



GJØVIK KOMMUNE

## Innkalling

---

<b>Utvalg:</b>	Regionrådet
<b>Møtested:</b>	Østre Toten - Bygdestua ved Hoff kirke
<b>Dato:</b>	27.01.2017
<b>Tid:</b>	Kl. 09:00

---

Kaffe fra kl. 08.30

I forbindelse med høringinnspill til Bioøkonomistrategi for Innlandet vil representanter fra NIBIO holde en orientering.

### Sakliste

<b>Sak nr.</b>	<b>Sakstittel</b>	<b>Arkivsaknr.</b>
01/2017	Godkjenning av protokoll fra 02.12.2016	17/864
02/2017	Høringsuttalelse fra Gjøvikregionen til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet	17/230
03/2017	Høringsuttalelse fra Gjøvikregionen til KVVU Transportsystemet Jaren - Gjøvik - Moelv	17/586
04/2017	Uttalelse til Forslag til inndeling av Innlandet politidistrikt i geografiske driftsenheter	17/97

**Gjøvik, 23.01.17**

Tore Jan Killi  
Leder regionrådet

**Arkiv:** FE - 033  
**JournalpostID:** 17/1533  
**Saksbehandlar:** Anne Kristin  
Vestrum  
**Dato:** 23.01.2017

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
01/2017	Regionrådet	27.01.2017

### Godkjenning av protokoll fra 02.12.2016

#### Regionsjefens forslag til vedtak:

Protokollen fra møte i Regionrådet 02.12.2016 godkjennes.

#### Vedlegg i saken:

23.01.2017      PROTOKOLL FRA MØTE I REG 02.12.16

Arkiv:

JournalpostID: 17/592

Saksbehandlar: Bjørn Evensen

Dato: 22.01.2017

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
02/2017	Regionrådet	27.01.2017

### Høringsuttalelse fra Gjøvikregionen til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet

#### Regionsjefens forslag til vedtak:

1. Regionrådet i Gjøvikregionen støtter initiativet som er tatt til å etablere en felles bioøkonomistrategi for innlandet.
2. Regionrådet mener det er behov for mer konkrete målsettinger som i større grad forplikter og som er målbare og ønsker en mer ambisiøs satsing der delmålene i større grad samsvarer med visjonen.
3. Regionrådet slutter seg til vurderingene lagt fram i vedlagte høringsuttale fra Gjøvikregionen utarbeidet i nært samarbeid med sentrale biokompetansemiljø og FoU-institusjoner med base i regionen.
4. Regionrådet krever at følgende innspill blir hensyntatt og innarbeidet i strategien:

#### Generelt:

Miljøene i Gjøvikregionen som er beskrevet i høringsuttalelsen er altfor lite representert med tanke på deres faglige og forskningsmessige tyngde og kompetanse. Sterke kompetansemiljøer, et nært og godt samarbeid med kommunalt og regionalt landbruks- og næringsapparat, samt en tett kobling til virkemiddelapparatet gjør at forholdene ligger til rette for å ta en nasjonal rolle på området.

De ulike regionene bør utarbeide en plan for hvordan de skal bidra til gjennomføring og måloppnåelse av strategien. Prioriteringer og finansiering av tiltak i Innlandssatsingen bør være mest mulig i tråd med regionenes mål og satsinger.

#### Konkrete innspill til handlingsplanen:

##### **Presisjonsjordbruk**

***Å styrke kompetansemiljøet knyttet til presisjonsjordbruk for utvikling av ny teknologi, automatiseringsprosesser og et mer bærekraftig uttak fra landbruket må være et tiltaksområde under strategi S1.***

Tiltaket skal bidra til å styrke senterets nasjonale og internasjonale posisjon gjennom å finansielt og politisk/administrativt støtte opp under senterets satsinger, og legge til rette for kommersialisering og spredning av forskningen

### **Tremekanisk industri**

- ***Å bidra finansielt til å etablere NTNU i Gjøvik som et ledende kompetansemiljø innen utviklingen av tremekanisk industri nasjonalt, slik at satsingen har tilstrekkelig med ressurser.***

Videre er det viktig at strategieierne støtter opp under nettverkssamarbeidet Treindustriklyngen og fører opp nettverket som en viktig samarbeidspartner under strategi S1, men også som en klynge man vil bidra til at kvalifiserer seg for nasjonale programmer under strategi S10.

