



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

Tid: 16. juni kl 09:30–14:00 **Sted:** Strand Hotell, Gjøvik

Tilstede: Bjørn Iddberg (Gjøvik kommune), Magnus Mathisen (Gjøvik kommune), Svein Håvard Korshavn (Byen vår Gjøvik), Amalie Abrahamsen (Ungdomsrådet Gjøvik), Lars Arne Mjørlund (Eina Bondelag), Ole Edvard Løken (Eina Bondelag), Guttorm Tysnes (NHO Innlandet/Vegforum Innlandet), Tore Jan Killi (Regionrådet Gjøvikregionen), Stein Løkken (NAF), Ottar Henriksen NCE Raufoss), Kai Henning Glæserud Gjøvikregionen Bæringsråd), Sissel Tørud (Fylkesmannen i Oppland), Hans Seierstad (Østre Toten kommune), Ingrid Øvsteng (Statens vegvesen), Marthe Lang-Ree (Statens vegvesen), Ole Seegard (Statens vegvesen), Paul Høistad Berger (Statens vegvesen), Sigrid Skjølås (Statens vegvesen) og Hege Benedicte Selbekk (Jernbaneverket)

Frafall: Leif Waarum (Vestre Toten kommune), Anne Merethe Andresen (Vestre Toten kommune), Sebastian Sandberg (Ungdomsrådet Gjøvik), Samantha Jørgensen (Ungdomsrådet Gjøvik), Anita Brenden Moshagen (Oppland fylkeskommune), Harald Tyrdal (Gran og Lunner kommuner), Kristin Hasle Haslestad (NVE), Jon-Terje Bekken (Statens vegvesen)

Møteleder: Ingrid Øvsteng (Statens vegvesen)

Oppsummeringen må ses i sammenheng med presentasjonene. Disse ligger vedlagt.

Tilbakeblikk på KVV-idèverkstedet i januar og status i prosjektet

Sigrid Skjølås

Strekningen er delt inn i 4 deler: Parsell 1: Jaren – Raufoss, parsell 2: Raufoss – Gjøvik – Ramberget, parsell 3: Ramberget – Mjøsbrua og jernbanen: Oslo – Gjøvik – Moelv.

Tilbakemeldinger fra deltakerne

Deltakerne mener at denne inndelingen er fornuftig og at dette styrker synliggjøringen av behovene.

Det er viktig å se strekningene i sammenheng. De kritiske punktene i Gjøvik by er to perioder om dagen – da er det helt avgjørende å få en god flyt i trafikken, både inn mot og gjennom byen. Økt trafikk på alle veger inn til Gjøvik vil kunne føre til målkonflikter, blant annet mht. redusert/nullvekst i personbiltransporten i Gjøvik sentrum. I bystrategien må en ta høyde for at det kommer til å være vekst i bykjernen. Må se på personbiltrafikken i bykjernen. Byutviklingskonseptet må ta høyde for et stort innslag av persontrafikk.



Sette fokus på folkehelseperspektivet – innenfor 3 km er potensialet stort å la bilen stå. Dette må ses i sammenheng med personbiltrafikken og være balansert.

Presentasjon av konseptene per parsell

Konseptene for de ulike parsellene ble gått gjennom slik det foreligger pr i dag.

Parsell 2: Raufoss – (Bråstad) Ramberget

Paul Høistad Berger

Det ble presentert 4 ulike konsepter: bilbasert, kollektivbasert, byutviklingsbasert og regionsbasert konsept. De ulike konseptene kan kombineres, men i utredningsfasen «rendyrkes» de enkelte konseptene for å få fram ulikheter.

Tilbakemelding fra deltakerne

Fint å få en helhetlig framstilling av mulighetene. Lettere for oss å komme med forslag til valg. Det er vesentlig for Gjøvik sin del at vi har et nasjonalt perspektiv når vi skal finne løsninger for veg og bane. Godset skal ikke bare til Gjøvik – det skal videre. Skal vi få igjennom dette må vi synliggjøre at det løser utfordringer andre steder enn i Gjøvik og Mjøsområdet.

