

Lillestrøm kommune

Postmottak@lillestrom.kommune.no

PLAN-20/00660 – HØRINGSUTTAELSE OM UTVIKLINGEN AV SKEDSMOKORSET

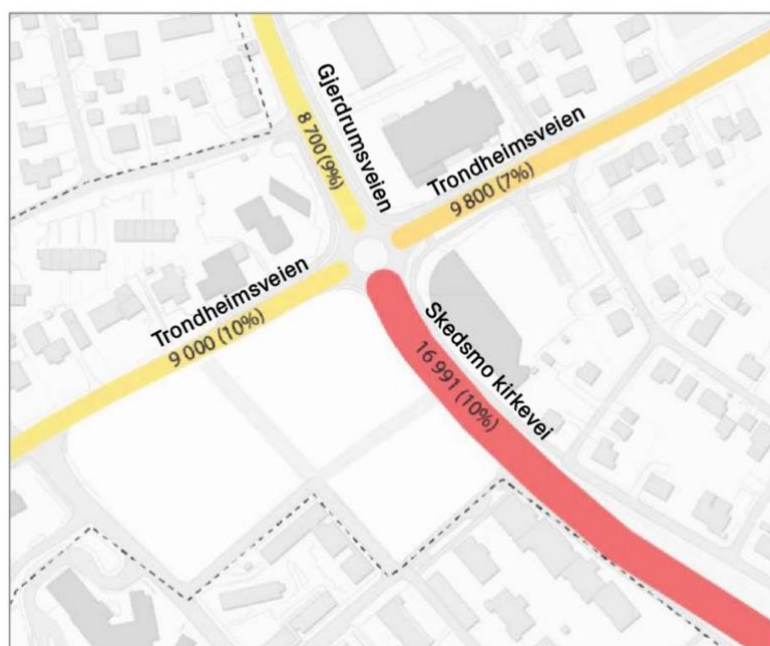
Det vises til nevnte saksnummer og dokumentene i saken. Planbeskrivelsen viser en strategi for byutvikling på Skedsmokorset med omfattende blokkbebyggelse og et tilnærmet uendret vegsystem. Hvis det ikke tas grep knyttet til trafikkutvikling, vil Skedsmokorset bære preg av en getto med blokkbebyggelse, store trafikkproblemer og til dels trafikkinfarkt deler av døgnet.

Denne høringsuttaelsen omtaler i hovedsak trafikksituasjonen og avslutter med forslag til lettelse av trafikkforholdene innenfor det som er realistisk gjennomførbart på kort og mellomlang sikt. Tiltakene kan gjennomføres nå. På lang sikt tvinger det seg fram gjennomgripende endringer i vegsystemet som inkluderer ny vegbygging.

OM PLANBESKRIVELSEN OG NORCONSULTS FEM ÅR GAMLE UTREDNING

Planbeskrivelsen sier at 2/3-deler av trafikken gjennom rundkjøringen er lokalskapt. Dette er en behendig omskrivelse av en helt annen virkelighet. For det første må det vektlegges en analyse av timestrafikken morgen og ettermiddag samt hvilke av de fire trafikarmene i rundkjøringen som har den største belastningen. Den viser at rushtrafikken er i en helt annen situasjon. Der er gjennomgangstrafikken fra Gjerdrumsveien til Skedsmo Kirkevei 60 prosent.

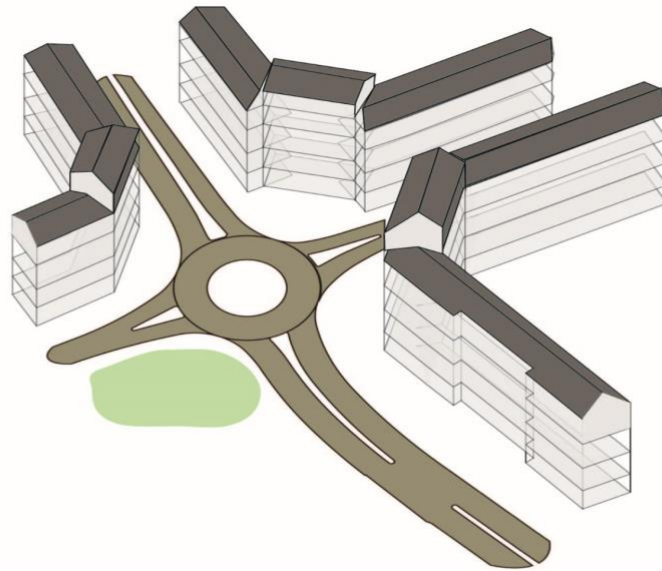
Illustrasjonen nedenfor viser årsdøgnetrafikken på vegene mot rundkjøringen. Dette betyr at det er opp mot 45 000 bilbevegelser inn og ut av de fire armene. Som det fremgår, er andelen tungtrafikk høy og vesentlig høyere enn tungtrafikkandelen på andre høyt trafikkerte tofelts veier.



Figur 3.3: Trafikkmengder (ADT-tall) og tungtrafikkandel på Skedsmokorset. Kilde: N

Kommunens underdrivelse av gjennomgangstrafikkens rolle fører fram til en konklusjon om at fremtidig trafikkplanlegging skal baseres på eksisterende veier, som betyr at grunnleggende endringer i trafikkinfrastrukturen ikke er aktuelt. Fylkeskommunen, som veieier, er enig i dette og signalet derfra er at det ikke er økonomisk evne til større samferdselsutbygginger.

