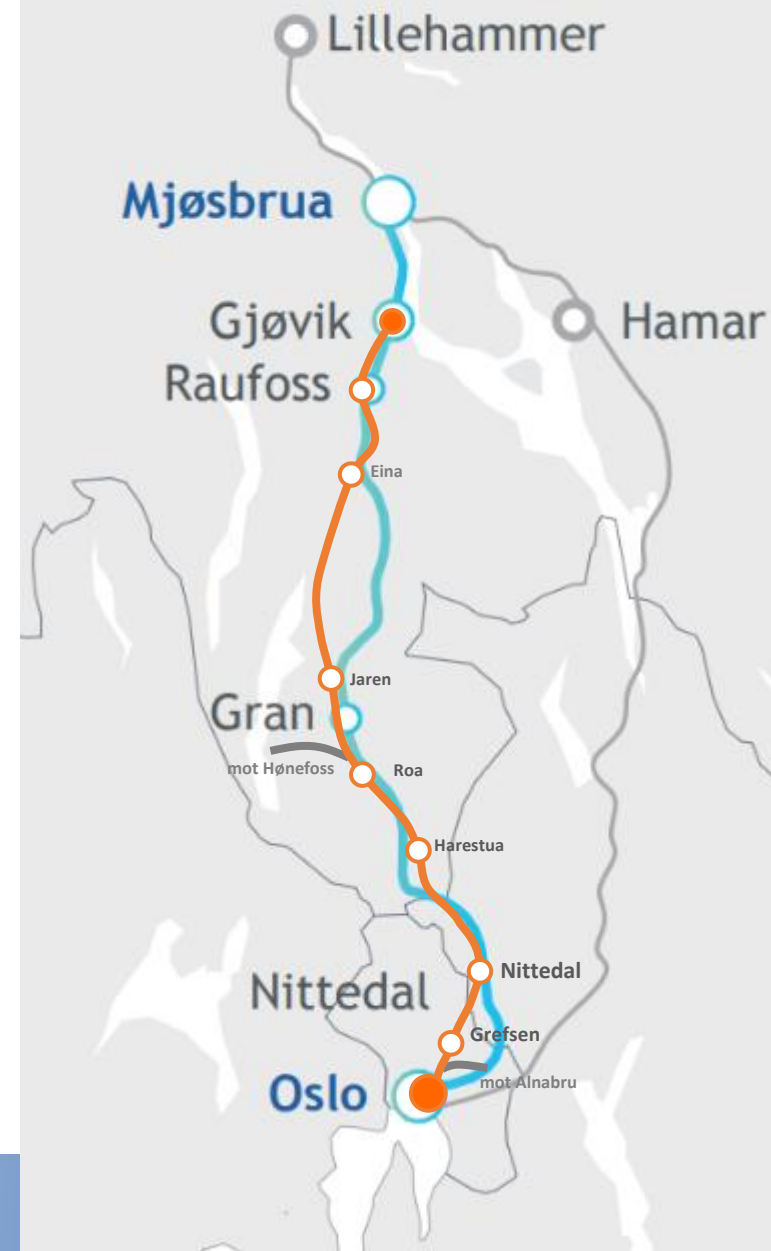


Stor-Oslo Nord

4



# Felles arbeid for Riksvei 4 og Gjøvikbanen

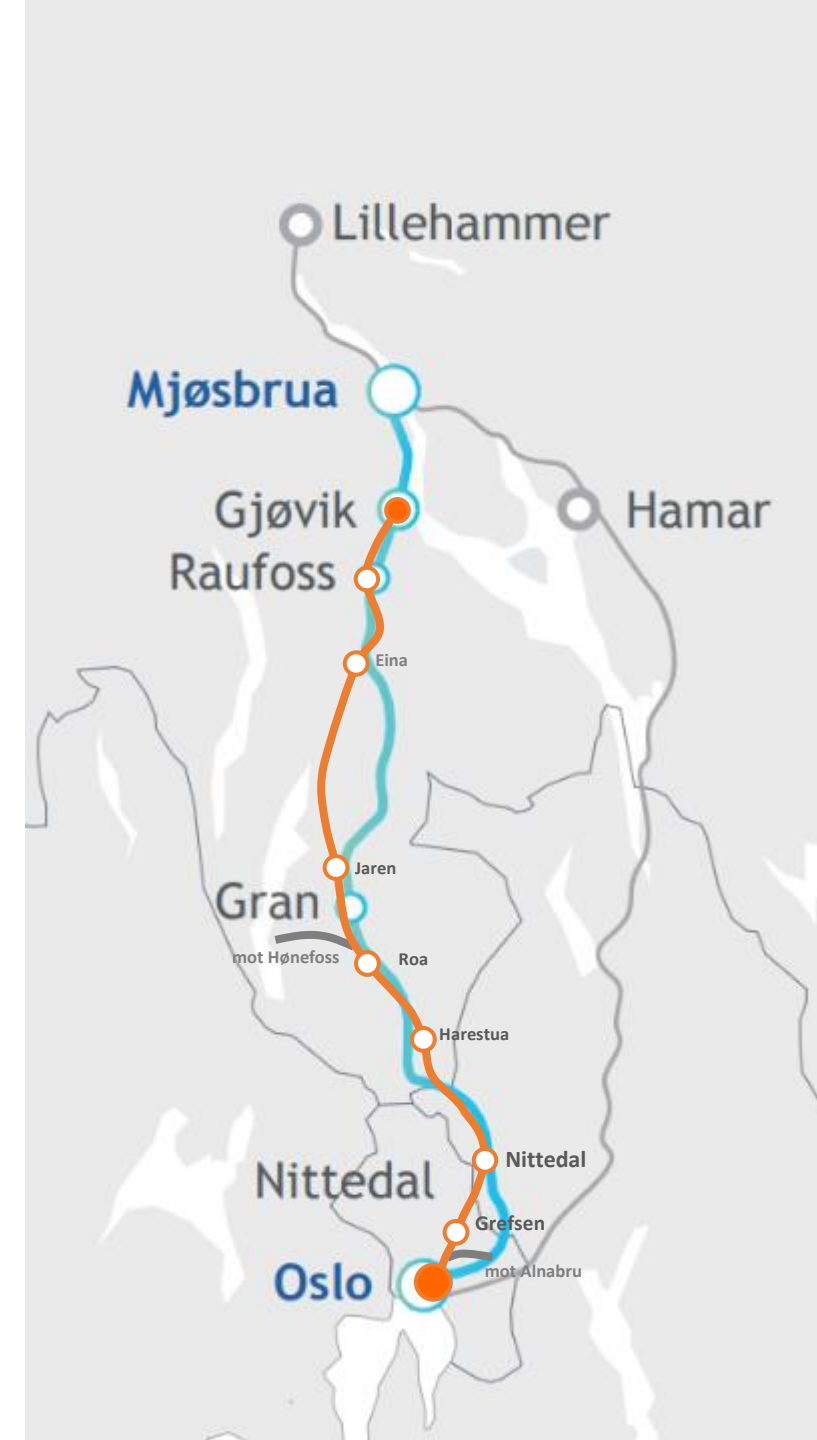


4



# Stor-Oslo Nord

- Kommunene nord for Oslo har et stort vekstpotensial og kan bidra til å til å redusere presset i Oslo-regionen.
- Dårlig transportløsninger, både på vei og bane, gjør det vanskelig å utnytte dette potensialet.
