

Gjøvikbanen 025.2
q656.025.2:711.7
NSB Ny

NSB Persontrafikk



Nordre
Gjøvik

• Gjøvik

• Raufoss

Ny satsing på Gjøvikbanen

Utviklingsmuligheter
for kollektivtilbudet 1994–1999



Søndre Land
Østre Toten
Vestre Toten

Gran

• Jaren

• Gran

Jevnaker
Lunner

• Roa

Nittedal

• Nittedal

Oslo

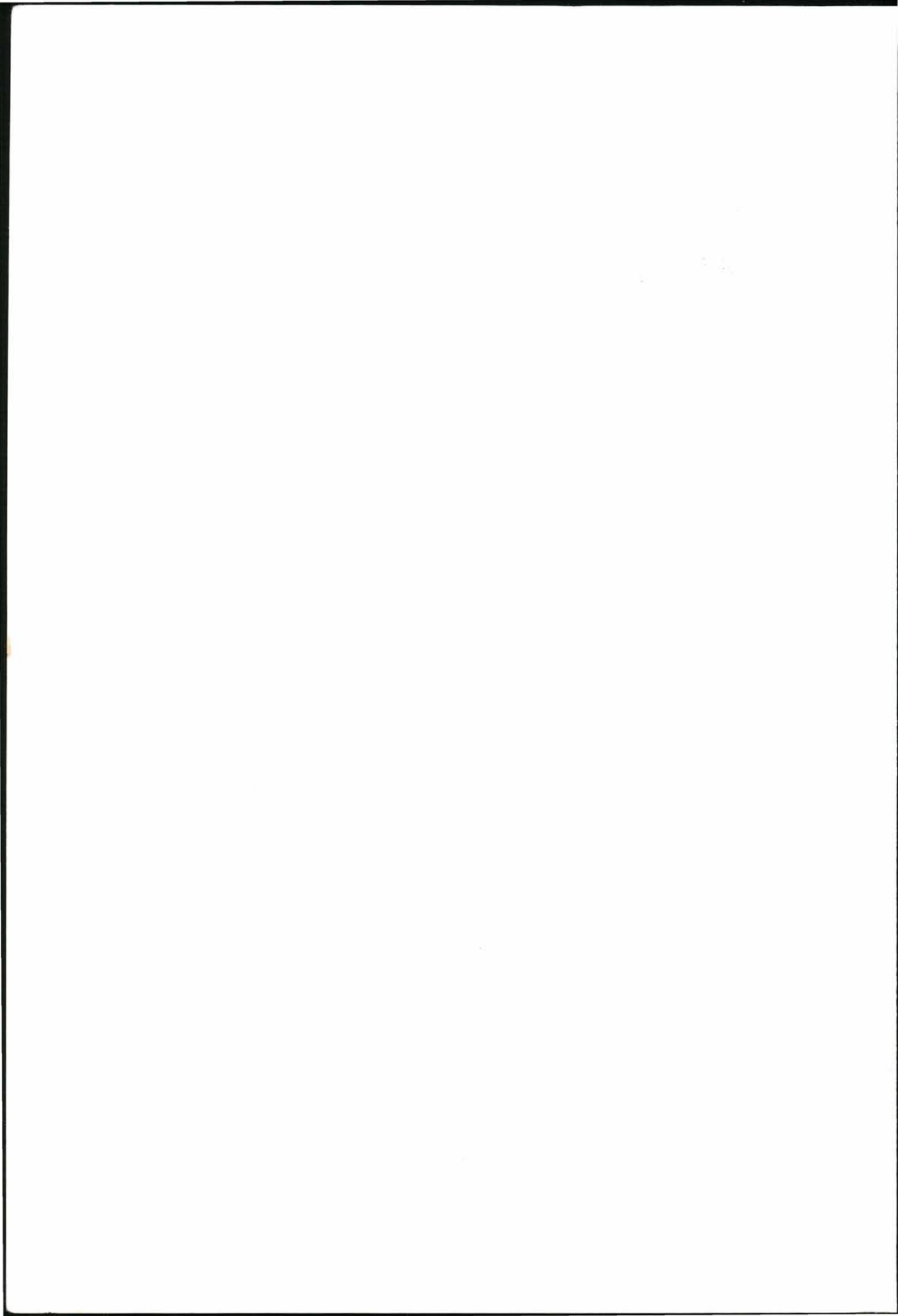
• Kjelsås

• Storo

• Økern

• Ensjø

• Oslo S



NSB Persontrafikk

Ny satsing på Gjøvikbanen
Utviklingsmuligheter for kollektivtilbudet 1994 - 1999

NSB Hovedkontoret
Biblioteket

Oslo, august 1993

Eks. 1

Gjøvikbanen
7 656.025.2:711.7 NSB Ny

Forord

Denne rapporten inneholder en analyse av transporttilbudet og -markedet i Gjøvikbanens influensområde. Utredningen munner ut i et forslag til hvordan en i løpet av 1994 - 1999 kan forbedre det samlede kollektivtilbudet i regionen gjennom utvikling av jernbanens tilbud og økt samarbeide mellom buss og tog.

En større og mer langsiktig modernisering av kjørevegen og eventuell forlengelse av Gjøvikbanen til Dovrebanen skal også utredes av NSB. Arbeidet starter sommeren 1993, og NSB regner med å legge fram en forstudie omkring årskiftet 1993/94. Arbeidet utføres i forståelse med administrasjonen i Oppland fylkeskommune. Det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven starter i 1994. Arbeidet knyttes opp mot arbeidet med fylkesdelplaner for Hadelandsregionen og for Gjøvikbanen i Oppland.

Underlaget for denne rapporten er framskaffet av en prosjektgruppe bestående av:

- Harald Ullereng, produktoppfølger, NSB Persontrafikk (leder)
- Erik Hajum, førstekonsulent, NSB Persontrafikk
- Hans Torp, salgsområdesjef, NSB Persontrafikk Gjøvik
- Reidun Mygland, sivilingeniør, NSB Eiendom Oslo
- Hilde Bye, førstekonsulent, Oppland fylkeskommune, samferdselsetaten
- Jan Sveen, kontorsjef, Hadeland Bilselskap

I løpet av prosjektarbeidet har det vært kontaktmøter med administrasjonen i kommunene langs banen; i Oslo med As Oslo Sporveier. Markedsanalysen bygger på foreliggende data og statistikk fra NSB, busselskapene, Statens vegvesen og Oppland, Akershus og Oslo fylkeskommuner. Disse data er supplert med:

- Spesialutskrift fra Folke- og boligtellingsen 1990, ved Statistisk sentralbyrå
- Spesialutskrift fra nasjonal reisevaneundersøkelse 1990/91, ved Transportøkonomisk institutt
- Reisetidsberegninger utført av Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
- Trafikantundersøkelser på tog og buss, ved Markeds- og mediainstituttet, NSB og Hadeland bilselskap
- Gruppeintervju med bilpendlere på Hadeland, ved Norsk Gallup A/s
- Basis trafikkprognoser utarbeidet av Transek AB, Solna, Sverige.

As Civitas, Oslo har vært engasjert av NSB Persontrafikk som prosjektgruppens sekretariat og faglige konsulent med ansvar for å utarbeide denne rapporten. Hos Civitas har sivilingeniørene Njål Arge, Jostein Mundal og Gustav Nielsen hatt hovedarbeidet, med sistnevnte som prosjektleder. Siviløkonom Nicolai Heldal, As Civitas har foretatt de økonomiske analysene i nær kontakt med Erik Brodal, NSB Persontrafikk. Sivilarkitekt Reidun Rimberg, As Civitas har laget kartene i rapporten og tilrettelagt andre illustrasjoner. Omslaget er utarbeidet av Truls Lange, As Civitas.

Det har vært en rådgivende styringsgruppe for prosjektet som har bestått av:

- Rolf Bergstrand, persontrafikkdirektør, NSB (leder)
- Trond Øverlier, samferdselstyret, Oppland fylkeskommune
- Arild Bøhn, samferdselsjef, Oppland fylkeskommune
- Ole Erik Yrvin, kommunestyret, Nittedal kommune
- Tom Granquist, samferdselsjef, Akershus fylkeskommune
- Per Bryn, produktsjef, NSB Persontrafikk
- Hans Torp, salgsområdesjef, NSB Persontrafikk Gjøvik (sekretær)
- Odd Ingar Jensen, baneregionsjef, NSB Baneregion Øst
- Runar Guttormsen, eiendomsjef, NSB Eiendom Oslo
- Per Egil Lundhagebakken, Norsk jernbaneforbund
- Halvard Raanå, Norsk lokomotivmannsforbund

Ivar Sørli, samferdselsjef, Oslo kommune har vært orientert om styringsgruppens arbeide.

Oslo, august 1993

Rolf Bergstrand
Persontrafikkdirektør
NSB

Innhold

Forord.....	3
Innhold	5
1. Sammendrag og anbefalinger	7
Gjøvikbanen står sterkt i et lite marked	7
Tilbudsutvikling i flere trinn.....	7
Målet er økt markedsandel og styrket økonomi	7
Åtte strategiske områder for innsats	8
Flere og raskere tog med økt komfort.....	8
Sterk satsing på knutepunkter og banenettet i Oslo	9
Lønnsomt for NSB og samfunnet	9
Et målrettet samarbeide om finansiering og gjennomføring.....	9
2. Mål og hensikt	10
2.1. Bakgrunn.....	10
2.2. Utredningsmandat.....	10
2.3. Forslag til mål og strategi	12
3. Markedet	13
3.1 Oversikt og utviklingstrekk.....	13
3.2 Dagens togtrafikk.....	20
3.3 Dagens busstrafikk.....	23
3.4 Kollektivtrafikkens markedsandeler	23
3.5 Virkninger av utbyggingen på Gardermoen.....	26
3.6 Kunde krav, kvalitet og pris	27
3.7 Trafikk 1992 - 1999	28
4. Rutetilbud og reisetider.....	32
4.1. Dagens tilbud med tog og buss	32
4.2. Muligheter for å skape et bedre, samlet kollektivtilbud mot 1999	33
4.3. Ruteplan tog 1994.....	35
4.4. Videre utvikling til 1999.....	36
4.5. Endringer i transportstandard 1992 - 1999.....	37
5. Arealbruk, stasjonsutvikling og samordning tog - buss.....	38
5.1. Generelt.....	38
5.2. Gjøvik - Toten 1992 - 1999	38
5.3. Hadeland og Land 1992 - 1999	41
5.4. Nittedal 1992 - 1999	44
5.5. Oslo 1992 - 1999	46
6. Takstpolitikk og markedstiltak.....	49
6.1. Framtidig billettsystem og takstpolitikk.....	49
6.2. Bedre service og komfort.....	49
6.3. Bedre informasjon.....	50
6.4. Styrket markedsføring.....	50
7. Økonomi	51
7.1. Bedriftsøkonomi	51
7.2. Samfunnsøkonomi	52
8. Forslag til handlingsprogram.....	53
8.1. Tiltak 1993 - 1999	53
8.2. Ansvar og finansiering.....	53

1. Sammendrag og anbefalinger

Denne utredningen er en analyse av transporttilbudet og -markedet i Gjøvikbanens influensområde. Utredningen munner ut i forslag om hvordan en kan forbedre det samlede kollektivtilbudet i regionen gjennom utvikling av NSBs tilbud og samarbeide mellom buss og tog.

Arbeidet har tatt utgangspunkt i hva en kan få til på kort sikt i Ruteplan 1994, på mellomlang sikt hvor det er foretatt investeringer i infrastrukturen (1995/96) og det året (1999) hovedflyplassen på Gardermoen står ferdig. Hovedflyplassen med et moderne tilbringersystem vil ha ringvirkninger for transportene i hele Oslo-regionen. Også områdene langs Gjøvikbanen vil bli berørt, slik at 1999 vil være en viktig milepel for utviklingen av kollektivtilbudet mellom Oslo og Nittedal - Hadeland - Toten - Gjøvik.

Gjøvikbanen står sterkt i et lite marked

Gjøvikbanen har idag vel 5.000 reiser pr virkedag. Det gir en markedsandel for Oslo-rettete reiser fra Gjøvik, Toten og Hadeland på mellom 25 og nesten 60 prosent for ulike deler av markedet. Dette er nokså høyt, men Oslo-rettet trafikk er bare en mindre del av reisene i disse områdene. For reiser med andre mål enn Oslo er kollektivandelen lav og bilbruken dominerer. For å styrke kollektivtrafikkens rolle i trafikkavviklingen er det derfor nødvendig å utvikle både NSBs tilbud og busstilbudet og forbedre samspillet mellom dem.

Tilbudsutvikling i flere trinn

Analysene av markedet viser at Gjøvikbanen har muligheter for trafikkvekst når det gjelder arbeidsreiser mot Oslo som idag foregår med bil. Men banens markeds-potensiale er sannsynligvis større for andre reisemål. Undersøkelsene av mulighetene til å utvikle jernbaneltilbudet på Gjøvikbanen har konkludert med å anbefale en satsing i flere etapper. Tre viktige milepeler er:

1. Ved Ruteplan 1994 forbedres regiontogtilbudet til Gjøvik ved innsats av nyinnredede BM 69 - sett. Dette vil gi flere avganger og kortere reisetid, særlig for trafikantene på strekningen nord for Jaren. Men også resten av banen vil få forbedringer på kort sikt.
2. Gjennom baneinvesteringer som gir flere muligheter for togkryssinger, kan en få plass til flere avganger og øke kjørefarten ytterligere. Da kan en særlig forsterke tilbudet med lokaltog for betjening av Hadeland og Nittedal og oppnå stivere rutetider som gjør det lettere å samordne buss og tog. Dette forventes å skje i 1995/96.

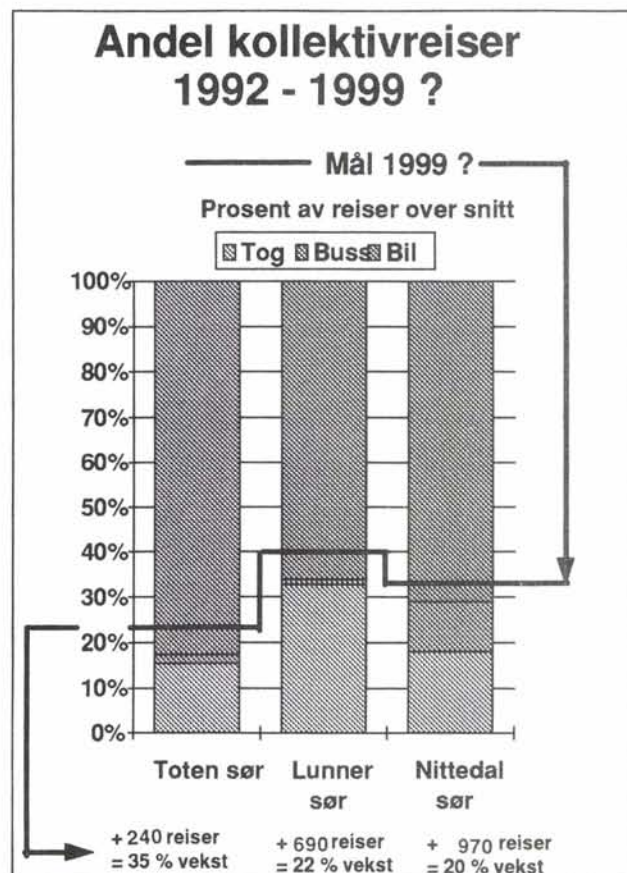
3. Ytterligere tiltak gjennomføres fram mot 1999, da Østlandets kollektivtilbud legges om ved åpningen av Gardermoen hovedflyplass og Gardermobanen. I Oslo er det ønskelig at en innen den tid også har klart å realisere T-baneringen og forsterket lokal-togtrafikken på Alnabanen.

Målet er økt markedsandel og styrket økonomi

Satsingen på kollektivtrafikken bør ha to hovedmål:

1. **Øke kollektivtrafikkens andel av reisene.** Som mål for 1999 foreslås det at en satser for å oppnå følgende trafikkøkning på banen:
 - + 300 reiser pr dag på snittet Toten/Gran
 - + 700 reiser pr dag på snittet Lunner/ Nittedal
 - + 1.000 reiser pr dag over Oslo grense.
 Samtidig skal antallet reiser med buss minst ligge på dagens nivå. Dette vil gi 35 prosent flere kollektivreiser på Toten-snittet og vel 20 prosent økning på de to andre snittene.

Sl: Vi foreslår mål for reisemiddelfordelingen over tre snitt i planområdet: Toten sør er Gjøvikbanen nord for Jaren og riksveg 4 sør for Lyngnesøter. Lunner sør er Gjøvikbanen og riksveg 4 på grensen mellom Oppland og Akershus fylker. Nittedal sør er Gjøvikbanen ved Oslo grense og riksveg 4 nord for Gjelleråsen.



2. **Høyere standard med mindre ressursinnsats pr passasjer** ved å effektivisere det samlede kollektivsystemet. For 1999 foreslås det å ta sikte på å forbedre komforten, redusere reisetiden Oslo - Gjøvik til mellom 1:35 og 1:45, øke antallet avganger på viktige stasjoner med minst 50 prosent og koordinere tog og buss bedre enn idag uten at de offentlige kjøp av transportjenester øker.

Åtte strategiske områder for innsats

For å nå målene, anbefaler vi at en satses på tiltak innenfor følgende strategiske områder:

1. Den totale reisetiden med kollektive transportmidler fra dør til dør mellom Oslo og Nittedal, Hadeland, Gjøvik-Toten og Land skal reduseres.
2. Kollektivsystemet skal ha god kvalitet og framstå for trafikantene som et samlet og lett fattbart system med tanke på overganger mellom buss og tog, korrespondanser, informasjon og billetter.
3. Innsatsen av forbedringstiltak skal primært rettes inn på de deler av reisemarkedet som har det største potensialet for vekst i kollektivtrafikkens transportarbeide (se ovenfor).
4. Rutetilbudet og driften av kollektivsystemet skal legges opp slik at en oppnår god markedstilpassing og maksimal utnyttelse av vognmateriellet og de øvrige ressurser som settes inn.
5. Busstilbudet utvikles slik at samspillet med togtrafikken blir best mulig, og slik at transportbehovene i de mindre sentrale deler av studieområdet blir dekket på en god og effektiv måte.
6. Kollektivtilbudet skal markedsføres kraftig og samlet på tvers av fylkesgrensene, blant annet ved felles informasjonstiltak og enda mere kundevennlige og økonomisk fornuftige takster.
7. Investeringer i knutepunkter og stasjoner skal heve transportstandard, integrere ulike kollektivlinjer og bidra til å styrke kollektivtrafikkens plass i det framtidige utbyggingsmønsteret i kommunene.
8. Utbyggingsmønsteret og arealbruken i kommunene søkes i sterkere grad tilrettelagt for å øke kollektivtrafikken.

Flere og raskere tog med økt komfort

Hovedelementene i den Ruteplanen som NSB tar sikte på å gjennomføre i 1994 er:

- **Materiell:** Strekningen Oslo - Gjøvik trafikeres med BM 69-sett som er ombygget til regiontog, hvilket gir høyere komfort for mange av banens trafikanter. I lokaltogene benyttes BM 69 som idag. I tillegg kommer innsattstog med lokomotiv og vogner i rushtidene.
- **Reisetiden** Oslo - Gjøvik reduseres fra 2:05 timer til 1:45. Fra Roa reduseres reisetiden fra vel 1 time til 50 minutter.
- **Ny rutemodell** som gir to timers stiv frekvens i rush og ca tre timers frekvens ved lavtrafikk fra/til

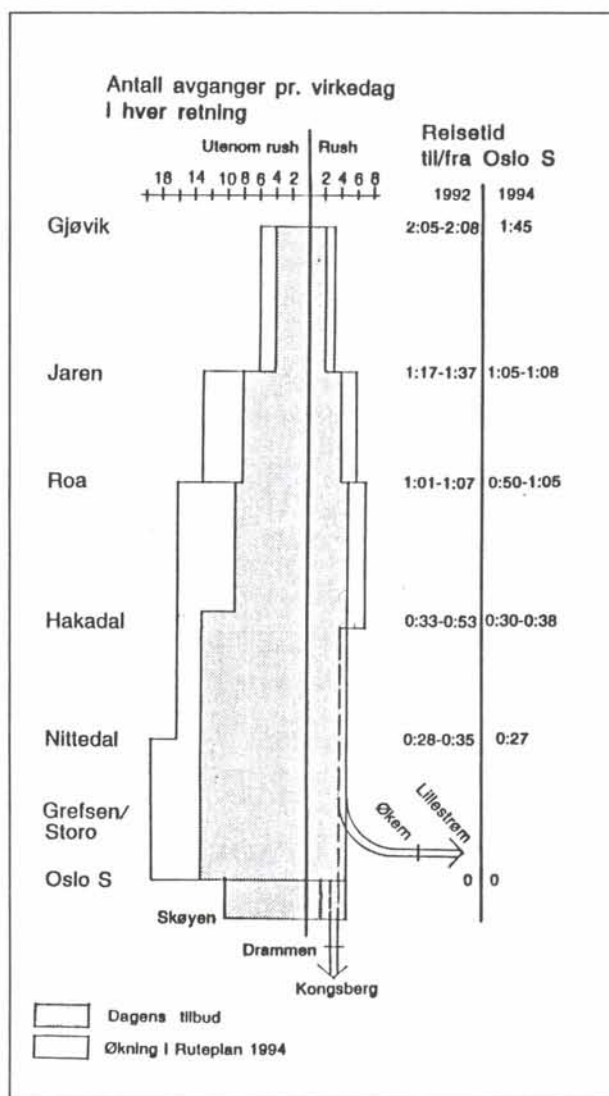
Gjøvik, og halvtimes frekvens Oslo - Hakadal, samt ett ekstratog i rushtiden

- **Antallet avganger** fra Gjøvik øker dermed med 50 prosent til 3 i rushtiden (ankomst Oslo mellom 6.30 og 9.00) og 6 avganger i lavtrafikkperiodene. Fra Jaren økes tilbudet fra 4 til 6 avganger i rushtid og fra 8 til 13 avganger utenom rush.
- **Nye reisemuligheter** skapes ved at to av togene i morgenrusket fra Jaren fortsetter i nytt ruteoppsett: Ett tog går til Kongsberg og tilbake om ettermiddagen. Ett tog går via Alnabanen til Økern, Alnabru og videre til Lillestrøm.

Videre framover anbefales det at en i tillegg satses på:

- **Mer effektiv turnering av materiell**, slik at behovet for togsett på Gjøvikbanen reduseres til 5 (evt 6) sett, mot ca 8 i Ruteplan 1994. Alternativt kan en bruke denne innsparingen til å forsterke tilbudet enda mer.

S2: Allerede i 1994 vil Gjøvikbanen tilby flere avganger, kortere reisetid og nye reisemuligheter. Ytterligere økning av tilbudet vil bli mulig når enkelte flaskehalser på banen er fjernet, trolig innen 1995/96.



- **Stive ruter med faste avgangstider** i forhold til klokketimen, og enda kortere kjøretider enn det Ruteplan 1994 legger opp til. For å oppnå økt effektivitet og kortere reisetid er det foreslått at inntil 8 - 10 stasjoner forbi kjøres av grunnrutetogene (tog som følger de stive rutene over dagen).
- **Innsatstog** i rushtidene med flere stopp enn grunnrutetogene, dvs at en bare skiller mellom stasjoner med stopp hele dagen og stasjoner med bare rushstopp (likevel eget stoppmønster i helgene)
- Om mulig enda gunstigere **ankomstider** til arbeid, skole, møter, kultur og fritid - og hjem igjen.

Stive grunnruter med faste avgangstider på alle stasjoner er viktig for å få til faste og lettfattelige rutetider også for buss i samspill med jernbanen. De skisserte ruteplaner vil trolig kreve investeringer i kryssningsspor av størrelsesorden 35 - 40 millioner kroner, som NSB regner med å kunne gjennomføre innen 1995/96. En slik utbygging av infrastrukturen kan forbedre driftsresultatet med 5 - 10 millioner kroner.

Sterk satsing på knutepunkter og banenettet i Oslo

Det legges opp til sterkere samspill mellom Gjøvikbanen og andre kollektive transportmidler. Følgende stasjoner er særlig viktige:

- **Gjøvik**, med omstigning til bybuss, ringrute på Toten, langruter til Biri/Lillehammer og til Moelv/Hamar, samt andre regionale ruter. Skysstasjon er under etablering.
- **Raufoss**, med omstigning til lokale bussruter og ringruta på Toten.
- **Jaren og Gran**, med omstigning til langrute til Dokka, regionale ruter og eventuell ny lokalrute på Hadeland.
- **Roa**, med omstigning til langrute Hønefoss - Gardermoen og eventuelt Dokka - Oslo, regionale ruter

og eventuell ny lokalrute på Hadeland. Stasjonen bør vurderes utviklet som skysstasjon for Hadeland.

- **Nittedal** med omstigning til eventuell lokalbuss.
- **Kjelsås** med omstigning til sporvogn og tverrgående bussruter.
- **Storo** med omstigning til framtidig T-bane (Ringbanen), sporvogn, tverrgående og lokale bussruter.
- **Ensjø/Kampen** med omstigning til tre T-banelinjer, lokal- og regional buss.

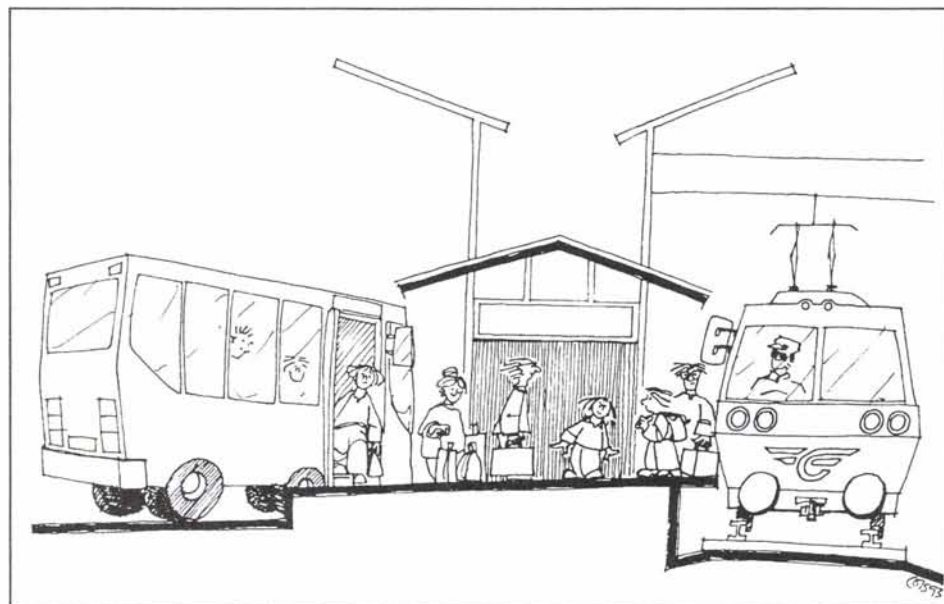
Bedre kobling til Oslos kollektivnett er viktig for Gjøvikbanens videre utvikling. Forhåpentligvis vil det være mulig å realisere T-baneringen innen 1999. Deresom en får gode erfaringer med lokaltog på Alnabanen kan det også være aktuelt å videreutvikle dette tilbudet for å forbedre tilgjengeligheten med bane til arbeidsplasser i Grorudalen og på Hasle-Løren, med Økern senter og T-banestasjon som et viktig knutepunkt.

Lønnsomt for NSB og samfunnet

Den planlagte satsingen er vesentlig mere lønnsom for NSB persontrafikk og samfunnet som helhet enn å fortsette med det eksisterende driftsopplegget. De største gevinstene for samfunnet vil bli reduserte kostnader for togdriften og tidsbesparelser for eksisterende kollektivtrafikanter. Det er også anslått en viss overføring av reiser fra bil til tog. Effektiviseringstiltakene er lønnsomme selv om togtrafikken ikke skulle øke.

Et målrettet samarbeide om finansiering og gjennomføring

For å realisere de ambisiøse målene er det nødvendig at NSB, fylkeskommunene, primærkommunene og de andre transportselskapene samarbeider om et felles handlingsprogram. Et slikt program er beskrevet i grove trekk.



S3: Det er et mål å skape så kort og direkte overgang mellom buss og tog som mulig.

2. Mål og hensikt

2.1. Bakgrunn

I Norsk jernbaneplan 1994 - 97 (Stortingsmelding nr 35, 1992-93) er det en stor satsing på modernisering av jernbanen i Norge, med hovedvekt på økt kapasitet og hastighet i intercity-nettet på Østlandet samt hovedforbindelsene Oslo - Bergen og Oslo - Göteborg. Store deler av investeringene vil samtidig legge til rette for økt kapasitet og framkommelighet i Oslo-regionens lokaltrafikk.

To jernbaneprosjekter vil ha særlig stor betydning for det indre Østlandet:

- Utbyggingen av **Gardermobanen** med sikte på åpning i 1999. Sammen med hovedflyplassen og en reisetid med tog på ca 20 minutter Oslo - Gardermoen vil dette forandre arbeids- og boligmarkedet i Oslo-regionens nordøstre del og gi nye utviklingsmuligheter for blant annet Mjøsregionen og Oppland fylke. Konkurransforholdet mellom bil og tog vil også bli sterkt forskjøvet til togets fordel.
- **Ringeriksbanen** mellom Oslo og Hønefoss som foreslås påbegynt i 1997. Valg av trasé og utbyggingstempo for denne banen er under utredning. NSBs anbefalte trasé over Sandvika vil gi en reisetid Oslo - Hønefoss på 28 minutter. Også denne banen vil påvirke pendlingsmønsteret, bosettingen og reisemiddelfordelingen, men virkningene vil først vise seg et stykke inn på 2000-tallet.

Mellom disse to store prosjektene ligger **Gjøvikbanen**, som omfatter jernbanestrekningen Oslo - Roa - Gjøvik. I motsetning til de øvrige jernbanelinjene ut av Oslo har denne banen ingen gjennomgående fjerntrafikk. Banen er dessuten utsatt for betydelig konkurranse fra biltrafikken på Riksveg 4, som er under utbygging til delvis motorvegs standard. Gjøvikbanen inngår idag ikke i InterCitynettet, men trafikkeres med Oslo-regionens lokaltrafikk til Hakadal og Jaren, samt med regiontog Oslo - Gjøvik. Trafikkgrunnlaget er mindre enn på InterCitynettet, og banen har bare dobbeltspor fra Oslo S til Grefsen. Begge deler gjør det vanskelig å kjøre både lokaltrafikk og InterCity-trafikk på samme måte som på Østfold- Vestfold- og Hovedbanen.

I dette perspektivet har både NSB og Oppland og Akershus fylkeskommuner behov for å avklare hvilken rolle Gjøvikbanen skal spille i det framtidige kollektivtilbudet for det indre Østlandet. Dette gjelder både på kort og lang sikt, der spørsmålet om en eventuell modernisering og forlengelse av Gjøvikbanen er blitt reist. Denne rapporten er første fase i arbeidet med en slik avklaring.

2.2. Utredningsmandat

Hensikten med utredningen har vært å analysere det eksisterende og framtidige transportbehovet og togtilbudet på Gjøvikbanen. Analysene av markedet og samspillet med busstrafikken er gjennomført i samarbeid med samferdselssjefene i Oppland og Akershus fylkeskommuner og utredningen er gjennom kontakten med As Oslo Sporveier koordinert med pågående planlegging av kollektivtransporten i Oslo.

To utredningsfaser

Arbeidet med utredning av Gjøvikbanen er delt i to faser:

1. Analyse av konkurransesituasjonen og mulige forbedringer av kollektivtilbudet på kort og mellomlang sikt. Planhorisonter for denne fasen er ruteplan 1994 for NSB og busstrafikken, samt åpningen av Gardermoen hovedflyplass med tilbringersystem i 1999. Blant annet skulle en analysere effekter av eventuelt endret stoppmønster og nye regiontogsett basert på ombygget BM69-materiell, som vil gi kortere reisetid. Denne fasen fullføres med framlegg av denne rapporten.
2. Forstudie av bedrifts- og samfunnsøkonomi ved en eventuell modernisering av Gjøvikbanen og forlengelse av banen med tilknytning til Dovrebanen. Denne fasen skal være avsluttet i 1993/94.

