

GJØVIKBANEN OG RIKSVEI 4

STOR-OSLO NORD

Stor-Oslo Nord

4



GJØVIKBANEN - FORBEDRINGER 2019/20

Timesfrekvens på hverdager

- Fra og med ruteendring 16. desember får alle våre reisende en ekstra avgang fra Gjøvik om morgenen og en ekstra avgang fra Oslo på tidlig ettermiddag på hverdagene. Dette synes vi er flott, nå får vi timesfrekvens i rushtiden på Gjøvikbanen og enda bedre muligheter for våre reisende til å komme seg til og fra jobb, samt rekke arrangementer og møter i byen, samtidig som en kommer seg hjem litt tidligere på ettermiddagen. Dette bidrar til enda bedre bruk av tiden, både på toget, gjennom dagen og hjemme med familien eller andre aktiviteter på ettermiddag og kveld, sier Gullaksen.

De ekstra avgangene på hverdagene er en avgang fra Gjøvik til Oslo på morgenen kl.08.15, og en avgang fra Oslo til Gjøvik kl.14.02.



GJØVIKBANEN FREM TIL 2022

Kundeundersøkelsen 2020:

De mest fornøyde togkundene i Vy finner vi på Gjøvikbanen. Kundetilfredsheten der er på 80 poeng, opp 6 poeng fra høsten 2019.

Statsbudsjettet 2021:

Prosjektene (kryssningsspor, ERTMS mm) som skal sikre timesfrekvens mellom Gjøvik og Oslo fra desember 2022, følges opp. I innspill til ny NTP omtales dette som bundne prosjekter.

Tidlig morgentog til Gjøvik:

Viktig sak som Jernbanedirektoratet er klar over. De vil følge opp saken i forbindelse med Trafikkkpakke 4 og statsbudsjettet for 2023, men det er utfordringer.

- **Programområde «Mer gods på bane», Lunner kommune**
Regjeringen foreslår totalt om lag 350 millioner kroner til tiltak som skal bedre vilkårene for godstransport på jernbanen. I Innlandet prioriteres kryssningsspor på Monsrud.
- **Programområde «Kapasitetsøkende tiltak», Gran, Gjøvik, Vestre Toten og Sør-Odal kommuner**
Regjeringen foreslår totalt om lag 1,1 milliarder kroner til tiltak som er nødvendige for å ta i bruk nytt togmateriell, skape en mer robust infrastruktur og øke kapasiteten i jernbanenettet. I Innlandet prioriteres det bygging av:
 - Togparkering (hensettingsanlegg) på Gjøvik og Jaren
 - Reinsvoll kryssingsspor, Gjøvikbanen
 - Tiltak på Skarnes stasjon, Kongsvingerbanen
- **Gjøvikbanen: ERTMS, Lunner, Gran, Vestre Toten og Gjøvik kommuner**
Regjeringen foreslår 1,9 milliarder kroner til å videreføre utbyggingen av et nytt signalsystem (ERTMS) på jernbanen. Det vil på Gjøvikbanen i 2021 gjøres forberedende arbeider og arbeider på systemet for togstyring, fjernstyring, samband o.l. Prosjektet følger fastsatte planer for kostnad, kvalitet og fremdrift.

TILTAKENE PÅ GJØVIKBANEN I DETALJ

Er det nå bevilget nok, og igangsatt de tiltak som skal gi timesfrekvens Gjøvik-Oslo fra 2022?

- Tiltakene som kreves for å oppnå ny rutemodell på Gjøvikbanen (inkl. timefrekvens til Gjøvik) er ERTMS, Reinsvoll kryssingsspor, oppgradert Nittedal stasjon (forlengelse av kryssingsspor og plattformer), oppgradert Jaren stasjon (plattformer og planskilt forbindelse) samt utvidet togparkering ved Jaren og Gjøvik. Prosjektene følger fastlagt plan.

Hva er status for planleggingen av de ulike tiltakene?

- Bane NOR rapporterer at disse prosjektene er i rute, med ferdigstilling i løpet av 2021 og 2022. Entreprenørene er startet opp eller vil bli startet opp tidlig i 2021.