- Noen av landets viktigste industribedrifter ligger i regionen, men er avhengig av bedre transportløsninger for vekst i arbeidsplasser og eksport.



# Hvorfor Rv4 og Gjøvikbanen?

Viktig for nasjonal sikkerhet og beredskap

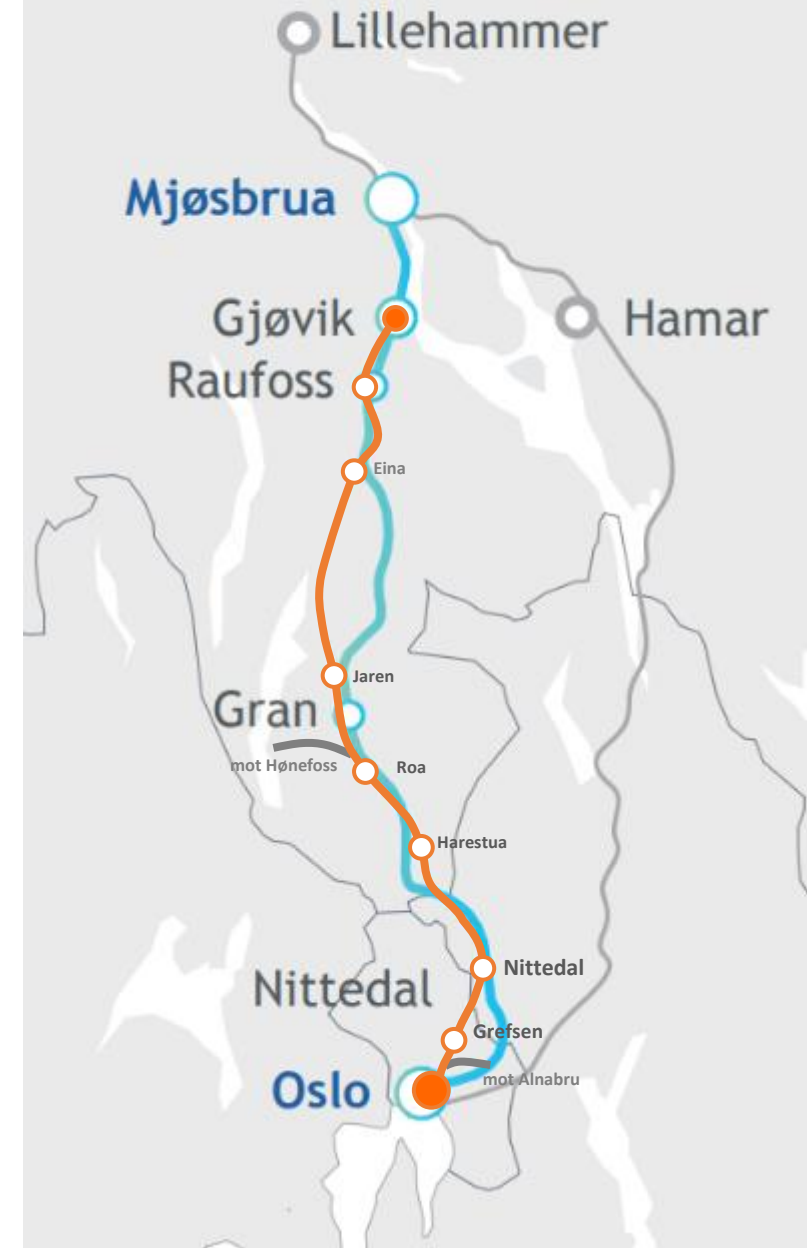
Avgjørende for nasjonale ambisjoner om økt eksport