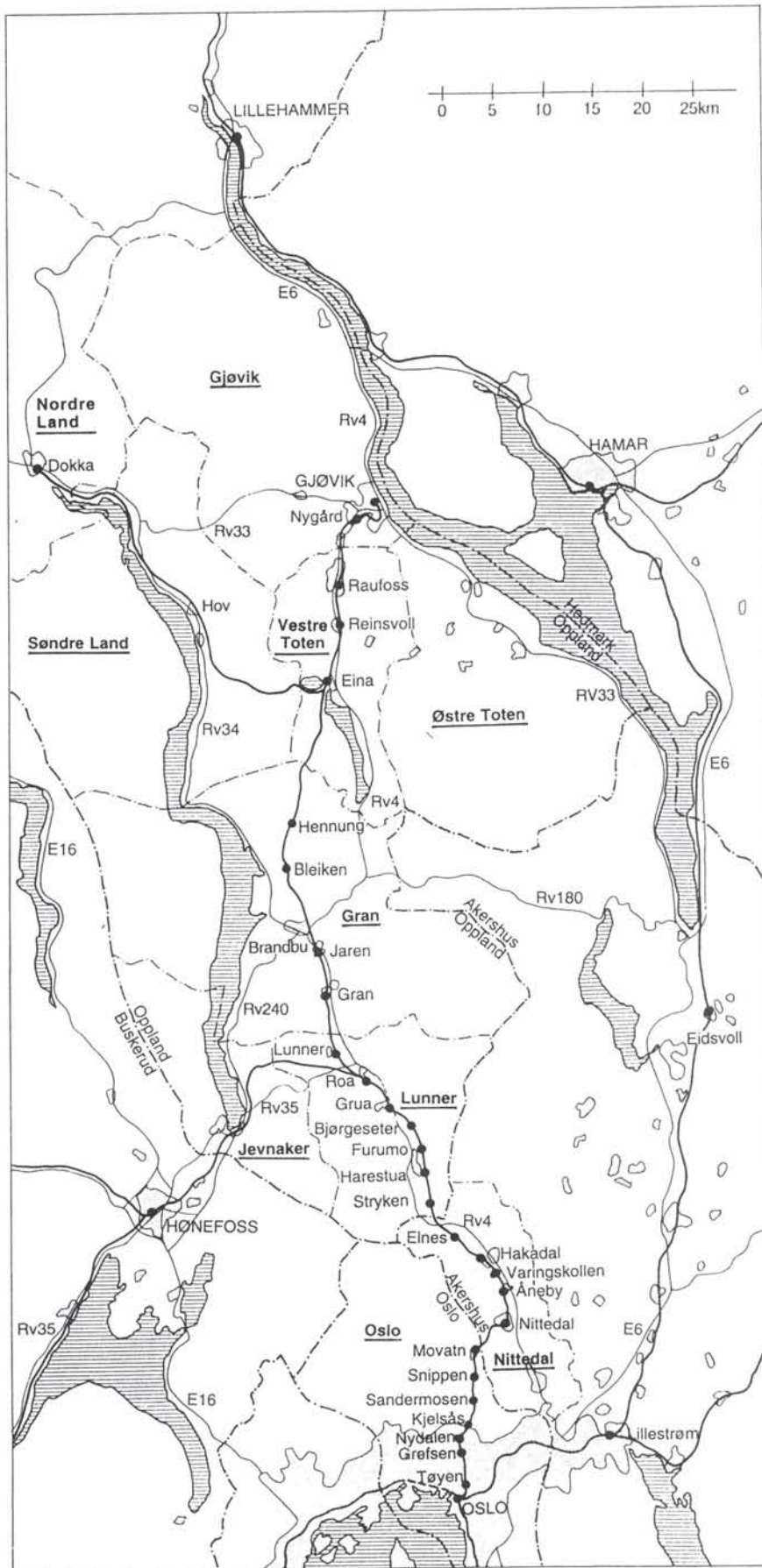
I begge faser skal det, med basis i dagens situasjon, utredes markedsbehov for togtransport i samspill med busstrafikken i området. Det skal fremmes forslag om eventuelle endringer i togtilbudet og nødvendige tilpassinger av busstrafikken som kan bidra til kvalitetsheving, økt markedsandel for kollektivtransporten og en tilfredsstillende økonomi.

Forslagene skal kostnadsberegnes og det skal gjennomføres en analyse av både bedriftsøkonomiske konsekvenser for NSB og fylkeskommunene, samt samfunnsøkonomiske virkninger, inklusive effekter på miljøet.

Områdeavgrensing

Utredningen i fase 1 har vurdert markedsgrunnlaget for togreiser mellom Oslo, Akershus med særlig vekt på Nittedal kommune, og følgende kommuner i Oppland: Gjøvik, Østre og Vestre Toten, Nordre og Søndre Land, Gran, Lunner og Jevnaker.

I fase 2 utvides planområdet til Lillehammer-Gausdal i Oppland og Ringsaker-Hamar i Hedmark fylke, foruten at det eventuelt skal tas hensyn til mulig nytt kjøremønster for InterCity- og fjerntog.



F1: Kart over planområdet

2.3. Forslag til mål og strategi

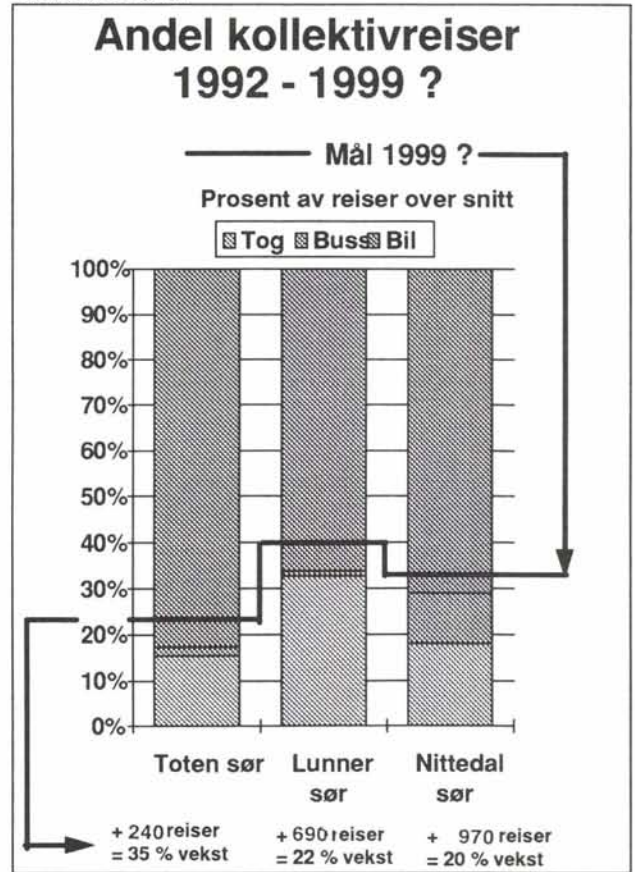
Satsing på kollektivtrafikken på Gjøvikbanen og distriktet omkring bør ha to hovedmål:

1. **Øke kollektivtrafikkens andel av reisene.** Som mål for 1999 foreslås det at en satser for å oppnå følgende trafikkøkning på banen:
 - + 300 reiser pr dag på snittet Toten/Gran
 - + 700 reiser pr dag på snittet Lunner/ Nittedal
 - + 1.000 reiser pr dag over Oslo grense.
 Samtidig skal antallet reiser med buss minst ligge på dagens nivå. Dette vil gi 35 prosent flere kollektivreiser på Toten-snittet og vel 20 prosent økning på de to andre snittene.
2. **Høyere standard med mindre ressursinnsats pr passasjer** ved å effektivisere det samlede kollektivsystemet. For 1999 foreslås det å ta sikte på å forbedre komforten, redusere reisetiden Oslo - Gjøvik til mellom 1:35 og 1:45, øke antallet avganger på viktige stasjoner med minst 50 prosent og koordinere tog og buss bedre enn idag uten at de offentlige kjøp av transporttjenester øker.

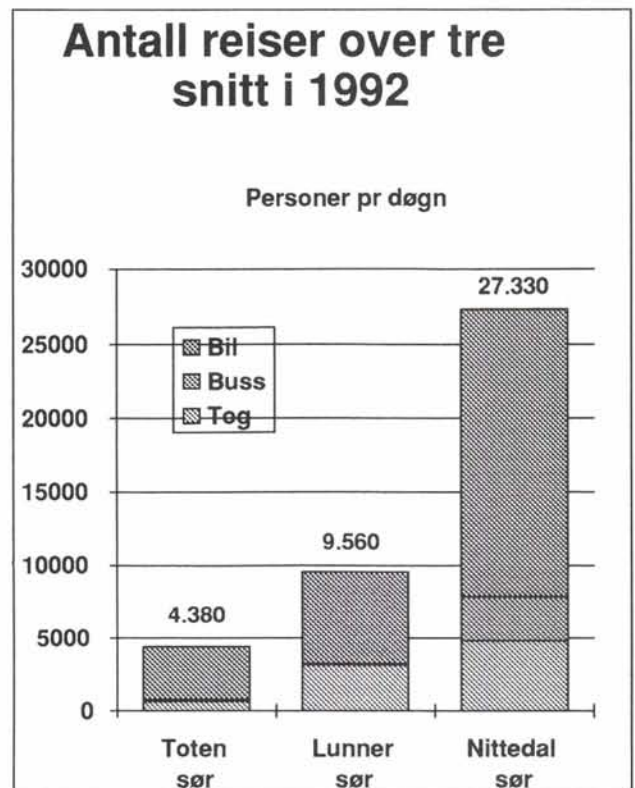
For å nå målene innen år 2000, anbefaler vi at en satser på tiltak innenfor følgende åtte strategiske områder:

1. Den totale reisetiden med kollektive transportmidler fra dør til dør mellom Oslo og Nittedal, Hadeland, Gjøvik-Toten og Land skal reduseres.
2. Kollektivsystemet skal ha god kvalitet og framstå for trafikantene som et samlet og lett fattbart system med tanke på overganger mellom buss og tog, korrespondanser, informasjon og billetter.
3. Innsatsen av forbedringstiltak skal primært rettes inn på de deler av reisemarkedet som har det største potensialet for vekst i kollektivtrafikkens transportarbeide.
4. Rutetilbudet og driften av kollektivsystemet skal legges opp slik at en oppnår god markedstilpassing og maksimal utnyttelse av vognmateriellet og de øvrige ressurser som settes inn.
5. Busstilbudet utvikles slik at samspillet med togtrafikken blir best mulig, og slik at transportbehovene i de mindre sentrale deler av studieområdet blir dekket på en god og effektiv måte.
6. Kollektivtilbudet skal markedsføres kraftig og samlet på tvers av fylkesgrensene, blant annet ved felles informasjonstiltak og enda mere kundevennlige og økonomisk fornuftige takster.
7. Investeringer i knutepunkter og stasjoner skal heve transportstandard, integrere ulike kollektivlinjer og bidra til å styrke kollektivtrafikkens plass i det framtidige utbyggingsmønsteret.
8. Utbyggingsmønsteret og arealbruken i kommunene søkes i sterkere grad tilrettelagt for å øke kollektivtrafikken.

F3: Antall reiser med bil, buss og tog over de tre snittene i 1992.



F2: Vi foreslår mål for reise-middelfordelingen over tre snitt i planområdet: Toten sør er Gjøvikbanen nord for Jaren og riksveg 4 sør for Lygnasæter. Lunner sør er Gjøvikbanen og riksveg 4 på grensen mellom Oppland og Akershus fylker. Nittedal sør er Gjøvikbanen ved Oslo grense og riksveg 4 nord for Gjelleråsen.



3. Markedet

3.1 Oversikt og utviklingstrekk

Planområdet kan deles inn i fem delområder med ulike kjennetegn på transportmarkedet og med ulike utfordringer til utviklingen av det kollektive transporttilbudet.

Gjøvik, Østre og Vestre Toten

De tre kommunene har tilsammen 53.800 innbyggere. Folketallet har vært stabilt de siste ti år. En betydelig del av befolkningen bor i Gjøvik by (ca 15.000 innbyggere) og Raufoss tettsted (ca 5.000 innbyggere) i Vestre Toten kommune, som begge ligger til jernbanen.

Arbeidsplassene i kommunene finnes hovedsaklig i industri, varehandel og offentlig tjenesteyting. Kommunene står i en særstilling i det indre Østlandet med hensyn til antall arbeidsplasser i industri og kunnskapsproduksjon i tekniske og merkantile fag.

Over 50 prosent av industrien i Oppland ligger i de tre kommunene, hvorav Raufoss As og Mustad fabrikker på Gjøvik er de største. Gjøvik hadde en spesielt sterk vekst på begynnelsen av 1980-tallet innen forretningsmessig tjenesteyting med tekniske fag, regnskap og revisjon som de største bransjene.

Høyere undervisning på Gjøvik omfatter ca 2.500 heltidsstudenter. I forhold til regionstørrelsen er det bare storbyene som kan vise til større omfang innenfor denne sektoren av kunnskapsproduksjon i Norge. Høyskolene ligger på Kallerud, med Gjøvikbanen i kanten av området. Nygård stasjon ligger ca 1 km fra høyskolesenteret. Studentene kommer fra mange kommuner i Oppland og Hedmark, men de fleste er fast eller midlertidig bosatt i Gjøvikområdet. Det er også en betydelig daglig innpendling av studenter bosatt i andre kommuner, blant annet på Hadeland.

Til tross for industriens sterke stilling og veksten i kunnskapsproduksjon, er det også gått tapt ca 1.000 arbeidsplasser de siste ti år, blant annet ved nedleggelsen av Toten Cellulosefabrikk. Dette har bidratt til økt arbeidsledighet og større behov for langpendling i retning Oslo. Kommunene har til nå ikke ligget innenfor dagpendlingsområdet til Oslo. Pendlingen er derfor beskjeden, bare i overkant av 100 pendlere, de fleste som ukependlere. Nesten ingen pendler til Hadelandsregionen.

Hovedveg- og jernbanenettet er i stor grad Oslo-rettet. Riksveg 4 er det siste tiåret bygget ut til høy standard på lange strekninger. Kommunene betjenes av busser på Gjøvik og Raufoss og en ringrute Gjøvik - Østre Toten - Vestre Toten. Disse rutene er de viktigste med hensyn til overgang til jernbane. Langbussrute Lillehammer - Gjøvik - Hønefoss og "Totenekspresen" til

Oslo via riksveg 33 over Minnesund (fra våren 1993) er de viktigste supplementene til Gjøvikbanen.

Søndre og Nordre Land

De to kommunene ligger langs riksveg 34 og den nedlagte Valdresbanen. De har tilsammen 13.300 innbyggere som hovedsaklig bor i tettsteder (Hov og Dokka er de største) og i spredt bebyggelse langs riksvegen. Arbeidsplassene er jevnt fordelt over næringssektorene.

Det skjer en betydelig pendling til Gjøvik og Vestre Toten, spesielt fra Søndre Land til Raufoss As. Langpendlingen til Oslo er begrenset (ca 300 pendlere). Landekspresen ble opprettet i 1989 til erstatning for Valdresbanen. Den gir relativt raske forbindelser til Jaren og Oslo. Det er tre daglige avganger til/fra Oslo. NSB frakter ca 3.000 reisende pr år til/fra Landkommunene som skifter mellom buss og tog på Jaren eller Gran stasjoner.

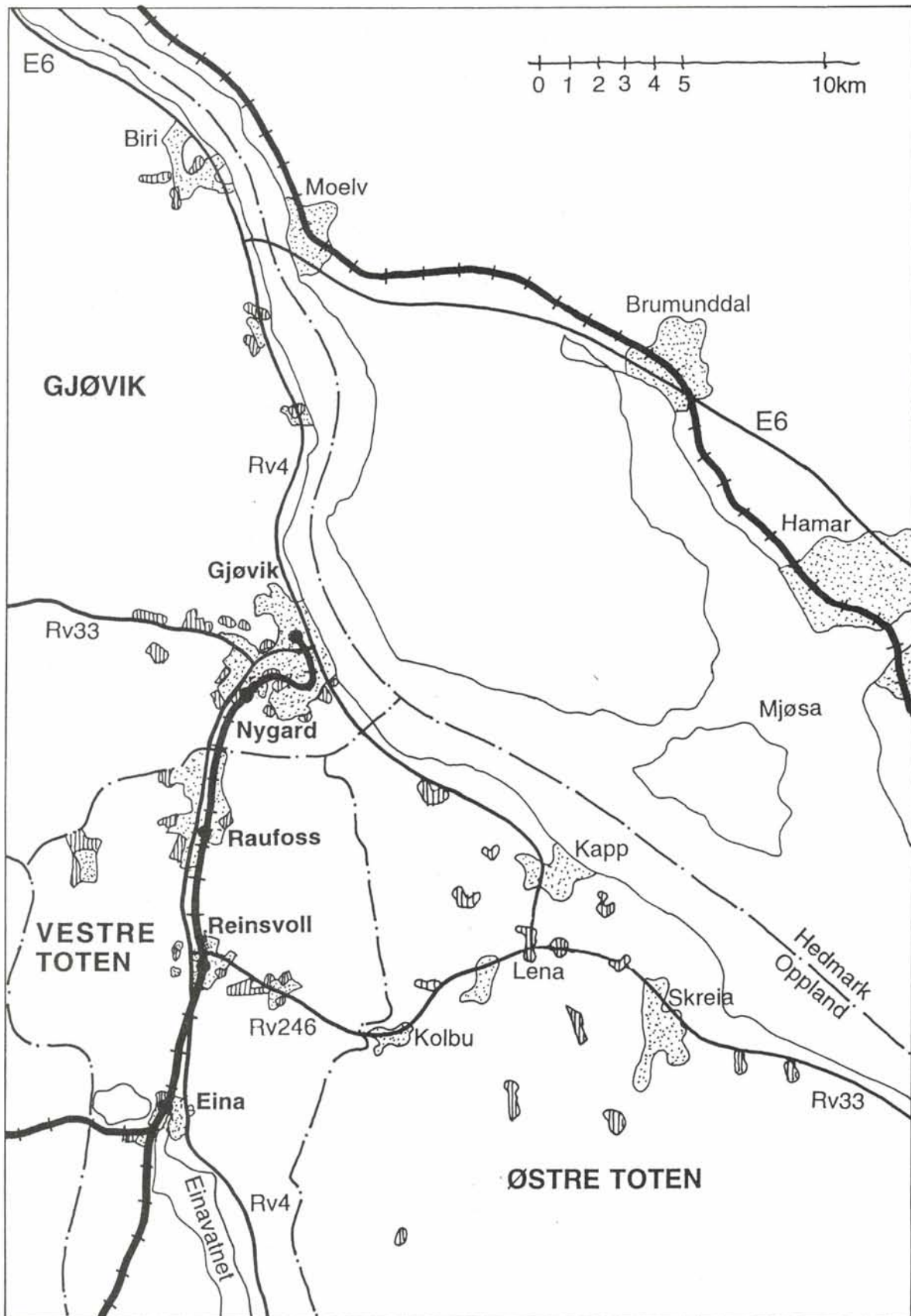
Hadelandsregionen






De tre kommunene Jevnaker, Lunner og Gran som utgjør Hadelandsregionen, har henholdsvis 5.800, 8.000 og 12.600 innbyggere, tilsammen 26.400 innbyggere. Hadeland har fra 1980 til 1990 hatt ca 1 prosent vekst pr år, men denne veksten har nå flatet noe ut. Mer enn halvparten av innbyggerne bor spredt utenfor tettstedene.

De siste ti årene har den største boligbyggingen i Hadelandskommunene foregått i de søndre delene av regionen, som en følge av nærheten til Oslo og de pendlingsmuligheter dette gir.

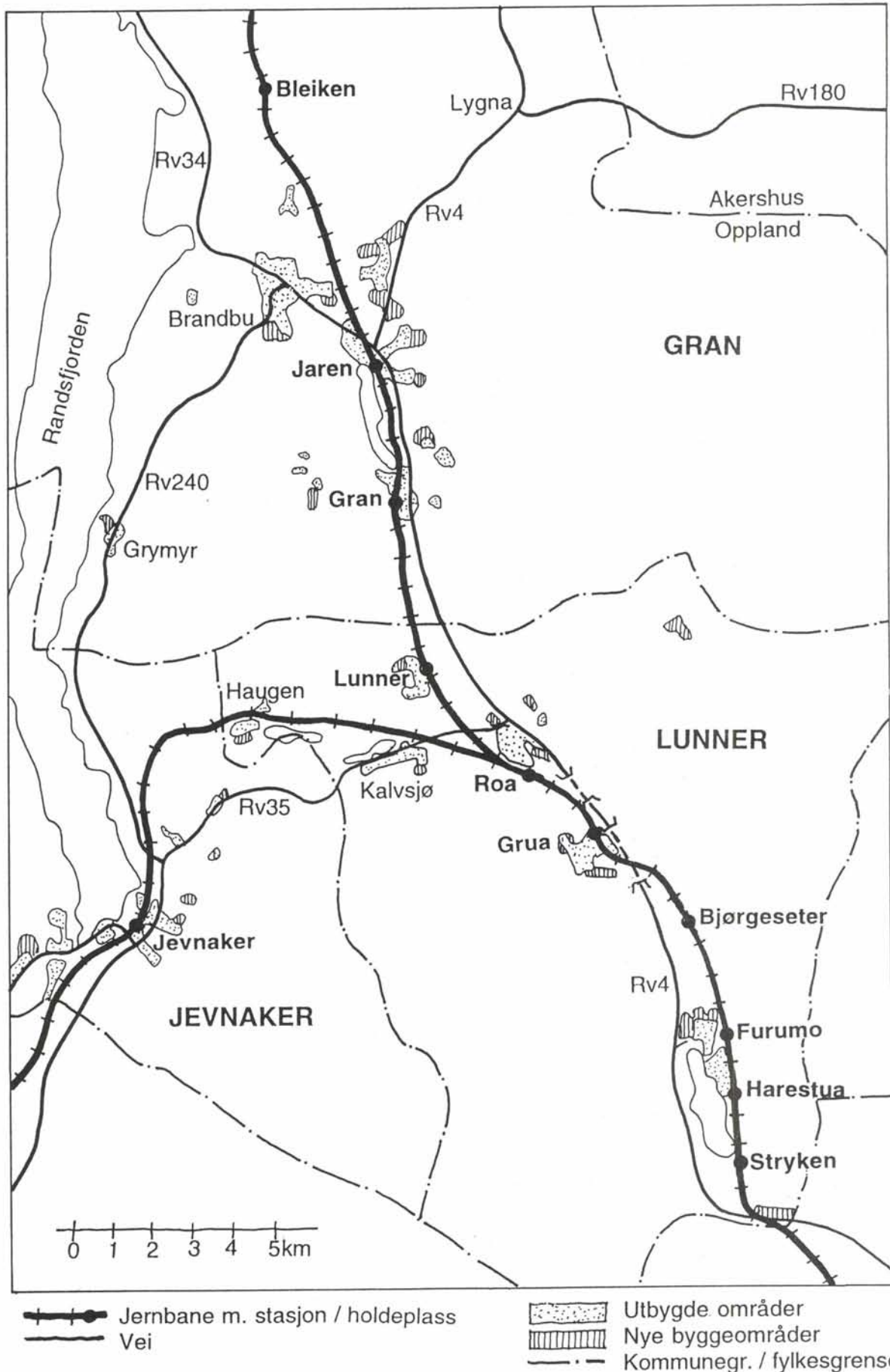
Regionen har ikke noe hovedsenter som peker seg ut, men syv tettsteder med boligbebyggelse, arbeidsplasser og servicefunksjoner. Tettstedsfunksjonene (handel, skole, kommunale tjenester, etc.) er fordelt mellom tettstedene. Sammen med den spredte bosettingen skaper dette et betydelig internt transportbehov i regionen. De to største tettstedene (Brandbu og Jevnaker) ligger ikke til Gjøvikbanen.

Kurs- og konferansestedene på Granvollen og i Jevnaker skaper et betydelig transportbehov til/fra Oslo, Oslo S og Fornebu og senere Gardermoen. Disse reisene er viktige i forhold til markedet for jernbane og buss.



- | | |
|--|---|
|  Jernbane m. stasjon / holdeplass |  Utbygde områder |
|  Vei |  Nye byggeområder |
| |  Kommunegr. / fylkesgrense |

F4: Utbyggingsmønster og planer for Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten kommuner i følge kommuneplankart.



F5: Utbyggingsmønster og planer for Gran, Lunner og Jevnaker kommuner i følge kommuneplankart.

Hele Hadeland ligger innenfor Oslos dagpendlingsomland. Ca 2.300 yrkesaktive pendler til Oslo. Fra Gran kommune som ligger lengst unna Oslo, pendler bare ca halvparten daglig. Resten er ukependlere. Fra Lunner kommune som har det klart største antall Oslopendlere, reiser så godt som alle fram og tilbake daglig. Fra Jevnaker kommune pendler flere hundre til Ringerike, men bare i underkant av 100 til Oslo.

Pendlingen fra Hadeland mot Gjøvik-Toten er begrenset, i overkant av 100 daglige pendlere.

Hovedveg- og jernbanenettet er i stor grad Oslo-rettet. Landekspresen og pendlerbusser til Oslo er de viktigste supplementene til Gjøvikbanen og dekker særlig arbeidsmarkedet i de nordøstre deler av Oslo (Grorud-dalen).

Med Gardermoen som hovedflyplass vil det nå bli bygget ut en vegforbindelse øst-vest fra Nannestad over Roa til Hønefoss. Denne tverrforbindelsen er viktig for forbindelsen til hovedflyplassen. Hadeland bilselskap har konsesjon for en flybussrute. Det store antallet arbeidsplasser på Gardermoen (10-15.000 på flyplassen etter år 2000) vil kunne føre til en betydelig pendling fra Hadeland i framtida, men trolig uten at dagens nivå for pendling til Oslo vil gå ned.

Internt i Hadelandsregionen er det et nokså tett nett av lokalveger. Sammen med den spredte bosettingen og spredningen av sentrumsfunksjoner, er det vanskelig å betjene området med kollektivtransport. Derfor er det nesten bare skolebarn som reiser kollektivt internt i regionen.

Nittedal

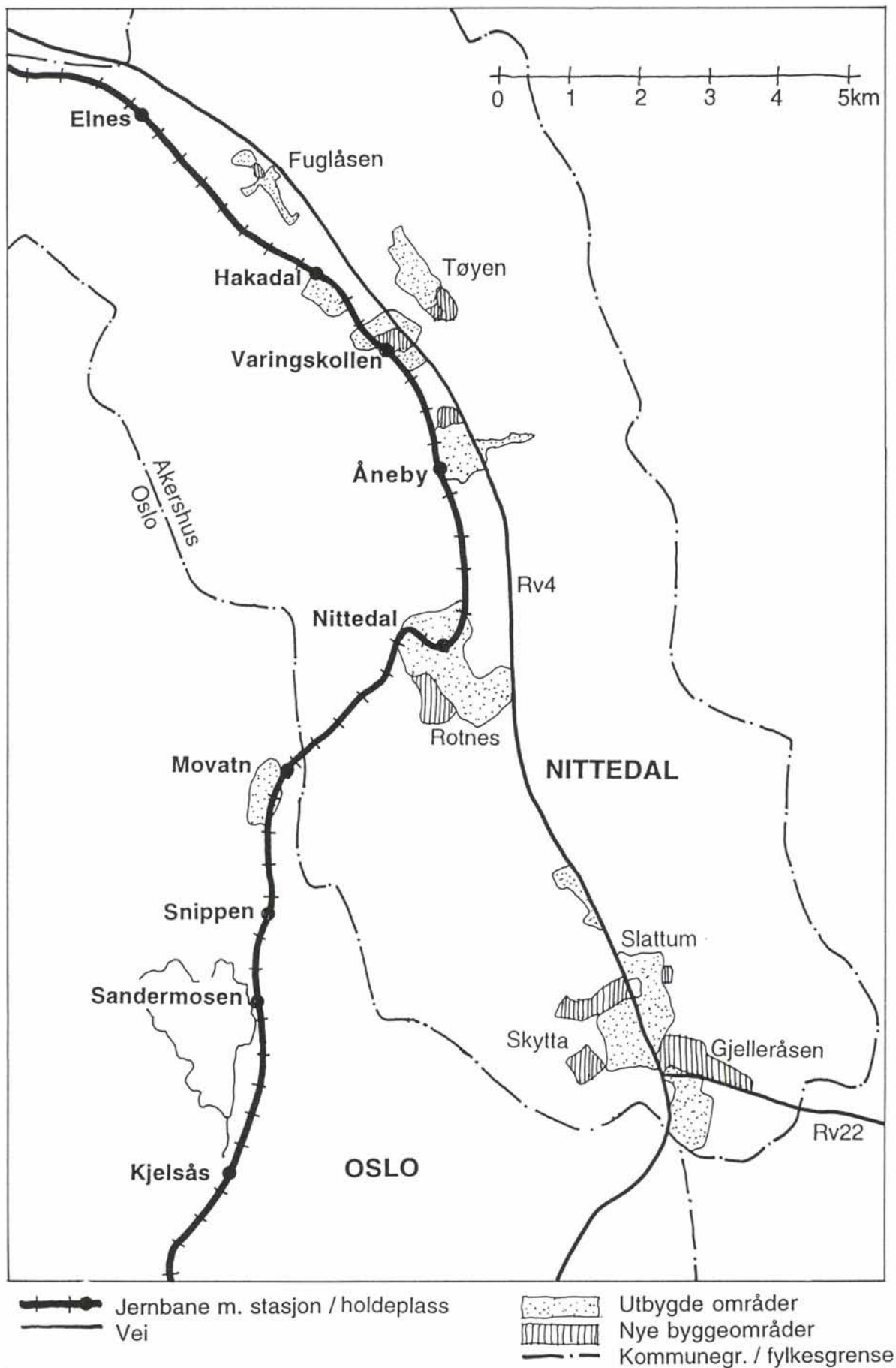
Kommunen har 16.100 innbyggere. De fleste bor i små og store boligfelt spredt oppover i hele dalen, men med hovedtyngden i Søndre Nittedal og på Rotnes. Gjøvikbanens trasé ligger forholdsvis usentralt i forhold til tyngden av bosettingen som derfor først og fremst betjenes kollektivt av bussruter på riksveg 4.

Nittedal er en forstadskommune med omfattende dagpendling til Oslo (60-65 prosent av de yrkesaktive). 5 prosent pendler til Skedsmo kommune. Forøvrig er det liten pendling til andre kommuner. Det er en del innpendling fra Oslo til arbeidsplasser sør i kommunen. For hver sjettede arbeidstaker som pendler fra Nittedal til Oslo, pendler det én arbeidstaker motsatt veg. Med den nye etableringen av Ringnes bryggeri i Nittedal sør vil innpendlingen øke.

