



Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Hadeland, 24. april 2024

Høringsnotat til Stortingsmelding 14 (2023-2024) - NTP 2025-2036 fra Hadeland IPR

Hadelandsregionen som består av kommunene Gran, Lunner og Jevnaker har en svak transportinfrastruktur. Gjøvikbanen har dårligere tilbud til de reisende enn alle andre banestrekninger rundt Oslo og det er store utfordringer på riksveg 4, spesielt i den søndre del inn mot Oslo. Øst-vest-aksen er preget av et svært dårlig kollektivtilbud og konseptet Ring 4 som en avlastningsstrekning for Oslo må få økt fokus. Denne samferdselssituasjonen hindrer utvikling av et effektivt bo- og arbeidsmarked og det forhindrer samtidig regionens mulighet til å fungere som en avlastning for Osloområdet. Det er på tide at Staten nå bidrar til at Hadelandsregionen får tilsvarende drivkraft gjennom statlige samferdselstiltak som i de andre regionene rundt Oslo.

Hadelandsregionen er medlem av Oslosregionen som består av 65 kommuner i og rundt Oslo samt Stor-Oslo Nord som er en samarbeidsallianse mellom kommunene Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land, Søndre Land, Nittedal, Gran og Lunner. I begge disse samarbeidsalliansene arbeider vi for tryggere og mer effektive transportløsninger i Osloregionen.

Våre innspill til Stortingets NTP-prioriteringer gjelder i hovedsak

- **Riksvei 4, søndre del samt parsellen Roa-Grua (der Rv 4 og E16 deler strekning)**
- **E16 Nymoen-Eggemoen**
- **Gjøvikbanen**
- **Persontrafikk på tog mellom Hokksund og Roa med videre forbindelse mot Oslo**

Riksvei 4 og Gjøvikbanen utgjør en av fem sentrale transportkorridorer ut og inn av Oslo. E16 er en viktig del av øst-vest forbindelsen og en del av Ring 4 som danner en ytre ring nord for Oslo.

Riksvei 4 – søndre del, må bevilges midler til konkret planarbeid

Riksvei 4 er en svært viktig veistrekning ut av Oslo til Nittedal, Hadeland og nordover. I tillegg til stor persontrafikk er den også en viktig eksportvei for industrien på Hadeland, Raufoss og i Gjøvik.

Riksvei 4 er preget av store utfordringer i form av kø, nedstengninger, trafiksikkerhet, støy og forurensning for lokalmiljø og lang og uforutsigbar reisetid. Dette har store negative konsekvenser for næringsliv, pendlere og lokalsamfunn. Det er på høy tid at riksvei 4 inn mot og inn i Oslo blir avklart, og at det settes av midler til konkret planarbeid. Det er i den søndre delen av Nittedal og inn i Oslo at utfordringene er størst. Det må finnes løsning, i samråd med Oslo kommune, som sikrer bedre fremkommelighet og bedre miljøløsninger. En ferdigstilling med utbygging av den søndre del av strekningen vil kunne løse disse utfordringene, med store positive ringvirkninger for lokalmiljøet og for store deler av det sentrale østlandsområdet.

Oppgradering av riksvei 4 vil også styrke samfunnssikkerheten, et kriterium som har økt i viktighet i NTP og transportvirksomhetenes prioriteringskriterier. En oppgradert riksvei 4 forventes å gi stor forbedring i redundans - som alternativ rute for E6 i en krisesituasjon - og robusthet – økt opptid grunnet sikring mot naturkatastrofer og reduksjoner i ulykker.



Riksvei 4 Roa-Grua og E16 Eggemoen-Olum må inn i første 6 årsperiode av NTP

Vi er positive til at parsellen Grua-Roa (der riksvei 4 og E16 deler strekning) og strekningen E16 Nymoen -Eggemoen er med i fremlagt NTP, men mener det er et klart behov for at begge disse prosjektene flyttes til første 6 års periode.