Mange tiltak kunne vært samlet i ei pakke. Skal jernbane og veg gå på samme bru eller i samme tunnel? Går det an å tenke at jernbane går over/under vann og bilvegen går rundt?

Hva som er viktigst for oss for vekst og flyt i framtida? Hvorfor vi gjør dette er viktig å huske på. Hva slags muligheter har vi på kort og lang sikt? Hvordan innordner vi oss nå, for å få kryssingen av Mjøsa/tverrforbindelsen i framtida? Vi må holde fart på det som skal realiseres, dvs. alt innenfor NTP-perioden.

Økonomi og realisme er viktig. På et eller annet tidspunkt må vi se hvor mye vi faktisk kan få til, dette for ikke å ødelegge for de planene som skal realiseres nå og i nærmeste framtid.

Utvikling av Gjøvik by er viktig for hele regionen. Vi må prøve å få jernbane og veg vekk fra strandsonen og dens fortrinn for byutviklingen.



Parsell 1 : Jaren–Raufoss

Ole Seegard

Det ble presentert 4 ulike konsepter: utbedringer i eksisterende trase (1), fellesstrekning med jernbane Hennung (2), Einastrand (delvis ny trase på vestsiden av Einafjorden) (3) og Einavatnet øst (delvis ny trase på østsiden av Einavatnet) (4).

Parsell 3: Jaren–Raufoss Parsell 2: Ramberget – Mjøsbrua

Ole Seegard

Det ble presentert 3 ulike konsepter: utbedring i eksisterende trase (1), delvis ny/delvis eksisterende trase (2), ny veg (3).

Tilbakemelding fra deltakerne

Alunskifer er en utfordringer i dette området og et temakart ble vist.

Jernbanen Oslo–Gjøvik–Moelv

Hege Benedicte Selbekk

Det ble vist 5 ulike konsepter for jernbanen: utbedring i eksisterende trase (0+), dobbeltspor til Roa og Hønefoss (1), dobbeltspor på hele Gjøvikbanen (2), sammenkopling med Dovrebanen (3), dobbeltspor i hver ende (4) og dobbeltspor på hele Gjøvikbanen med sammenkopling med Dovrebanen (5).

Tilbakemelding fra deltakerne

Det er bra med offensive tanker og fint at jernbanens betydning og rolle kommer så tydelig fram. Særlig viktig er den nasjonale funksjonen en sammenkopling har for nasjonal godstransport. Rekkefølge på utbygging synes viktig: skal en starte i sør og nord?



Hvilke konsepter bør vi gå videre med og hvorfor? Er det konsepter som mangler? Gruppearbeid

Gruppearbeidet ble innledet med en kort oppsummering av gjennomgåtte konsepter. Materialet ble utlevert til gruppene.

Gruppe	Deltakere
1	Bjørn Iddberg, Amalie Abrahamsen, Kai Henning Glæserud, Ole Edvard Løken, Paul Høistad Berger
2	Lars Arne Mjølund, Sissel Tørud, Ottar Henriksen, Guttorm Tysnes, Ole Seegaard
3	Hans Seierstad, Tore Jan Killi, Stein Løkken, Magnus Mathisen, Hege B Selbekk

Oppsummering

Gruppe 1

Parsell 2 Raufoss – Gjøvik/Bråstad (Ramberget)

Prioritet 1 – Mjøsregionkonseptet (konsept 4 alt. A variant 3). Utelukker ikke en tverrforbindelse for jernbanen nord for Ramberget.

Parsell 1 Jaren – Raufoss

Prioritet 1 – Fellesstrekning Hennung (konsept 2). Dette løser utfordringene på godstransporten nasjonalt. Vi unngår dyrka mark og vi får et bedre miljøregnskap.

Parsell 3 Ramberget – Mjøsbrua

Prioritet 1 – Ny veg hele vegen (konsept 3)

Jernbanen Oslo–Gjøvik–Moelv

Sammenkobling Gjøvikbanen med Dovrebanen (konsept 3 (+)). Løser gods på best måte. Hvor sammenkoblingen bør skje bør utredes videre.

