



## Oppsummering: referansegruppemøtet for KVV Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik–Moelv

**Tid:** 3. november kl 09:30–15:00 **Sted:** Quality Hotel Strand, Gjøvik

**Tilstede:** Kjetil Bjørklund (Gjøvik kommune), Magnus Mathisen (Gjøvik kommune), Ragnhild Hoel (Gjøvik kommune), Svein Håvar Korshavn (Byen vår Gjøvik), Lars Arne Mjørland (Eina Bondelag), Guttorm Tysnes (NHO Innlandet/Vegforum Innlandet), Kai Henning Glæserud (Gjøvikregionen Næringsråd), Tore Jan Killi (Regionrådet Gjøvikregionen), Stein Løkken (NAF), Sverre Narvesen (SINTEF Raufoss), Sissel Tørud (Fylkesmannen i Oppland), Guri Bråthen (Østre Toten kommune), Bjørn Bollum (Østre Toten kommune), Anne Merethe Andresen (Vestre Toten kommune), Ole Roger Strandbakke (Ringsaker kommune), Børre Erik Eng (Ringsaker kommune), Arne Willy Hortman (Hamar kommune), Harald Tyrdal (Lunner kommune), Bjørn Mæhlum (Oppland fylkeskommune), Kari Hermanrud (Statens vegvesen), Ole Seegard (Statens vegvesen), Paul Høistad Berger (Statens vegvesen), Sigrid Skjølås (Statens vegvesen) Arild J. Evensen (Statens vegvesen), Hege Benedicte Selbekk (Jernbaneverket), Malene Nerland (Jernbaneverket) og Torgeir Dalene (Jernbaneverket)

**Frafall:** Leif Waarum (Vestre Toten kommune), Sebastian Sandberg (Ungdomsrådet Gjøvik), Samantha Jørgensen (Ungdomsrådet Gjøvik), Kristin Hasle Haslestad (NVE),

**Møteleder:** Sigrid Skjølås (Statens vegvesen)

Presentasjonene følger vedlagt.

### Vi tar opp tråden fra verkstedet, referansegruppemøtet 16. juni. Hva har vi gjort fram til nå ?

*Sigrid Skjølås*

Presentasjonen ga et kort tilbakeblikk på arbeidet som er gjort til nå.

### Gjøvikbanen – konseptenes betydning på tid og frekvens

*Hege Benedicte Selbekk*

Presentasjonen viste mulige togtilbud i de forskjellige konseptene.

Konsept 0+: Utbedring av eksisterende infrastruktur

Konsept 1a: Dobbeltspor Oslo – Hakadal



Konsept 1b: Dobbelspor Oslo – Roa

Konsept 2: Sammenkobling Gjøvikbanen og Dovrebanen

Konsept 3: Sammenkobling + dobbeltspor Oslo – Roa

Konsept 4: Dobbelspor til Gjøvik **Tatt ut**

Konsept 5: Dobbelspor Oslo – Moelv

Mulige koblinger til Dovrebanen ble vist. Dette skal det jobbes videre med.

Tilbakemelding fra deltakerne

Opptatt av mernytten ved en sammenkobling til Dovrebanen. Næringslivet er svært interessert i en sammenkobling øst-vest. Det har en stor produktivitetseffekt. SINTEF har utarbeidet en metode for å få fram produktivitetseffekten en slik forbindelse kan ha. Rapporten publiseres snart.

Viktig å koble kompetansesentra i Mjøsregionen nærmere sammen og ikke minst nordover til Trondheim (HiG blir nå en del av NTNU).

Koblingen er også viktig utifra nasjonal sikkerhetsberedskap.

## Konsepter og anbefalinger på veg

### Strekningen Ramberget–Mjøsbrua

*Ole Seegaard*

Presentasjon av de to konseptene det jobbes videre med i trafikkanalysene.

Konsept 0+: Utbedring i eksisterende trasé, Ramberget –Mjøsbrua

Konsept 1: Ny sammenhengende trasé, Ramberget –Mjøsbrua

Konklusjon så langt: Trafikkmengde og manglende sammenhengende lenker med avlastet veg kompliserer trafikkavvikling i en byggeperiode.

