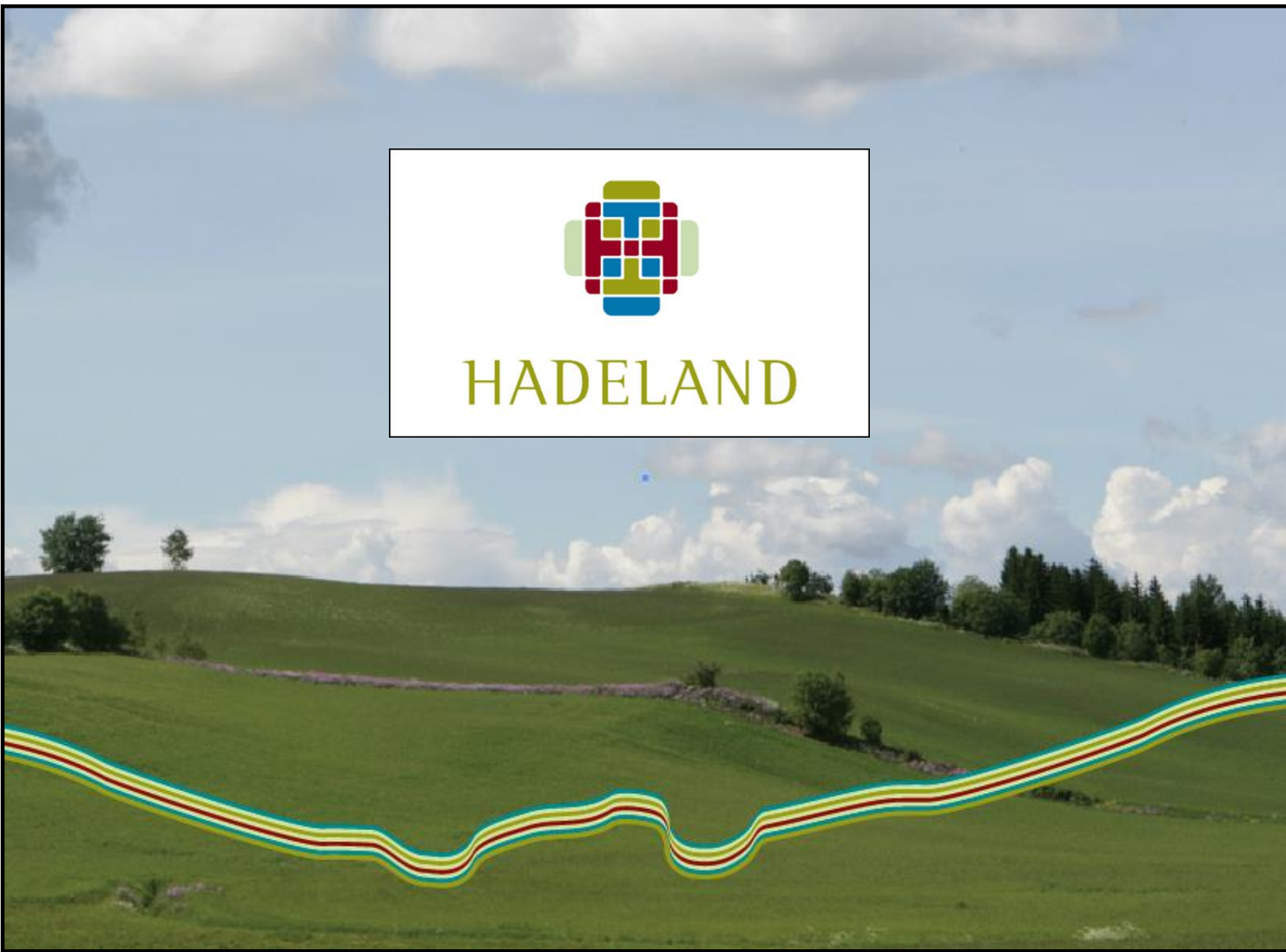




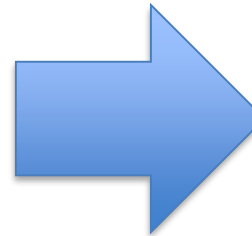
HADELAND





Noen innspill til NTP-prioritering fra Hadelandsregionen og Stor-Oslo Nord

- Kommunene
- Hadelandsregionen
- Gjøvikregionen
