strategien for å satse enda mer på alternative og sosiale boformer. De overnevnte foreslåtte strategiene er spesielt relevante for innspillet. Utover dette tas innspillet med videre til iverksettelsen av temaplanen etter endelig vedtak.</p>
Utvalg velferd	13.02.2024	<p>Politisk har vi vært tydelige på at vi ønsker at det tenkes innovativt nå det bygges nytt i Asker, det er viktig at man ser muligheter for felles rom eller annet når det bygges nytt eller rehabiliteres. Vi kjenner til at det er stor etterspørsel etter nye boformer og dette er særlig relevant for boliger til eldre. For nye sosiale boformer er det viktig også å teste ut for å fremme folkehelse til andre grupper for eksempel ungdom.</p>	<p>Asker kommune har et relativt ensformig boligmarked, og forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling foreslår strategier for å øke variasjonen i boformer. Dette adresseres spesielt under innsatsområdene Gode og varierte boliger og Bærekraftige nabolag. Sentralt i dette ligger gode fellesarealer som bidrar til fellesskap og livskvalitet, som igjen bidrar positivt til folkehelsen. På bakgrunn av tidligere politiske vedtak jobbes det aktivt ut mot utbyggerne for å promotere utviklingen av alternative og sosiale boformer for alle grupper.</p>

Utvalg velferd	13.02.2024	<p>Nytenkende boligløsninger</p> <p>Nye løsninger som sosiale boformer og leie til eie er spennende tiltak som kan gjøre det enklere og bedre for folk å etablere seg i Asker. Samtidig bør vi se om vi kan hente inspirasjon fra andre vellykkede boligmodeller i andre land. Slik som Vienna-modellen i Wien.</p> <p>Modellen går ut på samarbeid mellom kommunen og utbyggere, hvor kommunen stiller ulike krav til utbyggere, som skal bidra til å gjøre det enklere for blant annet førstegangsetablerere og innbyggere med lav inntekt. En slik modell kan også bidra til å øke leilighetsandelen, utover sokkelleiligheter, i Asker kommune.</p>	<p>Forslaget til temaplan har innsatsområder og strategier som beskriver behovet for nye sosiale boformer, og behovet for ulike finansieringsløsninger der leie til eie er ett aktuelt tiltak.</p> <p>Kommunedirektøren tar med seg innspillet om leie til eie, og andre samarbeidsprosjekter videre til implementeringen av temaplanen.</p>
Utvalg velferd	13.02.2024	<ol style="list-style-type: none"> 1. Andel rimelige boliger må økes 2. Bedre mangfold i boligtilbudet 3. Det må rettes fokus på sosial bærekraft og fellesskap 4. Kommunen må legge til rette for bærekraftig transport og infrastruktur 5. Samarbeidet for felles mål må forsterkes 6. Parkeringsnormen må revurderes 	<p>Forslaget til temaplan har strategier for å møte utfordringene knyttet til høye boligpriser og et ensformig boligmarked. Dette løftes spesielt under innsatsområde Gode og varierte boliger. I tillegg rettes det fokus mot sosial bærekraft og samarbeid både i kunnskapsgrunnlaget, i selve temaplanen og i strategiene. Blant annet foreslås strategien "Asker kommune skal jobbe for økt bokvalitet ved å vektlegge arkitektonisk kvalitet i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser" under innsatsområdet Gode og varierte boliger og strategien "Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle organisasjoner for å bidra til å skape gode og innovative løsninger" under innsatsområde Samarbeid og utvikling. Transport, infrastruktur og parkering er ivaretatt i temaplan for samferdsel og mobilitet og i kommuneplanen.</p>
Utvalg oppvekst	13.02.2024	<p>Viktig å legge til rette for å en boligutvikling som både ivaretar unge og barnefamilier som ønsker å bosette seg i Asker kommune. Her er det viktige å lære av andre kommuner som f.eks. Oslo, Stavanger og Lørenskog.</p>	<p>I forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i 2023 ligger innsatsområde Gode og varierte boliger med strategi om økt variasjon av ulike boformer. Det er også lagt til et forslag til strategi "Asker kommune skal bidra til at alle skal kunne bosette seg i Asker,</p>

			inklusive unge voksne og arbeidskraft som er kritisk for kommunens tjenesteproduksjon"
Utvalg oppvekst	13.02.2024	Asker kommune må sørge for bærekraftig transport og infrastruktur.	Transport, infrastruktur og parkering er ivaretatt i temaplan for samferdsel og mobilitet og i kommuneplanen.
Utvalg for samfunnstjenester	15.02.2024	<p>Av all forbrukt energi går 67 % til oppvarming av bolig. Varmtvann står for rundt 12 prosent av energiforbruket, elektriske apparater bruker 15 prosent og lys bruker de resterende 5 prosent. Den totale energibruken i bygninger kan reduseres med 4 TWh fra 79 TWh (i 2016) til omtrent 75 TWh innen 2035 gjennom bedret byggkvalitet, bruk av varmepumper og mer energieffektive elektriske apparater.</p> <p>-Fremover vil nye reguleringer, både fra EU og Norge, fremme energieffektive bygg. Asker er en fremoverlent kommune og ønsker å ligge i forkant. For å understreke dette vil vi at det lages en veileder/infoskriv som redegjør for hvilke tiltak som kan tas i bruk for å redusere klimaavtrykk og redusere det totale energiforbruket i det enkelte nybygg/ombygg. Dette skal/bør/ønskes det at det også redegjøres for i hver byggesak.</p>	<p>I henhold til vedtak i kommunestyret er temaplaner strategiske planer uten tiltak. Tiltakene følger gjennom iverksettelse av endelig vedtatt temaplan. Tiltaket som nevnes i innspillet vil vurderes når administrasjonen går i gang med implementeringen av planen. Utover dette dekkes miljøaspektet av andre temaplaner i kommunen.</p>
Utvalg for samfunnstjenester	15.02.2024	<p>For å bidra til sosiale relasjoner i boområder er det viktig å tilrettelegge for aktive uteområder som kan benyttes av mennesker i alle aldre. Bidra til å lage aktive og interessante møteplasser for folk i alle aldre. I nye boområder inngår dette som en del av Kommuneplanbestemmelsene. I etablerte boligområder kunne skolens uteområder videreutvikles til en aktiv sosial møteplass til bruk også etter at skoletiden er over. Bålpanner, grillområder, hinderløyper som eksempler.</p>	<p>Temaplan eiendom, som ble endelig vedtatt i 2023, ivaretar formålsbygg med uteareal. Se derfor temaplan eiendom for strategier knyttet til bruken av formålsbygg som arenaer i nærmiljøet.</p>

Utvalg for samfunnstjenester	15.02.2024	S. 13 Boligproduksjon skal også i minst mulig grad bidra til nedbygging av friluftsområder, dyrket mark og skog. Dette er viktig for å ivareta biomangfoldet. Endres til: Boligproduksjon skal ikke bidra til nedbygging av våtmarker, elvesletter, myr og matjord og skal også i minst mulig grad bidra til nedbygging av friluftsområder og skog. Dette er viktig for å ivareta biomangfoldet. S. 28 Evaluering og rapportering: Et tynt avsnitt uten eksempler på hvordan måloppnåelse skal måles eller hvilke kriterier legger føringer for evaluering. Hvilke nøkkeltall skal det rapporteres på, og hvilke kriterier for evaluering skal gjelde?	Denne temaplanen følger en vedtatt struktur for alle temaplaner i Asker kommune. Alle innspill tas med i den videre prosessen med å utvikle plansystemet. Øvrige aspekter ved innspillet er tatt til etterretning.
Utvalg for medborgerskap	15.02.2024	Innen velferdsområde er det utviklet en boligtrapp for de store brukergruppene. Flere nivåer i boligtrappen må utvikles i fortsettelsen for å tilrettelegge for selvstendige liv med deltakelse. Det blir derfor viktig å planlegge aktivt med dette i nærmeste fremtid, og invitere næringslivet inn slik at aktørene får god kjennskap til kommunens samlede behov.	I forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling foreslås innsatsområdet Samarbeid og utvikling. Under dette foreslås det strategier for økt samarbeid og partnerskap med blant annet næringslivet. Under innsatsområdet Gode og varierte boliger ligger strategien for å øke variasjonen i boligtilbudet og strategien for å satse enda mer på alternative og sosiale boformer. De overnevnte foreslåtte strategiene er spesielt relevante for innspillet. Utover dette tas innspillet med videre til iverksettelsen av temaplanen etter endelig vedtak.
Utvalg for medborgerskap	15.02.2024	I våre temaplaner og i samfunnsdelen er det lagt vekt på generasjonssamfunnet. Det at nabolag ikke blir for homogene, og i stedet rommer både brukergrupper, men også variasjon i alder og sosioøkonomisk status har en verdi. Kommunen må være aktiv med å formidle til utbyggere hva vi legger i fremtidens nabolag, og utfordre på de muligheter som finnes i våre flotte tettsteder.	Innsatsområdet Gode og varierte boliger i forslaget til temaplanen belyser viktigheten av variasjon i boligtilbudet, og er ytterligere forsterket med at det er viktig med mangfold og generasjonsblanding. En relevant strategi er "Asker kommune skal jobbe for økt variasjon i boligtilbudet på eie og leiemarkedet i alle nærområder." Temaplanen foreslår Innsatsområdet Samarbeid og utvikling med strategien "Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle organisasjoner for å bidra til å skape gode og innovative løsninger."

Utvalg for medborgerskap	15.02.2024	<p>Politisk har vi vært tydelige på at vi ønsker at det tenkes innovativt nå det bygges nytt i Asker, det er viktig at man ser muligheter for felles rom eller annet når det bygges nytt eller rehabiliteres. Vi kjenner til at det er stor etterspørsel etter nye boformer og dette er særlig relevant for boliger til eldre. For nye sosiale boformer er det viktig også å teste ut for å fremme folkehelse til andre grupper for eksempel ungdom.</p>	<p>Asker kommune har et relativt ensformig boligmarked, og forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling foreslår strategier for å øke variasjonen i boformer. Dette adresseres spesielt under innsatsområdene Gode og varierte boliger og Bærekraftige nabolag. Sentralt i dette ligger gode fellesarealer som bidrar til fellesskap og livskvalitet, som igjen bidrar positivt til folkehelsen. På bakgrunn av tidligere politiske vedtak jobbes det aktivt ut mot utbyggerne for å promotere utviklingen av alternative og sosiale boformer for alle grupper.</p>
Utvalg for medborgerskap	15.02.2024	<p>Nye løsninger som sosiale boformer, leie til eie er spennende tiltak som kan gjøre det enklere og bedre for folk å etablere seg i Asker. Samtidig bør vi se om vi kan hente inspirasjon fra andre vellykkede boligmodeller også fra andre land, slik som Vienna-modellen i Wien. Flere byggeprosjekter tilsvarende Åmotåsen gbnr. 79/87 bør også vurderes. Modellene går ut på samarbeid mellom kommunen og utbyggere, hvor kommunen stiller ulike krav til utbyggere, som skal bidra til å gjøre det enklere for blant annet førstegangsetablerere og innbyggere med lav inntekt eller manglende egenkapital. Det er viktig at slike boligmodeller etableres i størst mulig grad som en integrert del av den ordinære bebyggelsen i kommunen. En slik modell kan også bidra til å øke leilighetsandelen, utover sokkelleiligheter, i Asker kommune.</p>	<p>Forslaget til temaplan har innsatsområder og strategier som beskriver behovet for nye sosiale boformer, og behovet for ulike finansieringsløsninger der leie til eie er ett aktuelt tiltak. Kommunedirektøren tar med seg innspillet om leie til eie, og andre samarbeidsprosjekter videre til implementeringen av temaplanen.</p>
Utvalg for medborgerskap	15.02.2024	<ul style="list-style-type: none"> • Andel rimelige boliger må økes • Bedre mangfold i boligtilbudet • Det må rettes fokus på sosial bærekraft og fellesskap • Kommunen må legge til rette for bærekraftig transport og infrastruktur • Samarbeidet for felles mål må forsterkes • Parkeringsnormen må revurderes 	<p>Forslaget til temaplan har strategier for å møte utfordringene knyttet til høye boligpriser og et ensformig boligmarked. Dette løftes spesielt under innsatsområde Gode og varierte boliger. I tillegg rettes det fokus mot sosial bærekraft og samarbeid både i kunnskapsgrunnlaget, i selve temaplanen og i strategiene. Blant annet foreslås strategien "Asker kommune skal jobbe for økt bokvalitet ved å vektlegge</p>

			arkitektonisk kvalitet i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser" under innsatsområdet Gode og varierte boliger og strategien "Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle organisasjoner for å bidra til å skape gode og innovative løsninger" under innsatsområde Samarbeid og utvikling. Transport, infrastruktur og parkering er ivaretatt i temaplan for samferdsel og mobilitet og i kommuneplanen.
--	--	--	--

Innspill fra utvalg – ikke realitetsbehandlet

Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	På side 4 under 3.1 avsnitt to kan det vurderes å referere til "Temaplan for naturmangfold" og temaplanen for oppvekst "å høre til" under setningen "andre satsningsområder er også viktige i denne temaplanen...". Alternativt vurderer å legge dette inn under side 19 under 6.1.2 "Relevante strategier fra andre temaplaner"	Temaplan for naturmangfold og Å høre til - temaplan for oppvekst er nå nevnt i lister over eksempler på temaplaner som grenser til temaplan for bærekraftig boligutvikling.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	På side 11/12 under 4.6 kan det vurderes et nytt avsnitt 4.6.5 med "hensynet til natur og naturmangfold" hvor fokuset på dette presiseres.	Avsnitt 3.5.4 "Hensynet til klima og miljø" er nå endret til "hensynet til klima, miljø og naturmangfold", og fått et eget avsnitt om viktigheten av bevaring av naturmangfoldet i forbindelse med boligutvikling.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	På side 3 under 2.2 avsnitt 2.2.3 alternativt under 6.2.1 "strategier" kan det vurderes en presisering i teksten med essensen "kvalitet i stedsutvikling må bety et sterkt fokus på arkitektur/estetikk/kvalitet som må stå i samsvar med eksisterende bebyggelse"	Arkitektens rolle er forsterket i følgende reviderte strategier "Asker kommune skal sikre kvalitet i fortettingen gjennom god stedstilpasset arkitektur og styrking av eksisterende kvaliteter" samt "Asker kommune skal jobbe for økt bokvalitet ved å vektlegge høy arkitektonisk utforming i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser"
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	I tidligere Røyken kommune ble det laget et prosjekt vedrørende økolandsbyer. Kan det vurderes å legge det inn som et særskilt punkt i temaplanen for videre arbeid og videreutvikling av denne satsningen.	I temaplanen foreslås det strategien "Asker kommune skal legge til rette for økt bruk av ulike boformer og boligkjøpsmodeller" som åpner for et spekter av boformer, blant annet økolandsbyer. Dette er nå presisert under strategien.

Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	Asker kommune vurderer muligheten for å bygge/tilrettelegge for fleksible leilighetskropper for effektiv utleie etter leilighetseierens behov. Dette betyr flere større leilighetsenheter som med enkle grep kan gi opptil to små skattefrie utleieenheter i tillegg. Dette styrker inntekten for boligkjøper ved vurdering av belåningsgrad og reduserer flyttebehov ved familieutvidelse eller familiereduksjon. Samtidig styrker det utleiemarkedet med tilgang på flere utleieenheter.	I forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i 2023 ligger innsatsområde Gode og varierte boliger. Det foreslås to strategier som er relevante her: "Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse" og "Asker kommune skal jobbe for økt variasjon i boligtilbudet på eie og leiemarkedet, i alle nærområder". Det vil etter at planen er vedtatt sees på konkrete tiltak for iverksettelse av planen.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	Asker kommune skal vurdere å kunne redusere minste uteoppholdsareal (MUA) kravet på eiendommen hvis det løftes opp på bygningskroppen i form av terrasser innen en gitt størrelse (50 m ² -?). Dette for å redusere behovet for inngrep på eksisterende natur rundt boligprosjektet og redusere et eventuelt flyttebehov for boligeier hvis de ønsker seg større privat uteareal ("i praksis og legge rekkehus vertikalt"). Samtidig kan dette ved riktig byggeteknikk øke antall kvadratmeter som reduserer overvannsproblematikk i boligprosjektene.	Innspillet er relevant for rulleringen av kommuneplanens arealdel med bestemmelser, og det oppfordres til å følge denne prosessen.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	Asker kommune skal vurdere/utrede byggeprosjekter på egne tomter i borettslagsmodell i partnerskap med profesjonelle utbyggere for å sikre egenkapitalkravet på 15% for boligkjøper gjennom tilbakekjøp av tomten mot 5% KPI justert avkastning i festeavtale (se notat Deloitte High level memo). Denne modellen kan være en deløsning på egenkapitalkravet samtidig som at den gir en sikker og stabil avkastning for kommunen på 5%.	Temaplanen har strategier for økt bruk av den bredden av virkemidler kommunen har til rådighet. Virkemidlene som nevnes i innspillet vil vurderes når administrasjonen går i gang med iverksettelsen av temaplanen etter endelig vedtak.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	"Sekundærboliger eies i økende grad av eldre og formuende. Mellom 2010 og 2021 har gruppen som eier sekundærboliger blitt eldre og relativt mer formuende i forhold til øvrig befolkning". (sitat SSB 2023, lenke i protokoll). I Asker kommune er 8,2% av boligmassen sekundærbolig. Asker kommune vurderer en analyse/vurdering inn i temaplanen om hvordan dette påvirker boligmarkedet. i hvilken grad er det	Innspillet er vurdert, men tas ikke til følge i denne omgang.

		positivt fordi det gir flere utleieobjekter eller negativt fordi det er prisdrivende for boligkjøpere på jakt etter primærbolig) Burde planen inneholde en strategi rundt dette temaet?	
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	I tilknytning til formålsbyggene sykehjem bør det vurderes om det kan utvides til et større mangfold med små leiligheter for eldre, aktivitetsrom og med mulighet til fellesmåltider/aktiviteter. Leilighetene bør delvis eies privat av beboer, og delvis eies av kommunen og leies ut til innbyggere som ikke ønsker å binde verdier i en bolig, men heller leie. leilighetene bør forbeholdes/fortrinnsvis tildeles innbyggere som har noe behov for hjemmesykepleie-tjenester. Heggedal, Vettre, Høn, Røyken sentrum og Spikkestad sentrum er nærliggende og attraktive muligheter for å lage moderne varianter av Bondi bosenter, men i tilknytning til et sykehjem og base. i flere områder har kommunen tomt eller annen eiendom - derfor kan slike bygg bli rimeligere.	Forslaget til temaplanen for bærekraftig boligutvikling har innsatsområder og strategier knyttet til et mangfoldig boligtilbud og behovet for nye og innovative boformer, samt behovet for flere leieboliger. Kommunedirektøren tar med seg innspillet inn i planleggingen av fremtidige sykehjem og formålsbygg.
Utvalg for plan og byggesaker	28.02.2024	1. andel rimelige boliger må økes, 2. bedre mangfold i boligtilbudet, 3. det må rettes fokus på sosial bærekraft og fellesskap, 4. kommunen må legge til rette for bærekraftig transport og infrastruktur, 5. samarbeidet for felles mål må forsterkes.	Temaplanen har strategier som skal møte utfordringene knyttet til høye boligpriser og at ensformig boligmarked. I tillegg rettes det fokus mot sosial bærekraft og samarbeid både i kunnskapsgrunnlaget, i selve temaplanen og i strategiene. Transport, infrastruktur og parkering er ivarettatt i temaplan for samferdsel og mobilitet.

Høringsinnspill fra overordnede myndigheter

Akershus fylkeskommune	03.04.2024	<p>Akershus fylkeskommune støtter forslaget til Temaplan for bærekraftig boligutvikling i Asker, da den tar hensyn til samfunnets spesifikke behov og utfordringer. Det er positivt at planen integrerer overlappende strategier fra andre kommunale temaplaner og bygger videre på kommuneplanens samfunnsdel. Imidlertid bør hovedmålet med temaplanen klargjøres bedre, spesielt under "Formål med planen". Det bør fremheves at planen ikke bare tar sikte på å løse nåværende og fremtidige utfordringer, men også sikre tilgang til trygge og gode boliger og bomiljøer for alle gjennom bærekraftig boligutvikling i Asker.</p> <p>Videre er det positivt at planen identifiserer sentrale utfordringer og presenterer effektive strategier. Det er også bra at planen vektlegger å ivareta steders egenart og kulturarv i utviklingen. Imidlertid bør kulturmiljø nevnes tydeligere under temaet "Hensynet til klima og miljø", da det er en viktig del av helhetlig miljøforvaltning. Det bør også fremheves at rehabilitering av eksisterende bygninger fremfor riving og nybygging er klimavennlig, som støttes av forskning.</p> <p>Det er også nødvendig å inkludere styringsdokumenter som omhandler kulturmiljø og kulturminner på linje med andre relevante områder som naturmangfold og friluftsliv under relevante strategier og føringer.</p>	<p>I arbeidet med revidert versjon er formålet med temaplanen utbrodert i henhold til innspillet. Kulturmiljø er lagt inn tydeligere under temaet "hensynet til klima og miljø", og det er presisert at rehabilitering av eksisterende bygninger er klimavennlig. Det er også gjort en gjennomgang av aktuelle styringsdokumenter knyttet til naturmangfold, kulturmiljø, kulturminner og friluftsliv.</p>
Husbanken Øst avd. Viken, Bente Kvien		<p>"Kommunen kan vurdere om Kobo bør inkluderes som et aktuelt boligpolitisk virkemiddel i temaplanen. Kobo er et fagsystem som letter prosessen med å søke, tildele og administrere kommunale utleieboliger. Med alle data samlet og tilgjengelig i samme system, får</p>	<p>Innspillene er innarbeidet i kapittel 5.5 om virkemidler i boligpolitikken.</p>

		<p>kommunen bedre grunnlag til å planlegge og utforme boligpolitikken, samt møte kravene i boligsosial lov.</p> <p>«Tilskudd til tilpasning av bolig», er et tilskudd som ble overført fra Husbanken til kommunerammen i 2020. Husstander, enkeltpersoner og eldre med nedsatt funksjonsevne som har behov for å tilpasse boligen sin for å kunne bli boende i boligen over tid, må eventuelt søke kommunen om tilskudd til tilpassing. Dette bør presiseres i avsnittet «Asker kommune skal bruke Husbankens støtteordninger aktivt». Videre kan kommunen også tilby tilskudd til å kjøpe bolig, der startlån alene ikke er tilstrekkelig.</p> <p>Eldre som bor i uegnede boliger er også i målgruppen for startlån, og kan være et sentralt virkemiddel for å få denne gruppa inn en mer lettstelt bolig.</p> <p>Videre kan privatpersoner, eiendomsaktører og kommunen søke om lån fra Husbanken til å bygge eller oppgradere bolig, forutsatt at boligen(e) innfrir kvalitetskriteriene innenfor miljøvennlige løsninger eller tilgjengelighet. Lån til boligkvalitet er et sentralt økonomisk virkemiddel fra Husbanken som skal bidra til en mer tilgjengelig og miljøvennlig boligmasse."</p>	
Statsforvalteren i Oslo og Viken	02.04.2024	<p>"Etter vår vurdering er det utarbeidet en god plan for bærekraftig boligutvikling i Asker. Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for planen er svært godt. Vi vil likevel påpeke at vi savner at de regionale planene både fra Akershus og gamle Buskerud er tatt med som overordnede føringer for planen. Eksempler på planer som kunne vært nevnt er Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus og Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030 i Akershus. Begge er planer som også skal bidra til å sikre gode bomiljøer i regionen. Ellers viser vi til Statsforvalterens</p>	<p>Innspillene er innarbeidet i kapittel 6.3.1 om overordnede føringer for temaplanen.</p>

		<p>forventninger til kommunal arealplanlegging for 2024 og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde. For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til Statsforvalterens forventningsbrev for 2024. Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og Miljøstatus."</p>	
--	--	---	--

Høringsinnspill fra organisasjoner og næringsliv

Asker næringsforening	11.04.2024	<p>Avsender understreker viktigheten av en boligutvikling som understøtter næringslivets behov. Her trekkes det frem muligheten for nyetablerte familier og unge mennesker til å bosette seg i kommunen, sosiale boligtilbud og integrasjon av robuste samferdselsløsninger for alle boligprosjekter. Ubalansen i boligtilbudet må rettes opp i videre utvikling. Boligtilbudet må redusere behovet for lang pendling og unødvendig belastning på kollektiv- og veinettverk. Det må også legges til rette for forutsigbare og effektive pendlerruter og pendlerparkering i tilknytning til kollektivknutepunktene. Videre påpekes det behovet for god tilgang på rimelige boliger og økt bruk av alternative boligkjøpsmodeller. Innspillet anbefaler økt samarbeid med næringslivet, med felles mål og strategier for å fremme bærekraftig boligutvikling, reduksjon av klimagassutslipp økt energieffektivitet og bruk av fornybare ressurser i boligbyggingen. Det anbefales også å opprett nye ordninger som stimulerer næringslivet til å utvikle og implementere innovative løsninger og teknologier. Videre vektlegges det en balansert tilnærming til utbygging og natur for å sikre at Asker blir et godt sted å bo og leve for alle, samtidig som vi ivaretar naturens verdier. Avslutningsvis poengteres viktigheten av samferdsel og transport som del av den bærekraftige boligutviklingen.</p>	<p>Forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling adresserer de fleste problemstillingene i innspillet. Det er lagt inn en presisering i formålet med temaplanen at boligutviklingen skal støtte oppunder næringslivets behov, og et avsnitt om viktigheten av å se næring- og boligutvikling i sammenheng, under innsatsområde Samarbeid og utvikling, kapittel 5.4. Samferdsel og mobilitet ivaretas av egen temaplan, men samspillet mellom boligutvikling og mobilitet blir viktig i oppfølgingen og iverksettingen av de to temaplanene.</p>
-----------------------	------------	--	--

<p>Asker S. & Omegn vel, Nils H. Flaaten</p>	<p>31.03.2024</p>	<p>Avsender skriver at boligprisene er en stor utfordring i kommunen, og at det er en forutsetning for bærekraftig boligutvikling at det finnes rimelige arealer for bygging av leiligheter og rekkehus til førstegangskjøpere. Reisevei til arbeidsplass blir trukket frem som en konsekvens av de høye boligprisene. Det trekkes frem at boligbransjen ikke bør overlates til aktører som tenker kortsiktig, på profitt, og lite samfunnsmessig. Avsender skriver også at spredt og variert bosetting har mange fordeler, og at stor konsentrasjon av billige leiligheter bør unngås. Generelt må folk flest få bestemme hva som er den beste boformer og bomiljøet for dem. Avsender er positiv til en grundig plan, men skriver at det er unødvendig og kanskje uklokt å konkludere for bastant ved å fastlegge en langsiktig boligpolitikk på nåværende tidspunkt uten at brukerne er med på råd, og at man får erfaring med knutepunktsstrategien.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning, og vil følge saken videre i behandlingen av temaplanen. Formannskapet behandlet forslaget til temaplan for bærekraftig boligutvikling i fjerde kvartal i 2023. Formålet med temaplanen er å utforme en helhetlig og aktiv boligpolitikk for kommunen, som bidrar til at Asker kommune er et godt sted å bo og leve for alle. Kommunedirektøren henviser til kapittel 9.3 der man finner innsatsområde "Bærekraftige nabolag", og kapittel 9.4 "Samarbeid og utvikling", som begge inneholder forslag til strategier som er relevante for innspillet.</p>
<p>Askerhalvøya eiendom AS</p>	<p>11.03.2024</p>	<p>Innsender er fornøyd med forslag til temaplan. Det vises til at mange av tomtene som innsender eier, eies sammen med andre eiendomsutviklere, der de har stor påvirkning i hvordan de enkelte prosjekter skal utvikles og gjennomføres. Temaplanene er nyttige verktøy og føringer for deres arbeide. De har planer om å regulere et område tett på Røykenbadet til et "seniorprosjekt" i første trinn i "helsetrappa". De har også tro på å blande ulike kjøpegrupper, både gammel og ung, i umiddelbar nærhet i framtidens boligutvikling. De deltar også i planlegging og utbygging på Storsand, som de mener bør kunne være boliger til blant annet helsepersonell til Hurum helsehus. En av deres samarbeidspartnere har spesialisert seg på konseptet</p>	<p>Forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i fjerde kvartal i 2023 legger vekt på viktigheten av samarbeid for å fremskaffe egnede boliger. Innspillet viser hvordan samarbeid for å bygge gode boliger og boligområder kan gjøres i praksis. Samarbeid med ulike aktører ivaretas av et eget innsatsområde i temaplanen. Konkrete prosjekter må følges opp gjennom dialog mellom utbygger og kommunen som planmyndighet.</p>

		leie til eie, noe som kan være aktuelt for Storsand.	
Borgen vel, Mariann Haugen	30.03.2024	Innspillet viser til at enkelte av strategiene i forslaget til temaplan, som formannskapet har 1. gangsbehandlet, er spesielt relevante for Borgen-området. Arbeidet som lå til grunn for avgjørelsen om å bygge rekkehus i stedet for leiligheter på Kjonebråten mener avsender at bør følges opp med følgeforskning, nå som rekkehusene snart er flyttet inn i. Medvirkning trekkes frem som viktig for å forankre planarbeidet i lokalsamfunnet. Det vises til de store protestene på Borgen mht utviklingen på Kjonebråten, fordi lokalsamfunnet ble involvert for sent. Avsender ønsker at Asker kommune kjøper leiligheter på Borgen og leier ut som ansatteboliger, i et forsøksprosjekt med følgeforskning. Avsender knytter dette direkte opp mot strategiene i forslaget til temaplan.	I forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i fjerde kvartal i 2023 ligger strategien "Asker kommune skal bygge bolig- og stedsutvikling på kunnskap om lokale behov og bidra til å øke områdenes attraktivitet" og strategien "Asker kommune skal bruke medvirkning aktivt for å sikre gode boforhold og nabolag". Disse anses som spesielt relevante for å svare på de utfordringene innspillet trekker frem.
Fortidsminneforeningen avd. Oslo og Akershus		Avsender mener det er positivt at ombruk av eksisterende bygninger er nevnt i temaplanen, samtidig som det påpekes at en strategi for bevaring av eksisterende bygg har liten verdi dersom det ikke iverksettes tiltak som gjør det mer fordelaktig å bevare i stedet for å rive. Det vises til Bergen kommune, der det stilles krav om å gjennomføre klimagassberegninger som viser utslipp ved bevaring av eksisterende bygg kontra utslippene ved å bygge nytt. Avsender påpeker at bevaring av eksisterende bygg ikke bare har et viktig klimaaspekt, men også er avgjørende for å sikre sosialt bærekraftige lokalsamfunn, gjennom bevaring av kulturarven. Det vises til de foreløpige planene for Dikemark, et område med store kulturmiljøverdier.	Viktigheten av bevaring av kulturmiljø i et klimaperspektiv er forsterket i forslaget til temaplan som kommer til 2. gangsbehandling. Kommuneplanens arealdel stiller i dag krav om klimagassberegning av bygg over 200m2 (se kommuneplanbestemmelse pkt. 9.1.1). Etter at planen er vedtatt, vil det jobbes videre med tiltak basert på vedtatte strategier. Innspillet vil følge planen videre i den politiske prosessen, og innspill til aktuelle tiltak tas til etterretning.
Industri og næringspartiet, Asker, Christin Gerner-Mathisen	01.04.2024	Innspillet problematiserer utvikling i de usentrale nærsentrene, og påpeker viktigheten av innfartsparkering. Vanskeligstilte eldre må få hjelp fra kommunen til finansiering av egnet bolig og	Formannskapet behandlet forslag til temaplan, der strategien "Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte

		<p>tilpasning av eksisterende bolig. Avsender trekker også frem viktigheten av å tenke beredskap mht varmekilder i boligene. Parkeringsnormen trekkes frem, i tillegg til prisutviklingen på parkering som konsekvens av parkeringsnormen. Andre aspekter fra innspillet er at oppgradering av eksisterende bolig er bærekraft i praksis, og at både byggebransjen og kommunen som planmyndighet må være mer fleksible i møte med behovet for ombygging/transformasjon/endring av eksisterende bygningsmasse.</p>	<p>vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse" er spesielt relevant for dette innspillet. Kommunedirektøren ønsker for øvrig å peke til strategien "Asker kommune skal bruke Husbankens støtteordninger aktivt", der tilvisningsavtaler er et sentralt virkemiddel. Husbanken har i senere tid åpnet for at tilvisningsavtaler kan brukes aktivt mot eldre for å bidra til at denne gruppen kan finne en egnede boliger i det nedre prissjiktet. Ellers er innspillet relevant for rullering av kommuneplanen, som kommer til politisk behandling. Innspillet vil også følge temaplanen videre i den politiske behandlingen.</p>
Leanglia as, Ove-Marthin Granlund	01.04.2024	<p>Innspillet trekker frem at både temaplan for bærekraftig boligutvikling og temaplan Leve hele livet - i et aldersvennlig Asker, må trekkes inn i arbeidet for boformer som fremmer hensynet til folkehelse og sosial bærekraft. Kvalitet og funksjon i fellesarealer i boligprosjekter trekkes også frem som viktig i så måte, i tillegg til en hensiktsmessig involvering av frivilligheten. Leanglia AS ønsker å utvikle helsefremmende boformer i Leanglia i Asker.</p>	<p>I forslaget til temaplan som formannskapet har 1. gangsbehandlet foreslås strategiene "Asker kommune skal legge til rette for økt bruk av ulike boformer og boligkjøpsmodeller" og "Asker kommune skal ha tett dialog og samarbeide aktivt med private, frivillige og ideelle organisasjoner for å bidra til å skape gode og innovative løsninger". Problemstillingene rundt alternative boformer, gode boliger for eldre, folkehelse og sosial bærekraft blir belyst i kunnskapsgrunnlaget til temaplanen.</p>
Norsk ergoterapeutforbund	27.03.2024	<p>Avsender mener at kunnskapsgrunnlaget til temaplanen viser utfordringsbildet på en god måte. De mener kommunen bør ta en aktiv rolle i å tilby råd og veiledning til innbyggere som ønsker å bygge om sin eksisterende bolig for å kunne bli boende hjemme lengst mulig. Innspillet trekker frem manglende dørautomatikk i nyere leilighetsbygg</p>	<p>Innspillet tas til etterretning, og vil følge saken videre i behandlingen av temaplanen. Se for øvrig kapittel 9.2 for strategien: " Asker kommune skal jobbe for universell utforming og tilrettelegging av nye og eksisterende boliger på eie og leiemarkedet ".</p>

		<p>som utfordrende for grupper med mobilitetsutfordringer. Ettermontering er dyrt og kronglete, og det må heller tas hensyn til dette i planleggingsfasen av leiligheter/bygg. Ergoterapeutene har kompetanse innenfor universell utforming og ønsker å være samarbeidspartnere i planlegging og utvikling av Asker kommune videre.</p>	
Pieter Paul Furnée, Boxs arkitekter	20.02.2024	<p>Innspillet retter seg mot selvbygging, som sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig tiltak. Selvbygging hadde gode tradisjoner i norsk boligpolitikk og boligproduksjon – for å holde kostnader nede. I dagens utbygginger, dagens boligmarked, dagens regelverk, og dagens finansieringsordninger gir selvbygging utfordringer. I vedlagt notat fra Boxs blir disse adressert, og det gjøres forslag for løsninger og løsningsprosesser.</p>	<p>I forslaget til temaplan som formannskapet 1. gangsbehandlet i 2023 ligger det en strategi for å bidra til utviklingen av alternative boformer. Selvbygging er en av mulighetene som åpner seg, og for å presisere dette er det lagt inn i temaplanen under kapittel 9.2.1 sammen med de andre eksemplene på alternative boformer.</p>
Rødt Asker	27.03.2024	<p>Innspillsgiver peker på at behovet for større variasjon i boligtyper, - størrelser og -prisklasser ikke lar seg løse ved å øke antallet mikroleiligheter. Avsender er også opptatt av kommunens rolle som eiendomsforvalter, og mener kommunen må ta større grep og initiativ for å bidra til å øke andelen av boliger med redusert produksjons-, kvadratmeter- og salgspris. Avsender ønsker en gjenreisning av boligpolitikken, med sterke aktører som kan sikre en reell sosial boligpolitikk, og at de ordinære markedskreftene tas ut av det sosiale boligmarkedet. Det pekes også på at mange av utfordringene i Asker deles av mange andre kommuner, og må til en viss grad løses på nasjonalt nivå. Avsender ønsker storstilt bygging av kommunale utleieboliger utleid til kostpris; ny lov om boligkooperasjon; opprettelsen av et regulert marked for eieboliger</p>	<p>Innspillet tas til etterretning, og vil følgelig ta med flere av innspillene til politisk behandling av endelig temaplan. Se for øvrig kapittel 9.2 i forslaget til temaplan for strategier for økt variasjon i boligtilbudet, i boformer og en utvikling i tilbudet av finansieringsmodeller på boligmarkedet. Under kapittel 9.4 ligger strategiene som retter seg mot samarbeid med ulike aktører for å få til de gode boligene og nabolagene vi trenger i kommunen. Her er også frivillige og ideelle organisasjoner nevnt spesifikt som viktige aktører.</p>

		underlagt pris- og omsetningskontroll; og at staten må etablere et eget selskap for eierskap og investering i boligeiendom. Det etterspørres også et sosialpolitisk forsøksprosjekt på kommunal eid eiendom.	
--	--	--	--

Høringsinnspill fra privatpersoner

Astrid Lillian Steinmoen	12.03.2024	Jeg ønsker lavere kvadratmeterpris. Det bør bygges nye boliger i prisklasse som er relevant for unge og arbeidere. Ikke mindre boenheter med like høy kvadratmeter pris. Leie pris må reduseres og reguleres 3 mnd. oppsigelse kan være kort for mange.	Utfordringene knyttet til de høye boligprisene i Asker kommune er belyst i temaplanen og i kunnskapsgrunnlaget som formannskapet 1. gangsbehandlet i siste del av 2023. Forslaget til temaplan inneholder ulike strategier for å bidra til flere rimelige boliger og til mer offensiv bruk av de virkemidlene kommunen har til rådighet.
Elisabeth Bauer Lunde	14.02.2024	Det ble lovet at det skulle komme små el-busser (skyttebusser) som skulle kjøre gratis hele dagen til og fra Asker Landås. Når kommer de?	Transport og mobilitet behandles i temaplan samferdsel og mobilitet og omfattes dermed ikke av temaplan bærekraftig boligutvikling.
Esben Sondre Svalastog	29.03.2024	Avsender fremhever betydningen av et godt leiemarked, blant annet for å tiltrekke seg nødvendig arbeidskraft fremover. Tilvisningsavtaler blir trukket frem som et viktig verktøy, i tillegg til at kommunen må akseptere markedsleie for å få tilgang til utleieboliger av bra kvalitet. En kommunal bostøtte for de som er økonomisk vanskeligstilte bør vurderes. Avsender peker også på det store behovet for nye seniorboligkonsepter i årene fremover. Leva Bergerløkka trekkes frem som et prosjekt til inspirasjon for videre utvikling av nye boformer for eldre.	I forslaget til temaplan, som formannskapet har 1. gangsbehandlet, vektlegges både behovet for et godt leiemarked og gode boliger for eldre. Se for øvrig innsatsområdet "Offensiv bruk av virkemidlene", der tilvisningsavtaler er et viktig aspekt som trekkes frem.

<p>Gunvor Helleman</p>	<p>03.03.2024</p>	<p>Bygge mer sosial boligbygging til ungdom, eldre og til mennesker Asker kommune trenger i sitt arbeid i kommunen. F.eks. lærere, sykepleiere/hjelpepleiere, brannfolk etc. Ikke bygge ut Føyka næringspark, som er flott for ungdomsaktiviteter i sentrum, med dyre blokkleiligheter. Ikke bygge ned dyrket mark.</p>	<p>Temaplanen adresserer behovet for en boligbygging som bidra til at alle yrkesgrupper og aldersgrupper har råd til å bo i Asker. I forslaget til temaplan som formannskapet har 1. gangsbehandlet, ligger det strategier knyttet til behovet for større variasjon i boligtilbudet og behovet for nye finansieringsløsninger for å redusere inngangsbilletten til boligmarkedet.</p>
<p>Harald Johan Bergman</p>	<p>29.02.2024</p>	<p>Ønsker at kommunestyret fatter prinsippvedtak om at fremtidig boligutbygging ikke må skje på dyrkbare arealer.</p>	<p>Dette temaet ivaretas av kommuneplanen. Kommuneplanens samfunnsdel har som delmål: "Askersamfunnet verner om og sikrer naturmangfoldet, kulturmiljøer og et aktivt og levende landbruk." Under dette ligger blant annet strategien: "Asker kommune skal sikre viktige jordbruksområder og kulturlandskap i landbruket, og unngå nedbygging av dyrket mark i samsvar med det nasjonale jordvernmålet." Det er også verdt å ta en kikk på kommuneplanens arealdels bestemmelser og retningslinjer for å se hvordan dette ivaretas i arealbruken.</p>
<p>Tirill Mohn</p>	<p>24.03.2024</p>	<p>Avsender mener det er viktig med småhusbebyggelse for å møte flest mulig av utfordringene. Små hus med gode løsninger kan redusere arealbruken. Samtidig kan man planlegge for gjennomgående og åpne grøntarealer for dyrelivet og for å oppretholde menneskers kontakt med naturen. Det optimale vil være å bygge ut allerede "ødelagte" områder. Husene bør også utformes med en estetikk som fremmer psykisk helse, velvære, trygghet og tilknytning. Avsender er tydelig på at utbygging som ikke tar inn over seg omgivelsene de bygges i, må ta slutt.</p>	<p>Dette er spesielt relevant for rullering av kommuneplanen, og avsender oppfordres til å følge med på den prosessen. Innspillet vil følge temaplanen videre i den politiske behandlingen.</p>

Toril Eide	01.04.2024	<p>Avsender ønsker at det legges til rette for at fritidsboliger kan gjøres om til helårsboliger dersom infrastrukturen er til stede. Dette vil gi bedre utnyttelse av eksisterende bebygd eiendom. Avsender ønsker også at de små tettstedene utvikles i større grad, og at det bygges i alle deler av kommunen.</p>	<p>Dette er spesielt relevant for rullering av kommuneplanen, og avsender oppfordres til å følge med på den prosessen. I forslaget til temaplan som formannskapet har 1. gangsbehandlet ligger strategien "Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse", som ansees som spesielt relevant for problemstillingen som trekkes frem i innspillet.</p>
Unn Orstein	19.03.2024	<p>Innspillet kritiserer temaplanen for manglende handlingspunkter, og kommer blant annet med forslag til to nye strategier. Avsender mener bokkvalitet bør få mer oppmerksomhet i planen, og sikres med egen strategi. Avsender er også opptatt av at parkering må sikres i utbyggingsprosjekter. Det trekkes også frem at 3-4 etasjer er optimal høyde på blokkbebyggelse for å sikre sosial kontakt mellom beboere. Innspillet kommer også inn på behovet for omsorgsboliger, og at disse må bygges i forbindelse med sykehjem. Avslutningsvis inneholder innspillet forslag til handling, samt nye innsatsområder og strategier knyttet til overnevnte aspekter i innspillet.</p>	<p>Innspillet kommer med mange viktige aspekter knyttet til boligutvikling. Parkeringspolitikken ivaretas i temaplan samferdsel og mobilitet. Bokkvalitet er ytterligere forsterket i strategien: "Asker kommune skal jobbe for økt bokkvalitet ved å vektlegge høy arkitektonisk kvalitet i alle nye boliger, fellesarealer og møteplasser". Et gjennomgående element i tilbakemeldingen er et ønske om konkret handling. En temaplan er, i henhold til kommunestyrets vedtatte planstrategi, en strategisk plan som skal peke retning i boligpolitikken, og skal ikke inneholde tiltak/handling. Tiltak vil utarbeides når planen er vedtatt og skal iverksettes.</p>

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Vår ref.: 2024/24794-4

Deres ref.:

Dato: 03.04.2024

Forslag til temaplan for Bærekraftig boligutvikling for Asker kommune – offentlig høring - Uttalelse

Vi viser til oversendelse av Temaplan for Bærekraftig boligutvikling for Asker kommune, datert 07.02.2024.

Temaplan for Bærekraftig boligutvikling er en strategisk tverrsektoriell plan og gjelder for alle tjenesteområdene i kommunen, så vel som næringslivet og innbyggerne selv. Temaplanen har en planperiode på 12 år med rullering om lag hvert fjerde år.

Hovedformålet med planen er å sikre gode boliger til våre innbyggere, stimulere markedet til en utvikling som underbygger kommunens overordnede mål og som sikrer et variert, inkluderende og mangfoldig boligmarked.

Planen skal bidra til å skape gode, trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, utjevne forskjeller i samfunnet og sikre gode boliger for befolkningen. Boligutviklingen skal bidra til at tilbudet i det private markedet balanseres mot etterspørsel, behov og kommunens overordnede mål, både i antall og type boliger.