Redusere mange, alvorlig ulykker

Utvikler felles bo- og arbeidsmarkeder

Viktig for klima, miljø og nærmiljø

Svært god samfunnsøkonomisk nytte



# Hva må inn i ny NTP?

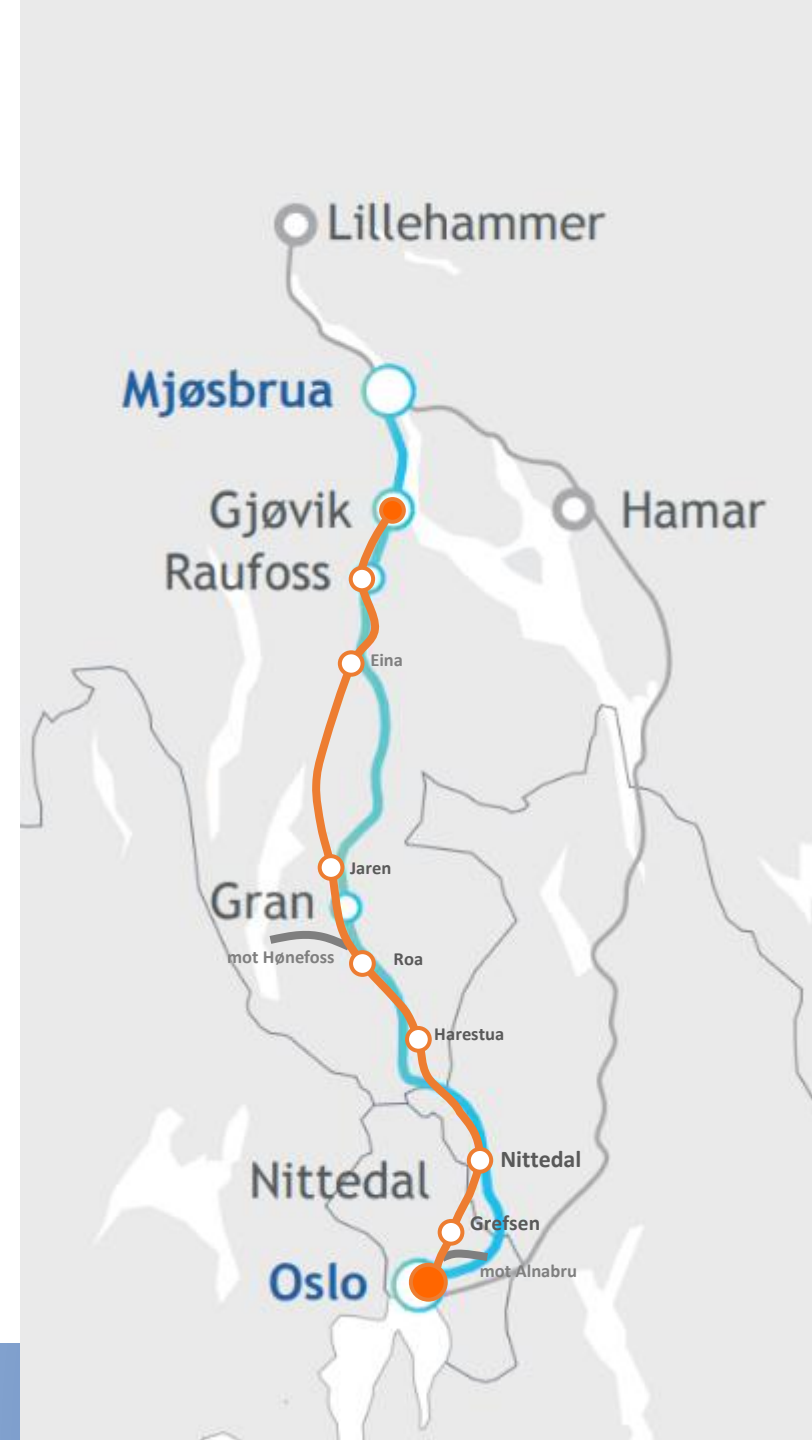
Planlegging av en helhetlig løsning for vei, bane og kollektivtransport på strekningen Oslo-Roa må gjennomføres, inklusive:

Vei:

