



Jernbane-
direktoratet

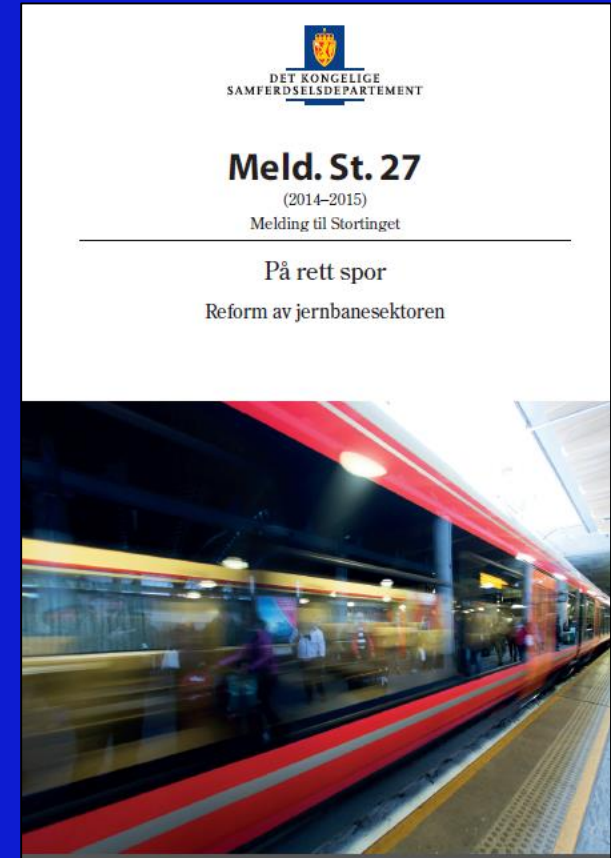
Konferanse om Gjøvikbanen og RV4 –
15.11.2018

Paul Runnestø, Jernbanedirektoratet

Hovedpunkter

- Om Jernbanedirektoratet
- Dagens situasjon for Gjøvikbanen
- NTP og Handlingsprogram for 2018-2029
- KVVU for transportsystemet Jaren(Oslo) – Gjøvik – Moelv (Gjøvikbanen)

«Jernbanedirektoratet skal på vegne av staten ha et helhetlig ansvar for styring og koordinering av jernbanesektoren.»