- Stor-Oslo Nord



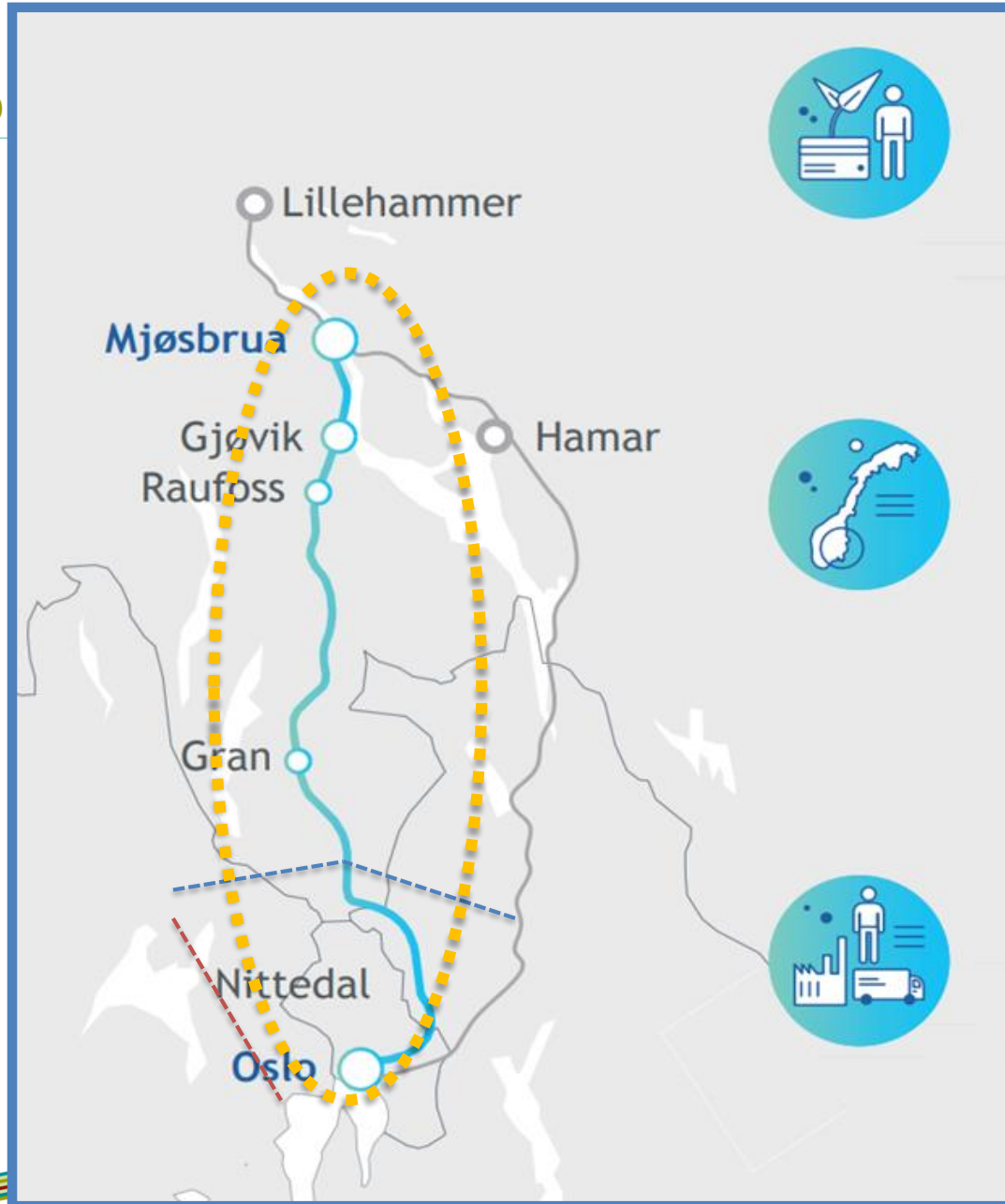
Gjøvikbanen
Riksveg 4



– nært og naturlig



HADELAND



Regionrådet for Hadeland



nært og naturlig

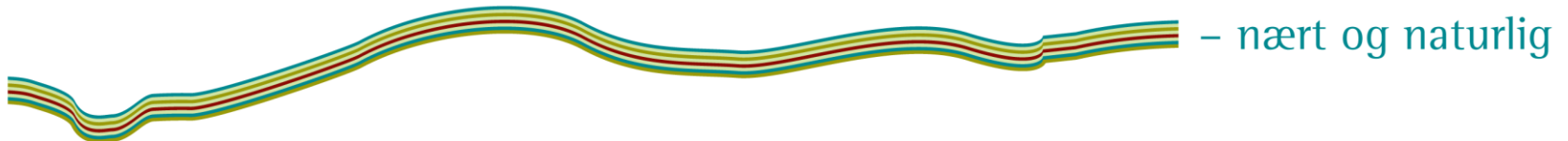


Regionrådet for Hadeland (1):