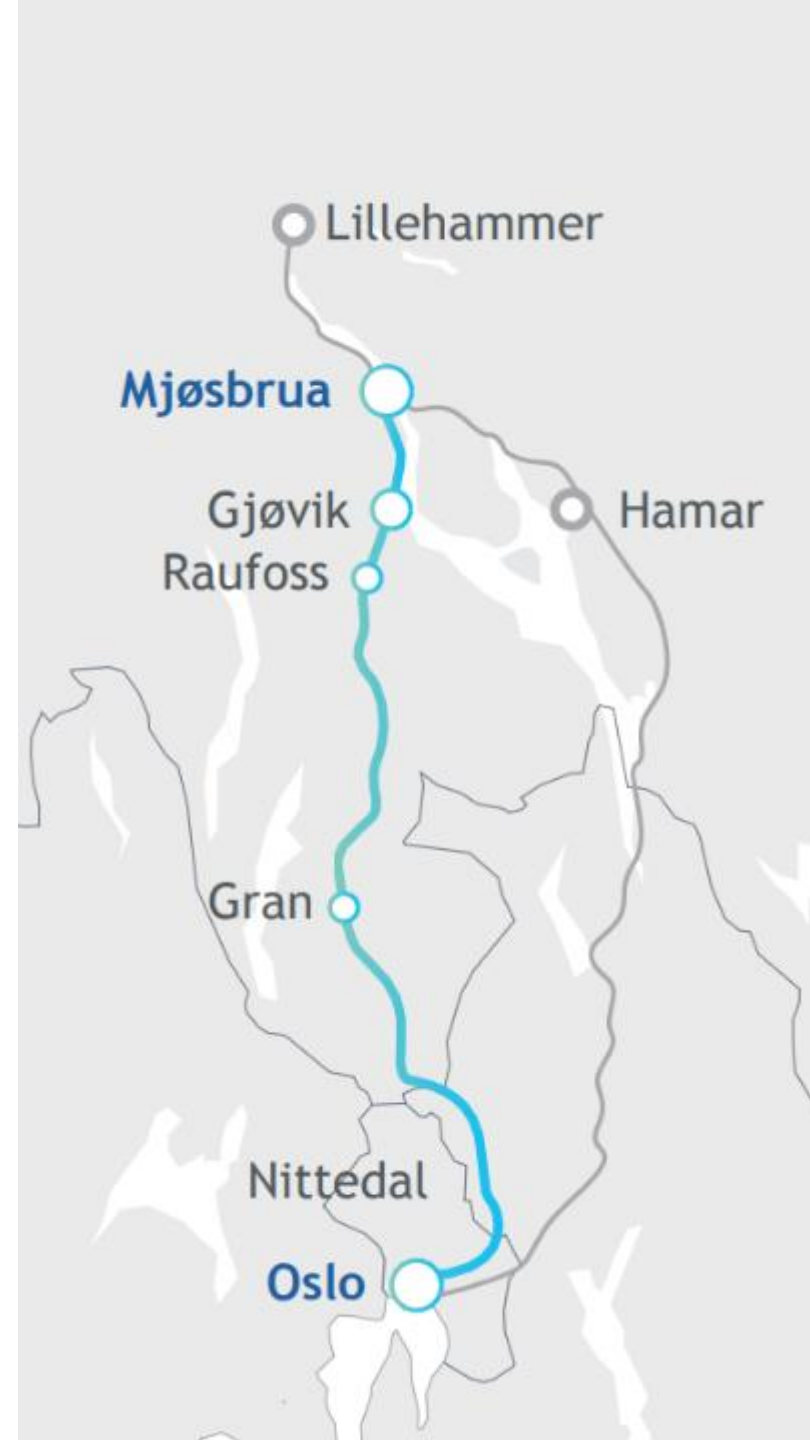
- Planlegging av Fossum-diagonalen for å knytte sammen riksvei 4 og E6, og dermed redusere trafikk på Trondheimsveien/riksvei 4 i Groruddalen
- Planlegging av løsning for Rv4 gjennom Nittedal med tunell under Rotnes
- Fullføre arbeidet på fellesstrekningen Rv4/E16 fra Roa til Grua

Jernbane:

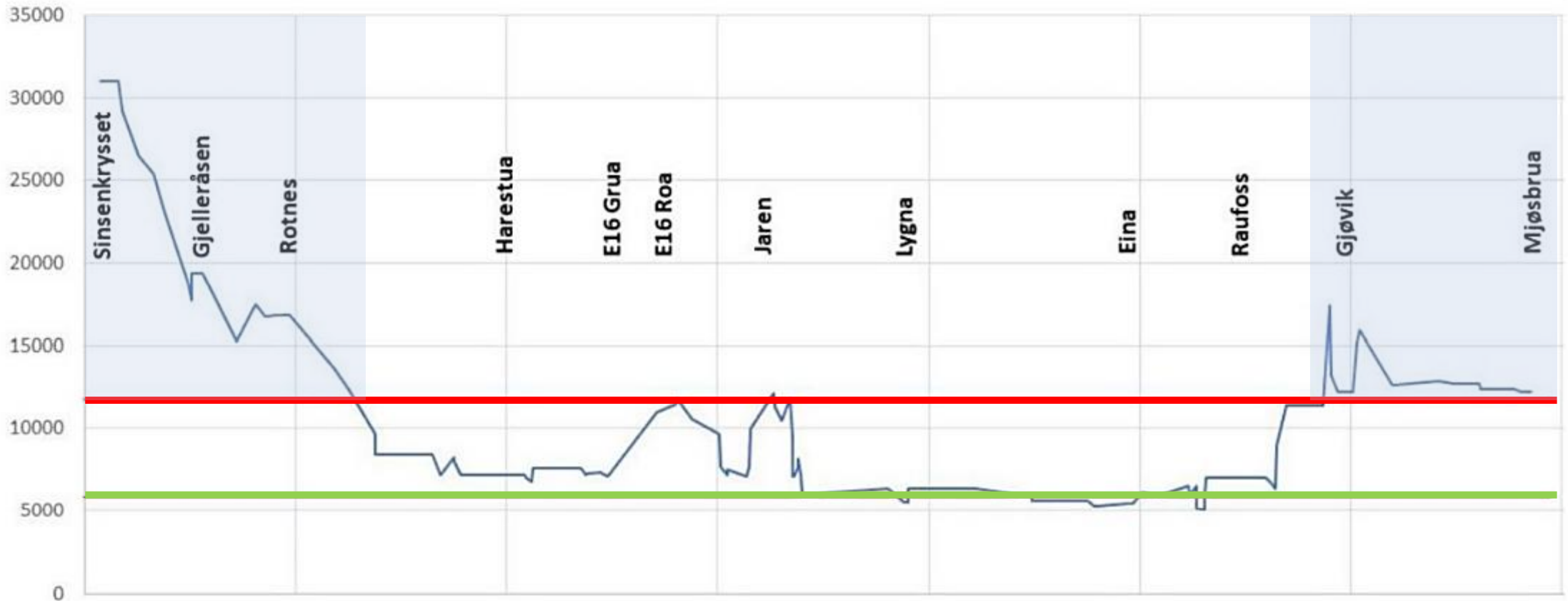
- Gjenåpne Gjøvikbanen for gods nord for Roa, med kombiterminal for gods og tømmer i Vestre Toten.
- Planlegging av ny trasé med dobbeltspor på strekningen Oslo S – Nittedal som del av langsiktig løsning for å styrke kollektivtilbudet.



# Riksvei 4



# Trafikkmengde og veistandard



ÅDT over 12 000 (rød linje) skal ifølge veinormalen ha fire felt.

ÅDT over 6000 (grønn linje) skal ifølge veinormalen være møtefri.

# Arbeidsplasser, eksport og industri

- Selskaper som Hunton på Gjøvik, Nammo og Ragasco på Raufoss, og Ringnes, Diplom-Is og Arcus i Nittedal er avhengig av riksvei 4.
- 60 prosent av selskapene langs riksvei 4 oppgir «høyere transportkostnader enn våre konkurrenter» som en av de største utfordringene de neste fem årene.
- Raufoss Industripark eksporterer 95 prosent av alt de produserer, det kjøres til Oslo havn og Alnabru godsterminal.
- En forbedring av riksvei 4 er avgjørende for å sikre de eksisterende arbeidsplassene, få nye arbeidsplasser og bidra til å nå regjerings mål om 50 prosent vekst i eksport innen 2030.
- Industrien på Raufoss er helt sentral for å kunne møte behovet for økt produksjonen av forsvarsmateriell, både til Ukraina og NATO-allierte.

## REGIONAL VERDISKAPINGSANALYSE FOR STOR-OSLO NORD



# Industriveien



AMMUNISJONSFABRIKKEN: Prosjektleder John Arne Danielsen (til venstre) og konsernsjef Morten Brandtzæg sjekker reproduksene og presisjonsdråide artillerigranater. Foto: Frode Hansen / VG

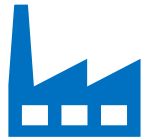
**Nammo på Raufoss: Jobber dag og natt for Ukrainas frihet**

*Det går 35.000 trailere på riksvei 4 mellom Raufoss Industripark og Oslo årlig. Utbedring av veien er avgjørende. Transporten er en betydelig utfordring for eksportbedriftene, og de transportkostnadene er en stor konkurranse-ulempe.*

- Morten Brandtzæg, konsernsjef i Nammo



# Bedriftene langs riksvei 4 bidrar med arbeidsplasser og skatteinntekter



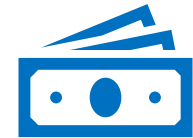
**13.000**

bedrifter



**32.000**

ansatte



**64 mrd**

omsetning

**Verdiskapning: 21,5 mrd.**

**Skattebidrag: 7,5 mrd.**

**Raufoss-industrien vil svare opp regjeringens  
mål om 50 prosent økning i eksporten innen  
2030**

**2x**

# Samfunnsøkonomiske virkninger

## NTP 2022-2033 - Samfunnsøkonomiske analyser og

### virksomheter:

- Rv 4 er en strekning med store bolig- og arbeidsmarkedsregioner med dårligere transporttilbud enn tilsvarende regioner tett på Oslo.
- Det eksportrettede næringslivet i Innlandet har i liten grad alternativt transporttilbud til vei. En fullt utbygd Rv 4 mellom Oslo og Mjøsbrua vil kunne innebære en reduert reisetid på mellom 30 og 40 minutter.
- Det vil føre til en forstørring av bolig- og arbeidsregionene.
- Næringstransporten får økt framkommelighet og forutsigbarhet.

