

Stor-Oslo Nord **4** 

Dokument status

Utkast
Komplett

Tittel: **Stor-Oslo Nord**

Prosjektplan august 2016 – juni 2017

Fordeling:

Rev.	Dato	Utarbeidet av	Godkjent av		
1	2.8. 2016	Edvin Straume	Styringsgruppa 16.8. 2016		
2					
3					

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	UTGANGSPUNKT	3
1.1	<i>Bakgrunn</i>	3
1.2	<i>Budskap.....</i>	3
1.3	<i>Citylink.....</i>	3
1.4	<i>Status.....</i>	4
2	PROSJEKTPLAN FOR PERIODE JANUAR 2016 – JUNI 2017.....	5
2.1	<i>Formål:.....</i>	5
2.2	<i>Delmål.....</i>	5
3	ARBEIDSMÅL:	6
4	MEDVIRKNING – OG PÅVIRKNINGSSTRATEGI. BYGGER PÅ FØLGENDE ELEMENTER:.....	6
5	ARBEIDSFORM.....	7
5.1	<i>Arbeid i perioden fram til juni 2017:.....</i>	7
5.2	<i>Forankring:.....</i>	7
6	ORGANISERING	8
6.1	<i>Avtale.....</i>	8
6.2	<i>Økonomi</i>	8

1 Utgangspunkt

1.1 Bakgrunn

Samarbeidsalliansen Stor-Oslo Nord ble opprettet sommeren 2012 av kommunene i Gjøvikregionene og kommunene Gran, Lunner og Nittedal. Målet for arbeidet var:

- «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».

Mål, strategi og felles budskap ble utviklet i samarbeid med eksternt kompetansemiljø. Dette er videreutviklet og er i tilpasset form benyttet gjennom hele prosjektperioden. På denne måten er vi blitt gjenkjennelig og troverdig.

Prosjektet er gjennomført med følgende prosjektperioder:

- August 2012 – desember 2013.
Med regionkoordinatorerne i Gjøvikregionen og Hadeland som prosjektledere og med ekstern kompetanse i fram til mars 2013.
- Januar 2014 – desember 2015.
Med Edvin Straume, Gran kommune, som prosjektleder.
- Januar 2016 – juni 2017.
Med Edvin Straume som prosjektleder gjennom enkeltpersonforetak.

Samarbeidet hviler på avtale som er inngått mellom medlemskommunene og prosjektleder. For kommunene på Hadeland og i Gjøvikregionen er avtalen koordinert gjennom regionrådene.

Til nå i prosjektet har en i stor grad klart å treffe og komme i dialog med de viktigste premissleverandørene og beslutningstakerne.

1.2 Budskap

Budskapet kan kort oppsummeres på følgende måte:

Stor-Oslo Nord:

- Har en betydelig befolkningsvekst, men vil og kan ta større deler av veksten som vil komme i Osloregionen.
- Bolig og næringsarealer kan utvikles uten konflikt med jordvern og Markaloven.
- Satsing på Stor-Oslo Nord vil kunne redusere konfliktfull utbygging i andre deler av Osloregionen.
- Tydelig senterstruktur. Nittedal – Harestua – Gran – Raufoss - Gjøvik
- Er et felles initiativ fra kommunene langs Gjøvikbanen og Rv4 - på tvers av fylkesgrenser.

Ønsket utvikling forutsetter bedre transportløsninger:

- **Tog** er viktigst for persontransport – **Vei** er viktigst for næringslivet.
- Situasjonen for Gjøvikbanen og RV 4 er langt fra tilfredsstillende.
 - Vi presenterer status, slik at flest mulig er informert.
- Har klare forventninger til planlegging og utbygging av veg og bane.
 - Er informert og formidler informasjon om pågående arbeid og planlegging.
 - Tar initiativ og deltar aktivt i planarbeidet der dette er mulig

1.3 Citylink

Citylink er navnet på samarbeidet som er inngått mellom kommunene langs grenbanene ut fra Oslo. Kommunene langs Gjøvikbanen deltar i samarbeidet gjennom Stor-Oslo Nord. Samarbeidet ble etablert på møte på Sørumsund 25. juni 2015 og omfatter i dag 20 kommunene med tilknytning til følgende banestrekninger:

- Kongsvingerbanen
- Hovedbanen
- Gjøvikbanen
- Spikkestadbanen
- Kongsbergbanene

Hovedmålet med samarbeidet er å få til en sterkere satsing på utvikling av grenbanene på Østlandet og få dette innarbeidet i NTP 2018-2029. Sammen er vi sterkere enn når vi opptreer enkeltvis.

