



Mobilitetsstrategi 2022-2026



«Alle innbyggere, ansatte
og besøkende skal komme
trygt hjem hver dag»

Innhold

1. Bakgrunn	1
2. Føringer	1
2.1 Overordnede nasjonale og regionale føringer	1
2.2 Kommunale føringer	1
3. Status	2
4. Mål	3
5. Strategier	4
5.1 Hverdagsreisen	5
5.2 Transport av varer og tjenester	6
5.3 Infrastruktur	6
6. Tiltaksdel	7



1. Bakgrunn

Mobilitet handler om bevegelse, om frihet til å reise dit man vil, når og hvordan reisen skal være, og om å gjennomføre reisen. Transport av mennesker, varer og tjenester, trafiksikkerhet samt aspekter knyttet til tettstedsutvikling, miljø og folkehelse er del av dette. Å skape gode samferdselsløsninger krever samarbeid.

Kommunens mobilitetsarbeid må ha en felles retning. Overordnede dokumenter¹ slår fast at transportveksten skal løses gjennom kollektiv- og aktiv transport.

Mobilitetsstrategien handler om organisatoriske, holdningsskapende, tilretteleggende og fysiske strategier for å bedre bevegelsesfriheten for mennesker, varer og tjenester i et langsiktig perspektiv. Den skal være førende for politisk og administrativt arbeid innen mobilitet, klima/miljø og planlegging.

Kommunens gang- og sykkelstier, veinett og kollektivruter definerer hvordan vi beveger oss på kryss og tvers internt i, samt inn og ut av kommunen. Mobilitetsnettet danner grunnlag for infrastrukturen og for videre utvikling av kommunen der effektive, smarte og bærekraftige transportvalg er målet. Utgangspunktet er mennesket, ikke transportformene. Innbyggerne skal enkelt kunne foreta utdannelses-, jobb- og fritidsreiser ved bruk av ulike transportmidler. Transportsystemet er en helhet der fotgjengere, syklister, kollektivbrukere og bilister inngår. Framkommelighet, tilgjengelighet og mobilitet handler om å gi mulighet for trygg og effektiv transport for den enkelte. Muligheten for barn, ungdom, voksne, forgjengere, syklister, kollektivbrukere og bilister til å bevege seg trygt i lokalmiljøet må sikres.

2. Føringer

2.1 Overordnede nasjonale og regionale føringer

Strategien er basert på FNs bærekraftsmål, Nasjonal Transportplan (NTP), Nasjonal gåstrategi, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025, Barnas Transportplan, vegtrafikkloven, folkehelseloven, klimaloven, naturmangfoldsloven samt Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeid – samordning og organisering. Den nasjonale nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken vektlegges spesielt.

Regionalt ligger det føringer i Oslopakke 3, Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Regional planstrategi Viken, planprogram for regionale planer i Viken, Vikens samferdselsstrategi 2022-2033, Handlingsprogram for samferdsel Viken 2022-2025 samt Handlingsplan for trafiksikkerhet i Akershus 2019-2022.

2.2 Kommunale føringer

Aurskog-Hølands visjon er «Muligheter, miljø og mangfold». Det innebærer en tydelig miljøprofil og bærekraftig utvikling. Strategien tar utgangspunkt i kommunal planstrategi 2020-2024, kommuneplan for Aurskog-Høland 2018-2028, kommunedelplan for klima 2018-2030, kommunedelplan for folkehelse 2023-2033 samt kommunens satsingsområder som er basert på FNs bærekraftsmål: Grønt først, Levende og vitale tettsteder med et mangfoldig næringsliv, Tidlig innsats og forebygging av utenforskap, Leve selvstendig og godt hele livet samt Et begeistret fellesskap.



