



Adresseliste

Vår ref.: 200704667-8 / N21  
Deres ref.:

Lillehammer, 15. april 2008

### Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019

Jernbaneforum Gjøvikbanen behandlet i sitt møte 090408 i forbindelse med høringen av Nasjonal transportplan 2010 – 2019, uttalelse vedr Gjøvikbanen og dens betydning.

Vedlagt følger saksframlegg med vedtak.

Med hilsen

Audun Tron  
Fylkesordfører  
Sign

  
Magne Flø  
Rådgiver

Vedlegg:

- Sak 05/08; Jernbaneforum Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019

Adresseliste:

Gjøvik kommune v/ ordfører, Gjøvik  
Vestre Toten kommune v/ ordfører, Raufoss  
Østre Toten kommune v/ ordfører, Lena  
Nordre Land kommune v/ ordfører, Dokka  
Søndre Land kommune v/ ordfører, Hov  
Gran kommune v/ ordfører, Jaren  
Lunner kommune v/ ordfører, Roa  
Jevnaker kommune v/ ordfører, Jevnaker  
Nittedal kommune v/ ordfører, Nittedal  
Oslo kommune v/ ordfører, Oslo  
Akershus fylkeskommune v/ fylkesordfører, Oslo

Regionrådet for Hadeland, Jaren  
Regionrådet for Region Gjøvik, Gjøvik

Jernbaneverket v/ jernbanedirektør, Hamar  
NSB Gjøvikbanen AS v/ adm dir, Oslo  
NSB AS / Rom Eiendom, Oslo  
Statens vegvesen v/ regionvegsjef, Lillehammer

## **Jernbaneforum Gjøvikbanen; uttalelse til NTP 2010 - 2019**

I Jernbaneforumets møte 21.02.08 ble det oppnevnt en gruppe som skulle utarbeide et notat som innspill fra Jernbaneforumet til behandlingen av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Gruppen har avholdt ett møte, og har utarbeidet et notat med følgende punkter:

- Regionens betydning
- Driften av Gjøvikbanen
- Mål
- utfordringer i infrastrukturen
- Baneprioritet
- Langsiktig utvikling

### **1) REGIONENES BETYDNING**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen i Nittedal, på Hadeland og i Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo. For arbeidsreisende er banen spesielt av stor betydning for Hadeland og Nittedal. På strekningen Grefsen-Roa er banekapasiteten maksimalt utnyttet. Dette henger sammen med at all godstrafikk mellom Oslo og Bergen kjøres over Gjøvikbanen. Gjøvikregionen er det største vareeksporterende regionen i Innlandet. Gjøvikbanens betydning for sentralitet og fleksibilitet er derfor stor, og det forventes en utvikling der jernbanen gjenopptar sin rolle som godstransportør.

Kommunene på Hadeland og i Akershus har gjennom regionalt samarbeid vært med å utvikle ”Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen”. Strategien har fått tilslutning fra samtlige medlemskommuner i Osloregionene og legger opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling, bundet sammen med gode system for kollektivtransport, med jernbanen som ryggrad. Blant strategiens overordnede mål er:

- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Følgende er innarbeidet i en av tre overordnede strategier:

- Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidlene med stor kapasitet.

Skal Gjøvikbanen kunne fylle en slik rolle, forutsettes det at banestrekningen utvikles slik at den, i langt større grad enn i dag, blir konkurransedyktig i forhold til biltrafikk.

Utviklingen av Gjøvikbanen støttes også opp gjennom plandokumenter, som f.eks

- Transportsystemet i Gudbrandsdalen og Mjøsområdet; SVV Region Øst
- Samordnet areal- og transportplanlegging for Osloregionen

og som regionene tidligere har gitt sin tilslutning til.

## **2) DRIFTEN AV GJØVIKBANEN**

Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt i 2005. NSB Gjøvikbanen AS vant konkurransen om persontrafikken på banen og har derfor en egen trafikkavtale med Samferdselsdepartementet.

