

Handlingsplan for Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



0. Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
2. Fingerstrategien	5
3. Tettstedsutvikling	6
4. Edderkoppnettet	10
5. Gardermobyen	13
6. Kollektivtransport.....	18
7. Innfartsparkering	22
8. Gang/sykkel.....	24
9. Tverrgående forbindelser ut av	26
10. Utredningstiltak/sosiopolitiske	28
11. Samlet tiltaksoversikt	29
12. Oppfølging	30

1. Innledning

Formål

Samferdselsstrategien for Øvre Romerike har en todelt struktur, med henholdsvis et **strategidokument** som angir overordnede, langsiktige mål og bakgrunnen for disse, og en **handlingsplan** som konkretiserer tiltak. Strategidokumentet ble vedtatt i kommunene i august / september 2011.

Handlingsplanen til samferdselsstrategien for Øvre Romerike prioriterer og begrunner de viktigste samferdselstiltakene for Øvre Romerike i årene som kommer.

Kommunene på Øvre Romerike har gjennom herværende dokument utarbeidet en felles policyplattform som utpeker delstrategier, satsingsområder og tiltak som samlet bygger opp under målene i det vedtatte strategidokumentet. Denne handlingsplanen er basert på de overordnede strategiene i strategidokumentet og fokuserer i likhet med dette på regionale tiltak. Det har vært lagt vekt på å unngå å bli for detaljert, men i stedet konkretisere delstrategier innenfor de overordnede strategiene som er vedtatt i strategidelen.

Handlingsplanen tar utgangspunkt i de langsiktige utviklingsmålene for Øvre Romerike

- Selvtendig region
- Økt konkurransekraft som region
- Bærekraftig utviklingsmønster
- Sikre tverrforbindelser
- Felles bo- og arbeidssted

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 til¹:

1. Alliansebygging
 - a. Samarbeid mellom kommunene internt på Øvre Romerike
 - b. Samarbeid mellom kommunene og øvrige samferdselsaktører
 - c. Samarbeid mellom Øvre Romerike og Hovedstadsregionen
2. Dialog med tunge premissgivere
 - a. 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 med å realisere samferdselstiltakene på Øvre Romerike er det viktig å kjenne ulike forvaltningsorganers plan- og budsjettprosesser:

 - a. Nasjonal transportplan
 - b. Oslopakkene
 - c. Statsbudsjettet
 - d. Pålagt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
 - e. Handlingsplan for fylkesveger

¹ Fra strategidokumentet s.5.

- f. Årlige budsjettarbeider hos samferdselsaktører (eksempelvis Jernbaneløst, Statens vegvesen, Flytoget, Ruter)
4. Sette vilkår for vekst
 - a. Samferdselsstrategien skal være et av de mest sentrale redskapene i Øvre Romerikes forhandlinger med stat og fylkeskommune i arbeidet med samferdselsutviklingen.
 - b. Vilkår for vekst i regionen
 - c. Vilkår for vekst i tettstedene
5. Initiere utredninger og videre arbeid
 - a. Samferdselsstrategien bidrar til å belyse behovet for utfyllende analyser og mer konkret strategisk arbeid innenfor delområder.

Utpekte strategier

Strategidelen peker ut tre strategier som bør følges særskilt opp i den videre utviklingen av samferdselsnettet på Øvre Romerike²:

- 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" som tyngdepunkt for den videre regionale utviklingen. En utvikling av Gardermobyen 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.

Tiltakene i handlingsplanen viser at disse temaene står i fokus, men at det også er tiltak som berører de øvrige strategiene fra strategidokumentet. I det følgende er aktuelle tiltak gjengitt i samsvar med strukturen og temaoverskriftene i strategidokumentet.

² Fra strategidokumentet s.26.

2. Fingerstrategien

Denne strategien er regionalt forankret i blant annet Ruters strategidokument K2012 og Fylkesplan ”Romerike møter framtida”.

Strategien viser nasjonale kommunikasjonsårer og akser av nasjonal betydning i regionen:

- E6/Hovedbanen/Gardermobanen
- Fv 120
- E16/Kongsvingerbanen

Fingerstrategien er i stor grad ivarettatt av nasjonale aktører, og er ikke utpekt som en prioritert regional strategi. Like fullt er aksene i fingerstrategien også av stor betydning for å nå strategien om å styrke det regionale kollektivtilbudet. For regionens vedkommende er det viktig at

forbindelseslinjene mot Nedre Romerike og Oslo videreutvikles med vekt på økt fremkommelighet for kollektivtrafikken og økt trafikksikkerhet for myke trafikanter. Tiltak innenfor disse tre aksene er i hovedsak knyttet til oppgradering av kollektivtilbudet.

Den midtre aksene er også den største, og både E6 og Gardermobanen er prioriterte strekninger i nasjonal sammenheng. Det er ønskelig å utnytte Gardermobanens potensiale i enda større grad i regionalt, og det er ønskelig å se banen og et utvidet rutetilbud i sammenheng med kollektivforbindelser ut til de øvrige tettstedene på Øvre Romerike. Hovedbanen har en tydeligere regional posisjon da den sikrer en lokalforbindelse mellom knutepunkter i Eidvoll og Ullensaker kommuner. På denne strekningen er det en målsetting å fremme gjennomåpning av persontrafikk på parsellen Dal-Eidvoll. Dette er nærmere omtalt under temaet ”kollektivtransport”. Parallelt med dette må Hovedbanens nasjonale og interregionale funksjon styrkes og en utvidelse til dobbeltspor på Hovedbanen er viktig for å få en større del av framtidens transport over på bane.

For Fv120-aksene er det en utfordring med fremkommeligheten for bussforbindelsen gjennom Skedsmokorset. Samarbeidet med Skedsmo kommune blir vesentlig for å sikre at denne aksene sees i et interkommunalt og regionalt perspektiv, da trafikkflyten gjennom Skedsmokorset også har ringvirkninger for befolkningen i Ask og Nannestad sør.

Også langs E16-aksene er det behov for kollektivtiltak. Fremkommeligheten på strekningen er god der ny E16 er etablert, og vil bedres for resten av strekningen når planlagt utbygging videre østover ferdigstilles. Det er ønskelig å etablere innfartsparkeringer langs aksene som tilrettelegger for økt kollektivbruk med buss langs E16 og tog på Kongsvingerbanen. Dette er nærmere omtalt under temaet ”innfartsparkering”.



3. Tettstedsutvikling

Samferdselsstrategien skal bidra til å bygge opp under den polysentriske tettstedsstrukturen som eksisterer på Øvre Romerike. Samferdselstiltakene skal bidra til å forsterke tettstedenes kobling til hverandre og gjennom dette forsterke tettstedenes komplementære egenskaper.

Tiltakene i samferdselsstrategien berører viktige forhold av betydning for tettstedsutviklingen. Samferdsel handler om logistikk og kommunikasjon. Samferdselsstrategiens gjennomføring innebærer økt tilrettelegging for tettstedene på Øvre Romerike som attraktive bo- og arbeidssteder. Tiltakene skal stimulere til et miljøvennlig transportmønster og har derfor størst fokus på tilgjengelighet for myke trafikanter og kollektivtrafikk.

Tiltak i det enkelte tettsted vil således kunne være av lokal karakter, men ha en regional konsekvens da de bidrar til å fremme tettstedene som kommunikasjonsknutepunkter og levende sentra.

Tiltak 3.1: Oppgradering av gang- og sykkelveinettet innenfor 2 km fra kollektivknutepunktene Jessheim, Årnes, Ask, Nannestad, Eidsvoll sentrum, Hurdal, Råholt og Kløfta.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Tiltaket innebærer en utbedring av fremkommeligheten for myke trafikanter inn mot de angitte tettstedene på Øvre Romerike gjennom opparbeidelse/opprusting innenfor "2 km-sirkelen" for å få flere til å gå eller sykle til stasjonene. I praksis åpner denne delstrategien for en rekke undertiltak av lokal karakter. Disse konkretiseres av den enkelte kommune innenfor planperioden.
Relaterte tiltak	3.2: Oppgradering av Jessheim stasjon som regionalt kollektivknutepunkt. 3.3: Oppgradering av knutepunktet Eidsvoll sentrum. 3.4: Oppgradering av knutepunktet Årnes. 8.1: Prioritere gang-/sykkelveier til viktige kollektivakser, knutepunkter og skoler.

Tiltak 3.2:

Oppgradering av knutepunktet Jessheim.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Oppgradering av Jessheim stasjon som regionalt kollektivknutepunkt (bussterminal/stasjonsområde). Utvikling av tosidig plattformsløsning og opparbeidelse av undergang for å sikre forbedret tilgjengelig til stasjonsområdet for gående/syklende også fra øst. Oppgradering av innfartsparkeringen, inkludert flere plasser ved hjelp av mer arealeffektive løsninger). Bedre venterom/service for de reisende. Tiltak som bedrer framkommelighet for buss i stasjonsområdet, herunder etablering av fremkommelighetstiltak for buss i Jessheim. Tiltaket er forenlig med Gardermobystrategien, men fokuserer spesifikt på stedsutviklingen rundt Jessheim stasjon.
Relaterte tiltak	5.1: Gardermobyen prioriteres som regionalt kollektivknutepunkt. 5.3: Etablering av kollektivfiler i Jessheim. 6.8: Etablere dobbeltspor på Hovedbanen.