Innspill/brev til Viken fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune:

Kort sikt:

- ❖ **Riksveg 4: Helhetlig utbygging med spesiell prioritet:**
 - Ny vegløsning for Rv. 4 Nittedal – Oslo
 - Ny firefelts veg Raufoss – Gjøvik – Mjøsbrua
- ❖ **Ringeriksbanen: Oppstart i 2022 og ferdigstillelse 2028/29**
- ❖ **E16: Krysset E16/Kilemoen**



– nært og naturlig



Regionrådet for Hadeland (2):



Innspill/brev til Viken fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune:

Lang sikt:

- ❖ **Gjøvikbanen: Oppstart planlegging av ny trasé med dobbeltspor Oslo S. – Roa**
- ❖ **E16: strekningen Nymoen – Eggemoen**



– nært og naturlig



Stor-Oslo Nord:



Nasjonal betydning

- Redusert press på Oslo-området forutsetter sterke regionbyer i Stor-Oslo.
- Behov for å knytte det sentrale Østlandet sammen.
- Utbygging av Rv 4 er sentralt for regional utvikling og helt nødvendig for å gjøre Mjøsbyen til en samlet bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Innlandet har mulighet til å videreutvikle norsk, landbasert bioøkonomi.
- Rv 4 er en nasjonalt viktig **eksportvei** og en utbygging vil føre til **økt verdiskaping.**

– nært og naturlig

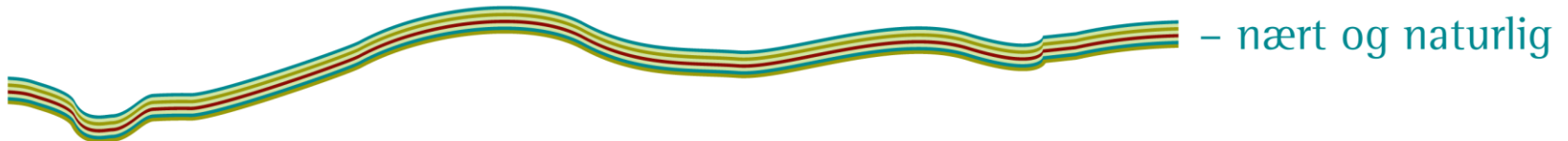
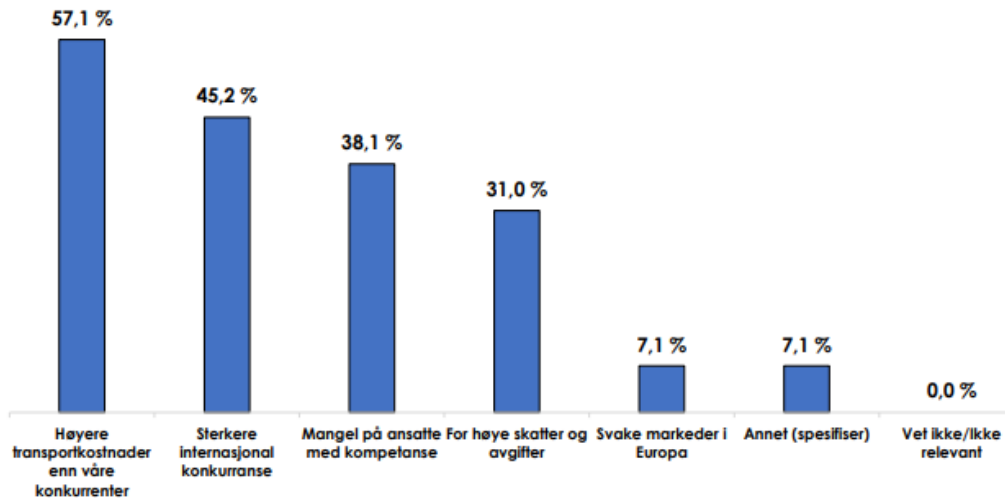


Rv. 4 – samfunnsøkonomisk lønnsomt



- Regional utviklingsanalyse, mai 2019: Næringslivet (aksjeselskaper) i Stor-Øslo Nord-regionen med en årlig omsetning på kr. 70 mrd., 32.500 ansatte og et skattebidrag på kr. 9 mrd. årlig.

Hva er de viktigste utfordringene for deres virksomhet de kommende fem årene?





Alle tall er i millioner kr.