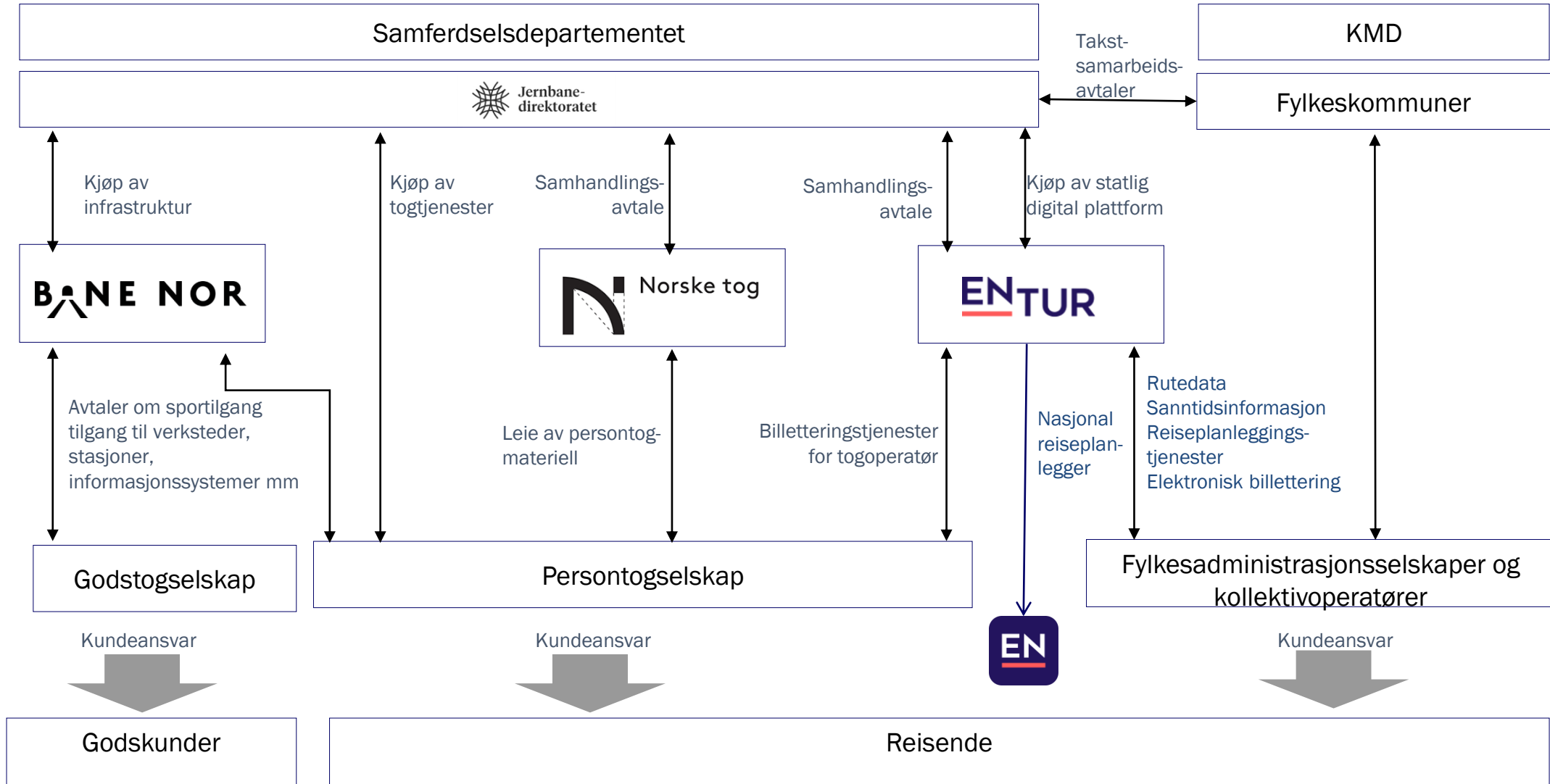
Jernbanedirektoratet

- Jernbanedirektoratet har ansvar for utvikling av det framtidige jernbanetilbudet i Norge. I dette inngår utvikling av infrastruktur, persontogmateriell, kompetanse og andre innsatsfaktorer som er nødvendig for å presentere et togtilbud.
- Jernbanedirektoratet utarbeider strategidokumenter og utredninger, deltar i samferdselsetatenes arbeid med grunnlaget for Nasjonal transportplan og utarbeider jernbanens handlingsprogram.
- Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR om tilgjengelighet til eksisterende infrastruktur og utvikling av ny.