*«Vi er ikke bortskjemt med samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter i det langstrakte landet vårt, men en gang iblant dukker de opp. Oppgraderingen av Riksvei 4, fra Oslo til Mjøsbrua, er ett av de prosjektene.»*

Martin Kjekshus, adm. direktør i Diplom-Is  
Svein Oftedal, adm. direktør i Würth Norge  
Jonas Kudermann, logistikkdirektør i Ringnes

# 26 dødsulykker på 20 år

Dagbladet DB BERGEN DB TRONDHEIM PLUSS

Dødsulykkene på riksvei 4:

## Mistet ektemannen: Kamillas (30) bønn

Riksvei 4 mellom Gjøvik og Lillehammer er en av Norges dødeligste veier. I mange år har politikkere sagt at veien skal utbedres. De etterlatte venter fortsatt.



Aftenposten

Norge | Trondheim

## Vogntogsjåfør død og en kritisk skadet etter møteulykke i Nittedal

To vogntog har kollidert med for- og bakmannen på riksvei 4 i Nittedal kommune. En av vogntogsjåførene har omkommet, mens den andre er kritisk skadet.



Redningsarbeidere på stedet etter en alvorlig møteulykke på riksvei 4 i Nittedal.

Oppland ABLIDERSBLAD



## Han møtte døden på riksveg 4

Et bil brøt gjennom et gjerde og gikk bort til personbil for å skramme i hvinsten og frosne gjerde.



OPPLAND ABLIDERSBLAD

## Mann i 60-årene omkom



En 60-årig mann omkom i en møteulykke på riksvei 4 i Lunner. Det var en personbil som kjørte inn i en lastebil.

NHETER TRONDHEIM

## Dødsulykke på riksvei 4 i Lunner

## 23-åring mistet livet i ulykke ved Gjøvik

Det var Julie Marie Landgraft (23) som døde i en ulykke mellom en personbil og en lastebil på riksvei 4.

## Motorsyklist omkom etter ulykke

En motorsyklist og to personbiler kolliderte tirsdag morgen på riksvei 4 i Nittedal.



NITTEDAL: Ulykken skjedde i Hagmannstunnet på riksvei 4 i Nittedal.

# Nittedal og Groruddalen



# Nittedal

## Dagens situasjon:

- Stor trafikkmengde med blanding av lokal- og gjennomgangstrafikk.
- Veien passerer gjennom flere tettsteder og hindrer utvikling av Nittedal.
- Manglende kollektivfelt gjør at bussene står i kø med bilene.
- Vanskelig trafikkavvikling på Gjelleråsen: Høy trafikk og stor andel næringstransport går gjennom flere rundkjøringer.

## Løsning:

- Ny trasé gjennom Nittedal, med tunell forbi Rotnes.
- Nytt løp i Hagan-tunellen/Gjelleråsen.



