



Samferdselsstrategi for Øvre Romerike

Revidert nov 2010

Vedtatt i:

Eidsvoll kommunestyre 6 september 2011
Gjerdrum kommunestyre 31. august 2011
Hurdal kommunestyre 31. august 2011
Nannestad kommunestyre 31. august 2011
Nes kommunestyre 6. september 2011
Ullensaker herredsstyre 5. september 2011

FORORD

Samferdselsstrategien for Øvre Romerike er initiert av Øvre Romerike Utvikling (ØRU) og er en revisjon av gjeldende samferdselsstrategi fra 2005. Arbeidet med samferdselsstrategien har pågått i perioden fra januar til oktober 2009, og deretter revidert på bakgrunn av innkomne merkader våren 2010. I arbeidet med å utvikle samferdselsstrategien er det lagt vekt på god forankring i den enkelte kommune, i tillegg til nasjonale og regionale samferdselsaktører.

Strategien skal være ØRU-regionens overordnede samferdselspolitikk og en felles plattform i de videre prosesser med utviklingen av en bærekraftig og framtidsrettet samferdselsstruktur på Øvre Romerike. Ved å forbedre de regionale veg- og kollektivforbindelsene, vil regionen ytterligere forsterkes som et felles bolig- og arbeidsmarked. Dette er også viktige bidrag for å nå de nasjonale klimamålene.

Arbeidet med samferdselsstrategien er initiert av ØRU, og utført i nært samarbeid med Teknisk sjefsforum for Øvre Romerike. Samferdselsstrategien er ført i pennen av Selberg Arkitektkontor AS under aktiv deltakelse av professor Knut Selberg. Samferdselsstrategien er drøftet på ØRU's årskonferanse i april 2009 og strategien vil ligge til grunn for det etterfølgende arbeidet med handlingsplan.

Innhold

Innledning	5
Bakgrunn	5
Målsetting	5
Struktur	6
Nivå og omfang	7
Virkningsområde	7
Trender og tendenser i den regionale utviklingen	8
Arealbruk	8
Befolkning	10
Arbeidsmarked/næring	10
Demografiske tendenser og befolkningsfremskrivinger	11
Byer i endring	13
Drivkrefter bak regionalisering	13
Næring og samferdsel	14
Klimautslipp og kollektivtrafikk	15
Strategier for videre utvikling	16
Strategi er langsiktige grep	16
Hva kjennetegner Øvre Romerike?	17
Mål for regionen	18
Fingerstrategien	18
Tettstedsutvikling	19
Edderkoppnettstrategien	21
Gardermobyen	23
Kollektivtransport	24
Innfartsparkering	25
Gang/sykkel	25
Tverrgående forbindelser ut av regionen	26
Øst-vest forbindelsen	27
Interkommunalt scenarieprosjekt	27
Lokale tiltak	27
Hva bør skje videre?	28



Oversiktskart Øvre Romerike

INNLEDNING

Bakgrunn

Eksisterende samferdselsstrategi for Øvre Romerike (2009-2022) ble utarbeidet i 2005. Strategien prioriterer og begrunner de viktigste samferdselstiltakene for Øvre Romerike i årene som kommer. Øvre Romerike opplever som region en særegen areal- og transportutvikling som tilsier at det er behov for revisjon og oppdatering av samferdselsstrategien.

Bakgrunnen for arbeidet er behovet for gode innspill til pågående prioriteringsprosesser for samferdselstiltak, herunder blant annet Nasjonal transportplan og Oslopakkene. Strategidokumentet skal i tillegg kunne fungere som et konkret arbeidsverktøy ved areal- og samferdselsplanleggingen på Øvre Romerike.

Målsetting

Samferdselsstrategien skal gi et fundament for en helhetlig utvikling av transport- og kommunikasjonsinfrastrukturen på Øvre Romerike. Strategien har som målsetting å være av relevans både med hensyn til økonomiske, administrative, politiske og fysiske forhold.

Samferdselsstrategien for Øvre Romerike skal bidra til:

1. Alliansebygging

- Samarbeid mellom kommunene internt på Øvre Romerike
- Samarbeid mellom kommunene og øvrige samferdselsaktører
- Samarbeid mellom Øvre Romerike og Hovedstadsregionen

2. Dialog med tunge premisgivere

- En samlet region øker muligheten for dialog med aktører som det er vanskelig for enkeltkommuner å få oppmerksomhet fra og nå fram hos.

3. Påvirke plan- og budsjettpremisser

I arbeidet for å realisere samferdselstiltakene på Øvre Romerike er det viktig å kjenne ulike forvaltningsorganers plan- og budsjettprosesser:

- Nasjonal transportplan
- Oslopakkene
- Statsbudsjettet
- Ruters strategiske kollektivtrafikkplaner
- Pålagt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
- Handlingsplan for fylkesveier
- Årlige budsjettarbeider hos samferdselsaktører (eksempelvis Jernbaneverket, Statens vegvesen, Flytoget, Ruter)

4. Sette vilkår for vekst

- Dette strategidokumentet skal være et av de mest sentrale redskapene i Øvre Romerikes forhandlinger med stat og fylkeskommune i arbeidet med samferdselsutviklingen.
- Vilkår for vekst i regionen
- Vilkår for vekst i tettstedene

5. Initiere utredninger og lignende

- Strategien bidrar til å belyse behovet for utfyllende analyser og mer konkret strategisk arbeid innenfor delområder.

Struktur

Ved revisjon av samferdselsstrategien er handlingsplanen skilt ut som eget dokument.

Samferdselsstrategien har dermed fått en todelt struktur, med henholdsvis et **strategidokument** som angir overordnede, langsiktige mål og bakgrunnen for disse, og en **handlingsplan** som konkretiserer tiltak og angir kostnader tilknyttet gjennomføring av disse.

Strategidelen har et kvalitativt og visjonært preg og beskriver de langsiktige føringer for transportutviklingen på Øvre Romerike. Målsettingen er at dette dokumentet skal være så vidt robust at det fungerer som et fremtidsrettet strategidokument uavhengig av de konkrete tiltakene opplistet i handlingsplanen.

Handlingsplanen spesifiserer hvilke tiltak som på kortere sikt skal gjennomføres for å realisere den langsiktige strategien. Dette dokumentet lister opp konkrete tiltak, med angivelse av geografisk lokalisering, type, kostnad og gjennomføringstid. Som følge av at handlingsplanen er løsrevet fra strategirapporten kan denne revideres eksempelvis årlig for på den måten å kontinuerlig oppdateres etter hvert som budsjett og status på tiltakene endres.

Samferdselsstrategien vil til enhver tid være summen av strategidelen og handlingsplanen og gjennom dette ha et differensiert preg som omtaler både overordnede regionale mål, og samtidig spesifiserer konkrete tiltak.

Nivå og omfang

Samferdselsstrategien skal ha et regionalt perspektiv og fremme samordnende samferdselstiltak mellom de ulike kommunene som binder regionen sammen. I dette ligger en bred og helhetlig vurdering av samferdselssystemet på Øvre Romerike.

Samferdsel er uløselig tilknyttet den øvrige areal- og samfunnsutviklingen. Demografiske og næringsmessige perspektiver for utviklingen på Øvre Romerike utgjør derfor viktig grunnlagsinformasjon i arbeidet. Vurderingene av nye tiltak begrenser seg til de deler av samferdselssystemet som har en nasjonal overordnet rolle og til de deler som har en regional rolle i området ved at det knytter kommuner og knutepunkter sammen, samt hovedårer som mater de samme knutepunktene.

De deler av samferdselssystemet som har en klar lokal og intern karakter i kommunene inngår ikke i arbeidet med den regionale samferdselsstrategien.

Virkningsområde

Samferdselsstrategien omfatter kommunene på Øvre Romerike: Gjerdrum, Hurdal, Nes, Ullensaker, Nannestad og Eidsvoll kommuner. Flere av tiltakene har i tillegg et influensområde som strekker seg utenfor Øvre Romerike som region og omhandler kommunikasjonen med tilstøtende områder.