Satsingen på tremekanisk industri må konkretiseres under strategi S3 med følgende tiltak:

- ***Finansiere en professorstilling med tilhørende phd stipendiater innenfor feltet tremekanisk industri***

#### **Biomaterialer og bioteknologi**

Satsingen på biomaterialer må føres inn som et tiltaksområde under strategi S1 med følgende tiltak:

- ***Bidra finansielt til å etablere NTNU i Gjøvik som et ledende kompetansemiljø innen utvikling av biomaterialer slik at satsingen har tilstrekkelig med ressurser.***

Satsingen på biomaterialer må føres inn under strategi S3 med følgende tiltak:

- ***Finansiere en professorstilling med tilhørende phd stipendiater innenfor feltet bioplast og kompositter og innenfor feltet biomaterialer basert på tre slik at det kan bli utviklet utdanningstilbud ved NTNU i Gjøvik på disse områdene.***

I tillegg til tiltaket om å støtte opp under videreutviklingen av Arena i4Plastics bør følgende sentrale satsing føres opp under strategi S1:

- ***Styrke og videreutvikle senter for miljøvennlig plastteknologi, med SRM, NTNU og i4Plastics som sentrale samarbeidspartnere sammen med næringslivet.***

### **Samarbeidsarenaer – etablering av Biosenter for Innlandet**

I Gjøvikregionen vil Arena Q (Gjøvikregionen Utvikling) være en sentral samarbeidspartner under tiltaksområdet. Fremfor å bidra til å styrke Hedmark Kunnskapspark og bioteknologimiljøet på Hamar ytterligere foreslås følgende tiltak å erstatte tiltaket om bioøkonomisenter for Innlandet:

- ***Etablere en samarbeidsstruktur som kobler de nasjonalt og internasjonalt interessante og relevante miljøene i Innlandet med fokus på bioøkonomi (smart spesialisering).***

Gjøvikregionen ønsker at Arena Q videreutvikles slik at samarbeidet kan ta en koordinerende rolle opp mot Hedmarksmiljøet. Det foreslås følgende tiltaksområde og tiltak under strategi

S10: Tiltaksområde: Etablere samhandlingsarenaer.

**Tiltak: Styrke og videreutvikle Arena Q som samhandlingsarena.**

*Samarbeidspartnere: Gjøvikregionen Utvikling, NIBIO Apelsvoll, NTNU i Gjøvik, SRM og næringslivet.*

Strategi S3 som omhandler utdanning fra grunnskole til universitet må inkludere Lena-Valle videregående skole og Fagskolen Innlandet som samarbeidspartnere.

Ifb med målområde 1. Kunnskap og kompetanse. Under tiltaksområde «Utvikling av klyngeprosjekter» må ambisjonene for klyngesamarbeidet Arena i4Plastics og Treindustriklyngen (Norwegian Wood-Industry Cluster på lik linje med Arena Heidner. I tillegg ønsker vi at styrking og videreutvikling av Arena Q føres opp som et eget tiltak.

Under strategi S11 er det foreslått et tiltak om å: Utarbeide en forpliktende «Ordføreravtale for Innlandet» for gjennomføring av omforente tiltak. Det fremgår ikke av strategidokumentet hva dette innebærer, ergo er det problematisk for ordførerne å forplikte seg til dette. Regionrådet ber om at tiltaket blir fremlagt i en senere fase en nærmere med en nærmere beskrivelse.

**Vedlegg i saken:**

11.01.2017	Utkast til Bioøkonomistrategi for Innlandet - 161114
22.01.2017	HØRINGSUTTALELSE fra Gjøvikregionen til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet - Fellesdokument
20.01.2017	NTNU i Gjøvik - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	BioInn NIBIO Apelsvoll - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	SINTEF Raufoss Manufacturing Total Innovation og NCE Raufoss - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	Gjøvik kommune - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	Nordre Land kommune - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	Søndre Land kommune - Innspill regional høringsuttalelse til Utkast bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	Vestre Toten kommune - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistartegi for Innlandet
20.01.2017	Østre Toten kommune - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast bioøkonomistrategi for Innlandet
20.01.2017	Rapport - Forprosjekt Bioøkonomi Gjøvikregionen
20.01.2017	Rapport - Byregionprogrammet Mat fase II
20.01.2017	BioSmia bioøkonomisenter - beskrivelse 11.01.2017
20.01.2017	Fagskolen Innlandet - Det grønneskiftet - Innspill til regional høringsuttalelse til Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet

**Fakta:**

På felles fylkestingsmøte for Oppland og Hedmark fylkeskommuner ble det i april 2016 vedtatt at det skal utarbeides en bioøkonomistrategi for Innlandet. Dokumentet skal være en næringsstrategi med samhandling og tiltak mot 2020.

Utkast til bioøkonomistrategi for Innlandet er sendt ut til høring – med høringsfrist 10.02.2017.

I Gjøvikregionen er det gjennomført en bred drøftingsprosess. Forslaget til vedtak i regionrådet bygger på vedlagte dokument fra regionadministrasjonen: «HØRINGSUTTALELSE fra Gjøvikregionen til Utkast til bioøkonomistartegi for Innlandet – Fellesdokument», datert 20.januar 2017.

Vedlagt saksframlegget følger bidragene til høringsuttalelsen fra sentrale og tunge aktører i regionen, Innlandet og nasjonalt, samt innspill fra de fem kommunene i Gjøvikregionen.

Som vedlegg følger også rapport fra Forprosjekt bioøkonomi Gjøvikregionen og Rapport fra byregionprosjektet - Mat, fase 2. Dessuten er det lagt ved innhentet status og beskrivelse av BioSmia bioøkonomisenter.

Saksvurderingene, med forslag til regionrådsvedtak og høringsuttalelsedokument, er utarbeidet av regionsjef Tore Jan Killi og utviklingsleder Gunn Mari Rusten, Gjøvikregionen Utviling.

