



Notat:

Føringer for videreføring av samarbeidsprosjektet Stor-Oslo Nord

Innspill til formuleringer i ny prosjektplan, utarbeidet etter drøfting i arbeidsgruppe 26. juni og 8. august:

1. **Budskapet vårt:**

(Hvorfor er vi viktige)

Stor-Oslo Nord er en samarbeidsallianse for kommunene i Akershus og Oppland som ligger rett nord for Oslo. I disse kommunene er det store utviklingsmuligheter med arealer som kan utvikles uten store konsekvenser for miljø, natur og friluftsliv.

Området har befolkningsvekst, men ønsker å ta større del av veksten som planlegges i Osloregionen. Vi har en gunstig senterstruktur som legger forholdene godt til rette for at økt trafikk kan tas med kollektive transportmidler.

Næringslivet i regionen sysselsetter stadig flere, men vi har plass og ønsker flere nyetableringer. Det finnes ledige næringsarealer i alle kommunene og tunge næringsmiljøer er etablert særlig sør i Nittedal, i Gran, Raufoss og på Gjøvik.

Bedre kommunikasjoner er imidlertid en avgjørende forutsetning for utvikling av området. Stor-Oslo Nord er derfor etablert som et samarbeidsprosjekt for å påvirke planarbeid og prosesser slik at mest mulig midler avsettes til utbygging og vedlikehold av Gjøvikbanen og Rv 4. Utvikling av disse transportårene kan også frigjøre arealer sentralt i Oslo, som vil være viktig for byutvikling i hovedstaden (Alnabanen og deler av Trondheimsveien).

Gjennom samarbeidet som ble opprettet i 2012 er det utviklet et fellesskap og tillit på tvers av fylkesgrensen. Oppsummert kan vi presentere følgende:

Stor-Oslo Nord har:

- Arealer som vil kunne redusere konfliktfull utbygging i andre deler av Osloregionen.
- Bolig og næringsarealer som kan utvikles uten konflikt med jordvern og Markaloven.
- En betydelig befolkningsvekst og etablering av nye arbeidsplasser, men området vil og kan ta større deler av veksten som vil komme i Osloregionen.
- En tydelig senterstruktur. Nittedal – Harestua – Gran – Raufoss – Gjøvik.
- Verdensledende miljø innen informasjonssikkerhet ved NTNU Gjøvik.
- Innlandets største industriklynge, med 4500 ansatte bare ved industriparken på Raufoss.
- Et felles ønske om utvikling på tvers av fylkesgrenser.

2. **Prosjektets formål:**

Stor-Oslo Nord er samarbeidskommunens verktøy for å påvirke planarbeid og prosesser slik at mest mulig midler avsettes til utbygging og vedlikehold av Gjøvikbanen og Rv 4.

3. **Mål for veg og bane:**

Gjøvikbanen

- Bygges på kort sikt ut slik at kjøretiden reduseres, Gjøvik får togavgang minst hver time og antall avganger på innerstrekningen økes.
- Det tas prinsippavgjørelse om:
 - Ny trase og dobbeltsporet bane på strekningen Oslo S – Roa.
 - Gjøvikbanen forlenges og knyttes sammen med Dovrebanen.

Rv 4:

- Bygges ut med god framkommelighet, trafiksikker og med gode løsninger for lokale tettsteder.
- Intensivere arbeidet med vegløsning i Nittedal:
 - Følge opp vedtatt utbygging på strekningen Kjøl – Rotnes.
 - Dobbelt løp i Hagantunnelen.
 - Utbedring nord for Rotnes som innebærer:
 - God trafiksikring
 - Veiløsning som sikrer god framkommelighet, spesielt for næringstransport og kollektivtrafikk.
- Vedtak om bygging av fire-felts veg på strekningen Gjøvik - Mjøsbrua.
- Framtidig trase gjennom Oslo avklares og prioriteres.

