

KVU for Transportsystemet Jaren
(Oslo) – Gjøvik – Moelv
Oppsummering høringsuttalelser



Innhold

1	Innledning	3
2.	Uttalelser om løsning for Gjøvikbanen fra Oslo til Moelv og rv. 4 fra Jaren til Mjøsbrua	4
2.1	Oppsummering	4
	Gjøvikbanen	4
	Rv. 4	4
2.2	Sammendrag av de enkelte uttalelsene	4
A	Statlige myndigheter	5
B	Fylkeskommuner	7
C	Kommuner	9
D	Organisasjoner, foreninger og næringsliv	13
E	Privatpersoner	16

1 Innledning

Foreliggende oppsummering er en gjennomgang av innkomne uttalelser etter høring av konseptvalgutredningen for transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik – Moelv. Oppsummeringen inneholder også transportetatenes kommentarer til enkelte forhold som er påpekt i uttalelsene.

Konseptvalgutredningen lå ute til offentlig høring fra 5. januar 2017 til 3. mars 2017. Enkelte fikk utsatt høringsfristen av hensyn til behandling i fylkesting og kommunestyre.

Ved høringen kom det inn 25 høringsuttalelser. Av disse kommer 4 uttalelser fra statlige organer, 2 fra fylkeskommuner, 8 fra kommuner/regionråd og 8 fra ulike organisasjoner, foreninger og næringsliv. I tillegg uttalte 3 privatpersoner/husstander seg om saken.

Uttalelsene er redigert i følgende rekkefølge:

- A Statlige myndigheter
- B Fylkeskommuner
- C Kommuner
- D Organisasjoner, foreninger og næringsliv
- E Privatpersoner

Oppsummeringen av høringsuttalelsene vil bli offentliggjort på prosjektsidene på www.vegvesen.no.

2. Uttalelser om løsning for Gjøvikbanen fra Oslo til Moelv og rv. 4 fra Jaren til Mjøsbrua

2.1 Oppsummering

Gjøvikbanen

Alle som uttaler seg om fremtidig løsning for Gjøvikbanen støtter KVUens anbefalinger på kort og lang sikt. De understreker behovet for å utvikle jernbanen i henhold til konsept 0+ så raskt som mulig. På lang sikt anbefales dobbeltspor på Gjøvikbanen hele veien fra Oslo til Moelv.

8 av høringspartene mener planlegging av dobbeltspor Oslo–Roa, og sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen bør prioriteres og iverksettes på kort sikt. Med redusert reisetid for person og gods, bedre kapasitet på sporet og nytt nettverk, vil regional utvikling styrkes. Mer gods vil kunne gå fra veg til bane og klimagassutslippene vil reduseres og dermed gi et mer bærekraftig samfunn.

Akershus fylkeskommune mener i likhet med kommunene Lunner, Nittedal og Oslo at dobbeltspor Oslo–Roa må komme først. Dette begrunnes i at det er større kundegrunnlag på denne strekningen. Det vil i tillegg gi direkte nytte for godstrafikken mellom øst og vest. Andre påpeker viktigheten av dobbeltspor i nord med en sammenkobling til Dovrebanen for å styrke bo- og arbeidsmarkedet i mjøsregionen og gi en avlastning av utbyggingspresset i Osloområdet.

3 av høringspartene på regionalt og kommunalt nivå mener at utviklingen av jernbanen bør komme før, eller i stedet for vegutbygging.

Rv. 4

Nesten alle som uttaler seg om løsning for rv. 4, støtter bygging av ny firefelts veg i ny trasé mellom Gjøvik N og Mjøsbrua, og mindre tiltak i eksisterende trasé mellom Jaren og Raufoss. Fylkesmannen i Oppland ber imidlertid om at det vurderes en lavere standard på parsellen Gjøvik N–Mjøsbrua, dersom det er mulig. De fleste går inn for løsning med firefelts veg og jernbane i tunnel forbi Gjøvik på strekningen Raufoss–Gjøvik N. Også næringslivet støtter dette. Fylkesmannen i Oppland anbefaler en løsning for parsellen Raufoss–Gjøvik N som forsterker vektleggingen av bymiljøutvikling.

2.2 Sammendrag av de enkelte uttalelsene

Transportetatens kommentarer til høringsuttalelsene er satt i kursiv. Mange synspunkter gjentas av flere. Poenger som gjentas i mange uttalelser er forsøkt samlet opp i den innledende oppsummeringen i kapitlet 2.1. Ett og samme synspunkt kommenteres bare én gang, som regel under den første uttalelsen som tar opp det aktuelle forholdet.

A Statlige myndigheter

A.1 Fylkesmannen i Oppland

Ut i fra klimahensyn mener fylkesmannen at tiden er inne for å ta strategiske valg om jernbane som transportform. Planlegging av nytt dobbeltspor Raufoss–Moelv og Oslo–Roa må derfor iverksettes allerede på kort sikt. Dette vil legge føringer for både gods- og persontrafikk. Bedre infrastruktur og reduserte reisetider fremmer regional utvikling. En sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen vil være helt sentralt for utviklingen av «Innlandsbyen» som alternativt vekstområde til Osloregionen. En effektiv jernbaneforbindelse mellom Hadeland og Oslo, vil kunne styrke Hadelandsregionen.