#### **Egenvurdering:**

Det vises til vedtaksforslag og høringsuttalelsedokumentet for aktuelle vurderinger og forslag til høringsuttalelse og innspill fra Gjøvikregionen.

Arkiv:

JournalpostID: 17/965

Saksbehandlar: Tore Jan Killi

Dato: 16.01.2017

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
03/2017	Regionrådet	27.01.2017
	Regionrådet	

### Høringsuttalelse fra Gjøvikregionen til KVVU Transportsystemet Jaren - Gjøvik - Moelv

#### Regionsjefens forslag til vedtak:

1. Regionrådet i Gjøvikregionen slutter seg vurderingene rundt framlagt KVVU Jaren(Oslo) – Gjøvik – Moelv i vedlagte saksframstilling.

2. Regionrådet slutter seg til anbefalingene i KVVU for jernbane, inkludert anbefalte utviklingstrinn:

##### Trinn 1:

Oslo –Gjøvik: Konsept 0+ Oppgradering av eksisterende Gjøvikbane.

##### Trinn 2:

Oslo - Mjøsbrua: Konsept 2+3 Dobbeltspor Raufoss –Moelv og Oslo –Roa.

3. Regionrådet slutter seg til anbefalingen om valg av Konsept 1 (Ny firefelts veg i ny trase - A2 , Vestkorridoren) for veg på strekningen Gjøvik N - Mjøsbrua.

4. Regionrådet går i mot anbefalingen i framlagt KVVU og anbefaler i stedet Konsept 1 (A2, alternativ 2) for veg på strekningen Raufoss – Gjøvik N:

- Ny rv. 4 i tunnel fra Kallerud/Vardal idrettspark til Gjøvik nord (Ramberget) med vegtilpasning sør og nord for tunnel med standard H8.
- Ny adkomst Gjøvik sentrum sør fra rv. 4 Huntonarmen.
- Ny miljøkulvert over rv. 4 på mjøsstranda.
- Ny adkomst Gjøvik nord.
- Ny trasé for fv. 33 i tunel fra Rambekk opp til rundkjøring Allfarvegen/Vestre Totenveg.
- Utbedring av kombinert veg fv.33/ fv. 111 over Kallerud (X rv. 4) til X Fv.172 Raufossvegen.

5. Regionrådet slutter seg til anbefalingen om valg av Konsept 0+ (Mindre tiltak i eksisterende trase) for veg på strekningen Jaren- Raufoss.

#### Vedlegg i saken:

23.01.2017 Faktanotat til regionrådet 27.01.2017 - Høring av KVVU Transportsystemet Jaren-Gjøvik-Moelv

20.01.2017 KVVU Transportsystemet Jaren-Gjøvik-Moelv

## Fakta:

Som del av saksframlegget vedlegges en faktadel som kort sammenstiller oppsummering av aktuelle deler av framlagt KVVU- og enkelte andre faktaopplysninger, bla knyttet til behandlingen av veg- og banespørsmål i samarbeidsalliansen Stor-Oslo Nord.

Det framlagte KVVU Jaren(Oslo)-Gjøvik-Molev vedlegges saken som eget dokument.

## Egenvurdering:

Med utgangspunkt i den fremlagte KVVU for transportsystemet Jaren (Oslo) – Gjøvik -Moelv så kan man - enten ha som utgangspunkt at de store investeringene og tiltakene er så langt fram i tid at man kan overlate til andre generasjoner å planlegge – eller man kan ha som utgangspunkt at denne KVVUen er et historisk gjennombrudd for regionen og Gjøvik med tanke på de mulighetene som åpner seg med tanke på framtidig by- og region- utvikling. Prosjektutløsende behov referer til målsettingene i Strategisk plan for Gjøvikregionen om å styrke (Mjøs-)regionen slik at den kan bli en attraktiv bo- og arbeidsregion som kan framstå robust og for å minske presset på Osloregionen.

KVVUen for utvikling av Gjøvikbanen tar utgangspunkt i Mulighetsstudien fra 2015 og imøtekommer i stor grad kravene som er satt fram i regi av samarbeidskonstellasjonen Stor-Oslo Nord.

Konseptvalgutredningen er utarbeidet ut fra følgende **samfunns mål** gitt i mandatet fra SD:

- 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

### 2.1 Effektmålene

Effektmålene som legges til grunn er at reisetid med kollektiv mellom Gjøvik og Lillehammer/ Hamar skal være under 30 minutter, samt at reisetid med tog Oslo—Gjøvik skal være under 60 min. Videre skal være nullvekst i personbiltrafikken i Gjøvik sentrum og inn og ut av Gjøvik byområde.