Planbeskrivelsen legger opp til en bystruktur med 1100 nye boliger i tillegg til forretninger og kontorer på bakkeplan. Illustrasjonen nedenfor beskriver blokkmessig bebyggelse nær rundkjøringen med opp mot fem etasjer.



Figur 6.4: Foreslåtte prinsipper for bebyggelse ved rundkjøringen

Samferdselsgrebene i planbeskrivelsen omfatter konvertering av de fire vegene inn i rundkjøringen fra veg til gate med gang- og sykkelveger og med reduksjon av fartsgrensen fra 50 km/t til 30 km/t. Dette, kombinert med satsning på kollektivtrafikk og en prisverdig ny løsning for bussterminal, skal i følge planbeskrivelsen føre til omfordeling av trafikk med mindre bruk av bil. Målet er at endrede reisevaner skal føre til mindre trafikkbelastning. All erfaring til nå viser at det ikke vil føre fram. Siden kommunen ikke har ansvaret for vegen, overlater kommunen saken til fylkeskommunen med oppfordring om å forbedre trafikkforholdene.

VURDERING OG FORSLAG TIL TILTAK SOM VIRKER – DYNAMISK STYRING AV BILTRAFIKKEN

Det må erkjennes at det ikke er realistisk å oppnå investering i ny samferdselsinfrastruktur fra fylkeskommunens eller statens side, selv med kommunens maktesløse oppfordringer til fylkeskommunen. Dette gjelder nok både tunnelloesninger via Hexebergfjellet og/eller lokale veger på Skedsmokorset. På kort og mellomlang sikt vil eksisterende vegnett danne grunnstammen for trafikkøsningene.

I mange år er det forsøkt å endre reisevanene i favør av kollektiv/gange og sykkel på Skedsmokorset. I dag er det et utmerket kollektivtilbud med kvartersavganger i alle hovedretninger. Likevel øker vegtrafikken. Det viser Norconsults fem år gamle utredning sammenlignet med dagens årsdøgntrafikk. Områdene på Romerike som ikke har jernbane har en kollektivandel mindre enn tilsvarende bymessige områder på om lag 10 prosent, i motsetning til Oslo som har om lag 30 prosent. Plangrunnlagets mål om at gang- og sykkelveger kombinert med nedsatt hastighet vil redusere bilandelen er urealistisk. Det viser tilnærmet alle byvekstavtalene et antall byer har med staten hvor målene er de samme.

For å oppnå endret transportmiddelfordeling eller endrede trasevalg for biltrafikken må det iverksettes dynamisk styring av biltrafikken fra Nannestad, Eltonåsen, Ask og Vardåsen og andre steder der det finnes alternative traseer.

Et eksempel på den gode virkningen trafikkstyring kan ha, er veiarbeidet på Fv 120 mellom Frognerlinna og Hvalsberget de siste månedene. Det er benyttet veg med ett felt og med trafikklys på to steder av hensyn til anleggstrafikken. Denne tilgangskontrollen har ført til at gjennomgangstrafikken nordfra har funnet andre reiseveger, eller det har ført til mer bruk av kollektivtrafikk. Dette er en god anskuelse for hvilken virkning en slik «dynamisk styring» av trafikken virker.

Internasjonalt er dynamisk styring av trafikk mye brukt. I USA er tiltakene benyttet i stor grad i byområder. Det finnes gode digitale muligheter for å styre trafikk dynamisk med skiltet kjøretidsopplysninger slik det benyttes på motorvegen rundt Oslo. Når Google kan vise rushtrafikk og kjøretider på vilkårlig vegstrekning i hele verden, er dette eksempel på valgmulighetene som finnes.

Ulik bruk av trafikkhindrende trafikklys kombinert med andre reduksjonstiltak, vil både virke trafikkavvisende, omdirigerende og føre til mer bruk av det gode busstilbudet vi har.

Utgangspunktet må være en beslutning om hvor mye trafikk som skal slippes gjennom rundkjøringen for hver av de fire armene. Deretter kan det på valgte snitt defineres tilgangskontroll i form av trafikklys og/eller i kombinasjon med innsnevring i antall felt. Dette kan reguleres opp og ned ut fra trafikksituasjonen til enhver tid. I Norge er det mange typer tilgangskontrolltiltak.

FOLKETS REKKEFØLGEBESTEMMELSE

Kommuner gjør ofte bruk av rekkefølgebestemmelser i utbyggingsplaner, så også i denne planen. Det gjelder tilførselsveger, vann og avløpsledninger. I denne uttalelsen lanseres begrepet **Folkets rekkefølgebestemmelse**. Det kan rett og slett ikke være tillatelig at det iverksettes så gjennomgripende planendringer for det sentrale Skedsmokorset som det legges opp til uten at det først må vises til virksomme tiltak som reduserer trafikkbelastningen befolkningen på «korset» lider under. Om ikke kommunen og fylkeskommunen pålegger seg selv rekkefølgebestemmelse når det gjelder trafikkavviklingen, bør statsforvalteren bidra til det.

Skedsmokorset 6.5.2025

Med vennlig hilsen

Erling Sæther, Transnett AS på vegne av Skedsmo Nord Rotaryklubb