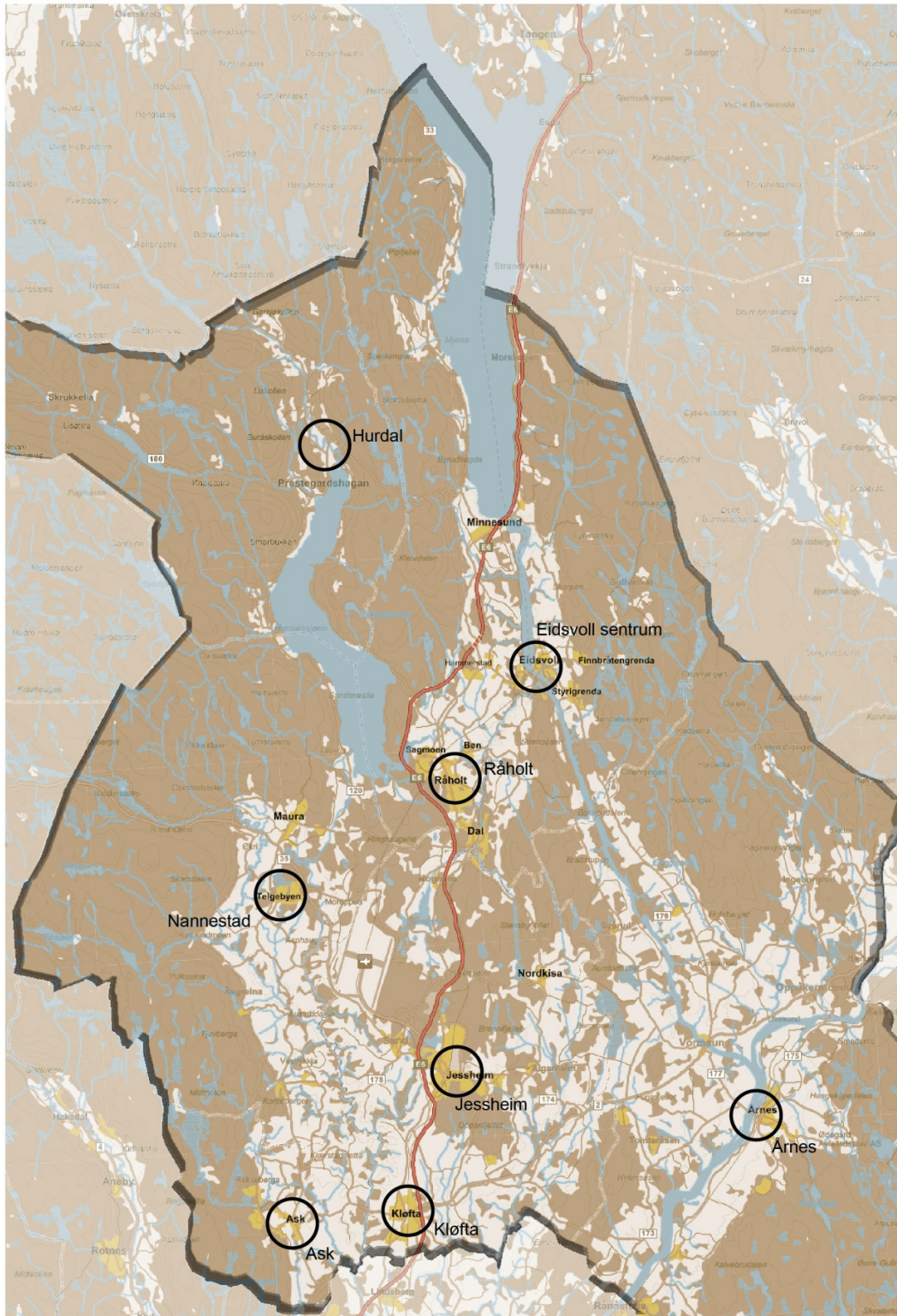
Tiltak 3.3: Oppgradering av knutepunktet Eidsvoll sentrum.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Det er viktig å bedre tilgjengeligheten fra Eidsvoll sentrum til stasjonsområdet, utvikle dagens sentrum øst for elva og legge til rette for sentrumsutvikling også vest for elva ved selve stasjonsområdet. Dette innebærer: Opprusting av gater, fortau, P-plasser og elvepromenade. Hovedvedlikehold på Sundbrua og bru over jernbanen ved gamle Eidsvoll stasjon, med vindskjerming på Sundbrua, og lyssetting.
Relaterte tiltak	4.3: Utbedring av Fv181 Eidsvoll stasjon-Hammerstad.

Tiltak 3.4: Oppgradering av knutepunktet Årnes	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	I Årnes sentrum vil gatebruksplanen bli videreført med opprusting av gater, fortau, P-plasser og elvepromenade. Etablering av desentralisert innfartsparkering ved Årnes stasjon, utvidelse av infrastrukturen ved kollektivknutepunktet med opparbeidelse av undergang for hensiktsmessig adgang til tog og skystasjonen for øvrige kollektive transportmidler. Tiltaket er av lokal karakter, men bygger opp under den regionale delstrategien nevnt ovenfor om å oppgradere de tettstedsnære arealene.
Relaterte tiltak	6.7: Styrke togtilbudet på Kongsvingerbanen.

Tiltak 3.5: Oppgradering av knutepunktet Kløfta	
--	--

Prioritet	Middels
Beskrivelse	Tiltaket omfatter flere viktige trafikksikkerhetstiltak: Miljøprioritert gjennomkjøring langs Trondheimsvegen, oppfølging av sykkelplanen, supplere fortau og gang-/sykkelveger, samt utbedre krysningspunkt. På sikt vil det også være behov for ny undergang under jernbanen.
Relaterte tiltak	6.3: Styrke kollektivforbindelsen Ask-Kløfta-OSL.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Tettstedsutvikling. Ringene viser 2km-sirkler hvor gang/sykkelveinettet skal prioriteres.

4. Edderkoppnettet

Denne strategien fremmer kommunikasjon mellom tettstedene i den polysentriske tettstedsstrukturen.

For å styrke Øvre Romerike som region er spesielt forbindelsene øst/vest på Øvre Romerike viktige. Disse tverrforbindelsene vil være med på å bedre intern kommunikasjon i regionen og styrke framtidige muligheter for alle kommunene på Øvre Romerike. Ved å styrke tverrforbindelsene øst/vest blir det også tilrettelagt for at kollektivtilbudet for Øvre Romerikes innbyggere styrkes og differensieres. Styrkingen av tverrforbindelsene består til dels i oppgraderingen av kollektivtilbudet langs disse, til dels i justering av eksisterende veitraseer og til dels i etablering av nye veier.



Aksen Nannestad-Gardermoebyen-Årnes representerer den viktigste regionale tverrforbindelsen på Øvre Romerike, og oppgraderingen av denne er forenlig med både Edderkoppnett-strategien og Gardermobystrategien. I denne aksen har særlig parsellene Jessheim-Rød og Rød-Årnes behov for utbedringer. I tillegg vil en videreutvikling av en sentrumsring rundt Jessheim være av betydning for å bedre trafikkflyten på tvers av regionen.

Forbindelsene mot Hurdal vil i årene som kommer preges av utviklingen i Hurdal sentrum og kan være gjenstand for et endret overordnet kommunikasjonsmønster. I de nærmeste årene vil det fortsatt være mest aktuelt at hovedaksen for kollektivtrafikken til Gardermobyen går på vestsida av Hurdalssjøen (Fv120), mens hovedatkomsten for bil vil være på østsida (Fv180). Med økt utbygging i Hurdal sentrum, som har førsteprioritet i kommuneplanen, vil det imidlertid på sikt være aktuelt å flytte mer av busstrafikken over til østsida av Hurdalssjøen, og da som matebusser inn mot jernbanen i Eidsvoll.

