



*Utredning av
Jernbaneverkets
stasjonsstruktur.
En gjennomgang
av stasjoner og
holdeplasser for
persontrafikk på
banenettet*

STASJONSTRUKTUR- PROSJEKTET

Gjøvikbanen

Rapport

Prosjekttype: Rapport	Prosjekt: Stasjonsstruktur; Gjøvikbanen
Oppdragsgiver / Ansvarsted: P/ Paul Runnestø	Prosjektnr : 224223
201100845 (Doculive 2008/05648)	Arkivbet:
Fylke: Oslo, Akershus og Oppland	Kommune: Oslo, Nittedal, Lunner, Gran, Vestre Toten og Gjøvik
Prosjektansvarlig/leder: Øyvind Rørslett/ Sverre Setvik	Sist revidert: 01.03.2012

Forord

Jernbaneverket har med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn gått gjennom dagens stasjonsstruktur for å vurdere behov for justeringer.

De fleste jernbanestrekninger og stasjoner har en lang historie. Dagens samfunn og utbyggingsmønster samt nye krav blant annet til kundefokus, sikkerhet, og universell utforming gjør at man løpende må vurdere den enkelte stasjon og dens plass i et moderne jernbanesystem.

Gjennomgangen og forslagene til endringer er basert på kunnskap om dagens situasjon, og Jernbaneverkets visjoner for banestrekningene samt hvordan kommuner og fylker ser for seg at områdene rundt jernbanen skal utvikle seg. Forslagene til konklusjoner i rapportene er Jernbaneverkets faglige anbefaling. Beslutninger om justeringer vil være gjenstand for politisk behandling, både i berørte fylker og i regjering og Storting.

Arbeidet har vært delt opp gruppevis bestående av en eller flere strekninger. Hver av disse har knyttet til seg en arbeidsgruppe bestående av berørte fylkeskommuner, NSB eller annet driftsselskap, Rom eiendom og i noen tilfeller kommunale representanter.

Rapporten er utarbeidet av Sverre Setvik. Åsa Kihlander Nes har utarbeidet stasjonskatalog og Leif Ingholm og Kjell Haavet Jernbaneverket har produsert kartene i denne rapport.

Denne rapport vil være grunnlag for videre prosess og beslutninger om endret stasjonsstruktur frem mot ny stortingsmelding om Nasjonal transportplan og det oppfølgende Handlingsprogrammet for Jernbaneverket 2014-2023. Denne rapporten er et av flere grunnlag for arbeidet med Strekningsvise utviklingsplaner hvor det skal utarbeides et nytt rutetilbud 2023. Det er viktig å avdekke om forslag til endret stasjonsstruktur og eventuelt hvilke ytterligere tiltak som kreves for å bedre reisetidene på den enkelte strekning. Denne rapport skal suppleres med denne kunnskap, og understøtte og eventuelt være grunnlag for en revurdering av forslaget.

Jernbaneverket, 1.3.2012.

Tilbud og infrastruktur

1.1 Analyseområdet. Oslo S - Gjøvik

Strekningen Oslo S til Grefsen er dobbeltsporet med unntak av innkjøring til Hoved- og Gardermobanen ved Etterstad. Strekningen Grefsen - Gjøvik er enkeltsporet med kryssingsspor. Strekningen Grefsen – Roa er viktig mtp. godstransport over til Bergensbanen. Nytt kryssingsspor på Jensrud, samt forlengelse av kryssingssporene på Movatn og Harestua skal bidra til å øke kapasiteten for å kjøre godstog på strekningen.

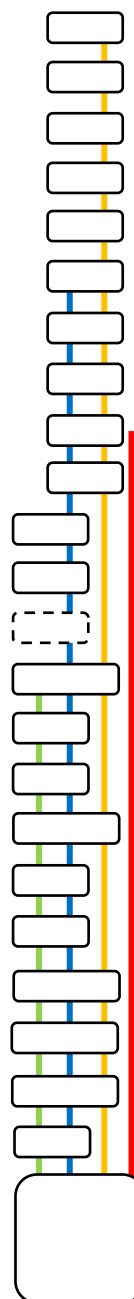
Gjøvikbanen har i alt 23 stasjoner, hvor av syv har status som holdeplass: Tøyen, Nydalen, Snippen, Varingskollen, Furumo, Eina og Reinsvoll. Gjøvik stasjon regnes som et viktig bussknutepunkt, mens også Tøyen, Grefsen, Nydalen, Kjelsås, Nittedal og Gran har knutepunktfunksjoner med overgangsmuligheter til buss. En rekke holdeplasser på strekningen ble nedlagt i 2006, og ytterligere nedleggelse har vært vurdert.

