

# OPPSUMMERING VEIEN VIDERE

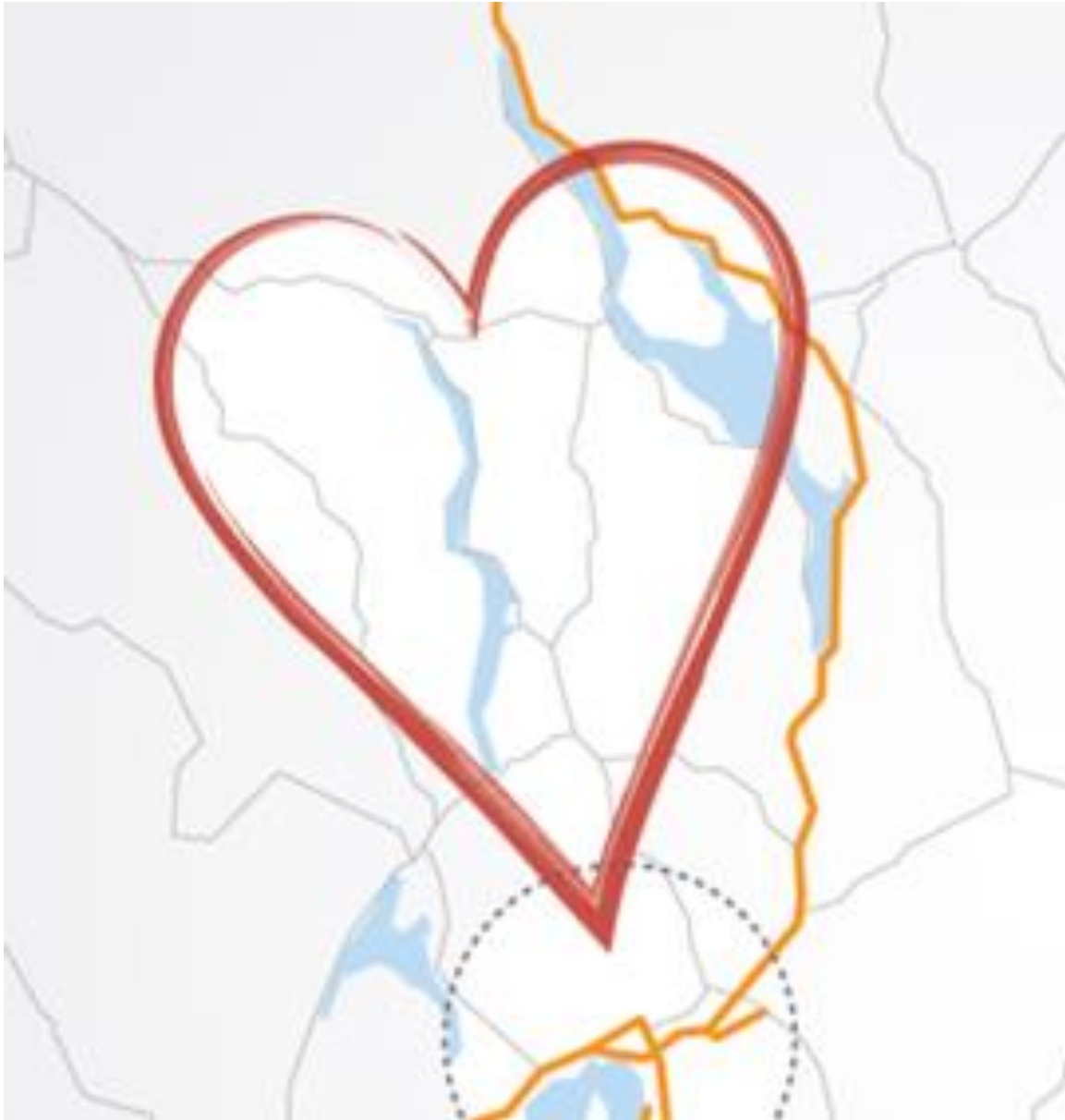
Regionrådet for Hadeland

9. Juni 2017

Stor-Oslo Nord

4





Samarbeidsallianse for kommunene i Gjøvikregionen, Gran, Lunner og Nittedal.

### Formål 2016-2017:

- «Stor-Oslo Nord er samarbeidskommunenes verktøy for å påvirke prosesser slik at Stortinget vedtar NTP 2018-2029 med mest mulig midler til Gjøvikbanen og Rv 4»
- Hilde Thorkildsen, ordfører i Nittedal, leder styringsgruppen.  
Harald Tyrdal, ordfører i Lunner, nestleder