Trafikkpakke 4:

- Konkurransesgrunnlaget skal være klart i første kvartal 2021, kontrakten tildeles tidlig i 2022 og oppstart blir ved ruteterminskiftet i desember 2023 (R24).
- Tilbudsforbedringen (timesfrekvensen) på Gjøvikbanen fra desember 2022 (R23) vil bli realisert innenfor inneværende trafikkavtale med Vy Gjøvikbanen AS (endringsavtale).
- Ruteplanprosessen for R23 er nå under forberedelse i samarbeid mellom Vy Gjøvikbanen AS, Bane NOR og Jernbanedirektoratet.
- Eventuelt økt budsjettbehov for offentlig kjøp av persontransport vil søkes innarbeidet i Statsbudsjettet for 2023.
- Jernbanedirektoratet: Ønsket om at første morgentog skal ankomme Gjøvik ca kl 07:45 er notert og søkes innarbeidet i statsbudsjettet for 2023.



GJØVIKBANEN I NY NTP 2022-2033

Stor-Oslo Nords mål for Gjøvikbanen:

- Planlegging av ny trase og dobbeltsporet bane på strekningen Oslo S – Roa, med spesiell prioritet Oslo S-Nittedal, tas inn i NTP.

Status så langt i Jernbanedirektoratets og Bane NORs prioriteringer og innspill til NTP:

Ingen innspill fra JDIR om planlegging av nytt dobbeltspor på Gjøvikbanen. Dette kan iverksettes av JDIR uten at det står i NTP, men bestillingen må komme fra samferdselsdepartementet.

Det gjenstår derfor et viktig politisk arbeid med denne saken!!!



STORTINGETS VEDTAK AV BOMPENGEPROPOSISJONEN OM RV4 HADELAND II

Vedtak 212

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet innenfor en kostnadsramme på 2 180 mill. 2020-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prissigning.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.



STOR-OSLO NORDS MÅL FOR RV4 I NY NTP 2022-2033

En helhetlig utbygging av Rv4, med spesiell prioritet;

- Ny fire-felts veg på strekningen Raufoss-Gjøvik–Mjøsbrua, med tunnel under Gjøvik.
- Ny vegløsning på Rv4 Nittedal-Oslo, inkl. tunnel under Rotnes.

Status for Rv4 i NTP-prosessen:

- Vi venter på regjeringsbehandling og stortingsbehandling.
- **INGENTING ER AVGJORT!!!**





ANNONSE

CAMPAIGN FARES
 PRICES STARTING FROM NEW YORK 3645 NOK
 PRICES STARTING FROM BANGKOK 3990 NOK
 BOOK FLIGHTS > FINNAIR

ANNONSE

Vil regjeringen, i likhet med Ap og Frp, prioritere utbygging av Rv4?



VARSKO: - Seks av ti av bedriftene langs Riksveg 4 oppgir at høyere transportkostnader enn konkurrentene er den største utfordringen de neste fem årene, viktigere enn sterkere internasjonal konkurranse som sådan, eller skatter og avgifter. Riksveg 4 er altså problemet, og nå må vi rope et varsko! Foto: Innsendt

Av Morten Brandtzæg, konsernsjef Nammo AS, Vera Flatebø, administrerende direktør Hydal Aluminium Profiler AS, Skjalg Sylte Stavheim, administrerende direktør Hexagon Ragasco AS

02. februar 2021,

DEBATT SI DIN MENING!
 Send innlegg til debatt@finansavisen.no eller se for

En oppgradering av Riksvei 4 fra Oslo til Mjøsbrua er et av få samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter i Norge. Tre store bedrifter i området vil ha fortlgang i arbeidet.

Elendig Riksvei 4 gir store tap

STERKT TRAFIKKERT: Riksvei 4 mellom Oslo og Mjøsbrua har bare ett felt i hver retning på del av strekningen. Her en vinterdag ved Hævestas.



Martin Kjøshus.



Svein Oftedal.