Tiltak 4.1:

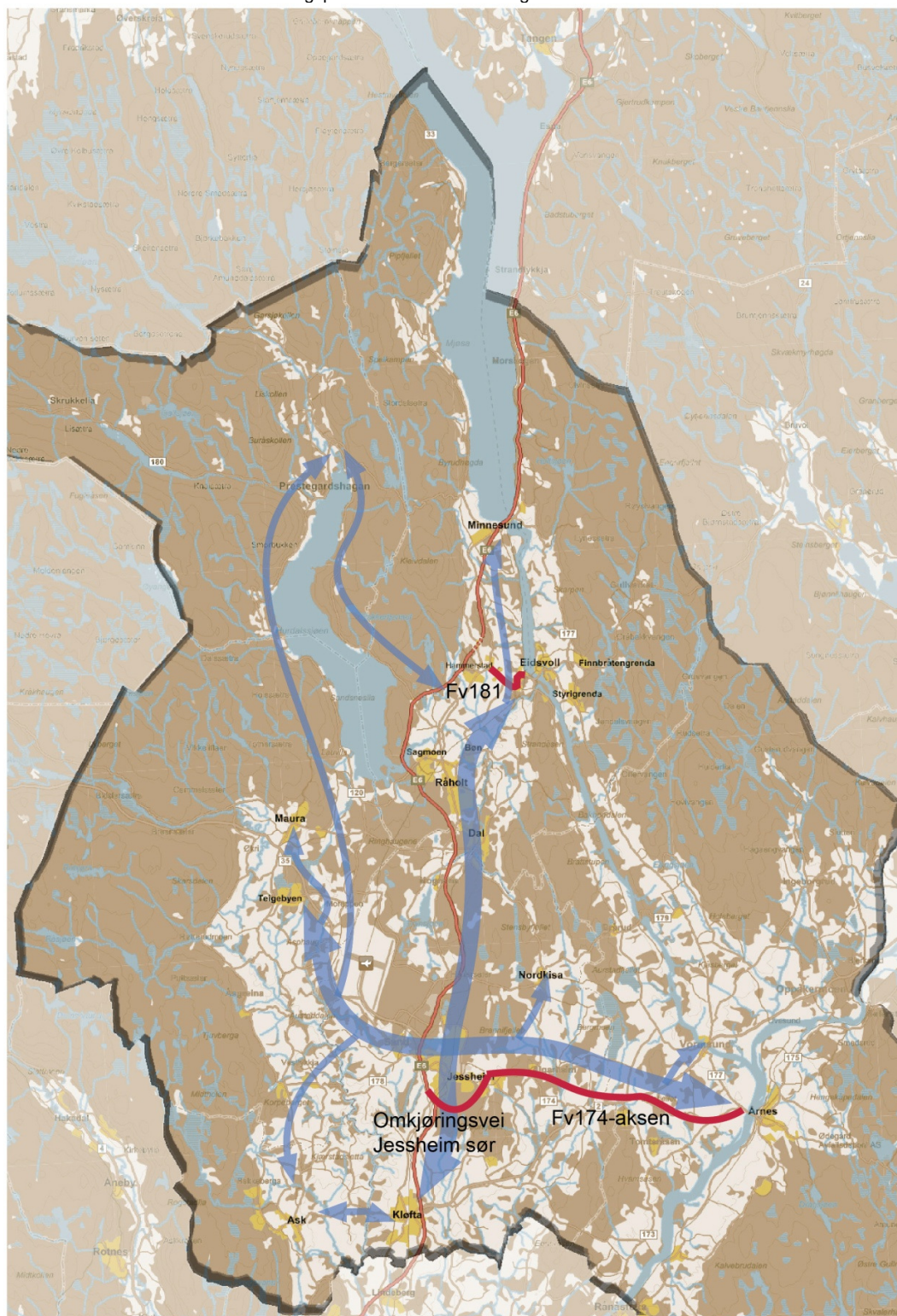
Oppgradering av forbindelsen Årnes-Rød-Gardermobyen.

Prioritet	Høy
Beskrivelse	Det er behov for oppgradering av forbindelsen Årnes – Rød for å fremme økt kommunikasjon mellom Årnes og Gardermobyen (del av øst/vest-aksen Nannestad-Gardermobyen-Årnes). Parsellen Rød-Årnes er sentral for Øvre Romerike som region og spesielt for innbyggere i Nes, og trafikk fra en del av kommunene i Hedmark. Aksen Rød- Jessheim (Rv 2 /fv 174) er en viktig alternativ trasé til Gardermoen ved ulykker på vegene E16 og E6. Trafikkanalyse for Jessheim (COWI, 2012) viser et framtidig behov for 4 felt på fv 174 inn mot Jessheim for å sikre framkommelighet for denne trafikken fram til omkjøringsveger rundt Jessheim (ny i sør, eksisterende fv 174 mot nord). Analysens funn må følges opp og ligge til grunn for videre utvikling av strekningen.
Relaterte tiltak	4.2: Etablering av søndre omkjøringsvei, Jessheim 5.2: Styrke kollektivtilbudet mellom kommunesentrene og Gardermobyen. 6.2: Prioritere kollektivaksen Nannestad-Gardermobyen-Årnes.

Tiltak 4.2: Etablering av søndre omkjøringsvei, Jessheim	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	For å sikre god trafikkflyt langs aksene Nannestad-Gardermobyen-Årnes er det viktig å tilrettelegge for et effektivt kjøremønster gjennom Gardermobyen. Det er ønskelig å føre gjennomfartstrafikken rundt Jessheim sentrum for å motvirke kapasitetsproblemer og trafikkulempes for sentrumsområdet. Tiltaket innebærer etablering av ny ringvei sør for Jessheim i forlengelse av nordlig ringvei.
Relaterte tiltak	4.1: Oppgradering av forbindelsen Årnes-Rød-Gardermobyen 5.1: Gardermobyen prioriteres som regionalt kollektivknutepunkt

Tiltak 4.3: Utbedring av Fv181 Eidsvoll stasjon-Hammerstad.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Tiltakene på denne strekningen innebærer kapasitetsutbedring av kryss og omlegging av fylkesvegen ihht til kommuneplanen, samt vurdering av behov for eget kollektivfelt. Tidligere planlagt ny trase for Fv181 fra Eidsvoll stasjon til Hammerstad som ligger inne i Eidsvoll kommunes gjeldende kommuneplan må utredes på lengre sikt. Eget kollektivfelt bør vurderes. På kortere sikt er det viktig å sikre trafiksikker og fremtidsrettet atkomst fra Fv181 til stasjonsområdet, med utbedret kryssløsning.
Relaterte tiltak	3.3. Oppgradering av knutepunktet Eidsvoll sentrum.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Edderkoppnettstrategien. Røde linjer viser strekninger med konkretiserte tiltak. Blå linjer viser eksisterende, sentrale forbindelser som skal prioriteres og styrkes.

5. Gardermobyen

Denne strategien innebærer at Gardermoen og Jessheim som samlet Gardermoby innehar en internasjonal, nasjonal, regional og lokal rolle. Gjennom dette oppnås muligheter for en transportoptimal utvikling, ved utvikling av et regionsenter som nav på Øvre Romerike.

Strategien med tilhørende satsing på kollektivtrafikk, vil være den mest effektive strategi for å løfte og integrere hele regionen Øvre Romerike.

En slik strategi vil også kunne legge til rette for kollektivbaserte arbeids- og fritidsreiser mellom kommunene og på den måten øke disse kommuners attraktivitet som utviklingsrettede arbeidsplasskommuner og styrke tilgangen til ulike fritids- og kulturtilbud.

Flere av tiltakene innenfor de andre deltemaene er samtidig av avgjørende betydning for å underbygge strategien Gardermobyen. Dette gjelder for eksempel oppgradering av vegforbindelsen mellom Nes og Jessheim, samt utbedring av kollektivforbindelsen mellom tettstedene.

Samferdselsstrategiens handlingsprogram understøtter tiltak som styrker Øvre Romerike som integrert arbeids- og bostedsregion, samt styrker Gardermobyens rolle som regionalt senter. Jessheim har behov for å øke tilgjengeligheten – basert på kollektivtrafikk – for ulike brukergrupper knyttet til slike funksjoner, og ikke minst kommunikasjonen til Gardermoen. Det pekes her særskilt på at det tilrettelegges for at mest mulig av arbeidsreisene (f.eks til OSL, Gardermoen Næringspark, Jessheim, og Lillestrøm/Oslo) skjer med kollektivtrafikk. Likeledes at den andel av fritidsreiser hvor det ligger til rette for dette, samt reisebehovet for ungdom og familier uten tilgang til egen bil, gjennomføres via kollektive transportmidler.

Gardermobystrategien innebærer:

- Jessheim som definert regionsenter for Øvre Romerike med tilbud innen handel, kultur og tjenester.
- Gardermobyen som arbeidsplasskonsentrasjon. OSL Gardermoen er allerede en av regionens viktigste arbeidsplasskonsentrasjoner. Med etableringen av Gardermoen Næringspark blir Gardermobyens rolle som arbeidsplasskonsentrasjon vesentlig større.
- Gardermobyen skal være et attraktivt lokaliseringalternativ for statlige institusjoner og fremtidsrettet næringsliv.



Tiltak 5.1:
Gardermobyen prioriteres som regionalt kollektivknutepunkt.