2

TRENDER OG TENDENSER I DEN REGIONALE UTVIKLING

Arealbruk

Den overordnede samfunnsutviklingen i Norge har helt siden 2. verdenskrig, nesten uten unntak, vært sterkt preget sentralisering og urbanisering. I takt med den sterke byveksten i Oslo har områdene i hovedstadens randsoner blitt attraktive både for etablering av så vel boliger som trafikksystemer og arbeidsplasser. Foruten utviklingen de siste 50-60 årene må arealbruken på Øvre Romerike forstås i et større, historisk perspektiv der særlig tre overordnede tendenser legger premissene for fremtidig utvikling av området.

1. Området har i svært lang tid vært blant landets mest produktive landbruksområder med nærheten til hovedstadsområdet som et særlig fortrinn. Til tross for at transportkostnadene lokalt, nasjonalt og globalt har blitt redusert betydelig de seneste tiårene er nærhet til markedet fremdeles viktig. Dette har blitt ytterligere aktualisert med målsetninger om reduserte klimagassutslipp, blant annet ved reduksjon i transportarbeid. Videre har ubebygde områder verdier knyttet til rekreasjon og friluftsliv for en stadig økende befolkning.

2. Helt siden middelalderen har regionen vært ferdsselsvei mellom de indre delene av Oslofjorden og befolkningskonsentrasjoner mellom Oslo og Trondheim. Blant annet går den historiske pilegrimsleden "Gudbrandsdalsled øst" til Nidaros gjennom Øvre Romerike. Med etablering av landets første jernbanestrekning mellom Oslo og Eidsvoll begynte en utvikling som har gjort Øvre Romerike til hjemkommune for noen av de viktigste transportsystemene i Norge. Europavei 6, samt riksvei 2 og 35, krysser Øvre Romerike samtidig som de tre

jernbanelinjene Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen forbinder området mot nord, sør og øst. Siden 1998 har dessuten OSL Gardermoen vært et transportknutepunkt med definitiv nasjonal betydning.

3. Fremveksten av velfungerende transportsystemer skinnelangs og på vei har gitt en funksjonell og tidsmessig nærhet til Oslo som har ført til fremveksten av betydelige konsentrasjoner av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud. Siden 1960 har Øvre Romerike opplevd at folkemengden har økt med hele 93 prosent fra 44 578 til 86 076 i 2009.

Som det fremgår av punktlisten er de tre tendensene ikke bare historisk forankret i Øvre Romerike, men også sentrale elementer i pågående og fremtidig utvikling av regionen. Ettersom transportsystemer, landbruksområder og bosetting/arbeidsliv i mange tilfeller står i motsetningsforhold til hverandre, vil det være av avgjørende betydning for den helhetlige areal- og samfunnsplanleggingen å skape balansegang mellom hensyn som til dels står i konflikt til hverandre.

være mer arealeffektiv. Gitt fortsatt økning i folketallet betyr dette i praksis flere mennesker per kvadratkilometer innenfor etablerte byggesoner. Høyere befolkningstetthet gir kortere avstand mellom bosteder, arbeidsplasser og tjenestetilbud og bidrar samtidig til forbedret trafikkgrunnlag for kollektive transportmidler og fremmer sykling og gange fremfor bilbruk. Fortetting i byggesonen gir dermed muligheter for redusert transportarbeid per innbygger.

Til tross for den betydelige befolkningsøkningen har Øvre Romerike fremdeles relativt spredt bebyggelse fordelt på mange små grender og tettsteder. Flere tettsteder på Øvre Romerike har de siste tiårene riktignok tatt steg mot bymessig karakter, men regionen har fremdeles spredt bebyggelse i kulturlandskapet som et dominerende trekk.

Befolkningskonsentrasjoner av betydning befinner seg i hovedsak langs veiaksler orientert sør-nord i området med Jessheim-Gardermoen som det naturlige tyngdepunktet. Kombinasjonen av spredt grendebebyggelse og transportsystemer i hovedsak orientert

	1960	1970	1980	1990	2000	2010	Endring
0234 Gjerdrum	2011	2404	3127	3778	4554	5821	189 %
0235 Ullensaker	11351	14852	16781	18121	20160	29088	156 %
0236 Nes	11560	12591	13938	15729	16288	18827	62 %
0237 Eidsvoll	11843	13486	15038	15627	17524	20689	74 %
0238 Nannestad	5577	6413	7625	7992	8967	10927	95 %
0239 Hurdal	2236	2233	2469	2545	2648	2617	17 %
Samlet	44578	51979	58978	64792	70141	87969	97 %

Folkemengde i kommunene på Øvre Romerike i perioden 1960-2010 (Kilde: SSB)

Fylkesdelplanen "Romerike møter framtida" (2004) viser at tettstedsutviklingen på Romerike i perioden 1955-2000 hadde areal-ekspansiv karakter, det vil si at arealforbruket per person var sterkt økende. Til tross for at Øvre Romerike fremdeles har forholdsvis god tilgang på arealer for ekspansjon av byggesonen, er det en målsetning både rikspolitisk og regionalt at arealutviklingen i fremtiden bør

nord-sør har historisk ført til svake forbindelser på tvers av Øvre Romerike. Med riksvei 2, 35 og 174 har imidlertid situasjonen bedret seg slik at området nå har bedre tverrforbindelser internt samtidig som koblingene mot Hedmark/Sverige i øst og Hadeland i vest er blitt bedre.

Befolkning

Som nevnt over har Øvre Romerike opplevd en betydelig befolkningsøkning i perioden 1960 til 2009. Mens folketallet nasjonalt økte med 34,4 prosent mellom 1960 og 2009, opplevde Øvre Romerike nærmest en dobling av antall innbyggere i samme periode. Gjerdrum og Ullensaker har sågar opplevd langt mer enn en dobling av folketallet. En så stor økning i folketallet gir nødvendigvis vidtrekkende samfunnsmessige konsekvenser.

Arbeidsmarked/næring

Arbeidsreiser er blant de aller største kildene til transportarbeid. Avstand til arbeidsplasser og antall arbeidsplasser innenfor egen kommune/region er dermed i stor grad bestemmende for omfanget av samlet transportarbeid.

Det følger av fylkesdelplan "Romerike møter framtida" (2004) at det på Øvre Romerike er intern variasjon i kommunenes egendekning av arbeidsplasser. Samlet har imidlertid området en egendekningsandel på 0,93. Selv om det alltid vil være en andel innpendlere fra andre områder, betyr dette at Øvre Romerike teoretisk er noenlunde selvforsynt med arbeidsplasser. Takket være OSL Gardermoen har Ullensaker den aller høyeste egendekningen på 1,69. Takket være gode vei- og togforbindelser er dette også kommunen det er lettest å

komme seg til på Øvre Romerike.

Samtidig viser SSBs Folke- og bolig telling av 2001 (FoB) at utpendlingen er omfattende fra Øvre Romerike. Gjennomsnittsandelen utpendlere fra de seks kommunene var ifølge FoB rundt 60 prosent med interne variasjoner mellom 39,3 % for Ullensaker og 74,7 prosent for Nannestad.

Målet for arbeidsreisene fremgår ikke av undersøkelsen, men ovennevnte fylkesdelplan viser at interntrafikken er omtrent dobbelt så stor på Øvre Romerike som på Nedre Romerike, noe som kan indikere en betydelig andel av arbeidsreisene foregår internt i de seks kommunene. En slik antakelse understøttes av at flyplasskommunen Ullensaker er vist med en betydelig andel innpendlere i den samme undersøkelsen. At Nannestad er nabokommune til den betydelige konsentrasjonen arbeidsplasser på OSL Gardermoen, er for eksempel en mulig forklaring på kommunens høye andel utpendlere.

