



LUNNER
KOMMUNE

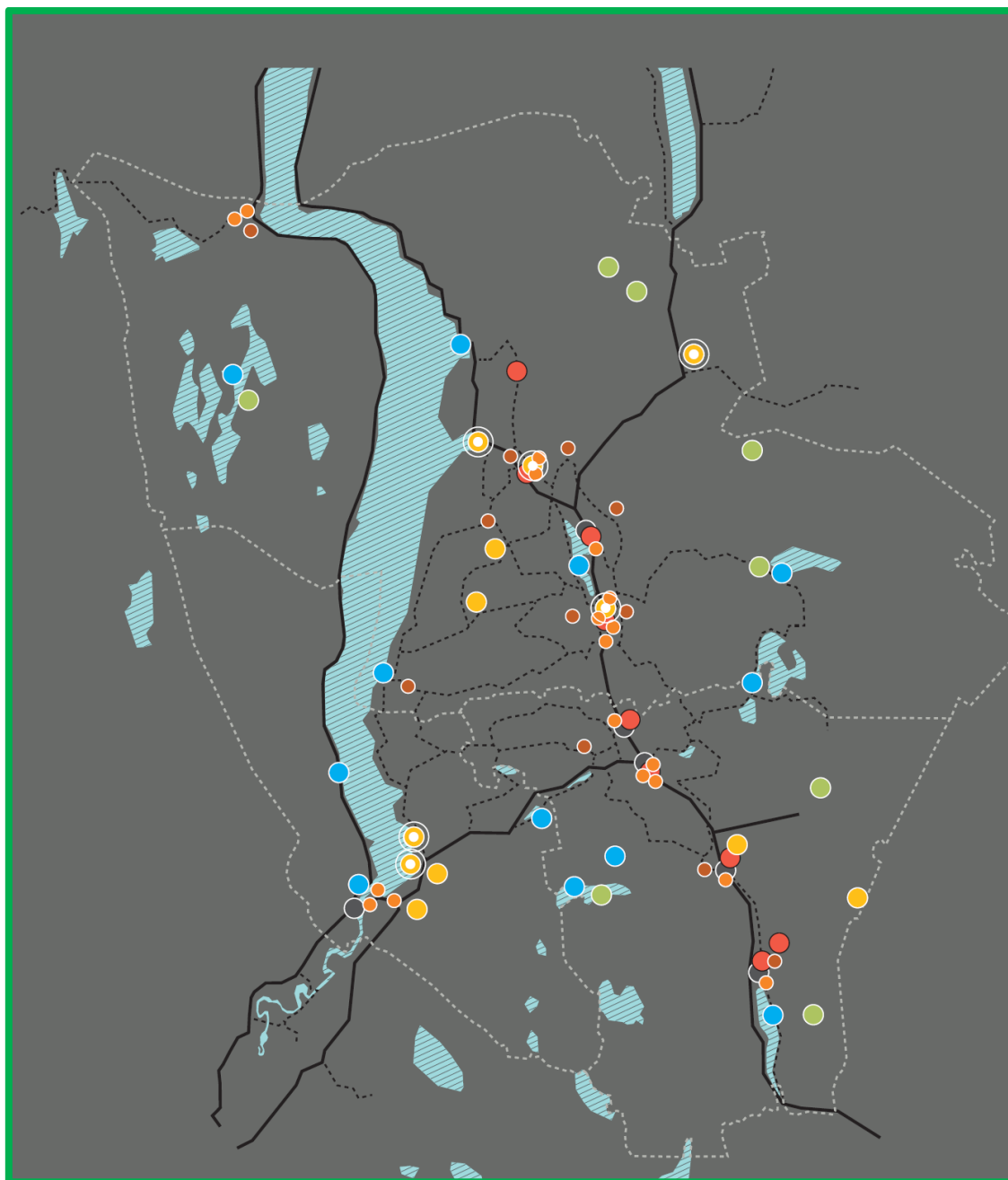


HADELAND



GRAN KOMMUNE

BÆREKRAFTIG OG ATTRAKTIV STEDSUTVIKLING



LUNNER KOMMUNE & GRAN KOMMUNE



HADELAND

Innhold:

1. Innledning	3
2. Sammendrag	3
2.1 Sammendrag av rapporten	3
2.2 Forslag til oppfølging	4
3. Bakgrunn for prosjektet	5
3.1 Nasjonale trender og føringer	5
3.2 Tidligere arbeider i Oppland og på Hadeland	5
3.3 Søknad og tilskudd	6
3.4 Organisering og gjennomføring	6
4. Kunnskapsgrunnlag	8
4.1 Generelt om kunnskap, forskning, trender og føringer	8
4.2 Areal- og transportanalyse for Hadeland (2012)	9
4.3 Regional plan for Hadeland (2015)	13
4.4 Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (2016)	14
4.5 Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)	17
4.6 Tettsteder og byer	19
4.7 Transport – forskningsrapporter og utredninger	22
5. Demografi- og avstandsanalyse	24
5.1 Idé, hypotese og opplegg	24
5.2 «Demografi- og avstandsanalyse for Lunner og Gran» – Norkart 2019	26
5.3 Supplerende arbeider	31
5.4 Oppsummering og konklusjoner fra analysen	34
6. Transport	35
6.1 Transport på Hadeland	35
6.2 Analyse av kollektivtilbudet – Strategisk Ruteplan AS, 2020	35
6.3 Videreutvikling av kollektivtilbudet – Strategisk Ruteplan AS, 2020	42
6.4 Oppsummering og vurdering	48
7. Drøfting, oppsummering og forslag til oppfølging	48
7.1 Innledning til drøfting	48
7.2 Noen prinsipper og alternative utviklingsretninger	49
7.3 Oppsummering og konklusjon	53
7.4 Forslag til oppfølging	54
8. Vedlegg	55

30. mars 2020 – Øyvind Sørli, prosjektleder



HADELAND

1. INNLEDNING

Dette er sluttrapporten for det toårige prosjektet «Bærekraftig og attraktiv stedsutvikling i Lunner kommune og Gran kommune». Prosjektet har vært støttet av klimasatmidler fra Miljødirektoratet og startet opp i januar 2018. Prosjektet avsluttes i mars 2020

Målet med prosjektet har vært å foreta en faglig vurdering av hvordan kommunene på en best mulig måte kan utvikle seg i en retning der en tar hensyn til både klima- og miljøhensyn og befolkningens behov og ønsker – og på denne måten skape gode bomiljøer og attraktive tettsteder på Hadeland. Det er økende utbyggingsaktivitet i regionen, og Hadelandskommunene har mål om å føre offensiv politikk for å utvikle stedenes kvaliteter og muligheter – tuftet på en bærekraftig utvikling. Samtidig er det store utfordringer knyttet til spredt og bilbasert bebyggelse og lite fortettede sentrumsområder.

Målet, både med prosjektet og med planleggingen av utviklingen i kommunene framover, må altså være å finne løsninger der en skaper et lokalsamfunn der det er attraktivt å bo og drive næringsvirksomhet i og der en samtidig legger større vekt på å ta klima- og miljøhensyn.

2. SAMMENDRAG

2.1 Sammendrag av rapporten

Utgangspunktet for prosjektet har vært å se på hvordan de overordnede prinsippene for samordnet areal-, transport og boligplanlegging passer for lokalsamfunnet på Hadeland, og hvordan en eventuelt kan tilpasse dette. For å se nærmere på dette har prosjektet konsentrert seg om tre hovedtemaer:

- Eksisterende kunnskapsgrunnlag og tidligere planer, analyser m.m. (kap. 4)
- En demografi- og avstandsanalyse for Lunner og Gran kommune (kap. 5)
- En faglig vurdering av dagens kollektivtransport, og muligheter for utvikling av dette (kap. 6)

Kapittel 4 tar for seg relevante overordnede planer og føringer for regionen, samt relevant kunnskapsgrunnlag. Det er tidligere gjort mye faglig arbeid som fortsatt er svært relevant, både i form av forskning og sentrale planer/utredninger. Det er spesielt mange viktige momenter og interessante/aktuelle forslag i «Areal- og transportanalyse for Hadeland» fra 2012, og det er derfor lagt mye vekt på vurderingene og forslagene i denne rapporten.

Kapittel 5 er en presentasjon og vurdering av «Demografi- og avstandsanalysen» som Norkart AS har utført for prosjektet. Analysen er også fulgt opp med visuelle presentasjoner av målpunkter som er viktige i folks dagligliv. Analyse materialet er omfattende og detaljert, og gir kommunene unike muligheter til å gå inn i konkrete og detaljerte analyser. Kommunene oppfordres til å benytte dette materialet i sin planlegging framover, bl.a. ved å analysere lokalisering og avstander til viktige målpunkter og funksjoner i vurderinger av nye utbyggingsalternativer.



HADELAND

Kapittel 6 omhandler transport, og da hovedsakelig kollektivtransport. Kollektivtransporten er helt avgjørende for å nå målet om en mer samordnet areal-, transport, og boligplanlegging. I notatet fra Strategisk Ruteplan AS foretas det en analyse av dagens kollektivtilbud, og det er gjort faglige vurderinger av hvilke utviklingsmuligheter som finnes innenfor denne sektoren. Kapitlet konkluderer med forslag både om utvikling av kollektivtilbudet og viktige grep i arealplanarbeidet.

På bakgrunn av de problemstillingene som tas opp i de nevnte kapitlene oppsummeres prosjektarbeidet i kapittel 7. Følgende hovedpunkter trekkes fram og drøftes i kapittel 7.2:

- Tettstedene – med drøfting av ulike alternativer for fortetting og urbanitet
- Kollektivtransport – med drøfting av muligheter for forbedringer i tilbudet
- Utbyggingsmønster og arealbruk – med 5 alternative utviklingsretninger:
 - Sterk sentralisering
 - Moderat sentralisering
 - Flerkjernestruktur / polysentrisk utvikling
 - Planlagt og arealavklart utbygging – også i grendene
 - Spredt utbygging uten spesiell styring

I kapittel 7.3 er prosjektet oppsummert i to hovedpunkter: **Arealstrategi** og **kollektivtrafikk**.

Det foreslås at kommunene utvikler utbyggingsmønsteret som en flerkjernestruktur med en tydelig satsing på tettstedenes kvaliteter og fortettingsmuligheter. Styrking av kollektivtransporten bør skje ved utbygging nær knutepunktene, bedre togtilbud med timesavganger, bedre korrespondanse tog/buss og buss/buss og styrking av det busstilbudet som har størst potensiale. Det foreslås også et felles gang- og sykkelprosjekt for Lunner og Gran.

2.2 Forslag til oppfølging

På bakgrunn av drøftingen og oppsummeringen i kapittel 7.2 foreslås det i kapittel 7.3 følgende oppfølgende punkter som regionrådet og kommunestyret inviteres til å ta stilling til ved behandlingen av prosjektrapporten:

1. Kommunene bør benytte resultatene fra prosjektarbeidet i sitt planarbeid – spesielt i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel, arealstrategi og kommuneplanens arealdel. Det anbefales at følgende temaer vektlegges spesielt:

- 1.1 Utbyggingsmønsteret bør utvikles i balanse mellom tettsteder og mindre steder/grender. Utbygging skal avklares i kommuneplaner og reguleringsplaner og ikke som dispensasjonsaker fra gjeldende planer.
- 1.2 En tydelig satsing på tettstedene er et viktig virkemiddel både i kommunenes utbyggingsstrategi og i arbeidet med attraktivitet og tilflytting.
- 1.3 I vurderinger av nye forslag utbyggingsområder må muligheter for kollektivtransport avstand til punkter og funksjoner som er viktige i folks dagligliv vektlegges.
- 1.4 For å styrke kollektivtransporten må kommunene fortette nærmest mulig sentrum og innenfor eksisterende strukturer – og unngå at bussene må kjøre tidkrevende omveier.



HADELAND

2. Kommunene bør gå i dialog med fylkeskommunene og jernbanemyndighetene for å få til forbedringer i kollektivtransporten i Lunner og Gran – med vekt på:

- 2.1 Økt togtilbud med faste timesavganger, felles billettprodukter og bedre koordinering mellom tog- og busstilbudet – basert på mest mulig fast struktur.
- 2.2 Styrking av det busstilbudet som har størst potensiale, styrke langrutene med bedre korrespondanse og forbedre samordningen mellom skoleskys og ordinære bussruter.
- 2.3 Vurdering av nye konsepter for bestillingstransport.

3. Gran og Lunner bør starte et gang- og sykkelprosjekt, helst i samarbeid mellom kommunen, der en ser på følgende hovedpunkter:

- 3.1 Analyse av trakkfarlige og trafikksikre vegstrekninger og muligheter for forbedringer
- 3.2 Vurdering av trafikksikre veger for gående/syklende fra boligområder og til tettsteder m.m, kartlegging av snarveger for gående og syklende og informasjon/skilting.
- 3.3 Utvikling av et sammenhengende sykkelvegnett i Lunner og Gran kommune

3. BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

3.1 Nasjonale trender og føringer

Bakgrunnen for at dette prosjektet ble startet opp er at samordnet areal-, transport-, og boligplanlegging har vært et av de viktigste og mest aktuelle temaene i offentlig samfunns- og arealplanlegging i Norge de siste ti årene. På Hadeland er det spesielle forhold som gjør dette både ekstra aktuelt, interessant og politisk omstridt. Dette er nærmere beskrevet i kapitlene 4 og 7.2.

Prosjektgruppa har hatt et ønske om å gå nærmere inn i hvordan de generelle prinsippene for areal- og transportplanlegging kan og bør tilpasses til samfunnsstrukturen og de utfordringene vi har på Hadeland. I den lokalpolitiske debatten de siste årene, spesielt i Gran kommune, har det vært mye diskusjon om de nasjonale og regionale føringene om en samordnet areal-, transport- og boligplanlegging passer på Hadeland.

Hovedprinsippene i samordnet areal- og transportplanlegging innebærer å redusere befolkningens avhengighet av privatbil i dagliglivet ved å legge til rette for mer boligbygging nær tettstedene og kollektivknutepunktene. Samtidig er det viktig å tilrettelegge for et kollektivtilbud som gjør det attraktivt å benytte dette. Dette har vært av de viktigste hensynene i samfunns- og arealplanlegging i de fleste land i Europa de siste årene. Her i Norge har dette vært klart formulert i de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging, og dette har vært tydelig uavhengig av den politiske sammensetningen av regjeringen. De nasjonale forventningene er beskrevet i kap. 4.1.

3.2 Tidligere arbeider i Oppland og på Hadeland

Det er ikke bare Nasjonale forventninger som legger føringer for kommunenes planarbeid. Det har vært gjennomført flere regionale planprosesser på Hadeland og for hele Oppland, som også



HADELAND

fastsetter rammer og føringer for kommunene. I tillegg har det blitt utarbeidet mange faglige rapporter og utredninger som tar opp utbyggingsmønster, arealstrategi og areal- og transportplanlegging. Her nevnes noen av de som vurderes som mest relevante (i kronologisk rekkefølge):

- Fylkesdelplan for Hadeland 1995-2010 – vedtatt av fylkestinget i 1994 og godkjent av Miljøverndepartementet i 1996
- Fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015 – vedtatt av fylkestinget i 2003 og godkjent av Miljøverndepartementet i 2004
- Areal- og transportanalyse for Hadeland (Civitas, januar 2012)
- Regional plan for Hadeland – vedtatt av Oppland fylkesting i februar 2015
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder, Oppland fylkeskommune – vedtatt av Oppland fylkesting i juni 2016)
- Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)
- Innlandsstrategien – oppstart og kunnskapsgrunnlag (2019-2020) + Høringsutgave (mars 2020)

Det er henvisning til flere av disse planene og utredningene senere i denne rapporten, se kapitlene 4.2, 4.3, 4.4 og 4.5.

3.3 Søknad og tilskudd

I 2016 ønsket Regionrådet for Hadeland å sette i gang arbeid med et samordnet areal- og transportprosjekt, for å følge opp flere av målene om bærekraftig samfunnsutvikling i regionen. Regionrådet søkte om midler i juni 2016 til Miljødirektoratet sin tilskuddsordning for klimatiltak i kommuner (Klimasats-ordningen). I november 2016 ble det gitt tilskudd til et toårig prosjekt.

Pga. noen utfordringer i oppstarten av prosjektet ble det en utsettelse, og det ble avklart med Miljødirektoratet at prosjektperioden skulle være fra 1.januar 2018 til 1.januar 2020.

3.4 Organisering og gjennomføring

Prosjektet har vært organisert slik:

- Prosjekteier: Regionrådet for Hadeland
- Prosjektansvarlig: Daglig leder i regionrådssekretariatet Sigmund Hagen
- Prosjektleder: Øyvind Sørli
- Prosjektteam: Øyvind Sørli, spesialrådgiver i Gran (frikjøpt 50 %)
Emilie Helgesen Grud, samfunnsplanlegger i Lunner (frikjøpt 20%)
Kristin Molstad, klimapådriver, Regionrådet for Hadeland
- Styringsgruppe: Rådmennene i Lunner og Gran og daglig leder i regionrådssekretariatet
- Referansegruppe: Planutvalget i Gran kommune og KIME-komiteen i Lunner kommune

Økonomi:

I den første prosjektplanen ble det lagt opp til følgende budsjett for prosjektarbeidet:



HADELAND

Finansiering

BUDSJETT	1 430 000
Lønnskostnader prosjektteam 2 år (inkl. adm. kostnader, sosiale utgifter og husleie)	1 000 000
Oppdatering av kunnskapsgrunnlag (ekstern bistand)	300 000
Deltakelse på seminar, nettverk etc.	50 000
Kompetanseheving (Utgifter til arrangement etc.)	80 000

FINANSIERING		
Tilskudd fra Klimasats/Miljødirektoratet		715 000
Egenandel Lunner kommune	20 % personalressurser	71 000
	Egenandel	286 000
Egenandel Gran kommune	50 % personalressurser	215 000
	Egenandel	143 000

Konsulentoppdrag:

Det har vært viktig for prosjektgruppa å ha et høyt faglig nivå på det grunnlaget som prosjektet bygger på. Vi har derfor basert oss på utredninger, rapporter og offentlige planer som vurderes å ha høy faglig kvalitet og som er praktisk relevant for situasjonen på Hadeland. Videre har vi benyttet dyktige fagkonsulenter til å utrede konkrete og aktuelle problemstillinger i prosjektet:

De to viktigste eksterne faglige bidragene til prosjektet er:

Demografi- og avstandsanalyse for Gran kommune og Lunner kommune – utført av Norkart AS (september 2019)	
Vurdering av dagens kollektivtilbud og videreutvikling av kollektivtilbudet – utført av Strategisk Ruteplan AS (mars 2020)	

Demografi- og avstandsanalysen følger som vedlegg til prosjektrapporten, og hovedpunktene gjennomgås i kapittel 5. Innholdet i rapporten om kollektivtilbudet er tatt inn med noen mindre forkortelser i kapitlene 6.2 og 6.3 og nærmere omtalt/vurdert i kapittel 6.4. De to analysene er vedlagt sluttrapporten, slik at de kan benyttes uavhengig av prosjektrapporten.

I tillegg har vi fått faglig bistand fra Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter v/ landskapsarkitekt Ellinor Aas til å utarbeide kartskisser som presenterer ulike målpunkter og områder/kvaliteter som er viktig i folks dagligliv, se kapittel 5.3.



4. KUNNSKAPSGRUNNLAG

4.1 Generelt om kunnskap, forskning, trender og føringer

Det finnes en mengde ulike rapporter, utredninger og planer som berører de temaene som er viktige i dette prosjektet. Det har derfor vært viktig for prosjektgruppa å plukke ut de mest relevante rapportene og planene ut ifra følgende kriterier:

- Det som har størst faktisk og formell betydning for samfunnsplanleggingen i Lunner og Gran.
- Det som tar opp mest konkrete og anvendbare problemstillinger.
- Det som vurderes som mest relevant og aktuelt for de lokale forholdene i Lunner og Gran.

Dette innebærer at f.eks. forskning om storbyforhold, teoretiske fortetningsanalyser i byer og avansert/teoretisk forskning om klimahensyn i planleggingen ikke er vektlagt og omtalt i dette arbeidet. Prosjektgruppa vil imidlertid påpeke at det er mange interessante momenter også i slike rapporter, og en del av disse kan nok «oversettes» og dermed gi oss på Hadeland viktige innspill.

Det er viktig å presisere at kommunene i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser er nødt til å forholde seg til det offentlige plansystemet i Norge, og her er regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging det viktigste overordnede dokumentet. Dette nevnes derfor spesielt her:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023:

Plan- og bygningslovens § 6-1 fastslår at hvert fjerde år skal regjeringen legge fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Nåværende regjering la fram nye nasjonale forventninger i juni 2019, der de legger vekt på at vi står overfor følgende fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen forventer at kommunene skal legge FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. Kapittel 3 i de nasjonale forventningene har et tema som er spesielt aktuelt for vårt prosjekt: «Bærekraftig areal- og transportutvikling». Her presiserer regjeringen bl.a. følgende:

- Det er viktig at det legges til rette for utbygging rundt kollektivknutepunkt i byer og tettsteder, og det vil styrke grunnlaget for levende byer, økt kollektivtransport, sykling og gange.
- Det er viktig at hovedtyngden av handelsvirksomhet, boligbygging og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres innenfor tettsteder – og tettstedene skal defineres og avgrenses gjennom kommunal planlegging.
- Det er viktig å legge til rette for fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk, for å unngå omdisponering av jordbruksarealer og viktige natur-/friluftsområder.



HADELAND

- Vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner.
- Høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med velt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier
- I de nasjonale forventningenes kapittel 4 («Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve») pekes det på at 82 % av landets befolkning nå bor i byer og tettsteder og at denne andelen stadig øker. Regjeringen påpeker viktigheten av at tettstedene blir åpne og inkluderende, trygge og helsefremmende og at det satses på kvalitet i våre fysiske omgivelser.

Disse punktene er formulert slik at de skal passe og være relevante både i store og små kommuner. Etter prosjektgruppas vurdering er alle disse momentene svært relevante og viktige i forhold til utfordringene i Lunner og Gran, og de problemstillingene som tas opp i dette prosjektet.

Vi har i kapitlene 4.2 – 4.5 valgt å gi en spesiell omtale av tre sentrale rapporter og planer, som tar opp lokale forhold i Oppland og på Hadeland og i tillegg en plan for Osloregionen (Hadeland er en del av Osloregionen):

- **Areal- og transportanalyse for Hadeland (januar 2012) – kapittel 4.2**
- **Regional plan for Hadeland (2015) – kapittel 4.3**
- **Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (2015) – kapittel 4.4**
- **Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016) – kapittel 4.5**

I tillegg er det lagt inn en omtale av og henvisning til faglig bakgrunnsmateriale om tettsteder og transport i kapitlene 4.6 og 4.7.

Etter hvert underkapittel i kapittel 4 er det lagt inn en omtale med blå skrift i en blå ramme. Her kommenteres hva som er mest relevant for prosjektet og hvordan dette blir tatt med i sluttdrøftingen og konklusjonen i kapittel 7.

