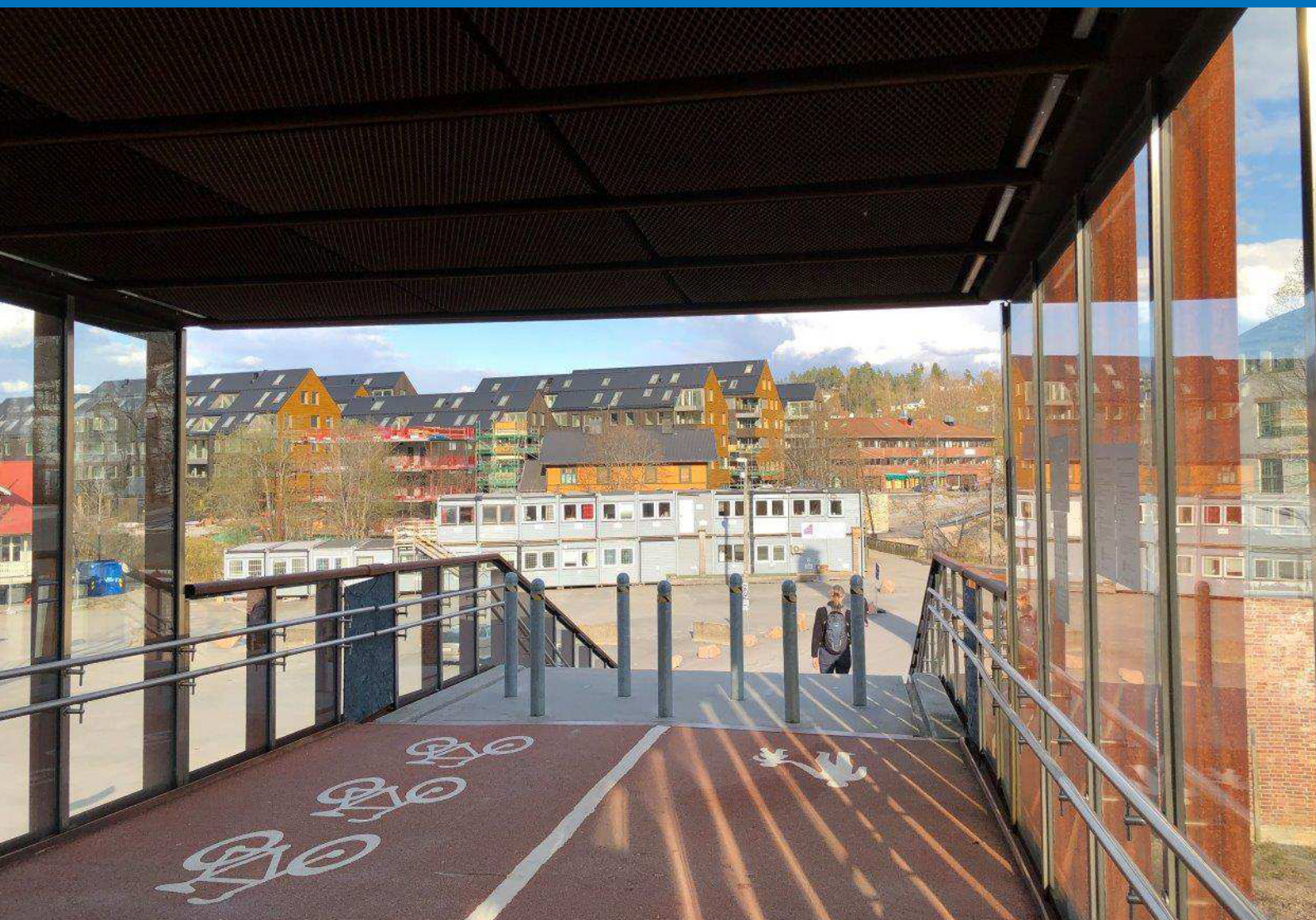


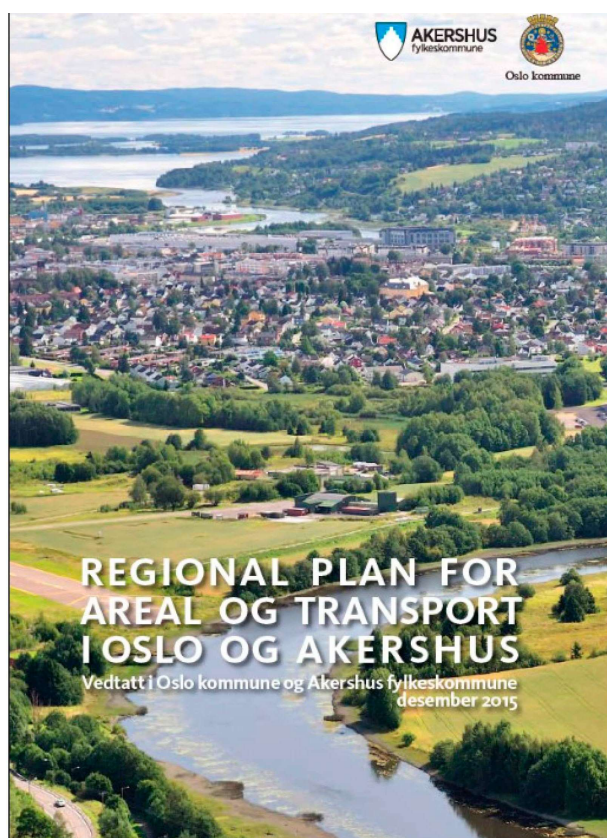
Oppfølging regionale planer

Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034



Innhold

1	Regional og kommunal senterstruktur	3
2	Regionale planer for areal og transport	4
2.1	Innledning fra de regionale plandokumentene	4
3	Oppfølging av Regionale planer for areal- og transport	5
3.1	Hovedmål i Asker kommuneplan 2020-2032:	5
3.2	Boligproduksjon de siste 20 årene	6