Strekningen trafikkeres av både indre og ytre lokaltog fra Skøyen/Oslo til Hakadal/Jaren med til sammen tilnærmet timesfrekvens, og regiontog fra Skøyen/Oslo til Gjøvik ca. annenhver time. I tillegg går det noen rushtidstog på deler av og hele strekningen.

Dagens stasjoner og holdeplasser holder en variert standard, både hva gjelder tilgjengelighet og fasiliteter. Ingen av stasjonene på Gjøvikbanen tilfredsstiller både minstekravet til plattformlengde i Østlandsområdet på 220 meter, og kravet til plattformhøyde på 0,76 meter. Stasjonene Grefsen, Hakadal, Eina og Gjøvik har alle minimum én plattform som er 220 meter eller lenger, mens stasjonene Nydalen, Kjelsås og Grua har plattform med høyde 0,76 meter. Ellers varierer hovedplattformenes lengde fra 90 meter (Reinsvoll) til 250 meter (Gjøvik), mens den laveste høyden er 0,23 meter.

Etter pålegg fra Statens Jernbanetilsyn, er Grua stasjon nylig (i 2010) utbedret med ny sideplattform for spor 2, og ny stasjon/ holdeplass på Harestua er planlagt bygget i løpet av 2012. Ingen andre stasjoner på Gjøvikbanen står på Jernbanetilsynets liste over stasjoner som må utbedres innen 2018.

Flere av stasjonene er vanskelig tilgjengelige for rullestolbrukere. Jernbaneverket har en målsetting om å få til en oppgradering av stasjonenes publikumsfasiliteter og en større grad av ensartet, gjennomgående standard. I tillegg skal viktige stasjoner på de ulike banestrekningene utvikles som knutepunktstasjoner med gode omstigningsmuligheter og tilstrekkelig innfartsparkering.



Figur 1. Gjøvikbanens togtilbud og stoppmønster (Knutepunkt: **uthevet**, holdeplasser: kursiv og stasjoner: øvrige)

1.2 Banestrekningens rolle i transportsystemet

Dagens bane er enkeltsporet med til sammen 15 kryssingsspor, hvorav to er lengre enn 600 m. Dagens trasé har stedvis mange krappe kurver og korte overgangskurver samt til dels høye verdier for stigning/fall. Mellom Grefsen og Roa er det kapasitetsproblemer. Banen har i sin helhet hastighetsstandard under 100 km/t.

Gjøvikbanen inngår som del av lokal- og regiontogtilbudet rundt Oslo, og det er ønskelig at banen også i årene framover kan framstå med et tilbud som oppfattes som attraktivt i forhold til bil og buss når det gjelder reisetid og frekvens.

Gjøvikbanen er en kombinert lokaltog og regionaltog bane som betjener de nordlige deler av Oslo, Nittedal og Hadeland og Toten mot Gjøvik. Det typiske reisemønsteret på Gjøvikbanen er arbeidsreiser til/fra Oslo i rushtidene morgen og ettermiddag fem dager i uka.

Busstrafikk i parallell med jernbanen foregår i all hovedsak på strekningen Nittedal-Oslo, ellers er den Oslorettede busstrafikken liten i forhold til toget. Hoveddelen av godstrafikken mellom Oslo og Bergen benytter Gjøvikbanen på strekningen Roa-Oslo.

Tabell 1: Togtilbud på Gjøvikbanen 2011.

Togprodukt	Indre-lokal	Ytter-lokal	Regiontog	Gods
Mønster	Grunnrute	Grunnrute	Grunnrute	Grunnrute
Fra	Oslo S	Oslo S	Oslo S	Alnabru
Til	Hakadal	Jaren	Gjøvik	Roa/Bergen
Frekvens	Varierende over døgnet	2-timers	2-timers	Varierende over døgnet
Antall tog pr. døgn pr. retning	8/6	10	11	5

1.3 Togtilbud og konkurranseflater

I dag går det tog omtrent hver 2. time på strekningen Oslo–Gjøvik og i tillegg hver 2. time på strekningen 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.

