

Stor-Oslo Nord



OPPSUMMERENDE RAPPORT – ARBEIDET SISTE ÅR – INNSPILL TIL DISKUSJON OM VIDERE SAMARBEIDE.

Innhold:

Kort om bakgrunn og mål

Oppsummering av arbeidet i perioden august 2016 – mai 2017

Arbeidet mot Nasjonal transportplan 2018-2029

Citylink

Oslopakke 3

Kronikker – Høringsuttalelser

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Viktige dokumenter for videre arbeid

Innspill til diskusjon om videre samarbeid

Kort om bakgrunn og mål.

Stor-Oslo Nord ble etablert sommeren 2012. Initiativet ble tatt fra Gjøvikregionene. Alle kommunene i Gjøvikregionen og kommunene Gran, Lunner og Nittedal har vært med fra begynnelsen av. Arbeidet ble etablert med ekstern konsulentbistand fra selskapet Burson-Marsteller. Den første tiden ble sekretariatet ivaretatt av regionsjefen for Gjøvikregionen og regionkoordinatoren for Hadeland.

Fra mars 2014 ble arbeidet organisert som eget prosjekt med Edvin Straume som prosjektleder. For denne perioden er det utarbeidet og vedtatt to prosjektplaner, en for perioden 2014-2015 og en for 2016 – juni 2017.

Prosjektet ledes av en styringsgruppe bestående av ordførende i medlemskommunene. Siden Høyre og Frp ikke har ordfører i noen av kommunene inneværende valgperiode er en representant for dere fylkespartier i Oppland med i styringsgruppa sammen med varaordfører i Nittedal. Prosjektet har også et arbeidsutvalg bestående av regionsjefen i Gjøvikregionen, regionkoordinator for Hadeland og næringsansvarlig i Nittedal. Disse er også medlemmer av styringsgruppa.

Styringsgruppa ledes av Hilde Thorkildsen, ordfører i Nittedal. Harald Tyrdal, ordfører i Lunner, har vært nestleder.

I 2012 ble målet for arbeidet formulert på følgende måte:

- **Å utvikle en helhetlig påvirkningsstrategi med målsetting om at Stortinget vedtar en NTP 2014-2023 med mest mulig investeringsmidler til Gjøvikbanen og RV-4 med tanke på å korte ned reisetiden til Oslo**

I løpet av prosjektperioden er målformuleringen blitt mer konkretisert. I prosjektplanen for 2016 – juni 2017 er målene slik:

Stor- Oslo Nord er samarbeidskommunens verktøy for å påvirke prosesser slik at Stortinget vedtar en NTP 2018-2029 med mest mulig midler til Gjøvikbanen og Rv 4.

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:
 - Dobbelt løp i Hagantunnelen.
 - Utbedring nord for Rotnes som innebærer:
 - Trafikksikring
 - Utbygging til fire-felts veg som sikrer god framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport.
- Vedtak om bygging av fire-felts veg på strekningen Gjøvik - Mjøsbrua.
- Framtidig trase gjennom Oslo avklares og prioriteres.

Oppsummering av arbeid i perioden august 2016 – mai 2017

For arbeidet før denne tid henvises det til tidligere oppsummeringer som er behandlet av styringsgruppa:

- Aktiviteter i perioden august 2014 – juni 2015
- Oppsummering av arbeidet, august 2015 – juni 2016

Arbeid mot Nasjonal transportplan 2018-2029:

Arbeidet det siste året har vært rettet mot å påvirke innholdet av stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan og Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av denne. Under følger tilbakemelding om møteaktivitet i forhold til prioriterte punkter i inneværende prosjektplan:

- Møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet:
To møter med statssekretær Tom-Christer Nilsen (H).
16. jan m/Citylink og 30. jan m/ representanter fra styringsgruppa.
- Møte med partifraksjonene i Transport- og kommunikasjonskomiteen:
 - Representanter fra Høyre, Astrup og Jegstad, 16. januar
 - Representanter fra Frp, Johnsen, Ørsal Johansen og Limi, 16. februar
 - Representant fra Krf, Syversen, 15. februar
 - Representanter fra Ap, Myrli, Wickholm og Hagebakken, 18. januar
 - Representant fra Venstre, sekretær til Abid Raja, 27. februar
 - Representanter fra Sp, togtur m/Sjelmo Nordås og Oddnes 20. marsVi har gjennom dette hatt møte med alle partier med representanter i Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Møte med Opplandsbenken / Akershusbenken.
Det er gjennomført to møter med Opplandsbenken. Et på Lillehammer juni 2016 og et på Stortinget 18. april i år.
Det er ikke gjennomført egne møter med Akershusbenken. Men både styreleder og prosjektleder har jevnlig kontakt med stortingsrepresentanter fra fylket. De to mest sentrale samferdselspolitikere fra fylket, Nils Aage Jegstad (H) og Sverre Myrli (Ap) er godt orientert om arbeidet vårt.
- Møte med regiondirektør for NHO Innlandet og NHO Oslo og Akershus.
Det er gjort flere forsøk på å få i stand slike møter uten at en har lyktes med dette.

AU-møter

I tillegg til møtene som er referert over har det vært 5 møter i arbeidsutvalget. Her er aktuelle problemstillinger drøftet og prosjektleder har fått råd og innspill til pågående arbeidet.

Møte om KVVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv 9. januar.

Mandatet for dette arbeidet ble gitt av Samferdselsdepartementet i februar 2014. Forutsetningene var at arbeidet skulle være ferdig våren 2016. Utredningen forelå dessverre ikke før ved årsskifte, ca. 6 mnd. etter fristen.

Styringsgruppa ble orientert om arbeidet av prosjektlederne på møte som ble holdt i Gran rådhus 9. januar i år.

På høring i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Leder av styringsgruppa og prosjektleder har deltatt på komiteens høring om NTP 2018-2029.

Styreleder deltok sammen med Akershus fylkeskommune. Her var manglende statlig bevilgning til Rv 4 Rotnes – Kjul et av hovedpunktene. (Se avsnitt under om Oslokappe 3)

Prosjektleder deltok på vegne av Citylink, sammen med ordfører i Sørumsdal. Hovedtema her var manglende satsing på disse banestrekningene. (Se avsnitt om Citylink)

Komiteen mottok skriftlig informasjon i forkant.

Ny PowerPoint mal.

Prosjektet gikk i høst til anskaffelse av ny PowerPoint mal.

Citylink

Mye av arbeidet i høst var konsentrert om utvikling av Citylink.

Citylink-samarbeidet omfatter 20 kommuner langs Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Gjøvikbanen, Spikkestadbanen og banen til Kongsberg. Samarbeidet ledes av en styringsgruppe, med ordføreren i Sørumsdal, Marianne Grimstad Hansen som leder. Gjøvikbanen er representert i samarbeidet gjennom Stor-Oslo Nord. Hilde Thorkildsen har vært vår representant i styringsgruppa. Prosjektleder har vært administrativ kontaktperson og hatt det økonomiske ansvaret for samarbeidet.

I løpet av høsten ble det gjennomført to samlinger:

- Lunsjseminar, KS Agenda 1. september.

På seminaret ble følgende rapporter presenterer:

- Østlandsstjerna – Trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak
v/Rolv Lea, Civitas as
- Godstransport på Citylink-banene
v/Geir Berg, Logistikkutvikling

Regionaldirektør Sjur Helset presenterte Jernbaneverket vurdering av rapportene og deres planer for tiltak på Citylinkbanene.

Seminaret ble avsluttet med en panelsamtale mellom Nils-Aage Jegstad (H), Ola Elvestuen (V) Heiki Holmås (SV) Anette Solli (H) og Holger Schlaupitz (Nat.forb.). Temaet for samtalen var Citylink og Nasjonal transportplan.

- Ordførermøte, Gardermoen 3. november.

Ny rapport ble presentert:

- Trafikken på Citylink-banene. Sammenstilling av nytteberegninger.
Geir Berg, Logistikkutvikling

Det ble tatt beslutning om videre påvirkningsarbeid. Det var enighet om at en hadde som mål å få følgende formulering innarbeidet i NTP 2018-2029:

«Parallelt med utvikling av ytre InterCity (IC) er utredning og utbygging av Citylink nødvendig for å skape en mer integrert bo- og arbeids- og serviceregion rundt Oslo.»