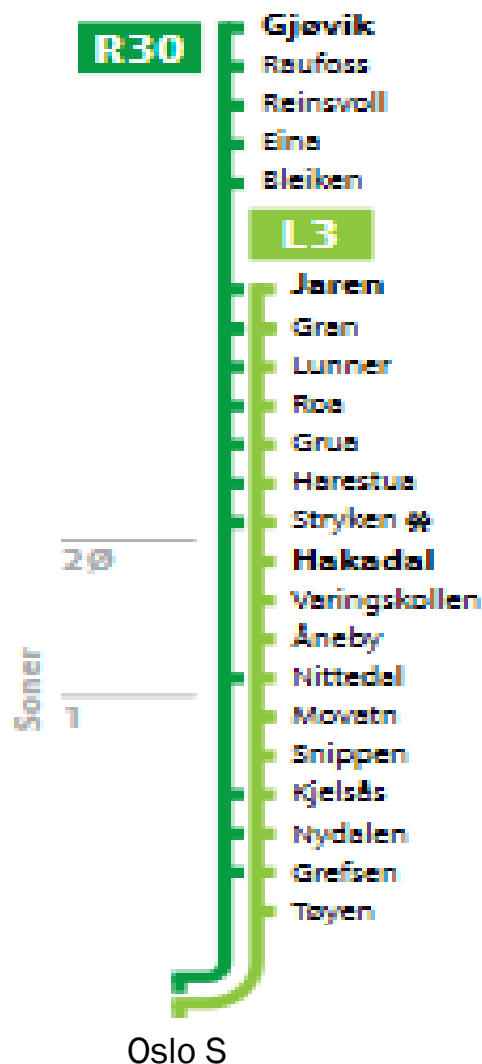
Bane NOR SF

- Bane NOR har ansvaret for planlegging, utbygging, forvaltning og drift av det nasjonale jernbanenettet.
- Bane NOR har ansvaret for trafikkstyring og forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.
- Bane NOR har det operative ansvaret koordineringsarbeidet for sikkerhetsarbeidet og operativt ansvar for samordning av beredskap og krisehåndtering.

Jernbanesektoren 2018



Gjøvikbanen Oslo-Gjøvik – status



- Gjøvikbanen er en viktig kollektivtrafikkåre mellom Oslo og Gjøvik via Nittedal. Deler av strekningen trafikkeres også av godstog Oslo-Bergen. Det er svært høy kapasitetsutnyttelse på enkeltsporet mellom Oslo og Roa. Sammen med innkjøringen til Oslo S gjør dette strekningen sårbar for forsinkelser.
- Banen trafikkeres med følgende togtilbud:
 - Lokaltog L3 Oslo S – Hakadal/Jaren. Timesfrekvens til Jaren, delvis to tog/time til Hakadal.
 - Regiontog R30 Oslo S – Gjøvik. Totimersfrekvens + timesfrekvens i rush.
 - Regiontogene til Gjøvik har et redusert stoppmønster mellom Oslo S og Jaren der mellomliggende stasjoner betjenes av lokaltogene.
 - Godstog: 7 godstogpar pr døgn på strekningen Grefsen-Roa som delstrekning mellom Alnabru og Bergen.
- Raskeste reisetid Oslo-Nittedal: 26 min, Oslo-Jaren: ca 1:20, Oslo-Gjøvik: ca 2 timer
- Gjøvikbanen har hatt jevn trafikkvekst de siste årene. Fra 2016 til 2017 var passasjerveksten på +4,4%. De første 8 mnd i 2018: +5,4%. Totalt ca 1,3 mill reisende.

Gjøvikbanen har og kan fylle ulike roller og funksjoner

Roa - Gjøvik:

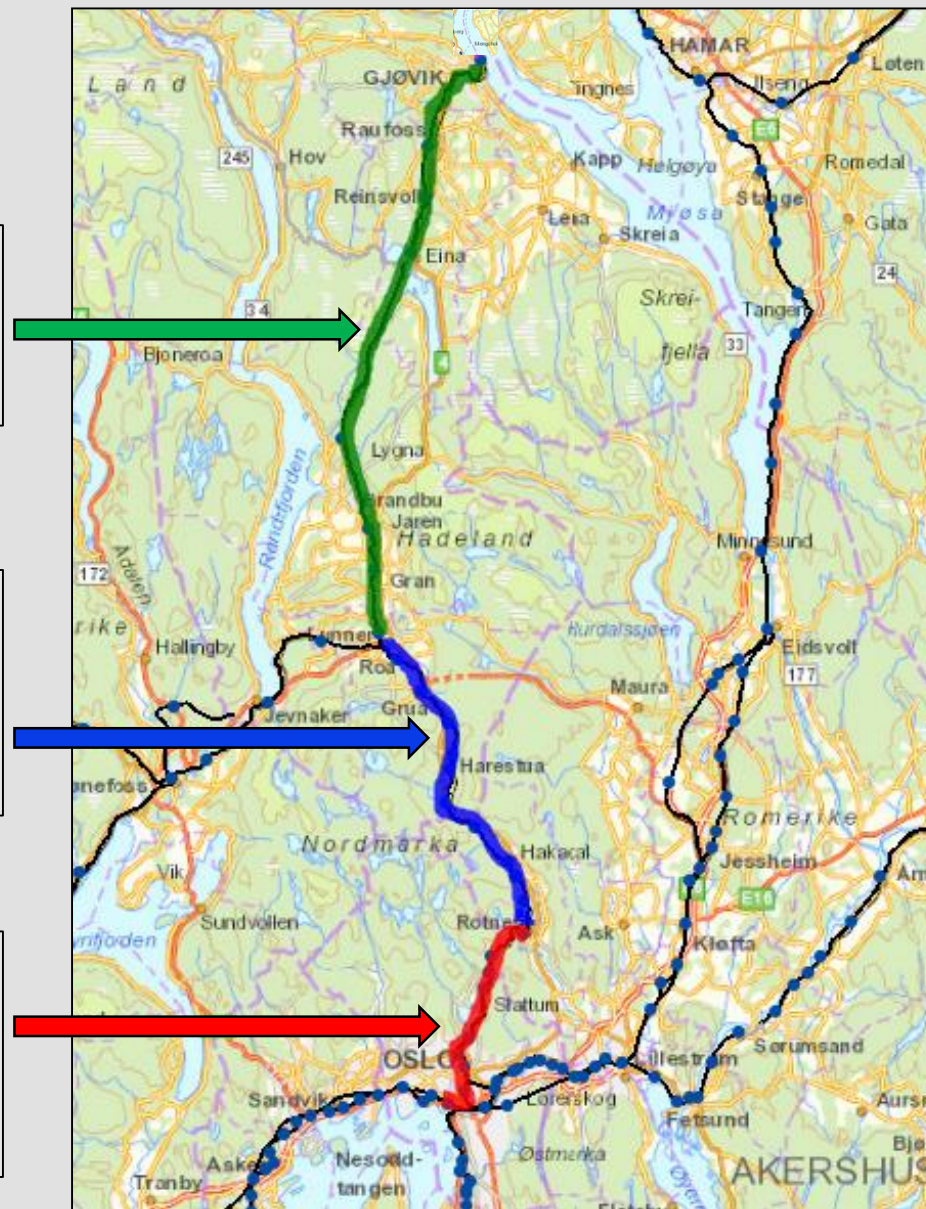
Lite press på sporet i dag. Har ikke gods og kun frekvens hver 2. time. Det er behov for å øke frekvensen til ett tog/ time.

Nittedal - Roa:

Blandet trafikk og fullt utnyttet sporkapasitet. Mye gods over Bergensbanen. Det er behov for et dobbeltspor for å bedre kapasiteten for gods og person

Oslo - Nittedal:

Stort markedsgrunnlag, overfylte tog, viktig for friluftsliv. Kapasiteten på sporet er sprengt og en kan ikke bedre togtilbudet for person uten at det går ut over gods.