## Gjøvikbanen

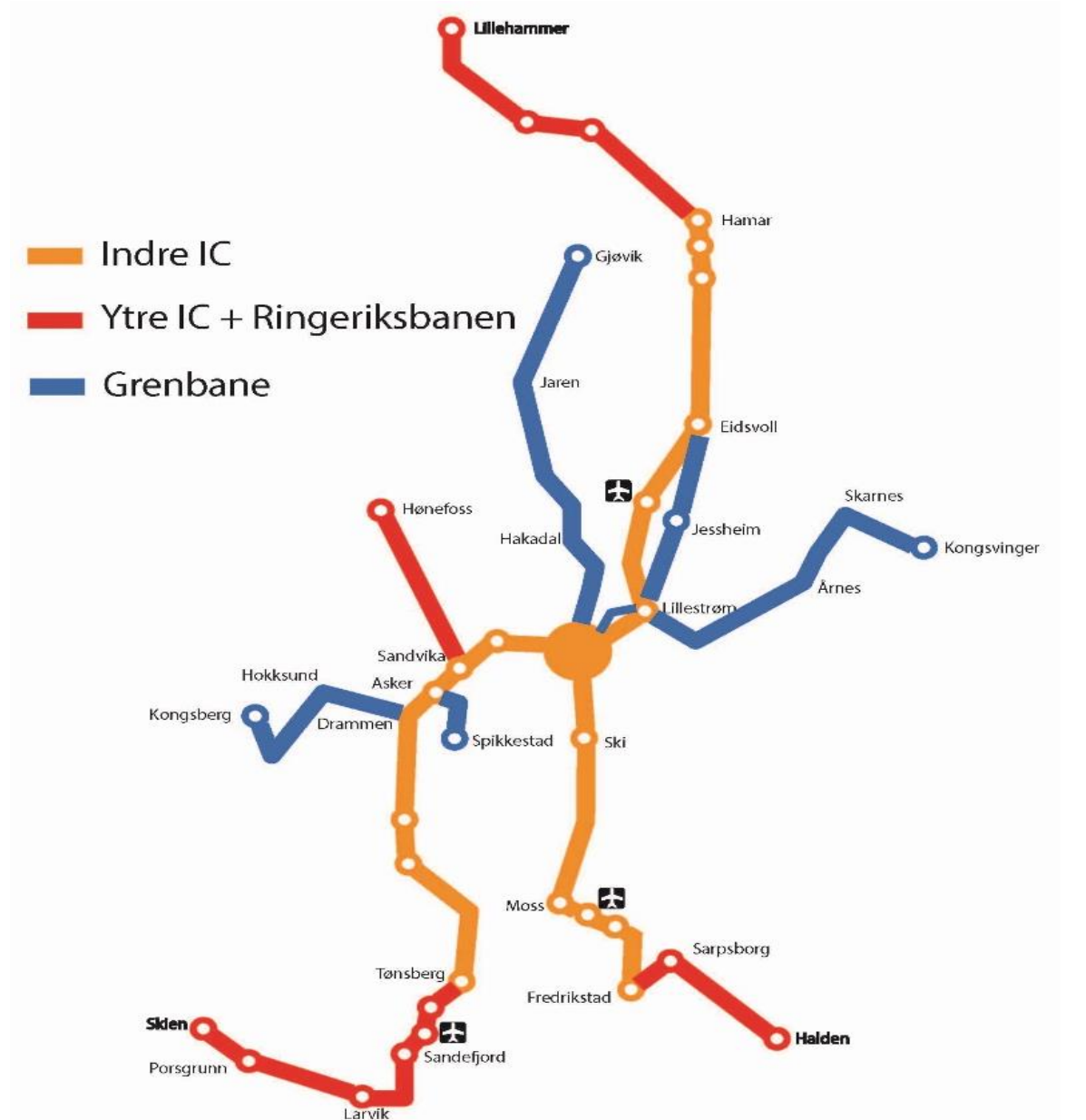
- Bygges på kort sikt ut slik at kjøretiden reduseres, Gjøvik får togavgang minst hver time og antall avganger på innerstrekningen økes.
- Det tas prinsippavgjørelse om:
  - Ny trase og dobbeltsporet bane på strekningen Oslo S – Roa.
  - Gjøvikbanen forlenges og knyttes sammen med Dovrebanen.

## Rv 4:

- Bygges ut med god framkommelighet, trafikk sikker og med gode løsninger for lokale tettsteder.
- Intensivere arbeidet med vegløsning i Nittedal:
  - Dobbel løp i Hagantunnelen.
  - Utbedring nord for Rotnes som innebærer:
    - Trafikksikring
    - Utbygging til fire-felts veg som sikrer god framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport.
- Vedtak om bygging av fire-felts veg på strekningen Gjøvik - Mjøsbrua.
- Framtidig trase gjennom Oslo avklares og prioriteres.

# Citylink

- Kongsvingerbanen (Lillestrøm - Magnor) - 114 km
- Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll) - 68 km
- Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik) - 123 km
- Spikkestadbanen (Oslo S – Spikkestad) - 37 km
- Kongsbergbanen (Hokksund – Kongsberg) - 29 km