Trafikksikkerhetstema, barrierevirkning mot Mjøsa og et uavklart omfang av alunskifer tilsier i sum følgende:

- Vi forholder oss kun til konsepter som er realiserbare uten tunnel (muligheter for tunnel kan undersøkes nærmere vha grunnundersøkelser i seinere planfase)
- Utbygging bør skje sammenhengende for hele parsellen
- Ny veg bør gå vest for dagens rv.4 trase
- Ikke-prissatte konsekvenser må vurderes nærmere



## Strekningen Jaren–Raufoss

### *Jon–Terje Bekken*

Presentasjon av konseptene og trafikkutvikling 2014/2022:

Konsept 1: Utbedring i eksisterende trasè

Konsept 2: Fellesstrekning Hennung

Konsept 3: Einastrand

Konsept 4: Einavatnet øst

Spørsmål til deltakerne: Analysene for 2022 i forhold til 2014, viser at E6 får mer trafikk (ferdig utbygd, nedbetalt), trafikken til Gjøvik øker litt, mens trafikken over Thune og Lygna går ned. Jernbanen vil ytterligere påvirke trafikken. Hvilken betydning får dette for valg av konsept?

Tilbakemelding fra deltakerne

2014–analysene viser en oppgang i trafikk og det framstilles som et problem at ny veg generer mer trafikk. Det er litt lite nyansert. Viktig å huske på i vurderingene av konseptene, stigningen over Lygna og hvor mye dette koster næringstransporten. Dette må komme tydeligere fram i analysene.

## Raufoss – Ramberget

### *Paul Høistad Berger*

Presentasjon av:

*Konsept byutvikling* med sykkel– kollektiv og vegtiltak. Økt måloppnåelse vil kreve god arealutvikling, parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling/bompenger

*Konsept bypakke med jernbane*, sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen med byutviklingstiltakene

*Konsept bilbasert utvikling.* Gjennomføre en følsomhetsanalyse knyttet til bilbasert utvikling med fullt utbygd vegnett (inkludert kobling over til Hamar).

*Konsept Mjøsregion.* Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen med fullt utbygd vegnett

Det skal gjennomføres videre analyser knyttet til disse 4 konseptene.



## KVU-rapporten steg for steg

*Sigrid Skjølås*

Kort gjennomgang av KVU-rapportens innhold, hva er gjort til nå, hva gjenstår.

## Regionale virkninger og byutvikling

*Arild J. Evensen*

Innledning til gruppearbeidet.

Utfordring: Hvor stor er viljen i Mjøsby-kommunene, nå og i framtida, til å utvikle en felles omforent Mjøsby-strategi og stå fjellstøtt sammen om den ?

Tilbakemelding fra deltakerne

Næringsmulighetene er ikke godt nok vurdert i KVU-arbeidene generelt. Dette må det endres på. Den totale samfunnsnyttens må fram! Dere må ikke lage regnestykket for lite.

## Gruppearbeid

Oppgave 1: Regionale virkninger

Hvilke forventede arealvirkninger gir de ulike konseptene? Kan de påvirke fremtidig lokalisering av næring, handel og/eller bolig? Evt. hvor/hvordan

Oppgave 2: Konsekvenser for byutvikling på Gjøvik

Hvilke konsekvenser kan de ulike konseptene ha for fortettingspotensialet, handelen i sentrum, bo - og bymiljøet og tilgjengeligheten for de ulike trafikantgruppene i byen Gjøvik?

Gruppe	Deltakere
1	Jon-Terje Bekken, Kjetil Bjørklund, Sissel Tørud, Ole Roger Strandbakke, Torgeir Dalene
2	Arild J. Evensen, Malene Nerland, Stein Løkken, Kai Henning Glæserud, Lars Arne Mjørland
3	Hege B Selbekk, Guri Bråthen, Børre Erik Eng, Arne Willy Hortman, Guttorm Tysnes
4	Paul Høistad Berger, Bjørn Mæhlum, Bjørn Bollum, Svein Håvar Korshavn, Ragnhild Hoel



5	Ole Seegaard, Magnus Mathisen, Anne Merethe Andresen, Sverre Narvesen, Tore Jan Killi
---	---

## Oppsummering

### Gruppe 1:

#### Regionale virkninger

Diskusjonen tok utgangspunkt i hvordan den regionale utviklingen blir med den planlagte vegutbyggingen kontra hvordan den kan bli med en mer kollektivrettet (jernbanekobling) utvikling. Diskusjonen ble avgrenset til Mjøsbyen.

