

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/279

13.02.2015

KVU rv4 Lygna-Mjøsbrua - SD fastsetter mandat for utredningen Nytt brev opprettes

Vi viser til Vegdirektoratets oversendelse av utfordringsnotat for KVU rv 4 Lygna-Mjøsbrua 9. september 2014, jf også Samferdselsdepartementets brev 6. februar 2014 hvor etaten gis i oppdrag å utarbeide KVUen.

I utfordringsnotatet er det gitt en nærmere redegjørelse med situasjonsbeskrivelse av planområdet, utfordringer i KVU-arbeidet og organisering av arbeidet.

Rv 4 går gjennom Oslo, Akershus og Oppland og er hovedforbindelsen mellom Vestoppland og Akershus/Osloområdet. Veggen kan også fungere som avlastingsveg for E6 ved stor trafikk eller andre hendelser. Veggen har stor regional betydning for næringslivet og arbeidspendlere, i tillegg til at den har en viktig funksjon for lokal trafikk rundt Gjøvik og på Hadeland. En annen viktig korridor i regionen er fv 33, som er hovedvegen mellom Gjøvikområdet og Valdres. Veggen er også et alternativ mellom Gjøvik og Minnesund, og videre mot Gardermoen og Oslo. Trafikken på rv 4 varierer fra ca 5500 i ÅDT i sør, til over 13 000 på enkelte strekninger i Gjøvik. Gjøvikbanen går gjennom de samme fylkene som rv 4 og trafikkeres av lokaltog fra Oslo til Hakadal-Jaren, regiontog (Oslo-Gjøvik) og godstog (Oslo-Bergen). Gjøvikbanen har ca 1,2 mill reisende årlig.

Samferdselsdepartementet slutter seg i all hovedsak til utfordringsnotatet. Departementet ønsker likevel en noe bredere innfallsvinkel til den delen av utredningen som gjelder jernbanen. Statens vegvesen og Jernbaneverket gis i mandat å gjennomføre en KVU for vegstrekningen rv 4 Jaren-Mjøsbrua, i tillegg til Gjøvikbanen for hele strekningen Oslo-Gjøvik-Mjøsbrua. Formålet med KVUen skal være å gi en vurdering av de ulike

transportfaglige utfordringene som gjør seg gjeldende på strekningen rv 4 Jaren-Mjøsbrua og Gjøvikbanen.

Det er flere forskjellige utfordringer som ligger til grunn for utredningen. I byområdet rundt Gjøvik er behovet for samordnet areal- og transportplanlegging viktig. Dette er å anse som en forutsetning for et mer effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, i tråd med de nasjonale målene slik disse er formulert i NTP 2014-23. Trafikkberegninger fra Gjøvik sentrum viser at det vil være en vesentlig kapasitetsbegrensning på flere sentrale kryss i og rundt byen i 2020. Det er i dag vesentlig ettermiddagsrush for deler av hovedvegnettet rundt Gjøvik, og betydelige forsinkelser for buss ut av sentrum i rushtrafikken. I utredningen vil det derfor være behov for å se nærmere på prinsippene for en utvikling av hovedvegssystemet i og gjennom Gjøvik.

Sør for Gjøvik er utfordringene mer å dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling. Behovet for en trafikkssikker veg i tråd med nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken, sammen med næringslivets behov for et pålitelig, effektivt og sikkert transportsystem er sentrale utfordringer for fremtidig utvikling av rv 4. På kort sikt er det viktig å få avklart hvordan rv 4 skal utvikles mellom Gjøvik og Mjøsbrua. På litt lengre sikt er det behov for tilsvarende avklaring for rv 4 rundt Gjøvik og fra Reinsvoll og sørover.

Med overordnede målsetninger om et miljøvennlig og fremtidsrettet transportsystem er den dårlige standarden på Gjøvikbanen og et evt. fremtidig behov for kopling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen sentralt. Den fremtidige løsningen for jernbanen vil kunne påvirke løsningene for rv 4 på hele strekningen Jaren-Mjøsbrua. En avgrensning av det geografiske området for jernbane til strekningen Jaren-Mjøsbrua er imidlertid ikke hensiktsmessig da en sentral del av transportarbeidet for Gjøvikbanen er knyttet til transporten inn og ut av hovedstadsområdet. Samferdselsdepartementet ber derfor om at det geografiske området for jernbanen i KVUen settes til Oslo-Gjøvik-Mjøsbrua. Det er viktig at de ulike utviklingsmulighetene for banestrekningen blir godt belyst, da en modernisering av banen trolig vil måtte skje over tid. En KVU for Gjøvikbanen og kobling mot Dovrebanen vil blant annet måtte se hen til JBV's rapport om den fremtidige utviklingen av Gjøvikbanen (rapport av 30.11.2014), det pågående arbeidet med KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet), arbeidet med Ringeriksbanen (Sandvika-Hønefoss) og den brede godsanalysen/terminalstruktur-KVUen.

Samferdselsdepartementet fastsetter samfunns målet slik:

1. Transportsystemet skal utvikles for økt trafikkssikkerhet og økt effektivitet for godstransporten.
2. Transportsystemet i Gjøvik og for arbeidsreiser i og ut av regionen skal utvikles i en mer miljøvennlig retning.

Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette. Da vil vi se på saken på nytt før det evt.

fastsettes et endelig samfunns mål. Dersom det ikke viser seg nødvendig med justeringer av samfunns målet ovenfor, er dette å anse som det endelige samfunns målet.

Erfaring viser at for mange prosjekter finner det sted en vesentlig kostnadsvekst fra tidlig planfase til realisering av prosjektet. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVV/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVV må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i forprosjekteringsfasen. Prosjektet må videre være tilstrekkelig definert, og det må ikke komme et betydelig merbehov i forprosjekteringsfasen som følge av feil tiltaksomfang. Kostnadsanslagene i KVV må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

Videre vil det bli lagt større vekt på kontraktstrategier i arbeidet med KVV/KS1, enn det som har vært tilfelle tidligere. SD ber om at det så langt som praktisk mulig gjøres vurderinger og gis anbefalinger i KVV til kontraktsstrategi for de mest aktuelle konseptene, slik at også dette kan gjøres til gjenstand for den etterfølgende KS1 og departementets saksbehandling.

Departementet ber om å holdes orientert dersom det på grunnlag av det foreliggende mandatet er behov for å gjøre vesentlige endringer av prosjektorganisasjonen, fremdriftsplanen eller evt. andre sentrale forutsetninger i utfordringsnotatet.

Vi viser for øvrig til vårt brev 6. februar 2014 om fremdriften i arbeidet med KVVene, og minner igjen om at det er viktig at utredningsarbeidet er ferdig slik at det kan oversendes SD i løpet av våren 2016.

Med hilsen

Ola Brattegård (e.f.)
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Adresseliste

Vegdirektoratet
Jernbaneverket

Postboks 8142 Dep.
Postboks 4350

0033 OSLO
2308 HAMAR