Gjøvikbanen er den første og hittil eneste persontrafikkstrekning på jernbane som er satt ut på anbud. Gjøvikbanen ble valgt til å være et slags prøveprosjekt for denne organiseringsmåten, grunnet det relativt lave passasjerantallet. Reisetiden fra Nittedal stasjon til Oslo S er 30 minutter og fra Gran (omtrent halvveis på strekningen) ca. 1t 5m. Hele strekningen på 123 km mellom Oslo S og Gjøvik tar litt under 2 timer.

I flg Jernbaneverkets Punktlighetsrapport (2007) er lokaltogene på Gjøvikbanen blant de mest punktligste i landet (i 2007). De fleste togene kjører isolert fra øvrig trafikk. Få tog kjører gjennom den overbelastede Oslotunnelen.

Dagens stoppmønster omfatter flere stasjoner med meget liten trafikk. En endring av stoppmønsteret hvor de minste stoppestedene legges ned, kan være en mulighet for å redusere reisetida og øke banens attraktivitet. Mindre stasjoner med lite omland vil trolig kunne betjenes tilfredsstillende med buss.

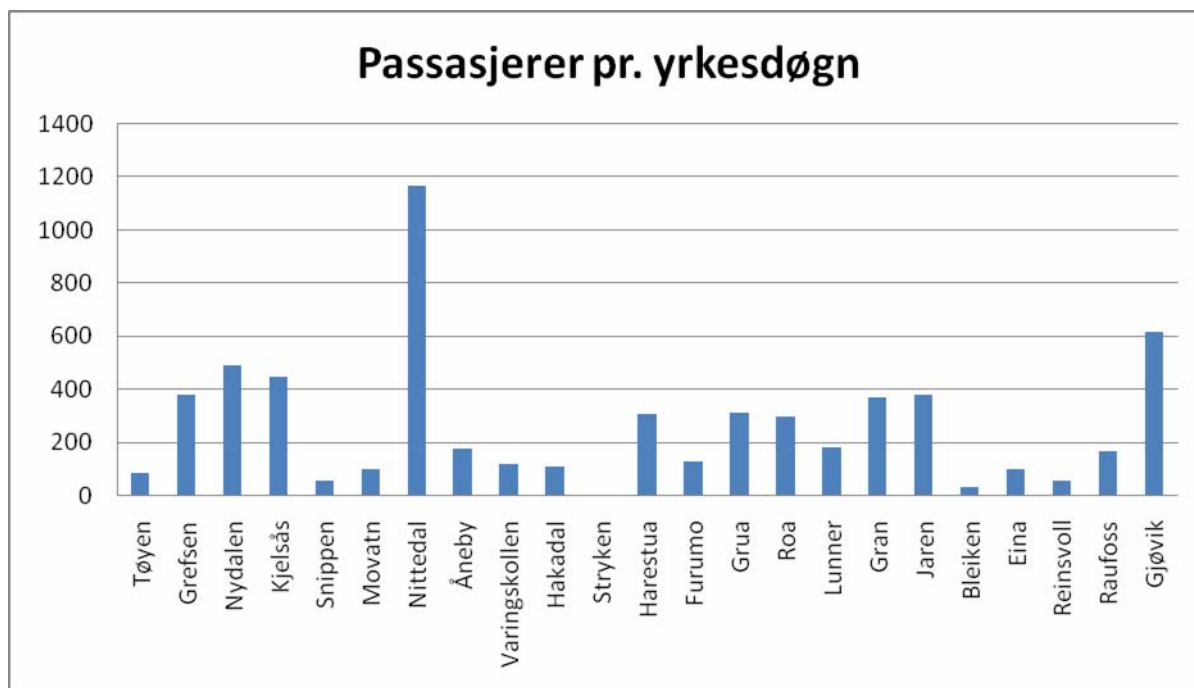
Banens "problem" med tanke på den lille trafikken, er at det ikke er overgang til andre baner (Roa-Hønefoss-linjen har ikke regulær trafikk) slik at det blir gjennomgangstrafikk, og alle sidebaner er per dato ikke i daglig bruk (Skreiabanen og Valdresbanen). Banen har god punktligheit, og økende antall passasjerer.