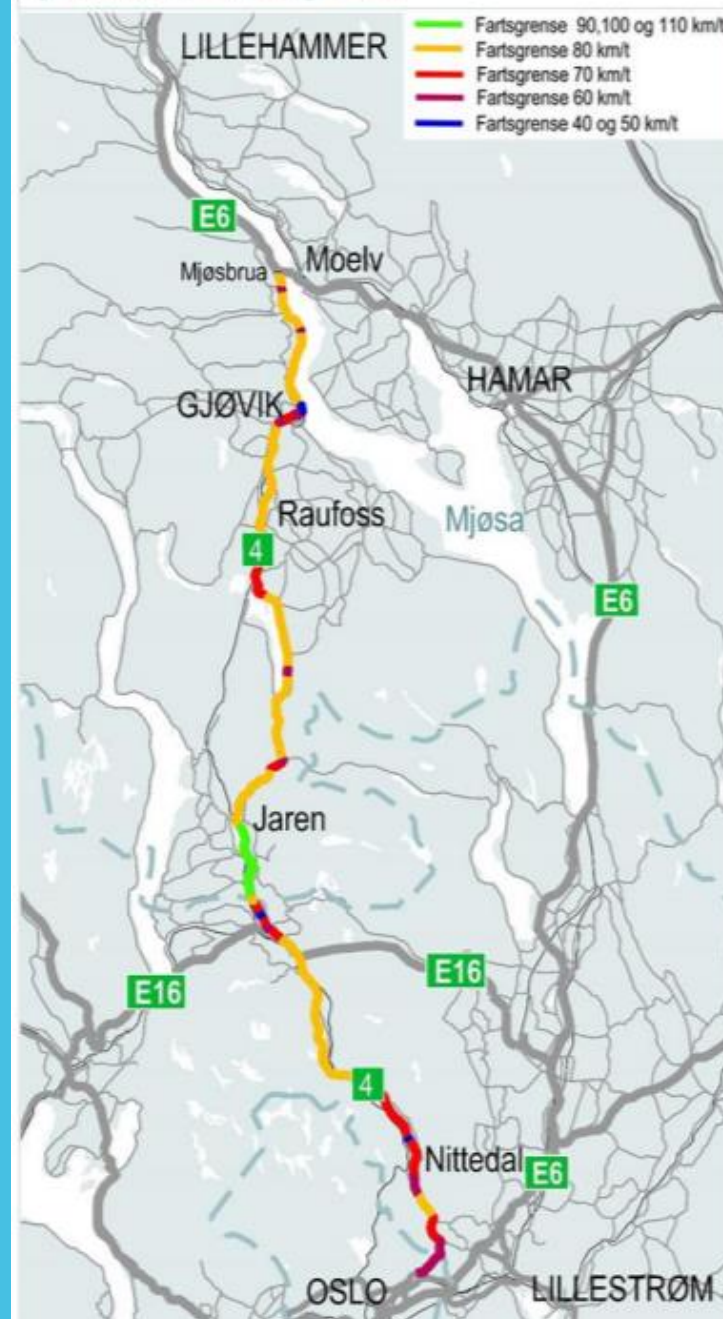
Jonas Kadermann.



NYE VEIERS INNSPILL TIL NY NTP 2022-2033

Nye Veier AS har i sine innspill prioritert rv4 i Gruppe 1, dvs. blant de prosjekter de mener er samfunnsøkonomisk mest lønnsomme, og som de kan gjennomføre ved en videreføring av den årlige rammen de allerede får fra staten.

Figur 6.11 Oversikt over strekningen Rv. 4 Oslo-Mjøsbrua med fartsgrenser



NYE VEIERS OPPDATERTE PRIORITERING

Tabell 5.1 Strategisk gruppering av strekninger i 3 grupper

	Strekning	Beskrivelse
Gruppe 1	E39 Ålgård – Hove	Strekninger som i dag har, eller forventes å gi høyest nytte i porteføljen, eller må gjennomføres grunnet regulatoriske krav. Strekninger som blir viktige utvidelser av det veinettet som Nye Veier er i ferd med å bygge ut. Mulighet for lange sammenhengene strekninger for å kunne utvikle og effektivisere drift og vedlikehold. Gruppen består primært av strekninger hvor selskapet allerede har aktivitet, det vil si i Sør-Vestlandet, Innlandet, Trøndelag og i Nord-Norge.
	Rv. 4 Oslo – Mjøsbrua	
	Rv. 80 Bodø – Fauske	
	E6 Otta – Dombås	
	E6 Åsen – Steinkjer	
	E6 Dombås – Ulsberg	
E6 Fauske - Bognes		
	E39 Ålesund – Molde	Gruppen består av strekninger som er i tilknytning til strekninger som Nye Veier er i ferd med å bygge ut eller som er tilknyttet til strekninger i gruppe 1, da dette ventes å gi positiv effekt.