I de regionale planene for Akershus og Buskerud fylkeskommuner er det vedtatt en regional senterstruktur. Den regionale senterstrukturen avviker noe fra hvordan Asker kommune har definert den lokale senterstrukturen. På kartet under er det markert for ulike tettsteder hvordan fylkene og kommunen har definert sentrene. Prioriteringene fremgår av tegnforklaringen.



2 Regionale planer for areal og transport

De regionale planene for areal og transport (R-ATP) danner en felles strategisk plattform for planlegging knyttet til attraktivitet i byer og distrikter, effektiv arealbruk og transport. Dette for å møte klimautfordringer, befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Planen skal bidra til å samordnede løsninger som kommer hele regionen til gode. Planen for Oslo og Akershus ble vedtatt i 2015, mens Buskerusplanen ble vedtatt i 2018.

Viktige strategier i regional plan for Oslo og Akershus er:

- Konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassvekst til prioriterte vekstområder
- Vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i prioriterte vekstområder
- Klar begrensning av vekst i områder utenfor prioriterte vekstområdene
- Vern av grønnstruktur og jordbruksområder bør prioriteres utenfor vekstområdene
- Konsentrasjon av vekst gir grunnlag for levende byer som må utvikles med flerfunksjonalitet, høy kvalitet, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer og gangavstand mellom viktige funksjoner.
- Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum
- Kollektivtrafikk, sykkel og gange må i økende grad prioriteres.

Regional plan i Buskerud har hovedmål om et sterkt og bærekraftig Buskerud med:

- Byer og tettsteder med gode levevilkår
- Reduserte klimagassutslipp
- Mindre transportbehov

2.1 Innledning fra de regionale plandokumentene

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for statens, fylkenes og kommunenes planlegging og prioritering i regionen, samt vurdering av innsendte planforslag.

Regional plan for areal og transport i Buskerud er et verktøy for planlegging knyttet til attraktivitet i byer og distriktene, effektiv arealbruk og transport.

Planene gir forutsigbare rammer for plandialogen mellom stat, fylke og kommune og er grunnlag for forpliktende samarbeid mellom partene. De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder påvirker samordningen mellom areal og transport. Regionale planer koordinerer og samordner disse oppgavene, og det er et felles ansvar at målene i planen nås.

3 Oppfølging av Regionale planer for areal- og transport

I Oslo og Akershus og Buskerud

3.1 Hovedmål i Asker kommuneplan 2020-2032:

1. Askersamfunnet har virkemidler, partnerskap og samarbeid på tvers som sikrer en bærekraftig utvikling
2. Askersamfunnet har tettsteder og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige, som er utviklet i god balanse mellom vekst og vern
3. Askersamfunnet handler umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.
4. Askersamfunnet sikrer god helse og fremmer livskvalitet for alle, uansett alder.
5. Askersamfunnet sikrer inkluderende, rettferdig og god utdanning og fremmer mulighet for livslang læring for alle.
6. Askersamfunnet har en levende innovasjonskultur, en sikker digital infrastruktur av høy kvalitet og et attraktivt, inkluderende og bærekraftig næringsliv.
7. Asker kommune fremmer inkludering, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.
8. Asker er en økonomisk robust og bærekraftig kommune

Under hvert hovedmål er det definert en rekke delmål og strategier som også følger opp de regionale planene.

De regionale planene for areal og transport legger opp til sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassveksten til prioriterte vekstområder (80- 90 %) og en tilsvarende klar begrensning utenfor disse områdene. I Asker er følgende områder definert som prioriterte vekstområder:

- Asker sentrum (kommunesenter)
- Bybåndet (områdene i gangavstand til togstasjoner og høyfrekvente busstraseer).
- Gullhella (område i gangavstand til togstasjoner).
- Heggedal (lokalsenter)
- Dikemark (lokalsenter)
- Røyken sentrum (lokalsenter)
- Slemmestad (lokalsenter)
- Spikkestad (mindre tettsted)
- Åros (nærsenter)
- Sætre (lokalsenter)
- Tofte (lokalsenter) og Sagene