# Rapport Mulighetsstudie Gjøvikbanen



# Østlandsstjerna

Trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak

16.3.2016



Jernbaneverket



Statens vegvesen

## KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) - Gjøvik - Moelv

RAPPORT

15. november 2016

Foto: Steinar Svenski

Stor-Oslo Nord

4



# Rapport Mulighetsstudie Gjøvikbanen

Furumo

Strylön

Hakadal

Varingskollen



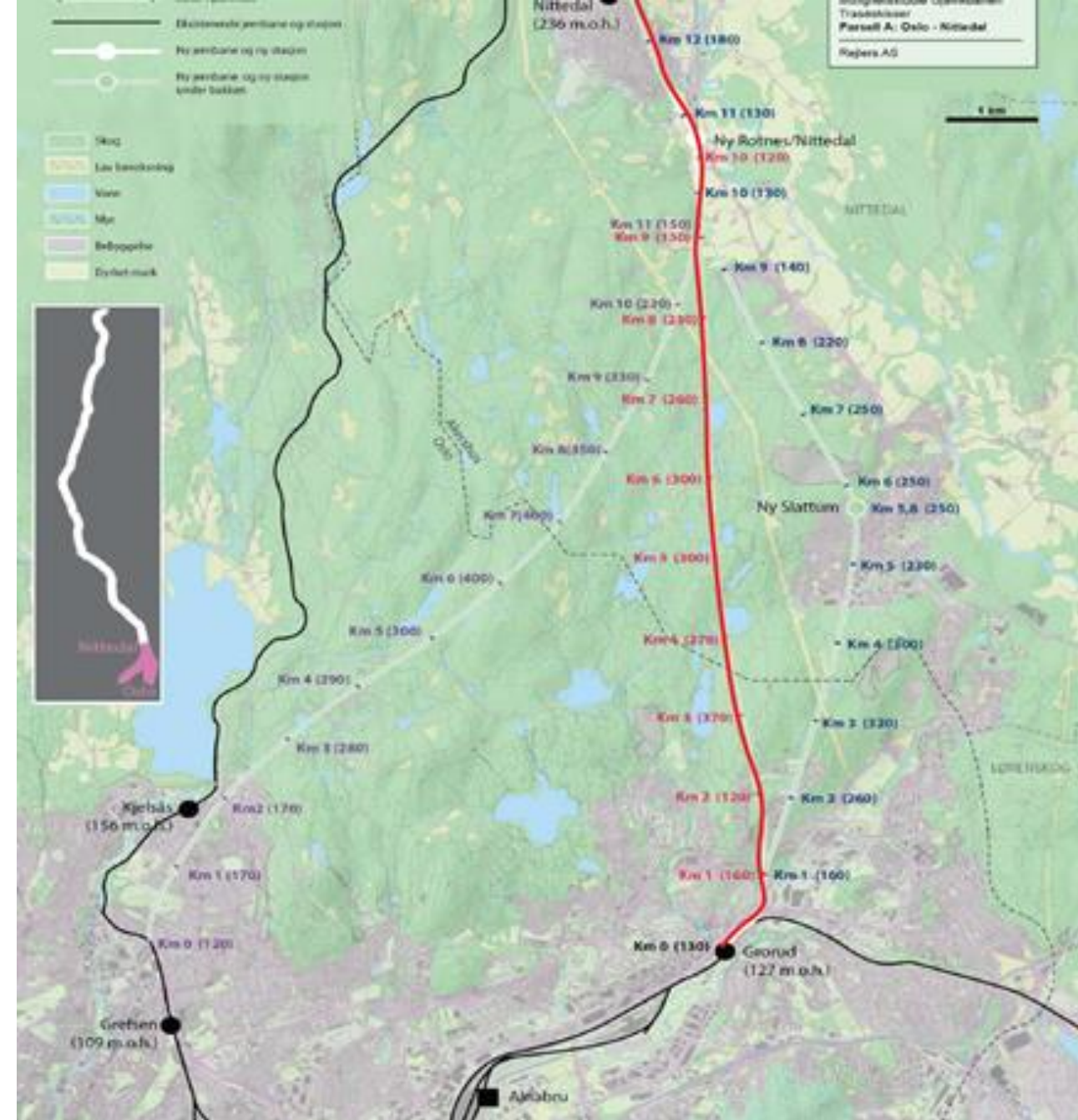
# MULIGHETSSTUDIE GJØVIKBANEN

## Identifisere og vurdere aktuelle korridorer Oslo – Roa Dobbeltsporet bane

- **Alt. 1 Grefsen Nittedal** går inn i fjellet 500 m nord for Grefsen stasjon
- **Alt. 2 Grorud Nittedal** går gjennom et industri-/byggefelt 1 km nordøst for Grorud stasjon
- **Alt. 3 Grorud Slattum Nittedal** legger til grunn en stasjon i fjellet.