Prioritet	Høy
Beskrivelse	Gardermoen er Norges nest største jernbanestasjon. NSB planlegger å øke sitt togtilbud langs Gardermobanen. Flyplassen er også et nav for bussforbindelser til store deler av Sør-Norge. Hovedbanen, dimensjonert med enkeltspor, har vansker med å tilby den nødvendige kapasitet og frekvens mellom Oslo og Øvre Romerike. Styrking av Hovedflyplassen som regionalt kollektivknutepunkt vil kunne bidra til at en større andel av pendler- og fritidsmarkedet mellom Øvre Romerike og Oslo kan betjenes ved bruk av jernbanestasjonen på Gardermoen. En slik effekt vil riktignok forutsette at jernbanestasjonen mates med høyfrekvente busslinjer med kort reisetid inn mot hovedflyplassen. Kommunene på Øvre Romerike skal derfor arbeide for at regionale busstilbud får tilgang til en kollektivterminal med god kapasitet på hovedflyplassen. En styrket bussforbindelse mot Gardermoen kan redusere behovet for pendlerbusser mellom Nannestad og Nedre Romerike / Oslo. Da Gardermobyen omfatter både Jessheim og Gardermoen er det viktig at forbindelsen mellom disse to stedene styrkes og det etableres velfungerende skyttelforbindelser som binder stedene sammen til en enhet.
Relaterte tiltak	3.2: Oppgradering av knutepunktet Jessheim stasjon 4.3: Etablering av søndre omkjøringsvei, Jessheim 6.2: Prioritere kollektivaksen Nannestad-Gardermobyen-Årnes 6.6: Styrke togtilbudet på strekningen Eidsvoll-Dal-Jessheim-Kløfta-Lillestrøm-Oslo. 6.8: Etablere dobbeltspor på Hovedbanen

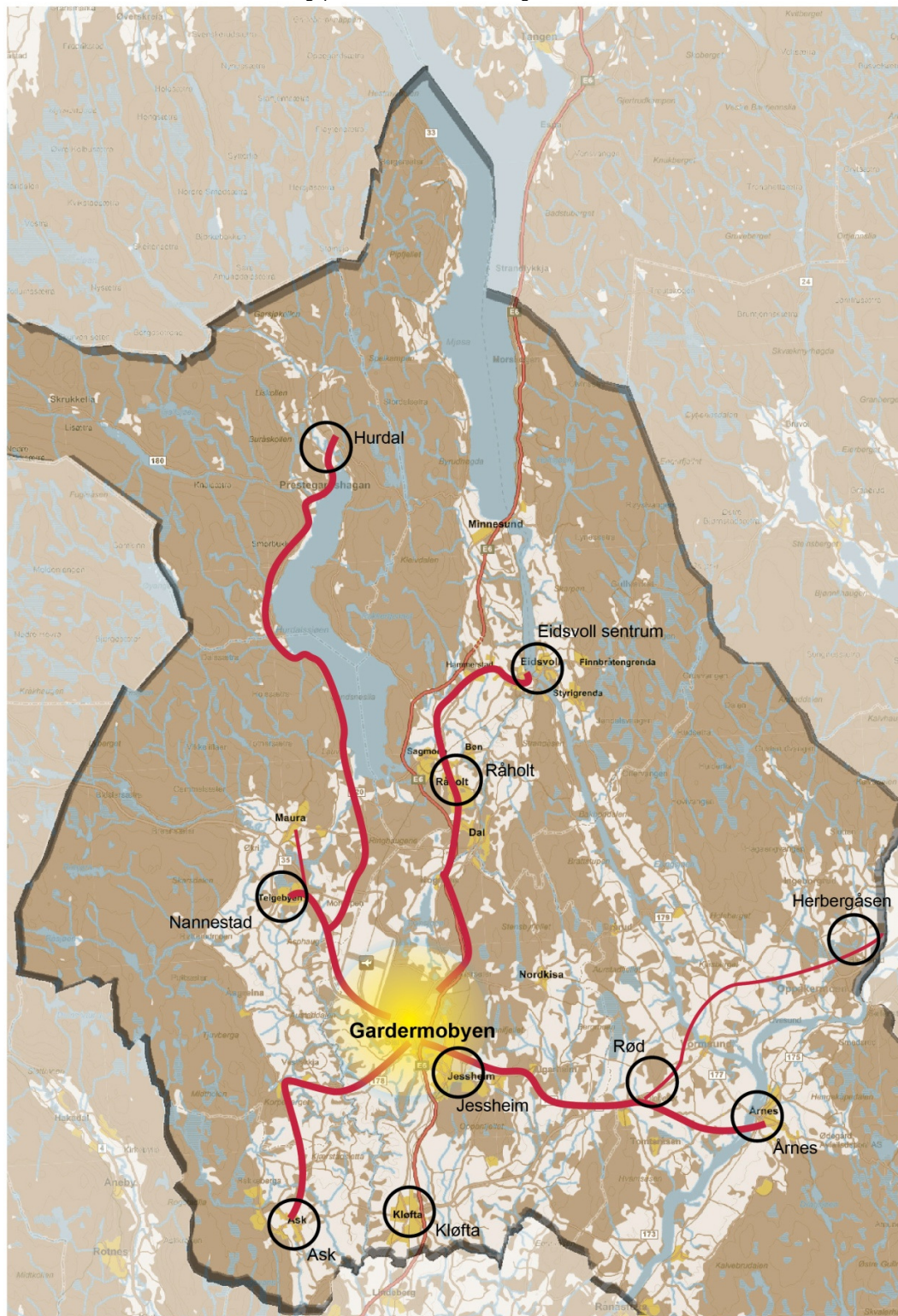
Tiltak 5.2:

Styrke kollektivtilbudet mellom kommunesentre/viktige knutepunkt og Gardermobyen.

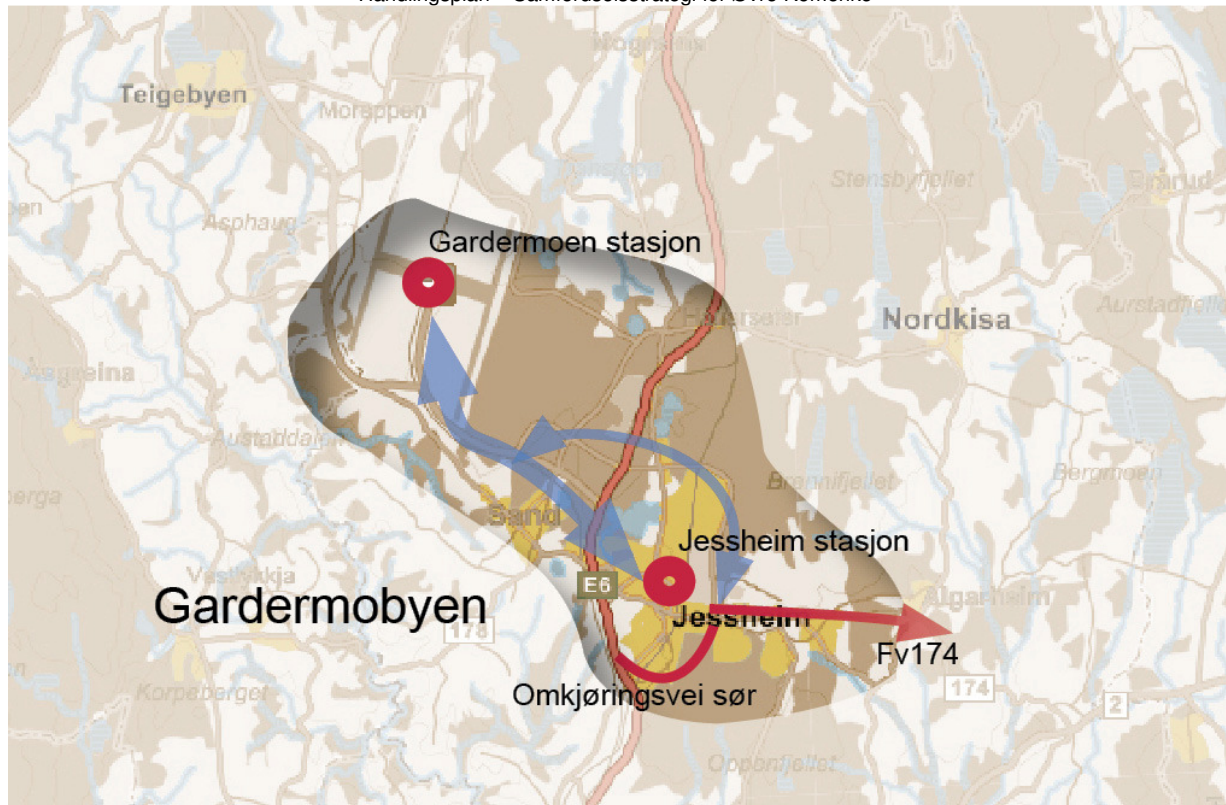
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Styrkingen av Gardermobyen som nav forutsetter at kollektivtilbudet mellom de øvrige kommunesentrene og Gardermobyen styrkes. Tiltaket innebærer en prioritering av kollektivakser mellom kommunesentrene med OSL (nasjonalt/regionalt kollektivknutepunkt) /Gardermoen Næringspark /Jessheim. Prioriteringen av disse regionale kollektivaksene skal forstås som et supplement og utbedring av dagens eksisterende kollektivtilbud. I tillegg til forbindelsene mellom kommunesentraene og Gardermoen er det en rekke kollektivruter som også er av regional betydning som understøtter den overordnede kollektivstrukturen. Herunder forbindelser til øvrige tettsteder i regionen som Maura, Nordkisa, Rød, Minnesund/Langset og strekningen Rød-Herbergåsen i Nes. Disse skal opprettholdes og komplettere et utvidet og mer effektivt kollektivtilbud. Det er avgjørende å fremme flere effektive kollektivruter mot Gardermobyen, og stasjonene Jessheim og Gardermoen, i form av ekspressruter fra resten av regionen som gir en god flatedekning og forsyner transportmarkedet i områdene med høyest befolkningskonsentrasjoner på en rask måte som gjør kollektivtransport den foretrukne fremkomstmåten.
Relaterte tiltak	6.1: Styrke kollektivtilbudet mellom tettstedene i regionen. 6.2: Prioritere kollektivaksen Nannestad-Gardermobyen-Årnes 6.6: Styrke togtilbudet på strekningen Eidsvoll-Dal-Jessheim-Kløfta-Lillestrøm-Oslo.

