



KVU – Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv

Noe om:
Regionale virkninger



NTP 2018–2029 Robuste regioner og effektive korridorer



Statens vegvesen

«Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader er viktig for å sikre næringslivets konkurransekraft og styrke den regionale utviklingen»

«Robuste regioner med god vekstkraft krever både et godt transporttilbud internt i arbeidsmarkedsregionene og gode forbindelser til andre regioner, landsdeler og internasjonalt»

Det er faglig enighet om at store prosjekter som binder regioner og byer sammen til større arbeidsmarkedsregioner ofte gir ringvirkninger som ikke inngår i den beregnede netto nytten.

Det gjenstår et omfattende arbeid for å oppnå konsensus om hvordan slike ringvirkninger kan prissettes.

KVU Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv, samfunnsmålene og regionale virkninger



Statens vegvesen

Samfunnsmålene i KVU'en:

- Transportsystemet skal utvikles for økt trafiksikkerhet og økt effektivitet for godstransporten
- Transportsystemet i Gjøvik og for arbeidsreiser i og ut av regionen skal utvikles i en mer miljøvennlig retning

Kommentar:

Det er ikke angitt noe mål for regional utvikling i aktuell region! (Mjøsregionen eller dagens berørte regioner)

KVU-opplegget dekker regional utvikling på en relativt dårlig måte!

I NTP-prioriteringer er nyttekostnadsanalyser et sentralt element. Her inngår innspart reisetid, miljøgevinster og redusert ulykkesrisiko, men ikke gevinster ved å få utviklet en velfungerende region (kfr forrige foil)



«Samfunns mål» og regionale virkninger

Tenk om vi hadde fått en noe annerledes KVVU-bestilling!

1. Det var angitt et klart framtidsmål for utvikling av Mjøsområdet
2. De nå oppgitte samfunnsmålene var sentrale tilleggsmål
3. KVVU'en skulle vise hva som er nødvendig innen infrastruktur og øvrige tiltak for å oppnå målene i pkt. 1–2.



Regionale virkninger

– ut fra angitte samfunns mål

Fra KVVU for Hønefossområdet:

«Økt mobilitet, eller redusert reisetid, kan føre til at arbeids- og produktmarkeder blir mer velfungerende, noe som igjen fører til at produktiviteten i et område øker. Med mer velfungerende arbeids- og produktmarkeder blir det lettere for arbeidstakere å gjennomføre reiser, og transport av varer og produkter kan gjøres billigere og mer effektivt. På lengre sikt vil privatpersoner og bedrifter ta inn over seg beliggenheten til fast infrastruktur i sine lokalisering- beslutninger.»

Hva sier kommuneplanene i Gjøvik–Hamar–Lillehammer?



Statens vegvesen

En utvalgt kortversjon:

- Alle ønsker å trekke en del av veksten i Osloregionen nordover til Mjøsområdet
- Spesielt Hamar og Gjøvik er opptatt av at reisetiden til og fra hovedstadsområdet må reduseres
- Bedret kommunikasjon øst–vest er sentralt for Hamar og Gjøvik
 - Hamar påpeker viktigheten av en direkte forbindelse mellom Hamar og Gjøvik for å skape nye og bedre samarbeidsforutsetninger fra Elverum til Raufoss
 - Gjøvik påpeker viktigheten av å få koblet sammen Gjøvikbanen og Dovrebanen
- Hamar og Hamarregionen påpeker at Hamar er det reelle landsdelssenteret i Innlandet



Felles uttalelse fra Hedmark og Oppland fylkeskommuner ifm NTP 2018–2029 (aug 2015)

- Mjøsbyregionen og triangelet Elverum–Raufoss–Lillehammer har stort potensiale for økt attraktivitet og dynamikk gjennom regionforstørring og økt integrasjon
- Ikke tilfredsstillende at Mjøsbyregionen, med 200 000 innbyggere – faller utenfor byområdesatsingen. Fylkene må komme inn under statlig finansiering – bymiljøavtalene – for å kunne oppnå statlige mål for byene
- NTP's analyse- og strategirapport peker allikevel på at Hedmark og Oppland er fylker som har godt potensial for økning av antall sysselsatte innenfor robuste regioner med forbedret eller nytt vegnett
- Det må tas nødvendige grep for å høste samfunnsmessig nytte og skape merverdi av infrastrukturesatsingen

Befolkningsutvikling i Mjøsområdet?



Statens vegvesen

Forventning: At 70% av befolkningsøkningen i Hedmark og Oppland må komme i Mjøsområdet! (Alle tall under ift 2012)

- Befolkningsøkning på 27 500 i Hedmark fram til 2020 (Hedmark fylkeskommune)
- Befolkningsøkning på 55 000 i Hedmark/Oppland fram til 2020 (Hedmark fylkeskommune)
- Befolkningsøkning på 70 000 i Hedmark/Oppland fram til 2040 (SSB's prognoser)
- Befolkningsøkning på 170 000 i Hedmark/Oppland fram til 2040 (Målsetting fra Mjøsbyprosjektet «In-land 2040»)

- Mjøsregionen 2020: + 40 000 (Hedmark fylkeskommune)
- Mjøsregionen 2040: + 50 000 (SSB's prognoser)
+ 120 000 (Målsetting In-land 2040)



Fra NTP 2018–2029 Byområder – Regionforstørring

- Mjøsbyen er IKKE med blant de 9 utvalgte
- Mjøsbyen er IKKE med blant de 7 som det kan åpnes for i tillegg til de 9!

-
- 84 % av landets befolkning har god tilgang til arbeidsplasser (TØI)
 - Andelen kan økes om vegnettet forbedres eller utbygges
 - Oppland og Hedmark har, sammen med 4 andre fylker, størst potensiale for å øke antall sysselsatte



Regionale virkninger i «vår» KVVU?

Vi i SVV/JBV er enige om å ta beskrivelse av forventede regionale virkninger «tungt» inn i KVVU-dokumentet!

- Hvordan vil E6- og IC-utbyggingen påvirke utvikling av en komplett Mjøsbyregion?
- Hvor mye skal det satses på en polysentrisk Mjøsregion (mest aktuelt for Hamarregionen?) kontra en monosentrisk sterk Mjøsbyregion?
- Er det best med en «pragmatisk» tilnærming (få til det som kan oppnås langs E6/IC) eller en mer «Mjøsbystrategisk» tilnærming?
- Må Gjøvikregionen i mange år framover kjempe sin egen kamp i og med at den ikke ligger i «lysløypa»?
- Hvor avgjørende er direkte vegforbindelse Hamar–Gjøvik for å klare å oppnå en sterk Mjøsbyregion?
- Hvor avgjørende er sammenkobling av Gjøvik- og Dovrebanen for å oppnå en sterk Mjøsbyregion?



Og – hvor stor er viljen i Mjøsbykommunene, nå og i framtida, til å utvikle en felles omforent Mjøsbystrategi og stå fjellstøtt sammen om den ?