4.2 Areal- og transportanalyse for Hadeland (2012)

Areal- og transportanalysen ble utarbeidet av Civitas på oppdrag fra regionrådet. Oppdraget hadde bakgrunn i planprogrammet for Regional plan for Hadeland. Denne areal- og transportanalysen er kanskje det mest relevante og viktige grunnlagsdokumentet for arbeidet med prosjektet «Bærekraftig og attraktiv stedsutvikling». Utgangspunktet for begge prosjektarbeidene er ganske like og fokuset er rettet mot mange av de samme temaene. Vi mener derfor det er riktig å gi en relativt fylldig omtale av areal- og transportanalysen her:

Biltrafikk – innenfor, til og fra og gjennom Hadeland (2012):

- Gjennomgangstrafikk, det vil si bilreiser som verken begynner eller slutter på Hadeland, er beregnet å utgjøre bare ca. 7 % av all biltrafikk
- Bilreiser som enten begynner eller slutter på Hadeland utgjør ca. 25 %
- Bilreiser som kun foregår innenfor regionen utgjør ca. 68 %



HADELAND

- Avstandene mellom tettstedene på Hadeland er så store at andelen syklende eller gående på disse strekningene bare er 1-2 %. Innen tettstedene er andelen høyere.

Oppsummering av Hadelands areal- og transportutfordringer (i 2012)

Kommunenes målsettinger om vekst i folketallet er godt over den historiske veksten de siste 25 årene. Målene er rimelige som et bilde på hvilken vekst regionen bør påta seg av den folketallsøkning som etter alt å dømme vil komme i Osloregionen de neste 20 – 30 årene. Slik regionen har utviklet seg de siste 10-20 årene er det imidlertid vanskelig å se hvordan disse målene skal kunne nås i praksis, uten at det gjøres vesentlige endringer for å øke attraktiviteten ved tettstedene.

Hadeland har en relativt liten befolkning fordelt over et betydelig geografisk område, og fordelt på syv definerte tettsteder. Utviklingen de siste ti årene viser ingen sterke tendenser til å endre dette. Hadeland har en bosettingsstruktur som ikke er velegnet til å få reisende til å gå, sykle eller å bruke kollektive transportmidler.

Reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus fra 2003 illustrerer på en interessant måte effekten på bilbruk og bilhold av by- og tettstedsområders tetthet og tilgang på kollektivtransport:
Andel reiser med bil:
- Blant bosatte i Akershus foregikk ca. 70 % av alle reiser med bil
- Blant bosatte i Oslos ytre deler var andelen ca. 50 %
- I Indre Oslo by var andelen helt nede i 30 %
Bilhold:
- 46 % av alle husstander i Norge har minst to biler, 43 % har én bil, mens 15 % ikke har bil
- I Oslo har 40 % av alle husstander ikke bil
- På Hadeland antas at bilhold og reisevaner er omtrent som i Akershus, evt. at bilbruken er enda høyere

Drøfting av Hadelands sentrale mål knyttet til attraktiv tettstedsutvikling

I areal- og transportanalysen ble kommunenes mål om at Hadeland skal ta sin andel av forventet befolkningsvekst i østlandsområdet drøftet. Her ble det bl.a. pekt på følgende hovedpunkter:

- Kommunenes målsettinger er fornuftig når man samtidig har mål om mer attraktive byer og tettsteder. Mål om bærekraftig by- og tettstedsutvikling med mindre bilbruk er i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling, og tettere tettsteder med flere sentrumsfunksjoner vil redusere befolkningens behov for bil, og det blir lettere å nå gjøremål til fots eller med sykkel.
- Mål om redusert nedbygging av jordbruksarealer og ivaretagelse av kulturlandskap er i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling. Tydeligere grenser mellom tettsteder og kulturlandskap vil tydeliggjøre tettstedene, og tettere arealbruk i tettstedene vil kunne spare arealer andre steder.
- Innvandring og aldring er sterke demografiske utviklingstrekk i Norge, og eldre og innvandrere er en ressurs for god tettstedsutvikling. Færre personer pr husholdning er også et utviklingstrekk. Alle disse forholdene peker mot behov for flere og mindre boenheter, mens det ofte er større fokus på eneboligtomter i kommunene rundt de større byene. Areal- og transportanalysen stiller spørsmålsteget ved om flere eneboliger er svaret på boligbehovet for eldre, innvandrere og små familier, og middelet for å nå målsettingene om tettere og mer attraktive tettsteder.



HADELAND

En av konklusjonen i areal- og transportanalysen var at tettere og mer attraktive tettsteder vil kunne føre til at målet om økt befolkningsvekst lettere kan nås, da flere vil ønske å bo i regioner med attraktive tettsteder. Man se at mål og utviklingstrekk er nært knyttet til hverandre: Tettere og mer attraktive tettsteder kan være løsningen på mange av målsettingene og behovene til kommunene.

Alternative utviklingsretninger for Hadeland

I areal- og transportanalysens er det trukket opp to prinsipielle utviklingsretninger for Hadeland som ble holdt opp mot hverandre:

- Det ene alternativet er at Hadeland i fremtiden vil se ut om lag slik det gjør i dag, og denne utviklingsretningen kan vi kalle en **trendforlengelse**.
- Den andre alternativet er at kommunene gjør grep for å oppfylle målene om vekst i folketallet, kollektivbasert transportutvikling og redusert miljøbelastning. Dette er en utviklingsretning som vi kan kalle **vekstalternativet**, og dette alternativet ble delt inn i to varianter:
 - Idealisert tettstedsstruktur – Gran sentrum
 - Konsentrert vekst i Gran, Harestua og Jevnaker

1. Trendforlengelse

I dette alternativet ble det antatt at regionen beholder sin nåværende struktur mht. lokalisering av næringsvirksomhet, boligstruktur og tettsteder. Videre ble det antatt at hver kommune og hvert tettsted beholder den samme veksttakten de har hatt de siste 10 år og at områder utenfor tettstedene fortsetter å ha negativ vekst.

Med disse forutsetningene kan det antas at befolkningens reisevaner og bruk av transportmidler vil forbli omtrent som i dag. Folks bosted, arbeidssted og sted for handel m.m. vil bli omtrent som i dag, men det vil foregå en langsom sentralisering. Transportaktiviteten i regionen vil dermed endre seg stort sett i takt med utviklingen i folketallet. Fordi befolkningen over lang tid konsentreres til tettstedene vil et økende antall reiser gå til og fra disse tettstedene, men utviklingen går imidlertid svært sakte.

Det er to viktige momenter som gjør dette trendalternativet lite gunstig sett i forhold til kommunenes målsettinger om økt bruk av kollektivtransport og befolkningsutvikling:

- Økningen i reiseaktivitet vil ikke være kollektivbasert, det aller meste av trafikkøkningen vil derimot være bilbasert.
- Befolkningsveksten vil ikke nå mål om regional befolkningsvekst, og Hadeland vil dermed ikke ta sin del av veksten i Oslo-regionen.

2 A. Vekstalternativet med idealisert tettstedsstruktur – Gran sentrum

Konsulentene som sto bak areal- og transportanalysen mente at i en region med ca. 30.000 innbyggere burde ideelt sett all befolkningsvekst konsentreres til ett tettsted. Dette ville ha gitt den største konsentrasjonen av reiser i alle transportkorridorer, og dermed det beste grunnlaget for betjening med kollektivtransport. I tillegg ville en slik konsentrasjon i ett tettsted være den raskeste



HADELAND

veien til å utvikle et handels- og kulturtilbud som både ville bidra til å redusere behovet for transport i slike sammenhenger, og gjøre det til et mer attraktivt bosted.

Det ble konkludert med at det aktuelle tettstedet for en slik konsentrert utvikling burde være Gran sentrum. Grunnen er dels at det her er mulighet for å etablere kollektivknutepunkt med overgang mellom buss og tog, og dels at Gran allerede er utpekt som regionsenter med ny videregående skole.

Areal- og transportanalysen konkluderte imidlertid med at all regional vekst konsentrert til Gran sentrum var en teoretisk idealsituasjon som kommer til kort når den møter «virkelighetens geografi»:

- Hadeland har én transportakse øst-vest og én transportakse nord-syd – og Gran sentrum ligger 8 km nord for krysset mellom de to aksene. Dette bidrar til å redusere Grans sentralitet, og det vil derfor være vanskelig å kollektivbetjene regionen ut fra Gran sentrum alene.
- Pendlingsmønsteret i regionen er en annen grunn til at det neppe er noen god ide å konsentrere all vekst til Gran sentrum.
- Tilsvarende resonnement kan føres for potensielle innflyttere som har arbeid og venner i Oslo, disse vil neppe flytte helt til Gran hvis det er mulig å finne en egnet bolig nærmere Oslo.
- Geografien tilsier derfor at Hadeland ikke bør konsentrere veksten i Gran sentrum.

2 B. Konsentrert vekst i Gran, Harestua og Jevnaker

I areal- og transportanalysen ble det analysert hvordan veksten ville fordeles i regionen dersom hver kommune skulle leve opp til eget vekstmål og veksten ble konsentrert i ett tettsted i hver kommune, nullvekst i alle andre tettsteder og nedgang i folketallet utenfor tettstedene. Analysen viste at Gran sentrum ville få en årlig vekst på hele 10 %, først og fremst fordi tettstedet i dag har få innbyggere i forhold til hele kommunen. Dette ville bli jevnere fordelt i Lunner og Jevnaker. Den samme regionale veksten kan oppnås hvis Gran sentrum, Harestua og Jevnaker alle vokser med 4 % pr år.

Det er vanskelig å beregne framtidig reiseaktivitet/-mønster i dette alternativet, fordi en konsentrert utvikling vil føre til endringer i befolkningens reisemål og reiseavstander som kun kan anslås skjønnsmessig. Konsentrasjon av arbeidsplasser, handelstilbud og boliger fører til at en større del av befolkningen vil ha kort vei til arbeidsplass, skole, innkjøp og fritidsaktiviteter. Med kortere avstander kan også en større andel av reisene gjøres til fots og med sykkel, og fordi reisenes start/slutt er mer konsentrert vil en større andel av de noe lengre reisene kunne gjøres med kollektivtransport.

Konsentrert utvikling vil spesielt ha som effekt at:

- Økningen i reiseaktivitet vil kunne være kollektivbasert, eller vil kunne gjøres til fots eller sykkel. Fordi folk bor/arbeider forholdsvis tett vil det aller meste av trafikkøkningen ikke være bilbasert.
- I dette alternativet vil befolkningsveksten kunne øke og nå mål om regional befolkningsvekst, og Hadeland vil dermed kunne ta sin del av veksten i Oslo-regionen.



HADELAND

Konklusjoner og anbefalinger

I areal- og transportanalysen ble det trukket følgende konklusjoner og anbefalinger:

- Hadelandskommunene har ambisiøse befolkningsmål. Det er vanskelig å se hvordan en skal kunne nå disse uten at det gjøres vesentlige endringer for å øke tettstedenes attraktivitet.
- Hadeland har en relativt liten befolkning fordelt over et betydelig geografisk område, og utviklingen har ikke vist sterke tendenser til å endre dette. Denne bosettingsstrukturen er ikke velegnet til å få reisende til å bruke kollektive transportmidler.
- Tettstedene Gran, Jevnaker og Harestua bør utvikles slik at tettstedene tar folketallsveksten. Det bør utredes tettstedsutvikling og fortetting og utvikles sentrumsplaner for disse tre tettstedene.
- Det må utredes hvordan kollektivtilbudet i best mulig grad kan dekke behovet for reiser til og fra Hadeland. Med et oppgradert kollektivtilbud bør det være mulig å doble kollektivandelen fra dagens 5-6 % (2012), og ca. halvparten av veksten i reiseaktivitet bør kunne tas med kollektive transportmidler, sykkel og gange.

Areal- og transportanalysen for Hadeland inneholder faglig informasjon og faglige vurderinger som også er svært aktuelle i dag. De skisserte scenariene beskriver sentrale valg som kommunene må ta, og de synliggjør avstanden mellom det en kan kalle en faglig ideell løsning, og mulige alternative scenarier (kompromisser) som passer bedre inn på Hadeland, ut ifra dagens bosettingsstruktur og politiske ønsker. I analysen anbefales det en tydelig satsing på utvikling av tettstedene, bl.a. for å gjøre regionen attraktiv for innflytting, og en sterkere satsing på kollektivtransport. Begge disse konklusjonene er svært interessante for BAS-prosjektet.

4.3 Regional plan for Hadeland (2015)

Hadeland er den eneste regionen i landet som har en egen regional plan for sitt geografiske område etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Planen fortsatte en god tradisjon med regionale planer for Hadeland (fylkesdelplaner for 1995-2010 og 2004-2015) og ble vedtatt av Oppland fylkesting i februar 2015. Store deler av denne regionale planen er naturlig nok spesielt relevant for dette prosjektarbeidet, og fokusområdene dekker i stor grad de samme problemstillingene i prosjektet. Regional plan for Hadeland inneholder følgende hovedpunkter:

- **Hadeland er en del av den funksjonelle Osloregionen** – og følgende strategier bør legges til grunn for areal- og transportutviklingen:
 - Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for andre delregioner i Osloregionen, ved at bolig- og næringsutvikling knyttes til byer og tettsteder langs de viktigste transportaksene
 - Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling i Osloregionen
 - Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske skinnegående kollektivmidler
- **Utviklingen og planarbeidet framover må bygge på Hadelands fortrinn:**
 - Randsfjordområdet, Hadelands historie og tettstedene



HADELAND

- **Bo-perspektivet:** Hadelandskommunene må arbeide aktivt for å legge til rette for å ta sin del av befolkningsveksten i Osloregionen. Dette bør gjøres ved å:
 - Utvikle varierte botilbud/-miljø med vekt på fortetting og konsentrert utbygging i tettstedene
 - Utvikle bomiljøer som er universelt utformede, med god tilgjengelighet til tjenester og aktiviteter og som gir gode oppvekstvilkår for barn og unge.
 - Utvikle bomiljøer med nærhet til barnehage og skole, kultur- og servicetilbud
 - Sikre god tilgjengelighet til friluftsområder og ivareta forpliktelser innen miljø og energibruk, herunder redusert transportbehov og nærhet til varehandel.
- **Tettstedsutvikling:** Skape levende og gode tettsteder som har følgende kvaliteter:
 - Tilstrekkelig servicenivå og befolkningsgrunnlag
 - Er bygget på lokal egenart med levende kjerner
 - Redusert transportbehov
 - Henvisning til Areal- og transportanalysen (se kap. 4.2 ovenfor) og valget av tre regionale tettsteder: Gran, Nesbakken og Harestua, og påpekning av at Gran er regionsenter.
- **Kommunikasjon og transport** – med vekt på:
 - Veg og jernbanenett i tråd med behovet i befolkningen og næringslivet på Hadeland
 - Godt kollektivtilbud som gjør det mulig for Hadeland å ta større del av veksten i Osloregionen
 - Tilbudet skal være miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport.
- **Arealbruk:** Målet i den regionale planen for Hadeland er en samordnet arealdisponering som muliggjør planlagt vekst innenfor en bærekraftig ramme. Planen henviste til de nasjonale og regionale føringene som skal følges i kommunenes areal- og samfunnsplanlegging, og det ble vedtatt retningslinjer for arealbruk, med vekt på følgende hovedpunkter:
 - **Tettsteder** – se punkter ovenfor, fokus på tettstedenes særpreg og kvaliteter, næring/service og fortetting/boligbygging
 - **Blågrønn struktur** – styrking av Hadelands profil med kulturlandskap, vann og skog
 - **Samferdsel** – sterkere satsing på kollektivtrafikk, prioritering av Gjøvikbanen/Rv. 4
 - (NB: Kompetanse og næringsutvikling er også egne punkter i Regional plan for Hadeland – men dette omtales ikke nærmere her)

Temaene og konklusjonene i Regional Plan for Hadeland (2015) er en direkte oppfølging av konklusjonene og prinsippene fra Areal- og transportanalysen (2012). Den regionale planen har et klart fokus på tettsteder, blågrønn struktur og samferdsel. Dette er temaer som det fortsatt er naturlig å regne som de mest aktuelle i den regionale og kommunale planleggingen på Hadeland. Se også en videre drøfting av dette temaet i kapittel 7.

4.4 Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (2016)

I regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland er *målet for byer og tettsteder i Oppland å framstå som både attraktive og bærekraftige i et langsiktig perspektiv.*



HADELAND

Oppland fylkeskommune ble 01.01.2020 slått sammen med Hedmark fylkeskommune til Innlandet fylkeskommune. Planen er derfor ikke gjeldende lenger. Arbeidet med prosjektet var allerede påbegynt og forankret i gjeldende planverk for Oppland fylkeskommune. De faglige vurderingene og tematikken er fortsatt i høy grad relevant for prosjektet, og har vært et viktig kunnskapsgrunnlag.

Planen reiser noen spennende og prinsipielle spørsmål:

- Er urbaniseringen, som også Oppland merker, et nødvendig onde eller er det positive sider ved livet i større byer og tettsteder som vi bør framelske?
- Hvor går grensene for hvor tett og trangt vi skal bo i et fylke som har hatt god plass til alt?
- Vil en urbanisering i Oppland bare føre til at vi får halvgode byer/tettsteder, som likevel ikke kan konkurrere med enda større steder, samtidig som vi ødelegger stedenes opprinnelige kvaliteter?
- Dersom det skal satses på færre og mer robuste tettsteder i Oppland, vil det føre til at mange mindre steder svekkes på sikt, når folketallet står stille og befolkningen eldes. Hva betyr dette og er det så ille?

Dette er spennende og relevante problemstillinger som vil bli belyst nærmere i kap. 7.

Hovedpunktene i den regionale planen er:

1. Senterstruktur
2. Kompakte og levende sentra
3. Varehandel
4. Bolig og bokvalitet
5. Bærekraftig transport

I omtalen nedenfor har vi lagt vekt på pkt. 1, 2 og 4.

Pkt. 1 – Senterstruktur i Oppland:

Målsettingen i planen er at Oppland skal ha en senterstruktur som bidrar til å gjøre fylket mer attraktivt i vid forstand, og som er funksjonell og bærekraftig. I fylkesdelplan for lokalisering av varehandel (2004) ble byer og tettsteder i Oppland delt inn i disse tre kategoriene:

1. **Regionale handelssentre: Gran, Gjøvik, Raufoss, Fagernes, Lillehammer og Otta.**
2. **Kommunale handelssentre**
3. **Lokale handelssentre/bydelssentre.**

Regional plan for Hadeland (2015) fastholdt Gran som regionalt handelssenter. Nesbakken og Harestua ble her definert som regionale tettsteder hvor konsentrert utvikling prioriteres.

Pkt. 2 – Kompakte og levende sentra:

- a) Sentrum skal ha et mangfold av og god balanse mellom ulike funksjoner: handel, private og offentlige tjenester, kontorarbeidsplasser, fritids- og kulturtilbud og boliger.
- b) Ved etablering og flytting av kontorvirksomheter med mange arbeidsplasser skal disse søkes lokalisert i sentrum eller sentrumsnært, dvs. inntil 500 m fra kollektivknutepunkt.



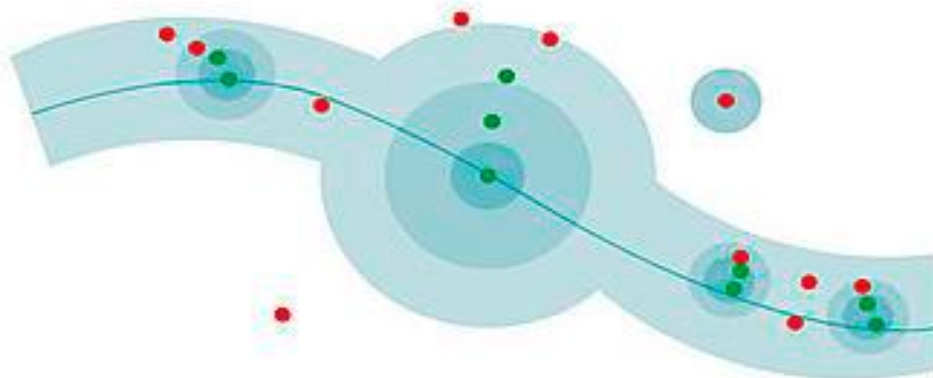
HADELAND

- c) Sentrum skal være tett utbygd innenfor en kjerne hvor det er gangavstand fra en ende til annen.
- d) Sentrumsutvikling skal ivareta kvaliteter: verneverdige bygninger og kvartalsstrukturer, vann og grønne verdier som styrker stedets attraktivitet.
- e) Sentrum skal ha høy arkitektonisk kvalitet og tilstrekkelig med offentlige møteplasser og parker som er universelt utformet og tilpasset ulike brukergrupper.
- f) Fra sentrum skal det være god forbindelse til fots eller med sykkel til natur- og nærturområder.

Mer konsentrert utbygging reduserer transportbehovet:

Det viktigste virkemiddelet for å redusere transportbehovet i byer og tettsteder er å bygge tettere og styrke sentrumsfunksjonene, slik at flest mulig kan dekke sitt daglige behov for varer og tjenester innenfor korte avstander fra der man bor. Fortetting framheves ofte som et virkemiddel i større byer, men er ifølge Transportøkonomisk institutt nyttig i mindre tettsteder. Selv om kollektivtrafikk i slike områder ikke er konkurransedyktig i forhold til biltrafikk, kan fortetting nær sentrum bidra til kortere avstander og føre til høyere gang- og sykkelandeler.

- Arealintensive arbeidsplasser, handel og service bør legges sentralt, slik at flest mulig kan nå disse uten bruk av bil. Slike funksjoner bør lokaliseres i sentrum og innen en radius på 300-500 m fra tunge kollektivknutepunkt om de skal være lite bilavhengige/transportskapende
- Nye boliger bør lokaliseres i eller tett ved sentrum, helst innen en radius på 500 m fra kollektivknutepunkt og maksimalt innenfor en radius på 1000 m. Utbygging av småhusområder, nærings- og handelsområder utenfor eller i utkanten av eksisterende byområder, vil vanligvis være svært bilavhengige og øke transportbehovet.



*Figur 1: De grønne punktene viser eksempler på lokalisering hvor fortetting vil gi redusert transportbehov og biltrafikk, mens de røde punktene illustrerer arealutvikling som ikke kan betegnes som slik fortetting.
Kilde : Tiltakskatalog.no (TØI)*

Pkt. 4 – Bolig og bokvalitet:

Retningslinjer for bolig og bokvalitet: (litt nedkortet)

- a) Boligutviklingen må følge befolkningens boligbehov mht. antall, type og lokalisering. Det bør bygges en vesentlig større andel leiligheter sammenlignet med den historiske boligbyggingen i Oppland, samt større tilbud av utleieboliger og boliger som oppfyller krav om tilgjengelighet.



HADELAND

- b) Alle nye boliger bør ha trygg atkomst og tilgang til leke- og rekreasjonsarealer og til nærturterreng. Dette bør avklares i kommuneplan eller områderegulering.
- c) Reguleringsplaner i sentrumssonene bør muliggjøre høyere utnyttelse og byggehøyder enn det som har vært vanlig, og legge til rette for omforming og transformasjon.
- d) Boliger i sentrumssonen skal tilfredsstillere minimumskrav til uteoppholdsareal og kommunen bør prioritere behovet for areal til lek og opphold på bekostning av areal til parkering på bakkeplan.
- e) Retningslinje T-1442 med veileder fra 2012 (Om støy i arealplanleggingen) må legges til grunn ved planlegging av boliger i sentrum og i sentrumsnære områder.