Leder Marianne Grimstad Hansen fikk ansvaret for det oppfølgende arbeidet mot departement og Storting. (Se: Møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Høring i Transport- og kommunikasjonskomiteen)

Oslopakke 3

Avtale om Oslopakke 3 inngås mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtalen omfatter utbygging av veg og bane i og rundt Oslo som delvis finansieres gjennom midler fra bomringen rundt hovedstaden. Staten bidrar med sin andel gjennom egen behandling i Stortinget.

I avtalen som Oslo og Akershus inngikk i juni 2016 var følgende innarbeidet:

- Rv 4 Rotnes – Kjul
Planlegges for oppstart i tidsrommet 2019-20.

I Stortingsproposisjonen 86 (2016-2017) om Oslopakke 3, som regjeringa la fram i april i år, er det ikke avsatt midler til dette prosjektet. Proposisjonen vil bli behandlet av Stortinget i juni, sammen med innstillingen om NTP.

Kronikker – Høringsuttalelser:

Kronikker, publisert i lokal presse:

- Forventninger til statsbudsjettet 2017. August 2016
Ble også sendt Samferdselsdepartementet.
- Hva med Stor-Oslo Nord i Nasjonal transportplan? Mars 2017

Høringsuttalelse:

- KVVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv. Mars 2017

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Meldinga ble lagt fram 5. april.

For Rv 4 og Gjøvikbanen kan følgende kort oppsummeres:

Rv 4:

- Roa – Gran grense, inkl. Jaren – Amundrud inne i første periode.
(620 mill. statlige midler – 1 130 mill. annen finansiering)
- Planprosesser i gang for å vurdere hvordan trafikk fra Rv 4 kan ledes utenom og gjennom Oslo.
 - KVVU Rv 22/Rv 11
Fredrikstad – Lillestrøm – Nittedal
 - Systemanalyse for riksvegdiagonal Rv 4 Trondheimsveien – Rv 163 Østre Aker vei.
- Nittedal: Legge vekt på skjerming av lokalsamfunnet for trafikk, og vil vurdere tunnelløsning, i siste periode.

Gjøvikbanen:

- Jernbanedirektoratet vil i 2017 lage en plan for timesavgang til Gjøvik. Omprioritering av rekkefølgen for innføring av ERTMS vil bli vurdert.

- 205 mill. til krysningsspor i første periode.
Ligger muligheter for mer midler i godspakka. Jernbanedirektoratet vil fordele disse midlene. (Her var det 600 mill. til Gjøvikbanen i grunnlagsdokumenter. Pakka er imidlertid redusert fra 20,2 mrd. til 18. mrd. i Meld. St. 33)
- Det vil i løpet av året bli inngått direktekjøpssavtale med NSB Gjøvikbanen for perioden 2018-2020, med opsjon på inntil tre år. Skal deretter konkurransesettes, som en del av en større trafikpakke.
- Rutemodell 2027 vil åpne for bedre tilbud til Hakadal og Jaren på dagtid.

Vurdering:

Det er ingen grunn til å være tilfreds med omtalen og forslag til tiltak på Rv 4 og Gjøvikbanen.

Transport- og kommunikasjonskomiteen arbeider nå med sin innstilling til Stortinget. For våre strekninger vil det være svært viktig at komiteen presiserer følgende:

Rv 4

- Det må settes av midler til utbyggingen av Rv 4 Rotnes – Kjul.
Slik at denne utbyggingen kan gå som forutsatt i avtalen om Oslopakke 3
- Påpeker behovet for nytt løp i Hagantunnelen.
- Understreke behovet for å bygge fire-felts veg på strekningen Gjøvik – Mjøsbrua.

Gjøvikbanen:

- Understreker behovet for at Gjøvikbanen får timesavgang så raskt som mulig.
- Presisere at videre planlegging for utvikling av Gjøvikbanen må gjennomføres i tråd med «KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv.

Viktige dokumenter for videre arbeid:

I løpet av planperioden har Stor-Oslo Nord bidratt til, og deltatt i, arbeidet med følgende utredninger. Disse dokumentene vurderes som sentrale for videre arbeid med utvikling av Rv 4 og Gjøvikbanene.