Vurdering

Generelt

Akershus fylkeskommune vurderer at forslaget til Temaplan for bærekraftig boligutvikling i Asker gir et godt grunnlag for å tilrettelegge utviklingen i tråd med særlige behov og utfordringer i samfunnet. Det er positivt at temaplanen synliggjør overlapp og tilgrensende strategier fra andre temaplaner i kommunen, og bygger videre på målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Fylkeskommunen mener det kan komme tydeligere fram hva som hovedmålet med å utarbeide denne temaplanen. Dette er ganske uklart under overskriften «3.1. Formål med planen». I innledningen kommer det fram at «Målet med denne temaplanen er å utvikle en helhetlig og aktiv boligpolitikk som tar tak i dagens og fremtidens utfordringer. Denne

PKKM plan

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no
Internett: www.afk.no
Org.nr.: 930580783

politikken skal også bidra til inkluderende, bærekraftig og fremtidsrettet samfunnsutvikling.» Kommunen kan vurdere å tydeliggjøre at temaplanen hva boligpolitikken skal resultere i utover å ta tak i dagens og framtid utfordringer. For eksempel at planen skal sikre at alle har tilgang til trygge og gode boliger og bomiljøer gjennom en bærekraftig boligutvikling i Asker.

De utvalgte temaene er i stor grad i tråd med hva som vektlegges i det pågående arbeidet med Regional plan for Livskvalitet og deltakelse i Akershus, som bygger plangrunnlag for Økt livskvalitet, deltakelse og likeverd i Viken. Temaer som går igjen her er:

- Tilgang til gode boliger etter egne forutsetninger og behov, gjennom å eie eller leie
- Sosiale fellesskap i bomiljøene gjennom variert boligsammensetning og gode fellesarealer og sosiale møteplasser og uteområder
- Motvirke konsentrasjon/opphopning av levekårsutfordringer gjennom variert boligsammensetning og tilrettelegge for ulike prisklasser og alternative finansieringsløsninger og supplement av offentlig boligtilbud.
- Bærekraftig og klimaeffektiv boligutvikling gjennom energieffektivisering og utvikling av eksisterende bygningsmasse
- Ivareta universell utforming ved oppgradering av eksisterende boliger og nybygg, fellesarealer og uteområder.
- Behov for tverrfaglig og tverrsektorielt samarbeid for å ta tak områder med opphopning av levekårsutfordringer og utvikle et tilbud om varierte boliger og boformer.
- Vi vil spesielt vise til den sterke økning i andel innvandrere i kommunen og den kompetansen flyktningtjenesten besitter om målgruppen.

Fylkeskommunen vurderer at temaplanen i stor grad har identifisert de viktigste utfordringene for bolig- og samfunnsutviklingen, og kommet fram til gode strategier for å ta tak i utfordringene.

Kulturminner, kulturmiljø og landskap

Fylkeskommunen ser det som positivt at det legges vekt på at det skal tas utgangspunkt i stedenes egenart og særpreg i videre utvikling og at kulturmiljø er trukket fram som en ressurs. Vi savner imidlertid at kulturmiljø nevnes under temaet Hensynet til klima og miljø. Kulturmiljøforvaltningen er del av den helhetlige miljøforvaltningen og det viktig å også ta hensyn til kulturminner, kulturmiljø og landskap når det legges strategier for hvor og hvordan det skal bygges. Det kan med fordel også under dette temaet trekkes fram at det er klimavennlig å bevare framfor å rive og bygge nytt. Dette er nevnt under temaet sirkulærøkonomi, men det nevnes ikke i sammenheng med klima.

Vi viser særlig til SINTEF-rapporten *Grønt er ikke bare en farge - Bærekraftige bygninger eksisterer allerede*, hvor nyere forskning sammenstilles som viser at rehabilitering er bedre enn riving og nybygg i et 30-årsperspektiv mot 2050, ettersom det kan ta fra 10 til 80 år før et

nybygg utlikner klimagassutslippet fra byggeprosessen. Rapporten er tilgjengelig på nett: [SINTEF-rapport - Riksantikvaren](#) .

Under relevante strategier og føringer ser vi at viktige styringsdokumenter som gjelder kulturmiljø og kulturminner mangler, dette er relevant på lik linje med f.eks. naturmangfold og friluftsliv.

Vennlig hilsen

Per Albert Kierulf
Avdelingsleder

Mads Jørgen Lindahl
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN AVD DRAMMEN

From: "Flaaten" <flaatvin@online.no>
Sent: Sun, 31 Mar 2024 23:22:05 +0200
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Cc: "Lars Erik Bjerke" <Lars.Erik.Bjerke@asker.kommune.no>; "Ragnar Sand Fuglum" <Ragnar.Sand.Fuglum@asker.kommune.no>; "Eli Kristin Frøystadvåg Aubert" <Eli.Aubert@asker.kommune.no>
Subject: Temaplan bærekraftig boligutvikling A.K. - sak 22/02147 Høringsinnspill pr. 1.4.2024.

----- Opprinnelig melding -----

Emne: Temaplan bærekraftig boligutvikling A.K. - sak 22/02147 Høringsinnspill pr. 1.4.2024.

Dato: Sat, 30 Mar 2024 17:10:19 +0000

Fra: "Flaaten" <flaatvin@online.no>

Til : HANS A FLAATEN VINS FINS <flaatvin@online.no>

Asker Kommune har som alle landets kommuner en rolle i å legge til rette for en tidsmessig fremtidsrettet, fornuftig og strategisk boligutvikling til beste for beboere og kommune .

En klar forutsetning for en bærekraftig utvikling er at det finnes rimelige arealer for bygging av leiligheter og rekkehus til førstegangskjøpere for å kunne komme inn i boligmarkedet på en akseptabel måte, samt byggeklare tomter tilgjengelig for eneboliger / tomannsbliger.

En stor utfordring i Asker er de høye boligprisene og en boligsammensetning som ikke nødvendigvis passer godt nok til den aktuelle husholdningssammensetningen .

Boligprisene ekskluderer en del grupper fra å bo lokalt i forhold til arbeidsplassen sin ! Kortveist reisevei er en gevinst.

Det kan være svært uheldig og deprimerende for enkelte å ikke ha denne muligheten,

e

noe som bør vektlegges mye sterkere enn i tidligere tilsvarende strategiske planer.

Betydningen av lokal bolig / hjemsted må ikke nedprioriteres ! For mange oppfattes egen bolig ikke bare som en menneskerett, men også som en nødvendig vital livskvalitet.

Man bør ikke overlate så meget ansvaret til boligbransjen i samme grad som tidligere, og til aktører som i utgangspunktet ofte tenker kortsiktig, primært egen profitt og mindre samfunnsmessig.

Spredt og variert bosetting har mange sosiale fordeler og kan bidra til spesielt aktive lokalmiljøer, inspirerende og inkluderende oppvekstmiljøer for barn og unge.

Stor konsentrasjon av billige leiligheter kan ha negative sider og bør i utgangspunktet unngås.

Generelt sett må vi ta utgangspunkt i at folk selv er best i stand til å bestemme hva som er den beste boform og miljø for seg og sine mht til prioritering ift hvilken andel av disponible midler man ønsker å legge i egen bolig og bomiljø.

I denne sammenheng er natur og friluftsområder, parker en særdeles viktig helsemessig faktor !

Vellet er i utgangspunktet positiv til en grundig plan for inkluderende, bærekraftige og fremtidsrettede boligområder, samt en helhetlig boligpolitikk der potensielle beboere er med i ingressen fra start.

Vi er samtidig av den oppfatning at det er unødvedig og kanskje uklokt å konkludere for bastant ved å fastlegge en langsiktig boligpolitikk på nåværende tidspunkt uten å ta brukerne med på råd, samt merke seg både de negative og positive evalueringene av den vedtatte knutepunktstrategien som ikke løser de aktuelle problemstillingene på vesentlige områder innen boligpolitikken

Til det kan de samfunnsmessige konsekvensene bli for utfordrende.

Asker S. & Omegn Vel
Nils H.Flaaten

Temaplan, Bærekraftig Boligutvikling Asker Kommune

Hva med de usentrale nærsentrene, hvordan skal vi få bygget ut de?

- Innfartsparkering er et must.
- Nærbarnehage i tilknytning til parkering/handelssted/kontordeling?
- Ikke satsing på bildeling, kanskje heller sykkelvogn? Andre ordninger.
- **Innfartsparkering**, mangel på dette tvinger frem bilbruk. Hvis du risikerer å ikke få parkering, så velger mange å ikke ha månedskort. Tilrettelegging av hoved-parkering bør skje i tilknytning til alle steder hvor det kan bygges ut større felt i nærhet til båt/buss/tog. Dette bør skje i Asker Kommune regi. Det må inn i en Parkerings-app med faste abonnenter for tryggere og mer effektiv parkering. Soneinndeling/innfartsparkering må sammenfalle eller sonen på kollektiv oppheves slik vi kjenner den i dag. Dette er svært viktig mht priser på månedskort og parkering. Den billigste sonen å kjøre til vil få mer parkering. Ved samme sone inndeling i hele Asker vil dette selvfølgelig kunne bli et mindre problem.

De vanskeligstilte eldre, tilpasning av egen bolig. Finansiering.

- Få hjelp til å finne rett kompetanse til å gjøre tilpasning av egen bolig slik at du greier deg selv hjemme lenger.
- Finansiering, kanskje gjennom husbanken? Kommunen må ha egne ordninger?
- Uten hjelp kan de ikke bo hjemme. Sammenlikne med hva det koster å ha de på institusjon/sykehjem. Alternativ kostnaden er meget høy. Eldre som bor i et eldre hus som ikke kan regne med å selge til pris som dekker inngangen til ny bolig bør ha mulighet til å bygge om og tilpasse bolig. Tilskudd blir hjelp til selvhjelp. En vinn-vinn situasjon for kommunen. Omsorgsetat må finne nye løsninger til mer «selv-hjelp».

Varmekilder

- Minst en varmekilde i tillegg til strøm
- Beredskaps-tankegang er viktigere nå enn noen gang tidligere som ledd i fremtidig planlegging. En av to varmekilde bør kun være lokal. Dette i tilfeller med lengre strømbrydd.

Parkeringsnormen

- Ikke maks p.plasser. Det kan bli en svært lite hyggelig utvikling etterhvert som prisene på parkering tilar. Dette er ikke nok utredet eller behovs-prøvet og kan bli et stort problem som skapes på basis av dagens politikk som en løsning på morgendagens mønstre som man enda ikke vet nok om.

Oppgradering av eksisterende boliger er bærekraft i praksis.

Fornyelse blir svært viktig for eksisterende boliger i hele Kommunen

Eldrebølgen må også løses i de mange tusen eksisterende hjem.

Det bør oppfordres til mer vitalt samarbeid med næringslivet. Mindre aktører i bygg og anlegg må kunne ta kontrakter for tilpasning osv.

- **Med 80 % eneboliger i Asker og store deler av bygningsmassen som er fra 50-80 tallet, hva med disse fremover inn i en ny æra med nye standarder?**
- Ikke alt er store prosjekter som kan sertifiseres. Mye er eksisterende boligmasse i Asker er allerede beliggende på tettsteder også i mer grisgrendte strøk og som trenger helt nødvendig oppgradering og tilpasninger for å leve opp til fremtidens krav til boligstandard. Kanskje kan disse i beste fall oppgraderes med enkle grep i stedet for å forfalle og til slutt rives. Kravene må ikke bli for krevende eller kostbare å oppfylle. Mange eldre bor i eldre eiendommer og ønsker å bli værende om bolig tilpasses/endres. Bo-hjemme-lenger. Alle har ikke økonomi til å flytte til leiligheter og blir boende. De aller fleste vil ønske å bo i sitt eget nærmiljø lengst mulig.
- Det bør bli mulig å dele/bygge om eksisterende boliger til horisontale enheter som er mer alders-vennlige. Det må kunne godtas utvikling av løsninger med enkel tilgang til boenhetene med heis/garasje-løsning osv. Større terrasseløsninger. Alle boliger må ikke ha hage/AMU i beregning. Mange ønsker også mindre hage og mer terrasse når en blir eldre. Alle ønsker ikke leilighet men bo i hus/hus-følelse.
- Ikke alt handler om transformasjon, det kan være mindre tilpasninger også.
- Byggesaksgebyrer, må ikke være så høye at de skremmer folk fra å endre nødvendige tiltak i bolig da dette vil virke mot sin hensikt når boliger skal tilpasses ny bruk/transformeres. Det bør bli enkelt og forståelig. Få frem nødvendige og gode veiledere som viser til gode caser.
- Asker kommune bør forenkle for å oppnå effekt ute og må fremstå smidig, mindre byråkratisk og enklere. Det bør fremstå som svært enkelt å tilpasse boliger. Asker Kommune må oppfordre og vise vei i det den heller ikke kan bygge seg ut av en eldrebølge.
- Den må ta tak i eksisterende bygningsmasse som består av 80% eneboliger og se på dette som en mulighet som må kunne åpnes opp for omstilling. (Gjenbruk). I dette ligger det mye bærekraft. Det er helt essensielt at kommunens nå snart 100.000 innbyggere opplever at Asker kommune er med på omstillingen som kommer med bla nye EU-krav. Det må være slik at man med nye krav opplever at kommunen

opptrer imøtekomende og fleksibel. Dette BØR Asker Kommune jobbe med spesielt i tilnærmingen i temaplan i det svært krevende omstillingsperiode vil kunne komme til å treffe en ellers allerede belastet Plan og Bygg avdeling samt også Askers omsorgsetat.

- Med nye EU-krav vil det bli helt nødvendig med finansierings mulighet for endringer til mindre enheter i eksisterende boligmasse som i mange tilfeller kan bli ombygget til 2 og 4 boligenheter ved ombygging. Dette kan være en helt essensiell løsning for mange. Oppgradering av eksisterende boliger vil koste boligeiere med eldre boliger mye og det bør sees på som en mulighet for ny ombygging. Mange vil måtte utsette oppgradering med nye krav og man kan risikerer mye forfall av eksisterende boliger. Man bør derfor tilrettelegge for mer variasjon og løsninger. Det må motiveres for og bli enkelt å oppgradere. Kravene må ikke være for rigide og kostbare. .
- Asker Kommune bør være mer fleksible og løsningsorientert. Det må tenkes mer varierte bolig-konsepter og vinn-vinn. «Kinderegg-egg». Hvordan boliger inndeles er i forhold til familienes behov og ikke rigide regler oppstått i en byråkratisk tilnærming som skaper lite fleksibilitet og tilnærming til det behovet som bruker har i egen bolig.
- Det må oppfordres til fornyede bærekraftige løsninger som kunne vinne priser osv hvert år. Ikke kun for nye boligprosjekter men også for vellykket ombygninger av eksisterende boliger, best case for tilpassinger til eldre, «et godt sted å være» . Det er viktig å ivareta interessen til det eksisterende og at dette også kan lønne seg å utvikles og oppgradere. Om det ikke oppleves attraktivt å fornye/oppgradere til ny standard og krav vil denne delen av boliger fra 80-tallet forfalle fremtidig. Det må ikke oppleves som uoverkommelig dyrt. Derfor må også Asker Kommune se på hvordan byggesaksgebyrer slår inn.
- Asker Kommune må fremstå som løsningsorientert, tilrettelegge for mer selvhjulpne løsninger i saksbehandlingen for å effektivisere løsninger. Ikke være for rigid og detaljerte innomhus og fleksible til endringer utendørs. Plan og Bygg må være effektive i saksbehandling, men skal ikke være innbringende. Det må også være slik at saksbehandling ikke kompliseres med nye krav slik at en ender opp med enda større belastning. Kommunen MÅ jobbe bevisst for det motsatte. Dette er viktig for den fremtidige bærekraften i systemet. Forenkling er viktig for Asker Kommune og alle aktørene i bransjen samt for den enkelte som skal administrere et ombygging- eller oppussingsprosjekt.

Til:

Asker Kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

Asker, 1. april 2024

Asker Næringsforening høringsinnspill til: Temaplan for bærekraftig boligutvikling, saksnummer 22/02147

Asker Næringsforening takker for muligheten til å komme høringsinnspill til temaplan bærekraftig boligutvikling og vil understreke behovet for en bærekraftig boligutbygging som støtter næringslivets vekst og tiltrekker ny arbeidskraft. Vi ønsker å bidra med innspill til temaplanen som vil støtte den bærekraftige boligutviklingen i Asker de neste tolv årene. Vårt bidrag understøtter de utfordringene som er identifisert i høringsutkastet og fremhever viktigheten av å utvikle boligtilbudet i takt med næringslivets behov.

For å imøtekomme behovet for nye arbeidstakere, er det av stor betydning at boligutviklingen muliggjør etablering for nyetablerte familier og unge mennesker. I tillegg er det viktig å inkludere et økt fokus på sosiale boligtilbud samt integrasjon av robuste samferdselsløsninger for alle boligprosjekter. En fremtidsrettet boligpolitikk må rette opp ubalansen i boligtilbudet og sikre en helhetlig utvikling.

Som en stor kommune med vekstpotensial i både nordlige og sørlige regioner, må Asker se mulighetene for en harmonisk utvidelse som gagnar både innbyggere og næringsliv. Ved å prioritere disse områdene kan Asker skape et mer inkluderende og bærekraftig lokalsamfunn.

Kommune som man ønsker å bo og jobbe i

Samspillet mellom arbeid og hjem er avgjørende for livskvaliteten til innbyggerne. Vanligvis ønsker folk å bo nær arbeidsplassen sin, og derfor er det viktig å legge til rette for at de som jobber i Asker også kan finne bolig her. Med høye boligpriser som en bekymring i kommunen, må det legges enda større vekt på å beholde ungdommen og fremtidig arbeidskraft. Dersom boligmarkedet ikke er tilgjengelig for fremtidens arbeidskraft, risikerer vi å miste dem til mer rimelige områder når de velger å kjøpe bolig.

Attraktive boligområder tiltrekker også næringslivet. Asker, med sin nærhet til Oslo, har en gunstig posisjon til å dra nytte av det økende behovet for arbeidskraft i næringslivet. Ved å sørge for tilgjengelighet til arbeidskraft, gjør kommunen seg mer attraktiv for selskaper som vurderer å etablere seg i regionen.

Pensjonister utgjør en viktig del av befolkningen i Asker, og de trenger passende boliger og tilbud i kommunen. Mange eldre opplever betydelig inntektssvekkelse når de går av

med pensjon. Det er derfor kommunens ansvar å sikre at pensjonistene får den respekten de fortjener, og at det finnes gode tilbud og omgivelser tilgjengelig for dem i kommunen

Pendling og mobilitet

Asker kommune opplever betydelig inn- og utpendling, med arbeidstagere som kommer fra både Oslo og Drammensregionen, mens utpendlingen hovedsakelig retter seg mot Oslo. Dette indikerer et problem knyttet til boligmangel i hele regionen. Asker Næringsforening anbefaler at Asker kommune prioriterer en bærekraftig boligutvikling for å redusere behovet for lang pendling og unødvendig belastning på kollektiv- og veinettverket.

I tillegg mangler det fokus på utbygging av samferdselsinfrastruktur i tråd med boligutviklingen i den gjeldende temaplanen. For å fremme miljøvennlige lokalsamfunn, er det avgjørende at innbyggerne har tilgang til pålitelige kollektivtransporttilbud til jobb, butikker, skoler og hjem. Dessverre er det i dag praktisk talt umulig i store deler av kommunen. For å sikre en bærekraftig boligutvikling, må det legges til rette for forutsigbare og effektive pendleruter som tilrettelegger for miljøvennlige reisealternativer. Det er avgjørende at det legges til rette for pendlerparkeringer i nær tilknytning til kollektivknutepunkt i hele kommunen. Dette vil ikke bare være økonomisk gunstig, men også positivt for miljøet.

Sosial bærekraft

Asker Næringsforening anbefaler kommunen å fortsette sitt arbeid med å legge til rette for de mest sårbare gruppene i lokalsamfunnet. Uansett om det dreier seg om fysiske eller psykiske utfordringer, er det viktig å sikre at alle innbyggere har muligheten til å bo og arbeide i kommunen. Sentralt i dette arbeidet er behovet for boliger med universell utforming, som muliggjør tilgjengelighet for alle uavhengig av eventuelle funksjonsnedsettelse. Videre er det avgjørende å utvikle et mangfoldig boligmarked som imøtekommer behovene til mennesker i ulike livsfaser.

Personer med lav inntekt må ha tilgang til rimelige boliger enten det er leie- eller selveierboliger, slik at de kan ha et stabilt hjem. For mange av disse er nærhet til arbeidsplassen spesielt viktig, da de kanskje ikke har muligheten eller økonomien til å pendle over lengre avstander til arbeid. Derfor bør kommunen legge til rette for at det finnes boliger i ulike prisklasser og beliggenheter, som samsvarer med mangfoldet av behov blant innbyggerne. Dette vil ikke bare bidra til sosial inkludering, men også til å skape et bærekraftig og sterkere lokalsamfunn.

Boligkjøpsmodeller

Asker Næringsforening anbefaler en økt bruk av alternative boligkjøpsmodeller for å gi kjøpere større valgfrihet til å finne en løsning som passer deres individuelle behov og økonomiske situasjon. I tillegg til tradisjonelle kjøpsmodeller, som kjøp og eie, bør det også vurderes alternativer som deleie og leie til eie.

Deleiermodellen gir en mulighet for flere parter å dele eierskapet til en bolig, noe som kan være en mer overkommelig løsning for de som ønsker å redusere den økonomiske byrden ved å eie alene. Videre gir leie til eie-modellen en vei for leietakere til å gradvis kjøpe boligen de bor i over tid, slik at de kan bygge opp eierskap uten å måtte foreta et stort innledende kjøp.

Ved å fremme og legge til rette for slike alternative boligkjøpsmodeller, kan kommunen og næringslivet bidra til å diversifisere boligmarkedet og imøtekomme ulike behov og preferanser blant innbyggerne. Dette kan også bidra til å adressere utfordringer knyttet til tilgjengelighet og rimelighet i boligmarkedet

Samarbeid med næringslivet

Asker Næringsforening anbefaler at Asker kommunen til økt samarbeid med næringslivet for å fremme bærekraftig boligutvikling. For å fremme et slikt samarbeid er det viktig å etablere en åpen, konstruktiv og tillitsbasert dialog. Dette kan gjøres gjennom jevnlig møter, workshops eller forum der begge parter kan dele kunnskap, erfaringer og utfordringer knyttet til bærekraftig boligutvikling.

Sammen bør vi utvikle felles mål og strategier for å fremme bærekraftig boligutvikling i kommunen ved å sette konkrete mål for reduksjon av klimagassutslipp, økt energieffektivitet og bruk av fornybare ressurser i boligbyggingen.

Asker kommune anbefales å opprette ordninger som simulerer næringslivet til å utvikle og implementere innovative løsninger og teknologier. Dette kan omfatte bruk av fornybare energikilder, materialer med lavt karbonavtrykk og smarte løsninger for energieffektivitet og avfallshåndtering.

Det bør opprettes samarbeidsarenaer for å planlegge og utvikle grønn infrastruktur som fremmer bærekraftig mobilitet, tilgang til offentlige transportmidler og tilrettelegging for sykling og gange for å redusere behovet for bilkjøring.

Det er sentralt å ta hensyn til sosial inkludering og boligkvalitet. Dette kan inkludere utvikling av rimelige boliger, tilgang til grønne og offentlige rom, samt sikre god tilgjengelighet for alle innbyggere uavhengig av økonomisk status eller fysiske evner. Asker kommune trenger flere boliger for nyetablerte og unge nyutdannede mennesker. Asker kommune har et kunnskapsintensivt næringsliv og det må tilrettelegges for at nye arbeidskraft kan overta for gammel når det er behov for dette.

Gjennom et nært samarbeid mellom kommunen og næringslivet kan det legges et grunnlag for en bærekraftig boligutvikling som ivaretar både miljømessige, økonomiske og sosiale hensyn.

Asker Næringsforening har etablert gode samarbeidsarenaer med kommunen på flere områder og vil gjerne bidra til å styrke arbeidet med bærekraftig boligutvikling.

Balansert tilnærming til utbygging og natur

Vi ønsker å sette fokus på viktigheten av å ha en balansert tilnærming til utbyggingen. Naturområder gir ikke bare estetisk verdi, men er også viktige for menneskelig trivsel og velferd. Grønne lunger, parker og naturområder tilbyr innbyggerne et sted for rekreasjon, mosjon og mental avkobling, noe som er avgjørende for god folkehelse og livskvalitet.

Det er derfor viktig å ha dette i bakhodet samtidig når man planlegger for fremtidens utbygging. Ved å følge en balansert tilnærming til utbygging og natur, kan vi sikre at Asker blir et godt sted å bo og leve for alle, samtidig som vi ivaretar naturens verdier og bidrar til å bygge et bærekraftig samfunn for fremtiden

Vi ønsker å fremheve nødvendigheten av en balansert tilnærming til utbygging. Naturområder tilfører ikke bare estetisk verdi, men spiller en avgjørende rolle for menneskers trivsel og velferd. Grønne områder som parker og naturområder tilbyr et vitalt pusterom for rekreasjon, fysisk aktivitet og mental avslapning—alle essensielle for god folkehelse og høy livskvalitet.

Dette perspektivet må inkluderes i all planleggingen av fremtidig utbygging. Ved å adoptere en veloverveid strategi som balanserer utbygging og bevaring av natur, kan vi sikre at Asker utvikles til et attraktivt bosted som både verne om naturverdier og støtter opp om et bærekraftig samfunn for fremtidige generasjoner.

Samferdsel og transport i Asker kommune

Samferdsel og transport er kritiske aspekter i enhver bærekraftig boligutvikling, spesielt i en voksende kommune som Asker. Effektiv transportinfrastruktur er avgjørende for å støtte lokaløkonomien og tilby en høy livskvalitet for innbyggerne. Asker Næringsforening påpeker behovet for å integrere robuste samferdselsløsninger i alle nye boligprosjekter for å imøtekomme både nåværende og fremtidige behov.

Med Askers strategiske plassering, og en befolkning som pendler både til og fra større bysentra som Oslo og Drammen, står kommunen overfor unike utfordringer og muligheter. En velutviklet transportinfrastruktur vil redusere pendlingstidene og gjøre kommunen mer attraktiv for både næringsliv og innbyggere. Dette kan innebære alt fra forbedringer i kollektivtransporttilbudet til utbygging av gang- og sykkelveier som fremmer bærekraftige transportformer.

Det er også viktig at transportplanleggingen tar hensyn til alle segmenter av befolkningen. Det inkluderer å sikre at transporttilbudene er tilgjengelige og praktiske for eldre innbyggere, samt å tilrettelegge for at unge og arbeidstakere enkelt kan navigere mellom hjem og arbeidsplasser. Å styrke tilkoblingen mellom boligområder og næringslivssentre gjennom effektive transportløsninger vil ikke bare forbedre mobiliteten, men også bidra til en reduksjon i miljøbelastningen og styrke den sosiale interaksjonen i lokalsamfunnet.

I takt med boligutviklingen må det også legges vekt på å utvikle infrastruktur som støtter opp under elektrifisering av transportsektoren, som ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy. Dette vil være et viktig skritt mot en mer miljøvennlig og bærekraftig fremtid, som kan styrke Askers posisjon som en foregangskommune i regionen.

Samlet sett er samferdsel og transport fundamentalt for å realisere de ambisiøse målene om en bærekraftig og attraktiv boligutvikling i Asker. Ved å fokusere på disse elementene kan kommunen sikre at den vokser på en måte som gagnar alle innbyggere og støtter et dynamisk næringsliv.

Med vennlig hilsen

Steinar Bustad
Direktør
Asker Næringsforening

Til: Asker kommune

Høringsinnspill Bærekraftig boligutvikling

Vi synes foreliggende forslag til temaplan, som nå er ute på høring, er fylldig og god med mye nyttig statistikk og politiske føringer for alle som driver med boligutvikling i Asker kommune.

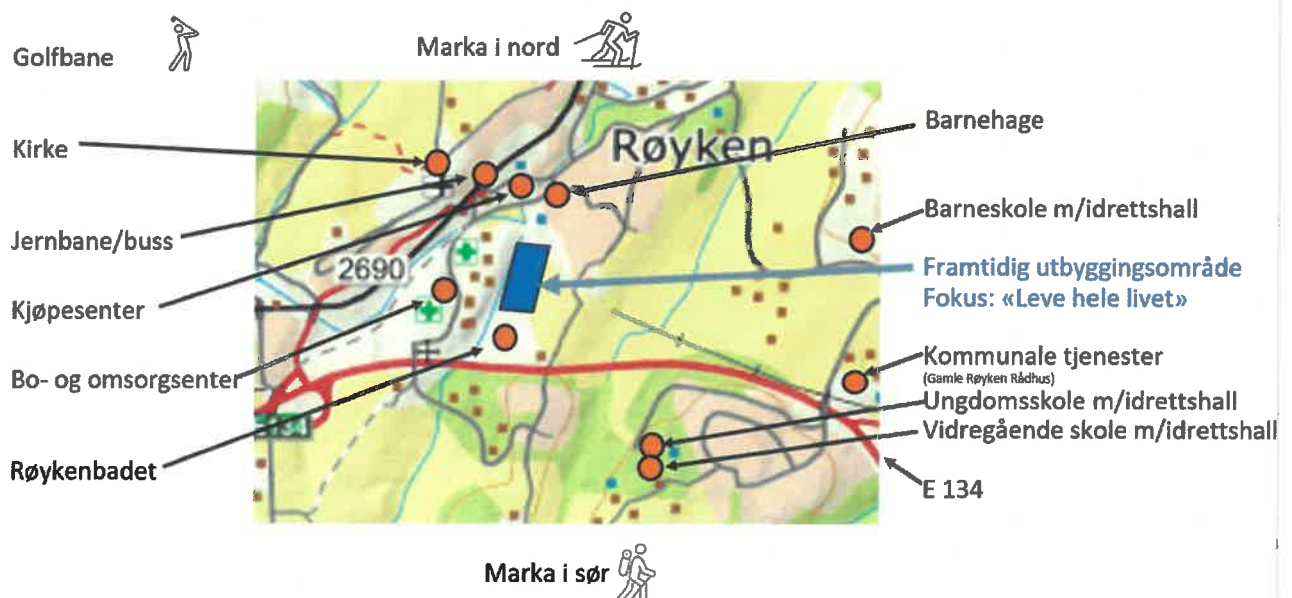
Askerhalvøya Eiendom AS (AE) er en stor tomteeier, 100% eid av kommunen. Vår eierstrategi, vedtatt av kommunestyret i novemver 2022, ligger som grunnlag for vårt arbeid.

Mange av våre tomter eier vi sammen med andre eiendomsutviklere, der vi har stor påvirkning i hvordan de enkelte prosjekt skal utvikles og gjennomføres. Samarbeid med andre er blitt hovedreglen i vår boligutvikling. I dette arbeid vil vi bruke temaplanen som et nyttig verktøy. Vi er vi kjent med temaplanen «Leve hele livet», som gir oss ytterligere føringer for vårt arbeid.

I dag har vi tomter både på Spikkestad, Røyken Sentrum, Åros og Storsand.

Vi har planer om at på et område vi eiere, som ligger tett på Røykenbadet (ca 10 daa), skal vi regulere og bygge et «seniorprosjekt» og således utgjøre første trinn i «helsetrappa», der seniorer kan kjøpe egen bolig. Her vi det bli lagt vekt på fellesarealer, både ute og inne, for å hindre ensomhet. I påvente av ny områdeplan for Røyken sentrum, som fortsatt lar vente på seg, har vi brukt tiden på å besøke andre tilsvarende prosjekter, for å få inspirasjon, blant annet Grorudhaugen i Lommedalen og Signaturhagen på Nøtterøy.

Røyken Sentrum har det meste som trengs for å «leve hele livet»



Vi har også god tro på å blande ulike kjøpergrupper, både gammel og ung, i umiddelbar nærhet i framtidens boligutvikling.

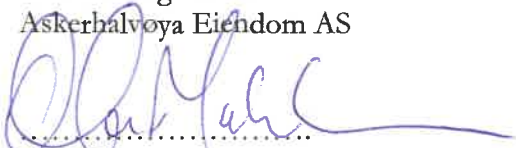
Vi deler også i planlegging og utbygging på Storsand. Her planlegger vi byggestart av et første byggetrinn med 20 rekkehus, som vi mener bør kunne være boliger blant annet til helsepersonell til Hurum helsehus. En av våre samarbeidpartnere der, har «spesialisert» seg på kompetet «leie til eie», så dette kan bli aktuelt på dette eller senere byggetrinn på Storsand.

AE har vært en pådriver i arbeidet med at flere grunneiere skal samarbeide tett når dette er ønskelig. Dette forenkler gjennomføringen, spesielt med tanke på bygging av felles infrastruktur. Nylig etablering av Spikkestad Sentrum AS, der fire likeverdige eiere har slått sine eierinteresser sammen i et felles selskap, er et eksempel på dette.

I desember 2023 tilbø vi 4 boliger til disposisjon til AK som flyktningeboliger. En viss andel av våre framtidige boliger kan stilles til disposisjon til kommunen etter nærmere avtale.

Felles for alle våre prosjekter er at infrastruktur må på plass før nye boliger kan tas i bruk. AE tar gjerne en aktiv rolle i dette arbeidet, i nær dialog med ulike avdelinger i kommunen.

Med vennlig hilsen
Askerhalvøya Eiendom AS



Ola Mæhlum



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Harald Johan	
Etternavn Bergmann	
Adresse Øvre frydendal 149	
Postnr. 1384	Poststed Asker
Mobilnr. 90758208	E-postadresse haraldbergmann@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: temaplan bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar Etter å ha bodd i Asker i 37 år, har jeg følgende tanke om et grunnprinsipp for framtidig boligutvikling: Kommunestyret må fatte prinsippvedtak om at framtidig boligutbygging ikke må skje på dyrkbare arealer. Dette gjelder både bolig- og næringsbygg samt veiprojekter. Altså ikke bare dyrket jord, men all dyrkbar jord. Så kan man be om forlatelse for alle byggetillatelsene som er gjort de siste 30 åra som har ødelagt fullt brukbar dyrkingsjord. De er for mange til at jeg kan ramse dem opp her.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



BORGEN VEL

BRENNER FOR BORGEN!

www.borgenvel.no
Facebook: Borgen vel Asker
E-post: styret@borgenvel.no
Org.nr: 993 597 759
Kontonr: 1503.11.08990
VIPPS: 120990

Høringssvar fra Borgen Vel til Temaplan for bærekraftig boligutvikling

Borgen Vel vil berømme administrasjonen for utarbeidelse av en bred og nyansert temaplan.

Borgens skjevheter i sosioøkonomisk status og et ønske om balansert mangfold i befolkningen har vært bakgrunnen for innbyggerengasjementet som ledet til Borgenprosjektet med en egen sluttrapport

(https://www.aker.kommune.no/contentassets/5a28810a9243406fb1371359816e3399/sluttrapport_borgenprosjektet_2016.pdf), som igjen ledet til Temaplan for lokalsamfunnsutvikling på Borgen 2017-2020

(https://www.aker.kommune.no/contentassets/5a28810a9243406fb1371359816e3399/temaplan_borgen1.pdf). Nye folkevalgte, med engasjement for levekårsutfordringer, bør lese rapporten og Temaplanen.

Borgen Vel vil minne administrasjonen og be de folkevalgte om en rulling av Temaplanen for lokalutvikling på Borgen.

For Borgensamfunnet så er innsatsområdet «Bærekraftige nabolag» en hovedutfordring. Strategien «Asker kommune skal jobbe for inkluderende og mangfoldige nabolag, og unngå opphopning av levekårsutfordringer.» er sentral for Borgen. Borgen Vel og innbyggerne på Borgen kjempet for, støttet av forskere i NIBR, at man skulle bygge rekkehus i stedet for leiligheter på Kjønebråten ved Huldreveien. Den samme diskusjonen pågår nå i Oslo hvor politiet i noen bydeler advarer mot bygging av flere små leiligheter (<https://www.aftenposten.no/oslo/i/P41EQb/politiet-vil-ha-stoerre-grep-om-byutviklingen>). Rekkehusene i Kjønebråten er snart klare for innflytting. Effekten av rekkehuset på Borgen-samfunnet bør evalueres av følgeforskning, som en oppfølging av strategien «Asker kommune skal drive med kunnskapsbasert planlegging, blant annet gjennom samarbeid med forskningsmiljøer.»

Borgen Vel støtter også strategien «Asker kommune skal bruke medvirkning aktivt for å sikre gode boforhold og nabolag.». Protestene mot Kjønebråten ble voldsomme fordi lokalsamfunnet ble involvert for sent. Det samme skjedde så i forbindelse med byggingen av Søndre Borgen Sykehjem like etter. Ved en tidligere medvirkning om utbyggingen av Kjønebråten og Søndre Borgen så ville resultatet kunnet blitt det samme og innbyggernes tillit til de demokratiske prosessene ville vært bedre.

Borgen og Hagaløkka regnes som sentrumsområde i kommuneplanen. Borgen Vel kan ikke se at lokalområdet enda er tatt med i dialog om det pågående arbeidet med områdeplan for Asker Sentrum. Vi vil oppfordre kommunen til å igangsette dialogen med lokalsamfunnet på Borgen om denne områdeplanen. Borgen Vel vil også peke på at planene om idrettsanlegg på Borgen (Drengsrudjordet) for det meste har skjedd mellom kommunen og Asker Skiklubb med unntak av noen få nettmøter med omkringliggende vel. Prosessen med etablering av ny Søndre Borgen barnehage har derimot skjedd med hele lokalmiljøet på Borgen på en meget heldig måte. Dette viser hvordan medvirkning kan sikre gode boforhold og nabolag. Vi oppfordrer derfor til å fortsette i samme spor i forbindelse med planleggingen av idrettsanlegget.

Borgen Vel støtter strategien om «Asker kommune skal være pådriver og tilrettelegger for gode initiativ og prosjekter som bidrar til innovasjon i boligutviklingen og for å nå de boligpolitiske målsetningene.». Borgen Vel er skeptisk til flere leiligheter lik de vi i dag har på Borgen og Hagaløkka. Vi er fornøyd med at kommunen har redusert antall kommunalt eide leiligheter her. Imidlertid så ser vi at det er et betydelig problem at mange av leilighetene i Askerlia/Huldreveien nå er kjøpt opp av profesjonelle utleiere som leier dem ut til familier med leiegaranti fra NAV.

Borgen Vel vil derfor foreslå et tiltak som oppfølging av denne strategien i temaplanen. Kommunen bør prøve et innovativ tiltak som er en modernisering av kommunale ansattleiligheter. Kommunen kan kjøpe leiligheter i Askerlia og Huldreveien som forbeholdes kommunalt nyansatte som lærere, sykepleiere, barnevernsansatte og andre yrkesgrupper som er vanskelig å rekruttere. Dette vil kunne bidra til at flere grupper mennesker flytter inn og bidrar til strategien «Bærekraftige nabolag». Leilighetene tilbys som utleieleiligheter med en leie-til-eie mulighet for de ansatte i kommunen. Hvis de nyansatte trives i Asker, og på Borgen, så vil Asker ha fått nye ansatte og Borgen fått innflyttere med en annerledes bakgrunn. Hvis den ansatte kjøper leiligheten fra kommunen, så kan Asker kjøpe en annen leilighet for de frigjorte midlene fra den foregående leiligheten. Et slikt forsøk vil ha en begrenset kostnad og lav risiko, og kan iverksettes raskt. Et slikt forsøk bør evalueres av følgforskning, som en oppfølging av strategien «Asker kommune skal drive med kunnskapsbasert planlegging, blant annet gjennom samarbeid med forskningsmiljøer.»

Borgen Vel vil også poengtere behovet for å justere kommuneplanens krav til hybler og sekundærleiligheter. En stor del av eneboligene på Borgen ble bygget med krav fra Husbanken om mulighet for sekundærleilighet i sokkelen. Dette var en tidlig versjon av strategien «Asker kommune skal bidra til delingsøkonomi ved å tilrettelegge for fellesarealer for deling og felles mobilitetsløsninger.» På Borgen så er en betydelig andel av eneboligene innenfor gangavstand eller sparkesykkelavstand fra et høy-frekvent kollektivtilbud, slik at krav til parkeringsdekning bør kunne fravikes. Parkeringsutfordringer i gaten bør løses ved parkeringsreguleringer i de gatene hvor dette blir en utfordring.

Med vennlig hilsen Mariann Børsum Haugen, på vegne av styret i Borgen Vel

From: "Pieter Paul Furnée" <pieterpaul@boxs.no>
Sent: Wed, 20 Mar 2024 12:15:43 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Cc: "Kristin Nilsen" <Kristin.Nilsen@asker.kommune.no>; "Tobine Rasmussen" <elisabeth_tobine@hotmail.com>; "Fredrik Wangestad" <fredrik@boxs.no>; "Gyda Gustum Spurkland" <Gyda.Gustum.Spurkland@asker.kommune.no>
Subject: Høringsinnspill: temaplan for bærekraftig boligutvikling
Attachments: Selvbygging - Brukermedvirkning, Demokrati og tilrettelegging for Alternative Boformer og eierskap.pdf

Bes registrert i sak 22/2147

Viser til kommunens høringsdokumenter ifm. temaplan for bærekraftig boligutvikling.

Her er det mye bra, og det er gjort et godt stykke arbeid med temaplanen.

Vedlagt sendes høringsinnspill – som retter seg mot **selvbygging, som sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig tiltak**.

Selvbygging hadde gode tradisjoner i norsk boligpolitikk og boligproduksjon – for å holde kostnader nede. I dagens utbygginger, dagens boligmarkedet, dagens regelverk, og dagens finansieringsordninger gir selvbygging utfordringer. I vedlagt notat fra Boxs blir disse adressert, og det gjøres forslag for løsninger og løsningsprosesser.

Vi tar gjerne et møte om dette!

Innspill til kommuneplanrullering

Utover dette anbefales at det i planprogram for kommuneplanrullering medtas **større fleksibilitet i boligtypologi og tomtestørrelser** (uten behov for dispensasjoner, og helst uten behov for omfattende ressurskrevende planarbeid).

Store boligtomter kan heller anvendes for flermannsboliger som er mer bærekraftig i seg selv og ved å utnytte eksisterende infrastruktur -uten at BYA økes. Materielle krav for bokvalitet (herunder MUA) må selvsagt tilfredsstillers per boenhet. Parkeringsutfordringer må finnes løsninger på, f.eks. gjennom maksimering av biloppstillingsplasser/garasjeplasser og/eller krav om bildeling.

Mens mindre store boligtomter på annen side gir mindre store og billigere mer bærekraftige boliger - igjen uten at BYA økes. Asker kan her skjele til boligutvikling i f.eks. Sandnes kommune.

Også ift. dette stiller vi gjerne opp for å drøfte løsninger.

Vennligst ta kontakt i tilfelle spørsmål eller bemerkninger

med vennlig hilsen

Pieter Paul, Tobine og Fredrik

.....
ir Pieter Paul Furnée MArch (Delft)

b o x s arkitektstudio as

Alfheim 24, 1384 Asker (Norway)

Tel +47 66 78 60 60

Dir +47 66 78 60 67

Mobile +47 46 66 38 62

E-mail pieterpaul@boxs.no

www.boxs.no <<http://www.boxs.no>>

Følg oss på Facebook og på Instagram



CONFIDENTIALITY AND DISCLAIMER NOTICE

Please note that this message may contain confidential information.

If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by e-mailing pieterpaul@boxs.no, then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it.

Any views or opinions presented are solely those of the sender and do not necessarily represent those of b o x s arkitektstudio a.s unless otherwise specifically stated.

Although we believe that the message and any attachments are free from viruses, the recipient opens the message at his or her own risk.

We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message.



Ta miljøhensyn – vurder om du virkelig må skrive ut denne e-posten!

SELVBYGGING

Brukermedvirkning, demokrati og tilrettelegging for alternative boformer og eierskap



b o x s

boxs arkitektstudio as

Innholdsfortegnelse

Introduksjon	5
Fellesskapet først	6
Byggfellesskap	8
“Bouwgroep” - Byggfellesskap i Nederland	10
La Borda - Barcelona	14
Byggfellesskap i Norge	16
Klima-tiltak	24
Bærekraftig forvaltning av materialer	28
Energieffektivisering av boliger	30
Finansieringsmodeller	32
Ulike modeller	35
Juridisk aspekt v/deleie og leie til eie	36
Skal en velge skall?	42
Ta Saken i Egne hender	44
Kjøperens aspekt.	46
Utviklers aspekt	52
Juridisk aspekt	60
Diskusjon og veien videre	76
Tiltak for muliggjørelse av nye boformer	78
Oppsummering	87
Bibliografi	88

Introduksjon

Det har vært mye snakk rundt dagens boligkrise og boligmarkedets fremtid. Norges Eiendomsmeglerforbund viser til en rapport hvor antall førstegangskjøpere har falt på landsbasis (Dalgaard, 2023). Med økende innflyttere til Oslo-området, og stopp i utbyggingen, stiller mange seg kritiske til utbyggerne. En av disse er Tobias Drevland Lund i Rødt som uttalte seg til E24 hvor han mener at boligmangel problemet ikke kan løses av markedet alene, men at det offentlige også må ta grep og stå for boligbygging (Dalgaard, 2023). Sunniva Holmås Eidsvoll i SV kommenterer samme sak og mener det er lurt å oppskalere selskapet OsloBolig som kjøper objekter i nybyggmarkedet og videre selger disse gjennom en deleiemodell. Hvilket ansvar har vi som arkitekter og politikere i denne boligkjøpskrisen? Og hvordan kan vi bidra til å skape nye løsninger som tillater boligobjekter å komme ned på en kjøpesum som også er mulig for førstegangskjøpere og andre forbrukere med alminnelige inntekter (slik som sykepleiere)? Har det offentlige fullt ansvar til å løse dagens boligkrise? Det offentlige kan levere verktøy gjennom lovverk, forskrift og aktivt eierskap. Med dette, hvordan kan det offentlige og private samarbeide for å skape nye boligformer for unge (byggfellesskap)? Kan samarbeidet stimulere til kostnadsbesparelser ved forsvarlig utbygging uten at dette går på bekostning av boligkvalitet, herunder kvaliteter?

