



## KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik–Moelv: referat fra møte med ekstern referansegruppe

**Tid:** 17. mars kl 09:30–15:00 **Sted:** Strand Hotell, Gjøvik

**Tilstede:** Alier Ajak (Gjøvik Ungdomsråd), Arne W. Hortmann (Hamar kommune), Bjørn Kløvstad (Innlandsutvalget), Anne Merethe Andresen (Vestre Toten kommune), Bjørn Iddberg (Gjøvik kommune), Magnus Mathisen (Gjøvik kommune), Svein Håvard Korshavn (Byen vår Gjøvik), Stein Løkken (NAF), Ole Roger Sandbakke (Ringsaker kommune), Børre Eik Eng (Ringsaker kommune), Lars Arne Mjørland (Eina Bondelag), Ole Edvard Løken (Eina Bondelag), Guttorm Tysnes (NHO Innlandet/Vegforum Innlandet), Tore Jan Killi (Regionrådet Gjøvikregionen), Sissel Tørud (Fylkesmannen i Oppland), Arild Evensen (Statens vegvesen), Ingrid Øvsteng (Statens vegvesen), Kari Hermanrud (Statens vegvesen), Ole Seegaard (Statens vegvesen), Paul Høistad Berger (Statens vegvesen), Sigrid Skjølås (Statens vegvesen). Hege Benedicte Selbekk (Jernbaneverket, deltok på Skype under deler av møtet)

**Frafall:** Guri Bråthen (Østre Toten kommune), Ottar Henriksen NCE Raufoss), Kai Henning Glæserud (Gjøvikregionen Næringsråd), Leif Waarum (Vestre Toten kommune), Anita Brenden Moshagen (Oppland fylkeskommune), Harald Tyrdal (Gran og Lunner kommuner), Kristin Hasle Haslestad (NVE), Jon–Terje Bekken (Statens vegvesen), Bjørn Bollum (Østre Toten kommune), Bjørn Mæhlum (Oppland fylkeskommune), Kjetil Bjørklund (KS), Ragnhild Hoel (Gjøvik kommune), Reidar Aas (Hamar kommune), Sverre Narvesen (NCE Raufoss), Jørgen Erik Galtestad (Styreleder Mjøsa Strandeierforening)

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

### 1 Velkommen og kort tilbakeblikk v/Sigrid Skjølås

Sigrid Skjølås, prosjektleder for KVU–arbeidet, ønsket velkommen til møtet og ga en oppsummering av arbeidet hittil.

### 2 Innlandsutvalget – attraktiv Mjøsregion v/ Bjørn V. Kløvstad

Bjørn V. Kløvstad, prosjektleder for Innlandsutvalget, presenterte deres arbeid og konklusjonene i deres sluttrapport (oktober 2015). Hans presentasjon ligger vedlagt møtoreferatet. Kløvstad trakk frem følgende punkter:

- Må stole på at det er noen fyrtårn/drivere regionalt som kan ta ballen videre; Arena Heidner, Raufoss, Lillehammer–reiseliv: disse miljøene ønsket utvalget å vise fram slik at de kan utvikle seg videre.



- Kommunikasjonslinjer – infrastrukturtiltak: BI har gjennomført en analyse som fokuserer på konkurranse, samarbeid, komplementaritet og arbeidsmobilitet med Smaragdmodellen, utviklet i forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge (Reve & Sasson 2012). Modellen er anerkjent både av politikere og faglige fora. Reisetid mellom Raufoss til Elverum på en time, årlig gevinstøkning i næringslivet på 1 mrd. kroner. Få reisetidene ned fra ytterpunktene er det viktigste – hvordan påkoblingen skjer er ikke det viktigste. Akseptabel reisetid for den enkelt arbeidstaker er viktig.
- Nord/sør-forbindelsene er ikke de som skaper best bo- og arbeidsmarkedsregion, det er øst/vest-forbindelsene. Styrk disse.
- Velutviklet arbeidsmarked i Mjøsregionen vil smitte over på områdene rundt. Viktig å styrke, og koble sammen de regionale sentra.
- Fikk ikke helt utvalget med på reiselivsbegrepet FjellNorge. Samles nå om å utvikle en NEC (bransje og forskning innen reiseliv) på Lillehammer. Søknad er sendt.
- Bioøkonomi: prosessindustri skog og jordressurser.
- Data og spillutvikling: Norsk Tipping: fremste i verden innen spillutvikling.
- Kompetansedrevet næringsutvikling: Informasjonssikkerhet Gjøvik, CyberForsvaret på Jørstadmoen.

*Kommentarer:*

BI-rapporten fanger ikke opp gevinsten i næringsutvikling mellom nord-sør.

### 3 Gjennomgående konsepter v/Ole Seegaard

De 3 gjennomgående konseptene ble gjennomgått av Ole Seegård, Statens vegvesen. For detaljer om innholdet/tiltak i det enkelte konsept, se vedlagte presentasjon.