4. Fokusområder - Prioriterte arbeidsoppgaver i 2017 - 2019

(Medvirkning- og påvirkningsstrategi)

Fokusområder i argumentasjonen:

- Hva Stor-Oslo Nord kan tilby Oslo og hovedstadsområdet
- Gjøvikbanens betydning for et effektivt nasjonalt godsnett
- Rv 4 – den viktigste transporetåren for Innlandets største industriklynge

Presentere oss og stille forventninger til:

- Ny politisk ledelse i SD etter valget høsten 2017
- Ny transportkomite etter valget høsten 2017
(Spesiell oppmerksomhet på leder og nestledere + rep. fra Oslo, Akershus og Oppland)
- SVV, Vegdirektoratet/Vegdirektør – med forventninger til forarbeidet til NTP 2022 – 2033
- Jernbanedirektoratet /Jernbanedirektør - med forventninger til forarbeidet til neste NTP
- Bane Nord, v/infrastrukturdivisjonen
- Fylkespartiene i Akershus og Oppland slik at de har Gjøvikbanen og Rv 4 prioritert i sine program før fylkestingsvalget in 2019.

Etterlyse, holde seg orientert om og tilby seg å delta i aktuelle planprosesser:

- Oppfølging av «KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv»
lgangsetting av mulighetsstudier.
- Jernbanedirektoratets arbeid med plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timesavgang til Gjøvik. (Melding St. 33 (2016-2017) pkt. 3.4.3)

- Systemanalyse for ny riksvegdiagonal mellom Rv 4 Trondheimsveien og Rv 163 Østre Aker veg (Melding St. 33 (2016-2017) pkt.13.2.3)
- Planlegging av Rv 4 gjennom Nittedal.
Herunder oppfølging av strekningen Kjøl – Rotnes, som er vedtatt finansiert av Oslopakke 3 med planlagt oppstart i 2019-20.

Høringsuttalelser:

- Avgi høringsuttalelser og komme med innspill til alle aktuelle utredninger og planer med konsekvenser for Gjøvikbanene eller Rv 4.

5. Næringslivets tilknytning til Stor-Oslo Nord.

Det er viktig å få næringslivet tettere knyttet til arbeidet vårt. Dette bør gjøres ved at en har en gruppe næringsledere som holdes oppdatert og deltar i det utadrettede arbeidet. En slik gruppe må på plass ved oppstart av ny prosjektperiode.

NHO Innlandet v/Åge Skinstad kontaktes for å få kandidater til en slik gruppe fra Oppland.

Nittedal kommune har forslag til aktuelle kandidater fra Akershus.

6. Forholdet til fylkeskommunene og Oslo kommune.

Fylkeskommunene og Oslo kommune er de viktigste høringsinstansene ved behandlingen av NTP. I tillegg disponerer fylkeskommunene store økonomiske og administrative ressurser som bør kunne benyttes i arbeidet vårt. Gjennom møtet som ble holdt 28. med fylkesordfører Even Aleksander Hagen og leder for komite for samferdsel Anne Elisabeth Thoresen ble det avklart at Oppland fylkeskommune ønsker å være en aktiv deltaker i Stor-Oslo Nord og delta med økonomiske og administrative ressurser i samarbeidet.

Det var også enighet om å rydde i organiseringen av arbeide for utvikling av Gjøvikbanen og Rv 4 (Jernbaneforum Gjøvikbanen – Rv 4 Forum – Stor-Oslo Nord).

Det tas nå initiativ til møter med Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Når disse møtene er gjennomført vil vi ta stilling til hvordan fylkeskommunenes tilknytning til Stor-Oslo Nord organiseres.

Citylink.

Det tas foreløpig ikke stilling til hvordan vi forholder oss til Citylink. At betegnelsen benyttes i transportkomitéens innstilling (Innst. 460 S (2016-2027)) taler for at samarbeidet bør videreføres.

7. Kommunikasjonsplan.

Det utarbeides egen kommunikasjonsplan for prosjektet.

Kommunikasjonsplanen må bl.a. beskrive:

- hvordan en skal lykkes med å nå fram med budskapet.
- samspill med og grenseoppgang mot andre aktører og prosjekter.
- roller og ansvar til alle som deltar i samarbeidet .

8. Styringsgruppe/Arbeidsutvalg.

Sammensetning av styringsgruppa er diskutert uten at det er foreslått justeringer av denne. Leder av styringsgruppa bør inn i arbeidsutvalget. Nestleder stiller når leder ikke kan.

9. **Ressurs til å drive arbeidet videre.**

Det er enighet om at prosjektet må drives videre med egen ressurs/prosjektleder. Styringsgruppa får ansvar for å følge opp dette i løpet av høsten, etter at aktørene (kommuner/regionråd) har gitt sin tilslutning til videreføring av samarbeidsprosjektet.

EDS

30.8.17