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland foreslår en tydeligere satsing på tettstedene i fylket. I denne planleggingen bør kommunene definere en indre sentrumsone, der de sentrale funksjonene prioriteres. Planen peker også på viktigheten av å planlegge boliger i samsvar med folks boligbehov, og en betydelig større andel leiligheter. I planen anbefales også fortetting i og nær tettstedene sentrumsnære og høyere tetthet enn det vi har vært vant til i Oppland.

4.5 Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse for kommuner og fylkeskommuner på det sentrale Østlandet. I 2008 vedtok Osloregionen en samordnet areal- og transportstrategi med konsentrert vekst i byer og tettsteder og effektive transportløsninger, og i 2016 ble denne revidert:

I arbeidet med den reviderte strategien ble klima et nytt delmål. I beskrivelsen av status og utfordringer i Osloregionen ble det bl.a. lagt vekt på disse punktene som er relevante for Hadeland:

- Befolkningsutviklingen – med beskrivelse av forventet utvikling i ulike aldersgrupper.
- Arealbruk – med vekt på urbaniseringstrenden nasjonalt og globalt, og at livsstilen vår også urbaniseres, noe som gjør at det bør bygges flere leiligheter sentralt. Skal den planlagte utbyggingen av jernbanenettet i Osloregionen utnyttes effektivt må det bygges tettere rundt stasjonene. I noen tilfeller vil det være konflikt mellom jordvern og tettstedsutvikling, men på lengre sikt vil bygging tett og urbant redusere forbruket av dyrka mark og grønnsstruktur.
- Transport og logistikk – med vekt på planlagt utbygging av kollektivtransport og vegsystem i Osloregionen, pendling og godstransport.
- utvikling – med fokus på å balansere veksten i Osloregionen slik at det utvikles sterke og attraktive flerkjernede byområder utenfor Oslo (se mer omtale av dette nedenfor).

I areal- og transportstrategien ble det lagt opp til følgende strategier for Osloregionen, fordelt på følgende fem hovedpunkter:

1. En flerkjernet region

- Utnytt hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen. Vekst må brukes som en mulighet til å skape økt konkurransekraft og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.



HADELAND

- Bygge ut transportnettet, med jernbanen som rygggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Dette skal gi bedrifter bedre tilgang til kompetanse, og styrke grunnlaget for bolig- og næringsutvikling, også utenfor Oslos nærmeste omland.
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til disse. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn, blant annet knyttet til eksisterende nærings- og kunnskapsmiljøer.

2. By- og tettstedsutvikling

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester.
- Dette skal fremme gåing, sykling og kollektivtransport, og redusere behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i byenes randsoner.
- Lokalisere handel, arbeidsplasser, kultur og undervisning i sentrum, slik at de bygger opp under levende byer og tettsteder.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel i byutviklingen.

3. Naturgrunnlag og blågrønn struktur

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnsstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og nedbygging.
- Streng praksis i strandsonen skal håndheves for å hindre nedbygging, og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

4. Godslogistikk (vurderes som mindre aktuelt for dette prosjektet)

5. Transport (forkortet)

- Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett fra byenes omland og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet. Løsninger for privatbil skal tilpasses øvrige trafikantgrupper og bylivet.
- Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Osloavet.
- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna» og planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg.
- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen og styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten.
- Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen og videreutvikle veinettet på en måte som ikke er i strid med nullvekstmålet for personbiltransport i byområder.



HADELAND

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen peker i større grad enn tidligere planer på en flerkjernet (polysentrisk) utvikling, der de enkelte kjernene/tettstedene utvikler sine styrker og sin egenart. Veksten bør konsentreres i disse tettstedene, nært knyttet til kollektivknutepunktene. Gode og attraktive kollektive transportløsninger må prioriteres. Samtidig må en bevare dyrka mark utenfor tettstedene og viktig grøntstruktur.

4.6 Tettsteder og byer

I det utrednings- og planarbeid som er omtalt i kapitlene 4.1 – 4.5 ovenfor står byene og tettstedene og deres funksjon, logistikk og utforming i fokus. Her er to sentrale momenter som begrunner hvorfor byene og tettstedene vil være så viktige i klima- og arealplanarbeidet framover:

- **Klimautslipp:** Forskning nasjonalt og internasjonalt viser tydelig at det er en klar sammenheng mellom områders og byer/tettsteders tetthet og energibruk/klimautslipp. Et mye brukt eksempel er en sammenligning mellom storbyene Barcelona (Spania) og Atlanta (USA). Byene har omtrent samme befolkningmengde, men Atlanta dekker et 25 ganger større areal. Beregninger viser at befolkningen i Atlanta har mer enn 10 ganger så høyt CO₂-utslipp pr. person enn i Barcelona. Undersøkelser fra Norge viser det samme bildet.
- **Fortetting:** Det er stor enighet både i Norge og internasjonalt om at fortetting i byer/tettsteder og rundt kollektivknutepunkt er et helt nødvendig grep for å utnytte arealene bedre, skape et bedre og mer funksjonelt tettsted og redusere transportbehovet. De siste årene har det riktignok vært mye debatt om en del fortettingsprosjekter, spesielt rundt en del av bydelssentrene/kollektivknutepunktene i Oslo. Motstanden mot dette dreier seg i stor grad om å bevare lokale kvaliteter, og disse fortettingsprosjektene ligger på et nivå (tetthet/høyder) som er ukjent på Hadeland. Det kan altså være en viss uenighet om hvor tett og høyt det bør bygges, men prinsippet om viktigheten av fortetting er det lite uenighet om fagmiljøene.

Begrepet **TETTSTED** benyttes som oftest på de områdene som er definert som tettsteder etter følgende definisjon fra Statistisk Sentralbyrå: «*En hussamling skal registreres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter, men for noen arealkrevende bygningstyper som boligblokker, industribygg, kontor-/forretnings-bygg, skoler, sykehus osv. kan avstanden økes til 200 meter. Tilgrensende bebygde og opparbeidede områder, som parker, idretts-anlegg og industriområder, skal være del av tettstedet. Husklynger med minst 5 næringsbygninger eller 5 boligbygninger tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen*».



HADELAND

Trenden de siste årene har vært helt klar – stadig flere bor i byer og tettsteder, både her i Norge og de fleste andre land. Pr. 1.1.2019 bor 82 % av landets befolkning i tettsteder. Andelen har økt med 0,25 – 0,35 prosentpoeng de siste 6 årene. Oslo er det fylket som har høyest andel innbyggere i tettbygde strøk (99,4 %), mens Hedmark og Oppland har lavest andel med hhv. 58,9 % og 59,3 % av befolkningen i tettsteder.

På landsbasis er beboerne i tettstedene litt yngre enn de som bor utenfor tettstedene. Dette er en situasjon som gjelder mest for de større byene og tettstedene. Andelen av befolkningen som bor i de definerte tettstedsområdene varierer mye. I Lillehammer bor 86,3 % av befolkningen i tettsteder, mens denne andelen er bare 19,1 % i Etnedal. Vang kommune har ikke noen definerte tettsteder, så der blir andelen 0 %. I tillegg til Lillehammer er det Gjøvik (77,4 %), Vestre Toten (73,4 %) og Jevnaker (72,4 %) som har høyest andel av kommunene i Oppland.

I Lunner bor 63,8 % av befolkningen i tettsteder, mens denne prosentandelen er 47,2 i Gran. Lunner og Gran har følgende definerte tettstedsområder, med tilhørende befolkning og tettstedsareal:

		Folke- mengde	Prosent- andel	Tettsteds- areal	Innbyggere pr. dekar *
Lunner kommune	Kommunen	13.642	100 %		
	<i>Lunner tettsted</i>	983		0,93 km ²	1,06
	<i>Roa tettsted</i>	967		1,01 km ²	0,96
	<i>Grua tettsted</i>	1.517		0,77 km ²	1,97
	<i>Harestua tettsted</i>	2.305		1,52 km ²	1,52
	I tettstedene	5.772	63,8 %	4,23 km²	1,36
	Utenfor tettstedene	3.263	36,2 %		
Gran kommune	Kommunen	9.051	100 %		
	<i>Brandbu/Jaren tettsted</i>	4.798		5,43 km ²	0,88
	<i>Gran/Ringstad tettsted</i>	1.643		1,45 km ²	1,13
	I tettstedene	6.441	47,2 %	6,88 km²	0,94
	Utenfor tettstedene	7.186	52,8 %		

Av disse tallene kan vi se at våre tettsteder ikke er spesielt tettbygde. I Lunner bor det i gjennomsnitt 1,36 person pr. dekar og i Gran 0,4 personer pr dekar innenfor tettstedsområdene. Det tetteste tettstedet er Grua, med ca. 2 personer pr. dekar. Det er med andre ord et stort fortettingspotensial for boligbebyggelse innenfor tettstedene i Gran og Lunner.

Sammenlignbare tettsteder i Norge har svært varierende tetthet, fra f.eks. Sørumsund (3,1), Jessheim (2,8) og Rotnes/Nittedal (2,4) – til Lena, Hov og Dokka som alle har 0,9 person /dekar (SSB).

SSB's tettstedsdefinisjon gir i mange sammenhenger litt merkelige og uheldige grenser for tettstedene. Det er mange personer som bor svært nær et tettsted, men boligen er plassert utenfor den definerte avgrensingen. Tettstedene på Hadeland er ikke spesielt tette, og potensialet for fortetting er dermed veldig stort. Dette viser også planreservene i begge kommunene, en stor del av disse ligger inne i og nær tettstedene.



HADELAND

Rambølls rapport «Slik skaper vi bedre byer»:

Som del av prosjektet «Bedre byer» har Rambøll utarbeidet rapporten «Slik skaper vi bedre byer». Der peker de på at den urbaniseringen vi ser over hele verden vil kunne sørge for at mennesker kan leve gode liv og utvikle seg både sosialt og økonomisk. Men de påpeker at dette også kan skape store miljøproblemer, og byene og tettstedene våre vil derfor spille en helt avgjørende rolle i kampen mot klimautfordringene, samtidig som de gir muligheter til å skape gode rammer for folks liv.

I mange byer og tettsteder er det vedtatt solide strategier for å bidra til at vi når målene, men det kan likevel være store gap mellom det som ligger som målsetninger i overordnede planer og det som kommer til uttrykk der folk bor og lever sine liv. I prosjektet ble det foretatt en undersøkelse som viser at de største gapene mellom innbyggernes prioriteringer og det byene og kommunene leverer er knyttet til:

- 1. Tilgang til boliger til fornuftige priser**
- 2. Godt tilbud for eldreomsorg og helsetjenester**
- 3. Gode muligheter til å finne arbeid**
- 4. Sikring mot naturkatastrofer**

Det ble i tillegg gjennomført en egen undersøkelse for innbyggerne i 7 norske byer om deres ønsker og prioriteringer, og noe av det viktigste er: trygghet, ren luft og at de usynlige tingene fungerer og er godt ivarett (f.eks. avløpshåndtering og vannforsyning). Oppsummering av de svarene folk har kommet med viser at følgende temaer er de viktigste:

- At området jeg og min familie bor i er trygt (97 %)
- At jeg har tilgang til grøntområder, vann og natur (91 %)
- At det er tilgang til gode tilbud for eldreomsorg og helsetjenester (88 %)
- At det er mulighet for å få en god bolig til fornuftig pris (87 %)
- At det er tilgang til skoler, utdannelse og etterutdanning av god kvalitet (83 %)
- At jeg raskt og enkelt kan komme meg rundt i byen og til andre byer (82 %)
- At det er tilgang til velfungerende kultur-, sports- og fritidstilbud (80 %)
- At min kommune tiltrekker seg nye virksomheter og arbeidsplasser (80 %)

Rambøll påpeker i rapporten at bypolitikk omfatter store komplekse utfordringer som ikke kan løses med enkle grep. Mange aktører må samhandle hvis vi skal utvikle bedre byer og tettsteder. I rapporten har utvalgte eksperter på ulike felt i Rambøll delt noen anbefalinger for forbedringer og løsninger, og oppsummert dem i følgende punkter og spørsmål:

- **Blomstrende næringsliv – viktig for både folk og by**
- **Vann og grønne områder – Kostnad eller ressurs?**
- **Trygghet – et privilegium vi tar for gitt?**
- **Frisk luft er ingen selvfølge**
- **Hvordan skal vi beskytte oss mot flom?**



HADELAND

Rambølls prosjekt «Bedre byer» viser hvilke kvaliteter folk er mest opptatt av i den byen eller det tettstedet de bor, og dette er oppsummert i lista ovenfor. På følgende områder er det størst gap mellom innbyggernes prioriteringer og det byen/tettstedet leverer: tilgang til boliger til fornuftige priser, godt tilbud for eldreomsorg og helsetjenester, gode muligheter til å finne arbeid og sikring mot naturkatastrofer.

4.7 Transport – forskningsrapporter og utredninger

TØI – mye viktig forskning om transport og planlegging:

Bilen dominerer persontransporten både i Norge og andre europeiske land. Regnet pr. innbygger er det franskmenn som kjørte mest personbil i Europa med gjennomsnittlig 34 km pr dag (2014). Tett på følger Finland og Norge, begge med 33 km pr dag (Sverige 32 km og Danmark 26 km).

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har gjennom mange år drevet forskning på transportfaglige temaer og andre beslektede områder innenfor areal-, transport- og boligplanlegging. Det vil bli altfor omfattende å gi en oversikt over TØIs forskning og resultater, men rapporten «Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer» (TØI-rapport 1593A/2017) gir et bilde av resultater fra instituttets omfattende forskning på dette fagområdet. Her nevnes de mest relevante kapitlene i rapporten, og noen korte konklusjoner:

- **Kapittel 2: Klimavennlig areal- og transportutvikling**
 - Jo tettere byene er, og jo mer sentralt boliger, arbeidsplasser, handel og andre aktiviteter lokaliseres – jo mindre biltrafikk genererer de.
 - Tilrettelegging for biltrafikk (veibygging, parkering mv.) gir økt biltrafikk, mens restriktive virkemidler gir redusert biltrafikk.
- **Kapittel 3: Attraktive og levende byer**
 - Det er overskudd på småhus og underskudd på sentralt lokaliserte leiligheter med god kvalitet i de fleste deler av Norge.
 - Kvaliteter innbyggere i indre byområder setter pris på: godt kollektivtilbud, trivelige gater og plasser med liv og aktivitet, kort vei og god og trafiksikker tilgjengelighet til handel/service/kulturtilbud/skole/jobbe og fravær av støy og lokal forurensing.
 - Fortetting og transformasjon i sentrale deler av byer og tettsteder foregår gjerne på grå/brune arealer og bidrar derfor normalt ikke til nedbygging av felles utearealer.
 - Innbyggere i tette, indre by-/tettstedsområder har ikke dårligere tilgjengelighet til gode felles utearealer enn innbyggere i andre deler av byen/tettstedet, og arealene har ofte høyere kvalitet og bruksverdi.

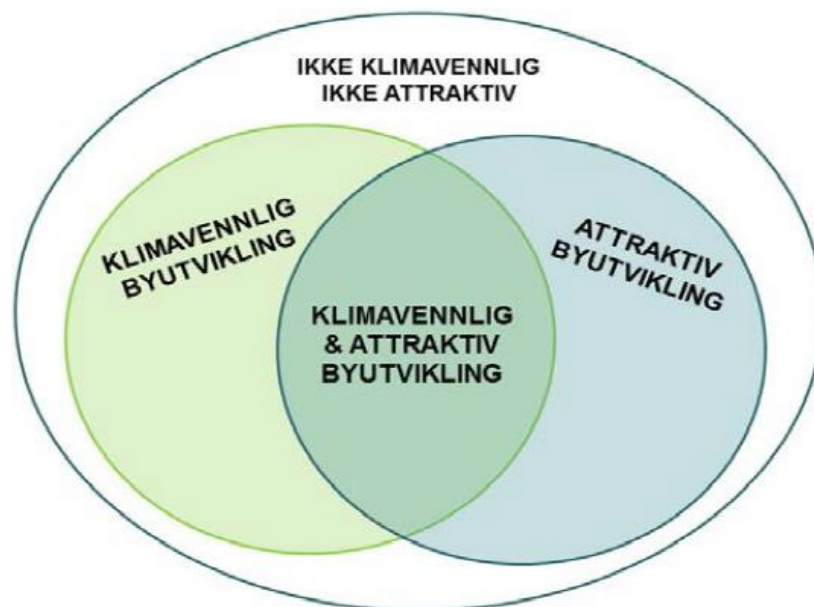


HADELAND

• **Kapittel 4: Samsvar mellom klimavennlig og attraktiv byutvikling**

Dette kapitlet drøfter om det er konflikt eller samsvar mellom klimavennlig og attraktiv byutvikling. Konklusjonen er at en areal- og transportutvikling som gir mindre bilbaserte og mer klimavennlige byer også er en utvikling som kan bidra til at byene blir mer attraktive, både for innbyggere og virksomheter. TØI gir følgende oppskrift for mer klimavennlige og attraktive byer og tettsteder:

- Utvikling av nye boliger, arbeidsplasser, handel m.m. skjer som fortetting og transformasjon i og ved sentrum, og byspredningen stoppes.
 - Sentrum og lokalsentre styrkes, utbygging av eksternt lokaliserte handleområder stoppes.
 - Kollektivtilbudet forbedres og det legges til rette for sykling og gåing.
 - Det iverksettes restriktive virkemidler for å regulere biltrafikken.
- TØI presenterer sammenhengen mellom klimavennlig/bærekraftig og attraktiv by- og tettstedsutvikling på denne måten (figur 2):



Transportøkonomisk institutt har gjennom et omfattende forsknings- og utredningsarbeid de siste årene tatt for seg ulike sider av klimavennlig og attraktiv areal- og transportutvikling i byer og tettsteder. I mye dette arbeidet har TØI vært opptatt av akkurat det som vi ønsker å fokusere på i prosjektet «Bærekraftig og attraktiv stedsutvikling i Lunner og Gran».

Det å få til en samfunnsutvikling som både er klimavennlig/bærekraftig og attraktiv er helt avgjørende for å få gjennomført tiltak og endringer. Dette gir økt mulighet for politisk aksept og enighet, og ikke minst forståelse og aksept blant folk flest. Konklusjonene som er satt opp ovenfor er svært aktuelle, også i utviklingen i Lunner og Gran. Spesielt vil vi peke på den klare sammenhengen mellom en god og planlagt fortetting/transformasjon i og ved tettstedene og stedenes attraktivitet. Men forutsetningen for å lykkes med det er at en ikke bygger ned verdifulle grønt-områder/utearealer, og at en ikke legger viktige funksjoner (handel m.m.) utenfor sentrum.



5. DEMOGRAFI- OG AVSTANDSANALYSE

5.1 Idé, hypotese og opplegg

Bakgrunnen for at prosjektgruppa ønsket å gjennomføre denne demografi- og avstandsanalysen kan oppsummeres i følgende punkter:

- I all areal-, transport- og boligplanlegging er avstand mellom ulike funksjoner/lokasjoner en av de viktigste faktorene, men det er sjelden at kommunene legger særlig vekt på avstandsfaktoren i analysen av ulike utbyggingsalternativer.
- Som nevnt tidligere i denne rapporten er mye av diskusjonen om utbyggingsmønster og arealstrategi på Hadeland knyttet til avveining mellom fortetting og spredt boligbygging og her blir det ofte diskutert hva som ligger «tett og spredt».
- ...og i slike vurderinger er det SSBs tettstedsgrenser som definerer om en bolig ligger «tett eller spredt». Her kan den reelle avstanden gjøre vurderingene mer nyanserte og nyttige.

Ideen bak demografi- og avstandsanalysen er å se på hvilke reiser en person eller en familie gjennomfører i dagliglivet. Dette er selvfølgelig en veldig kompleks problemstilling, og vi har valgt å ta tak i en del av de stedene, tilbudene og funksjonen som er viktige og mye brukte mål (heretter kalt «**målpunkter**») i folks daglige liv. Vi har forsøkt å forenkle og systematisere dette i figuren nedenfor:

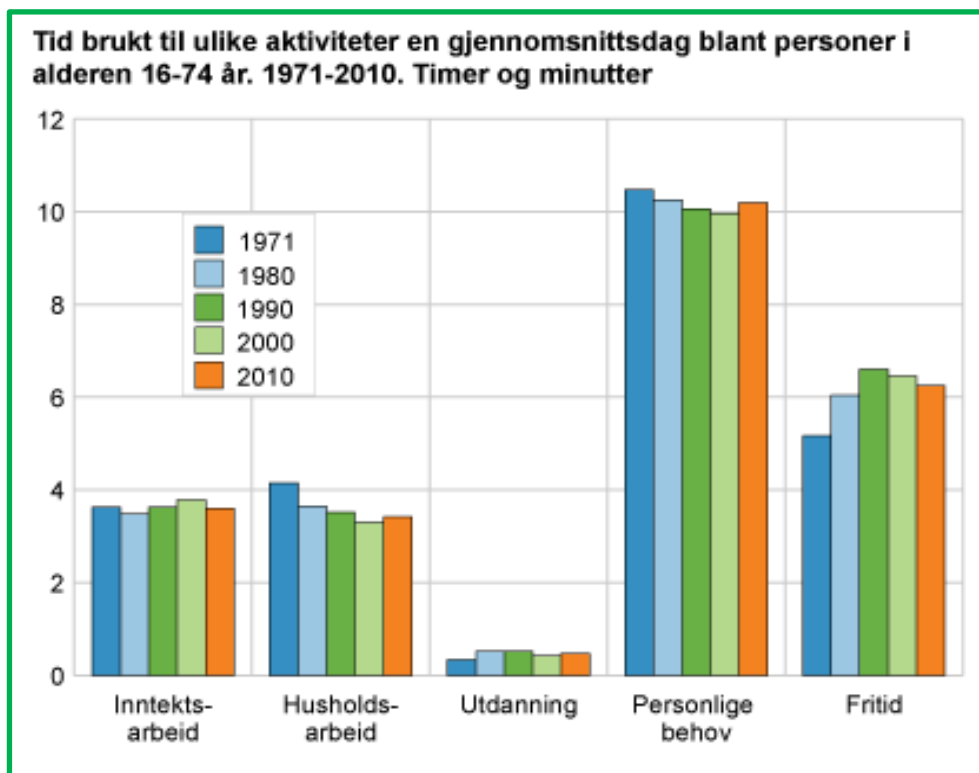


Figur 3: Enkel skisse over målpunkter som er viktige i folks dagligliv (Øyvind Sørлие)



HADELAND

Vi har ikke funnet særlig mye aktuelt datagrunnlag som kan gi oss svar på hvor ofte eller hvor mye disse funksjonene eller målpunktene benyttes. Vi vet allikevel en del om hva slags aktiviteter som tar mest tid i folks dagligliv, gjennom SSBs «tidsbruksundersøkelse». I figuren nedenfor viser utviklingen i tid brukt til ulike aktiviteter i perioden fra 1971 til 2010. Dette viser bl.a. at det ikke var noen vesentlig endring i tiden vi bruker på personlige behov og fritidsaktiviteter i den 20-årsperioden. Mange ville nok anta at både fritidsaktiviteter og andre personlige behov har tatt stadig mer av folks tid, men denne undersøkelsen viser at det ikke er tilfelle.