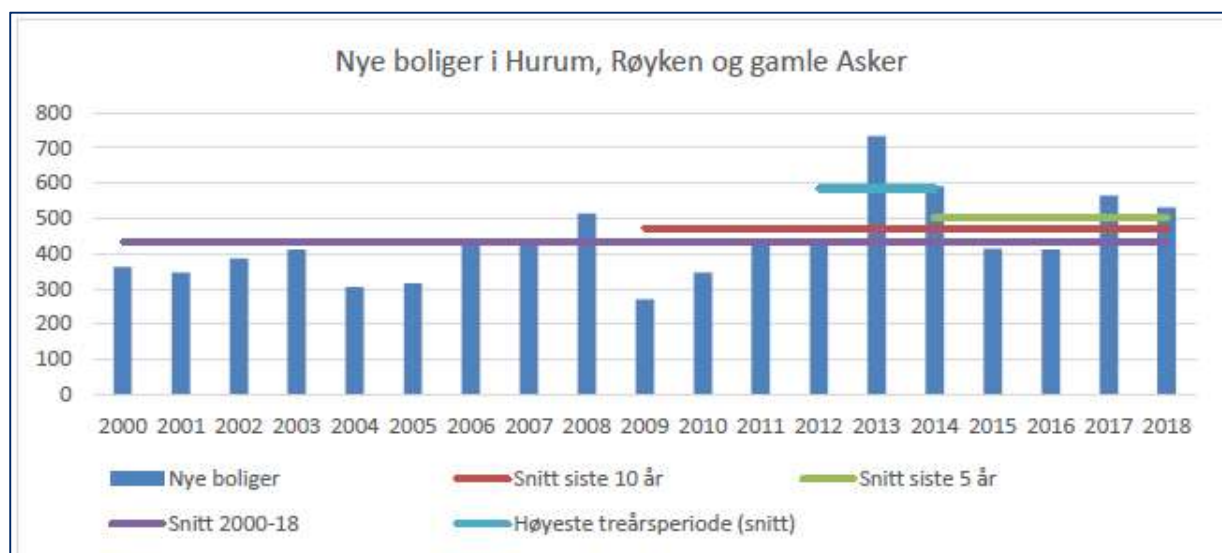
Akershusplanen: R2, R3, R4, Vekst, vekstområder og dimensjoneringsgrunnlag

«Det forventes at kommunen utarbeider et dimensjoneringsgrunnlag for vekst i kommunen frem mot 2030. Det skal også utarbeides et dimensjoneringsgrunnlag for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder.

I kommuner med regionale byer skal det tilrettelegges for at minimum 90 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skjer innenfor prioriterte vekstområder. Vekst utenfor prioriterte vekstområder skal begrenses. Utviklingen skal bygge opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gange».

3.2 Boligproduksjon de siste 20 årene

Statistikk for boligproduksjon i kommunen viser en årlig vekst på 472 de siste ti årene. Hver for seg har kommunene i inneværende periode hovedsakelig ikke nådd sine mål for ønsket boligproduksjon. Røyken og Asker har hatt mål om hhv. 260 og 350 boliger årlig. Hurum har ikke hatt tallfestet mål.



I Samfunnsdelen er det vedtatt en årlig gjennomsnittlig boligproduksjon på 500-550 boliger. Det tilsvarer at kommunene skal ha en gjennomsnittsproduksjon på nivå med den de fram til nå kun har klart i enkelte «toppår». Dette gir en årlig befolkningsvekst i snitt på 1,0 % mot 2040.

De to siste årene ser vi imidlertid en sterkere boligvekst i nye Asker. I 2019 ble det igangsatt 622 nye boliger, og i 2020 hele 1193 nye boliger. Med de store boligprosjektene som nå er igangsatt, på Billingstad, på Høn-Landås, i Heggedal og Slemmestad, vil sannsynligvis denne trenden vedvare i flere år framover.

I arealdelen foreslås det et mål om at framtidig boligproduksjon skal bestå av 60 % blokkleiligheter, 20 % konsentrert småhusbebyggelse (rekkehus, tomannsboliger ol.) og 20 % eneboliger. I tillegg skal det tilrettelegges for at 15 % de nye boligene skal være rimelige.

Tettstedene skal styrkes som servicesentre og møteplasser i lokalsamfunnet, slik at opplevelsen av fellesskap og tilhørighet i befolkningen og på tvers av befolkningsgrupper styrkes. Arealdelen fastsetter prioriterte vekstområder, hvor 80- 90 % av boligveksten skal skje. Det følger et eget boligbyggeprogram til kommuneplanen. Boligbyggeprogrammet er ikke bindende for utviklingen av det enkelte byggefelt, men gir likevel kommunale føringer i forhold til boligtypologi, antallet boliger, og tidspunkt for gjennomføring av utbygging. Boligbyggeprogrammet benyttes til framskriving av bl.a. befolkningsutvikling/demografiutvikling, utviklingen i elevtall og barnehagebehov, transportutvikling mm.

Kommunen har i dag 37.000 arbeidsplasser, og en egendekning av arbeidsplasser på 76 %. Kommuneplanen skal tilrettelegge for at egendekningen opprettholdes, noe som betyr at antall arbeidsplasser må øke med minimum 600 stk. hvert år. Innenfor sentrumsområder skal det legges til rette for næring som service, tjenester og detaljhandel handle. I tilknytning til sentrene kan skal det utvikles næringsarealer for plasskrevende varer og mindre besøksintensiv næring. Det er et mål at arbeidsplasser med mange ansatte og mange besøkende legges i tilknytning til kollektivtraseer og senterstrukturen.