Fylkesmannen støtter KVUens anbefalinger for rv. 4 for parsellene Jaren–Raufoss og Raufoss–Gjøvik N, ut fra prinsippet om å prioritere jernbane som transportform. De anbefaler likevel en løsning i og forbi Gjøvik som forsterker vektlegging av bymiljøutvikling. Fylkesmannen støtter løsningen med ny 4-felts veg på parsellen Gjøvik N–Mjøsbrua, men mener likevel at en lavere vegstandard som kan redusere kostnadene og ivareta trafiksikkerheten, må vurderes.

Fylkesmannen understreker betydningen av at videre planlegging skjer i felles kommunedelplanprosesser for veg og jernbane.

Etatenes kommentarer:

KVUen påpeker at videre planlegging for transportsystemet må gjøres gjennom felles planlegging for veg og jernbane. På grunn av stort arealpress i Osloområdet understreker KVUen at det er viktig å starte planleggingen av jernbanestrekningen Oslo – Roa raskt for å sikre nødvendige arealer. Når det gjelder sammenslåing av Gjøvikbanen og Dovrebanen anbefales det å starte planleggingen av jernbanen når planlegging av ny vegtrasé starter.

Vegstandard som legges til grunn for framtidig veg på strekningene i KVUen, er vurdert ut i fra flere forhold, bl.a forventet ÅDT i 2022 og 2062, forholdet til måloppnåelse satt for KVUen og krav til dimensjoneringsklasser i vegnormalen (Håndbok N100). På strekningen mellom Gjøvik og Mjøsbrua er forventet ÅDT i 2022 13800 og 16300 i 2062. På grunn av nedsatt hastighet på deler av strekningen, er den ikke spesielt ulykkesbelastet i dag, men det forventes at både trafiksikkerhetssituasjonen og framkommeligheten kan bli utfordrende når trafikken øker. KVUen anbefaler derfor at det legges til grunn vegnormalstandard H8 i den videre planleggingen av traséen.

A.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen støtter målene om å øke kapasitet og redusere reisetiden for gods på bane. Dette er viktig for å redusere motorisert transportarbeid og dermed mindre klimagassutslipp. De mener også at tilrettelegging for tømmer på bane vil gi en positiv effekt for skogbruksnæringen.

Fylkesmannen er positiv til at prinsippet om dobbeltspor Oslo–Hakadal videreføres og ønsket om å få til en togstasjon nærmere Nittedal sentrum. Dette vil bidra til økt kollektiv-

andel fra Hakadal/Nittedal til Oslo. Nasjonalt jordvernmål er skjerpet med 30 prosent gjennom Stortingets vedtak av Nasjonal jordvernstrategi i desember 2015. Dette må legges til grunn for den konkrete planleggingen av ny jernbanetrasé, og for plasseringen av ny stasjon i Nittedal.

Etatenes kommentarer:

I vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser i KVUen, er det skjerpede nasjonale jordvernmålet lagt til grunn. Dette vil også bli en forutsetning når en kommunedelplanprosess med KU, igangsettes både for jernbanen og rv. 4.

A.4 Fylkesmannen i Hedmark

Fylkesmannen viser til Innlandsutvalgets rapport som konkluderer med at en effektiv framkommelighet på aksene Raufoss–Gjøvik–Hamar–Elverum er avgjørende for å nå en velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion i mjøsområdet. Utbygging av E6 og Intercity er sentrale elementer i tillegg til utbygging av rv. 4 nord-østover fra Raufoss/Gjøvik og sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen.

Fylkesmannen er enig i en tilnærming der enkelttiltak i utredningen kan inngå i en strategi for å binde regionene sammen. Fylkesmannen forutsetter at de kommer tidlig inn i videre planlegging med de aktuelle kommunedelplaner. De understreker viktigheten av at de nasjonale og regionale klimamålene legges til grunn i den videre planleggingen.

Etatenes kommentarer:

Når det igangsettes kommunedelplan med KU etter plan- og bygningsloven, vil alle relevante etater og fagmiljøer bli involvert tidlig i prosessen.

A.5 NVE

NVE påpeker at det er vanskelig å gi konkrete tilbakemeldinger på konseptutredninger for store infrastrukturprosjekt da linjeføringer og løsninger kun er skissert på et svært overordnet og grovt nivå, samtidig som vi vet at terrenginngrepene ofte blir veldig store. Ved å ikke bringe f.eks. konsesjonsplikt for store vassdragstiltak og krav til sikkerhet mot skred inn i planprosessene tidlig, så kan man møte på store forsinkelser og store uforutsette kostnader seinere i planfasene.

