

Vedlegg 4.1: Analyse arealer Gjøvik

1 BEHOV IDENTIFISERT I FASE 2

Dagens hensettingsplasser ved Gjøvik er tilpasset korte togsett. Det er planlagt at lange togsett skal innføres på Gjøvikbanen innen 2020. For å imøtekomme tilbudsforbedringer er det på kort sikt behov for 6 nye hensettingsplasser for lange togsett (innen 2020). Det er også identifisert et behov for ytterligere 6 plasser innen 2040.

Behov pendelutvikling (lokal- og regiontog)	Foreslått løsning (lokal- og regiontog)
<p>Gjøvik</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Dagens plasser ■ + ytterligere plasser for behov 2023 ■ + ytterligere plasser for behov 2040 ■ + ytterligere plasser for behov utover 2040 	<p>Gjøvik</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Dagens plasser ■ Ferdigstilles innen 2020 ■ Ferdigstilles innen 2023 ■ Ferdigstilles innen 2030 ■ Ferdigstilles innen 2040 ■ Arealreserve (utover 2040)

2 ALTERNATIVSUTVIKLING OG GROVSILING

2.1 Områder diskutert i møte med Gjøvik kommune

Møte med Gjøvik kommune ble avholdt 15.9.2014. Under møtet og i oversendt materiale i etterkant, ble to aktuelle områder diskutert:

Tabell 1 - Områder diskutert i møte med Gjøvik kommune

Område	Navn
1	Ved Gjøvik stasjon er det et åpent område øst for stasjonen. «Gjøvik stasjon»
2	Ved den nedlagte holdeplassen Nygard, ca 4,5 km syd for Gjøvik kan det være muligheter for å etablere et hensettingsanlegg. «Nygard»

2.2 Andre områder

I tabellen under framkommer det et annet område som ble foreslått av Jernbaneverket og Norconsult.

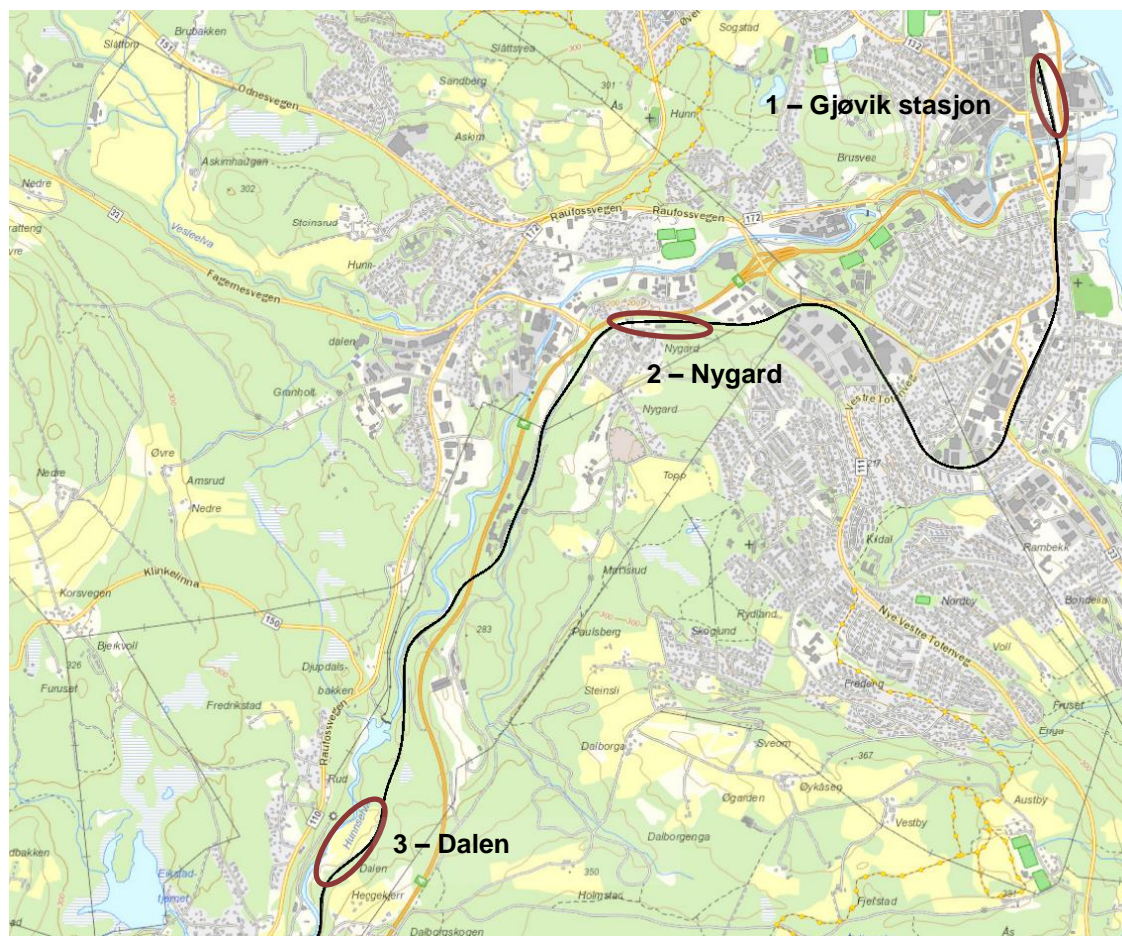
Tabell 2 - Områder foreslått av Jernbaneverket og Norconsult