	Strekning	Beskrivelse
Gruppe 1	E39 Ålgård – Hove	Strekninger som i dag har, eller forventes å gi høyest nytte i porteføljen, eller må gjennomføres grunnet regulatoriske krav. Strekninger som blir viktige utvidelser av det veinettet som Nye Veier er i ferd med å bygge ut. Mulighet for lange sammenhengene strekninger for å kunne utvikle og effektivisere drift og vedlikehold. Gruppen består primært av strekninger hvor selskapet allerede har aktivitet, det vil si i Sør-Vestlandet, Innlandet, Trøndelag og i Nord-Norge.
	Rv. 4 Oslo – Mjøsbrua	
	Rv. 80 Bodø – Fauske	
	E6 Otta – Dombås	
	E6 Åsen – Steinkjer	
	E6 Dombås – Ulsberg	
	E6 Fauske - Bognes	

NYE VEIER AS: NYTTE OG KOSTNAD RV4

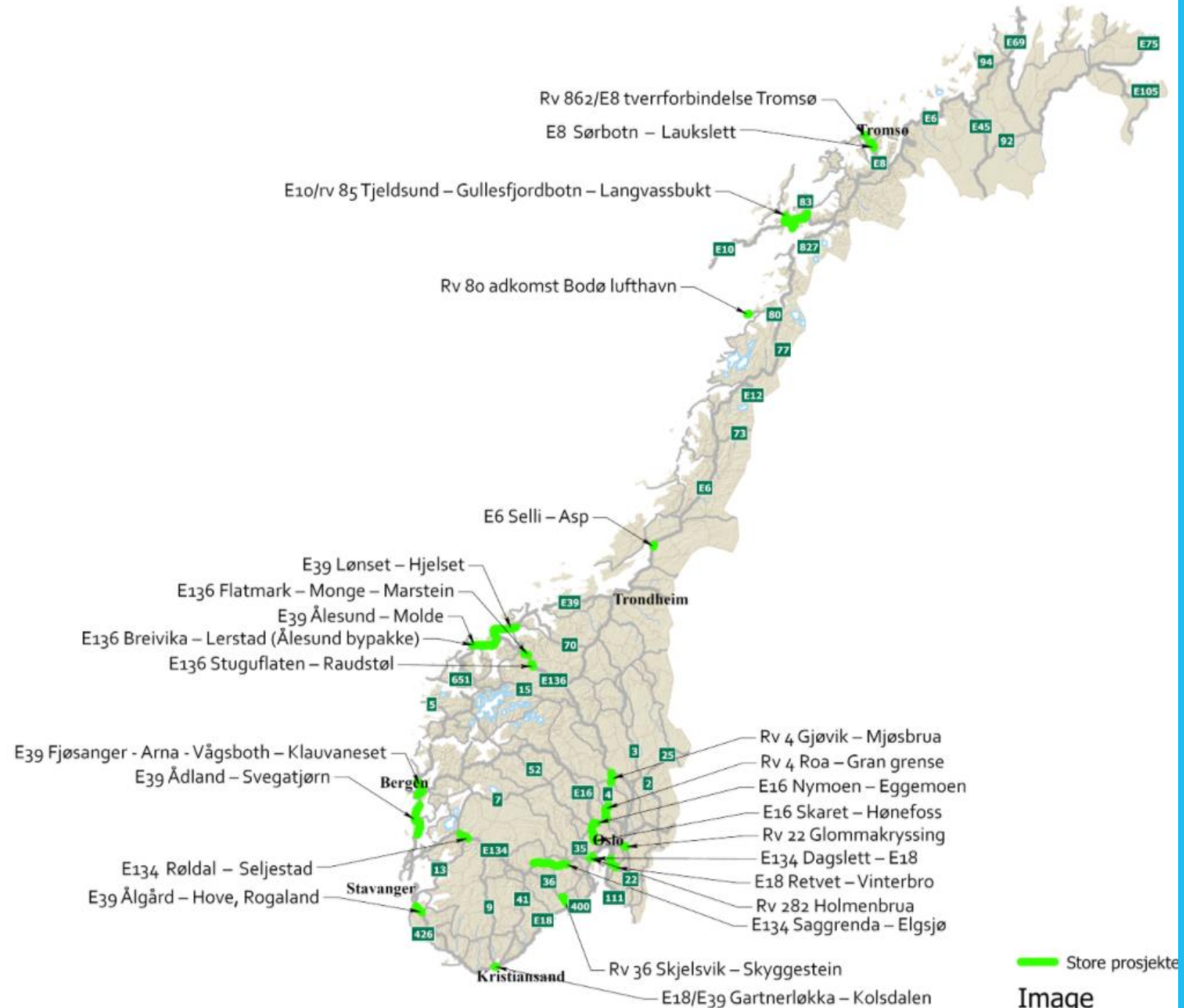
- Total trafikkantnytte på strekningen er beregnet til 22,5 mrd. kroner.
- Nye Veier estimerer kostnaden på tiltaket til 21,7 mrd. kr, som resulterer i en positiv netto nytte på 7,9 mrd. kroner.
- Mernytten på strekningen er betydelig grunnet effekten tiltaket har på bo- og arbeidsmarked, denne er beregnet til ca. 4,2 mrd. som gir en samlet netto nytte på 12,1 mrd. kroner.
- Forventet verdi av økningen i komfort for trafikantene på strekningen er beregnet til en verdi av 3,0 mrd. kroner., som kommer i tillegg til en allerede positiv netto nytte.