3. Status

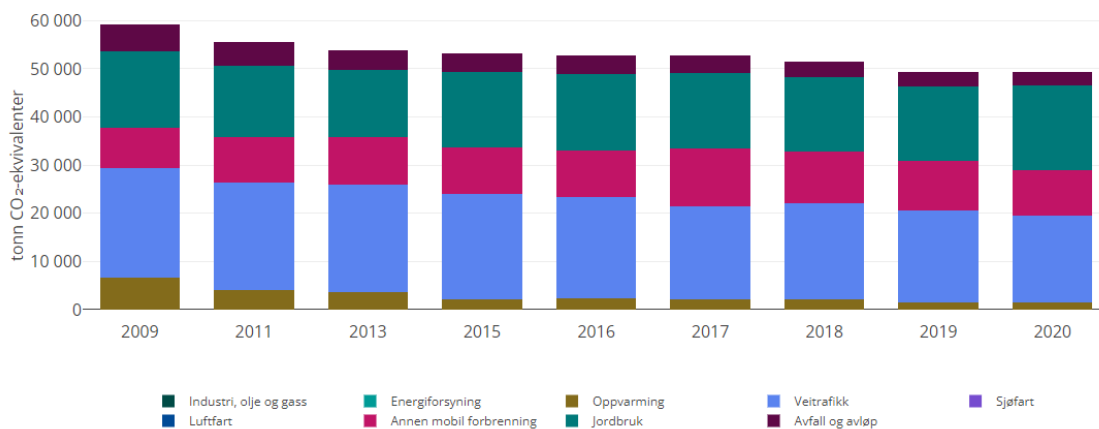
I Aurskog-Høland kommune bor det drøyt 17.500 innbyggere.² Forventet befolkningsvekst tilsier 18.479 innbyggere i 2030 og 20.625 innbyggere i 2050.³ I tillegg til arbeidspendling inn og ut av kommunen, kommer pendling til videregående skole, lærlingplasser, høyere utdanning og fritidsaktiviteter/-tilbud. De største tettstedene ligger langs kollektivaksen Aursmoen – Bjørkelangen – Løken. Øvrige tettsteder (Setskog, Rømskog og Hemnes) ligger langs hovedveinettet, men med ikke-eksisterende eller dårlig kollektivtilbud.

Hvordan reisen foregår (effektivitet, tidsutnyttelse underveis, reiseopplevelse, komfort mm.) er avgjørende for hvordan vi velger å reise gitt at vi har flere valgmuligheter. Flexibilitet er grunnbjelken for valg av transportmiddel. Bruk av ulike transportmidler iht. hvilken reise som skal foretas, ulike behov på ulike dager og muligheten for kombinasjon mellom transportmidlene. Flexibilitet i form av hyppige avganger gir økte valgmuligheter. For den reisende, kan reisetiden ved å benytte kollektivt tilbud være kvalitetstid, ikke bare ventetid. Tiden som brukes på å forflytte seg fra A til B, kan utnyttes til arbeid, studier, avslapning osv.

Det er grunn til å anta at hoveddelen av reisene skjer til og fra jobb, barnehage, skole og fritidsaktiviteter. I tillegg kommer reiser i forbindelse med handling, besøk, ferier mm. Det er årstidsvariasjoner for hvor mye vi oppholder oss utendørs. Hvor mye og hvordan vi reiser varierer også med årstidene. Kombinasjonen av aktivitet og forflytning er en viktig faktor for livskvalitet og folkehelse. En aktiv befolkning der flere når nasjonale anbefalinger om fysisk aktivitet vil være positivt for den enkeltes fysiske og psykiske helse og for samfunnet som helhet.