Dimensjoneringsgrunnlag:

I hele kommunen legges det opp til at 75 % av boligbyggingen vil skje innenfor de prioriterte vekstområder. Nord for nullvekst-linjen utgjør andelen som bygges innenfor de prioriterte vekstområder 82 %, og i gamle Asker (i Akershus-delen) utgjør denne andelen nærmere 90 %, noe også den regionale plan legger opp til. Fortetting i eksisterende småhusområder utgjør en vesentlig del av blant annet eneboligproduksjonen. Småhusområdene utsettes for stadig sterkere press om fortetting og transformasjon. For å dempe presset på fortetting i småhusområder er det i ny kommuneplan stilt krav til større tomter ved fradeling og plankrav for fradeling og oppføring av fire eller flere hovedbruksenheter.

Akershusplanen: R5 Vurdering av områder i gjeldende kommuneplaner (gamle Hurum, Røyken og Asker kommuner)

3.2.1.1.1 «Områder avsatt i gjeldende kommuneplaner til hovedformål bygg og anlegg, som ikke er regulert, og som ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i den regionale planen, skal vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel. En eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan må begrunnes».

Akershusplanen: R6 og R7 Arealutnyttelse og kvalitetskrav

3.2.1.1.2 «I prioriterte vekstområder skal det legges det til rette for høy area/utnyttelse. I sentrumsområder, områder ved regionale kollektivknutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

Kvalitetskrav til area/utviklingen skal sikres gjennom bestemmelser og retningslinjer. Det skal tilrettelegges for attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer».

Buskerudplanen: By- og stedsutvikling (kap 4.1) og arealbruk (kap 4.2)

- Varierte, attraktive og sentrumsnære boliger
- Handel, service, næring og kultur i sentrum
- Gode sykkel, gange og kollektivløsninger

- *Gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum*
- *Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet*
- *Forebygge mot flom*
- *Lokalisere publikumsrettet virksomhet i sentrum*
- *Lokalisere boliger slik at transportbehovet reduseres.*
- *Bærekraftig lokalisering av reiselivsbedrifter og fritidsbebyggelse*

Senterstruktur med prioriterte vekstområder og eksisterende kollektivsystem legges til grunn for etablering av handel, servicevirksomheter (offentlige og private), næringsliv og boliger.

Innenfor det prioriterte vekstområder kan det åpnes for en høyere arealutnyttelse under forutsetning av at hensynet til bl.a. bokvalitet og tilpasning til omgivelsene ivaretas. Disse forhold avklares gjennom reguleringsplan.

Utenfor de prioriterte vekstområder vil videre utvikling skje i form av ordinær småhusbebyggelse (eneboliger, tomannsboliger etc.) tilpasset naboskap.

Kommunen tilrettelegger for en betydelig bolig- og næringsvekst rundt eksisterende sentra og dagens kollektive transportsystem, jf. vedtatte strategier (fra kommuneplanens samfunnsdel):

- *Sikre høy arealutnyttelse i tettstedene, og tilrettelegge for at boliger, arbeidsplasser, offentlig tjenesteyting, privat service og kultur- og idrettstilbud lokaliseres kollektivnært og ved knutepunktene.*
- *Ta en ledende rolle i arbeidet med å videreutvikle de urbane tettstedene, med vekt på å inngå langsiktig og forpliktende samarbeid med private og ideelle aktører.*
- *Tilrettelegge for et lokalt tilpasset næringsliv som bidrar til god tettstedsutvikling og arbeidsplasser i alle deler av kommunen, bl.a. for å motvirke økt transportbehov.*
- *Arbeide aktivt med stedsutvikling, og tilrettelegge for trygge, inkluderende, attraktive og aktivitetsfremmende tettsteder.*
- *Planlegge for et aldersvennlig samfunn som er tilgjengelig og inkluderende for en aldrende befolkning.*
- *Ivareta eksisterende arbeidsplasser og tilrettelegge for økt egenandel av arbeidsplasser, bl.a. gjennom omstilling og innovasjon.*
- *Bidra til å etablere gode møteplasser, sammenhengende grøntområder og et gjennomgående ski- og turveinett som tilrettelegger for friluftsliv og aktiviteter både i nærmiljøet, langs kysten og i marka.*
- *Tilrettelegge for en variert boligsammensetning som bidrar til gode og attraktive bomiljøer og ivaretar boligsosiale hensyn.*
- *Tilrettelegge for boliger av god kvalitet skjermet mot trafikkstøy, med vekt på tilgjengelighet, universell utforming og fremtidsrettede miljø- og energiløsninger.*
- *Bidra til forvaltning, skjøtsel og istandsetting av kulturminner og kulturmiljøer, samt tilrettelegge for at disse kan benyttes som positive elementer i stedsutviklingen.*

I bestemmelsene til arealdelen med retningslinjer er det fastsatt krav til kvalitet og utnyttelse som sikrer en utvikling i tråd med overordnede føringer.

Akershusplanen: R8: Avgrensning av vekstområdene

3.2.1.1.3 «En langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene skal defineres. Gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen. Resultat og metode skal dokumenteres.