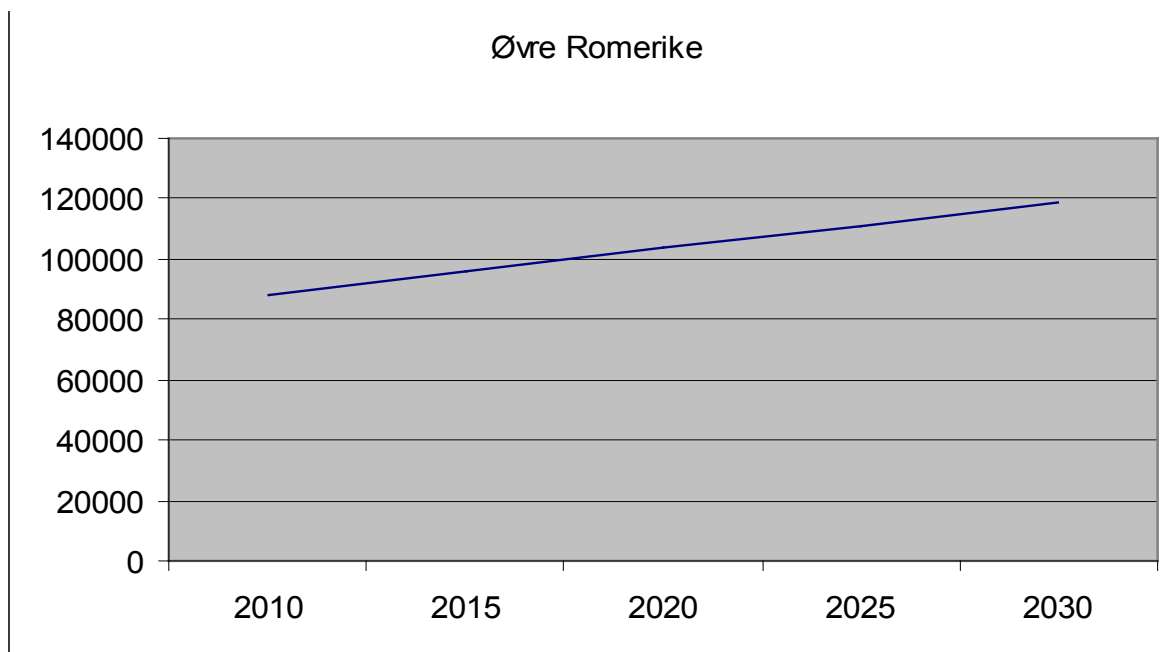
Prognoser utarbeidet av blant annet Transportøkonomisk institutt (*Transportutviklingen på Romerike 1998-2020*) viser at Romerike som helhet vil ha en tilvekst i antall arbeidsplasser på drøye 32 000 i perioden 2000-2020 og det er antatt at antallet arbeidsplasser direkte tilknyttet OSL Gardermoen alene vil stige til rundt 20 000. Rapporten anslår at slik vekst kombinert med fortsatt byvekst i Oslo vil kunne generere mer enn 30 prosent flere arbeidsreiser med bil.

	Utpendlere 2001	Innpendlere 2001
0234 Gjerdrum	71,1 %	57,1 %
0235 Ullensaker	39,3 %	68,7 %
0236 Nes	61,3 %	20,8 %
0237 Eidsvoll	55,3 %	24 %
0238 Nannestad	74,7 %	24,7 %
0239 Hurdal	58,2 %	20,9 %
Gjennomsnitt	60 %	36 %

Utdrag av Folke- og bolig tellingen 2001: Ut- og innpendlere i prosent av sysselsatte med bosted i kommunen (Kilde: SSB)

Demografiske tendenser og befolkningsfremskrivninger

Som vist over har befolkningsutviklingen på Øvre Romerike vært preget av sterkt vekst, med nesten en dobling i folketallet de siste 50 årene. Den sterkeste veksten har vært i kommuner med nærhet til de store transportsystemene, herunder hovedflyplassen. Befolkningsfremskrivninger utført av Statistisk sentralbyrå viser at befolkningsveksten vil fortsette de nærmeste tiårene, selv om veksten flater ut mot 2030. Samlet vil folketallet, ut fra denne beregningen, på Øvre Romerike stige med 33 178 til 119 138, noe som utgjør en vekst på 38,5 prosent. I gjennomsnitt vil befolkningen på Øvre Romerike forventes å øke med 1,8 prosent per år, selv om det her er betydelige variasjoner mellom kommunene. I alle fremskrivninger er det såkalte MMMM-alternativet lagt til grunn. Dette betyr middels vekst i fruktbarhet, levealder, innenlands mobilitet og nettoinnvandring.



Fremskrevet folkemengde Øvre Romerike 2010-2015-2020-2025-2030 (Kilde: SSB). Det presiseres at kommuneplanene i de ulike kommunene på Øvre Romerike opererer med ulike tall mht befolkningsfremskrivninger, og det er derfor ikke gitt at ovennevnte tall er i samsvar med de enkelte kommuneplanene. Dette skyldes ulike beregningsmåter og fremtidsscenarioer.

Vekstprognoser

Fremtidig befolkningsmengde er vanskelig å forutse og påvirkes av en rekke faktorer. Statistisk sentralbyrå bygger sine fremskrivninger på følgende fire hovedvariabler: Fruktbarhet, levealder, innenlands mobilitet og nettoinnvandring. Vår fremskrivning av folkemengde er hentet fra ssb.no og legger til grunn middels vekst på samtlige variabler, det såkalte MMMM-alternativet.

De siste tiårene har imidlertid enkelte kommuner på Øvre Romerike opplevd vekst som langt overskrider middels nivå uten at dette kan gis én enkel forklaring. Den sterkeste befolkningsveksten på Øvre Romerike har en kompleks bakgrunn der følgende faktorer er blant årsaksforklaringene:

- Utbygging av hovedflyplass
- Forbedret jernbanetilnytning fra Eidsvoll til Oslo
- Utbedring av infrastruktur i forbindelse med OSL og OL 1994
- Sterk byvekst i Oslo med etterslep i boligbygging generelt og bygging av eneboliger spesielt
- Stigende boligpriser i Oslo, spesielt på eneboliger
- Lavere arbeidsledighet i osloregionen enn ellers i landet
- Nasjonal sentraliserings- og urbaniseringstendens
- Høy nettoinnvandring til landet
- Høy fruktbarhet i befolkningen

Den fremtidige utviklingen av slike tendenser er svært vanskelig å forutse ettersom faktorene påvirkes sterkt av endringer i politiske beslutningsorganer, konjunktursvingninger, arbeidsledighet, nasjonale flyttestrømmer samt livstils- og bosettingstrender. For eksempel var det for ikke lenge siden vanskelig å forutse

de høye fødselstallene i landets største byer all den tid byene tidligere var kjennetegnet av lave fødselstall. Likeledes opplever Oslo nå en overproduksjon av flermannsboliger som står i sterk kontrast til etterslepet for få år tilbake.

På samme måte var plassering av ny hovedflyplass lenge ukjent ettersom flere steder var aktuelle som lokalisering gjennom en langvarig politisk prosess. Likeledes vil fremtidige vedtak om utvidelse av OSL Gardermoen kunne påvirke befolkningsutviklingen i kommunene nærmest flyplassområdet. Trasévalg ved eventuell etablering av høyhastighetsbane er ytterligere et eksempel på faktorer som i dag er ukjente, men som i fremtiden vil kunne få betydning for flyttestrømmer, sysselsetting og bosettingsmønstre.

Videre viser tabellen at det er store interne forskjeller mellom de seks kommunene på Øvre Romerike. Videre viser grafen at det er store interne forskjeller mellom de seks kommunene på Øvre Romerike. Sterk tilflytting av yngre mennesker til Ullensaker vil gi økning i både nettoinnflytting og fruktbarhet. For andre kommuner med lavere tilflytting vil fruktbarhetsvariabelen ha mindre påvirkning på fremskrivingene.

Gitt de uforutsigbare variablene som ligger til grunn for befolkningsfremskrivninger i dynamiske byregioner, er MMMM-alternativet valgt som en "gyllen middelvei" for å redusere risiko for store feil i fremskrivningen. Avvik, enten de går opp eller ned, vil dermed bli mindre enn om man legger til grunn fremskrivninger med lav eller høy vekstrate.

Det må likevel presiseres at man i mange overordnede planer og dokumenter av både regional og lokal art for Øvre Romerike, opererer med fremskrivninger som innebærer en enda større vekst. Da Øvre Romerike er en utpreget vekst-region er et knyttet stor usikkerhet til de konkrete tallene, men konklusjonen er den samme og det er at stadig flere får Øvre Romerike som sitt bo- og arbeidssted.