De fleste reiser i og inn/ut av Aurskog-Høland skjer ved bruk av privatbil. Lange avstander internt i kommunen, til de store utdannings- og arbeidsmarkedene og manglende kollektivdekning bidrar til at hverken å gå, sykle eller reise kollektivt er et reelt alternativ. Nye og oppgraderte gang/sykkelveier bidrar trolig til at det oppleves som et trygt alternativ og at flere enn tidligere sykler på tross av avstandene mellom tettstedene. Aurskog-Høland betjenes av fire busslinjer.⁴ Med unntak av busslinjen Bjørkelangen – Aursmoen – Lillestrøm/Oslo, er det relativt få avganger på eksisterende busslinjer både internt og inn/ut av kommunen. Det gjelder strekningen Bjørkelangen – Løken – Lillestrøm/Oslo og Løken – Hemnes. Store deler av kommunen dekkes kun av skoleskyss og bestillingstransport. Avgangene er i liten grad tilpasset åpningstider for barnehage og skole samt arbeidsliv, noe som vanskeliggjør bruk av kollektivtransport.

Endringer i transportmønster påvirkes av mange faktorer som kollektivtilbud, drivstoffpriser, bosted kontra arbeidssted osv. Transport er den største kilden til utslipp av klimagasser i kommunen.



Kilde: Miljødirektoratet

Figur 1: Direkte sektorfordelte utslipp (CO2-ekv.) i Aurskog-Høland kommune. Utslippstall for 2021 vil publiseres innen utgangen av januar 2023.

For å nå nasjonale, regionale og kommunale mål og klimautslippsreduksjon, må reisevanene endres. Grønn mobilitet innebærer å prioritere mobilitetsløsninger med lave klimagassutslipp. Løsningene kan ta i bruk lavutslippsteknologi, redusere transportbehovet, styrke muligheter for kollektivtransport eller tilrettelegge for aktiv transport. Samtidig tilsier befolkningsprognosen en befolkningsvekst fram mot 2050, noe som tilsier flere biler på veiene. Tiltak for å redusere transportbehovet og spre trafikken tidsmessig må stå sentralt sammen med en offensiv og sammenhengende kollektivsatsing. Det vises til kommunens kunnskapsgrunnlag for mer informasjon om trafikkulykker, kollektivreiser, pendling osv.

4. Mål

Målet for Aurskog-Høland kommune er at alle innbyggere, ansatte og besøkende skal komme seg trygt hjem hver dag. I tillegg skal Aurskog-Høland være en levende og tilgjengelig kommune der det er enkelt å reise miljøvennlig. Dette underbygges av følgende:

Tema	Mål	Ambisjon 2030	Status
Hverdagsreisen	Bli 10 minutters samfunn: Betyr nærhet mellom boliger, arbeidsplasser og daglige gjøremål som handel, barnehage, skole, helsetilbud og turområder. Gir redusert transportbehov for og ønske om å bruke personbil.	Øke andelen av befolkningen som kan gå/sykle til kollektivstopp og dagligvare med 15 %.	Mangler oversikt over hvor stor andel av befolkningen som kan gå/sykle til kollektivstopp og dagligvare.



	Tilrettelegge for at innbyggerne skal kunne leve et helsefremmende og aktivt liv.	Etablere sammenhengende gang- og sykkelveinett i hele kommunen.	Oppstykket gang- og sykkelveinett, samt få gang- og sykkelveier fra tettstedene til mye brukte utfartssteder.
	Gange, sykling og kollektivtrafikk skal styrkes som transportformer.	1500 ⁵ passasjerer på busslinjene som betjener Aurskog-Høland (begge retninger).	1236 passasjerer ⁶ på busslinjene som betjener Aurskog-Høland (begge retninger).
Transport av varer og tjenester	Samordne vare- og tjenestetransport.	Kommunen har stilt krav om samordnet vare- og tjenesteleveranser i 25% av anskaffelsene.	Ingen anskaffelser der kommunen har stilt krav om samordnet vare- og tjenesteleveranser.
Infrastruktur	Miljø, folkehelse, helhetlig infrastruktur, universell utforming og trafiksikkerhet skal ligge til grunn for planleggingen.	Alle kommunale planer skal vise hvordan miljø, folkehelse, infrastruktur, universell utforming og trafiksikkerhet ivaretas.	Ingen krav om at miljø, folkehelse, infrastruktur, universell utforming og trafiksikkerhet beskrives i kommunale planer utover krav i lovverket.
	Boliger, arbeidsplasser og servicetilbud skal ligge nært hverandre.		Kommunen følger nasjonale og regionale føringer for samfunns- og arealplanlegging.