Figur 4: Fra SSBs tidsbruksundersøkelse – Tid brukt til ulike aktiviteter 1971-2010

Valg av målpunkter:

På bakgrunn av ønsket om å se nærmere på hvilke transportbehov og hvilke transportstrekninger en person/familie har i sitt dagligliv, tok prosjektgruppa kontakt med Norkart for å få utført en analyse av avstanden mellom bosted og utvalgte målpunkt. Norkart er begge kommunenes kartleverandør, og sitter derfor på alle relevante data om befolkning, boliger og vegsystemet. I analysen ble det tatt utgangspunkt i en rekke aktuelle målpunkt og avstandssoner basert på det kjørbare veinettet. Av hensyn til å ikke få en altfor omfattende mengde data valgte vi etter samråd med Norkart en håndterbar mengde punkter, i alt 42 målpunkter. Disse er inndelt i følgende grupper:

- **Tettstedssentrum – 4 stk.: Harestua, Roa, Gran og Brandbu**
- **Kollektivknutepunkt – totalt 10 stk.**
- **Matbutikker – alle matbutikkene, totalt 17 stk.**
- **Barneskoler – alle skoler for trinn 1 – 7, totalt 11 stk.**



HADELAND

5.2 «Demografi og avstandsanalyse for Lunner og Gran kommune» – Norkart (2019)

Norkarts rapport følger som vedlegg til selve prosjektrapporten, og består av et sammendrag med forklaring av metode for analysen, observasjoner og anbefalinger videre. Deretter følger selve analysen med resultater for hver målpunkttype.

Tettstedene presenteres i et oversiktskart, tabeller som beskriver demografien for hvert av de fire målpunktene, samt en sumtabell som beskriver helheten. For hvert av tettstedene følger også en kartografisk fremstilling av aldersfordelingen til befolkningen som bor innenfor hver av de fire avstandssonene: 0-1 km, 0-2 km, 0-4 km og 0-8 km og presenteres også i kakediagram.

For de andre tre målpunkttypene er det blitt brukt tre avstandssoner for beregningene: 0-1 km, 0-2 km og 0-4 km. Kollektivknutepunktene presenteres kartografisk i et oversiktskart. Deretter følger tabeller for hvert målpunkt og en sumtabell, som beskriver helheten. Skolene (1. – 7. trinn) og matbutikkene presenteres på samme måte etter kollektivknutepunktene.

Utdrag fra Norkarts sammendrag:

Kommunene ønsket å analysen skulle baseres på antall boenheter, antall personer og aldersfordeling innenfor avstandssonene 0-1 km, 0-2 km og 0-4 km og med utgangspunkt i hvert av målpunktene. For de fire tettstedene ble det i tillegg gjort beregninger for avstandssone 0-8 km. Dermed ble demografi- og avstandsanalysen gjennomført for totalt 42 målpunkt: 4 tettstedssentrum, 10 kollektivknutepunkt, 11 skoler (1.-7. trinn) og 17 matbutikker. Demografianalysen innebar kort fortalt datainnsamling, klargjøring av data, analyse og presentasjon.

Boenheter (registrerte boliger + våningshus)	↔	Tettsteds- sentrum	HARESTUA	
			ROA	
			GRAN	
			BRANDBU	
Befolkning (antall og alder) (aldersgrupper SSB)	↔	Kollektiv- knutepunkt (10 stk)	Harestua stasjon	Lunner stasjon
			Buss Harestua	Gran stasjon
			Grua stasjon	Jaren stasjon
			Roa stasjon	Brandbu Bussterminal
			Buss Roa	Bleiken stasjon
		Matbutikker (17 stk)	KIWI Harestua	SPAR Gran
			REMA 1000 Grua	KIWI Jaren
			KIWI Grua	REMA 1000 Brandbu
			KIWI Roa	KIWI Brandbu
			Bunnpris Roa	COOP Marked Brandbu
KIWI Lunner	SPAR Brandbu			
Skoler (trinn 1-7) (11 stk)	REMA 1000 Gran	JOKER Bjoneroa		
	KIWI Gran	Herr og fru Gjefsen, Bjoneroa		
	COOP Extra Gran			
	Lunner – Harestua	Gran – Fredheim		
	Lunner – Grua	Gran – Jaren		
	Lunner – Lunner	Gran – Moen		
Gran – Trintom	Gran – Brandbu			
Gran – Sanne	Gran – Bjoneroa			
Gran – Grymyr				

Figur 5: Analyse av avstander fra bosted til sentrale målpunkter som er viktige i folks dagligliv



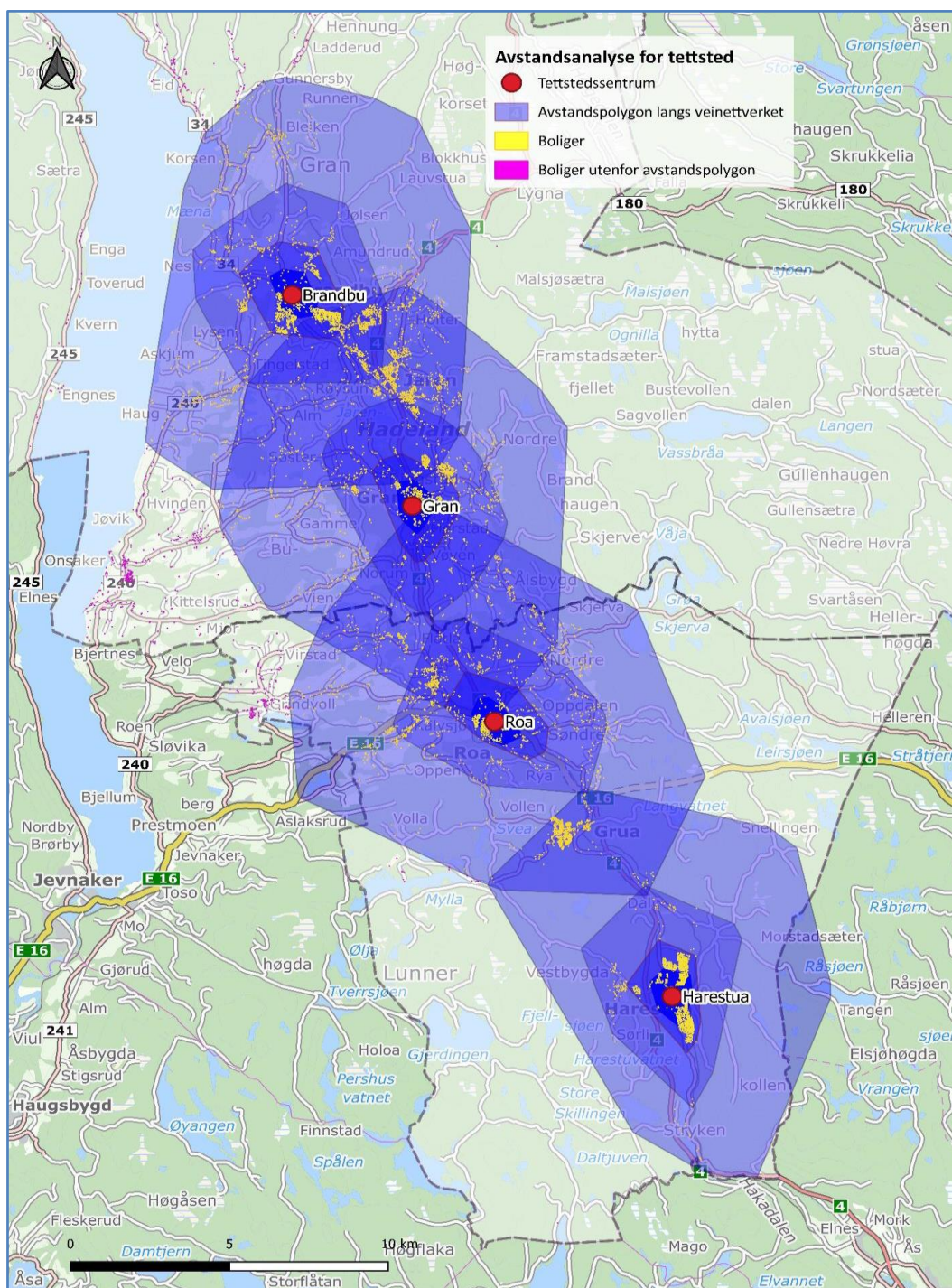
HADELAND

De demografiske dataene fra folkeregisteret ble satt opp med følgende grupperinger:

- Totalt antall personer
- Antall i aldersgruppene 0-5 år, 6-15 år, 16-19 år, 20-66 år og over 67 år

Hver aldersgruppering ble beregnet for hvert av målpunktene for de tre avstandspolygonene. Til slutt ble resultatene sammenstilt i kart og tabeller.

Noen resultater fra analysen:



Figur 6: Kart – Avstand til tettstedsentrum



HADELAND

Totalt for de fire tettstedene	0-1km	0-2 km	0-4 km	0-8 km
Totalt antall boliger	920	2334	4453	7469
Totalt antall personer	3041	7096	12734	20526
Andel boliger av totalt antall boliger, per sone	11 %	28 %	54 %	91 %
Andel personer av totalbefolkningen, per sone	14 %	32 %	57 %	91 %
Oversikt - Gran kommune				
Antall boliger i Gran kommune	408	1165	2514	4333
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Gran kommune	8 %	23 %	50 %	87 %
Andel personer innenfor sonene i Gran kommune	11 %	26 %	53 %	88 %
Oversikt - Lunner kommune				
Antall boliger i Lunner kommune	512	1169	1939	3105
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Lunner kommune	16 %	36 %	60 %	96 %
Andel personer innenfor sonene i Lunner kommune	17 %	39 %	62 %	96 %

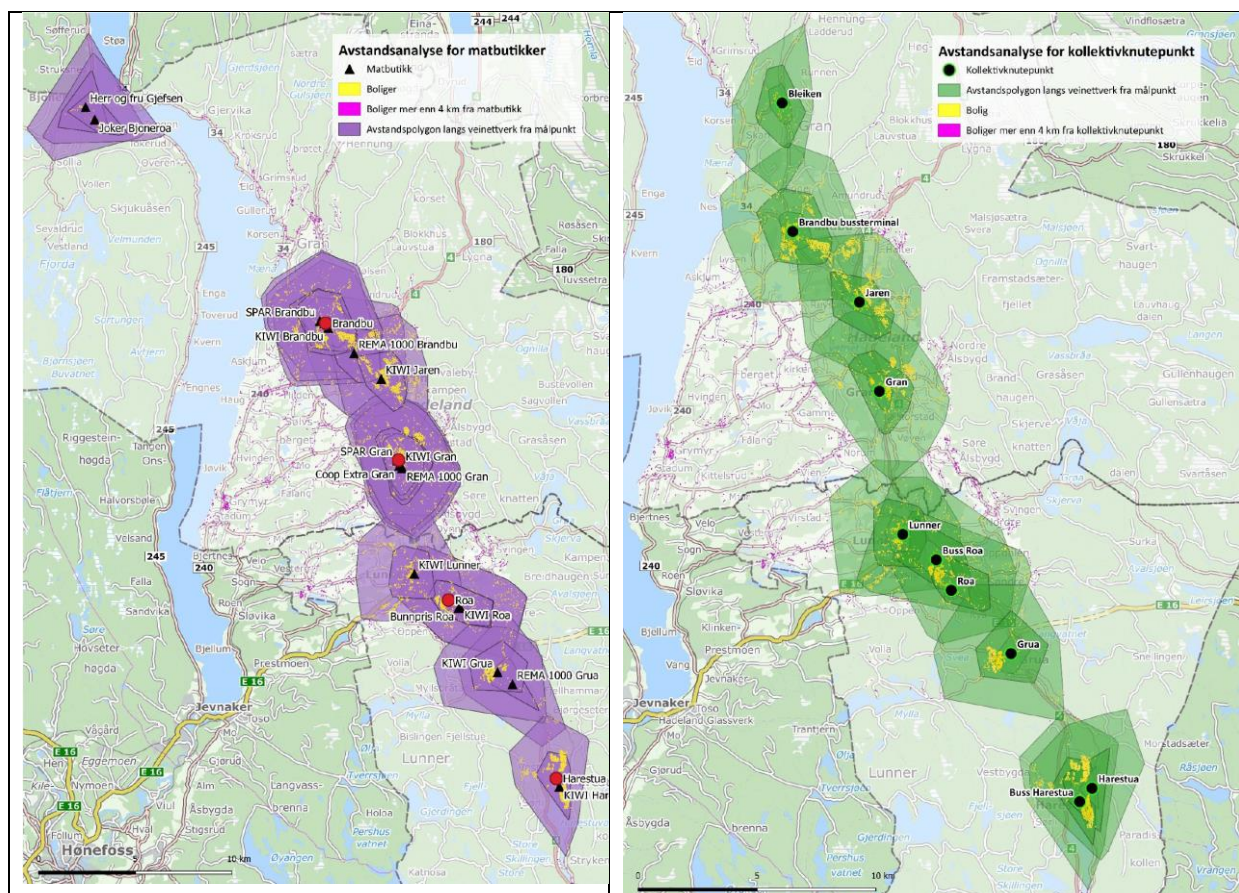
Figur 7: Tabell – Avstand til tettstedssentrum

Oppsummering for matbutikkene	0-1km	0-2 km	0-4 km
Totalt antall boliger, per sone	1934	4244	6384
Totalt antall personer	5777	12068	17620
Andel boliger av totalt antall boliger, per sone	23 %	52 %	78 %
Andel personer av totalbefolkningen, per sone	26 %	54 %	78 %
Antall boliger i Gran kommune, per sone	957	2241	3552
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Gran kommune	19 %	45 %	71 %
Andel av befolkningen i Gran kommune, per sone	22 %	48 %	73 %
Antall boliger i Lunner kommune, per sone	964	1980	2807
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Lunner kommune	30 %	61 %	86 %
Andel av befolkningen i Lunner kommune, per sone	31 %	64 %	88 %

Figur 8: Tabell – Avstand til matbutikk



HADELAND



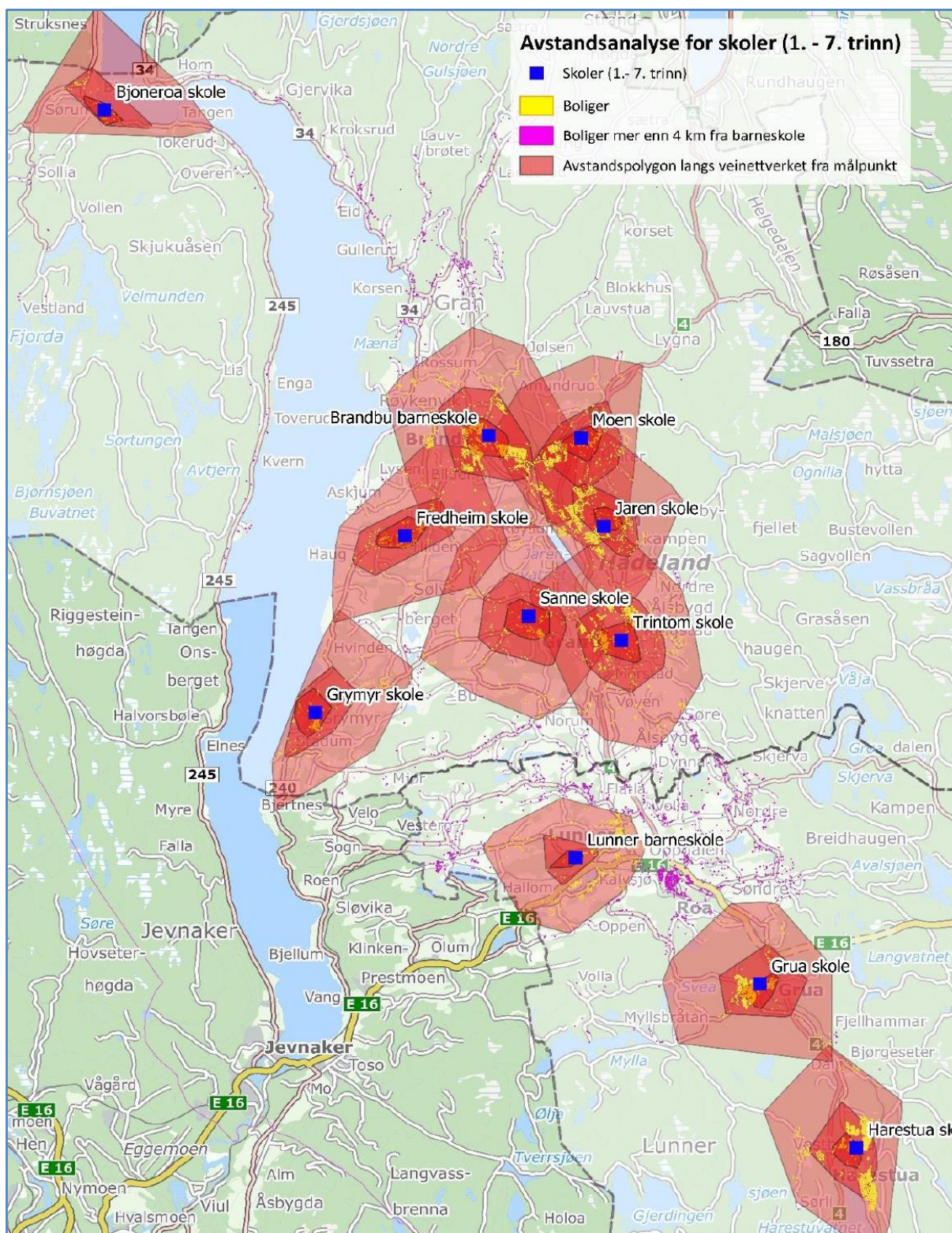
Figur 9 og 10: Kart – Avstand til matbutikk og avstand til kollektivknutepunkt

Oppsummering for skolene	0-1km	0-2 km	0-4 km
Totalt antall boliger, per sone	1194	3717	6318
Totalt antall personer	3611	10637	17582
Andel boliger av totalt antall boliger, per sone	15 %	45 %	77 %
Andel personer av totalbefolkningen, per sone	16 %	47 %	78 %
Antall boliger i Gran kommune, per sone	812	2551	4276
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Gran kommune	16 %	51 %	86 %
Andel av befolkningen i Gran kommune, per sone	19 %	54 %	88 %
Antall boliger i Lunner kommune, per sone	382	1166	2042
Andel boliger innenfor avstandssonene, i Lunner kommune	12 %	36 %	63 %
Andel av befolkningen i Lunner kommune, per sone	1078	38 %	64 %

Figur 11: Tabell – Avstand til skolene (1. – 7.trinn)



HADELAND



Figur 12: Kart – Avstand til skolene (1. – 7.trinn)

5.3 Supplerende arbeider

Målpunktene i Norkarts analyse representerer bare en del av folks dagligliv og fritid. Folk benytter også mange andre tilbud og aktiviteter, og vi har forsøkt å illustrere dette på en del kartskisser. De viktigste aktivitetene og målpunktene som ikke dekkes av Norkarts analyse kan oppsummeres slik:

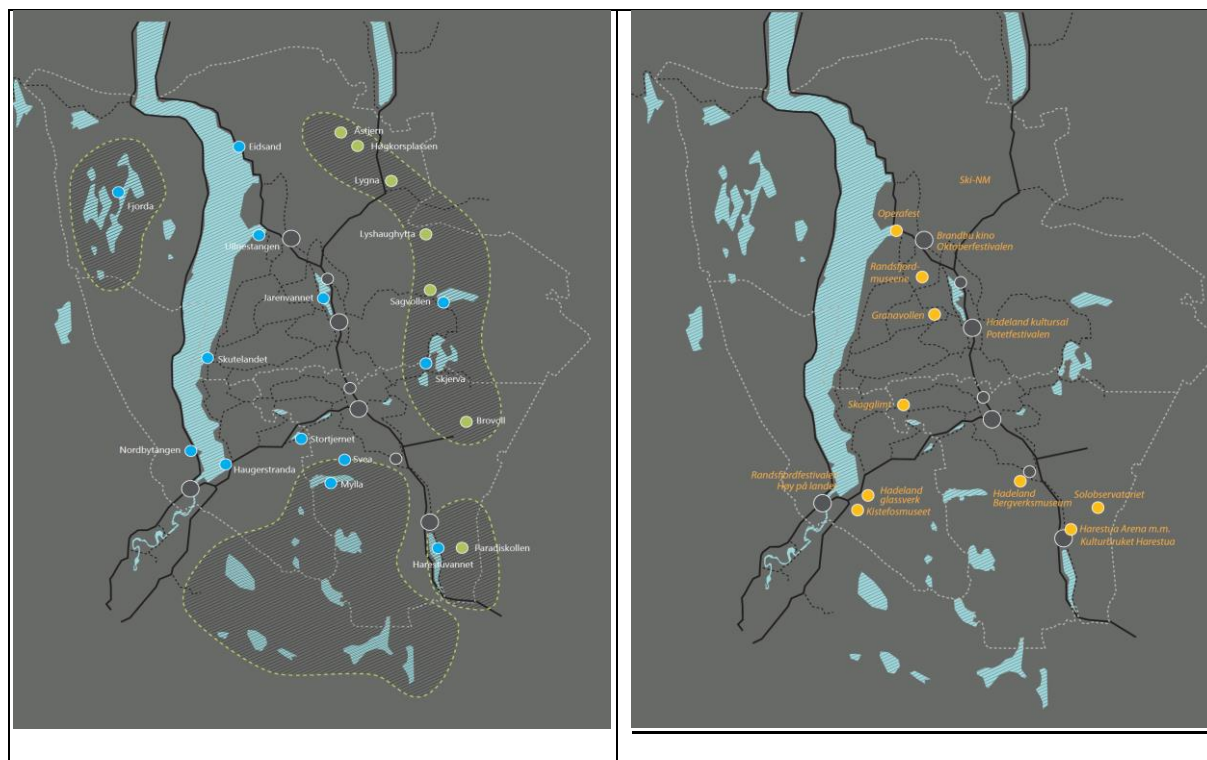
- Arbeid og skole fra 8.trinn og oppover
- Andre former for daglige/ukentlige innkjøp, andre innkjøp, frisør/lege og andre kontorfunksjoner
- Sosialt liv: familie, venner & kjente
- Kultur & fritid: arrangementer/festivaler, øving/trening, andre fritidsaktiviteter/friluftsliv)
- Ferier & helgeturer: hytteturer, besøke familie/venner, helgeturer, ferieturer/utenlandsturer

For å si det enkelt kan vi anta at de to første punktene dels kan gi noe av de samme resultatene som analysen for tettstedssentrum, matbutikker og kollektivknutepunkt. Men de som arbeider eller studerer utenfor egen kommune og ikke reiser kollektivt vil naturligvis ikke dekkes av disse resultatene, og dette transportarbeidet er det vanskelig å analysere på denne måten.