Byer i endring

Norge har 430 kommuner (per 1. september 2009); noen store og mange små. Mosaikken av administrative enheter gjør det til tider utfordrende å fremme overordnede og regionale grep som ser flere kommuner i sammenheng. En suksessfaktor for utviklingssamarbeid mellom kommuner er at de har en felles avhengighet og at de i praksis fungerer som komplette enheter i administrativt og sosioøkonomisk, noe som er tilfelle for Øvre Romerike. Grunnlaget for samarbeid på strategisk nivå er i så måte godt.

Den regionale utviklingen på Romerike må forholde seg til den øvrige byutviklingen i Osloregionen. Suburbane strøk er direkte påvirket av urbane strøk og i en fremtidsrettet forstand vil det måtte forventes at Øvre Romerike oppfattes som en del av Oslo by; dette er en trend som gjelder for storbyområder generelt, men som styrkes på Øvre Romerike som følge av at man utgjør det ene endepunktet i den viktige aksene mellom hovedstaden og hovedflyplassen.

I kampen om arbeidsplasser, sosial og økonomisk kapital er det stedene og deres kvaliteter som i stadig større grad er av betydning. Som økonomen Richard Florida og urbanisten Jane Jacobs før ham har påpekt, kan de ulike stedene innenfor en storbyregion tilby mange av de samme mulighetene og kvalitetene. Men mens verden blir stadig mer globalisert, viser det seg at det regionale og lokale er av stadig større betydning for folks vaner med hensyn til valg av bosted (Florida 2008). Det stedene konkurrerer på er attraktivitet. En attraktiv region er en velfungerende og selvoppholdende region. I dette ligger et særlig ansvar på transport- og kommunikasjonsforholdene, og sikre forbindelse ut/inn av regionen, men ikke minst internt gjennom tverrforbindelser.

Utfordringen ligger i å prege denne utviklingen med et lokalt tilsnitt og gjennom dette utøve påvirkningskraft med hensyn til den fremtidige stedsutviklingen i distriktet.

Drivkrefter bak regionalisering

En rekke forhold taler for en overordnet og regional tankegang innenfor sentrale elementer i samfunnsplanleggingen, herunder særlig samferdsel:

- Klimautfordringer krever regional samordning; flere av de viktigste utslippsreducerende tiltak forutsetter interkommunalt samarbeid og mer effektiv utnyttelse av ressurser da gevinsten er vesentlig større gjennom regionalt samarbeid enn ved spredte, lokale tiltak
- Kommunenes størrelse og felles bosteds- og arbeidsmarked (stort sett) krever regional samordning; kommuner er som regel gjensidig avhengige enheter da de utfyller hverandre med hensyn til kvaliteter og karaktertrekk
- Tilgjengelighet på arealer og egnethet krever regional samordning; fortetting, næringsetablering og nyutvikling, hva skal etableres hvor?
- Samordnet areal- og transport krever regionalisering; kollektivtilbud, veg, gang/sykkel osv.
- Konkurransen med andre byer og regioner krever samordning; med økende urbanisme og konkurranse mellom steder med hensyn til attraktivitet må kommuneregioner i stadig større grad søke å identifisere og rendyrke sine særtrekk og følgelig konkurransefordeler.

Regionen er det funksjonelle nivå som alle kommuner må forholde seg til. Øvre Romerike er intet unntak.

Næring og samferdsel

Revitaliseringen og utviklingen av senterområder eller gamle sentrumsnære næringsareal til stedsutviklingsområder, og såkalt gentryfisering hvor gamle industribydeler får en sosiokulturell og imagemessig oppsving har den effekt at plasskrevende næring må lokaliseres andre steder. Tendensen er i dag tydelig og næringsvirksomhet av særlig plasskrevende art flytter ut fra Oslo til Romerike. Aksene Oslo-Gardermoen er i så måte særlig attraktiv og illustrerer den direkte sammenhengen mellom samferdselsutvikling og næringsutvikling. I NHO og Telemarksforsknings attraktivitetsbarometer, som måler kommuner og regioners attraktivitet når det gjelder å tiltrekke seg nye innbyggere, kommer Øvre Romerike som region på toppen av barometeret. Dette avspeiler både et interessant arbeidsmarked, men også bostedsattraktivitet fundamentert på god kommunikasjon.

Gardermoaksen kjennetegnes ved en særdeles velutviklet infrastruktur noe som er den viktigste forutsetningen for næringslivet. Tilgangen til jernbane og veg gir effektive driftsforhold og enkel adgang til markedet. Potensialet langs denne aksene er begrenset utnyttet hittil og det ligger store utviklingsmuligheter for næringslivet i så måte.

Gardermoen har naturlige egenskaper i kraft av å være et nasjonalt kommunikasjonsnav som gjør det til et attraktivt lokaliseringssted for næring – det finnes med andre ord et tilbud i markedet og Gardermoen har et stort potensial på kort og lang sikt. Øst for Gardermoen er Gardermoen Næringspark under planlegging, et område som blir et av Norges største i sitt slag. Det faktum at det eksisterer en etterspørsel i markedet stor nok til å legitimere den foreslåtte arealbruken underbygger områdets attraktivitet og regionens potensiale som en "hot spot" for varierende typer næringsvirksomhet.

Det er videre naturlig å se for seg økte ringvirkninger av næringsutviklingen rundt Gardermoen og langs Gardermoaksen gjennom nyetablering

også i øvrige deler av regionen. Dette stiller krav til tilrettelegging. Flyttekjeden må være mulig og arealer må være attraktive og tilgjengelig, også over tid. For at et område skal være attraktivt for næringsetablering er det flere kriterier som må være oppfylt. Disse kriteriene er førende også for utviklingen av transport- og samferdselssystemene på Øvre Romerike:

Relevant lokalisering

- Logistikken må være effektiv – ikke bare lokalt, men også det overordnede vegnett. Dette er utpekt som en hovedfaktor av Europakommisjonen og OECD for å fremme en vellykket næringsutvikling.
- Leverandører og kunder: god markedstilgang
- Arbeidskraft: tilgangen på arbeidskraft i Øvre Romerike som en region
- God tilgjengelighet til Gardermoen/Jessheim, Lillestrøm og Oslo

Økonomi

- Etablering og drift må være rimelig: tomt, logistikk, transportkostnad (kroner og tid)
- Flytting og nyetablering bør utløse merverdier

Marked

- Valg: at det finnes alternativ
- Konkurransen på pris og kvalitet
- Forutsigbarhet, en kan planlegge flytting om x år og få tilgang på tomt
- Størrelse og arealtilgang: for å underbygge utviklingen av industrielle miljø og cluster; en viktig forutsetning for utviklingen av et sterkt næringsliv

Klimautslipp og kollektivtrafikk

Den sterke befolkningsveksten i regionen er en betydelig utfordring i forhold til å nå målene om utslippskutt generelt. I følge prognosene i Ruters K2010 vil biltrafikken i Oslo og Akershus fortsette å vokse, med 38 % forventet vest i perioden 2008-2030, hvilket også innebærer en vekst per innbygger på 2 %. I kontrast til dette tilsier klimamålene som er politisk vedtatt at Oslo-/Akershus-utslipp fra veitrafikk reduseres med ca 65 % fra 2008 til 2030. (Kilde: Analyse og Strategi).

Ruters strategier for K2010 legger opp til en økt prioritering av kollektivtrafikken på Øvre Romerike, som i Oslo/Akershus generelt, og dette kan bidra positivt. Likevel er dette alene ikke nok til å redusere utslippene og det er behov for at samferdselstiltakene sees i en helhetlig, regional sammenheng hvor særlig forholdet til sentrumsutvikling og næringsutvikling spiller en sentral rolle.

STRATEGIER FOR VIDERE UTVIKLING

Strategi er langsiktige grep

Samferdselsutvikling handler om samfunnsutvikling og er nødvendig å se i et langsiktig og strategisk perspektiv. Der kommuneplanleggingen gir føringer i et mellomlangt perspektiv på lokalt nivå er det viktig at regionale planer og strategier innehar et lengre perspektiv og gjennom dette gir et grunnlag for planleggingen av lokale tiltak slik at disse bygger opp under ønsket regional utvikling.