Område	Navn
3	Ca 7,7 km syd for Gjøvik, ved km 116,0 er det et større plant område vest for sporet. Formen på området er egnet og er langt nok for å hensette doble togsett. Området kalles «Dalen»

2.3 Oppsummering - alternativer som er vurdert

Tabell 3 – Alternativer til vurdering

Alt.	Område	Navn	Avstand (fra Gjøvik)
1	1	Gjøvik stasjon	-
2	2	Nygaard	4,5 km syd
3	3	Dalen	7,7 km syd

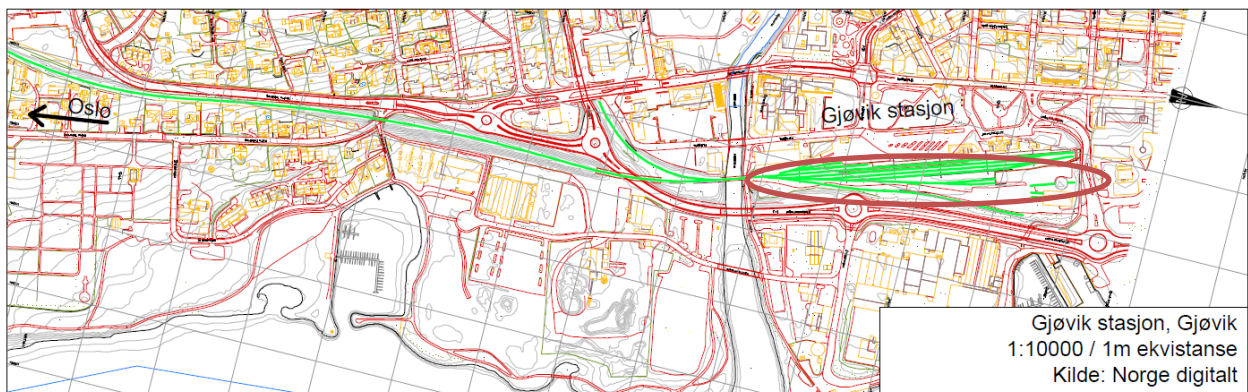


3 ALTERNATIVEVALUERING

3.1 Alternativ 1 – Gjøvik stasjon

Området ligger på Gjøvik stasjon. Det er relativt lite. Det kan være mulig å etablere opptil 12 hensettingsplasser, men man kommer da i konflikt med reguleringsplanen og det forutsettes hensetting ved plattform. Første sporveksel legges på andre siden av Hunnselva, ved km 123,4.

I dag benyttes mesteparten av området til parkeringsplass. I reguleringsplan for Gjøvik Skyss-stasjon er områdene øst for sporet regulert til parkering (grått området) og tjenesteyting/bolig/forretning/kontor/bevertning (hvit-oransje område).



