



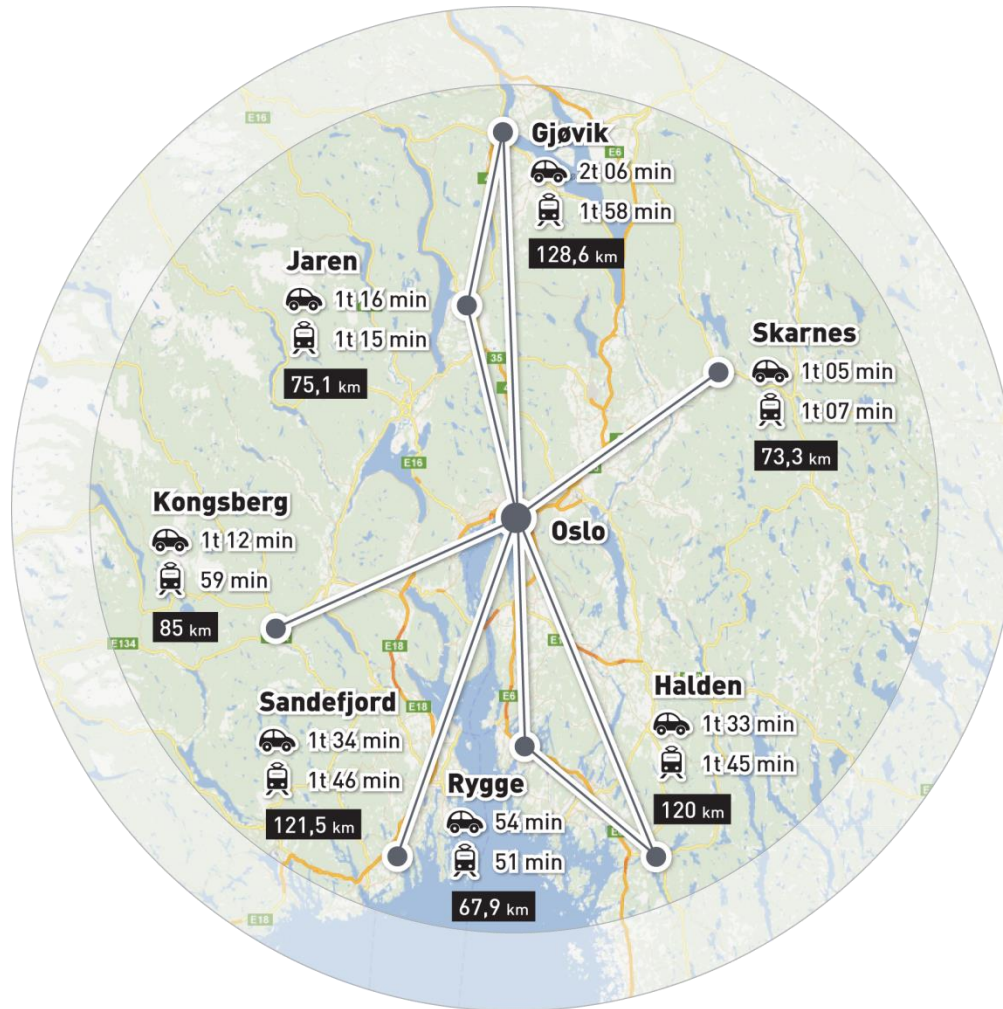
Regionrådet for Hadeland 19.6. 2015.

Felles vilje for felles mål

Historikk og mål for arbeidet til Stor-Oslo Nord



Utgangspunkt:



Bakgrunn:

Sommeren 2012:

Gjøvikregionen og kommunene Gran, Lunner og Nittedal inngikk samarbeid:

Mål:

- «Å utvikle en helhetlig påvirkningsstrategi med målsetting om at Stortinget vedtar en NTP 2014 – 2023 med mest mulig investeringsmidler til Gjøvikbanen og RV-4 med tanke på å korte ned reisetiden til Oslo».
- Knyttet kontakt med eksternt kompetansemiljø
- Begrepet «Stor-Oslo Nord» etableres.

Fra før:

- Jernbaneforum Gjøvikbanen
- Rv 4 Forum
(Informasjonsforum for SVV – var bare for Oppland)





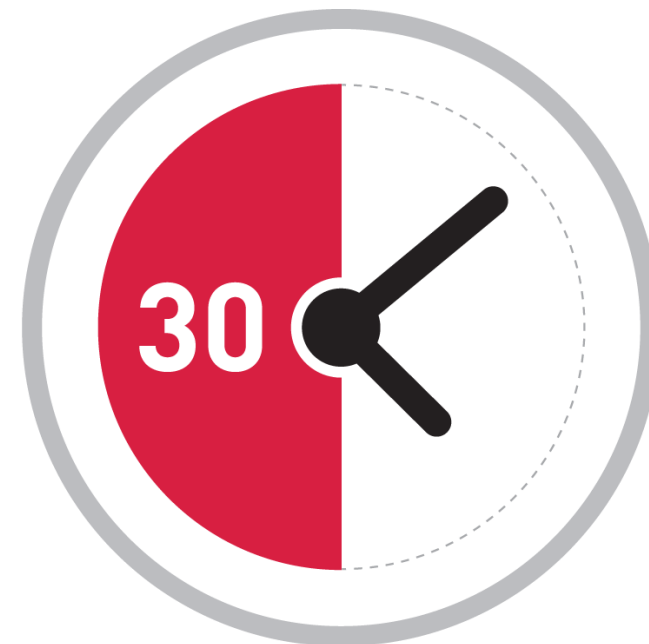
- Har en betydelig befolkningsvekst og vil ta større deler av den kommende veksten i Osloregionen
- Tydelig senterstruktur.
Nittedal – Harestua – Gran – Raufoss – Gjøvik
- Bolig og næringsarealer kan utvikles uten store konflikt med jordvern og Markaloven
- Er et felles initiativ fra kommunene langs Gjøvikbanen og Rv4.
- Går sammen for å vise felles vilje for felles mål – på tvers av fylkesgrenser
- Står sammen om krav om snarlig utbedring av transportåren