Fellesskapet først

Internasjonalt har Norge et rykte om å være et samfunn som setter fellesskapet høyt, noe som kom sterkt frem gjennom dugnaden etter andre verdenskrig. Boligbyggelagene som oppstod på begynnelsen av 1900-tallet vokste frem, med god hjelp av arkitekter, og ble noen av landets største utbyggere (Rønningen & Haanes, 2018). Hovedfokuset var da å skape arkitektur for fellesskaps beste. Dette var en stor brikke i å skape det moderne Norge. Dagens unge generasjon er svært bevisste på sin rolle som samfunnsutvikler, slik som generasjonen som levde under andre verdenskrig også var. Med denne bevisstheten må eldre generasjoner (slik som den unge generasjons foreldre) følge og opparbeide alternative byggeprosjekter som reflekterer over verdien av dugnad og bærekraft. De eldre generasjonene må derfor finne tilbake til deres foreldres verdier. Slik kan de bidra som samfunnsutvikler i retning bærekraft for og sammen med deres barn.

Byggfellesskap har lenge vært en vanlig form for boligforsyning i nederlandske og tyske byer. Dette vil si at en gruppe mennesker går sammen om å kjøpe eller leie en tomt hvor de oppfører boliger for dem selv og resten av gruppen. Dette kan være i form av rekkehus eller leilighetsbygg. Her skjer planleggingen av prosjektet i samarbeid med spesialiserte arkitekter og kommunen som veileder dem gjennom prosessene og gjør det mulig for realisering (Båtbukt et al., 2023). Selve byggingen overlates til profesjonelle entreprenører og en del egeninnsats. Beboerne bygger med egne ønsker og behov, og egen økonomi. De har ikke krav til profitt og dermed oppnår byggfellesskap i Tyskland mellom 10 og 25 prosent kostnadsuttak i sammenligning med kommersiell boligutvikling. I områder med boligprisvekst har prisreduksjonen vært oppimot 40 prosent mot sammenlignbare leiligheter med prisstigning i utviklingsfasen (Båtbukt et al., 2023).

Med dagens ubalanse i boligmarkedet og få valgmuligheter i nye boliger kan byggfellesskap være et godt innspill som gir økt konkurranse og mer valgfrihet i det norske marked (Solberg, 2023). Det fører også til arkitektur med høy verdi av likestilling, fellesskapsløsninger, brukermedvirkning, bærekraftig materialbruk og arkitektonisk kvalitet. Konstruksjonen vil komme til utbyggerens fortjeneste ettersom øvrige kostnader med hvitevarer og videre interiør arbeid blir kuttet. Tallene tyder på at boliger bygget utenfor de vanlige profittstyrte utbyggingsmodellene oppnår høyere kvalitet til en lavere pris (Rønningen & Haanes, 2018). For kjøperne er dette en kostnadsbesparelse og en etterlengtet mulighet til å ta styring på utviklingen av byen og utforming av egen bolig (Solberg, 2023).



Under hoved-parolen «Gi folket hus!» tok USBL aktivt del i boligdemonstrasjonene i begynnelsen av femtiårene.

Boligdemonstrasjon 1952

Foto: USBL.



Ungdommens Selbyggerlag (USBL)

Foto: USBL.

Byggfelleskap



Svartlamon, Bærekraftig selvbygging
Foto: Vigdis Haugtrø

“Bouwgroep” - byggfelleskap i Nederland

Nederland er et land som er langt fremme innen eksperimentell arkitektonisk utforming og utbygging. Her har selvbygging av egen bolig vært en tradisjonsrik byggemetode i lang tid. I løpet av 1900-tallet endret dette seg som følge av boligmangel, og prefabrikkerte og masseproduserte moduler ble dominerende for rask og kompakt oppreising av bygg. Selvbygging ble nå overført til boligbyggelag, men senere overkjørt av private utviklere som ikke ønsket å selge land til boligbyggerlag ettersom profitten da ville bli lavere. For å skape konkurranse mot de private utviklerne relanserte sosialdemokraten, Adri Duivesteijn, fra det nederlandske arbeiderpartiet (Partij van de Arbeid) selvbygging på slutten av 1990-tallet. Dette gav grunnlag for en nasjonal boligrapport i desember 2000: “Mensen, Wensen, Wonen” (Mennesker, ønsker, leve) som videre skapte en politisk drivkraft for selvbygging. Denne drivkraften førte til at nederlandske myndigheter satt byggemetoden på det boligpolitiske kartet (Lloyd mfl., 2014, s. 24–25, 29).

Selvbygging førte til populære nabolag med varierte arkitektoniske uttrykk og boliger i mye større volum enn det man ellers fant i fattige strøk. Gjennom god oppfølging og samarbeid med kommunen sikret de offentlige myndighetene offentlige programmer i nabolagene. Behovet for å få inn flere små aktører som kunne gi større variasjon i bebyggelsen og en mer stabil boligproduksjon var stor. Mange av disse utfordringene ble løst gjennom selvbygging, som samtidig var en måte å øke andelen selveiere. Resultatet ble at selvbygging satt individet i fokus og fikk en dominant posisjon i boligpolitikken fra 2001.

“Zelf bouw” - Selvbygging

Amsterdam kommune tilbyr muligheten til å velge ulike former for selvbygging. Her kan du velge individuell- eller kollektiv selvbygging. Det er fire hovedformer for selvbygging:

1. Individuell selvbygging (Particulier opdrachtgeverschap (PO)). Dette omfatter bygging av eneboliger, rekkehus eller town-house, og er i hovedsak rettet mot familier. Hvor stor del av prosessen beboeren ønsker å gi videre til arkitekt eller entreprenør er opp til dem.

2. Kollektiv selvbygging (Collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO)) er en samlebetegnelse for en ulike kontrakts- og samarbeidsformer innen selvbygging. De fremtidige beboerne danner her en juridisk enhet som har full kontroll over utforming, risikoen og prosessen av prosjektet. For å kunne starte en slik juridisk gruppe må man være minst tre personer som ikke er i familie.

3. Selvbygging gjennom partnerskap (Medeopdrachtgeverschap (MO)) er en forenklet versjon av kollektiv selvbygging. Ved denne formen av selvbygging inngår de fremtidige beboerne et gjensidig forpliktende samarbeid med en profesjonell aktør om å utvikle prosjektet. Dette kan være en arkitekt, eiendomsutvikler eller entreprenør. Her er ansvaret for utforming og risiko delt mellom enkeltpersonene og de profesjonelle utviklerne. Selvbygging gjennom partnerskap brukes gjerne i store boligprosjekter hvor det er behov for en profesjonell prosjektleder. Ved salg av tomter til selvbyggere, stiller Amsterdam kommune tomtene til



Selvbygger boliger i Van Leeuwenhoekkwartier, Delft

Foto: <https://nieuwdelft.nl/bouwen-zelf-in-7-stappen/>



Amstell loft, Amstelkwartier
Foto: WE Architecten

disposisjon ut fra størrelsen på bofellesskapet. "Samen in het groot" er tomter for de store selvbyggerprosjektene, imens "samem in het klein" er for de mindre prosjektene.

4. Den siste varianten er også en form som kollektiv selvbygging, men her gjennom renovering av en eksisterende bygning (Bestaand gebouw (collectief)). Dette omfatter bygg som både har tidligere blitt brukt til boliger og annen virksomhet. Casco-selvbygging inngår også i dette konseptet – dvs. at en utbygger bygger et råbygg, eller et «skall», som en gruppe beboere deretter overtar og videreutvikler sammen med arkitekt.

En norsk variant drøftes i kapittel "Skal en velge skall?"

Amstelkwartier

Fokuset her vil ligge på den siste varianten av selvbygging, kollektiv selvbygging og Casco-selvbygging. Denne måten av selvbygging involverer arkitekter, entreprenører og små utviklere som tar initiativ til å skape skall-hus-konsepter (casco-concepts). Bygningsvolumet blir delt opp i elementer som blir konstruert sammen og dekker kjøperens behov innenfor en gitt ramme. Her er nøytralitet og funksjonalitet i skallets utseende ikke nødvendigvis i fokus (Gemeente Amsterdam, 2014b).

Skall-hus-konseptet ble brukt i prosjektet Amstellofts i Amstelkwartier som ligger sørøst for Amsterdam sentrum. Dette prosjektet ble utarbeidet av WE architecten og består av en boligblokk med syv leiligheter. WE architecten markedsførte prosjektet ved å si at beboerne kan "bo som i en skole, kirke eller pakkhus" (WE architecten, 2015). Disse leilighetene ble utbredt med fem og en halv meter takhøyde, 17 meter i dybde og seks meter i bredden. Det er forventet at beboerne former planløsningen etter egne behov. WE architecten har bred erfaring med kollektive selvbyggerprosjekter. Prosjektutviklingen av Amstellofts ble gjennomført i samarbeid

med konsulenter valgt av WE Architecten. Konsulentene gav detaljerte kostnadsoverslag til beboerne. Slik sikret WE architecten større økonomisk forutsigbarhet for forbrukerne og prosjektet i sin helhet, og således en mer effektiv designprosess (Gemeente Amsterdam, 2016g; WE architecten, 2015).

Bofellesskapet ble i forkant enig om en formel for fordeling av kostnadene. Dette ble basert på en verdivurdering fra to ulike meglere. Verdivurderingen er ikke oppgitt, men bygge kostnadene endte på en samlet sum på ca. 2,3 millioner euro. Tomtekostnadene (8890 000 euro) og det forberedende arbeidet (28 000 euro per hushold) kom i tillegg til bygge kostnadene. Følgelig kostet leilighetene som er mellom 100-200m² BRA ca. 484 000 euro i snitt. Planleggingsprosessen til Amstelloft tok ett og et halvt år og utbyggingen tok ett år. Dette må sies å være en effektiv prosess.



La Borda - Barcelona

Barcelona har fulgt de tyske og nederlandske tradisjonene med bofellesskap og fikk etablert "La Borda" gjennom en leieavtale med kommunen av en tomt i 2015. Denne leieavtalen tilsier at byggfellesskapet får leie tomte i 75 år, mot en lav festeavgift, for å bygge sosialboliger. Med denne bestemmelsen betyr det at medlemmene av borettslaget ikke kan overstige en bestemt maksimumsinntekt. Borettslaget hadde som drivkraft å bygge rimelige boliger med arkitektonisk kvalitet, kortreiste materialer, og fellesskapsløsninger. La Borda er konstruert med miljøvennlig og lokalprodusert massivtrevirke, tilbyr romslige fellesområder, og har takhøyde på tre meter. For å kjøpe seg inn i borettslaget må beboerne investere kr 180 000,- som gir de retten på en seksjon i bygget de selv kan ferdigstille. Her er både prisen og boligstandarden langt fra den gjennomsnittlige boligstandarden i Norge. La Borda er lokalisert i et tidligere belastet område som heter Can Battló, som i etterkant av La Bordas suksess og oppmerksomhet har blitt satt på kartet (Rønningen & Haanes, 2018).

Konseptet til det spanske byggfellesskapet er inspirert av den danske andelsmodellen, som ligner den norske borettslagsmodellen. Dette tilsier at det er boret i bygget resten av livet dersom man blir medlem i La Borda. Hele bygget forvaltes og eies av fellesskapet og markedsmekanismer påvirker ikke prisen på boligene. Det er derimot en generalforsamling, bestående av alle beboerne, som bestemmer salgspris på boligene og hvem som får kjøpe seg inn. Hvis en ønsker å selge kan man ikke tjene penger på å være med i dette borettslaget, men vil få tilbake beløpet man investerte ved innflytting med justering for en økning av konsumprisindeksen (Rønningen & Haanes, 2018). Slik holder La Borda seg unna og blir et alternativ for det spekulative boligmarkedet.

Boligkrisen har tvunget frem nye måter å tenke bolig på i Barcelona og hvor kommunen har vært positive til dette forslaget. Nå ønsker kommunen syv nye slike prosjekter på andre kommunale tomter i Barcelona (Rønningen & Haanes, 2018). I likhet med Norge har også Spania reguleringer og tekniske forskrifter som ikke er tilpasset alternative prosjekter. Et eksempel er regler knyttet til at hver boenhet skal ha eget kjøkken, noe som begrenser muligheten til å utnytte fellesløsninger. Tomter må stilles til disposisjon og den offentlige sektoren må utvikle et tilpasset regelverk, slik at suksess-prosjekter som dette, som viser til fellesskapsløsninger og sambruk, kan utvikles i Norge også.



Byggfelleskap i Norge

Det blir lagt merke til at nordmenn av ulike årsaker ønsker flere alternative boformer, og leter etter muligheter til å komme seg inn i boligmarkedet. Plan- og Bygningsetaten slapp i 2021 ut et temahefte om selvbygging og byggfelleskap som Oslo Kommune løftet frem like etter. Her ble sjeldenheten av byggfelleskap vektlagt og de få norske eksemplene av dette hedret. Ved å opplyse denne tematikken ønsket PBE å modne tanker om alternative byggemåter for folket, kommunene, og byggherrer, som videre kan bidra til etterspørsel av nye byggingsmetoder. Det å finne tomt for selvbyggerne i Oslo er nærmest umulig. Kommunene må derfor komme på banen og bidra med tilrettelegging, veiledning og salg av små ferdigregulerte tomter, og komme med vilkår som også byggfelleskaper kan konkurrere på. I Tomter kommune har beboergruppen Grønt nabofelleskap fått opsjon på en tomt, og i Skedsmokorset har eldrefelleskapet Husebyhagen fått en tomt av kommunen (Toth, 2021). Foreldregrupper går også sammen og bygger boliger for voksne barn med nedsatt funksjonsevne i Oslo. To av boligene for de med nedsatt funksjonsevne har blitt bygget på egenhånd, mens andre grupper har gått i samarbeid med arkitekter og utviklere slik at boligene har blitt tilpasset i eksisterende prosjekter (Toth, 2021). Oda Ellensdatter Solberg i Plan- og bygningsetaten beskrev selvbygging som "(...) ett av flere bidrag som skaper en mer mangfoldig by" (Toth, 2021).

Langeleiken borettslag – Stovnerbakken 173, 175, 177, 179, 181

Byggfelleskap har tidligere blitt gjort i Norge som et prøveprosjekt Oslo kommune gav støtte til. Langeleiken borettslag ble opprettet

i 1977 hvor 21 bart-skall leiligheter ble solgt i et råbygg bestående av utvendige vegger og tak (Fikke, 2005). Prosjektet består av ni toroms-, ni treroms-, og tre femroms leiligheter. Alt av det innvendige arbeidet ble gjort av de 60 beboerne. Her var flertallet uten praktisk anlagt bakgrunn. Dette førte derimot til at borettslaget hjalp hverandre med de kunnskapene de hadde, noe som skapte et sterkt samhold og fellesskap blant beboerne. Det ble holdt fellesinformasjonsmøter hvor praktisk info og demonstrasjoner av oppsett av lettvegger, gulv legging og sparkling (Fikke, 2005). Prosessen av bolig oppbygningen tok gjennomsnittlig lengre tid enn om det skulle vært gjort av fagfolk, men prosessen førte til økt kunnskap og stor mestringsfølelse blant beboerne, og skapte tilknytning og fellesskap til borettslaget.



Planutsnitt fra Langeleiken borettslag



Foto: DNB Eiendom

Eksempler på bare-skalleleiligheter med ulike individuelle inndelinger



Foto: DNB Eiendom

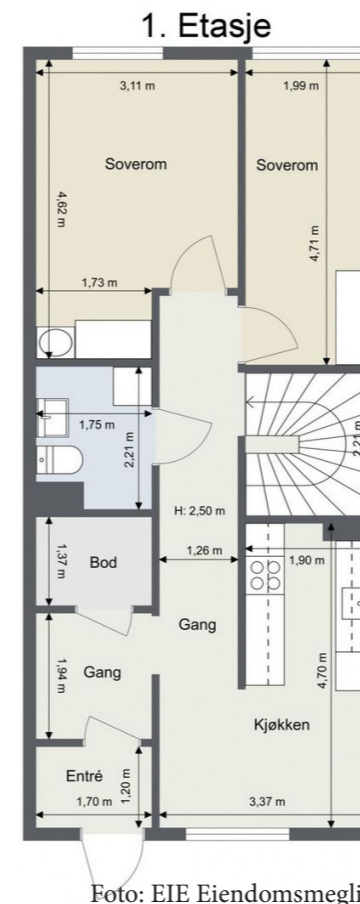


Foto: EIE Eiendomsmegling



Foto: Aktiv.



Tambourgården
Foto: Norvik St.Hanshaugen

Tambourgården - Jens Bjelkes Gate 71

Leilighetene i Tambourgården ble levert som varmt-skallprosjekter og kom med et minimalt kjøkken, modulbad, og ferdig bærekonstruksjon til mellometasjen. Bygging av innervegger og interiør var beboernes ansvar med egeninnsats. Ved salgsstart var det kø utenfor Selvaag, og 15 leiligheter ble solgt på en og en halv time denne dagen i 2006 (Toth, 2021). Siden den gang har beboerne bygget en ekstra etasje med trapp og flere enheter har etablert et ekstra bad i andretasjen.

Grunnmur er oppført i støpt betong hvor yttervegg konstruksjonen er oppført i betong, og er forblendet med teglstein og kledd med fasadeplater. Taket er flatt og er tekket med papp, mens etasjeskille er et betongdekke og trebjelkelag. Vinduer og balkongdør har 3-lags glass og store overflater. Noen av leilighetene har blitt solgt opp til flere ganger gjennom årene, hvor hver eier har oppgradert elementer i boligen. Det er svalganger som leder opp til de individuelle inngangspartiene med private sittegrupper tilhørende enhetene. Dette fører til gode dialoger mellom beboerne hvor de i flere tilfeller inviterer hverandre på middag. I dag består borettslaget av en blanding av unge og eldre voksne og ingen av leilighetene blir leid ut. Fasaden har i 2023 vært under oppgradering pga. fuktskade, og den felles takterrassen har blitt renoveret. De innvendige leilighetene er i dag i høy kvalitet. Leilighetenes raske prisstigning (fra kr 3 050 000,- til kr 10 200 000,- for 131kvm i løpet av 16 år) kan i tillegg til det spekulative markedet, trolig reflekteres på den gode standarden og populariteten av disse romslige, hyggelige og unike leilighetene.



Overtakelse tilstand i 2006
Foto: Terje Agnalt



Original inndeling og oppbygging etter overtakelse
Foto: Terje Agnalt



Bilder fra salg i 2019
Foto: Shala & Partners Eiendomsmedling



Videre oppgradert og solgt i 2023
Foto: Norvik St.Hanshaugen

Tøyen Boligbyggelag

I 2021 var det registrert tre boligbyggelag i Oslo, hvor Tøyen Boligbyggelag var det første som ble stiftet siden 1984. De ønsker å utvikle beboerstyrte og inkluderende ikke-kommersielle boliger av høy kvalitet i Gamle Oslo bydel (Toth, 2021). Hvis man ser tilbake i historiebøkene i norsk bolighistorie var boligbyggelagene beboerstyrt og ikke kommersielle. Tøyen Boligbyggelag ønsker å gå tilbake til fellesskapets verdier og gjenoppbygge den norske samvirkebaserte boligbyggetradisjonen. Dette ønsker de å gjøre i tråd med dagens kunnskap på rimelig boligutvikling, demokratisk byplanlegging, og fokus på nabolaget.

Dette lokale boligbyggelaget har også utvidet tankegangen om hvordan selvbygger leiligheter kan realiseres. Ved mangel på tomter har Tøyen Boligbyggelag sett på muligheter for gjenbruk og gjenoppliving av eksisterende bygningsmasser i Gamle Oslo. Et eksempel er blant annet Hagegata 30 som er en boligblokk som har stått tom siden 2014 (Toth, 2021). Her ble beboerne tvangsflyttet som et resultat av Tøyen-Munch-avtalen. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) fikk så i oppdrag å utarbeide en såkalt forenklet konseptvalgutredning (KVU) for rehabilitering og ombygging av Hagegata 30 i 2020. "Boligbehovet



Hagegata 30
Foto: Tøyen Boligbyggelag

på Tøyen er konsentrert og blir bare større med tiden. Derfor er det helt nødvendig at det som skjer i Hagegata 30 møter det konkrete boligbehovet i nabolaget" kommenterer Ole Pedersen til Oslo Kommune (Toth, 2021).

Plan- og bygningsetaten satt i gang en kartleggings- og utredelsesprosess av kommunens handlingsrom for alternative boformer sammen med Eiendom- og byfornyelsesetaten i 2021 (Toth, 2021). Oslo kommune tror det kan ta tid før det kommer et konkret vedtak, men håper at bo mulighetene i Oslo er langt mer varierte om ti år. Oda Ellensdatter Solberg sier også at hun "håper også at vi tester ut nye typer samarbeid mellom beboergrupper, kommunen og byggenæringen" (Toth, 2021). I dag skal bare to bofellesskaper til for å doble antall bofellesskap Oslo har.



Tøyen Boligbyggelag
Foto: Tøyen Boligbyggelag

Sosial boligpolitisk initiativ og selvbygging på Svartlamoen

Svartlamoen består av flere ulike bygg slik som utleie boliger, barnehage og selvbyggede hus. Den sosiale utleieboligen i massivtre var den første av disse prosjektene som ble bygget. Dette prosjektet er en del av et sosialt boligpolitisk initiativ som ble utlyst i form av en arkitektkonkurranse i 2002, ledet av Svartlamoen boligstiftelse og Trondheim kommune. Denne politikken er rettet mot de som ikke får møtt boligbehovene sine på boligmarkedet og dermed faller utenfor det boligsosiale tilbudet i kommunen. Arkitektkonkurransens ambisjoner var lave utleiepriser, brukermedvirkning, bærekraftig arkitektur, fleksible planløsninger, og ny bruk av tre (Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS, 2005). Disse faktorene var svært viktige i bygingsprosessen og frem til ferdigstillelse i 2005.

Områdene rundt består av industriområder, bygårder og småhusbebyggelse i tre. Bygårdene og småhusene ble til inspirasjon for arkitektenes nyfortolkning av dette. Gjennom planløsningene var det et ønske om å minske arealet per beboer uten å miste bokvaliteten, noe som frigjorde mer areal til fellesarealer (Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS, 2005). Bygningen er en massivtrekonstruksjon med innvendige eksponerte treelementer uten overflatebehandling. Her er bærekonstruksjonen i ytterveggene, noe som skaper fleksibilitet til å kunne endre planløsningen dersom behovene endrer seg (Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS, 2005).

Prosjekteringen av denne sosiale boformen har vært i tett samarbeid med kommunen, beboerne, rådgivere, leverandører, forskningsmiljøer og entreprenører. Arkitekten hadde tett byggeplassoppfølging gjennom byggeprosessen, og samarbeidet tett med håndverkerne. Bofellesskapet var involvert i alle faser av prosjekterings- og byggeprosessen, og var

delaktig i arbeidet frem til ferdigstillelse (Nøysom Arkitekter, N/A).

Boligen er i dag i kontinuerlig endring og det er merkbart at boligen er populær i nabolaget. Naboer har nemlig sagt en åpning i stakittgjerdet for å kunne bli en del av dagliglivet i bakgården (Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS, 2005).



Svartlamoen
Foto: Vigdis Haugtrø



Svartlamoen, Utleie boliger
Foto: Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS

Den kontinuerlige endringen skjer i form av selvbygde rasteplasser og sosiale dugnads tiltak som beplantning. Dugnadsånden fortsetter til de innvendige arealene som også her endres. Ett av de største innvendige grepene var å gjøre fellesrommet i sokkeletasjen om til separate kontorer og møterom. Dette ble gjort i form av selvbygging og høy dugnadsånd blant leietakerne. Den gode selvbyggerånden på Svartlamoen skapte stor inspirasjon for noen arkitektstudenter ved NTNU. De ønsket å videreføre selvbyggerånden til et prosjekt i større skala og fikk muligheten til å igangsette fem eneboliger hvor hele prosjektet ville bli selvbygget.

Etter godkjenning fra kommunen søkte arkitektstudentene etter fem beboere som ønsket å bygge sitt eget hjem. Prosjektet ble igangsatt på den eksperimentelle tomten i bakkant av utleie boligen. Studentene mente selvbygging var en god måte å engasjere de fremtidige beboerne og gjøre de til deltakere fremfor forbrukere (Nøysom Arkitekter, N/A). Ettersom prosjektet hovedsakelig ble bygget av beboerne var det viktig å bruke kjente og enkle byggemetoder. Metoden brukt var stenderverk (Nøysom Arkitekter, N/A). Dette er en vanlig byggeteknikk i Norge og bruker kortreiste materialer. Store deler av materialene brukt til kledning, dører og vinduer

var gjenbrukte materialer. Boligene resulterte i et rekkehus prosjekt med et stort preg av identitet.

Svartlamoen er bærekraftig, i økologisk sammenheng, hvor bærekraft handler om systemets evne til å tilpasse seg til endrede forutsetninger (Nøysom Arkitekter, N/A). Den globale utviklingen endrer kontinuerlig de daglige forutsetningene og med dette må arkitekturen følge etter. Arkitektur setter i hovedsak rammer som er tilpasset dagens livssituasjon og behov. Ved endring av disse behovene kan man ikke komme foruten å måtte arbeide med rammene

som allerede er satt. Ved at Svartlamoen er konstruert med all bærekonstruksjon i ytterveggene, blir disse rammene få og lette å håndtere. Dette skaper fleksibilitet. På den måten er prosjektet bygget som et system som tilpasser seg endrede forutsetninger, og kan bli kalt tilpasningsdyktig arkitektur.



Svartlamoen, Utleie boliger
Foto: Vigdis Haugtrø



Svartlamoen, Bærekraftig selvbygging
Foto: Vigdis Haugtrø

Klima-tiltak



How Insulation Helps Your Home
Foto: Pricewise Insulation

EU har satt krav til energieffektivisering av boliger. Dette kravet vil ramme både eldre boliger og nybygg. Bygningsenergidirektivet krever en enorm omstilling i bygge bransjen som vil føre til store kostnader. Eldre boliger og bygårder er av gammel byggeteknikk og har ofte energiklasse E, F eller G (Pihl, 2023). Dette blir basert på hvor mye energiforbruk- og hvilken type energi boligen bruker. Er boligen en eldre bolig med dårlig isolering og gamle vinduer vil boligen ha et høyt energiforbruk for å holde varmen stabil. Er varmekilden i tillegg panelovner har den kun elektrisk oppvarming, noe som gjør at strømprisene er høye og energien brukt ikke er fornybar. Dette vil da tilsi at boligen har en dårlig energimerking som kan forventes å være i energiklasse G.

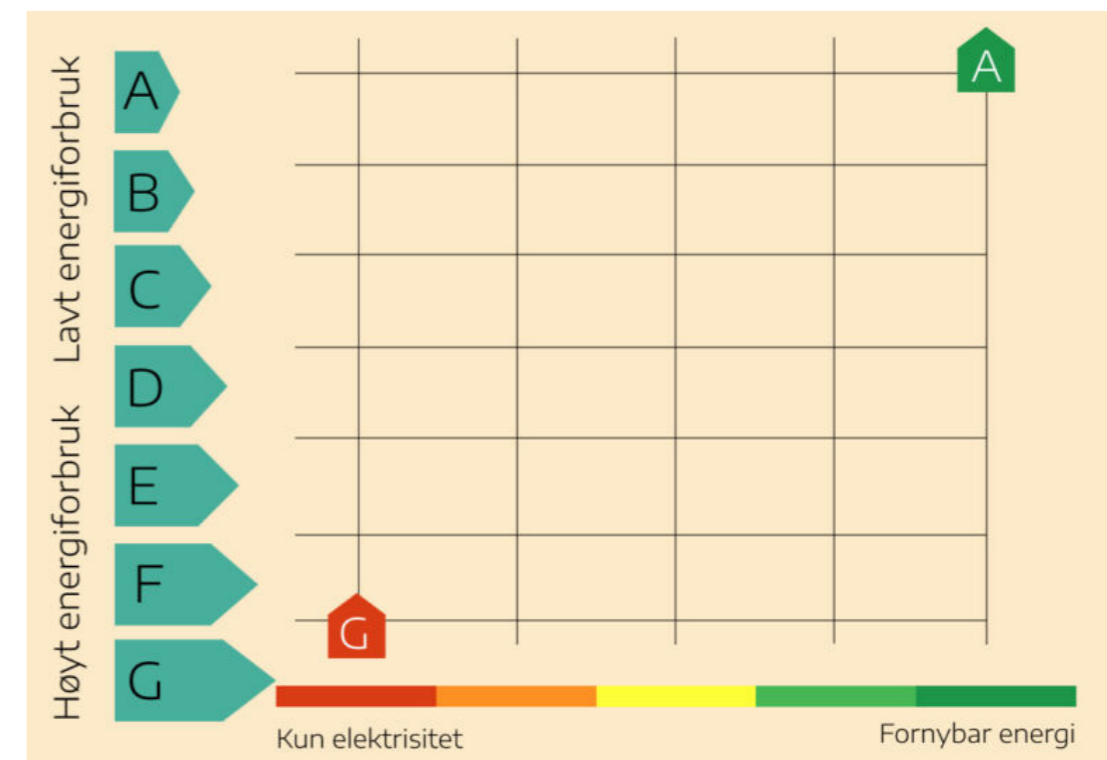
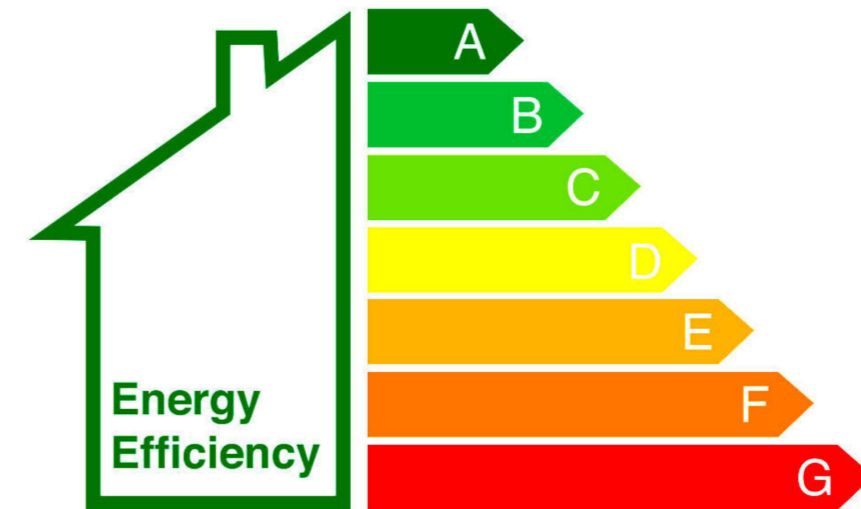
Er boligen derimot godt isolert og helst helt tett med mekanisk ventilasjon i hele bygget, har boligen et lavt energiforbruk. Dette er fordi isolasjonen holder varmen inne i boligen. Derimot vil en godt isolert leilighet ikke få like mye av varmen til naboeligheten under, men heller ikke bli påvirket dersom naboen under ikke fyrer. Varmen og kulden forblir i enheten det gjelder og vil ikke påvirke neste enhet slik som et

dårlig isolert bygg vil. Er boligen også drevet av vannbåren varme eller annen fornybar energi, vil boligen sannsynligvis ha en god energimerking som, kombinert med et tett bygg og mekanisk ventilering, gjerne ligger på energiklasse B eller A (Bergen Huseierforening, 2023).

I dagens TEK17 må alle nyoppførte bygg følge energikravene i byggeteknisk forskrift. Dette medfører at utbyggere må utføre byggkonstruksjonen i henhold til U-verdi kravene satt for vegger, vinduer, dører, gulv og tak, samt følge kravene til ventilasjonsanlegg, lekkasjetall og kuldebroer. TEK 17's strenge krav til nybygg når fremdeles ikke opp til Europaparlamentets nye krav. De nye strengere kravene vil også bli mer kostbart. Kravet er satt i forbindelse med målinger rundt global oppvarming hvor Europa ikke har nådd målene satt rundt reduisering av klimagassutslipp. Derimot er det også andre tiltak som kan gjøres for å senke klimagassutslippene. Nemlig å unngå dobbeltarbeid.



Isolasjon
Foto: Pratt Homes



Hva betyr energimerkingen på hus og leiligheter?
Foto: MinBolig



Avfallsbager som ligger strødd
Foto: Tharald Halvorsen

Bærekraftig forvaltning av materialer

Selvbygger leiligheter er en god måte å både få inn førstegangskjøpere, men også begrense avfall. Nybygg i dag er innredet med både kjøkken og bad, ofte i billigste løsning. Dette fører til at kjøpere flytter inn og river det nye kjøkkenet for å erstatte dette med deres drømmekjøkken. Dette er ikke bærekraftig. I en selvbygger leilighet kan kjøperen selv legge gulv og sette opp kjøkken slik som en ønsker uten å måtte rive nytt materiale. Ved videresalg og senere renovering kan man videre stille spørsmål om det bærekraftige. Gjennomsnittlig botid i bolig er i dag mellom 6-7 år. Et nytt kjøkken eller bad har en levetid på minst 10 år før den automatisk får tilstandsgrad TG2. Badet eller kjøkkenet har da gitt sin nytteverdi, og kan i de fleste tilfeller fortsette å fungere bra. I motsetning har helt nye kjøkken og bad som blir revet i nybygg ikke fått brukt dens bruksverdi før det blir revet ved innflytting. En selvbygger leilighet kan dermed senke utslipp av oppimot fire tonn Co2 per enhet (Bjerke, 2020), med forbehold om at hvert objekt i nybygg skifter ut enten bad eller kjøkken ved innflytting. For å sette fire tonn Co2 i perspektiv tilsvarer dette tre flyturer til USA, 48 mobiltelefoner, eller to tur-retur bilturer fra Kautokeino til Lisboa med bilsbil. Dette er en utslippsmengde som er uakseptabel og burde bli unngått.

Ved utbygging av selvbygger leiligheter kan man selge enhetene i form av skall. Det er to muligheter for tilstanden av dette skallet; bart-skall og varmt-skall. Bart-skall er en enhet som har fått opp grunnstrukturen, men uten isolering, gulvoverflater, dører, kjøkken, baderomsinnredning, og veggfinish (Chadha, 2022). Her har man muligheten til å kjøpe en seksjon og utføre planløsninger og interiørvalg innenfor sin seksjon. Et varmt-skall er også tomt, men i motsetning til det bare-skallet har et varmt-skall gulvoverflater, veggfinish, toalett, og senket tak (Chadha, 2022). Her har man fortsatt

mye spillerom, men tiden for oppbygging blir mindre og innflyttingen raskere. For en som ønsker å designe hele boligen selv er bart-skall den beste løsningen, mens for noen som har et strammere budsjett og ikke kan overstige en viss sum er det lettere å beregne kostnader med et varmt-skall. Med dette forslaget må det også være en form for fullførings krav slik at boligen får brukstillatelse og er fullført til god stand i henhold til videreføring av boligens levetid. Leiligheter som ikke er ferdigstilte kan få en midlertidig brukstillatelse av kommunen, se pbl. § 21-10 tredje ledd. Dette er med bakgrunn på at tiltaket har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå og gjennomføringsplan (Direktoratet for byggkvalitet, 2022).

Energieffektivisering av boliger

EU-Parlamentet innfridde et vedtak 14. Mars 2023. Dette kom etter deres arbeid med Bygningsenergidirektivet (EPBD) som omhandler nye energiregler i bygge industrien. Bedriften Huseierne er en av de som har fulgt opp dette arbeidet tett gjennom deres europeiske sammenslutning UIPI (Pihl, 2023). De nye reglene til EU kommer på bakgrunn av behov for kutt av energiforbruk i boligmassene. Dette ble også fastslått i Paris avtalen som Norge tilsluttet (Pihl, 2023). Dermed påvirker de nye reglene også Norge, slik som mange andre land. I Paris avtalen ble det lovet kutt av energiforbruket frem mot 2030.

Prognosene tilsier at i løpet av 2025-2026 vil Norge ha mangel på strøm. Norge vil bruke mer strøm enn vi klarer å produsere (Bergen Huseierforening, 2023). Dette er basert på forbruksutviklingen i landet, som er stigende, og dagens produksjon av strøm i et normalår. De medførte problemene kan motvirkes ved kutt i energiforbruket til boligmassene (Pihl, 2023). EU ønsker at alle boliger, også eksisterende boliger, er nullutslippsboliger innen 2050 (Din BoligBistand, 2023). Ifølge NVE og Sintef kan energieffektiviserings planen til EU frigjøre rundt 4 terrawattimer, om ikke mer (Pihl, 2023). Ved å gjøre disse tiltakene vil energiforbruket bruk av fossilt brennstoff i boliger kuttes. Norge bruker ikke fossilt brennstoff i boliger, men dersom prognosene stemmer og Norge får mangel på strøm vil landet ha et stort problem ettersom vi trenger strømmen til elektrifisering av transport og energi.

EU har satt tidsfrister på ulike mål ved energieffektiviseringen. Igangsettelse må skje allerede i forkant av denne fristen for at målene kan nås i tide. Første tidsfristen er i 2030 hvor alle nybygg skal være nullutslippsbygg (Pihl,

2023). Dette målet følges raskt av målet om at alle eksisterende bygg skal ha energiklasse D innen 2033. For å oppnå dette må tiltak på eksisterende bygg skje allerede nå. Det siste målet er satt med en frist på 2050. Da skal alle bygg, nye og gamle, være nullutslippsbygg som tilsvarer energiklasse A. Disse målene gjelder både privat boliger og næringsbygg (Pihl, 2023). Unntakene gjelder for fritidsboliger og hytter som brukes mindre enn sammenlagt fire måneder i året og bygninger av historisk interesse.

Å gjøre endringer for å oppfylle kravene til EU kan koste boligeieren dyrt. Dette er fordi for å kunne nå målene til energieffektiviseringen må tiltak som bytting av vinduer, etterisolering, og installering av solcellepaneler eller varmepumpe gjøres (Axelholm, 2020). Ifølge analytikere kan disse kostnadene havne på mellom kr 500 000 og 1,5 millioner kroner per husstand. Ut ifra en analyse Din BoligBistand gjorde vil opptil 65% av alle norske boligeiere bli rammet av de nye tiltakene (Din BoligBistand, 2023).

Ettersom Norge er med i EØS-avtalen og sluttet seg til Paris avtalen er Norge bundet av det nye kravet. Norge kan selv velge å vedta egne regler som tilsvarer EU-reglene. Dette vil føre til at prosessen går fortere. I dag er det forbud mot å gi regler med tilbakevirkende kraft. Plan- og bygningsloven sier derimot at det kan gis pålegg dersom nye regler angår "tungtveiende hensyn" til, blant annet, miljø. Dermed er boligeiere ansvarlig for å følge kravet til energibruk.

I Nederland har allerede regler rundt tiltak blitt satt. Dette påvirker spesielt utleiery. Utleiebedrifter og private utleiery har en frist frem til 2030 å oppgradere energiklassen

på utleierobjektet slik at den minst har en energiklasse D (Dutch News, 2022). Dersom de ikke oppfyller kravet, får boligeier ikke lov å leie ut boligen sin. Ettersom en stor prosent av boligene i Nederland er utleieboliger, vil dette utgi en stor forskjell på energieffektiviseringen. De nye nasjonale reglene er satt ettersom Nederland går tom for gass. Med dette har landet også innført at fra og med 2026 skal alle gassdrevne varmeovner byttes ut med varmepumper, så langt det er mulig (Dutch News, 2022). For å kunne installere varmepumpe i hjemmet må boligen være godt isolert. Dette kan dermed medføre at nederlenderne må etterisolere for å kunne installere varmepumpen. Slik får landet forgang i prosessen.

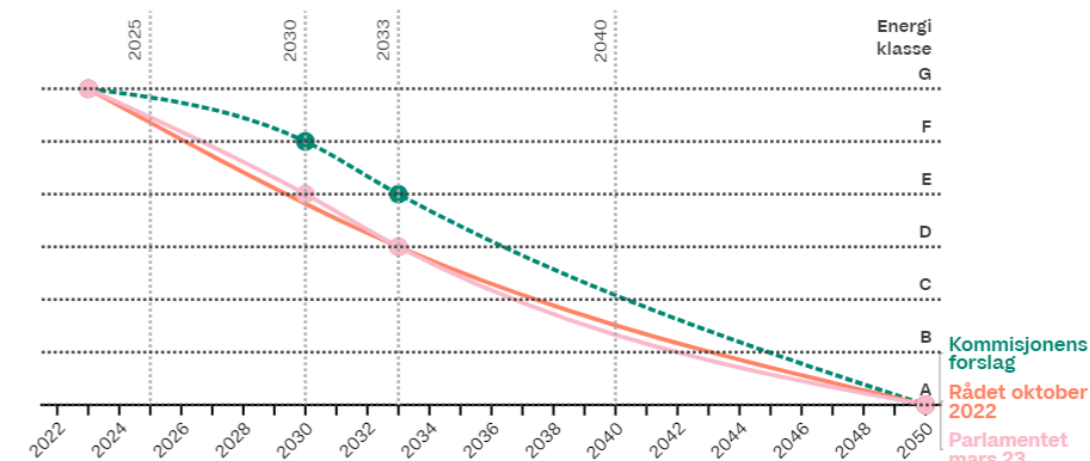
Nederland har også gjort økonomiske tiltak for innbyggerne slik at de kan utføre kravene. Utleieselskaper må i dag betale en viss skatt som vil bli fjernet slik at selskapene har mulighet til å utføre energieffektiviserings kravene. Staten har også satt av 120 millioner euro i tilskudds fond for privat utleiery med flere boliger. For boligeiere med lav inntekt har staten valgt å fjerne renten for de som ønsker å iverksette tiltak for å oppnå energiklassekravet. Dersom huseiere ønsker å kun gjøre ett tiltak ut av flere, som å bytte vinduer, for å forbedre energiutslippet kan også disse søke om støtte fra staten (Dutch News, 2022). Ved slik økonomisk støtte gjør Nederland det lettere for sine innbyggere å ta grep om problemet og får forgang i tiltakene EU vil regulere.

Grafen viser hvilke energiklasser boligene skal ha til hvilket år ut ifra hastigheten EU-organene har foreslått.

Graf: Huseierne.no

I Norge vil lovpålagte enøktiltak komme på toppen av høye skatter, økende rente, klimatilpasning og etterslep på det kommunale avløpsnettet. Dette har ført til at flere kommuner og fylker har startet egne tilskuddsordninger. De tilbyr også energirådgivninger til borettslag og boligeiere (Bergen Huseierforening, 2023). Husbanken tilbyr også støtte til kommuner som ønsker å gjøre tiltak for energieffektivisering av kommunale boliger. I tillegg til dette har regjeringen uttalt at de "styrker innsatsen for økt energieffektivisering". De har med dette satt av 400 millioner kroner til dette i statsbudsjettet (Bergen Huseierforening, 2023).

Med de økte kostnadene som medfølger EUs nye krav om energieffektivisering vil boligutbygging og kjøp av boliger bli dyrere. Med god energiklasse medfølger en høyere prisklasse. Dette kan dermed gjøre det enda vanskeligere for førstegangs kjøpere og innbyggere med lav inntekt å komme seg inn på boligmarkedet. På tross av at skallboliger vil være et billigere kjøp, kan de nye kravene føre til at de blir dyrere enn forventet likevel. Med den ekstra kostnaden på selve skallboligen må fremdeles de etterfølgende kostnadene på etterarbeidet påregnes. Spørsmålet er da om et slikt kjøp blir gunstig likevel. Dermed kan det være lurt å ta for seg andre finansielle alternativer, slik som finansieringsmodeller.



Kilde: EU, UIPI og Huseierne • Graf: Huseierne, mars 2023

Finansieringsmodeller



Oslo Economics og By- og regions forskningsinstituttet NIBR2 gjorde en analyse som viste at etableringsutfordringer for enkelte husstander løsnet etter at boligkjøpsmodellene kom på banen. Dette med forbehold om at disse husstandene hadde tilstrekkelig inntekt til å kunne betjene et boliglån basert på utlånsforskriftens krav (FOR-2020-12-09-2648) på 85% av boligens verdi og holde en egenkapital på 15%, noe som er en hindring for den analyserte gruppen (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Ved å redusere tiden som må bli brukt på å spare opp egenkapital bidrar modellene til å innfri egenkapitalkravet. Lengden på spareperioden varierer ut ifra hvilken finansieringsmodell som er valgt.

Finansieringsmodeller er gode virkemidler til å hjelpe førstegangskjøpere inn på markedet. Mange sliter med å komme seg inn på boligmarkedet på tross av fast jobb og stabil inntekt og tvinges dermed til å fortsette å leie eller kjøpe noe som er utenfor hjembyen deres eller skaper pendlevei til jobb. I perioder med oppgang i boligprisene er disse modellene ofte regnet som gunstige for forbrukeren. Gunstigheten fører dermed også til høy etterspørsel av en slik type bolig og kun utvalgte enheter tilbyr finansieringsmodeller ved salg av boligprosjekter. Dermed fører dette til et kø-system, slik som i OBOS, hvor medlemmer får et kø-nummer basert på hvor mange år de har vært medlem. Blir man medlem rett før en ønsker å realisere boligdrømmen er sannsynligheten stor for at boligdrømmen må settes på pause enda noen år dersom man ønsker forkjøpsrett og ikke har kapital til å konkurrere i budrundene.

