Arbeidsverksted - Infrastruktur

Oppsummering fra samling 22. mars 2018

MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Program

Samlingen ble innledet med en introduksjon for arbeidsverksted for infrastruktur og presentasjon av kunnskapsgrunnlaget. Deretter ble det arbeidet i grupper, med ulike tema/spørsmålstillinger. Formålet med samlingen var:

- Forankre og kvalitetssikre kunnskapsgrunnlaget
- Anbefalinger til utredningsfasen
- Innspill til strategien – form og innhold

Følgende forberedte innlegg ble presentert i løpet av dagen:

Velkommen v. Paul Berger, Statens vegvesen
Kort introduksjon om ATS Mjøsbyen
Transport, infrastruktur og arealbruk i Mjøsbyen v. Paul Berger, Statens vegvesen
Nasjonal Transportplan og handlingsprogram SVV Region øst v. Ingrid Øvsteng, Statens vegvesen
Regional satsning på samferdsel v/Magne Flø, Oppland Fk
Hva er planlagt på riksvegnettet i Mjøsbyen 2018-2023?

- **Oppland** v/Ole Seegård, SVV Oppland
- **Hedmark** v/Laila Aanerud, SVV Hedmark

Hva er planlagt av infrastrukturtiltak på jernbanen? v. / Michael Brendås, Jernbanedirektoratet
Hvordan kan en regional strategi se ut? v. Paul Berger, Statens vegvesen

Deltagere

Paul Berger, Statens vegvesen
Ingrid Øvsteng, Statens vegvesen (prosessleder)
Helena Kyllingstad, Statens vegvesen (referent)
Laila Aanerød, Statens vegvesen
Ole Seegaard, Statens vegvesen
Ellen Klaveness, Stangekommune
Bente Moringen, Øyer kommune
Gudrun Cathrine Laake, Bane Nor
Marianne Hvalsmarken, Bane Nor
Henrik Natvig, Lillehammer kommune
Michael Andersen Brendås, Jernbanedirektoratet
Øystein Sjølie, Hedmark fylkeskommune
Erik Johan Hildrum, Elverum kommune
Bjørn Evensen, Gjøvik kommune
Anne Merethe Andresen, Vestre Toten kommune
Ole Roger Strandbakke, Ringsaker kommune
Kjersti Flatråker, Vestre Toten kommune
Magne Flø, Oppland fylkeskommune
Dag Høiholt-Vågsnes, Lillehammer kommune

Velkommen og introduksjon v/ Paul Berger, Statens vegvesen

Gruppeoppgave 1:

Hvordan stemmer det som er presentert med dine erfaringer og tanker? Er dette hovedutfordringene? Noe dere reagerer på? Uenige i? Hva mangler?

Etter diskusjon i grupper ble følgende presentert i plenum:

Gruppe 1:

Enig i kunnskapsgrunnlaget…

Utfordringer/mangler:

- Hva skal vi fram til – se det i sammenheng med målsettinga. Tenke litt helhetlig og stort først
- Målet er jo å korte inn strekningene, slik at vi kan bli en sammenhengende region
- De store byene (nord, sør, øst) - Hvordan skal tilkoblingene til hovedstrukturen skje? I ft tettstedene
- Arbeidsreiser – kan man gjøre en ekstra innsats her?

Gruppe 2:

Utfordringer/mangler:

Etterlyser fordeling av reisene på transporttype (formål) hva slags type reise?

- Mer informasjon om fritidsreiser i kunnskapsgrunnlaget
  - Kan kalle gruppen for deltidsinnbyggere, begrepet brukes av Oppland fk.
- Service og arbeidsreiser?
- Kan være viktige variasjoner selv om det er mye likt

Gruppe 3:

Kunnskapsgrunnlaget:

- Vi kjente oss igjen. Ingen store overraskelser

Utfordringer/mangler:

- Reisestrømmer, næringstrafikk ut og inn av mjøsbyen? F.eks. på rausfoss, mye næringstrafikk, hva betyr det?
- I og med at det er mye vegtrafikk i regionene, hva vil det føre til? Vil det vanskeliggjøre scenarioene?
- Tre store byer som liger adskilt i regionen – hvordan kan de knyttes sammen på en god måte?
- Fylkesveg 33 er også en viktig forbindelse, som ikke ble nevnt, for trafikk in og ut av regionen

Ytterligere refleksjoner:

Det er viktig å **måle** - Ift å bygge mjøsbyen som ett bo og arbeidsmarked.

- Pendling – har vi klart å øke det, på en miljøvennlig måte?

Effekten av dobbeltspor – hva blir effekten av en standardheving for de viktigste tettstedene?

- Om alle har god forbindelse til en stasjon, gode gs-veier. Tettstedstrukturen er jo egentlig ganske god, slik som stedene langs gjøvikbanen. Savner effekten av oppgraderte tettsteder.
- Betyr det at det er et arbeid på gang for å effektberegne? Kommer tilbake til dette senere i dag. Forslag til ting som må utredes mer.

