

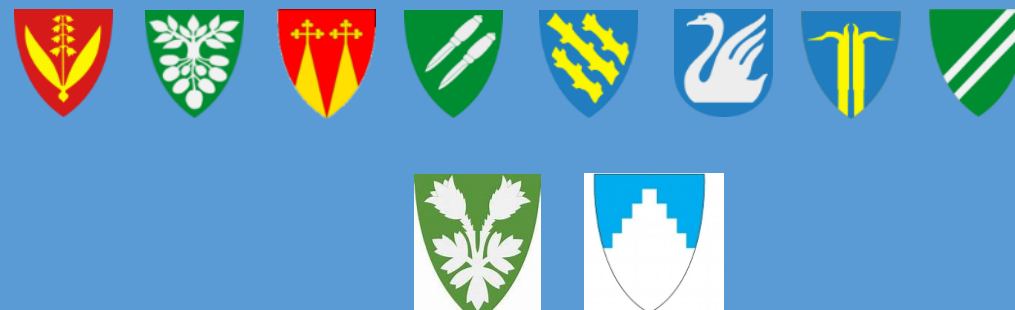
Ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU Jaren(Oslo)-Gjøvik-Moelv

Stor-Oslo Nord

4



Styringsgruppemøte 11.09.2018

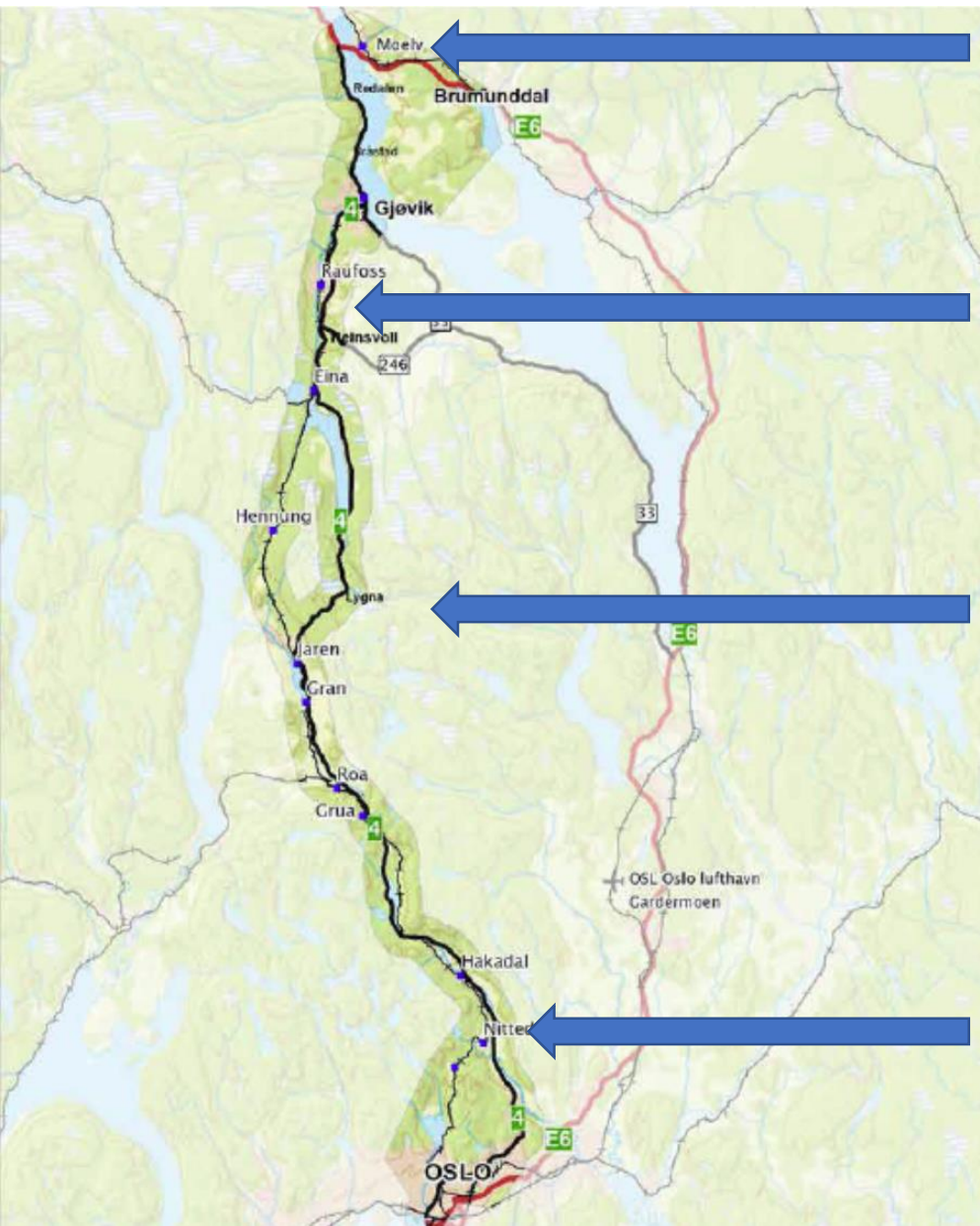


Å bygge ut Gjøvikbanen og Rv4 er både *Grønt* og *Lært!*

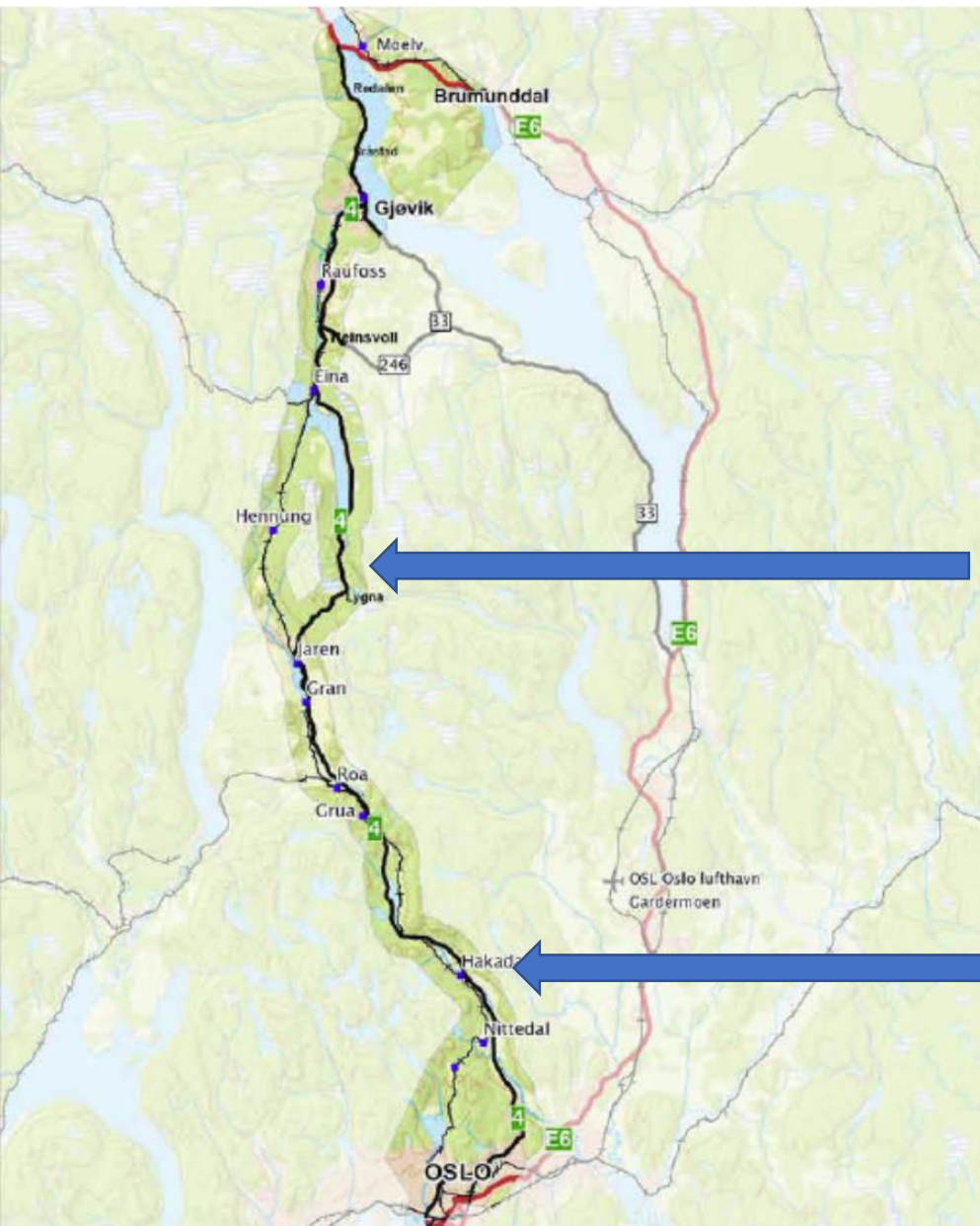
Utradisjonell KS1

- KS1 vurderer mer enn metodebruken i KVV
- EKS har mange merknader til KVV, vedr. behovsvurdering, mulighetsrom og konseptvalg mm.
- EKS fikk i oppdrag å vurdere et betydelig redusert konsept sammenlignet med K1, K2 og K3 i KVV.
- KS1-rapporten gir nytteberegninger av de mer kortsiktige tiltakene (før 2040).
- KS1 kategoriserer langsiktige tiltak, og vurderer dem kvalitativt.
- Oppsummert: Pga. for store ambisjoner om en god del mangler ved KVV'en, gikk KS-oppgavet fra å være en kvalitetssikring av en foreliggende KVV, til i større grad en analyse av tiltak som oppdragsgiver SD og FIN ønsker utredet.

