



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

# STASJONSTRUKTUR- PROSJEKTET

Dovrebanen (søndre del) og  
Raumabanen

# Rapport

Prosjekttype: <b>Rapport</b>	Prosjekt: <b>Stasjonsstruktur; Dovre- og Raumabanen</b>
Oppdragsgiver / Ansvarsted: <b>P/ Paul Runnestø</b>	Prosjektnr : <b>224223</b>
<b>201100845 (Doculive 2008/05648)</b>	Arkivbet:
Fylke: <b>Akershus, Hedmark og Oppland</b>	Kommune: Eidsvoll, Stange, Hamar, Ringsaker, Lillehammer, Øyer, Ringebu, Sør-Fron, Nord- Fron, Sel, Dovre, Lesja og Rauma
Prosjektansvarlig/leder: <b>Øyvind Rørslett/ Sverre Setvik</b>	Sist revidert: <b>01.03.2012</b>

## Forord

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

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

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

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

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

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

Jernbaneverket, 01.03.2012

# 1. Tilbud og infrastruktur

## 1.1 Analyseområdet

### 1.1.1 Dovrebanen, Eidsvoll - Hjerkind

Hele strekningen Eidsvoll – Hjerkind er enkeltsporet med kryssingsspor. Den langsiktige strategien for banestrekningen er å bygge dobbeltspor mellom Venjar og Lillehammer, jfr anbefalinger i Konseptvalgutredning for Dovrebanen. Med dobbeltspor vil det kunne tilbys halvtimesfrekvens i stive ruter først til Hamar deretter til Lillehammer. Dobbeltsporutbygging mellom Eidsvoll og Hamar er igangsatt som en parsellvis utbygging parallelt med E6 utbygging, og vil stå ferdig i perioden 2020-2025 avhengig av bevillingstakt. På kort sikt vil strekningen Hamar – Lillehammer bygges ut med kryssingsspor og ny driftsbanegård på Lillehammer (Hove). Dette vil bedre kapasiteten for godstog og strekningens robusthet for persontogtrafikken. Det foreligger ingen konkret strategi for økt kapasitet, bedre frekvens og kortere reisetid for persontrafikk på Dovrebanen nord for Lillehammer. Kapasiteten for gods skal bedres med forlengelse av eksisterende kryssingsspor

### 1.1.2 Raumabanen, Dombås – Åndalsnes

Raumabanen er enkeltsporet med kryssingsspor og er ikke elektrifisert. Raumabanen representerer de ingeniørtekniske storverkene i norsk jernbanebygging, og banen er en av fem banestrekninger som er utpekt til tradisjonsbasert vern i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen". Vakker og storslått natur trekker samtidig mange turister til området.



## 1.2 Banestrekningenes rolle i transportsystemet

Persontogtilbudet på Dovrebanen består av fjerntog Oslo-Trondheim og regiontog på IC-strekningen Oslo-Lillehammer. Raumabanen trafikkeres av regiontog Dombås – Åndalsnes (en avgang hver veg forlenges til Lillehammer). I turistsesongen utvides togtilbudet mellom Bjorli og Åndalsnes.