Sentrale momenter:

- Dagens vegbaserte utvikling videreført med utvikling av E6 vil gi en mer utglidende utvikling. Det vil bli en «pølse» med næring langs de nye vegene. Noen viktige vegbaserte områder, som ligger lengre unna boligområder vil (og er i ferd) med å utvikle seg. Eksempler er Nydalen, Rudshøgda, Hunndalen og kanskje etter hvert Biri.
- Selv med en bilbasert utvikling vil tettstedene styrke seg noe, rett og slett fordi de er attraktive og fordi jernbanen også forbedrer seg. Dette vil likevel gi noe mer utflytende arealutvikling.
- Styrking av Mjøsbyen basert på biltransport vil gi en betydelig økning av vegtransporten. Med gode veger, vil det være enkelt å bo hvor som helst og enkelt komme til jobb hvor som helst – med bil.
- Med en jernbanekobling over Mjøsbyen vil vi få et helt nytt og strukturerende kollektivtilbud. Dette vil trulig gi rom for ytterligere styrking av tettstedene/byene der det kan bli enklere å komme fra sentrum til sentrum med kollektivtransport enn med bil.
- Mjøsbyen er viktigere enn relasjonene mot Oslo, men vi tviler på om Mjøsbyen kan gi noen god effekt uten en jernbanekobling/bedret jernbanetilbud.
- Koblingen må ta hensyn til hva formålet med koblingen er. En kobling i nærheten av dagens bru vil gi flere byer/tettsteder innenfor bo/og arbeidsregionen og dermed flere muligheter. En kobling direkte Gjøvik – Hamar vil redusere betydelig potensialet til Mjøsbyen ved at Byene/tettstedene nord for koblingen vil bli vesentlig mindre attraktiv. Det er ikke noe mål i seg selv å komme raskest mellom Gjøvik og Hamar. Målet er å få reisetider som gir en større felles bo- og arbeidsregion.

#### Konsekvenser for byutvikling på Gjøvik

Diskusjonen gikk på konsekvensene av en eventuell ny jernbanestasjon og fremtidig utvikling.



- Det er behov for forutsigbarhet. Det vil si at det bør i prosessen, bli relativt klart om det i fremtiden vil være dagens stasjon som skal utvikles eller om det blir en ny stasjon.
- Viktig med stasjon i sentrum, samtidig vanskelig å utvikle et nytt sentrum.
- Det er stort potensiale for fortetting også basert på en videre vegutbygging.

## Gruppe 2:

### Strekningen Jaren–Raufoss

- Landbruksnæringen gis best utviklingsvilkår ved å legge ny veg på vestsiden av Einavatnet. Østalternativene bør skrinlegges.
- Øvrig næringsutvikling kan gi gode vekstkår mellom Eina og Raufoss, selv om tyngden i næringsutvikling vil ligge mellom Raufoss og Gjøvik. Dette er uavhengig av konseptvalg.
- Einaområdet er og blir et attraktivt boområde, uavhengig av konseptvalg.
- Prioritering av kapasitetsøkning/reduert reisetid mellom Oslo og Hadeland, både på jernbane og veg, vil bidra positivt for næringsutvikling både i Hadelandsregionen og deler av Gjøvikregionen.

### Strekningen Raufoss–Ramberget

- Absolutt størst potensial til regional utvikling er konsept 3, Mjøsregionkonseptet med alternativ 3 for jernbaneløsningen.
  - Bridge-X er sentral her for å utvikle aksene Raufoss–Gjøvik–Hamar–Elverum. Det er også i dag en god del nærings samarbeid mellom Gjøvik- og Hamarregionen med stort potensial for videre utvikling
  - Kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen sentralt, dvs at jernbanen videreføres forbi Gjøvik og nordover
  - De fleste sentrumstiltak iht konsept 2, Byutviklingskonseptet, bør uansett gjennomføres
  - Jernbanen bør gjennom ny stasjon ved Kallerud og kunne nedlegges mellom Nygård og Gjøvik sentrum. Dette arealet kan nyttes til næringsutvikling/ boliger. Persontransport mellom Gjøvik (Skysstasjon) og Kallerud (ny jernbanestasjon), begge veger, bør løses vha miljø-shuttlebusser. Videreføring av jernbane til persontransport mellom nåværende Gjøvik stasjon og til Bråstad (kobling til ny godslinje) faller ut og er uansett helt urealistisk.
- Som først fase, kfr vurdert realisme, bør en prøve å gjennomføre mest mulig av de viktige tiltakene i konsept 2, Byutvikling/bypakke Gjøvik
  - Lokk/vegoverbygg på rv.4 langs Mjøsstranda bør prioriteres tidlig, som foreløpig «byreparasjon».
  - Endelig «byreparasjon» kommer først når konsept 3 er etablert, eventuelt hovedlinjene i konsept 1, og jernbanearealet mellom Nygård og Gjøvik stasjon (ikke minst Gjøvik jernbanestasjon) kan tas tilbake i byutviklingen.