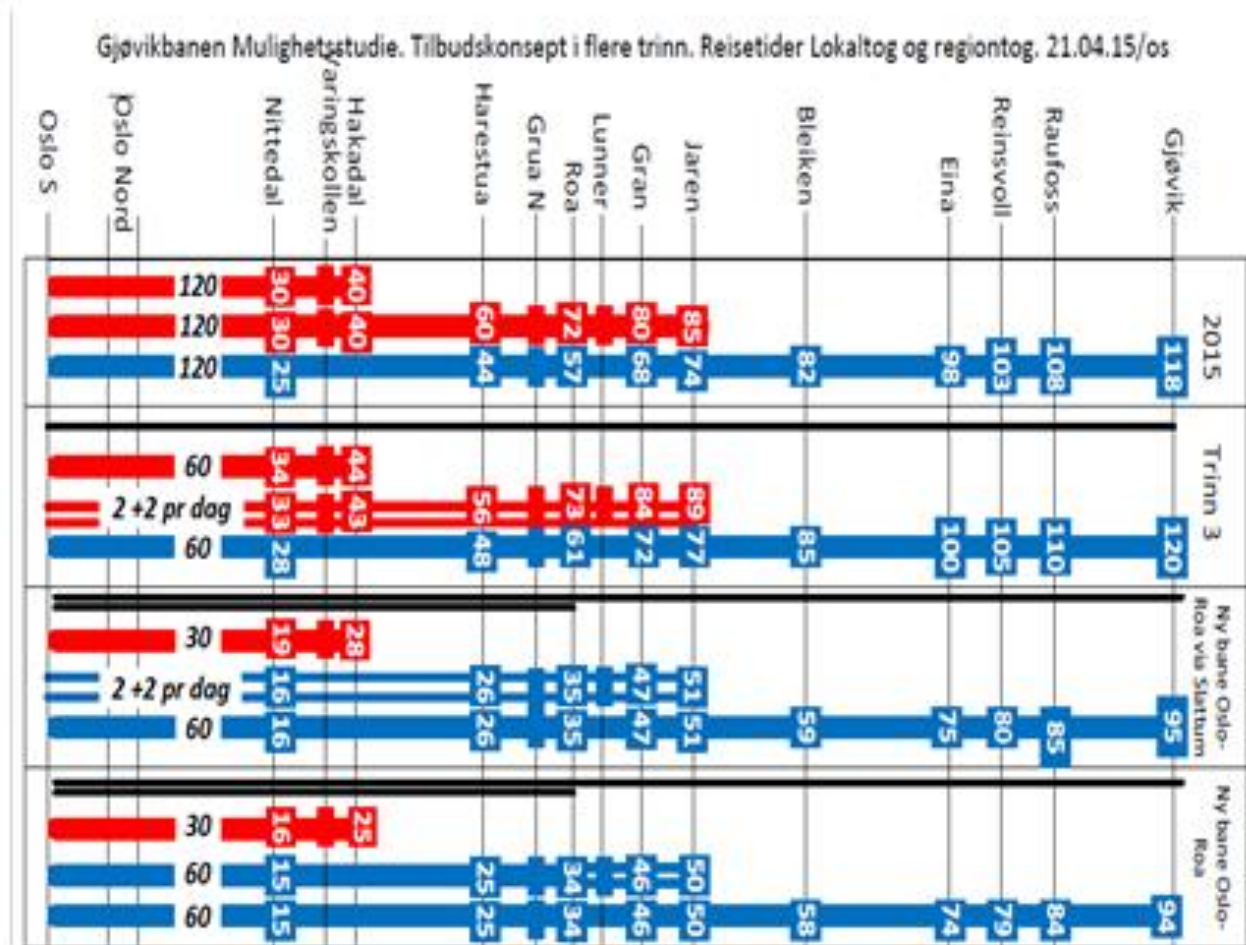
Må begynne utbyggingen fra Oslo og ut.

Løsningen her vil være dimensjonerende for resten av strekningen.



# KONKLUSJONER

- Kapasiteten fullt utnyttet.
- Økt kapasitet kan bare nås gjennom dobbeltspor Oslo - Roa. Nødvendig for å øke godstrafikken til Bergen.
- Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er avhengig av at det bygges rundt stasjonene.
- Utbygging av Gjøvikbanen har samfunnsøkonomisk lønnsomhet lik IC på Dovrebanen.
- Dobbeltspot Oslo – Roa beregnet til 18 – 20 mrd.