Vi har sett nærmere på lokaliseringen av lokale fritids- og kulturtilbud, ut ifra en tanke om at en stor del av befolkningen i Lunner og Gran benytter disse tilbudene:

- **Kultur- og idrettstilbud**
- **Friluftsområder og badeplasser**
- **Utmarks-/friluftsområde**

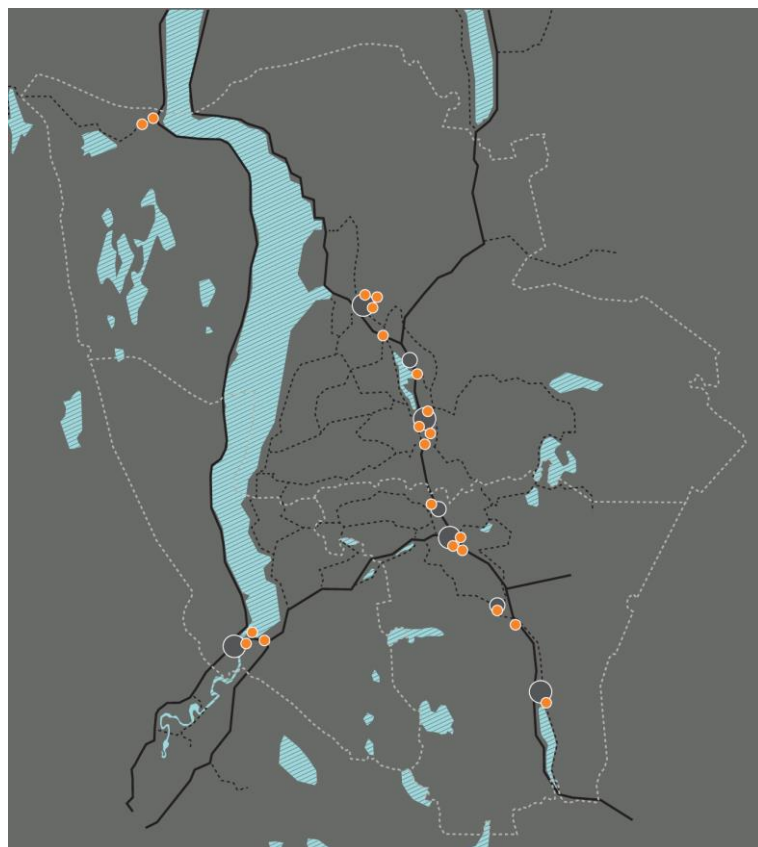
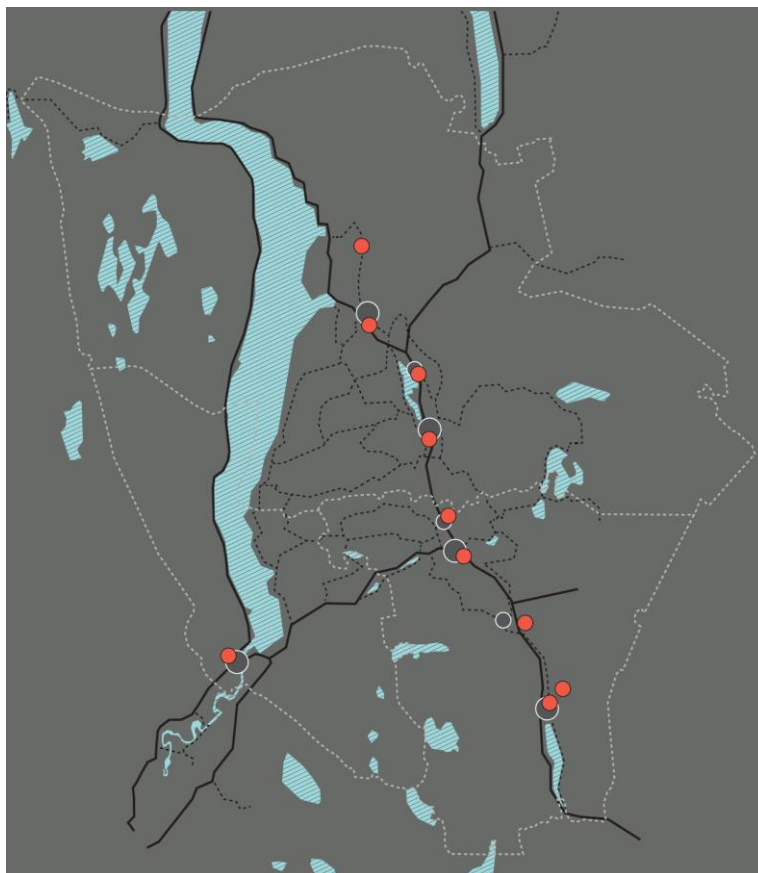
Disse tilbudene er presentert på kartskissene nedenfor, og på neste side har vi presentert målpunktene som ble brukt i Norkarts analyse:



Figur 13 og 14: Kart – friluftsliv, badeplasser, Kultur- og idrettstilbud.



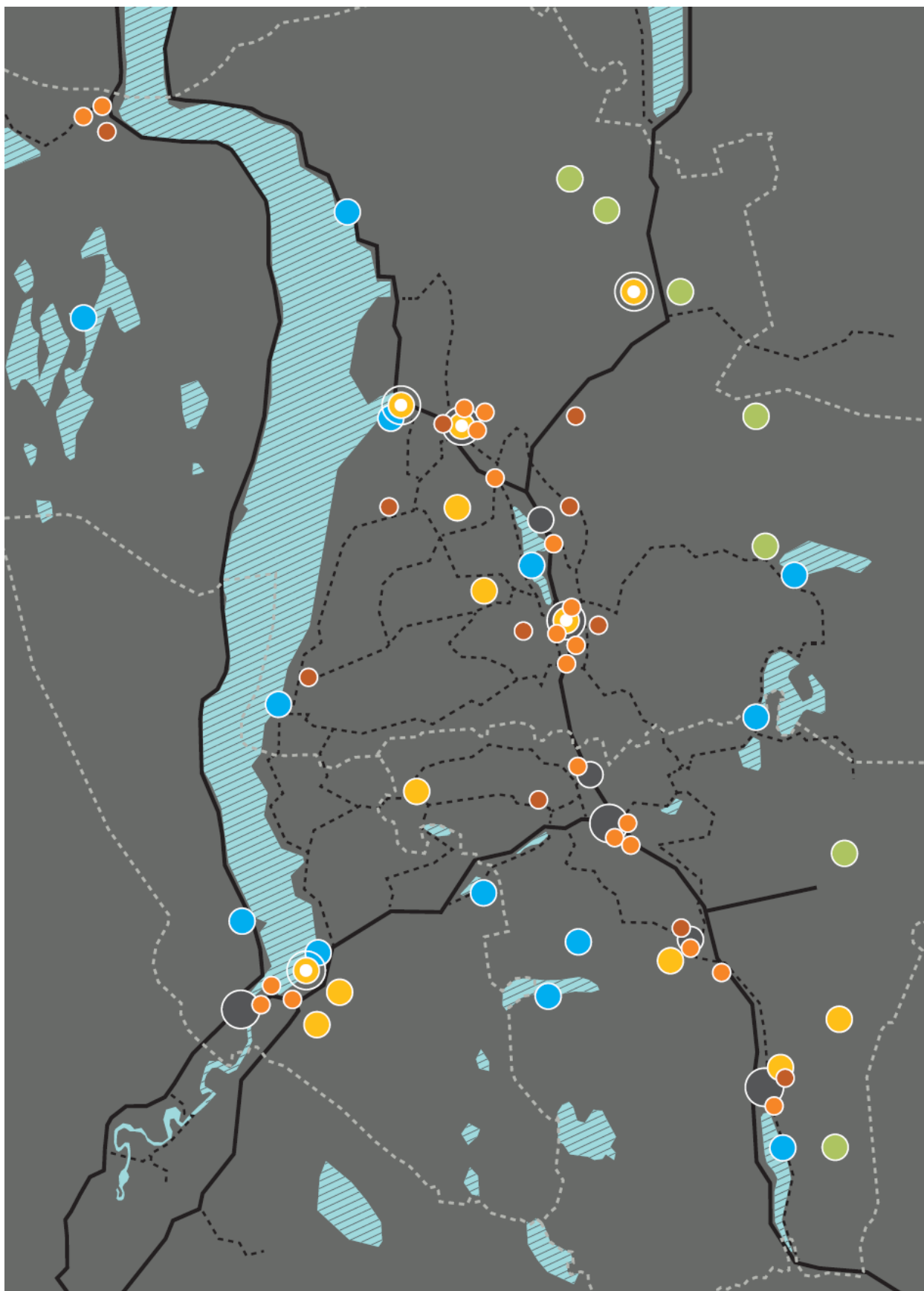
HADELAND



Figur 15 og 16: Kollektivknutepunkt og matbutikker.



HADELAND



Figur17: Sammenstilling av alle målpunktene



HADELAND

5.4 Oppsummering og konklusjoner fra analysen

Analysematerialet er svært omfattende og detaljert, og gir kommunene unike muligheter til å gå inn i konkrete og detaljerte analyser. Her gjengir vi bare noen hovedtall, og henviser forøvrig til den vedlagte rapporten fra Norkart:

- 91 % av befolkningen bor mindre enn 8 km fra sentrum i ett av de fire store tettstedene Brandbu, Gran, Roa eller Harestua (Gran 88 % og Lunner 96 %)
- 78 % av befolkningen har mindre enn 4 km til matbutikk (73 % i Gran og 88 % i Lunner)
- I Gran bor 88 % av befolkningen mindre enn 4 km fra en barneskole. I og med at Lunner for noen år siden sentraliserte barneskolene i nordre del av bygda er tilsvarende tall 64 %.
- 89 % av befolkningen i Lunner bor mindre enn 4 km fra et kollektivknutepunkt.
- 80 % av befolkningen i Gran og Lunner bor mindre enn 4 km fra matbutikk og kollektivknutepunkt.
- 50 % av befolkningen i Gran og Lunner bor mindre enn 2 km fra matbutikk og kollektivknutepunkt.
- De fleste funksjonene som er viktige for folk i Gran og Lunner ligger i beltet «Viggadalen/Harestua» og de aller fleste har kort vei til disse (tettsteder/kollektivknutepunkt/matbutikker)
- Planreservene i Gran og Lunner ligger i stor grad i det samme beltet. Dette gjør at det er gode fortettingsmuligheter i kort avstand til viktige funksjoner (potensiale på ca. 2000 boenheter i hver av kommunene)

Avstanden til andre tilbud som kulturaktiviteter, fritidstilbud, arrangementer, friluftsliv m.m. varierer naturlig nok mer enn for de målpunktene som Norkart har analysert. Spesielt friluftsområder, badeplasser m.m. har av naturgitte årsaker en helt annen lokalisering. Personer/familiers transport til slike tilbud/funksjoner er vanskelig å analysere, men kartene ovenfor (*figur 13 og figur 14*) kan allikevel gi et bilde av denne delen av folks dagligliv/fritidsliv.

Aldersfordeling: Vi ser av materialet at det bor en større andel eldre mennesker sentralt i Gran sentrum enn i de andre tettstedene. Vi ser også at det bor flere barnefamilier rett utenfor sentrumskjernene enn inne i selve sentrum. Ingen av disse opplysningene er særlig overraskende, men analysematerialet gir kommunene en god mulighet til å analysere hvor de eldre bor, og hvor det bor flest barnefamilier.

Noen korte konklusjoner:

- Avstandene på Hadeland er små, sett i forhold til mange distrikts-/utkantkommuner. Bortsett fra de som bor på vestsida av Randsfjorden (ca. 2 % av den samlede befolkningen i de to kommunene) er det svært få som har mer enn 15 min kjøretur til et av tettstedene. Mer enn 90 % av befolkningen har mindre enn 8 km til et av tettstedssentrene.
- Dette viser at tettstedene ligger nær de fleste innbyggerne – og tettstedene og de tilbudene og aktivitetene som er der er derfor viktige for befolkningen
- Avstanden til nærmeste matbutikk er en god målestokk for hvor langt en bor fra viktige daglige ærend og gjøremål. Nesten 80 % av befolkningen har mindre enn 4 km til matbutikk.
- Analysematerialet er omfattende og detaljert, og gir kommunene gode muligheter til å gå inn i konkrete og detaljerte analyser. Kommunene oppfordres til å benytte dette materialet i sin planlegging framover. Spesielt viktig er det å ta med avstandsfaktoren i analysen av ulike utbyggingsmuligheter og utforming av arealstrategi i kommuneplanen.



6. TRANSPORT

6.1 Transport på Hadeland

Noen transportfakta fra Areal- og transportanalysen (2012) som er omtalt i kap. 4.2:

- **Gjennomgangstrafikk**, det vil si bilreiser som verken begynner eller slutter på Hadeland, utgjør bare ca. 7 % av biltrafikken på Hadeland.
- **Bilreiser som kun foregår innenfor regionen** utgjør ca. 68 % av biltrafikken
- **Kollektivtransport** utgjør bare 7-8 % av alle reiser på Hadeland.

Prosjektgruppa har hatt ønske om at vi som en del av prosjektarbeidet skal:

- Få et oppdatert kunnskapsgrunnlag om dagens kollektivtilbud i Lunner og Gran. Dette er viktig, i og med at areal- og transportanalysen og den beskrivelsen som er der snart er 8 år gammel.
- Få en faglig vurdering av hvilke utviklingsmuligheter som finnes innenfor denne sektoren. Med utgangspunkt i dagens situasjon og mulige utviklingsretninger. Vi mente det er et poeng at denne vurderingen ikke blir utført av en av de offisielle myndighetene eller aktørene (fylkeskommunen, BaneNor, busselskapene eller NSB), men av et mer uavhengig konsulentmiljø.

Konsulentfirmaet Strategisk Ruteplan AS på Gjøvik ble forespurt om å gjøre denne jobben.

6.2 Analyse av dagens kollektivtilbud (utarbeidet av Strategisk Ruteplan AS)

Dagens kollektivtilbud i Gran og Lunner betjener mange ulike reisebehov. Toget er «ryggraden», og har både en rolle med å binde sammen tettstedene, og tilby komfortabel og tidseffektiv reisevei mot Oslo og Gjøvik. Rutetilbudet på busslinjene varierer fra stamlinjen Brandbu - Harestua som kjøres hver time hele dagen, til skoleruter med begrenset tilbud tilpasset skolens start- og sluttider. Busstilbudet består også av flere langruter. Randsfjordferja binder sammen Vestsida med Gran kommune for øvrig, og står overfor en fornyelse hva gjelder materiell og kvalitet.

Her er en kortfattet presentasjon av dagens kollektivtilbud, på neste side også illustrert i linjekart.

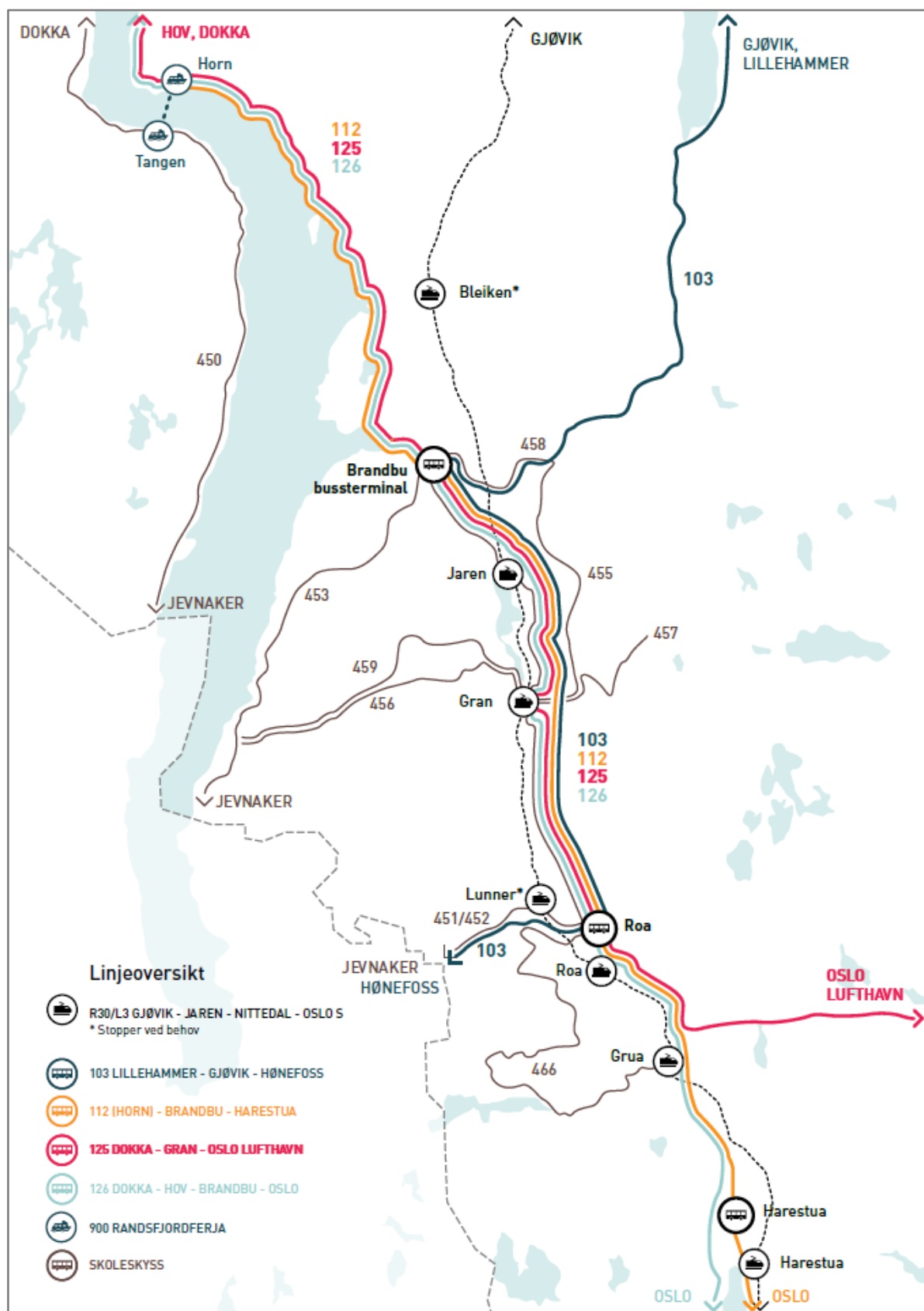
Togtilbudet utgjøres av linje R30 Gjøvik – Nittedal - Oslo S og linje L3 Jaren – Nittedal - Oslo S.:

Linje R30 har en åpningstid fra kl 04:30 retning Oslo til 02:00 retning Gjøvik. På hverdager kjøres linjen med timesfrekvens i rush morgen og ettermiddag. Ellers hver andre time, også i helgene. L3 har en åpningstid fra 04:00 i retning Oslo til 00:30 i retning Jaren. Sør for Jaren gis tilbudet av R30 og L3 i samspill, med tilnærmet halvtimesfrekvens i rushtidene, for øvrig timesfrekvens.

Buslinje 103 Lillehammer – Gjøvik – Hønefoss: herunder betjening av sykehusene, betjener Lunner, Hadeland videregående skole, Toso skole og Jevnaker skole. Linjen har inntil fire avganger pr dag, dels innrettet mot skoleskys. Linjen har én avgang på lørdager og to avganger på søndager. Linjen betjente tidligere Hønefoss stasjon for overgang til Bergensbanen. Fra 2018 ble ikke lenger Hønefoss stasjon betjent pga. dårlig fremkommelighet og lave passasjertall. Linjen Lillehammer – Hønefoss har lang historikk, men antall avganger har blitt redusert med tiden.



HADELAND



Figur 18: Linjekart som viser dagens kollektivtilbud



HADELAND

<p>Linje 112 (Horn -) Brandbu – Gran – Harestua: er den lokale stamruten på Hadeland med fast timesfrekvens kl. 06-22. Linjen binder sammen de mest befolkningstunge tettstedene på Hadeland, der de ligger som «perler på en snor». Underveis betjenes Mohagen, Jaren sentrum (Gran rådhus), Hadeland videregående skole, Roa (Lunner rådhus) og Grua. Enkelte avganger starter/slutter på Horn ferjekai skoledager. Lørdager kjøres annenhver time. Kjøretiden er 49 min, som er gunstig og effektivt ved at to busser gir timesfrekvens. Ruten er relativt ny, men har rukket å bli en markedssuksess gjennom stive rutetider og lange åpningstider.</p>
<p>Linje 125 (Dokka –) Gran – Oslo lufthavn: tilbyr 7 avganger Gran stasjon–Oslo lufthavn på hverdager, hvorav 2 starter fra Dokka. Linjen går fra tidlig til sent, og gir i en viss grad en heldekkende rutetabell når det gjelder flyavganger/-ankomster på OSL. Kjøretid ca. 45-50 min. fra Gran, og 2 t 15 min fra Dokka. På lør-/søndager er tilbudet svakere, kun to avganger. Linja ble etablert 2018 ved oppstart av nytt bussbud på Hadeland.</p>
<p>Linje 126 (Dokka – Hov –) Brandbu – Oslo (Landekspresen): kjøres med inntil 6 avganger pr dag Brandbu - Oslo bussterminal, hvorav tre avganger starter på Dokka. Linjen er innrettet mot pendlere og arbeidsstart-/slutt i Oslo, med siste avgang fra Oslo 16:30. I helgen er tilbudet mer innrettet mot fritidsreiser. Sommeren 2018 ble det store ruteendringer bl.a. en del overført linje 125, samt noen turer ble nedlagt.</p>
<p>Linje 450 Jevnaker – Bjonerøa – Dokka: er primært innrettet mot skoleelever på Vestsida, men med en avgang til Dokka på skolefridager. Linje 451 og 452 mellom Gran – Lunner – Grindvoll/Olimb – Jevnaker er i hovedsak innrettet mot skolestart- og slutt på Jevnaker, Toso og Åsbygda skoler, samt Hadeland VS. I tillegg tilbys enkelte andre avganger slik at ruten kan benyttes for handel-/servicereiser, også på skolefridager. Linje 453 Brandbu–Grymyr–Jevnaker sine avganger er også i hovedsak innrettet mot skolestart-/slutt på Fredheim skole og Hadeland VGS. På skolefridager opprettholdes noen avganger til Jevnaker og Brandbu.</p>
<p>Linjene 454-458, 461 og 465-466: er rene skoleruter, uten tilbud på skolefridager. Linje 454 Brandbu – Hennung, 455 Gran – Moen – Brandbu, 456 Grymyr – Gran, 457 Gran – Riis – Gran, 458 Moen – Brandbu, 461 Bjonskogen, 465 Lunner – Roa – Oppdalen – Gran, og 466 Grua – Myller – Lunner.</p> <p>Grunnskolen har generelt desentral lokalisering der mange elever bor i gang-/sykkelavstand og ikke berettiget fri skoleskyss. Skoler med skyssberettigede elever er bl.a. Jevnaker skole, Toso skole, Åsbygda skole, Fredheim skole, Trintom skole, Moen skole, Bjonerøa skole, Brandbu ungdomsskole, Lunner barneskole, Lunner ungdomsskole og Grua skole. I tillegg er Hadeland VGS i kraft av antall elever og undervisnings-tilbud er stort og viktig målpunkt for mange reisende. Skolebussene er åpne for alle passasjerer, men siden de primært er innrettet mot skolens åpningstider gir de ikke et fullgodt rutetilbud for f.eks. vanlig arbeidsreisende.</p>
<p>I Vestre Gran tilbys en servicebuss to dager pr uke. Tilbudet er innrettet mot eldre, og gjør det mulig å gjøre handel og ærender i Gran i 2-3 timer før retur.</p>
<p>Randsfjordferja: kjøres med ca 20 avganger på hverdager, med halvtimesfrekvens i rush og tilnærmet timesfrekvens på dagtid. På lørdager er det ni avganger i perioden kl 7-16 . På søndager starter tilbudet opp kl 13. Utvalgte avganger korresponderer med buss.</p>

Sammenstilt er dagens rutetilbud som følger, kategorisert på type linjer:

Linjenr	Beskrivelse	Linjekategori
R30	Gjøvik – Oslo S.	Tog
L3	Jaren – Oslo S	Tog
103	Lillehammer – Gjøvik – Hønefoss	Langrute
112	(Horn -) Brandbu – Gran – Harestua	Lokalrute
125	Dokka – Gran – Oslo lufthavn	Langrute
126	Dokka – Hov – Brandbu – Oslo (Landekspresen)	Langrute
450	Jevnaker – Bjonerøa – Dokka	Skolerute m/ ordinære avganger
451	Gran – Lunner – Grindvoll – Jevnaker	Skolerute m/ ordinære avganger



HADELAND

452	Gran – Lunner – Olimb – Jevnaker	Skolerute m/ ordinære avganger
453	Brandbu – Grymyr – Jevnaker	Skolerute m/ ordinære avganger
454	Brandbu – Hennung	Skolerute
455	Gran – Moen – Brandbu	Skolerute
456	Gran – Grymyr	Skolerute
457	Gran – Riis – Gran	Skolerute
458	Moen – Brandbu	Skolerute
459	Servicebuss 1 Vestre Gran – Gran	Servicerute
460	Servicebuss 2 Brandbu - Gran	Servicerute
465	Lunner barneskole – Roa – Oppdalen – Gran	Skolerute
466	Lunner – Mylla – Gran	Skolerute
900	Tangen – Horn (Randsfjordsferja)	Bilferje

Passasjerutvikling:

Vy Gjøvikbanen oppgir ikke eksakte passasjertall for delstrekninger eller utvalgte stasjoner. For Gjøvikbanen i sum var passasjerutviklingen +2,7 %, tilsvarende 2,1 millioner passasjerer, i 2019. De største stasjonene underveis oppgis å være Nittedal, Harestua og Gran. Randsfjordferja hadde en nedgang på 10 % i 2018 med ca 47.000 reisende, ifølge Opplandstrafikks årsrapport 2018.