### Strekningen Ramberget–Mjøsbrua/Moelv

- Konsept 1 for veg bør velges også ut fra ståsted regional utvikling
- Sammenkobling Gjøvikbanen og Dovrebanen viktig for å få skikkelig god regional utvikling, les en sterk Mjøsregion.
- Gjennomføring av vegkonsept 1 her bør være prioritet 1 av større vegtiltak i KVV-området. Bygging av ny 4-felts veg mellom Gjøvik og Mjøsbrua er uansett viktig med eller uten Bridge X. I første omgang vil da 4-felts utbygd veg her samt 4-felts utbygd E6 fra Svinesund (for å ikke ta med Sverige og videre sørover) til Øyer, og ny E6 i Gudbrandsdalen opp til Otta. Dette vil gi kortere reisetid Gjøvik–Hamar, Gjøvik–Lillehammer og Hamar–Lillehammer, noe som vil være viktig for god regional utvikling (Mjøsregionen).
- Vegkonsept 1 og jernbanekonseptet må planlegges felles, men må kunne gjennomføres uavhengig av hverandre

### *Gruppe 3:*

- Kan full utbygging av veg påvirke trykket på en utvikling av jernbane?
- Vegkonseptene sør for Gjøvik vil ikke påvirke byutviklingen i Gjøvik i stor grad, men vil ha varierende og stor konsekvens for dyrka mark
- Ved konsept Henning vil allerede veginvesteringer gå fløyten
- 3 i gruppa mente en trygg og rask veg må komme først og at dette vil ha stor positiv effekt på hvor attraktivt det vil være å bo i Gjøvik. 2 i gruppa er ikke enig i det, men mener at hverdagsbilbruken må ned. Hvis de som kan gå og sykle gjør det, vil en ikke trenge å bygge så mye mer veg.
- En gjennomfartsåre under Gjøvik trenger ikke nødvendigvis ta vekk så mye trafikk, da mange har Gjøvik som målpunkt. Næringsbedrifter vil flytte seg etter vegen.
- Rv.4 vil nok ikke bli mer attraktiv enn E6 så lenge vegen inn til Oslo er full.
- Flere vil bo urbant, men trenger da en hytte på fjellet! Hyttesalget har nådd nye høyder. Helgekjøring er grunnen til at E6 er blitt rustet/bygget opp.
- Alle ville ha mer gods på bane! Konsept med sammenslåing og dobbeltspor Oslo – Roa er best og gir mange nye muligheter. Næringsrepresentanten var også enig i dette.
- En jernbaneforbindelse vil gi byene en bedre utvikling enn veg. En del diskusjon i gruppa rundt dette.

### *Gruppe 4:*

#### **Regionale virkninger**

Firefelts motorveg mellom Mjøsbyene vil ha en begrenset effekt da spart kjøretid ikke vil være vesentlig.



## **Virkninger knyttet til byutvikling**

Gjennomføring av tiltakene knyttet til bypakke vil generelt medføre høy måloppnåelse knyttet til bymålene. Dette gjelder særlig styrking av miljøvennlig transport, reduksjon av barrierer fra infrastruktur, samt utvikling av en mer kompakt arealstruktur. Konseptet knyttet til ren bilbasert utvikling vil kunne svekke mange av bymålene som følge av mer biltrafikk. Mer biltrafikk vil bl.a. gjøre det mindre attraktivt å gå og sykle. Videre vil økt vegkapasitet tillate mer byspredning som igjen skaper mer transport. I konseptet om bilbasert utvikling vil en kunne lede gjennomgangstrafikken utenom Gjøvik. Dette vil kunne ha virkninger knyttet til bl.a. handel i sentrum.