ÅRLIGE TRANSPORTKOSTNADER

3.450

Over 5 år

17.250

Over 10 år

34.500

ÅRLIG GEVINST (25 MIN. INNSPART)

1.150

Over 5 år

5.750

Over 10 år

11.500

ÅRLIG GEVINST (35 MIN. INNSPART)

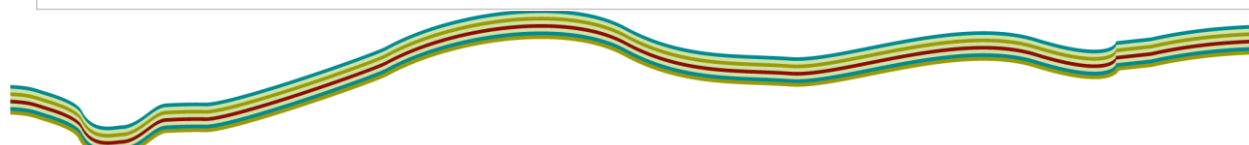
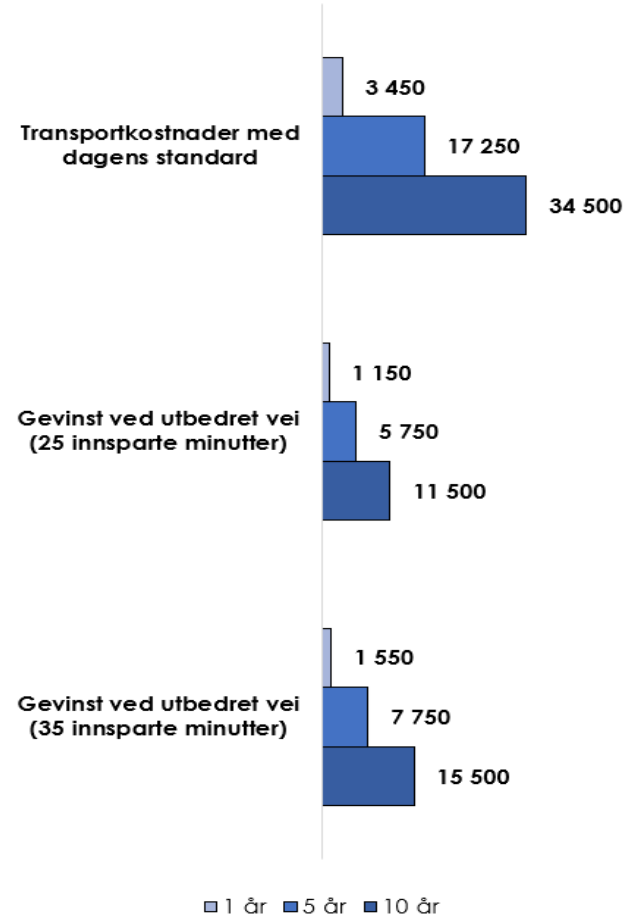
1.550