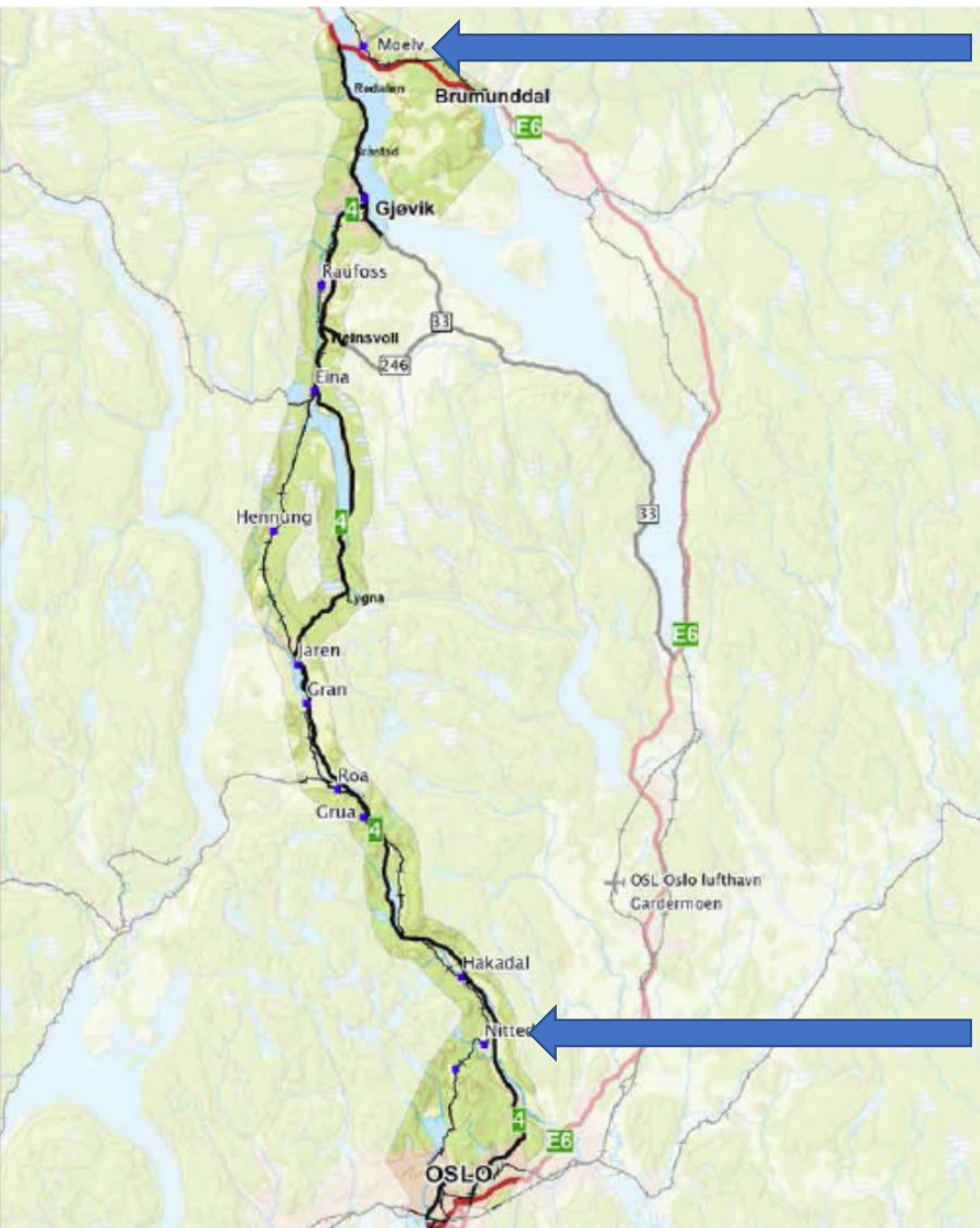




- Rv4 Nord: Gjøvik N–Mjøsbrua: På sikt behov for økt kapasitet. 4-felts ikke lønnsomt, men hvis utbygging, anbefales det H8 4-felts veg.
- Rv4 Raufoss-Gjøvik N: GS- og frk.tilt. (K/FK), og på lang sikt, behov for kapasitetsøkning, kombinert med bomring mm. for å begrense biltrafikken. Tunell ikke lønnsomt - mange pluss, men pol valg
- Rv4 Lygna-Raufoss: Som KVU, trafikksikring, krabbefelt, kryssutbedring, men spørsmål v. GS.
- Rv4 Sinsen-Nittedal-Jaren: Økt kapasitet må komme via kollektivløsninger på veg og/eller bane. Alternativene er utbygging av dobbeltspor eks.vis. Oslo-Hakadal, eller utbygging av sammenhengende kollektivfelt i begge retninger.



- Gjøvikbanen: EKS har beregnet at det er lønnsomt å legge ned Gjøvikbanen nord for Jaren, og erstatte tog med buss.
- EKS har beregnet et samfunnsøkonomisk tap ved innføring av timesfrekvens på Gjøvikbanen. EKS skriver at trafikkgrunnlaget virker tynt, og at det er vanskelig å se et særlig behov for timesfrekvens til Gjøvik utover rush – der det allerede er timesfrekvens.
- Gods: Mer kapasitetssterk løsning i dagens trase (kryssingsspor Gjøvikbanen og Bergensbanen) Tiltaket viser en stor positiv samfunnsnytte av tiltaket, både prissatt og ikke-prissatt. EKS mener lengre kryssingsspor/økte tog lengder ivaretar godstransporten på lang sikt.



- Gjøvikbanen: EKS uenig med KVU. Mener sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen er en for stor investering i forhold til nytten
