



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