Innenfor avgrensningen av prioriterte vekstområder vektlegges utbyggingshensyn sterkere enn vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i et helhetlig samfunnsperspektiv. Hvis utbyggingshensyn skal gå foran vern er det forutsatt at:

- *Potensialet for fortetting og transformasjon i vekstområdet er utnyttet*
- *Nye arealer som ønskes tatt i bruk til byggeområder har høy arealutnyttelse*
- *En utvidelse av byggesonen er nødvendig utfra mål for bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder»*

Buskerudplanen: By- og stedsutvikling (kap 4.1)

- *Sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk*

Akershusplanen bruker begrepet «langsiktig grønn grense». Asker kommune har i stedet valgt å definere «prioriterte vekstområder». De prioriterte vekstområdene forsterker senterstrukturen i Asker. Utvikling av transportsystemet skal prioritere gange, sykkel og kollektivtransport for å bidra til å nå målene om et klimaklokt samfunn og en god helse i befolkningen. Forpliktende samarbeid mellom Asker kommune og Viken fylkeskommune er inngått. Gjennom samarbeidet skal ulike tiltak for å utnytte veinettet mer effektivt, og derved oppnå bedre fremkommelighet, defineres og gjennomføres.

Det er igangsatt en rekke større utbyggingsprosjekter i Asker de seneste år. De største utbyggingsområdene vil i kommuneplanperioden være:

- Slependen, Nedre Billingstad, Nesbru og Holmen (bybåndet) med over 2000 boenheter.
- Regionbyen Asker sentrum, med Føyka-Elvely, Høn-Landås, Borgen, Bondi, Bleiker, Gulhhella, Vetre, også med over 2000 boenheter
- Langs Askerbanen; Hvalstad og Billingstad, rundt 300 boenheter
- Lokalbyen Heggedal, med sentrum, Åmotåsen og Undelandsveien, ca. 500 boenheter
- Slemmestad sentrum (prioritert lokal by og tettsted) ca. 700 boenheter
- Spikkestad sentrum (prioritert lokal by og tettsted) ca. 250 boenheter
- Røyken sentrum (prioritert lokal by og større tettsted) ca. 250 boenheter
- Sætre, Åros (mindre tettsted) ca. 150 boenheter
- Tofte (mindre tettsted) ca. 100 boenheter

De prioriterte vekstområdene er angitt på arealplankartet.

Akershusplanen: R9 Vekting av hensyn utenfor prioriterte vekstområder

«Utenfor de prioriterte vekstområdene skal følgende hensyn prioriteres foran utbygging:

- Jordbruksareal
- Kulturminner og kulturmiljø
- Regional grønnstruktur for biologisk mangfold og friluftsliv»

Buskerudplanen: Arealvern (kap 4.4.)

- Bevare dyrka og dyrkbar jord for fremtidig matproduksjon
- Beskytte drikkevannsressurser slik at nok og godt drikkevann er sikret
- Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder
- Sikre bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressurser knyttet til kyst og vassdrag
- Bærekraftig forvaltning av skog- og fjellområder
- Vern og bærekraftig bruk av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap
- Forvalte geologiske ressurser for fremtiden
- Helhetlig vurdering av massedeposering

Asker har et svært rikt naturmangfold, attraktive natur- og friluftsområder, produktive landbruksarealer og flotte kulturlandskap. Med kommunens beliggenhet er det et betydelig press på arealene, de grønne kvalitetene er truet med nedbygging. Den nye kommuneplanen forsterker vernet av natur- og kulturverdiene.

Følgende strategier fra satsingsområde Bærekraftige byer og samfunn verner om og sikrer naturmangfoldet, kulturmiljøer og et aktivt landbruk:

- Tilrettelegge for bærekraftig forvaltning og vern av økosystemene i havet, langs kysten og på land, og stanse og reversere landforringelse og tap av biologisk mangfold.
- Sikre viktige landskap og grønnstrukturer mot nedbygging, langs kysten, i landbruksområder, i byggesonen og i marka. Vann, vassdrag og sjøområder skal sikres mot inngrep og forurensning.
- Bidra til forvaltning, skjøtsel og istandsetting av kulturminner og kulturmiljøer, samt tilrettelegge for at disse kan benyttes som positive elementer i stedsutviklingen.
- Sikre viktige jordbruksområder og kulturlandskap i landbruket, og unngå nedbygging av dyrket mark i samsvar med det nasjonale jordvernålet.
- Tilrettelegge for økt verdiskaping og nye grønne næringer innenfor jord- og skogbruk.
- Sikre viktige mineralressurser mot nedbygging.

I arealdelen er det tatt ut en rekke utbyggingsområder som er i konflikt med naturmangfold, matjord og fareområder. Tilsvarende er innspill til kommuneplanens arealdel som er i konflikt med naturmangfold, matjord og fareområder ikke foreslått inntatt. Det er i denne sammenheng utarbeidet et eget temakart «Aktsomhetskart».

Større sammenhengende kulturmiljøer og kulturlandskap er vist med hensynssoner på arealplankartet. ~~Tillegg er det utarbeidet temakart «Kulturminner og kulturmiljø» og «Aktsomhetskart».~~

Strandsonen har fått et helhetlig og sterkere vern innenfor 100-meters beltet, utenfor de prioriterte vekstområdene. Dette gjelder både i forhold til boliger og fritidsboliger.