Ved utformingen av strategien for samferdselsutviklingen på Øvre Romerike må man stille et grunnleggende spørsmål: Hvor er Øvre Romerike om 20, 30 eller 40 år? Eller rettere sagt: hvor ønsker man at Øvre Romerike er om 20, 30 og 40 år? Dette fremtvinger en rekke problemstillinger som gir føringer for samferdselsplanleggingen:



Øvre Romerike har en Oslorettet kommunikasjon

- Skal Øvre Romerike utvikles i retning av å bli én samlet storkommune?
- Skal man opprettholde eksisterende kommunestruktur, men arbeide konkret for å utvikle en velfungerende og kompletterende region?
- Hvordan skal den interne tilgjengeligheten i regionen være? Eller skal den være primært Oslo rettet som i dag?
- Hvilken rolle skal Gardermoen og Jessheim spille, både nasjonalt og i regionen?

Diskusjonen knyttet til ovennevnte spørsmål vil belyse hvilke strategiske grep en må ta for å få en velfungerende region over tid.

Hva kjennetegner Øvre Romerike?

Øvre Romerike har som region en utpreget Oslorettet kommunikasjon. Samferdselsnettene bygger opp under det faktum at de seks kommunene i stor grad fungerer som pendlingskommuner for personer med arbeidssted i eller nær Oslo sentrum.

Et nasjonalt nettverk er utbygd forbi og gjennom regionen, med blant annet E6, Gardermoen, Gardermobanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen samt øvrige deler av riksveinettet. De overordnede strukturene er med andre ord gode og har gitt Øvre Romerike en solid infrastruktur å bygge ut i fra på regionalt nivå. Det regionale nettverket mater det nasjonale nettverket.

På Øvre Romerike mangler derimot et fokus på den interne tilgjengelighet i regionen, og det kan synes som om de nasjonale behov har preget utviklingen for mye. En sentral målsetting ved samferdselsstrategien på Øvre Romerike vil være å fremme et oppgradert regionalt kommunikasjonsnettverk med fokus på tverrforbindelser som supplerer den Oslorettede og nasjonale kommunikasjonen.

Innenfor den enkelte kommune vil det i tillegg være behov for ulike lokale tiltak. Disse løses best gjennom kommuneplanleggingen som har et større detaljfokus.

Hvert sted er unikt og har sine unike problemstillinger. Dette gjelder både for Øvre Romerike som en region og for den enkelte kommune innenfor regionen. Man kan skille mellom tre typer trafikk på Øvre Romerike, hvorav alle tre medfører utfordringer som må løses gjennom bevisst samferdselsplanlegging:

Gjennomgangssamferdsel

En stor andel av samferdselen på Øvre Romerike har et eksternt opprinnelses- og ankomststed. Med andre ord utgjør reisen gjennom Øvre Romerike for mange en transportetappe.

Hva slags samferdsel og trafikk ønsker man å lede gjennom knutepunktene og hva bør med fordel gå utenom? Når det gjelder knutepunktutvikling har kommunene et særegent lokalt ansvar, men de lokale tiltakene må følge opp føringene som ligger i gjeldende fylkesplaner og som spesifiserer en ønsket utviklingsretning for tettstedene og knutepunktene.

Samferdsel til/fra Øvre Romerike

Riksveinettet på Øvre Romerike er meget godt utbygd, slik at den trafikale foringen til / fra det overordnede nettet er god. Kapasiteten på lokale og regionale veier må derimot vurderes konkret og det må prioriteres hvilke delstrekninger som har behov for utbedringer på bakgrunn av beregninger av fremtidige behov.

De tre jernbanelinjene i regionen utgjør viktige kommunikasjonslinjer til og gjennom Øvre Romerike. Kapasiteten utfordres stadig og det ligger et stort potensiale i videreutviklingen av et godt togtilbud som både betjener befolkning og næringslivet.

Samferdsel internt på Øvre Romerike

Tverrforbindelsene mellom tettstedene fordrer interkommunalt samarbeid i tillegg til forankring i den kommunale arealplanleggingen. De eksisterende hovedstrukturene både trafikkemessig og knyttet til kollektivtrafikk bør styrkes; dette omfatter spesifikt hovedveiene og jernbanestrekningene som binder tettstedene i regionen sammen.

Mål for regionen

Samferdselsstrategien må knyttes til de langsiktige utviklingsmålene man har for regionen. Av sentrale målsettinger de kommende tiårene vil følgende være særlig viktige:

1. Oslo vil alltid være viktig, men Øvre Romerike har store gevinstmuligheter ved å se på seg selv og videreutvikle seg som en **selvstendig region** med relevante interne forsyningsmuligheter hva gjelder arbeidsmarked og samfunnsfunksjoner. Dette gjelder også i forhold til offentlig tjenesteyting.
2. I en stadig mer sentralisert verden vil det være viktig å sikre Øvre Romerikes **konkurranseskraft** i konkurransen med andre regioner.
3. Sikre et **bærekraftig** og langsiktig utviklingsmønster. I dette ligger spesifikt en transportoptimal og miljørettet utvikling av samferdselstilbudet. Dette gir også positive klimatiske effekter.
4. Sikre tilgjengelighet internt i regionen og understøtte eksisterende tyngdepunkt og vekstmagneter gjennom økt fokus på **tverrforbindelser**.
5. Regionen er og vil være et **felles bo- og arbeidssted**, men med visse preferanser og **lokale særpreg**. Regionen kan med fordel tydeliggjøre et helhetlig uttrykk eksternt, samtidig som man underbygger de lokale variasjonene og tilbyr attraktive bo- og arbeidssteder for en variert befolkningsmasse med tilsvarende varierte ønsker.

Ved gjennomføring av tiltak som bygger opp under ovennevnte målsettinger er det samtidig avgjørende at de sentrale prinsippene for trafiksikkerhet og transportutvikling legges til grunn. I dette ligger at tiltakene skal bidra til at man klare å nærme seg nullvisjonen og at nye transportsystemer reduserer faren for alvorlige ulykker eller dødsfall. Samtidig skal all planlegging etter plan- og bygningsloven legge til grunn prinsipper om universell utforming og målsettingen om tilgjengelighet for alle.

Fingerstrategien

Infrastrukturen på Øvre Romerike domineres som nevnt av de nasjonale kommunikasjonsårene som strekker seg gjennom regionen. Tre hovedlinjer kan identifiseres:

- E6/Hovedbane/Gardermobane-aksen
- Rv 120-aksen
- Rv2/Kongsvingerbane-aksen

Disse tre aksene utgjør tre av fem fingre i den overordnede transportstrategien for Romerike gjengitt i fylkesdelplanen "Romerike møter framtida". Fingrene utgjør viktige akser av nasjonal betydning og er sentrale utgangspunkt i den videre samferdselsutviklingen på Øvre Romerike. Likevel må de ulike aksene ikke oppfattes som likestilte; det er vesentlige forskjeller med hensyn til funksjon, kapasitet og omfang og det er liten tvil om at førstnevnte akse med nasjonale transportårer for veg og jernbane er den mest sentrale i regionen. Den østgående aksene langs Rv2 er stadig mer trafikkert i takt med nylige utbedringer og økt kapasitet, mens Rv120-aksen fortsatt har et lokalt og regionalt preg framfor et nasjonalt.

De tre aksene er komplementære og har sine



Fingerstrategiens omgjengitti "Romerike møter framtida"



Øvre Romerikes tre fingre

Tettstedsutvikling

ulike roller. Samlet sett utgjør disse fundamentet for den Oslorettede og overordnede transportstrukturen på Øvre Romerike. Det er verken hensiktsmessig eller ønskelig å fremme en utvikling som undergraver fingerstrategien da denne tilfører regionen et effektivt kommunikasjonssystem og danner transportnerver som er viktige også for den lokale utviklingen.

Like fullt er det behov for å komplettere den overordnede fingerstrategien med regionspesifikke tiltak. Øvre Romerike har en polysentrisk tettstedsstruktur bestående av mange steder, av ulike størrelse, karakter og kvaliteter. Tettstedene har funksjoner som utfyller hverandre og som det er viktig å opprettholde. For at en region skal være bærekraftig er den avhengig av å ha en struktur og en formålsinndeling mellom stedene som utgjør regionen på en slik måte at hvert tettsted har sitt unike "marked" å betjene. I det ligger et naturlig skille mellom regionale sentra og lokale sentra.