Kart 2 – Gjøvik stasjon (aktuelt område markert)

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Da anlegget ligger i tilknytning til stasjonsområdet vil tomtogkjøringen være minimal.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Grunnen består av fyllmasse. Dette kan bety vanskelige byggeforhold. Det vil være kostnader knyttet til bygging av ny bru over Hunnselva og nærføring til eksisterende spor og veg. Begrenset behov for masseforflytting.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

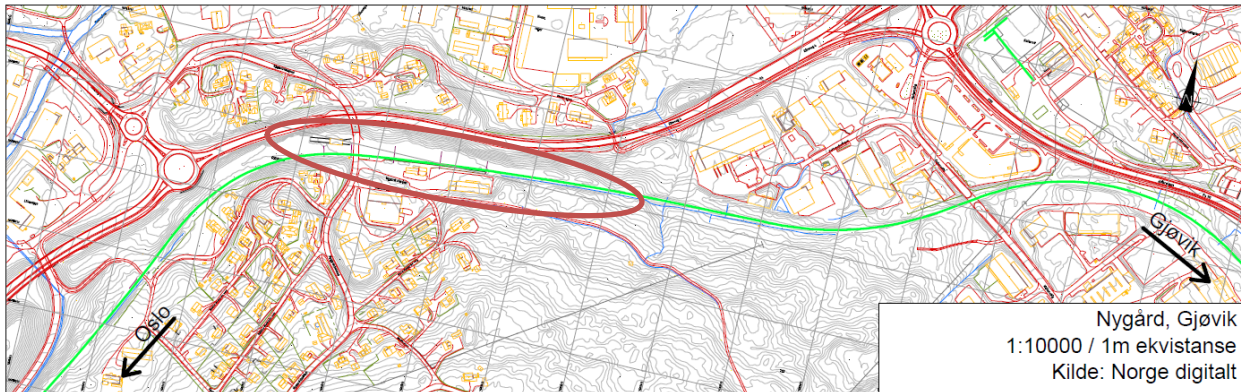
Gjøvik stasjon ligger i en by. Et hensettingsanlegg vil ha negative konsekvenser for bybildet. Lokstallen er fra før 1900. Mindre deler av området (mot Hunnselva) er flomutsatt.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Hensettingsanlegget ved Gjøvik stasjon vil ha begrenset plass til utvidelse. Det er vanskelig å etablere vask og toalett-tømmespor før hensetting. Logistikkmessig må tog kjøre ut av hensettingsanlegget og vende før det kjører inn på stasjonen. Det kan vurderes å etablere et eget vendespor ca ved km 123

3.2 Alternativ 2 – Nygard

Nygard er en nedlagt holdeplass ca 4,5 km syd for Gjøvik. Selve stasjonsområdet er opparbeidet og plant, men det er større høydeforskjeller nord og sør for sporet. I Gjøvik kommunes kommuneplan arealdel er området regulert til offentlig eller privat tjenesteyting, og området øst for den nedlagte holdeplassen er regulert til boligformål.



Kart 3 – Nygård (aktuelt område markert)

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Driftskostnadene knyttet til tomtogkjøring er estimert til å være i underkant av 2 000 000 NOK pr år

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Det vil være større kostnader knyttet til høydeforskjeller. Nærføring til sporet i byggeperioden. For å få plass til 12 sett er det sannsynlig at veien (Nygardsbakken) må legges om. Grunnen i området består av tykk morene. Det er antatt at tykk leire gir enkle byggeforhold, men leire og silt lokalt kan medføre behov for ekstra tiltak.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

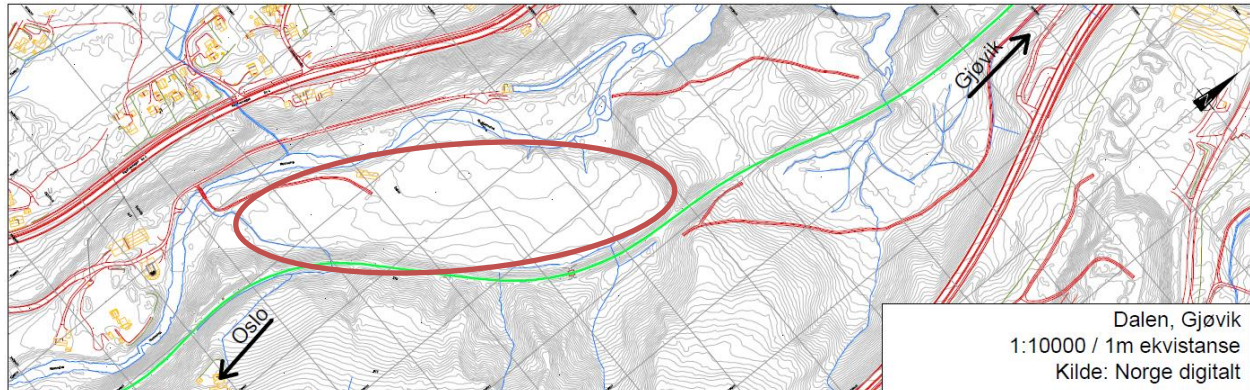
Nygard stasjon fra før 1900.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Uten større infrastrukturtiltak vil området være for lite til å dekke hele hensettingsbehovet. Et anlegg her vil medføre utfordringer ift strekningskapasitet. Gjøvikbanen har allerede høy strekningsbelastning slik at det vil være lite restkapasitet igjen til tomtogkjøring. Tiltak vil derfor være nødvendig. Det vil være vanskelig å etablere påkobling i begge ender, samt spor for vask og toalettømming før hensettingsanlegget.