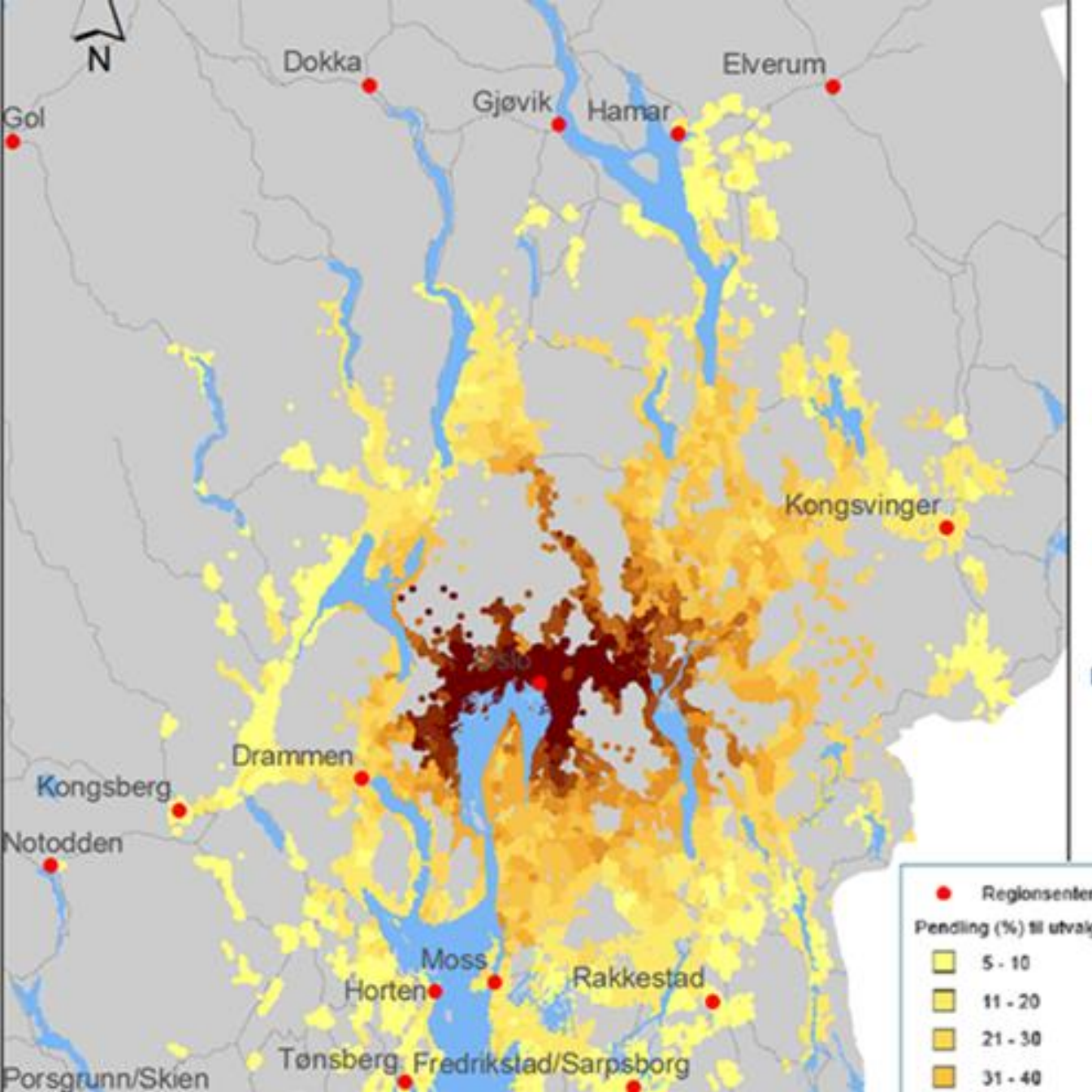




# Østlandsstjerna

Trafikkgrunnlag og infrastrukturtiltak

16.3.2016



## Pendlingsområdet rundt Oslo tettsted

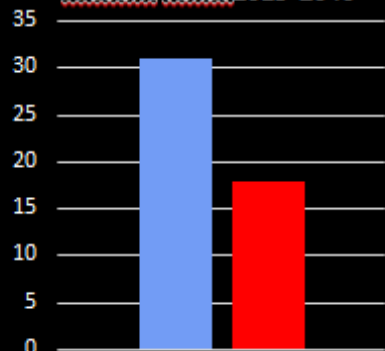
- 5 – 10 % av yrkesaktive
- 40 – 60 % « «
- 80 – 100 % « «

Befolknings- og sysselsettingsveksten sterkst nær Oslo

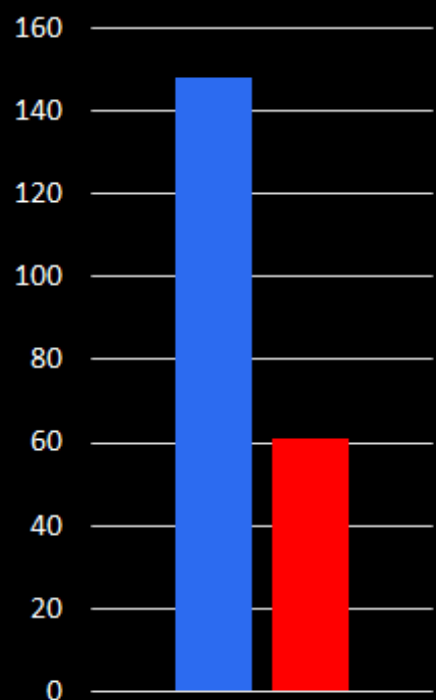
Det var på 1990-tallet langpendlingen økte

Nå øker pendlingen primært innenfor 45 min reisetid

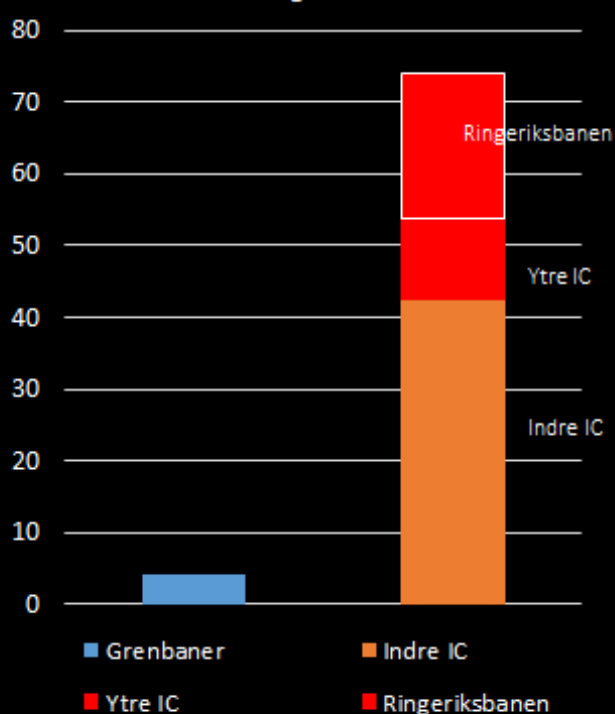
Befolkning  
Prosent vekst 2015-2040



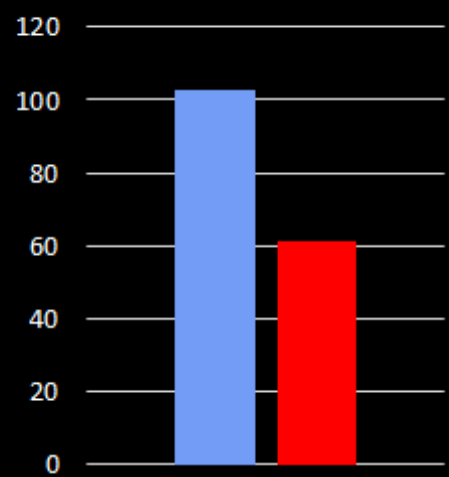
Befolkning i 1000  
< 1km fra stasjon 2015