Felles for alle konseptene som er prioritert først, er at gruppa mener de best er i stand til å oppfylle samfunnsmålene, effektene vi ønsker å oppnå og behovene som er framkommet.



Gruppe 2

Parsell 2 Raufoss – Gjøvik/Bråstad (Ramberget)

Valgte å løsrive seg fra de presenterte konseptene og se på hvilke tiltak som må gjøres i prioritert rekkefølge:

1. Veg utenom Gjøvik sentrum. Tiltaket er positivt for miljøet i byen. Imidlertid er det kostbart og komplisert.
2. Trafikkavvikling fra fv. 33. Reduserer trafikken i sentrum (mindre kaos) – mer effektiv trafikkavvikling. Kostbar løsning.
3. Nytt kollektivknutepunkt i området ved Kallerud. Bør ses i sammenheng med tiltak 1. Tiltaket er framtidsrettet og fornuftig. Gunstig i forhold til stigningsforhold for jernbanen. Utfordringen er usikkerheten rundt sentrumsutviklingen (jf. tiltak 1).
4. Sykkelekspressveg på jernbanestrekninger som utfases. Tiltaket bidrar til redusert biltrafikk.

Parsell 1 Jaren–Raufoss

Prioritet 1 – Fellesstrekning Hennung (konsept 2). Konseptet bevarer bosetting og næring på Eina. Bra for Einafjorden. Bra for jordvernet.

Prioritet 2 – Kortsiktige tiltak i påvente av hovedprioriteringen.

Parsell 3 Ramberget – Mjøsbrua

Prioritet 1 – Ny trasè (konsept 3) forutsatt at jernbanen anlegges på samme strekning. Konseptet er positivt mht. trafikkavvikling i byggeperioden. Negativt for jordvernet.

Prioritet 2 – Delvis ny trasè (konsept 2)

Jernbanen Oslo–Gjøvik–Moelv

Prioritet 1 – Sammenkoble Gjøvikbanen og Dovrebanen (konsept 3). Løsningen er realistisk. Mer gods over på bane.

Gruppe 3:

Parsell 2 Raufoss– Gjøvik/Bråstad (Ramberget)



Prioritet 1 – Mjøsregionkonseptet (konsept 4). Helst bør jernbanestasjonen ligge i Gjøvik sentrum. Grappa mener det bør jobbes for å finne løsninger som bidrar til at vi kommer oss raskest mulig til Hamar på bane. Hamar stasjon trenger ikke bli så komplisert da toget kan snu på Gjøvik eller Raufoss. Dersom vegen uansett må bygges på nytt, gjelder det samme for vegen som for jernbanen. Forbindelsen Gjøvik–Gardermoen om Hamar er viktig for gods.

Prioritet 2 – Byutviklingskonseptet (konsept 3). Skysstasjonen, jernbanen bør ligge ved Kallerud (heller enn Nygård). Rv. 4 og fv. 33 bør treffe stasjonen. Vegtiltakene for byen er gode i dette konseptet.

Prioritet 3 – Bilbasert utvikling (konsept 1). Alle vegtiltakene her er aktuelle uansett regionalt eller nasjonalt perspektiv og behov. Utfordringen er kostnadene.

Prioritet 4 – Kollektivbasert utvikling (konsept 2). Minst attraktivt. Bussrutene må treffe. Mangler skikkelige tiltak. Veg og by hører sammen.

Parsell 1 Jaren – Raufoss

Prioritet 1 – Fellesstrekning Hennung (konsept 2). Bedre stigningsforhold spesielt for gods. Det er bedre samfunnsøkonomi i konseptet enn andre. Positivt mht. vinterdrift, jordvern, boligutviklingen på Eina og avkjørselsproblematikk. Utfordringene er knyttet til jernbanen under bygging og det er høye investeringskostnader.