NVEs erfaring med større samferdselsplaner er at ikke-prissatte konsekvenser ikke tillegges stor nok vekt, verken i dokumentasjonsfasen eller i vektingsfasen i tidlig prosessfase. De stiller noen spørsmål til hva som ligger bak vurderingen av samlet konfliktpotensiale for strekningen lengst sør (Oslo–Nittedal–Hadeland) der naturfare er vurdert med konfliktpotensiale 1. Dette er etter NVEs kjennskap til regionen, et område med mange utfordringer knyttet til både kvikkleire og flom, der det er potensiale for faglig krevende og ofte kostbare prosesser for å komme fram til tilfredsstillende løsninger. Utvidelse av infrastruktur langs dagens rv. 4 ned langs Hunnselva mot Gjøvik sentrum sees på som svært utfordrende både med tanke på skred, men ikke minst med tanke på ivaretagelse av et åpent vassdrag. NVE vil allerede nå fraråde en slik løsning.

Etatenes kommentarer:

Vurderingene av de ikke-prissatte konsekvensene er utført på et overordnet nivå i KVUen. Det finnes ingen offisiell metode for ikke-prissatte konsekvenser i KVU-sammenheng, men etablert praksis er å tilpasse metodikken fra håndbok V712 Konsekvensanalyser. I KVUen har vi valgt å følge metodikken som er benyttet i forbindelse med grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029. Det skal gjennomføres en konsekvensutredning (KU) når det igangsettes videre planlegging etter Plan- og bygningsloven for de aktuelle strekningene, og der målet er å avklare valg av alternativ både for veg og jernbane.

I KVUen anbefales mindre tiltak i eksisterende trasé gjennom Gjøvik. Disse tiltakene skal vurderes i forhold til målene om ønsket sentrumsutvikling i Gjøvik og endret reisemiddelfordeling. Rv. 4 som en barriere mellom sentrum og mjøsstranda skal søkes redusert. På lang sikt anbefaler KVUen å utrede mulighetene for å legge både rv. 4 og jernbanen i tunnel utenfor Gjøvik. En utvidelse av rv. 4 langs Hunnselva inngår ikke som et tiltak i konseptene som er vurdert i KVUen.

B Fylkeskommuner

B.1 Oppland fylkeskommune

Fylkeskommunen slutter seg til de anbefalte løsningene i KVUen med følgende unntak:

- a. Det anbefales at konsept 1 (A2 alt. 2) legges inn i trinn 1 for rv. 4 på strekningen Raufoss – Gjøvik N
- b. På strekningen Jaren–Raufoss velges konsept 1, A2 (Jaren – Hennung – Raufoss) for rv. 4 og Gjøvikbanen.

For å nå målet om et klimanøytralt Oppland, må miljøvennlige transportløsninger, kollektivtransport og utbygging av kapasitet på jernbane prioriteres. Fylkeskommunen anbefaler derfor at nasjonale og regionale klimamål vektlegges sterkere ved vurdering av framtidige transportløsninger. Bærekraft må være et overordnet mål i alt arbeid med transportløsninger. De anbefalte traséalternativene må videre innarbeides i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029.

Etatenes kommentarer:

Det er et betydelig potensial for endret reisemiddelbruk i Gjøvik. Dette krever samordnet innsats og økt tilrettelegging og prioritering av gående, syklende og fremkommelighet for buss.

Vurderingen av trafikksituasjonen fra dagens (2014) til referanse i 2022, viser at trafikken mellom Jaren og Reinsvoll ikke endrer seg i større grad. Dette skyldes at en ferdig utbygd E6 vil trekke til seg mye trafikk både nordfra og fra Gjøvik. Behovet for å bygge ny veg i ny trasé sør for Raufoss er derfor ikke overhengende og kan avstemmes mot trafikkutvikling etter at E6 og nordre del av rv. 4 er ferdig utbygd.

KVUen peker på at dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Roa og en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen, er viktig for et robust nasjonalt godstransportnettverk. Den vil

også kunne bidra til ønsket sentrumsutvikling og en framtidsrettet tilrettelegging for miljøvennlig transport til og i Gjøvik. Ved at flere velger jernbanen vil vi kunne få en endring i reisemønsteret i mer miljøvennlig retning. Løsningen vil dermed kunne bidra til å nå målet om et klimanøytralt Oppland.

B.2 Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune anbefaler at det planlegges for nytt dobbeltspor på hele strekningen Oslo – Roa. Nødvendig utbedring av banen for økt gods- og passasjerkapasitet kan da eventuelt suksessivt inngå som parseller i fremtidig moderne dobbeltspor. Fylkeskommunen støtter at man raskest mulig går i gang med kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Oslo S – Roa. I planleggingen bør ny trasé mellom Nittedal og Grorud/Alnabru inngå. Dette vil gi raskere forbindelse og fange opp mer av bebyggelsen i Nittedal. Flere godstog kan også kjøre over Roa framfor å belaste jernbanen under Oslo sentrum.

Fylkeskommunen gir sin tilslutning til at utbedring av eksisterende Gjøvikbane på kort sikt, er en forutsetning for den langsiktige løsningen for Gjøvikbanen. De ønsker derfor at de mindre strekningsvise tiltakene som kan gi stor effekt for persontrafikk og lengre godstog gjennomføres først (0+-alternativet).

