

Sammendrag:

Transportutvikling på Romerike 1998 - 2020

De senere årene har man kunnet observere en relativt betydelig trafikkvekst på Romerike. Dette har fått kommunepolitikerne i regionen til å stille spørsmål om trafikksystemet vil ha tilstrekkelig kapasitet i årene framover. Man er bekymret for trafikkutviklingen i regionen etter åpningen av Oslo lufthavn Gardermoen. Bekymringen er ikke knyttet til transporten til/fra flyplassen som sådan. Det er de *langsiktige* utfordringene som står i fokus knyttet til den generelle trafikkveksten kombinert med den ekstra belastningen som følger av tilbringertransporten.

Formålet med prosjektet har vært å vurdere perspektivene for veitrafikken på Romerike, bli i lys av planlagte og foreslåtte tiltak innenfor kollektivtrafikken og arealplanleggingen. Det er lagt vekt på overordnede utviklingstrekk for å sikre en felles kunnskapsplattform for hele regionen.

Om lag halvparten av personreisene i regionen ender eller begynner ved arbeidsplassen. Det betyr at kunnskap om utviklingen av arbeidsreisene er viktig for å forstå årsakene til trafikkendringer. I tillegg kommer at arbeidsreiser dominerer i rushtrafikken morgen og ettermiddag på hverdager. Rushtrafikken er således dimensjonerende for trafikksystemet i regionen. På denne bakgrunn er det i prosjektet fokusert på arbeidsreiser.

Begrepet pendling knyttes ofte til arbeidsreiser som krysser kommunegrenser. Vi har valgt å la begrepet dekke alle arbeidsreiser slik som det engelske "commuting". Det betyr at begrepet pendling er brukt tilnærmet synonymt med begrepet arbeidsreise.

Prosjektet har hatt følgende problemstillinger:

1. Hvordan er dagens pendlingsmønster og hvordan kan endringer i pendlingsmønster og reisevaner forklare trafikkutviklingen på Romerike?
2. Hvilke utfordringer peker seg ut for Romerike sett ut fra foreliggende utredninger?
3. Hvordan kan pendlingsmønsteret forventes å endre seg på 10-20 års sikt sett i forhold til bolig- og næringsutviklingen på Romerike?
4. Hvordan kan en ABC-strategi for Romerike påvirke pendlings- og transportutviklingen?
5. Vil et bedre lokaltogtilbud på Romerike kunne bidra til en sterkere integrasjon av arbeidsmarkedene Romerike og Oslo?
6. Vil bedre kollektiv tilgjengelighet til sentrale deler av Oslo kunne gi økt andel kollektivreiser (til arbeid) og dermed en avlastning av E6?

7. Hvilket potensiale har Gardermobanen for å avlaste E6 for trafikk (som ikke er generert av flyplassen) fra/til Øvre Romerike og hva skal til for å utløse dette potensialet?
8. Kan næringsutviklingen på Øvre Romerike bidra til at Jessheimområdet kan utvikle seg til et avlastningscenter for Oslo?

Analysen bygger på et omfattende materiale bl a om yrkesbefolkningens bosted og arbeidssted, om bosettingsmønster, om bebyggelse, om reiseavstander, om kollektivtilbud og om reisetider. I alt omfatter analysen 108 445 yrkesaktive med bosted eller arbeidssted på Romerike.

Mye av trafikkveksten skyldes endringer i pendlingsmønsteret

På Romerike har trafikkveksten på 90-tallet vært betydelig større enn det prognosene varslet. Undersøkelsen viser at dette bl a kan skyldes at den regionale utviklingen har blitt annerledes enn man hadde regnet med. Mens kommunene på Øvre Romerike har hatt vesentlig svakere befolkningsutvikling enn ventet, har forholdet vært motsatt på Nedre Romerike.

Generelt kan vi se en økende integrering til ett arbeidsmarked mellom Romerike og Oslo. Større befolkning på Nedre Romerike betyr i seg selv mer pendling til Oslo. I de fleste kommunene har dessuten en større andel av de yrkesaktive valgt å pendle ut av kommunen, særlig til Oslo, til tross for at antall lokale arbeidsplasser har økt. I tillegg kommer at pendlingen fra Oslo til Romerike også har økt i perioden (før åpningen av Gardermoen som hovedflyplass). Beregningene viser f eks 40 prosent vekst i arbeidsreisetrafikken over grensen mot Oslo i perioden 1990-98 og 50 prosent vekst over grensen mellom Nedre og Øvre Romerike på E6 (gjelder summen av alle reisemåter).

I tillegg til økt pendling som følge av endringer i bolig- og arbeidsmarkedet, kan bilbruken ha økt som følge av de nye arbeidsplassenes lokalisering.

Fylkesdelplan. ABC-modellen

Det foreligger et forslag til fylkesdelplan med strategier og retningslinjer for utbyggingsmønster og arealbruk på Romerike fram til 2020. Som grunnlag for forslagene er det utarbeidet en kollektivutredning for Romerike.