Tiltak 5.3: Bedre framkommelighet for buss i Jessheim.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	For å forbedre trafikkflyten for særlig kollektivtrafikken må det gjøres tiltak for å bedre framkommeligheten for buss, herunder skal det etableres kollektivfiler innenfor Gardermobyen og inn mot Jessheim. Prioriterte strekninger er langs Trondheimsveien fra sør og langs Fv174 på strekningen Jessheim stasjon-Gardermoen Næringspark-OSL i begge retninger.
Relaterte tiltak	3.2: Oppgradering av knutepunktet Jessheim.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Gardermobyen i regionen. Gardermobyen skal være regionens kollektivnav med prioriterte effektive kollektivforbindelser ut til regionens kommunesentra og knutepunkt (illustrert i rødt).



Tiltakskart: Gardermobyen internt. Røde streker viser forbindelser som skal etableres eller vesentlig utbedres. Blå streker viser eksisterende forbindelser hvor kollektivtilbudet skal oppgraderes. Røde sirkler angir kollektivknutepunkter som skal prioriteres.

6. Kollektivtransport

Vei- og tettstedsplanlegging må sees i sammenheng med kollektivplanlegging og utviklingen av et velfungerende regionalt rutetilbud, både for buss og bane. Tiltakene innenfor dette temaet er avgjørende for å oppnå strategien om edderkoppnettet og bedre interne forbindelser i regionen. Følgelig er det også langs de viktigste aksene i edderkoppnettet at vi finner de viktigste kollektivtiltakene.

Samferdselsstrategien tar utgangspunkt i behovet for å styrke det regionale nettverket. Tiltakene avspeiler dette og de nasjonale forbindelsene og fingerstrategien er viet mindre oppmerksomhet. Like fullt er det viktig å presisere at en utbedring av det regionale kollektivnettet forutsetter en samtidig prioritering av de nasjonale forbindelsene, da de to nivåene kompletterer hverandre. Det er ønskelig å opprettholde og styrke en god forbindelse mot Oslo og tilstøtende regioner, og i tillegg til de regionale tiltakene vil det derfor være aktuelt med et fortsatt fokus på:

- Styrking av bussforbindelsen mot Oslo langs alle de tre hovedaksene i fingerstrategien og fra Nes mot Nedre Romerike.
- Øke kapasiteten på Gardermobanen som viktig pendlerrute for innbyggere på Øvre Romerike.
- Øke kapasiteten på Hovedbanen mot Hamar, og herunder vurdere etablering av ny togstasjon på Langset.

Tiltak 6.1: Styrke kollektivtilbudet mellom tettstedene i regionen.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Styrke kollektivbetjening mellom kommunesentrene og knutepunktene i regionen. Gardermobyen skal være navet for kollektivtrafikken, men for å komplettere transportbildet vil det samtidig å være viktig å styrke aksene mellom tettstedene utover dette.
Relaterte tiltak	5.2: Styrke kollektivtilbudet mellom Gardermobyen og kommunesentrene.

Tiltak 6.2: Prioritere kollektivaksen Nannestad-Gardermobyen-Årnes	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Det skal arbeides for å etablere gode bussforbindelser i aksene Nannestad-OSL-Gardermoen Næringspark- Jessheim-Rød-Årnes. Det er i dag en betydelig pendlerstrøm fra nabokommunene mot arbeidsplasskonsentrasjonene i Ullensaker. Buss vil fortsatt være det eneste aktuelle kollektive transportmiddelet i tverrforbindelsen øst/vest i en god tid framover og må prioriteres som det viktigste regionale kollektivmiddelet.
Relaterte tiltak	4.1: Fv174-aksen oppgraderes
Tiltak 6.3: Styrke kollektivforbindelsen Ask-Kløfta-OSL.	

Prioritet	Høy
Beskrivelse	Forbedre busstilbudet på eksisterende akse langs Fv 428 og Fv 455 mellom Ask og Kløfta slik at tverrforbindelsen internt i regionen styrkes. En andel av pendlertrafikken fra Gjerdrum mot Lillestrøm og Oslo vil i større grad kunne betjenes av tog dersom det opprettes en bussforbindelse mellom Ask og Kløfta med god frekvens. I dag er det to tog i timen mellom Kløfta og OSL, dette tilbudet reduseres til ett tog i timen i forbindelse med omlegging av togtilbudet ultimo 2012. Dette må kompenseres med høyfrekvent busstilbud.
Relaterte tiltak	6.1: Styrke kollektivtilbudet mellom tettstedene i regionen. 5.2: Styrke kollektivtilbudet mellom kommunesentrene og Gardermobyen.

Tiltak 6.4: Styrke korrespondansen mellom buss og jernbane.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Styrke bussforbindelser inn mot jernbanen, for på en effektiv måte å føre flere pendlere over på bane, framfor vei. Dette innebærer et fokus på samlokalisering av funksjoner i knutepunktene med god logistikk som sørger for enkel og effektiv overgang mellom buss og tog. Tiltaket bør sees i sammenheng med desentraliserte innfartsparkeringer og muligheten for matebusser.
Relaterte tiltak	7.1 Etablere arealeffektiv innfartsparkering i kollektivknutepunktene

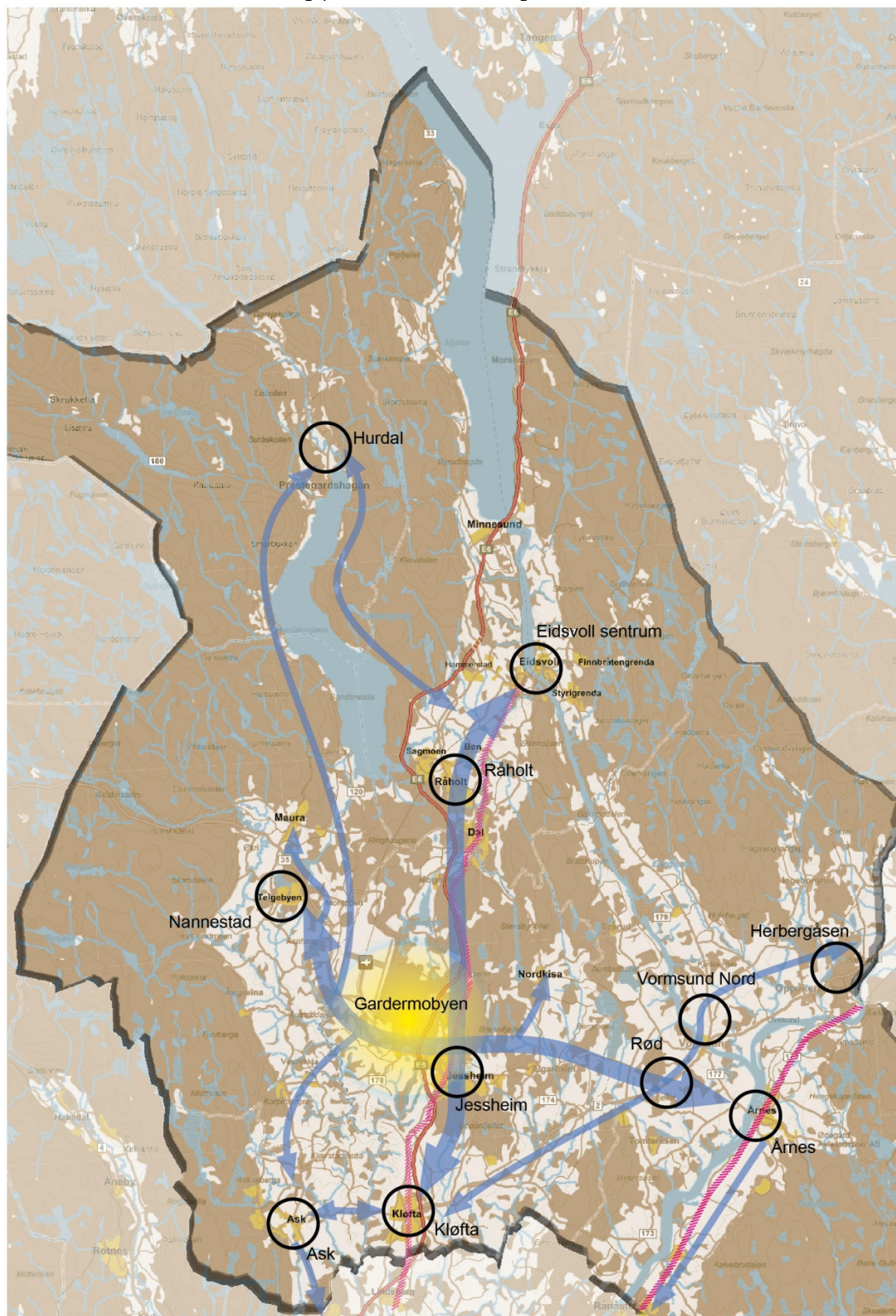
Tiltak 6.5: Etablere felles arena for dialog med regionale samferdselsaktører.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	For å fremme Øvre Romerikes posisjon i dialog med de regionale samferdselsaktørene skal det etableres en felles strategi for kontakt med fylkeskommunen og øvrige kollektivtransportaktører. Målsettingen er at kommunene på Øvre Romerike snakker en felles sak og med en tunge utad.