Sammen med viktige samarbeidsparter – først og fremst fylkeskommunene – har en oppnådd følgene i NTP 2014 - 2023:

- Betydningen av Rv 4 er beskrevet.
I Handlingsprogram 2014-2017 foreslår SVV kontinuerlig utbygging på Hadeland , med oppstart i Lunner i slutten av perioden.
Ekstra løp i Hagaentunellen etter 2018.
Mye gjenstår i Nittedal og Oslo.
- Utfordringene til Gjøvikbanen er beskrevet.
Planlegging av framtidig løsning mangler.
1,058 mrd. er avsatt til fornyelse i 10-års perioden.
Bare 123 mill. før 2018.
Dette er for lite til å få etablert bedre tilbud når ny kontrakt skal inngås i 2017

Konklusjon:

- Kommunene i Stor-Oslo Nord ønsker å fortsette samarbeidet.
Målet er prioritering av planlegging og investeringsmidler til Gjøvikbanen og RV 4 når Stortinget vedtar NTP 2018 – 2023 våren 2017.



Prosjektplan 2014 – 2015 (2017)

Stor-Oslo Nord

4



Avtale om samarbeidsprosjekt er inngått:

Formål:

- **Stor-Oslo Nord er samarbeidskommunens verktøy for å påvirke prosesser slik at tilstrekkelige midler avsettes til planlegging, nybygging og utbedring av Gjøvikbanen og Rv 4**

Delmål:

- Sikre at prosjekter som er innarbeidet i NTP 2014-2023, og tilhørende handlingsprogram, gjennomføres som planlagt. (Hovedfokus på prosjekter i første fireårsperiode).
- Være pådriver i planprosesser slik at prioriterte utbyggingsprosjekter på Gjøvikbanen og Rv 4 er planavklart og kan innarbeides i forslag til NP 2018-2027.
- Når Stortinget vedtar NTP 2018-2027 må nødvendig investeringsmidler til Gjøvikbanen og Rv 4 være innarbeidet.



Hva vet vi?

- **Tog** er viktigst for persontransporten. **Vei** er viktigst for gods og næring.
- Økt satsing på samferdsel vil løfte lokalt næringsliv. Vil øke mobilitet av arbeidskraft og kompetanse.
- Gjøvikbanen er hovedforbindelsen for gods til Bergen, og den eneste bane hvor persontrafikk er konkurranseutsatt. Anbud går ut i des. 2017. Den mest kurverike banen i landet. (3 – 5 x hjulslitasje. 11 min kortere kjøretid i 1994)
- Ikke mulig å øke antall avganger på Gjøvikbanen uten løse kapasitetsproblemene i Oslo, flere kryssningsspor og økt strømforsyning.
- Banen hadde 1,35 mill. reisende i 2014, men trafikkeres av 30 år gammelt materiell. I februar 2014 hadde banen 100 innstillinger og 6 av 10 tog var ute av drift. Gjennomsnittsfarten er på 63 km/t.
- Innlandets største industriklynge er avhengig av Rv 4. 10 000 vogntog går sørover mot kontinentet hvert år. Industriparken på Raufoss har 4 500 ansatte og omsetter for 7,5 mrd. pr år. På Hadeland er det skapt 800 - 1000 nye arbeidsplasser de siste 10 årene. Motstrøms pendling øker.



Arbeidsmål – Rv 4:

Rv 4

- Sammenhengende utbygging av prosjektene på Hadeland.
- Hagantunellen – den mest ulykkesbelastede tunellen i Norge i 2014. Følge opp planarbeid Gjelleråsen/Hagan/Fossum som nå igangsettes..
- Nødvendig planavklaring i Oslo, slik at midler til bygging av Rv 4 prioriteres i Oslo-pakke 3. Planprogram Bredtvet- og Fossumdiagonalen vil bli sendt på høring våren 2016. Midler til bygging ikke innarbeidet i h.program 2016 – 2019
- Omlegging av veien forbi Nittedal sentrum må gjennomføres så raskt som mulig. Framtidig vei gjennom Nittedal må legges i tunell under Rotnes.
- Utbedring og trafikksikring på strekningen Åneby – Roa.
- Følge KVV-arbeidet Jaren – Mjøsbrua.

- Sender høringsuttalelse til analyse- strategfase. Riksvegutredning Rute 6a





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

Status så langt

- Verksted
- Behovsanalyse
- Effekt

- Referansegruppe 16. juni
– Grovsiling konsept

Region øst
Strategi-, veg- og transportavdelingen
Overordnet planlegging og styring
Mars 2015

Jernbaneverket Statens vegvesen



KVU Lyngna - Mjøsbrua

Rapport fra idèverksted 28.-29. januar 2015



Statens vegvesen



KVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv

Effektmål

- Tar utgangspunkt i samfunnsmålene
 1. Trafikksikkert transportsystem
 2. Effektivt transportsystem
 3. Miljøvennlig transportsystem
- Måloppnåelse på kort (2030) og lang sikt (2050)
- Egne mål for Gjøvik og for strekningen forøvrig
- Konseptene vurderes i forhold til måloppnåelse



KVU rv. 4 Lygna–Mjøsbrua

Konseptvurderinger

Deler strekningen Jaren–Mjøsbrua i følgende:

- Jaren–Raufoss
- Raufoss–(Bråstad) Ramberget
- Ramberget (Bråstad)–Mjøsbrua

Gjennomgå strekningene mht tog og veg hver for seg. Sammenkoble til slutt.

Ta utgangspunkt i skisser til konsepter fra idèverkstedet + andre alternativer som vi ser er naturlige å ha med ut ifra behovsanalysen.

Følger 4–trinnsmodellen i vurderingen av de ulike konseptene:

Trinn 1. Virkemidler som kan redusere transportbehovet og endre valg av transportmiddel.