Det er ikke åpnet for nye felt med fritidsboliger.

Akershusplanen: R10 og R 11 Næringsutvikling

«Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene om rett virksomhet på rett sted. I regionale områder skal det legges til rette for høy arealutnyttelse, arbeidsplassintensive virksomheter nærmest mulig kollektivknutepunkt, og lav parkeringsdekning for bil».

Buskerudplanen: Arealbruk (kap 4.4.)

- Lokalisere handel, service og kultur i sentrum
- Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet

Kommunen har i dag 37.000 arbeidsplasser, og en egendekning av arbeidsplasser på 76 %. Kommuneplanen skal tilrettelegge for at egendekningen opprettholdes, noe som betyr at antall arbeidsplasser må øke med minimum 600 stk. hvert år.

Mye pendling gir trafikksikkerhetsutfordringer, dårligere fremkommelighet, økt støy- og luftforurensing og økte klimagassutslipp. Fremkommelighetsproblemene gir uforutsigbar reisetid for både busspassasjerer og privatbilister. Nye arbeidsplasser lokaliseres etter ABC-prinsippet: rett virksomhet på rett sted. Det er et særlig fokus på etablering av nye arbeidsplasser ved kollektivknutepunkt, i lokalsentre og nærsentre.

Kommunen skal legge til rette for en videreutvikling av næringsparkene: Veas (ny grønn industri, basert på avløpsvannet, bl.a. biogass), Røyken næringspark (logistikk, lager og verksted), Engene (sprengstoff mm), Tofte (biodiesel, teknologimiljø), Holmsbu næringspark (trelast, storhandel), Spikkestad (industri), Billingstadsletta (kontor, lager, plasskrevende vaarehandel bil, båt, trelast, storhandel). I området Asker sentrum-Drengsrud finnes hovedandelen av kommunens kontorarbeidsplasser basert på et mer regionalt arbeidsmarked. Nye servicearbeidsplasser (detaljhandel, service, private og offentlige tjenester skal lokaliseres i tilknytning til senterstrukturen.

Ny parkeringsnorm er definert som en del av planbestemmelsene. Denne er ulik nord og sør for nullvekst-linjen for vekst i personbiltrafikken. Nord for linjen er det generelt en mer restriktiv parkeringsnorm enn i sør. Det er lagt opp til lav parkeringsdekning ved arbeidsplassintensive bedrifter nær kollektivtilbud. I tillegg skal delingsordninger for bil og sykkel, samt sambruksparkering utredes i forbindelse med nye reguleringsplaner. Det kreves også utarbeidet en egen transportutredning og en mobilitetsplan ved regulering i nord. Parkeringsnormen åpner imidlertid for handelsparkering i senterstrukturen, slik at handelen nettopp i tettstedene stimuleres.

Akershusplanen: R15 og R 16 Parkering

«Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan. Innfarts parkering i regionen skal utvikles i henhold til Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo».

Buskerudplanen: Arealbruk (kap 4.2.) og Transport (kap 4.3)

- *En samordnet parkeringspolitikk*
- *Etablere innfartsparkering*

Parkering. Gamle Asker kommune vedtok i 2018 Temaplan parkering, hvor følgende tema inngår i parkeringspolitikken:

- Parkeringsnorm
- Parkeringsregulering, hensikt og virkemidler
- Soneinndeling i sentrumsområder
- Sambruksparkering
- Parkeringstilgjengelighet ved aktivitets- og fritidsarenaer
- Arbeidsreiser
- Pendler- og langtidsparkering
- Kommunale kostnader

Temaplanen gjelder innenfor gamle Askers grenser inntil ny plan foreligger.

Parkeringspolitikk for hele kommunen vil utarbeides gjennom Temaplan samferdsel og mobilitet. Arbeidet med planen startes opp ultimo 2021.

Temakart Prioriterte kollektivtraseer synliggjør etablerte pendlerparkeringsplasser. I hovedsak er parkeringstilbudet etablert ved jernbanestasjonene. Det er behov for å supplere tilbudet i sør, dette for å tilrettelegge at befolkningen kan kjøre til tog og buss (Spikkestad, Røyken, Sætre og Slemmestad). Kommunen vil drøfte dette i Temaplan samferdsel og mobilitet, i tett samarbeid med Viken fylkeskommune og Bane Nor (som er ansvarlig for pendlerparkering). Både eksisterende og nye parkeringsplasser bør videreutvikles til å omfatte parkering/tilbud om mikromobilitet. Eksisterende utfartsparkering bør også utnyttes. De fleste arealene er i privat eie, men mulighet for leie på dagtid i ukedager bør undersøkes. Viken fylkeskommune arbeider i disse dager med et parkeringsprosjekt i regi av Bybåndssamarbeidet. Asker sentrum er valgt ut som caseområde, hvor man skal vurdere bedre samarbeid mellom aktørene. Aktuelle tema er sambruk av plasser (ikke reservert særskilte brukergrupper), avgiftsnivå, skilting etc.

Pendlerparkering er et knapphetsgode og vil ikke kunne dekke behovet for transport til knutepunkt/ kollektivtilbud alene. Det er derfor viktig å utvikle matebusstilbudet. Ruter jobber stadig med utvikling av nye konsepter, og som tidligere uttalt, ønsker Asker kommune at uttesting også gjennomføres her.