Konseptet med sammenkobling av Dovrebanen kan medføre at Gjøvik stasjon må flyttes til Kallerud/Hunndalen. Dette vil ha store virkninger for byutviklingen og vil generelt kunne svekke sentrum.

De største endringene i transporttilbudet som får regionale virkninger er sammenkoblingen av Gjøvikbanen og Dovrebanen, samt en øst/vest- forbindelse mellom Gjøvik og Hamar. De største virkningene er knyttet til arbeidsmarkedet (rekrutterings- og arbeidsmuligheter), regiondannelse og senterstruktur.

### **Gruppe 5:**

#### **Regionale virkninger**

Diskusjonen hadde særlig fokus på næringslivets interesser og styrking av Gjøvik/Raufoss sin konkurransekraft, bo- og jobbattraktivitet. Søndre og nordre delparseller ble forbigått i stillhet.

Viktigste ønskede virkninger av en samferdselsutvikling er:

- Redusert reisetid primært på aksene Raufoss–Elverum. Nærmere konkretisert til 45 minutter. Dette vil bidra til å realisere Mjøsby-ideen gjennom styrking av samarbeid og utveksling av arbeidskraft internt i regionen.
- Kompetanseutvikling i regionen. Betydningen av Høgskolen i Gjøviks utvidede samarbeid og knytning til Sintef og NTNU i Trondheim ble understreket og det er ønskelig med forbedret samferdselstilbud også mot nord. Samme preferanse står også sterkt i Raufossmiljøet.
- Mjøsregionen kan bli én industriell klynge. Dette gjennom ytterligere å styrke Raufoss-miljøet sin attraktivitet som teknologisenter i samspill med andre virksomheter i Mjøsregionen.
- Realisering av ønskede virkninger kan best realiseres gjennom en sammenkobling av samferdselsårer i øst-vest aksene og denne må medføre vesentlig reisetidsforbedring (jf. Narvesen). Det ble også gitt tydelige signaler om å tenke stort og best i konsepttilnærmingen og ikke legge opp til «pingle-løsninger» (jf. Andersen). –Må tenke mer som vestlendingene! (jf. Killi)





## Konsekvenser for byutvikling på Gjøvik

Ikke noe enkeltstående konsept er alene den beste løsningen for Gjøvik by. «Summen av alle konseptene er Gjøviks medisin», sa Mathiesen. Det var enighet om at videreutvikling og styrking av Gjøvik sentrum var viktig for bosetting, handel og studiemiljø. Det var imidlertid noe dissens rundt temaet om plassering av en framtidig Gjøvik stasjon. Rådmannen var svært tydelig på at denne måtte ha samme lokalisering også i framtida. Øvrige gruppemedlemmer holdt det noe mer åpent hvorvidt avstandene ikke er større enn at denne plasseringen like greit kan ligge mellom Kallerud/Mustad og Hunndalen. Shuttle-løsninger ble også diskutert ift en evt. alternativ plassering. Høgskolen tiltrekker seg flere folk, Mustad fabrikker er på veg vekk fra byen og deres tomt vil kunne bli sentral for kommende byutvikling (opptrekksarm til sentrum via Hunton fra Rv.4 er under utredning og relokalisering kan skje på tomt rett nord-øst for Raufoss industripark). Det var bred enighet om at gjennomgangstrafikk burde sluses forbi Gjøvik utenom sentrum. I praksis betyr dette at gruppen vil ha rv.4 i tunnel fra Hunndalen til Bråstad. Påkoblingsløsninger til fylkesvegnettet ble ikke diskutert i detalj, men spesielt næringslivet var opptatt av at fv.33 må rustes opp.

## Oppsummering

Referansegruppa var opptatt av hvordan regionale virkninger blir omtalt i konseptvalgutredningen. Det var gode diskusjoner i gruppene om regionale virkninger og byutvikling. Oppsummeringene fra gruppeoppgavene gjennomgås av prosjektgruppa og tas med i det videre arbeidet med regionale virkninger og analysene av mernytte både for jernbanen og for Gjøvik/Totenbyen. Det vil bli invitert til et nytt møte med referansegruppa i januar 2016.

Lillehammer, 9. november 2015

Sigrid Skjølås

Prosjektleder