Toget kjemper for sin andel av reisende i korridoren langs Gjøvikbanen. Ved tellepunkt ved Jaren utgjør den årlige trafikken i underkant av 200 000 reiser (2006). Totalt var det ifølge NSB Gjøvikbanens trafikktegninger i 1.007.000 passasjerer som reiste forbi snittet nord for Kjelsås stasjon (2007).

Reisetider Oslo-Gjøvik er per i dag ikke konkurransedyktige. Den største konkurrenten til banen er personbiltrafikk på Rv 4. Fra Nittedal også i konkurranse med busstrafikken.

Konkurransesituasjonen i forhold til bil og buss vil også i stor grad avhenge av hvordan vegnettet i området langs banen utvikles. Eventuell utbygging av rv. 4 mellom Gjelleråsen og Gjøvik til smal 4-felts veg vil øke framkommeligheten og hastighetsnivået på vegen betraktelig i forhold til i dag. Dette legger grunnlag for et mer konkurransedyktig busstilbud, noe som vil svekke markedsandelene for tog. Med mindre det gjøres en del tiltak på Gjøvikbanen for å bedre togets konkurransekraft, er det spørsmål om det på sikt er grunnlag for å opprettholde et persontogtilbud på dagens nivå. Dette gjelder særlig nord for Nittedal. Dagens stoppmønster omfatter flere stasjoner med meget liten trafikk. En endring av stoppmønsteret hvor de minste stoppestedene legges ned, kan være en mulighet for å redusere reisetida og øke banens attraktivitet. Mindre stasjoner med lite omland vil trolig kunne betjenes tilfredsstillende med buss.

Figuren under gir en oversikt over stasjonene på Gjøvikbanen og antall passasjerer pr. yrkesdøgn. Av denne fremgår det tydelig at størrelsen på stasjonene varierer veldig på banestrekningen. Det er Nittedal i særdeleshet og Gjøvik som skiller seg ut med mange reisende.



Figur 0. Antall passasjer pr. yrkesdøgn (2008).