Ut i fra trafikkvolum, bør den trinnvise utbyggingen skje fra sør mot nord, og ikke fra nord til sør som foreslått.

Etatenes kommentarer:

Samfunnsmålene for KVUen knytter seg til transportsystemet for Gjøvikregionen. Disse sammen med behovsanalysen, har dannet grunnlaget for KVUens anbefaling om en utbygging fra nord til sør. Et dobbeltspor mellom Oslo og Roa styrker godstransporten vest-øst betydelig. KVUen peker derfor på at det må tas stilling til om det er økt godskapasitet Bergen–Oslo, eller ny forbindelse mot Dovrebanen, som er viktigst. Dette kan få betydning for når en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen kan realiseres.

På grunn av stort arealpress i Oslonære områder, anbefaler KVUen at det settes i gang en kommunedelplanprosess for denne delen raskt for å sikre nødvendige arealer.

Det er ikke tatt stilling til hvilke alternativer den nye jernbaneparsellen bør gå. Det er vist tre mulige sørlige traséalternativer i KVUen som stammer fra Mulighetsstudie for Gjøvikbanen. To av alternativene går fra Grorud til Hakadal og ett går fra Grefsen til Hakadal. I videre planlegging etter plan- og bygningsloven vil en gå videre med alle tre alternativene, og eventuelle justeringer og diskusjon knyttet til stasjonslokaliseringer. I dette arbeidet vil medvirkning fra regionalt og kommunalt nivå være viktig.

C Kommuner og regionråd

C.1 Gjøvik kommune

Gjøvik kommune slutter seg til anbefalingen av konsepter for Gjøvikbanen, inkludert utviklingstrinn på kort og lang sikt:

Trinn 1 Oslo–Gjøvik: Konsept 0+, oppgradering av eksisterende Gjøvikbane.

Trinn 2 Oslo–Mjøsbrua: Konsept 2+3, dobbeltspor Raufoss–Moelv og Oslo–Roa.

Kommunen mener det er nødvendig å avklare og sikre gjennomføring av kortsiktige tiltak for utvikling av Gjøvikbanen, samtidig med avklaring av konseptet for det neste utviklingstrinnet for videre jernbaneutbygging for den regionalt og nasjonalt viktige sammenkoblingen med Dovrebanen.

For utvikling av vegsystemet forutsetter Gjøvik kommune at følgende konsepter velges for de tre delstrekningene som er utredet:

Gjøvik–Mjøsbrua: konsept 1 Ny firefelts veg i ny trasé (A2 Vestkorridoren)

Raufoss–Gjøvik N: konsept 1 A2 alt. 2 med bl.a. ny rv. 4 i tunnel fra Kallerud/Vardal idrettspark til Gjøvik nord (Ramberget) med vegtilpasning sør og nord for tunnel med standard H8.

Jaren–Raufoss: Konsept 0+, mindre tiltak i eksisterende trasé.

Kommunen krever at konseptet for vegløsninger i Gjøvik som gir langsiktig ønskede og nødvendige transportløsninger for Gjøvik by og for Gjøvikregionen velges, dvs. bygging av firefeltsveg mellom Gjøvik og Mjøsbrua, og bygging av omkjøringstunnel for rv. 4 rundt byen. I denne sammenheng vises det til nasjonale føringer knyttet til SATP, og felles vedtatte planforutsetninger for strategisk byutvikling som ligger til grunn for gjensidig forpliktende ATP-arbeid for Gjøvik. Uten tunnel vil en ikke oppnå effektmålet for KVUen om mer miljøvennlig trafikk i Gjøvik.

De angitte samferdselsinvesteringer for utbygging av det framtidige transportsystemet for veg og jernbane forutsettes prioritert inn fortløpende i NTP, de første i NTP 2018–2029.

Gjøvik/mjøsbyene må innlemmes i ordningen med bymiljøpakker for å sikre gjennomføring av de mange by- og sentrumstiltak som KVU, NTP og ATP legger føringer for.

Etatenes kommentarer:

I forslag til NTP 2018–2029 (Meld.St. 33 (2017–2018)), foreslås det midler til oppgradering av Gjøvikbanen. Når det gjelder utbygging av Ytre Intercity ligger dette inne med oppstarts- midler i siste planperioden av NTP.

KVUen anbefaler at mindre vegtiltak knyttet til rv. 4 og som skal bidra til en endret reisemiddelbruk og ønsket sentrumsutvikling, gjennomføres som et første trinn i en framtidig langsiktig utvikling av transportsystemet i og rundt Gjøvik. Det anbefales videre at det settes i gang et forprosjekt som avklarer en framtidig jernbanetrasé gjennom Gjøvik og

kobling mot Dovrebanen, og omlegging av rv. 4 utenom Gjøvik sentrum. Dette bør skje parallelt med planlegging av ny rv. 4 mellom Gjøvik og Mjøsbrua.

KVUen anbefaler at det settes i gang arbeid mot en bypakkeløsning for transportsystemet i og rundt Gjøvik, for å finansiere ulike transporttiltak i og rundt Gjøvik sentrum som ledd i en framtidig langsiktig løsning for transportsystemet.