Av viktige etablerte tettsteder på Øvre Romerike

kan nevnes:

- **Jessheim:** regionsenter på Øvre Romerike, kommunesenter og kollektiv knutepunkt, Ullensaker
- **Årnes:** administrativt sentrum og kollektivknutepunkt, Nes
- **Ask:** kommunesenter, Gjerdrum
- **Nannestad:** kommunesenter, Nannestad
- **Eidsvoll sentrum:** kommunesenter, Eidsvoll
- **Hurdal:** kommunesenter, Hurdal
- **Dal/Råholt:** kollektivknutepunkt, Eidsvoll
- **Kløfta:** kollektivknutepunkt, Ullensaker

I tillegg er det en rekke mindre tettsteder som enten historisk har hatt viktig betydning eller som av ulike årsaker er i sterk vekst og i fremtiden vil utgjøre større tettsteder i regionen.

Å styrke samspillet mellom stedene i regionen er i alles interesse, da dette bidrar til å styrke regionen som enhet og redusere sårbarheten gjennom kun å være Oslorettet.

Tettstedsutvikling henger naturlig sammen med samferdselsutvikling og det vil i tillegg til en overordnet satsing på prioriterte tettsteder være viktig å følge opp strategien med konkrete lokale tiltak innenfor det enkelte sentrumsområde.

I flere tiår har norsk planleggingspraksis vært å føre trafikkerte veier utenfor sentrumsområder. Praksisen har til dels vært begrunnet i behovet for å dempe støv-, støv- og forurensningsplager trafikken fører med seg, og miljømessig har mange tettsteder opplevd en gevinst ved slike tiltak.

Det store flertallet av norske tettsteder er derimot så små befolkningsmessig og økonomisk

at de ikke er ensidig selvoppholdende, dette er også tilfelle for Øvre Romerike. Tvert imot er de avhengig av koblinger mot andre befolkningsområder og arbeidsmarked, og ikke minst av gjennomfartstrafikk som tilfører mennesker, ressurser og aktivitet til stedet.

Veier er livsnerver som binder steder sammen og fungerer som viktige kommunikasjonsårer. Nye teknologiske løsninger bidrar til å redusere de miljømessige ulempene ved motorisert transport og kombinert med tekniske og fysiske løsninger er det i dag fullt mulig å tilrettelegge for gjennomfartsårer som er transporteffektive og samtidig er sensitive til nærmiljøet i tettstedet.

Øvre Romerike har behov for en helhetlig tilnærming til tettstedsutvikling som ser samferdselsplanlegging og sentrumsutvikling forent. I et slikt scenario fungerer transportinfrastrukturen, med både vei og bane, som en magnet for sentrumsutviklingen. Veier og toglinjer fremstår i en slik forståelse som en glidelås gjennom tettstedene framfor en barriere. Fysisk sett kan dette oppnås gjennom blant annet å redusere de visuelle og konkrete sperrene mellom vei og sideareal som motvirker integrasjon mellom transportinfrastrukturen og omgivelsene. Gjennom trafiksikre og stedstilpassede tiltak kan det oppnås gode løsninger som ivaretar både miljø og samfunnsøkonomiske hensyn.

Et prinsipielt skille kan trekkes mellom den type trafikk en ønsker skal gå gjennom tettstedene og den type trafikk som bør ledes rundt. Tungtransport bør i all hovedsak holdes til hovedveinettet og avlastningsveier da denne type transport generer ulemper i et sentrumsbilde. Privatbilisme og kollektivtransport er i andre enden av skalaen en type samferdsel som tettstedene avhenger av og som det bør tilrettelegges for, fortrinnsvis i en hensiktsmessig kombinasjon hvor tettstedene blir overgangspunkter mellom bil og kollektiv. Tettstedene blir møtepunkter også samferdselsmessig.

Øvre Romerikes polysentriske struktur stiller krav til en bevisst holdning til de ulike tettstedenes funksjon. Regionsenteret Jessheim vil

naturlig måtte planlegges ulikt enn det lokale senteret i Hurdal, da de to skal besitte vidt forskjellige egenskaper for å utøve sin rolle. Det er hverken mulig eller ønskelig at alle tettsteder utvikler seg likt eller har de samme vekstmål og følgelig krever de samme tiltak.

Med ulike størrelse, form og funksjon kan tettstedene i et regionalt perspektiv bygge opp under hverandre og supplere hverandre. I vurderingen av hvilke tettsteder som skal prioriteres i et regionalt perspektiv er det noen faktorer som er særlig utslagsgivende:

- Administrative sentra bør dyrkes som knutepunkter også areal- og samferdselsmessig. Disse tettstedene har historisk en vesentlig posisjon regionalt og lokalt, og bør fungere som kommunesentra også samferdselsmessig.
- Tettsteder med klare kommunikative fortrinn, eksempelvis i kraft av lokalisering i tilknytning til et overordnet transportnett (riksvei, hovedtoglinjer) har et naturlig geografisk utgangspunkt for videre utvikling som knutepunkter.
- Det er lavere kostnader ved å videreutvikle eksisterende knutepunkter og tettsteder framfor å utvikle nye. Hovedårsaken til dette er naturligvis at etablerte tettsteder allerede har en opparbeidet infrastruktur, herunder også kollektivløsninger. Dette tilsier at det i mange tilfeller vil være mer hensiktsmessig å reddykke de etablerte tettstedene og søke å utbedre infrastrukturen i disse og koblingene mellom disse.
- Samlokalisering av ulike samfunnsfunksjoner, tjenester og tilbud er arealeffektiv i tillegg til å være økonomisk. Tettsteder som rommer viktig sosial infrastruktur som skoler, helseinstitusjoner m.v. har gode forutsetninger for å videreutvikles som knutepunkter. Til slike tettsteder må det opparbeides effektive transportmønstre og kollektivtilbud.

Edderkoppnettstrategien

Øvre Romerike må bindes sammen internt. Regionen har som vist et velfungerende gjennomgående transportnett, men har et stort utviklingspotensial med hensyn til å forbedre koblingene mellom de viktigste tettstedene, på tvers av kommunegrensene.

Koblingene mellom tettstedene er viktig å fremme for å forenkle og forbedre interaksjon mellom kommunene og mellom tettstedene. Gjennom utviklingen av en robust og effektiv transportinfrastruktur mellom tettstedene på Romerike styrkes muligheten for at regionen i større grad kan bli en selvoppholdende enhet. Dette innebærer blant annet økt utveksling av arbeidskraft med økt pendling internt i regionen, større muligheter for å styrke den handelen og næringslivet regionalt, samt økt tilrettelegging for bosetting og befolkningsvekst som følge av utbedrete samfunnsfasiliteter.

Nettverket mellom tettstedene kan utvikles på ulike måter, og ulike tiltak vil være aktuelle på ulike steder. Fysisk sett er mange av vegene og forbindelseslinjene til stede, mens noen mangler og andre må rustes opp. I tillegg må de fysiske tiltakene følges opp av strukturelle tiltak, herunder blant annet videreutvikling av effektive tverrforbindelser innenfor kollektivtrafikken slik at det blir enkelt å bevege seg rundt på Øvre Romerike uten bil. Utgangspunktet for kollektivtrafikken bør være å sikre raske og effektive forbindelser mellom de sentrale kollektivknutepunktene, med samordning av buss- og togruter slik at miljøvennlig arbeidspendling muliggjøres.