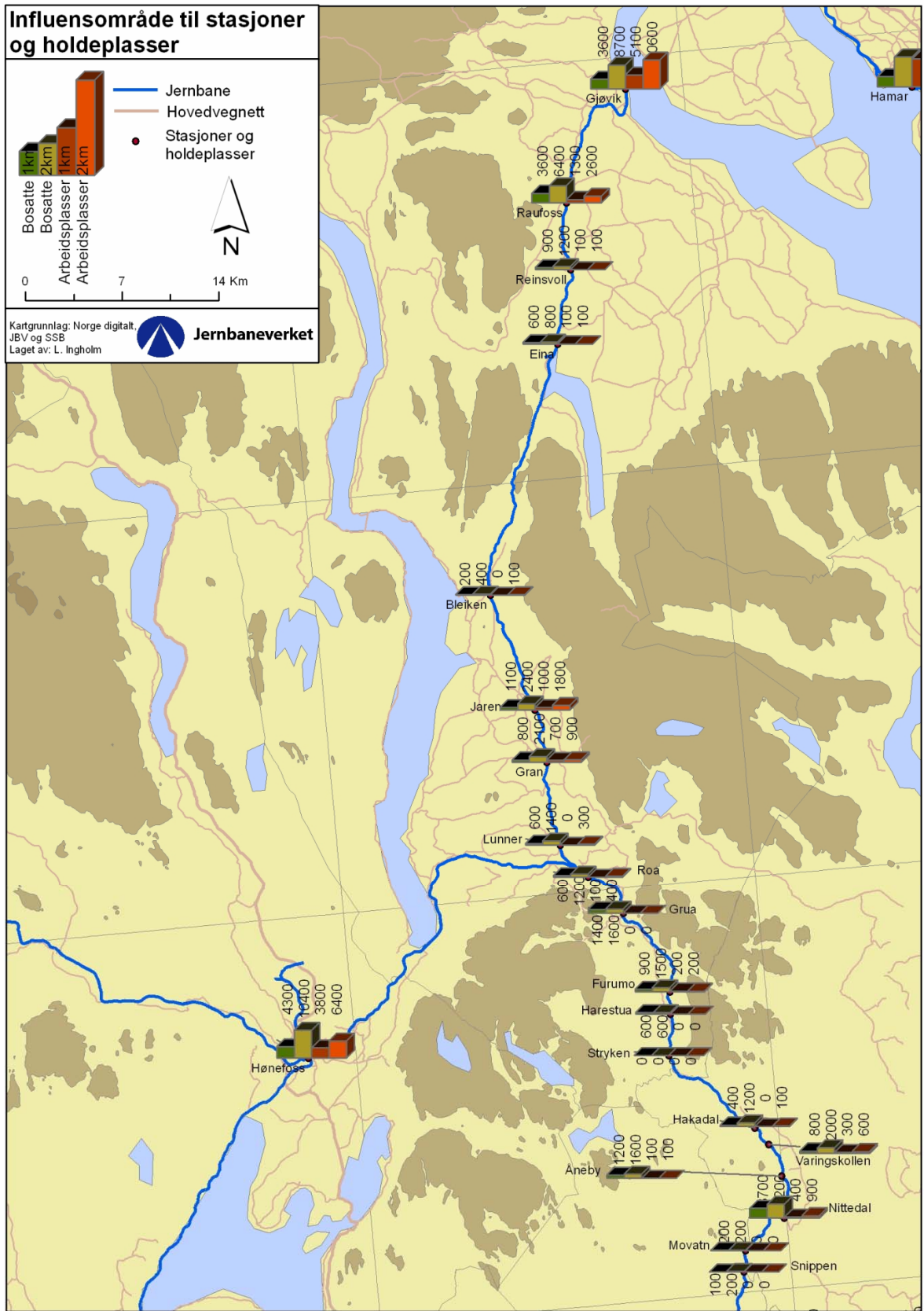
1. Markedsgrunnlag

Arealbruken i Gjøvikbanens korridor (gjennom kommunene Nittedal, Gjøvik, Vestre Toten, Lunner og Gran) er i dag preget av spredt bebyggelse med noen fortetninger rundt steder som Gjøvik, Raufoss, Eina, Jaren, Gran, Nittedal og stoppene i Oslo på Kjelsås, Nydalen, Grefsen og Tøyen. Ulempen for toget på flere steder langs strekningen er at stasjonen ikke ligger i sentrum av tettstedene.

Tabellen under og figur på neste side viser bosatte og ansatte i korridoren, og gir en god indikasjon på markedsgrunnlaget i korridoren for persontrafikk.

Tabell: Markedsgrunnlag pr. stasjon 2008.

Stasjon/holdeplass	Kommune	Bosatte innenfor hhv. 1 og 2 km	Ansatte innenfor hhv. 1 og 2 km
Tøyen	Oslo	26 000 / 47 000	5 900 / 12 000
Grefsen	Oslo	21 700 / 45 000	2 000 / 5 400
Nydalen	Oslo	10 500 / 23 500	4 800 / 5 300
Kjelsås	Oslo	7 200 / 9 500	1 100 / 1 200
Snippen	Oslo	100 / 190	0 / 5
Movatn	Oslo	200 / 200	0 / 0
Nittedal	Nittedal	3 700 / 5 160	400 / 900
Åneby	Nittedal	1 200 / 1 600	100 / 140
Varingskollen	Nittedal	800 / 2 000	300 / 600
Hakadal	Nittedal	400 / 1 200	30 / 130
Stryken	Lunner	40 / 40	0 / 0
Harestua	Lunner	560 / 560	30 / 30
Furumo	Lunner	900 / 1 450	150 / 190
Grua	Lunner	1 400 / 1 600	30 / 40
Roa	Lunner	600 / 1 200	130 / 160
Lunner	Lunner	650 / 1 400	30 / 300
Gran	Gran	800 / 2 100	700 / 900
Jaren	Gran	1 100 / 2 400	1 000 / 1 800
Bleiken	Gran	200 / 400	30 / 50
Eina	Vestre Toten	580 / 800	100 / 120
Reinsvoll	Vestre Toten	850 / 1 200	100 / 100
Raufoss	Vestre Toten	3 560 / 6 380	1 300 / 2 600
Gjøvik	Gjøvik	3 600 / 8 600	5 000 / 10 600



2. Mål for banestrekningen

Det foreligger ingen vedtatt strategi for å utvikle kapasitet, frekvens og få ned reisetid for persontogene på Gjøvikbanen. I Jernbaneverkets utredning Tiltakspakke Gjøvikbanen framgår det at det må gjøres store grep (kurveutrettinger, kryssingsspor, dobbeltspor) for å få ned reisetiden. Jernbaneverket har derfor anbefalt ikke å gå videre med foreslåtte tiltakspakke med kun fokus på infrastrukturiltak. Det er konkludert med at det i det videre strategiske arbeidet med Gjøvikbanen bør sees på kombinasjon av infrastrukturiltak og driftskonsept og stoppmønster.