Ulike modeller

Leie til Eie

Leie til Eie sies å være den første finansieringsmodellen som ble lansert til boligmarkedet og er i dag den vanligste boligkjøpsmodellen i det norske markedet. Spesielt populær er denne modellen blant boligbyggelag. Derimot har mange utbyggere også begynt å tilby denne modellen eller varianter av den, slik som Deleie. Gjennom en Leie til Eie avtale betaler den fremtidige eieren leie samtidig som de har en opsjon til å kjøpe boligen innenfor et visst tidsrom. Kjøpesummen er satt ved avtaleinngåelsen og verdien på opsjonen styres av markedets boligprisindeks i løpet av leieperioden.

Deleie

Finansierings modellen Deleie tillater mennesker som sliter med å komme inn på boligmarkedet å kjøpe en prosent andel av boligen sin og leie resten. De må gå inn med minst 50% av kjøpesummen selv, men kan velge å eie mellom 50-90% av boligen og leie resten fra utbygger. Hele boligen disponeres av kjøperen, uavhengig av hvor stor eierandel de har. Deleie tillater også kjøperen å nedbetale boligen underveis i eierperioden.

Obos Bostart

Med Obos sitt tilbud kalt Obos Bostart markedsfører de med at man kan kjøpe en helt ny bolig til en lavere pris enn den ordinære markedsprisen. Dette tilbys kun til de som er OBOS-medlemmer med haken som gir OBOS retten til å kunne kjøpe boligen tilbake. Ved salg beholder eieren av boligen verdiøkningen basert på boligprisindeksen og de nedbetalte avkastningene. Derimot kan eier også overføre boligen til et familiemedlem uten at OBOS krever å kjøpe den tilbake. Dersom OBOS ikke ønsker å kjøpe boligen tilbake står eier fritt til å selge leiligheten på det åpne markedet. Boligen kan kun bli kjøpt med OBOS Bostart dersom boligen blir kjøpt som kjøpers primærbolig.



Leie til Eie
Foto: Fredensborg Bolig

Juridisk aspekt v/ deleie og leie til eie

Borettslagsloven

Ifølge borettslagsloven kan kun fysiske personer eie andeler i et borettslag, hvorav disse kun kan eie én andel hver, jf. § 4-1, for å sikre brukereierprinsippet. Dette prinsippet går også ut på at den som eier boligen skal bo der og ikke leies ut. Dette er for å sikre mulighetene til å kunne kjøpe eget og forhindre at det blir monopol på utleieleiligheter (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). En annen oppside ved dette er at dersom eier selv bor i leiligheten er det større sannsynlighet for at boligen blir ivaretatt og vedlikeholdt. Dersom boligen faller i arv, gjelder ikke regelen. For å sikre brukereierprinsippet er også reglene som begrenser muligheten for bruksoverlating av andelen sentrale.

Ved å ta i bruk en boligkjøpsmodell som Deleie og Leie til Eie vil det forutsi at både forbruker og tilbyder delvis eller helt eier boligene i en periode hvorav kun forbruker bor der. Dette kan komme i strid med borettslagsloven som setter begrensninger for hvilke juridiske personer som kan eie andeler i et borettslag og antall andeler de kan eie. Dette fører til at loven begrenser tilbudet av boliger som kan bli solgt med en boligkjøpsmodell. På tross av at utbyggersekskaper kan eie samtlige andeler i borettslaget vil ikke dette tilsi at det er mulig å tilby boligkjøpsmodeller i hele byggeprosjektet. Dette er grunnet at kontraktsforhold med en forbruker av en boligkjøpsmodell ofte må følges opp i flere år etter boligsalget, noe som enkeltstående utbyggingsprosjekter i regi av aksjeselskap ikke er ment til å skulle ha lang levetid eller er rustet til å påta seg oppgaver over ubestemt tid (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023).

En annen bakside for utbyggersekskaper med slike modeller er at boligkjøpsmodeller

binder utbyggers kapital ettersom utbygger fortsatt eier deler av boligen. Dette betyr da at utbygger ikke kan frigjøre denne kapitalen til å starte nye boligprosjekter. Denne kapitalbindingen kan videre føre til at andelene til utbygger må føres over til en "avlastningsenhet" (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). I noen tilfeller er det ikke borettslaget selv som tilbyr boliger med boligkjøpsmodell, men derimot boligbyggelag som kjøper opp andeler av et boligprosjekt og selger det videre med valget om en boligkjøpsmodell (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Dersom dette er tilfelle, kan ikke boligbyggelaget tilby flere enn borettslagsloven tilsier, § 4-1 flg.

Det må gjøres endringer i borettslagsloven for å kunne legge bedre til rette for Leie til Eie og Deleie kontrakter. Det burde spesifiseres en maksimal tidsperiode opsjonen skal gjelde og spesifiserte regler og rammer rundt avtaleinngåelsen. Kommunal- og Distrikts departementet la frem forslag til endringer i borettslagsloven ved høringen 03.07.23. De lyder følgende:

Forslag til ny § 1-8 lyder:

“§ 1-8. Leie til Eie

Med Leie til Eie mener vi i denne loven avtaler om utleie av bolig til en eller flere fysiske personer som innenfor en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år har rett til å kjøpe boligen («avtalen»). Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

- a. salgsprisen på boligen*
- b. leieprisen på boligen*
- c. Hvordan skal feil og mangler ved boligen skal bli håndtert.”*

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 36)



Tilsvarende for regulering og fastsettelse av leie gjelder husleielova kapittel 4. Her har Kommunal- og Distrikts departementet foreslått ny § 1-9 som lyder:

“§ 1-9. Deleie

Med Deleie mener vi i denne loven avtaler om delt eierskap av en bolig mellom en fysisk og en juridisk person, hvor den fysiske personen har en rett til å kjøpe seg inn i hele boligen («avtalen»). Den fysiske personen må eie en ideell andel på minst 50 prosent av boligen, og den juridiske personen eier den resterende delen. Den fysiske personen må ha en eksklusiv bruksrett til hele boligen.

Avtalen må fastsette

- a. klare prinsipper for hvordan salgsprisen på den resterende delen av boligen skal bli besluttet*
- b. hva forbrukeren må betale i honorar for bruk av hele boligen*
- c. Hvordan feil og mangler ved boligen skal bli håndtert. Den juridiske personen kan ikke kreve sameiet oppløst etter lov 18. juni 1965 nr. 6 om sameie § 15 i en periode på 10 år fra inngåingen av avtalen. Dette gjelder likevel ikke dersom forbrukeren vesentlig misligholder sine plikter etter avtalen. Husleielova kapittel 4 gjelder tilsvarende for fastsetting av leie, regulering av leie mv.”*

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 36)

Under kapittel 4 i borettslagsloven om andelseiere, overgang av andeler m.m. foreslår departementet å legge til nye punkt a. og b. under § 4-3 “Juridiske personer o.a. som kan eie andeler etter vedtektene”. Disse lyder som følgende:

“§ 4-3 a.

Leie til Eie Juridiske personer kan erverve opp til 30 prosent av andelene i laget direkte fra aktører som nevnt i § 2-12. Andelene må bli leid ut med en Leie til Eie-avtale som beskrevet i § 1-8. Dersom leieren ikke avvender retten til å kjøpe boligen innen den forhåndsbestemte perioden på inntil fem år, kan boligen avvendes i én ny leie til eige-kontrakt. Samme andel kan likevel ikke bli leid ut mer enn to ganger, med en samlet tidsramme på inntil ti år. Ingen kan eie andeler etter § 4-3 i tillegg til denne forskriften slik at det overstig 30 prosent av andelene totalt i laget.

§ 4-3 b.

Juridiske personers rett til å eie andeler ved delt eierskap

(1) Juridiske personer som tilbyr andelene med

Deleie som beskrevet i § 1-9, kan eie opp til 50 prosent av andelene i laget.

(2) Den fysiske personen regnes som eier i relasjon til laget.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37)

§ 4-12 “Rettsovergang til nærstående og enkelte andre” har også fått et forslag på nytt tredje ledd lyder:

“§ 4-12 (ledd 3)

Forkjøpsrett kan heller ikke gjøres gjeldende når andelen går over fra en andelseier som nevnt i § 1-8 og § 1-9 til leier eller deleier av den boligen som andelen er knyttet til.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37)

Nytt femte ledd i § 5-2 “Sameie i andel” har blitt foreslått slik:

“§ 5-2 (ledd 5)

Reglene i paragrafen her, er ikke til hinder for slikt sameie som nevnt i § 1-9.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37)

Og avslutningsvis har § 7-10 “Stemmerett. Habilitet” fått foreslått nytt annet ledd som lyder:

“§ 7-10 (ledd 2)

Om en andel eies i sameie som nevnt i § 1-9, vil bare den fysiske personen kunne stemme på generalforsamlingen.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37)

Disse nye forslagene til reglementet gjør at det er lettere for potensielle kjøpere av boligmodeller å ikke bli hindret av kjøp grunnet forkjøpsrett og har muligheten til å ta del i sameiet til boligblokken. Inngåelsen av en slik avtale får også rettslige rammer for å ivareta både forbruker og selger slik at kontrakten viser til en strukturert betalingsplan og bruksrett.

Eierseksjonsloven

Eierseksjonsloven § 23 første ledd omhandler ervervsbegrensning og fastsetter at ingen kan «kjøpe eller på annen måte erverve» mere enn to boligseksjoner i samme sameie. Slik setter ikke denne regelen forbud mot å eie flere enn to boligseksjoner og dermed kan hjemmelshaver ved seksjonering fortsette å eie samtlige seksjoner. Eierseksjonslovens formål er hovedsakelig å hindre at én seksjonseier kan få en dominerende rolle i et sameie, ettersom dette kan gå på bekostning av de øvrige seksjonseierne når beslutninger skal tas (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Regelen er til i hensyn til sameiets bomiljø. Argumentet brukt er at en høy utleieandel har en tendens til å gi et dårligere bomiljø sammenlignet med når seksjonseierne selv bor i boligene.

Eierseksjonssameier har ikke tilsvarende begrensninger som borettslag. I et slik sameie kan hverken fysiske eller juridiske personer erverve mer enn to boligseksjoner i samme eierseksjonssameiet. Dermed kan kun eier av eiendommen ved seksjoneringstidspunktet, og juridiske aktører som er unntatt fra eierseksjonsloven § 23 fjerde ledd, eie flere enn to seksjoner. Derimot vil også utbygger her komme over problemer angående kapitalbinding og oppfølging av oppgaver på ubestemt varighet. Dermed vil det også her være gunstig for utbygger å føre over seksjonene til et selskap som håndterer boliger med boligkjøpsmodell kontrakt (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023).

I samme høring referert til i forslag til lovendring i borettslagsloven, har også Kommunal- og Distrikts departementet kommet med nye lovforslag til eierseksjonsloven som var kunngjort 16. Juni 2017. Høringen (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023) foreslår å legge Leie til Eie og Deleie i eierseksjonsloven for å sikre disse eierformene, forbrukerne og utbyggerne i eierseksjonssameiet. Dette skal da sikre både interessene til fellesskapet og den senere driften.

I § 6 har to nye punkter c. og d. blitt foreslått og lyder:

“§ 6 c. Leie til Eie

Med Leie til Eie menes i denne loven avtale om utleie av bolig til en eller flere fysiske personer som innenfor en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år har rett til å kjøpe boligen («avtalen»). Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

a. salgsprisen på boligen

b. leieprisen på boligen

c. hvordan feil og mangler ved boligen

skal håndteres Husleieloven kapittel 4 gjelder tilsvarende ved fastsettelse av leie, regulering av leie mv.

§ 6 d. Deleie

Med Deleie menes i denne loven avtale om delt eierskap av en bolig mellom en fysisk og en juridisk person, hvor den fysiske personen har en rett til å kjøpe seg inn i hele boligen («avtalen»). Den fysiske personen må eie en ideell andel på minst 50 prosent av boligen, og den juridiske personen eier den resterende delen. Den fysiske personen må ha en eksklusiv bruksrett til hele boligen.

Avtalen må fastsette

a. klare prinsipper for hvordan salgsprisen på den resterende delen av boligen skal bli fastsatt

b. hva forbrukeren må betale i vederlag for bruk av hele boligen

c. hvordan feil og mangler ved boligen skal bli håndtert

Den juridiske personen kan ikke kreve sameiet oppløst etter lov 18. juni 1965 nr. 6 om sameie § 15 i en periode på 10 år fra avtaleinngåelsen. Dette gjelder likevel ikke dersom forbrukeren vesentlig misligholder sine plikter etter avtalen. Husleieloven kapittel 4 gjelder tilsvarende for fastsettelse av leie, regulering av leie mv.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37-38)

§ 23 “Begrensninger i muligheten til å kjøpe boligseksjoner” har også fått forslag til nye femte og sjette ledd som lyder:

“§ 23 (5. ledd)

Uten hinder av begrensningene i § 23 første og annet ledd kan juridiske personer som tilbyr boligene med Leie til Eie-avtale som definert i § 6 c, erverve inntil 30 prosent av seksjonene i eierseksjonssameiet fra utbygger.

(6. ledd)

Uten hinder av begrensningene i § 23 første og annet ledd kan juridiske personer som tilbyr boligene med Deleie-avtale som definert i § 6 d, erverve inntil 50 prosent av seksjonene i eierseksjonssameiet.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 38)

Ved stemmerett på årsmøtet har det Kommunale- og Distrikts departementet kommet med forslag til nye ledd ved § 52 “Beregning av flertall og opptelling av stemmer på årsmøtet” for å forsikre redelige avstemninger, også for de med boligmodeller. Forslag til nye andre og tredje ledd lyder:

“§ 52 (2. ledd)

Dersom en juridisk person eier flere seksjoner etter § 23 femte ledd, har den juridiske personen kun to stemmer uavhengig av antall seksjoner den eier.

(3. ledd)

Dersom en seksjon eies i sameie etter § 23 sjette ledd, har den fysiske personen stemmerett på årsmøtet.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 38)

Ved tilføyelse av disse reglene i eierseksjonsloven vil boligmodeller som Deleie og Leie til Eie bli rettslig gjenkjent som eierformer og med det få mulighet til å ta del i årsmøter. De

tar også stilling til eierandel problematikken i et sameie, noe som gjør det mulig for utbyggere og andre boligfirmaer til å eie opp til flere seksjoner som de leier ut til Leie til Eie eller Deleie modeller. Disse endringene kan gjøre at slike boligmodeller kan sees mye mer av på markedet og hjelpe førstegangskjøpere inn på boligmarkedet dersom det trer i kraft.

Avhendingslova og Bustadoppføringslova ved kjøp

Ved oppføring av en ny eierbolig vil bustadoppføringslova gjelde med avtalen som er inngått mellom forbruker og entreprenør, jf. bustadoppføringslova § 1. Dersom arbeidet entreprenøren står for ikke er fullført til avtale tidspunktet, har forbruker rett til en ny bolig gjennom bustadoppføringslova. Loven omfatter også avtaler om oppføring av ny bolig. Ved kjøp av ny bolig hvor bustadoppføringslova ikke er relevant vil avhendingslova gjelde, jf. lovens § 1-1. Avhendingslova vil dermed gjelde på allerede ferdigstilte boliger. Unntak gjelder dersom boligen blir solgt innen seks måneder etter ferdigstilling. Ved dette tilfelle vil bustadoppføringslova fortsatt gjelde for kjøpet og kjøper vil ha godene av garantiene som følger denne loven (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023).

Ved en Leie til Eie eller Deleie modell er både reguleringer av leie og kjøp i avtale. Dermed er husleieloven/sameieloven og bustadoppføringslova/avhendingslova relevant. Ved Deleie vil det spille inn en kombinasjon av bustadoppførings- og avhendingslova. Dette er fordi en del av boligen er kjøpt etter bustadoppføringslova og en annen del er kjøpt etter avhendingslova. Derimot er Leie til Eie en mer uklar regulerings modell. Ved opsjon til å kjøpe den leide boligen gjennom Leie til Eie vil regulering av avhendingslova spille inn under selve kjøpet. Ved kjøpet vil da forbrukeren ikke ha vernet som følger av bustadoppføringslova. Forbrukeren må dermed selv avtale med selger dersom det ønskes å ha rettigheter ut over

det som følges av avhendingslova. Dette kan, som eksempel, være garanti fra entreprenør (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023).

Ved oppdagede mangler under leieperioden vil ikke forbrukeren kunne reklamere, kreve retting eller prisavslag etter bustadoppføringslova, slik en kan gjennom boligkjøpsforsikring eller garanti fra entreprenør. Ettersom forbruker på tidspunkt av oppdaget mangel kun er leier av boligen kan forbruker kun reklamere etter reglementet i husleieloven. Dermed er også forventet retting av mangler begrenset i sammenligning med bustadoppføringslova. Derimot kan forbruker velge å ikke kjøpe boligen dersom selger ikke retter disse manglene ettersom forbruker ikke er bundet til kjøpet (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Dersom forbruker velger å ikke kjøpe boligen vil selger måtte opplyse om oppdagede mangler ved neste salg. Det er derfor gunstig for utbygger å bli opplyst om eventuelle mangler slik at de kan reklamere om dette ovenfor deres entreprenør. Regulering og håndtering av feil og mangler vil derfor være av interesse for begge parter.

Foreldelse

Etter foreldelsesloven § 1 anses opsjoner som "andre ytelser" og spiller da inn ved Leie til Eie og Deleie avtaler. Fristen for foreldelse er på tre år og regnes fra dagen forbrukeren tidligst har rett til å kreve oppfyllelse, jf. foreldelsesloven § 3, jf. § 2. Foreldelse av kjøpsopsjon avhenger av forbrukerens rett til å kreve å kjøpe hele eller en større andel av boligen (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Det kan ikke fravikes ved avtale i andre enn lovbestemte tilfeller ettersom foreldelsesloven er preseptorisk, jf. foreldelsesloven § 1 nr. 1 og § 28.

Inngåtte opsjoner mellom forbruker og selger foreldes ikke i den avtalte perioden, noe som fører til at selger kan bruke det som argument for å komme seg ut av avtaler. Derimot

mener departementet at det å ikke forelde en tidsbestemt opsjon i opsjonens tidsramme ikke er avklart i rettspraksis eller foreldelsesloven (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Dette på tross av at juridisk teori sier at foreldelse ikke bør inntre i slike tilfeller. Ved bekreftelse på at rettighetene i opsjonsavtalen består, vil en ny frist på tre år starte løpende. Det er dermed uavklart om lovligheten på inngåelse av en tidsbegrenset kjøpsopsjon på mer enn tre år (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Dette fører til at forbrukerens rettigheter være uklare.

Standardkontrakter

På tross av at finansieringsmodeller hjelper folk inn på boligmarkedet og øker egenkapital ved økt markedsverdi, kan finansieringsmodeller, slik som et ordinært boligkjøp, også risikere å ikke bli gunstig. Dersom boligprisindeksen synker under opsjonsperioden forsvinner den gunstige delen av avtalen om økt egenkapital som følge av verdiøkning (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). I Leie til Eie-modeller vil da forbrukeren i større grad være en ordinær leietaker overfor tilbyder, med en opsjon til å kjøpe boligen. De fleste leilighetene som tilbyr slike modeller er

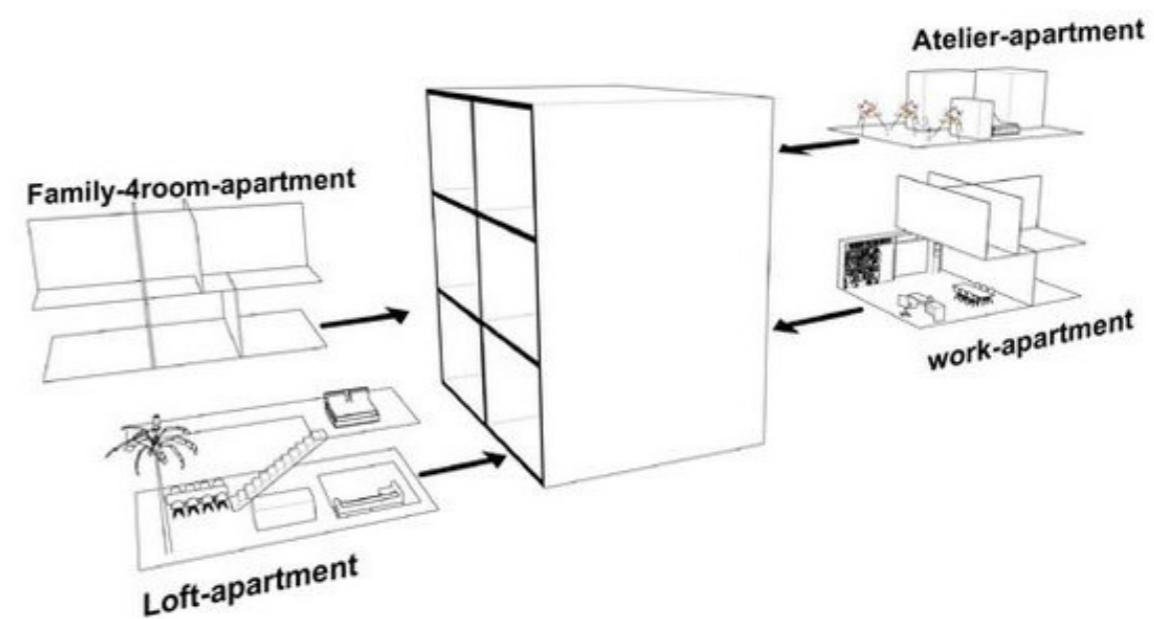
nybygg, noe som også ofte resulterer til høyere leiekostnader enn i et eldre bygg. Dette kan da føre til at det blir mer krevende for forbrukeren å spare opp egenkapital i kontrast med en leietaker i en brukt bolig. I noen tilfeller tilbyr utbyggere en rabattordning gjennom husleien som omgjøres til egenkapital dersom forbrukeren benytter opsjonen (Kommunal- og Distrikts departementet, 2023). Dette kan hjelpe med å skape tilstrekkelig egenkapital ved leieperiodens slutt på tross av at boligprisene ikke har økt i leieperioden.

Kontrakten mellom partene er dermed svært viktig. Oppføring av en kontrakt ved bruk av en finansieringsmodell vil variere blant tilbyderne. Juridiske avtaler kan være svært vanskelig å sette seg inn i for forbrukeren, dermed er det viktig at loven også setter rammer rundt hvordan en slik kontrakt blir utformet. Ved foreslåtte lovendringer vil det sikre både selger og forbruker ved avtaleinngåelse om en finansieringsmodell. Ved å skape en universell kontraktsmal med utgangspunkt i Deleie- og Leie til eie kontrakter kan dette være et godt utgangspunkt for selger og forbruker til å forstå hvilke forhold kontraktene bør regulere og hvilke rettigheter og frister som befinner seg ved en slik ordning.



Kontraktsmøte
Foto: Sveinung Bråthen

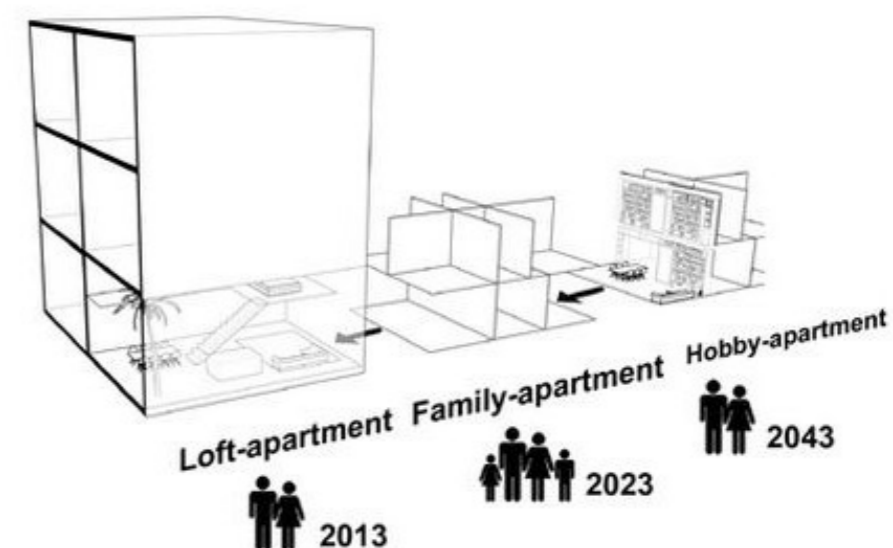
Skal en velge skall?



high spaces create the opportunity to realise different types of apartments



....and the possibility to stay longer in the same apartment



Ta saken i egne hender

Det er ulike måter selvbyggeprosjekter kan ta form, som tidligere listet opp i kapittelet Bouwgroup – Byggfelleskap i Nederland. Det kan bygges et nytt rammeverk hvor man kjøper et arealområde i hoved konstruksjonen (casco-concept), man kan rehabilitere et eksisterende skall som ikke er utnyttet, eller velge bort leveransetilbud av ferdigbygg leveransen og gjøre deler av jobben selv. Sistnevnte er et forslag Blink-Hus.no foreslår for kunder som en måte å redusere totalkostnaden for boligen som skal bygges. Dersom lånebeløpet til beboeren er begrenset og ikke dekker totalkostnaden for boligen, sier Blink-Hus.no at egeninnsats kan telle som en slags egenkapital. Dette tilsier da overrekking av et varmt-skall hvor beboer må stå for legging av gulv, maling, platekledning, utforing og belisting, og montering av kjøkken, bad og garderober. Jo mer en gjør selv jo mindre koster boligen, konkurransen i boligmarkedet blir større, og man låner mindre summer. Dette ble bevist på La Borda hvor innkjøpsprisen var betydelig mindre enn innflytningsklare boliger og er et tilbud som holder seg utenfor det spekulative markedet.

Gjennom byggeprosessen er det svært vanlig å ha en hovedentreprenør som tar hånd om alt av betong- og tømrerarbeid. Dersom en ønsker å styre deler av byggeprosessen selv er det mulig å innhente underentreprenører som kan få godkjent ansvarsrett ved byggesøknad for det videre arbeidet. Underentreprenøren kan ta videre ansvar når boligen er klar for rør- og elektroinstallasjoner (Blink hus, N/A). I dette tilfelle blir boligen overrasket til selger og underentreprenøren i tilstanden av et bart-skall. Når boligen blir overrasket i denne tilstanden kan prosjektet bli svært uoversiktlig når det gjelder gjennomføring dersom man ikke har erfaring med slike typer boligoverrekkelser på forhånd. Dermed er en overrekkelse av et varmt-skall, hvor rør og det elektroniske er på plass,

lettere å forstå arbeidsmengden til.

Lønner det seg å ta saken i egne hender? Ved å tilby et boligtilbud hvor en kan ta jobben i egne hender for å gi et billigere alternativ bør kjøperen ta en vurdering på hvor mye tid en trenger til å fullføre det aktuelle arbeidet. Det blir ofte litt dyrere og tar litt lenger tid enn man først så for seg. Dermed kan det være lurt at utbyggeren av et slikt konsept (slik de gjør i tilstandsrapporter) kan tilby en liste av det gjenværende arbeidet med prisestimat og tidsestimat. Slik kan også kjøperen lage seg et budsjett og timeplan som gjør planleggingen av gjennomførelsen enklere.

Byggelånskostnaden er et aspekt som bør være med i vurderingen her. Det har seg slik at lånet du får i banken er et byggelån fram til prosjektet står ferdig. Først da omgjøres det til et vanlig boliglån. Et byggelån har ikke like gunstige betingelser som et boliglån, og dermed lønner det seg å gjennomføre byggingen på kortest mulig tid. Dersom beboer trenger dobbelt så lang tid til å fullføre arbeidet som en innleid snekker, vil renter og provisjonskostnader på byggelånet være en uforutsett kostnad som kan påvirke gevinsten du får av egeninnsats. I en tid med gunstige byggelånskostnader vil ikke dette påvirke så mye i negativ retning, men når byggelånsrentene og provisjonene stiger, vil du få mindre igjen for å gjøre deler av jobben selv. Å konvertere byggelån til boliglån krever som regel en midlertidig brukstillatelse.

Løsningen kan da bli å tilby en selvbygger-bolig som er et varmt-skall og oppfyller kravene til en midlertidig brukstillatelse. Slik unngår en å få et byggelån og tilbyr en mer oversiktlig gjennomføringsprosess. Dette kan føre til en utfordring med selvbygger begrepet i tilfellet

hvor beboerne ikke har tatt del i planleggingen av boligen. Boligen er tilrettelagt for endring i volum, form og planløsning, slik som boligene i Jens Bjelkes gate 71. De har da ikke vært med og bygget hele boligen selv, men kan utvikle sin egen enhet. Ved å se på selvbygger kriteriene i Nederland er det tydelig at de fremtidige beboerens involvering skjer til ulik grad og på ulike stadier av byggeprosessen. Dette gjør det vanskelig med en satt definisjon av selvbygging. Det kan dermed være hensiktsmessig å omtale grader av involvering i en selvbyggerprosess og vurdere det enkelte byggeprosjekt ut fra dette:

Involvering	Initieringsfasen	Planleggingsfasen	Byggefasen
Ingen til lav	Initiert av eksterne parter	Prosess i regi av utenforstående	Nøkkelferdig levering fra entreprenør
Lav til middels	Delvis initiert av beboerne eller ekstern part	Prosess delvis i regi av utenforstående	Beboerne bygger deler av boligen selv
Middels til høy	Initiert av beboerne	Prosess i regi av beboerne	Beboerne bygger selv

Kjøperens aspekt

I grad av involvering, med utgangspunkt i tabellen vist på i kapitlet “Ta saken i egne hender”, vil en skallbebyggelse tilsi ingen til lav involvering av initiering og planleggingsfasen, og lav til høy involvering i byggefasen. Dette kan gjøres i form av et bofellesskap eller individuelle enheter som blir solgt i mindre grad av ferdigstilling i et større prosjekt. Det er da viktig å ta for seg kjøperens aspekt, utviklerens aspekt, og videre juridiske sammenhenger mellom partene og kommunen.

Ved å gå inn på kjøperens aspekter er det viktig å gå inn på preferanser og bokvalitet, økonomiske restriksjoner, og bærekraft.

Preferanser og Bokvalitet

Preferanser er svært individuelle og endres med livsfaser. Litteratur knyttet til innvendige tilpasninger i Norge er begrenset og mangelfull. Derimot er litteratur angående preferanser til eksterne forhold, slik som beliggenhet, solforhold, og parkeringsplass, mer utbredt. Dette er derimot faktorer som ikke påvirkes av selvbyggingen. Som tidligere nevnt blir personifiserte tilpassinger ofte utført etter overtakelse av nyoppførte leiligheter. Dette bekreftet Arkivet interiørdesign da de nylig uttalte at en stor prosentdel av deres henvendelser angår tilpassinger i nyoppførte boliger (Erichsen, 2023).

Prognosesenteret utarbeidet i 2019 en rapport som viste til nordmenns boligpreferanser. Her kom det frem at menn var mer opptatt av funksjon, mens kvinner var mer opptatte av stil. Her var det også en forskjell i alder og livsfaser. Unge mennesker viste her til å i hovedsak være med opptatt av stil, mens eldre av funksjon

(Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Stil og funksjon er også individuelt etter livsfaser og personligheter. Dermed er det svært vanskelig å skape en standardisert løsning som appellerer til hver enkelt.

Bokvalitet er også i samsvar med preferanser, ettersom å skape god bokvalitet tilsier at boligen har praktiske, estetiske og symbolske verdier for de som bor der. Dette varierer også ut ifra en rekke individuelle faktorer, slik som helse, sivilstatus, sosioøkonomisk status, preferanser, arbeidsforhold, med mer. Det er dermed interessant å se hvordan skallbebyggelse kan føre til økt bokvalitet. Benson og Hamiduddin mener at egeninnsats ved utforming av egen bolig vil føre til økt bokvalitet ettersom dette vil gi kjøperen mer eierskap til prosessen. Sluttresultatet vil også føre til en mer varig bosituasjon (Benson, M., Hamiduddin, I., 2017). Dette er grunnet at avviket mellom utviklers leveranse og kjøpers preferanse er redusert.

Det er også viktig å trekke frem aspekter som kan ha en negativ virkning for kjøperens bokvalitet. Dersom kjøpernes forventninger til skallprosjektet overgår det som er økonomisk, teknisk og rettmessig realistisk kan kjøperen bli bitter og dermed få redusert bokvalitet. Det er dermed viktig at byggetekniske og lovmessige restriksjoner er opplistet ved kjøp av en slik enhet. Andre ulemper er ved overtakelse av nyoppførte boliger hvor enkelte enheter er skall-enheter og mens andre er nøkkelferdige. Ulempen her er at kjøpere av nøkkelferdige leiligheter ikke nødvendigvis er forberedt på videre byggeaktivitet i bygget etter overtakelse. Ved bygging av skallenheter er det stor sannsynlighet for at byggematerialer og malingspenn er å finne rundt i byggets fellesarealer og støy kan forekomme ved legging av gulv og montering av diverse installasjoner. Det er ikke å se bort i fra at



Egeninnsats i leilighet
Foto: iStock

det kan forekomme irritasjonsmomenter blant de nøkkelferdige innflytterne, noe som kan redusere deres bokkvalitet.

I forbindelse med tilvalg og endringer er det greit å få en videre forståelse for kjøpers muligheter, og hvorvidt dette kan støtte opp eller svekke et skallkonsept. Tilvalg er ofte brukt i forbindelse med forhåndsdefinerte tilpasninger som legges til under oppføring av boligen. I henhold til buofl. § 9 (1997) kan kjøper kreve å få levert tilvalg eller endringer som utgjør opp mot 15 % av samlet vederlag for kontrakten. Derimot ønsker gjerne utvikler at kjøper skal velge tillegg ut ifra en forhåndsdefinert liste med tilvalg som de selv har opprettet (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Dersom kjøper ønsker tilpasninger utover det forhåndsdefinerte blir dette gjerne betegnet som endringer. Fra-valg er også en mulighet hvor kjøperne kan trekke fra enkelte elementer fra den totale leveransen. Derimot er både tilvalg og fra-valg basert på hvor langt bygget har kommet i prosessen (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Antallet tilvalgs muligheter må også begrenses ettersom for mange valg vil forvirre og usikker gjøre kjøper. Det er dermed hensiktsmessig at valgene er mange nok til å tilfredsstille kjøpernes preferanser uten å bli for mange.

Økonomiske aspekter

Det økonomiske aspektet står i prinsippet sterkt som en driver for å kjøpe en skall-leilighet. I dags dato er økonomien i det norske samfunn preget av mye usikkerhet som resultat av svekket reallønn, økte renter, og inflasjon. Med denne inflasjonen har også boligprisene steget og flere må flytte ut fra byene de vokste opp for å få en sjanse på boligmarkedet. Dersom den økonomiske situasjonen forblir svekket over lengre tid kan dette potensielt bidra til en mer møysommelig forbrukerattferd. Hvordan kan en slik situasjon være med å påvirke etterspørselen etter skall-leiligheter? Her er betalingsevne og betalingsvillighet viktige faktorer.

Betalingsevne er en viktig faktor for å kunne forstå etterspørselen på skallbebyggelse. I økonomisk teori er dette basert på tilbud og etterspørsel. Prognosesenteret (2021) utførte en undersøkelse tilknyttet unges boligpreferanser der 34% svarer at årlig bruttoinntekt er under kr 400 000. Dette tilsvarer majoriteten i undersøkelsen. Blant disse svarte 14% at de kunne få hjelp av familiemedlemmer til å komme seg inn på boligmarkedet. Derimot svarer halvparten at de ikke har noe problem å vente noen år på å overta en nyoppført bolig. Par med barn har en gjennomsnittlig nettoinntekt fra kr 880 000 til kr 1 015 000, voksne pars nettoinntekt ligger gjennomsnittlig på kr 1 135 000, og par som er pensjonister ligger på kr 625 000 (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Med en inntekt på under kr 400 000 er det svært vanskelig å få et lån som er høyt nok til å komme inn på boligmarkedet, for ikke å nevne et lån man klarer å betjene.

Betalingsvillighet er også et viktig faktum som forstås ved innsikt i kjøpers historiske data. Med Norges lange tradisjon for eie av egen bolig, blir forventninger og preferanser knyttet til boligkjøp mer krevende og basert på økonomiske og sosiale sammenhenger (Hentschke et al., 2022). Med økte boligpriser foreligger det også økte forventninger og krav knyttet til egen bolig. Kjøperens oppfattede verdi er basert på en vurdering av mottatte fordeler. Disse er igjen vurdert ut ifra etterspørsel og ofre for å få produktet. Dersom det forkommer negative skjevheter som omhandler disse to momentene kan dette føre til misnøye (Hentschke et al., 2022). Ved å være med under bebyggelsen av egen bolig beskriver Franke et al. (2010) at betalingsvilligheten øker. Han beskriver dette som "I Designed It Myself"-effekten som skaper en personlig tilknytning til den ferdige boligen, og at denne tilknytningen dermed øker kjøperens betalingsvillighet.

Som tidligere nevnt vil det antas at en skall-leilighet vil være billigere enn en nøkkelferdig leilighet. Derimot vil det være påløpende kostnader i ettertid av overtakelse på

en skall-leilighet. Det er dermed hensiktsmessig å se nærmere på hvordan dette kan påvirke kjøperens økonomi. De kommende kostnadene vil variere stort ut ifra størrelsen på det kjøpte skallet. Grad av kvalitet og tjenesteutsetting til fagfolk er også store medspillere økonomisk (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Hvor mye klarer en å gjøre selv? Pris vil også variere ut ifra geografisk beliggenhet, hvilke type skall (varmt eller bart), og inflasjon. Det er dermed vanskelig for selger å sette en fast pris på utløpende kostnader kjøperen vil foreta etter overtakelse.

Det er lite litteratur som konkret omskriver det økonomiske aspektet, trolig grunnet de øvrige punktene. Det finnes derimot et grovt estimat utgitt i Nederland i 2022 som omhandler ferdigstilling av skall (Ikbenfrits, 2022). Her er det viktig å vite at nederlandske priser er justert etter nederlandske lønninger og kan dermed ikke sammenlignes med norske priser. Frits har estimert ferdigstilling av skall i normal standard og høy standard. Estimert Frits legger frem er 650-750 euro per kubikkmeter i normal standard, og 850-1000 euro per m³ for ferdigstilling i høy standard. Med utgangspunkt i Frits sine tall vil ferdigstilling av en skall-leilighet på 50kvm ligge på 500 000 kroner dersom denne er ønsket i en høy standard. Med tanke på prisforskjell mellom landene er det tenkelig at 500 000 kroner kun vil dekke en normal standard dersom kjøper selv gjør mesteparten og med noe hjelp av fagfolk.

Det er vanskelig å regne seg frem til en totalsum, og delvis selvbygging over tid vil gi mer økonomisk frihet. Tambourgården i Jens Bjelkes gate 71 ble overlevert med ferdigattest og kunne dermed i teorien bebos ved overtakelse. Dette var i 2006 og lovverket har senere endret seg, men fordelene med dette er at beboerne kunne "bo seg inn" og videre bygge opp skallet etter hvert det økonomisk passet dem. Flere av beboerne i Tambourgården påpekte at den totale kostnaden ble høyere enn først tenkt, på tross av mye egeninnsats. Dette er grunnet at beboerne hadde forskjellige preferanser og gjerne ønsket en viss standard i leiligheten. Her ble det heller

ikke organisert felles innkjøp, noe som kan være økonomisk lurt dersom flere skal ha levering fra samme kjede. Bedre organisering rundt bestilling av materialer var noe beboerne sterkt savnet i ettertid og ble vektlagt som en stor faktor rundt de økonomiske utgiftene. I kontrast med en nøkkelferdig leilighet var kjøperne likevel økonomisk tjent med kjøp av skall på tross av høyere utgifter enn forventet.

Bærekraft

Det er nevneverdig å informere om at det eksisterer tre dimensjoner av bærekraft. Disse er miljømessig bærekraft (en utvikling som reduserer menneskeskapte klimagassutslipp slik at klimaendringene bremses), økonomisk bærekraft (utvikling som skal sikre økonomisk trygghet for mennesker og samfunn), og sosial bærekraft (som skal sikre at alle mennesker får et rettferdig og godt grunnlag for å kunne leve et anstendig liv gjennom bokkvalitet, mangfold og muligheten til å starte boligkarriere på et tidligere tidspunkt).

Fokuset vil her ligge på den sosiale bærekraften. By- og boligutviklingen kan oppleves som svært ensartet i enkelte områder hvor bebyggelse har raskt blitt reist innen en kort tidsperiode. Et eksempel på dette var gjenoppbyggingen i Norge etter andre verdenskrig. Byggene som kom opp da bærer et homogent preg med liten grad av mangfold. Et nyere eksempel på et ny-oppbygget sentrert område er Løren i Oslo. På tross av fine utearealer og noe variasjon i kledning, er området og uttrykket dominert av nybygg som alle er ferdigstilt med kort mellomrom. Markedet viser til at jo større boligprosjektet er, desto mer rigid er prosessen. Standardiserte løsninger blir ofte brukt i komplekse byggeprosjekt for å sikre effektive gjennomføringer, god utnyttelse og høy tetthet. Ved slike parametere blir gjerne arkitektens mulighetsrom begrenset til den overordnede strukturen (Båtbukt, 2016).



Forbrukerbeskyttelse ved boligkjøp
Foto: advokatmatch.no/bustadoppføringslova

Kvaliteter som variasjon og mangfold er viktige faktorer som kan være med å sikre en sosial bærekraftig utvikling. Selvbygging kan være med på å øke mangfoldet i boligutvikling. Oslo kommune har uttalt seg enig i dette. Kommunen mener at monoton utforming kan bli forhindret ved bruk av selvbygging og at dette burde bli en del av byutviklingsstrategien (Toth, 2021). Dette kan videre stimulere til utvikling i mindre attraktive byområder, hjelpe flere inn på boligmarkedet, og bidra til raskere ferdigstillelse og flere nye boliger. Boligforsker Jardar Sørvoll uttalte følgende i OBOS-bladet: «Boligmarkedet skaper og reproducerer ulikhet. Det er det norske sosialdemokratiets såreste punkt.» (Kvithyld, 2020, s. 12-13). I denne sammenheng er ulikhet negativt ladet og refererer til økonomiske forskjeller.

Plan- og bygningsloven ble evaluert av en rekke fagretninger som avdekket at loven fremlegger en modell som løses gjennom sosial ulikhet i helse og boforhold (Hanssen, G. S. & Aarsæther, N., 2018). Det ble også avdekket at dagens lovverk hindrer mer sosial bærekraftig utvikling. Mange nye sosiale boformer har kommet til, kalt tredje boligsektor. Deleie, leie til eie, og bostart er eksempler på dette. Deleie er, for eksempel, delvis eid av utvikler og delvis av kjøper (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). På denne måten senkes kravet til egenkapital for kjøperen, noe som gir innpass på boligmarkedet. Denne bo-modellen krevet at utvikler har stor kapital. Selvbygging kan i samme grad være en måte å få flere inn på boligmarkedet uten at utvikler trenger stor kapital for å delta i det sosial bærekraftige arbeidet.



Utvikler på Byggeplass
Foto: Shutterstock

Utviklers aspekt

Hvordan vil skall-leiligheter påvirke utviklerens lønnsomhet og risiko? Det er fordelaktig å redegjøre hvordan skall-konseptet kan integreres i eiendomsutvikling og fremdeles imøtekomme produkt- og verdikjedekonfigurasjon, massetilpasning, og nå økonomiske og bærekraftige forventninger.

Eiendomsutvikling – risiko og muligheter

Eiendomsutviklingsprosessen kan deles inn i fire faser på et overordnet nivå (Ness & Øyasæter, 2021): tidlig fase, planleggingsfase, gjennomføringsfase, og drift- og vedlikeholdsfasen. Dette er en forenklet inndeling av fasene som i realiteten er av en mer dynamisk karakter med flere iterasjoner. Tidlig fase består av ideutvikling, skisseprosjektering og mulighetsstudier. Planleggingsfasen inngår rammesøknader, reguleringsstatus, og prosjektering. Når dette er godkjent starter utbyggingen i gjennomføringsfasen som videre avsluttes med drift- og vedlikeholdsfasen som inngår ferdigattest, overtakelse, og overgang til forvaltning.

Eiendomsutviklere vurderer i mange tilfeller et prosjekt som vellykket basert på økonomiske resultater. I kontrast vil kommunen vurdere suksessen basert på prosjektets ivaretagelse av det omkringliggende miljøet. Naboer vil derimot vektlegge hvordan prosjektet påvirker nærmiljøet og kjøperen om kontrakts avtalte frister og budsjett er opprettholdt, og om forventede standarder er imøtekommet. Den samlede betegnelsen her beskriver at prosjektet blir vellykket basert på et godt beslutningsgrunnlag som tar utgangspunkt i kunnskap, planlegging og markedsanalyse

(Leikvam & Olsson, 2014). Ved å svare på etterspørselen til markedet vil utvikler kunne betjene markedet på en hensiktsmessig måte og dermed øke egen lønnsomhet.

Noe eiendomsutvikleren og kommunen har til felles er å unngå et mislykket prosjekt. Her kan fallgruver være manglende kompetanse, stramme tidsplaner, og ensidig fokus på finansielle resultater. Manglende planlegging i tidlig fase kan dermed ha store konsekvenser for videre prosesser i prosjektet. Usikkerhet i prosjektet kan føre til risiko og muligheter, dermed er det viktig å inkorporere fleksibilitet i prosjektet. Desto lenger prosjekteringsfase prosjektet har, desto større er risikoen for endringer av opprinnelige rammebetingelser som dermed kan skape risiko eller muligheter. For utvikler er risikobildet av størst betydning. Videre vil det være hensiktsmessig å utdype produksjonsrisiko og markedsrisiko som betydelige risikomomenter for utbygger.