Bussene på Gran og Lunner transporterer i underkant av 600.000 passasjerer pr år. Merk at passasjertallene inkluderer passasjerer med start og/eller slutt punkt utenfor kommunene for busslinjer som krysser kommunegrensene. Sist år viser passasjertallene en nullvekst. Fordelt på linjekategorier er det langruten 126 som har mistet flest passasjerer, som kan knyttes til tilbudsreduksjon ved oppstart av nytt anbud sommeren 2018. Noe av produksjonen og dermed passasjene finnes på 125, og disse linjene bør analyseres samlet.

Skolelinjene taper terreng, som kan skyldes tilfeldigheter og variasjoner mellom skoleårene like gjerne som endringer i skolestruktur. Stamlinjen Brandbu – Harestua bidrar mest til den positive utviklingen. I tråd med prinsipper for tilbudsutvikling vil et rutetilbud som prioriterer enkelhet i form av fast trasé, stive avgangstider og lange åpningstider tiltrekke seg kunder.

Nedenfor en detaljert oversikt (figur 19) over antall passasjerer pr linje, 2017-2019, med endring i % og absolutte tall (formaterte tall):

Linje	Destinasjon	Antall passasjerer			Endring passasjerer (%)		Endring passasjerer (antall)	
		2017	2018	2019	2017-2018	2018-2019	2018	2019
103	Lillehammer – Gjøvik - Hønefoss	56 605	56 656	61 526	0 %	9 %	51	4 870
112	Horn - Brandbu – Harestua	170 514	175 636	180 118	3 %	3 %	5 122	4 482
125	Dokka – Gran - Oslo Lufthavn	n/a	6 395	15 313	n/a	139 %	n/a	8 918
126	Dokka – Hov – Brandbu – Oslo	81 453	67 291	57 408	-17 %	-15 %	-14 162	-9 883
451	Gran – Lunner – Grindvoll – Jevnaker	57 427	55 104	59 863	-4 %	9 %	-2 323	4 759
452	Gran – Lunner – Olimb – Jevnaker	79 900	76 979	75 021	-4 %	-3 %	-2 921	-1 958
453	Brandbu – Grymyr – Jevnaker	29 115	26 097	22 052	-10 %	-15 %	-3 018	-4 045
454	Brandbu - Hennung	22 441	12 948	13 823	-42 %	7 %	-9 493	875
455	Gran – Moen – Brandbu	37 547	33 421	33 437	-11 %	0 %	-4 126	16
456	Gran – Grymyr	56 759	53 552	50 695	-6 %	-5 %	-3 207	-2 857
457	Gran – Riis – Gran	7 924	8 626	9 207	9 %	7 %	702	581
458	Moen – Brandbu	17 569	15 712	14 970	-11 %	-5 %	-1 857	-742
459	Servicebuss 2	4 955	4 243	4 112	-14 %	-3 %	-712	-131
460	Servicebuss 1	8 599	10 780	7 357	25 %	-32 %	2 181	-3 423
461	Bjønnskogen	3 918	3 191	2 238	-19 %	-30 %	-727	-953
465	Lunner barneskole – Roa – Oppdalen	60 144	54 408	55 408	-10 %	2 %	-5 736	1 000
466	Lunner – Mylla – Grua	21 580	20 648	20 434	-4 %	-1 %	-932	-214
Sum		716 450	681 687	682 982	-5 %	0 %	-41 158	1 295

Kilde: Innlandstrafikk. Tallene inkluderer skoleelever.

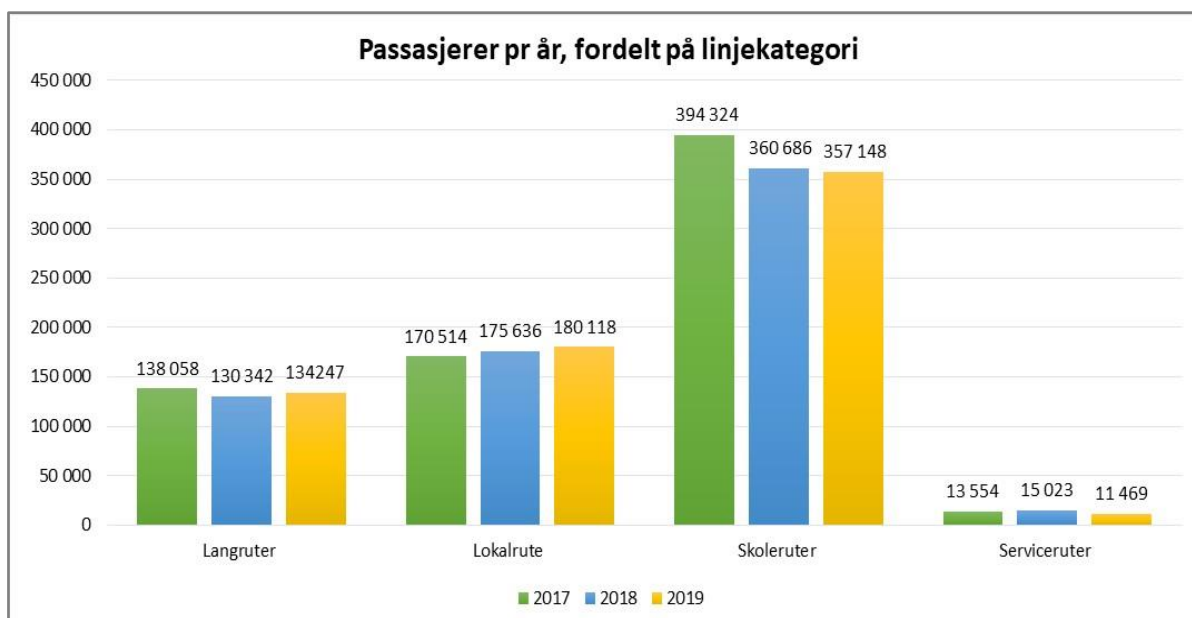


HADELAND

Passasjerutviklingen pr linjekategori: (figur 20 og 21)

Linjekategori	Antall passasjerer			Endring passasjerer (%)		Endring passasjerer (antall)	
	2017	2018	2019	2017-2018	2018-2019	2018	2019
Langruter	138 058	130 342	134 247	-6 %	3 %	-7 716	3 905
Lokalrute	170 514	175 636	180 118	3 %	3 %	5 122	4 482
Skoleruter	394 324	360 686	357 148	n/a	-1 %	-33 638	-3 538
Serviceruter	13 554	15 023	11 469	11 %	-24 %	1 469	-3 554
Sum	716 450	681 687	682 982	-5 %	0 %	-34 763	1 295

Kilde: Innlandstrafikk. Tallene inkluderer skoleelever.



Markedsorientert tilbudsutvikling:



Figur 22: Viser hvordan en kan la markedsbehovene styre utviklingen av kollektivtilbudet (kilde: Ruter AS jf. og Kollektivhåndboka V123, Statens vegvesen).

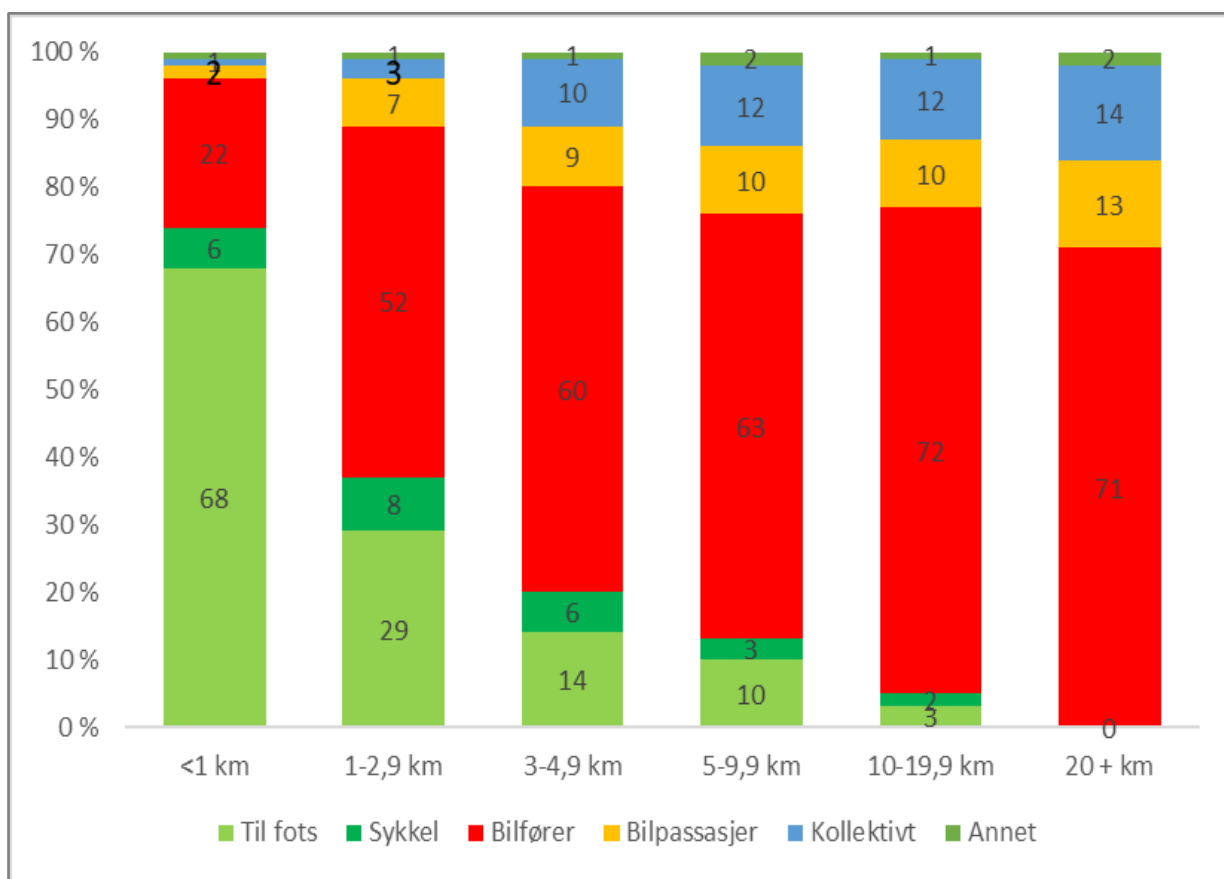
Målet er markedsuksess, målt i flere passasjerer og økt markedsandel for kollektivtrafikken. Markedsorientert tilbudsutvikling tilsier at trafikktilbudet utvikles basert på markedets behov, både i dag og i fremtiden. Det tas i betraktning hvor de tyngste markedene finnes, og hvor veksten i



HADELAND

befolkning og arbeidsplasser forventes å skje i årene framover. Ved etablering av nye bolig- og næringsområder bør kollektivtrafikkens potensielle rolle komme tidlig inn planleggingen. Driftsklar infrastruktur, tilstrekkelig finansiering og riktig organisering er andre faktorer som må på plass for å lykkes, men kommer lengre ut i kjeden.

En måte å uttrykke markedspotensial på, er å se på karakteristika ved dagens kollektivtrafikanter, og vurdere hvor potensialet for slike reiser er størst. I figuren nedenfor er markedsandeler for ulike transportmidler vist for ulike reiseavstander, med kilde i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Hver innbygger foretar ca 3,2 reiser pr dag i gjennomsnitt. Dessverre oppnår personbil en betydelig markedsandel selv på svært korte reiser, under 1 km. På korte reiser er det gang og sykkel som best konkurrerer med bil, ikke kollektivtrafikk. Først ved reiseavstander ca 2 km eller mer oppnår kollektivtrafikken en markedsandel av betydning. Denne innsikten bør gi strategisk føring for hvor og hvordan rutetilbudet utvikles.

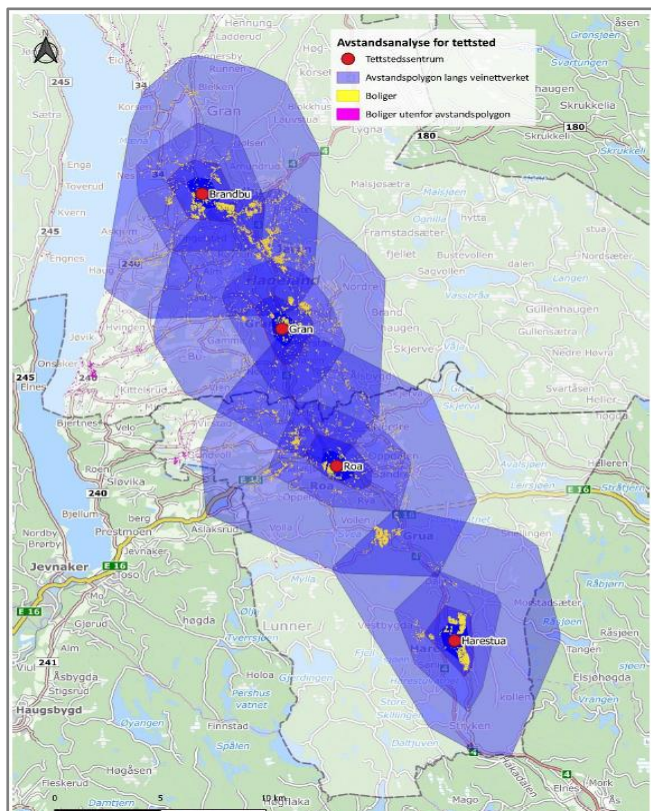


Figur 23: Markedsandeler i % pr transportmiddel for ulike reiseavstander (Kilde: Nasjonal RVU 2013/14, Statens Vegvesen).



HADELAND

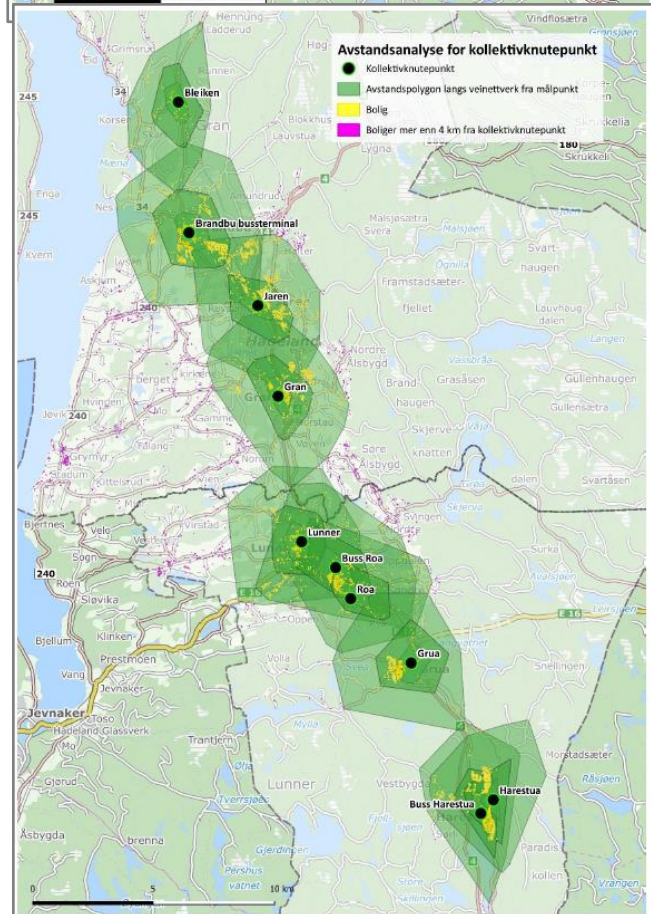
Befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjoner:



Markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk henger tett sammen med konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser. I det etterfølgende vises det til «Demografi- og avstandsanalysen» som er omtalt nærmere i kap. 5 ovenfor:

I Gran kommune bor det ca 13.500 personer, hvor 26 % av befolkningen bor 2 km eller nærmere et av tettstedene (Brandbu og Gran) målt fra sentrumspunkt langs veinnettverket. I Lunner kommune bor det i underkant av 9.000 personer, hvor 36 % av befolkningen bor 2 km eller nærmere et av tettstedene (Roa og Harestua).

Figur 24: Tettstedsentrum med avstandspolygon for 0-1 km, 0-2 km, 0-4 km og 0-8 km (kilde: Demografi- og avstandsanalyse for Gran og Lunner kommuner, Norkart).



Figur 25: Kollektivknutepunkt med avstandspolygon fra 0-1 km, 0-2 km og 0-4 km (kilde: Demografi- og avstandsanalyse for Gran og Lunner kommuner, Norkart).

I Gran kommune bor 40 % av befolkningen innenfor 2 km til et kollektivknutepunkt, i Lunner 65 %. Med innsikt om kollektivandel over reiselengde, peker dette på at det er større behov og potensial for et lokalt busstilbud med noe større flatedekning enn tog i Gran enn Lunner. I Lunner bor de fleste i tilknytning til et kollektivknutepunkt. I Gran er befolkningen mer spredt.

Hadeland videregående skole er en av fylkets største bussholdeplasser målt i passasjervolum med ca 82.000 påstigninger år (2018). Lunner barneskole er en annen viktig holdeplass med ca 27.000 påstigninger (2018).

pr



HADELAND

Pendlerstrømmer:

Å ta andeler av arbeidsreiser mellom bosted og arbeidssted er et viktig mål for kollektivtrafikken. Dette er ofte faste reisemønstre som kan la seg betjene med et tilpasset rutetilbud i perioder av døgnet da belastningen i veinettet er størst. I de fleste kommuner finner man at flertallet bor og jobber innenfor samme kommune. Innen kollektivplanlegging gir dette i så fall den konsekvens at rutetilbudet bør styrkes lokalt for å fange opp flest mulige reisende internt i kommunen. Unntaket fra dette er gjerne såkalte pendlerkommuner rundt storbyer. I slike kommuner kan det være minst like viktig å gi et godt matebusstilbud til stasjoner eller direktetilbud til arbeidsmarkedene.

Bosted	Arbeidssted								
	Gran	Lunner	Oslo	Gjøvik	Jevnaker	Søndre Land	Østre Toten	Vestre Toten	
Gran kommune	4 208	327	775	174	171	17	18	71	
Lunner kommune	660	1 394	1 233	45	99	1	7	21	
Oslo kommune	158	70	303 709	189	42	11	60	61	
Gjøvik kommune	118	6	556	10 082	5	100	495	1 380	
Jevnaker kommune	191	142	242	13	1 286	1	2	7	
Søndre Land	89	11	80	454	4	1 219	40	226	
Østre Toten	74	4	237	1 826	2	14	3 633	984	
Vestre Toten	118	7	160	1 641	4	31	500	3 663	

Figur 26: Pendlerstrømmene. Antall ansatte etter bosted og arbeidssted. Studenter kommer i tillegg til disse tallene (kilde: SSB data pr Q4 2018, kommunestruktur pr 2018).

Blant innbyggerne i Gran kommune jobber det store flertallet i egen kommune (ca 70 %). Derest er Oslo største pendlerkommune.

Blant innbyggerne i Lunner kommune er det kun ca 40 % som jobber internt i kommunen. En omtrent like stor andel jobber i Oslo, ca 1250 personer. Lunner er med det en netto utpendlingskommune.

Det går en større pendlerstrøm fra Lunner til Gran enn fra Gran til Lunner. Summen av pendlerreiser i korridoren begrunner god standard på kollektivtilbudet.

6.3 Videreutvikling av kollektivtilbudet (utarbeidet av Strategisk Ruteplan AS)

Prinsipper for videreutvikling av kollektivtilbudet:

Generelle prinsipper for utvikling av kollektivtrafikken bygger på «best practice» og dokumenterte sammenhenger mellom tiltak-nytte. Det fagteoretiske grunnlaget er «Best practice guide» (HiTrans 2005), men forutsetter lokal tilpasning. Et utvalg prinsipper, som er spesielt relevante for utvikling av tilbudet i Gran og Lunner kommuner presenteres i vedlagte rapport, her er en kort oversikt:

- Enkelt rutetilbud
- Høy frekvens
- Rettlinjekonsept
- Prinsipp for stive rutetider
- Pendle gjennomsentrum og knutepunkt
- Takting i knutepunkter
- Samspill mellom langruter og lokalruter



HADELAND

Strategisk Rutelan AS – Noen forslag til videreutvikling av rutetilbudet:

Kollektivtilbudet anbefales videreutviklet i følgende retning:

1. Økt togtilbud og stive rutetider:

Toget er stammen i kollektivtilbudet, både på lokale og regionale reiser. Ved innføring av ERTMS ultimo 2022 (elektronisk signalsystem som muliggjør tettere avstand mellom togene) kan togtilbudet økes betydelig. Tilnærmet stiv timesrute på regiontoget Gjøvik – Hadeland – Oslo er enkelt for kundene, for kunder som reiser til/fra Oslo så vel som Gjøvik/Toten, og legger grunnlaget for at busstilbudet kan innrettes mer mot å mate passasjerer til tog. Felles billettprodukter som ikke «straffer» kunden som bytter mellom tog og buss (tilsvarende i Ruter-området) er en forutsetning for sømløse reiser. Ekstraavganger i rushtidene forutsettes å komme i tillegg til timesavgangene på R30.

2. Bedre korrespondanser buss-buss og buss-tog:

Rutetilbudet dekker mange viktige reiserelasjoner i dag, men antall avganger er relativt få og dermed også byttemulighetene. Kollektivtilbudet bør ha en fast struktur der kundene kan stole at annonserte korrespondanser fungerer hver gang. Dette krever tilpasninger. Dette krever prioritering av noen knutepunkter der korrespondansene markedsføres og garanteres.