Marianne Grimstad Hansen, ordfører i Sørumsdal, leder styringsgruppa til Citylink. Leder av Stor-Oslo Nord, Hilde Thorkildsen, er vår representant i styringsgruppa.

Samarbeidet har finansiert og fått gjennomført to utredninger:

- Østlandsstjerna – Trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak. Utredningen viser den samfunnsmessige nytten av å bygge ut grenbanene og aktuelle tiltak på hver av banestrekningene.
- Godstransport på Citylinkbanene

1.4 Status

Sammen med viktige samarbeidspartnere har vi bidratt til følgende vdr. utvikling av Gjøvikbanen og Rv 4 i prosjektperiodene:

Gjøvikbanen:

- Utfordringene til Gjøvikbanen ble godt beskrevet i NTP 2014-2023. 1 058 mill. ble avsatt til fornyelse av banestrekningen, men bare 123 mill. før 2018. Det er ikke nok til å få bedre tilbud ved nytt anbud i 2017.
- Utarbeidelse av mulighetsstudie for dobbeltsporet, moderne bane, med IC-standard på strekningen Oslo S – Roa, hvor også strekningen videre til Gjøvik og sammenkobling til Dovrebanen ble belyst. Utredningen ble gjennomført i regi av Jernbaneforum Gjøvikbanen og var ferdig i Juni 2015.
- Samferdselsdepartementet har bestilt konseptvalgutredning (KVU) for strekningen Oslo S – Moelv. Grunnlaget som ble lagt gjennom arbeidet med mulighetsstudien vil bli benyttet. Arbeidet skal være ferdig høsten 2016.
- I Statsbudsjettet for 2015 var det innarbeidet midler for økt strømforsyning nord for Jaren. Dette arbeidet ble fullfinansiert gjennom Statsbudsjettet for 2016.
- Planarbeid er satt i gang for utvidelse av Nittedal stasjon og etablering av møtespor ved Reinsvoll.
- Statsbudsjett for 2016 inneholdt garantier som gjør at NSB nå kjøper nye tog til Gjøvikbanen. De første settene vil bli tatt i bruk høsten 2017.

Rv 4:

- I NTP 2014-2023 og Handlingsprogram 2014-2017 (2023) er følgende med:
 - Statlige midler til Lunner grense - Jaren. Forutsetter bruk av bompenger.
 - Kontinuerlig utbygging på Hadeland, Roa – Gran grense igangsettes i slutten av fireårsperioden. Forutsetter utvidelse av bompenggeordningen.
 - Ekstra tunnelløp i Hagantunnelen i perioden 2018 – 2023.
- KVU er bestilt på strekningen Jaren – Mjøsbrua. Arbeidet foregår i samarbeid med Jernbaneverket som har fått samme oppdrag for Gjøvikbanen.
- I revidert avtale om Oslopakke 3 er strekningen Rotnes – Kjøl planlagt med oppstart i tidsrommet 2019-20.
- I transportetatens forslag til NTP 2018-2029 er:
 - Strekningen Roa-Gran grense, inkl. Jaren – Amundrud lagt inn som bundet prosjekt.
 - Ekstra løp i Hagantunnelen er tatt ut av planen.

2 Prosjektplan for periode januar 2016 – juni 2017.

2.1 Formål:

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, trafikk sikker 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.

2.2 Delmål

- Stor-Oslo Nord deltar aktivt, med et tydelig budskap, i debatten om NTP 2018-2029 i høst og vinter.
- Alle representanter i Stortingets transportkomite blir godt orientert om budskapet vårt og potensialet som ligger i å bygge ut Gjøvikbanen og Rv 4.
- Gjennom samarbeid med de andre grenbanene må Citylink løftes fram, slik at disse banene blir prioritert på samme nivå som IC-strekningene i NTP 2018-2029.

3 Arbeidsmål:

Når Stortinget våren 2017 vedtar Nasjonal transportplan for 2018-2029 skal denne inneholde mest mulig midler til investering og drift av Gjøvikbanen og Rv 4.