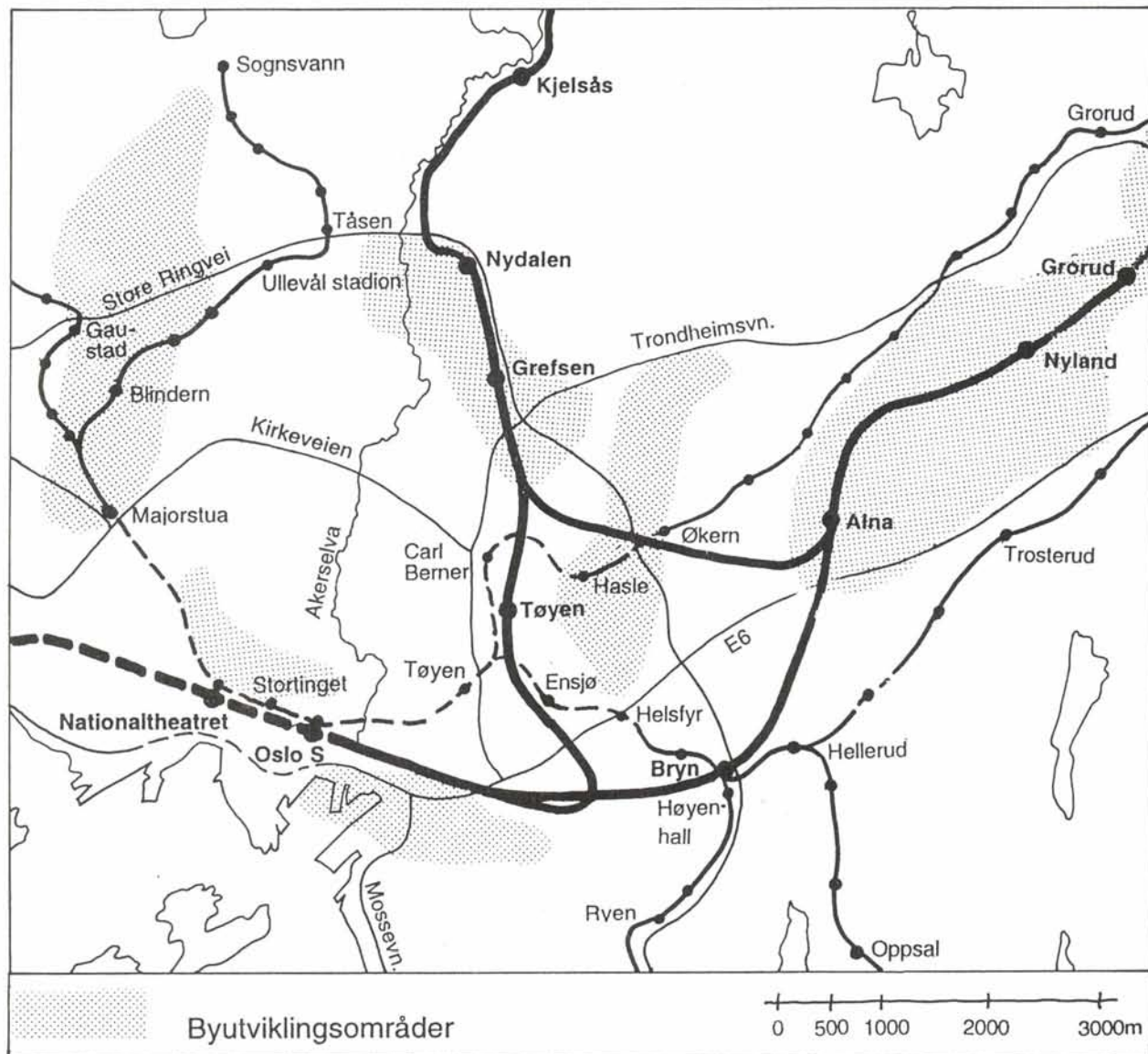
Den nære beliggenheten gjør at Oslo også er reisemål for andre reiser enn arbeidsreisene (innkjøp, privat ærend, fritid). De fleste slike "andre reiser" er imidlertid korte og går internt i kommunen. Ca 12 prosent av innkjøpsreisene og ca 25 prosent av ærend- og fritidsreisene går til Oslo. Oslo sentrum og Grorud-dalen er de dominerende reisemål for disse reisene (Ressursfordelingsprosjektet i Oslo/Akershus-regionen, 1992).

Hovedvegen og jernbanenettet er rettet mot Oslo og Skedsmo. Riksveg 4 har fått god standard på lengre strekninger gjennom kommunen. Parsellen forbi Gjelleråsen på grensen til Oslo er imidlertid en "flaskehals". Det er planer om å legge denne i tunnel fra Slattum til Bånkall, men dette er ikke prioritert i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97.

Foruten jernbanen betjenes kommunen kollektivt med bussrute 301 Hakadal - Nittedal - Gjelleråsen - Oslo.



F6: Utbyggingsmønster og planer for Nittedal kommune i følge kommuneplankart.



F7: Innsatsområder for byutvikling i Oslo i følge kommuneplan 1991.

Oslo

Kommunen har 460.000 innbyggere hvorav ca 83.000 bor i de seks bydelene som Gjøvikbanen går gjennom eller berører. Groruddalen og Oslo sentrum har flest arbeidsplasser (ca 80.000 hver). Oslo har 70.000 flere arbeidsplasser enn yrkesaktive, som gir betydelig innpendling fra omegnskommunene og nabofylkene.

Oslo har også regionale og nasjonale undervisnings-, kultur- og helseinstitusjoner som også skaper mange reiser til og fra byen. En del av trafikken på Gjøvikbanen skapes også av Oslos innbyggere, blant annet fritidsreiser til Marka, både sommer, høst og vinter.

Oslo har tett bebyggelse og et omfattende nett av kollektivlinjer som gir kollektivtrafikken en mye større markedsandel enn i omegnskommunene. Bortsett fra ved Oslo S og Kjelsås er Gjøvikbanen i liten grad knyttet sammen med dette kollektivnettet.

Gjøvikbanen har delvis beholdt sine markedsandeler

Gjøvikbanen trafikkeres av lokaltog og regiontog. Lokaltogene stopper på alle stasjonene. Noen av lokaltogene snur på Hakadal, noen på Roa og noen på Jaren. Regiontogene til Gjøvik stopper på stasjonene på Hadeland, men som hovedregel ikke i Nittedal. Lokaltogene frakter ca 2/3 av passasjerene og regiontogene ca 1/3. Hadelandsregionen betjenes av begge togtypene. Ca 60 prosent av passasjerene på Hadeland benytter regiontogtilbudet og 40 prosent lokaltogtilbudet.

I 1987 ankom og reiste 1,35 millioner passasjerer til og fra Oslo på Gjøvikbanen. Valdresbanen (som tok av fra Gjøvikbanen ved Eina) og lokaltrafikken Roa-Hønefoss ble nedlagt i 1989. Delvis som følge av dette trafikkbortfallet, sank antall passasjerer til 1,22 millioner i 1989.

Arbeids- sted	Gjøvik	Østre Toten	Vestre Toten	Søndre Land	Nordre Land	Jevn- aker	Lun- ner	Gran	Nitte- dal	Oslo
Bosted										
Gjøvik	8.190	90	580	60	40	0	0	10		130
Ø. Toten	1.200	3.020	680	0	0	0	0	20		150
V. Toten	1.050	180	3.650	0	0	0	0	50		110
S. Land	230	30	150	1450	100	0	0	30	0	300
N. Land	140	0	20	100	1960	0	0	10	0	300
Jevnaker	0	0	0	0	0	1.270	50	60		100
Lunner	20	5	10	0	0	40	1.090	230	100	1.390
Gran	30	10	40	10	0	120	200	3.090		840
Nittedal									1.830	4.510

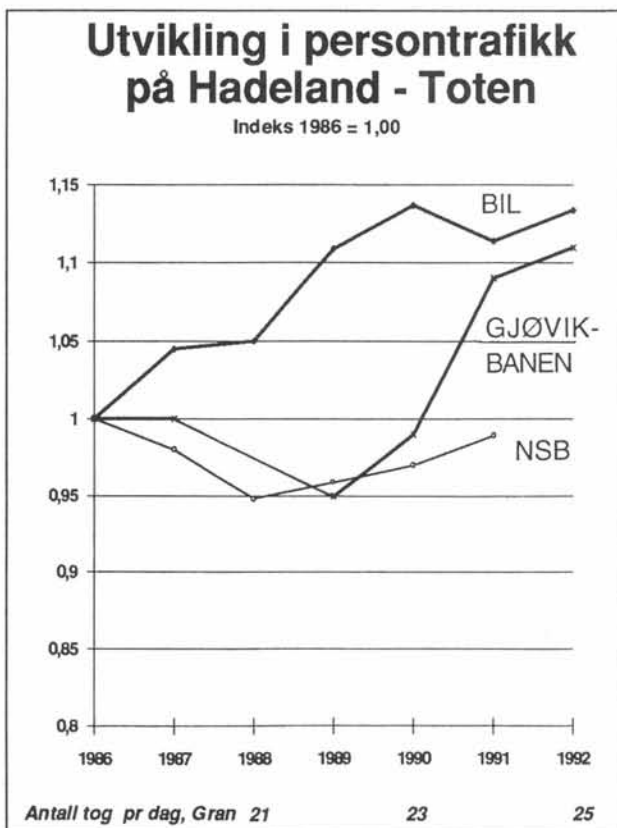
F8: Antall arbeidstakere etter bostedskommune og antall pendlere mellom kommunene i studieområdet Sum dagpendlere og ukependlere i følge Folke- og boligtellingsen 1990 (Tallene er avrundet; noen tall er usikre).

Togtilbudet ble så forsterket. Det økte for eksempel fra 21 til 25 tog pr dag på Gran stasjon fra 1988 til 1992. I 1992 var Gjøvikbanen ved Oslo kommet opp i 1,3 millioner passasjerer, men dette er likevel ca 5 prosent lavere enn i 1987. Det er særlig lokaltogstrekningen Hadeland-Oslo som har mistet trafikk. På den nordligste delen av regiontogstrekningen Gjøvik-Oslo har trafikken steget med mer enn 10 prosent (ca 70 reiser pr dag) i forhold til 1987. Trafikken her utgjør imidlertid bare noe over en tiendedel av totalvolumet på hele Gjøvikbanen.

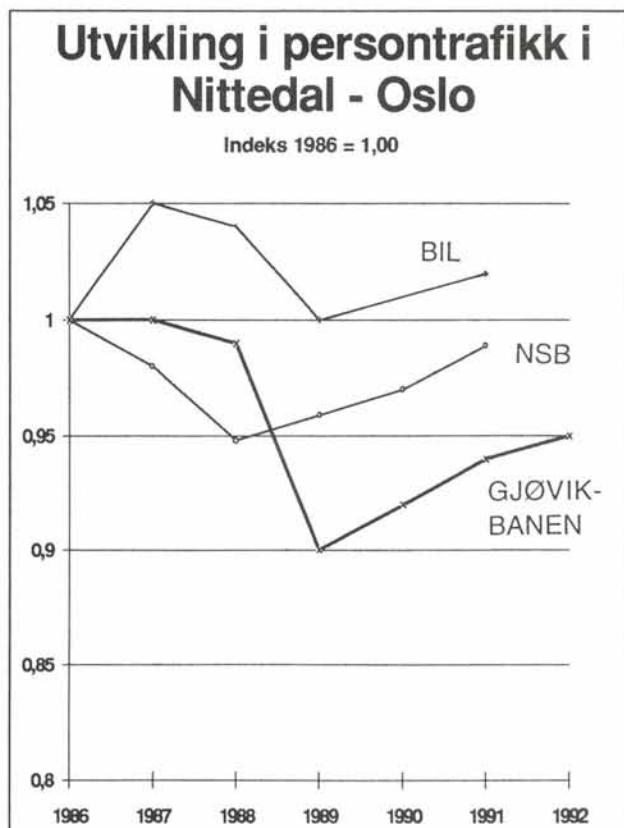
Fra 1986 til 1992 har biltrafikken på riksveg 4 ved Gran steget med mellom 10 og 15 prosent, mens den rett nord for Gjelleråsen bare har steget med 2 prosent.

Utviklingen i biltrafikken henger i stor grad sammen med den generelle økonomiske utviklingen. Dette synes også å være tilfellet for togtrafikken på Gjøvikbanen siden utviklingskurvene har flere likhetstrekk. Gjøvikbanen har altså stort sett klart å opprettholde sin markedsandel de siste 5-6 årene.

På den annen side tyder utviklingen i antall reisende med Gjøvikbanen på at det også er en sammenheng mellom nedbygging og forsterking av togtilbudet og nedgang og oppgang i passasjertrafikken. Det tyder på at Gjøvikbanen har gode muligheter til å konkurrere med biltrafikken og kapre større markedsandeler dersom det satses på et bedre kollektivtilbud.



F9: Endring i trafikk for tog og bil på Hadeland, og for NSBs samlede persontrafikk.



F10: Endring i trafikk for tog og bil ved Nittedal/Oslo, og for NSBs samlede persontrafikk.

3.2 Dagens togtrafikk

5.100 reiser pr. virkedag - Osloreiser dominerer bildet

På virkedagene mandag til fredag reiser det i gjennomsnitt 5.100 personer pr dag på Gjøvikbanen. Trafikken til og fra Oslo dominerer. Lokaltrafikken, dvs reiser med både start og endepunkt nord for Oslo, utgjør bare 5 prosent. Noe over halvparten av reisene skapes av Hadelandsregionen. Nittedal står for litt under en tredel og Gjøvik-Toten for litt under en sjettedel.

Det er trafikken i rushtiden som dominerer bildet, og her spiller lokaltogene den største rollen. 46 prosent av all trafikk på virkedagene fraktes på lokaltogene i løpet av de fem timene som vi definerer som rushtid (tog-ankomster Oslo S kl 06.30 - 09.00 og togavganger kl 15.00 - 17.30).

Lørdags- og søndagstrafikken på regiontogene er hver for seg ca to tredeler av trafikken på en virkedag. For øvrig er fredag den klart største reisedagen på regiontogene, noe som skyldes hjemreiser fra Oslo i helgene av ukependlere og studenter samt ulike former for besøksreiser. Av samme årsak er søndag også en stor reisedag for reiser fra Gjøvik og Toten.

På lokaltogene er trafikken på lørdager og søndager tilsammen ca halvparten av trafikken på en vanlig virkedag. Markareisene fra Oslo til stoppesteder i Nittedal og Lunner spiller en viss rolle på disse dagene. Det bidrar til at Nittedal-trafikken utgjør en større andel av totaltrafikken i helgene enn på virkedager.

Arbeidsreiser til Oslo dominerer

Av Oslo-reisene utgjør arbeidsreisene største gruppe både for lokaltogene og regiontogene. Tilsammen er 56 prosent av reisene på Gjøvikbanen arbeidsreiser (61 prosent på lokaltogene og 32 prosent på regiontogene). I rushtidene utgjør arbeidsreisene ca 85 prosent på lokaltogene og ca 40 prosent på regiontogene.

Av andre reiser er gruppen besøk/privat ærend størst. Denne typen reiser har like stor andel som arbeidsreisene på regiontogene, men utgjør bare 15 prosent på lokaltogene.

Markedssammensetningen på Gjøvikbanen følger hovedmønsteret fra henholdsvis lokaltog i Oslo-området og mellomdistansetog i Norge. Men det er noen avvik som er verdt å merke seg: Andelen arbeidsreiser er større, særlig på regiontogene, og det er flere besøksreiser og en mindre andel skolereiser.

F11: Antall passasjerer pr virkedag med Gjøvikbanens tog ved ankomst og avgang Oslo S. Lokaltog og regiontog i og utenfor rush. Rush er definert ved ankomst Oslo S kl 6.30 - 9.00 og avgang Oslo S kl 15.00 - 17.30 (NSBs ukestellinger 1992-93).

Togtype	Rush	Ikke rush	I alt
Lokaltog	2.066	921	2.987
Regiontog	773	762	1.535
Til sammen	2.839	1.683	4.522

F12: Antall arbeidsreiser og andre reiser pr virkedag med Gjøvikbanen, for de ulike delområder. (Bygger på NSBs ukestellinger 1992-93 og hovedtelling 1987, samt reiseformål etter MMI-tellinger 1992-93)

Kommune	Reiser til/fra Oslo etter formål			Lokale reiser	I alt
	Arbeid	Annet	Sum		
Gjøvik - Toten	110	440	550	120	670
Gran	475	305	780	30	810
Lunner	1.210	800	2.010	70	2080
Nittedal	920	590	1.510	50	1560
I alt	2.715	2.135	4.850	270	5120

F13: Antall reiser pr virkedag til/fra Oslo på lokaltog og regiontog fordelt på ulike delområder. (Bygger på NSBs ukestellinger 1992-93 og hovedtelling 1987)

Kommune	Lokaltog	Regiontog	I alt Oslo
Gjøvik - Toten	0	550	550
Gran	390	390	780
Lunner	1.300	710	2.010
Nittedal	1.510	0	1.510
I alt	3.200	1.650	4.850

F14: Hovedformål ved reiser med tog, prosent. Lokaltog på Gjøvikbanen sammenliknet med lokaltog i Oslo-området. Regiontog på Gjøvikbanen sammenliknet med mellomdistansetogene i Norge (MMI 1992-93).

Formål	Lokaltog		Region-/ mellomdistansetog	
	Gjøvikb.	Oslo	Gjøvikb.	Norge
Arbeid	61	59	32	24
Besøk	15	12	32	28
Fritid	4	3	5	9
Handle	1	4	3	2
Tjeneste	3	2	6	9
Kurs	6	2	5	8
Skole	10	15	10	13
Militæret	1	0	2	4
Annet	1	3	5	3
I alt	101	100	100	100

Størst trafikk nærmest Oslo

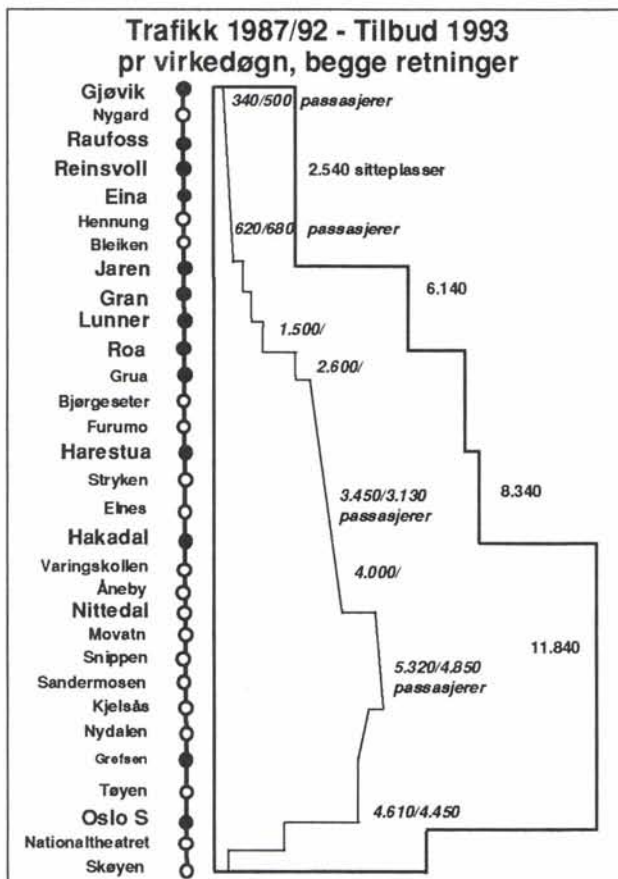
Fordi den Oslo-rettede trafikken dominerer så sterkt, øker trafikken på togstrekningene innover mot Oslo. Størst er belastningen mellom Kjelsås og Movatn stasjoner. Der ligger den 10 - 20 prosent høyere enn på Oslo S. Det innebærer at stasjonene Kjelsås, Nydalen og Grefsen har 10-20 prosent av det Oslorettede markedet. Det er også en viss intern trafikk i Oslo med Gjøvikbanen.

Mange stasjoner har liten trafikk

Antall passasjerer som stiger på togene varierer svært mye fra stasjon til stasjon. Nittedal stasjon har med ca 470 påstigende pr dag klart flest passasjerer utenom Oslo S, både i og utenfor rushtid. Det er mer enn dobbelt så mange som til sammen på samtlige stasjoner nord for Jaren. De andre stasjonene med mer enn 150 påstigende pr virkedag er Kjelsås, Harestua, Grua, Roa og Jaren.

9 av de 28 stasjonene har mindre enn 30 påstigende pr virkedag. Flere av disse bør vurderes nedlagt, eller bare betjent av innsatstog i rushtid. Enkelte stasjoner bør vurderes flyttet dersom det kan øke trafikkgrunnlaget. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 5.

F15: Antall passasjerer i togene på de enkelte strekningene av Gjøvikbanen, sammenliknet med sitteplass-tilbudet. Passasjerer og sitteplasser pr virkedag, sum begge retninger.



Togtrafikk 1992 - Antall påstigende passasjerer på stasjoner, virkedag

Stasjon	I rushtid* + resten av dagen
Gjøvik	41 + 90
Nygard	2 + 1
Raufoss	17 + 16
Reinsvoll	4 + 9
Eina	13 + 12
Hennung	
Bleiken	4 + 4
Jaren	146 + 52
Gran	83 + 36
Lunner	75 + 30
Roa	116 + 45
Grua	186 + 38
Bjergeseter	25 + 3
Furumo	38 + 7
Harestua	132 + 19
Stryken	6 + 4
Elnes	7 + 1
Hakadal	60 + 28
Varingskollen	49 + 15
Åneby	83 + 18
Nittedal	342 + 124
Movatn	34 + 50
Snippen	16 + 15
Sandermsen	0 + 2
Kjelsås	126 + 63
Nydalen	58 + 35
Grefsen	58 + 56
Tøyen	12 + 5
Oslo S	
Nationaltheatret	
Skøyen	

* Rush er tog som ankommer Oslo kl 06.30 - 09.00 eller avgår Oslo kl 15.00 - 17.30

Kilder NSB: Lokaltog, ti 17.11.92 (påstigningstelling) Regiontog, 18.19.9.89 (klarertelling)

F16: Antall påstigende personer pr virkedag for de enkelte stasjoner på Gjøvikbanen, i og utenfor rush.

Få togavganger med høy kapasitetsutnyttelse

Trafikktallene for de enkelte togavganger forteller at Gjøvikbanen har mange tog med nokså få passasjerer. 20 av ialt 50 avganger pr virkedøgn har ikke flere passasjerer enn at de kunne ha fått plass i en buss med 40 sitteplasser. Om lag en tredel av avgangene har mer enn 100 passasjerer, og nesten alle disse går i rushtidene til og fra Oslo S.

Rushtidstogene er imidlertid godt utnyttet med et gjennomsnittsblegg på mellom 50 og vel 80 prosent i dimensjonerende snitt. Den store variasjonen i etterspørsel og kapasitetsutnyttelse er en betydelig utfordring, som bør møtes med aktiv markedsføring og differensiert prispolitikk.

Variierende reisemåter til og fra stasjoner

Reisende på Gjøvikbanen nord for Nittedal ble intervjuet i mai 1993. Undersøkelsen viste at omtrent halvparten av togpassasjerene gikk til fots til og fra stasjonene. På Hadeland/Gjøvik/Toten-siden spiller personbilen også en viktig rolle (36 prosent), dels i form av kjøring med egen bil og parkering ved stasjonen (19 prosent) og dels ved at reisende blir kjørt (17 prosent). 7 prosent har overgang mellom tog og buss.

I Oslo-enden av togreisen har 20 prosent av togpassasjerene overgang til/fra buss, trikk eller T-bane. Ellers er det verdt å merke seg at Gjøvikbanen fungerer som tilbringer til annet tog i Oslo for 7 prosent av de reisende.

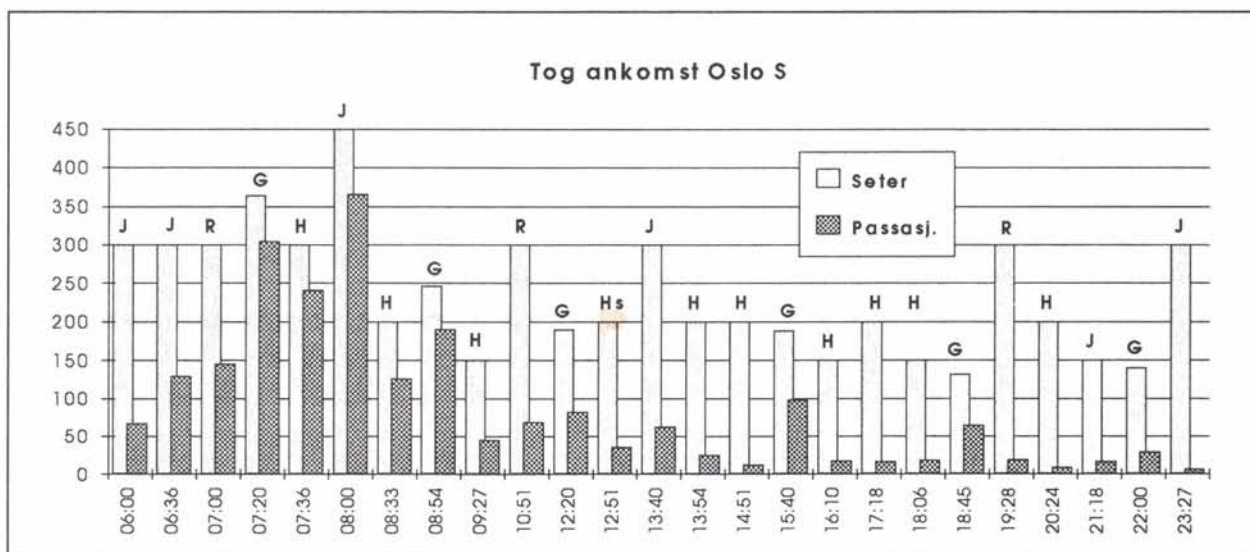
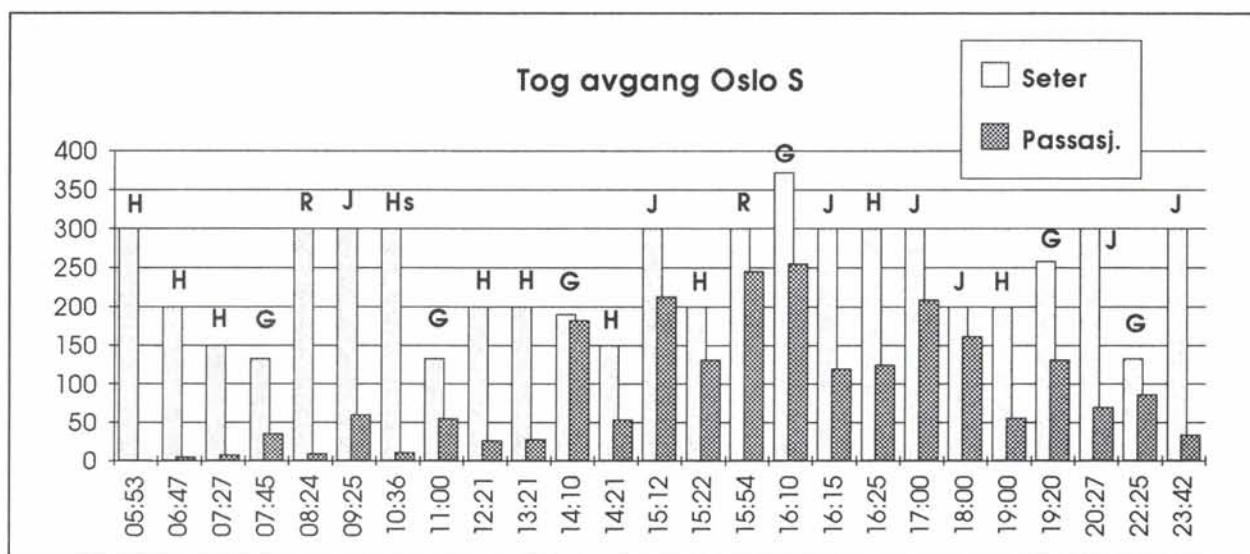
Svært få bruker sykkel som framkomstmiddel til og fra Gjøvikbanens stasjoner. Til sammenlikning ble det i mai 1988 registrert 13 prosent syklistene på Ski stasjon og 8 prosent på Lillestrøm (med hele 31 prosent om-

stignede til/fra buss, jfr Nielsen 1989). Det tyder på at det kan være et potensiale for økt influensområde for Gjøvikbanen gjennom bedre tilrettelegging for bruk av sykkel i forbindelse med togreiser.

F18: Reisemåte til/fra stasjon i Hadeland-, Gjøvik- og Toten-enden av togreisen og i Oslo-enden (MMI mars 1992 og mars/mai 1993). Prosent

Reisemåte	Hadeland - Gjøvik - Toten	Oslo
Til fots	45	52
Sykkel	3	0
Bilfører	19	5
Bilpassasjer	17	6
Buss, trikk, T-bane	7	20
Drosje	6	6
Med annet tog	0	7
Annet, ubesvart	3	4
I alt	100	100

F17: Tilbudt antall seter og antall passasjerer ved Oslo S for de enkelte togavganger på Gjøvikbanen virkedager 1992/93.



3.3 Dagens busstrafikk

Liten busstrafikk i forhold til tog - unntatt i Nittedal

Bussen spiller en beskjeden rolle for kollektive reiser fra de tre nordligste delområdene til Oslo. Landekspresen frakter ca 35.000 passasjerer pr år og pendlerbussen Hadeland - Oslo ca 23.000 reisende. Dette er ca 5 prosent av hva toget frakter over grensen mellom Oppland og Akershus.

For Nittedal kommune er situasjonen annerledes. Bebyggelsen i Nittedal Sør og en rekke andre steder oppover i dalen sokner mer til bussrute 301 langs riksveg 4 enn til jernbanen. Bussene frakter således ca 2.800 passasjerer pr dag mellom Nittedal og Oslo mens toget har ca 1.500.

Togets andel i Nittedal er likevel høy i forhold til andelen av befolkningen som bor innenfor gangavstand fra stasjonene og i forhold til antallet avganger pr dag. Det tyder på at toget har høyere kollektiv reisefrekvens i sitt influensområde enn det bussene har innenfor sitt dekningsområde.

På Gjøvik-Toten er bybussene og ringruta de viktigste

Langrutene Lillehammer - Gjøvik - Hønefoss dekker i stor grad et annet marked enn Gjøvikbanen. Noe korrespondanse med jernbanen er likevel aktuelt og bør søkes forbedret ved nye ruteopplegg. Regionbussene som dekker ytre deler av Gjøvik kommune driver først og fremst skolebarnkjøring, og korresponderer forøvrig godt med togavgang om morgenen.

For bybussene på Gjøvik og ringruta (Gjøvik - Lena - Reinsvoll - Raufoss) er samspeillet med toget viktig. Det er relativt mange passasjerer med disse rutene - ca 2.600 pr virkedag med bybussene og 1.500 pr virkedag med ringruta. Det er med andre ord et visst potensiale for overgangspassasjerer til og fra Gjøvikbanen.

Skolebarntransport dimensjonerer busstilbudet på Hadeland

Busstilbudet på Hadeland er dominert av skolebarntransport. Lite annen transport skjer kollektivt internt i dette området. Fylkesdelplanen for Hadeland som er under utarbeiding vil omfatte en prinsippdiskusjon om kollektivtransport og framtidig utbyggingsmønster.

F20: Reisemiddelfordeling for reiser mellom Oslo og de fire delområdene i 1992. Basert på sammenstilling av data fra ulike kilder. Tallene nederst er de absolutte tall for antall reiser. A = Arbeidsreiser. Ø = Øvrige reiser.