5. Strategier

Det er nødvendig å tenke mer langsiktig og visjonært om framtidens mobilitet og samferdselsløsninger, både når det gjelder transportbehov og hvordan transporten skal foregå. Framtiden krever en offensiv og sammenhengende kollektivsatsing. I tillegg må det åpnes for å diskutere nye transportløsninger og transportløsninger på strekninger som i dag ikke betjenes av kollektivtransport. Dagens Aurskog-Høland preges av lang avstand mellom små og store og små tettsteder, manglende kollektivtilbud og høy privatbilbruk. For å møte framtidens utfordringer, må transporten dreies fra privatbil til grønnere og mer trafiksikre transportløsninger samtidig som transportbehovet reduseres.

Mobilitetsstrategien skal bidra til utvikling av levende og trygge lokalsamfunn der det er attraktivt å bo og arbeide. Strategier og tiltak for å nå målene må baseres på helhetlig tenking og planlegging, samtidig som tiltakene vurderes ut fra utfordringer, måloppnåelse og ressursbruk. På flere områder kreves det et samarbeid mellom kommunen og andre aktører som fylkeskommunen, næringslivet og frivilligheten.



5.1 Hverdagsreisen

Kommunen skal bidra til et bærekraftig, sammenhengende, trygt og effektivt transportsystem som gir økt framkommelighet for alle. Samtidig har kommunen et spesielt ansvar for å planlegge og tilrettelegge for innbyggernes hverdagsreiser til barnehage, skole, jobb og andre daglige gjøremål. Reisene skal være trygge, trafikksikre, effektive og alternativene lett tilgjengelige. Det kreves kunnskap om reisevaner, mobilitetsvalg, hverdagslige gjøremål og samarbeid med aktører som Ruter AS og Statens Vegvesen for å gjennomføre slik planlegging. Bidra til et bærekraftig, sammenhengende, trygt og effektivt transportsystem som gir økt framkommelighet for alle.

5.1.1 Trafikksikkerhet

Kommunen har ansvar for trafikksikkerhet som barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, vegmyndighet og gjennom arealplanleggingen. Alt trafikksikkerhetsarbeid er forankret i nullvisjonen som innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i veitrafikken. Samarbeid mellom aktører som kommunen, fylkeskommunen, politiet og Trygg Trafikk er en forutsetning for å kunne oppnå dette.

Flertallet av trafikkulykker skjer i forbindelse med rusbruk, forbikjøringer og viltpåkørsler. Forebygging må skje ved hjelp av holdningsskapende arbeid og fysiske trafikksikkerhetstiltak.

5.1.2 Fotgjengere og syklister

Fotgjengere og syklister beveger seg i hovedsak på fortau, turstier, gang-/sykkelveier og veikanter. Det krever tilrettelegging som krysningspunkter ved vei, belysning og tydelige ledelinjer. Mange barn og unge går og sykler til skole eller fritidsaktiviteter. Kommunen har et særskilt ansvar for å sikre skolevei, noe som bl.a. gjøres gjennom klassifisering av skolevei iht. «farlighet».

5.1.3 Kollektivtransport

Det må legges til rette for at innbyggerne kan velge kollektivtransport i langt større grad enn i dag dersom det nasjonale målet om mindre privatbilisme, grønnere og sømløs mobilitet skal nås. Kollektivtilbudet må være et reelt alternativ til privatbilen slik at det er mulig for pendlere å reise kollektivt, elever i videregående opplæring å reise effektivt, innbyggerne kan reise kollektivt internt i kommunen og kommunens tettsteder bindes sammen. Sømløs mobilitet krever effektive reiser uten lang ventetid i forbindelse med overganger, tilstrekkelig innfartsparkering ved kollektivknutepunkter og et helhetlig system for billettering og mer forståelig soneinndeling for hele Viken og Oslo. Det forutsetter et forbedret kollektivtilbud der buss, tog og bane inngår i en helhet.