Produksjonsrisiko omhandler tjenester og varer tilknyttet et prosjekt. Dersom det økonomiske bildet satt for tjenester endres som følge av inflasjon eller økte faktorpriser på materialer og arbeidskraft alene, vil produksjonsrisiko forekomme (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Utvikler vil dermed ha en lavere produksjonsrisiko dersom det foreligger god kontroll over egen verditjeneste i form av entreprenørtjenester. Ved bruk av totalentreprise kan utvikler eliminere risikoen for endringer i pris på entreprenørtjenester. Eventuelle feil, bygg skader og overskridelser vil ramme entreprenør og ikke utvikler. Utover i prosjekt prosessen er det ikke gunstig å tilføye mange endringer ettersom endringskostnadene øker utover i prosjektet og dermed gir en høyere produksjonsrisiko. Derfor er standardisering gunstig i form av reduksjon av endringer og kostnader. I forbindelse med

prosjektering av skall-leiligheter vil dermed standardisering og forenkling føre til lavere risiko. Dette kan utføres gjennom modul basert konstruksjon og komponentbyggeri. Byggherren for Tambourgården i Oslo opplyste om at utviklingen og utbyggingen av dette skallprosjektet førte til en enklere og mindre tidskrevende byggefase kontra nøkkelferdig prosjektutvikling (Lundbakk, 2020). Ved å også minske antall faginvolvering i prosjektleveranse vil risiko for forsinkelser, koordinering, og kommunikasjon minske.

Markedsrisiko angår leveranse av et produkt til en gitt pris som tilsvarer kjøpers betalingsvilje og preferanser. Ettersom markedet er i konstant endring, vil forutsetningene for et utviklingsprosjekt endres fra prosjektstart til ferdigstilling. Markedsrisiko kan dermed betraktes på individ- og overordnet nivå, der individnivået representerer et mangfold av preferanser og det overordnede nivået tilsier forutsigbarheten i markedet. Sistnevnte går dermed ut på salgsforutsetninger for fortjeneste.

For å redusere markedsrisikoen må grundige markedsanalyser foretas. Selv om markedsanalyser blir gjort er dette kun et forsøk på å fremskrive markedstrender og kan vises å ikke stemme dersom uforutsette faktorer spiller inn. Jo lenger tid prosjektet tar til ferdigstilling, desto mindre er gyldigheten av markedsvurderingene som var foretatt på gitt tidspunkt. Dermed er tid også her en stor faktor for risiko. En måte å håndtere markedsrisiko på kan være gjennom inkorporert fleksibilitet, slik at utvikler enklere kan endre leveransen for å imøtekomme markedet underveis i prosjektet (Barlindhaug og Nordahl, 2011).

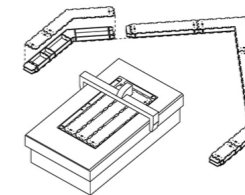
Kjøperens preferanser, produkt- og verdikjedekonfigurasjon, og massetilpassing

Svært få objekter kan forholde seg til hver enkelt kjøpers preferanser og dermed er en kundesentrisk tilnærming nødvendig for å utvikle boliger som oppfattes attraktive. Som nevnt tidligere er lønnsomheten en viktig forutsetning for at utviklere skal gjennomføre et prosjekt. Dersom preferanser ikke gir lønnsomhet, vil ikke prosjektet realiseres. Markedets helhetlige etterspørsel i form av preferanser bør være styrende for produkttilpassning i nye boliger. Dette skjer gjennom forhåndsdefinerte design menyer som er utenom de standardiserte valgene boligen kommer med. Dersom boligen kommer i skall-format vil ikke denne designmenyen ha noe å si for risiko for forsinkelser, men kan være et nytteverktøy for kjøperne når de skal bygge opp skallet etter overtakelse (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Slik kan utvikler tilby en service uten å måtte være delaktige i videre bestillinger og installasjon. I stedet blir denne manualen et tilskudd til inspirasjon for valg kjøperen kan foreta.

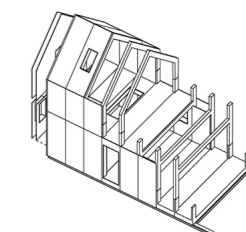
Videre er produkt – og verdikjedekonfigurasjon relevant å drøfte i henhold til utbygging. Produktarkitektur omhandler komponenter som har en funksjon i bygget, antallet av disse og hvilken type, samt grensesnittet som gir den grunnleggende strukturen til produktet. Effektive produkter kan gi betydelig kostnadsbesparelser, men er også basert på markedsinnsikt. I sammenheng er verdikjedekonfigurasjonen bygget på produktkonfigurasjonen, men gjennom en mer operasjonell tilnærming i form av konkurransedyktig fremstilling. Verdikjeden og produktarkitekten må sees i sammenheng ved beslutning av produkt i forsøk på å tilfredsstille kundebehovene. Dette kan derfor betraktes som avhengige aktiviteter som vil oppnå konkurransefortrinn.



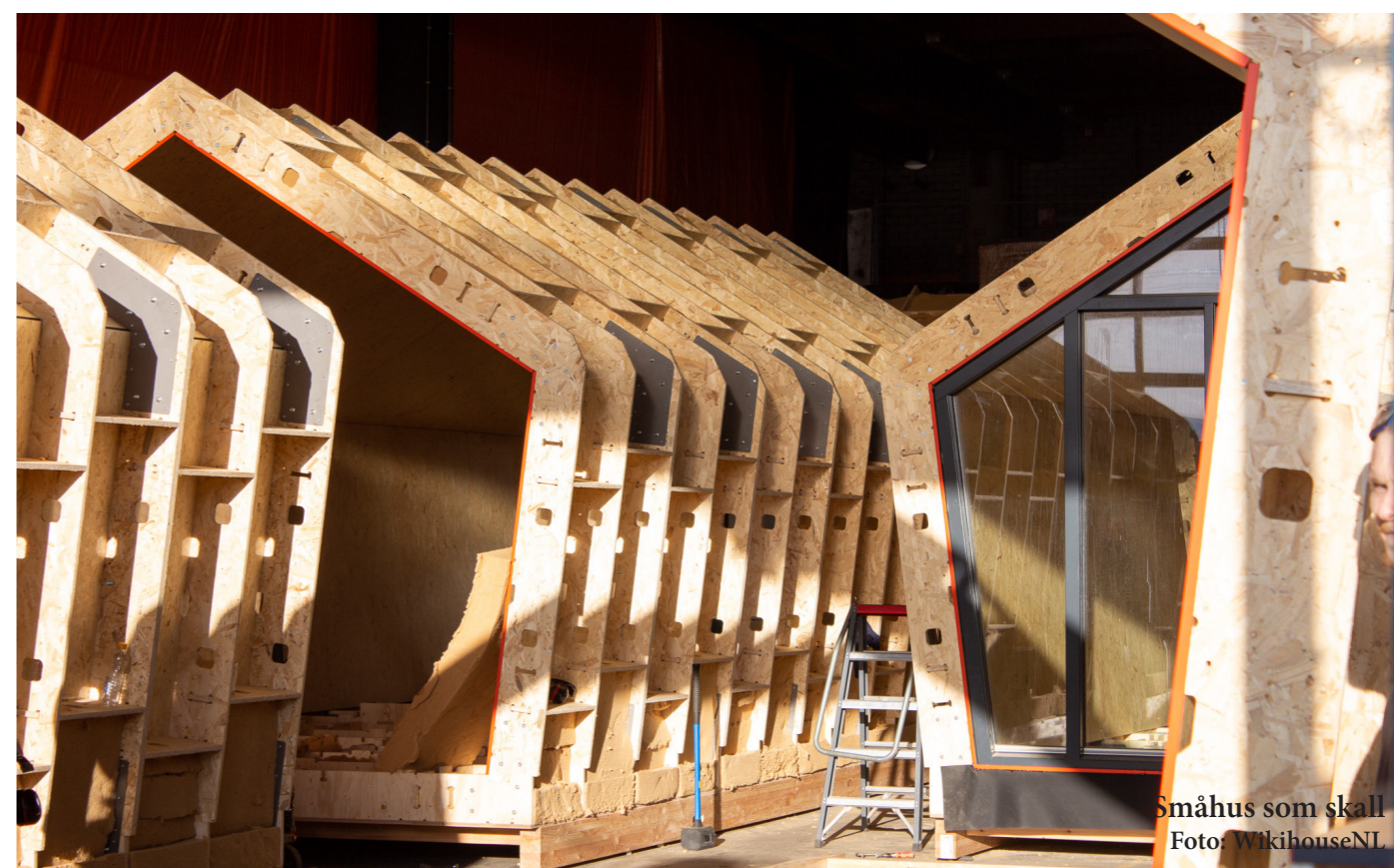
Digitalt design



Lokal produksjon



Enkel montering, leveres som skall.



Småhus som skall
Foto: WikihouseNL

Arkitektur i form av bolig består av en rekke komponenter hvorav enkelte kan tilpasses og andre er gjensidig avhengige. Produktarkitektur kan bli gruppert i to kategorier, komponenter og underkomponenter. Deler av boligen kan også bli kategorisert, slik som fasade og interiør designet. Disse består av flere komponenter som deretter består av flere underkomponenter. Som et eksempel vil en fasade (kategori) ha vinduer (komponent), som gjerne trenger håndtak og barnesikring (underkategori). Gjennom slike kategoriseringer kan også tilpasninger bli gjort på de forskjellige nivåene. En kategori kan klassifiseres som lite tilpasset, mens tilhørende komponenter og underkomponenter kan bli endret og dermed klassifisert som svært tilpasset. Gjennom hierarkier skapt i kategorier gir produktarkitektur en oversikt over relasjoner mellom komponentene og kategoriene og kan deretter tilpasses. Slik kan utvikler enklere få oversikt over komponenter og underkomponenter som kan kuttes ved prosjektering av skall-leiligheter. Videre kan en tilby tjenesten av kutt eller tillegg i boligene for kjøperne, alt etter om de ønsker nøkkelferdige leiligheter, skall, eller noe imellom.

Utvikler ønsker effektivitet i prosjektet som kan føre til lønnsomhet for dem. Effektive produkter kan bidra til årlige kostnadsbesparelser av betydelige summer, og med dette fasilitere for effektiv verdikjedekonfigurasjon og kunde tilfredsstillelse (Schoenwitz et al., 2017). Effektive produkter er basert på en rekke forhold som markedssituasjon, utviklers forutsetninger, og segment. Basert på utfordringer med å identifisere kundens individuelle ønsker eksisterer det usikkerhet på bakgrunn av et snevert beslutningsgrunnlag. Dermed kan dette medføre at det produserte produktet ikke samsvarer med kundens optimale preferanse. Disse usikkerhetene kan unngås ved levering av skall hvor preferansene kan bli gjort i ettetid av overtakelse.

Ved konfigurering av effektive produkter må antall valg, medførte kostnader og kunde verdi bli sett opp mot hverandre.

Dermed vil standardisering skape lavere grad av kompleksitet ovenfor kontraktsmessige- og økonomiske prosedyrer kontra tilpasning for produktvariasjon. For å oppnå stordriftsfordeler kan dermed produkter, komponenter, og underkomponenter også standardiseres for å unngå å bruke ressurser på tilpasninger som ikke skaper verdi for kjøper.

Ved å bruke verdikjedekonfigurasjon blir et nettverk konfigurert. Dette nettverket består av sekvenser av aktiviteter som kreves for å produsere et produkt. I boligkonstruksjon vil disse aktivitetene innebære ulike fagretninger (arkitekt, ingeniør, elektriker, med mer.) som er avhengige av at informasjonsflyten er fungerende. Verdikjedekonfigurasjonene kan deles opp i fem strategiske posisjoner i forhold til virksomheten; sende-til-lager, produsere-til-lager, montere-til-bestilling, konstruere-til-bestilling, og ingeniør-til-bestilling (Schoenwitz et al., 2017). Den ene siden av spekteret er basert på skreddersydd tilpassing til kunden, kontra den andre siden av spekteret hvor prosjektet er predefinert. Tradisjonell selvbygging er dermed synonymt med en rent tilpasset verdikjede kontra et predefinert prosjekt hvor utvikler har tatt valg uten involvering av kjøper. Mellom disse strategiske posisjonene kan kjøper og utvikler møtes på midten med en standardisert tilpassingsmodell for kategorier, komponenter og underkomponenter.

Massetilpasning er en strategisk forretningsløsning som kan kombinere rammene for masseproduksjon og tilpasning (Hentschke, 2022). Ved bruk av massetilpasning kan produkter produseres effektivt, med høy verdi, til en lavere kostnad. Slik kan individualisering skje gjennom kombinasjon av masseproduksjon og tilpasning, som videre effektiviserer verdikjeden og kan dermed oppnå et konkurransefortrinn. I et negativt lys har massetilpasning blitt kritisert for å tilegne høy grad av standardisering, noe som kompliserer imøtekommelsen av kjøperens individualitet. Massetilpasning assosieres også ofte med prefabrikkerte boliger og kostnadsbesparelser som går utover kvalitet

som forårsaker negative assosiasjoner med slike konstruksjoner. Med bakgrunn av dette mener Halman et al. (2008) at bygge bransjen må bruke konsepter som tillater større tilpasning. Dette vil da kunne tilby mer hensiktsmessig og balansert avveining blant ytterpunktene as tilpasning og masseproduksjon. Løsningstilnærmingen må derfor tillate høyere grad av tilpasning, samt sikre høy produktkvalitet og lav enhetskostnad.

For å kunne implementere konsepter fra massetilpasning i boligsegmentet uten at dette skal gå på bekostning av kvalitet, må konfigureringen av verditjenesten og tidspunkt for tilpassingsprosessen klargjøres. I dag har boligbransjen fremdeles ikke oppnådd det ideelle nivået av designfleksibilitet i massetilpassede produkter. Det er dermed ikke sagt at det er umulig å kombinere de to faktorene. I kontrast til masseproduksjon, foreligger det høy verdi for leveranse av boliger som kombinerer individuelle løsninger med massetilpasning.

Økonomi

En hovedfaktor for kommersiell eiendomsutvikling er økonomisk lønnsomhet. Dersom vurderinger viser at et prosjekt ikke vil bli lønnsomt, vil det ikke realiseres. Lønnsomheten kommer også inn i bildet når det gjelder endringer. Dermed vil prosjekter formes og utvikles ut ifra lønnsomheten, gjerne ved å øke utnyttningen og redusere konstruksjons kostnadene. Her er totalregnskapet avgjørende, og dermed vil kostnader og inntekter gjennomgå.

Inntekter på salg av bolig avhenger av fastsatt pris som er styrt av markedet, og antall potensielle kjøpere. Med andre ord: tilbud og etterspørsel. Utvikler har dermed stor interesse å ha innsikt i betalingsevnen og betalingsviljen til de potensielle kjøperne slik at de kan prise objektene i henhold til markedspris og maksimere salgsinntektene. Ettersom skall-leiligheter har flere manglende komponenter som nøkkelferdige

leiligheter ellers ville kommet med, har disse lavere salgsverdi. De totale salgsinntektene vil derfor generere en lavere totalinntekt.

For at totalinntekten skal bli så gunstig som mulig for utvikler er det viktig å unngå budsjettoverskridelser. Dette er tydelig vanskelig ettersom realisering av et prosjekt ofte gjennomgår forsinkelser på 10-40% økt tidsbruk ved prosjektstart, og kostnadsøkninger som gjennomsnittlig tilsvarer en økning på 12,7-28% (Larsen et al., 2019). Her er tilpasninger en av flere faktorer for kostnadsøkninger. Dette er grunnet at tilpasninger er generelt mer ressurskrevende for utvikler i form av kundeintegrasjon og produksjon. I motsetning er standardisering kostnadsreducerende ved at denne prosessen tillater effektivisering av verdikjeden i prosjektet (Båtbukt, 2016). Profitt og risiko kan utgjøre en tredjedel av de totale kostnadene i et boligprosjekt, noe som kan sterkt reduseres ved skall-leveranse (Båtbukt, 2016). Ved utbygging av skall-objekter vil arbeidsomfanget til utvikler reduseres. Dermed vil profitt og risiko som knyttes til ferdigstillelse bortfalle og kan videre betraktes som kostnadsbesparelse for utvikler.



GRØNN BYGGALLIANSE

NORWEGIAN GREEN BUILDING COUNCIL

Svanemerket lanserer
skjerpede klima- og
miljøkrav til nybygg

Dato: 23. mai
Tid: 09-10:30, frokost fra 08:30
Sted: Scandic Hotel Solli, Oslo



Grønne Tiltak

Foto: Grønn Byggallianse, Svanemerket, Miljøfyrtårn

Bærekraft

For bolig utbygging er miljømessig bærekraft mest relevant. Nybygg må oppnå satte miljøkrav som utvikler må innstille seg etter, og i høyest mulig grad minske de menneskeskapt utslippene. Med økende befolkningsvekst blir etterspørsel på bolig i byer større. Med dette kan ikke eiendomsutvikling stoppe på tross av at menneskeskapt byggverk kan ha direkte og indirekte påvirkning på de naturlige omgivelsene. BAE-næringen (bygg-, anlegg- og eiendomsbransjen) står for 40% av de totale klimagassutslippene. Dette er høyere enn noen annen enkeltstående næring og er for høyt (Kristoffersen & Røsnes, 2018). Klimagassutslippene i denne forbindelsen er avgjørende i det grønne skiftet og må kuttes. Vedtatte klimamål vil føre til strengere krav til byggebransjen som krever innovasjon og omstilling i form av ombruk, gjenbruk, energikrav og byggemåter.

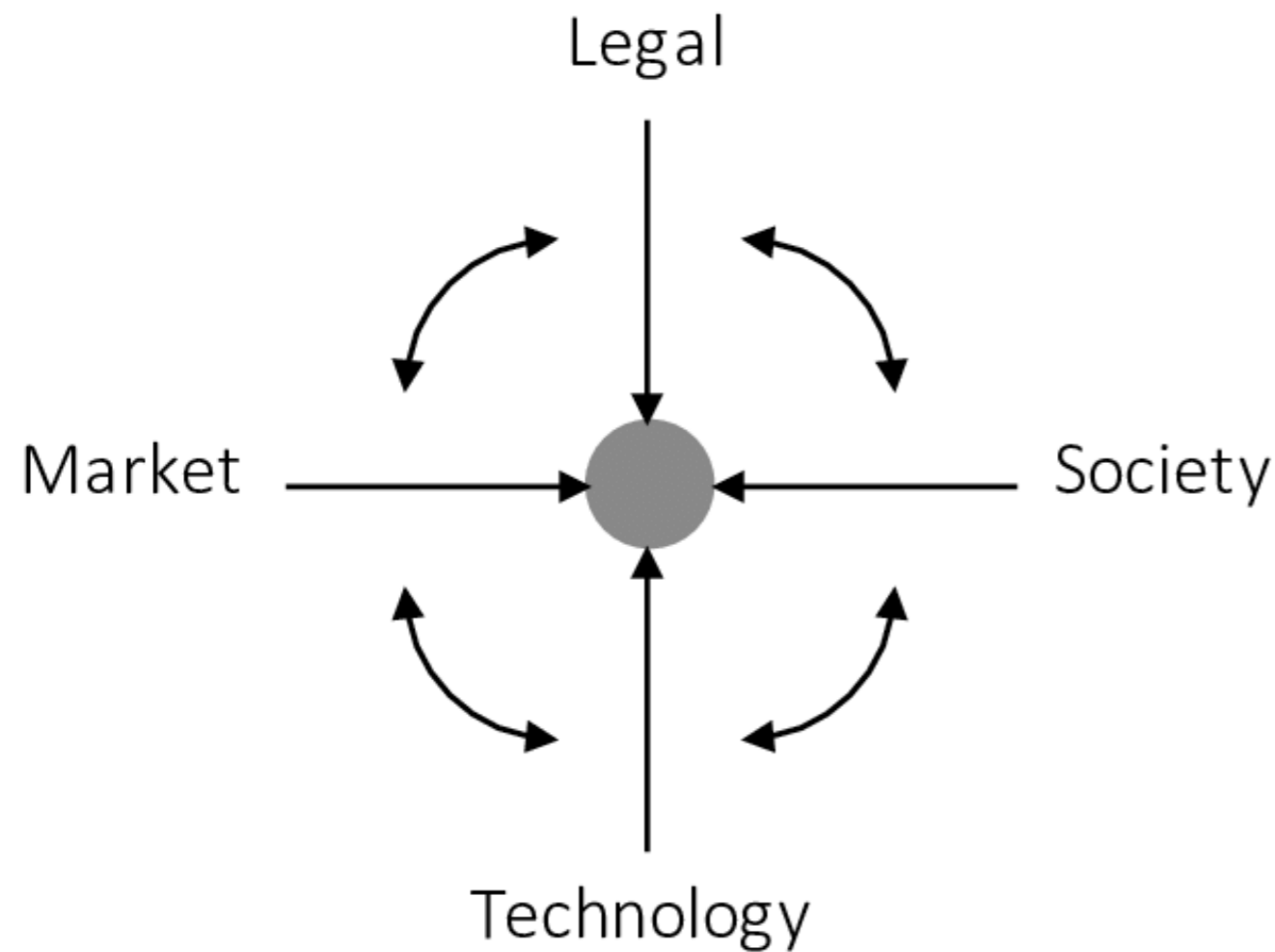
Gamle vaner, mangel på kunnskap, usikkerhet rundt lovverket og økonomiske fordommer er de største motvirkende faktorene mot det grønne skiftet. Nybygg er den største utslippsfaktoren og utgir 70% av det årlige utslippet i BAE-næringen (Grønn Byggallianse, N/A). Bærekraft prioriteres stadig i flere avgjørelser og vises til i kommersielle grønne bygg som ble oppført i 2020, hvor denne andelen utgjorde 55% i kontrast til 2% i 2005 (Kristoffersen & Røsnes, 2018). Norge, gjennom EØS-avtalen, må forholde seg til EUs krav om resirkulering og gjenbruk av 70% av ikke-farlig bygg- og anleggsavfall. I dag klarer ikke Norge å nå dette kravet på tross av at sertifiserte grønne bygg er svært ettertraktet i dagens marked. Et stort antall fremoverlente aktører har tilsluttet seg Grønn Byggallianse sine strakstiltak for å halvere utslippene i BAE-bransjen som kan brøt vei for resterende aktører (Grønn Byggallianse, N/A). Disse strakstiltakene omhandler blant annet økt ombruk av materialer og reduksjon av demolering. Dobbeltarbeid er ofte utført av boligkjøper i etterkant av overtakelse av prosjektet. Eksempelvis skjer riv og oppbygging av nytt kjøkken i mange tilfeller. Dette gjør disse strakstiltakene svært relevante i forbindelse med skallbebyggelse.

I fremtiden må befolkningen bo mer konsentrert for å møte de klimatiske utfordringene, noe som vil føre til at husholdninger som i utgangspunktet ønsker å bo i småhusbebyggelse må tilpasse seg til leilighet. Dette er grunnet til at en leilighetsblokk genererer langt mindre klimagassutslipp per boenhet i kontrast med eneboliger. Med dette har politiske føringer lagt opp til vesentlig færre reguleringer av areal til småhusbebyggelse de siste årene. Dobbeltarbeid vil høyst sannsynlig reduseres kraftig ved bygg av skall-leiligheter som kan ha en direkte positiv effekt på byggets miljøregnskap i form av materialiteter. Derimot kan det bli utfordringer knyttet til økt transport i forbindelse med selve utførelsen, noe som kan bli løst gjennom samkoordinering mellom beboerne.

Juridisk aspekt

Ved oppfølging av kjøpers- og utviklers aspekt, vil det juridiske aspektet redegjøre hvordan dagens lovverk er i forhold til selvbygging og hvordan det eventuelt kan tilpasses skallebebyggelse på en bedre måte. Garantistillelse og ferdigattest/midlertidig brukstillatelse i Norge og Nederland vil vektlegges, samt Asker Kommunes visjoner i boligpolitikken.

Å skape et godt lokalsamfunn for alle er målet med kommunal planlegging. Dette blir gjort gjennom en helhetlig boligplanlegging som tar kvalitetsmessige hensyn i areal- og samfunnsutviklingen og dermed ivaretar den sosiale boligpolitikken. Innbyggere som er vanskeligstilte på boligmarkedet er lagt stor vekt på i det kommunale boligarbeidet. Hensyn for denne gruppen blir nå også fokusert på i forbindelse med den generelle boligutviklingen i en stor andel av kommunene.



Kommunenes rolle som samfunnsutvikler i den helhetlige boligpolitikken

Kommunene i Norge har et ansvar om å ta en sentral rolle i å oppfylle det nasjonale målet i å skape bolig for alle. I denne forbindelsen har de flere roller som også gir ulike virkemidler. Disse rollene innebærer premissgiver, tilrettelegger, pådriver og innovatør, og aktør. Virkemiddelapparatene skaper handlingsrom til å utføre de ulike rollene. Disse virkemidlene er boligsosiale tiltak, arealpolitikk som ivaretar bolig for alle, kommunens eiendoms- og tomtepolitikk, samarbeid med andre aktører (offentlige og private), kommunens boligforvaltning, og utbyggingspolitikk og bruk av utbyggingsavtaler. Agenda Kaupang i samarbeid med SBB Samfunnsbygg uttrykket i deres rapport (2023) at det erfaringsvis er stor variasjon blant rollene kommunene tar på seg og at virkemidlene ikke blir utnyttet i stor nok grad. Problemet ser til å være at kommunene ikke klarer å se rollene i en helhet og knytte disse mot en helhetlig boligpolitikk som fremmer samfunnsutviklingen i kommunen.

I 2023 ble det regnet ut at det er forventet å være behov for 300 000 nye boliger i Norge frem til 2030 (Agenda Kaupang & SBB Samfunnsbygg, 2023). Med disse nye boligene vil det også bli stilt krav og etterspørsel for universell utforming, boliger med livsløpsstandard, sosiale boformer, og vanskeligstilte på boligmarkedet. Spesielt nye sosiale boformer er svært etterspurt ettersom disse har fasiliteter som skaper større grad av nabofellesskap enn i vanlige boliger. Dette kan bli gjort gjennom større fellesarealer, ulike praktiske funksjoner, og gode møteplasser. Noen tilbud sosiale boformer har er gjerne treningsrom, felles kjøkken og verksted. Møtepunkter slik som disse skapt gjennom delte fasiliteter fører til synergieffekt. Dette skaper nemlig både rom for mestringsfølelse, utløp og sosiale stimuli som videre skaper et godt samhold i beboerfellesskapet. Beboerne blir slik kjent med hverandre på en mer betydningsfull måte enn kun de årlige sameie møtene. Varierte løsninger som dette er en god løsning på målet til kommunal planlegging, ettersom det skaper gode lokalsamfunn.

Asker Kommunes boligpolitikk

Asker kommune har lenge jobbet med felles forankring og organisering på tvers av alle ledd i boligpolitikken. De har i dag en innovativ tilnærming som oppfordrer til å teste et utvalg av varierte løsninger i eiendomsutviklingen med boligsosiale hensyn i planverk. Det er utarbeidet en bolig politisk strategi for Asker 2016-2026 som legger føringer for boligutviklingen med hensyn til folkehelse og levekår. Det er vedtatt et boligbyggeprogram som definerer aktivitet og etablering av boliger samt. utarbeidet bestemmelser for utbyggingsavtaler.

I den boligpolitiske strategien kan det trekkes fram at kommunen:

- er en offensiv eiendomsaktør som gjør strategiske eiendomsdisposisjoner for å ivareta en helhetlig samfunnsutvikling og boligpolitiske hensyn
- sikrer planberedskap ved å godkjenne reguleringsplaner som muliggjør 350 nye boliger i året og tilrettelegge for ca. 50 rimelige boliger per år for lavinntektsgrupper, førstegangsetablerere og småhusholdninger, bl.a. ved bruk av kommunens egne tomter
- bruker plan- og bygningslovens virkemidler til å styre boligantall, boligstørrelse og boligstandard og benytter utbyggingsavtaler i samarbeid med private utbyggere der dette er hensiktsmessig
- sikrer et variert og mangfoldig boligmiljø ved å unngå konsentrasjon av kommunale og kommunalt disponible boliger og sørger for et bærekraftig og variert miljø
- utnytter Husbankens økonomiske ordninger aktivt i det boligsosiale arbeidet

Boligpolitikken strategi tar for seg alle fremtidige boliger i Asker hvor målgruppen er bred og omfatter hele befolkningen. Den retter seg både mot særlige grupper og det ordinære markedet. I utarbeidelsen av morgendagens boligløsninger har Asker kommune vært en pilotkommune i forbindelse med veiledning

i tidligfaseinnovasjonen. Innspill fra denne medvirkningsprosessen er blitt brukt til å vurdere fremtidige boligløsninger og sikre innbyggerinvolvering. Asker kommune har ambisjon om å få til et konkret innbyggerdrevet boligutviklingsprosjekt på tvers av generasjoner.

Steg i denne retningen har allerede blitt gjort i Asker Kommune i prosjektet Vestre Billingstad. Her inngikk kommunen en utbyggeravtale med boligsosiale hensyn, forankret i pbl. § 17-3. Utbyggerne forpliktet seg til å følge opsjoner i 7.4. som tilsier at de gav kommunen forkjøpsrett for inntil 2% av boligene innenfor hvert felt. Denne forkjøpsretten skulle avklares i tiden før salget av boligene ble offentliggjort for markedet og måtte gjøres gjeldende senest tre uker etter mottatt skriftlig varsel om at boligene var klargjort for salg. Valg av type leilighet og plassering var kommunens frie valg. Derimot måtte de valgte boligene være spredt på ulike felt/byggetrinn for å unngå negativ opphoping av kommunalt disponerte boliger. Kommunen hadde også forkjøpsrett for inntil 2% av boligene for tilrettelegging for bofellesskap til mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Åmotåsen i Heggedal var enda et slikt tiltak hvor kommunen inngikk avtale med klausul om gjenkjøpsrett og prisregulering. Åmotåsen var en kommunal tomt som ble solgt til en privat utbygger. Tomten ble benyttet som tilleggsarealer i et større boligprosjekt hvor kommunen har klausulert at 40% av boligene skulle defineres som rimelige boliger i Asker og selges til førstegangsetablerere. Det er etablert bilpool som reduserte kostnader ved lavere parkeringskrav. Ca. 50 boliger i dette prosjektet ble lansert som rimelige boliger.

Kommunen stiftet også en utleiestiftelse for rimelige boliger kalt "Stiftelsen Ungdomsboliger i Asker". Formålet med stiftelsen er å skaffe rimelige boliger til tidsbegrenset utleie. Her er målgruppen personer under 35 år med botid i kommunen. Forretningsfører for disse prosjektene er ABBL (Asker og Bærum

Boligbyggerlag).

Selvbygging kan bli et nytt innslag i bolig politisk utbygging gjennom å tilrettelegge nevnte faktorer i skallutbyggingen for å nå behovene som er til stede. Det er svært relevant å kombinere skall-leiligheter med sosiale boformer. Ved dette kan etterspørsel rundt sosiale boformer og økonomiske spørsmål bli løst. Slike boliger sikter også mot førstegangskjøpere og de som har problemer med å komme seg inn på boligmarkedet. Et slikt tilbud kan fint opptre som en mulighet og videre steg etter oppsparing under den tidsbegrensede leien gjennom Ungdomsboliger i Asker. Fellesarealer som verksted vil i slike typer prosjekt vært et fantastisk tilskudd til byggfellesskapet. Et verksted vil være av stor nytte under egeninnsatsen og bli en møteplass hvor beboerne kan dele kunnskap og skape nye materialer til egen bolig. Utvikler tilrettelegger ikke da kun for skallbebyggelse, men også for en sosial boform som har glede av å tilføre egeninnsats sammen med andre. Dette sikrer både et variert og mangfoldig boligmiljø ved å unngå konsentrasjon av kommunale boliger, og ivaretar en helhetlig samfunnsutvikling og boligpolitiske hensyn.

Skallbebyggelse / Selvbygging

Grunnet omfattende reguleringsprosesser og strengt lovverk og byråkrati er det vanskelig å realisere selvbygging på et generelt grunnlag i Norge i dag. Dette inkluderer skallbebyggelse. På tross av at selvbygging har eksistert til alle tider, spesielt i etterkrigstiden, er utfordringen i nyere til de stadig økende kravene til utredninger, undersøkelser, dokumentasjon, forskrifter, ansvarlig utførende, med mer. I Norges lovverk er det bestemt i plan- og bygningsloven (2008) at selvbygging av egen bolig kan iverksettes på gitte vilkår. Skallbebyggelse er ikke nevnt, men det er nødvendig å redegjøre for det generelle lovverket rundt selvbygging.

Alle kan i utgangspunktet søke om å være selvbygger, men det gjelder kun ved bygging av egen bolig og egen fritidsbolig. Det er kommunen som kan godkjenne en person for ansvarsrett for egen bolig eller fritidsbolig. Man kan være selvbygger på prosjekter opp til enebolig med sekundærleilighet. Tomannsbolig og rekkehus kan man ikke være selvbygger på.

Krav for at du skal kunne være selvbygger:

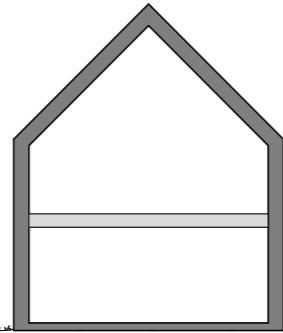
Byggearbeidene må være av liten vanskelighetsgrad (SAK10, § 9-4). Det må gjelde egen bolig eller hytte. Det vil si helårsbolig, garasje, hytte, påbygg, tilbygg, uthus og lignende. Man kan ikke være selvbygger for andre typer bygg. Du må kunne sannsynliggjøre at du, medhjelper eller firma innehar tilstrekkelig kvalifikasjon. Her legger man vekt på kompetanse og erfaring. Du må kunne sannsynliggjøre at arbeidene blir tilfredsstillende utført. Det vil si at arbeidene blir gjort i henhold til regelverket. Som selvbygger er det ikke krav til at du gjør alt arbeidet selv, og du kan hente inn fagpersoner med kompetanse på områder du selv ikke behersker. Det viktige er at det må være tydelig hvem som gjør hva.

Krav til deg som selvbygger:

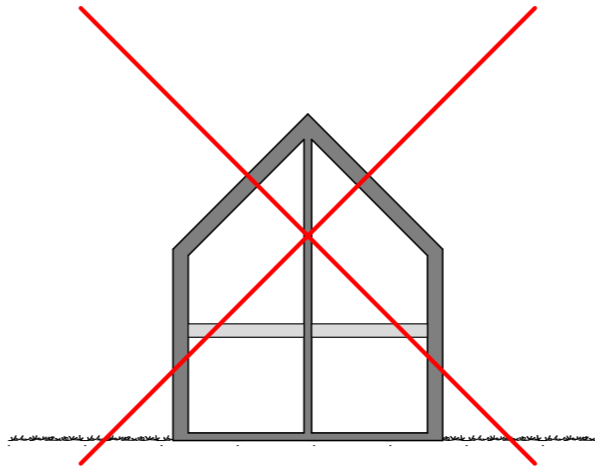
Selvbygger har ansvaret for at byggeprosjektet blir utført i samsvar med alle lover, regler og gjeldende planbestemmelser. Det må derfor hentes inn kompetanse på de fagområdene man ikke behersker selv. Dersom man som selvbygger står ansvarlig for alle fagområdene i byggesaken, er det ikke krav om å sende inn gjennomføringsplan sammen med byggesøknaden. Men dersom det er andre ansvarlige foretak i prosjektet, må man som søker ordne gjennomføringsplan, ansvarsretter og samsvarserklæringer.

Hva kan bygges av hvem?

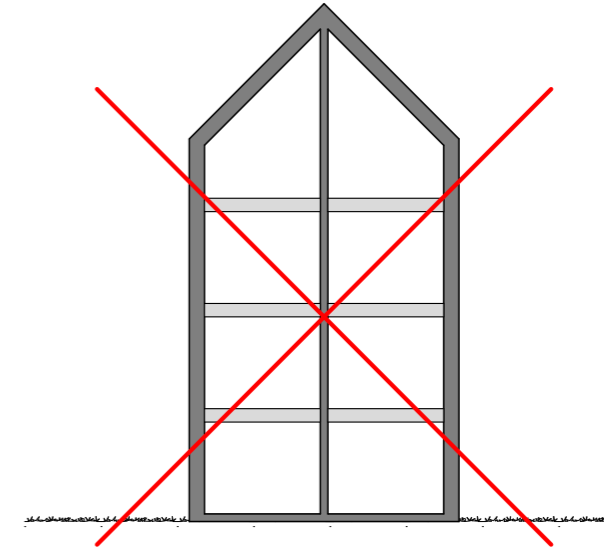
Selvbygger



Enebolig/Hytte

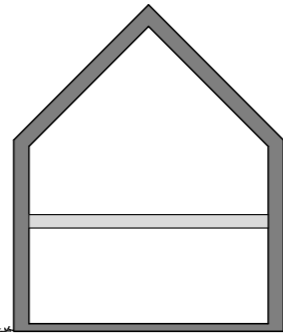


Tomannsbolig

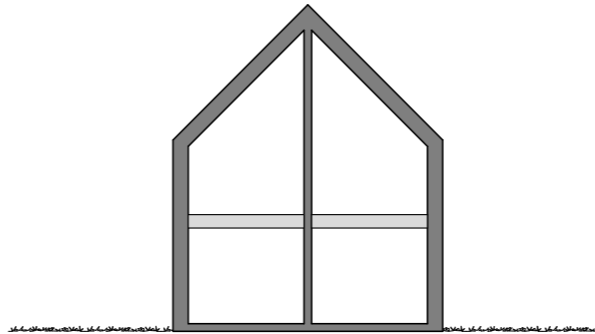


Leilighetsbygg

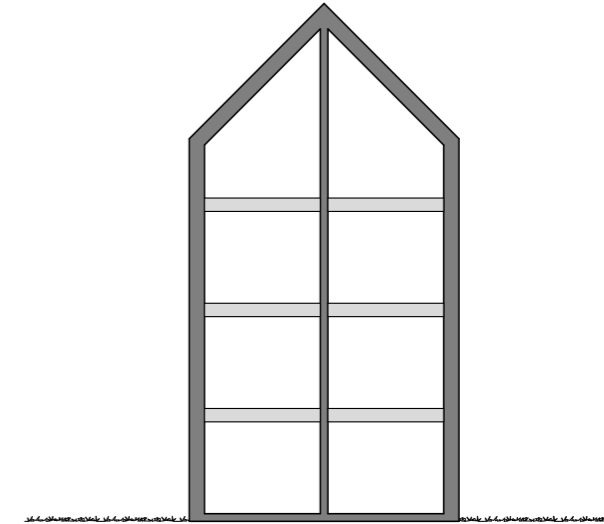
Entreprenør



Enebolig/Hytte



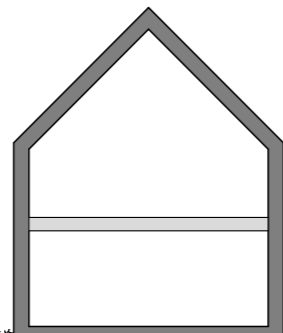
Tomannsbolig



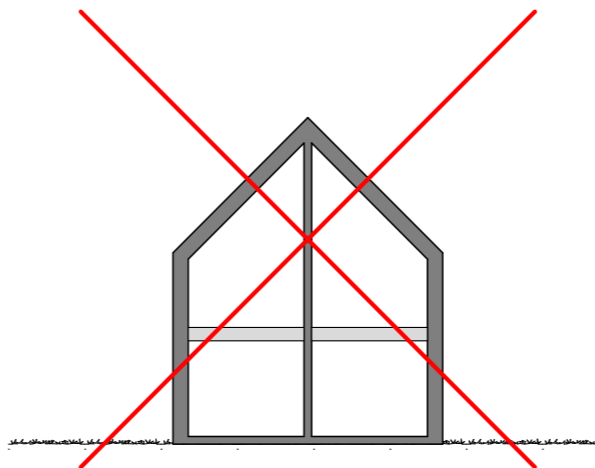
Leilighetsbygg

Selvbygger

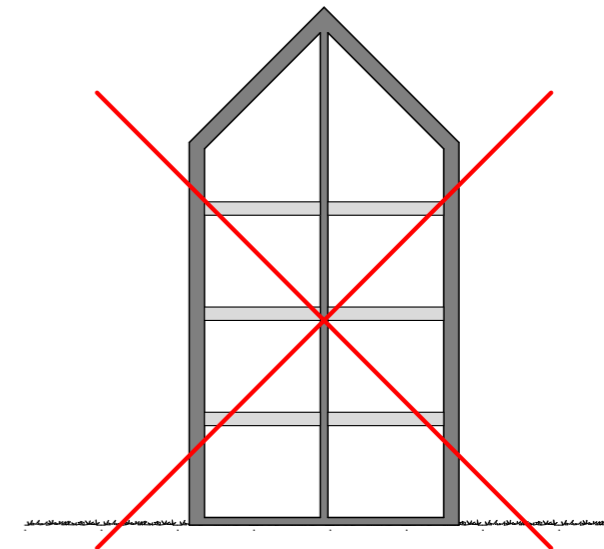
Entreprenør



Enebolig/Hytte



Tomannsbolig



Leilighetsbygg

Fordeler med å være selvbygger:

Det finnes flere fordeler med det å være selvbygger:

- Man betaler et gebyr til kommunen for hvert ansvarlig foretak i en byggesak. Dette slipper man når man er selvbygger.
- Flere håndverker firmaer kan være interessert i å gi tilbud på arbeidene når de slipper dokumentasjonskravene for ansvarlig foretak
- Du kan velge å gjøre deler av arbeidene selv, og sette bort de arbeidene du ikke behersker, eller ikke ønsker å gjøre selv.
- Når man er selvbygger, trenger man ikke å ha alle de ansvarlige foretakene på plass før byggesøknaden sendes inn til kommunen. Så man har bedre tid på seg til å hente inn håndverkere.
- Det blir ofte billigere når firmaer ikke trenger å sende inn ansvarsrett. Så om du har muligheten til å være selvbygger, kan det være flere fordeler med det. Man kan også spare penger på å velge denne løsningen. Seksjonering av boligbygg. (Eks. rekkehus, leiligheter, osv.) En får ikke seksjonert ut boenheter før etter en midlertidig brukstillatelse.

Med bakgrunn på følgende utberedning av regelverket har boligkjøper mulighet til å utføre store deler av arbeidet i egen bolig. Derimot legger regelverket ikke opp til skallbebyggelse i boligblokk på tross av at det også her er snakk om arbeid i egen leilighet. Ifølge Oslo Kommune må ansvarsretten i stor grad ligge hos fagpersoner (Solberg, 2021), noe som kan bli oppfattet som at bærende konstruksjoner, rør- og elektrisk arbeid, brannvegger og annet fagarbeid må være ferdig før kjøper kan utføre gjenstående arbeid. Dermed er arbeidet kjøper selv kan gjøre begrenset til det interiøret. Dette kan da være lettvegger, overflater, og annet mindre teknisk arbeid. Ettersom lovverket ikke har unntak for kjøpere som ønsker å utføre egeninnsats, er salg av varmt-skall mer aktuelt i Norge kontra bart-skall. Varmt-skall kan bli solgt i en tilstand som tilfredsstiller kravene selvbygging, men kan by på flere juridiske utfordringer ettersom det er i en større blokkbebyggelse. Derfor er det hensiktsmessig å undersøke kravet til midlertidig brukstillatelse og

ferdigattest.

Midlertidig brukstillatelse og ferdigattest

Dagens lovverk tilsier at alle søknadspliktige tiltak skal slutføres med ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse. Det følger av plan- og bygningslovens system at et tiltak ikke lovlig kan «tas i bruk» før det er gitt midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest, jf. plan- og bygningsloven § 21-10 og byggesaksforskriften (SAK10) § 8-1.

Midlertidig brukstillatelse kan utstedes av kommunen når det kun gjenstår «mindre vesentlig arbeid og kommunen finner det ubetenkelig». Hvorvidt kommunen vil utstede midlertidig brukstillatelse beror på en skjønnsmessig vurdering. Det skal ikke gis midlertidig brukstillatelse dersom det gjenstår arbeider som har betydning for sikkerhet eller helse for brukerne av tiltaket. Før det foreligger midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest er det klare utgangspunktet at tiltaket ikke kan «tas i bruk».

Om temaet har Kommunal- og moderniseringsdepartementet i tolkningsuttalelse 17/1486-2 uttalt: «(...) *dersom det ikke foreligger midlertidig brukstillatelse, vil bruken av bygget være ulovlig. [...] Ettersom midlertidig brukstillatelse er et minimumskrav for lovlig å kunne ta i bruk bygget, innebærer dette at beboere må flytte ut frem til slik tillatelse foreligger*»

Direktoratet for byggkvalitet (DiBK) skriver i veilederen til SAK 10 § 8-1 at: «(...) *tiltak kan ikke tas i bruk før kommunen har gitt ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse. Det er heller ikke adgang til å la andre ta tiltaket i bruk.*»

Lovens utgangspunkt er med andre ord klart: Det er ikke tillatt å «ta i bruk» et byggverk uten at det foreligger midlertidig brukstillatelse. Ved søknad om midlertidig brukstillatelse skal boligen i følge TEK17 være såpass ferdig at boligen kan tas i bruk og leve i, og med dette betyr at alle fasiliteter som f.eks. kjøkken, dusj, wc, og ett soverom er ferdig. For eksempel trenger ikke bad nummer to å være ferdig. Det skal heller ikke være av risiko å oppholde seg/bo i huset. Det vil si manglende rekkverk, trapper, åpen isolasjon, taktekking og vinduer, for å nevne noen. Manglende trapper, rekkverk, eller lignende skal sikres og stenges av. Ved anmodning om ferdigattest skal alt være ferdig - også utomhus arbeider som planering av tomt. Derimot trenger det ikke nødvendigvis være ferdig med kantsteiner, plen etc. I forhold til skallbebyggelse tilsier ikke loven at overflater skal være behandlet eller innervegger og gulvbelegg installert. På tross av dette er det mange variabler med i bildet som gjør det krevende å påpeke eksakte vilkår for utstedelse av ferdigattest.

