

NOTAT

- Prosjekt Carsten Ankers veg – forhold til Regional areal- og transportplan i Oslo og Akershus

Utgangspunkt

Målsettingen for Regional areal- og transportplan (RATP) var og er å redusere miljøbelastningene fra person og varetransport. Virkemidlene er i hovedsak å konsentrere boligbyggingen til kommunesentre/kollektivknutepunkt. Målsettingen for dette var å redusere transportbehovet og for personreiser å få legge til rette for økt bruk av kollektive transportmidler, få gangavstand til butikker/service og økt bruk av sykkel. I Oslo har det vært et mål å redusere privatbilbruken, mens det ellers vel mer er et mål å redusere veksten i bruken av privatbil.

Planlegger framtida på fortida premisser

Den regionale planen ble vedtatt endelig i desember 2015 etter ca. 4 års forberedelse.

Forberedelsene synes i stor grad å være basert på utviklingen fram til oppstart av arbeidet med planen. Virkemidlene tar ikke høyde for at en stadig økende del både av individuell persontransport og lokal varetransport, nå foregår med 0-utslipps kjøretøy. Så langt i år er ca. 45 prosent av alle salg av nye personbiler 0-utslipps biler. Alt taler for at det fra neste år blir mer enn 50 prosent av alle salg av nye personbiler som er 0-utslipps biler. Andelen 0-utslipps varebiler vil øke betydelig.

Varetransport med tyngre kjøretøy komme også etter og ligger sannsynligvis 10 til 15 år etter det som skjer med personbiler. På kollektivfeltet er det også en positiv utvikling. Ruter har f.eks. nær 150 helelektriske busser i trafikk i Oslo og Akershus. Med en målsetting om salg av bare 0-utslipps personbiler og en stor andel av 0-utslipps varebiler fra 2025, betyr dette at de boligområdene som nå er under planlegging sannsynligvis vil bli betjent av 0-utslipps kjøretøy i hele boligens levetid.

Disse er ikke uten en viss miljøbelastning, men med 0-utslipp er det neppe grunnlag for å redusere bilbruken generelt i landkommunene i Akershus. Det må i så fall veies opp mot de negative følger sentraliseringen ellers får i forhold til endring i boligstruktur, bruk av etablert infrastruktur med mye mer.

Plan bør revideres

Proessen bak den regionale planen er planfaglig tvilsom. Den er ikke forankret i noen form for konsekvensutredning av hvordan en slik plan ville påvirke kommunene både i forhold til eksisterende boligstruktur, kommunale mål om en balansert utvikling og til sist den kommunale selvråderetten. Dette har vi sett ved at kommuner som i utgangspunktet stilte seg bak planen, har fremmet forslag som de vet er i strid med planens føringer, jfr. flere kommuneplanprosesser. Vi ser også at fylkesutvalget i flere saker ikke har fulgt opp administrasjonens anbefalinger om å fremme varsel om innsigelse. Der vi så langt ikke har sett noen endret praksis er hos fylkesmannen hvor passer og tommestokk fortsatt synes å være de viktigste arbeidsredskapene. Det bør med den erfaring kommunene nå har og den utvikling vi ser på transportsektoren være et mål for kommunene å få satt

i gang en prosess med revisjon av føringene i RATP. Formålet med dette skal ikke være å svekke miljøbegrunnelsen, men å tilpasse den til den teknologiske utviklingen og behovet for en mer nyansert plan hvor lokale hensyn blir vektlagt.

Kollektivtilbudet endret

En viktig endring i forhold til målsettingene i areal og transportplanen er den lokale styrkingen i kollektivtilbudet. I forhold til prosjektet i Carsten Ankers veg har linje 430 mellom Sundet og Jessheim, en frekvens på det meste av dagen, som er dobbelt så hyppig som det var da planarbeidet startet. Med avganger i retning både mot Sundet og Eidsvoll Verk stasjon, Dal stasjon og Jessheim, er kollektivtilbudet her nå på høyde med det en finner i langt mer tettbefolkede områder. Avstanden fra utbyggingsområdet til nærmeste busstopp for linje 430 ligger godt innenfor de 600 meterne som Ruter i sine vurderinger regner som akseptabel gangavstand. Her kan man også nå busser til og fra Hurdal hvor frekvensen på dagtid er slik at det med normal arbeidstid også er mulig å reise kollektivt mellom Hurdal og Eidsvoll. Areal- og transportplanen sin statiske bruk av avstand til nærmeste jernbanestasjon bør nå kunne kombineres med en fortetting langs kollektivstrenger som linje 430 representerer. En utbygging langs en slik streng vil ikke bare betjene de kollektivknutepunktene areal og transportplanen prioriterer, men de mange som bor langs aksene utenfor sentrum. En slik måte å tenke på vil ikke svekke tilbudet i sentrum. Det vil i tillegg styrke mulighetene for ytterligere bedre kollektivtilbud for mange som bor utenfor sentrum.

Sykkelavstand

I tillegg til å legge forholdene til rette for økt bruk av kollektive tilbud, er det et mål å øke bruk av sykkel og få flere til å ta føttene fatt. Avstanden fra Carsten Ankers veg til Eidsvoll Verk stasjon er ca. 1,8 kilometer. Dette er dels på gang- og sykkelveg, dels på veg med svært liten trafikk. I tillegg er høydeforskjellene marginale. Med sykkel er reisetiden sannsynligvis på 6 – 8 minutter, men en må regne 20 – 25 minutters gangtid. Det ligger også godt til rette for el-sykkel og el-sparkesykkel. Sistnevnte vil man også kunne ta med seg videre på toget slik at den også eventuelt kan brukes fra togstasjon til endelig reisemål. For å få økt bruk av sykkel/el-sykkel er det sannsynligvis viktig å få til en sikrere sykkelparkering, enn det er i dag.

Konklusjon

En utbygging i Carsten Ankers veg kan bruke et kollektivtilbud med en frekvens som en ikke har hatt på Øvre Romerike før de siste årene. Beboere her vil ha like gode muligheter til å reise kollektivt som beboere i sentrum. Dette er i tråd med målsettingene i RATP. I tillegg ligger det med avstand og enkelt terreng mellom utbyggingsområdet og Eidsvoll Verk stasjon godt til rette for både å gå eller sykle til og fra stasjonen. Dette er også i tråd med målsettingen i RATP.

