

Interpellasjon til fylkestingets møte 16.-18 april 2013
Fra representanten Ketil Kjenseth, Venstre

Bypakke Gjøvik

I desember 2011 sluttet et enstemmig kommunestyre i Gjøvik og fylkesutvalget i Oppland fylkeskommune opp om «Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportplan for Gjøvik» og en byvisjon for 2030. Den ligger til grunn for den såkalte ATP-prosessen i Gjøvik, hvor Gjøvik kommune, Byen Vår Gjøvik, Statens vegvesen Region øst og Oppland fylkeskommune har inngått en samarbeidsavtale. Målet er å sikre både ansvarsfordeling og finansiering av tiltak og hvor de små tiltakene i en startfase er vel så viktige som de store. Det er derfor skissert en rekke tiltak på kort sikt, fram mot 2015. Videre er det skissert større tiltak på lengre sikt, etter 2015.

For tiden pågår det viktig planarbeid på mange nivå. Gjøvik kommune har nytt forslag til kommuneplan ute på høring. Arealdelen har føringer fram til 2024. Oppland fylkeskommune skal i år revidere sitt handlingsprogram for utbygging og vedlikehold av fylkesveger 2014-17 og på statlig nivå skal det vedtas en ny Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Samferdsel er viktig for både byutvikling, regional utvikling og for næringslivet.

Gjøvik kommune er den kommunen som vokser mest i regionen. Veksten har vært på 6 % de siste 10 år (årlig vekst på 0,6 %) og det forventes en vekst på ca 1 % årlig framover ihht. SSB sine prognoser for Gjøvik. Både Østre Toten og Vestre Toten kommuner har også vekst. I sør ventes en vekst på mer enn 50% de neste 20 årene for Eidsvoll kommune og Ullensaker kommune.

Trafikkveksten i Gjøvik for de siste 10 årene har vært på ca 25% på Rv.4. Veksten i tunge kjøretøyer har vært ca 30% i samme periode. Kallerud sør på Rv.4 har hatt en trafikkvekst på 53% i perioden 1999-2007. Deler av vegnettet sentralt i Gjøvik har en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på mellom 10 000 - 15 000 kjøretøyer. Høyest er andelen på Fv. 33 fra Bondelia til rundkjøringen ved Kaspergården, som er i ferd med å passere 20 000 ÅDT. For å «kvalifisere» til 4-felts vei er ett av kravene en ÅDT på minst 12 000. Kapasiteten på noen sentrale veistrekninger i Gjøvik er med andre ord sprengt – og for myke trafikanter, spesielt ved Kaspergården, er situasjonen helt prekær i skole-og rushtida.

Blant noen av tiltakene som er skissert i ATP-prosessen «på kort sikt» er nye avkjøringer fra Rv. 4 inn i Gjøvik sentrum, for å lede trafikkveksten bedre og «smartere». Blant øvrige tiltak er ny skysstasjon, bedre busstilbud, bedre utforming for gående og utbygging av gang- og sykkelveger. Alt dette er viktig og riktig. Små og smarte tiltak som kan gjennomføres raskt er veldig bra. Men av og til må vi også tillate oss å tenke stort og langt fram. Akkurat denne våren bør vi bruk litt tid på det - og spesielt for Gjøvik og Vest-Oppland.

Når vi ser framover, så ser vi at et større grep må tas om Gjøvik by. Vi kan ikke fortsette å lede en voksende trafikk inn i og gjennom byens mest attraktive områder. I Oppland må vi først som sist venne oss til tanken på at Gjøvik er blitt by, med de muligheter og utfordringer det skaper. Vi må begynne å tenke litt større - og litt lengre. Planprosesser i by tar tid, finansiering tar tid og det tar tid å få alle aktører med.

I Oppland fylkeskommune og statens vegvesen er det utredet mange tiltak for utbedring av Fv. 33. Blant dem parsellen Oppsal-Bondelia og «på sikt» en omlegging av Fv. 33 fra Vestre Totenveg til Alfjarveien. Felles for begge er at det ligger store planutfordringer til grunn, med henholdsvis mye matjord langs parsellen Oppsal-Bondelia og både næringsområder og boliger langs Alfjarveien. Her vil veieier Oppland fylkeskommune komme i en krevende situasjon i forhold til både private, statlige og kommunale interesser. Hvor lang tid vil disse reguleringene ta og hva er kostnadsanslaget på tiltakene?

Statens vegvesen har god fart i sin planlegging av ny E6 inklusive ny Mjøsbru. Sørlege alternativ ser ut til å bli valgt. Nylig trakk de varsel om oppstart av regulering for ny fylkeskommunal avlastningsvei Bråstad- Kolberg langs Rv. 4 nord for Gjøvik. Det gir rom for en utvidelse til firefelts Rv. 4 vei fra ny Mjøsbru og sørover til Gjøvik uten for store inngrep og ny trasé. Hva vil en ny firefelts vei på denne strekningen koste?

Jernbaneverket har signalisert en vilje til å se på tiltak for å få fart på Gjøvikbanen. For oss kunne det også vært nyttig å få vite mer om hvordan en forlengelse av Gjøvikbanen kan skje, om det blir en standard som gjør godstransport nord for Roa mulig og om det er mulig å anlegge en ny godsterminal et sted mellom Gjøvik og Raufoss.

Ett av tiltakene som skissers på «lang sikt» i ATP-prosessen (etter 2015) er følgende:

«På lang sikt vil det viktigste større tiltaket (trinn 4 i firetrinnsprinsippet) være en eventuell omlegging av rv.4 i en 2 km lang forbikjøringstunnel fra Kallerudkrysset i vest til nord for sentrum. Dette vil medføre at gjennomgangstrafikken fra rv.4 kan ledes utenom sentrum. Løsningen vil være svært kostnadskrevende. De største trafikkmengdene inn til Gjøvik kommer fra fv.33 (Vestre Totenveg). En eventuell omlegging av rv.4 i tunnel bør derfor også løse trafikkutfordringene knyttet til fv.33»

ATP-prosessen for Gjøvik har vært svært nyttig- og helt nødvendig. Men ett av formålene med en ATP-prosess er å sluse større byregioner inn i såkalte statlige ”Bypakker”. Gjøvikregionen, sammen med Lillehammer og Hamar kvalifiserer nå for slike tilskudd.

3 store grep for Gjøvikregionen vil være

- Felles korridor for vei og bane under Gjøvik, med ny avkjøring til Fv. 33 på Kallerud inkludert
- Helhetlig strategi for veistrekningen Mjøsbrua – Minnesund
- Plan for ny godsterminal for Gjøvikbanen på strekningen Gjøvik-Raufoss

Spørsmål:

- 1) Vil fylkesordføreren ta initiativ til en helhetlig strategi for veistrekningen ny Mjøsbru – Minnesund?
- 2) Vil fylkesordføreren ta initiativ til å utrede en helhetlig finansieringspakke for en stor ”Bypakke” Gjøvik?
- 3) Vil fylkesordføreren bidra til å få med statlige aktører som Fylkesmannen i Oppland, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom inn som avtalepartnere i ATP-prosessen i Gjøvik?