Kollektivtilbudet i kommunen må utbedres med flere avganger og tilbud i der det i dag bare er skolebuss. Det innebærer at kollektivdekningen i Aurskog-Høland må forbedres, særlig for tettstedene Rømskog, Setskog og Hemnes.



5.1.4 Privatbilisme

Privatbil vil fortsatt være hovedtransportmiddel for mange selv om kollektivtilbudet bedres. God veistandard, trafikksikre løsninger, veivedlikehold (brøyting, fjerning av vegetasjon, strøing, asfaltering mm.) og forutsigbarhet er vesentlig for å forbygge ulykker. Økt tilgjengelighet av innfartsparkering gjør det enklere å velge overgang til kollektivtransport.

5.2 Transport av varer og tjenester

Å være en attraktiv næringskommune forutsetter god infrastruktur der effektiv transport av arbeidskraft, varer og tjenester er et nøkkelpunkt. Transporten må imidlertid ikke være til belastning for innbyggerne. I tillegg til varer og tjenester til og fra kommunen, har kommunen en betydelig andel gjennomgangstrafikk.

5.3 Infrastruktur

Helhetlig og samordnet arealplanlegging er avgjørende for å oppnå effektiv bruk av areal og infrastruktur, og dermed redusert behov for person- og varetransport. Kombinasjonen av godt veinett og kapasitetssterkt, attraktivt kollektivtilbud er vesentlig for å etablere effektive og attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner, utvide arbeidsmarkedet, redusere miljøbelastningene ved privatbilbruk, sikre framkommelighet for næringslivet og sikre kapasitet på veiene for nødvendig transport.

Bedre infrastruktur gir ringvirkninger basert på at næringslivets behov for transport av ansatte og kunder, råvarer, maskiner og ferdige produkter. Veistandard og hovedveier gjennom tettsteder er dermed en begrensende faktor for næringsetablering og -utvikling. Både tiltak og utbedringer vil bidra til bedre utnyttelse av infrastruktur og redusert transportbehov.

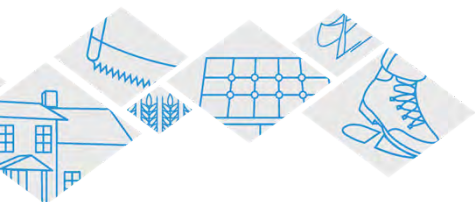
5.3.1 Gang- og sykkelveier

Nasjonal transportplan har som mål at sykkelandelen skal økes til 8 % og at 80 % av alle barn skal kunne gå eller sykle til og fra skolen. For å få det til, må det legges til rette for sykling i form av gang-/sykkelstier, trygge overganger, fortau osv. For mest mulig bruk av gang- og sykkelveier, må de være sammenhengende og snarveier når det gjelder å bevege seg langs bilveier. For mange innbyggere er gange og sykkel viktige transportmidler i hverdagen. Det gjelder spesielt barn og unge. Store deler av kommunen har gang-/sykkelveier. Kommunen drifter 8900 meter gangveiene gang-/sykkelveinett. Gang-/sykkelveier kan til en viss grad erstattes av grusede og belyste stier/snarveier og opphøyede fortau.

5.3.2 Veinettet

Veinettet består av riks-, fylkes-, kommunale og private veier. Det betjener både lokaltrafikk, regional trafikk og gjennomgangstrafikk. I Aurskog-Høland er det ca. 200 km kommunal vei. I tillegg kommer fylkesveinettet og private veier, herunder skogsbilveier. Den enkelte eier har ansvar for drift og vedlikehold av de private veiene.