3.3 Alternativ 3 – Dalen

Området ligger ca 8 km syd for Gjøvik ved sporet. I kommuneplanens arealdel er området regulert til LNFR for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag. Det er sett på en løsning der hensettingssporene plasseres så tett opp mot jernbanesporet som mulig. Dette for å redusere arealkonfliktene.



Kart 4 – Dalen (aktuelt område markert)

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Driftskostnadene knyttet til tomtogkjøring er estimert til å være ca 3 400 000 NOK pr år

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Grunnen i området består av elveavsetning. Elveavsetning betyr vanligvis at grunnforholdene er av nøytral vanskelighetsgrad. Behovet for masseforflytting antas å være små. Det vil påløpe kostnader knyttet til etablering av tilførselsveg, eneste mulighet virker å være i bru over Hunnselva, gjennom Vardal Træmassefabrikk / Betong AS og opp mot Raufossveien.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Innenfor området er det observert arkeologiske kulturminner i form av et teglverk. Mye landbruksjord vil måtte omdisponeres.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det er god plass og arealreserver til å etablere et hensettingsanlegg. Med mye tilgjengelig areal er det også mulig å etablere et anlegg med god logistikk. Et anlegg her vil medføre store utfordringer ift strekningskapasitet. Gjøvikbanen har allerede høy strekningsbelastning slik at det vil være lite restkapasitet igjen til tomtogkjøring.

4 ALTERNATIVSAMMENLIGNING

Tabell 4 gir en sammenligning av de tre ulike alternativene:

Tabell 4 - Alternativsammenligning

	Kriterie 1 Kostnader for tomtogkjøring	Kriterie 2 Kostnader knyttet til investering	Kriterie 3 Ikke-prissatte konsekvenser og risiko	Kriterie 4 Imøtekommelse av behov
Alternativ 1 – Gjøvik stasjon	+++	+	+	+
Alternativ 2 – Nygard	+	-	++	-
Alternativ 3 – Dalen	0	++	-	--

Diskusjon:

- Alternativ 1 (Gjøvik stasjon) er vurdert som det mest egnede arealet for etablering av hensettingsanlegg. Arealet ligger i tilknytning til Gjøvik stasjon, noe som medfører at kostnader for tomtogkjøring blir minimalt. Det finnes derimot ikke arealreserver, og hvis man skal etablere et anlegg med 12 plasser her, vil man komme i konflikt med reguleringsplanen.
- Alternativ 2 (Nygard) er vurdert til å være mindre egnet. Området består av skog og jernbaneareal, men er for lite til å dekke behovet for 12 plasser og det er antatt at investeringskostnadene vil bli høyere enn for alternativ 1. Et anlegg plassert her vil medføre tomtogkjøring over en lang strekning (4,5 km) på Gjøvikbanen som er enkeltsporet og hvor det allerede er høy kapasitetsutnyttelse. Nygard kan derimot vurderes som en mulighet dersom det er 2-6 togsett som hensettes. Dette vil ikke innebære store infrastrukturtiltak og kostnadene relatert til tomtogkjøring begrenses.
- Alternativ 3 (Dalen) er vurdert til å være lite egnet for etablering av hensettingsanlegg. Området består av landbruksjord. Et anlegg plassert her vil medføre tomtogkjøring over en lang strekning (ca 8 km) på Gjøvikbanen som er enkeltsporet. Det er antatt at dette ikke vil være mulig kapasitetsmessig, med mindre kapasitetsøkende tiltak gjennomføres.