I og med at ressursene er begrenset, må alle transportmidler utnyttes. Det er altså ikke tilstrekkelig å kun fokusere på pendlerparkering. Transportbehovet må løses helhetlig for å oppnå et nettverkstilbud bestående av tog, buss, båt, bil, sykling, mikromobilitet og gange. Kollektivtilbudet må, sammen med tilbringertilbudet, fungere sømløst og brukervennlig.

Akershusplanen: R17, R18 og R19 Transportløsninger

Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, byutvikling med høy utnyttelse av arealene og miljø. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer skal prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder.

Kommunene skal sette av tilstrekkelig areal til infrastruktur for kollektivtransport, syklist og fotgjengere.

Utvikling og drift av kollektivknutepunkt og stasjoner skal bidra til velfungerende byer og tettsteder, med vekt på fotgjengere og syklist, samt effektive overganger mellom transportmidlene.

Det forventes at det utvikles et trygt og tydelig sykkelveinett med egne traseer og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, skoler, butikker, bysentra og annen publikumsrettet virksomhet.

Det forventes at sammenhengende gangnett utvikles i prioriterte vekstområder, med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming, særlig inn mot kollektivholdeplasser og -knutepunkt, skoler og i sentrumsområder. Lokale stier og snarveier bør sikres i arealplaner.

Det forventes at drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett sikrer fremkommelighet hele året.

Den regionale planen skal legges til grunn i utvikling av vei- og gatenettet, med særlig tilrettelegging for gang, sykkel- og kollektivtransport, samt fremkommelighet for næringstransport.

Fremkommelighetstiltak for kollektivtransport i veinettet skal følges opp av veieierne, med egne program.

Buskerudplanen: Transport (kap 4.3)

- *Legge til rette for sykkel og gange i byer og tettsteder*
- *Styrke kollektivtilbudet i byområder, mellom byene og for arbeidsreiser til/fra Oslo. Utvikle effektive kollektivknutepunkt*
- *Ta igjen vedlikeholdsetterselepet på veinettet, sikre framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder*
- *Utvikle et godstransportsystem som flytter tungtransport fra vei til sjø og bane*
- *Ny teknologi som reduserer klimagassutslipp og effektiviserer transportsystemet*

Satsingsområde Bærekraftige byer og samfunn om transportløsninger har følgende strategier (utdrag):

- *Tilrettelegge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelig og bærekraftige transportløsninger internt i kommunen og langs de sentrale pendleraksene.*
- *Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet til kollektivknutepunktene for alle trafikantgrupper, og være en pådriver for økt andel kollektivreisende.*
- *Tilrettelegge for tilfredsstillende veier, gang- og sykkeltraseer som bidrar til en økt andel syklende og gående. Asker kommune skal delta aktivt i samarbeid med nabokommuner, regionale og statlige myndigheter og organisasjoner i utvikling av nye transport- og samferdselsløsninger.*

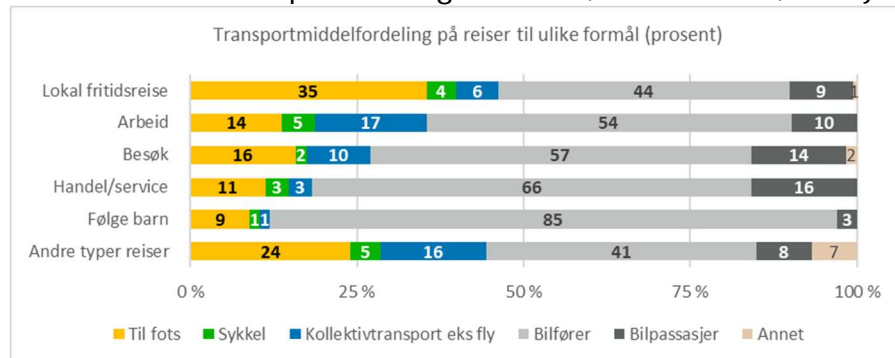
- Tilrettelegge for økt verdiskaping og nye grønne næringer innenfor jord- og skogbruk.
- Sikre viktige jordbruksområder og kulturlandskap i landbruket, og unngå nedbygging av dyrket mark i samsvar med det nasjonale jordvernmålet.

Veianlegg og transportmiddelfordeling.

Kvaliteten på kommunens fysiske veianlegg er varierende. Fylkesveinettet er sammenhengende og relativt tilfredsstillende, mens anlegg for fotgjenger og syklist er ikke sammenhengende.

Hovedveinettet er tungt belastet. E18 har funksjon som gjennomfartsvei, mens de tre hovedkorridorene Drammensveien, Røykenveien og Slemmestadveien fungerer både som hovedatkomst til Asker sentrum/ stasjon og gjennomfartsvei. De nevnte fylkesveiene er alle tre belastet med ca 20 000 kjøretøy per døgn inn mot E18. Dette gir store forsinkelser i rushtiden, samt konflikter mellom tunge transportårer og lokalmiljø, skolevei, idrett/ fritidsområder etc.