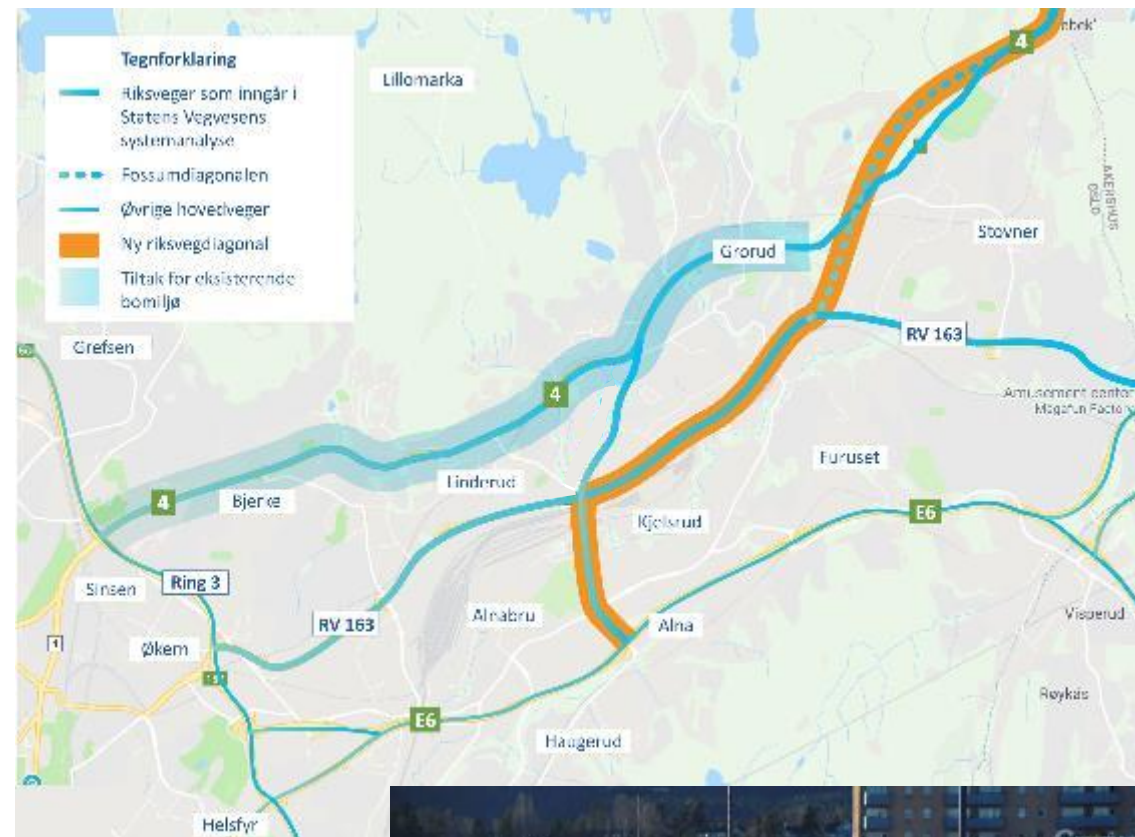
# Groruddalen

## Dagens situasjon:

- Svært stor trafikk, hvor 75 prosent er lokal trafikk.
- Veien ligger tett på bomiljø, skoler og barnehager.
- Vanskelig tilgang til Alnabruterminalen for tungtransporten.
- Dagens trafikk stopper ombygging av Trondheimsveien til miljøgate og kollektivtrase fra Sinsenkrysset til Grorud.

## Løsning:

- Bygging av Fossum-diagonalen vil knytte riksvei 4 sammen med E6, flytte trafikken til Østre Aker vei (rv. 163).
- Det vil frigjøre Trondheimsveien til miljøgate, kollektivfelt og ny trase for trikk.



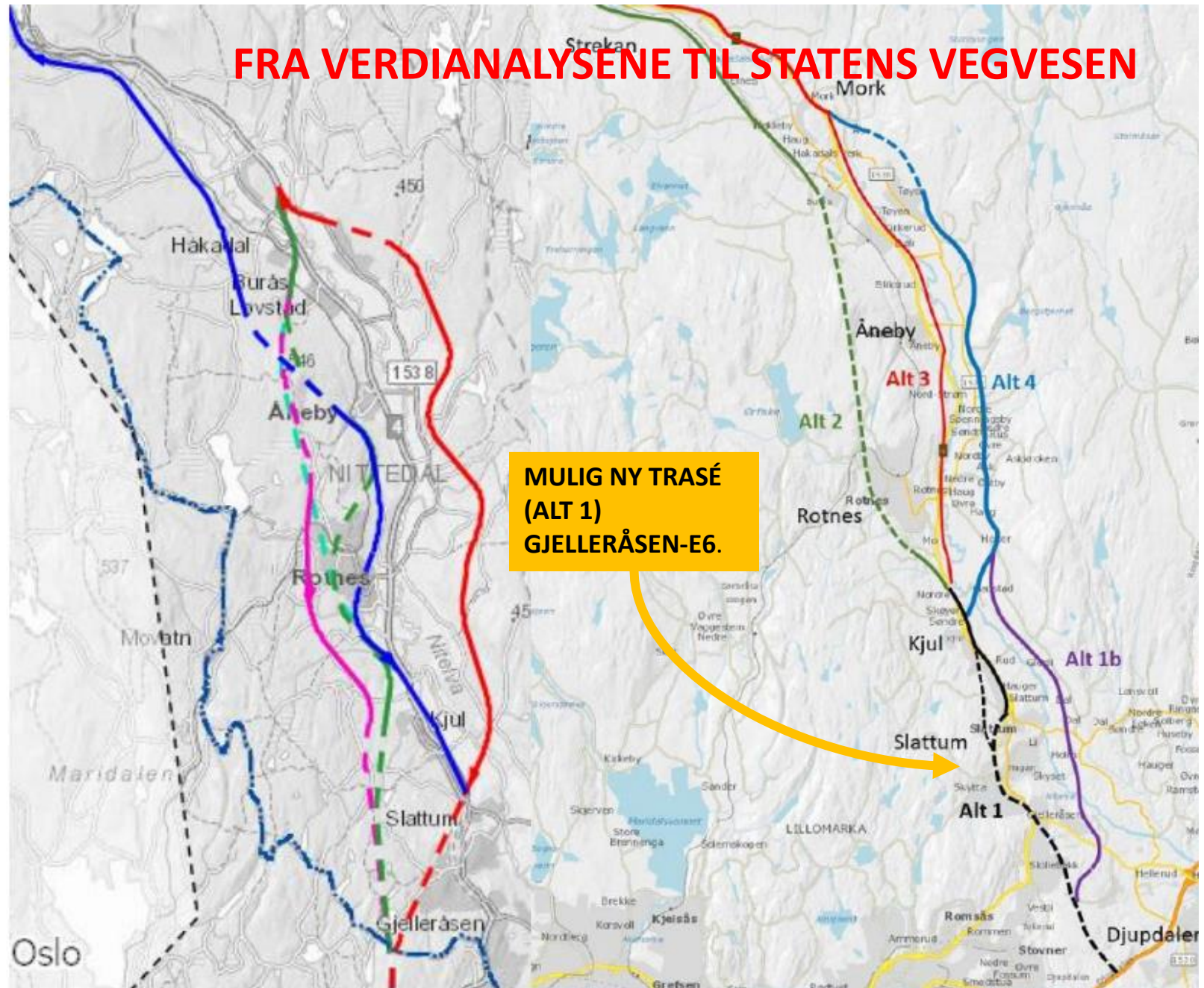
**Strekningen er fritatt for  
KVU, men finnes det  
allikevel alternativer?**