Variabler som kan spille inn i ferdigattesten kan variere ut ifra hvor i bygget boenheten befinner seg. Eksempelvis kan dette gjelde krav til lysinnslipp, lydisolasjon, luftkvalitet, og brannsikkerhet. Krav fra en rekke NS-standarder og normer kommer gjerne i tillegg. De strengeste vilkårene for ferdigattest er knyttet mot rom og hovedfunksjoner som er avhengige av tilkobling til innvendige vann- og avløpsinstallasjoner, jf. TEK17 §§ 13-15, 15-5 og 15-6 (2017). Loven om ferdigattest og midlertidig brukstillatelse anses som absolutt på tross av det i senere tid har oppstått enkelte unntak fra pbl. § 20-9 (2008), for eksempel som følge av krigsinnvandringen fra Ukraina (Midlertidig forskrift om unntak fra plan- og bygningsloven for å håndtere høye ankomster av fordrevne fra Ukraina, 2022, § 5). Kjøper mister en rekke krav i henhold til loven dersom boligen blir tatt i bruk før det foreligger nødvendig tillatelse, slik som krav på dagbøter etter buofl. § 18 (1997).

Oslo Kommune diskuterer selvbygging i sitt temahefte hvor de anbefaler utviklere å

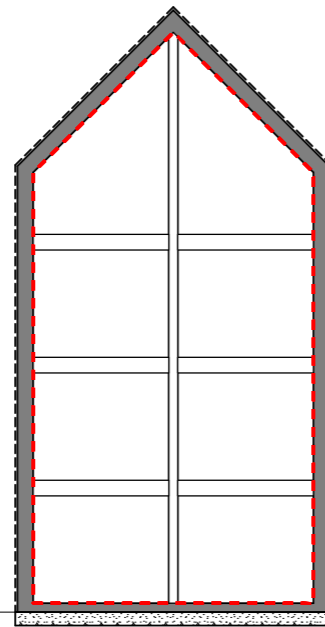
prosjekttere skallkonsepter som kan bli solgt med ferdigattest. Her foreslås det å bygge store ett-roms leiligheter der alt ansvarsbelagt arbeid er utført i henhold til TEK17 (Oslo Kommune, 2021). Dette vil tilsi at midlertidige løsninger er satt opp og at kjøkken og bad er plassert og tilkoblet i leiligheten før leilighetseier kan tilføre videre egeninnsats ved overtakelse. Tambourgården på Tøyen var et eksempel tidligere omtalt i denne teksten. Dette er også et eksempel på et skallkonsept som fikk en samlet ferdigattest før overtakelse. I Nore Sunde prosjektet i Stavanger var en annen måte for utførelse av egeninnsats foretatt. Her fikk kjøperne mulighet til å utføre egeninnsatsen i en gitt periode under byggeperioden. Arbeidene begrenset seg til gulvlegging, maling, og sparkling, men ble utført slik at utvikler i etterkant av perioden kunne søke om ferdigattest. Det trengs trolig nøye formuleringer i kontrakt og salgsmateriell i slike tilfeller. Kjøpekontrakten for Nore Sunde lød som følger:

“Utvikler kan levere boligen klar for maler/gulvlegger. Dette må avklares senest i bestillingsmøte som selger/entreprenør innkaller til. Dersom kjøper skal utføre innvendige arbeid på boligen før overtagelse, må dette skje innen 2 mnd. etter at kunden har fått tilgang til boligen. Ved egeninnsats skal kjøper ha innbetalt beløp som tilsvarer 90 % av kjøpesummen og hvor de resterende 10 % innbetales ved overtagelse.” (Nore Sunde, N/A)

Ved tilfeller det kjøper kan dra på byggeplass foreligger det strenge krav til sikkerhet. Det kan derfor tenkes at det er høyere risiko involvert ved at kjøper kan legge inn egeninnsats på en byggeplass i kontrast med et ferdigstilt skall som er i en blokk med samlet ferdigattest.

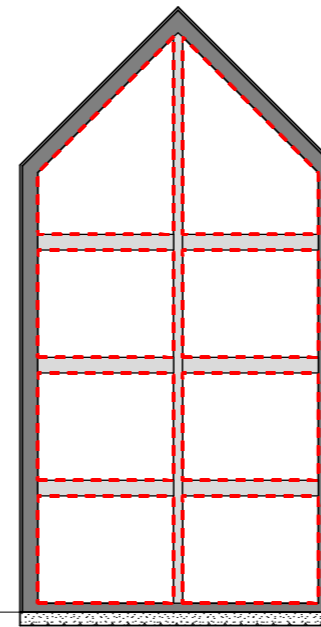
Ved bygging av leilighetsbygg med egeninnsats

Før midl. brukstillatelse



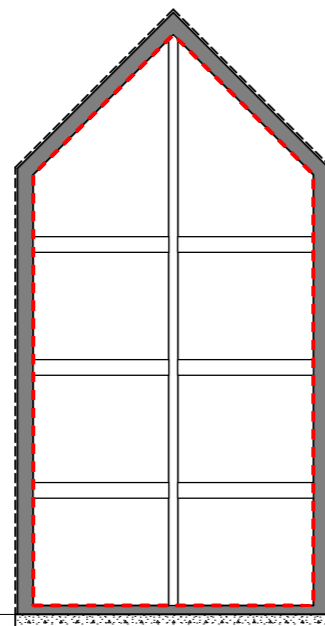
Et leilighetsbygg kan ikke sekjoneres inn i enkelt leilighetsseksjoner før midl. brukstillatelse er gitt.

Etter midl. brukstillatelse



Når midl. brukstillatelse er gitt kan enkeltleilighetne selges eller overleveres til kjøper. Det er først da at ny eier kan gjøre endinger eller egeninnsats.

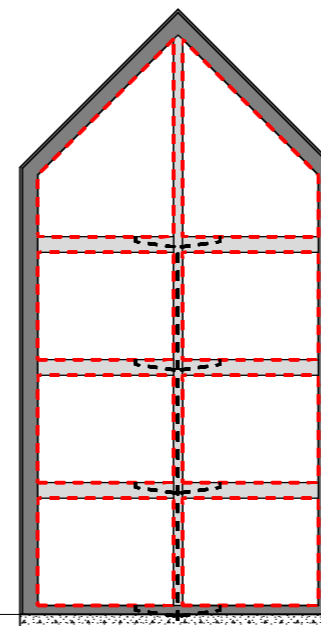
Før midl. brukstillatelse



Et leilighetsbygg kan ikke sekjoneres inn i enkelt leilighetsseksjoner før midl. brukstillatelse er gitt.

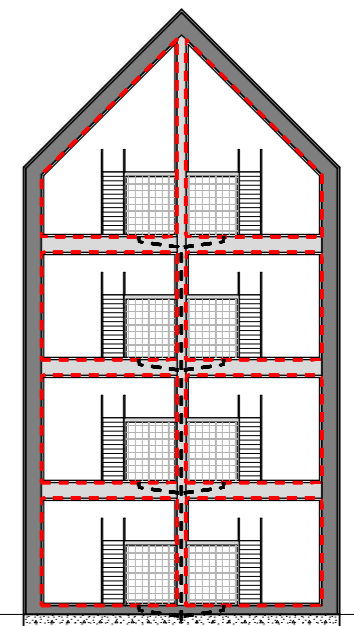
Forslag til ny regel

?



Kan enkelt leilighetne selges eller overleveres til kjøper før midl. brukstillatelse slik at ny eier kan gjøre en større del av jobben selv?

Etter midl. brukstillatelse



Når midl. brukstillatelse er gitt kan enkeltleilighetne selges eller overleveres til kjøper. Det er først da at ny eier kan gjøre endinger eller egeninnsats.

Ved bygging av leilighetsbygg. Når kan en kjøper overta sin leilighetsseksjon?



Seksjon

Ved bygging av leilighetsbygg. Når kan en kjøper overta sin leilighetsseksjon?



Seksjon

Garantistillelse

Reglene rundt garantistillelse er hensiktsmessig å undersøke for å forstå utviklers plikter til utførelse og risiko som kan medfølge dersom utførelse ikke er gjort på en tilfredsstillende måte. Utviklers garantistillelse skal sikre oppfylging av avtalen som følge av boufl. § 12 (1997). Bustadoppføringslova skiller mellom to typer garantistillelser, hvorav § 1 (1) bokstav a omhandler selvbygget enebolig og § 1 (1) bokstav b er angående blokkbebyggelse hvor utvikler står som byggherre for hele prosjektet. I følge § 1 (1) bokstav b skal utvikler slutføre sitt arbeid med ferdigattest for hele prosjektet, noe som fører til redusert risiko for utvikler og likviditet til selskapet.

Ved § 1 (1) bokstav a er kravet til garantistillelse minst 10% av samlet vederlag, jf. § 12 (3), og gjelder i fem år fra overtakelse av boligen. Større leilighetsbygg, ved § 1 (1) bokstav b og omhandlet av § 12 (4), har garantistillelse med en sats på 5% av samlet vederlag inntil fem år fra overtakelse. Eventuelle krav som blir gjort gjeldende under byggings prosessen utgjør 3%. Disse satsene kan bli forhandlet høyere dersom det finnes hensiktsmessig, men aldri lavere, jf § 3. Slike garantier kan bli utstedt av garantister i Norge som Matrix Insurance, IAM Insurance, og Atlas Garanti, for å nevne noen (Westhagen-Fladset & Boye, 2023).

Tidligere var det ikke krav til garanti i det boligen var ansett som ferdigstilt, noe som ble endret i 2019 da Avhendingslova (avhl.) (1992) fikk en revidering. Revideringen knyttet til garantistillelse etter boufl. § 12 tilsier nå at utvikler likevel må stille garanti innen seks måneder etter ferdigstillelse, jf. Avhl. § 2-11. Denne lovendringen kom som følge av avventende salg av prosjektet til ferdigstillelse var klar slik at utvikler ikke trengte å binde opp kapital til lovpålagte garantier. Mange har i ettertid stilt spørsmål rundt betydningen av ordet ferdigstilt ettersom ferdigattest og

midlertidig brukstillatelse ikke har noe å si for når boligen ansees som ferdigstilt. Justis- og beredskapsdepartementet (2019) gav en tolkningsuttalelse som tilsa at boligen ansees som ferdigstilt når alle arbeider er utført.

I forbindelse med selvbygging er det greit å forstå hvordan garantireglene utspiller seg dersom kjøper selv utfører deler av ferdigstillelsen. Garantien fra utvikler gjelder for kjøper dersom kjøper bruker fagfolk til egeninnsatsen og kan bli risikert mistet dersom arbeidet blir utført på egenhånd (Huseierne, 2018). Garantireglene må derimot ikke forveksles med den lovpålagte retten til reklamasjon. Dermed kan beboerne miste garantien dersom de legger inn egeninnsats på egenhånd.

Gjeldende lovverk om ferdigattest i Nederland

Lovverket som skal omtales her vil omhandle større leilighetsbygg og tilfeller hvor kjøper inngår avtale om kjøp av leilighet direkte fra utvikler, som i boufl. § 1 (1) bokstav b (1997). Den byggetekniske forskriften i Nederland er kalt “bouwbesluit” og inneholder ulike vilkår og krav for byggearbeid (Overheid, 2012). Bouwbesluit er et supplement til “woningwet” som er dagens bolig lov. 1. januar 2024 vil en ny lov kalt “Wet Kwaliteitsborging voor het bouwen” (WKB-loven) iverksettes. Denne loven vil i større grad fokusere på å kvalitetssikre bygg ved å flytte de tekniske vurderingene og kommunens bygningstilsyn over til anerkjente kvalitetsansvarlige (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Myndighetene mener at dette vil bidra til å redusere omfanget av mangler og feil underveis i byggeprosessen.

Videre vil WKB-loven også stille krav til en rekke tillatelser før boligen kan tas i bruk av kjøper. Byggherren er ansvarlig for å gi innsyn, oppdatere og overlevere

informasjon, tegninger og kvalitetskontroller til kvalitetssikringsansvarlig underveis i prosessen, slik at de kan gjøre vurderinger av hvorvidt arbeidet kan anses som godkjent i henhold til lovverket (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Ved ferdigstillelse av byggearbeidet, og ved klarsignal fra kvalitetssikringsansvarlig, skal mappen med informasjon, tegninger og kvalitetskontroller bli sendt inn til kommunen for godkjenning. Ved overlevering av mappen har kommunen 10 dager til å godkjenne innholdet på slik at kjøper deretter kan ta boligen i bruk (Westhagen-Fladset & Boye, 2023).

Casco-leiligheter leveres stort sett ikke med ferdigattest, men kan overtas av kjøper for videre opparbeidelse (Ikbenfrits, 2022b). Kjøper kan derimot ikke overnatte i boligen under denne opparbeidelsen frem til det foreligger ferdigattest. Det blir anbefalt å ta med en fagkyndig under overtakelse slik at det kan bli utarbeidet en tilstandsrapport. Utvikler får også utarbeidet sin egen tilstandsrapport. Det anbefales også at dersom kjøper skal foreta obligatoriske arbeider burde en uavhengig kvalitetssikringsansvarlig få oppdraget. Et annet alternativ er å gi et tilleggsoppdrag til den eksisterende kvalitetssikringsansvarlige hos entreprenøren i prosjektet. Deretter vil kvalitetssikringsansvarlig søke ferdigattest på vegne av kjøper. Dette var blant annet tilfelle i prosjektet Amstelluft, hvor hver enkelt kjøper selv søkte ferdigattest ved ferdigstillelse av egen leilighet (Solberg, 2021). Med andre ord krever ikke kommunen en samlet ferdigattest for hele bygget i slike skall-leilighets prosjekter.

Gjeldende lovverk om garantistillelse i Nederland




Nederland har garanti som sikrer oppfyllelse av avtalen dersom entreprenøren går konkurs og beskytter mot skjulte feil eller mangler etter overtakelse av boligen. Dette blir kalt “afbouwgarantie” og kan fås gjennom tre ulike

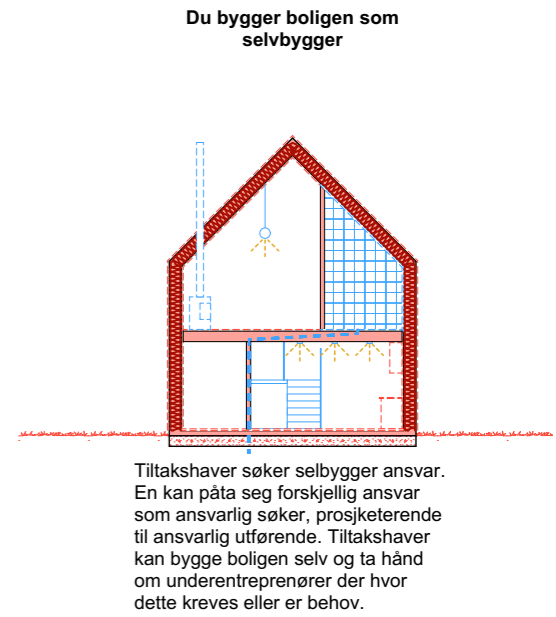
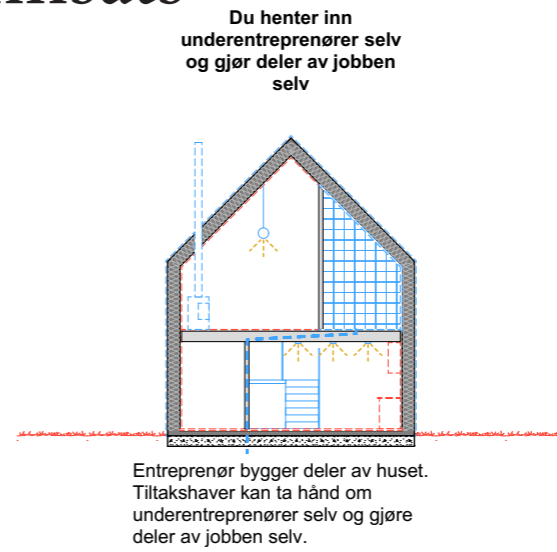
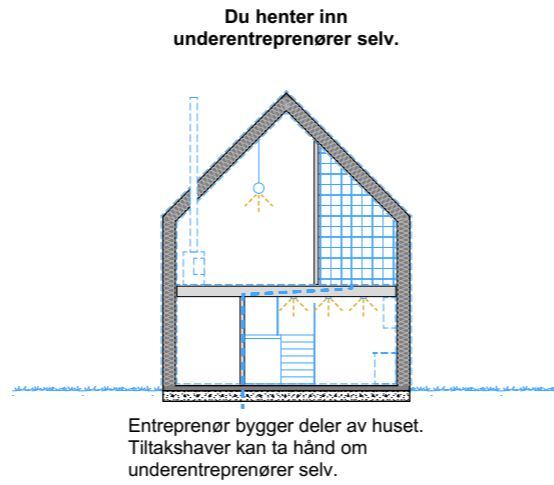
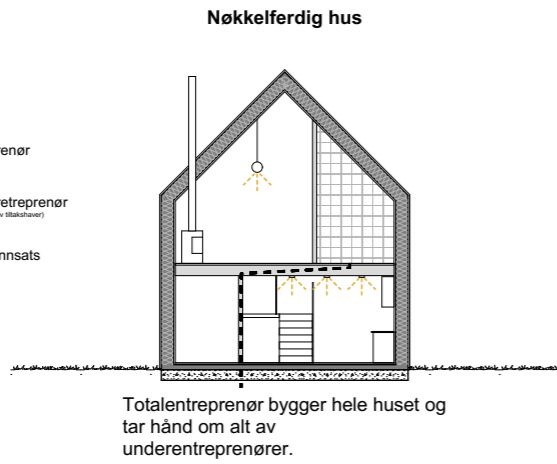
leverandører i Nederland; Woningborg, SWK og BouwGarant (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Villkårene er noe ulike blant leverandørene, men varigheten er den samme. Garantien varer i seks år og starter tre måneder etter overlevering. Dersom entreprenøren går konkurs, vil SWK og Woningborg engasjere en ny entreprenør. BouwGarant dekker kun kontraktssummen, men tilbyr nyboliggaranti, transformasjonsgaranti og renoveringsgaranti. Maksimal kompensasjon per garantibevis i nyboliggarantien er 50% av samlet vederlag, ekskludert tomt (Bouwgarant, N/A). I motsetning til BouwGarant, dekker SWK's nyboliggaranti 100% av samlet vederlag.

Det ser derimot ut til at garantiordninger på bygg ikke er lovpålagt ettersom woningwet og bouwbesluit ikke har skrevet om “garantie”. På tross av at det muligens ikke er lovregulert garantiordninger vil banker i Nederland nekte utbetaling av lån dersom det ikke foreligger garantistillelse (Westhagen-Fladset & Boye, 2023). Dermed vil det være svært ugunstig å unnlate garantistillelse for de fleste selvbyggere. Garantien vil derimot ikke dekke egeninnsats utført uten bruk av fagfolk. Den dekker kun egeninnsats utført av allerede utførende entreprenør. Dersom nye entreprenører blir engasjert av kjøper til arbeid av egeninnsats, må kjøper selv sørge for at ytterligere garantier for disse arbeidene etableres.


Muligheter med egeninnsats

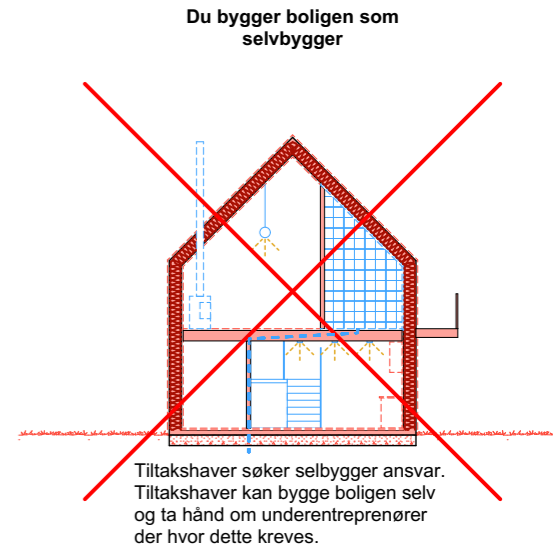
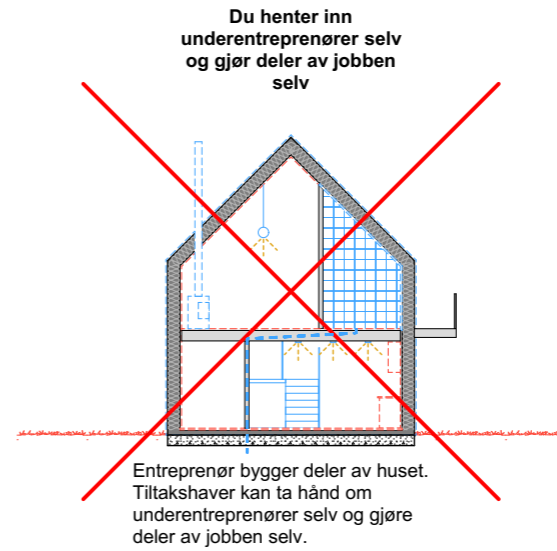
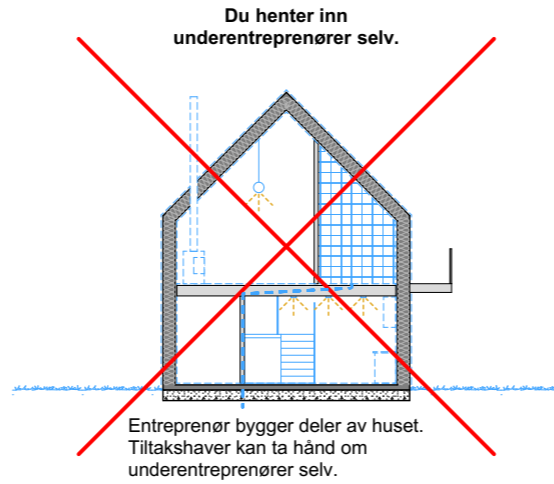
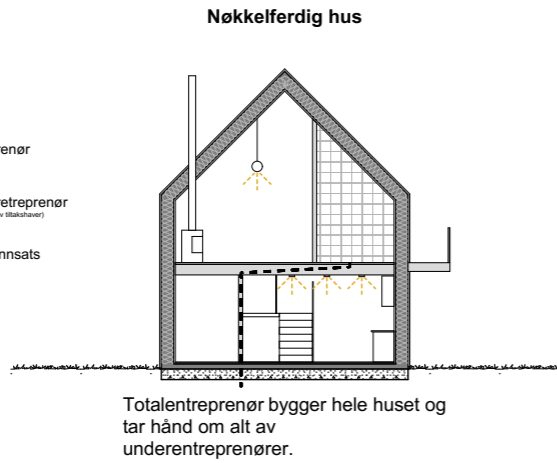
Muligheter for egeninnsats under bygging av egen bolig med henhold til dagens regelverk

-  Entreprenør
-  Underentreprenør (innehvert av tiltakshaver)
-  Egeninnsats

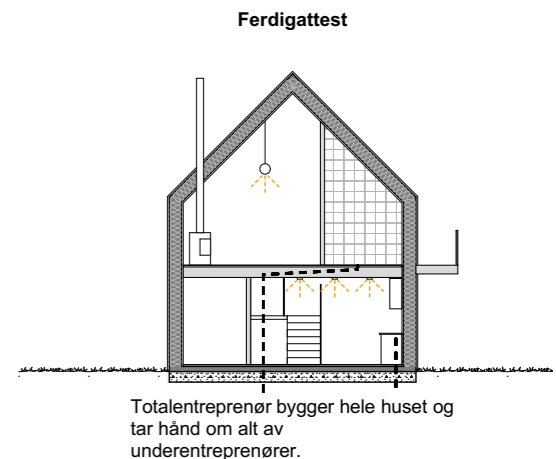
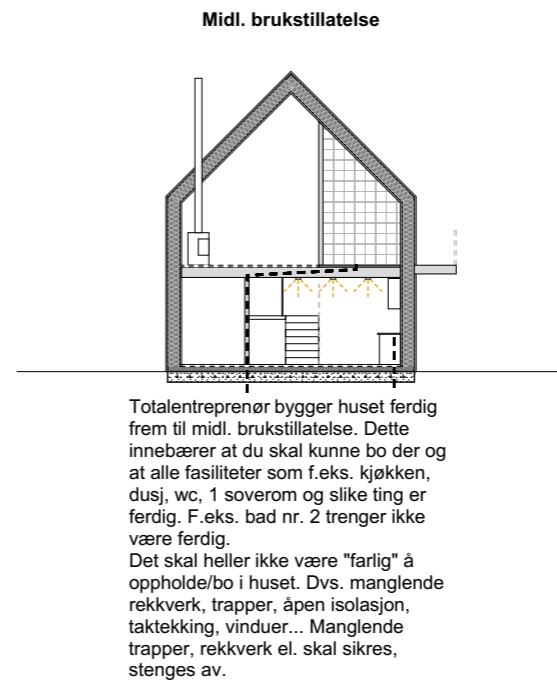
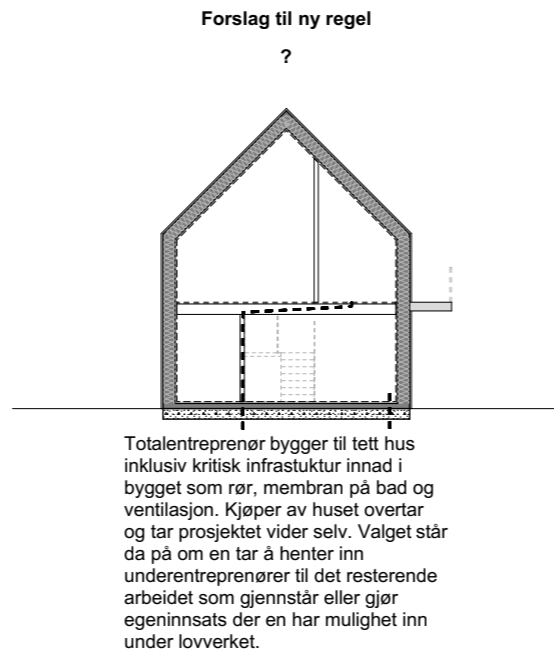
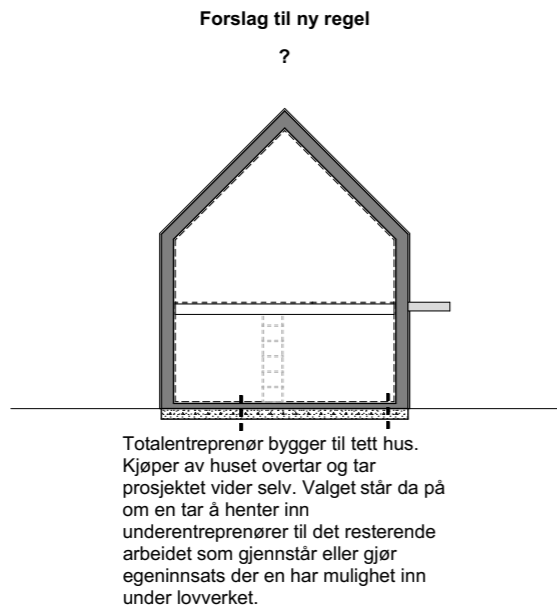


Hvis boligen bygges av en eiendomsutvikler

-  Entreprenør
-  Underentreprenør (innehvert av tiltakshaver)
-  Egeninnsats



Hvis boligen bygges av en eiendomsutvikler. Når kan en kjøper overta boligen?



Forslag til lovendringer

Ved denne juridiske gjennomgangen kan det påpekes at slik lovverket er i dag er det ikke rom for utstedelse av midlertidig brukstillatelse til boliger bygget som skallbebyggelser. Lovverket blir stadig mer gjennomregulert med ytterligere lovkrav som gjør det vanskelig å komme med nye boformer som er i takt med dagens lovverk. For å kunne gjennomføre tiltak i boligmarkedet som tilbyr boliger for førstegangskjøpere og andre forbrukere som ikke har de privilegerte mulighetene til å komme seg inn på boligmarkedet er det viktig å gjøre lovmessige endringer. Disse endringene vil skape trygge rammer og støtteapparater rundt alternative boformer, noe som gjør prosessen, både for forbruker og selger, enklere.

I dag er skall-boliger ikke mulig i praksis ettersom overleverte boliger kreves å ha ferdigattest som er søkt av tiltakshaver eller ansvarlig søker og godkjent av kommunen. Dette er grunnet søknadspliktige tiltak som skal være slutført. Derimot er det ikke mulig å slutføre boliger med ferdigattest dersom forbruker har valgt å benytte fravalg uten å erstatte disse med nye tilvalg. Utvikler må oppføre midlertidige elementer for å gjennomføre boligen etter kravene til ferdigattest. Dette skaper dermed en konflikt mellom ferdigattest og skall-bebyggelse, som videre resulterer i boliger som ikke samsvarer med forbrukers preferanser. Så snart boligen har fått ferdigattest står forbruker fritt til å bytte ut de midlertidige elementene, noe som fører til dobbeltarbeid. Det er hverken bærekraftig eller lønnsomt og kan bli oppfattet som dobbeltmoralsk.

Nederland og Norge har flere likhetstrekk ved deres lovmessige systemer. På sett og vis kan Nederland sin byggetekniske forskrift (bouwbesluit), og boligloven (woningwet) sammenlignes med Norges forhold mellom TEK17 og plan- og bygningsloven. I kontrast kan nederlandske forbrukere overta boligen før ferdigattesten er forelagt og dermed starte

arbeidet når boligen fortsatt har en skall-tilstand. I etterkant av arbeidet vil en nederlandsk forbruker engasjere en kvalitetssikringsansvarlig som videre søker ferdigattest for den gjeldende boligen.

Til å begynne med er det viktig å nevne skallbebyggelse som en alternativ boform i lovverket, slik som Kommunal- og Distrikts departementet foreslo ved implementering av Leie til Eie og Deleie i Borettslagsloven og Eierseksjonsloven.

Ved å bygge på forslagene til lovendringer i eierseksjonsloven vil § 6 få foreslått punkt e. og vil lyde:

§ 6 e. Skall-bolig

Med skall-bolig menes i denne loven avtale om salg og kjøp av en bolig levert i skall-tilstand. Dette tilsier salg av en enhet som har fått opp grunnstrukturen, men kan mangle gulvoverflater, dører, kjøkken, baderomsinnredning, og veggfinish. Bolig blokken skal kunne få en samlet ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse som gjelder overordnet konstruksjon og fellesarealer for forbruker kan igangsette arbeid i deres skall-seksjon. Tilstanden av boligen skal være i den forstand at den ikke påvirker eierseksjonssameiet i sin helhet og har opplegg av rør, elektrisitet og innlagt isolasjon. Boligen skal kunne bos i av forbruker og bygges opp etter forbrukers eget ønske med begrensning av boligens bærekonstruksjon, rørstruktur og seksjonsareal.

Minst ett toalett og vask skal være på plass for forbruker bor i boligen. Toalettet og vasken trenger derimot ikke å være i boligen før overtakelse. Skall boligen skal ferdiggjøres innen en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år og før videre salg. Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

- a. salgsprisen på boligen*
- b. hvordan feil og mangler ved boligen skal håndteres*
- c. hva som inkluderes i boligen/mangler i*

boligen

Med utgangspunkt i at lovendringene til Kommunal- og Distrikts departementet trer i kraft vil et nytt forslag til lovendring i Borettslagsloven falle under §1-10 og lyde:

§ 1-10 Skall-bolig

Med skall-bolig menes i denne loven avtale om salg og kjøp av en bolig levert i skall-tilstand. Dette tilsier salg av en enhet som har fått opp grunnstrukturen, men kan mangle gulvoverflater, dører, kjøkken, baderomsinnredning, og veggfinish. Bolig blokken skal kunne få en samlet ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse som gjelder overordnet konstruksjon og fellesarealer for forbruker kan igangsette arbeid i deres skall-seksjon. Tilstanden av boligen skal være i den forstand at den ikke påvirker borettslaget i sin helhet og har opplegg av rør, elektrisitet og innlagt isolasjon. Boligen skal kunne bos i av forbruker og bygges opp etter forbrukers eget ønske med begrensning av boligens bærekonstruksjon, rørstruktur og seksjonsareal.

Minst ett toalett og vask skal være på plass for forbruker bor i boligen. Toalettet og vasken trenger derimot ikke å være i boligen før overtakelse. Skall boligen skal ferdiggjøres innen en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år og før videre salg. Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

- a. salgsprisen på boligen*
- b. hvordan feil og mangler ved boligen skal håndteres*
- c. hva som inkluderes i boligen/mangler i boligen*

Forslaget til lovendring i byggesaksforskriften skal lyde:

§ 5-3.Gjennomføringsplan

(ledd 6) Ved skall-bolig prosjekt skal gjennomføringsplanen gjelde for overordnet konstruksjon og fellesarealer. Det er ikke nødvendig med gjennomføringsplan for de seksjonerte enhetene solgt som skall-leiligheter.

Det kan bli gitt ferdigattest på disse boligene med krav om befaring etter ett år etter overtakelsesdato for å forsikre at grunnleggende elementer i boligen er til stede.

§ 6-8 Selvbygger

Kommunen kan godkjenne person for ansvarsrett som selvbygger av egen bolig, skall-bolig eller fritidsbolig, uten hensyn til kravene til ansvarlige i kapitlene 9, 10 og 11, dersom personen sannsynliggjør at arbeidet godkjenningen gjelder vil bli utført i samsvar med bestemmelser gitt i eller med hjemmel i plan- og bygningsloven.

Ansvarsrett kan gis for funksjonene søker, prosjekterende og utførende for fagområder i tiltaksklasse 1.

§ 8-1.Ferdigstilling av tiltak

(ledd 7) Ferdigattest for skall-bebyggelse skal bli behandlet som søknad om ferdigattest for overordnet konstruksjon og fellesarealer. Gjennomføringsplanen skal med dette gjelde fellesarealer, utearealer, garasje, bygningskonstruksjon, rør og elektrisitet, og andre konstruksjonsmessige tiltak som ikke angår skall-enhetene. Derimot skal ferdigattesten fremlegge skall-enhetenes tilstand.

§ 12-1.Tiltakshavers ansvar

(ledd 4) Der tiltakshaver er godkjent som selvbygger etter § 6-8, er han ansvarlig for de deler av tiltaket der det ikke benyttes foretak med selvstendig ansvarsrett. Dersom selvbygger eier en skall-enhet, vil selvbygger kun være ansvarlig for sin seksjon.

Diskusjon og veien videre



Tiltak for muliggjørelse av nye boformer

Ønsker Endring

Asker kommune mfl. ønsker en endring i boligmarkedet ved å kunne tilby alternative boformer. Med dette, et søkelys på boformer som inkluderer og lager muligheter for førstegangskjøpere. Arkitektene og utviklerne blir dermed utfordret til å tenke nytt og skape prosjekter med brukervedvirkning og demokrati. For å kunne realisere dette er det viktig at de skjønsmessige og juridiske vurderingene ser mulighetene for slike typer prosjekter. Med kontinuerlige innstramminger og reguleringer i lovverket er nytenkende boformer vanskelig å realisere innenfor rimelige budsjetter. På tross av at byggetekniske forskrifter og lovmessige reguleringer er velfungerende i stor grad, er de ikke bestemt og iverksatt med alternative boformer i baktanke, og særlig ikke for selvbyggere. Det nåværende reglementet og boligtilbudet fungerer bra for de som har muligheten til å betale slike priser, men utelukker resten av mangfoldet. Med det nasjonale målet om å skape boliger for alle tillater ikke dagens lovverk at kommunene kan gjøre fremtidsrettede tiltak for å nå disse målene.

Klima-Krav

Med EUs nye klima-krav for energieffektivisering vil byggeprosessen bli enda mer komplisert og kostbar. Ettersom Norge er med i EØS-avtalen og er tilsluttet Paris avtalen, har Norge ansvar for å ta tiltak som gjør det mulig å nå målene til EUs satte tidsfrister. Første frist er i 2030 hvor alle nybygg skal være nullutslippsbygg. Kort tid etter, i 2033, må alle eksisterende boliger ha energiklasse D eller høyere. Siste målsettingen er i 2050 hvor alle bygg, både nybygg og eksisterende, skal være nullutslippsbygg (energi klasse A). Ettersom disse tiltakene vil

ha stor betydning på energieffektiviseringen i husstandene vil dette hjelpe Norges energibruk. Dette er spesielt relevant ettersom prognosene tilsier at Norge vil ha mangel på strøm allerede i løpet av 2025-2026. Dette vil føre til mangel på strøm til transport og energi, noe som vil påvirke samfunnet alvorlig.

Nederland har lignende problemer ettersom de går tomme for gass. Landet har derfor satt krav til at alle husstander med gassovn må bytte denne ut med varmepumpe i 2026. Andre tiltak Nederland har gjort er å sette krav til utbyggere om å oppgradere utleieobjektene sine til energiklasse D før 2030. Dersom de ikke oppfyller dette kravet innen den tid får de ikke leie ut objektet sitt. En stor andel av boligene i Nederland er utleie boliger. Ved å gjøre sette krav til disse boligene vil allerede en stor prosent av husstandene i Nederland ha nådd EU sine mål før 2033. Derimot er tiltak til energieffektivisering en kostfull prosess. I Norge antar analytikere at denne kostnaden vil komme på rundt 1 million kroner, en kostnad som vil påvirke 65% av norske huseiere. Nederland har tatt økonomiske tiltak gjennom støtte ordninger og fjerning av renter for utleiere og de som ønsker å gjøre boligen sin energieffektiv, men ikke har tilstrekkelig lønn. Blant annet er 120 millioner euro satt av til støtte for utleiere med flere boliger. Norge har også startet en økonomisk prosess hvor fylker og kommuner har startet egne tilskuddsordninger og hvor Husbanken gir støtte til kommuner som ønsker å gjøre energi-tiltak på kommunale boliger. Som Nederland, har Norge satt av 400 millioner kroner til energieffektivisering i statsbudsjettet. For at Norge også skal kunne nå kravene til EU må den norske stat sette i kraft egne regler som fører til at nordmenn starter energieffektiviserings prosessen så fort som mulig. I tillegg må staten sette av enda mer penger i statsbudsjettet slik at det blir økonomisk

mulig for folket å igangsette et slikt prosjekt.

EUs nye tiltak vil føre til at det blir dyrere å bygge. Dette vil også påvirke skallboliger. Det kan dermed bli et enda større spørsmål rundt finansiering av et slikt prosjekt og om det er økonomisk gunstig for kjøper som allerede ikke har økonomisk kraft til å komme seg inn på dagens boligmarked. Derimot er noe av hovedproblemet for at selvbygger prosjekter ikke sees så mye i Norge på grunn av mangel på tilpasset regelverk. Dette gjør det vanskelig å skaffe finansiering i byggefasen. Det er også mangel på passende tomter. Her har kommunen et ansvar og en mulighet til å samarbeide med arkitektene og folket slik at flere tomter kan reguleres til bruk for alternative boformer. Nederland og Norge har flere likhetstrekk ved deres lovmessige systemer. På sett og vis kan Nederland sin byggetekniske forskrift (bouwbesluit) og boligloven (woningwet) sammenlignes med Norges forhold mellom TEK17 og plan- og bygningsloven. Men nederlandske forbrukere overtar boligen før brukstillatelse er utstedt og dermed starter arbeidet når boligen fortsatt har en skall-tilstand. I etterkant av arbeidet vil en nederlandsk forbruker engasjere en kvalitetssikringsansvarlig som videre søker ferdigattest for den gjeldende boligen. Nederlands lovverk burde sterkt tas i betraktning ved forslag til lovendring i dagens norske lover.

Midlertidig brukstillatelse, ferdigattest og finansieringsmodeller

I forbindelse med selvbygging er det viktig å definere skallbebyggelse som en alternativ boform i lovverket, slik som Kommunal- og Distrikts departementet foreslo ved implementering av Leie til Eie og Deleie i Borettslagsloven og Eierseksjonsloven.

§ 6 e. (eierseksjonsloven) / § 1-10 (borettslagsloven) Skall-bolig

Med skall-bolig menes i denne lov avtale om salg og kjøp av en bolig levert i skall-tilstand. Dette tilsier salg av en enhet som har fått opp grunnstrukturen, men kan mangle gulvoverflater, dører, kjøkken, baderomsinnredning, og veggfinish. Bolig blokken skal kunne få en samlet ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse som gjelder overordnet konstruksjon og fellesarealer før forbruker kan igangsette arbeid i deres skall-seksjon. Tilstanden av boligen skal være i den forstand at den ikke påvirker eierseksjonssameiet/borettslaget i sin helhet og har opplegg av rør, elektrisitet og innlagt isolasjon. Boligen skal kunne bos i av forbruker og bygges opp etter forbrukers eget ønske med begrensning av boligens bærekonstruksjon, rørstruktur og seksjonsareal.

Minst ett toalett og vask skal være på plass for forbruker bor i boligen. Toalettet og vasken trenger derimot ikke å være i boligen før overtakelse. Skall boligen skal ferdiggjøres innen en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år og før videre salg. Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

- a. salgsprisen på boligen*
- b. hvordan feil og mangler ved boligen skal håndteres*
- c. hva som inkluderes i boligen/mangler i boligen.*

Lovmessig er det viktig at det kan bli gjort endringer slik at skall-leiligheter og selvbyggerprosjekter kan bli gitt ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse når de har en varmt-skall standard. Dette er fordi byggelån er ugunstig for kjøperne og kan være en stor økonomisk faktor til hvorfor forbrukere ikke ønsker å ta for seg et slikt prosjekt. Økonomisk sikkerhet som blant annet kommer gjennom en lavere rente er av stor betydning for kjøper. Dette har tidligere blitt gjort på Tambougården, hvor prosjektet fikk en samlet ferdigattest før overrekkelse av skall-leilighetene.

Midlertidig brukstillatelse blir gitt på bakgrunn av en skjønsmessig vurdering

hvor mindre vesentlig arbeid gjenstår. Ved ferdigstilling av et varmt-skall vil dette tilsi at skallet har rørinstallasjoner på plass til bad og kjøkken og isolering og brannsikkerhet er ivaretatt. Det gjenværende arbeidet kan da være overflatebehandlinger eller arbeid som ikke har betydning for sikkerhet og helse annet enn personlig bruk og komfort (f.eks. kjøkken og bad). TEK17 sier at dusj, wc, kjøkken, og ett soverom skal være ferdig for å få midlertidig brukstillatelse. Dette blir lempet på. Derimot kan det argumenteres at flere leiligheter blir solgt som studioleiligheter uten soverom, så krav på plassering av soverom sees på som unødig. Mange ønsker gjerne å kunne velge innvendige materialer selv, slik som fliser, farger og kjøkken. Ved leveranse av nybygg vil dette i mange tilfeller føre til dobbeltarbeid prosjekt (f.eks. kjøkken rives og nye kommer inn), noe som ikke er bærekraftig.

Forslag til lovendring i byggesaksforskriften skal lyde:

§ 5-3. Gjennomføringsplan

(ledd 6) Ved skall-bolig prosjekt skal gjennomføringsplanen gjelde for overordnet konstruksjon og fellesarealer, som brannsikkerhet. Det er ikke nødvendig med gjennomføringsplan for arbeidene innenfor enhetene solgt som skall-leiligheter.

Det kan bli gitt ferdigattest på disse boligene med krav om befarig etter ett år etter overtakelsesdato for å forsikre at grunnleggende elementer (som bad og kjøkken) i boligen er til stede.

§ 6-8 Selvbygger

Kommunen kan godkjenne person for ansvarsrett som selvbygger av egen bolig, skall-bolig eller fritidsbolig, uten hensyn til kravene til ansvarlige i kapitlene 9, 10 og 11, dersom personen sannsynliggjør at arbeidet godkjenningen gjelder vil bli utført i samsvar med bestemmelser gitt i eller med hjemmel i plan- og bygningsloven.

Ansvarsrett kan gis for funksjonene søker, prosjekterende og utførende for fagområder i tiltaksklasse 1.

§ 8-1. Ferdigstilling av tiltak

(ledd 7) Ferdigattest for skall-bebyggelse skal bli behandlet som søknad om ferdigattest for overordnet konstruksjon og fellesarealer. Gjennomføringsplanen skal med dette gjelde fellesarealer, utearealer, garasje, bygningskonstruksjon, rør og elektrisitet, og andre konstruksjonsmessige tiltak som ikke angår skall-enhetene. Derimot skal ferdigattesten fremlegge skall-enhetenes tilstand.