### 4 Regionale virkninger v/Kasia S. Skadell

I forbindelse med KVVU-arbeidet, og som en del av oppfølgingen av arbeidet med *Strategi for ny byutvikling Gjøvik*, er det gjennomført en egen delutredning om regionale og lokale virkninger (Gjøvik). Kasia Skadell gjennomgikk de foreløpige hovedkonklusjonene i rapporten. Se vedlagte presentasjon. Rapporten vil bli et vedlegg til sluttrapporten for KVVU-arbeidet.

### 5 Transport og samfunnsøkonomisk analyse v/Sigrid Skjølås

Det gjennomføres transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser av de 3 gjennomgående konseptene. Arbeidet er ikke ferdigstilt ved møtetidspunktet og Sigrid Skjølås presenterte det foreløpige arbeidet. Se egen presentasjon.



## 6 Fremtidens veg og banesystem? Gruppearbeid

Deltakerne satt sammen rundt bordene og diskuterte, før hovedkonklusjonene ble gjengitt i plenum. Hovedpunktene gjengis i referatet.

*Hvilke løsninger bidrar til å nå samfunnsmålene og effektmålene på en best mulig måte?*

*Hvilke løsninger er best for nærings- og godstransporten?*

*Hvilken betydning har utbygging av rv.4 og jernbanen i forhold til hverandre?*

### Gruppe 1: gruppevert Arild Evensen:

- Mest utbygging gir best trafiksikkerhet og mest effektiv godstransport.
- Hva er miljøvennlig transport? Kanskje vil teknologien føre til at bilene ikke forurenses like mye som i dag, men vi må få flere over på kollektiv?
- Næringsutvikling: lokalt er utvikling av vegen viktigst, nasjonalt trolig å satse tungt på jernbane og koblingen Gjøvikbanen–Dovrebanen.
- Rv. 4 i forhold til jernbane: for Gjøvik er det viktigst å få vegen forbi sentrum, for miljøet er det viktigst å få koblingen. Jernbane kontra buss – jernbanen har en mer strukturerende rolle.

### Gruppe 2: gruppevert Ole Seegaard:

- Timing er vesentlig for å ta ned risikoen. Vegløsning Raufoss–Mjøsbrua vil løse mest på kort sikt. Jernbanen YC, jernbanekobling sørover knyttes i tid opp til dette.

### Gruppe 3: gruppevert Paul Berger:

- Konsept 1 scorer høyest på nærings- og godstransporten.
- Regionalt/nasjonalt sammenkobling, lokalt veg. Tenke strategi framover. Mange forutsetninger som legges til grunn, mht rekkefølge.

*Hvilken rekkefølge bør vi velge for hele strekningen?*

### Gruppe 3: gruppevert Paul Berger:

- Realistiske: full utbygging E6 blir realisert, og ulike etapper YC.
- Når begynner Raufoss–Mjøsbrua? Det bør være første prosjektet. Deretter blir det en diskusjon om satsing på rv. 4 sørover eller jernbanen.
- Kan sammenkobling bidra til å løse noen av Oslo–nav–problematikken?

### Gruppe 1: gruppevert Arild Evensen:

- Veg nordover må gis prioritet, men noen må kjempe hardt for koblingen mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen i forbindelse med YC. Dersom YC drar ut i tid, må en vurdere om rv. 4 skal utvikles sørover før jernbanen.



- Hele strekningen Raufoss–Moelv viktig å prioritere både for veg og jernbane.

#### **Gruppe 2: gruppevert Ole Seegård:**

- Veg kommer først, rv. 4 fra Gjøvik N først, så Raufoss–Gjøvik N, til slutt rv. 4 sørover. Rekkefølge sammenkobling Dovrebanen eller utbygging Oslo–Roa først? Kan en utbygging Oslo–Roa føre til at det blir endestasjonen for Gjøvik?

*Hvilken rekkefølge er viktigst for byutviklingen på Gjøvik?*

#### **Gruppe 2: gruppevert Ole Seegaard:**

- Vegløsning med tunnel utenfor byen er viktig å få på plass på mellomlang sikt. Det er også
- Jernbanen: timesavgang Gjøvikbanen på kort sikt. Langsiktig: åpen for at Kallerud stasjons–alternativet ikke utelukket. Kallerud kan bli et sentralt område på sikt.

#### **Gruppe 3: gruppevert Paul Berger:**

- 1.Vegen ut av byen
- 2.Kollektiv, gang og sykkel
- 3.Struktur

#### **Gruppe 1: gruppevert Arild Evensen:**

- Avlastning av sentrum viktig – veg utenom by, gjennomføre de areal og transportløsningene vi er blitt enige om.

## **7 Videre arbeid**

Prosjektgruppa jobber nå med å sammenstille og ferdigstille sluttrapporten og gi sine anbefalinger. Anbefalingene vil overleveres Samferdselsdepartementet før sommeren 2016. Det vil bli avholdt et møte i styringsgruppa i april/mai.

Dagens møte var det siste planlagte møtet med den eksterne referansegruppen. Prosjektgruppa takker alle deltakerne for konstruktive og gode diskusjoner og innspill til arbeidet.

Lillehammer, 15.april 2016

Sigrid Skjølås, Prosjektleder