### 2.2. Utbedring av eksisterende Gjøvikbane på kort sikt

Det anbefales at det på kort sikt er nødvendig å sette inn tiltak på eksisterende bane – her beregnet til 1- 2,3 mrd. Dette skal på kort sikt muliggjøre timesavgang til /fra Gjøvik, flere avganger sør for Roa, men ikke redusert reisetid til Oslo. Tiltaket med lengst tidshorisont (2026) er innføring av fjernstyring nord fra Roa – det er ikke akseptabelt at innføring av timesavganger skal måtte utsettes til dette systemet er på plass. En forutsetter at dette tiltaket forseres, eller at sikkerheten blir ivaretatt midlertidig med andre løsninger.

Det ansees som positivt at tiltakene som igangsettes på kort sikt blir sett i sammenheng med planlegging av en ny og framtidsrettet Gjøvikbane; « *Utbedring av eksisterende bane gir gevinster på kort sikt, og er en forutsetning for framtidig løsning for Gjøvikbanen der en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, og dobbeltspor mellom Oslo og Roa, inngår.*»

#### 2.2.1 Ny jernbanetrase og sammenknyttet bane forankres i nasjonale og regionale målsettinger

«Med **overordnede nasjonale målsettinger** om et miljøvennlig og framtidsrettet transportsystem, den dårlige standarden på Gjøvikbanen og et mulig behov for kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen derfor sentralt.» For gods kan en slik sammenkobling gi et mer robust jernbanenettverk



og bidra til at mer gods kan transporteres på bane både på Gjøvikbanen, Bergensbanen og som et alternativ til Dovrebanen til og gjennom Oslo. I Nasjonal transportplan for 2018-29 prioriteres det å stimulere verdiskaping og framtidig vekst gjennom å utvikle et effektivt transportsystem som legger til rette for robuste bolig-, service- og arbeidsmarkedsregioner. Regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og bane. Det er derfor viktig å skape et effektivt transportsystem som kan redusere avstandskostnadene og dermed også konkurranseulempene for norsk næringsliv. For å etterkomme disse behovene vil investering i å modernisere Gjøvikbanen og knytte banen til Dovrebanen være viktig mtp å utvikle et nasjonalt og mer robust banenett.

Det slås fast at Konsept 1 – full utbygging av veg og jernbane på hele strekningen samlet sett vil gi den beste framtidige løsningen for transportsystemet i korridoren Jaren(Oslo)-Gjøvik-Moelv. Konseptet blir imidlertid sett på som «*så langt fram i tid at Statens vegvesen og Jernbaneverket ikke ser en samlet gjennomføring som realistisk i overskuelig fremtid.*

## 2.2.2 Kort om samfunnsøkonomiske vurderinger

Ingen av de tre gjennomgående konseptene får positiv netto nytte. Det betyr at kostnadene for bygging og drift overskrider de positive nyttebidragene. Konsept 3 er det minst ulønnsomme konseptet. Sammenlignet med samfunnsøkonomiske beregninger av nytteverdien av Ringeriksbanen kommer ikke en utbygging av Gjøvikbanen dårligere ut (Rapport City-Link). Svært få samferdselsinvesteringer kommer positivt ut samfunnsøkonomisk bla ut fra hva som legges inn i regnestykkene. F eks legges det inn en usikkerhetsgrad på 55% på kostnader til jernbaneutbygging – tilsvarende ca 30% på vegutbygging. Dette skyldes at det er få erfaringstall fra jernbaneutbygging i Norge og at kryssing av Mjøsa er krevende, men mulig. Videre er det i liten grad gjort vurderinger på hva en taper på at gods på bane blir avvist grunnet manglende kapasitet. F eks viser rapporten fra Civitas (2016) at aviste godstog på Gjøvikbanen grunnet kapasitetsmangel fram mot 2050 har en akkumulert nytteverdi på 4,9 mrd. Helsemessige gevinster som det henvises til ved økt bruk av sykkel og gange er heller ikke medtatt.

## 2.3 Utbygging av Gjøvikbanen fra nord til sør

Bl a ut fra samfunnsøkonomisk nytte « anbefales en utvikling der enkelttiltak fra de tre gjennomgående konseptene, og vurderingene av mulige løsninger, legges til grunn. Det anbefales at utviklingen skjer trinnvis fra nord til sør.

Dette er tråd med **regionale målsettinger** (Gjøvikregionen 2016) og Innlandsutvalget konkluderer med at en effektiv framkommelighet på akse Raufoss-Gjøvik-Hamar-Elverum er avgjørende for å oppnå en velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion i mjøsområdet. Behovsanalysen peker også på regional utvikling som et sentralt element. Behovet for å redusere avstandsulempene for person- og godstransport som grunnlag for utvikling av næringslivet og mjøsregionen, er pekt på fra flere hold. Styrking av mjøsregionen til en attraktiv bo- og arbeidsregion for å fremstå som mer robust og for å minske presset på Oslo-regionen, er derfor et viktig behov i denne KVUen.

Her ligger utbygging av E6 og Intercity som sentrale elementer i tillegg til utbygging av riksveg 4 nord-østover fra Raufoss/Gjøvik og sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen. Redusert reisetid, befolkningsvekst og befolkningsdrevet næringsutvikling er sentrale mål. Dette forventes å gi en vesentlig verdiskapingsvekst, beregnet til opp mot 1,2 milliarder kroner pr. år (2015-kr) avhengig av de reisetidsreduksjoner som kan oppnås (Innlandsutvalget, 2015).