Jernbaneforum Gjøvikbanen har fått utarbeidet rapporten Utvikling Gjøvikbanen med anbefaling av infrastrukturiltak som vil redusere kjøretid på banen. Det er videre sett på stoppmønster og driftskonsept, men det er ikke foreslått å legge ned noen stopp på Gjøvikbanen. Å flytte Tøyen til Ensjø er imidlertid anbefalt, samt at det bør vurderes å slå sammen stasjoner som ligger nærme hverandre.

I Jernbaneverkets utredning "En jernbane for fremtiden – Perspektiver mot 2040" er det slått fast at det er viktigst å utvikle intercity-strekningene på Dovrebanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen. Men det er videre slått fast at:

Dersom vi skal tilby høy standard i togtilbudet til de øvrige byene på Østlandet utover IC-strekningene vil det innebære dobbeltspor på følgende strekninger:

- Oslo – Kongsberg
- Oslo – Kongsvinger
- Oslo -Gjøvik
- Oslo – Hønefoss

Hvordan dette skal konkretiseres skal vurderes i arbeidet med Utviklingsplan for Gjøvikbanen.

3. Vurdering av stasjonsstrukturen

4.1 Grovsiling av stasjoner

Mange av stasjonene på Gjøvikbanen skal opplagt beholdes med bakgrunn i høye trafikk tall.

Som grunnlag for vurderingene er sentrale parametere for strekningen og stasjonene kartlagt. Viktige kilder er:

- NSBs trafikk tellinger (2008)
- SSBs statistikk over befolkning og arbeidsplasser
- Øvrig kollektivsystem.
- Vedtatte planer/strategier i kommuneplaner og fylkesplaner

Grovsilingskriterier

Videre er den enkelte stasjons standard og funksjon lokalt og regionalt beskrevet. Som ledd i en forenkling av arbeidet med å identifisere stasjoner som utvilsomt skal opprettholdes har vi gjennomført en grovsiling av stasjonene. På det sentrale Østlandet er følgende kriterier brukt. Hvis en stasjon treffer på en eller flere av kriteriene tas stoppestedets videre skjebne ikke opp til videre drøfting i denne runde:

- Passasjertall 70.000 av og påstigende pr år på stasjoner som betjenes av indre lokaltog i osloområdet (Gjøvikbanen til Hakadal) eller 40.000 av og påstigende for ytre lokaltog (Gjøvikbanen til Jaren) og regiontog

- Betjener en by eller tettsted over 5000 innbyggere
- Tettsted over 1000 innbyggere (innenfor 2 km) uten annet relevant kollektivtilbud
- Knutepunktstasjon (bytte tog/tog eller tog/buss el. T-bane)
- Endestasjon

Gjøvikbanen

Stasjon/ holdeplass	Passasjertall pr år	Bosatte innenfor 2 km	Grovsilingskriterier				
			K1 Passasjerer > 70 000 eller 40 000 pr.år	K2 betjener by/tettsted > 5000 innb	K3 Betjener tettsted > 1000 uten annet koll.t	K4 Knutepunkt stasjon	K5 Endestasjon
Tøyen	24 500	47 000		X			
Grefsen	109 400	45 000	X	X		X	
Nydalen	142 000	23 500	X	X		X	
Kjelsås	131 000	9 500	X	X		X	
Snippen	18 000	200					
Movatn	29 900	200					
Nittedal	336 900	5 200	X	X			
Åneby	52 400	1 600					
Varingskollen	35 900	2 000					
Hakadal	33 000	1 200					X
Stryken	1 400	50					
Harestua	89 200	600	X				
Furumo	38 300	1 500					
Grua	91 400	1 600	X				
Roa	87 500	1 200	X				
Lunner	53 600	1 400	X				
Gran	106 300	2 100	X				
Jaren	110 000	2 400	X				X
Bleiken	9 800	400					
Eina	29 900	800					
Reinsvoll	17 800	1 200					
Raufoss	47 900	6 400	X	X			
Gjøvik	180 000	8 700	X	X			X