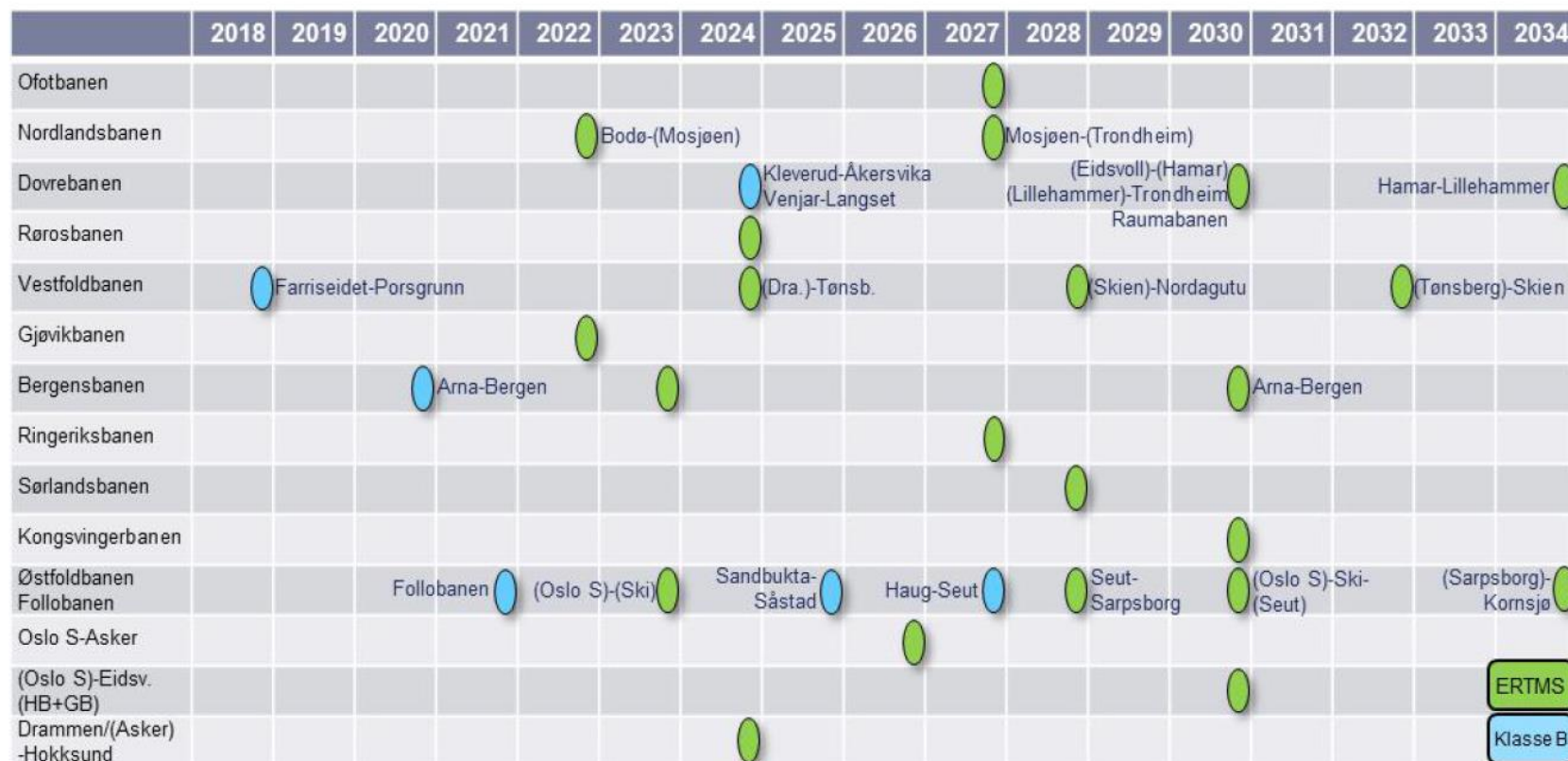


Gjøvikbanen – tilbudsforbedringer og tiltak i jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Gjøvikbanen:		
Økt ombordkapasitet og bedre komfort og regularitet i tog mellom Oslo og Gjøvik	Nye togsett Hensetting på Gjøvik og Jaren Plattformforlengelser på Movatn, Hakadal og Jaren stasjoner	2018 Første seksårsperiode
Økt grunnrutefrekvens og stive ruter til Hakadal og Jaren på dagtid.	Nye plattformer, adkomster og forlengelse av kryssingsspor på Nittedal stasjon	2021
Fra totimers- til timesintervall i grunnrute Oslo–Gjøvik	Nytt kryssingsspor på Reinsvoll. ERTMS med fjernstyring Roa–Gjøvik	2022
For godstrafikk:		
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Alnabru - Roa	Forlengelse av kryssingssporene på Monsrud, Nittedal (Forlengelsen på Nittedal er del av stasjonsprosjektet). Forlengelse av Sandermosen kryssingsspor	2022 Andre seksårsperiode