2015	juni	Mulighetsstudie Gjøvikbanen Rejlers Norge AS
2016	mars	Østlandsstjerna. Trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak Civitas a/s
2016	august	Godstransport på Citylink-banene Logistikkutvikling
2016	nov.	Trafikken på Citylink-banene. Sammenstilling av nytteberegninger. Logistikkutvikling
2016	nov.	KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv Jernbaneverket / Statens vegvesen

Innspill til diskusjon om videre samarbeid.

Nasjonal transportplan 2018-2029 blir vedtatt av Stortinget i juni.

Neste NTP vil bli vedtatt våren 2021. Før den tid skal transportetatene gjennom en analyse- og strategifase. I den forbindelse skal det trolig utarbeides rutevise planer og stamnettutredninger. Disse vil trolig være ferdig i 2019. Deretter vil etatene lage et grunnlagsdokument. Dersom tidligere rutiner følges vil dette bli sendt på høring i februar 2020.

Bevilgninger til veg og bane skjer gjennom de årlige statsbudsjettene. For å påvirke disse vil det være viktig å holde god kontakt med politisk ledelse av Samferdselsdepartementet og sentrale stortingspolitikere.

Når prosjektleder nå trer tilbake bør styringsgruppa tenke gjennom og diskutere om prosjektet bør videreføres.

Prosjektleder spiller til diskusjonen om videre samarbeid:

- ❖ **Bør Stor-Oslo Nord samarbeide fortsette?**
 - Hva har vært resultatene av dette samarbeidet?
 - Står resultatene i samsvar med ressursbruken?
 - Har samarbeidet potensialet for videre utvikling?

Dersom en med utgangspunkt i diskusjonen av punktet over konkluderer med at samarbeidet bør fortsette må følgende punkter vurderes:

1. Forholdet til fylkeskommunene.

Fylkeskommunene er de tyngste aktørene i politisk påvirkningsarbeid for veg og baneprosjekter.

Hvordan skal vi få Oppland og Akershus fk. til å prioritere våre strekninger?

Hvilke konsekvenser vil en ev. regionreform ha?

2. Forholdet til Jernbaneforum Gjøvikbanen og Rv 4 Forum.

Disse organene fungerer ganske forskjellig:

Rv 4 Forum:

Her er vegvesenet sekretariat og gir mye faglig oppdatering. Forumet virker i liten grad som pådriver. Ledes av Oppland fk. gjennom komiteleder for samferdsel.

Jernbaneforum Gjøvikbanen

Oppland Fk. er sekretariat og har lederen gjennom komiteleder for samferdsel.

Forumet har som mål å påvirke utvikling av banestrekningen. Det har vært lite aktivitet siste året.

At flere organ skal fylle tilnærmet samme rolle er problematisk. Dette kan virke forvirrende og vi kan framstå som lite samkjørte. I Citylink-samarbeidet har dette vært et tema.

- Har Stor-Oslo Nord bidratt til at virksomheten til Jernbaneforum Gjøvikbanen er

reduisert?

- Bør vi passe på at det er en ordfører fra Stor-Oslo Nord som leder Jernbaneforum Gjøvikbanen og Rv 4-Forum?

- Kan Stor-Oslo Nord erstattes av at vi tar ledelsen av disse organene?

(Da vil vi få SVV og fylkeskommunen til å overta sekretariatsansvaret)

- Kan Stor-Oslo Nord overta rollen til Jernbaneforum Gjøvikbanen og Rv 4 Forum?

3. **Oslo kommune**

Bør Oslo kommune knyttes nærmere til Stor-Oslo Nord?

I tilfelle hvordan?

4. **Næringslivet**

Må kobles tetter på i en ev. videreføring av samarbeidet.

Hvordan dette bør skje må vurderes nærmere.

5. **Organisering**

Hvordan bør et ev. framtidig samarbeid organiseres?

Innspill til konklusjon:

- Bør styringsgruppa ta stilling til problemstillingene og trekke en konklusjon nå?

Eller:

- Drøfte problemstillingene, gi signaler, og gi et utvalg i oppdrag å utrede dette og komme tilbake med en anbefaling til høsten (sept./okt.)?

HUSK: Det er kommunene langs Rv 4 og Gjøvikbanen som har engasjement for at disse transportårene utvikles!

Derfor må representanter herfra «sitte i førersetet»!