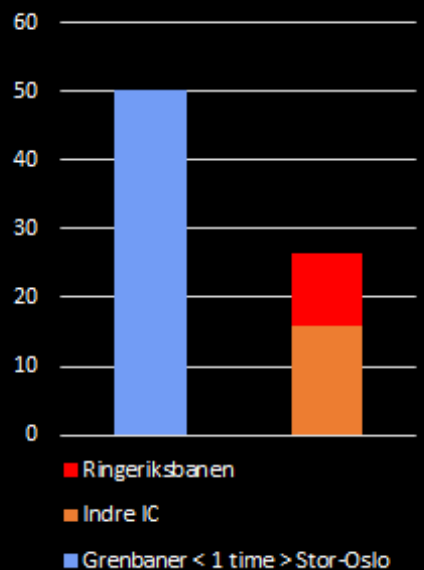
Mrd. kr. Forslag NTP 2018-2029



Pendlere i 1000 mellom  
kommuner langs banene

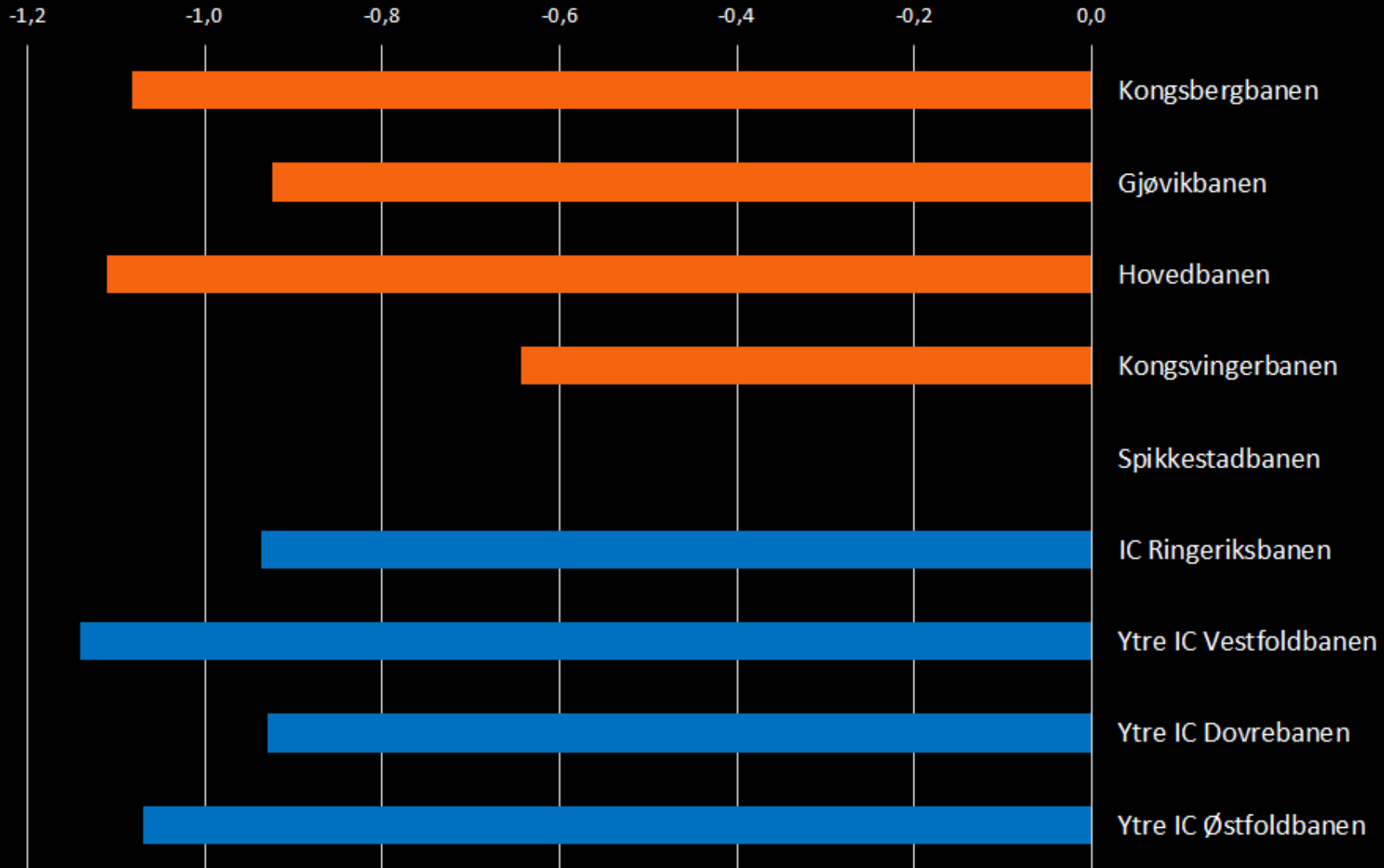


Arealpotensial boliger i 1000  
< 1 time og minus Stor-Oslo



Pendlere mellom kommuner  
Befolkningsvekst i kommuner  
Befolkning < 1 km fra stasjon i dag  
Potensial boliger < 1 km fra stasjon  
Forslag NTP 2018-2029 Middels ramme