For mulighet til gjennomføring på den økonomiske fronten kan modulbygg være et alternativ til fremtiden av skall-overtakelser. Modulbygg er separate elementer som er prefabrikkerte i et lagerbygg og sendt til byggeplass. Her blir de kombinert til en sammensatt enhet. Modularitet i boligproduksjon kan optimalisere og effektivisere konstruksjonsprosessen, og kan i senere tid byttes ut og enkelt repareres. De har lang levetid og kan også produseres bærekraftig (Larsson, N/A). Fordelen med denne type bygging er at målene er ofte standardisert og kan enkelt masseproduseres og bli levert som skall til byggeplassen. De har ikke bærende innervegger innenfor modulens rammer og gir dermed store muligheter for fleksible og åpne løsninger som lett kan tilpasses til beboerens- og de neste generasjonenes behov. Alternativt kan god arkitektur bli etablert/ ivaretatt gjennom komponentbyggeri ettersom denne måten også tar for seg standardiserte løsninger som minsker produksjonsrisiko og øker verdikjedekonfigurasjonen.

Andre økonomiske tiltak, uavhengig av bygge form, er finansieringsmodeller som baseres på leie og eie andeler. Forslag nevnt er Leie til Eie og Deleie modeller. Disse modellene vil tillate flere forbrukere med mindre egenkapital til å få muligheten å komme seg inn på boligmarkedet.

Ved å sette rammer rundt slike kontrakter og stadfeste disse modellene i lovverket vil det øke realiseringsevnen slik at finansieringsmodellene kan bli tilbudt i samsvar med etterspørselen. Dermed må det gjøres endringer i, blant annet, borettslagsloven og eierseksjonsloven. Det burde spesifiseres en maksimal tidsperiode opsjonen skal gjelde og spesifiserte regler og rammer rundt avtaleinngåelsen. Kommunal- og Distrikts departement la frem forslag til endringer i borettslagsloven ved høringen 03.07.23. De lyder følgende:

“§ 1-8 (Borettslagsloven) og § 6 c. (Eierseksjonsloven). Leie til Eie

Med Leie til Eie mener vi i denne loven avtaler om utleie av bolig til en eller flere fysiske personer som innenfor en forhåndsbestemt periode på inntil 5 år har rett til å kjøpe boligen («avtalen»). Fristen blir regnet fra avtaleinngåelsen.

Avtalen må fastsette

a. salgsprisen på boligen

b. leieprisen på boligen

c. Hvordan skal feil og mangler ved boligen skal bli håndtert.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 36)

Tilsvarende for regulering og fastsettelse av leie gjelder husleielova kapittel 4. Her har Kommunal- og Distrikts departementet foreslått:

“§ 1-9 (Borettslagsloven) og § 6 d. (Eierseksjonsloven). Deleie

Med deleie mener vi i denne loven avtaler om delt eierskap av en bolig mellom en fysisk og en juridisk person, hvor den fysiske personen har en rett til å kjøpe seg inn i hele boligen («avtalen»). Den fysiske personen må eie en ideell andel på minst 50 prosent av boligen, og den juridiske personen eier den resterende delen. Den fysiske personen må ha en eksklusiv bruksrett til hele boligen.

Avtalen må fastsette

a. klare prinsipper for hvordan salgsprisen på den resterende delen av boligen skal bli besluttet

b. hva forbrukeren må betale i honorar for bruk av hele boligen

c. Hvordan feil og mangler ved boligen skal bli håndtert.

Den juridiske personen kan ikke kreve sameiet oppløst etter lov 18. juni 1965 nr. 6 om sameie § 15 i en periode på 10 år fra inngåingen av avtalen. Dette gjelder likevel ikke dersom forbrukeren vesentlig misligholder sine plikter etter avtalen. Husleielova kapittel 4 gjelder tilsvarende for fastsetting av leie, regulering av leie mv.”
(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 36)

Videre foreslår Kommunal- og Distrikts departementet nye punkt under kapittel 4 i borettslagsloven om andelseiere, overgang av andeler m.m., kapittel 5 om sameie i andel, og kapittel 7 om stemmerett og habilitet. Disse punktene lyder som følgende:

§ 4-3 “Juridiske personer o.a. som kan eie andeler etter vedtektene”

“a. Leie til Eie Juridiske personer kan erverve opp til 30 prosent av andelene i laget direkte fra aktører som nevnt i § 2-12. Andelene må bli leid ut med en Leie til Eie-avtale som beskrevet i § 1-8. Dersom leieren ikke avvender retten til å kjøpe boligen innen den forhåndsbestemte perioden på inntil fem år, kan boligen avvendes i én ny leie til eiekontrakt. Samme andel kan likevel ikke bli leid ut mer enn to ganger, med en samlet tidsramme på inntil ti år. Ingen kan eie andeler etter § 4-3 i tillegg til denne forskriften slik at det overstig 30 prosent av andelene totalt i laget.

b. Juridiske personers rett til å eie andeler ved delt eierskap

(1) Juridiske personer som tilbyr andelene med Deleie som beskrevet i § 1-9, kan eie opp til 50 prosent av andelene i laget.

(2) Den fysiske personen regnes som eier i relasjon til laget.”

§ 4-12 “Rettsovergang til nærstående og enkelte andre”:

“§ 4-12 (3) Forkjøpsrett kan heller ikke gjøres gjeldende når andelen går over fra en andelseier som nevnt i § 1-8 og § 1-9 til leier eller deleier av den boligen som andelen er knyttet til.”

§ 5-2 “Sameie i andel”:

“§ 5-2 (5) Reglene i paragrafen her, er ikke til hinder for slikt sameie som nevnt i § 1-9.”

§ 7-10 “Stemmerett. Habilitet” fått foreslått nytt annet ledd som lyder:

“§ 7-10 (2) Om en andel eies i sameie som nevnt i § 1-9, vil bare den fysiske personen kunne stemme på generalforsamlingen.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 37)

Samsvarende punkter har også blitt foreslått i eierseksjonsloven i kapittel 23 om begrensninger i muligheten til å kjøpe boligseksjoner og kapittel 52 angående beregning av flertall og opptelling av stemmerett på årsmøtet. Disse lyder som følger:

§ 23 “Begrensninger i muligheten til å kjøpe boligseksjoner”:

“(5. ledd) Uten hinder av begrensningene i § 23 første og annet ledd kan juridiske personer som tilbyr boligene med Leie til Eie-avtale som definert i § 6 c, erverve inntil 30 prosent av seksjonene i eierseksjonssameiet fra utbygger.

(6. ledd) Uten hinder av begrensningene i § 23 første og annet ledd kan juridiske personer som tilbyr boligene med Deleie-avtale som definert i § 6 d, erverve inntil 50 prosent av seksjonene i eierseksjonssameiet.”

§ 52 “Beregning av flertall og opptelling av stemmer på årsmøtet”:

“(2. ledd) Dersom en juridisk person eier flere seksjoner etter § 23 femte ledd, har den juridiske personen kun to stemmer uavhengig av antall seksjoner den eier.

(3. ledd) Dersom en seksjon eies i sameie etter § 23 sjette ledd, har den fysiske personen stemmerett på årsmøtet.”

(Kommunal- og Distrikts departementet, 2023, s. 38)

Ved tilføyelse av disse reglene i lovverket vil boligmodeller som Deleie og Leie til Eie bli rettslig gjenkjent som eierformer og med det få mulighet til å ta del i årsmøter. Forkjøpsrett vil heller ikke bli til hinder. Inngåelsen av en slik avtale får med dette rettslige rammer for å ivareta både forbruker og selger slik at kontrakten viser til en strukturert betalingsplan og bruksrett. Endringene tar også stilling til eierandel problematikken i et sameie, noe som gjør det mulig for utbyggere og andre boligfirmaer til å eie opp til flere seksjoner som de leier ut til Leie til Eie eller Deleie modeller. Ved iverksettelse av foreslåtte lovendringer kan slike boligmodeller sees mye mer av på markedet og hjelpe førstegangskjøpere inn på boligmarkedet.

Risiko

Det vil være rasjonelt at ansvar for overordnede krav i henhold til risiko og bærekraft vil falle hos utvikler. Dersom det finnes risiko rundt opphold i boligen, vil det ikke kunne bli gitt midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest. For å forsikre at de bærekraftige kravene blir holdt kan det være en fordel at objektet blir levert som et varmt-skall. På denne måten kan utvikler være sikker på at bygningen er etter energiklasse A ved å sikre at fasaden er tett og krav til installasjoner (som ventilasjon- og vinduskrav) er på plass. I forbindelse med risiko rundt opphold kan

isolasjon enkelt dekkes med gipsplater, slik de gjorde i Tambourgården. Vinduer, takteking, og rekkverk i felles trapper må være på plass i regi av utvikler.

Det foreslås at utvikler har ansvar for å ferdigstille alle krav til risiko i fellesarealer og fasade. Det er dermed kun de seksjonerte boenhetene som trenger egeninnsats. Med tanke på at en skall-bolig utformet som loftsleilighet, slik som i Tambourgården og Amstelloft, ikke blir levert med trapper og etasjeskille er det ikke krav om manglende rekkverk. Dette vil, i tilfellet av etablert etasjeskille og trapp, bli satt opp under konstruksjon av trapp. Ferdigstillatelse stiller også disse kravene i tillegg til krav til lysinnslipp, lydisolasjon, brannsikkerhet, og luftkvalitet. Dette er faktorer utvikler skal ha etablert gjennomgående i prosjektet før søknad om ferdigattest sendes. Dermed skal dette være på plass ved overtakelse av boligene.

Det foreligger en risiko for det resterende arbeidet som forbruker igangsetter med egeninnsats. Dersom forbruker ikke har erfaring med oppussing er det mulig å gjøre feil langs veien. En skade som skjer i ens egen bolig, er oftest mulig å fikse. Det blir derimot problematisk dersom skaden videre fører til skade i det elektriske- eller rør systemet som påvirker sameiet. Dette kan, for eksempel, være en membranskade som kan føre til lekkasje hos naboen under. På bakgrunn av dette må forbruker følge byggeteknisk forskrift § 13-20 og forskrift om elektroforetak og kvalifikasjonskrav for arbeid knyttet til elektriske anlegg og elektrisk utstyr § 6. Teknisk og våtroms relatert arbeid må dermed bli gjort eller fulgt opp av fagarbeidere slik at risikoen for nabopåvirkning minskes betydelig. Dette kan i tillegg sikres gjennom forsikringsvilkår. Det vil riktig nok være en ekstra kostnad for kjøper, men er lovmessig nødvendig. Ved førstegangskjøp er det mye å sette seg inn i og dersom man ikke har pusset opp en bolig tidligere er det lett å undervurdere arbeidet og bli lurt prismessig. Skall-enheter sikter mot førstegangskjøpere og personer som har vanskeligheter med å komme seg inn på

boligmarkedet. Dermed er det viktig at boligene skal være tilrettelagt nok til at øvrige kan limiteres.

Garanti

Ettersom Avhendingslova, jf. Avhl. § 2-11, nå tilsier at utvikler må stille garanti innen seks måneder etter ferdigstilling kan dette føre til et problem for beboerne. Dersom forbrukere gjør egeninnsats uten fagarbeidere, vil de miste garantien. Hvis utvikler får ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse like etter ferdigstillingen kan beboerne potensielt ha seks måneder til å gjøre egeninnsats før garantien senest trår inn. Men er dette rasjonelt? Hast og økonomiske prioriteringer kan føre til ugunstige valg og føre til skade. Dermed burde garantien dekke arbeidet utvikler leverer under ferdigattest/ midlertidig brukstillatelse. Videre burde Norge følge Nederland og tilby øvrige garantier i forbindelse med selvbygging som kjøper blir satt krav til å ha før igangsettelse av egeninnsats.

Ved kjøp av boligene kan det være hensiktsmessig å lage en håndbok til beboerne som guider og foreslår muligheter til hvordan de kan endre boligen. Slik kan de fremtidige beboerne få inspirasjon og tips til løsninger som kan passe deres livsstil. Med dette kan de også koordinere seg med andre beboere og forhåndsbestille materialer som trengs for de ønskelige endringene slik at de umiddelbart kan sette i gang byggingen ved overtakelse. En fordel med selvbygger prosjekter er at de ikke blir for store. Dette er fordi at et stort poeng med denne type prosjekt er dugnadsånden. Blir prosjektet for stort med for mange enheter kan beboerne fort bli fremmede for hverandre og dugnadsånden mindre. Samholdet i sameiet er viktig for at et slikt prosjekt skal bli vellykket og vel gjennomført.



Plantegninger: LINK Arkitekter

Sosiale Boformer

Skallbebyggelsen kan kombineres med sosiale boformer, hvor å tilrettelegge fellesarealer med praktiske funksjoner som yter positivt til nabofellesskapet er av stor verdi. Et godt tilskudd til en selvbygger leilighet vil være et verksted. Dette vil da bli et sosialt areal hvor beboerne kan ha enkel tilgang arbeidsflater og verktoy, dele kunnskap med naboer, og oppleve mestringsfølelse. Et verksted som tilskudd til en sosial skallbebyggelse vil senke terskelen til- og usikkerheten rundt egeninnsats. Det vil også forenkle kommunikasjon og samarbeid på tvers av beboere.

Fyrstikkbakken 14

Endringer i boligutbygging som viser til nye boformer har smått startet å komme på banen. Derimot er det fremdeles en del utfordringer som oppstår på veien. Fyrstikkbakken 14 er et slikt prosjekt som både tilbyr sosiale boformer og er Futurebuilt prosjekt. Her er fellesarealer betegnet som “delemeter” og prosjektets hovedfokus har vært å skape et godt naboskap. Prosjektet har fire tårn som alle har ulike tilskudd til fellesareal som deles over de samlede 160 leilighetene gjennom en app. Appen gjør det lettere å reservere rom eller sette opp felles aktiviteter og samlingspunkt for beboerne. Videre er Fyrstikkbakkens nytenkende og unike tiltak dens sosiale leilighetsformer. I tillegg til selveier leiligheter tilbyr dette prosjektet nemlig noe de kaller for “skilsmisse leiligheter” eller “tvilling leiligheter” og “venneleiligheter”.

Tvilling leiligheten er to separate leiligheter som deler ett fellesrom/stue. Leilighetene kjøpes samlet av to personer hvor kjøpesummen av leilighetene og fellesrommet er delt på to, og hvor hver part eier hver sin seksjon og lik rett til bruk av fellesrommet. Dette ble først annonsert som en leilighet ideell for skilte mennesker som har et barn sammen. Barnet kan da ha et fast soverom i fellesarealet og foreldrene deler fellesarealet basert på hvilken uke de har

barnet. Derimot kan leiligheten også bli brukt som generasjonsbolig eller søsken bolig.

Venneleiligheten er skapt med inspirasjon fra den kollektive tilværelsen. Her kjøper hver venn hvert sitt rom med bad, og deler stue og kjøkken. Leiligheten har tre soverom som hver beregner eierandel på antall kvadratmeter på soverom/bad. Prosentandelen på eierskapet utgjør også prosentandelen på felleskostnadene. Vennen eier rommet selvstendig og kan, når de selv ønsker, selge sin andel uten at dette påvirker de andre eierne økonomisk.

Med dette prosjektets mange nytenkende måter å bo sammen på, viser også dette til et prosjekt som har blitt svært dyrt. For eksempel eier kjøperen av del C i venneleiligheten (det minste rommet markert i grønn) et soverom på åtte kvadratmeter og har, i ulikhet med de andre rommene som er ensuite, bad i fellesarealet som tilhører dem. Beregningen av eierandel er dermed basert på de sammenlagte kvadratmeterne som utgjør 12 kvadratmeter og dermed 31% av leiligheten. Dette utgjør en totalpris på tre millioner og felleskostnader på ca. 9200 kroner, kun for del C. Derimot kan det argumenteres at badet i fellesarealet fort kan bli et fellesbad for besøkende og dermed ikke like private eiermeter som del A og B kjøper. I kontrast eier også del A 35,25% og del B 33,75%, noe som ikke utgjør en altfor stor prisforskjell. Det har dermed resultert i vansligheter under salg ettersom rommene er såpass ulike og salgsprisene er mindre varierende.

På tross av at prosjektet fasiliteter gode og populære fellesarealer som er et flott tilskudd til naboskapet, har disse gått på kraftig bekostning av felleskostnadene. Venneleilighetene har felleskostnader på 29.672kr i måneden de første fem årene før det stiger til 34.146kr i måneden. Salgsprisen på rommene er i utgangspunktet oppnåelige for førstegangskjøpere og folk med alminnelig inntekt, men felleskostnadene påfører såpass høye månedlige utgifter at økonomien ikke strekker til. Dette har ført til at disse type leilighetene har blitt kjøpt samlet som en enhet av

Fyrstikkbakken 14
Foto: Tobine Rasmussen

utleiende. I likhet til venneleilighetene har tvillingleilighetene høye felleskostnader på 39.974kr i måneden som stiger til 45.979kr i måneden etter fem år. Slike summer kan skremme bort mange mulige kjøpere.

Eksempelvis ligger en andelsleilighet fra dette prosjektet på 77 kvadratmeter ute til en totalpris av 7.646.114kr. Den samme leiligheten har felleskostnader på 24.575kr i måneden (de første fem årene før det stiger), som utgjør felleskostnader til nærmere 1,5 million over fem år. Dersom eierne selger etter fem år, vil eierne ha betalt 118.450kr per kvadratmeter (sammenlagt totalpris og felleskostnader i tidsrommet av eierskapet). Dette er priser over gjennomsnittlig salgspris i Oslo, og prosjektet går dermed økonomisk sett mot sin hensikt.

Fyrstikkbakken har gått frem som et godt eksempel på hvordan utbyggere og arkitekter må tenke nytt på boligutviklingen, men viser også til at det er flere økonomiske utfordringer som må adresseres først. For å kunne tilby boligprosjekter for sykepleiere og førstegangskjøpere må fremtidige prosjekter forhindre ekstra økonomiske belastninger til størst mulig grad. Dette prosjektet er et levende eksempel på at slik reglementet og omkostninger er i dag er det svært vanskelig å endre måter å skape boliger på. Dagens lovverk er satt rundt dagens byggemåter. Dermed er det også vanskelig å skape andre typer tilbud uten at dette skal få økonomiske ringvirkninger.

Fremtidstenkende tilskudd

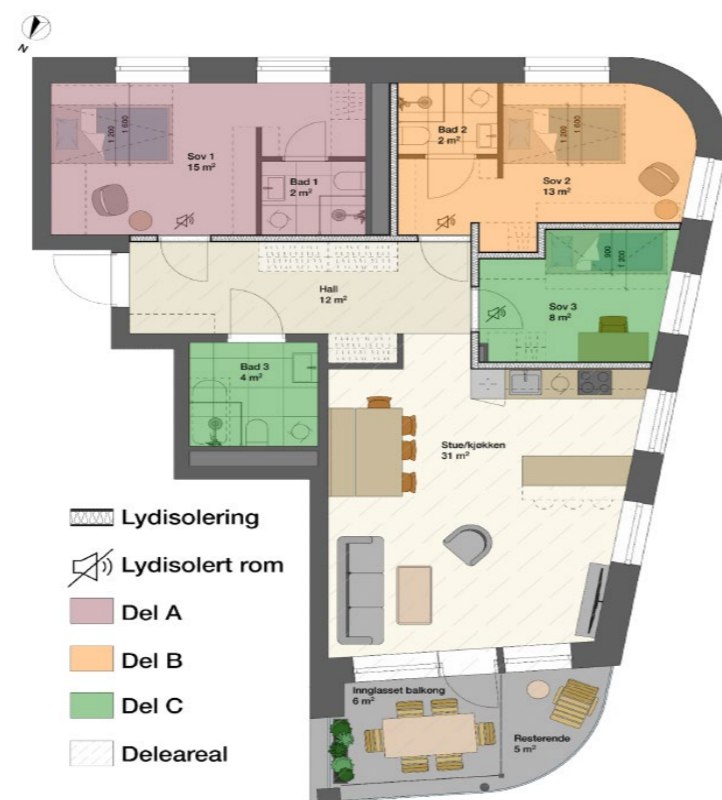
Nye boformer, slik som skallbebyggelse, er fantastiske tilskudd til den norske boligfronten. Det tilbyr sosiale samhold, nye lærekurver, mestringsfølelse, demokrati og stammer tilbake i norsk bygg-historie. Byggfellesskap har en stor fremtid i Norge, men det forutsetter at kommunen får verktøy gjennom endret lovverk og regulerer ut tomter til denne form for utbygging. Asker kommune ønsker ny innovasjon

Fyrstikk bakken¹⁴

Prisliste pr. del for Deleleilighet Triplett

Leilighet B-601

Triplett	Del A	Del B	Del C	Sum
Fordelingsnøkkel	35,25 %	33,75 %	31,00 %	100 %
Kjøpesum	1 471 194	1 408 590	1 293 816	4 173 600
Fellesskjeld	1 915 979	1 834 448	1 684 974	5 435 400
Delemetergjeld	24 069	23 045	21 167	68 282
Omkostninger	20 210	19 350	17 773	57 332
Totalpris	3 431 452	3 285 432	3 017 730	9 734 614
Stipulerte felleskostnader				
Fellesskostnader år 1-5	10 459	10 014	9 198	29 672
Fellesskostnader fra år 6	12 036	11 524	10 585	34 146



Fyrstikkbakken 14
Illustrasjon: Birk & Co

i boformer med boligsosiale hensyn i planverk. Det er også ønske om helhetlig samfunnsutvikling og hjelpe førstegangsetablerere og lavinntektsgrupper. Selvbygging som tilskudd til fremdriften av boligbygging med god arkitektur i Asker Kommune, og andre kommuner i Norge, sikrer et variert og mangfoldig boligmiljø og fremmer en helhetlig samfunnsutvikling.

Oppsummering

Norge, med sitt rykte om å sette fellesskapet høyt, er et land med høy dugnadsånd. Landet ønsker å skape arkitektur for fellesskapets beste, noe som tydelig ble av fokus etter andre verdenskrig. I dag er fellesskaps ånden ikke like synlig i norske bygge normer. Dette skyldes strengere lover og reguleringer som ikke tillater tidligere nasjonalistiske og nye innovasjonsrike konstruksjonsmetoder. På tross av slike restriksjoner viser markedet til høyere etterspørsel for nye boformer enn noen gang. Nye boformer må komme på markedet slik at også førstegangskjøpere og mennesker med alminnelig lønn har muligheten til å eie sitt eget hjem.

Som følge av restriksjonene i regulering og lovverk er Norge langt bak land i Europa, slik som Nederland og Tyskland. Nederland, slik som Norge, startet med boligbyggelag på starten av 1900-tallet. I kontrast med Norge, hvor boligbyggelag ikke lenger oppstår, har Nederland fortsatt denne tradisjonen. Dette skaper en sunn konkurranse mot private utviklere, noe nederlandske politikere verdsetter høyt i deres politikk. Som resultat av denne nederlandske politikken fører selvbygging til populære nabolag med varierte arkitektoniske uttrykk. Med Norges ønske om nye boformer som inkluderer og lager muligheter for førstegangskjøpere må vi ta læring av landene som har fortsatt å innlemme de nasjonalistiske verdiene. Disse verdiene er i form av boformer, eierskap, fellesskap og prosesser i byggeteknisk politikk. Dette har de klart på tross av oppdaterte byggetekniske restriksjoner og reglementer fra EU. Det er dermed viktig at også Norge kan gjøre endringer i lovverket slik at realiseringsevnen for nye finansieringsformer og boformer med egeninnsats øker. Med dette, at både finansieringsmodeller og byggfellesskap kan bli tilbudt i samsvar med etterspørselen.

Stoppere for realiseringen av nye boformer innebærer flere aspekter. Dette er, blant annet, risiko, finansiering, brukstillatelse, ferdigstilling, og garantier. Dermed er dette hovedpunkter å legge vekt på i forhandlingene for muliggjørelse av lovendringer. Det må tas lovmessig stilling til både kjøper og utvikler slik at det ikke bare er lovmessig og finansielt mulig å utføre et slikt byggeprosjekt, men at forbruker også blir ivaretatt ved kjøp av en ny type boform gjennom garantier, risikovurderinger og finansieringsmodeller. Garanti og risikovurdering er spesielt viktig ved oppføring av et byggfellesskap. Derimot har tidligere norske varianter blitt gjort med stor suksess på 1970-tallet og tidlig 2000-tallet, noe som viser til at risikoen ikke nødvendigvis er så stor. Langeleiken borettslag (1977) og Tambourgården (2006) har holdt høy standard i år etter utbygging og er byggfellesskap hvor sameiet har et godt rykte. Dette gjør at de er ettertraktede boliger på markedet i dag.

For å konkludere, norske politikere må gjøre tiltak i norsk regelverk for at utbyggere og arkitekter kan være med på å oppfylle de politiske ønskene, samt svare på den store etterspørselen for nye boformer med eventuelle selvbygger muligheter. Dette vil stimulere til kostnadsbesparelser ved forsvarlig utbygging som vil inkludere og appellere til førstegangskjøpere og mennesker med gjennomsnittlige midler. Ved å skape muligheter i lovverket tillater det for gode samarbeid i norsk boligutbygging og innovative arkitektoniske løsninger. Ved å tilrettelegge og tillate arkitektonisk kreativitet og nytenkning vil arkitektoniske kvaliteter stimulere bokvalitet. Dette er samarbeid som vi, og trolig de fleste arkitektkontorer, ønsker sterkt, og hvor arkitektene, politikerne og utbyggerne sammen kan gjøre en stor forskjell i fremtiden av nasjonalistisk og demokratisk boligbygging.

Bibliografi

Agenda Kaupang & SBB Samfunnsbygg. (2023). Boligbehov for eldre innbyggere frem mot 2040. Tilgjengelig på: Rapport_SBB_Boligbehov-for-eldre-innbyggere-frem-mot-2040_Agenda-Kaupang.pdf (agendakaupang.no) (Hentet: 04 Desember 2023)

Avhendingslova. (1992). Lov om avhending av fast eigedom (LOV-1992-07-03-93). Lovdata. Tilgjengelig på: <https://lovdata.no/pro/#document/NL/lov/1992-07-03-93?searchResultContext=1754&rowNumber=1&totalHits=7047> (Hentet: 27 November 2023)

Axelholm, L. (2020) Slik forbedrer du energimerking av boligen, viivilla.no. Tilgjengelig på: Slik forbedrer du energimerkingen av boligen | Vi i Villa (Hentet: 25 januar 2024).

Barlindhaug, R. & Nordahl, B. (2011). Boligbyggingens prisrespons. For mange hensyn eller for lite tilrettelegging? (NIBR-rapport 2011:31). Tilgjengelig på: Norsk institutt for by- og regionforskning. Microsoft Word - forside 2011-31.docx (oslomet.no) (Hentet: 16. November 2023)

Benson, M., Hamiduddin, I. (2017). Self-Build Homes: Social Discourse, Experiences and Directions. UCL Press.

Bergen Huseierforening (2023) EU-krav til energieffektivisering av boliger, huseierforening.no. Tilgjengelig på: EU-krav til energieffektivisering av boliger - Bergen Huseierforening (Hentet: 25 januar 2024).

Bjerke, A. (2020) VI Pusser Opp Mest I Hele Verden, Framtiden i våre hender. Tilgjengelig på: <https://www.framtiden.no/artikler/vi-pusser-opp-mest-i-hele-verden> (Hentet: 07 November 2023).

Blink hus (no date) Dette Bør du Vite Om Husbyggingsprosessen blink hus, Blink hus. Tilgjengelig på: <https://www.blink-hus.no/dette-bor-du-vite-om-husbyggingsprosessen> (Hentet: 08 November 2023).

Brendeland & Kristoffersen arkitekter AS.

(2005) Strandveien 37, Svartlamoen. Tilgjengelig på: Massivtre - OLD - Arkitektur N (arkitektur-n.no) (Hentet: 10 November 2023).

Bouwgarant. (N/A). Nieuwbouwgarantie. Tilgjengelig på: <https://www.bouwgarant.nl/garanties/nieuwbouwgarantie> (Hentet: 27 November 2023)

Bustadoppføringslova. (1997). Lov om avtale med forbruker om oppføring av ny bustad m.m. (LOV-1997-06-13-43). Lovdata. Tilgjengelig på: <https://lovdata.no/pro/#document/NL/lov/1997-06-13-43?searchResultContext=1307&rowNumber=1&totalHits=1556> (Hentet: 27 November 2023)

Båtbukt, F. (2016). Selvbygger i by: selvbygging som verktøy for boligbygging og byutvikling [Masteroppgave, Arkitekt- og designhøyskolen i Oslo]. Tilgjengelig på: Selvbygger i by : selvbygging som verktøy for boligbygging og byutvikling (unit.no) (Hentet: 01 November 2023)

Båtbukt, F.J. et al. (2023) Kan byggfellesskap være en løsning på boligkrisen?, Dagsavisen. Tilgjengelig på: <https://www.dagsavisen.no/debatt/2023/08/25/kan-byggfellesskap-vaere-en-losning-pa-boligkrisen/> (Hentet: 01 November 2023).

Chadha, V. (2022) Warm shell vs bare shell properties - which is better? - magicbricks, MagicBricks. Tilgjengelig på: <https://www.magicbricks.com/blog/all-about-bare-shell-and-warm-shell-properties/84169.html> (Hentet: 01 November 2023).

Dalgaard, P.K. (2023) Boligmangelen i oslo: – det er helt krise, E24. Tilgjengelig på: <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/l3kyxG/boligmangelen-i-oslo-det-er-helt-krise> (Hentet: 01 November 2023).

Din BoligBistand (2023) Redd for at de nye boligkravene skal koste deg dyrt?, dinboligvistand.no. Tilgjengelig på: Redd for at de nye boligkravene skal koste deg dyrt? | Din BoligBistand (Hentet: 25 januar 2024).

Direktoratet for byggkvalitet (2022) § 8-1. ferdigstillelse AV tiltak, Direktoratet for byggkvalitet. Tilgjengelig på: <https://www.dibk.no/regelverk/sak/2/8/8-1> (Hentet: 07 November 2023).

Dutch News (2022) All landlords to face new energy efficiency requirements, dutchnews.nl. Tilgjengelig på: All landlords to face new energy efficiency requirements - DutchNews.nl (Hentet: 25 januar 2024).

Erichsen, V. M. (2023) Interiørplattform landet DNB-avtale, Shifter. Tilgjengelig på: Interiørplattform landet DNB-avtale (shifter.no) (Hentet: 15 November 2023).

Fikke, H.M. (2005) Spikret Eget Borettslag, Nettavisen. Tilgjengelig på: <https://www.nettavisen.no/nyheter/spikret-eget-borettslag/s/12-95-3422917293> (Hentet: 01 November 2023).

Franke, N., Schreier, M. & Kaiser, U. (2010). The "I Designed It Myself" Effect in Mass Customization. *Management Science*, 56(1), 125-140. Tilgjengelig på: <https://doi.org/10.1287/mnsc.1090.1077> (Hentet: 15 November 2023)

Gemeente Amsterdam. (2014b). Van kavel tot stad. Zelfbouw in Amsterdam. Plan Amsterdam, 2014(6), 32

Gemeente Amsterdam. (2016g) Zelfbouw. Tilgjengelig på: <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwen-verbouwen/zelfbouw> (Hentet: 09 November 2023).

Grønn Byggallianse. (N/A). Klimakur for bygg og eiendom. Tilgjengelig på: Klimakur for bygg og eiendom – Grønn byggallianse (byggalliansen.no)

Halman, J. I., Voordijk, J. T. & Reymen, I. M. (2008). Modular approaches in Dutch house building: an exploratory survey. *Housing Stud.* 23(5), 781–799. Tilgjengelig på: <https://doi.org/10.1080/02673030802293208> (Hentet: 17 November 2023).

Hanssen, G. S. & Aarsæther, N. (2018). Plan- og bygningsloven 2008: fungerer loven etter intensjonene? Universitetsforlaget.

Hentschke, C. S., Echeveste, M. E. S., Formoso, C. T. & Ribeiro, J. L. (2022). Method for capturing demands for housing customisation: balancing value for customers and operations costs. *Journal of Housing and the Built Environment*, 37(1), 311-337. Tilgjengelig på: <https://doi.org/10.1007/s10901-021-09838-9> (Hentet: 15 November 2023).

Huseierne. (2018). Derfor er tilvalg til nybolig dyrt. Tilgjengelig på: [https://doi.org/10.1016/S0022-4359\(99\)80105-5](https://doi.org/10.1016/S0022-4359(99)80105-5) (Hentet: 27 November 2023)

Ikbenfrits. (2022). Hoeveel kost het om zelf een huis bouwen? Tilgjengelig på: <https://www.ikbenfrits.nl/hypotheek/nieuwbouw/hoeveel-kost-een-huis-bouwen/> (Hentet: 15 November 2023).

Ikbenfrits. (2022b). Wat is casco? En waar let je op bij een casco oplevering?. Tilgjengelig på: <https://www.ikbenfrits.nl/hypotheek/nieuwbouw/casco-oplevering/?fbclid=IwAR2OExhWA0Lky1YpI8R6P9EBk7MvBSeJGx1FUn9WSPKF1Z9ygyFLRAbvbs> (Hentet: 15 November 2023)

Justis- og beredskapsdepartementet. (2019). Tolkningsspørsmål om avhendingslova § 2-11 (18/3639) [Tolkningsuttalelse]. Tilgjengelig på: 2019-25-03-svar-fra-JD-avhl.-§-2-11.pdf (nef.no) (Hentet: 27 November 2023)

Kommunal- og Distrikts departementet. (2023). Høringsnotat. Forslag om endringer i borettslagsloven og eierseksjonsloven for å legge bedre til rette for nye boligkjøpsmodeller. (23/3370) Tilgjengelig på: horingsnotat-om-endringer-i-borettslagsloven-og-eierseksjonsloven-for-a-legge-bedre-til-rette-for-boligkjopsmodeller.pdf (regjeringen.no) (Hentet: 10 Januar 2024)

Kristoffersen, Ø. R. & Røsnes, A. E. (2018). Eiendom og eierskap: om forståelsen av

fast eiendom og dens betydning i verdiskaping og samfunnsbygging. Universitetsforlaget.

Kvithyld, T. A. (2020). Ett spørsmål, bare: Ikke helt solgt. OBOS-bladet, nr. 2. Tilgjengelig på: https://issuu.com/obosbbl/docs/obos_02_2020_v-book (Hentet: 15 November 2023)

Larsen, M. S. S., Lindhard, S. M., Brunoe, T. D., Nielsen, K. & Larsen, J. K. (2019). Mass 108 Customization in the House Building Industry: Literature Review and Research Directions. *Frontiers in Built Environment*, 5(115), 1-12. Tilgjengelig på: <https://doi.org/10.3389/fbuil.2019.00115> (Hentet: 17 November 2023).

Larsson, S. (N/A) Modular construction in Architecture: The Future of Flexible Design, UN Studio. Tilgjengelig på: Modular Construction in Architecture: The Future of Flexible Design - UNStudio (Hentet: 09 November 2023).

Leikvam, G. & Olsson, N. (2014). Eiendomsutvikling. Fagbokforlaget

Lloyd, M. G., Peel, D., & Janssen-Jansen, L. B. (2014). Self-build in the UK and Netherlands: mainstreaming self-development to address housing shortages? *Urban, Planning and Transport Research*, 3(1), 19–31

Lovdata. (2013) Forskrift om elektroforetak og kvalifikasjonskrav for arbeid knyttet til elektriske anlegg og elektrisk utstyr FOR-2013-06-19-739. Tilgjengelig på: Forskrift om elektroforetak og kvalifikasjonskrav for arbeid knyttet til elektriske anlegg og elektrisk utstyr - Lovdata (Hentet: 10 Januar 2024).

Lovdata. (2003) Lov om burettslag (burettslagslova) LOV-2003-06-06-39. Tilgjengelig på: Lov om burettslag (burettslagslova) - Kapittel 1. Innleiande føresegner - Lovdata (Hentet: 10 Januar 2024).

Lovdata. (2017) Lov om eierseksjoner (eierseksjonsloven) LOV-2017-06-16-65. Tilgjengelig på: Lov om eierseksjoner

(eierseksjonsloven) - Lovdata (Hentet: 10 Januar 2024).

Lovdata. (2017) Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) FOR-2010-03-26-489. Tilgjengelig på: Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) - VI. Fukt, våtrom og rom med vanninstallasjoner - Lovdata (Hentet: 10 Januar 2024).

Lundbakk, H. A. (2020). Selvbygging og boligutvikling i by. Om selvbygging og egeninnsats i nye boligblokker og ved renoverings- og konverteringsprosjekter. [Masteroppgave, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet]. NTNU Open. NTNU Open: Selvbygging og boligutvikling i by. Om selvbygging og egeninnsats i nye boligblokker og ved renoverings- og konverteringsprosjekter.

Ness, S. & Øyasæter, A. S. (2021). Eiendomsutvikling: Fra planlegging til ferdigstillelse (2. utg.). Universitetsforlaget.

Nore Sunde. (N/A). Kjøpekontrakt om kjøp av bolig eller fritidsbolig som ikke er fullført [NS-kontrakt]

Nøysom Arkitekter. (N/A) Strandveien 37, Svartlamoen. Tilgjengelig på: Eksperimentboliger på Svartlamon - OLD - Arkitektur N (arkitektur-n.no) (Hentet: 10 November 2023).

Overheid. (2012). Bouwbesluit. Tilgjengelig på: wetten.nl - Regeling - Bouwbesluit 2012 - BWBR0030461 (overheid.nl) (Hentet: 27 November 2023)

Oslo Kommune (2021). Selvbygging – byggfelleskap, beboergrupper og egeninnsats. Plan- og bygningssetaten i Oslo. Tilgjengelig på: Byggfelleskaper og selvbygging web.pdf (oslo.kommune.no) (Hentet: 27 November 2023)

Pihl, C. (2023) Ett skritt nærmere strengere energikrav fra EU: Når må i såfall norske boliger endres?, huseierne.no. Tilgjengelig på: Ett skritt nærmere strengere energikrav fra EU: Når må i såfall norske boliger endres? | Huseierne (Hentet: 25 januar 2024).

Rønningen, C. and Haanes, H. (2018) Hvor blir det av De Norske Byggfelleskapene?, arkitektnytt.no. Tilgjengelig på: <https://old.arkitektnytt.no/tema/hvor-blir-det-av-de-norske-byggfelleskapene> (Hentet: 07 November 2023).

Schoenwitz, M., Potter, A., Gosling, J. & Naim, M. (2017). Product, process and customer preference alignment in prefabricated house building. ScienceDirect, 183(1), 79- 90. Product, process and customer preference alignment in prefabricated house building – ScienceDirect (Hentet:17 November 2023).

Solberg, O. and Foreningen for byggfelleskap (2023) Kan byggfelleskap være en løsning på boligkrisen?, Dagsavisen. Tilgjengelig på: <https://www.dagsavisen.no/debatt/2023/08/25/kan-byggfelleskap-vaere-en-losning-pa-boligkrisen/> (Hentet: 07 November 2023).

Toth, K. (2021) Selvbygging – Hva er det egentlig?, Byplan - Oslo kommune. Tilgjengelig på: <https://magasin.oslo.kommune.no/byplan/selvbygging-hva-er-det-egentlig#ref> (Hentet: 08 November 2023).

WE architecten. (2015) KEUZERUIMTE - wonen als in een school, kerk of pakhuis. Tilgjengelig på: <http://www.keuzeruimte.nl/> (Hentet: 09 November 2023).

Westhagen-Fladset, Y. Boye, A. (2023) Skall – Skal ikke? Utviklers muligheter og hindringer for å redusere dobbeltarbeid i nyoppførte leiligheter der leveranse ikke samsvarer med preferanse. NBU. Tilgjengelig på: [no.nmbu:wiseflow:6839535:54591875.pdf](https://www.nbu.no/wiseflow/6839535:54591875.pdf) (unit.no) (Hentet: 17 Desember 2023)



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Toril	
Etternavn Eide	
Adresse Høvikveien 2c	
Postnr. 3477	Poststed Båttstø
Mobilnr. 41909804	E-postadresse torilhovikeide@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: temaplan bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar Det bør legges til rette for at fritidsboliger kan gjøres om til helårsboliger dersom infrastrukturen er til stede. Da tas en allerede bebygd eiendom mer i bruk, det er enklere og mindre boliger som vil avlaste presset på tettstedene. Det bygges ikke ned mer natur, det er i tråd med kommunens politikk. Det ønskes at de små tettstedene også kan få litt mer utvikling. De har veldig gode og trygge oppvekstvilkår, med marka og noen med sjøen tett på. Da opprettholdes nærmiljøet, og skoler og butikker kan bestå. For noen år tilbake ble vi i gamle Røyken oppfordret av ordfører til å komme med forslag hvis vi hadde tomter å avse, vi måtte ta i mot mer utbygging for å minke presset på byene og tettstedene. Dert er stor interesse for boliger og tomter også på de små stedene såfremt renter og økonomi gjør det mulig. Med litt utvikling i alle deler av kommunen, med varierte boformer for alle, både enslige og familier, avlastes presset på de store tettstedene, og det blir en mer bærekraftig boligutvikling. Utviklingen med at store tomter selges, gamle hus rives/gjøres om til flermannsboliger er smart, men at det også blir bygget noe nytt på tomter som ikke er egnet til hverken skogbruk eller jordbruk. Lykke til for dere som jobber med dette, vi gleder oss til å være med på utviklingen. Med vennlig hilsen Toril Høvik Eide

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon



Asker kommune
post@asker.kommune.no

Dato: 01.04.2024

Referanse: 22/02147
Saksbehandler: Stefan Kaliski
Saksnummer 10/24:

Temaplan bærekraftig boligutvikling

Fortidsminneforeningen mener det er positivt at ombruk av eksisterende bygninger er nevnt i strategien og er en del av kunnskapsgrunnlaget. Kommunen slår fast at det er klimagevinst ved å transformere og gjenbruke stående bygg, framfor å rive og bygge nytt. *Asker kommune skal, der det egner seg innenfor prioriterte vekstområder, legge til rette for bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse*, poengterer kommunen. Dette er positive signaler, men de har liten verdi om det ikke innføres tiltak som gjør det mer fordelaktig å bevare istedenfor å rive. Uten konkrete virkemidler risikerer strategien å bli et vagt skrivebordsprodukt som ikke har noen reell effekt. Det oppfordres til at det i alle rivesaker stilles krav om at tiltakshaver må gjennomføre klimagassberegninger som viser klimagassutslipp ved bevaring av eksisterende bygg kontra utslippene ved å bygge nytt. Tilsvarende krav stilles allerede i Bergen kommune, noe som har gitt gode resultater.

Bevaring og ombruk av eksisterende bygninger gir ikke bare en klimagevinst. Det er også avgjørende for å sikre sosialt bærekraftige lokalsamfunn. Kulturarv skaper tilhørighet, gode opplevelser og identitetsfølelse, noe som bidrar til bedre folkehelse og høyere livskvalitet. Asker kommune har store kulturmiljøverdier innad i kommunen. Sykehusområdet på Dikemark – et kulturmiljø av høy nasjonal verdi skal selges og etter planen utvikles til boliger. Her ligger over 30 fredete bygninger fra tidlig 1900-tall i et helhetlig sykehusmiljø. Det er helt avgjørende at området utvikles slik at bygningene brukes som en ressurs og at dette ikke går på bekostning av Dikemarks unike kulturmiljøverdier. Utviklingen av Dikemark bør berøres i strategien. Mange av bygningene har stort potensiale for ombruk til boliger. Asker kommunen bør engasjere seg i prosessen, slik at det tilrettelegges for gode sosiale møteplasser på Dikemark. Området bør også utvikles slik at dagens leietakere, som i stor grad er kunstnere, kan fortsette sitt virke her. Det gjøres blant annet gjennom at de sikres fordelaktige leieforhold. Dette vil bidra til et *inkluderende og mangfoldige nabolag*.

Med vennlig hilsen

Heidi Berntine Bull-Gjertsen
Vernesaksansvarlig

From: "Postmottak Asker kommune"
Sent: Mon, 4 Mar 2024 15:23:14 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: VS: HØRING TEMAPLAN BÆREKRAFTIG BOLIGUTVIKLING - Saksnr. 22/02147 *
SDCID:[17918895]:SDCID *I*

Fra: gunvor.hellemann gmail.com gunvor.hellemann@gmail.com
Sendt: 03.03.2024 14:24:47
Til: IKT-brukerstøtte
Emne: HØRING TEMAPLAN BÆREKRAFTIG BOLIGUTVIKLING - Saksnr. 22/02147
Kunde: Unregistered
ID: #17918895

Gyda Spurkeland - TEMAPLAN - Vi vil gjerne ha dine innspill

Bygge mer sosial boligbygging til ungdom, eldre og til mennesker Asker kommune trenger i sitt arbeid i kommunen.

F.eks. lærere, sykepleiere/hjelpepleiere, brannfolk etc.

Ikke bygge ut Føyka næringspark, som er flott for ungdomsaktiviteter i sentrum, med dyre blokkleiligheter.

Ikke bygge ned dyrket mark.

Med vennlig hilsen

Gunvor Hellemann

GUID:6a22801a-e039-4915-b598-037ea496d763

Asker kommune Temaplan for bærekraftig boligutvikling 2024 – 2036

Husbanken Øst ser det er gjort et godt og grundig arbeid i forbindelse med utarbeidelse av forslag til temaplan for bærekraftig boligutvikling 2024 – 2036 i Asker kommune. Husbanken er en viktig støttespiller for kommunene i det helhetlige boligpolitiske arbeidet. Dette samarbeidet blir tydeliggjort i Meld. St. 13 (2023–2024) Bustadmeldinga— Ein heilskapleg og aktiv bustadpolitikk for heile landet. Derfor er det positivt at Asker kommune viser til Husbanken og våre låneordninger som aktuelle virkemidler for å oppnå temaplanens målsettinger.

Under følger noen kommentarer og anmerkninger til temaplanen.