3.4 Kollektivtrafikkens markedsandeler

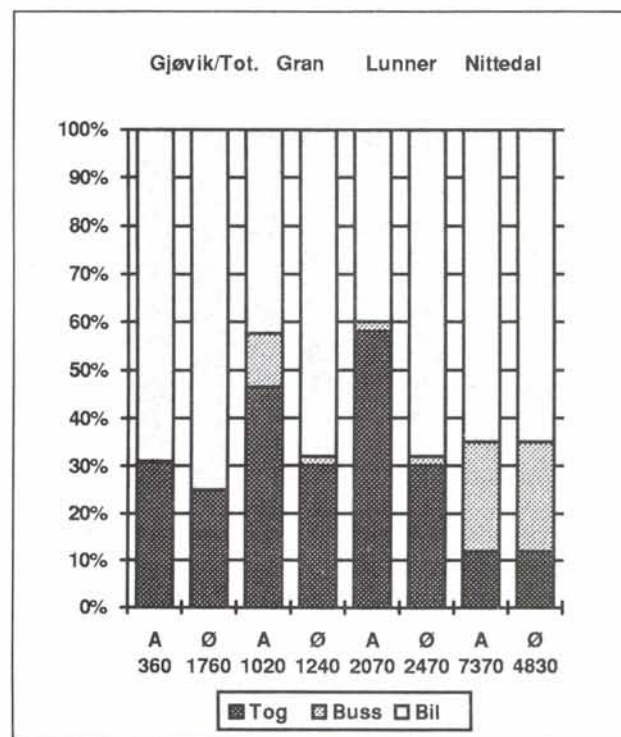
Lav kollektivandel, men høy markedsandel for arbeidsreiser til Oslo

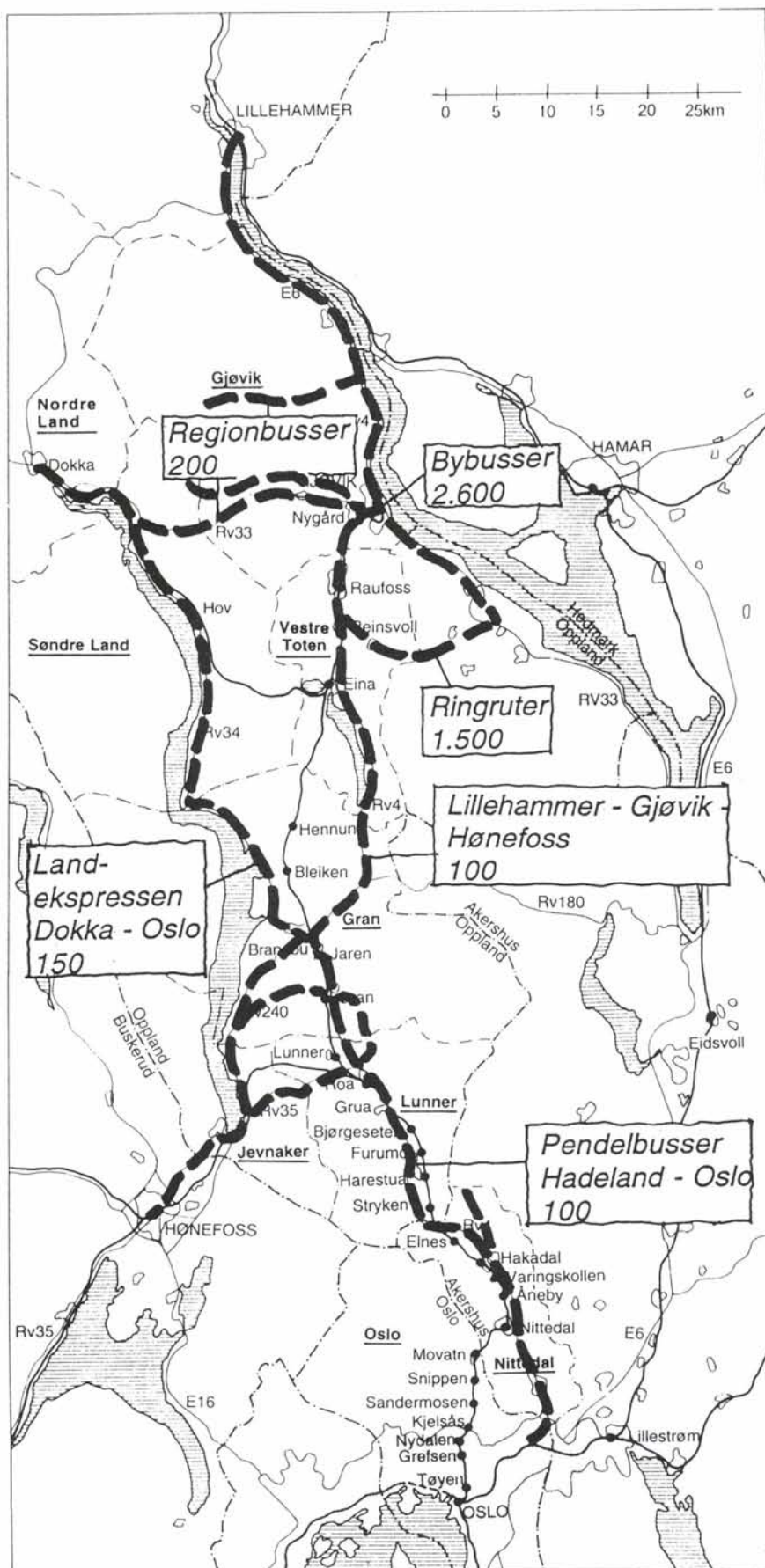
I studieområdet åtte Opplandskommuner dominerer bilen med 70 prosent av innbyggernes daglige reiser. Bussene har 5 prosent av dette transportmarkedet, mens reiser med tog bare utgjør en halv prosent. Tallene kommer fra intervjuer blant personer 13-74 år, fordelt over et helt år (utvalg fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 1990. TØI).

For reiser ut av området, spesielt til Oslo, er imidlertid reisemiddelfordelingen en annen. Her konkurrerer toget og delvis bussen (Nittedal) vesentlig bedre med privatbilen. Særlig gjelder dette for arbeidsreisene, der kollektivandelen ligger mellom 30 og hele 60 prosent.

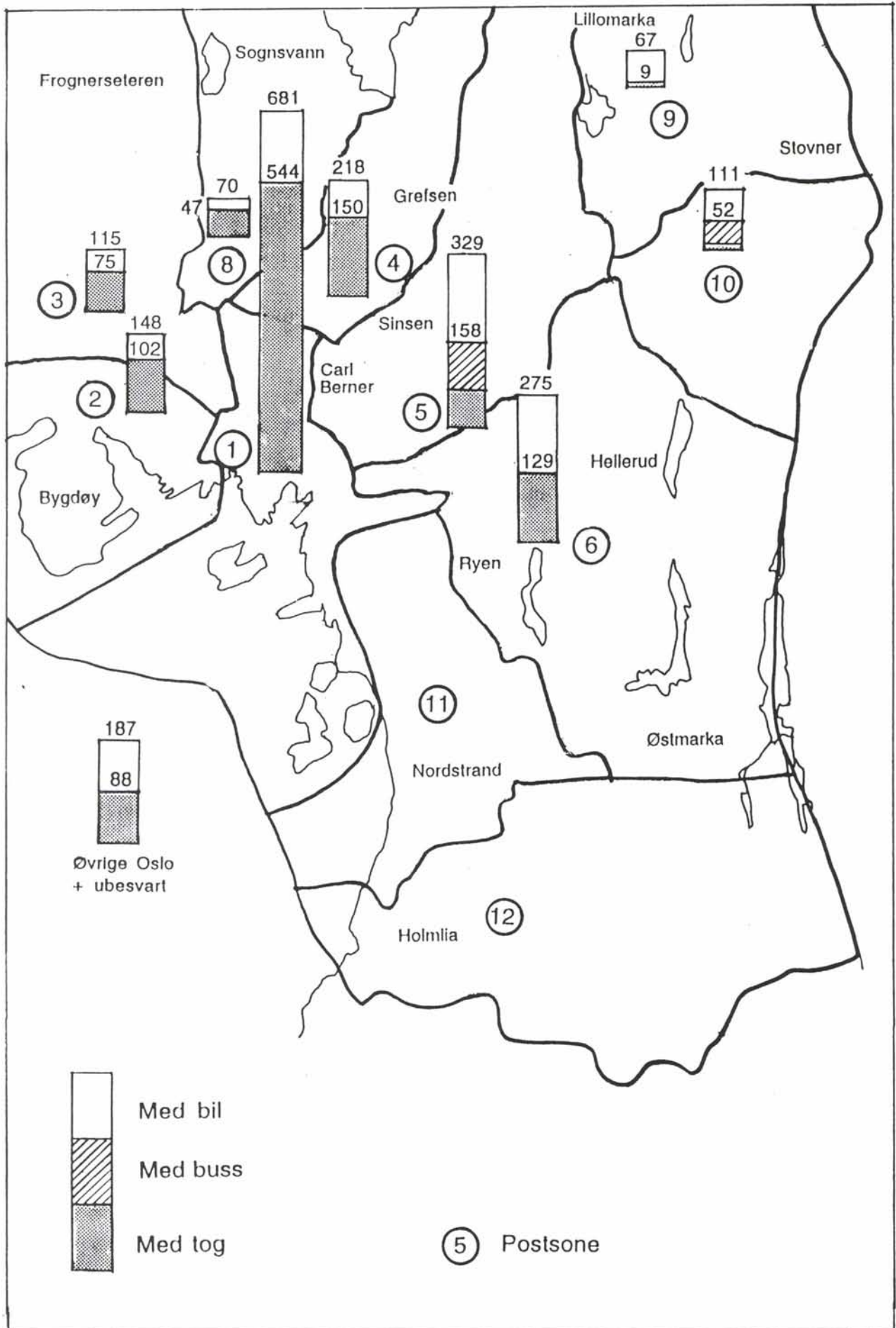
F19: Reisemiddelfordeling for reiser foretatt av 126 bosatte (13 - 74 år) i studieområdets åtte Opplandskommuner (Spesialutskrift fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 1992, TØI). Reiser til/fra arbeid og øvrige reiser. Prosent.

Reisemåte	Til/fra arbeid	Øvrige reiser	Alle reiser
Til fots	14	23	21
Sykkel, moped	0	3	2
Bilfører	75	53	58
Bilpassasjer	4	15	13
Drosje	0	0	0
Buss	7	5	5
Tog	0	1	1
Ubesvart, vet ikke	0	0	0
Til sammen	100	100	100





F21: Oversikt over de viktigste bussrutene med ca antall passasjerer pr virkedag.



F22: Arbeidsreiser fra Hadeland til ulike målområder i Oslo. Absolute tall i følge spesialutskrift fra Folke- og boligtellingsen 1990.

Reisemål i Oslo påvirker reisemiddel- fordelingen

Overgang mellom transportmidler er en viktig negativ faktor for kollektivtrafikken. Mer enn halvparten av de som tar Gjøvikbanen til Oslo har endelig reisemål innen gangavstand fra stasjon. Derfor er Gjøvikbanens trasé gjennom Oslo og stasjonenes plassering avgjørende for jernbanens markedsandeler. Det samme gjelder for bussrutene som kommer fra riksveg 4 og ned Groruddalen i retning Oslo sentrum.

Få kollektive arbeidsreiser til andre steder enn Oslo

Tabell F8 (side 19) viser at arbeidsreisene utenom pendlingen til Oslo stort sett foregår innenfor bostedskommunene eller i høyden innenfor ett av de fire delområdene. Det er i størrelseorden bare 100 - 200 pendlere mellom hver av de fire andre delområdene. Kollektivandelen for de arbeidsreisene som ikke går til Oslo er lav. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjengitt i F14 har 76 prosent arbeidsreiser med bil, 7 prosent med buss og ingen med tog.

Markedsandeler for andre Oslorettede reiser er lavere enn for arbeidsreiser

Totalt er det ca 21.000 reiser mellom studieområdet og Oslo pr virkedag. Halvparten av reisene er ikke arbeidsreiser. Markedsandelene for de øvrige reisene er noe lavere enn for arbeidsreisene. Dette skyldes nok først og fremst at toget prismessig står sterkere i konkurransen med bil for arbeidsreiser (månedskortrabatt) enn det gjør for andre, mer tilfeldige reiser (enkeltbillett, flere personer pr bil). For Hadeland er jernbanens andel 30 prosent mot 55 prosent for arbeidsreisene. For Gjøvik-Toten er tog-andelen 25 prosent, mot 30 prosent for arbeidsreiser. For Nittedal er det ingen forskjell.

F23: Kollektivandel for reiser fra Nittedal til ulike deler av Oslo. (Spesialutskrift fra reisevaneundersøkelse Oslo-Akershus 1990. TØI). Prosent av alle reiser.

Sone i Oslo	Andel kollektivt
1. Sentrum	74
4. Ytre by nord	47
2. Indre by vest	46
7. Ytre by vest	44
3. Indre by øst	38
5. Nedre Groruddalen	27
8. Røa	20
10. Nordstrand	17
9. Øvre Groruddalen	7
6. Østensjøbyen	0
11. Holmlia	0
Alle soner i Oslo	37

3.5 Virkninger av utbyggingen på Gardermoen

Et nytt arbeidssted og reisemål - men lite kollektivtrafikk på kort sikt

Hovedflyplassen på Gardermoen med flytrafikk og 10 - 15.000 arbeidsplasser, vil bli et viktig nytt reisemål for områdene nord for Oslo. Med utbygging av en ny veg fra Nannestad til Roa og videre mot Hønefoss vil også studieområdet kunne dra nytte av dette. Vegforbindelsen er også viktig for å få til en relativt kort reisetid for flypassasjerer til/fra studieområdet samt Ringerike og Hallingdal.

Det vil bli behov for nye bussruter på strekningen Hønefoss - Roa - Gardermoen, som vil kunne ta med seg både arbeidsreisende og flypassasjerer. For reisende fra Gjøvik og østre deler av Toten vil likevel raskeste rute til Gardermoen være riksveg 33 via Minnesund.

I Gardermoprojektet er det antatt at ca 3 prosent av flypassasjerene vil ha start eller endepunkt på Hadeland, Gjøvik-Toten og Ringerike-Hallingdal. Videre er det antatt at kollektivandelen for flypassasjerer i ytterområdene vil være ca 30 prosent. Dette gir 130 busspassasjerer daglig i åpningsåret 1999 og 200 i år 2010.

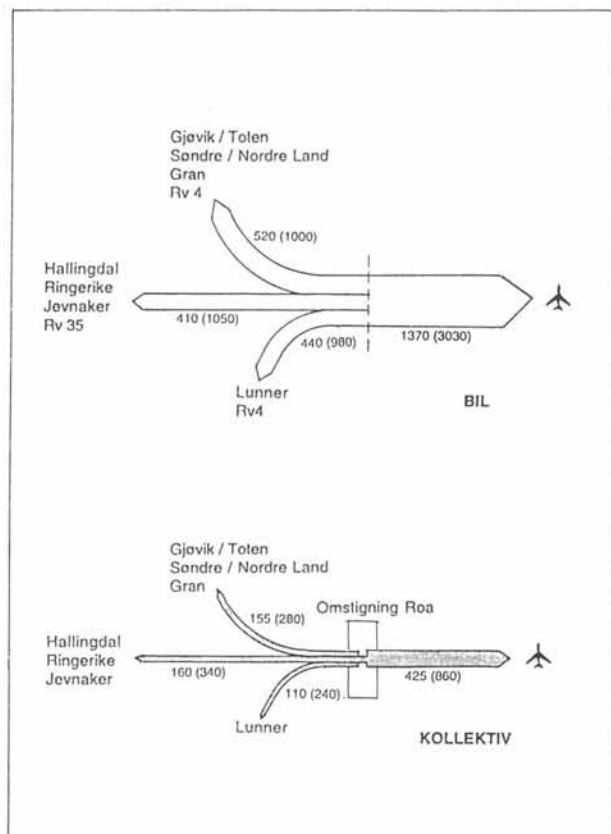
Arbeidsreiser til flyplassen vil imidlertid kunne gi flere passasjerer på disse flyplassbussene, selv om en regner med at kollektivandelen bare blir 15 prosent på grunn av skiftarbeide m.v. I Gardermoprojektet er det antatt at hovedflyplassen vil være et attraktivt pendlingsalternativ for de som i dag pendler til Oslo. I tillegg er det antatt at en god del ansatte på Gardermoen vil kunne bosette seg i studieområdet og på Ringerike, men først og fremst på Hadeland. Dette vil kunne gi et daglig passasjertall på bussene på 3 - 400 i åpningsåret og vel 700 i år 2010.

Beregninger vi har foretatt med utgangspunkt i grunnlagstallene fra Gardermoenprosjektet, gir i størrelseorden 150 kollektivtrafikanter i transportkorridoren

F24: Antall flypassasjerer og arbeidsplasser på Gardermoen og beregnet andel med mål i Opplandsdelen av studieområdet for Gjøvikbanen (i følge Hovedflyplassutredningen og TØI).

	Hovedfly- plassen ialt	Herav Hadeland, Gjøvik, Toten
Flypassasjerer	Millioner pr år	
1992*	7,5	0,120
1999	11,0	0,176
2010	17,0	0,272
Ansatte	Antall	
1992*	7.500	45
1999	11.000	490
2010	17.000	1150

* Sum Fornebu og Gardermoen



F25: Anslag over arbeidsreiser og flypassasjerer med bil og kollektive transportmidler mellom ulike deler av studieområdet i Oppland, Ringerike/ Hallingdal og Gardermoen hovedflyplass. Sum reiser pr dag i begge retninger i åpningsåret 1999 (2010).

Gjøvikbanen/riksveg 4 fra Gran og Gjøvik - Toten. Sammen med trafikanter fra Lunner gir dette et samlet behov på ca 220 omstigninger/påstigninger daglig i et eventuelt "Hadelandskors" ved Roa. Fram til år 2010 er tallet anslått å øke til 400 reiser pr dag. Fordelingen mellom transportmidlene kan grovt antas å bli:

- Tog/Buss 75 (140 i 2010) reiser pr dag
- Buss/Buss 75 (140)
- Bil/Buss 75 (120).

F26: Dagens Oslo-rettede trafikk fra de tre delområdene, fordelt på tog, buss og bil. Omtrentlig antall reiser pr virkedag.

Marked	Tog	Buss	Bil	I alt
Gjøvik/Toten				
Arbeidsreiser	110	-	250	360
Øvrige reiser	440	-	1.320	1.760
Hadeland				
Arbeidsreiser	1.690	160	1.300	3.150
Øvrige reiser	1.100	80	2.500	3.680
Nittedal				
Arbeidsreiser	900	1.720	4.730	7.350
Øvrige reiser	590	1.100	3.140	4.830
Til sammen				
Arbeidsreiser	2.700	1.880	6.280	10.860
Øvrige reiser	2.130	1.180	6.960	10.270
I alt	4.830	3.060	13.240	21.130

3.6 Kunde krav, kvalitet og pris

Hvilke faktorer teller mest i konkurransen om kundene?

Både total reisetid, avstand til stasjoner, sitteplassestilbud og omstigninger er påvist å slå ut på reisemiddelfordelingen ved arbeidsreiser. Også prisen betyr en god del. Likevel er det mange undersøkelser som har vist at bilbruken er mer følsom for kollektivsystemets standard enn pris. Bekvemmeligheten i transportmiddelet, punktlighet, omstigningsforhold og holdeplassforhold er ved siden av reisetid viktige elementer i reisestandarden for trafikantene.

Det er særlig de som bor og/eller arbeider innenfor en gangavstand på 1-2 km fra stasjon/holdplass som benytter kollektivtransport. Undersøkelser fra TØI av arbeidsreiser i Oslo-området viser at folk er mindre avstandsfølsomme i "boligenden" av reisen enn i "arbeidsenden" inne i byen. I boligenden kan de reisende benytte ulike former for tilbringertransport (egen bil, bli kjørt, sykkel) som ikke er tilgjengelig i arbeidsenden.

Hva må til for at Hadelandsbilister skal reise kollektivt?

I regi av Norsk Gallup Institutt A/S ble det i mai 1993 gjennomført en gruppesamtale med representative bilpendlere bosatt på Hadeland, alle med arbeid i Oslo. Hensikten med samtalen var å gå noe i dybden om hva disse vektlegger ved eget valg av transport, samt hvordan de vurderer kollektivtilbudet. Nedenfor presenterer vi kort noen av hovedresultatene, samt Gallups forslag til tiltak på bakgrunn av resultatene fra samtalen.

Den typiske bilpendler:

- Har familie med to biler
- Har arbeidsted nordøst i Oslo
- Bruker ca 1 time med bil til jobben,
- Vet hvordan en kan unngå bilkøer, f.eks med fleksitid
- Synes bilen er rask, lettvin og komfortabel
- Vet generelt lite om kollektivtilbudet
- Synes informasjonen fra kollektivselskapene er for dårlig
- Hensynet til miljøet spiller ingen rolle i deres valg

Bilpendlernes oppfatning av Gjøvikbanen er:

- Lav status i deres øyne (lavere enn pendlerbussene)
- Dårlig komfort/sitteplasser ("byggeår 1952 sier alt")
- For mange stopp ("melkerute")
- Behov for omstigning ("må nedennom Oslo S")
- Minst like dyrt som bil
- Alt for dyrt til fritidsreiser med familien

Med basis i disse resultatene anbefaler Gallup at en legger vekt på følgende momenter i den videre utvikling og markedsføring av kollektivtilbudet:

1. Bearbeid folks holdninger til tog
2. Fortell hva det faktisk koster, bil versus tog
3. Informér kontinuerlig om tilbudet, spesielt korrespondanse med andre kollektivmidler i Oslo
4. Hev standarden, spesielt på setene
5. Gjør billetter og rabatter mer fleksible
6. Utnytt ledig kapasitet og gi (familie)rabatter
7. Færre stopp og kortere reisetid
8. Lag et forutsigbart togtilbud (tid, pris og komfort)

3.7 Trafikk 1992 - 1999

Sannsynlig utvikling uten tiltak

Landsomfattende reisevaneundersøkelser fra 1985 og 1991 viser at det kollektive transportarbeidet målt i personkilometer er opprettholdt gjennom siste halvdel av 1980-årene, mens andelen som reiser kollektivt er sunket fra 10 til 8 prosent. Gjøvikbanen har i samme periode beholdt sine markedsandeler, men dette skyldes nok delvis at togtilbudet er blitt noe forbedret.

Forholdene for biltrafikken i vårt studieområde er blitt sterkt forbedret de siste årene gjennom utbyggingen av riksveg 4 til nesten motorvegs standard på flere strekninger. Videre utbygging er i gang, og dersom det også blir vegtunnel gjennom Gjelleråsen, vil bilen og bussen bli klart styrket i konkurranse med toget.

En sannsynlig trafikktvikling uten tiltak vil da kunne bli uendret trafikk eller en viss nedgang for toget, for eksempel 1 prosent pr år som tilsvarer gjennomsnittet de siste fem årene. For enkelhets skyld har vi imidlertid antatt uendret trafikk målt i personkilometer for de nærmeste 5 - 10 år.

Potensiale for økt kollektivtrafikk?

Som det framgikk av kapittel 3.2, er ikke markedsammen-setningen på regiontog og lokaltog på Gjøvikbanen særlig forskjellig fra situasjonen i Oslo-området og ellers i landet. Riktignok er andelen arbeidsreiser noe større, særlig på regiontogene, og det er flere besøksreiser og færre skolereiser. Vi kan imidlertid ikke på dette grunnlag trekke noen slutninger om potensialet.

I drøftingen under tar vi særlig for oss det potensiale som ligger i den store gruppen Oslo-rettede reiser som skapes fra de tre delområdene Gjøvik/Toten, Hadeland og Nittedal. Et annet potensiale er reiser attrahert til disse områdene fra Oslo og lokalreiser med både start og endepunkt nord for Oslo. Disse er langt færre og omtales i mindre grad.

Gjøvik/Toten: 20 minutter kortere reisetid med tog til Oslo vil neppe få svært mange ukependlere til å bli dagpendlere. Men det vil gi mulighet for en annen tilpasning med for eksempel 2-3 fram- og tilbakereiser i uken. Dette kan fungere både for deltidsarbeidende og for folk innen enkelte tjenesteytende yrker. Det største potensialet for økning er nok likevel innenfor "øvrige reiser". Både redusert reisetid, øket frekvens og stive ruter vil bidra til trafikkvekst ifølge erfaringene fra Vestfoldbanen. Det samme gjelder for "motstrøms-trafikk" til Gjøvik/Toten fra Oslo og Hadeland. Riktig leie i tid morgen og kveld for Gjøviktogene ville for eksempel kunne gi et brukbart tilbud for studenter fra Hadeland til høyskolesenteret på Kallerud.

Hadeland: Oslo-pendlerne fra Lunner kommune dagpendler i større grad enn i Gran. Men 7 minutter kortere reisetid med tog til Oslo vil neppe få særlig mange ukependlere fra Gran til å dagpendle. Derfor ligger utfordringen heller i å få bilpendlere fra Hadeland over på tog. Togandelen for arbeidsreiser til områdene rundt Kjelsås, Nydalen, Grefsen og Oslo S er imidlertid allerede svært høy (70 - 80 prosent), så mulighetene for økning er begrenset. En hovedutfordring ligger derfor i å få til raske og bekvemme overganger fra Gjøvikbanen til kollektivnettet til andre deler av Oslo, ikke minst T-banen. Den nye Ensjø/Kampen stasjon vil gi direkte overgang til tre T-banelinjer og ligger nær arbeidsplasser ved Ensjø og Helsfyr. Groruddalen må i stor grad fortsatt dekkes kollektivt busser. Utvikling av et nytt lokaltogtilbud på Alnabanen (Jaren - Grefsen - Lillestrøm), med blant annet stasjon ved Økernsenteret, kan etter hvert komme til å modifisere dette.

Det er også nødvendig med sterkere markedsføring av Gjøvikbanen. For eksempel koster en rabattreise i gjennomsnitt omtrent det halve av en bilreise til Oslo. Videre skaper bedre frekvens og stive ruter potensiale for økning av "andre reiser". Det største trafikkpotensialet ligger i Lunner kommune, både for arbeidsreiser og andre reiser. Tallet på togreisende er i utgangspunktet 2,5 ganger større enn fra Gran og reisetiden fra Lunner til Oslo er under 1 time. Det siste har i mange sammenhenger vist seg som en viktig tidsgrense for mange typer reiser til og fra en storby.

Nittedal: Momentene som er nevnt for Lunner, gjelder i enda større grad for Nittedal, i hvert fall for den delen av Nittedal som naturlig sogner til jernbanen. På kort sikt er mulighetene til å forbedre tilbudet i Nittedal mer begrenset. Med hyppigere avganger og god tilpasning av rutetider til ulike reisebehov, er det rimelig å anta at toget kan bidra til at Nittedals innbyggere vil bruke ulike Oslo-tilbud i større grad enn idag. Effektiv kontakt til Oslos kollektivnett vil her være svært utslags-

givende, med Ringbanen som det mest avgjørende (vil for eksempel forkorte reisetiden til Blindern).

Forutsetninger og metoder for trafikkprognosene

På Jærbanen iverksatte NSB fra 1.1.1992 et nytt og utvidet lokaltogtilbud med tilnærmet stive ruter, basert på høy standard på holdeplasser, nytt togmateriell og informasjonsopplegg, kombinert med samordning med busstilbudet. I løpet av halvannet år har dette gitt en trafikkøkning på 120 prosent.

Basert blant annet på disse erfaringene og de nye mulighetene som oppstår for tog ved bygging av en ny terminal på Værnes, er det også foretatt en vurdering av en større satsing på lokaltrafikken med tog i Trøndelag. I Trøndelag er forbedringen mindre enn på Jæren. Den består i utvidet tilbud med tilnærmet stive ruter, færre stopp og kortere reisetid, kombinert med oppgradering av stasjoner og holdeplasser og samordning med busstilbudet. Første fase iverksettes 1.9.1993. Trafikken er forventet å øke med 20 - 40 prosent på kort sikt.

Når en skal anslå trafikkveksten på grunn av forbedringer i tilbudet på Gjøvikbanen er det nærliggende å sammenlikne med forholdene på Jærbanen og i Trøndelag. Men viktige forutsetninger er forskjellige både i utgangspunktet og ved tilbudsforbedringen: De fleste togreiser har start og endepunkt nær stasjoner. Jæren og Trøndelag har vesentlig større befolkning nær stasjonene enn Gjøvikbanen. Særlig langs Jærbanen bor folk i kort gangavstand fra stasjonene (68 prosent går eller sykler til stasjonen). Sammenliknet med de to andre banene har Gjøvikbanen i utgangspunktet en klart høyere markedsandel (30 prosent mot 5 - 10 prosent). Dette henger mye sammen med at Gjøvikbanen bringer mange pendlere inn til landets største by og arbeidsmarked. Men det viser også at potensialet for en relativ økning er mindre enn på de to andre banene.

F27: Sammenlikning mellom transportkorridorene for jernbanen på Jæren, Trøndelag og langs Gjøvikbanen.

	Jæren	Trøndelag	Gjøvikbanen
Karakteristika			
Befolkning < 1km fra stasjon	25.000	22.000	14.000
Andel gang/sykkel til stasjon	68 %	45 %	40 %
Antall togreiser, før tiltak	3.200	1.700	5.200
Markedsandel tog, før tiltak *	10 %	5 %	30 %
Reisetidsforhold tog/bil, før **	1,14	1,43	1,44
Reisetidsforhold tog/bil, etter **	0,82	1,21	1,30
Tilbudsforbedring			
Endring i reisetid	- 40 %	- 13 %	- 10 %
Endring i antall avganger	+ 80 %	+ 50 - 100 %	+ 60 - 100 %
Nyheter	Nytt materiell, nye stasjoner	Værnes stasjon, Fellesterminal	Nye regiontog, Omstig. T-bane
Resultat			
Vekst i personkm med tog	Oppnådd: 120 %	Beregnet: 20 - 40 %	Beregnet: 14 - 22 %
Absolutt økning i reiser	3.800	300 - 600	500 - 1.000

* Markedsandelene gjelder snitt ved Klepp, Levanger og Lunner syd

** Reisetidsforholdet gjelder strekningene Stavanger - Egersund, Trondheim - Verdal og Oslo - Grua

Den viktigste forskjellen i tilbudsforbedringene på de tre banene ligger i konkurranseforholdet til bil. Her bryter Jærbanen gjennom en "barriere" ved at reisetidsforholdet dør-til-dør ble klart bedre enn bil på en rekke relasjoner etter forbedringen. Reisetidsforholdet i Trøndelag forbedres også en god del, men toget er fortsatt dårligere enn bilen. Det samme gjelder for Gjøvikbanen, men her er konkurransen fra bilen enda sterkere.

Den andre forskjellen er at Jærbanen med nytt og raskt materiell kunne framstå og markedsføres som et nytt kollektivtilbud. I Trøndelag ligger det nye i tilbudet særlig i nytt stoppested vegg-i-vegg med nytt terminalbygg på Værnes flyplass, ny fellesterminal for tog og buss i Trondheim og at togene for første gang vil pendle forbi Trondheim og dermed bidra til å binde de to Trøndelagsfylkene transportmessig sammen. Selv om det settes inn nytt regiontogmateriell og åpnes en ny Ensjø/Kampen stasjon, vil nok inntrykket av nytt kollektivtilbud på Gjøvikbanen være svakere enn på de to andre banene.

På denne bakgrunn finner vi det rimelig å vente en **prosentvis** klart lavere trafikkøkning på Gjøvikbanen enn i Trøndelag. Målt i absolutte tall vil likevel økningen i antall passasjerer på Gjøvikbanen være høyere enn i Trøndelag; 500 mot 300 reiser pr dag i de laveste anslagene.

To metoder for trafikkprognosen

For å anslå framtidig trafikk på Gjøvikbanen som følge av de foreslåtte endringer i tilbudet, har vi brukt to forskjellige metoder. Den ene er samme framgangsmåte som vi tidligere har brukt for NSBs lokaltrafikk i Trøndelag, dvs vurderinger og anslag basert på internasjonale erfaringstall om forholdet mellom prosentvis tilbudsforbedring og prosentvis trafikkøkning. Forbedringene av tilbudet er målt i redusert reisetid og øket frekvens, målt hver for seg eller samlet i form av tilbudte togkilometre. Resultatet for Gjøvikbanen er en beregnet trafikkvekst (personkilometer) på 11 - 19 prosent for Ruteplan 94 i lavt og høyt anslag, og 19 - 22 prosent for Ruteplan 99. Men disse anslagene tar ikke hensyn til hvilke markedsandeler jernbanen har i utgangspunktet. Det tas heller ikke hensyn til hvor viktige de ulike faktorene er (reisetid, reisekostnad, ventetid, etc).

Derfor har vi også anvendt en annen metode som er noe mer avansert. Her er virkningene av tilbudsforbedringene beregnet ved hjelp av elastisitetsmodellen ELMA ("Elasticitetsmodell för översiktlig analys", utviklet av Transek AB, som også stått for beregningene av Gjøvikbanen i samarbeid med As Civitas). Med elastisitet menes den relative forandring av en faktor når en annen faktor forandres. Hvis for eksempel antall reisende øker med 5 prosent når reisetiden minker med 10 prosent, så er elastisiteten - 0,5. Modellen tar hen-

syn til den totale (generaliserte/vektede) reisekostnaden. Følgende faktorer inngår i modellen:

- Markedsandel for tog
- Reisetid for tog
- Avgangsfrekvens ved stasjoner
- Tilslutningreise
- Antall bytter
- Byttetid
- Billettpris

Det er de Oslo-rettede reisene som er beregnet, fordi disse i dag utgjør 95 prosent av togtrafikken.

I beregningene er markedet delt opp i åtte ganske små delmarkeder for å få mest mulig realistiske beregninger som avspeiler de ulike forbedringsalternativer for togtilbudet:

- "Arbeidsreiser" som forutsettes å foregå i rushtid.
- "Andre reiser" som forutsettes å foregå utenfor rushtiden.

Rushtiden er definert ved togenes ankomst Oslo S kl. 06.30-09.00 og avgang kl. 15.00-17.30, tilsammen fem timer. De to reisehensiktene er inndelt i fire geografiske delmarkeder:

- Gjøvik/Toten - Oslo
- Gran - Oslo
- Lunner/Jevnaker - Oslo
- Nittedal - Oslo

Modellberegningene tar i utgangspunktet ikke hensyn til ikke målbare tiltak som markedsføring, bedre informasjon om kollektivtilbudet, faste/stive ruter, takst-samordning med buss, forbedring av materiell og komfort og bedre terminaler og stasjoner. NSBs erfaringer, ikke minst fra Vestfoldbanen og Jærbanen, er at slike tiltak kan ha betydelig effekt, enkeltvis og samlet. På bakgrunn av NSBs erfaringer har vi derfor valgt å gi resultatet av modellberegningene et påslag på 50 prosent for å fange opp slike virkninger. Dette gir som resultat 11 prosent økning i antall personkilometer for Ruteplan 94 og 13,5 prosent økning for Ruteplan 99.