Trinn 2. Virkemidler som kan effektivisere bruken av eksisterende infrastruktur.

Trinn 3. Mindre ombygginger av eksisterende infrastruktur (begrensede utbyggingstiltak).

Trinn 4. Større utbygging av eksisterende og ny infrastruktur (større ombygginger eller ny trasé).



KVU rv. 4 Lygna–Mjøsbrua

Framdrift

- Utarbeide konsepter innen juni 2015
- Gjennomføre 1. siling av konsepter innen juli 2015
- Gjennomført konsekvensvurdering inkludert samfunnsøkonomiske analyser, av valgte konsepter innen oktober 2015
- Valg av konsept i styringsgruppa innen 15. november 2015
- KVU levert til SD innen 01. 12. 2015

Referansegruppemøte 16. juni: drøfting av konsepter

Anbudet har fungert bra

- Anbud på Gjøvikbanen har vært positivt. Tilbudet ble forbedret med 40%
- Servicenivået svært godt. Publikum tilfreds, til tross for gammelt materiell og lav fart.
- Årlig vekst på 3 - 7%. Siden oppstart i 2006
- 1,35 mill. reisende i 2013. (60 % Oslo / Nittedal, 30 % Hadeland, 10 % Gjøvik / Toten)
- De fleste fra Oppland som bruker tog til Oslo kjører Gjøvikbanen.

Potensiale:

- Med fornuftig tiltak og oppgradering kan passasjertallet øke med mellom 25 og 48 % (Urbanet Analyse 20-a/2010)



Arbeidsmål - Gjøvikbanen:

Kort sikt:

- Tiltak slik at nytt egnet materiell kan tas i bruk når nåværende anbud utløper des. 2017
 - økt strømforsyning på strekningen Jaren – Gjøvik
 - kryssningsspor og oppgradering av stasjoner (Nittedal)
- Nytt anbud må innebære timesavgang til Gjøvik. Eneste byen på Østlandet med trafikk annenhver time.
- Midler må skyves fram i forhold til vedtatt NTP. Innarbeides i statsbudsjettet for 2016. (50 + 150 + 200 mill.)

Lang sikt:

- Gjøvikbanen bygges ut til samme standard og hastighet som IC-strekningene.
- Gjøvikbanen og Dovrebanen knyttet sammen. Hele banestrekningen må bli en del av et nasjonalt jernbanenett.



Hva foregår:



Framtidig utvikling av Gjøvikbanen.

SD bad i høst JBV lage en rapport om hva som kan gjøres med Gjøvikbanen på kort sikt.

- Var ferdig 30.11. 2014.
- SD bad JBV sende den på høring i februar.

Vår høringsuttalelse:

- Glad for tydelig dokumentasjon på at ny bane sør for Nittedal er eneste framtidige løsning.
- Må få timesavgang til Gjøvik ved nytt anbud.
 - Banestrøm nord for Jaren
 - Krysningsspor
 - Stasjonstiltak, første rekke Nittedal
- Materiell.
Flirt som på IC- strekningene.
Ikke negativ til dobbeltdekkere, dersom dette er den eneste måten for å løse kapasitet.
- Sportilgang til Oslo S
- Anbudspakke
Isolert eller pendel



Mulighetsstudie på strekningen Oslo – Roa

Identifisere og vurdere aktuelle korridorer på strekningen Oslo – Roa:

- Imøtekomme kapasitet for person og godstrafikk
- Dobbeltsporet bane, sentral stasjonslokalisering og IC-standard på hastighet.

Gjennomført i regi av Jernbaneforum Gjøvikbanen.

Jernbaneverket har deltatt.

Finansiert av fylkeskommunene og kommunene i Stor-Oslo Nord.

Arbeidet lagt så nært opp til en KVVU som mulig.

Gjennomført i kontakt med KVVU for Oslo-Navet.

Ferdig i juni 2015.

Om oppdraget – Mulighetsstudie for Gjøvikbanen

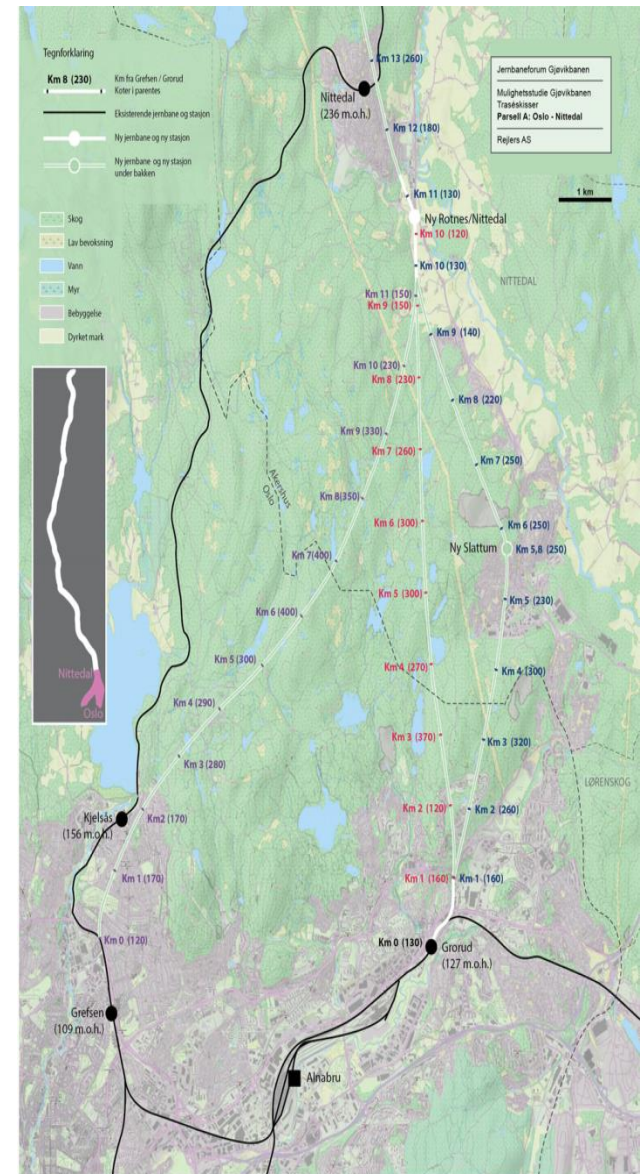
- Rejlers, Oslo Economics og Citiplan har i fellesskap utarbeidet en mulighetsstudie for Gjøvikbanen på oppdrag for Jernbaneforum Gjøvikbanen
- I mandatet for oppdraget heter det at arbeidet som ønskes gjennomført skal legges så nært opp til en Konseptvalgutredningsprosess som mulig.
- Mye av arbeidet er allerede gjennomført gjennom tidligere verksteder og studier.
- Vårt oppdrag har vært knyttet til å utrede muligheter for større infrastrukturinvesteringer på strekningen mellom Oslo og Roa.
- I forbindelse med arbeidet har vi blant annet
 - Gjennomført idéverksted
 - Utviklet alternative konsepter/traséer
 - Beregnet kostnader
 - Gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse

Del I Parsell Oslo - Nittedal

Alt. 1 Grefsen Nittedal går inn i fjellet 500 m nord for Grefsen stasjon

Alt. 2 Grorud Nittedal går gjennom et industri-/byggefelt 1 km nordøst for Grorud stasjon

Alt. 3 Grorud Slattum Nittedal legger til grunn en stasjon i fjellet.

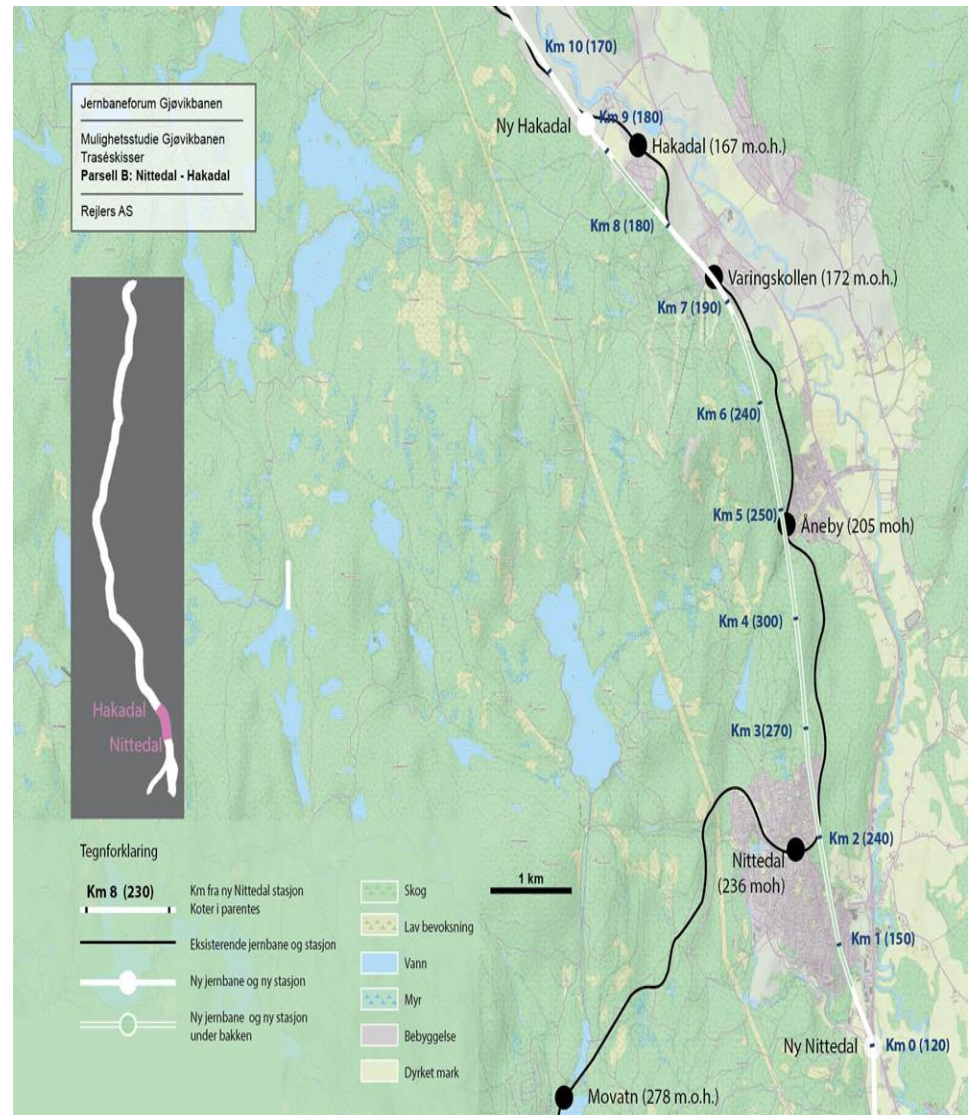


Parsell Nittedal-Hakadal

- Nye Nittedal stasjon vil ligge på Rotnes mellom Rådhuset og Mosenteret
- Banen går i tunnel forbi Åneby stasjon.
- Ny og gammel bane kan ikke føres sammen tidligere enn ca 300 m sør for Varingskollen stasjon.
- Nittedal Kommune foreslår samme plassering av Varingskollen stasjon som i dag.