Tiltak 6.6: Styrke togtilbudet på strekningen Eidsvoll-Dal-Jessheim-Kløfta-Lillestrøm-Oslo.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Gjenopprette persontogtrafikken på strekningen Dal-Eidsvoll som også vil sikre bedre kollektivdekning mot regionsenteret. Bedre tilbud på hovedbanen fra Eidsvoll (Sundet) – Dal – Jessheim- Kløfta - Lillestrøm og Oslo, med høyere frekvens og kortere reisetid.
Relaterte tiltak	3.2 Oppgradering av knutepunktet Jessheim stasjon 3.3 Oppgradering av knutepunktet Eidsvoll sentrum 6.1 Styrke kollektivtilbudet mellom tettstedene i regionen
Tiltak 6.7: Styrke togtilbudet på Kongsvingerbanen.	
Prioritet	Høy

Beskrivelse	Øke persontoghyppigheten og –kapasiteten på Kongsvingerbanen for å tilrettelegge for økt overgang fra buss og bil til tog for pendlere fra østre deler av regionen mot Oslo.
Relaterte tiltak	3.4 Oppgradering av knutepunktet Årnes

Tiltak 6.8: Etablere dobbeltspor på Hovedbanen.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Hovedbanen er den mest sentrale kollektivnerven mellom Øvre Romerike og Osloregionen. For å få en større del av framtidens transport over på bane er det behov for å utvide kapasiteten på Hovedbanen og følgelig etablere dobbeltspor som muliggjør økt hyppighet og dekningsgrad for jernbanen som transportmiddel.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



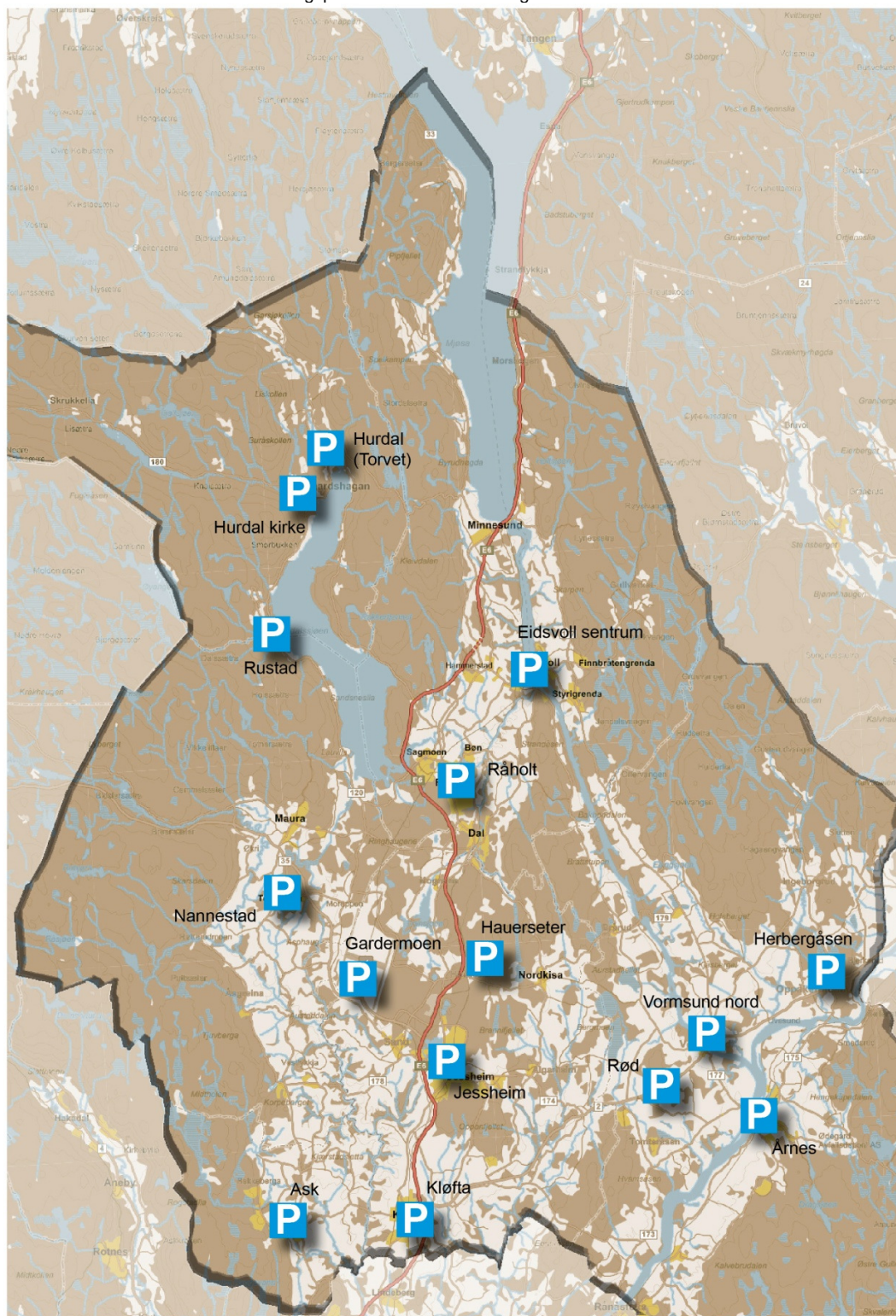
Tiltakskart: Kollektivtransport. Kartet viser regionens viktigste kollektivknutepunkter og -forbindelser. Blå linjer angir kollektivakser hvor busstilbudet skal prioriteres. Rosa linjer angir kollektivakser hvor togtilbudet skal prioriteres.

7. Innfartsparkering

Hensikten med innfartsparkering er å redusere antall bilreiser og herigjennom redusere samlet transportarbeid og klimautslipp. Den effekten forsterkes betydelig ved at anlegg for innfartsparkering lokaliseres i områder med et bredt tjenestetilbud og kollektivtilbud.

Tiltak 7.1: Etablere arealeffektiv innfartsparkering i knutepunktene.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Innenfor tettstedene Jessheim, Årnes, Ask, Nannestad, Eidsvoll sentrum, Hurdal, Dal, Eidsvoll Verk og Kløfta og knutepunktene Rød, Vormsund nord, Herbergåsen, Hurdal kirk, Rustad og Hauer seter stasjon skal arealeffektiv innfartsparkering prioriteres. For tettstedene angitt i tiltak 3.1 skal det fremmes en restriktiv arealbruk til parkering kombinert med en parallell tilrettelegging for atkomst for myke trafikanter og buss til kollektivknutepunktene. Dette innebærer et ønske om å unngå overflateparkering, men fremme etableringen av parkeringshus. Lokaliseringen av innfartsparkeringsplasser må også sees i sammenheng med framtidig stasjonsstruktur, og ved etableringen av nye stasjoner, holdeplasser eller knutepunkter skal etableringen av nye innfartsparkeringsplasser fremmes.
Tiltak 7.2: Tilrettelegge for desentraliserte innfartsparkeringer.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Desentralisert innfartsparkering bidrar til å løse noen av arealbruksutfordringene som eksisterer i tettstedene, samtidig som det kan stimulere til økt kollektivbruk. Desentralisert innfartsparkering må planlegges slik at det ikke gir økt belastning av biltrafikk langs sterkt trafikkerte veger, for eksempel E6, og inn mot tettsteder. Desentraliserte innfartsparkeringer langs de viktigste kollektivaksene vil kunne avhjelpe det fremtidige presset på parkeringsarealer rundt arbeidsplasskonsentrasjoner og viktige kollektivknutepunkt. Det forutsettes at en slik innfartsparkeringer også har mulighet for trygg parkering av sykkel. Disse forholdene skal avklares gjennom kommuneplanprosesser og videre reguleringsplaner for tiltakene.
Reltarte tiltak	10.1: Utarbeidelse av helhetlig trafikk-/transportanalyse for Øvre Romerike.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Innfartsparkering. Prioriterte områder for innfartsparkering. I kommunesentrene og utpekte tettsteder etter tiltak 3.1 skal parkeringshus fremmes.