- Dobbeltspor: KVU anbefalte dobbeltspor Oslo-Roa. EKS mener det beste er en **jernbanesatsing** med dobbeltspor Alna-Nittedal, som krever tiltak i Oslo mtp. mottaks- og vendekapasitet. EKS ser ikke behov for dobbeltspor lenger nord, da det kan løses med doble Flirt og forsterkning av systemkryssninger. EKS mener likevel prisen på 6,5 mrd. gjør dobbeltspor ulønnsomt. EKS vurderer buss-alternativ.
- EKS konkluderer med behov for mer analyser, og å se an utviklingen, og satse på de kortsiktige tiltakene først.



Å bygge ut Gjøvikbanen og Rv4 er både **Grønt** og **Lurt!**



STOR-OSLO NORDS 3 PRIORITERTE LØSNINGER

- **Ny trasé og dobbeltspor på Gjøvikbanen Oslo S – Roa!** På lang sikt sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen.
- **Firefelts motorveg Raufoss/Gjøvik-Mjøsbrua!** Med tunnel under Gjøvik.
- **Ny og forbedret Rv4 Nittedal-Oslo med ny Fossumdiagonal, og utbedret Fv22-E6** (Fv22 er del av kommende KVU for Rv.22/Rv.111 Fetsund - Sarpsborg – Fredrikstad).

HVA OPPNÅR VI MED DISSE LØSNINGENE?

- **Bedret folkehelse, mindre forurensning** (reduisert utslipp pga. bedre veier, og reduisert utslipp i boligområder), **økt livskvalitet** for både beboere og trafikanter.
- **Reduserte reisetider og mer kapasitet** gir **økt bruk av jernbane**, til både person- og godstransport, noe som igjen gir **økt bostedsattraktivitet** langs hele strekningen fra Oslo og nordover. Passet i **Oslo avlastes**.
- **Frigjøring av arealer** i Oslo, Nittedal og Gjøvik **til byutvikling**.
- **Økt konkurransevne** for industrien i regionen: Redusert kjøretid og **effektiv logistikk**. **Arbeidsplassene er sikrere**.
- **Redusert ulykkesfrekvens**.