Ut i fra denne tabellen skal følgende stasjoner vurderes:

- Snippen
- Movatn
- Åneby
- Varingskollen
- Hakadal
- Stryken
- Furumo
- Bleiken
- Eina
- Reinsvoll

Både Movatn st. og Varingskollen hlp. mener Jernbaneverket bør opprettholdes med bakgrunn i fritidsbruken av disse (marka og alpint). Åneby er den nest største stasjonen i Nittedal kommune, og er utpekt som lokalsenter i Nittedal kommuneplan. I tråd med vekstmuligheter i Nittedal kommuneplan bør også denne stasjonen beholdes. Hakadal skal ut i fra vurdering ift grovsiling ikke vurderes, og så lenge indre-lokal togene vender her bør den beholdes. Med bakgrunn i trafikk tall, befolkningstall og kommuneplanen mener Jernbaneverket at det i større grad bør legges til rette for utvikling som styrker bruken av stasjonen. I arbeidet med Utviklingsplan for Gjøvikbanen bør det vurderes å gjøre endringer i stoppmønster og ruteplan som gjør at Hakadal st. kan bli vurdert på nytt.

Stryken har en del fritidsbruk, men vi mener det bør vurderes om nye Harestua stasjon kan erstatte den bruken som er på Stryken i dag. I arbeidet med Hovedplan for ny stasjon på Harestua er det lagt til rette for stasjonen som utfartssted til Marka. Når det gjelder Furumo er strategien at den skal slås sammen med Harestua i nærheten av dagens Furumo holdeplass, trafikkgrunnlaget vil dermed øke betraktelig ved bygging av ny stasjon.

De resterende stasjonene bør vurderes, det er altså følgende:

- Snippen
- Stryken
- Bleiken
- Eina
- Reinsvoll



Stryken st. Kun helgestopp vinter for skigåere.

Standard på de ulike stasjonene på strekningen er ulik. Kun Harestua stasjon har pålegg om plattformforlengelse innen utgangen av 2012. Stasjonen hadde opprinnelig krav på utbedring innen 31.12.09, men det er bygget en midlertidig løsning inntil ny stasjon står klar innen utgangen av 2012. Jernbaneverket mener det er hensiktsmessig å slå sammen stasjonene til en ny stasjon i nærheten av Furumo holdeplass. For øvrig er alle øvrige plattformer på banen lange nok i forhold til materiell som trafikkerer strekningen.

Jernbaneverket er av den oppfatning at frem mot 2020 er stasjonsstandarder på strekningen tilfredsstillende. Det er behov for utbedringer av stasjonene ift. krav om universell utforming og det arbeides fortløpende med å vurdere kvalitet og behov for tiltak.

4.2 Stasjoner/ holdeplasser som vurderes nærmere

Tøyen/ Ensjø

Det har vært en rekke forslag om å flytte togstopp fra Tøyen til Ensjø. Fra Tøyen stasjon er det muligheter til å knytte seg til andre kollektivmidler, men avstanden er for lang til nærmeste T-banestasjon (Tøyen) til å kunne betegne det som en god overgang mellom kollektivmidler. De reisende må benytte buss for å slippe å gå en lengre strekning, over 20 min eller over 1400 m mellom togstasjon og T-banestasjon. Med buss vil forbindelsen fra togstasjonen til T-banestasjonen ta ca 13 min, så fremt rutetidene klaffer. Det er ingen buss som stopper ved togstasjonen og reisende må gå fire minutter til nærmeste bussholdeplass. Ved Ensjø vil man kunne få kort overgang til Ensjø T-banestasjon, området er også under utvikling med nye arbeidsplasser og boliger. Å flytte Tøyen til Ensjø vil være et viktig tiltak for reisende på Gjøvikbanen og for utvikling av Ensjø-området. Et grovt anslag av kostnadene ved å flytte Tøyen st. til Ensjø er vurdert til 30-40 millioner.