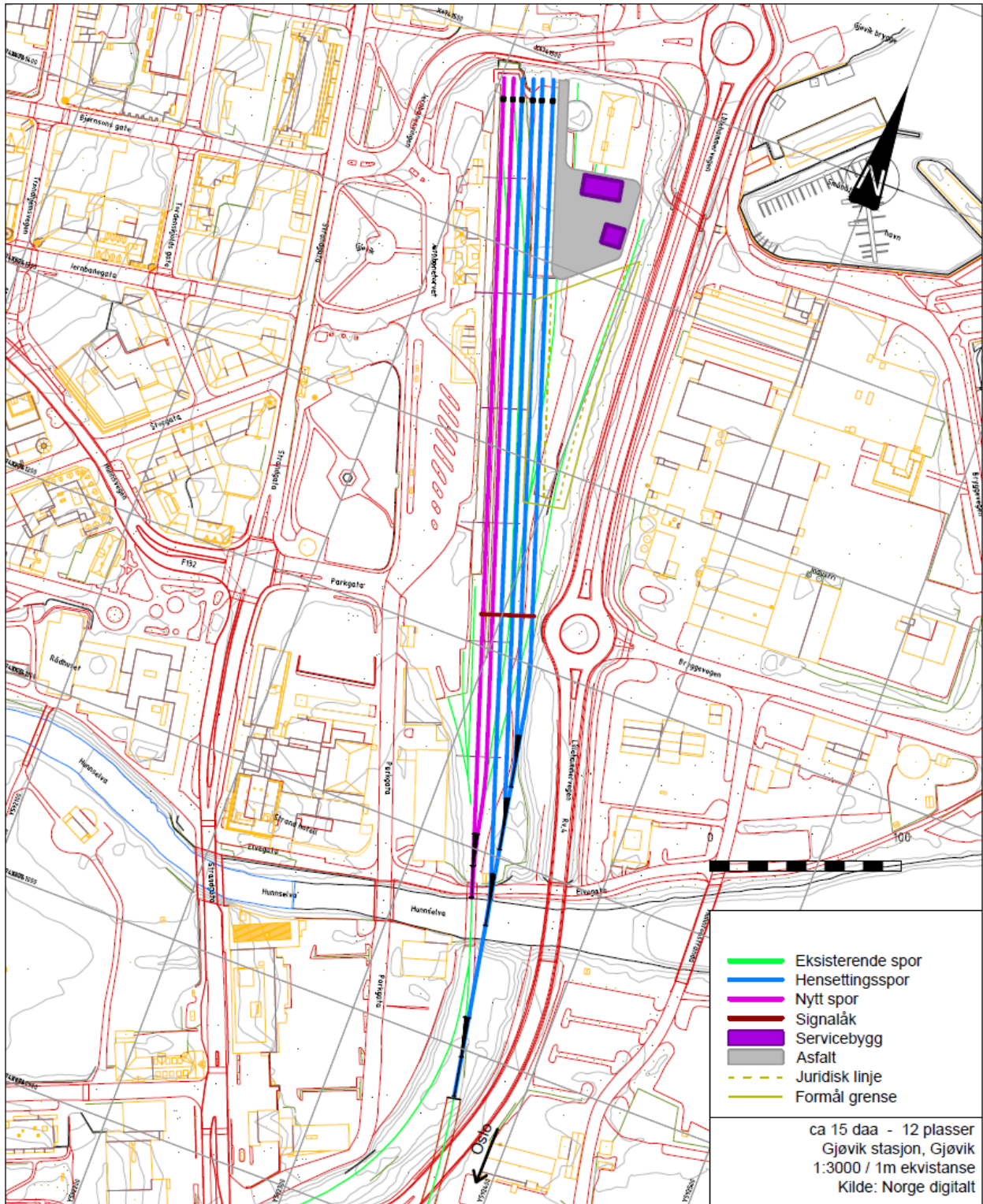
Det ble besluttet å utarbeide geografiske sporplaner for alternativ 1 og 2. For å vise en løsning for alternativ 1 der man ikke kommer i konflikt med reguleringsplan på Gjøvik stasjon er det tegnet ut to løsninger:

- Løsning 1: 12 hensettingsplasser ved Gjøvik stasjon («Gjøvik L»)
- Løsning 2: 8 hensettingsplasser ved Gjøvik stasjon og 4 hensettingsplasser ved Nygard («Gjøvik M + Nygard S»)

Gjøvik L, Gjøvik M og Nygård ligger langs enkeltsporet bane. Påkobling foregår i plan. Ved Gjøvik stasjon kan det vurderes et eget vendespor, slik at togsett mellom stasjonsområdet og hensettingsanlegget ikke vil beslaglegge linja i like stort omfang ved vending.

5 GEOGRAFISK SPORPLAN

5.1 Gjøvik L



5.2 Gjøvik M + Nygard S