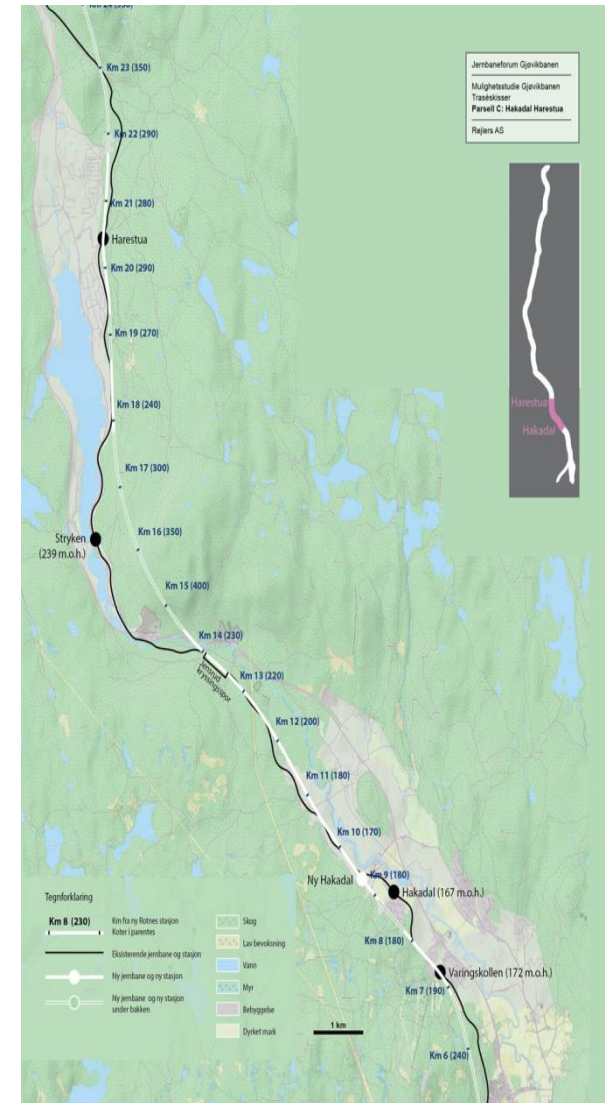
Det tatt utgangspunkt i at banen blir liggende i tunnel på strekningen mellom Nittedal og Hakadal, men med en strekning i dagen omkring Varingskollen.

Det er lagt til grunn at det etableres vendespor for lokaltoget på Hakadal.



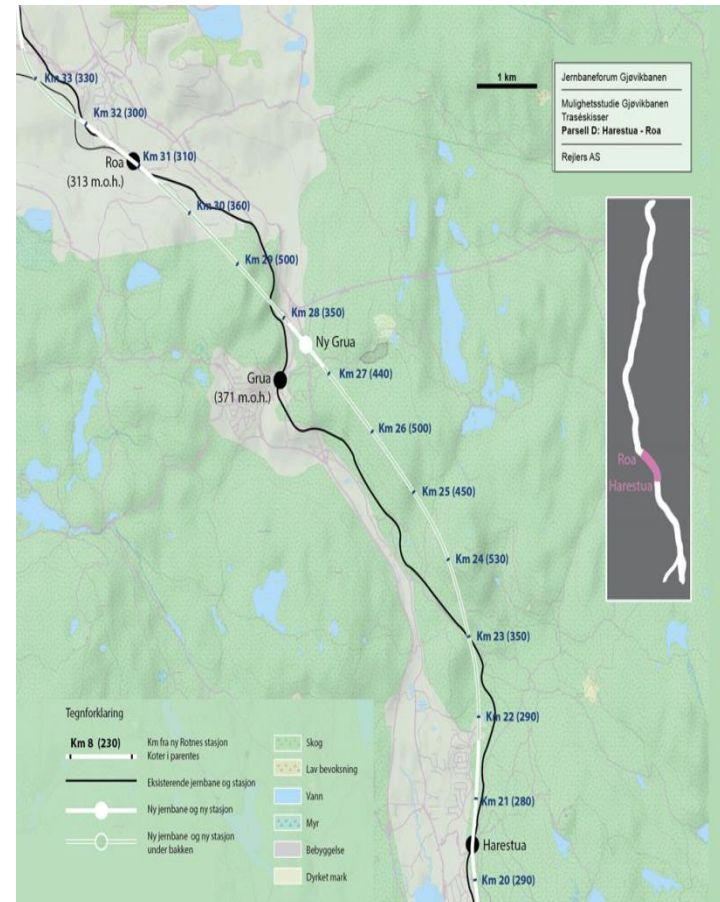
Parsell Hakadal-Harestua

- Fra Hakadal stasjon ca 4 km som daglinje nær dagens trase frem til Jensrud kryssingsspor, som vil kunne inngå i dobbeltsporet.
- Nord for Jensrud kryssingsspor dreier ny bane av mot øst, går over Hakadalselva/ Rv.4 og inn i en ca 3,5 km lang tunnel øst for Stryken.
- Derfra er det ca 3 km vekselvis daglinje og tunnel nær dagens trase frem til Harestua stasjon.
- Harestua st. utvides til dobbeltspor med en sideplattform til hvert spor.