3. Busstilbudet styrkes der potensialet for passasjervekst er størst:

Stamlinjen Brandbu – Harestua (linje 112) er en markedssuksess, der den knytter sammen tunge boligområder, arbeidsplasskonsentrasjoner og tettsteder i Gran og Lunner kommuner. Et naturlig neste utviklingstrinn er dobling av frekvensen fra time- til halvtimesrute, først i rushtidene og etter hvert hele dagen. Driftsdøgnet bør utvides, spesielt i helgene, slik at folk kan bo langs ruten og klare seg helt uten bil. Korrespondansen til tog må komme tydeligere fram. Bragt i erfaring vil den nye timesruten fra 2022 innebærer krysning av tog ved Jaren og noe sør for Harestua. Dvs. ved å la bussene korrespondere med togene ved disse stasjonene, vil man i praksis mate passasjerer til/fra nord- og sørgående tog på en gang. Fordi det er krevende å ta en busslinje inn mot to stasjoner, antas det som naturlig å dele linje 112 i en nordlig linje Brandbu – Mohagen – Jaren (eventuelt via Trintom) til Gran og en sørlig linje Gran – Roa – Grua – Harestua.

4. Langrutene styrkes gjennom bedre integrasjon:

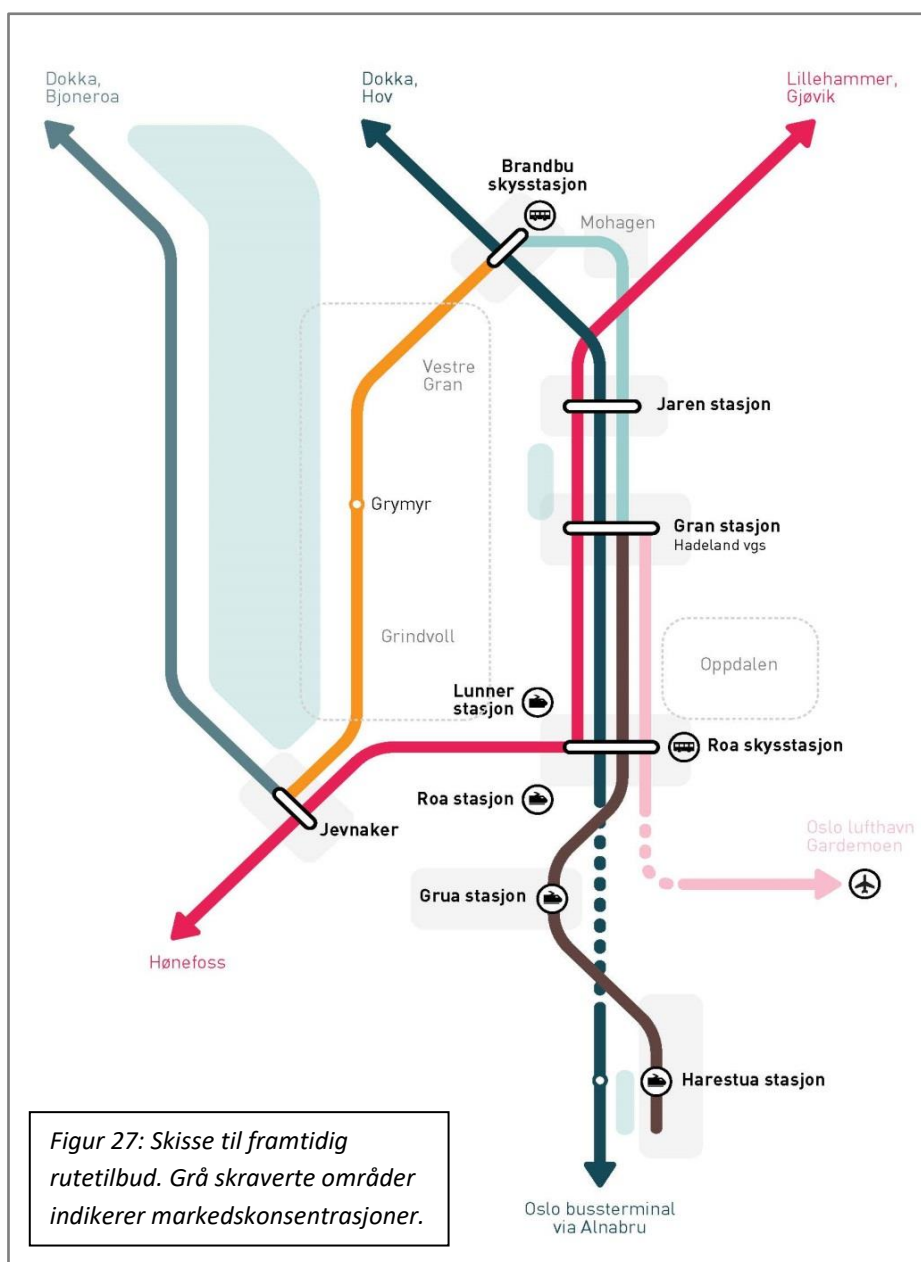
med det øvrige tilbudet og bedre korrespondanser. Linjer til/fra Dokka, Lillehammer, Gardermoen, Hønefoss, mv. må planlegges samlet, samt mot tog, og overganger tilbys konsekvent. Sannsynligvis ligger det et potensial i å markedsføre det samlede tilbudet bedre.

5. Skoleskyss skal være trygt, enkelt og forutsigbart for elever og foreldre:

Skoleskyssen kjøres for å oppfylle elevers rett til opplæring. En strategi om at flest mulig elever bør betjenes av ordinære linjer, bidrar til å styrke markedsgrunnlaget for slike linjer. Deretter tilbys egne skolelinjer med fokus på god utnyttelse, betjening av flere skoler, mv. Skoleruter er åpne for alle reisende. I tillegg suppleres med individuelt tilrettelagt skoletransport.



HADELAND



6. Nye konsepter for bestillingstransport:

I områder der det ikke er «marked for» å kjøre stor buss med en gitt frekvens, utvikles tilbud anropsbaserte transport basert på nye mobilitetsløsninger. Innbyggerne bør kunne bestille transport fra der du er til dit du skal. Løsningen bygger på at man på veien kan hente flere reisende og/eller sette av passasjerer. Eksempler på områder egnet for slike tilbud er Oppdalen, Grindvoll, V. Gran. Som ledd i å få etablert løsninger må det kunne vurderes egne takster på tilbud med økt servicenivå.

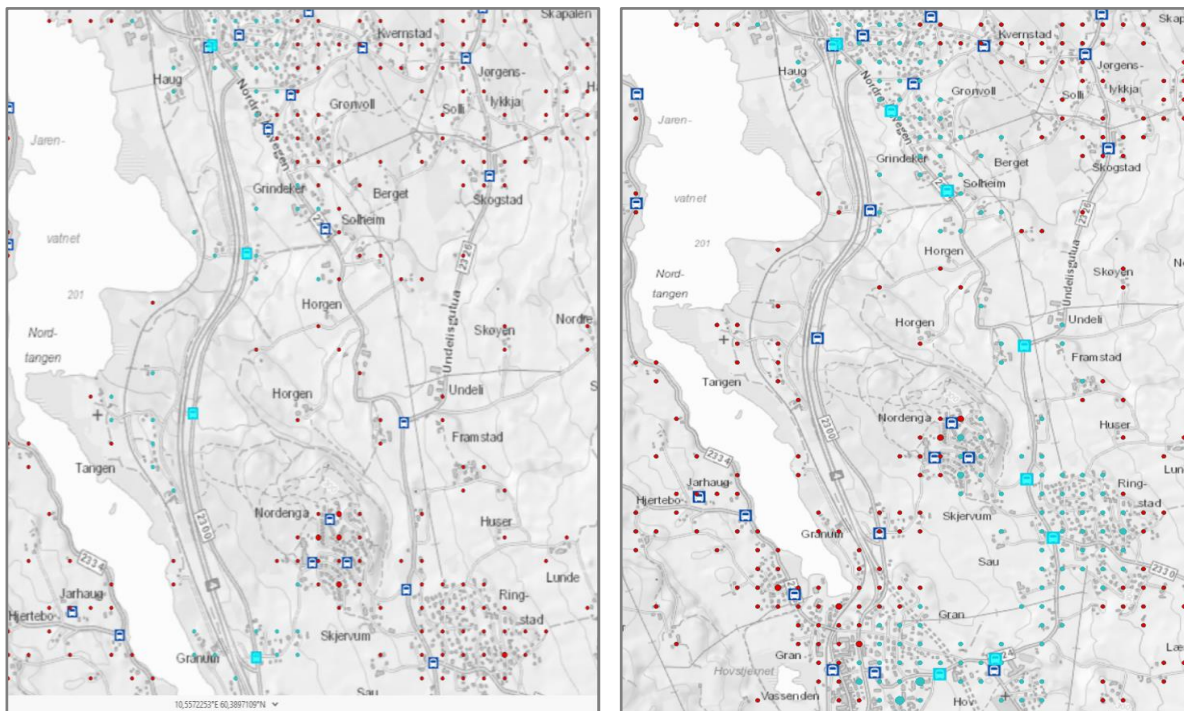
Alternativ trasé Jaren – Gran?

Dagens linje 112 benytter holdeplassene Alfenga, Haugsbakken, Horgenvika og Nordtangen. En dekningsanalyse i ArcGIS med 400 meters buffersoner rundt holdeplassene, viser at lokalmarkedet består 387 bosatte. Kjøretiden er 6 minutter iflg. Google maps (pluss tillegg for buss og holdeplasser).



HADELAND

Alternativ linjeføring for 112 kan være via Nordre Ålsvegen/Fv53 (holdeplassene Framstadhøgda, Haugsbakken, Hov Hovsvegen, Ringstad, Risbakkrysset, Skjervum, Solheim barnehage og Trintom skole). Analysen viser 1.471 bosatte i influensområdet. Kjøretiden øker med to minutter pluss tillegg for buss (smalere vei) og holdeplasser.



Figur 28: Influensområde med 400 meters buffer ((luftlinje) rundt holdeplassene på dagens trasé. T.h.: alternativ trasé. Holdeplasser som betjenes markert med blått. Marked som dekkes (100*100 meters nett) markert med blå punkter (kilde: ArcGIS).

Dette er et eksempel på hvordan man kan jobbe med analyser av flatedekning. I dette tilfellet er det ikke opplagt hvilken trasé som bør velges. Prinsippet om rett og rask linjeføring utfordres av å styrke tilbudet i markeder med potensial for vekst. Boligområder som Skjervum og Ringstad ligger i «kollektivtrafikkvennlig» avstand fra tettstedene, og kan forsvare en slik omlegging. Det finnes planer om ytterligere fortetting, men ingen planer langs eksisterende trasé.

Prinsipper for kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling:

Grunnlaget for høy markedsandel for kollektivtrafikken legges gjennom arealbruk

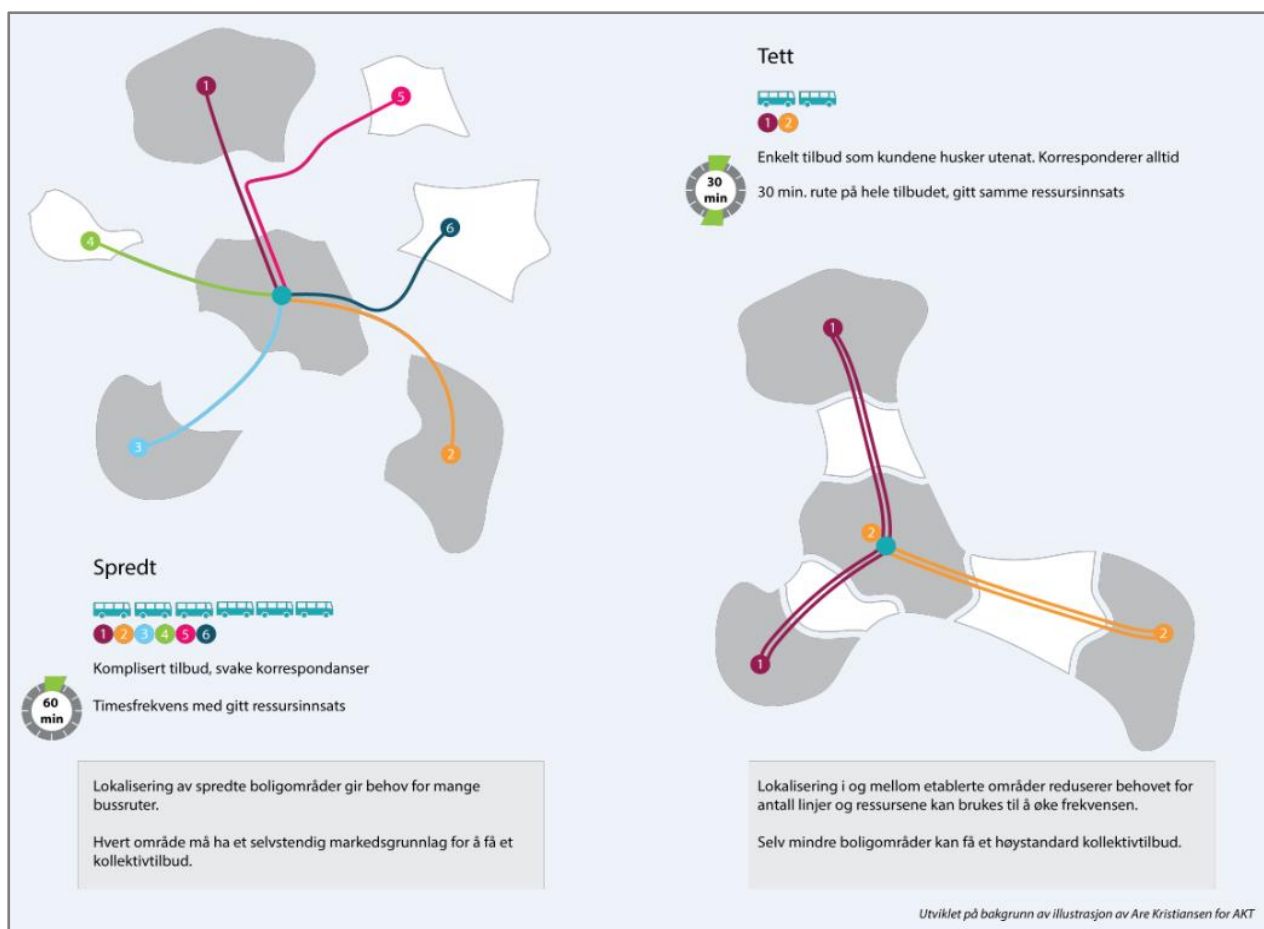
Illustrasjonene i dette delkapitlet er hentet fra fagrapporten «Prinsipper for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling» (Analyse & Strategi AS for Agder Kollektivtrafikk AS). Dette er en veileder for bruk i planleggingen av arealbruk og kollektivtrafikk. Et kollektivtrafikkorientert arealgrep er avgjørende hvis man skal lykkes med at flere velger buss fremfor bil i det daglige. Men det å drive god arealplanlegging er ikke forbeholdt byområdene. Også på mindre steder bør det stilles krav om at veksten skjer innenfor eksisterende strukturer. Lokalisering av skoler, institusjoner og servicetilbud andre forhold av stor betydning for transportomfang og avgjørende for muligheten til å tilby attraktiv kollektivtrafikk.



HADELAND

Prinsipp #1 Fortett nærmest mulig sentrum. Bilbruken øker med avstand til sentrum. Fortetting i sentrum øker passasjergrunnlaget for buss. Tilrettelegg terminal eller byttepunkt der det kan skje smidige bytter mellom lokale og regionale busslinjer. Tilrettelegg for sykkel og gange på korte reiser.

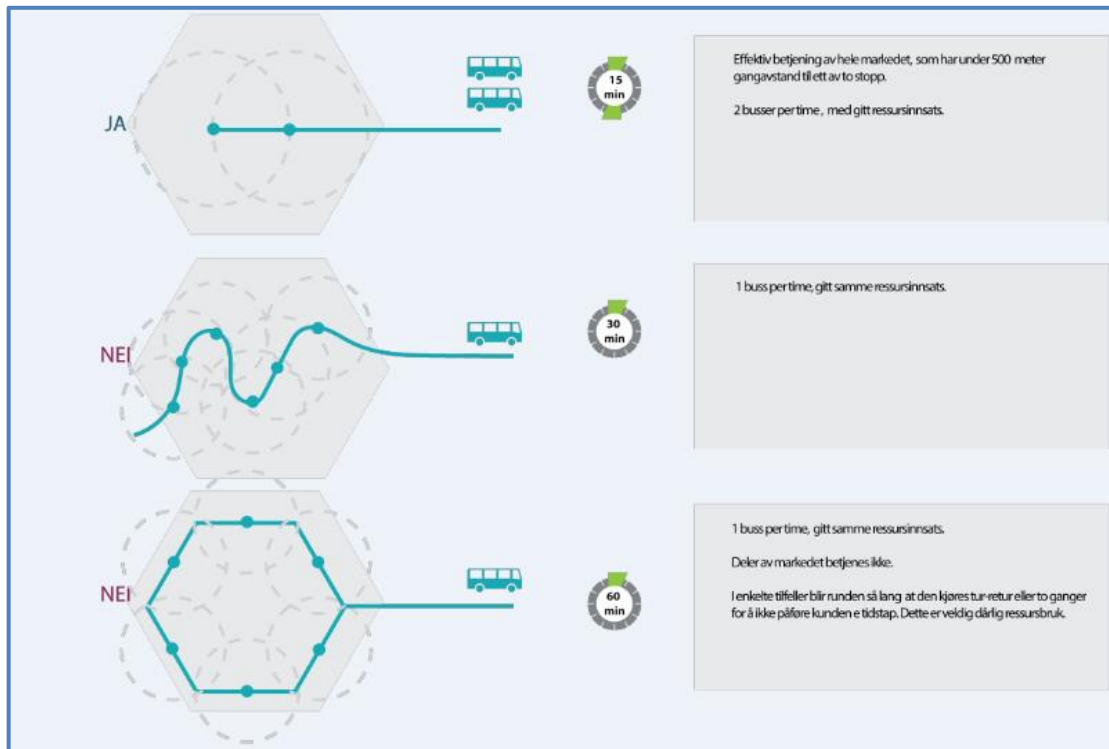
Prinsipp # 2: Fortett innenfor eksisterende strukturer. Lokalisering i og mellom etablerte områder reduserer behovet for antall busslinjer, og ressursene kan brukes til å styrke frekvensen i stedet for å legge til nye linjer. Selv relativt små boligområder kan oppnå attraktivt kollektivtilbud ved å lokalisere der det allerede finnes tilbud (*dette er vist på figur 29 nedenfor*):



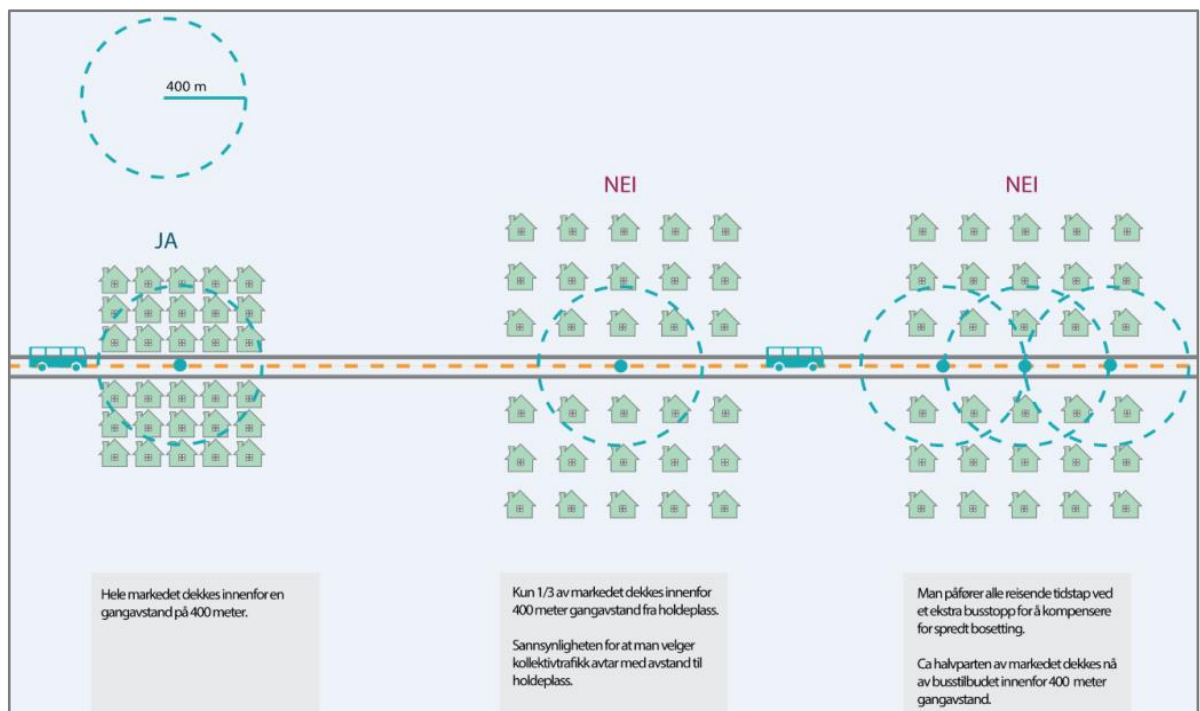
Prinsipp # 4: Unngå tidkrevende omveier. Rask og forutsigbar reisetid trekkes fram av kundene som noen av de viktigste egenskapene ved rutetilbudet. Grunnet stopp underveis vil kollektivtrafikktilbudet ofte ha lengre reisetid enn bil. Dersom kollektivtraseene i tillegg får lengre kjørevei, ved tidkrevende omveier, kan tilbudet fort bli lite attraktivt for kundene. Linjene bør være mest mulig rette. Linjer som tar for mange avstikkere fra hovedveien for å betjene flere markeder, får lang framføringstid og er ressurskrevende og mindre attraktive. En bussvei mellom boligfelter kan være det som skal til for å gi bussen konkurransedyktig reisetid mot bil (*dette er vist på figur 30 på neste side*):



HADELAND



Prinsipp # 7: Tett utbygging styrker markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk. Dette gjelder generelt, i byområder, boligområder og i tettstedene i distriktene. Desto tettere utbygging i et område, jo kortere blir avstandene mellom reisemålene. Flere kan nå sine mål ved å gå eller sykle. Kollektivtrafikkens markedsgrunnlag styrkes, og sannsynligheten øker for at det kan gis et helhetlig og godt busstilbud. Kollektiv-trafikk-løsning i forbindelse med etablering av nye boligområder bør være en integrert del av kommune- og reguleringsplanprosesser. Når kollektivtrafikkens behov kommer i annen rekke blir resultatet sjelden vellykket (*dette er vist på figur 31 nedenfor*):





HADELAND

6.4 Oppsummering og vurdering

Beskrivelsen av dagens kollektivtilbud i kapittel 6.2 gir oss en nyttig oversikt over situasjonen. Sett ut ifra befolkningsmengde og bosettingsstrukturen i Lunner og Gran vil vi beskrive dagens kollektivtilbud som relativt godt. Men noen forbedringsmuligheter finnes allikevel, og forslagene i kapittel 6.3 bør følges opp videre av regionrådet og kommunene.