### 2.3.1 Argumentene for å starte utbygging av ny jernbane nordfra.

Forslaget i KVUen om å starte bygging av ny bane nordfra (Moelven – Raufoss) begrunnes med følgende; **Sammenkopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen er viktig for et robust nasjonalt godstransportnettverk og en selvstendig mjøsregion.**

Vurdert opp mot de prosjektutløsende behovene og samfunnsmålene for denne KVUen, vil løsninger som innebærer sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, gi størst måloppnåelse. Sammenkoplingen vurderes som svært positivt for å svare ut behovene og målene innen regiondannelse og særlig da styrkingen av mjøsregionen som et felles bo- og arbeidsmarked. Reisetidene mot Oslo, Gardermoen og de andre mjøsbyene reduseres betydelig. Den vil også kunne bidra til ønsket sentrumsutvikling og en framtidrettet tilrettelegging for miljøvennlig transport til og i Gjøvik. Ved at flere velger jernbanen nordover om Moelv/Hamar, for å dra videre til Gardermoen/Oslo vil vi kunne få en endring i reisemønsteret i mer miljøvennlig retning. En sammenkobling støtter i tillegg opp under investeringene for hele Intercity.

I lys av de prosjektutløsende behovene og samfunnsmålene for denne KVUen, anbefales det at utbygging av rv. 4 mellom Gjøvik og Mjøsbrua i ny trase gjennomføres som **trinn I** i en framtidig langsiktig løsning for rv. 4 i hele korridoren. «Det er imidlertid vesentlig at jernbane og veg samordnes i planleggingsfasen, slik at løsninger ikke legger hindringer for framtidig handlingsrom». Planleggingen av ny rv4 som trinn I forutsetter derfor at planlegging av ny jernbanetrase på samme strekning starter opp tilsvarende tidlig fase.

Godstransporten på en dobbeltsporede- og sammenknyttede baner vil kunne bety en tredobling av godskapasiteten på Gjøvikbanen og vil muliggjøre miljøvennlig godstransport fra nordlige og til sørlige- og vestlige deler av landet. En godslinjetrase må legges i tunell lenger opp og vest for dagens jernbanetrase – bl a ut fra stigningsforhold og behovsvurderinger. Dersom en ønsker å føre persontrafikken via dagens stasjon, må en sikre areal for videreføring av banen nordover for påkobling til godsbanen nord for sentrum.

Det er likevel grunn til å understreke at en utbygging av ny trase fra Oslo mot Roa vil være av stor betydning for Gjøvikbanen. Et dobbeltspor mellom Oslo og Roa vil styrke godstransporten vest-øst betydelig. Det må her tas stilling til om det er økt godskapasitet Bergen-Oslo, eller ny forbindelse mot Dovrebanen, som er viktigst. Stort arealpress i Oslonære områder innebærer at det også vil være viktig å starte planleggingen av denne delen raskt for å sikre nødvendige arealer. Her er det imidlertid grunn til å påpeke at usikkerhet mtp utbygging av Oslo-navet kan forsinke nye løsninger i- og nær Oslo.

### **2.3.2 Rv 4 – argumenter for prioriteringer.**

For alle konseptene er produktivetsveksten knyttet til veg størst i Vestre Toten, Gran og Gjøvik. Den er noe større i konsept 2 og 3, noe som skyldes at disse konseptene i noe større grad binder sammen regionen. De knytter imidlertid ikke regionen sørover. Verdien på effektene er størst i Gjøvik. Kombinasjonen av mange sysselsatte og høy prosentvis produktivetsvekst gjør at nesten 40% av totaleffekten kommer i denne kommunen. Produktivitetseffektene kommer som følge av at vegtiltakene vil binde mjøsregionen tettere sammen som en arbeidsmarkedsregion, og vil redusere økonomiske avstander gjennom kortere reisetider. Reisetidsreduksjonene er ikke veldig store i antall minutter, men nok til at de gjør pendling mellom byene og tettstedene mer effektivt og attraktivt. Effektene er størst langs rv. 4, og spesielt i Gjøvik og på Toten, som ligger geografisk midt i tiltaksområdet.

### **2.3.3 Gjøvik - bysentrum i utvikling - fv 33 møter rv 4.**

En viktig bakgrunn for KVUen, er behovet for økt trafiksikkerhet og bedre framkommelighet i Gjøvik og mellom Gjøvik og mjøsbyene som krever arealavklaringer i Gjøvik og i Gjøvikområdet. Rv.4 har en viktig lokal rolle og funksjon mellom mjøsbyene, i det den frakter arbeidstakere og næringstransport mellom byene. En sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen, vil kun i liten grad redusere behovet for tiltak på strekningen Gjøvik N-Mjøsbrua. Alle analysene viser at denne strekningen vil få enda mer trafikk som følge av ny E6. Flere vil også velge å reise om Mjøsbrua for å komme til

Gardermoen og Oslo. Flere vil reise gjennom Gjøvik for å komme til hovedflyplassen via utbedret fv 33, samtidig som storstilt hyttebygging i fjellområdene nord-vest i regionen vil kunne føre til ytterligere trafikk gjennom Gjøvik. Allerede i 2022 forventes det kaos i flere sentrale rundkjøringer i Gjøvik.