For flyt i trafikken kreves det godt veivedlikehold, kvalitet i veidekke, smidige løsninger for av-/påkjøringer og krysningspunkter samt fartsgrenser tilpasset strekningen.



5.3.3 Knutepunkter

Basert på kommunens geografi – stort areal, tettsteder på linje – er det nødvendig at kommunens primære ferdselsårer knyttes sammen i knutepunkter som gir sammenkobling mellom innfartsveier til kommunen, kollektivtransport og hovedveiene i kommunen. Knutepunktene bør ligge i sentrumsområdene, nært barnehage, skole og handelsområdene. I tillegg bør det legges til rette for bytte av transportmiddel her i form av innfartsparkering, sykkelparkering, krysspunkt for gang- og sykkelveinett og overgang mellom ulike busslinjer. I denne sammenhengen defineres knutepunkt som et sted der flere hovedveier og/eller kollektivtilbud møtes, mao. regnes Aursmoen, Bjørkelangen og Løken som knutepunkt.

Kommunesentrum Bjørkelangen står i en særstilling. Tjeneste- og servicetilbud det bare finnes en av i kommune skal legges hit, noe som gir et behov for gode kommunikasjonsmuligheter fra hele kommunen. Det stilles også ekstra krav i form av god tilrettelegging for fotgjengere og syklister i sentrumsområdet. En eventuell etablering av en ny toglinje mellom Oslo og Stockholm over Romerike og Karlstad, vil aktualisere regiontog med holdeplass på Bjørkelangen, noe som vil endre behov for forutsetninger for transport i kommunen.

5.3.4 Parkering

Parkeringspolitikken skal virke dempende på bilbruk og bidra til levende lokalsamfunn. Privat og offentlig parkering skal sees i sammenheng. Hensikten med parkeringspolitikken skal være mindre trafikk i sentrumsområdene og at bilen skal stå på kortere reiser.

6. Tiltaksdel

Mål	Tiltak
Hverdagsreisen	Tilrettelegge for at persontransportvekst tas med gange, sykkel og kollektivtransport (nullvekstmålet).
	Redusere transportbehovet ved å utvikle lokalsamfunn med kort avstand mellom bolig og daglige behov.
	Utvikle sentrumsområdene med tanke på levende, trygge og gode områder for rekreasjon og ferdsel med enkel tilgang til grøntområder og nærliggende natur- og friluftsområder.
	Hensynta årstidsvariasjoner i planlegging av utendørsopphold, hvordan og hvor ofte vi reiser.
	Forebygge hindringer og tilrettelegge slik at alle trafikantgrupper enkelt kan bevege seg rundt.
	Bidra til at den nasjonale nullvisjonen oppnås.
	Etablere trafiksikre soner rundt barnehager og skoler med



	reduisert biltrafikk, lav fartsgrense, trygge «kiss`n`ride» samt parkering utenfor sonen (hjertesoner).
	Bli regodkjent som trafikksikker kommune i 2024.
	Gjennomføre reisevaneundersøkelser, nabolagsanalyser, barne-, ungdoms- og seniortrakk.
	Jevnlig foreta risikovurderinger av skoleveiene, herunder klassifisering av særlig farlig skolevei.
	Vurdere behov, utforming og trafikksikkerhet ved kommunale parkeringsplasser og «kiss`n`ride» ved skoler og barnehager.
	Skape trygge og trafikksikre nærmiljøer slik at barn og unge i størst mulig grad er selvtransporterende.
	Vektlegge bevaring av stier, trakk og snarveier i når utbygging planlegges.
	Gjennomføre et prøveprosjekt med todeling av gang-/sykkelveier der en del brøytes og en del preppes for hvit mobilitet (spark, ski, akebrett mm).
	Etablere trygge sykkelparkeringer i sentrum, ved kollektivknutepunkter, offentlige arbeidsplasser og utfartspunkter for friluftslivsaktiviteter.
	Etablere ladestasjoner for el-sparkesykkel/el-sykkel.
	Avholde kommunale arrangementer der det går kollektivtransport.
	Arbeide for jernbaneløsning mellom Oslo og Stockholm med stasjon for regiontog på Bjørkelangen.
	Fremme forslag om kollektivtriangel for strekningen Sørumsand – Aursmoen – Bjørkelangen – Askim/Mysen.
	Arbeide for prøveprosjekt med matebuss for pendlere mellom Bjørkelangen, Aursmoen, Fetsund/Svingen og Blaker.
	Søke fylkeskommunen om prøveprosjekt der elever med rett til skoleskyss kan velge mellom skoleskyss eller SFO-skyss til fastsatte tider.
	Være pådriver for gode bussforbindelser mellom kommunens tettsteder.



