



MENER REGJERINGEN ALVOR
NÅR DE SIER AT DE VIL SATSE
PÅ JERNBANE?

I så fall bør de satse på Gjøvikbanen



Det vil gi:

- Miljøgevinst i form av redusert trafikk på hardt belastede veier,
- Flere passasjerer på togene
- Økt godstrafikk på jernbanen
- Økt lønnsomhet både for samfunnet og NSB

Folk vil ta toget, hvorfor vil ikke regjeringen satse?

Gjøvikbanen i dag

Trafikken øker på tross av dårlig vedlikehold

Etter at NSB Gjøvikbanen AS tok over driften er persontrafikktilbudet forbedret og trafikken stiger med 3 – 4 % hvert år. 8.200 passasjerer bruker banen hver hverdag. Markedsandelen er totalt ca 25 % og opp mot 50 % på arbeidsreiser mellom Hadeland og Oslo. Godstrafikken mellom Oslo og Bergen er sterkt økende og benytter Gjøvikbanen mellom Oslo og Roa.

Vedlikeholdet av banen har vært forsømt i mange år. NSB Gjøvikbanen AS har sagt klart fra at man etter hvert ikke kan oppfylle sine leverings- og kvalitetsforpliktelser hvis dette fortsetter. Det har heller ikke vært foretatt investeringer på banen på mange år.

Nasjonale mål:

Økt trafikk og bedre vedlikehold

De nasjonale målsettingene for jernbanen er:

- Økt godstrafikk, særlig på de lange distansene.
- Økt persontrafikk, særlig inn mot de store byene.
- Vesentlig bedring av vedlikeholdet.



Flere tog, raskere tog

Mål for Gjøvikbanen

Økt persontrafikk og økt godstrafikk

For å få flere passasjerer må tilbudet forbedres. I dag går det tog ca hver 2 time Oslo – Gjøvik og i tillegg hver 2 time Oslo – Jaren. I tillegg går det noen tog til Roa og noen til Hakadal. Togene har ikke "stive ruter", dvs avgangstidene varierer fra time til time. Kjøretidene er i dag ca 2 timer til Gjøvik og ca 1:20 til Jaren.

På kort sikt må man ha tog hver time Oslo – Jaren med kjøretider på 1:10 og i tillegg tog til Gjøvik hver annen time med kjøretid 1:45 (som i 1995). Det må kjøres tog hver halvtime til Hakadal i rushtidene. Togene må gå på samme minuttall gjennom hele driftsdøgnet. Togtilbudet blir da mer attraktivt for mange, vi får en avlastning av trafikken på hovedveiene og grunnlag for økt vekst i regionen.

Videre må kapasiteten bygges ut slik at godstogene mellom Oslo og Bergen kan ta minst dobbelt så mye gods som i dag. Dette vil avlaste veiene og miljøet for 50.000 lange trailerturer i året og ha stor betydning både på Øst- og Vestlandet.

På lengre sikt er målene kjøretider på 1:30 til Gjøvik og 0:50 til Jaren. På denne måten krympes hele området Gjøvik/ Toten – Hadeland – Oslo slik at det blir mye lettere å bo ett sted og arbeide et annet sted. Hadeland blir et godt område for dagpendling til Oslo. Fritidsreisene med bane vil øke. En slik tilbudsbedring vil ha vesentlig betydning for samfunnsutviklingen i regionen.

FIGUR KJØRETIDER NÅ; KORT SIKT; LANG SIKT.

Slik kan Gjøvikbanen bli bedre!

Nødvendig med langt bedre vedlikehold, nye kryssingsspor og en økning av togkjøringen

Godt vedlikehold gir raskere tog og flere kryssingsspor gir mer kapasitet

For å kjøre persontogene fortere og kjøre flere godstog er det nødvendig at:

- Banen løftes til "baneprioritet 2".
- Skinner må skiftes og sporet justeres.
- Vedlikeholdstilstanden på hele banen heves slik at togene kan kjøre raskere. Det er i dag et stort etterslep i vedlikeholdet.
- Dette gir langsommere kjøring enn banen er bygget for.

Dette forutsetter 100 mill kroner i sum til økt vedlikehold over 3-4 år.

Lengre godstog vil avlaste veitrafikken og dermed gi miljøgevinst.

For å kunne kjøre persontogene fortere og kjøre dem på faste minuttall må det bygges flere og lengre kryssingsspor. Dette er også nødvendig for å få godstrafikken fram. CargoNet og Jernbaneverket legger opp til å kjøre 600 m lange godstog mot bare 3–400 m lange tog i dag. Ringeriksbanen løser ikke utfordringene med godstrafikk til Bergen. Kapasitetsproblemer i Oslostunnelen gjør at denne trafikken vil fortsette å gå over Roa. Dessuten må man regne med at tømmertrafikken på banen vil bli gjenopptatt. I tillegg har Gjøvik/Toten-regionen Innlandets sterkeste industribase med nesten 7 000 ansatte. Det må legges til rette for at godstrafikk herfra i framtida kan skje på bane.

I dag er det bare en stasjon på Gjøvikbanen der 2 lange tog kan krysse. Man må derfor:

- Bygge to nye kryssingsstasjoner,
 - en på Jensrud mellom Hakadal og Stryken og
 - en på strekningen Kjelsås – Sandermosen – Movatn.

Slik bør Gjøvikbanen organiseres:

“Prosjekt Gjøvikbanen”

- Bygge lengre spor, "samtidig innkjøring" og bedre plattformer på 4 kryssingsstasjoner. Disse stasjonene er Kjelsås, Nittedal, Harestua og Roa.

Dette forutsetter ca 400 mill kroner til investeringer.

Ved siden av dette kreves det

- 150 mill kroner til strømforsyningen nord for Roa, og
- 250 mill kroner til fjernstyring og automatisk stopp- og hastighetsovervåking nord for Roa. Fjernstyringen vil frigjøre personalressurser i Jernbaneverket som vil betale for mye av investeringen.

Dette vil bedre både kapasitet, regularitet og sikkerhet på banens nordre del.

Den nødvendige økningen i persontogkjøringen oppnås med en moderat økning av driftskostnadene. Kostnadsøkningen vil til en stor del bli oppveid ved at NSB Gjøvikbanen AS vil få økte inntekter når trafikken øker.

Persontrafikken drives i dag av den selvstendige enheten NSB Gjøvikbanen AS. Dette har gitt klare positive effekter i form av økt kundefokus, vesentlig bedre tilbud for det samme tilskuddet og økt trafikk. Utviklingen av Gjøvikbanen må organiseres som et prosjekt der NSB Gjøvikbanen AS, en egen enhet i Jernbaneverket – og hvor kommunene/fylkeskommunene langs banen inviteres til å delta.

Vi er overbevist om at en egen organisasjonsenhet i Jernbaneverket med klare fullmakter vil få vesentlig mer igjen for pengene slik man fikk ved opprettelsen av NSB Gjøvikbanen AS. Gjøvikbanen er et meget bra sted for å teste ut nye organisasjonsmodeller!