## Netto nåverdi pr. budsjettkrone



# Godstransportene på Citylink- strekningene

1. september 2016

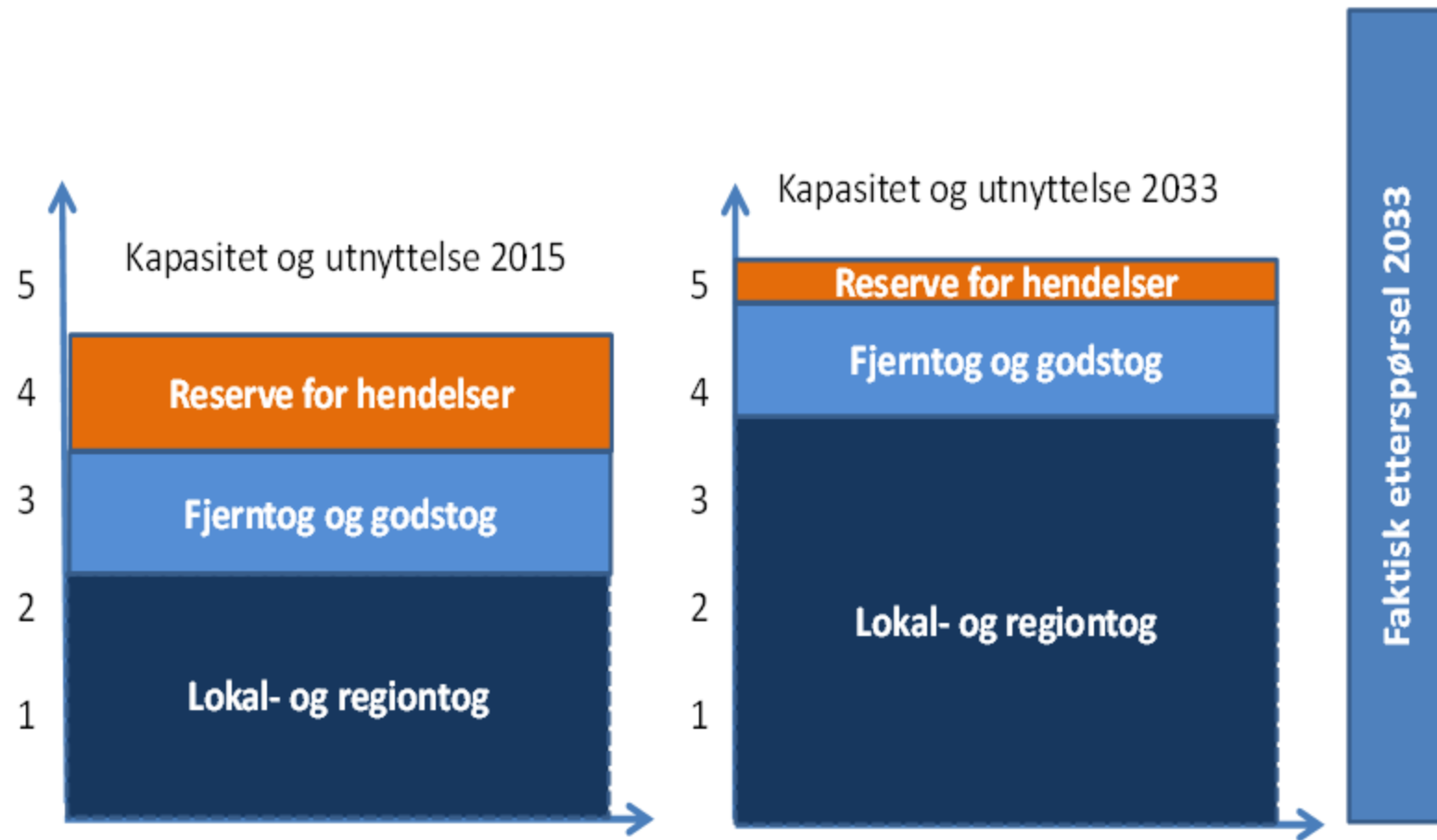


# CITYLINK – NASJONALE TRANSPORTKORRIDORER

- Fire av fem banestrekninger inngår i viktige nasjonale transportkorridorer.
- Banene er blant landets eldste og har gjennomgått få forandringer siden etableringen for 150 år siden.
- 90% av all stykkgoods og 60% av samlet godsvolum går over disse banene.
- Gjøres det ikke mer enn det som planlegges i NTP vil inntil 100 godstog bli avvist pr. uke om 20-30 år.



# To avganger per time i regiontogtrafikken









## CITYLINK – HØY SAMFUNNSNYTTE

- Utredningen fra Logistikkutvikling AS viser at Citylink-strekningene har en positiv samfunnsnytte (NNB) på +1 når godstransport også er inkludert.
- Brukt forutsetninger fra KVVU Kongsberg – Hokksund aug. 2016.
- Samlet samfunnsnytte av gods- og persontrafikken er beregnet til ca. 34,8 mrd. kroner, inkludert Spikkestadbanen med en nytte på ca. 2 milliarder kroner.
- Reduserer CO<sub>2</sub>-utslippet med mellom 90 000 og 100 000 tonn pr. år.