Resultatet av ELMA-beregningen er benyttet som lavt anslag og resultatene fra "Trøndelags-metoden" er benyttet som høyt anslag. Imidlertid mener vi at det er grunn til å feste størst tiltro til ELMA-beregningene fordi disse i størst grad tar hensyn til markedsituasjonen i utgangspunktet og til en rekke elementer i tilbudsforbedringene.

	Ruteplan 92	Ruteplan 94		Ruteplan 99	
	Dagens	Lavt	Høyt	Lavt	Høyt
Lokaltog	3200	3295	3435	3555	3790
Regiontog	1650	1855	1935	1875	2000
Til sammen	4850	5150	5370	5430	5790
Økning	-	300	520	580	940
Nye reiser		150	260	290	470
Overføres fra bil		150	260	290	470

F28: Gjøvikbanen. Lavt og høyt anslag på antall passasjerer ved ulike endringer i tilbudet, samt antakelser om fordeling mellom nye reiser og reiser overført fra bil.

Virksomheter på bil- og busstrafikken?

Økningen på jernbanereiser vil måtte komme i hovedsak fra biltrafikanter og som nye reiser. Vi har antatt at 50 prosent kommer fra bil og 50 prosent som nye reiser for hele markedet langs Gjøvikbanen. Vi har sett bort fra virkninger på buss fordi dette markedet i dag er svært lite bortsett fra i Nittedal. Men for både Nittedal og Hadeland dekker bussen nordøstlige deler av Oslo. Disse relasjonene blir lite påvirket av tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen, slik at det er rimelig å gjøre denne forenklingen.

4. Rutetilbud og reisetider

4.1. Dagens tilbud med tog og buss

Variierende togtilbud - komplisert for trafikantene

Dagens tilbud til de reisende på Gjøvikbanen dekkes med 7 togsett på virkedagene, med en reisetid Oslo - Gjøvik på 2 timer og 5 - 8 minutter.

For trafikantene er tilbudet vanskeligere å overskue enn det som er vanlig i NSBs persontrafikk. Det henger sammen med at banen trafikkeres med ulike typer togsett, med varierende stoppmønster og kjøretider, og at avgangstidene ikke er på faste minuttall. Stasjonene på banen har mellom 6 og 25 avganger pr dag i hver retning, og dette oppnås ved hjelp av fem ulike togoppsett fra Oslo til henholdsvis Hakadal, Harestua, Roa, Jaren og Gjøvik. Tilsammen gir dette et tilbud som det er vanskelig for andre enn de faste trafikantene å forholde seg til.

Lokal-, region- og ekspressruter med buss

Behovet for kollektiv transport dekkes også av bussruter. Langrutene supplerer toget på strekningene Toten - Oslo, Land - Hadeland - Oslo og Lillehammer -

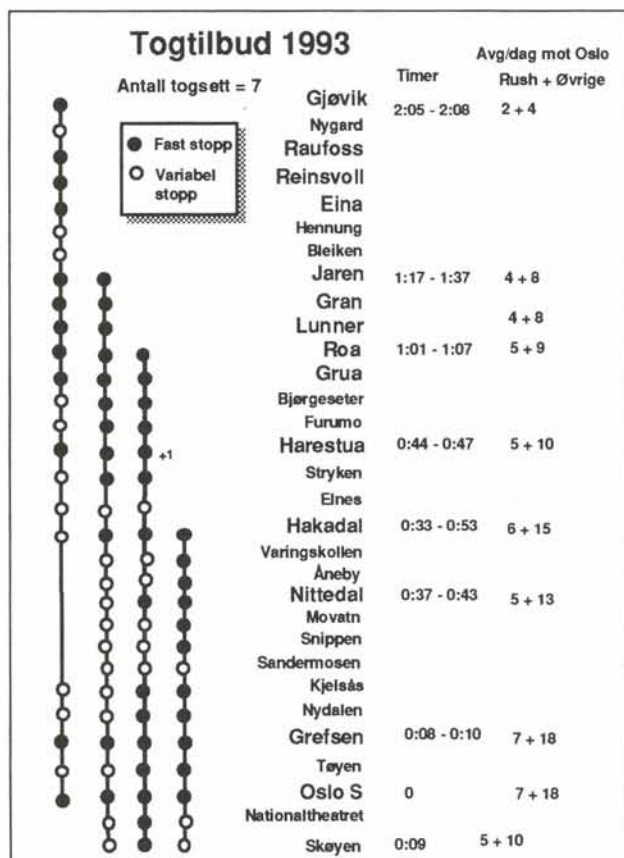
Gjøvik - Hønefoss, delvis i ekspressruter med begrenset stopp. For lengre reiser til/fra Oslo har likevel Gjøvikbanen flest avganger og klart mest trafikk.

For lokale reiser er bussene viktigere enn toget, både fordi reisene er korte og ofte ikke følger jernbancstrekninger, og fordi togets rutetider ofte passer dårlig med de lokale reisebehovene. I Gjøvik har bybussene halvtimesruter, mens ringruta på Toten har normalt timesruter på virkedager.

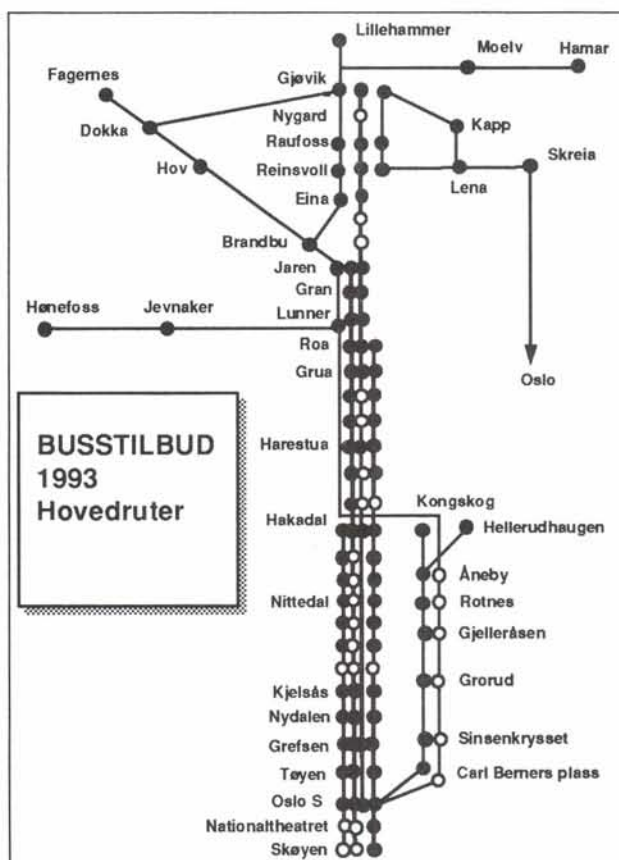
I Nittedal er SLs bussrute 301 det viktigste kollektivtilbudet. Med sine avganger stort sett hver halve time gir den omtrent dobbelt så mange avganger pr dag som Gjøvikbanen, men hovedsaklig i områder utenfor gangavstand fra stasjonene.

Tog og buss er omtrent like raske, men bilen er som regel raskere fra dør til dør

Togtilbudet innebærer at reisetidene til Oslo blir omtrent de samme som med buss. Sentrum og nordre del av byen nås som regel raskest med toget, fordi busser og biler må ta "omveien" om Gjelleråsen. Men Grorudalen med 80.000 arbeidsplasser og 70.000 innbyggere, er mer tilgjengelig med buss enn med tog fra vårt studieområde.



F29: Dagens togtilbud har varierende stoppmønster og reisetider.

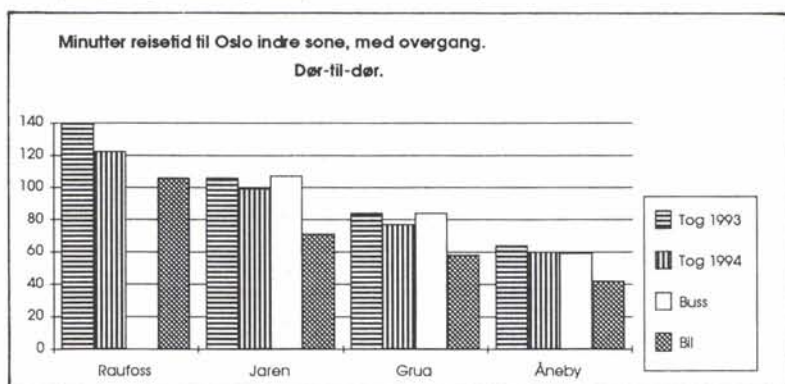


F30: Hovedruter for busstrafikken i 1993.

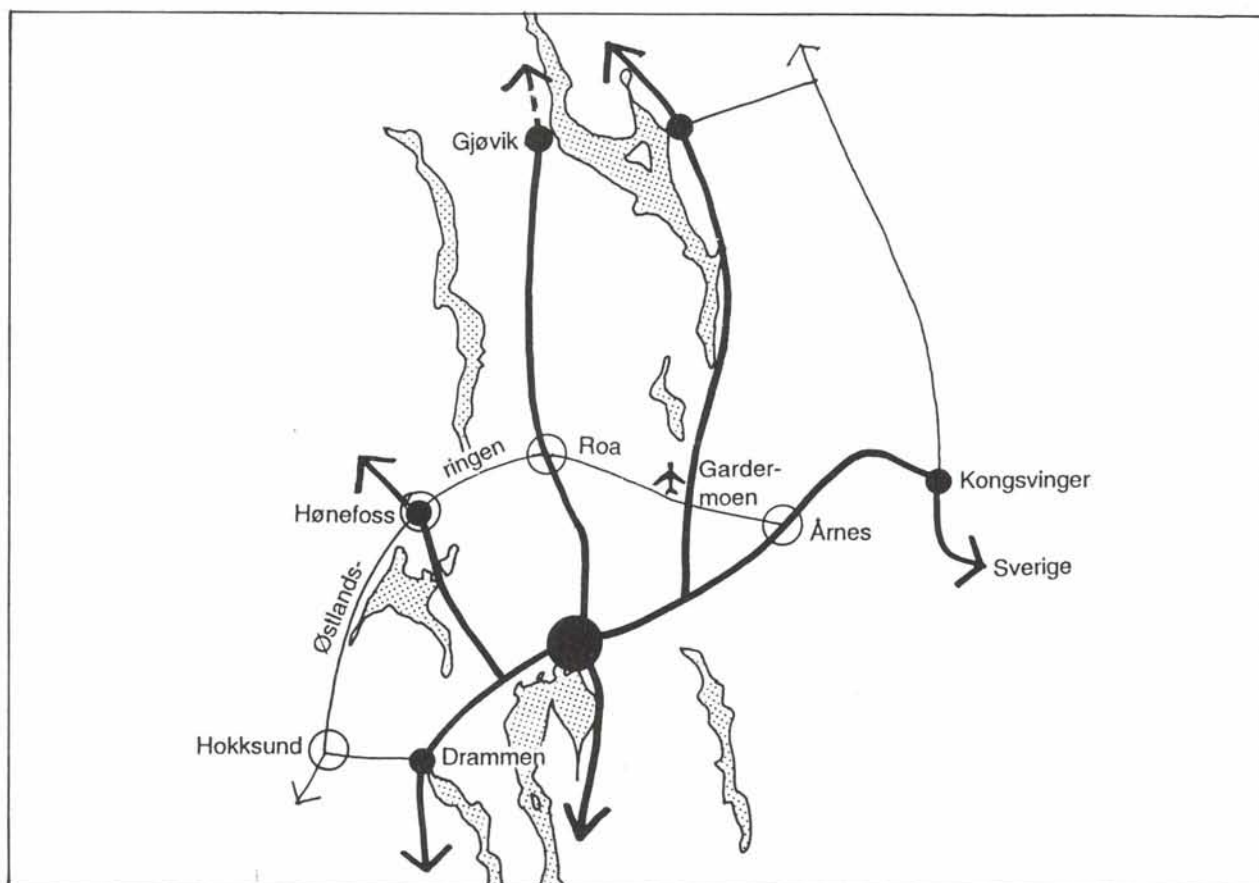
Reisetidene med toget til Oslo kan reduseres en god del ved å sette inn togmateriell med større akselerasjons- evne, og ved å sløyfe de minst benyttede stoppe- stedene. I tillegg kan en utnytte kjøreveiens standard noe mere enn idag slik at kjørehastigheten øker. Der- med kan toget få en del høyere gjennomsnittsfart enn bussene, selv om en ikke går til en mer omfattende utbedring av kjørevegen.

Likevel er det et godt stykke igjen før Gjøvikbanen kan konkurrere med bil på reisetid dør-til-dør. Det vil kreve en betydelig utbedring og eventuelt forkorting av kjøre- vegen for togene. Den pågående utbyggingen av riks- veg 4 gjør det enda vanskeligere for toget å konkurrere med bilene.

F31: Typiske reisetider fra dør til dør med bil og kollektiv transport til områder i Oslo indre sone utenfor gangavstand fra Gjøvikbanens stasjoner.



F32: Gjøvikbanen som del av et Oslo-rettet jernbanenett, med tverrgående bussruter og knutepunkter på "Østlandsringen".



4.2. Muligheter for å skape et bedre, samlet kollektivtilbud mot 1999

Del av Østlandets stamnett

Gjøvikbanen og langrutene i studieområdet bør betrak- tes som en viktig del av Østlandets kollektive transport- system. Gjennom opprustingen av riksveg 35 mellom Jevnaker og Roa og byggingen av ny veg mellom Roa og Gardermoen får en utviklet en ny tverrforbindelse som binder sammen Østlandet nord for Oslo. Det er mulig at forbindelsen vil stå ferdig i 1999, når Garder- moen åpner som ny hovedflyplass.

Denne vegen vil etter hvert bli en viktig transportåre for busstrafikk. Blant annet er det trolig at transport- aksen Hønefoss - Gardermoen - Kongsvinger kan bli et viktig område for lokalisering av næringsliv og boliger i årene framover.

For å styrke det samlede kollektivsystemets konkurransevne overfor bilen, er det viktig at en klarer å integrere buss- og banesystemet på Østlandet. Utvikling av et knutepunkt, eventuelt en skystasjon, i Lunner kommune, omtrent der Gjøvikbanen og riksveg 35 krysser hverandre, er derfor et hovedgrep som er viktig for kollektivsystemets framtid.

Økt kjørehastighet - en nøkkelfaktor

Kjørehastigheten er viktig for utviklingen av kollektivsystemet: Med større fart blir tilbudet mere attraktivt for de reisende. Høyere gjennomsnittshastighet gir dessuten bedre utnyttelse av materiell og personell, med besparelser som kan gi ressurser til å forbedre tilbudet. Virke-midler for å få økt fart er:

- **Bedre togmateriell:** Ved å erstatte eldre togsett med ombygget BM69 i regiontogene, kan kjøretiden Oslo - Gjøvik reduseres med ca 20 minutter.
- **Endret stoppmønster:** Ved å la være å stoppe på stasjoner som har under 30 påstigende pr virkedag, kan kjøretiden Oslo - Gjøvik reduseres med ytterligere ca 10 minutter.
- **Enkle tiltak på kjørevegen:** Reviderte hastighetsbestemmelser (tillate høyere fart i kurver og fall, ved gjennomkjøring av stasjoner, sporveksler mv), lokale forbedringer i sporet, optimalisere banegeometri og sikringsystem mv. For de østlige T-baner i Oslo kan 5 - 16 prosent reduksjon av kjøretiden oppnås med stor bedriftsøkonomisk og samfunnsmessig lønnsomhet uten at det går utover sikkerhet eller komfort. Store deler av Gjøvikbanens anlegg er gammelt, så det er trolig et betydelig potensiale for forbedring. 5 - 10 prosent økning av hastigheten ville gi ytterligere 5 - 10 minutters reduksjon av kjøretiden.
- **Elektrotekniske anlegg og signalsystemer:** Vi kjenner ikke potensialet på dette punktet.
- **Nye kryssingsspor** (eller forlengelser av eksisterende spor): Kan redusere ventetider på enkeltsporstrekninger, særlig ved forsinkelser. Gjøvikbanen har bare dobbeltspor Oslo - Grefsen og forskjellen mellom raskeste og langsomste tog mellom de to byene er idag 10 minutter (med samme stoppmønster). Enkelte investeringer bør vurderes gjennomført før 1999.
- **Kurveutrettinger:** Store deler av Gjøvikbanen har mange og krappe kurver. Større utbedringer er ikke aktuelle før 1999, men skal vurderes i neste utredningsfase.
- **Krengende materiell:** Vurderes av NSB i forbindelse med planlegging for høyhastighetstog.

Stive ruteplaner med effektiv bruk av materiell og samordning av transportmidlene

Effektiv disponering av materiellet innebærer at det er minst mulig dødtid i enden av rutene. Ved å kombinere de nevnte fartsøkende tiltak med en mer effektiv turnering av materiell kan betydelige gevinster oppnås for

NSB (beregnet i kapittel 8). Erfaringer har også vist at trafikantene setter stor pris på faste rutetider i forhold til hele timetall. Det innebærer at en i ruteplanleggingen bør tilstrebe togoppsett som gir kjøretider på ca 50 eller ca 105 minutter, slik at togene kan kjøre i 1- eller 2-timers intervaller (evt ca 25 minutter for å oppnå halvtimesruter, for eksempel Oslo - Nittedal). Likevel er tilpasning til arbeids- og skoletider m v enda viktigere når det er lenge mellom avgangene.

En stor del av reisetiden i forbindelse med togreiser går tapt på veg til og fra toget og på stasjoner og omstigningssteder. God samordning med buss, bane og trikk, tilrettelegging for bruk av bil, sykkel eller gange til/fra stasjoner, lettvinde overgangsforhold og god service og komfort på stasjoner er derfor svært viktig (inklusive kort ekspederingstid ved kjøp av billetter).

For Gjøvikbanen vil vi spesielt framheve det potensialet som ligger i bedre overgangsmuligheter til kollektivsystemet i Oslo. For eksempel er ytre by øst i dag et viktig reisemål for bilbrukere som bor i Gjøvikbanens influensområde.

Trinnvis gjennomføring

Alle de nevnte tiltakene kan ikke gjennomføres på en gang. Flere av tiltakene er bedriftsøkonomisk lønnsomme og bør bare av den grunn gjennomføres så raskt som mulig. Gjøvikbanen må imidlertid konkurrere med andre banestrekninger om ressursene til planlegging og gjennomføring.

Dessuten er det krevende å gjennomføre både stiv ruteplan, høy kjørefart og økt frekvens på en gammel, ensporet bane som Gjøvikbanen. Forbedringene må derfor gjennomføres trinnvis, trolig med mindre utbedringer hvert år fram mot 1999. Men på det tidspunkt bør det være mulig å ha kommet så langt at det vil bety mye både for trafikantene og for NSBs økonomi.

4.3. Ruteplan tog 1994

Betydelig forbedret tilbud

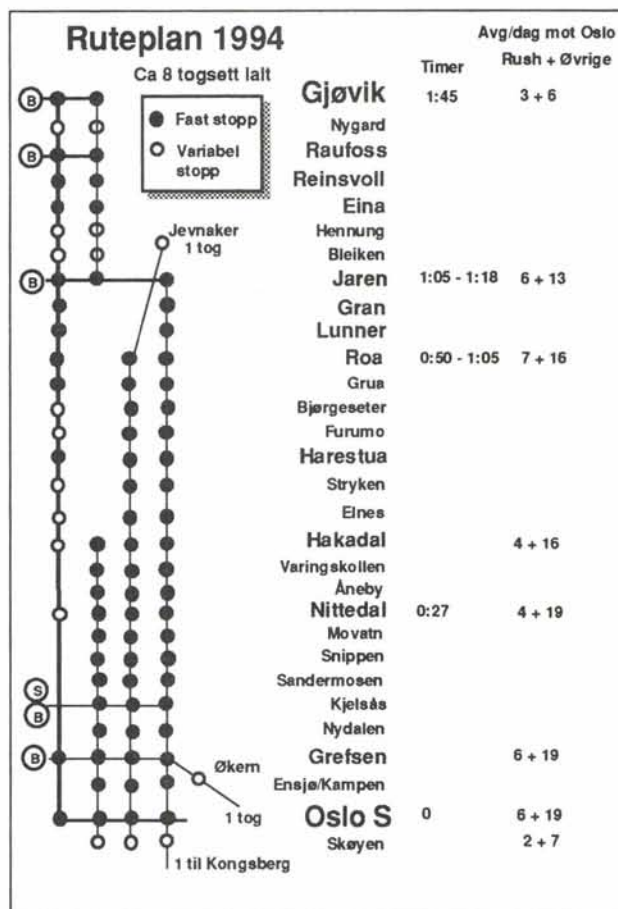
Resultatene fra analysene av Gjøvikbanen er blitt innarbeidet i NSBs nye ruteplaner for hele jernbanenettet fra slutten av mai 1994. I denne omgangen har det ikke vært mulig å innfri alle ønskemål, men det nye tilbudet vil likevel representere et betydelig kvalitetsløft i forhold til dagens situasjon.

De viktigste forbedringene vil bli:

- **Materiell:** Strekningen Oslo - Gjøvik trafikeres med BM69-sett som er ombygget til regiontog, hvilket gir høyere komfort for mange av banens trafikanter. I lokaltogene benyttes BM 69 som idag. I tillegg kommer innsatstog med lokomotiv og vogner i rushtidene.
- **Reisetiden** Oslo - Gjøvik reduseres fra 2:05 timer til 1:45. Fra Roa reduseres reisetiden fra vel 1 time til 50 minutter.
- **Ny rutemodell** som gir to timers stiv frekvens i rush og ca tre timers frekvens ved lavtrafikk fra/til Gjøvik, og halvtimes frekvens Oslo - Hakadal, samt ett ekstras tog i rushtiden
- **Antallet avganger** fra Gjøvik øker dermed med 50 prosent til 3 i rushtiden (ankomst Oslo mellom 6.30 og 9.00) og 6 avganger i lavtrafikkperiodene. Fra Jaren økes tilbudet fra 4 til 6 avganger i rushtid og fra 8 til 13 avganger utenom rush.
- **Nye reisemuligheter** skapes ved at to av togene i morgenrushet fra Jaren fortsetter i nytt ruteoppsett: Ett tog går til Kongsberg og tilbake om ettermiddagen. Ett tog går via Alnabanen til Økern, Alnabru og videre til Lillestrøm.

Selv om en nå legger opp til å kjøre et togsett Jaren - Kongsberg viser markedsanalysene at det idag er begrenset behov for å reise gjennom byen til stasjoner vest for Oslo sentrum. På grunn av kapasitetsproblemer i Oslo-tunnelen og behov for rasjonell disponering av materiellet har en derfor redusert antallet tog som fortsetter til Skøyen fra 15 pr dag til 9.

For stasjonene i Nittedal blir det små forandringer i denne omgang utover det som følger av endringer for togene til/fra Jaren og Roa.



F33: Foreløpig forslag til rutetilbud på Gjøvikbanen i 1994 med nytt stoppmønster og nye reisetider mm.

4.4. Videre utvikling til 1999

Stive avgangstider, enda kortere reisetid og mer effektiv bruk av materiell ?

Som et utgangspunkt for videre arbeide - blant annet planlegging av nye kryssingsspor - har vi skissert to mulige ruteplaner for 1999. Hovedprinsippene bak de to forslagene til videre utvikling av togtilbudet er:

- Mer **effektiv turnering av materiell**, slik at behovet for togsett på Gjøvikbanen reduseres til 5 (evt 6) sett, mot ca 8 i Ruteplan 1994. Alternativt kan en bruke denne innsparingen til å forsterke tilbudet enda mer.
- **Stive ruter med faste avgangstider** i forhold til klokketimen, og enda kortere kjøretider enn det Ruteplan 1994 legger opp til. For å oppnå økt effektivitet og kortere reisetid er det foreslått at inntil 8 - 10 stasjoner forbi kjøres av grunnrutetogene (tog som følger de stive rutene over dagen).
- **Innsatstog** i rushtidene med flere stopp enn grunnrutetogene, dvs at en bare skiller mellom stasjoner med stopp hele dagen og stasjoner med bare rushstopp (likevel eget stoppmønster i helgene)
- Om mulig enda gunstigere **ankomstider** til arbeid, skole, møter, kultur og fritid - og hjem igjen.
- Bedre mulighet til å utnytte hovedstadens tilbud på **kultur og fritid**, og muligens også med tilbud for arbeids- og skolereiser fra Hadeland til Gjøvik.

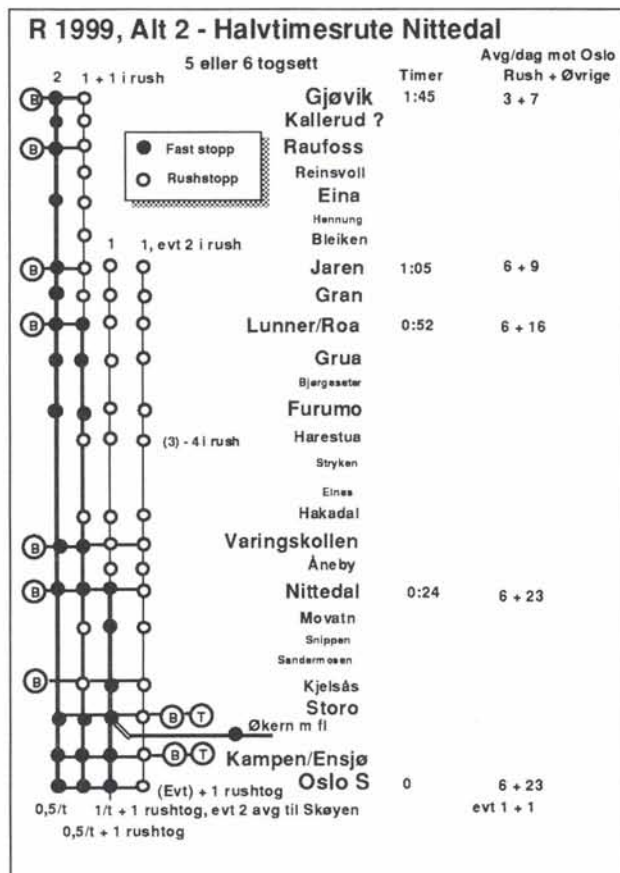
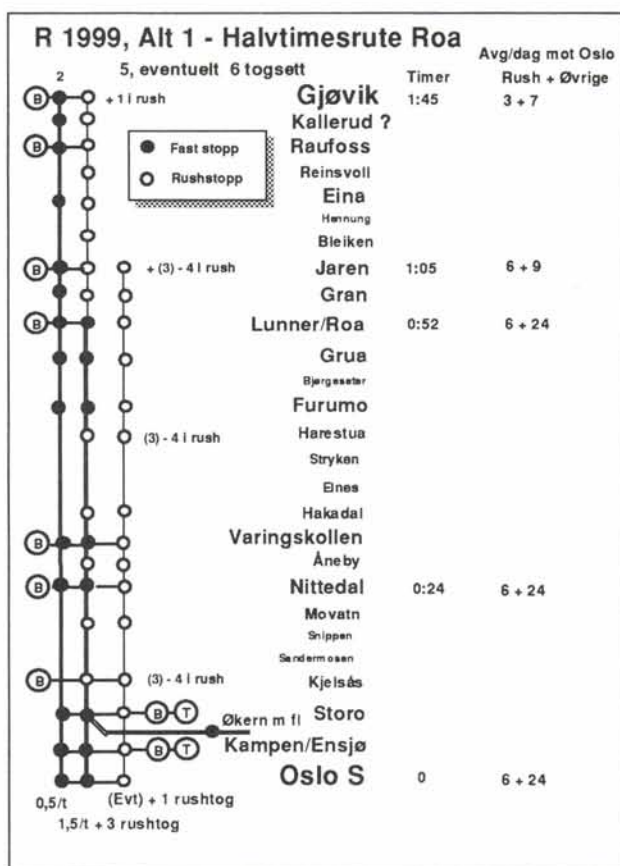
De stive grunnrutene med faste avgangstider på alle stasjoner er viktig for å få til faste og lettfattelige rutetider også for buss i samspill med jernbanen. Dermed blir det lettere for trafikantene å bli kjent med tilbudet. De er med andre ord et viktig for å øke trafikken på banen, og for å styrke banens rolle som grunnstamme i regionens transportsystem.

Det er trolig at gjennomføring av en slik ruteplan vil kreve investeringer i kryssingsspor på størrelsesorden 35 - 40 millioner kroner, som vil kaste godt av seg i form av reduserte driftskostnader. Videre bør en trolig redusere antallet stopp, for å øke kjørehastigheten og dermed ytterligere forbedre økonomien og reisetilbudet til de aller fleste trafikantene. Dette skal utredes videre, sammen med andre spørsmål i forbindelse med skissene til Ruteplan 1999.

Særlig satsing på tilbudet Oslo - Roa ?

Ruteplan 1994 gir et klart løft i tilbudet på Toten og Hadeland. Skissene til ruteplan 1999 tar sikte på å følge opp dette med overgang til faste 2-timers ruter Oslo - Gjøvik og ytterligere forbedringer i Nittedal og søndre del av Lunner kommune:

- **Alternativ 1** gjør det mulig å gi stasjonene Oslo - Roa **2 avganger pr time** i hver retning. I tillegg til grunnrutetogene kommer 1 - 2 innsatstog i rush.



F34: To alternative forslag til rutetilbud 1999 med nytt stoppmønster og reisetider mm.

- **Alternativ 2** legger opp til en mindre stram disponering av materiellet, med **1 avgang pr time** til Roa og fast halvtimestrafikk bare til Nittedal. Også i dette tilfelle forutsettes ekstra innsats i rushtidene.

For å få til stive avgangstider, forenkle koordineringen med busstrafikken og sikre tilstrekkelig antall avganger også sør for Roa, er begge alternativer skissert med samme stoppmønster for lokal- og regiontogene. Det forutsetter at kjøretiden reduseres ved forbikjøring av de minst trafikerte stasjonene og/eller de andre fartsøkende tiltak som er nevnt ovenfor.

Mulige knutepunkter for samordning med buss, sporvogn og T-bane

Det skisserte stoppmønsteret legger opp til sterkere samspill mellom Gjøvikbanen og de øvrige kollektive transportmidler. Dette omtales nærmere i neste kapittel. Her framheves bare følgende stasjoner som særlig viktige i en slik sammenheng (foruten Oslo S og andre deler av jernbanenettet):

- **Gjøvik**, med omstigning til bybusser, ringrute på Toten, langruter til Biri/Lillehammer og til Moelv/Hamar, samt andre regionale ruter. Skysstasjon er under etablering.
- **Raufoss**, med omstigning til lokale bussruter og ringruta på Toten
- **Jaren og Gran**, med omstigning til langrute til Dokka, regionale ruter og eventuell ny lokalrute på Hadeland
- **Roa**, med omstigning til langrute Hønefoss - Gardermoen og eventuelt Dokka - Oslo, regionale ruter og evt ny lokalrute på Hadeland. Stasjonen bør vurderes utviklet som skysstasjon for Hadeland
- **Nittedal** med omstigning til eventuell lokalbuss
- **Kjelsås** med omstigning til sporvogn og tverrgående bussruter
- **Storo** med omstigning til framtidig T-bane (Ringbanen), sporvogn, tverrgående og lokale bussruter
- **Ensjø/Kampen** med omstigning til T-bane, lokal- og regional buss.

Utfordringen vil være å få til mest mulig av denne samordningen innen 1999, samtidig som Østlandets kollektivtilbud legges om i forbindelse med åpningen av Gardermobanen og den nye hovedflyplassen. Forhåpentligvis vil det innen den tid også bli mulig å realisere T-baneringen og ytterligere forsterke lokaltogtrafikken på Alnabanen.

Men det forutsetter at 1999 blir en felles milepel for all kollektivplanleggingen i det berørte området, og at det skaffes tilstrekkelige ressurser til gjennomføringen. Vi vurderer situasjonen slik at det skulle være fullt mulig, dersom satsingen får tilstrekkelig faglig og politisk oppslutning.