Kilde: Nye Veier AS, innspill til SD 15. oktober, s. 67-68



STATENS VEGVESEN

46 PROSJEKTER



STATENS VEGVESEN (2022-2033)

Korridor Oslo – Trondheim – arm til Måløy, Ålesund

Rv. 4 Gjøvik – Mjøsbrua 5 518

Rv. 4 Roa – Gran grense 2 032

E136 Stuguflaten – Raudstøl 527

E136 Breivika – Lerstad (Ålesund
bypakke) 2 023



DETALJENE I VEGVESENETS PLAN

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Tabell 12 Forslag til prioriterte prosjekter i første seksårsperiode og fordeling av midler mellom korridorer i andre seksårsperiode for ramme A. Mill. 2021-kr.

Type tiltak	Prosjekt - ramme A	Total	Stat 2022-2027	Annen finansiering 2022-2027	Stat 2028-2033	Annen finansiering 2028-2033
Store prosjekter	Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518	200	200	3 627	1 491
Store prosjekter	Rv 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud og Almenningsdelet – Lygnebakken	2 032	686	1346		
Store prosjekter	E136 Stuguflaten - Raudstøl	527	527			
Store prosjekter	E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund)	2 023	445	1578		
Store prosjekter, oppstart andre periode		1 422			1 422	
Utbedringsstrekning	Rv 3 Østerdalen	600	300		300	