Reisetid - en ting er jo hva man får ut av å søke på Google Maps, men det er jo den reelle arbeidstiden som betyr noe. Dersom det blir for komplisert så velger man noe annet.

- Når du ikke finner parkering til sykkelen
- Når du ikke finner en bra gangvei?
- Eksempelvis er det litt for komplisert å komme seg til/fra Lillehammer veikontor – stasjonen. Plassering av store arbeidsplasser er utrolig viktig for valg av reisemiddel! Små forskjeller har stor påvirkning.

Hvorfor har godstransporten flata ut? Antageligvis pga større biler? Men dette er sannsynligvis en midlertidig effekt(?). Kan man øke godstransporten på bane?

- OBS: Nå har tungbilandelen i Østerdalen økt betydelig.

Nasjonal Transportplan og handlingsprogram SVV Region øst

v/ Ingrid Øvsteng, Statens vegvesen

Hva ligger i NTP og hp – grov oversikt (store prosjekter, programområder og fordeling i regionen)

Handlingsprogrammet for riksvei 2018-2023 ble lagt frem i februar 2018. Her gis det en oversikt over tiltak pr rute, samt oversikt over store prosjekter som ferdigstilles/startes i perioden. Trafikksikkerhet, fremkommelighet og by er noen av hovedsatsningene i perioden. For mer informasjon om fordeling av midler i region øst mm, se vedlagte presentasjon

Regional satsning på samferdsel

v/Magne Flø, Oppland Fk

Hva ligger inne i hp for fylkesveier i Hedmark og Oppland? Regional satsning og prioritering.

Byer og tettsteder som har inngått samarbeidsavtale om samordnet areal- og transportplanlegging er prioritert i handlingsprogrammet for fylkesveger for perioden 2018 – 2021(23). For mer informasjon, se vedlagte presentasjon.

Hva er planlagt på riksvegnettet i Mjøsbyen (Oppland) 2018-2023?

v/Ole Seegård, SVV Oppland

Husk at prosjekter ikke er «vedtatt» eller sikret utbygging før de faktisk har fått bevilget penger. Dette skjer i årlige budsjetter. At et prosjekt står i NTP (og Handlingsprogrammet) betyr at det er «ønsket», ikke at det er sikret gjennomføring.

- Jo tettere man er på antatt byggetid, jo «sikrere» er pengene…

Handlingsprogram riksveg 2018-21(23): Rute 6 (E6 og Rv. 4)

- Relativt tung andel på gs-satsing – harmonerer med ønsket om å prioritere gang og sykkel i byområder
- En del på trafikksikkerhet
- Og noe kollektiv

Hva er planlagt på riksvegnettet i Mjøsbyen (Hedmark) 2018-2023?

v/Laila Aanerud, SVV Hedmark

- Riksveg og fylkesveger! Nært samarbeid SVV og fylkeskommunen.
- Innafor Mjøsbyen Hedmark så kan du komme deg hvor som helst på 50 min (lengste strekk mellom byer/tettsteder: Elverum-Moelv?)
    - Disse korte avstandene er noe av det folk setter pris på i fylket

- Fylkesveg 24 er den viktigste fylkesveien i Hedmark (var tidligere riksveg)
- Mye som skjer i Handlingsprogramperioder – flere utbyggere: Nye veier, Statens Vegvesen, OPS
- Utbygging av E6 binder mye av midlene (8 milliarder)
- Rv. 3/25 – Skanska skal bygge (OPS: 5,5 mill) – inngår 20 års drift og vedlikehold, men her inngår ikke gs-veger.
- Det man da sitter igjen med er en satsing på gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtiltak.
- Det er mye tømmertrafikk og annen tungtrafikk i Hedmark. Det er derfor gjort en tredeling av fylkesvegene ut ifra hovedbehov (Skolevei f.eks)
- Har det vært en trafikkendring/overføring etter bomsnitt? Det har vært en økning i tungtrafikk.
    - Tungtrafikken tar av på Kolomoen. Godstrafikken kjører på gps og velger derfor fv. Siden det ikke er bom på fylkesvegnettet så blir det kanskje økt trafikk der. Selv om næringen selv sier at bompenger ikke har så mye å si, det viktige er reisetiden!

Hva er planlagt av infrastrukturtiltak på jernbanen?

v/Michael Brendås, Jernbanedirektoratet

- Det finnes ikke noe handlingsprogram for jernbanen enda, det presenteres om 3 ukers tid (9. april). Blir sendt på høring til fylkeskommunene. Må derfor presentere med utgangspunkt i handlingsprogrammet fra forrige NTP - periode, dessverre.
- Penger: Fordelt hovedsakelig på drift/vedlikehold og nye investeringer
- Ferdig til Hamar 2020? Nei… der trengs det kommuneplan og reguleringsplan først. Men til Åkersvika.
    - Man kan bygge dobbeltspor såpass nærme Hamar at man kan få utbyttet av dobbeltspor uten å bygge ny stasjon på Hamar.