C.2 Østre Toten kommune

Østre Toten kommune slutter seg til regionrådet i Gjøvikregionen sin uttalelse av 27. januar 2017. I tillegg påpekes at:

- Fv. 33 sin rolle som en del av det overordnende vegsystemet i Gjøvikregionen må ha et sterkere fokus i KVUen.
- Som forbindelse mot Minnesund, E6 og Gardermoen – og i lys av forestående utbyggingsprosjekter – må fv. 33 få en plass i det samlede vegtrafikkbildet. Dette både ut fra regionens betydelige godstransport og ut fra de avstands- og miljøfaktorer denne vegforbindelsen representerer.

Etatenes kommentarer:

I KVUen er det gjennomført følsomhetsanalyser for å se om utbedringer på fv. 33 og fv. 246 vil føre til mer effektiv utnyttelse av det samlede vegnettet og dermed redusert investeringsbehov på rv. 4. Analysene viser at betydningen er marginal. Det er likevel slik at fv. 33 har en viktig rolle i transportsystemet i Gjøvikregionen, både for nærings- og persontransport. Utbedringer både på rv. 4 og fv. 33 må ses i sammenheng.

C.3 Vestre Toten kommune

Vestre Toten kommune slutter seg til Regionrådet Gjøvikregionen sin høringsuttalelse.

C.4 Lunner kommune

Lunner kommune støtter ikke konklusjonen om en trinn 2 utvikling fra nord til sør. Kommunen ber Jernbanedirektoratet om å sette i gang arbeid med en kommunedelplan for dobbeltspor Oslo–Roa som innebærer en omlegging av Gjøvikbanen mellom Oslo og Hakadal.

I arbeidet med transportsystemet Oslo–Jaren–Gjøvik–Moelv vil beslutningstakerne stå overfor valg og prioriteringer. Kommunen ber om at de prioriteringer som favoriserer bane blir valgt.

Etatenes kommentarer:

KVUen anbefaler å gjennomføre dobbeltspor både på nordre og søndre del av Gjøvikbanen, men har ikke tatt stilling til hva som bør prioriteres først. Det ligger ikke inne dobbeltsporparseller på Gjøvikbanen i NTP 2018–2029.

C.5 Nittedal kommune

Nittedal kommune fraråder en trinnvis utvikling fra nord til sør. Kommunen ber Bane Nor om å sette i gang arbeid med en kommunedelplan for omlagt Gjøvikbane mellom Oslo og Hakadal. Dette er blant annet viktig for den videre planleggingen av Rotnes tettsted. En Nittedalsbane vil være en viktig og riktig nasjonal prioritering bl.a. med bakgrunn i nasjonale

klimamål, regionale mål knyttet til areal og transport for Oslo og Akershus, og lokal samfunnsutvikling både ved Rotnes og i Groruddalen i Oslo kommune. De ønsker også at en jernbanestasjon på Slattum vurderes videre.

Kommunen påpeker i tillegg at de samfunnsøkonomiske virkningene for Nittedalsbane i Akershus er for lite synliggjort i den foreliggende KVUen. De har fått utarbeidet en egen samfunnsøkonomisk vurdering utført av Civitas, som er lagt ved høringsuttalelsen. Her viser den samfunnsøkonomiske nytten for «Nittedalsbanen» en NNB -0,88.

Etatenes kommentarer:

I KVUen er mulighetstudiet som er gjennomført for Gjøvikbanen, et av flere utredninger som er lagt til grunn for anbefalingene. Nittedal kommune har valgt å utarbeide en egen samfunnsøkonomisk vurdering for strekningen Oslo–Roa. KVUen peker på at det må tas stilling til om det er økt godskapasitet Bergen–Oslo, eller ny forbindelse mot Dovrebanen, som er viktigst. Nittedal kommunes samfunnsøkonomiske vurdering, blir sammen med andre utredninger, et viktig bidrag i dette arbeidet.

Angående videre prioritering viser vi til etatenes svar til Lunner kommune. En Nittedalsbane er ikke foreslått i NTP 2018–2029.

C.6 Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Oslo kommune mener at det er utvikling av Gjøvikbanen til et effektivt og kapasitetssterkt tilbud for person- og godstrafikk, som er av betydning for Osloregionen.

Kommunen mener utviklingen av Gjøvikbanen bør starte med de strekningene hvor kundegrunnlaget og effektene på byutviklingen er størst og samtidig bedrer mulighetene for miljøvennlig godstransport mellom Oslo og Bergen, og Oslo og Sørlandet. Dette innebærer at strekningen Oslo – Roa bør prioriteres før eller samtidig med en eventuell sammenkobling av Dovrebanen.

I to av traséalternativene for Gjøvikbanen, føres nytt dobbeltspor i tunnel fra Grorud til nye Nittedal (med eller uten stasjon på Slattum). Hovinbyen er sammen med Groruddalen, de viktigste områdene for byutvikling i Oslo. Kommunen mener det vil være en betydelig styrke for både Hovinbyen og byutviklingen langs Hovedbanen i Groruddalen, om det etableres nytt dobbeltspor mot Nittedal med avgrensning fra Hovedbanen ved Grorud. Blant annet vil dette styrke Grorud stasjon som kollektivknutepunkt i øvre del av Groruddalen.

Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Nittedal via Groruddalen vil være viktig for å nå målsetningene i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*, byrådets målsetting om 30 % redusert personbiltrafikk i Oslo innen 2030, og legge grunnlag for bærekraftig byutvikling og bedre bomiljø i Groruddalen og Hovinbyen. Kommunen ber derfor om at strekningen Oslo – Roa via Groruddalen prioriteres i første fase i utviklingen av Gjøvikbanen.

Etatenes kommentar:

Vi viser til kommentar til Lunner kommune.

C.7 Regionrådet i Gjøvikregionen

Regionrådet i Gjøvikregionen slutter seg til anbefalingene i KVUen for jernbanen, inkludert anbefalte utviklingstrinn. Dette innebærer at det på kort sikt er nødvendig å sette inn tiltak på eksisterende bane for å opprettholde togtilbudet i dag og som muliggjør timesfrekvens til Gjøvik uten økt kjøretid, konsept 0+. På lengre sikt anbefales det dobbeltspor på nordre del med sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen, konsept 2, og en dobbeltsporparsell mellom Oslo og Roa, konsept 3.

Regionrådet mener en sammenkobling av jernbanen er viktig for et robust nasjonalt godstransportnettverk og en selvstendig mjøsregion. De påpeker at sammenlignet med samfunnsøkonomiske beregninger av nytteverdien, kommer ikke Konsept 3 i KVUen dårligere ut enn Ringeriksbanen. Regionrådet henviser til CityLink-rapporten fra 2015.

Regionrådet mener nytteverdien for utvikling av Gjøvikbanen kan ha større betydning enn vist i KVUen. De viser til Innenlandsutvalgets rapport fra 2015, som forventer en vesentlig verdiskapningsvekst, beregnet opp mot 1,2 mrd kroner per år ved utbygging veg og bane for å styrke mjøsbyen. Rapport fra Civitas i 2016, viser at avviste godstog på Gjøvikbanen grunnet kapasitetsmangel frem mot 2050, har en akkumulert nytteverdi på 4,9 mrd..

Når det gjelder rv. 4 støtter de anbefalingen om valg av ny firefeltsveg i ny trasè for strekningen Gjøvik N – Mjøsbrua, og mindre tiltak i eksisterende trasè (konsept 0+) for strekningen Jare – Raufoss. For strekningen Raufoss – Gjøvik N, går regionrådet i mot anbefalingen i framlagt KVU. De anbefaler i stedet konsept 1 (A2 alternativ 2), som inneholder følgende tiltak:

- Ny rv. 4 i tunnel fra Kallerud/Vardal idrettspark til Gjøvik nord (Ramberget).
- Ny adkomst Gjøvik sentrum sør fra rv. 4 Huntonarmen.
- Ny miljøkulvert over rv. 4 på mjøsstranda.
- Ny adkomst Gjøvik nord.
- Ny trasè for fv. 33 i tunnel fra Rambekk opp til rundkjøring Allfarvegen/Vestre Totenveg.
- Utbedring av kombinert veg fv. 33/fv. 111 over Kallerud (X rv. 4) til X fv. 172.

Etatenes kommentar:

Etatene merker seg Regionsrådets støtte og kommentarer til valgte anbefaling av veg og bane.

Det er gjort flere tilleggsberegninger knyttet til mernytte og godsnytte i KVUen. Disse er vist som egne vedlegg, mens sammendragene er tatt med i hovedrapporten. Det kan knyttes uenighet knyttet til disse resultatene og hos transportetatene og i forskningsmiljøet jobbes det aktivt med forbedringer av metodene for nytteberegning og samfunnsøkonomiske analyser

C.8 Samarbeidsalliansen Stor–Oslo Nord (Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land, Søndre Land, Gran, Lunner og Nittedal kommuner)

Stor–Oslo Nord skriver at siden KVU–arbeidet har omfattet ulik geografisk utstrekning for veg og bane, har dette gitt mindre presise anbefalinger. De støtter imidlertid konklusjonen om å ta enkeltelementer fra de tre prinsipielle konseptene og legge disse til grunn for anbefalingene som gis for videre utvikling av Gjøvikbanen og rv. 4. De peker på at det er avgjørende viktig at nødvendig planarbeid for å få bygd ut Gjøvikbanen og rv. 4 til akseptabel standard, ikke stopper opp. Videre mener Stor–Oslo Nord at det må legges opp til felles forprosjekt- og kommunedelplanarbeid for veg og bane, der dette er aktuelt, f.o.f for strekningen gjennom Gjøvik og mellom Gjøvik og Mjøsbrua.