Avtalen innebærer at det kjøres 40 % flere avganger enn tidligere. Dette betyr i praksis at Nittedal nå har 58 avganger pr dag, mot 34 tidligere. Tilsvarende har Gran i dag 42 mot 30 tidligere og Gjøvik 22 mot 16 tidligere.

Trafikkutviklingen er god og viser at kundene responderer positivt på et bedre togtilbud (høy frekvens, punktlighet og god komfort). Siste telling pr stoppested viser en total vekst på 3 %, og generelt sett viser tallene at det er en økning pr mnd på mellom 1 og 5 %. Det er fortsatt et betydelig vekstpotensial.

NSB Gjøvikbanen har egne ansatte lokomotivførere og konduktører. Dette gir et betydelig eierskap og engasjement for banen. Alle står på for å levere punktlig tog til kundene.

Infrastrukturen på banen har ikke vært fulgt opp ift at togtilbudet har blitt betydelig forbedret. Skal tilbudet styrkes etter publikums forventninger, må infrastrukturen forbedres.

## **3) MÅL**

De viktigste målene for Jernbaneforumet mht Gjøvikbanen for å nå nasjonale overordnede samfunns mål, er å gjøre banestrekningen konkurransedyktig gjennom redusert reisetid.

Videre bør banen settes inn i et konsept hvor trafikktilbudet – person- og godstrafikk – sees i sammenheng med andre banestrekninger og andre langsiktige tiltak på jernbanesektoren i Østlandsområdet. Jernbaneforumet mener derfor det bør iverksettes ett utredningsarbeid for å utvikle en tiltaksstrategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng, og opp mot de overordnede utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslo tunnelen) og på Bergensbanen.

Ovenfor nevnte må sees i sammenheng med Oppland Fylkestings vedtak om å starte ett utredningsarbeid om sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen (jf Oppland fylkeskommunes "Regionalt handlingsprogram 2008", pkt 3.2.1 – 3), og Jernbaneverkets utredninger av alternative trasévalg for Ringeriksbanen.

## **4) UTFORDRINGER I INFRASTRUKTUREN**

Gjøvikbanen har over mange år vært utsatt for utilstrekkelig vedlikehold av de tekniske anleggene. Dette har i sin tur gitt økende antall feil og driftsforstyrrelser, og derved redusert punktlighet i togtrafikken. Det manglende vedlikeholdet har dessuten ført til at JBV har satt ned tillatt hastighet på gitte avsnitt av banen, og med det satt toget tilbake i forhold til konkurranse med bilen.

Hele banen med tilhørende stasjonsområder har nesten ligget slik den ligger i dag siden banen ble åpnet omkring 1900. Den er svært kurverik og med dertil lav hastighetsstandard.

For å sikre full utnyttelse av banens infrastruktur er det behov for en kraftig fornyelse av banen med vegetasjonsrydding, delvis skinne- og svillebytte, ballastrensing med oppgradering av dreosanlegg.

Strømforsyningen på Gjøvikbanen er ikke tilstrekkelig for å øke frekvensen på antall tog til Gjøvik i forhold til dagens trafikk. Det er gjort simuleringer av strømforsyningen for den togtrafikken som går på nordre del av Gjøvikbanen. Simuleringen viser at strømforsyningen er tilstrekkelig for denne trafikken, men med relativt liten margin. Den elektriske energiforsyningen på Gjøvikbanens nordre del er ikke å betrakte som verken sterk eller robust.

Strømmen forsynes fra Lunner omformerstasjon - det finnes ingen omformer lenger nord på banen. Dette medfører både begrensninger for togtrafikken nord for Lunner og begrenser mulighetene for vedlikeholdsarbeider (dersom det kreves strømløs kontaktledning) på denne delen av strekningen. Strøm til togvarme på Gjøvik hentes også fra kontaktledningen - dette gir tilsvarende problemer ved vedlikeholdsarbeid nord for Lunner.