Opprusting og utvikling av tverrforbindelsene på Øvre Romerike er det viktigste strategiske mål for å binde regionen sammen. Igjen er det viktig å påpeke at stedsutvikling og samferdselsutvikling henger sammen. Prioriterte hovedkoblinger mellom tettstedene omfatter ikke bare biltransport, men åpner for tilsvarende prioriterte strekninger for opprustning av kollektivtilbudet og gang- og sykkelinfrastrukturen. Gjennom en helhetlig planlegging får vi på denne måten et prioritert og oppgradert edder-

koppnett som tilrettelegger for enkel, effektiv og miljøvennlig transport mellom tettstedene på Øvre Romerike. Nord-sør akse knyttet til Nannestad og Gjerdrum vil naturlig inngå i edderkoppnettstrategien

Styrkingen av sentrale koblinger mellom tettstedene er avgjørende ikke bare av rent logistiske hensyn, men vil også være et vesentlig insentiv for utviklingen av en velfungerende, regional næringsutvikling. Langs akser med gode transportmuligheter og i tilknytning til tettsteder som forsyner et bredt markeds- og befolkningsbehov åpner det seg attraktive områder for etablering av næringsklynger. På samme måte som tettstedene gjennom sine varierte egenskaper utfyller og kompletterer hverandre, vil en variert

sammensetning av næringsområder dra nytte av å være forbundet.

Gardermoen Næringspark vil naturlig utgjøre et regionsentra for næringslivet og lokaliseringen er direkte forenlig med målsettingen om utviklingen av Gardermobyen som Øvre Romerikes storsentrum. Etableringen av effektive tverrkoblinger internt i regionen vil være viktig, om ikke en forutsetning, for å oppnå supplerende næringsetablering også i de øvrige kommunene på Øvre Romerike som muliggjør optimalisering av et regionalt næringssamarbeid.



Viktige koblinger mellom tettstedene utgjør samlet et edderkoppnett

Gardermobyen

Med tilknytningen til både Gardermoen og jernbanen, samt sin sentrale geografiske plassering i regionen skal Jessheim, i kraft av å være regionsentrum, utvikles til å bli et regionalt reisemål og som et kommunikativt nav i regionen. I dag er forbindelsen mellom Jessheim og Gardermoen forbausende usynlig og fraværende. Tettstedet har kun i begrenset grad dratt nytten av å være så nær lokalisert landets viktigste transportnav og det ligger et uforløst potensial i å se på en helhetlig utvikling av Gardermoen og Jessheim innenfor konteksten av en felles stedsforståelse.

En utvikling av Jessheim og Gardermoen vil understøtte øvrige kommuner og tettsteder:

- Øvre Romerike har et felles arbeids- og bostedsområde; Jessheim er det definitive regionale sentrum og har mulighet til å utvikle seg som alternativ til Lillestrøm og Oslo og underbygge en mer transportoptimal utvikling
- Gardermoen som magnet for arbeidsliv og næringsetableringer
- Transporteffektivitet som følge av å styrke et definert regionalt knutepunkt
- Men gevinsten forutsetter at en rekke utfordringer løses:
- Jessheim er lite til stede i forhold til Gardermoen – de optimale, lokale koblingene mangler



Gardermoen/Jessheim (Gardemobyen) som regionalt sentrum med stort nedslagsfelt

- Kobling mot Gardermobanen mangler
- Kortere og mer direkte kjøremønster mot flyplassen mangler
- Gardermoen som knutepunkt for pendlere fra Øvre Romerike til Oslo

Dette tilsier et nytt og økt fokus på å fremme en helhetlig stedsutvikling for Gardermoen og Jessheim sett under ett. Målsettingen må være å utvikle dette området til et definert regionsentra som innehar kvaliteter og funksjoner av både nasjonal, regional og kommunal verdi. En forutsetning for å lykkes med utviklingen av en helhetlig Gardermoby er at det skapes historier og stedsfortellinger om et attraktivt sted og at dette samlede regionsenteret får en identitet som gjør den appelerende for både beboere og næringsliv.

Som en ny Romeriksby – Gardermobyen, vil Jessheim og Gardermoen gjennom en bevisst planlegging kunne utvikles til et kommunikasjonsnav sentralt i regionen, og gjennom dette tydeliggjøre, forenkle og forbedre forbindelsene mellom kommunene i Øvre Romerike og mot Oslo.

Kollektivtransport

Veiplanlegging må følges opp av kollektivplanlegging og utviklingen av et velfungerende regionalt rutetilbud. Befolkningsveksten på store deler av Øvre Romerike indikerer hvor behovene for oppgradering av kollektivtilbudet er størst og innsatspunktene må sees i sammenheng med ønsket om å fremme tettstedsutvikling i de viktigste sentraene.

For å styrke samferdselsstrategiens gjennomslagskraft er det vesentlig at også kollektivplanleggingen forstås innenfor rammene av henholdsvis fingerstrategien og edderkoppnettstrategien. Med andre ord bør de prioriterte overordnede og regionale veistrekingene være prioriterte delstrekinger hvor man søker å forsterke kollektivforbindelsene.

Jernbaneverket har en uttalt målsetting om utbedring av rutetilbudet i regionen fra 2012. Oppgraderingen av togtilbudet må følges opp av en parallell styrking av busstilbudet i tilknytning til jernbanestasjonene. Det er nødvendig at det regionale kollektivtilbudet sees i sammenheng, på tvers av transportmidler, og baserer seg på nært samarbeid mellom Jernbaneverket, NSB, Ruter og kommunene.

Gardermobanen er en uutnyttet ressurs for pendlere på Øvre Romerike. Flytogene har en hyppighet, effektivitet og hastighet som gjør dem svært attraktive som transportmidler mellom Gardermoen og Oslo. I dag har Flytoget AS derimot ikke juridisk hjemmel for å åpne for pendlertrafikk på flytogene og transportmiddelet er forbeholdt reisende på OSL Gardermoen. I forlengelsen av målsettingen om å utvikle Jessheim og Gardermoen som en samlet Gardermoby er det naturlig at pendlingsmulighetene fra Gardermoen, og herunder tilhørende innfartsparkering, søkes utbedret slik at Gardermoen blir et naturlig utgangspunkt også for arbeidsreisende. Dette forutsetter etablering av teknisk/fysiske samt økonomisk/juridiske løsninger, som øker kapasiteten på Gardermoen stasjon slik at verken passasjertransporten eller driften på OSL Gardermoen rammes. Muligheten for å åpne for pendlertrafikk på Flytoget i fremtiden bør utredes.

Flybussen representerer på samme måte et viktig tilbud for reisende mellom Gardermoen og Oslo. Også her ligger et potensiale med hensyn til pendlertransport til og fra regionen.

Hvor effektivt et kollektivtransportsystem er avhenger av den øvrige arealplanleggingen. Kommunene som arealplanmyndighet må legge til rette for et utbyggingsmønster som styrker kollektivtilbudet. Fortetting av allerede eksisterende tettsteder bør prioriteres fremfor spredt utbygging.

Konsekvensene for person- og godstrafikk på jernbane som følge av foreslåtte strategier vil på samme måte avhenge av en rekke faktorer og øvrig arealplanlegging i kommunene. Det blir viktig å avdekke disse effektene før iverksetting av tiltak, slik at veg- og trafikkplanleg-

gingen henger sammen med og underbygger jernbaneutviklingen.

Innfartsparkering

De aller færreste større byer har veisystemer med kapasitet til effektivt å håndtere rushtids-trafikk og er derfor sårbare for kø når innbyggere skal til og fra jobb. Utvidelse av veisystemer til å håndtere trafikktoppene har vist seg å generere økt trafikk og skaper dermed en ond sirkel som kun gir en kortvarig løsning inntil trafikken igjen når veianleggets maksimale kapasitet. På bakgrunn av dette er det dermed vanlig å søke tiltak som heller reduserer antall bilreiser.

I randsonen til større byer i Europa og Nord-Amerika har det etter hvert blitt forholdsvis vanlig å etablere innfartsparkering for å tilrettelegge for omstigning fra privatbil til kollektive transportmidler eller samkjøringsordninger. Fordelen er todelt ved at reisende enkelt får seg parkeringsplass samtidig som de slipper å stå i kø.

For kommuner på Øvre Romerike er det særlig aktuelt å etablere slike løsninger for pendlere til Oslo. Det spredte bosettingsmønsteret i deler av området fører til at forholdsvis mange bor utenfor normal gang- og sykkelavstand fra kollektivknutepunkter. For å få disse menneskene til å benytte kollektivtransport på deler av reisen er det derfor avgjørende at innfartsparkering oppleves som enklere enn å kjøre hele veien på egenhånd. Enkel atkomst, gode og rimelige parkeringsmuligheter samt enkel omstigning til kollektivtransport er vurdert som sentrale kriterier for at innfartsparkeringer skal være attraktive å benytte.