Over 5 år

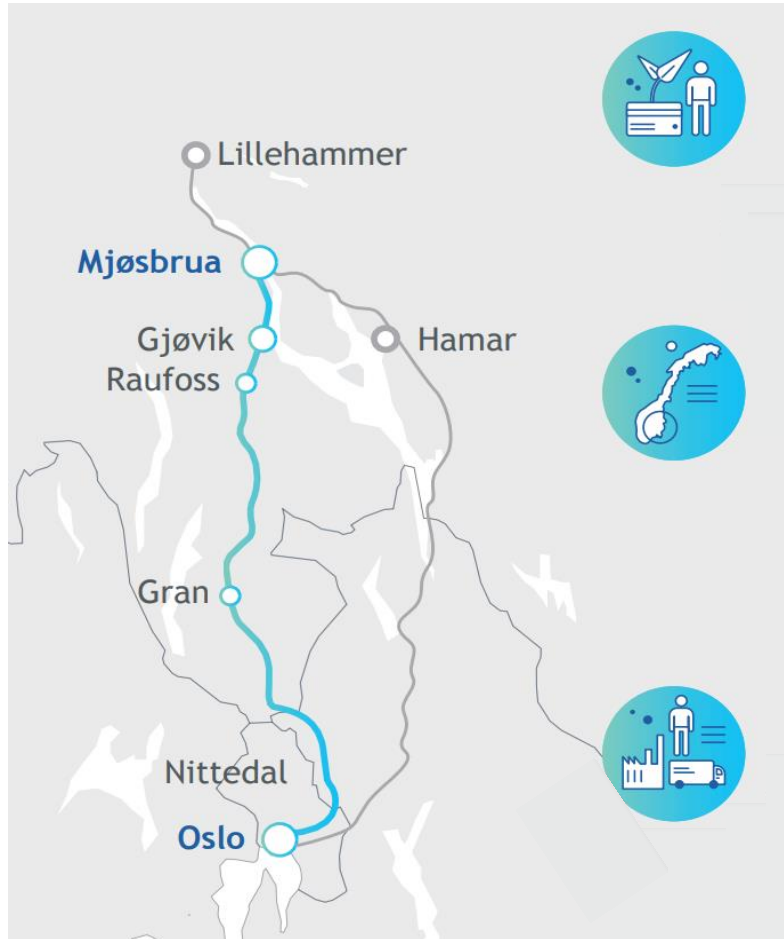
7.750

Over 10 år

15.500



- nært og naturlig

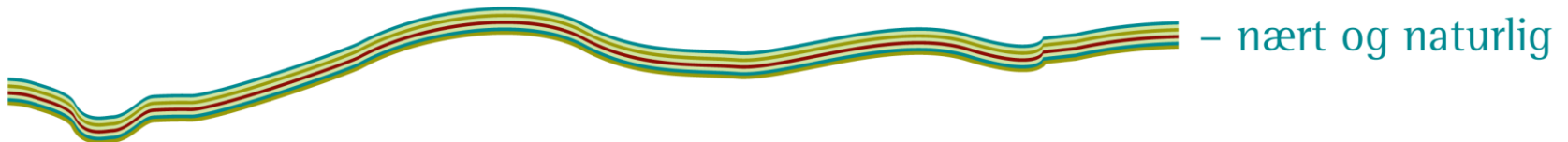


Hvorfor ny rv4?

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomt**
- **Nasjonal betydning**
- **Færre ulykker**

Hva sier transportetatene?

- **Nye Veier** har Rv 4 som en av sine topp tre prosjekter
- **Statens vegvesen** har ikke prioritert Rv 4 så langt, men har nå kastet seg på og fått utarbeidet to verdianalyser av en helhetlig utbygging av Rv 4.





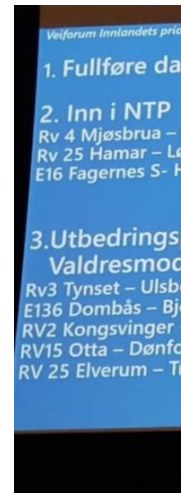
Hvem har tonet flagg?

- **Vegforum Innlandet** har Rv4 på topp! (NHO, LO mfl.)
- **Norsk Industri** har Rv4 som en av de tre strekninger som bør inn i Nye Veiers reviderte portefølje, og melder at NHO sentralt har Rv4 høyt oppe.
- **Innlandet fylke** har prioritert Rv4 på topp blant veier som må inn i ny NTP.
- **Viken fylke** har åpnet for at kapasitet, gods og sikkerhet på viktige riksveier inn og forbi til Oslo må prioriteres. Den konkrete prioriteringen gjenstår.



ØKONOMI OG NÆRINGS- LIV

Skaris ønskelapp til Erna: - Firefelts fra Grorud til Biri med tunnel under Gjøvik



– nært og naturlig





Stor-Oslo Nord:

Utbygging av Rv4 er nødvendig for å styrke og videreutvikle en av Norges viktigste industriregioner, og vil være en lønnsom og fornuftig utvikling av hovedstadsregionen.

Stor-Oslo Nord 4



– nært og naturlig





Regionrådet for Hadeland:

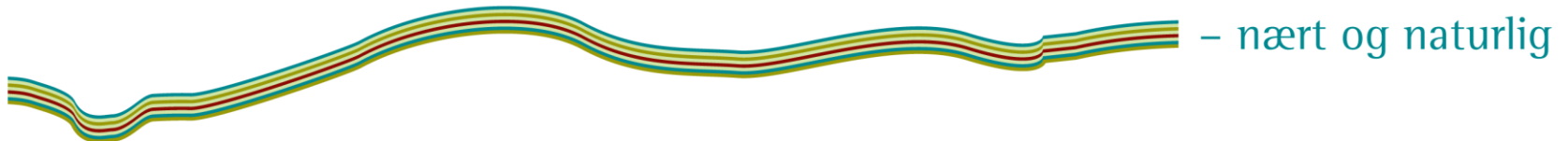
Kort sikt:

- ❖ **Riksveg 4: Helhetlig utbygging med spesiell prioritet:**
 - Ny vegløsning for Rv. 4 Nittedal – Oslo
 - Ny firefelts veg Raufoss – Gjøvik – Mjøsbrua

Lang sikt:

- ❖ **Gjøvikbanen: Oppstart planlegging av ny trasé med dobbeltspor Oslo S. – Roa**

+ støtte til Ringeriksbanen og E16



– nært og naturlig