- Kommunen kan vurdere om Kobo bør inkluderes som et aktuelt boligpolitisk virkemiddel i temaplanen. Kobo er et fagsystem som letter prosessen med å søke, tildele og administrere kommunale utleieboliger. Med alle data samlet og tilgjengelig i samme system, får kommunen bedre grunnlag til å planlegge og utforme boligpolitikken, samt møte kravene i boligsosial lov.
- «Tilskudd til tilpasning av bolig», er et tilskudd som ble overført fra Husbanken til kommunerammen i 2020. Husstander, enkeltpersoner og eldre med nedsatt funksjonsevne som har behov for å tilpasse boligen sin for å kunne bli boende i boligen over tid, må eventuelt søke kommunen om tilskudd til tilpassing. Dette bør presiseres i avsnittet «Asker kommune skal bruke Husbankens støtteordninger aktivt». Videre kan kommunen også tilby tilskudd til å kjøpe bolig, der startlån alene ikke er tilstrekkelig.
- Eldre som bor i uegnede boliger er også i målgruppen for startlån, og kan være et sentralt virkemiddel for å få denne gruppa inn en mer lettstelt bolig.
- Videre kan privatpersoner, eiendomsaktører og kommunen søke om lån fra Husbanken til å bygge eller oppgradere bolig, forutsatt at boligen(e) innfrir kvalitetskriteriene innenfor miljøvennlige løsninger eller tilgjengelighet. Lån til boligkvalitet er et sentralt økonomisk virkemiddel fra Husbanken som skal bidra til en mer tilgjengelig og miljøvennlig boligmasse.

Innspill til temaplanen for bærekraftig boligutvikling i Asker.

Temaplanen for bærekraftig boligutvikling fremhever hensynet til folkehelse og sosial bærekraft. Folkehelse og sosial bærekraft er to mye brukte begreper som på mange områder er overlappende. Sosial bærekraft handler blant annet om å bygge sterke fellesskap, sikre gode, mangfoldige og inkluderende lokalsamfunn, myndiggjøre innbyggerne gjennom medvirkning og et sterkt demokrati, og å sikre lik tilgang til tjenester og like livsmuligheter. Dette speiler i stor grad de kjente påvirkningsfaktorene på folks helse.

Asker kommune har også planen Leve hele livet som Asker kommunes temaplan for innsatsområder for at Asker kommunes eldre skal delta aktivt i samfunnet, leve meningsfulle sosiale liv og ha tilgang til de samme mulighetene som andre grupper. Stikkord i planen er varierte møteplasser, økt frivillighet, variert aktivitets- og kulturtilbud, eldre skal stå lenger i arbeid og lettere kunne planlegge alderdommen. Kommunen må åpne for boformer som fremmer hensynet til folkehelse og sosial bærekraft, og planen Leve hele livet må inkluderes i arbeidet.

I enkelte utbyggingsområder må disse tingene integreres ved at en del tilrettelegges i form av Hensiktsmessig utforming av den enkelte boenhet, og tilgang til og evakuering av denne ved sykdom og katastrofe er viktig. Fellesrom skal være mer enn en stue. Fellesrom skal tjene ulike funksjoner for samvær, trening, helse, ernæring/middager og kulturaktiviteter for beboere og nærmiljøet. Mindre rom hvor fysioterapeut, fotpleie, og frisør vekselvis kan komme til beboerne – i stedet for at beboerne belaster offentlige budsjetter til reise. Lager- og hvilerom for hjemmetjenesten som kan ha flere å besøke i nærmiljøet. Liten «gjesteleilighet» for pårørende. Utearealer for rekreasjon og opptrening, med universelt utformede stier, gangveier og opptreningsinstallasjoner utendørs gir bevegelse og naturopplevelser. En helhetlig boform for et langt livsløp.

I Asker kommunes frivillighetspolitikk er det ned felt at kommunen skal være tilrettelegger og støttespiller for frivillig sektor og stimulere til mangfold, bredde og en nyskapende frivillig sektor, samt bidra til økt rekruttering av frivillige. Frivilligheten kan engasjeres blant beboerne i samarbeid med andre som f.eks. menigheten, lokale helselag o.l. Det åpnes for andre brukere som bor i nærheten, slik at fellesarealene kan fungere som et sosialt møtested for mange eldre mennesker. Brukere utover beboerne på stedet gir bærekraft. Med flere brukere vil det og være et sted som stimulere til frivillig innsats og aktivitet og motvirke isolasjon og ensomhet.

I Leanglia i Asker ønsker Leanglia AS å utvikle bolig- og innsatstrappa på dette nederste nivået gjennom helsefremmende boformer som kan utvikles til å bli et lokalt nav i realiseringen av Asker kommunes mål. Vi står bak et av de mange innspillene som kom inn til ny kommuneplan, men mangler gehør. Vi håper nå at Asker kommune vil integrere vårt innspill i kommunens kommende plan for bærekraftig boligutvikling i Asker.

Asker.1. april 2024

Med vennlig hilsen
Lenglia AS

Ove-Marthin Granlund
Styreleder

From: "Elisabeth Bauer Lunde" <ebauerlunde@hotmail.com>
Sent: Wed, 14 Feb 2024 11:36:41 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Høring: Temaplan bærekraftig boligutvikling

1. Det ble lovet at det skulle komme små el-busser (skyttelbusser) som skulle kjøre gratis hele dagen til og fra Asker Landås. Når kommer de?

Elisabeth Bauer Lunde.



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Tirill	
Etternavn Mohn	
Adresse Hvalsveien 42	
Postnr. 1394	Poststed Nesbru
Mobilnr. 99550243	E-postadresse tirillmohn@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: temaplan bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar <p>For å komme flest mulig av utfordringene i møte, tror vi det er viktig å tenke småhusbebyggelse. Hyggelige og innbydende hus med gode interiørløsninger minsker behovet for stor plass. Samtidig gjør mindre areal det enklere å vedlikeholde, hyggeligere å bo i alene, samtidig som man vil bruke mindre energi. Man kan se for seg småhusbebyggelse tilsvarende Telthusbakken eller kolonihage-inspirert, med 1-1,5 etasje pluss liten kjeller. Entet tettbebyggd med felles uteareale/felles dyrkingsmuligheter, eller egne små hager som åpner for selvstendig dyrking.</p> <p>Man kan planlegge gjennomgående og åpne grøntarealer som gjør at vilt kan passere uhindret fra et område til et annet, samt at trær beholdes for å opprettholde nærkontakt med natur og fugleliv.</p> <p>Tanken er at mennesket bor på mindre bebyggd areale, mens husene omgis av mer grøntareale. Nok grøntareale til at det kan dyrkes der, samt at naturen inkluderes i de nærmeste omgivelser. Man vil unngå å bygge ned naturen, men bygge sammen med den og inkludere den. Det optimale ville være å bygge ut allerede "ødelagte" områder, og omforme dem til miljøvennlige, hyggelige, grønne småhusområder.</p> <p>For trivsel og trygghet kan det bygges etter estetikk som fremmer psykisk helse, velvære, trygghet og tilknytning. Dvs lave, stedstilpassede og innbydende hus og utearealer som gjør at folk ønsker å bo der, og bruke tid ute på grøntområdet. Slik åpner man opp for fellesskap, naboskap og god helse - slik man observerer i landsbygder i Sør-Europa. (Joda, det går an også her).</p> <p>Vi burde uansett forsøke å snu trenden med utbygging som ikke tar innover seg omgivelsene de bygges i. Utbygningsprosjekter bør ha som et hovedmål å tilpasse seg omgivelsene og hedre disse i sin arkitektur. Dette vi fremme stedsidentitet, som igjen vil fremme tilhørighet og trivsel. Intetsigende kasser presset inn på trange områder</p>

og med u-grader som kveler omgivelsene er ikke løsningen på boligutfordringene. Her håper vi Asker kommune kan ta ansvar og snu trenden overfor utbyggerne. Til sentrumsbebyggelse er Wesselkvartalet et eksempel på en god estetisk løsning.

Vi må huske på at Asker har identitet som bygd. Denne arven bør ivaretas i større grad fremover, og dette forslaget kan være en måte å videreføre den på.

Lykke til, og takk for at kommunen inviterte til innspill!

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon

Asker kommune

Dato: 27.03.2024

Innspill til Temaplan for bærekraftig boligutvikling 2024-2036 fra Norsk Ergoterapeutforbund, Asker Kommune.

Ergoterapeuter jobber med mennesker med helse- og aktivitetsutfordringer. Vi er opptatt av at alle mennesker skal kunne delta i samfunnet på en likeverdig måte. En stor del av arbeidsoppgavene til ergoterapeutene i Asker kommune består av tilrettelegging av omgivelser for at personer med ulik type og grad av funksjonsnedsettelse skal mestre egen hverdag.

Vi har gått gjennom temaplanen. Vi mener planen på en god måte viser utfordringsbildet i årene fremover, samt skisserer mange gode indikatorer og mål som vil bli viktig. Vi ønsker å gi innspill på noen av innsatsområdene, som temaplanen er inndelt i.

- Gode og varierte boliger

Utfordringsbildet i kommunens boligmasse vil nå og i fremtiden kreve at flere boliger er aldersvennlig og universelt tilpasset. Med tanke på at 80% av kommunens boliger allerede er bygde familieboliger, vil en stor andel av disse måtte tilpasses for å møte fremtidens behov. Vi mener kommunen bør ta en aktiv rolle i å tilby råd og veiledning til innbyggere som ønsker å bygge om sin eksisterende bolig for å kunne bo lengst mulig hjemme, selv ved sykdom, skade eller eventuell funksjonsnedsettelse. Dette for å sikre at man ender opp med en løsning på boligen som er funksjonell, og også god for fremtidige behov og beboere. En viktig aktør for å imøtekomme dette mener vi er kommunens ergoterapeuter og boligtilpassingsgruppen. De innehar en fagkompetanse på universell utforming og funksjonalitet i bolig. Ergoterapeuter jobber daglig med tilrettelegging og tilpassing av boliger for innbyggere med ulike funksjonsnedsettelse. Ergoterapeutene innehar viktig kompetanse på de ulike målgruppernes behov, og hva som kreves av tilrettelegging i ulike livsfaser for å kunne delta i samfunnet og leve aktive liv.

- Bærekraftige løsninger ved bygging og oppgradering av boliger.

Det har de siste årene blitt bygget mange nye leiligheter, temaplanen beskriver at i perioden 2011-2022 ble det bygget over 3000 leiligheter i kommunen. De ulike leilighetene er bygget etter ulike tek-bestemmelser utfra når de ble byggesaksbehandlet. Kommunens ergoterapitjeneste følger opp mange av de som



har bosatt seg i disse leilighetene. Disse beboerne har ofte mobilitetsvansker av ulik grad, som gjør at de må bruke ganghjelpemidler som rullestol, rollator eller krykker for å komme seg ut av boligen og til nødvendige fellesarealer og nærmiljøet. Utfordringen er at disse relativt nybygde leilighetene ikke har dørautomatikk på alle dører som må passeres for å komme seg ut selvstendig. Dette gjelder også dører til f.eks. garasjeanlegg, søppelrom og bod. Disse fellesdørene er branndører. Branndører har en klassifikasjon som må oppfylle kriteriene for å kunne ettermontere dørautomatikk. Hvis de ikke oppfyller kriteriene, må dørene byttes for å kunne få dørautomatikk. Kostnaden for dette faller på sameiet eller den enkelte beboer. Ergoterapitjenesten bruker mye tid på å følge opp disse sakene med veiledning og rådgivning på prosessen for å bytte dører. Når dørene er byttet kan det søkes dørautomatikk som hjelpemiddel fra NAV hjelpemiddelsentral. Hjelpemiddelet følger da den enkelte beboer, og er ikke nødvendigvis en varig løsning da den demonteres ved flytting eller død. Disse sakene er altså både tidkrevende og kostbare for både kommunen og for den enkelte beboer/sameie. Hadde man allerede i planleggingsfasen av disse leilighetene/bygg tatt høyde for universell utforming med tilgjengelighet i hele bygget hadde dette vært både bærekraftig og god sirkulærøkonomi for samfunnet.

Når det gjelder kravene i teknisk forskrift (TEK) har de ved endringer f.eks fra TEK 10 til TEK 17 blitt reduserte tilgjengelighetskrav til nye boliger. Ny byggt teknisk forskrift (Tek17) reduserte tilgjengelighetskravene til nye boliger, blant annet ved å endre kravene til snusirkler, helningsgrad, betjeningshøyde, m.m.

Ergoterapeutene har kompetanse innenfor universell utforming og ønsker å være samarbeidspartnere i planlegging og utvikling av Asker kommune videre.

Med vennlig hilsen

Svanhild Anita Hensema og Ørjan Røe-Indregård

Hovedtillitsvalgt og vara tillitsvalgt Norsk Ergoterapeutforbund

Asker kommune



Ergoterapeuter gjør hverdagslivet mulig



Norsk Ergoterapeutforbund > Asker kommune

Idunns vei 1, 1386 Asker | Telefon: 488 82 053 | shensema@asker.kommune.no | www.ergoterapeutene.org

Unn Orstein
Biterudveien 23A
1384 Asker
95276296

Asker kommune
post@asker.kommune.no

Asker, 19.03.2024

Sak: 22/02147

Kommentar til Temaplan for bærekraftig boligutvikling

Som senior og samfunnsengasjert angående boligpolitikk og bokvalitet bidrar jeg med høringskommentarer innen fristen 01.04.2024.

Jeg har i tabellform oppsummert Temaplanen ved å sette søkelys på nøkkelordene i strategisetningene og teksten knyttet til de enkelte strategiene. Temaplanen (35 sider) inkluderer noen få handlingspunkter som stort sett er lite konkrete. Det er mye generelt og gjentakende «prat» som ikke oppfattes som ny informasjon og som gjør dokumentet lite tilgjengelig for å kunne bidra med kommentarer. Dokumentet antas å være vanskelig å bruke videre for definisjon av handlinger. Jeg har lagt til 2 nye strategipunkter, se tabellen vedlagt.

Planen har få økonomiske virkninger for kommunen på kort sikt fordi det ikke skal investeres store summer i utvikling – står det på side 28 under overskriften virkninger av temaplanen. Videre i teksten: administrasjonen skal derimot jobbe annerledes og tettere på eksterne aktører. Deretter vil behovet for helsetjenester reduseres som er en økonomisk gevinst for kommunen. Jeg mener at det er viktig at administrasjonen i dag og de neste årene kan vise til gode handlinger og positive resultater – fordi administrasjonens jobb er en vesentlig utgiftspost.

Asker kommunes «Boligpolitiske strategi for Asker 2015 – 2026» ble vedtatt 26.01.2016. Dokumentet er på 32 sider og inkluderer mål, strategi (1 side), status/utfordringer/virkemidler og til slutt en oppsummerende side med prioriterte og sorterte virkemidler. Dokumentet fremstår som et godt organisert dokument som på en helt annen måte gjorde det enklere å bidra med høringskommentarer og politisk beslutning.

Målet i 2016 for «gamle» Asker var 350 boliger pr. år hvorav leiligheter og rekkehus skulle utgjøre 75% og hovedandelen av leilighetene skulle innrettes mot seniormarkedet. I tillegg sikre boliger for lavinntektgrupper, førstegangsetablerere og småhusholdninger.

Det antas at, på tross av kommunesammenslåingen, dokumentet fra 2016 har vært førende. Men har gjennomføringskraften vært tilstrekkelig når det er de samme problemene og strategiene som videreføres i en annen språkdrakt i 2024?

Strategien vedtatt i 2016 fokuserte på redusert krav til parkering, redusert krav til uteoppholdsareal og redusert krav til universell utforming. Det har ført til en stram maksimums parkeringsnorm for flere store utbyggingsområder, store inngrep langs vassdrag, det planlegges høyt og tett og uteoppholdsnormen er redusert. Områdene som jeg tenker på spesielt er Vestre Billingstad vedtatt i 2018, Landås-Høn-Fusdal områderegeringsplan vedtatt i 2018 (men gjenstår detaljregulering for det vesentligste av utbyggingen, men salgsvtaler har gitt fra seg mye styring i detaljregulering). Lenken får redusert MUA krav i forhold til områderegering i 2018.

Bokvalitet bør få mer oppmerksomhet i en boligpolitisk strategi.

Kommunens egen Veilederen i bokvalitet 2012 er særst god og tilsvarende prinsipper kan finnes i mange andre publikasjoner. Jeg fremhever boken «Hva er en god bolig?» fra 2018. Det er fristende å oppsummere fra side 17 en definisjon på bokvalitet:

- **Omgivelsene og bomiljøet:** kort og trafikksikker vei og lett adkomst til arbeidsplass, nærbutikk, skole, barnehage og til friluft og rekreasjonsområder. Utomhusarealer som legger opp til sosial kontakt og som gir aktiviteter for barn i ulike alder. Fritt for støy og forurensning.
- **Boligens plassering:** Sol i bolig og på private og felles arealer. Bolig/uteplass skjermet for innsyn. God terrengtilpasning og som tar vare på grønne verdier.
- **Variert botilbud:** Enslige, barnfamilier, funksjonsfriske og funksjonshemmede. Stabilt sosialt miljø som også gir sosial trygghet.
- **Aktivitetene** (matlaging, søvn, seksuelliv, lek, samvære etc) i boligen skal i minst mulig grad forstyrre eller forhindre hverandre.
- **Utførelse:** Estetisk kvalitet, gode materialer, holdbarhet, fleksibel bruk og mulighet for endring, miljøvennlig, enkel å møblere, funksjonell og universell utforming.

Kommunens svar er vel antagelig at det er en del av strategien – men kommunen kan bidra mer i forbindelse med både områderegulering, detaljregulering og byggesak.

Boliger trengs for overgangsperioder – men stort sett er boligen et hjem som man ikke forlater bare fordi barna har flyttet ut. Jeg har bodd 13 steder, men det viktigste var tomten jeg kjøpte i 1986 og huset jeg bygget som jeg overlot etter 24 år til sønn med familie da de ville tilbake til Asker. Et lykkes treff – men ellers kunne jeg bodd i boligen på Vakås til jeg ble båret ut (2 min fra lokalstasjon). Det er individuelle historier overalt. Jeg har 2 parkeringsplasser og min kusine på Løren har også 2 plasser (en for besøk).

Strategien oppleves å ikke ha en tilstrekkelig forståelse for at bolig er et hjem i et langt liv. Villateppet nord i Asker er stort sett en del av bybåndet med relativt kort avstand til tog og/eller buss og derfor ikke så problematisk som dokumentet synes å fremstille. Men Asker er nå langstrakt og splittet opp med jordbruk og skog og derfor ikke lett kommunikasjonsmessig - totalt sett.

Følgende er relevant for boligpolitisk strategi og ikke bare for samferdselsstrategien som hadde høringsfrist 26.01.24. Vennligst sjekk mitt høringsbrev som superkort oppsummeres her:

- Det må være mulig å eie/parkere/lade bil.
- Det må være rikelig med gjesteparkingsplasser og pendlerparkingsplasser.

Bokvalitet fortjener et nytt strategipunkt:

- Bokvalitet skal sikres.
 - Fortetting skal ikke redusere bokvalitet, Estetiske omgivelser skal prioriteres og natur bevares, Parkering er et behov som må dekkes.

Boligblokkers høyde og antall etasjer har stor betydning - hvor 3 etasjer er ideelt og 4 et maksimum:

- for den sosiale kontakten mellom beboerne i sin inngang. Med det sterke ønske om sosiale boformer, bør det også være sterkt fokus på naturlige møteplasser hvor man bygger opp en kontakt på det nivå som passer for anledningen. Nye beboere blir automatisk integrert.
- for bokvalitet og estetiske løsninger og hvor vegetasjon kan være «arkitektens trøst».
- for tilstrekkelig parkering og boder. (Høye blokker har ikke tilstrekkelig parkering i kjeller.)
- som tilpasser seg omgivelsene.

Omsorgsboliger/fleksible boliger

Det må bygges et overskudd av omsorgsboliger (privat eller kommunal), fortrinnsvis i forbindelse med sykehjem, som har fleksibilitet til forskjellige stadier. Boligene kan leies ut til ungdommer/flyktninger og andre hvis behovet endres over tid. Heggedal og Høn nærsenter er opplagte kandidater hvor det haster å ta grep.

- Bygge omsorgsboliger som overgang mellom «klare seg selv» og sykehjem, se vedlagte eksempel fra Bergen
 - Optimalisere og utvide planen for planlagt sykehjem i Heggedal og Vettre.
 - Høn H3 og H4 (kommunal eiendom) må planlegges med fleksibilitet for å dekke fremtidig behov.
- Sykehjem er hjem for syke i forskjellige stadier. De fortjener trivsel og bokvalitet. Nesbru bo- og omsorgsenter har kvaliteter – men har mange mangler som bør forbedres i det som skal bygges i fremtiden. Inviter meg gjerne til en dialog.

Avslutning

Forslag til strategi og handlinger er lagt inn i tabellen hvor nye felt er markert med håpets lyseblått.

Planene for teglverkstomten ved Spikkestad stasjon er en ny bydel med ca. 340 boliger nå under planlegging. Kan dette bli Askers mest attraktive sted med sin nærhet til Drammen, skog, fjord og vide jorder – tog til 3 av Asker store sentere (Asker, Røyken, Heggedal) og Sandvika/Oslo og ekspressbuss til Drammen gjennom ny tunnel? Håpet er at det er mulig å påvirke pågående masterplan slik at den blir enda bedre.

Landås L3 – L6, Høn H3, H4, H5, H7, H8 og FUSDALSKOGEN må gjennom en detaljregulering før søknad om rammetillatelse og igangsettelse. I området er det planlagt ca. 1600 nye boliger. Utbygger, kommunen og politikerne må sikre at det blir god boligkvalitet for å bidra til det samfunnet vi ønsker. Er det plass til så mange boliger i dette området? Atelierhagen detaljregulering og Røyken områderegeringsplan er ikke vedtatt og bør også vurderes grundig før vedtak.

Vennlig hilsen

Unn Orstein

Vedlegg:

1. Oversiktstabell som oppsummerer temaplanen og tilfører forslag til strategier og handlinger markert med lyseblått.
2. Beskrivelse av et kombinert sykehjem/omsorgsenter/legestasjon i Bergen

Boligutvikling Strategi Nr. 5 og 6 er nytt	Handling nevnt	Handling pågår? Noen forslag markert
1. Gode og varierte boliger		
Økt variasjon i bolig		Forslag til arealplan i 2025/26? Reguleringsplaner
Øke ulike boformer og boligkjøpsmodeller	Samarbeide med aktører	
Universell utforming inkl. oppgradering av boliger	Øke kunnskap om universell utforming (?)	
Bedre utnyttelse av eksisterende bygninger	Øke befolkningen uten å øke bygningsmassen (?). Bruke hus/hage i villaområdet mer eff. (?)	
Fellesarealer i bygg og off. møteplasser	Utvikle torg, innbygger-torg, barnehager, skoler, kultur- og idrettsanlegg.	Reguleringsplaner Åpne skoler, ...
Bærekraft ved bygging	Samarbeide med næringslivet. Tilrettelegge (?)	Reguleringsplaner
Godt kommunalt botilbud	Bygge/kjøpe kommunale boliger iht behov. God forvaltning	
2. Bærekraftig nabolag		
Inkluderende, mangfoldig, unngå opphopning av levekårsutfordringer	Variasjon i boligtilbud Tilrettelegge for fellesareal og mobilitetsløsning	Reguleringsplaner
Medvirkning for å sikre gode boforhold og nabolag	Innbyggerne skal gis mulighet for å påvirke og forme utvikling av nabolag i offentlige og private planer. Innbyggerne skal bli hørt.	Workshops, høringer Bruke innspill og dialog aktivt – også i byggesak.
Kunnskap om lokale behov	Grundige stedsanalyser inkl. sosiokulturelle. Skal bruke lokal kunnskap.	Reguleringsplaner Byggesak
Kvalitet i fortetting	Stedstilpasse og styrke eksisterende kvaliteter. Ivareta de som bor der og at det tilføres nye kvaliteter. «Prioritere natur og klima minst like høyt som andre samfunnshensyn og interesser i arealforvaltningen. Ha høy terskel for å gi dispensasjoner som medfører inngrep i natur.» Videreutvikle sti/løypenett og sammenhengende g/s-veier.»	Reguleringsplaner
Delingsøkonomi	Fellesarealer og bilpool	Reguleringsplaner
3. Samarbeid og utvikling		
Ønsker innovative prosjekter	Tilrettelegge ... Kommunisere utfordringer, behov og støtte initiativ og løsninger. God dialog med private aktører	Reguleringsplaner
Forskningsbasert kunnskap	Lære av andre. Oppdrag til forskningmiljø Delta i større inter-nasjonale forskningsprogrammer	
Samarbeide med private, frivillige og ideelle org. – og interesseorganisasjoner.	«Kommunen bygger ikke boliger» «Skape rom for aktører»	Sameierstyrer er også frivillige organisasjoner som drifter store områder. Kommunen er en sameier og har derfor medansvar for forsvarlig drift – spesielt hvis de eier mange leiligheter

4. Offensiv bruk av virkemidler			
Sikre boligsosiale hensyn og ulike sosiale boformer (og rimeligere boliger).	Lære seg handlingsrommet. Forsøke å endre regelverk og rammevilkår gjennom KS, Norsk Eiendom og departementene.	Politikerne kan endre statlig regelverk for bostøtte.	
Sikre bærekraftig boligutvikling	Bruke utbyggingsavtaler. Bruke handlingsrommet i kommuneplanen og i nye reguleringsplaner	Ny arealplan samfunn Reguleringsplaner	
Bruke utbyggingsavtaler	Utbyggingsavtaler i alle større utviklingsprosjekter		
Stimulere til profesjonelt og variert leiemarked rettet mot eldre, unge, flyktninger, nedsatt funksjonsevne, barnefamilier.	Jobbe for å få inn profesjonelle aktører.	Tilvisningsavtale Vestre Billingstad Bidra til overgang til eie.	
Bedre lånebetingelser	Informere aktører om Husbanken		
Bruke eierposisjoner (men har begrenset tomteressurs).	Vurdere oppkjøp og salg. Sette krav ved salg. Vurdere å bygge omsorgsboliger.	Bygge omsorgsboliger og sykehjem på Høn. Er det satt tilstrekkelig krav til kommunale boliger ved salg på Høn H7 og H8? H3 og H4 med mange muligheter.	
5. Bygge omsorgsboliger som overgang mellom «klare seg selv» og sykehjem			
Optimaliser og utvide planen for planlagt sykehjem i Heggedal og Vettre.	Omsorgsboliger tilføres planen.		
Høn H3 og H4 planlegges med fleksibilitet for å dekke fremtidig behov.			
6. Bokvalitet skal sikres			
Fortetting skal ikke redusere bokvalitet		Reguleringsplaner	
Estetiske omgivelser skal prioriteres og natur bevares.		Reguleringsplaner	
Parkering er et behov som må dekkes		Endre parkeringsnorm	

Vedlegg beskrivelse av et omsorgssenter som jeg kjenner svært godt fra 2015 – 2016 pga av min mor.

Fantoft omsorgssenter i Bergen er et kommunalt senter med sykehjem, omsorgsboliger og bokollektiv for yngre funksjonshemmede.

Omsorgssenteret ligger på tidligere Fantoft gård, like ved studentbyen. Nærmeste nabo er studentsamskipnaden sin barnehage. Bybanen har stopp like i nærheten. Vi har lett tilgjengelige turområder rundt bygningene. Fantoft omsorgssenter ble åpnet i mai 2004 og består av:

- Sykehjem med 60 plasser fordelt på tre hus. Husene er knyttet sammen med en innebygget korridor med stort sett vinduer på begge sider og med arealer med sittegrupper, kunst, fine møbler. Hvert hus har to etasjer.
- Bokollektiv for yngre funksjonshemmede med åtte leiligheter. Bokollektivet ligger i et eget hus på bakkeplan, og fellesarealer knytter leilighetene sammen
- 40 Omsorg Pluss-boliger fordelt på tre bygninger som er knyttet sammen slik at en kan gå mellom bygningene uten å gå ut.

- Ved innkjørselen til senteret ligger "Stille rom". Det vakre vesle bygget er en del av en gammel løe som stod på gården.
- Inngjerdet hager mellom byggene (med port).
- Legekontor, frisør, areal for konserter mm.

Dagtilbud og sosiale aktiviteter: De som bor i Omsorg Plussboligene kan abonnere på middag som blir servert i fellesarealet. Beboere som har spesielle behov, får tilbud om felles frokost. Hver ettermiddag har beboerne tilbud om en sosial samling med kaffe og litt å bite i. Høst og vår er det tilbud om utflukter og fester. Sykehjemmet har ansatt egen aktivitets- / kulturkoordinator som organiserer forskjellige aktiviteter. I sykehjemmet foregår det meste av sosiale aktiviteter i bogrupperne. Det kan være avislesing, spill, baking, musikk, trimsykkel og lignende. Tilbud om konserter, andakt, trim og bingo er felles for alle beboerne.

Kompetanse og satsingsområder: Fantoft omsorgssenter arbeider aktivt for at de ansatte skal øke sin kompetanse. Assistentene blir oppfordret til å delta på Bergen kommune sitt opplæringstilbud. Vi vektlegger spesielt å øke kompetansen innenfor demensomsorg, geriatri og lindrende behandling.



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Dag	
Etternavn Ousdal	
Adresse Folagrenda 14	
Postnr. 1384	Poststed Asker
Mobilnr. 90255201	E-postadresse dag.ousdal@gmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: temaplan bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar Jeg bor på Landås/Høn. Der finnes det ca 10 gjesteparkeringer fordelt på 187 leiligheter samt max én parkering plass for de med leilighet over en viss størrelse. Alt dette, fordi Asker kommune ønsker en bærekraftig boligutbygging hvor folk i størst mulig grad skal tvinges til å gå på beina. Problemet er bare at Asker kommune ikke har lagt til rette for adkomstveier. De to adkomstveiene (gangvei/skogssti) som var tegnet inn i prosjektet, er pr. i dag gjenstand for mye konflikt. Hvis man krabber over store fjell med snøhauger, kan man alltid komme seg inn på de aktuelle veiene i Asker Terrasse, men man risikerer å bli fysisk hindret, ja til og med slått ned av de som bor der. Det har faktisk skjedd. Politiet løftet ikke en finger og Asker kommune ser en annen vei. Så dette med bærekraftig boligutbygging i Asker, er noe man bør tenke seg grundig om før man støtter opp om. Det kan vise seg at spriket mellom teori og praksis blir ubehagelig stort. Mvh Dag Ousdal

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon

Høringsinnspill fra Rødt Asker til Tema-plan for bærekraftig boligutvikling i Asker kommune. 2024 - 2036

Rødt Asker mener kunnskapsgrunnlaget i høringsutkastet kan være et godt utgangspunkt for en fremtidig og bærekraftig boligutvikling i Asker kommune. Den peker på en rekke svakheter og utfordringer i boligmarkedet som vi mener er riktige og viktige å løse. Utkastet fremhever det høye prisnivået som er på boliger i kommunen, og utfordringene dette fører med seg for alle offentlige og private arbeidsgivere og tjenester som skal fylles av folk med lavt og ordinært lønnsnivå.

Rødt er enig i temaplanens side 3 der det står: «Et godt tilbud av boliger for unge voksne kan hjelpe kommunen med å tiltrekke seg og beholde denne aldersgruppen. Dette er nødvendig for å løse de utfordringene kommunen står overfor i årene som kommer, blant annet når det gjelder behov for arbeidskraft.»

Det er i temaplanen påpekt at for å oppnå en bedre og ønsket boligutvikling, innebærer dette å rette oppmerksomheten mot større variasjoner av boligtyper, -størrelser og -prisklasser. Dette er helt avgjørende, men løses ikke ved å øke andel mikroleiligheter med samme kvadratmeterpris som i øvrig del av boligmarkedet. Et slikt tiltak medfører bare flere problemer ved at unge par og småbarnsfamilier kjøper en svært liten leilighet på grunn av utilstrekkelig og liten egenkapital og inntekt. Dette klarer de ikke å komme seg ut av ved endret behov, da prisene i rådende kommersielt boligmarkedet løper fra vanlige folks inntektsutvikling.

Forvaltning av kommunens eiendommer i boligsektoren.

Asker kommune praktiserer i liten grad utvikling av kommunens eiendommer hvor bygging av boliger med kontrollert omsetning utenfor ordinært marked og reduserte priser blir videreført, som eksempelvis i prosjektet i Åmotåsen, gb/nr. 79/87.

Kommunedirektør Lars Bjerke foreslår isteden å overføre en rekke av kommunens eiendommer gratis til Askerhalvøya Eiendom AS, med begrunnelse at dette for kommunens del kan bli en stor økonomisk «upside». Selskapet er et rent kommersielt selskap eid av kommunen, og skal operere i det ordinære markedet uten de samme mulighetene for innsyn og kontroll som i et kommunalt drevet selskap.

Kommunen arbeider i liten grad med tiltak som kan bidra til økt antall boliger med lavere kvadratmeterpris. Eksempelvis er det et område hvor markedet ikke fungerer, så er det der økonomiske tiltak er nødvendige for å sikre unge og lavlønte boliger. Markedet i vårt samfunn fungerer først og fremst for utbyggere, grunneiere og de som betrakter egen bolig som et investeringsobjekt, men svært dårlig i pressområder for de med middels og lave inntekter. Vi har flere eksempler i Asker der ferdigstilte leiligheter ikke legges ut for salg, fordi utbygger holder igjen til boligprisene stiger. Utbyggere, spesielt de store, har etter vår oppfatning alt for stor markedsrett over prissetting, hvilke boliger som tilbys og til hvilken tid de legges ut i markedet med. Asker kommune må fremover ta et større grep og initiativ for å bidra til å øke andelen av boliger med redusert produksjons-, kvadratmeter- og salgspris.

Endring av regelverk og rammevilkår.

Temaplanen har som en av strategiene at kommunen skal jobbe aktivt for å få vedtatt endringer i regelverk og rammevilkår. Dette er for å sikre boligsosiale hensyn og ulike sosiale boformer, noe Rødt kan gi sin fulle støtte til. Sammenlignet med andre europeiske land anvender norske kommuner få strategiske virkemidler, regelverk og økonomiske muligheter for å stille krav til marked og utbyggere i forbindelse med gjennomføringsmodeller. Dette gjør det nærmest umulig å øke sosial bærekraft i boligpolitikken. Videre mener Rødt at leietakeres rettigheter er for svake, og at det å leie i dagens private marked for veldig mange betyr en usikker tilværelse. Slik vi leser lovverket risikerer man i dag å bli kastet ut av en leid bolig på 3 måneders varsel, så lenge oppsigelsen er begrunnet.

Det er viktig å understreke at alle problemstillingene som reises i temaplanen er en grunnleggende generell situasjon i boligmarkedet nasjonalt, og særlig i deler av landet med stor befolkningstetthet og press i boligmarkedet. Samtidig forstår Rødt, og er overbevist om, at Asker kommune ikke alene kan løse disse grunnleggende og alvorlige problemene i boligmarkedet, bare ved hjelp av en temaplan full av store, gode og luftige intensjoner, mål og strategier. Rødt mener det er grunnleggende viktig at disse problemstillingene må betraktes som nasjonale, og må løses i felleskap av landets faglige interesseorganisasjoner og kommuner i samarbeid med staten.

I foreliggende temaplans kapittel «4.1 Virkemiddel og kommunens handlingsrom», trekker temaplanen opp noen av de viktigste verktøyene knyttet til forbedring og utvikling av boligpolitikken i kommunen. De viktigste slik Rødt ser det, er det de som omhandler:

Praktisering og styring av kommunal eiendoms-politikk, Husbankens låne- og støtteordninger og Kommunale låne- og støtteordninger.

«Når det gjelder kommunens egen eiendom kan kommunen som grunneier gå lenger enn hva det er anledning til gjennom plan- og bygningsloven for å styre boligutviklingen. Det mest hensiktsmessige redskapet er å stille særlige vilkår ved salg av kommunal eiendom. Husbankens støtteordninger er virkemidler som skal stimulere til boligsosial bygging og sikre vanskeligstilte en egen bolig. Samtidig kan kommunale låne- og støtteordninger være økonomiske virkemidler som kan sikre vanskeligstilte en egnet bolig».

Her mener Rødt at dette i de fleste tilfeller fører til at det er den kommersielle del av eiendoms-bransjen som profiterer på løsningen, og som sjelden alene fører til en bærekraftig boligutvikling. Historien kan lære oss at det også er mulig å anvende andre fremgangsmåter. Eksempelvis kan nevnes OBOS som i utgangspunktet, før det ble et rent kommersielt selskap, var en viktig aktør i byggingen av den norske velferdsstaten. Under bolignøden i 30-årene ble OBOS som kooperativt selskap i 1929 stiftet av bygningsarbeidernes fellesorganisasjon. Med lånegarantier fra kommunen, forsikringsselskaper og rimelig tilgang på tomter fra Oslo kommune, ble det gjennomført og startet en sosial boligreform landet aldri tidligere hadde sett maken til.

Den kooperative modellen var et vellykket forsøk på å løsrive deler av det sosiale boligmarkedet fra de ordinære markedskreftene. Modellen fungerte sammen med oppblomstringen av sosiale boligbyggelag gjennom Norske Boligbyggelags Landsforbund (NBBL) og Husbanken som landets største boligaktør helt frem til liberaliseringen i 1980-årene. Da ble Husbanken som var primær finansieringsinstitusjon, takst- og prisreguleringen fjernet, boligprismarkedet eksploderte og utviklet seg frem mot et prisnivå og en bolignød vi kan se i dag i store deler av boligmarkedet.

Gjenreis boligpolitikken.

Boligmarkedet har galoppert ifra lønningene til vanlige folk.

Siden år 2000 har prisen på brukte boliger økt med nesten 120%, samtidig som vanlige folk i arbeid bare har fått 40% bedre råd. Det beviser at boligpolitikk utelukkende basert på markeds-mekanismene ikke løser utfordringen med å skaffe akseptable boligforhold for alle.

Rødt mener at alle disse problemstillingene ikke kan løses ene og alene på kommunalt, men må løses overordnet og politisk på nasjonalt nivå. Tiltak som har vært utprøvd av både høyre- og venstresiden for å dempe prisveksten og høye bygge-kostnader har ikke fungert, og Rødt's påstand er at det uavhengig av dette må være fullt mulig å gjenreise den sosiale boligpolitikken. Verktøyet er ikke nødvendigvis å kopiere historien med feil og mangler, men høste og lære av den ved bruk og hjelp av erkjent kunnskap og erfaring. Da er det mulig å videreutvikle en bærekraftig og sosial boligpolitikk.

Rødt savner byggeboomen.

I etterkrigstiden ble det bygget over 30 000 boliger i året hvor toppen ble nådd i 1972- 76 med over 43 000 fullførte boliger i året, en enorm boligmasse betalt av felleskapet. Hovedandelen besto av borettslag der vanlige folk kjøpte en offentlig subsidiert andel til en rimelig pris, ikke til markedspris. Mange av oss vender nå fokus mot dette som var boligpolitikkenes gullalder og ønsker radikale endringer så som eksempelvis:

- Storstilt bygging av kommunale utleieboliger utleid til kostpris. Land som fks. Østerrike og Finland har en betydelig utleiesektor med prisregulering basert på størrelse og standard. Slike bestemmelser er opphevet i Norge. USA er et land som mange liker å sammenligne seg med. I New York City er to av tre utleieboliger, og over 60% er prisregulerte. Eksempelvis kan nevnes at byen fks. i 2014 bygde 165 000 prisregulerte boliger.
- Ny lov om boligkooperasjon, etter prinsipper av borettslagsloven før 1986, som ble opphevet av Høyre- og Brundtland-regjeringen på slutten av 80-tallet.
- Opprette et regulert marked for eierboliger underlagt pris- og omsetningskontroll.
- Staten må etablere et eget selskap for eierskap og investering i boligeiendom. Vårt felleseie Oljefondet, spekulerer kynisk i kjøp av eiendom i utlandet og burde kunne vurdere i fellesskapets interesse også i større grad erverve eiendom i Norge.

Krav om prisregulering og rettigheter.

Rødt og mange av oss på venstresiden, inkludert deler av LO, ønsker å utvide og videreutvikle boligpolitikken igjen med å starte egne boligbyggelag som ikke er en del av det ordinære markedet. Med pålagt og kontrollert salg tilbake til boligbyggelaget, bør man kunne unngå «betaling under bordet» som i 1970-årene. Realisering av et omfattende antall slike boliger vil i tillegg kunne bidra til å dempe prisene i øvrige del av boligmarkedet.

Da denne boligstrategiske politikken tidligere har virket, må den vel ved modernisering kunne virke i dag også? Vi må, bør og kan anvende samme virkemidler, så som en modernisert Statens Husbank, prisregulering og avdragsfrihet.

Rødt utfordrer.

Det er uforståelig at nesten ingen andre partier er tilstrekkelig opptatt av å diskutere disse strukturelle, grunnleggende og alvorlige samfunnsviktige spørsmålene. Asker kommune vil ikke være i stand til å løse disse grunnleggende problemene alene bare ved hjelp av en vakker temaplan. Dette kan og må løses gjennom en bred nasjonal og tverrpolitisk prosess.

Imidlertid ville det være interessant om Asker kommune ved hjelp av kommunal eid eiendom, basert på en tverrpolitisk prosess, og kunne vært modig nok til i egenregi å gjennomføre et sosialpolitisk forsøksprosjekt.

Behandlet på medlemsmøte i Rødt Asker 14. mars 2024



ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Håkon Ahrén Heløe, 32 26 68 15

Asker - Uttalelse til temaplan for bærekraftig boligutvikling

Vi viser til brev datert 7. februar 2024.

Bakgrunn

Det fremgår at temaplanen skal legge til rette for at alle Askers innbyggere har en egnet bolig av god kvalitet, i et trygt og godt bomiljø.

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

Etter vår vurdering er det utarbeidet en god plan for bærekraftig boligutvikling i Asker. Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for planen er svært godt. Vi vil likevel påpeke at vi savner at de regionale planene både fra Akershus og gamle Buskerud er tatt med som overordnede føringer for planen. Eksempler på planer som kunne vært nevnt er Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus og Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030 i Akershus. Begge er planer som også skal bidra til å sikre gode bomiljøer i regionen.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2024](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2024](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).



Vi ønsker kommunen lykke til med oppfølgingen av temaplanen og ber om å få tilsendt endelig vedtatt plan.

Med hilsen

Brede Kihle
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Håkon Ahrén Heløe
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Akershus fylkeskommune

Postboks 1200 Sentrum

0107

OSLO



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Astrid Lillian	
Etternavn Steinmoen	
Adresse Fredbos vei 57	
Postnr. 1383	Poststed Asker
Mobilnr. 47019518	E-postadresse alillians@hotmail.com

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Høring: temaplan bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar Jeg ønsker lavere kvadratmeterpris. Det bør bygges nye boliger i prisklasse som er relevant for unge og arbeidere. Ikke mindre boenheter med like høy kvadratmeter pris. Leie pris må reduseres og reguleres 3 mnd. oppsigelse kan være kort for mange.

Dokumentasjon
Last opp dokumentasjon



Asker kommune

Offentlig høring - hørings svar

Innsender	
Innsender er: Privatperson	
Privatperson:	
Fornavn og ev. mellomnavn Esben Sondre	
Etternavn Svalastog	
Adresse Thomas jensens vei 36	
Postnr. 1384	Poststed Asker
Mobilnr. 41435978	E-postadresse ess@grunnsteinen.no

Saken gjelder
Velg sak du vil gi hørings svar til Temaplan: bærekraftig boligutvikling
Saksnr. 22/02147
Hørings svar Profesjonell boligutleie
<p>Betydningen av leiemarkedet er fremhevet i Temaplanen og det er riktig og viktig. Mange er avhengig av leiemarkedet og det vil bli stadig flere. For å tiltrekke seg nødvendig arbeidskraft fremover vil tilgang på gode utleieboliger være nødvendig. Det vil forutsette aktiv bruk av Tilvisningsavtaler i samarbeid med Husbanken og private boligutleiere.</p> <p>En annen viktig forutsetning er at Asker kommune aksepterer markedsleie som naturlig og nødvendig for å få tilgang til utleieboliger av bra kvalitet. En kommunal bostøtte for de som er økonomisk vanskeligstilte bør vurderes.</p> <p>Senior tilpassede boliger</p> <p>Det vil være et svært stort behov for nye seniorbolig konsepter de nærmeste årene. For lite er gjort og det er sannsynlig at Asker kommune er på etterskudd. Konsept som Selvaag + på Landås er positivt, med sosiale fellesarealer, men dyrt og for de færreste. På Bergeløkka på Billingstad kommer et tilsvarende tilbud - Bergerløkka Mer. Dette er også selveierboliger med tilgang til betjente fellesarealer. Men her kommer også et unikt nytt tilbud; Leva Bergerløkka. Seniorboliger i utleie med evigvarende leiekontrakter hvor funksjoner fra boligen flyttes ned i romslige, betjente fellesarealer. Her finner du flotte gjesteværelser, stor spisestue som kan romme minst 50 personer med selskapskjøkken vis avis, lounge og TV- stuer og velutrustet trimrom. Leva koordinatoren sørger for å fylle arealene med sosialt innhold i tillegg til å hjelpe beboerne med stort og smått.</p> <p>Konseptet har fått bred omtale i Stortingsmelding 13 om Boligpolitikk som kom rett før påske.</p> <p>Leva konseptet bør være inspirasjon for kreative boligkonsepter for eldre i Asker.</p>

Dokumentasjon

Last opp dokumentasjon