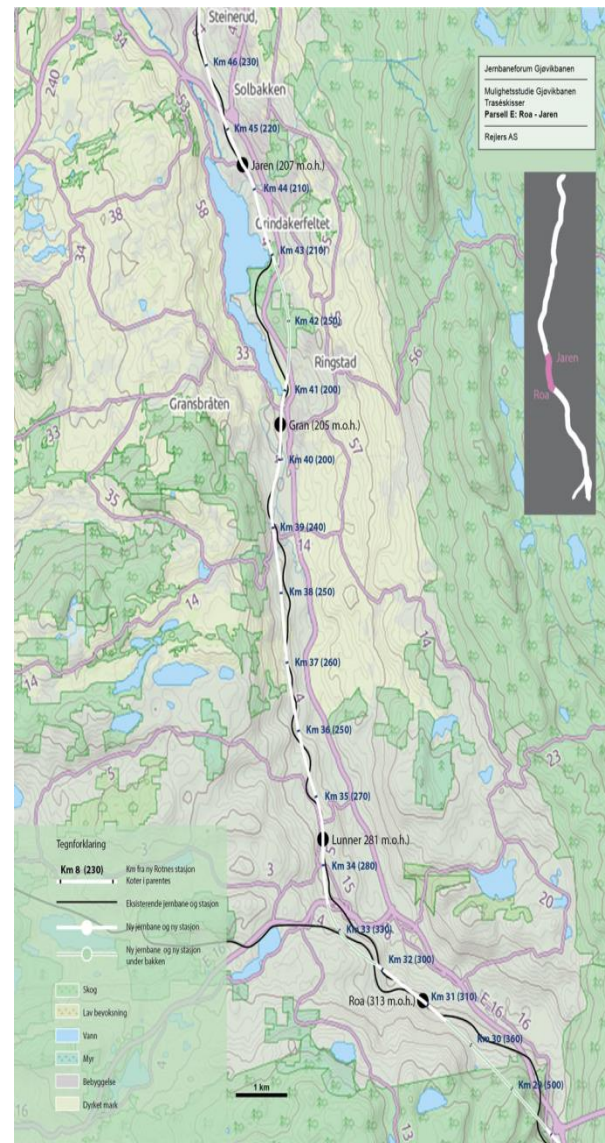
Parsell Harestua-Roa

- Fra Harestua stasjon legges banen 1,3 km som daglinje i ny trase vest for dagens linje til et punkt nær Viubråten.
- På grunn av forutsetningen om stigning tilpasset godstog (12,5 o/oo) vil banen derfra i prinsippet ligge i en ca 8,7 km lang tunnel helt til Roa. Det blir en kort daglinjestrekning inn til Roa stasjon.
- Det er ikke mulig å komme opp i dagen ved Grua, men det er mulig å legge traseen slik at man får en kort daglinjestrekning nord for Grua. Dette er illustrert på trasekartet . Denne daglinjestrekningen vil ligge vanskelig til i sidebratt terreng, men i nær tilknytning til krysset mellom Rv.4 og E16, slik at det kan etableres et byttepunkt mellom tog, buss og bil her. Ny bane vil ligge ca 20 m lavere i terrenget enn eksisterende bane.



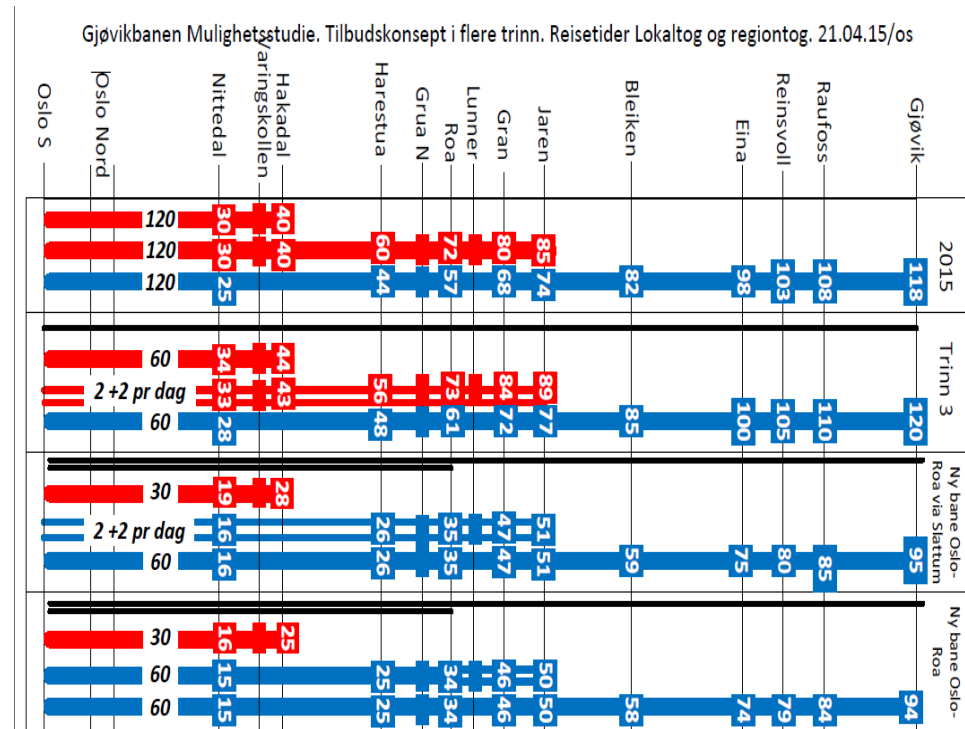
Parsell Roa-Jaren

- Parsellen Roa-Jaren kan deles inn i 3 avsnitt mellom stasjonene Roa, Lunner, Gran og Jaren. Stasjonene forutsettes opprettholdt i dagens beliggenhet og de 3 dobbeltsporavsnittene kan realiseres uavhengig av hverandre.
- Ut fra Roa stasjon følges dagens bane ca 1 km før banen legges i en ca 1,3 km lang tunnel delvis under Roa-Hønefoss-linjen, under E16 og ut i dagen nær Jernbaneverkets omformerstasjon 1 km sør for Lunner stasjon. Derfra blir det ca på 1 km ny daglinje inn til Lunner stasjon.
- Lunner stasjon opprettholdes i dagens beliggenhet. Stasjonen utvides til to spor med sideplattformer og planskilt forbindelse over/ under sporene.
- Dagens trase mellom Lunner-Gran følger høydekurvene i sidebratt terreng. Dette begrenser dagens toghastigheter til 70 km/h på strekningen. Ny trase for høyere hastighet i samme korridor vil innebære en del skjæringer og fyllinger og vil krysse dagens trase på flere steder. Terrenget er sidebratt og det må forventes store terrengingrep. Det er usikkerhet knyttet til grunnforholdene på strekningen.
- Gran stasjon opprettholdes i dagens beliggenhet. Stasjonen utvides til to spor med sideplattformer og planskilt forbindelse over/ under sporene.
- Jaren stasjon forutsettes opprettholdt i dagens beliggenhet, men utvides slik at den får 3 spor til plattform og planskilt atkomst til plattform for spor 2 og 3.