Statens Vegvesen i sin portefølje påpeker at dagens tofeltsvei på strekningen riksvei 4 Roa-Grua ikke har tilfredsstillende standard, og at det er særlig behov for fysisk midtdeler på strekningen som er felles mellom E16 og riksvei 4. Utbedring av denne parsellen vil bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for reiser, og bidra til økt robusthet og redundans for hele transportsystemet i regionen.

E16 Eggemoen-Olum lå inne med oppstart i 2. periode i forrige NTP og ligger foreslått med oppstart i siste periode i kommende NTP. Strekningen inngår i øst-vest forbindelsen E16 Gävle-Bergen, og er også en del av Ring 4 som danner en ytre ring nord for Oslo. Prosjektet bidrar til avlastning av det sterkt trafikkerte vegnettet i det sentrale Osloområdet.

I forbindelse med utbyggingen av E16 Eggemoen – Olum og utbygging av riksvei 4 på Hadeland har Statens Vegvesen etablert anleggskontor i regionen. Det er over tid bygget opp omfattende kompetanse for veibygging, og med stor grad av lokalt tilsatte med god kjennskap til lokale forhold. Ved en rask avklaring for byggestart, og bevilgning av midler til forutgående detaljregulering av E16 Nymoen – Eggemoen og riksvei 4 Roa-Grua, vil brakkerigg kunne gjenbrukes, med de kostnadsbesparelser i prosjektet dette vil kunne gi. Videre vil en sikre at opparbeidet kompetanse ikke slutter i Statens vegvesen. Denne kompetansen som nå befinner seg i regionen gjør at man ved å tenke helhetlig og få effekt av reduserte kostnader bør prioritere begge disse strekningene i første 6 års periode av NTP.

Gjøvikbanen

Her må samferdselsmyndighetene signalisere en langsiktig strategi for utvikling av banestrekningen, og følge opp med planleggingsmidler. Vi innser at dette vil ta tid, men Nittedal og Hadelandskommunene forventer en forutsigbarhet og økt fokus, Gjøvikbanen må prioriteres høyt innenfor jernbanetilbudet på Østlandet. På Gjøvikbanen er både gods og persontrafikk viktig, og industrien nord for oss er opptatt av bedre muligheter for godstransport både på veg og bane.

På denne bakgrunn er våre hovedprioriteringer for Gjøvikbanen som følger:

- Ytterligere kapasitet for krysning av tog mellom Roa og Nittedal.
- Ny trasé og dobbeltsporet bane på strekningen Oslo S – Roa, med spesiell prioritet Oslo S – Hakadal stasjon.
 - Det er viktig at det blir avsatt planmidler slik at ny trase og dobbeltsporet Gjøvikbane blir en realitet på sikt.



HADELAND



Persontrafikk på tog mellom Hokksund og Roa med videre forbindelse mot Oslo - prosjekt «Togring Viken Vest»

Sammen med Ringeriksregionen jobbes det aktivt med å etablere persontrafikk på strekningen mellom Hokksund og Roa med videre forbindelse mot Oslo.

Det er gitt signaler fra samferdselsdepartementet om å utnytte og oppruste eksisterende samferdselsforbindelser. Ifølge Bane Nor skal det svært lite investeringer til, for å ta stasjonen på strekningene i bruk for persontrafikk. Det er gjennomført en mulighetsstudie som viser mulighetene for at prosjektet kan gjennomføres, og at offentlige kostnader er svært lave sammenlignet med sammenlignbare togstrekninger.

Ringeriksregionen og Hadelandsregionen sammen med kommunene langs toglinjen ser et stort potensial i hva tilbudet vil kunne gi for bo- og næringsattraktivitet, samt mulighetene for å utvikle knutepunkt langs banen på en bærekraftig måte.

Med hilsen

Harald Tyrdal
Lunner kommune

Gunn Elisabeth Alm Thoresen
Gran kommune

Morten Lafton
Jevnaker kommune