I dette arbeidet bør en spesielt vurdere følgende punkter (grundigere beskrivelse i kapittel 6.3 ovenfor):

- Økt togtilbud med faste timesavganger og felles billettprodukter (sømløse reiser)
- Bedre koordinering mellom tog- og busstilbudet – basert på mest mulig fast struktur
- Styrke den del av busstilbudet der det er størst potensiale og styrke langrutene med bedre korrespondanse (buss-tog og buss-buss)
- Bedre samordning mellom skoleskyss og ordinære bussruter
- Vurdere nye konsepter for bestillingstransport

I tillegg til disse tiltakene innenfor selve kollektivtransporten har kommunen noen minst like viktige utfordringer i å tilrettelegge for bedre og mer miljøvennlig transport gjennom sin samfunns- og arealplanlegging, se «prinsipper for kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling» i kapittel 6.3:

- Fortett nærmest mulig sentrum og innenfor eksisterende strukturer – tett utbygging styrker markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk (se kartskisse i kapittel 6.3 ovenfor)
- Unngå tidkrevende omveier – kundene trekker fram at rask og forutsigbar reisetid er av de viktigste egenskapene ved rutetilbudet (se kartskisse i kapittel 6.3 ovenfor)

7. DRØFTING, OPPSUMMERING OG FORSLAG TIL OPPFØLGING

7.1 Innledning til drøfting

Det er ikke denne prosjektrapporten som skal trekke endelige konklusjoner om hvilke prinsipper kommunene skal satse på for arealstrategi, utbyggingsmønster og andre transport- og arealspørsmål. Ved den politiske behandlingen av prosjektrapporten inviteres regionrådet og kommunestyrene til å fatte vedtak om hvilke prinsipper kommunene bør følge i sin arealstrategi og utbyggingspolitikk. Det er gjennom kommunenes ordinære planer og vedtak etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven at disse prinsippene skal konkretiseres.

Denne prosjektrapporten peker på noen forhold og tar opp noen utfordringer som kommunene bør ta hensyn til og drøfte i sine ulike planprosessene. Det hadde vært positivt om prosjektet på denne måten kan bidra til at kommunene får en god og frisk debatt om sin arealstrategi og sine utfordringer knyttet til utbyggingspolitikk og tettstedsutvikling.



HADELAND

7.2 Noen prinsipper og alternative utviklingsretninger

Prinsipielle sider ved urbanisering og fortetting:

Som det ble vist til i kapittel 4.4 reiser regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland (2016) noen interessante prinsipielle problemstillinger knyttet til urbanisering og tettstedsutvikling:

- Er urbaniseringen, som også kommunene i Innlandet merker, et nødvendig onde eller er det positive sider ved livet i større byer og tettsteder som vi bør framelske?
- Hvor går grensene for hvor tett og trangt vi skal bo i et fylke som har hatt god plass til alt?
- Vil en urbanisering i Oppland bare føre til at vi får halvgode byer/tettsteder, som likevel ikke kan konkurrere med enda større steder, samtidig som vi ødelegger stedenes opprinnelige kvaliteter?
- Dersom det skal satses på færre og mer robuste tettsteder i Oppland, vil det føre til at mange mindre steder svekkes på sikt, når folketallet står stille og befolkningen eldes. Hva betyr dette og er det så ille?

Det er viktig at kommunene diskuterer disse spørsmålene, og som i de fleste andre temaene som preger samfunnsplanleggingen vil det være en avveining mellom ulike hensyn. Det er sjelden noen klare og entydige svar på hvor tett og høyt det bør bygges, og gode løsninger ett sted kan være uheldig andre steder. Som det ble pekt på i kapittel 4.5 er det ikke vanskelig å finne eksempler på uheldige utslag av for intensiv fortetting. Men det er heller ikke vanskelig å se at det er store fortettingsmuligheter innenfor de fleste byer og tettsteder.

I diskusjoner og prosesser om by- og tettstedsplanlegging blir det som oftest et spørsmål om å finne en balanse mellom urbanisering/fortetting og et mer spredt utbyggingsmønster. I Lunner og Gran er det naturlig å diskutere og fastsette en grense for hvor tett/høyt en bør bygge i ulike deler av tettstedene, men det er liten tvil om at det bør bygges betydelig tettere enn i dag. Men dette må balanseres i forhold til tradisjonelle utbyggingsformer og lokale hensyn.

Utfordringer i samfunnsplan- og arealstrategi-arbeidet:

Denne prosjektrapporten har tatt opp noen temaer og utfordringer, som alle er knyttet til aktuelle valg kommunene må ta stilling til i sin samfunnsplanlegging:

- Hvordan bør kommunene planlegge tettstedene?
- Hvordan skal en få til et bedre kollektivtilbud på Hadeland?
- Hvilke prinsipper skal en bygge på i kommunenes langsiktige arealstrategier?
- Hvordan kan kommunenes planarbeid bidra til mer attraktive kommuner og mer tilflytting?

A. TETTSTEDENE

Et viktig poeng som ble framhevet i denne prosjektrapportens kapittel 5 er at her på Hadeland er det relativt korte avstander, og derfor er tettstedene nære og viktige for alle som bor i Lunner og Gran. Det er der de viktigste servicetilbudene er lokalisert og det er der de viktigste møteplassene og kulturtilbudene er. En del ville kanskje ønske seg flere matbutikker og kulturarenaer spredt rundt i kommunene, men dette synes i dag lite aktuelt.



HADELAND

Prosjektet viser at det for de aller fleste er kort veg fra boligen til de målpunktene som er viktigst i folks dagligliv. Bortsett fra de som bor på vestsida av Randsfjorden (ca. 2 % av den samlede befolkningen i de to kommunene) er det svært få som har mer enn 15 min. kjøretur til et av tettstedene. I mer spredtbygde kommuner i Innlandet og langs kysten har de som bor i utkantene av kommunene stort sett mye lenger vei til tettstedene. Med dette utgangspunktet er det vanskelig å se at det skal være noen motsetninger mellom folks ønsker og behov og en god satsning på tettstedene

Konklusjon: Tettstedene og tilbudene som er der, er nære og viktige for folk på Hadeland. Tettsteder med godt urbant miljø, gode møteplasser og gode handels- og kulturtilbud vil være en av de viktigste faktorene som kan gjøre Lunner og Gran attraktive for dagens beboere og potensielle innflyttere.

B. KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er begrenset hvor godt kollektivtilbud en kan få på Hadeland, sett ut ifra dagens befolkningens mengde og bosettingsstruktur. Men i kapittel 6 pekes det på noen klare forbedringsmuligheter, oppsummert i følgende punkter:

- Økt togtilbud med faste timesavganger og felles billettprodukter (sømløse reiser), og bedre koordinering mellom tog- og busstilbudet – basert på mest mulig fast struktur.
- Styrking av den delen av busstilbudet der det er størst potensiale og styrke langrutene med bedre korrespondanse (buss-tog og buss-buss). Bedre samordning skoleskyss / ordinære bussruter.
- Vurdere nye konsepter for bestillingstransport.

I tillegg til disse tiltakene innenfor selve kollektivtransporten bør kommunen gjennom sin samfunns- og arealplanlegging tilrettelegge for bedre og mer miljøvennlig transport, ved å prioritere:

- Fortetting nærmest mulig sentrum og innenfor eksisterende strukturer – tett utbygging styrker markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk.
- Planlegging av sentrumsområder og utbyggingsområder slik at en unngår tidkrevende omveier for bussrutene.

C. UTBYGGINGSMØNSTER OG AREALSTRATEGI

På bakgrunn av de faglige vurderingene tidligere i prosjektrapporten er det nedenfor skissert 5 ulike utbyggingsstrategier. Disse representerer helt ulike grep, fra en tydelig sentralisering til sterk prioritering av spredt utbygging. Denne presentasjonen kan kanskje være utfordrende eller provoserende for mange, men den er valgt for å få i gang en debatt om dette viktige temaet:

Alternativ 1: Sterk sentralisering (jfr. pkt. 2 A i kapittel 4.2)

Dette alternativet innebærer at en følger opp sentrale signaler og faglige anbefalinger om sentralisering og fortetting så langt det vurderes som mulig på Hadeland. Dette bør helst skje ved at en velger å satse på at veksten skal konsentreres til ett avgrenset område/tettsted (Gran sentrum), men dette ville nok bare vært aktuelt dersom de to kommunene slås sammen. Alternativt kan en velge å satse på vekst i ett tettsted/ tettstedsområde i hver av kommunene.



HADELAND

En fordel med et slikt alternativ er at flere på sikt ville kunne benytte Gjøvikbanen og bussrutene og det ville dermed bli lettere å få til en sterk satsing på kollektivtransport. I tillegg ville det være lettere å rette fokuset og innsatsen, f.eks. med hensyn til steds kvalitet, markedsføring, investeringer, tjenestestruktur m.m., mot ett avgrenset område. En kan også konsentrere f.eks. aktiviteter, festivaler og andre tilbud til ett tydelig definert sentrum i en kommune eller region.

En klar ulempe vil være at dette alternativet sannsynligvis vil føre til en tydelig negativ utvikling i de andre tettstedene og grendene. Dersom veksten samtidig hadde vært sterk ville en også kunne få arealknapphet og vekstproblemer i det tettstedet (eller de to tettstedene) en bestemte seg å satse på. Det vil etter alt å dømme bli en betydelig motstand mot et slikt alternativ.

En slik sentraliseringsløsning kan kanskje vurderes som mer aktuell i andre regioner eller områder. I Lunner og Gran vurderes det som svært konfliktylft og dermed helt aktuelt å velge dette alternativet.

Alternativ 2: Moderat sentralisering: (jfr. pkt. 2 B i kapittel 4.2)

Dette alternativet følger også til en viss grad opp sentrale signaler om sentralisering og fortetting, men tilpasser dette bedre til lokale forhold på Hadeland. Dette kan skje ved at en velger å satse primært på to eller tre tettsteder i hver av kommunene, men at en ikke er så bastant på at all vekst skal skje i disse utvalgte tettstedene.

Dette alternativet har mange av de samme fordelene og ulempene som alternativ 1, men de positive effektene i forhold til f.eks. prioritering av kollektivtransport og markedsføring/profilering blir noe svakere. Det samme gjelder de ulempene som skisseres ovenfor, ved at valgfriheten mht. område eller tettsted blir større.

Dette vurderes som et reelt alternativ, som antageligvis ikke ville bryte vesentlig mot statlige føringer og aksepterte faglige prinsipper i den samordnede areal-, transport- og klimaplanleggingen. Ut ifra de lokale forholdene, holdningene og verdiene på Hadeland antar vi at et slikt alternativ (i likhet med alternativ 1) vil oppleves som mindre aktuelt, basert på et hensyn til de mindre stedene.

Alternativ 3: Flerkjernestruktur / polysentrisk utvikling:

Dette alternativet kan ha noen fellestrekk med den flerkjernestrukturen som er skissert i den samordnede areal- og transportplanen for Osloregionen. Dersom en overfører dette til Lunner og Gran vil strukturen bli mer detaljert og noen av stedene blir veldig små (sammenlignet med Osloregionen). En kan tenke seg en struktur som bygger på en firedeling av tettsteder og mindre steder, f.eks. slik:

- A. Regionalt senter: Gran
- B. Større steder: Harestua – Roa – Jaren – Brandbu
- C. Mindre steder: Grua – Lunner – Grymyr – Bjonerøa
- D. Små lokale steder: f.eks. Grindvoll – N. Oppdalen – Granavollen – Moen – Bleiken m.fl...?

Det positive med denne flerkjernemodellen er at det til en viss grad ivaretar noen av de hensynene som de statlige føringene bygger på og de faglige prinsippene i den samordnede areal-, transport- og



HADELAND

klimaplanleggingen. Mange av stedene ligger ved stasjoner på Gjøvikbanen og det vil også være mulig å bygge en satsing på kollektivtransport med en slik struktur. Men i et slik alternativ vil nok spredningen i boligbyggingen neppe bidra til redusert bilbruk, og det er vanskelig å vurdere hvor godt kollektivtilbud en vil kunne oppnå totalt sett.

Dersom en satser tydelig på en slik flerkjernestruktur ville nok dette møte noe motstand, avhengig av hvor sterkt kommunene holder på strukturen i sitt arealplanarbeid og i sin saksbehandling. Uansett må nok kommunene i et slikt alternativ måtte være restriktivt i forhold til en del typer spredt utbygging utenfor de prioriterte stedene.

Konklusjon: Dette er et reelt og aktuelt alternativ som ikke er vanskelig å forsvare sett i forhold til samfunnsplanfaglige hensyn og statlige/regionale føringer. Dette alternativet kan være et godt og aktuelt kompromiss mellom faglige hensyn og lokale forhold og verdier på Hadeland.

Alternativ 4: Planlagt og arealavklart utbygging – også i grendene

Dette alternativet er ikke så ulikt alternativ 3 ovenfor, men er ikke så tydelig fokusert på at ny utbygging må knyttes til et stort eller lite tettsted/sted. Dette vil langt på vei være en videreføring av den utbyggingspolitikken som har vært førende i både Lunner og Gran kommune i mange år. Det innebærer at kommunen ønsker å satse på tettstedene og deres stedskvaliteter ut ifra en vurdering av at dette gir tilbud og kvaliteter som er viktige for befolkningen. Samtidig arbeider kommunene i arealplanleggingen med å finne fram til gode løsninger for boligbygging både i sentrale strøk og ute i grendene. Dette kan skje i form av regulering av mindre boligfelt, f.eks. i tilknytning til en skole, eller mindre områder som er avklart som områder for spredt boligbygging (PBL § 11-7 nr. 5 b).

Et stikkord for dette alternativet er at all utbygging skal være arealavklart i tråd med plan- og bygningslovens regler, altså at nye utbyggingsmuligheter skal avklares i kommuneplanens arealdel. Selv om dette alternativet delvis bryter med statlige og regionale føringer, baserer det seg altså på at utbygging skal skje i tråd med plan- og bygningslovens regler. Det vil derfor skje en avklaring/avveining mellom ulike hensyn, og dette gir forslagsstiller/ utbygger en viss trygghet og forutsigbarhet, bl.a. i forhold til saksbehandlingstid (sammenlignet med alt. 5 nedenfor).

Noen vil nok allikevel mene at også dette alternativet i for stor grad tar hensyn til statlige føringer og plan- og bygningslovens bestemmelser, og i liten grad imøtekommer enkeltpersoners ønsker om å bygge der de vil. Spørsmålet er om dette kan være et alternativ som kan være et realistisk kompromiss mellom ulike politiske holdninger til spredt boligbygging. En fordel er at dette alternativet sikrer hensynet til jordvern, biologisk mangfold m.m. langt bedre enn alternativ 5.

Alternativ 5: Spredt utbygging uten spesiell styring

De som argumenterer for denne måten å håndtere samfunns- og arealplanleggingen på uttaler ofte at kommunen i utgangspunktet bør si ja til alle forslag om utbygging, dersom det ikke konkret og tydelig er i konflikt med f.eks. jordvern hensyn, biologisk mangfold eller fredete kulturminner.

Alternativet avviker dermed tydelig fra både de nevnte nasjonale og regionale føringene (se kapittel 3) og samfunnsplanfaglige hensyn. I mange tilfeller vil det også stride mot plan- og bygningslovens



HADELAND

prioriterte hensyn og konkrete bestemmelser, og i enkeltsaker og planer vil en lett havne i en situasjon med innsigelser og mekling hos fylkesmannen (og evt. Kommunaldepartementet).

I utgangspunktet kan dette alternativet sies å være fordelaktig for den enkelte som ønsker å bygge. Dette kan allikevel ofte føre til svært lang saksbehandling, anker og innsigelser, og ofte til slutt med et negativt resultat for søkeren. For samfunnet for øvrig og i forhold til de verdiene og kvalitetene som bl.a. plan- og bygningsloven skal ivareta vil en slik utbyggingspolitikk ha klare ulemper og et høyt konfliktnivå. Det vil heller ikke ivareta hensynet til likebehandling og forutsigbarhet i kommunens plan- og byggesaksbehandling. Denne «utbyggingsstrategien» vil også helt tydelig stride mot regjeringens forventninger til og føringer for kommunenes arealplanlegging og arbeid for et klimavennlig og bærekraftig lokalsamfunn. Alternativet kan derfor ikke anbefales av prosjektgruppa.

Kort drøfting av alternativene:

- Alternativ 1 ville innebære en urimelig sterk sentralisering og ville utvilsomt møte sterk motstand blant kommunens innbyggere.
- Alternativ 5 er i direkte strid med plan- og bygningslovens bestemmelser og kan derfor ikke anbefales.
- Sett ut ifra et ideelt arealplanfaglig ståsted burde kommunene vurdert alternativ 2, dette alternativet ligger nok nærmest det statlige føringene for samordnet areal- transport- og boligplanlegging. Men det er stor sjanse for at også dette ville bli oppfattet som er urimelig sterk sentralisering og bryte for sterkt med tradisjonene og utbyggingsmønsteret på Hadeland.

Ut ifra denne vurderingen vil prosjektet anbefale kommunene å diskutere et valg mellom en tydelig flerkjernestruktur (alternativ 3) og en mer pragmatisk, men planlagt og arealklart utbyggingspolitikk der også grendene prioriteres (alternativ 4). Forskjellen går da på om nye utbyggingsområder må legges i eller nær et sted/tettsted, eller om en også kan legge nye utbyggingsområder utenfor disse stedene. På bakgrunn av de vurderingene som er gjort i dette prosjektet er det naturlig at dette prosjektet anbefaler at kommunens utbyggingspolitikk utvikles som en flerkjernestruktur slik det er skissert i alternativ 3 ovenfor.

7.3 Oppsummering og konklusjon

Som oppsummering av de temaene og problemstillingene som er tatt opp i dette prosjektarbeidet vil vi peke på to hovedtemaer – begge med noen underpunkter:

Arealstrategi:

- Utbyggingsmønsteret bør utvikles som en flerkjernestruktur i balanse mellom tettsteder og mindre steder/grender. Utbygging skal avklares i kommune-/reguleringsplaner og ikke som dispensasjonsaker fra gjeldende planer.
- En tydelig satsing på tettstedene er et av de viktigste virkemiddel både i kommunenes utbyggingsstrategi og i arbeidet med attraktivitet og tilflytting. Her må en satse på tettsteds-miljø,



HADELAND

arkitektur, utearealer/møteplasser, fortetting, en god og variert næringsutvikling, og en større andel boliger i sentrum.

- I vurderinger av nye forslag utbyggingsområder må muligheter for kollektivtransport og avstand til viktige punkter i folks dagligliv (tettsteder, matbutikker, skoler m.m.) vektlegges.
- For å styrke kollektivtransporten må kommunene fortette nærmest mulig sentrum og innenfor eksisterende strukturer – og unngå at bussene må kjøre tidkrevende omveier.

Kollektivtrafikk:

- Bedre togtilbud med faste timesavganger, felles billettprodukter og bedre koordinering mellom tog- og busstilbudet – basert på mest mulig fast struktur.
- Styrke den delen av busstilbudet som har størst potensiale, styrke langrutene med bedre korrespondanse og forbedre samordningen mellom skoleskyss og ordinære bussruter.
- Vurdere nye konsepter for bestillingstransport.
- Starte et gang- og sykkelprosjekt i Gran og Lunner. Prosjektet bør analysere trakkfarlige og trafiksikre vegstrekninger og muligheter for forbedringer, kartlegge snarveger for gående og syklende og informasjon/skilting og utvikle et sammenhengende sykkelvegnett.

7.4 Forslag til oppfølging

Prosjektet konkluderer med noen fokusområder og noen konkrete tiltak som det anbefales kommunene og regionrådet følger opp og arbeides videre med. Det er kommunene som har ansvaret for å legge opp til en bærekraftig og langsiktig arealstrategi for sin kommune. Men det viktig å presisere at for flere av tiltakene må det samarbeides med andre aktører, som fylkeskommunen og staten, grunneiere, handelstands-/næringsforeninger, velforeninger m.fl.

Her er noen punkter som prosjektet foreslår at regionrådet og kommunestyret tar stilling til ved behandlingen av prosjektrapporten:

- 1. Kommunene bør benytte resultatene fra prosjektarbeidet i sitt planarbeid – spesielt i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel, arealstrategi og kommuneplanens arealdel. Det anbefales at følgende temaer vektlegges spesielt:**
 - 1.1 Utbyggingsmønsteret bør utvikles i balanse mellom tettsteder og mindre steder/grender. Utbygging skal avklares i kommuneplaner og reguleringsplaner og ikke som dispensasjonsaker fra gjeldende planer.
 - 1.2 En tydelig satsing på tettstedene er et viktig virkemiddel både i kommunenes utbyggingsstrategi og i arbeidet med attraktivitet og tilflytting.
 - 1.3 I vurderinger av nye forslag utbyggingsområder må muligheter for kollektivtransport avstand til punkter og funksjoner som er viktige i folks dagligliv vektlegges.
 - 1.4 For å styrke kollektivtransporten må kommunene fortette nærmest mulig sentrum og innenfor eksisterende strukturer – og unngå at bussene må kjøre tidkrevende omveier.



HADELAND

2. Kommunene bør gå i dialog med fylkeskommunene og jernbanemyndighetene for å få til forbedringer i kollektivtransporten i Lunner og Gran – med vekt på:

- 2.1 Økt togtilbud med faste timesavganger, felles billettprodukter og bedre koordinering mellom tog- og busstilbudet – basert på mest mulig fast struktur.
- 2.2 Styrking av det busstilbudet som har størst potensiale, styrke langrutene med bedre korrespondanse og forbedre samordningen mellom skoleskys og ordinære bussruter.
- 2.3 Vurdering av nye konsepter for bestillingstransport.

3. Gran og Lunner bør starte et gang- og sykkelprosjekt, helst i samarbeid mellom kommunen, der en ser på følgende hovedpunkter:

- 3.1 Analyse av trakkfarlige og trafikksikre vegstrekninger og muligheter for forbedringer
- 3.2 Vurdering av trafikksikre veger for gående/syklende fra boligområder og til tettsteder m.m, kartlegging av snarveger for gående og syklende og informasjon/skilting.
- 3.3 Utvikling av et sammenhengende sykkelvegnett i Lunner og Gran kommune.

8. VEDLEGG

Nedenfor er det satt opp en liste over de planene, utredningene og rapportene som har dannet det viktigste grunnlaget og vært av størst betydning for prosjektarbeidet. Vedleggene er satt opp kronologisk etter når det er henvist til disse i prosjektrapporten:

- Nasjonale forventninger – Regjeringen, juni 2019
- Fylkesdelplan for Hadeland 1995-2010 – vedtatt av fylkestinget i 1994 og godkjent av Miljøverndepartementet i 1996
- Fylkesdelplan for Hadeland 2004-2015 – vedtatt av fylkestinget i 2003 og godkjent av Miljøverndepartementet i 2004
- Areal- og transportanalyse for Hadeland (Civitas, januar 2012)
- Regional plan for Hadeland – vedtatt av Oppland fylkesting i februar 2015
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder, Oppland fylkeskommune – vedtatt av Oppland fylkesting i juni 2016)
- Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)
- Innlandsstrategien – oppstart og kunnskapsgrunnlag (2019-2020) + Høringsutgave (mars 2020)
- Statistisk Sentralbyrå – Tettsteders befolkning og areal (2019)
- Rambøll – Slik skaper vi bedre byer (Rapport fra prosjektet Bedre byer, 2019)
- Norkart AS – Demografi- og avstandanalyse for Lunner og Gran kommune, september 2019
- Strategisk Ruteplan AS – Analyse av dagens kollektivtilbud og noen forslag til videreutvikling – notat mars 2020