Forsterket strømforsyning bør sees i sammenheng med nytt kontaktledningsanlegg (nye master, kontaktledning og nytt sikringsanlegg) samtidig bør også strøm til togvarme hentes fra lokalt elverk.

Innføring av automatisk togstyring på Gjøvikbanen vil innebære en styrking av infrastrukturen på Roa stasjon og strekningen Roa-Gjøvik. Dette vil gi strekningen større fleksibilitet og økt kapasitet. Dette gjøres ved å bygge ut strekningen med CTC (Fjernstyring - Centralized Traffic Control) - styring av trafikken fra Oslo togledersentral) og ATC (Automatisk Togkontroll / Automatic Train Control)- system i tog og på skinnegang med baliser) og nytt sikringsanlegg (signalanlegg). Dette gir mulighet for å gjøre stasjonene på strekningen ubetjente og om mulig bedre sikkerheten på strekningen.

Utfordringer knyttet til ”markagrensa” kan påvirke utviklingen av Gjøvikbanen. Denne må ikke være til hinder for at Gjøvikbanen kan videreutvikles.

##### **5) BANEPRIORITET**

Gjøvikbanen har over de senere år vært utsatt for manglende fokus, og har ikke hatt en oppfølging som står i samsvar med banens viktighet og potensial. Dette har gått utover utbygging av slitte skinner, slitte sporvekslere som kan tåle 80 km/t, ballastrens med mer. Jernbaneverket prioriterer sine ressurser ut fra 5 baneprioriteter for jernbanenettet, forankret i banens bruk og potensialet.

Når JBV tidligere ikke har funnet grunnlag for å klassifisere Gjøvikbanen høyere enn prioritet 3, bør det absolutt være grunnlag for dette nå:

- Regionen er i kontinuerlig vekst, preget av nye boligområder med innbyggere som har sine arbeidsplasser i Oslo.
- Gardermoen med veiforbindelse fra Hadeland skaper ytterligere vekst i regionen.
- Det er dokumentert stort potensial i overføring fra vei til bane, forutsatt pålitelig togtrafikk og kjøretider på nivå med det som var midt på 90-tallet.
- Persontrafikken på Gjøvikbanen er konkurranseutsatt noe som har gitt stor økning i tilbudet og økt antall reisende.

Gjøvikbanen med dens betydning for transport til/fra Oslo tilsier derfor at den må likestilles med inter-city-strekningene i Østlandsområdet ved at de får samme baneprioritet.

## 6) **LANGSIKTIG UTVIKLING**

Utviklingen av Gjøvikbanen må i et langsiktig utviklingsperspektiv sees i sammenheng med flere av hovedutfordringene i jernbanesystemet på Østlandsområdet for øvrig, spesielt.

- Trafikkmetningen i Oslotunnelen.
- Trafikkrutene for godstrafikken i Oslo-området og på Bergensbanen.
- Konseptvalg for Ringeriksbanen.
- Trafikkpresset på hovedbanen og Alnabruterminalen.

Videre må utbyggingsalternativer som betjener relasjonen Oslo – Trondheim med traseføring på vestsiden av Mjøsa og gjennom Gudbrandsdalen, og med stoppmønster som hensyntar regional utvikling, trekkes inn i det videre arbeidet med utvikling av konsept for høyhastighetsbane.

Det nylig lanserte forslaget om en ny Nittedalsbane viser en interessant tilnærming til en rekke av transportbehovene i Oslo-området, bl.a.

- Forbedret kapasitet for gods på Bergensbanen.
- Et effektivt løsningskonsept for Ringeriksbanen.
- Mulighet for sterk avlastning av Oslotunnelen.

Løsningen vil kunne innebære en kraftig effektivisering av den søndre delen av Gjøvikbanen, og bidra til et løft for integreringen av Hadeland og Nittedal i hovedstadregionens bo-, arbeids- og servicemarked. I kombinasjon med sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen vil dette konseptet etablere en ny jernbaneakse på vestsiden av Oslo-området til kontakt mot Oslofjorden, som vil redusere sårbarheten og presset i den eksisterende strukturen og gi en betydelig økning i fleksibiliteten.