Gruppeoppgave 2:

Basert på det som er presentert: hva trenger vi av mer/ny kunnskap/utredninger/analyser for å komme opp med de riktige infrastrukturtiltakene - og prioritere mellom disse?

Temaet ble diskutert i grupper og følgende ble presentert i plenum:

Gruppe 1:

Vi trenger mere kunnskap om de som skal reise!

Må tenkte på det som er viktig på et overordna nivå:

- Reiser innad i Mjøsbyen bør skje innafor ei ramme på 1 time, for å bygge opp under målet om en felles bo- og arbeidsmarkedsregion
- Men, husk at vi har beslutninger å forholde oss til som allerede er satt. Hvordan skal hovedgrepa på bane og vei henge sammen?

Prioriteringer:

- Må kunne gå «ned» og gjøre mer detaljerte analyser (samfunnsøkonomi, transportmodeller etc.) for å kunne sammenligne alternativer!

Behov for bedre infrastruktur innad i Mjøsbyen:

- Båtforbindelse Hamar-Gjøvik
- Veg: Rv 25 og Rv 4
- Bane 6 – Dovre
- Prøve å få på plass en plan for sykkelekspressvei innad i Mjøsbyen, I disse sykkeltider.

Må sette opp rutetabeller som fører til sømløse reiser mellom transportslag.

Gruppe 2:

Det blir mye av det samme som de andre gruppene.

HUSK realiteten: Samferdselsetater kan komme opp med forslag til tiltak for å løse ulike utfordringer, men, til slutt så er alt avhengig av den overordna arealbruken – at det er en rød tråd. At vi ikke bygger én løsning, og så flyttes knutepunkter.

- Her er ingen bedre enn noen andre. Det skjer rundt omkring hele Mjøsa, at man tar hull på nye arealer og dermed forskyver knutepunkter – som igjen gjør investeringene mindre effektive/relevante.

Hvis man skal ha kunnskap om dette bør man kanskje tegne ned noen av disse historiene- hvilken «feilvalg» har vi gjort tidligere?

- Når vi skal gjøre valg for fremtida bør vi kanskje tenke enda litt lenger frem enn vi er istand til nå. Kanskje bør vi samle litt kunnskap fra andre steder, rundt omkring i verden? Trender? Få inn litt nye erfaringer, og historisk utvikling!
- Det er nå det begynner å bli spennende! Alle tettstedene har sine egenskaper, det er summen som skal bli Mjøsbyen, alle skal ikke bli like.
    - Hvordan skal de ulike stedene utvikle seg for at det skal bli attraktive steder å flytte til?!

Gruppe 3:

1. Hvem er de reisende, hva skal de, og hvorfor velger det som de gjør?
    - Hvordan vil endringer i tilbudsstrukturen/infrastrukturen/tiltak endre vanene deres?
    - Teste ulike grep med transportmodeller
2. Økt kunnskap om gjennomgangstrafikken
    - Fritidstrafikk (med mål i og utenfor regionen)
    - Gjennomgangstrafikk
    - Hvordan skal vi prioritere mellom disse?
3. Prosjekter trenger noen målekoordinater som prosjektene kan veies mot!

Gruppeoppgave 3:

Hva forventer dere at ATS Mjøsbyen skal gi retningen på innen temaet infrastruktur? Hva er viktig å få på plass? Hvordan bør den skille seg fra den regionale planen som allerede finnes?

Temaet ble diskutert i grupper og følgende ble presentert i plenum:

Overordna:

Skal vi tenke nytte for hvert enkelt sted (tettsted/by), eller nytte for Mjøsbyen som helhet? Eller nytte av hvert enkelt tiltak?

Gruppe 1:

Bygge Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked – hva betyr det konkret?

- Da bør infrastrukturen peke på hvilke infrastrukturtiltak som er viktigst for å få til dette
- Regionens utvikling, hindre avfolkning av innlandet,
  - Strategien bør gi positive ringvirkninger for utvikling av innlandet ellers også. Mjøsbyen, viktig for å utvikle hele innlandet. Dette bør synliggjøres.

Gruppe 2:

Grønne tiltak – hvilke infrastrukturtiltak som gir størst effekt og arbeidsvekst?

Gruppe 3:

- Om vi forutsetter at målet står, felles bo- og arbeidsmarkedsregion …
- En ide: Banen er tung og rett, og ryggraden i et system som vi kan mate til med busser, gang- og sykkelveger, kiss and ride, båtforbindelser – hvis det er strategien, da vil vet automatisk bli mere grønne reiser
- Er det én Mjøsby eller Mjøsbyene? Styringsgruppa ønsker å jobbe sammen, det skal være noe felles; byen. Skal knyttes tettere.