# Citylink-strekningene – høy samfunnsnytte

Akk. netto nytte per bane (mrd. kr.)	Godstog	Regiontog	Fjerntog	Sum	Netto nytte
Gjøvikbanen	6,1	5,5	0,0	11,6	8,7
Hovedbanen	4,0	4,1	0,0	8,1	6,1
Kongsbergbanen	4,0	0,5	1,0	5,5	4,1
Kongsvingerbanen	11,3	4,0	3,2	18,5	13,9
Sum	25,4	14,1	4,2	43,7	32,8

- Spikkestadbanen inngår ikke i tabellen, men er beregnet til en samfunnsnytte på ca. to milliarder kroner.
- Tabellen viser netto samfunnsnytte per banestrekning når vi inkluderer godstog, regiontog og fjerntog.
- Figuren viser beregning av netto nytte per banestrekning og investeringsomfang når NNB = 1 (Logistikkutvikling AS).



Jernbaneverket



Statens vegvesen

# KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) - Gjøvik - Moelv

RAPPORT

15. november 2016

Foto: Steinar Svensha



## Anbefalt konseptvalg

### Jernbane

#### Trinn 1:

- Oslo – Gjøvik: Konsept 0+ Oppgradering av eksisterende Gjøvikbane

#### Trinn 2:

- Oslo – Mjøsbrua: Konsept 2+3 Dobbeltspor Raufoss – Moelv og Oslo–Roa

### Veg

- Gjøvik N – Mjøsbrua: Konsept 1 Ny firefeltsveg i ny trasè (A2 Vestkorridoren). Trafikksikkerhetsforbedringer (inkl. midtrekkverk) hvis ny veg lar vente på seg i tid
- Raufoss – Gjøvik N: Konsept 2 Mindre tiltak i eksisterende trasè (A2 alt. 1)
- Jaren – Raufoss: Konsept 0+ Mindre tiltak i eksisterende trasè



# MØTER DEPARTEMENTET - TRANSPORTKOMITEEN

- To møter med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet
- Møtt alle partifraksjoner i Transport og kommunikasjonskomiteen.
- To møter med Opplandsbenke



## Meld. St. 33

(2016–2017)

Melding til Stortinget

### Nasjonal transportplan 2018–2029

## HVA KOM MED?

### Rv 4

- Roa-Gran grense inkl. Jaren – Amundrud. 620 mil.l – første periode.
- Planprosesser igang for å avklare hvordan trafikken kan ledes utenom og gjennom Oslo.
- Rotnes – Kjul  
Innarbeidet i Oslopakke 3 av Oslo og Akershus.  
Følges ikke opp av regjeringen.  
Prop. 86 S
- Legge vekt på å skjerme lokalsamfunn i Nittedal. Vurdere tunnelløsning i siste periode



# Meld. St. 33

(2016–2017)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018–2029



## GJØVIKBANEN

- 205 mill. til kryssningsspor i førsteperiode. *(Uklart hvor mye som ligger i Godspakka. Var 600 mill. i forslaget fra etatene.)*
- Jernbanedir. vil i løpet av 2017 lage en plan for timesavgang til Gjøvik. Vurdere omprioritere av ERTMS.
- Vil bli inngått direktekjøpsavtale med NSB Gjøvikbanen for 2018-2020. Opsjon på inntil tre år.
- Rutemodell 2027 åpner for bedre tilbud til Hakadal og Jaren på dagtid.

# Meld. St. 33

(2016–2017)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018–2029



## INGEN GRUNN TIL Å VÆRE FORNØYD

### Rv 4

- Mangler midler til Rotnes – Kjul
- Hagantunnelen + videre utbygging i Nittedal
- Strekningen Gjøvik – Mjøsbrua

### Gjøvikbanen

- Timestrafikk til Gjøvik
- Videre planlegging for utvikling av banen må gjennomføres i tråd med KVVU «Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik Moelv».





## Videre planlegging

Strekning	Aktuelt plannivå	Hensikt	Oppfølgende undersøkelser	Prioritet
Raufoss-Gjøvik N	Mulighetsstudie	Bypakkearbeid/bompengeprop. for Gjøvik. Avklaring av nivå på trafikantbetaling og bompengepotensialet, tiltak og mål.		1
Oslo-Gjøvik		Avklare framtidige løsninger for godstransport på Gjøvikbanen.		
Reinsvoll-Gjøvik N	Forprosjekt	Avklare framtidige transportløsninger og traséer for veg og jernbane i og rundt Gjøvik.		2
Gjøvik N-Moelv	Kommunedelplan	Avklare framtidige transportløsninger og traséer for veg og jernbane.	Konsekvensutredning (KU)	
Oslo-Roa	Kommunedelplan	Avklare framtidige løsninger og traséer for jernbane.	Konsekvensutredning (KU)	

# OPPSUMMERENDE MØTE 24. MAI

Stor-Oslo Nord samarbeidet må fortsette.  
Har skapt merkevare på tvers av fylkesgrensa. Bidratt til viktig planarbeid.  
Det må avsettes en fast ressurs til dette.

Utvalg vurdere ny organisering:

Komme med innstilling tidlig til høsten.

Vurdere spesielt:

- Forholdet til fylkeskommunene og Oslo Kommune
- Næringslivet
- Arbeidsform/Organisering



Stor-Oslo Nord