### **Arbeid med bypakke for Gjøvik og forprosjekt for avklaring av framtidige traseer for Gjøvikbanen og rv. 4, må igangsettes raskt.**

Det anbefales at det settes i gang arbeid mot en bypakke/ bomring for transportsystemet i og rundt Gjøvik, for å finansiere ulike transporttiltak i og rundt Gjøvik sentrum som ledd i en framtidig løsning. Det er et betydelig potensial for endret reisemiddelbruk i Gjøvik, jamfør dagens reisemiddelfordeling og vurdering av nullvekstmålet. Dette krever samordnet innsats og økt tilrettelegging og prioritering av gående, syklende og fremkommelighet for buss.

Bystrategien for Gjøvik (Gjøvik kommune, 2011) peker på et **lokalt behov** for å styrke sentrum, ved å legge til rette for mer miljøvennlige transportformer og redusere barrierene mot Mjøså. Avklaring av traseer for hovedvegssystemet og jernbanen i og gjennom Gjøvik, på kort og lang sikt pekes på som viktig i denne sammenheng.

- vi mener at en byutvikling der en vektlegger styrking av eksisterende sentrumskerne og beholder jernbanestasjonen i sentrum, vurderes generelt som mest hensiktsmessig. Nærmere analyser av en mulig flytting av jernbanestasjonen til Kallerud anbefales imidlertid gjennomført. En analyse vil måtte se på hvordan aksene sentrum—Kallerud da kan betjenes av kollektivtransport og styrkes som et fungerende sentrumsområde. I KVUen anbefales det at det settes i gang et forprosjekt som avklarer en framtidig jernbanetrasé gjennom Gjøvik og kobling mot Dovrebanen, og omlegging av rv.4 utenom Gjøvik sentrum. For å unngå unødige bindinger bør dette skje parallelt med planlegging av ny rv.4 mellom Gjøvik og Mjøsbrua.

Med henvisning til at prosjektutløsende behov (jfr KVU) er ;

- å redusere bilbruken i Gjøvik sentrum, og inn og ut av Gjøvik byområde
- raskere kollektivtransport med hyppigere frekvens i Gjøvikregionen og mellom regioner
- raskere næringstransport innad og mellom regioner «

og bystrategi for Gjøvik vil en **strekt tilrå at framtidig planlegging av hovedvegssystemet i- og rundt Gjøvik finner løsninger for en omlegging av rv. 4 i en forbikjøringstunnel utenom sentrum fra Kallerudkrysset** som skissert i konsept 1, A2, alternativ 2.

#### **2.3.4 Nybygg av rv 4 mellom Gjøvik og Mjøsbrua.**

Trafikkmengden på rv. 4 er om lag på samme nivå som E6, og **bør derfor utvikles med et tilsvarende ambisjonsnivå**. Ved å bygge ut rv. 4 bidras det til en mer effektiv og trafiksikker person- og godstransport på veg vest-øst, og mellom Gjøvik og Oslo via E6. Dette er i tillegg viktig for utvikling av mjøsbyene og mjøsregionen som felles bo- og arbeidsmarkedsregion, og bygger opp under investeringene som gjøres på E6. I lys av de prosjektutløsende behovene og samfunnsmålene for denne KVUen, støttes derfor utbygging av rv. 4 mellom Gjøvik og Mjøsbrua i ny trase vest for dagens rv 4 og gjennomføres som trinn I i en framtidig langsiktig løsning for rv. 4 i hele korridoren.

#### **2.3.5 E6-utbyggingen reduserer behovet for investeringer på strekningen Jaren-Raufoss, men trafiksikkerhets- og fremkommelighetstiltak bør gjennomføres.**

Vurderingen av trafiksituasjonen fra dagens (2014) til referanse i 2022, viser at trafikken mellom Jaren og Reinsvoll ikke endrer seg i større grad. Dette skyldes at en ferdig utbygd E6 vil trekke til seg mye trafikk både nordfra og fra Gjøvik. Behovet for å bygge ny veg i ny trasé sør for Raufoss er derfor

ikke overhengende og kan avstemmes mot trafikkutvikling etter at E6 og nordre del av rv. 4 er ferdig utbygd.(KVU). I det videre går vi derfor ikke inn på trasevalg og parsellvalg som i denne sammenheng ikke vil bli gjennomført innen uoverskuelig framtid.

De største utfordringene på denne strekningen mellom Raufoss og Lygna N er trafikkfarlige avkjørsler til eiendommer på begge sider av riksvegen. Det mangler sammenhengende gang- og sykkelvegnett og det er farlige kryssinger av riksvegen for gående som må krysse riksvegen i plan for å komme til bussholdeplasser eller fritidseiendommer. Midtrekkverk er ikke mulig å få etablert uten omfattende tiltak, pga. 100 avkjørsler mellom Einavollen og Reinsvoll.