8. Gang/sykkel

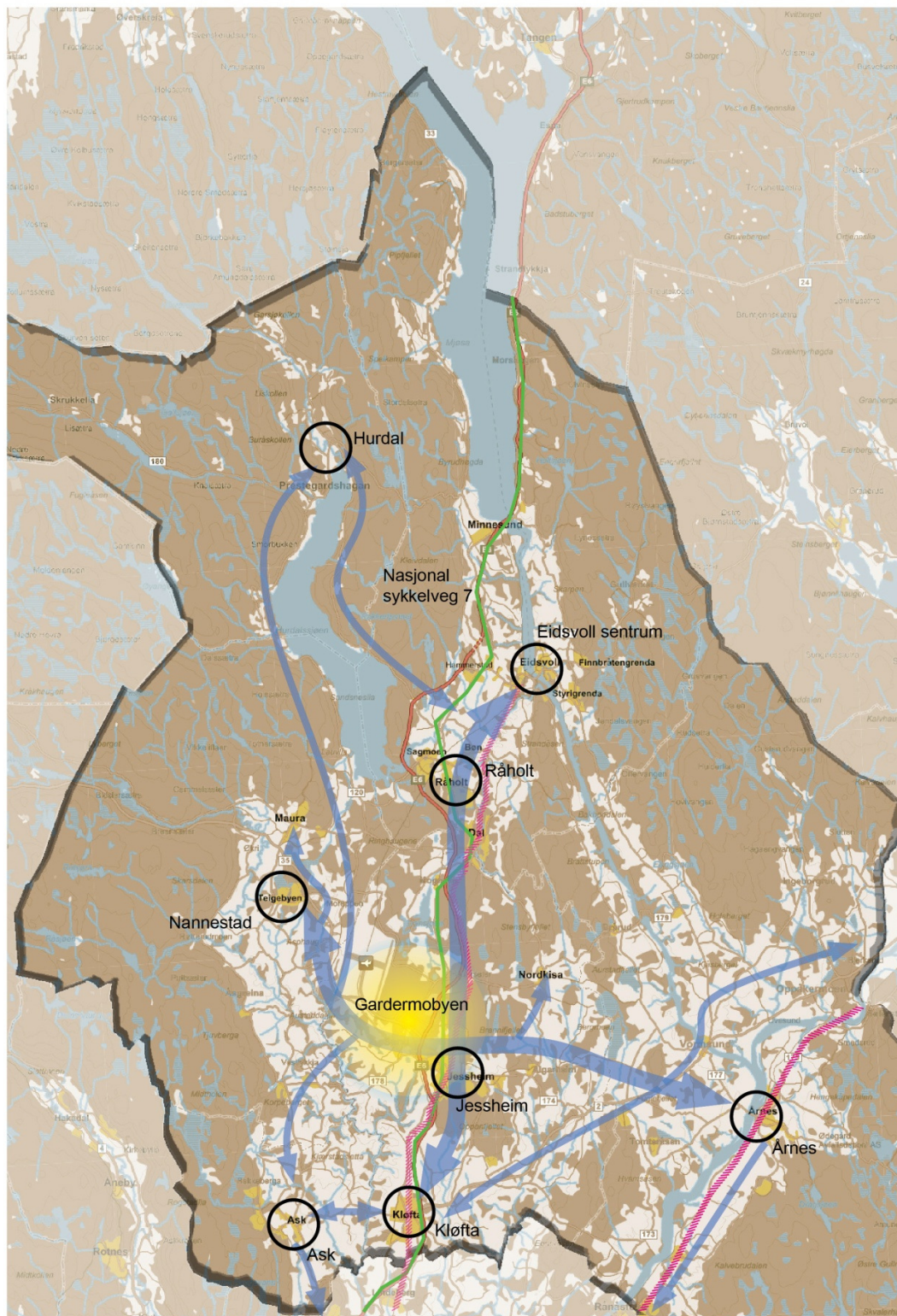
Samferdselstiltak rettet mot myke trafikanter er ofte av mer lokal enn regional karakter. Likevel kan disse være av viktig regional betydning dersom de bygger opp under overordnet transportstrategier og bidrar til mer miljøvennlig framkommelighet, særlig rundt knutepunktene og tettstedene. For å oppnå et samlet transportmønster som er miljøvennlig, må en større del av de kortere bilreisene erstattes av gange eller sykkeltransport.

Tilrettelegging for gående og syklende er tettstedstiltak, men samtidig folkehelseiltak. Det er en målsetting å fremme økt fysisk aktivitet blant befolkningen. Av mobilitetshensyn er det naturlig å prioritere dette i områder nære knutepunkter, befolkningskonsentrasjoner eller viktige samfunnsinstitusjoner. Samtidig er det ønskelig å sikre sammenhengende forbindelser som muliggjør bruk av sykkel over større avstander. Her tjener blant annet nasjonale sykkelveier en viktig funksjon.

Tiltak 8.1: Prioritere gang-/sykkelveier til viktige kollektivakser, knutepunkt og skoler.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Delstrategien vil kunne omfatte mange undertiltak og kan sees i sammenheng med delstrategien om å prioritere framkommeligheten for myke trafikanter innenfor 2km fra knutepunktene. Av aktuelle gang/sykkelveitiltak innenfor regionen skal anlegg som fremmer økt tilgjengelighet for myke trafikanter til kollektivakser, knutepunkter, tettsteder og skoler prioriteres. For å sikre effektive kollektivakser er det viktig at det, i prioriterte områder med blanding av myke og harde trafikanter, blir etablert trygge gang- og sykkelveger som leder til trafikksikre holdeplasser, iht ønsket om god atkomst for myke trafikanter til kollektivknutepunktene.
Relaterte tiltak	3.1: Oppgradering av gang- og sykkelveinettet innenfor 2km fra kollektivknutepunktene Jessheim, Årnes, Ask, Nannestad, Eidsvoll sentrum, Hurdal, Dal/Råholt og Kløfta.

Tiltak 8.2: Etablere sammenhengende gang-/sykkelveinett gjennom regionen.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Sikre en sammenhengende gang-/sykkelveg gjennom regionen, jfr nasjonal sykkelrute nr. 7. Nasjonal sykkelrute nr.7 går tvers igjennom Øvre Romerike langs E6/Hovedbane-aksen.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Gang/sykel. Fremkommelighet for gående og syklende skal prioriteres innenfor markerte tettsteder og til kollektivakser (blå og rosa). Nasjonal sykkelvei 7 er markert med grønt.

9. Forbindelser ut av regionen

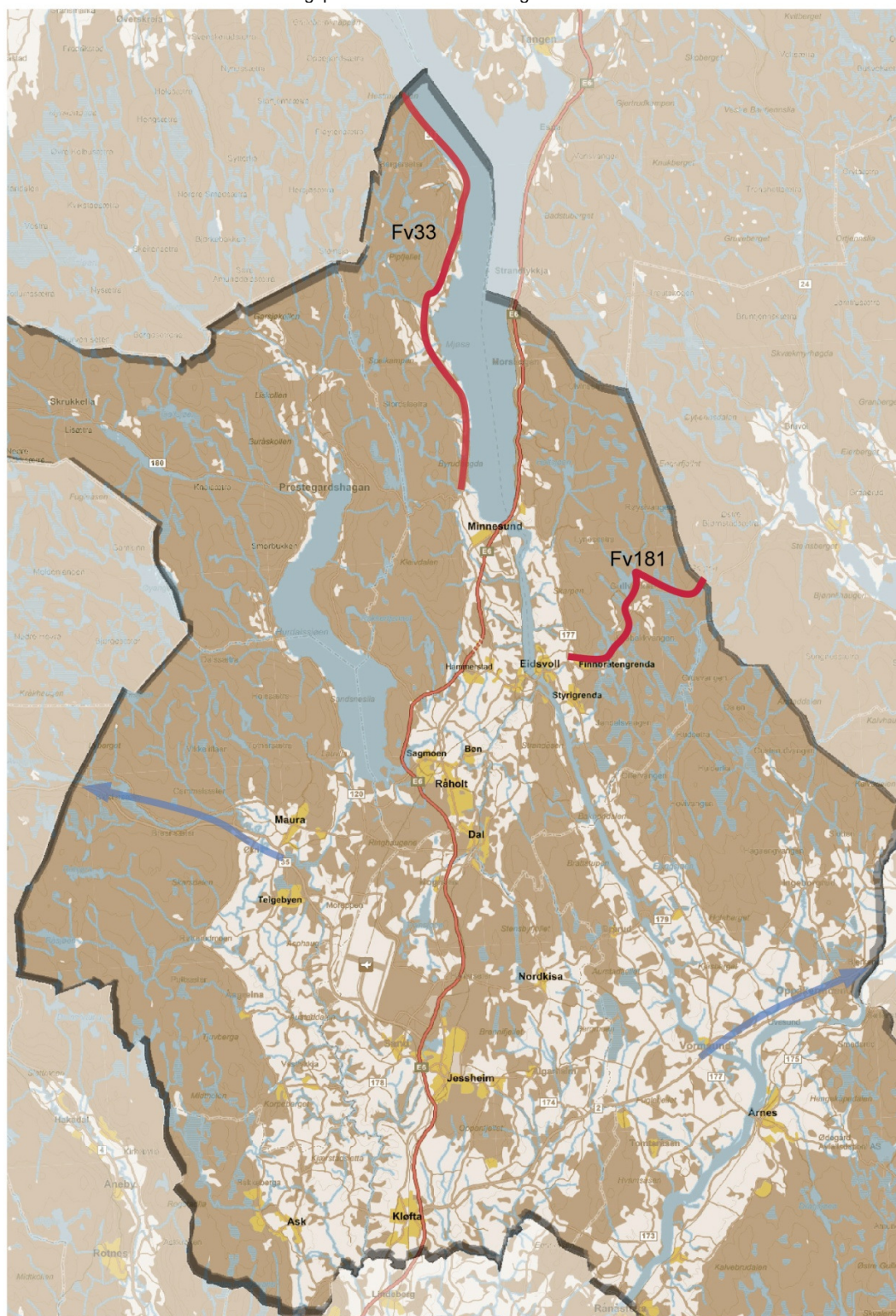
Forbindelsene med tilstøtende regioner er viktige da de gir Øvre Romerike flere fysiske og økonomiske innfallsporter. Regionens store avhengighet av Oslo har sine styrker og samtidige utfordringer, og det er en målsetting å legge forholdene til rette for økt kommunikasjon øst-vest, i tillegg til den veletablerte nord-sørforbindelsen.

