

## HØRINGSUTTALE NTP 2018-2029 Fra REGIONRÅDET I GJØVIKREGIONEN

Regionrådet i Gjøvikregionen vil understreke betydningen av at klimahensyn må legges til grunn for transportpolitikken og at samferdselspolitiske prioriteringer må gjøres med utgangspunkt i slike prioriteringer. Plangrunnlaget synes i stor grad å være en framskriving av dagens situasjon uten å ta hensyn til at den oppvoksende generasjon antas å ville ha behov for et annet transportbehov. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må tillegges avgjørende betydning, tiltak med størst samfunnsnytte må prioriteres og annet enn høy økonomisk ramme (932 mrd) vil ikke innebære muligheter for å ta igjen noe av eksisterende etterslep. En konsekvens av dette vil være prioritering av jernbanetiltak og næringstransport.

### Jernbane

#### Østlandsstjerna må prioriteres.

Østlandsstjerna (Grenbaner) må legges til grunn som utbyggingsstrategi for å drive fram en velfungerende flerkjernestruktur på Østlandet. Det vises i den forbindelse til rapporten «Østlandsstjerna – trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak» utarbeidet av Civitas i mars 2016.

#### Gjøvikbanen – kortsiktig tiltak.

Når ny kontakt om trafikk på Gjøvikbanen skal inngås i desember 2017 forutsettes det at nødvendige kryssningsspor, signalanlegg og tilstrekkelig strøm er på plass slik at timesavgang til Gjøvik kan etableres med de nye togsettene.

#### Gjøvikbanen – langsiktige tiltak.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 må det settes av midler til planlegging og utbygging av Gjøvikbanen. Det vises i denne sammenheng til den store betydning banen har for gods og potensialet banen har for boligbygging nær stasjonene. Ved planlegging av ytre IC til Lillehammer må det tas høyde for og utarbeides planer for påkobling av Gjøvikbanen.

I første omgang må det settes av midler til planlegging og bygging av:

- Dobbeltsporet bane på strekningen Grorud – Hakadal. Dette vil løse banens kapasitetsutfordringer i Oslo, ha stor betydning for godstrafikken og frigjøre arealet Alnabanen beslaglegger til byutvikling i Oslo. Det vises også til at dette prosjektet skårer bedre på samfunnsøkonomi enn resterende prosjekter på Ytre IC på Vestfoldbanen og Østfoldbanen.
- Parsell Gjøvik- Moelv. Dette vil binde Gjøvikbanen og Dovrebanen sammen og åpne for et betydelig forbedret togtilbud i Mjøsområdet og gjøre Gjøvikbanen til en viktig del av det nasjonale jernbanenettet. En slik sammenkobling vil gjøre det mulig med godstransport mot Trondheim over Gjøvikbanen. I tillegg vil det åpne for den «store rundkjøringa på Østlandet» hvor tog kan trafikkeres strekningen Oslo-Gjøvik-Hamar Gardermoen –Lillestrøm- Oslo.

### Veg

- Rv 4 må bygges ut til 4-felts veg på strekningen Gjøvik – Mjøsbrua og videre til Lillehammer
- Økt statlige andel til finansiering av Rv 4 på strekningen Roa – Gran grense, slik at bomsatsen blir akseptabel.
- Prioritering av utbygging av Rv 4 forbi Nittedal sentrum.
- Forsere og prioritere planlegging av tverrforbindelse mellom Rv 4 og E6 – jfr nasjonal Motorvegplan.
- Støtte til forslaget om opprettelse av et eget program for fornyelse av fylkesveger
- For Gjøvikregionen vil helhetlig utbygging av strekningen Gjøvik – Minnesund (E-6) være av avgjørende betydning.
- Det er viktig at rammene til rassikringsmidler opprettholdes og styrkes på Akershusiden for å sikre finansiering av utbygging av hele FV33
- Regionrådet støtter forslaget om å etablere en Mjøsbymiljøpakke

Gjøvik 25.4.2016

Tore J Killi