Stor–Oslo Nord anbefaler følgende utvikling for Gjøvikbanen og rv. 4 for de aktuelle strekningene:

1. Gjøvikbanen

Kortsiktige tiltak: oppgradering av eksisterende bane (konsept 0+)

Neste utviklingstrinn: konsept 2 og 3, dobbelstspor Raufoss – Moelv og Oslo – Roa. Stor–Oslo Nord anbefaler at en mulighetsstudie for å avklare framtidig løsninger for godstransport på Gjøvikbanen, igangsettes så raskt som mulig. Behovet for redusert kjøretid og økt kapaistet for persontransport på Gjøvikbanen, må også være en del av mandatet for en slik mulighetsstudie. De viser til den samfunnsøkonomiske analysen av å bygge en ny Nittedalsbane, som Nittedal kommune har fått utarbeidet av Civitas. Denne analysen vil kunne gi verdifull informasjon til arbeidet med en mulighetsstudie.

2. Rv. 4

Stor–Oslo Nord anbefaler at følgende legges til grunn for videre utviklingen av rv. 4:

Gjøvik N – Mjøsbrua: firefeltsveg i ny trasé (alternativ A2 Vestkorridoren).

Raufoss – Gjøvik N: A2 alternativ 2 – ny firefeltsveg i tunnel på strekningen Kallerud – Gjøvik N, med vegtilpasninger sør og nord for tunnelen, og andre tiltak i tråd med høringsuttalelse fra Gjøvik kommune.

Jaren – Raufoss: På kort sikt anbefales konsept 0+, trafikkikkerhets- og fremkommelighetstiltak i eksisterende trasé. På lengre sikt anbefales konsept A2 over Hennung. Dette begrunnes i at næringslivets transportbehov (industrimiljøet på Vest–Oppland) må prioriteres på strekningen.

Etatenes kommentar:

Viser til tidligere kommentarer til Regionrådet for Gjøvikregionen og kommunene, når det gjelder prioritering av tiltakene/prosjektene.

D Organisasjoner, foreninger og næringsliv

D.1 Eina Bondelag

Eina Bondelag støtter ikke anbefalingen om konsept 0+ for strekningen Jaren – Raufoss. De mener dette på sikt vil føre til negative forhold slik de framkommer i A1 (utbedring i

eksisterende trasé) for denne strekningen. De anbefaler A2 Hennung eller konsept 1, uavhengig av om det blir utbygging av jernbane eller ikke. Denne løsningen gir best måloppnåelse og er den mest fremtidsrettede løsningen. Ny rv. 4 over Hennung vil føre til mindre forurensning som følge av mindre høydeforskjell og redusert fare for utslipp til Einafjorden. Inngripen i dyrka mark vil bli liten med dette trasévalget. Ny veg over Hennung vil øke trafiksikkerheten for innbyggerne langs eksisterende rv. 4 og mulighetene for møteulykker og inn- og utkjøringer vil bli sterkt redusert.

D.2 Oppland Bondelag

Oppland Bondelag støtter Eina Bondelags argumenter og konklusjon om at alternativet A2, ny rv. 4 over Hennung, er det beste alternativet. De poengterer at ett av de viktigste argumentene for å velge dette alternativet, er at det ikke berører dyrka mark, og at en dermed unngår nedbygging av areal for matproduksjon.

D.3 Vegforum Innlandet

Vegforum Innlandet mener det er helt avgjørende for bo- og arbeidsmarkedet i mjøsregionen at dagens transportsystem forbedres kraftig. De slutter seg til hovedvurderingen rundt framlagt KVU.

Vegforum Innlandet anbefaler følgende:

1. Rv. 4

Gjøvik N – Mjøsbrua: konsept 1, ny firefeltsveg i ny trasé. Dette vil bety mye for framkommelighet, trafiksikkerhet og utvikling av bo- og arbeidsmarkedet i regionen og må prioriteres først.

Raufoss – Gjøvik N: ny rv. 4 i tunnel fra Kallerud/Vardal idrettspark til Gjøvik nord (Ramberget) med vegtilpasning sør og nord for tunnelen.

Jaren–Raufoss: oppgradering av rv. 4 på strekningen, da helst i ny trasé. De har likevel forståelse for at en velger utvikling av dagens veg her (konsept 0+).

2. Gjøvikbanen

Oppgradering av eksisterende Gjøvikbane (konsept 0+) først og deretter dobbeltspor Raufoss – Moelv og Oslo – Roa (konsept 2+3).

D.4 Norsk Lastebileier – Forbund Hedmark og Oppland.

NLF er en del av Vegforum Innlandet og støtter deres høringsuttalelse.

D.5 Brandbu og Tingelstad Almenning

Brandbu og Tingelstad Almenning er en av de mest berørte grunneierne på begge parseller over Hadeland. De mener en firefeltsveg over Hennung må skrinlegges av hensyn til naturinngrep. Rv. 4 over Lygna må prioriteres videre, men med gode løsninger for beite-, vilt- og rekreasjonshensyn. Som første prioritet må likevel utbygging av jernbanen mellom Oslo og Moelv iverksettes. En slik utbygging vil å stor grad medføre betydelig redusert bil og godtrafikk på rv. 4. Likevel må også en stor jernbaneutbygging ta hensyn til beitedyr og vilt, med gode løsninger for gjerde og passasjer.

