HADELAND

Innspill fra Hadelandsregionen til Innlandet fylkeskommunes arbeid med regional samferdselsstrategi og NTP 2029–2040

Hadelandsregionen viser til Innlandet fylkeskommunes arbeid med regional samferdselsstrategi og Nasjonal transportplan 2029–2040. Våre utfordringer, slik de også er beskrevet i tidligere innspill, er i stor grad uendret: En svak transportinfrastruktur begrenser utviklingen av et effektivt bo- og arbeidsmarked og svekker regionens rolle som avlastningsregion for Oslo.

Dette gjelder særlig Gjøvikbanen, som har et svakere tilbud enn øvrige banestrekninger rundt hovedstaden, riksvei 4 med betydelige kapasitets- og trafikksikkerhetsutfordringer, samt et svakt utviklet kollektivtilbud i øst–vest-aksen.

Samtidig viser *Byutredning Oslo-området* (høringsutkast 2025) at etterspørselen etter kollektivtransport vil øke betydelig frem mot 2050, og at transportsystemet må utvikles mer helhetlig for å nå mål knyttet til klima, mobilitet og samfunnssikkerhet. Dette må ses i sammenheng med at folketallet på Østlandet ifølge SSB vil øke med 355.000 innbyggere frem mot 2050. Det innebærer at 67 prosent av den framtidige nasjonale befolkningsveksten vil komme på Østlandet. Dette forsterker behovet for å prioritere tiltak i Hadelandsregionen som en integrert del av Osloregionens transportsystem, og som et bidrag til å utvide bo- og arbeidsmarkedet inn mot Innlandet.

Svar på spørsmål 1: Største utfordringer for transport og mobilitet i Innlandet og i regionen

Den viktigste utfordringen er manglende helhet i transportsystemet. Infrastruktur, kollektivtilbud og arealutvikling henger ikke godt nok sammen, og resultatet er et transporttilbud som i for liten grad er konkurransedyktig med personbil.

For Hadeland kommer dette konkret til uttrykk gjennom:

- utilstrekkelig kapasitet og kvalitet på Gjøvikbanen
- store fremkommelighets- og sikkerhetsutfordringer på riksvei 4
- svake øst–vest-forbindelser og manglende utnyttelse av Ring 4
- et fragmentert kollektivsystem med svakt samspill mellom buss og tog
- lite sammenhengende busstilbud i regioner som krysser fylkesgrenser

Dette hindrer både arbeidsmarkedsintegrasjon, næringsutvikling og måloppnåelse innen klima. I tillegg representerer manglende redundans i transportsystemet en økende utfordring i et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv.

En overordnet utfordring er også at prioriteringene i NTP i for liten grad tar utgangspunkt i funksjonelle regioner. Hadeland vurderes ofte isolert, til tross for at våre transportstrømmer i stor grad er rettet mot Oslo og det sentrale Østlandsområdet.

I lys av etableringen av nytt sykehus ved Moelv aktualiseres også kapasitetsutfordringer i vegnettet ytterligere. Mjøsbrua er et av de viktigste knutepunktene i Innlandet. En ny Mjøsbru er en sentral forutsetning for å håndtere økt trafikk, som resultat av lokaliseringen av sykehuset. Sykehuset Innlandet vil i praksis fortsatt bli hovedsykehus for befolkningen i Gran og Lunner, og pasient- og besøksstrømmen herfra vil være avhengig av en kapasitetssterk ny Mjøsbru.

Svar på spørsmål 2: Hvordan løse utfordringene frem mot 2050

For å løse disse utfordringene er det behov for en tydeligere strategisk tilnærming, der transportsystemet utvikles helhetlig på tvers av forvaltningsnivåer.

Nasjonal transportplan må videreutvikles fra å være en statlig sektorplan til å bli et helhetlig styringsverktøy for mobilitet, der samspillet mellom stat, fylkeskommune og kommune står sentralt. Fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør må styrkes, særlig i koblingen mellom kollektivtransport, arealpolitikk og statlige investeringer. Det bør også vurderes om det kan etableres mer formelle samarbeidsordninger i regioner utenfor de større byområdene.

De nye landsdelsanalysene i NTP må legges til grunn for prioriteringene. Dette innebærer analyser som tar utgangspunkt i funksjonelle regioner og faktiske transportstrømmer, på tvers av administrative grenser. For Hadeland betyr dette at Osloregionen og omlandet må vurderes som ett integrert system. En slik tilnærming vil synliggjøre behovet for å utvikle Hadeland som avlastningsregion for Oslo, og vise hvordan investeringer i vår region kan gi høy måloppnåelse både for klima, fremkommelighet og regional utvikling, samtidig som bo- og arbeidsregionen kan utvides mot Innlandet.

I dagens sikkerhetssituasjon, må transportsystemet utvikles med økt vekt på samfunnssikkerhet og beredskap. Dette innebærer å prioritere infrastruktur som gir redundans og alternative transportårer, slik som riksvei 4 som alternativ til E6, samt å styrke jernbanens rolle for både gods- og persontransport.

I denne sammenheng er utviklingen av Togring Viken Vest særlig viktig. Løsningen har potensial til å styrke beredskap og avlaste Oslo ved å legge til rette for godstransport utenom hovedstaden, i tråd med hensynene i forsvarstrekanten Raufoss, Eggemoen, Kongsberg. For godstransport bør det også legges til rette for å utnytte koblingen mellom Togring Viken Vest og Alnabru via Grefsen som en midlertidig og effektiv løsning frem til Rikstunnelen står ferdig.

Det er også viktig å vurdere reetablering av persontransport på strekningen Roa–Hønefoss–Hokksund som del av en mer robust og fleksibel jernbanestruktur.

Konkrete tiltak som bør løftes i Innlandet fylkeskommunes arbeid overfor staten, er:

- utbedring og planavklaring av riksvei 4, særlig den søndre delen
- fremskynding av riksvei 4 Roa–Grua og E16 Eggemoen–Nymoen til første seksårsperiode
- en helhetlig satsing på Gjøvikbanen med økt kapasitet og planlegging av dobbeltspor Oslo–Roa
- videre utvikling av Togring Viken Vest, inkludert tilrettelegging for godstransport og beredskapshensyn.

Avslutning

Hadelandsregionens transportutfordringer må ses i et større regionalt og nasjonalt perspektiv. En styrket satsing på vår region vil bidra til bedre måloppnåelse i NTP, avlastning av Oslo-området og utvikling av bærekraftige bo- og arbeidsmarkeder på Østlandet.