

Til
Samferdselsdepartementet

21. juni 2016

NTP 2018-2029 Høringsuttalelse.

Stor-Oslo Nord er en samarbeidsallianse som består av kommunene i Akershus og Oppland som er avhengig av Gjøvikbanen og Rv 4. Med bakgrunn i dette har vi konsentrert oss om hvilke konsekvenser transportetatens forslag til Nasjonal transportplan får for vårt område.

Stor-Oslo Nord vil likevel understreke betydningen av at klimahensyn og samfunnsøkonomisk lønnsomhet legges til grunn for transportpolitikken og at samferdselspolitiske prioriteringer må gjøres med utgangspunkt i disse. Dette innebærer at tiltak med størst samfunnsnytte må gjennomføres først.

En annen konsekvens vil være at jernbanetiltak og næringstransport prioriteres.

Jernbane

Citylink må prioriteres.

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

Gjøvikbane – kortsiktig tiltak.

Når ny kontrakt om trafikk på Gjøvikbanen skal inngås i desember 2017 forutsettes det at nødvendige kryssingsspor og tilstrekkelig strøm er på plass, slik at timesavgang til Gjøvik kan etableres.

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 med bolig og næringsarealer som kan utvikles nær stasjonene.

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 i dag, slik at dette kan benyttes til byutvikling i Oslo. Det vises også til at dette prosjektet skårer bedre på samfunnsøkonomi enn utbygging av resterende prosjekter på Ytre IC av Vestfoldbanen og Østfoldbanen.
- Parsell Gjøvik – Moelv som vil binde Gjøvikbanen og Dovrebanen sammen.
Dette vil åpne for en radikal bedring av togtilbud i Mjøsområdet. En slik sammenkobling vil også gjøre det mulig med godstransport mot Trondheim over Gjøvikbanen, noe som vil ha stor betydning for punktlighet og regularitet på strekningen. I tillegg vil det åpne for den «store rundkjøringa på Østlandet» hvor tog kan trafikere strekningen Oslo-Gjøvik-Hamar Gardermoen – Lillestrøm - Oslo.

Rv 4

Stor-Oslo Nord vil understreke veiens betydning for næringslivet i Vest-Oppland. Innlandets største og viktigste eksportindustri er lokalisert til Raufoss - Gjøvikområdet og er avhengig av Rv 4 for å få produktene sine fram til markedet de produserer for. God vegforbindelse er avgjørende for presis leveranse. Bedriftene opplever i dag store forsinkelser og kostnader på grunn av for dårlig kvalitet og kapasitet på eksisterende veinett.

Etter at den pågående utbyggingen av Rv 4 på Hadeland er avsluttet vil vi finne de største utfordringene i Oslo og Akershus. Vi er derfor svært glad for at utbygging av parsellen Kjøl – Rotnes nå er vedtatt finansiert som en del av Oslopakke 3.

I tillegg til dette vil Stor-Oslo Nord understreke behovet for at følgende tiltak finansieres og gjennomføres i kommende NTP-periode:

Nytt tunneløp i Hagantunnelen.

I NTP 2014 - 2023 lå dette inne som tiltak i perioden 2018 – 2023. Vi er derfor overrasket over at dette prosjektet er utelatt i forslaget som nå foreligger og er svært bekymret over konsekvensen dette kan få. Det bør være nok å minne om dødsulykkene som har vært i denne tunnelen de siste årene. Det er svært viktig at dette prosjektet innarbeides så tidlig som mulig i kommende NTP.

Rv 4 gjennom Oslo eller fra Hvam (Olavsgård)

Utbygging av Rv 4 i Oslo har vært under planlegging i svært lang tid. I forslag til NTP 2018-2029 lanseres alternativet om å føre Rv 4 fra Gjelleråsen og ned til Hvam (Olavsgård). Dette er et alternativ Stor-Oslo Nord støtter og som vil være en god løsning for næringstransporten fra vårt område. Det vil likevel være behov for å bygge ny tverrforbindelse i Groruddalen. Slik tverrforbindelse må være på plass før planlagt trikkelinje etableres i nåværende Rv 4 trase fra Sinsenkrysset til Tonsenhagen.

Rv 4 i Nittedal

Rv 4 i Nittedal må bygges ut til fire-felts veg fram til Hakadal.

Planlagte sikkerhetstiltak og forbikjøringsfelt på strekningen Rotnes – Åneby må være første tiltak for å få dette realisert.

Stor-Oslo Nord mener videre at etablering av sambruksfelt, slik det er nevnt i Riksvegutredningen Rute 6a, vil være et godt alternativ på denne vegstrekningen. Med et løp reservert for kollektivtransport og tungtransport, vil både kollektivtransporten og næringslivet få sine interesser ivarettatt. Vi mener at denne strekningen av Rv 4 egner seg svært godt for en slik løsning.

Med den store sykkeltrafikken det er på strekningen vil det også være behov for etablering av sykkelekspressveg fra Rotnes til Oslo, slik riksvegutredningen beskriver.

Rv 4 på Hadeland

Stor-Oslo Nord er godt tilfreds med arbeidet som nå pågår med utbygging av Rv 4 i Gran og at videre utbygging av prosjektet «Roa–Gran grense inklusiv Jaren–Amundrud» ligger inne som bundet prosjekt i forslag til NTP.

Stor-Oslo Nord støtter initiativet Gran kommune har tatt for å utvide vegprosjektet i Gran til også å omfatte strekningen forbi Lyngsæter.

Strekningen Gjøvik – Mjøsbua.

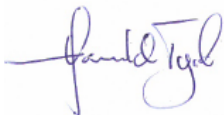
Med utgangspunkt i trafikkmengden på strekningen må arbeidet med å planlegge fire-felts veg igangsettes. Midler til utbygging må innarbeides i NTP 2018-2029.

Med vennlig hilsen

Stor-Oslo Nord



Hilde Thorkildsen
Leder
Ordfører i Nittedal



Harald Tyrdal
Ordfører i Lunner



Willy Westhagen
Ordfører i Gran



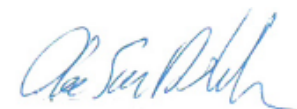
Bjørn Iddberg
Ordfører i Gjøvik



Terje Odden
Ordfører i Søndre Land



Leif Waarum
Ordfører i Vestre Toten



Ola Tore Dokken
Ordfører i Nordre Land



Guri Bråthen
Ordfører i Østre Toten