D.6 Naturvernforbundet i Oppland

Naturvernforbundet mener generelt at en løsning på klimaproblematikken krever betydelig sterkere satsing på jernbane og andre kollektive løsninger, på bekostning av bilbasert trafikk. Elektrisk- eller biodrivstoffbasert bil- og lastebiltransport er ikke en bærekraftig løsning på lang sikt. Dagens utvikling med stadig økende biltrafikk må reduseres og det må satses langt mer offensivt på å få både gods- og persontransport over på bane.

Jernbanen

Naturvernforbundet støtter KVUens anbefaling med sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, og dobbeltspor Raufoss–Moelv og Oslo–Roa. De kunne ønske seg dobbeltspor på hele strekningen, men en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen er høyere prioritert, da dette vil gi en svært god kollektivforbindelse mellom mjøsbyene, og også god forbindelse til Gardermoen, Oslo og Trondheim.

Rv. 4

Naturvernforbundet støtter sterkt KVUens anbefaling om å beholde dagens trasé via Einstrand og østsiden av Einavatnet på strekningen Jaren–Raufoss. En ny trasé lenger vest vil etter deres mening, representere et stort og unødvendig inngrep i skogsområder og formodentlig også gjennom dyrket mark på store deler av strekningen.

Naturvernforbundet støtter ikke ny veg i ny trasé mellom Gjøvik og Mjøsbrua. En 4-felts motorveg på strekningene mellom mjøsbyene vil føre til økt trafikk og økte klimagassutslipp, og samtidig svekke grunnlaget for en effektiv utnyttelse av jernbaneutbyggingen på de samme strekningene. En ny veg i ny trasé vil også bety en oppstyking av leveområder for biologisk mangfold, og slik representere en trussel mot dette. I tillegg vil den måtte beslaglegge dyrket mark, noe Naturvernforbundet mener vi ikke har råd til, med tanke på at den effektive selvforsyningsgraden i Norge nå er nede i 38%.

D.7 Norsk Jernbaneklubb

Jernbanepolitisk utvalg i Norsk Jernbaneklubb, mener at en videre utvikling av Gjøvikbanen er nødvendig og ønskelig. De støtter en utbygging av dobbeltspor mellom Oslo og Roa. En utbygging her er viktig for godstrafikken vestover mot Hønefoss, Bergen og forbindelse mot Sørlandsbanen. Avlastning av Oslotunnelen er også et viktig argument.

De sier seg enig i at en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen vil gi et mer robust nasjonalt godsnettverk, samtidig som det gir meget gode kollektivforbindelser mellom de tre mjøsbyene Lillehammer, Gjøvik og Hamar. En oppgradering og sammenkobling av jernbanenettet på begge sider av Mjøsa vil binde regionen bedre sammen og bedre forbindelsen til Gardermoen og Oslo.

Jernbanepolitisk utvalg mener at det viktigste nå er å sørge for at den nye Mjøsbrua mellom Moelv og Biri vil bli tilrettelagt for dobbeltsporet jernbane i tillegg til firefelts motorveg.

Etatenes kommentar

Kommunedelplanen for ny E6 som omfatter ny Mjøsbru, ble vedtatt i 2015 og prosjektet inngår i Nye Veier AS sin portefølje. Byggestart er ikke bestemt. KVUen har vurdert en

sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen som mulig med utgangspunkt i gjeldende planer for Mjøsbrua.

D.8 Foreningen MiljøRett §112

Foreningen Miljørett §112, sender rapporten «Ringeriksbanen over Jevnaker» av 23. februar 2017, utarbeidet av Civitas og Logistikkutvikling, som et innspill til det videre arbeidet med KVUen. Ved å se prosjektene Ringeriksbanen og Gjøvikbanen i sammenheng, kan en nyttiggjøre seg felles infrastruktur på deler av strekningen og med det gi kostnadsbesparelser og synergieffekter.

De peker på at andre relevante samfunns mål i forbindelse med jernbaneplanleggingen, også blir ivaretatt med denne løsningen:

1. Persontrafikkavvikling i henhold til overordnet strategi.
2. Godstrafikk (i tråd med Langsiktig jernbanestrategi, januar 2016, Vedlegg 5).
3. Viktige miljømål ivaretas bedre – hensyn til ikke-prissatte verdier.
4. Økt trafikkgrunnet i banenettet.

Etatenes kommentarer:

KVUen peker på at det må tas stilling til om det er økt godskapasitet Bergen–Oslo, eller ny forbindelse mot Dovrebanen, som er viktigst. Rapporten «Ringeriksbanen over Jevnaker», blir sammen med andre utredninger, et viktig bidrag i det videre arbeidet med utvikling av Gjøvikbanen.

E Privatpersoner

3 privatpersoner/husstander har uttalt seg om KVU-rapporten. Uttalelsene dreier seg om mulig løsning for rv. 4 over Hennung på strekningen Jaren–Raufoss. Alle påpeker viktigheten av å ivareta området over Hennung både mht biologisk mangfold, friluftsliv og utmarksnæring. En utbygging vil føre til at store produksjonsområder for tømmer, beiteområder for sau og naturlige leveområder for områdetes arter vil gå tapt.