	Vurdere pilotprosjekt med aktivitetstransport (bestillingstransport til fritidsaktiviteter) i samarbeid med Ruter AS og Kulturskolen.
	Dempe biltrafikken i boligområder, områder der barn og unge ferdes og redusere gjennomkjøring i sentrumsområdene.
	Aktivt arbeide for å redusere antall vilt påkjørsler.
	Sikre god veistandard på kommunale veier.
Transport av varer og tjenester	Prioritere løsninger som fjerner gjennomgangstrafikk og leder tungtransport utenom tettstedene.
	Bidra til å finne samordnede løsninger for transport av varer og tjenester i samarbeid med lokalt næringsliv.
	Kartlegge trafiksikkerheten ved kjøring og på-/avlastning av tømmertransport.
	Samlokalisere «transporttunge» og bilbaserte virksomheter utenfor sentrum.
	Vurdere etablering av felles samlastingssentral ett eller et par steder i kommunen
	Legge til rette for grønne transportformer hos arbeidstakere i offentlig og privatsektor ved bruk av innfartsparkering, fortau, gang- og sykkelstier mm.
Infrastruktur	Optimalisere og utnytte eksisterende infrastruktur bedre bl.a. ved framkommelighets- og transportreduserende tiltak.
	Utvikle levende tettsteder med plass for fotgjengere og syklistene gjennom bl.a. oppgradering av veier, belysning og plasser med vekt på tilrettelegging for opphold og bevegelse.
	Planlegge et sammenhengende gang-/sykkel/turveinett som binder sammen tettsteder og utfartssteder.
	Legge nye gang-/sykkelveier parallelt med veiene for bedre utnyttelse av belysning og redusert arealbruk.
	Vurdere «veiskulder» på kommunale veier som et alternativ til en fullverdig gang- og sykkelvei.
	Arbeide for at hovedtransportårene legges utenfor sentrumsområdene i framtidig planlegging.



	Vektlegge gode krysningspunkter for alle trafikkantgrupper samt forberede krysningspunkter med tanke på gående og syklende.
	Vurdere tiltak som forsterket midt- og kantoppmerking og bredere veiskulder for å forebygge møteulykker.
	Etablere Bjørkelangen som en 10-minutters landsby der befolkningen kan sykle og gå til de stedene de har behov for å oppholde seg til hverdags.
	Utbedre holdeplassene på knutepunktene ved bl.a. avlukket venterom, tak/vegg, sykkelparkering, innfartsparkering, mulighet for toalett, kiss`n`ride/samkjøringsplass og lademuligheter for mobil/pc.
	Redusere parkeringsareal i sentrumsområdene.
	Vurdere lavere parkeringsnorm i områder med god kollektivdekning og det er enkelt å gå/sykle slik at parkering gjenspeiler faktisk behov.
	Primært tilrettelegge for korttids- og HC-parkering på bakkeplan i sentrum.
	Stille krav om låsbare sykkelparkeringer ved nybygg.
	Vurdere innføring av parkeringsbetaling på kommunale parkeringsplasser.