Snippen/ Movatn

Både Snippen og Movatn har lave trafikk tall. Begge stasjonene betjener beboere i området Sørbråten i Osloomarka hvor kommunens arealstrategi og Markaloven begrenser utviklingsmulighetene. Stasjonene ligger 1,5 km fra hverandre og Snippen har lavest trafikk tall. Jernbaneverket mener derfor det vil være riktig å satse på den stasjonen som best betjener Marka-brukere. Det forutsettes at Movatn stasjon oppgraderes i sammenheng med forlengelse av kryssingsspor på Movatn. Det er ikke gjort noen anslag av disse kostnadene da behovet er uklart.

Stryken

Stryken st. har stopp i helga om vinteren for skigåere i Marka. Plattform på stasjonen er i dårlig forfatning. Hvis stasjonen skal opprettholdes må det på sikt bygges ny plattform. Jernbaneverket mener at det ikke er aktuelt å investere i ny plattform med det marginale trafikkgrunnlaget som er på Stryken. Jernbaneverket mener videre at den nye stasjonen på Harestua vil kunne erstatte den bruken som er på Stryken, men vil beholde stopp på Stryken st. inntil vi ser effekten av ny stasjon på Harestua.

Harestua/ Furumo

Når det gjelder stasjonene Harestua og Furumo ligger disse 1,7 km fra hverandre. Harestua stasjon hadde krav til forlengelse av plattform 2 innen 31.12.09. Dette ble løst med en midlertidig plattform på motsatt side av stasjonen. En permanent løsning arbeides det med, ny holdeplass på Harestua er regulert og vil bli bygget i 2012 med god parkeringskapasitet og god overgang til Marka. Et foreløpig anslag av kostnadene for ny holdeplass er vurdert til 35-40 mill. Det er planlagt nytt sentrum på Harestua i nærheten av den nye stasjonen. Ny stasjon vil derfor være en god strategi for å betjene både dagens beboere på Harestua og nye boliger. Tiltaket med å slå sammen de 2 stasjonene vil ikke ha noen effekt på reisetid da persontogene må krysse ved gammel stasjon.

Bleiken/ Eina/ Reinsvoll

Med dagens ruteopplegg er det ingen kryssinger nord for Jaren, så eventuelle nedleggelse av stasjonene Bleiken, Eina, Reinsvoll vil føre til tilsvarende redusert reisetid til/fra Gjøvik. Det kan regnes 2 minutter bespart reisetid pr. stasjon. Bleiken ligger på et meget langt enkeltsporet avsnitt (Jaren - Eina) og har således en viss kapasitetsmessig konsekvens, men på denne strekningen må det uansett bygges nytt x-spor hvis frekvensen skal økes. Trafikk tall og befolkningstall tilsier at Bleiken st. bør vurderes nærmere for avvikling, og Eina og Reinsvoll beholdes. Jernbaneverket ser det også som naturlig at reisende fra Bleiken drar til Jaren st. (ca. 10 km) hvor togtilbudet er bedre og hvor innfartsparkeringen har god kapasitet.

Reinsvoll har forholdsvis lavt trafikk tall, men utvikling i området i tråd med kommuneplan kan øke trafikkgrunnlaget. Plattform på stasjonen er i dårlig forfatning, hvis stasjonen skal opprettholdes må det bygges ny plattform (kostnad ca. 5 mill).

4. Konklusjon

Jernbaneverket anbefaler å endre stasjonsstrukturen på Gjøvikbanen som følger:

- Flytting av Tøyen st. til Ensjø vurderes nærmere. Det er dobbeltspor på strekningen og det må bygges plattformer på begge sider av stasjonen. Det tas forbehold om det er teknisk mulig å bygge ny holdeplass på Ensjø med bakgrunn i banens stigningsforhold på strekningen.
- Snippen og Bleiken er trafikksvake stasjoner som vurderes nærmere i forbindelse med arbeidet med utviklingsplan for strekningen.
- Movatn st. oppgraderes.
- Stryken st. beholdes inntil videre. Jernbaneverket mener at trafikkgrunnlaget ikke er tilstrekkelig for å forsvare større utbedringer, men så lenge dagens standard kan videreføres og det har liten effekt på reisetiden, foreslås at stasjonen opprettholdes
- Furumo og Harestua st. slås sammen. Nye Harestua st. etableres like syd for dagens Furumo st.



Ny holdeplass på Harestua

Vedlegg

1. Kart over Gjøvikbanen