Vedtaket må sikre følgende:

Gjøvikbanen:

- Timesforbindelse til Gjøvik.
- Tilbudet på innerstrekningen bedres.
- Det tas prinsippavgjørelse om ny trase og dobbeltsporet bane på strekningen Oslo S – Roa og at Gjøvikbanen forlenges og knyttes sammen med Dovrebanen. Midler til videre planlegging og bygging av dette innarbeides i NTP.

Rv 4:

- Utbyggingen på Hadeland slutføres.
- Strekningen Gjelleråsen – Roa utbedres for å øke framkommeligheten, bedre trafikksikkerheten og imøtekomme næringslivets behov. Prioriterte tiltak er:
 - Nytt løp i Hagantunnelen.
 - Utbedring av strekningen Rotnes – Hakadal til fire-felts veg og trafikksikkerhetstiltak videre nordover.
- Framtidig trase gjennom Gjøvik og videre til Mjøsbrua avklares og midler til planlegging og bygging av fire-felts veg på strekningen Gjøvik – Mjøsbrua er innarbeidet i NTP.
- Framtidig trase gjennom Oslo avklares.

4 Medvirkning – og påvirkningsstrategi.

Bygger på følgende elementer:

- Felles vilje for felles mål.
 - Gjøvikbanen og Rv 4 skal bli moderne, effektive og sikre transportårer for person- og godstrafikk.
 - Utgangspunktet vårt ligger fast. Konsistente og gjenkjennelige.
- Representerer en løsning for Oslo og er av nasjonal betydning.
 - Kan ta større deler av befolkningsveksten i Osloområdet uten store konflikter. Er del av nasjonale transportårer.

Realiseres gjennom:

- Informasjon og påvirkning av beslutningstakere.
- Samarbeid og påvirkning sammen med allierte (Citylink, Jernbaneforum Gjøvikbanen, fylkeskommuner m.fl.)
- Bevisst bruk av media.
Nyhetsformidling og kronikker.
- Mobilisering av næringslivet.
- Mobilisering av befolkningen.
Bl.a. gjennom sosiale medier og kontakt med brukergrupper.
- Samarbeide med og påvirke transportetatene.

I perioden fram til Stortingets vedtak om NTP 2018 – 2029 vil påvirkning bli mest vektlagt.

5 Arbeidsform.

Det legges opp til en arbeidsform der budskapet til Stor-Oslo Nord primært formidles av ordførerne. Disse vil, etter avtale, delta i alle møter med politiske organer og viktige beslutningstakere.

Prosjektleder har ansvar for å avtale og forberede møtene. Han har også ansvaret for forberedelse og deltakelse i nødvendig utredningsarbeid.

5.1 Arbeid i perioden fram til juni 2017:

Transportetatene la fram forslag til NTP 2018-2029 29. februar.

Frist for fylkeskommunene til å avgi høringsuttalelser var 1. juli.

Regjeringa (Samferdselsdepartementet) skal nå utarbeide en Stortingsmelding. Denne vil trolig foreligge i april og behandles av Stortinget i juni 2017.

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite vil utarbeid en innstilling til Stortinget. I forbindelse med dette arbeidet vil normalt fylkeskommunene og viktige organisasjoner bli innkalt til høring med komiteen.

Med utgangspunkt i dette vil følgende bli prioritert i høst og vinter:

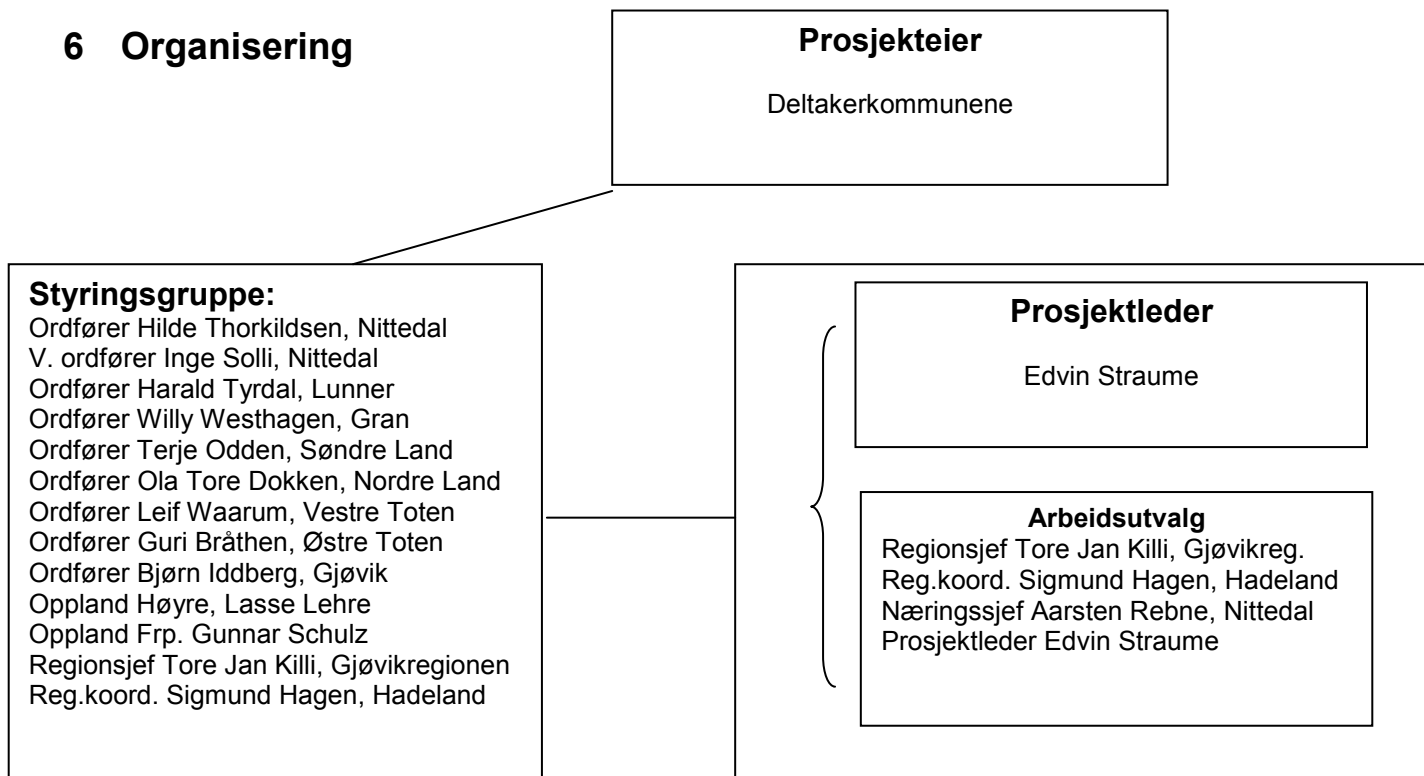
- Møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet
- Møte med partifraksjonene i Transport- og kommunikasjonskomiteen.
(Fortrinnsvis sammen med fylkespartiledelse og lokal stortingsrepresentant)
- Møte med Opplandsbenken / Akershusbenken
- Møte med politisk ledelse i Oppland og Akershus
(For å bidra til at våre synspunkter kommer fram på høringen i komiteen)
- Møte med regiondirektørene for NHO Innlandet og NHO Oslo og Akershus
- Møte med representanter for andre organisasjoner som antas å bli kalt inn til høring i komiteen. (F.eks. NAF, Norsk lastebileierforening m. fl.)

Påvirkningsarbeidet må koordineres med arbeidet til andre organisasjoner vi samarbeider med. Dette gjelder spesielt Citylink og Jernbaneforum Gjøvikbanen.

5.2 Forankring:

- Stor-Oslo Nord forankres tydelig i eierkommunene.
 - Ordføreren er ansvarlig. Prosjektleder stiller opp på møter hvor dette er ønskelig.

6 Organisering



Styringsgruppa ledes av: Hilde Thorkildsen, Nittedal kommune
Nestleder: Harald Tyrdal, Lunner kommune

Prosjektleder har ansvaret for å holde styringsgruppa og arbeidsutvalget godt orientert.

Styringsgruppa møtes minimum hvert halvår.

Behov for møter i arbeidsgruppa vurderes fortløpende.

Administrativt må prosjektleder samarbeide nært med regionkoordinatorene.

Prosjektleder utarbeider årlig rapport for virksomheten.

6.1 Avtale

Prosjektet reguleres av avtale som er inngått mellom samarbeidskommunene og prosjektleder.

6.2 Økonomi

Prosjektets kostnadsramme reguleres av budsjett som vedtas av styringsgruppa.