## Nittedal til Oslo

### Nullvekstmålet gir noen dilemmaer

- Viktig å unngå mer privatbiltrafikk inn mot Oslo
- Næringstransporten har behov for forutsigbarhet og framkommelighet
- Målkonflikter mellom samfunnsøkonomisk lønnsomhet og nullvekstmålet



# Gjøvikbanen

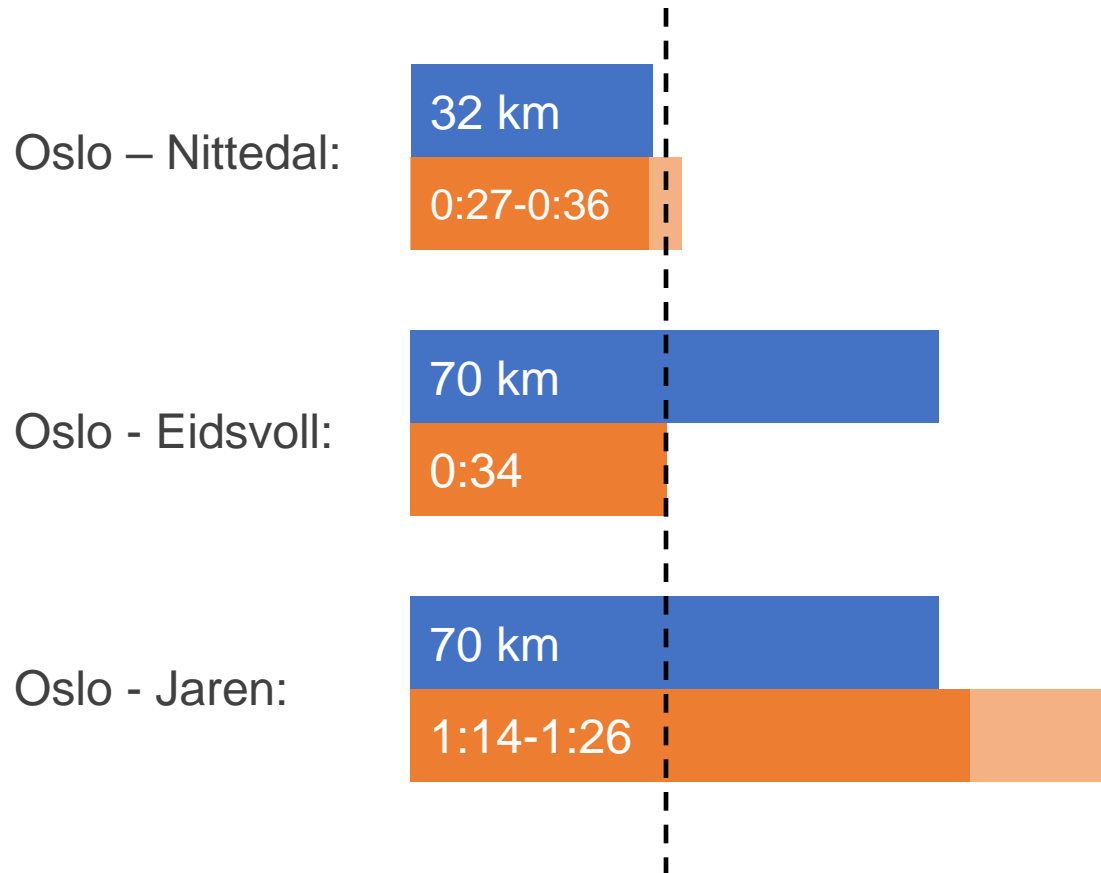


# Gjøvikbanen

- Gjøvikbanen er fra 1905 og går gjennom Nordmarka, noe som gjør det vanskelig å oppgradere i dagens trasé.
- Gjennomsnittshastigheten på Gjøvikbanen er 60 km/t.
- Gjøvikbanen er likevel en av svært få grenbaner som per i dag ikke har timesfrekvens.
- Gjøvikbanen er en viktig godsbane - alt gods på Bergensbanen går over Gjøvikbanen fra Roa til Oslo. Kapasiteten er sprengt.
- Med EUs grønne giv «Fit for 55» vil kravene til bærekraftig transport bli tøffere og eksportindustrien må innrette seg på skjerpet konkurranse knyttet til transport og logistikk.



# Avstand og reisetid på sammenlignbare stekninger



# Utvidelse av Gjøvikbanen fører til:

- Økt verdiskapning, mer eksport og flere arbeidsplasser.
- Tryggere transport og redusert veitrafikk.
- Frigjøring av områder boligbygging nær stasjoner i Oslo-området.
- Mer gods på Gjøvikbanen øker kapasiteten på andre strekninger, og bidrar til redusert trafikk gjennom Oslotunellen

	<b>Oslo S-Grefsen-Nittedal</b>	<b>Oslo S-Grorud-Nittedal</b>	<b>Oslo S-Grorud-Slottum-Nittedal</b>	<b>Nittedal-Jaren</b>
Steds- og arealutvikling	++	+	++	+++
Kø- og fremkommelighetsproblemer	++++	+++	++++	++++
Frigjort kapasitet i transportsystemet	++	++	++	++

Fra Mulighetsstudie  
Gjøvikbanen: Ikke-  
prissatte virkninger