4.5. Endringer i transportstandard 1992 - 1999

Et mere konkurransedyktig kollektivtilbud - to framtidbilder

Tiltakene beskrevet foran vil bidra til en betydelig forbedring av reisestandarden i det kollektive transportsystemet, oppsummert i tabellen nedenfor.

Hvordan dette vil slå ut i forhold til konkurransen med bil, er i stor grad avhengig av hva som skjer i vegsystemet. To framtidbilder er tenkelige:

1. Riksveg 4 fullføres etter vegmyndighetenes planer med nyanlegg gjennom Nittedal, tunnel under Gjelleråsen og utvidet vegkapasitet øverst i Groruddalen, og det legges ikke restriksjoner på biltrafikken i Oslo. Det er da lite trolig at de foreslåtte forbedringer i bane/bussystemet er tilstrekkelige til å hindre at kollektivtrafikken fortsetter å tape markedsandeler til bil.
2. Full utbygging av riksveg 4 utsettes og det legges restriksjoner på økt biltrafikk i Oslo (for eksempel ved bruk av bompenger for trafikkstyring, slik noen har foreslått). Da vil den skisserte kollektivsatsingen med stor sannsynlighet bidra til at reisemiddel-fordelingen i transportkorridoren Oslo - Gjøvik endres til fordel for tog og buss.

Her foreligger det mulighet til å foreta klare transportpolitiske valg.

F35. Kollektiv transportstandard i de alternativer som er utredet, sammenliknet med dagens situasjon.

	Ruteplan 1992	Ruteplan 1994	Ruteplan 1999
Reisetid til Oslo			
- Gjøvik	2:05 - 2:08	1:45	1:35 ?
- Jaren	1:17 - 1:37	1:05 - 1:08	1:05
- Roa	1:01 - 1:07	0:50 - 1:05	0:50
- Hakadal	0:33 - 0:53	0:30 - 0:38	- ?
- Nittedal	0:28 - 0:35	0:27	0:24
Avganger pr dag mot Oslo, rush + øvrige			
- Gjøvik	2 + 4	3 + 6	3 + 7
- Jaren	4 + 8	6 + 13	6 + 9
- Roa	5 + 9	7 + 16	6 + 24
- Hakadal	6 + 15	7 + 16	?
- Nittedal	5 + 13	5 (4) + 19	6 + 24
- Skøyen	5 + 10	2 + 7	?
Antall togsett i trafikk			
	7	ca 8	5 (6)

5. Arealbruk, stasjonsutvikling og samordning tog - buss

5.1. Generelt

Stasjoner og knutepunkter mellom tog og øvrig kollektivnett

Utviklingen av togtilbudet på Gjøvikbanen vil først få full effekt når den understøttes av standardhevende tiltak på stasjoner og holdeplasser og tilrettelegging for transportene til og fra toget. NSBs eiendomsdivisjon har registrert eksisterende servicetilbud, arealbruk og lokale markedsforhold i en stasjonskatalog for Gjøvikbanen. Sammen med det stoppmønsteret som en velger for togene, og det bussnettet som det satses på, er katalogen et godt utgangspunkt for detaljert planlegging av forbedringstiltak.

NSB tar sikte på å foreta en generell opprusting av stasjoner og holdeplasser på Gjøvikbanen til en god, felles standard. Dette kan for eksempel skje som en videre utvikling av program for stasjoner og holdeplasser i Oslo/Akershus.

Men investeringer i stasjoner og knutepunkter er langsiktige, strategiske tiltak, som må samordnes med utviklingen av det øvrige transportsystemet og arealbruken i kommunene. I dette kapitlet går vi gjennom de enkelte deler av studieområdet og trekker fram lovende utviklingsmuligheter i denne forbindelse. Det foreslås at NSB, fylkeskommunene og primærkommunene samarbeider om den videre planlegging og gjennomføring av disse tiltak.

Skysstasjoner

Oppland fylkeskommune holder på å utvikle et nett av regionale skysstasjoner i hele fylket. Gjøvik skysstasjon skal være ferdig som en del av Gjøvik stasjon i 1994.

For Hadeland er det tidligere gjort vedtak om at skysstasjonen bør ligge på Gran. Vedtakene om Gardermoen hovedflyplass og bygging av ny veg mellom Roa og Gardermoen har gitt nye premisser for lokalisering av skysstasjonen på Hadeland. Det er mye som taler for at den plasseres på Roa/Lunner, som vil bli et viktig knutepunkt for kommunikasjonene øst/vest og nord/sør.

Milepel 1999

1999 foreslås som felles milepel for det som kan gjennomføres på kort sikt. Det vil først og fremst si investeringer i stasjoner og holdeplasser, samt tilrettelegging av bussnett, innfartsparkering mv. Også allerede planlagt utbygging ved stasjoner kan gjennomføres, mens videre arealutvikling vil ta lenger tid å gjennomføre.

5.2. Gjøvik - Toten 1992 - 1999

Framtidig utbygging og trafikk

Kommuneplanene for Gjøvik, Vestre og Østre Toten kommuner går delvis ut på å styrke eksisterende tettsteder. Men det foreligger også planer om flere nye utbyggingsområder som ligger mere spredt og som er vanskeligere å betjene godt med kollektive transportmidler.

Gjøvik og Raufoss vil fortsatt være de største tettstedene, og begge ligger godt til rette for trafikk med Gjøvikbanen. Vestre Toten ønsker å konsentrere en stor del av utbyggingen til Raufoss tettsted. Det vil bidra til at dette blir et enda større tyngdepunkt enn idag. Også utviklingen av Raufoss industrier er viktig i denne forbindelse, blant annet fordi det her finnes et eget marked for tjenestereiser mot Oslo og hovedflyplassen.

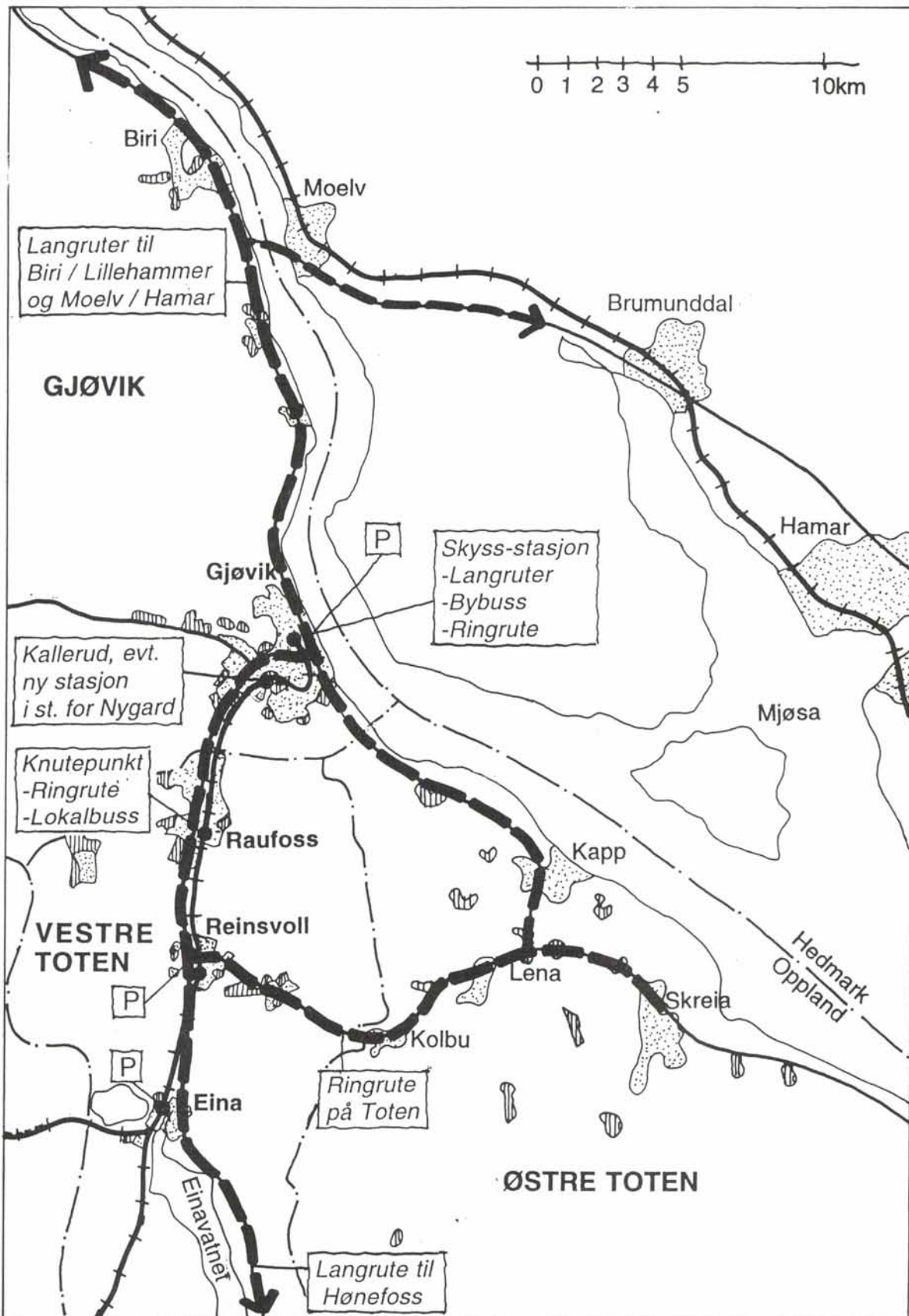
Behov og muligheter for samordning med buss

Det er særlig ønskelig å legge til rette for gode muligheter for omstigning mellom tog og følgende bussruter:

- Langruter til Biri/Lillehammer og Moelv/Hamar, slik at disse kan fungere som Gjøvikbanens forlengelse nordover (i påvente av eventuell videre utbygging av banen)
- Bybussene i Gjøvik
- Ringruta mellom Gjøvik og Raufoss, Reinsvoll, Kolbu, Lena og Kapp
- Lokal småbussrute på Raufoss

Forholdene ligger godt til rette for dette på Gjøvik og Raufoss. På Gjøvik vil det skje en forbedring av omstigningsforholdene og drift av skysstasjon fra 1994. På Raufoss ønskes det mindre utbedringstiltak.

Nygaard stasjon har svært liten trafikk og bør vurderes nedlagt som ledd i effektiviseringen av Gjøvikbanen. Men på Kallerud, litt nord for Nygaard, ligger Oppland fylkes største konsentrasjon av undervisningsinstitusjoner. Dersom en får satt opp tog som ankommer Gjøvik før skole- og arbeidstider, kan det muligens være marked for en holdeplass på Kallerud i steden for Nygaard. Det er også planer om endel flere boliger i gangavstand fra en slik ny holdeplass. Alternativt kan en satse på å utvikle busstilbudet på Kallerud og omstigning til tog på Gjøvik og evt Raufoss, for eksempel ny bussrute Gjøvik sentrum - Kallerud - Raufoss eller omlegging av ringruta? Dette bør utredes nærmere av fylkeskommunen og kommunene i samarbeid med busselskap.



F36: Forslag til hovedelementer i et framtidig, forbedret kollektivnett i Gjøvik og Toten.

Også Reinsvoll kan være interessant for omstigning mellom ringruta og Gjøvikbanen sørover, dersom tog- og busstidene passer sammen. Tidskoordineringen mellom tog og ringruta er imidlertid viktigst på Gjøvik, og Raufoss er et viktigere lokalt reisemål enn Reinsvoll for passasjerer med ringruta.

Idag har Reinsvoll stasjon under 20 påstigende passasjerer pr dag, og kanskje området vil være bedre tjent med et forbedret busstilbud og raskere tog fra Raufoss. Eventuelt kan det lages en slags arbeidsdeling mellom Raufoss og Reinsvoll: Raufoss utvikles som et kollektivknutepunkt, og der er det mindre plass til innfartsparkering for togpassasjerer. Reinsvoll tilrettelegges bedre for innfartsparkering i området mellom stasjonen

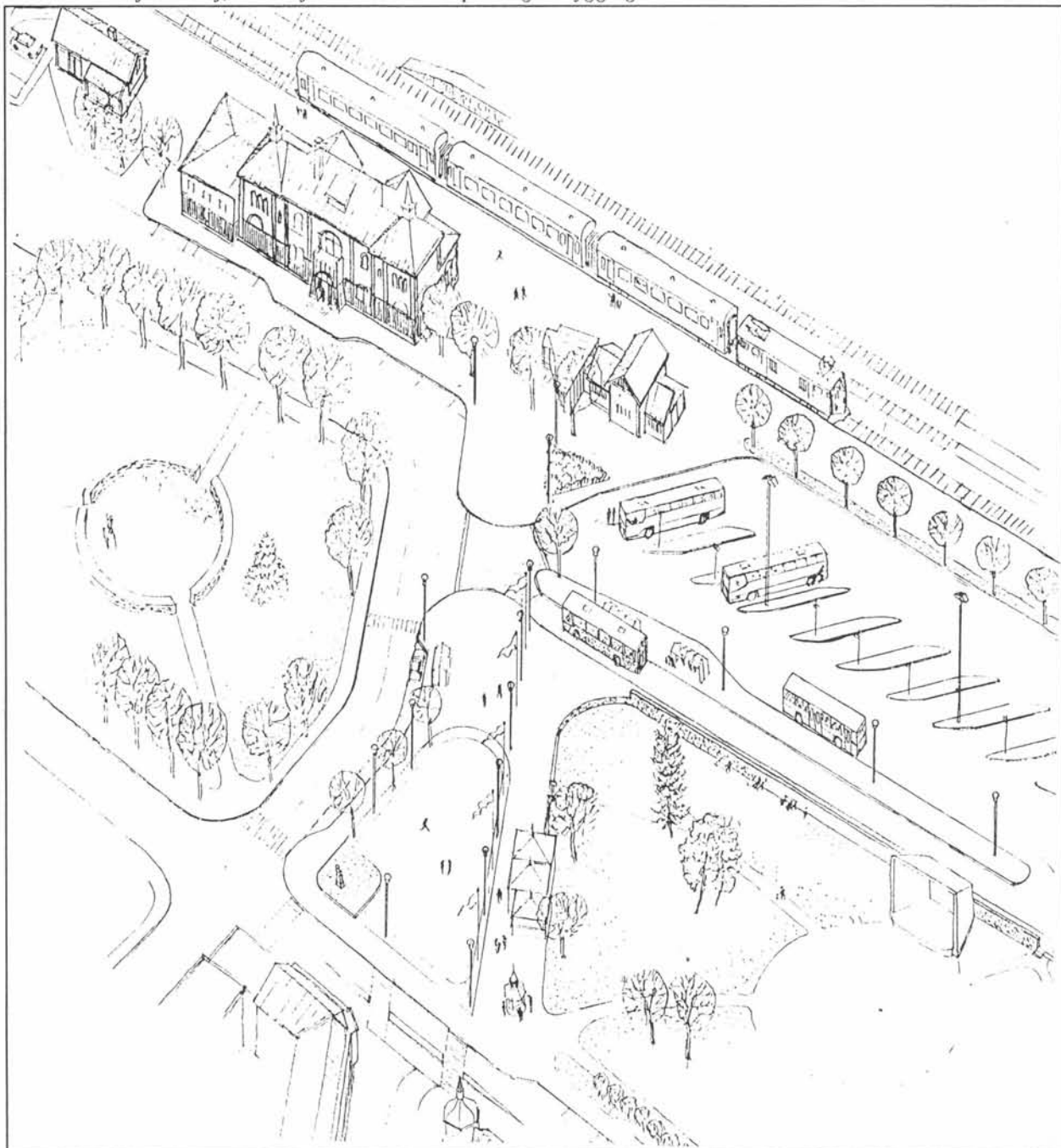
og riksveg 4. Dette bør studeres nærmere av NSB og de lokale myndigheter.

Eina har liten busstrafikk, men forholdene bør legges til rette for innfartsparkering for togtrafikanter i distriktet omkring.

Hennung stasjon har meget få trafikanter og bør nedlegges helt for å bidra til kortere rutemessig kjøretid på banen.

Forøvrig er det naturlig å satse på tilrettelegging for økt bruk av sykkel som tilbringer til samtlige stasjoner i området.

F37: Illustrasjon av Gjøvik stasjonsområde etter planlagt utbygging i 1994.



5.3. Hadeland og Land 1992 - 1999

Framtidig utbygging og trafikk

Utbyggingsmønsteret er preget av mange små konsentrasjoner av bebyggelse og med anslagsvis halvparten av befolkningen bosatt i spredt bebyggelse. Også arbeidsplasser og service er spredt på mange tettsteder. Det gir til sammen et godt tilbud til befolkningen på Hadeland, men det krever i stor grad tilgang til egen bil. Kommunenes planer innebærer videre utvikling av eksisterende tettsteder, men det vil ikke redusere behovet for intern transport på Hadeland.

Det forventes betydelige vekstimpulser til Hadelandskommunene som følge av flyttingen av hovedflyplassen til Gardermoen og bygging av ny veg mellom Roa og Gardermoen, samt ombygging og nybygging av riksvegen mellom Roa og Jevnaker - Hønefoss. Det pågår arbeide med en fylkesdelplan som skal bidra til å fastlegge det framtidige utbyggingsmønsteret i området. Hensynet til effektiv kollektiv transport er en viktig premiss for dette arbeidet.

Muligheter for samordning med langruter

Behovet for samordning mellom tog og buss gjelder to ulike typer reisebehov:

- Regionale reiser med **langruter** Dokka - Oslo (Landekspresen), Hønefoss - Gjøvik - Lillehammer og Hønefoss - Roa - Gardermoen (ny rute til hovedflyplassen)
- Regionale reiser til/fra Oslo og Gjøvik med tilbringertransport til Gjøvikbanen ved hjelp av **lokale bussruter** mv på Hadeland

Langrutene som går på riksveg 4 synes det mest hensiktsmessig å samordne på Gran. Men Roa bør også vurderes nærmere ut fra den samlede løsningen for kollektivsystemet som en vil gå inn for. Eventuelt kan begge steder utvikles som knutepunkter for disse rutene. I alle tilfeller bør langrutene settes opp slik at bussene dels korresponderer med toget, dels går midt i intervallene mellom togene, med nødvendige tilpassinger for å oppnå de rutetidene som publikum etterspør.

Gran stasjon er gunstig, da en her kan betjene både Landekspresen og Hønefoss - Gjøvik - Lillehammer i tillegg til Gjøvikbanen. Gran er dessuten i dag det viktigste senteret for regional service.

På Roa vil en også kunne fange opp den nye bussruta mellom Hønefoss og Gardermoen, som sannsynligvis blir den av disse tre langrutene som får flest avganger (muligen 1 avgang pr time i grunnruta?). Roa ligger dessuten slik til at det synes mulig å legge opp til både kryssing av nord-sør-gående tog- og øst-vestgående buss på dette stedet. Dermed vil en kunne tilby kollektivtrafikantene samtidige reisemuligheter i alle fire

retninger mange ganger om dagen. Foran har vi skissert en ruteplan som kan gi halv- eller heltimesruter med Gjøvikbanen fra Roa, samtidig som NSBs materiellbehov blir mindre enn i dag.

Roa ligger dessuten bedre til rette for å betjene nordre del av Lunner kommune og Jevnaker kommune. Forøvrig legger Lunner til rette for utbygging i Roa tettsted. Men terrenget og bebyggelsen ved Roa stasjon ligger ikke så godt til rette som på Gran.

Det lokale kollektivtilbudet bør analyseres nærmere

Valg av knutepunkter må også ses i sammenheng med de øvrige transportbehov og bussruter på Hadeland. Dagens busstilbud er dominert av skolebartransport, med rutetider tilpasset skolens behov. Det bør undersøkes om en kan finne fram til nye opplegg som bedre kombinerer skolebartransport og andre lokale reisebehov til og mellom de mange tettstedene på Hadeland med tilbringertransport til/fra tog og langruter med buss.

Et siktemål kan være å gjøre det lettere for befolkningen i de ytre deler av Hadelandskommunene å nå kommunesentrene og offentlig og privat service ved hjelp av kollektiv transport. I den forbindelse kan det være hensiktsmessig å vurdere endringer i åpnings-tider.

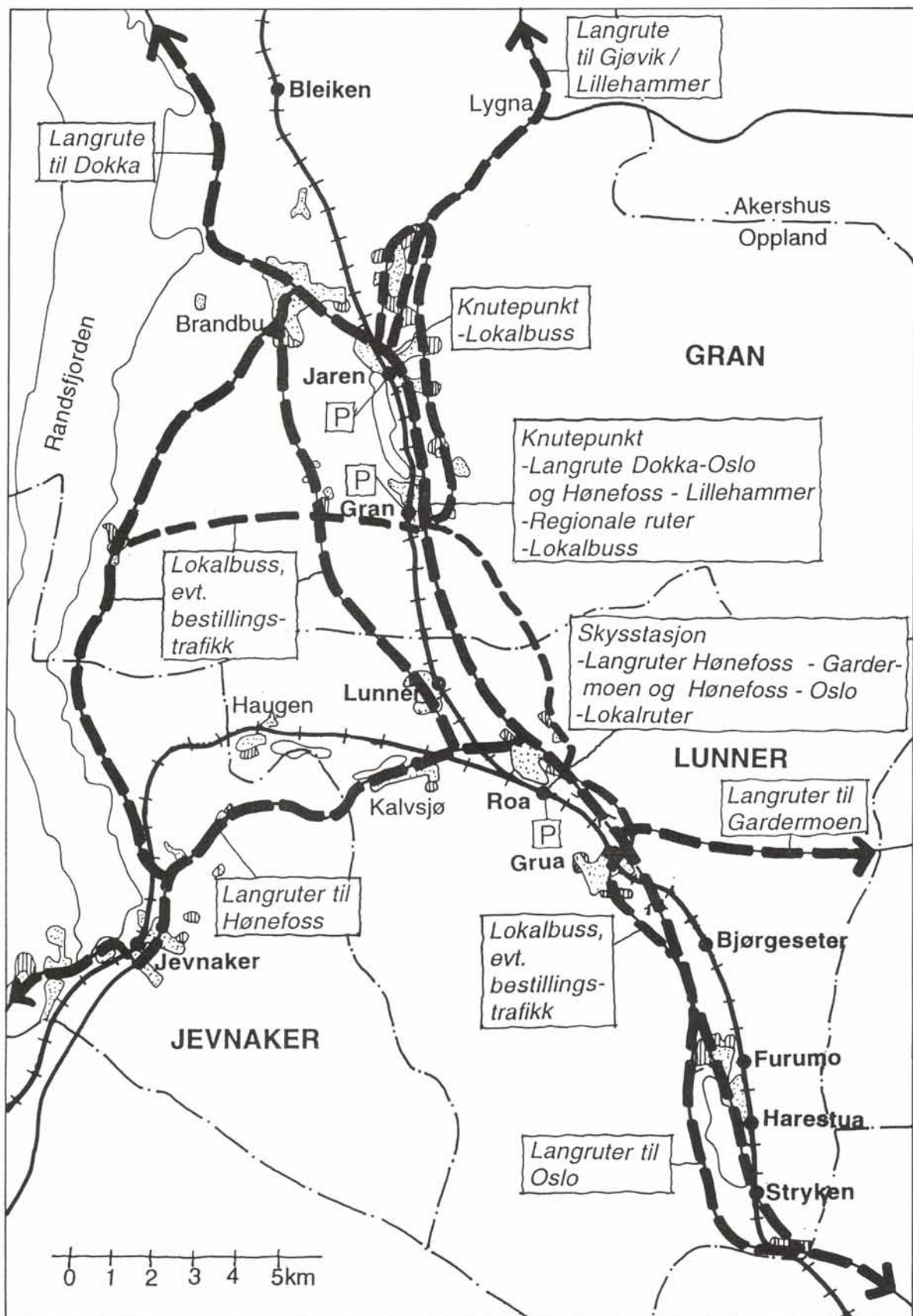
Det bør undersøkes om ulike former for småbussruter, serviceruter og bestillingstrafikk kan være aktuelt. Den planlagte skystasjonen på Hadeland kan være en krumtapp i et slikt integrert kollektivsystem, som også bør omfatte sykkeletter og samarbeide mellom buss og drosje.

Flere kollektive knutepunkter

Utbyggingsmønsteret og transportsystemet på Hadeland er slik at det er naturlig å utvikle flere kollektive knutepunkter i denne regionen, hvorav ett pekes ut som det viktigste. Det foreslås at en på kort sikt satser på følgende knutepunkter:

- Brandbu sentrum: Omstigning buss/buss
- Jaren stasjon: Omstigning lokal buss/tog
- Gran stasjon: Omstigning langruter/lokalbuss/tog
- Roa stasjon/"Hadelandskorset": Omstigning langruter/lokalbuss/tog

Følgende stasjoner bør vurderes nedlagt eller bare gitt togstopp i rushtid for å betjene pendlere til Oslo og i helgene for å dekke fritidsreiser fra Oslo: Bleiken, Bjørgeseter, Harestua og Stryken. Som erstatning bør det vurderes å gi et forbedret lokalt busstilbud på de aktuelle strekningene, med mulighet for korrespondanse med tog på stasjoner som fortsatt er i drift. Forøvrig er det naturlig å satse på tilrettelegging for økt bruk av bil og sykkel som tilbringer til Gjøvikbanen.



- Jernbane m. stasjon / holdeplass
 - Vei
 - Bussrute
 - Større innfartsparkering
- Utbygde områder
 - Nye byggeområder
 - Kommunegr. / fylkesgrense

F38: Forslag til hovedelementer i et framtidig, forbedret kollektivnett på Hadeland.

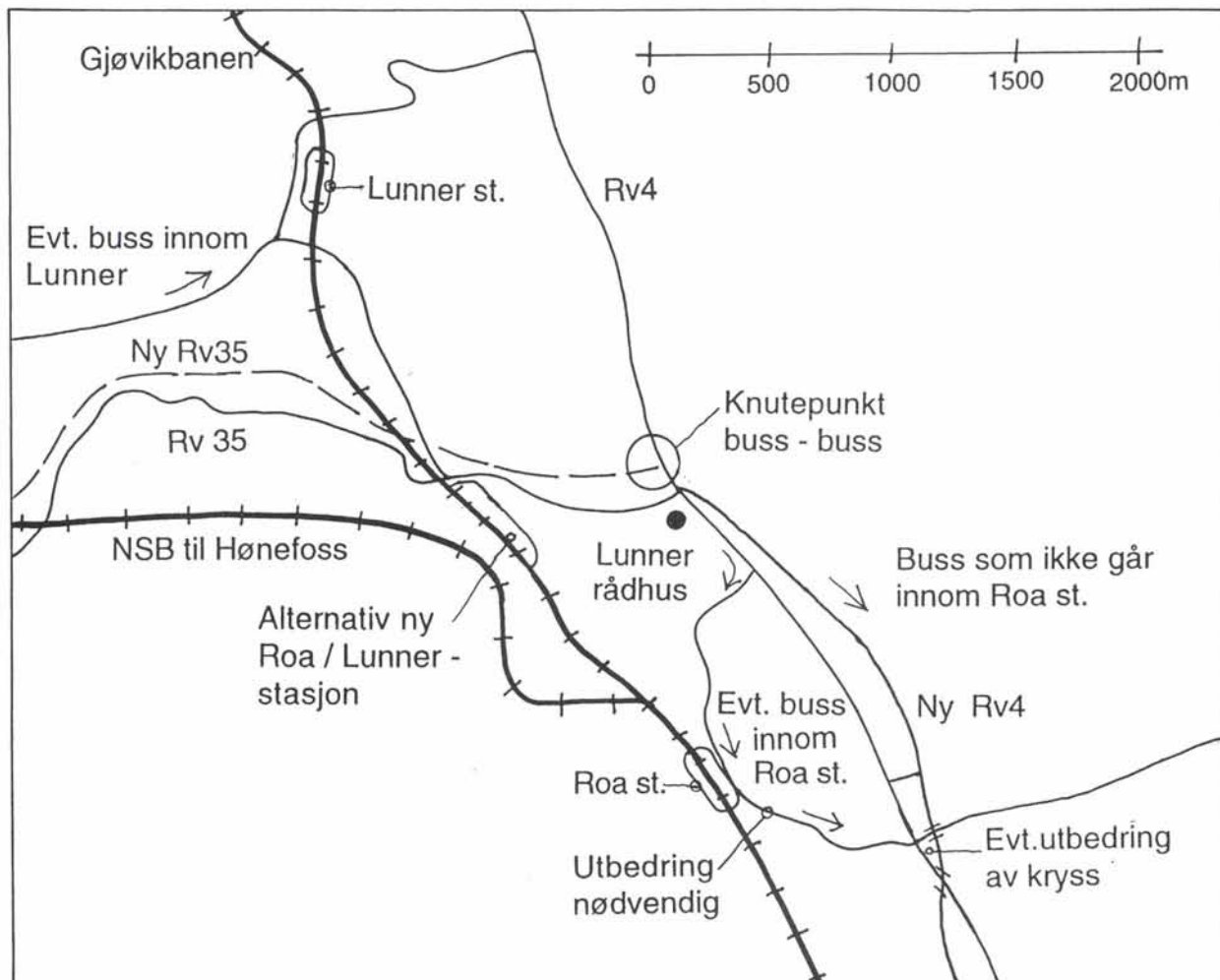
Skysstasjon i "Hadelandskorset" ?

Det er foretatt en foreløpig vurdering av tre muligheter for å utvikle et knutepunkt for omstigning mellom buss og tog ved Roa/Lunner:

- **Lunner stasjon** har for dårlige atkomstforhold for buss og ligger ugunstig til for å betjene langrutene.
- **Roa stasjon** kan gjennom utbedringer av vegsystemet betjenes med både langruter og eventuelle nye lokale ruter, selv om det gir litt tillegg i kjøretider for bussene. Dessuten har stasjonen sporforbindelse til Jevnaker og Hønefoss. Stasjonen ligger noe trangt og ugunstig til, men det kan skaffes mere plass ved å nedlegge et av sporene.
- **Ny stasjon** kan muligens anlegges mellom Lunner og Roa stasjoner (som nedlegges), rett sør for ny riksveg 35. Det vil gi bussene kortere kjøretid og stasjonen blir liggende noe mere sentralt. Men terrenget bidrar til at dette vil bli et mere kostbart prosjekt, blant annet fordi det antakelig vil kreve endringer i jernbanens trasé.

Det anbefales at en foreløpig satser på Roa stasjon, men at videre utvikling av et knutepunkt og eventuell skysstasjon ses i sammenheng med tettstedsutviklingen i området. Dette spørsmålet inngår i arbeidet med en fylkesdelplan for Hadeland. Det må også tas opp i fase 2 av utredningen om Gjøvikbanen.

F39: Mulig lokalisering av knutepunkt ved Roa/Lunner



5.4. Nittedal 1992 - 1999

Framtidig utbygging og trafikk

I Nittedal kommune betjener buss og jernbane hver sine deler av kommunen. Kommuneplanen legger opp til en gradvis forskyvning av utbyggingen nordover i kommunen, særlig til Rotnes tettsted med Nittedal stasjon, og ved Åneby og Varingskollen, noe som vil styrke Gjøvikbanens trafikkgrunnlag.

Med et forbedret tilbud på Gjøvikbanen vil banen framstå som et mere attraktivt tilbud også for de som ikke bor i gangavstand fra stasjonene. Tilbringertransport med bil, sykkel og evt buss kan bli mere aktuelt enn idag. Det vil bli spesielt interessant å se virkningene av et nytt rushtogtilbud fra Jaren via Alnabanen til Grorud og videre til Lillestrøm. Idag er det mange i Nittedal som bruker bil eller buss til arbeidsplasser i Grorudalen.

For de ca 45 prosent av kommunens innbyggere som bor i Søndre Nittedal, vil likevel fortsatt busser på riksvei 4 være det eneste aktuelle kollektive transportmiddelet i mange år framover.

Muligheter for samordning med buss

Den viktigste hindringen for å få til en sammenheng mellom buss og tog i Nittedal er avstanden og høydeforskjellen mellom jernbanen og riksveg 4, der bussene til Oslo kjører. Vegsystemet ligger best til rette ved Hakadal stasjon, som kan betraktes som et mulig omstigningssted for reiser nordover på Gjøvikbanen, men dette markedet er svært lite. Det er heller ikke planlagt noen utbygging ved denne stasjonen.