Tiltak under dette temaet fokuserer på forbindelsene utover fingerstrategien. I denne sammenheng er Rv35 mot Ringerike, E6 mot Hamar og E16 mot Kongsvinger viktige. Da disse er sikret gjennom nasjonale plantiltak er det i samferdselsstrategien lagt vekt på å fremme oppgraderingsbehovene på fylkesveier ut av regionen.

Tiltak 9.1: Oppgradere Fv33 Byrud-fylkesgrensen.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Oppgradere Fv 33 fra Byrud til fylkesgrensen inkl gang- /og sykkelveg/trafikksikkerhets- /miljøtiltak.

Tiltak 9.2: Oppgradere Fv181 Elstad-fylkesgrensen.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak langs Fv 181, Elstad – fylkesgrensen mot Hedmark.

Handlingsplan – Samferdselsstrategi for Øvre Romerike



Tiltakskart: Forbindelser ut av regionen. Rød streker viser konkretiserte tiltak. Blå streker viser eksisterende fungerende forbindelser som skal prioriteres.

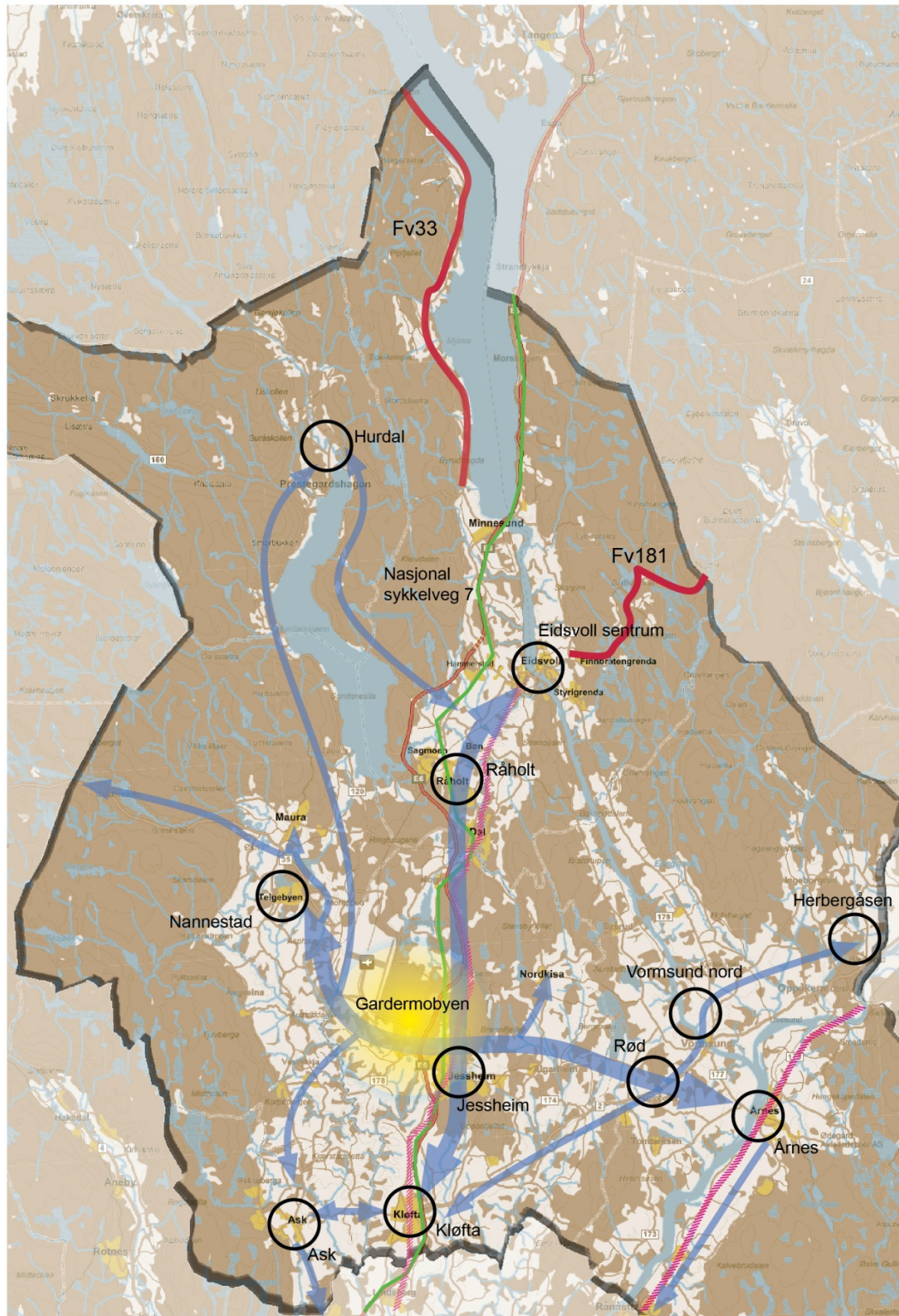
10. Utredningstiltak/sosiopolitiske prosesser

I tillegg til fysiske tiltak foreslås det samferdselstiltak av prosesuell art som bereder grunnen for de mer konkrete arealbruksplanene innenfor samferdselsstrategien. Disse danner et grunnlag for gjennomføringen av øvrige tiltak og vil være viktige kilder til at tiltakene får et riktig nivå og ha god gjennomslagskraft.

Tiltak 10.1: Utarbeidelse av helhetlig trafikk-/transportanalyse for Øvre Romerike.	
Prioritet	Middels
Beskrivelse	Trafikk-/transportanalyse for Øvre Romerike bør utarbeides tidlig i handlingsplanperioden. Regionens samlede behov innefor de ulike tiltaksområdene – knutepunktsutvikling, veg, trafikkssikkerhet, kollektivbetjening, innfartsparkering mv. - bør synliggjøres. Oversikten bør fortrinnsvis vise behov som tilfredsstillende prioriterte mål og strategier. Denne oversikten bør kvalitetssikres gjennom en egen trafikk-/transportanalyse for Øvre Romerike tidlig i handlingsplanperioden.

Tiltak 10.2: Fremme vanedannende tiltak.	
Prioritet	Høy
Beskrivelse	Bruk av miljøvennlige og helsefremmende transportalternativer må innarbeides som det naturlige valg blant barn og unge, slik man også jobber med holdningsskapende tiltak som miljøsertifiserte barnehager og lignende (Barn lærer mye om kildesortering – men mindre om helsegevinsten ved å forflytte seg for ”egen maskin”). Slike vaner kan man ta med seg inn i voksenlivet og utøvelse av framtidig foreldrerolle. • Gå, sykle eller bruke spark til barnehage, skole og fritidsaktiviteter – sammen med foreldre når barna er små. • Innarbeide vaner blant ungdommen om å bruke buss og tog i stedet for å bli kjørt av foreldrene. • Opplæring i trafikkssikker adferd som gående og syklende. • Godt vintervedlikehold av gang- og sykkelveier slik at de er tilgjengelige året rundt.

11. Samlet tiltaksoversikt



12. Oppfølging

Handlingsplanen er i seg selv en oppfølging av samferdselsstrategiens strategidel, og konkretiserer hvordan strategidelen skal følges opp i den kommende / inneværende perioden. Handlingsplanen skal rulleres jevnlig mens strategiene som er beskrevet i strategidokumentet er ment å stå fast over et lengre tidsrom.

Kommunene hver for seg forventes å innarbeide aktuelle tiltak og felles strategier i sine kommuneplaner og andre strategiske dokumenter.

Konkrete tiltak følges i utgangspunktet opp av den eller de direkte berørte kommunene. De øvrige kommunene holdes løpende orientert om arbeidet. Administrativt skjer dette primært gjennom teknisk sjef forum.

Flere av tiltakene betinger politiske vedtak. I tillegg til dette forventes det at de folkevalgte i den enkelte kommune også promoterer regionens samlede behov i relevante sammenhenger. Det er derfor viktig at kommunenes administrasjon og de folkevalgte organer holder hverandre løpende orientert om arbeidet med oppfølging av handlingsplanen.