Kilde: SVV, 15.10. til SD, side 20

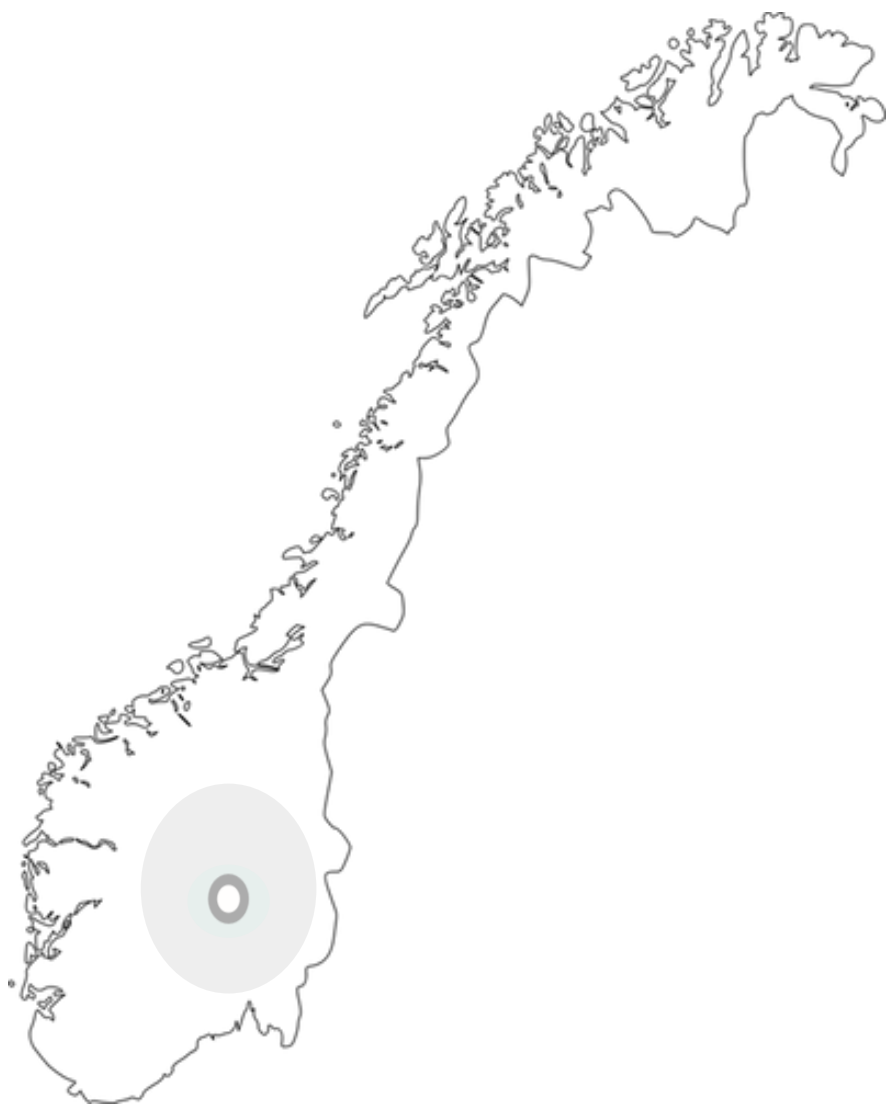


SVV: AMBISIØS TEKST - MEN LANGSIKTIG PLAN

Rv 4 Oslo – Mjøsbrua: prioritert strekning

Utvikling av strekningen mellom Sinsenkrysset og Mjøsbrua vil innebære en redusert reisetid på over 40 minutter. Det vil føre til en forstørring av bolig- og arbeidsregionene i Hadelandsområdet, Gjøvikregionen, Mjøsregionen og Oslo/Nittedal. Strekningen har høy nytte. Vi foreslår å starte med prosjektet som allerede er klart til bygging; Roa – Gran Grense med tilknytning til Jaren-Amundrud/Almenningsdelet-Lygnebakken. Videre vil vi intensivere planarbeidet på rv 4 Gjøvik sør – Mjøsbrua med sikte på byggestart mot slutten av første periode. Samtidig vil vi jobbe ut en helhetlig plan for hele strekningen sammen med kommuner og næringsliv, slik at gjenstående parseller kan realiseres suksessivt. Dette er en rute med store bo- og arbeidsmarkedsregioner med dårligere transporttilbud enn tilsvarende regioner tett på Oslo. Det eksportrettede næringslivet i innlandet har i liten grad alternativt transporttilbud til vei. Gamle Hedmark fylke stod i 2018 for tett på 40 pst. av Norges samlede eksportmengde på vei.





NASJONAL BETYDNING

- Behov for å knytte det sentrale Østlandet sammen og redusere presset på Oslo-området.
- Utbygging av Rv4 gir den korteste veien mellom Trondheim og Oslo, og vil gjøre Mjøsbyen og Hadeland/Ringerike og Romerike til en mer samlet bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Innlandet har mulighet til å videreutvikle norsk, landbasert bioøkonomi.
- Rv4 er en nasjonalt viktig eksportvei og en utbygging vil føre til økt verdiskaping.



Lover å levere en bedre Rv4 til eksportindustrien...men regjeringen må gjennom en prioritering først...

A large truck is driving on a highway. The truck is white with a red and yellow striped safety sticker on its side. The truck is carrying a large, dark-colored container. The truck is moving towards the right side of the frame. In the background, there are trees and a clear blue sky. A road sign is visible on the right side of the road. The sign is green with a white border and a white number '4' in the center. Above the sign is a diamond-shaped sign with a yellow center and a white border. The word 'Takk' is written in white text across the middle of the image.

Takk