ERTMS markerer et viktig teknologisk skifte

- For kundene betyr tiltaket en mer stabil jernbane med økt punktlighet, økt sikkerhet, og på sikt mer kapasitet.
- ERTMS vil bidra til færre tekniske feil som påvirker togtrafikken, lavere vedlikeholdskostnader knyttet til signal- og sikringsanlegg, bedre informasjon til kundene og togoperatører
- Banestrekninger prioriteres med utgangspunkt i behovet for fornyelse
- Bane NOR skal implementere ERTMS suksessivt fram til 2034



Med ERTMS erstattes de fysiske signalene langs spor med digital informasjon om kjøretillatelse og tillatt hastighet som gis i togets førerrom. Kommunikasjonen i systemet skjer gjennom jernbanens tele- og datakommunikasjonsnett. ERTMS erstatter dagens hastighetsovervåkingssystem, og det må også bygges ombord i togmateriell og arbeidsmaskiner som trafikkerer det norske jernbanenettet.

KVU for transportsystemet Jaren (Oslo)-Gjøvik-Moelv – Anbefaling for Gjøvikbanen



Anbefalt løsning for Gjøvikbanen på kort sikt			
Strekning	Løsning	Beskrivelse	Investeringskostnad (P50)
Oslo - Gjøvik	Alternativ 0+	Oppgradering av eksisterende Gjøvikbane i henhold til NTP	1-2,3 mrd kr

Anbefalt langsiktig løsning for Gjøvikbanen			
Strekning	Løsning	Beskrivelse	Investeringskostnad (P50)
Oslo - Jaren	Alternativ 1b	Dobbeltspor Oslo - Roa	20 mrd
Raufoss - Mjøsbrua	Alternativ 2	Sammenkobling av Gjøvikbanen – Dovrebanen m. dobbeltspor Raufoss – Moelv	24 mrd

KS1 for transportløsning Oslo-Jaren-Moelv – Anbefalinger for Gjøvikbanen

- Å øke kapasiteten mellom Oslo og Roa og på Bergensbanen for minst 600 meter lange godstog vurderes å ha stor positiv samfunnsnytte.
- Inntil videre bør doble togsett gradvis innføres med tilhørende utbedring av stasjoner for å møte etterspørselen. Slike forbedringer bør sees i sammenheng med en revurdering av stasjons- og stoppmønster på banen.
- Nedlegging av persontrafikken med tog mellom Jaren og Gjøvik, og å erstatte denne med buss, vurderes å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- En sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen mellom Gjøvik og Moelv frarådes da det ikke er passasjergrunnlag til å gjøre et slikt tiltak samfunnsøkonomisk lønnsomt, samtidig som begrunnelsene for godstrafikk benyttet i KVU-en ikke kan rettferdiggjøre kostnadene. KS1-rådgiverne mener at det finnes andre forbedringer av jernbanenettet som gir større samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og som styrker både gods- og persontransporten.
- På lang sikt anslås det at etterspørselen i dimensjonerende retning og rush mot Oslo ikke kan håndteres med dagens infrastruktur, uavhengig av transportmiddel. KS1-rådgiver mener det bør analyseres hvordan dette transportbehovet kan dekkes. Om økt kapasitet skal kombineres med reisetidsbesparelse av betydning, kreves dobbeltspor til Nittedal. Dette krever økt mottaks- og vendekapasitet i Oslo, som i sin tur fordrer ny Oslo-tunnel.