Prioritet 2 – Einastrand (konsept 3). Litt færre adkomster og positivt for boligutviklingen på Eina. Dårlige stigningsforhold for jernbanen, berører et våtmarksområde og vil beslaglegge landbruksareal.

Prioritet 3 – Einavatnet øst (konsept 4). Positivt for Eina. Avkjørsler og stigningsforhold er utfordrende. Løser ikke problemene.

Prioritet 4 – Utbedring av eksisterende veg (konsept 1). Kostnadene er sannsynligvis mer gunstig med dette alternativet enn de andre. Imidlertid løser ikke konseptet problemene gjennom Eina, ingen avlastningsveg under bygging, stigningsproblematikk mht. vinterdrift.

Parsell 3 Ramberget – Mjøsbrua

Prioritet 1 – Ny veg hele vegen (konsept 3). Med dette konseptet har vi avlastningsveg både under bygging og i drift. Fjerner barrieren mot Mjøsa. Negativt for jordvernet.

Prioritet 2 – Delvis ny veg (konsept 2). Halves løsning. Løser ikke utfordringene på hele strekningen.

Prioritet 3 – Utbedring av eksisterende veg (konsept 1). Får ikke til midtdeler. Løser ikke utfordringene som er på strekningen. Ingen avlastningsveg under bygging.



Jernbanen Oslo–Gjøvik–Moelv

Prioritet 1 – Dobbeltspor hele Gjøvikbanen og sammenkobling (konsept 5). Ivaretar målene for KVVU`en på en best måte.

Prioritet 2 – Dobbeltspor i hver ende (konsept 4). Mye positivt mht. måloppnåelse. Utfordringer: går saktere til Oslo, går saktere for gods, mister fellesprosjektet Hennung

Prioritet 3 – Sammenkobling Gjøvikbanen og Dovrebanen (konsept 3) uten dobbeltspor. Bør se på en mer direktekobling til Hamar. Kan skille gods og persontransport.

Persontransporten bør innta Gjøvik sentrum. Bra i forhold til Gardermoen og Mjøsregionen/Mjøsbyen og nasjonal kobling på gods. Løser ikke markedet sør for Raufoss.

Prioritet 4 – Dobbeltspor hele Gjøvikbanen (konsept 2). Løser hele markedet. Har ikke med koblinger og mangler nasjonal kobling på gods. Negativt mht. Gardermoen og Hamar.

Prioritet 5 – Dobbeltspor til Roa (konsept 1). Gir akseptabel løsning der trafikkgrunnlaget er størst. Får ikke med resten av markedet nord for Roa. Ikke god nok løsning for gods.

Prioritet 6 – Utbedring av eksisterende. Gir ingen langsiktige gevinster, men enkelt tiltak må uansett prioriteres nå!

Oppsummering

Referansegruppens samlede innspill kan oppsummeres slik:

- *Parsell 1:* Fellesstrekning Hennung anbefales på lang sikt. I påvente av denne strekningen, bør tiltak på eksisterende trase gjennomføres.
- *Parsell 2:* Konseptet om Mjøsregionen videreføres, sammen med tiltak fra byutviklingsprosjektet (tiltak fra bystrategi Gjøvik).
- *Parsell 3:* Konseptet om ny vei i ny trase anbefales.
- *Jernbane:* Sammenkopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen bør prioriteres først. Sammenhengen er viktigst, og da spesielt på grunn av nasjonale behov for godstransport. Hvor og hvordan sammenkoplingen bør skje, må ses nærmere på. Samtidig anbefaler referansegruppen å prioritere utfordringene på strekningen Oslo – Jaren/Roa. På lang sikt er det ønskelig med konsept 5 (sammenkopling og dobbeltspor på hele strekningen).

Prosjektgruppen fikk konkrete innspill til videre arbeidet. Innspillene går nå gjennom med styringsgruppa for prosjektet og det startes et arbeid med å vurdere konsekvenser av de ulike konseptene (kostnader og virkninger). Det vil bli invitert til et nytt møte med referansegruppa høsten 2015.



Lillehammer, 22.juni 2015

Sigrid Skjølås

Prosjektleder