Vegen er heller ikke bred nok til å etablere bred forsterket midtmerking.

Uten anbefaling av omfattende utbygging må sikkerheten på strekningen økes gjennom ytterligere avkjørselssaneringer. Det må etableres manglende veglys over Lygna (8 km) og ved Einavollen (1km), og bygges gang-sykkelveg over Lygna (10-13km) og mellom Einavollen og Reinsvoll (8 km). For å bedre fremkommeligheten må forbikjøringsfeltene nordfra mot Lygna utvides og enkelte kryss og avkjørsler utbedres. Dette er tiltak som har et relativt begrenset omfang i forhold til en helt ny veg, men derfor av stor viktighet å få realisert og prioritert. [kriv her»](#)

Arkiv: HIST-ESA - 16/2568  
JournalpostID: 17/1198  
Saksbehandlar: Bjørn Evensen  
Dato: 17.01.2017

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
04/2017	Regionrådet	27.01.2017

### Uttalelse til Forslag til inndeling av Innlandet politidistrikt i geografiske driftsenheter

#### Regionsjefens forslag til vedtak:

Gjøvikregionen slutter seg til anbefalingen om å dele Innlandet politidistrikt inn i tre geografiske driftsenheter (Hedmark, Gudbrandsdal og Vestoppland - alternativ 2) med Kongsvinger, Lillehammer og Gjøvik som administrasjonssteder.

Gjøvikregionen ber om at politimesteren raskt sørger for at Vestoppland blir tilført nødvendige ressurser for å øke politidekningen, at ordningen med etablering av politikontakter blir iverksatt og at tjenestetilbudet for innbyggerne blir vektlagt og avklart som forutsatt.

#### Vedlegg i saken:

16.01.2017 Tilrådning av geografiske driftsenheter v1.0  
16.01.2017 Oversikt faktatabeller

#### Fakta:

En arbeidsgruppe i politiet har lagt fram Forslag til inndeling av Innlandet politidistrikt i geografiske driftsenheter. Forslaget er ikke sendt ut på formell høring, men er sendt ut til kommunene slik at det eventuelt kan gis en *uttalelse* – med frist 10.02.2017.

Kommunene skal eventuelt uttale seg om geografiske endringer av driftsenhetenes ansvarsområder, samt om eventuelle endringer i lokalisering av driftsenhetene - dersom lokaliseringen innebærer en vesentlig omlokalisering av arbeidsplasser.

Tilrådningsrapporten, med oppdatert faktatabell, vedlegges saken.

Ordfører-/rådmannsmøtet for Gjøvikregionen besluttet 13.01.2017 at det skal avgis en felles regional uttalelse til det framlagte forslaget til inndeling – fra regionrådet 27.01.2017.

Gjøvikregionen har tidligere uttalt seg om framtidig lokal struktur for Innlandet politidistrikt – med inndeling i tjenesteenheter og tjenestesteder. Politimesterens anbefaling og senere politidirektoratets beslutning er i samsvar med det regionen anbefalte: etablering av Gjøvik politistasjonsdistrikt som tjenesteenhet og Gjøvik politistasjon og Dokka lensmannskontor som tjenestesteder. Det foreligger en klageadgang til beslutningen for kommunene.

I forbindelse med høringen av lokal struktur opplyste politimesteren at det skal utarbeides en skriftlig orientering til kommunene om det tjenestetilbudet innbyggerne vil få – etter at tjenesteenheter og tjenestesteder er etablert. Orienteringen skal vektlegge hvordan det forebyggende arbeidet skal ivaretas, hvilken beredskap man kan forvente og hvordan politiet vil sikre tett kontakt med lokale aktører.

### Om geografiske driftsenheter (GDE)

De geografiske driftsenhetene omfatter flere tjenesteenheter med tjenestesteder. Lederen for hver av de ulike geografiske driftsenhetene har overordnet ansvar for å lede og koordinere ressursene ved de underlagte tjenesteenhetene med tilhørende tjenestesteder, samt et særlig ansvar for å ivareta administrative oppgaver for disse. Lederne i de geografiske driftsenhetene har budsjett-, resultat- og personalansvar og sitter i politimesterens ledergruppe.

Driftsenhetene har ansvar for at det er tilstrekkelig vakt- og patruljeberedskap i driftsenheten. Ved behov kan ressursene omdisponeres internt eller eksternt i politidistriktet.

Geografiske driftsenheter skal være et geografisk område i politidistriktet med ansvar for politioppgavene innenfor området. Driftsenheten skal i sum levere fullverdige polititjeneste, mens administrasjonen kan samles i politidistriktet. Forvaltningsoppgaver og sivil rettspleie skal samles i politidistriktet. Det meste av tjenesteproduksjonen og publikumskontakten i politidistriktet ivaretas ved tjenestestedene i den geografiske driftsenheten.

Lokaliseringen av administrasjonsstedet til de geografiske driftsenhetene dreier seg kun om hvor enhetsleder og eventuelle støttefunksjoner skal sitte.