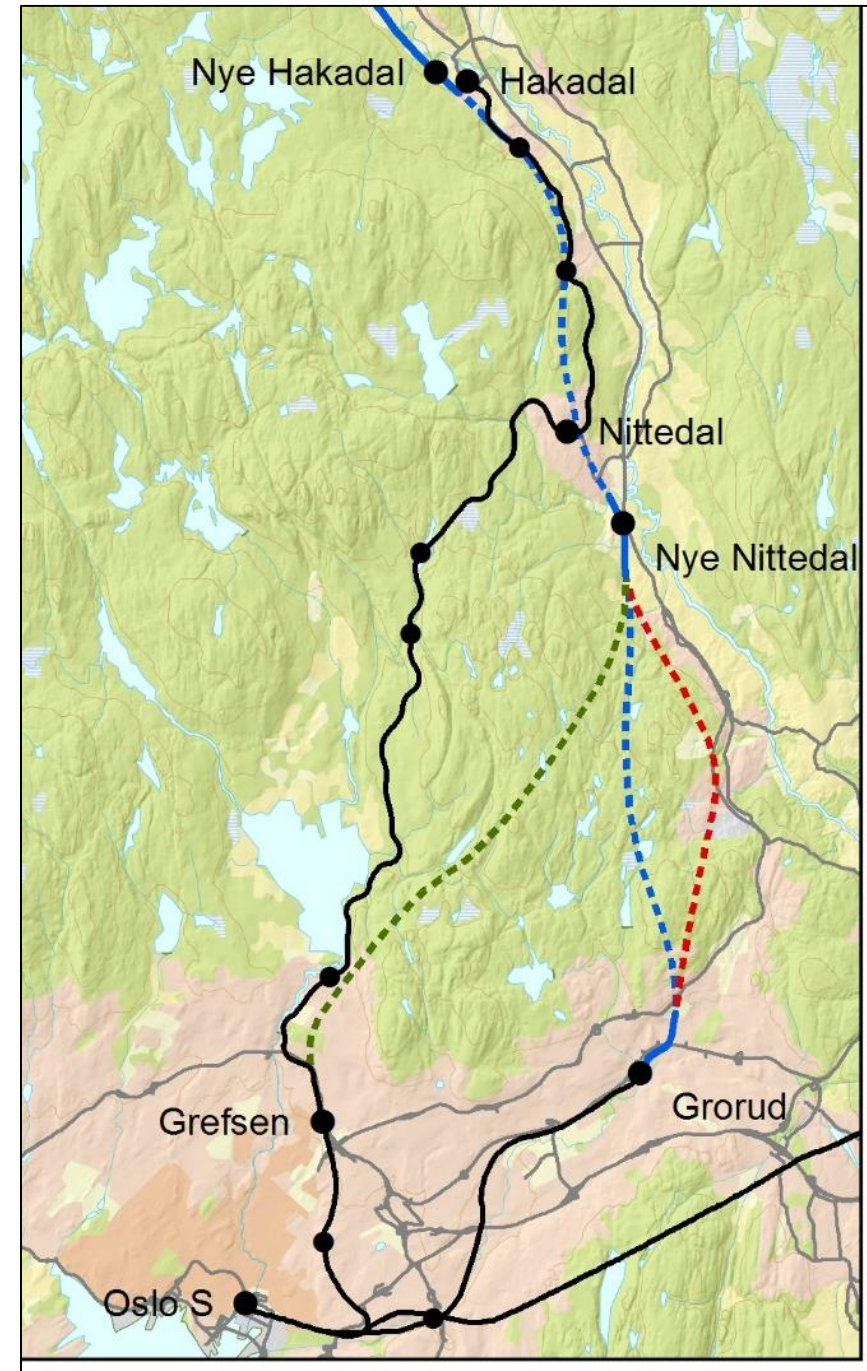
KS1-rapporten er nå til behandling i Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet

KVU for transportsystemet Jaren (Oslo)-Gjøvik-Moelv - Aktuelle korridorer for bane mellom Oslo og Nittedal

Antatt investeringskostnad (P50): 8-11 mrd eks mva (2016 kr)
(avhengig av korridor, men stor usikkerhet i kostnader)

Reisetid Oslo – Nittedal: 15 min.

Tidsgevinst for godstransport: 25 min



Takk for oppmerksomheten

Spørsmål?

Paul Runnestø,

Leder for regional samhandling Oslo og Akershus

Jernbanedirektoratet

Telefon: 916 55 326

E-post: paul.runnesto@jernbanedirektoratet.no

Besøksadresse: Posthuset 21 etg, Biskop Gunnerus gt 14, Oslo

Postadresse: Postboks 16 Sentrum, 0101 Oslo

www.jernbanedirektoratet.no