Jernbaneforum Gjøvikbanen fattet følgende enstemmige

**vedtak:**

**1) REGIONENS BETYDNING**

Gjøvikbanen er en svært viktig banestrekning for befolkningen i Nittedal, på Hadeland og i Gjøvikregionen, samt for godstrafikken mellom Bergen og Oslo.

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet i det utbyggingsmønster som det legges opp til i utviklingen av Osloregionen, og Gjøvikbanen vil i så henseende være svært viktig å videreutvikle.

Dette forsterkes ved at kommunene lokaliserer nye boligområder nær stasjoner og busstraseer, samtidig som det legges til rette for godt utbygd innfartsparkering. Denne utviklingen vil fortsette og bli forsterket.

**2) MÅL:**

Jernbaneforum Gjøvikbanen mener følgende mål mht reisetid med mer må fastsettes for utvikling av Gjøvikbanen:

- a) Reisetid Jaren – Oslo 1:00 og Gjøvik – Oslo 1:30 innen 2015.
- b) Reisetid Jaren – Oslo 00:30 og Gjøvik – Oslo 1:00 innen 2030.
- c) Gjenopptagelse av godstransport på Gjøvikbanen.
- d) Høyhastighetsbane med effekt for regional utvikling.

For å nå de ovenfor nevnte målene vil Jernbaneforumet snarest settes i gang et utredningsarbeid for å sette fokus på banen og forberede en konkretisering av tiltaksbehovet:

- e) Oppland og Akershus fylkeskommuner og kommunene langs Gjøvikbanen utarbeider en tiltaksstrategi for Gjøvikbanen, der gods- og persontrafikk sees i sammenheng, og opp mot de overordnede utfordringene på jernbanenettet i Osloområdet (Oslo-tunnelen) og på Bergensbanen.
- f) Jernbaneforumet ber Fylkestinget i Oppland starte ett utredningsarbeid om sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen. Arbeidet bør startes opp / gjennomføres snarest.

**3) UTFORDRINGER I INFRASTRUKTUREN:**

- a) Vedlikeholdet av de tekniske anleggene på Gjøvikbanen må styrkes for å redusere antall feil og driftsforstyrrelser, og øke punktligheten i togtrafikken. Manglende vedlikeholdet har ført til at JBV har satt ned tillatt hastighet på gitte avsnitt av banen, og med det satt toget tilbake i forhold til konkurranse med bilen.
- b) Strømforsyningen på Gjøvikbanen må styrkes for å øke frekvensen på antall tog til Gjøvik i forhold til dagens trafikk. Den elektriske energiforsyningen på Gjøvikbanens nordre del er ikke å betrakte som verken sterk eller robust.
- c) Det må innføres automatisk togstyring på Gjøvikbanen slik at strekingen gis større fleksibilitet og økt kapasitet. Dette gir mulighet for å gjøre stasjonene på strekingen ubetjente og bedre sikkerheten på strekingen.
- d) Ny ”markalov” må ikke være til hinder for utvikling av Gjøvikbanen.

**4) BANEPRIORITET**

Manglende fokus på Gjøvikbanen – jf pkt 3, gjør at oppfølgingen ikke står i samsvar med banens viktighet og potensial.

Jernbaneforumet krever derfor at Gjøvikbanen gis baneprioritet 2 – lik alle andre inter-city-strekninger i Østlandsområdet.

**5) LANGSIKTIG UTVIKLING**

Jernbaneforumet mener at utviklingen av Gjøvikbanen må sees i sammenheng med hovedutfordringene i jernbanesystemet i Østlandsområdet. Banen kan spille en viktig rolle i tilretteleggingen av person- og godstransporten.

Jernbaneforumet vil derfor bidra til en utredning på overordnet nivå som viser Gjøvikbanen i ulike konsept for en framtidig togavviklingen i Østlandsområdet.