### Hovedpunkter og vurderinger i tilrådningsrapporten

Tilrådningsrapporten inneholder en presentasjon av mandat og premisser for arbeidet med forslaget, vurderinger av oppgaver, faktaopplysninger – og fire alternative forslag til inndeling i geografiske driftsenheter.

Krav til geografiske driftsenheter:

- Gi fullverdig polititjeneste i driftsenhetens geografiske område.
- Ha tilstrekkelig ressurser med riktig kompetanse for å kunne yte fullverdig polititjeneste.
- Kunne bære tildelte oppgaver med tilfredsstillende effektivitet og kvalitet innenfor gitte rammer.
- Ha evne til å lede og koordinere forebygging og etterforskning i driftsenhetens geografiske område.
- Ha hensiktsmessige vakt- og samarbeidsordninger med evne til å levere kontinuerlig operativ beredskap og fleksibilitet til å håndtere variasjoner i beredskapsbehovet.
- Kunne bygge nødvendige fagmiljøer og spisskompetanse etter behov.
- Ha evne til fleksibel bruk av ressurser.
- Kunne håndtere større oppgaver/prosjekter som går over tid.
- Ha tilstrekkelig saksvolum mht å utvikle og vedlikeholde kompetanse.

Vurderinger:

- Driftsenhetene bør være relativt store for å være fleksible og tilby fullverdig polititjeneste.
- For å bygge fagmiljøer med spisskompetanse er man avhengig av en viss størrelse.
- Størrelsen må ikke være større enn at lederen må kunne holde oversikt over både arbeidsoppgaver, ressurser og samarbeidsaktører.
- Driftsenhetene bør være noenlunde likeverdige mht ressurser og oppgaver.

Alternative inndelingsforslag:

1. To GDE: **Oppland** og Hedmark
2. Tre GDE: Hedmark/Gudbrandsdal, **Vestoppland** og Kongsvinger/Elverum/Nord-Østerdal
3. Fire GDE: Gudbrandsdal, **Vestoppland**, Hedmark og Kongsvinger/Elverum/Nord-Østerdal
4. Fem GDE: Kongsvinger, Østerdal, Hedmark, **Vestoppland** og Gudbrandsdal.

Bortsett fra i det første alternativet, er Vestoppland foreslått som den geografiske driftsenheten som Gjøvikregionen skal være del av, med Gjøvik som administrasjonssted.

Driftsenheten Vestoppland består av tjenesteenhetene Gjøvik politistasjonsdistrikt (med tjenestestedene Gjøvik og Dokka), Valdres lensmannsdistrikt (Fagernes og Vang) og Hadeland lensmannsdistrikt (Gran).

Under alternativ 1 kommenteres Gjøvik og Lillehammer som to tilnærmet likeverdige lokasjoner for administrasjonssted.

#### **Fakta:**

Tilrådningsrapporten inneholder kart og faktatabell for de alternative forslagene. Som vedlegg til saken følger oppdatert faktaoversikt – som hensyn tar endringer i politimesterens endelige tilrådning til politidirektoratet om lokal struktur. (Tabellen i rapporten er basert på det antall tjenestesteder og tjenesteenheter som var utgangspunktet i høringsforslaget.)

Vestoppland – drøfting:

Grunnen til at Vestoppland ikke foreslås endret geografisk, er at det er vanskelig å se for seg en oppdeling. Det er både fordeler og ulemper ved dette. Fordelen er at strukturen er både kjent og innarbeidet. På den annen side kan dette også være en ulempe, ved at det kan vanskeliggjøre nødvendig endring og ta de grep som er fornuftig for å tilpasse seg det nye politidistriktet.

Oppsummering - anbefaling

Arbeidsgruppas flertall (6 av 8) går for alternativ 2 – med de tre administrasjonsstedene Kongsvinger, Lillehammer og Gjøvik.

Mindretallet (2 av 8) går for alternativ 4 – med de fem administrasjonsstedene Kongsvinger, Elverum, Hamar, Lillehammer og Gjøvik.

#### **Egenvurdering:**

Det foreslås at Gjøvikregionen slutter seg flertallets anbefaling i rapporten – at Innlandet politidistrikt deles inn i tre geografiske driftsenheter, med Vestoppland som ett av dem..

Mindretallets anbefaling om inndeling i fem driftsenheter vil medføre at Vestoppland vil få mindre plass og innflytelse i politimesterens ledergruppe. Om en forutsetter likhet og likeverdighet i fordeling av ressurser mellom driftsenhetene, vil fordeling på fem enheter lett medføre at Vestoppland vil få en mindre andel av ressursene.

Alternativet med inndeling i kun to driftsenheter må vurderes som uaktuelt. Området blir for stort og avstanden til tjenestesteder for stor.

Med henvisning til forutsetningene for politireformen og regionens tidligere vurderinger og påpekninger, foreslås det at det tas inn et punkt hvor politimesteren igjen bes om at han raskt sørger for at Vestoppland blir tilført nødvendige ressurser for å øke politidekningen, at ordningen med etablering av politikontakter blir iverksatt og at tjenestetilbudet for innbyggerne blir vektlagt og avklart som forutsatt.