En annen mulighet som bør vurderes nærmere, er idéen om å la Varingskollen holdeplass bli et slikt knutepunkt og endestasjon for ekspressbusstrafikk. For å bygge opp under dette kan en bygge ut nærliggende arealer i tråd med kommunens planer, forsterke den lokale servicen og utvikle et småbusstilbud mellom holdeplassen for tog og buss og boligområdene omkring, på begge sider av Nitelva. Varingskollen er dessuten med sitt skianlegg et rekreasjonsområde også for Oslo-folk, som kanskje kan utvikles videre. Eventuelt kan en småbusstrute i Hakadal kobles sammen med en småbusstrute i søndre del av kommunen.

Vegmyndighetene planlegger ny trasé for riksveg 4 gjennom Nittedal. Minst ett av alternativene legger vegen nærmere jernbanen og i tunnel under Rotnes tettsted. I forbindelse med utredningen av Gjøvikbanens trasé på lenger sikt, bør en se på veg- og banetraséene (med eventuelle tunneler til Oslo) sammen med tettsteds-utvikling og senterstruktur i Nittedal. Med det korte tidsperspektivet denne rapporten har, vil det kun være endringer i bussnettet

som kan være aktuelle for å bedre samspillet mellom buss og bane.

Det er forholdsvis dårlige kollektive forbindelser mellom flere av områdene internt i kommunen, som følge av lange avstander til bussholdeplasser på riksveg 4. Det er ønsket i kommunen om å få gjort noe med dette. Et begrenset forsøk med matebuss til Nittedal stasjon ble imidlertid innstilt etter kort tid på grunn av for lite trafikk.

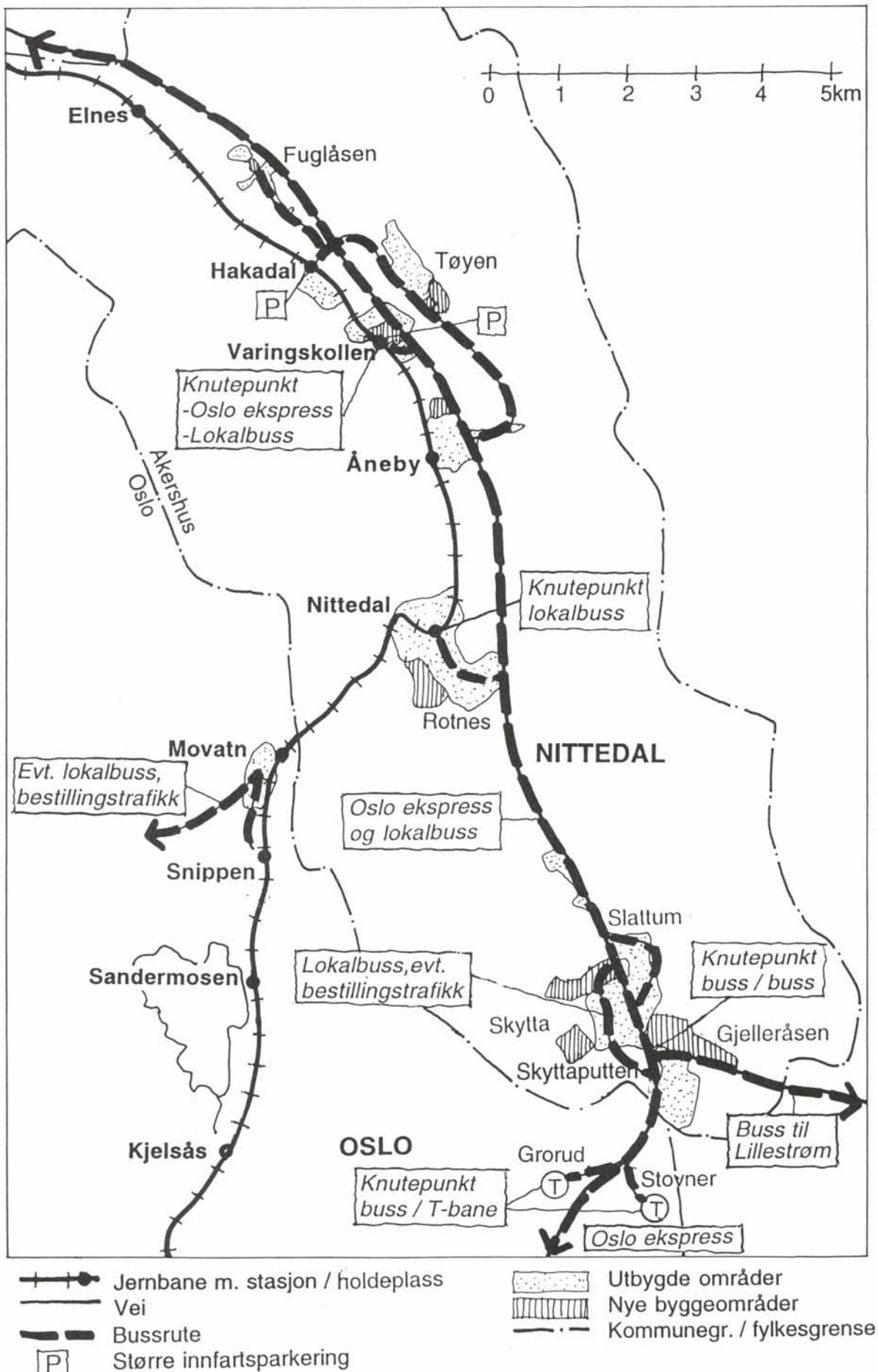
Likevel tror vi det kan være interessant å vurdere opprettelse av en eller flere småbuss- eller serviceruter i kommunen, som del av et større satsingsprogram for busstrafikken som er koordinert med forbedringene på Gjøvikbanen. En småbusstrute kan for eksempel binde sammen Søndre Nittedal med Rotnes, med endepunkt på Nittedal stasjon og gi betydelig kortere gangavstander til buss på Skytta, Slattum mv. Med enkelte supplerende investeringer i lokalvegnettet burde det være mulig å få til et rasjonelt driftsopplegg for en slik rute.

Rutens endepunkt i sør kan være knutepunktet for busser på Gjelleråsen med muligheter for omstigning til ekspressbusser mot Oslo og Lillestrøm. Det kan også være Grorud eller Stovner senter med T-bane i Oslo.

De lokale busstrutene vil kunne gi bedre mulighet til å skape et hurtigere busstilbud på riksveg 4 mot Oslo. Det har ikke vært dette prosjektets oppgave å utvikle ferdig et busstilbud for Nittedal. Men gode løsninger i denne delen av Gjøvikbanens influensområde er viktig for å kunne nå målet om økt andel kollektivtrafikk for den Oslo-rettede trafikken.



F40: Nittedal stasjon har flest reisende av alle stasjonene på Gjøvikbanen utenfor Oslo. Det er derfor større mulighet for å få mange togavganger her enn fra de andre stasjonene i Nittedal. I heftet "Rotnes fra spredtsted til tettsted?" har Nittedal kommune belyst ulike mulige utviklinger av Rotnes tettsted. Skissen illustrerer området ved Nittedal stasjon dersom "Stasjonsbyalternativet" velges.



F41: Idéskisse for utvikling av kollektivtransportsystemet i Nittedal.

5.5. Oslo 1992 - 1999

Framtidig utbygging og trafikk

Oslo har i sin kommuneplan flere innsatsområder for byutvikling som kan styrkes betydelig gjennom investeringer i banenettet. For NSB og Gjøvikbanen er det spesielt viktig at Nydalen er et av kommunens største utviklingsområder for næringslivet, og at NSB eier det meste av arealene i utviklingsområdet Storo - Sinsen. I tillegg er området Gaustad - Blindern et viktig mål for regionale reiser, som kan nås fra Gjøvikbanen ved hjelp av forbedrede kollektivruter på tvers nord i byen.

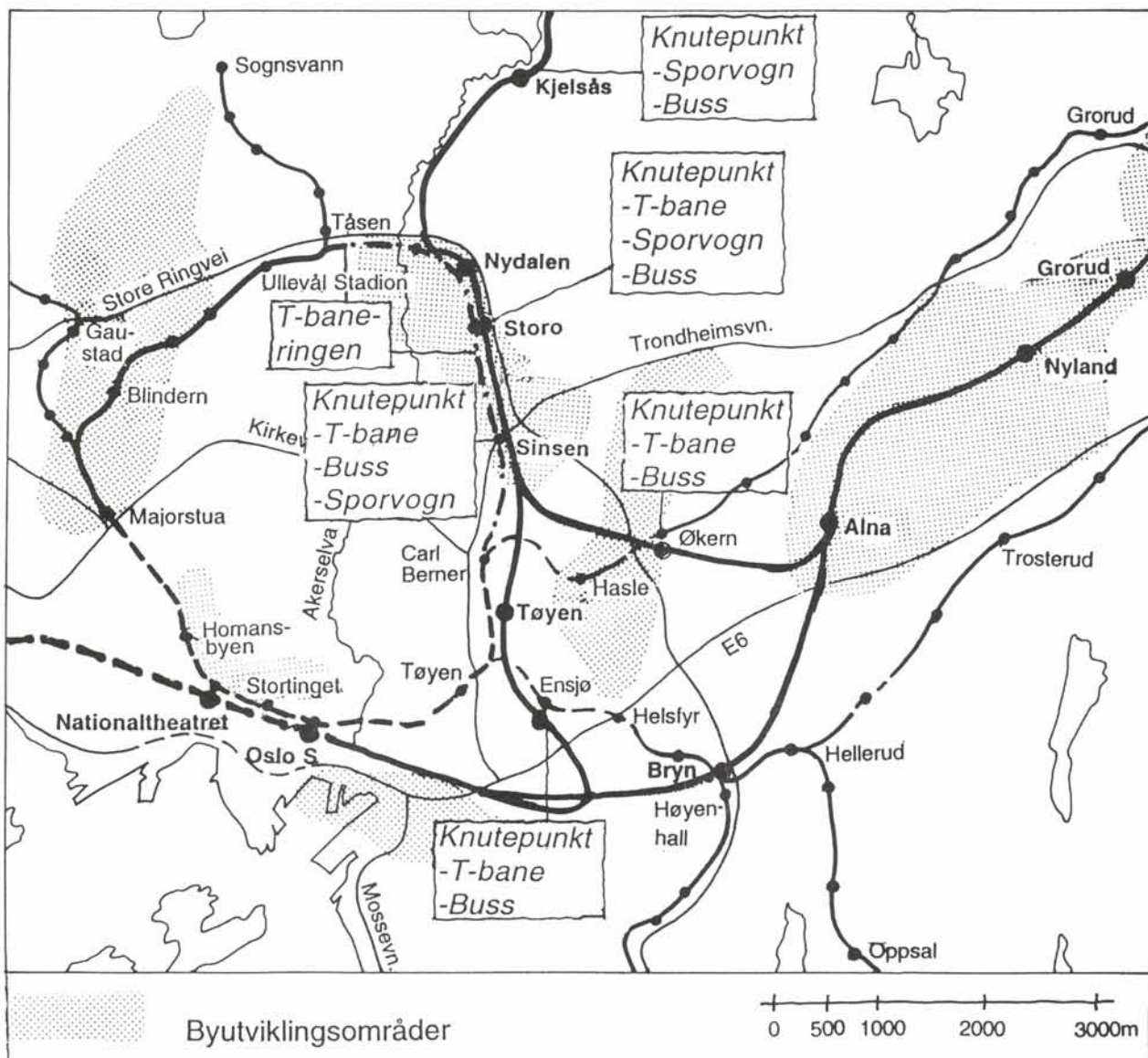
Oslo kommune ønsker dessuten å utvikle Oslo videre som en framtreddende baneby. Den skisserte forbedringen av tilbudet på Gjøvikbanen vil, sammen med den planlagte T-baneringen, pendeldrift og forlengelse av T-banen mot sør, Gardermobanen, nye høyhastighetsspor mot sør og vest og Ringeriksbanen, i høy grad bidra til å virkeliggjøre denne visjonen.

Her vil vi trekke fram momenter vedrørende denne framtidvisjonen som har betydning for en satsing på Gjøvikbanen. Gjøvikbanens rolle i Oslo er idag beskjedent. Men dette bildet kan endres gjennom en planmessig utvikling som skissert nedenfor.

Stasjoner på Gjøvikbanen i Oslo

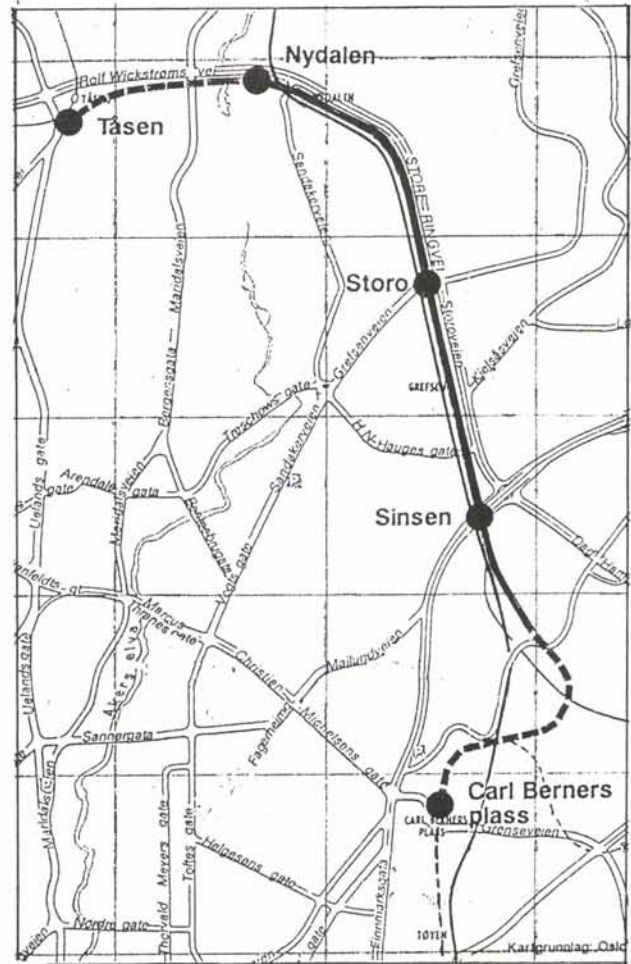
Etter å ha blitt orientert om As Oslo Sporveiers planer for T-baneringen, om pågående utredninger av alternativer og en gjennomgang av aktuelle stasjoner, foreslår vi at NSB satser på følgende stasjoner og holdeplasser på Gjøvikbanen:

- **Kjelsås** er blitt et viktigere omstigningspunkt til buss enn før, fordi busstilbudet er styrket de senere årene. Med god samordning av rutetider tog/buss, kan en nå mange arbeidsplasser og boliger i nordre del av byen i løpet av 10 - 15 minutters reise fra stasjonen. En eventuell forlengelse av sporvogns-linjen ned til stasjonen vil bidra til å integrere kollektivnettet, men vil neppe få et stort marked dersom knutepunktet på Storo blir realisert.

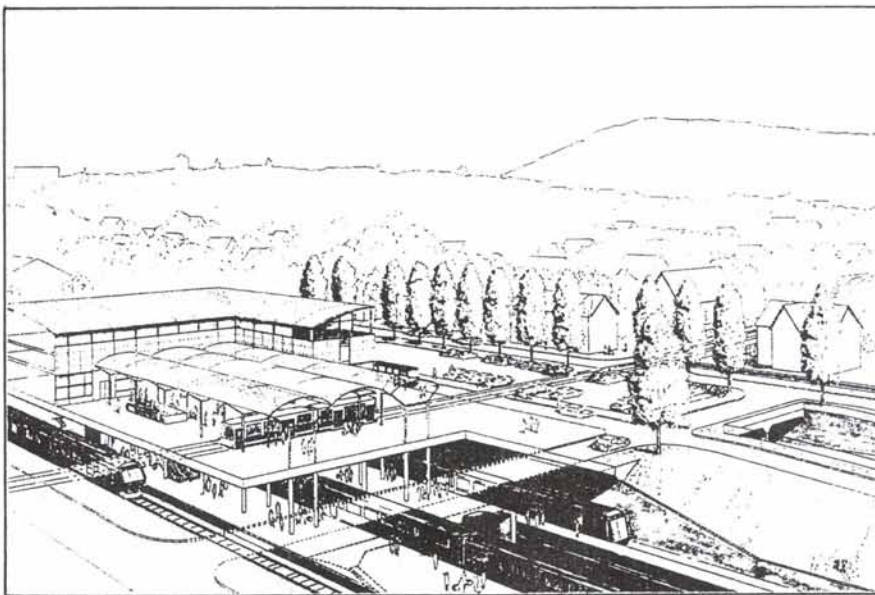


F42: Skisse av noen hovedelementer i byutviklingen og et forbedret kollektivnett i Oslo.

- **Nydalen** holdeplass bør søkes opprettholdt og videreutviklet, da den ligger nær Nydalen næringsområde og et tett bebygget boligområde på Lillo terrasse på oversiden av Store Ringveg. Holdeplassen er også endeholdeplass for bussrute 27, og rute 23 går på Store Ringveg. Bedre gangforbindelse til nordsiden av Ringvegen er ønskelig. Samspill med løsning for Ringbanen er nødvendig, dersom den bygges parallelt med Store Ringveg.
- **Storo** foreslås som ny stasjon og hovedknutepunkt i Oslo nord, slik Oslo Sporveier har foreslått i sin melding om T-baneringen. Den vil ligge nær Storo kjøpesenter, mange arbeidsplasser og arealer med et betydelig potensiale for utbygging. Samtidig får en god kontakt med sporvogn og buss i tillegg til T-baneringen. Knutepunktet støtter opp under NSBs planer om utvikling av sine eiendommer på strekningen Storo - Sinsen, men forutsetter at nåværende Grefsen stasjon nedlegges.
- **Ensjø/Kampen stasjon** foreslås å erstatte nåværende Tøyen stasjon, som har liten trafikk. Det vil gi de reisende med Gjøvikbanen muligheter til omstigning til tre av de østlige T-baner på Ensjø og til bussruter på Strømsveien gjennom Vålerenga. I tillegg vil Oslo Sporveier vurdere tilpasning av bussnettet lokalt, for eksempel omlegging av rute 29, som muligens kan fungere som matebuss i området Tøyen - Kampen - Hasle og eventuelt til Økern. Antallet arbeidsplasser og boliger ved den nye stasjonen er også større enn på Tøyen stasjon, og Jordal Amfi ligger rett ved. Et nytt boligfelt er planlagt rett ved stasjonen, med planlagt byggestart i 1993/94. Flyttingen av stasjonen er også tatt opp i prosjektet Miljøby Gamle Oslo.



F43: Den mest aktuelle traséen for Ringbanen med stasjoner for T-banen.



F44: Illustrasjonskisse av ny Storo stasjon

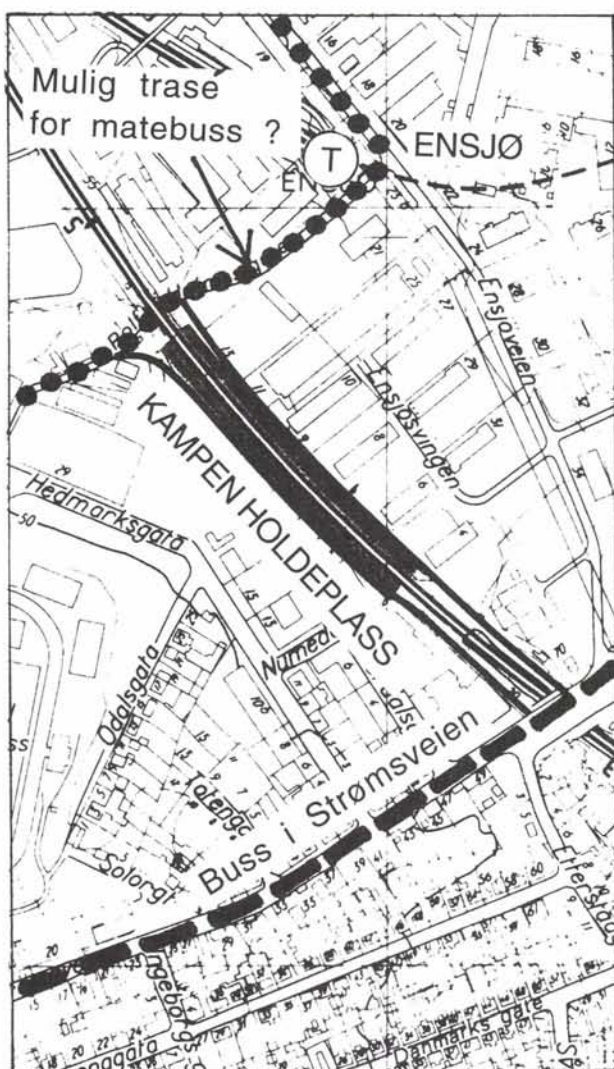
De øvrige holdeplassene i Oslo; Sandermosen, Snippen og Movatn, har først og fremst fritidstrafikk fra Oslo-siden. For å forkorte kjøretiden på Gjøvikbanen bør det vurderes å redusere disse til en holdeplass. Hvis nødvendig, og om det finnes et marked, kan det opprettes en bussrute, evt med småbuss, til den bebyggelsen som får for dårlig tilbud. En slik rute kan eventuelt også virke som matebuss til toget fra bebyggelse og utfartspunkter i området Hammeren - Skar - Movatn/Snippen.

Alnabanen - en ny mulighet

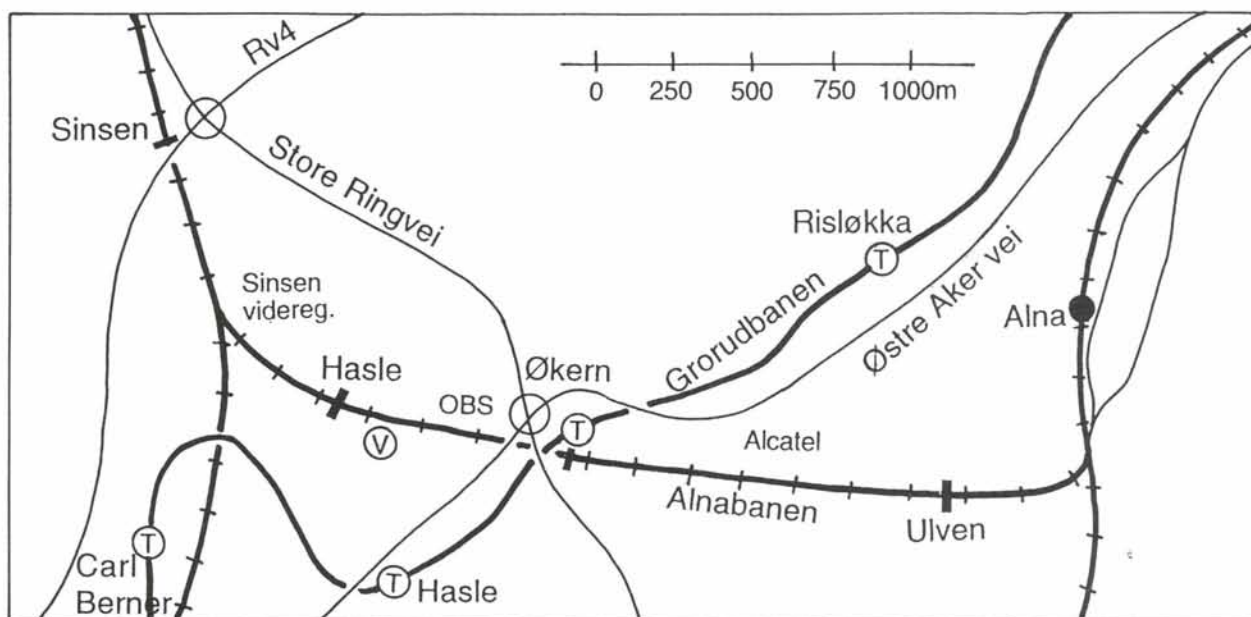
Forbedringen av tilbudet på Gjøvikbanen har aktualisert en gammel idé om å bruke industrisporet mellom Grefsen og Alna til persontrafikk. Sporet, som kalles Alnabanen, går forbi flere store arbeidsplasser på Hasle - Løren, OBS kjøpesenter og Økern senter, samt Alcatel og andre store bedrifter på strekningen Økern - Alna. Økern er også et utviklingsområde for Oslo kommune og et viktig kollektivt knutepunkt med T-bane (Grorudbanen) og buss på Store Ringvei og Østre Aker vei.

NSBs planer om å kjøre rushtidstog Jaren - Økern - Lillestrøm allerede i 1994, vil gi en prøve på hvilke markedsmessige og driftsmessige muligheter som denne banestrekningen har, selv om den er enkelsporet og kan gi konflikter med godstrafikk på Alnabru. Mulighetene for videre utvikling av denne banen og togtilbudet her, bør studeres videre. En bør særlig analysere situasjonen etter at Gardermobanen åpnes, som gir en betydelig økning av jernbanens kapasitet mellom Oslo og Lillestrøm.

NSBs forbedring av Gjøvikbanen og eventuelt også Alnabanen må samordnes med planlegging av T-baneringen. Det er også nødvendig å få til et nøye samspill mellom planleggingen av baneprojektene og arealbruken og bebyggelsen i det berørte området.



F45: Regulert plassering av Ensjø stasjon ved Kampen, med overgangsmuligheter til Ensjø T-bane og buss.



F46: Alnabanen går mellom Grefsen og Alnabru. NSB ønsker gjennom Ruteplan 1994 å vinne erfaringer med et nytt togtilbud på denne banen ved å trafikere strekningen Jaren - Grefsen - Alna - Lillestrøm med et tog i morgen- og ettermiddagsrushet.

6. Takstpolitikk og markeditiltak

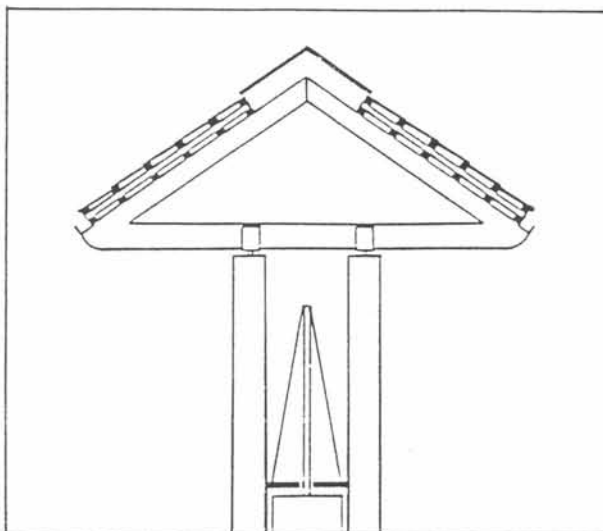
6.1. Framtidig billettsystem og takstpolitikk

Rimelige priser og et enkelt, lett forståelig takstsystem er en viktig del av et kollektivt transporttilbud. Trafikantene ønsker heller ikke å bli straffet i pengepungen ved omstigninger mellom ulike kollektive transportmidler.

Mulighetene for forbedringer på dette punktet er ikke utredet i denne analysen av kollektivtilbudet i Gjøvikbanens influensområde. Et nytt, elektronisk billettsystem skal imidlertid innføres i Oslo og Akershus ved årsskiftet 1994/95, blant annet med bruk av berøingsfrie kort. Systemet vil også kunne utvides til å dekke distriktene utenfor Akershus, som har mange kollektivreisende til/fra Oslo-regionen.

En annen, og enklere veg å gå, er den som NSB nå praktiserer i flere områder i Norge, blant annet gjennom avtaler med As Oslo Sporveier og med busselskaper i Østfold. NSB har gode erfaringer med markedsføring og salg av felles månedsbillett for buss og tog. Dette er iverksatt gjennom avtaler mellom NSB og busselskapene, der en fastlegger pris, omfang, gyldighet, avregning mv. Ved NSBs stasjoner på Gjøvikbanen selges nå kombinerte månedsbilletter med redusert pris for reiser på Oslo Sporveiers rutenett.

Oppland fylkeskommune og Lunner og Gran kommuner har i endel år hatt en avtale med SL om deltagelse i SLs system for månedskort, som har gitt gunstige priser for pendlere fra Hadeland til Oslo. Men fra Opplands side ønsker en nå å finne fram til nye løsninger, idet en mener at ordningen er blitt for kostbar for fylket og kommunene.



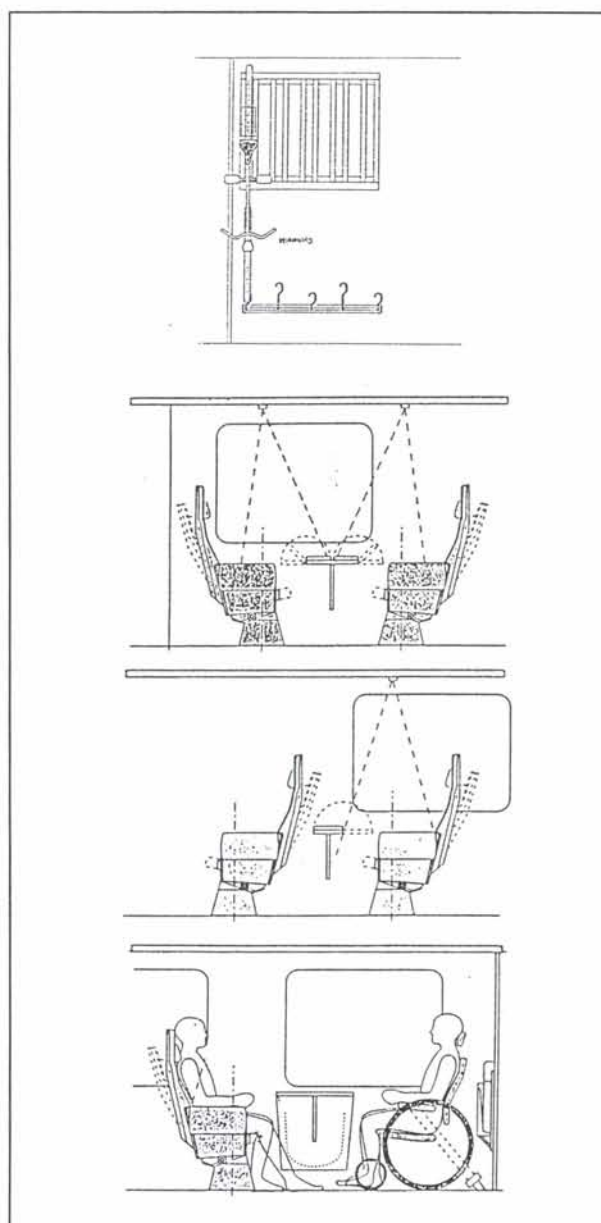
F47: Eksempel på overbygg på forbedret holdeplass.

6.2. Bedre service og komfort

Satsingen på Gjøvikbanen vil bedre servicen og komforten for trafikantene.

Nytt togmateriell på regiontogene vil gi betydelig høyere standard enn idag.

Videre vil en gjennomgående heving av standarden på stasjoner og holdeplasser også skape trivsel og markere jernbanen og den øvrige kollektivtrafikken som mer miljøvennlig. På dette punktet er det allerede gjort mye som ledd i forberedelsene til OL '94.



F48: Det nye regiontoget vil ha bedre sitteplasser, tilpassede plaser for funksjonshemmede og bedre plass til sykler.

6.3. Bedre informasjon

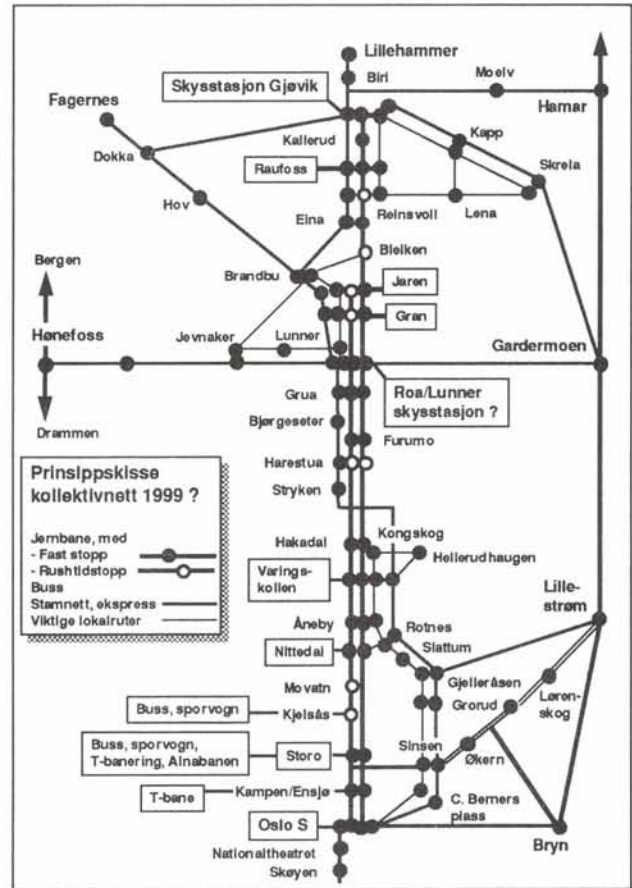
Gjøvikbanen er et nokså kjent begrep blant mange, men de færreste har god og detaljert innsikt i hvilket reise-tilbud som gis. For mange reisende er manglende informasjon et nesten uoverstigelig hinder for å bruke kollektivtilbudet. I en slik situasjon er det er mye enklere å ta sin bil, og ikke ta bryet med å lete fram hvilke reelle muligheter som tilbys av NSB eller busselskapene.