64 % av arbeidstransporten foregår med bil, 17 % kollektiv, 5 % sykkel og 14 % til fots, se figur:



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

Veisystemet i og rundt Asker sentrum er overbelastet. Det foreligger kommunedelplan for ny E18 og nordre del av Røykenveien, men realisering ligger nok mange år frem i tid. For å unngå enda dårligere mobilitet på kort og mellomlang sikt, må dagens veisystem videreutvikles og utnyttes på en smartere måte. Asker kommune og Viken fylkeskommune har derfor inngått et forpliktende samarbeid. Gjennom samarbeidet skal ulike tiltak for å utnytte veinettet mer effektivt defineres og gjennomføres.

«Utfordringsnotat om areal og transportutvikling» er vedlegg til samfunnsdelen, og vedtatt i juni 2020. Notatet beskriver utfordringsbildet, beskrivelse av hvordan dagens veikapasitet kan utnyttes på en bedre måte og prinsipper for fremtidig areal- og transportutvikling.

Notatet lister også opp kjente virkemidler for bedre fremkommelighet i veinettet:

- Videreutvikling av buss- og togtilbud
- Matebusser til båt og tog
- Dele-mobilitet til båt, buss og tog (bil, elsykler, elsparkesykler)
- Fremkommelighetstiltak for buss (bussprioritering i rush, kryssutbedring, signalregulering som prioriterer buss mm)
- Intelligent trafikkstyring
- Regulering av parkeringsplasser
- Sykkel og gange (korte og middels lange reiser)
- Flere i hver bil, samkjøring
- Ta i bruk ny teknologi

Kommunedelplan for sentrale Asker planlegges igangsatt i løpet av 2021. Planen inkluderer en vei- og gatebruksplan, med avgrensning ca. 2 km rundt Asker stasjon. Arbeidet skal definere og konkretisere avgrensning og utforming av «fotgjengerbyen og sykkelbyen» Asker sentrum. Det skal vurderes om eksisterende fylkesveinett nærmest sentrum bør utvikles med et tydeligere gatepreg. I den sammenheng er utforming, fartsgrense, fremkommelighet for alle trafikantergrupper, barrierevirkning og estetikk sentrale tema. Grønn mobilitet legges til grunn i kommunedelplanen, herunder krav til god tilgjengelighet til sentrumsfunksjoner for fotgjengere og syklist, direkte og effektive sykkeltraseer til kollektivtilbud, bussfremkommelighet, samt parkeringstilbud for sykkel og bil.

Varelogistikk. Asker kommune deltar i det regionale prosjektet VIV, effektiv og fremtidsrettet varelogistikk i Vestkorridoren. Kommunene Asker, Bærum, Drammen, Oslo, samt Statens vegvesen, Viken fylkeskommune deltar i samarbeidet. Prosjekteier er Viken fylkeskommune, mens prosjektledelsen ligger i Bærum kommune. Overordnet mål er: *Varelogistikken skal bidra til attraktive byer og tettsteder i Vestkorridoren med lave klimagassutslipp og effektive løsninger for næringslivet.*

Hensikten er å prøve ut bærekraftige løsninger for varelogistikk som kan oppskaleres og gjenbrukes i andre kommuner og regioner. Prosjektet jobber med fem konsepter: samlastingsterminal, mikrologistikk (pakkebokser), samlastning i sky (digital ruteoptimalisering), samlastning av kommunens egne varer (og samkjørt varebestilling) og bemannet varemottak.

Hovedsykkelveinett i kommunen er definert, se Temakart areal og transport. Kommunen prioriterer drift og vedlikehold, hvor hovedtraseer er prioritert. Det er ikke etablert et sammenhengende anlegg for fotgjengere og syklist. Mange av traseene går langs fylkesveier, men Viken som veieier. Arbeid med komplettering må skje i samarbeid med Viken. Et eksempel er pågående planlegging av nytt anlegg mellom Risenga idrettspark og «Fusdalrundkjøringen».

Kollektivtransport. I store deler av gamle Asker og til dels Røyken kommune tilbys et godt kollektivtilbud. Lenger sør i kommunen avtar kollektivtilbudet, med færre ruter og sjeldnere avganger. Dette henger sammen med lavere befolkningsmengde og passasjergrunnlag.

Prioriterte kollektivtraseer er vist på temakart. Kartet viser traseer som kommunen ønsker utviklet til et høyfrekvent kollektivnettverk med sømløse overgangsløsninger til tog, båt og andre bussforbindelser. Et kollektivnettverk med kort ventetid gir mange reisekombinasjoner, og har stor betydning for kollektivtransportens evne til å konkurrere med privatbilbruk. Lokaltoget vil på sikt få 10-minutters frekvens, og eventuelle nye banetuneller gjennom Oslo sentrum øker attraktiviteten på alle baneforbindelsene mellom Viken vest og Oslo. Båtens potensiale som transportmiddel forventes å få en renessanse i årene framover, bl.a. som følge av utslippsfri teknologi. Kommunen har definert et eget prosjekt for å bidra til videreutvikling, samt avsatt midler til anlegg på anløpsstedene.

Arealkartet avsetter areal til nytt båtanløp, kollektivterminaler og snuanlegg for busser. Viken fylkeskommune er i prosess med å finne arealer til fremtidige bussanlegg.