Forslaget til fylkesdelplan bygger på prinsippene i den nederlandske ABC-modellen. ABC-konseptet, også kalt "rett virksomhet på rett sted", gir retningslinjer for bedriftslokalisering avhengig av tilgjengeligheten til forskjellige områder og bedriftenes behov for transport av personer (inklusive ansattes reise til arbeid) og gods. Det skilles mellom A-, B- og C-lokaliteter:

- A-lokaliteter har høy tilgjengelighet med høykvalitets kollektivtransport. Tilgangen på parkeringsplasser er strengt regulert, først og fremst for å begrense andelen arbeidsreiser med bil. I A-områder bør virksomheter som trekker til seg mange mennesker lokaliseres.
- B-lokaliteter har høy tilgjengelighet med kollektivtransport og relativt høy tilgjengelighet med bil. Parkeringstilbudet er primært rettet mot nærings-

virksomheters behov. Mulighetene for langtidsparkering er regulert for å begrense bilbruk på arbeidsreiser.

- C-lokaliteter har høy tilgjengelighet med bil. De har lett adkomst til hovedveinettet og gode parkeringsforhold. Det stilles ingen krav til kollektivtilbud. I C-områder bør virksomheter som er sterkt avhengig av godstransport lokaliseres.

Studier bl a i Osloregionens sørkorridor har vist at lokaliseringspolitikk og transportplanlegging etter ABC-modellens prinsipper, kan være et egnet virkemiddel for å øke kollektivandelen på arbeidsreiser.

Hvis ABC-systemet skal legges til grunn for den regionale utbyggingen på Romerike, må det skje en bevisst samordning av utbyggingen av kollektivtilbudet og lokaliseringen av nye virksomheter. Et styrt utbyggingsmønster og et forbedret kollektivtilbud er nødvendige, men ikke tilstrekkelige virkemidler for å påvirke transportmiddelvalgene. En omforenet, regional parkeringsstrategi med vekt på begrensning av parkeringstilbudet i bestemte områder, er også helt nødvendig.

Det er ikke mulig å utvikle en ABC-strategi for Romerike uten at kommunene får til en omforenet arealbrukspolitikk. Dagens store forskjeller mellom kommunene på Romerike kan derfor bli en utfordring. I utkastet til fylkesdelplan heter det at det med utgangspunkt i ABC-prinsippene må utarbeides retningslinjer for hvordan dette skal (kan) praktiseres på Romerike. Dette bærende prinsippet for fylkesdelplanen burde kanskje vært avklart som en del av planarbeidet. Tilsvarende har kollektivutredningen gjort dårlig rede for hvilke kriterier som er lagt til grunn for valg av hele 21 knutepunkter.

Pendlingsutviklingen fram mot år 2020

Med utgangspunkt i offisielle befolkningsprognoser, modell for pendling til Gardermoen, prognoser for arbeidsplassutvikling og kunnskap om dagens pendlingsmønster, har vi forsøkt å beregne et sannsynlig pendlingsmønster for 2020. Det understrekes at resultatene er svært usikre og kun må oppfattes som antydning om forventet størrelsesorden basert på helt spesifikke forutsetninger.

Etter prognosen forventes det 20 000 sysselsatte på Gardermoen i 2020. De viktigste bokommunene for disse vil etter beregningene bli Oslo, Ullensaker og Nannestad. At Oslo framstår som den viktigste bokommunen skyldes det store antallet bosatte i kommunen – ikke høye pendlingsfrekvenser. Ullensaker derimot kommer høyt opp på grunn av sin nærhet til flyplassen og dermed høye pendlingsfrekvenser. Det samme gjelder Nannestad.

Romerike preges i dag av omfattende pendling på kryss og tvers. Vi har antatt at dette mønsteret vil bli opprettholdt i tillegg til at pendlingen til Gardermoen kommer inn som en ny faktor. Strukturelt er det imidlertid stor likhet mellom den pendlingsforutsetningen vi har anvendt for Gardermoen, og dagens pendling til "vanlige" arbeidsplasser.

Vi har basert beregningene på en tilvekst på vel 32 000 arbeidsplasser på Romerike fram til 2020. Dette er i samsvar med tidligere prognoser. Med de forutsetninger om pendlingsmønster vi har lagt til grunn, viser beregningene at Romerike fortsatt vil få betydelig trafikkvekst (i prosent per år blir imidlertid

veksten mindre enn på 90-tallet). F eks viser beregningene for hele perioden fram til 2020, 30 prosent vekst over grensen mot Oslo og 75 prosent vekst over grensen mellom Nedre og Øvre Romerike på E6 (gjelder summen av kollektivreiser, bilreiser og andre reiseformer). I samlet transportarbeid (personkm) er det beregnet en forventet vekst på 47 prosent. Dersom all økning kommer i form av bilreiser, vil det kunne oppstå betydelig merbelastning på veinettet i rushtiden. Dette gjelder bl a E6.

Samlet sett viser beregningene at den regionale utviklingen har stor betydning for trafikkutviklingen. En annen befolkningsvekst enn i prognosene, eventuelt en annen regional fordeling av veksten, vil kunne gi en annerledes pendlingsutvikling og dermed en annen trafikkutvikling.