Rutetabell

- Rød strek angir lokaltog
- Blå strek angir region tog
- Enkel resp. dobbel sort strek angir enkel/dobbelspor
- Tynn strek angir innsatstog



Kostnader summert for utbygging Grorud/Grefsen –Roa/Jaren

akkumulerte tall pr. byggetrinn	Byggetrinn I	Byggetrinn II
tall i milliarder nok	Grorud - Roa	Roa - Jaren
Grorud -Nittedal (G-N)	18	24
Grorud-Slattum-Nittedal (G-S-N)	21	27
Grefsen - Nittedal (Gr-N)	19	25
	Kilometer	Kilometer
Grorud -Nittedal (G-N)	40,2	53,5
Grorud-Slattum-Nittedal (G-S-N)	40,6	53,9
Grefsen - Nittedal (Gr-N)	41,3	54,6

Prissatte effekter - resultater

	Via Grefsen	Via Grorud	Via Slattum
1. SUM TRAFIKANTNYTTE	4 868	4 529	4 813
2. SUM OPERATØRNYTTE	-838	-838	-838
3. SUM OFFENTLIG NYTTE	-2 813	-2 880	-2 758
4. SUM NYTTE FOR TREDJE PART	2 803	2 588	2 792
6. SKATTEFINANSIERINGSKOSTNADER	-2 862	-2 807	-3 064
<u>BRUTTO NÅVERDI (SUM AV 1 TIL 6)</u>	<u>1 159</u>	<u>591</u>	<u>945</u>
7. INVESTERINGSKOSTNADER	-12 776	-12 408	-13 823
NETTO NÅVERDI	-11 618	-11 816	-12 878

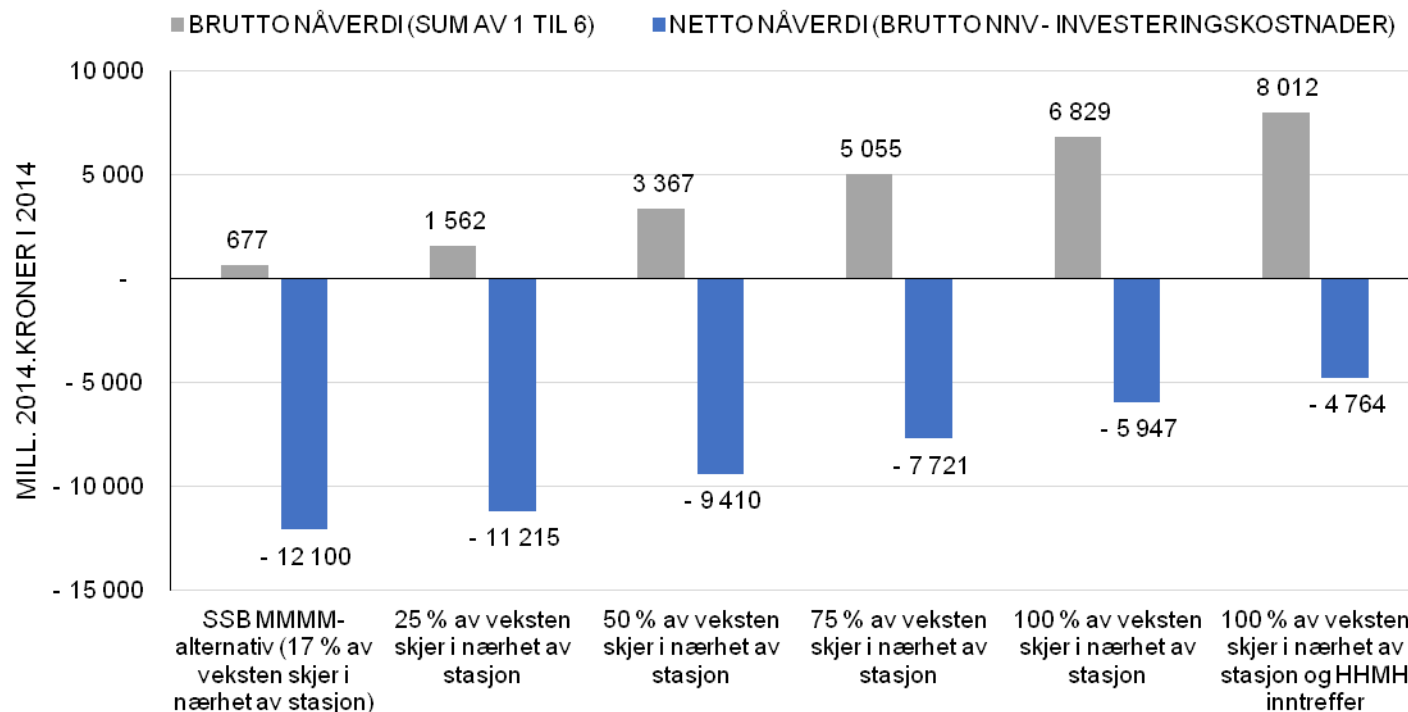
• Beregningene viser betydelig negativ netto nåverdi for alle konseptene.
 • Brutto nåverdi (ser man bort fra investeringskostnadene) er positivt.

Prissatte effekter – sammenligning med Intercity-utredningen

Strekning	Investering (mrd kr)	NNV (mrd kr)	NNV eks inv. (mrd kr)
Gjøvikbanen Oslo –Jaren (GR-N)	13	-12	1,2
Østfoldbanen (Anbefalt konsept KVVU)	20	-1,5	12
Dovrebanen (Anbefalt konsept KVVU)	34	-11	17
Vestfoldbanen (Anbefalt konsept KVVU)	41	-22	12

- Gjøvikbanen er beregnet å ha omtrent samme samfunnsøkonomiske lønnsomhet som Dovrebanen

Fortetting rundt stasjoner kan bidra til å bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet



- Denne beregningen gjelder for alternativet Grefsen-Nittedal, men tilsvarende vil gjelde for andre alternativer

Regionale virkninger – potensielt mer effektivt arbeidsmarked



- Pendlerområdet øker til stasjoner som ligger i Lunner og Gran kommune, og øker potensielt for pendling til og fra Oslo for de som er bosatt langs denne strekningen

Dette kan bidra til et mer effektivt arbeidsmarked:

- Funn fra tidligere analyser (COWI) viser at mernytte per sysselsatt for store infrastrukturprosjekt kan variere fra 0,1 til over 2 prosent
 - Potensial for økt verdiskaping i perioden på 1 mrd

Befolkning i kommunen	2012	2035	2075
Nittedal	21 454	28 756	47 861
Lunner	8 776	11 300	17 539
Gran	13 493	16 160	22 114



Økt potensial for pendling inn til Oslo for de bosatte

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.





