



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Møte i referansegruppa 3. november



Hva har skjedd til nå ?

- Ideverkstedet
- Referansegruppemøtet 16. juni
- Trafikkanalyser
- Regionale virkninger og byutvikling



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Samferdselsdepartementet har fastsatt samfunnsmålet slik:

- 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.

KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Avgrensning av arbeidet

- Rv. 4 Jaren – Mjøsbrua
- Samferdselsdepartementet ber om at det geografiske området for jernbanen i KVUen settes til: Oslo–Gjøvik–Mjøsbrua.
- En KVU for Gjøvikbanen og kobling mot Dovrebanen vil måtte se hen til KVU for Oslo–navet og den brede godsanalysen/terminalstruktur KVUen.





Idèverkstedet

- Behov – hva vil vi ?
Hvilke behov har brukere, reisende, næringslivet og samfunnet for øvrig ?
- Konsepter – hvordan kommer vi oss dit ?
Tiltak på kort og lang sikt





Behovsvurderinger

1. Trafikksikkert transportsystem
 - redusert/evt. nullvekst i personbiltransporten i Gjøvik sentrum
 - ingen ulykker med hardt skadde eller drepte på strekningen
2. Effektivt transportsystem
 - reisetid for kollektivtransport, gang- og sykkel og næringstransport i Gjøvik
 - reisetid for personbiltransport, kollektivt, gang- og sykkel, næringstransport på strekningen
 - driftsstabilitet
3. Miljøvennlig transportsystem
 - forurensning (klimagassutslipp, lokal luftforurensning, støy)
 - reisemiddelfordeling



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Referansegruppemøtet 16. juni

- Viktig å se strekningene i sammenheng !
- Økt trafikk på alle veger inn til Gjøvik vil kunne føre til målkonflikter, blant annet mht. redusert/nullvekst i personbiltransporten i Gjøvik sentrum.
- Sette fokus på folkehelseperspektivet – innenfor 3 km er potensialet stort å la bilen stå.
- Det er vesentlig for Gjøvik sin del at vi har et nasjonalt perspektiv når vi skal finne løsninger for veg og bane.
- Hva er viktigst for oss for vekst og flyt i framtida? Hvorfor vi gjør dette, er viktig å huske på !
- Utvikling av Gjøvik by er viktig for hele regionen.
- Særlig viktig er den nasjonale funksjonen en sammenkopling har for nasjonal godstransport. Rekkefølge på utbygging synes viktig: skal en starte i sør og nord?



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Trafikkanalyser

Konsepter vi har jobbet videre med etter møtet

Jaren–Raufoss

1. Utbedringer i eksisterende trasè
2. Fellesstrekning Hennung
3. Einastrand (ny trasè vest for Einafjorden)
4. Einastrand øst (som 1 men ny trasè Rinavollen–Reinsvoll)

Raufoss–(Bråstad) Ramberget

1. 0+
2. Bilbasert utvikling
3. Bypakke Gjøvik
4. Bypakke Gjøvik med sammenkobling Dovrebanen og Gjøvikbanen



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Trafikkanalyser

Ramberget (Bråstad)–Mjøsbrua

1. Utbedringer i eksisterende trasè
2. Delvis ny veg, delvis utvidelse av eksisterende trasè
3. Ny veg i ny trasè

Jernbanen

- | | |
|----------------|---|
| 1. Konsept 0+ | |
| 2. Konsept 1 a | Dobbeltspor til Hakadal |
| 3. Konsept 1 b | Dobbeltspor til Roa |
| 4. Konsept 2 | Sammenkobling |
| 5. Konsept 3 | Sammenkobling og dobbeltspor til Roa |
| 6. Konsept 4 | Dobbeltspor til Gjøvik – tatt ut |
| 7. Konsept 5 | Dobbelstpor til Moelv |



Statens vegvesen



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Hva med Bridge-X ?



Trafikkanalyser

Vurderingskriterier:

- Standard i forhold til dagens og forventet framtidig trafikk (målt i ÅDT)
- Forholdet til avlastet vegnett, lokalt vegnett, gang og sykkel
- Overordnet kostnadsnivå
- Arealkonflikter (landskap, kulturminner, jordvern, drikkevann, friluftsområder, naturreservat o.l)
- Oppfyllelse av effektmål



Regionale virkninger

- Rapport om regionale virkninger knyttet til Gjøvikbanen
- Gruppearbeid om regionale virkninger og byutvikling