Effekt av ABC-strategi og nye kollektivtilbud

Gjennom måling av reisetider for kollektivreiser og bilreiser, er det dokumentert at det er lav kollektivtilgjengelighet til arbeidsplasskonsentrasjonene på Romerike. Tidligere reisevaneundersøkelser har da også vist liten bruk av kollektivtransport. Tallene viser først og fremst at utfordringene er store. For de fleste reisemålene (utenfor gangavstand) er det bilen som framstår som det mest hensiktsmessige transportmidlet. Spørsmålet er hvilke tiltak i tråd med prinsippene i ABC-systemet som vil kunne endre dette bildet.

Det er vist at andel kollektivreiser kan økes dersom det satses på en relativt kraftig opprusting av kollektivtilbudet til de største arbeidsplasskonsentrasjonene. Likevel er økningen relativt beskjeden. Skal det bli effekter av betydning, er det i tillegg nødvendig med parkeringsbegrensninger og eventuelt andre restriktive tiltak rettet mot bilbruk. Konklusjonen er altså at tiltak på bilsiden har større betydning for kollektivandelen enn kvalitetsforbedringer på kollektivtrafikktilbudet. At dette er et rimelig resultat bekreftes av en rekke undersøkelser.

Vår beregning viser i tillegg at kollektivtrafikkforbedringene har større effekt når de kombineres med parkeringsbegrensninger. Dette kan stå som bekreftelse på at en ABC-politikk vil kunne ha effekt.

Etter åpningen av Romeriksporten vil en del av lokaltogene fra Årnes og Eidsvoll benytte den nye tunnelen mellom Lillestrøm og Oslo S. I tillegg kommer lokaltog på Gardermobanen fra Eidsvoll via Råholt og flyplassen til Lillestrøm og Oslo.

De nye baneløsningene representerer en vesentlig tilbudsforbedring for togtrafikanterne. Men med dagens pendlingsmønster vil likevel effekten være beskjeden med hensyn til avlastning av veinettet. Dette skyldes både at kollektivandelen trolig er høy allerede på berørte strekninger og at det er en relativt begrenset del av markedet som vil ha noen nytte av forbedringen.

På lenger sikt kan dette likevel endre seg noe. Det kan nemlig forventes at pendlingen vil øke til de områdene av Oslo som får bedre kollektivtilgjengelighet med de nye togtilbudene (dvs Oslo sentrum, store deler av Indre by, Oslo vest og Bærum/Asker). Denne konklusjonen er trukket på bakgrunn av dagens reiseavstander til arbeid.

I prosjektet er det stilt spørsmål om Jessheim kan utvikles som et avlastningscenter for Oslo etter prinsipper det arbeides med i bl a England. Svaret er et betinget ja.

Hvis vi kan tenke oss en framtidig situasjon hvor det satses på en ABC-politikk i beltet Lillestrøm – Groruddalen med vekt på parkeringsbegrensninger, kan man forvente at andelen kollektivreiser vil øke på arbeidsreisene dit. Dermed kan vi ha en korridor av den typen man snakker om i England med vekt på lokal arbeidsplassdekning, bruk av tog på arbeidsreiser ut av området og få konkurrerende tilbud i det mellomliggende området. Dette forutsetter imidlertid at også Jessheim får god kollektivtilgjengelighet og satser på parkeringsbegrensninger for å unngå at tettstedet selv trekker til seg mange bilbaserte arbeidsreiser, samt at det ikke skjer omfattende næringsutvikling i korridoren Hvam – Jessheim. Det er derfor et problem at Jessheim i liten grad blir tilgodesett med bedre togtilbud, mens Kløfta får et vesentlig bedre tilbud. Prioriteringen av Kløfta kan medføre ekstra utbyggingspress i dette området, noe som kan være i strid med de rikspolitiske retningslinjene for planlegging i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen. Retningslinjene legger vekt på vern av landbruksarealene mellom Gjelleråsen/-Lillestrøm og Jessheim (hvor Kløfta ligger).

Perspektiver for veitrafikken

Vi har ikke grunnlag for å foreta ”presise” framskrivninger av veitrafikken. Men med basis i framskrivningen av den regionale utviklingen og en forutsetning om uendret tilgjengelighet, har vi for undersøkelsesområdet under ett beregnet at 2/3 av veksten i arbeidsreiser kan komme som biltrafikk. Det betyr at biltrafikken til/fra arbeid kan komme til å øke med minst 30 prosent fram til 2020. Økningen slår imidlertid ulikt ut i forskjellige deler av regionen. Resultatene avspeiler en situasjon *uten* ABC-politikk. Det vil si at det ikke er lagt inn noen forutsetninger om lokaliseringstyring, strengere parkeringspolitikk eller utbygging av kollektivtrafikktilbud (utover kapasitetsøkninger for å møte befolkningsveksten). Det er også viktig å understreke at en annen regional utvikling enn den vi har forutsatt, vil kunne gi en annen trafikkutvikling, noe som kan bety mer - eller mindre - trafikk enn det som framgår av våre tall.