Gruppe 4

Veg

Jernbane

Veg i tunnel

Jernbane i tunnel

Etablere kollektivfelt



Strekningsvise tiltak jernbane



Strekningsvise tiltak veg



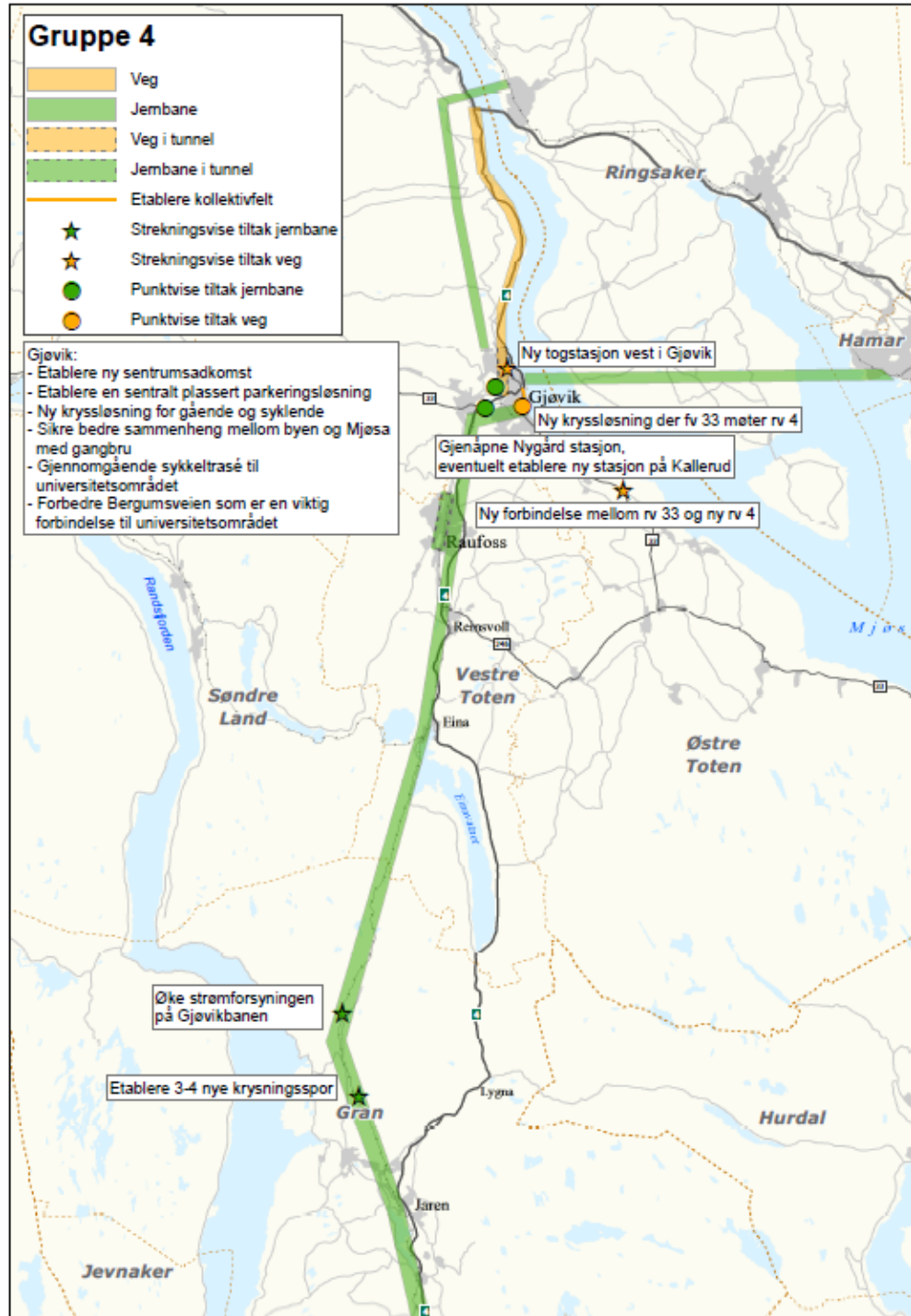
Punktvisse tiltak jernbane



Punktvisse tiltak veg

Gjøvik:

- Etablere ny sentrumsadkomst
- Etablere en sentralt plassert parkeringsløsning
- Ny kryssløsning for gående og syklende
- Sikre bedre sammenheng mellom byen og Mjøsa med gangbru
- Gjennomgående sykkeltrasé til universitetsområdet
- Forbedre Bergumsveien som er en viktig forbindelse til universitetsområdet



Hva foregår:

KVU bestilt:

13. februar gav Samferdselsdepartementet mandat til Vegdirektoratet og Jernbaneverket om KVU på

- Vegstrekningen Jaren – Mjøsbrua på Rv 4 og Gjøvikbanen for strekningen Oslo – Gjøvik – Mjøsbrua.

Frist for arbeidet: våren 2016. (Desember 2015)

Jernbaneverket vil legge mulighetsstudien til grunn for sitt arbeid .

- **Februar 2016**
Transportetatene legger fram forslag til NTP 2028-27
- **Våren 2027**
NTP behandles av Stortinget.

Viktig for oss:

Skille mellom:

- Kortsiktige krav
- Langsiktige mål