Hensikten med innfartsparkering er som nevnt å redusere antall bilreiser og herigjennom redusere samlet transportarbeid og klimautslipp innenfor et gitt geografisk område. Den effekten kan forsterkes til dels betydelig ved at anlegg for innfartsparkering lokaliseres i områder med

et bredt tjenestetilbud i tillegg til kollektivtilbud. Reisende kan da dekke flere av dagens behov for innkjøp og ærend i forbindelse med arbeidsreisen uten å være avhengig av ekstra bilbruk. Utfordringen med slik plassering er å forhindre at innfartstrafikken genererer køene man nettopp forsøker å unngå eller kommer i konflikt med øvrig lokaltrafikk i området. For Øvre Romerike vil størst gevinst dermed kunne hentes ut dersom innfartsparkering desentraliseres og legges i randsonen til tettsteder eller andre områder med godt tjenestetilbud, og på den måten unngår at den regionale pendlertrafikken skaper trafikale problemer lokalt. På sikt vil en slik løsning kunne gjennomføres ved bruk av miljøvennlige matebusser (skytteltransport) som frakter reisende fra innfartsparkering til kollektivknutepunktene.

Innfartsparkering kan være arealkrevende og det formen på denne bør hensynta beliggenheten. I randsonen og ved mindre stasjoner kan flateparkering gjennomføres. I tettbygde strøk er det derimot oftere større krav til arealeffektivitet og i regionens største stasjonsbyer bør man følgelig søke å løse innfartsparkeringen i flere plan og uten å omdisponere viktige sentrumsarealer til "grå" flater.

Gang/sykkel

Samferdselstiltak rettet mot myke trafikanter er ofte av mer lokal enn regional karakter. Likevel er det en klar sammenheng mellom de løsningene som søkes i den enkelte kommune og de konsekvenser dette får for det regionale samferdselsbildet.

Det bør utvikles et regionalt sykkelveinett som samsvarer med edderkoppnettstrategien. Langs hovedårer i regionen skal det med andre ord finnes et transporttilbud tilrettelagt ikke-motorisert ferdsl. Dette underbygger disse koblingenes funksjon og virkning og presiserer at det regionale samferdselsnettverket er basert på transport i et bredt perspektiv.

I det enkelte tettsted vil gang- og sykkelalternativer i større grad være en førende premisse for sentrumsutviklingen. Det er et behov for opparbeidelse av sammenhengende gang- og sykkelveinett innenfor det enkelte tettstedet som er basert på en helhetlig, framfor klattvis, planlegging. Samferdsel i tettsteder skal skje på de myke trafikanters premisser og det skal stilles krav til orienterbarhet og synlighet med hensyn til plassering og utforming av gang- og sykkeltiltak. I tilknytning til kollektivknutepunkt bør det være et synlig og funksjonelt tilbud for sykkelparkering som muliggjør enkle overgangsmuligheter.

Tverrgående koblinger ut av regionen

Rv 35 fra Jevnaker til Gardermoen fungerer i dag som en "ring 4" i Osloområdet, og har blitt en velbrukt transportåre for de som ankommer

Øvre Romerike fra vest. Denne forbindelsen kan med tiden være aktuell å forlenge videre østover og eventuelt kompletteres med nye forbindelser som kobler seg mot Rv2 og det Kongsvinger/Sverige-rettede nettet. Som et utvidet fremtidsscenario kan utviklingen av jernbane parallelt med denne akse (mellom Bergen og Stockholm) være et ytterligere alternativ.

Forbindelsene med tilstøtende regioner er viktige da de gir Øvre Romerike flere fysiske og økonomiske innfallspor. Regionens store avhengighet av Oslo har sine styrker og samtidige svakheter. Det bør være en målsetting å legge forholdene til rette for økt kommunikasjon øst-vest, i tillegg til den veletablerte nord-sør forbindelsen. I denne sammenheng vil det også være naturlig å vurdere RV 33 vest for Mjøsa.



Forbindelser til tilstøtende regioner

Øst-vest forbindelsen

I en region med en markant nord-syd kommunikasjon ligger det et vesentlig potensial i utviklingen av en øst-vest forbindelse. Med Gardermoen som midtpunkt ligger Øvre Romerike i den regionale aksene mellom Kongsvinger og Hønefoss og den internasjonale aksene mellom Stockholm og Bergen.

Togforbindelse mellom Hønefoss og Gardermoen kan aktualiseres gjennom ny Bergensbane og eventuelt videre diskusjoner om høyhastighetstog. En slik utvikling vil styrke den eksisterende Rv 35 aksene og tilby et attraktivt og effektivt kommunikasjonsalternativ til den Oslorettede samferdselen. Hønefossforbindelsen kan i et mer langsiktig perspektiv utvikles til en overordnet forbindelse mellom Stockholm og Bergen som underbygges av etableringen av jernbane og veitiltak.

Interkommunalt scenarieprosjekt

Arealbruksplanlegging som omfatter nærings- og stedsutvikling må sees i sammenheng med transportrettede tiltak. Det vil være naturlig å legge samferdselsstrategien til grunn ved utarbeiding av en scenarieplanlegging for Øvre Romerike som kan danne et grunnlag for gjennomføring av tiltak. Ny plan- og bygningslov gir økt spillerom og virkningskraft for slike planer, eventuelt i form av en interkommunal arealplan, og verktøyet er særlig egnet for spørsmål som må løses på et forvaltningsnivå over det kommunale. En interkommunal plan vil ved siden av å konkretisere arealbruksforslag som bidrar til å bygge opp under samferdselsstrategien, i større grad også belyse konsekvensene

av disse.

Interkommunal arealplan er en aktuell aktivitet som kan styrke gjennomslagskraften til samferdselsstrategien, men er ingen forutsetning for strategiens gjennomførbarhet. Første steg vil være at samferdselsstrategien legges til grunn ved all kommunal planlegging på Øvre Romerike de kommende årene, spesifikt ved rullering av de enkelte kommuneplanene.

Lokale tiltak

Det er viktig for gjennomføringen av samferdselsstrategien på regionalt nivå at den underbygges av konkrete tiltak på kommunalt nivå. Dette innebærer transportrettede tiltak som stadfestes gjennom den kommunale arealplanlegging samt gjennom kommunenes budsjetter.

Det vises her også til egen handlingsplan som følger som eget dokument i samferdselsstrategien. Handlingsplanen prioriterer og konkretiserer samferdselstiltak og er gjenstand for regelmessige revisjoner i takt med utvikling av prosjektene og politiske og økonomiske vedtak. Målsettingen er at handlingsplanen skal vise til direkte faktiske grep og fysiske tiltak innenfor en kortere tidshorisont, der strategidokumentet har et strategisk og langsiktig perspektiv.

Hva bør skje videre?

Problemstillingene og utviklingstrekkene som er belyst i dette dokumentet tilsier at flere delstrategier bør følges i den videre utviklingen av samferdselsnettets på Øvre Romerike:

- Styrking av et ”**edderkoppnett**” på Øvre Romerike som binder stedene sammen. Eksisterende tverrforbindelser styrkes og oppgraderes, og nye etableres. Edderkoppnettet forankres i bindende arealplaner og gjennom tiltak listet opp i samferdselsstrategiens handlingsplan.
- En langsiktig utvikling av en ”**Gardermoby**”: Jessheim og Gardermoen er det absolutte tyngdepunkt og magnet for den videre regionale utviklingen. En utvikling av Jessheim og Gardermoen vil understøtte øvrige kommuner og tettsteder. Gardermobyen utvikles som alternativ til Lillestrøm og Oslo og underbygger en mer transportoptimal utvikling.
- Styrkingen av et regionalt **kollektivtilbud** som bygger opp under tettstedsstrukturen og bidrar til enkel kommunikasjon mellom de ulike delene av Øvre Romerike.

Delstrategiene oppnås gjennom bevisst kommunal og regional planlegging og ved gjennomføring av tiltakene som fastsettes i samferdselsstrategiens handlingsplan. Disse tiltakene kan være av lokal karakter, men som samlet sett understøtter den overordnede regionale strategien.