Det er en betydelig utfordring å utforme tydelig og klar informasjon til publikum om det tilbudet som Gjøvikbanen utgjør sammen med de korresponderende kollektivruter i begge ender av togreisen. Utfordringene øker som følge av at det her dreier seg om reiser som går gjennom tre ulike fylker med hver sine måter å informere på, hver sine informasjonskanaler og hver sin profilering og utforming av informasjonsmateriell.

"Ny satsing på Gjøvikbanen" er en god anledning til å utvikle nye samarbeidsformer og felles løsninger når det gjelder informasjon. Vi foreslår at en i første omgang tar opp arbeidet på to felt.

Det ene gjelder utarbeiding av noen felles grafiske hjelpemidler for publikum. Vi foreslår at det lages et **felles, stilisert kart over linjenettet** som gjør det lett å orientere seg og få oversikt over det kollektive nettet som tilbys reisende med Gjøvikbanen og korresponderende bussruter mv. Dette bør gå igjen i all informasjon om systemet, og det bør underbygges med rute-tabeller. En bør også vurdere å utgi et **felles rutehefte** for folk som bor i Gjøvikbanens områder.

Det andre feltet er allerede startet opp gjennom utviklingen av en **felles rutedatabase** for Oppland, Oslo og Akershus, som grunnlag for trafikantinformasjon mv, blant annet via skystasjonene i Oppland. Dette skjer gjennom et samarbeid mellom Samferdselsetaten i Oppland og As Trafikanten. Dette samarbeidet vil også innebære at felles tidtabeller og rutehefter kan produseres mer rasjonelt enn før, og at en sikrer seg at opplysningene stadig holdes ajour. Det videre arbeidet med "Ny satsing på Gjøvikbanen" er en god anledning til å utnytte resultatene av innsatsen i rutedatabase-prosjektet.



F49: Skisse av et mulig rutenett for et samlet kollektivtilbud i 1999.

6.4. Styrket markedsføring

Gallups lille pilotstudie med gruppesamtale blant bilpendlere på Hadeland viste at NSB og kollektivselskapene har en lang vei å gå før kollektivsystemet blir et interessant og aktuelt alternativ for mange av de som idag bruker bil, jfr side 23 - 24.

Den planlagte fornyelsen av tilbudet i flere trinn fra 1994 til 1999 er imidlertid et godt utgangspunkt for å gjennomføre en markeds kampanje for å snu folks holdninger og "lokke" dem til å prøve ut det nye tilbudet når det er i god og stabil drift. Gjennom forstudiene i denne utredningen har en dessuten fått god kunnskap om det markedet som en skal bearbeide.

For å bidra til utviklingen av metoder og erfaringer ved markedsføring av kollektiv trafikk foreslår vi at det settes igang et eget delprosjekt som utvikler markedsføringstiltak knyttet til fornyelsen av Gjøvikbanen, og som gjennomfører målinger for å kartlegge virkninger og tilpasse virkemidler, budskap og målgrupper underveis. I denne forbindelse kan det være nyttig å samarbeide tettere med kommunene enn det som hittil har vært vanlig.

7. Økonomi

7.1. Bedriftsøkonomi

Mer trafikk gir større inntekter

Våre inntektsanslag i beregningene av bedriftsøkonomisk lønnsomhet bygger på trafikkprognosene omtalt i kapittel 3.7. Disse gir en trafikkvekst (personkilometer) på 10 - 20 prosent som resultat av forbedret togtilbud i 1994 og 1999. Som nevnt i 3.7 anser vi de lave trafikkanslagene som mest realistiske, og har derfor lagt disse til grunn. De høye trafikkanslagene er trukket inn i følsomhetsberegningene.

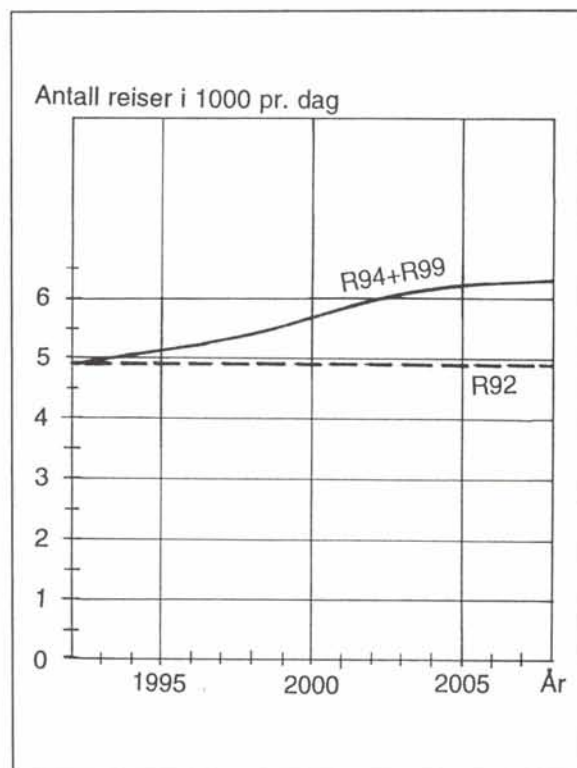
På lengre sikt vil trafikkveksten kunne bli en del større på grunn av økt reisetilbøyelighet generelt og befolkningsøkning i stasjonsnære områder. Samtidig vil kollektivbruken generelt kunne gå ned på grunn av høyere bilhold i befolkningen. Vi har ikke foretatt konkrete beregninger av de langsiktige virkningene av disse faktorene. I stedet har vi lagt til grunn en årlig vekst på mellom 0 og 2 prosent. Som nevnt i kapittel 3.7, synes det rimelig å anta uendret trafikk for referansealternativet, som er videreføring av Ruteplan 1992.

For de to andre tilbudsforbedringene (Ruteplan 94 og Ruteplan 99) har vi antatt henholdsvis 1 og 2 prosent vekst pr. år. Dette er nivået for den gjennomsnittlige veksten i passasjertrafikk for NSB generelt og for Gjøvikbanen de siste par-tre årene. Etter år 2004 antas veksten å flate ut slik at antall passasjerer forblir uendret fram til år 2024 som er slutten av den 30 årsperioden som beregningene er gjort for.

Anbefalt forslag består av en opptrapping i to trinn. For økonomianalysen antas det at Ruteplan 94 innføres i 1994 og beholdes uendret til og med 1998. Fra 1999 forutsettes innført Ruteplan 99, som antas beholdt uendret ut 30-årsperioden. I virkeligheten vil det trolig være mulig å innføre mindre forbedringer hvert år.

Bare trafikkdelen er analysert hittil

Kostnadsberegningene er basert på NSBs nyetablerte beregningsmodell og de forutsatte driftsopplegg for de ulike ruteplaner. Bedriftsøkonomisk lønnsomhet er målt bare for trafikkdelen, dvs togmateriell, personellkostnader og ulike drifts- og vedlikeholdskostnader for trafikkdelen av NSB. Investeringer og driftsutgifter i sporanlegg, stasjoner, m.v. vil kunne tas inn i de samfunnsøkonomiske beregninger når det foreligger tilstrekkelige opplysninger om de aktuelle tiltak.



F50: Antatt utvikling i den Oslo-rettede togtrafikken som er lagt til grunn for inntektsberegningen. R 92 er referansealternativet, som bygger på at 1992-ruteplanen og trafikken det året forblir uendret. R 94 og R 99 er de anbefalte ruteplaner med tilhørende trafikkutvikling.

Høy lønnsomhet

Sammenligning av dagens tilbud og anbefalt tilbud viser at det nye tilbudet vil gi høy bedriftsøkonomisk lønnsomhet (nåverdi 116 millioner kroner), mens internrenten på foretatte materiellinvesteringer blir 22 prosent.

Årsaken til det gunstige resultatet er høyere trafikkinntekter og det faktum at høyere hastighet og frekvens gir mer effektiv turnering av materiell og personell:

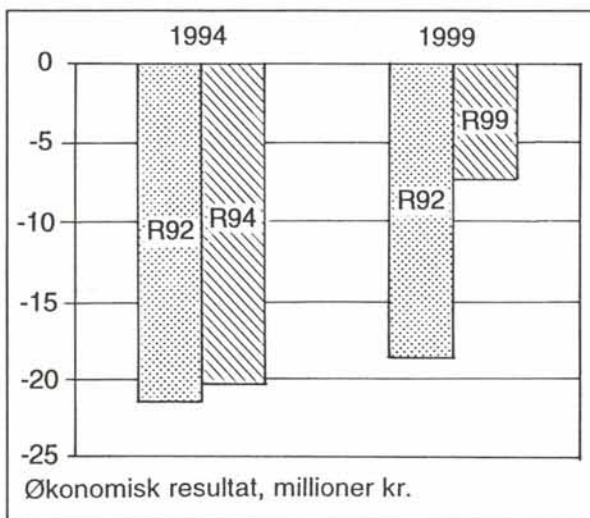
- Lokfører- og konduktørkostnadene pr togkm halveres for regiontogene
- Materiellbehovet, med tilhørende driftskostnader, reduseres med innføring av Ruteplan 99.

Samtidig øker kapitalkostnadene pga innføring av nye regiontogsett. Dette kompenseres et stykke på veg av lavere materiellbehov fra 1999 som frigjør ett togsett som kan benyttes andre steder i landet.

Både for dagens tilbud og anbefalt forslag er det forutsatt en økt produktivitet i vedlikeholdet slik at kostnadene går noe ned.

Horisontår	1994	1999
Ruteplan 1992		
Inntekter	75.500	75.500
Kostnader	- 96.983	- 94.155
Resultat	- 21.483	- 18.655
Anbefalt forslag		
Inntekter	80.913	85.090
Kostnader	- 101.187	- 92.689
Resultat	- 20.274	- 7.599

F51: Hovedresultat pr år av de driftsøkonomiske analyser (1000 1994-kroner).



F52: Forslagene til nye ruteplaner i 1994 og 1999 forbedrer NSBs driftsresultat. Det beregnede resultatet av Ruteplan 99 forutsetter at det investeres 35 - 40 millioner kroner i kryssningsspor, som vil bli tjent inn i løpet av få år gjennom reduserte driftskostnader (samtidig som tilbudet forbedres).

Forutsetning	Endring	Virkning mill. kroner	
		Resultat	Nåverdi
Trafikk	Høy	+ 3,3	+ 38
Billettpris	+ 10 %	+ 2,2	+ 26
Ekstra tog	1 motorv.		
Hadeland-Gjøvik	fra 1999	- 5,1	- 29
Ekstra tog Oslo -	1 motorv.		
Gjøvik	fra 1994	- 6,4	- 57
Ekstra vogn	1 B3-vogn	- 1,0	- 8
Personalkostnad pr togkm	+ 50 %	- 4,6	- 51

F53: Driftsresultatets følsomhet overfor endringer i noen av beregningsforutsetningene.

7.2. Samfunnsøkonomi

Beregningene av samfunnsøkonomiske konsekvenser av det anbefalte togtilbudet, bygger på:

- Satser for tidskostnader i tråd med TØIs kjørekostnadshåndbok, bortsett fra fritidsreiser, der det er benyttet en sats på 30 kroner.
- Satser for ulykkes- og utslippskostnader er hentet fra Miljøavgiftsutvalgets innstilling.
- Sparte kostnader for vegvedlikehold forutsettes å være på nivå med økte vedlikeholdskostnader for jernbane, dvs at nettovirkningen blir lik null.
- Sparte tids- og kjørekostnader for overført og nyskapt trafikk er satt til trafikkmengden gange halvparten av tidsbesparelsen (vanlig betraktningssmåte for "konsumentoverskuddet").

Ved sammenligning av anbefalt forslag med dagens tilbud, viser beregningene en meget høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Summen av samfunnets netto nytte over 30 år neddiskontert til 1992 (nåverdien) er 280 millioner kroner som tilsvarer 40% internrente. Da er investeringer i stasjoner og terminaler ikke trukket inn (fordi opplysninger mangler).

Høy lønnsomhet for NSB og spart tid for dagens togreisende er viktigst

Den høye samfunnsøkonomiske lønnsomhet skyldes i første rekke god driftsøkonomi for NSB (116 millioner kroner) og sparte tidskostnader for eksisterende trafikanter på Gjøvikbanen (132 millioner kroner). Dessuten fører overførte trafikanter fra bil, samt nyskapt trafikk, til sparte tids- og kjørekostnader som overstiger merkostnadene for NSB ved å ta denne trafikken. Dette bidraget er imidlertid klart mindre enn sparte tidskostnader for dagens togreisende.

Overføringen fra veg til bane gir bedre plass på veien. Dette vil gi seg utslag i mindre kø og dermed lavere tidskostnader for vegtrafikantene, eller sparte investeringskostnader til vegbygging. Det er beregnet en innsparing på i overkant av 8 millioner kroner, som sammen med sparte miljø- og ulykkeskostnader gir en samlet innsparing på 39 millioner kroner.

Samfunnsgruppe	Millioner kroner
NSB Persontrafikk	116
NSB Kjøreveg	-
Eksisterende trafikanter, spart tid	132
Overførte trafikanter	6
Nye trafikanter	6
Staten (tapte avgifter)	- 21
Samfunnet forøvrig (ulykker, miljø, trengselskostnader)	39
Totalt	280

F54: Samfunnsøkonomi: Netto sparte kostnader for ulike grupper 1994-2024. Anbefalt forslag i forhold til dagens tilbud. Nåverdi i millioner 1994-kroner.

8. Forslag til handlingsprogram

8.1. Tiltak 1993 - 1999

Gjennomføring av NY SATSING på Gjøvikbanen krever en omfattende og koordinert innsats fra NSB, fylkeskommunene, de berørte primærkommuner og transport-selskapene. Tabellene på de to neste sidene beskriver stikkordsmessig de viktigste prosjektene som må gjennomføres for å få den fulle bredden i satsingen som er beskrevet i denne rapporten.

Fase 1

Fase 1 går fram til 1999 og kan deles i tre etapper. I den første etappen har vi valgt å skille ut en del straktiltak, som bør og kan gjennomføres allerede i 1993/94. Blant annet gjennomføres ny ruteplan 1994 og allerede planlagte stasjonstiltak, nye ruteplaner for bussene som er tilpasset togenes avgangstider, samt informasjons- og markedstiltak.

I etappe to fram til 1996 forlenges kryssningsspor for å løse flaskehalser i forbindelse med togkryssninger.

I etappe tre fram til 1999 gjennomføres de øvrige tiltakene, hvis det oppnås enighet og finansiering kan skaffes.

Fase 2 - et langsiktig perspektiv

Fase 2 i arbeidet med Gjøvikbanens utvikling, gjelder tiltak som først kan vurderes gjennomført etter 1999. Da skal en ta for seg eventuelle større moderniseringer av kjørevegen og mulige forlengelser og sammenkoblinger med andre baner. Da bør NSB og de berørte kommuner i fellesskap også ha klarlagt det framtidige utbyggingsmønsteret som det skal satses på langs banen, for eksempel i områdene omkring Nittedal, Hakadal/Varingskollen og Roa/Lunner stasjoner, jfr kapittel 5 foran.

NSB starter i hovedsak med å utrede banespørsmålet sommeren 1993, og regner med å legge fram en forstudie omkring årskiftet 1993/94. Arbeidet utføres i forståelse med administrasjonen i Oppland fylkeskommune. Det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven starter i 1994.

8.2. Ansvar og finansiering

NSB vil naturligvis ha et hovedansvar for å drive fram og gjennomføre det skisserte handlingsprogrammet. Men de øvrige parter vil også ha avgjørende innflytelse på hvor langt en kommer mot målene:

- **Fylkeskommunene** har et overordnet ansvar for samferdsel og utbyggingsmønster, og vil være særlig engasjert i spørsmål knyttet til ruteplaner, busstilbud, knutepunkter, takster, informasjon og markedsføring
- **Primærkommunene** har særlig ansvar for arealbruk og tilrettelegging av atkomstforhold ved stasjoner, behandling av reguleringsplaner mv
- **Transportutøverne** har særlig ansvar for drift, informasjon og markedsføring.

For å følge opp og virkeliggjøre idéene om et større løft for hele kollektivsystemet langs Gjøvikbanen fram mot 1999 kreves det både økt samarbeide, koordinering av innsats og økte ressurser til tiltak. Vi foreslår at det opprettes:

1. **En administrativ koordineringsgruppe** for gjennomføring av tiltak fram mot 1999, med representasjon fra NSB, Oppland, Akershus og Oslo fylkeskommuner. Hovedoppgavene vil være oppfølging av felles mål og tiltak og overordnet samordning. Det forutsettes at en holder god kontakt med rutebil- og taxinæringen i det videre arbeidet. Koordineringsgruppen rapporterer minst en gang pr år til de politiske organer i fylkeskommunene og de berørte primærkommuner.
2. **En arbeidsgruppe for informasjon, markedsføring, takster med mere** etableres under koordineringsgruppen, med gjennomføring av tiltak i forbindelse med Ruteplan 1994 som første hovedoppgave. I arbeidsgruppen bør eventuelt også transportselskapene delta.
3. **To plangrupper** bør dessuten opprettes for henholdsvis Oslo/Akershus og Oppland for å utredet, finansiert og gjennomført felles tiltak på stasjoner/knutepunkter og andre tyngre investeringer. For Oslo/Akershus bør dette kunne skje innenfor rammen av "Oslo-pakken", der detaljplanlegging av T-baneringen og NSB Gjøvikbanen/Alnabanen er et spesielt tungt og viktig prosjekt. Også for Oppland bør en søke å finne en fastere økonomisk ramme for kollektivtiltakene. I plangruppen bør også kommunene og eventuelt transportselskapene delta.

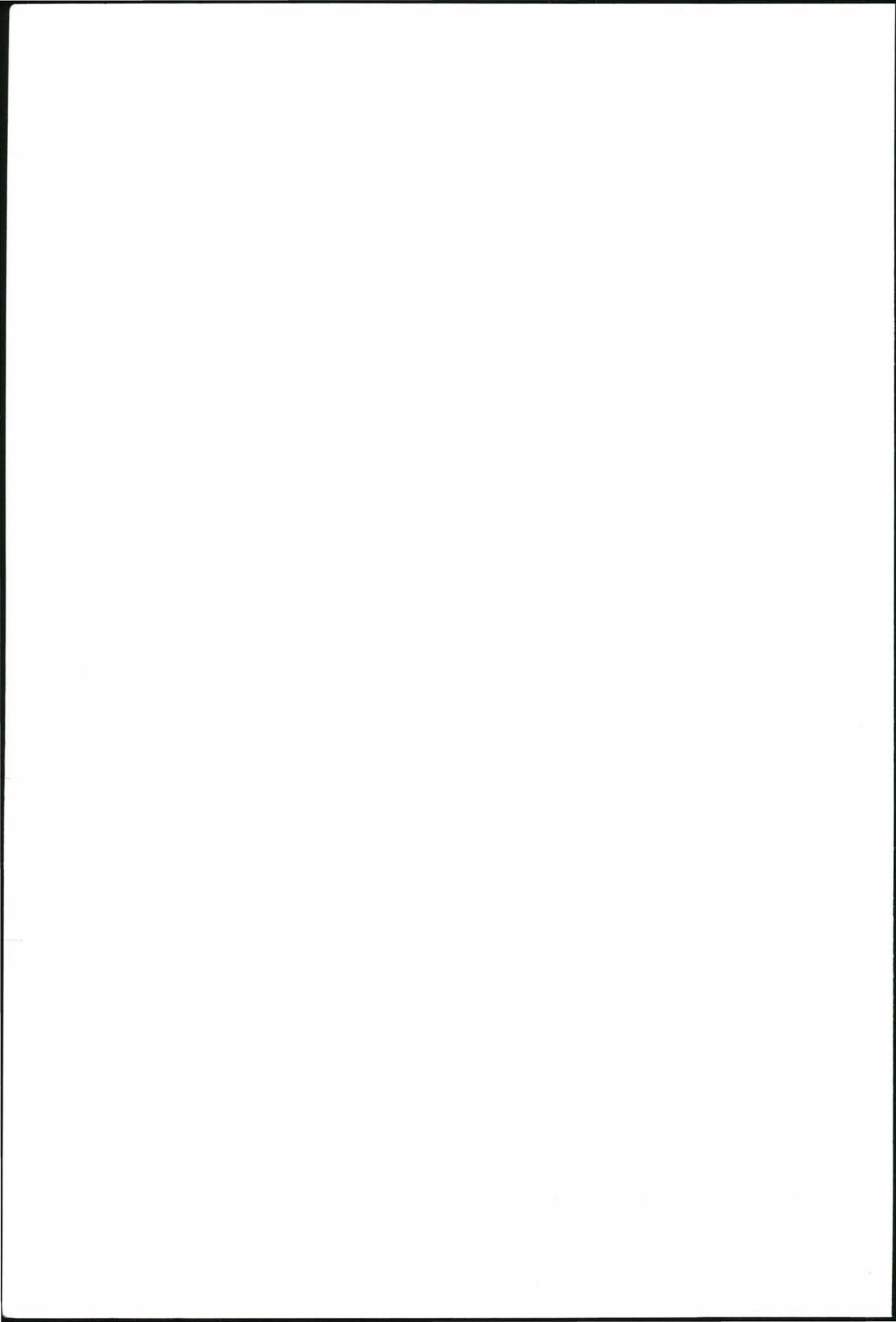
NSB vil ta initiativ til organisering av det videre arbeide etter at rapporten er ferdig behandlet i fylkeskommunene.

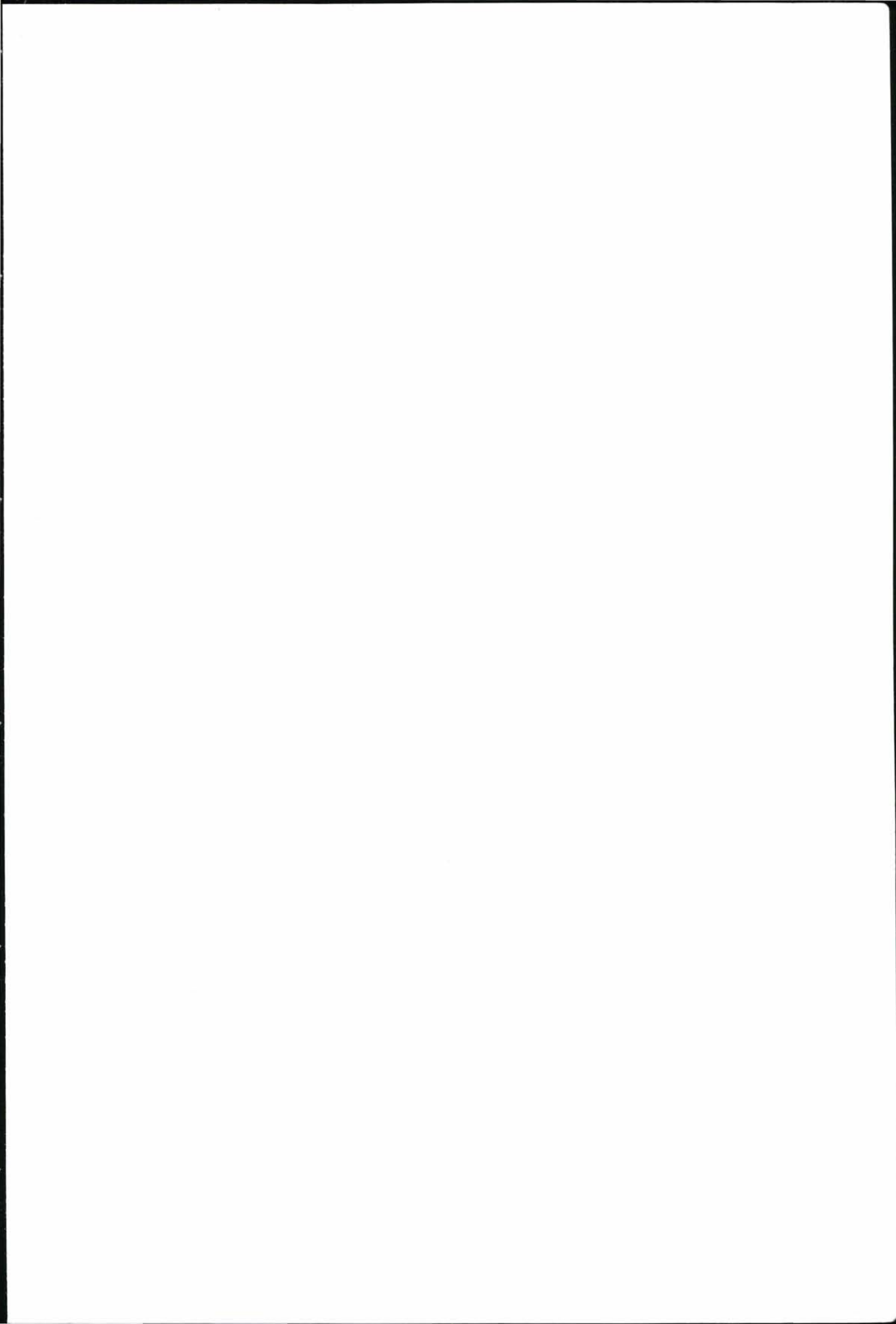
Forslag til delprosjekter i handlingsprogram for 1993-94.

Nr	Prosjekt	Formål
Materiell		
M1	2 BM69-sett ombygges	Bedre komfort, kortere reisetid, mer effektiv utnyttelse av ressurser
M2	Innsatsmateriell	Sikre tilstrekkelig materiell
Kjøreveg		
K1	Skilting for større fart	Kortere kjøretid, bedre utnyttelse av materiell
K2	Bedre strømforskyning nordre del av banen	
Terminaler		
TJ1	Generell modernisering av stasjoner og holdeplasser (mye gjøres til OL '94)	Økt komfort og service, profilering av kollektivtilbud
TJ2	Ensjø jernbanestasjon; flytting fra Tøyen	Øke trafikkgrunnlaget, bedre omstigning til T-bane og buss
TJ3	Økern holdeplass på Alnabanen	Øke trafikkgrunnlaget, bedre omstigning til T-bane og buss, legge til rette for rush-tog på Alnabanen
TJ4	Gjøvik skysstasjon	Økt komfort og service, bedre profilering av kollektivtilbud, bl a til OL.
TJ5	Stasjonsnedleggelse	Redusere kjøretid. Erstatte togtilbud med buss til nærmeste egnede stasjon
TB1	Bussoppstilling Gran	Utbedring og tilrettelegging
Ruteplan		
RJ1	Ruteplan for tog 1994	Ruteplan for Østlandet. Bedre tilbud og mer effektiv drift
RB1	Ruteplan for buss 1994	Ruteplan tilpasset togtider. Forbedret tilbud lokalt. Supplerende langruter til toget.
Markedstiltak		
M1	Felles rutehefte for buss og tog	Bedre informasjon, lettere for ukjente.
M2	Nytt billett- og takstsystem	Fellesbillett tog/buss ?
M3	Tilbringertransport med bil og sykkel	Økt tilgjengelighet til tog
M4	Markedskampanje, utviklingsprosjekt	Utvikle videre metodikk for markedsføringstiltak.
Planlegging		
P1	Detaljplanlegging	Forberede gjennomføring av 1994- og 1999- tiltak
P2	Utredning fase 2	Forstudie av full modernisering og forlengelse av Gjøvikbanen

Forslag til handlingsprogram for 1994-99.

Nr	Prosjekt	Formål
Materiell		
M3	Flere BM69-sett, evt. tas alt eldre materiell ut av bruk	Bedre komfort, kortere reisetid, mer effektiv utnyttelse av ressurser
Kjøreveg		
K3	Mindre utbedringer og kryssningsspor mv	Kortere kjøretid, bedre utnyttelse av materiell
K4	Elektrotekniske anlegg og signaler mv	Kortere kjøretid, bedre utnyttelse av materiell
K5	Utbedring på ringbane-strekningen og Alnabanen	Bedre tilbud
Terminaler		
TJ6	Generell modernisering av resterende stasjoner og holdeplasser	Økt komfort og service, bedre profilering av kollektivtilbud
TJ7	Økern jernbanestasjon; for full dagstrafikk på Alnabanen	Øke trafikkgrunnlaget, bedre omstigning til T-bane og buss
TJ8	Nye stasjoner på Alna-banen og evt i Groruddalen	Øke trafikkgrunnlaget, klarlegge investeringsbehov
TJ8	Sinsen stasjon på Alna-/Gjøvik-/Ringbanen	Øke trafikkgrunnlaget, bedre omstigning til T-bane og buss
TJ9	Storo stasjon	Økt komfort og service, profilering av kollektivtilbud
TJ10	Kjelsås stasjon	Bedre overgang til sporvogn.
TJ11	Nittedal stasjon	Bedre busstilknytning
TJ12	Roa knutepunkt og skysstasjon; utredning og bygging	Bedre overgang mellom tog, lokalbuss og buss til/fra Oslo og til/fra Gardermoen. Økt komfort og service, bedre profilering av kollektivtilbud.
TJ13	Gran stasjon	Bedre overgang mellom tog og buss.
TJ14	Raufoss stasjon	Bedre overgang mellom tog og buss.
TB2	Terminalanlegg buss i Oppland ?	Bedre overgang og økt komfort og service
TB3	Terminalanlegg buss i Nittedal/Oslo ?	Bedre overgang og økt komfort og service
Ruteplan		
RJ2	Ruteplan for tog 1999	Ruteplan for Østlandet når Gardermobanen åpner. Bedre tilbud og mer effektiv drift
RB2	Ruteplan for buss 1999	Ruteplan tilpasset tog-tider. Forbedret tilbud lokalt. Supplerende langruter til toget.
Markedstiltak		
M5	Informasjonshfte for buss og tog	Bedre informasjon, lettere for ukjente.
M6	Videre utvikling av billett- og takstsystem	Tilpasning etter at Garder-moen er åpnet
M7	Markedskampanje, utviklingsprosjekt	Utvikle videre metodikk for markedsføringstiltak.





Ny satsing på Gjøvikbanen

Med denne rapporten inviterer NSB til ny satsing på Gjøvikbanen.

I perioden 1994–1999 tar en sikte på å få minst tusen flere reiser pr. dag, som er en markert økning av kollektivtrafikkens markedsandel i regionen. Togtilbudet skal forbedres betydelig uten at de offentlige kjøp av transporttjenester øker:

- *Reisetiden Gjøvik–Oslo skal reduseres med minst 20 minutter*
- *Antall avganger fra de viktigste stasjonene skal økes med minst 50 prosent*
- *Reisekomforten og samordningen med buss skal bli bedre*
- *Det settes opp gjennomgående tog Gjøvik–Kongsberg, samt Jaren–Lillestrøm via Alnabanen med holdeplass ved Økern senter og T-bane i Oslo*

Fylkeskommunene, kommunene og transportselskapene i området inviteres til et samarbeide om den videre utviklingen av stasjoner, knutepunkter og busstilbud, bedre kobling mellom Gjøvikbanen og T-banen / T-baneringen i Oslo på Storo og Kampen / Ensjø, samt økt informasjon, markedsføring og takstsamarbeide.

Det langsiktige perspektivet må også omfatte arealplanlegging og en eventuell større modernisering og forlengelse av Gjøvikbanen.

Tre viktige milepeler i arbeidet vil være:

- *Ny ruteplan i juni 1994*
- *Når det er foretatt en del mindre investeringer i kjørevegen i 1995/96*
- *Når hovedflyplassen på Gardermoen og Gardermobanen står ferdig i 1999*

N Jernbanelverket
Biblioteket

JBV



09TU00926

200000027497