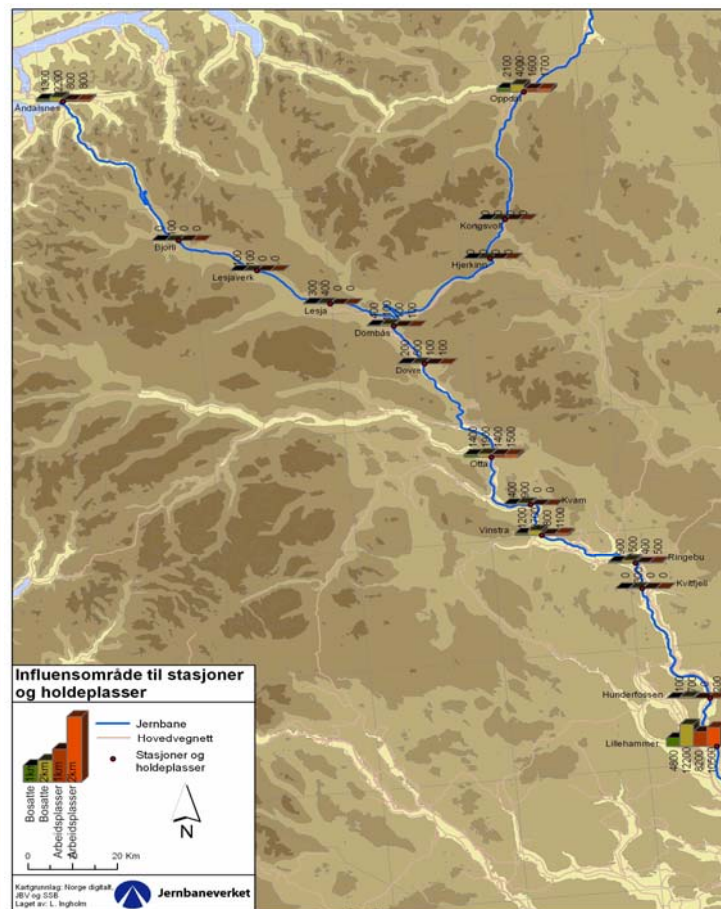
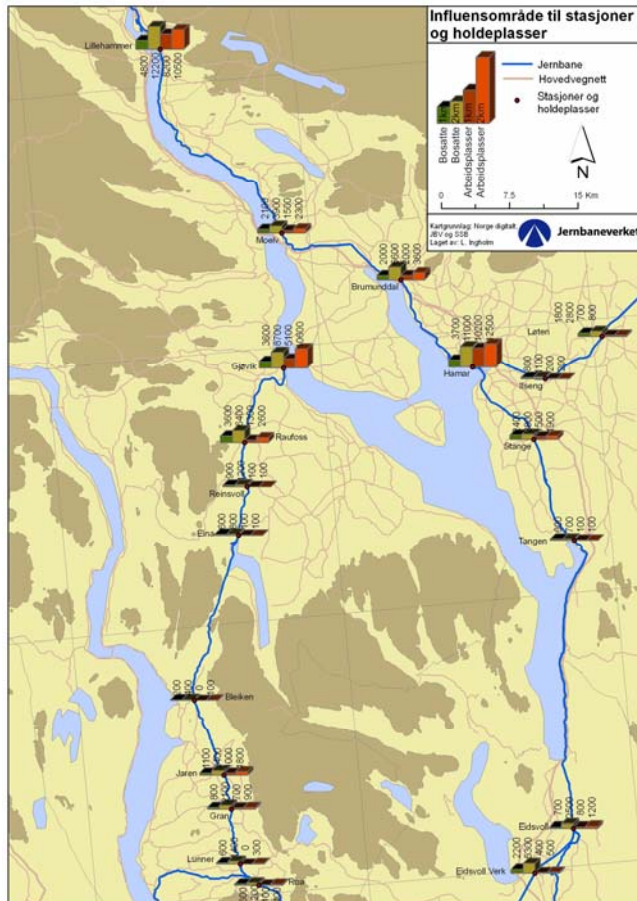
Tall fra NSB for korridoren (NSB 2011) viser at veksten det siste året primært har kommet på det regionale togtilbudet rundt Oslo og Trondheim. Mellom Oslo og Hamar er reisetidene med tog kortere enn med bil og ekspressbuss. På strekningen Oslo-Lillehammer tilsvarer toget omtrent bilens kjøretid utenom rush. I forhold til buss er toget betydelig raskere til Lillehammer. Jernbane har hatt en vekst på 4 % på strekningen fra 2009-2010 og utviklingen fra 2005 til 2011 kan tyde på at buss er i ferd med å miste markedsandeler til fordel for tog. Raumabanen inngår i Jernbaneverkets definisjon av trafikksvake strekninger, men det er likevel ønskelig å opprettholde dagens persontogtilbud på banen. Persontrafikk tallene er også stigende etter NSBs satsing på turisttog fra 1.6.2008.

Dovre- og Raumabanen	Strekning	Frekvens	Rutetid
Fjern	Oslo - Trondheim	4/ dag	06:40
Region	Oslo - Lillehammer	16(32)/ dag	02:30
Region	Dombås - Åndalsnes	4/ dag	01:20

Tabell. Togtilbud på Dovre- og Raumabanen

## 2. Markedsgrunnlag

Befolkningsutviklingen i kommunene langs Dovrebanen har en positiv vekst fra Eidsvoll kommune i sør til til Øyer kommune i nord.



Kommunene langs både Dovrebanen i Nord-Gudbrandsdalen og Raumabanen frem til og med Lesja har hatt negativ vekst. Rauma kommune har positiv vekst.

Den negative befolkningsveksten i Nord-Gudbrandsdalen oppveies til dels av fritidsbruk til stasjonene fra Lillehammer til Hjørkinn, og på stasjonene langs Raumabanen som følge av NSBs turisttogsatsing.

## 3. Vurdering av stasjonsstrukturen

### 3.1 Grovsiling av stasjoner

Mange av stasjonene på Dovre- og Raumabanen skal opplagt beholdes med bakgrunn i høye trafikktall.

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

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

### Grovsilingskriterier

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

- Passasjertall 40.000 av og påstigende pr år på stasjoner som betjenes av IC-tog og 20.000 for regiontog og fjerntog nord for Lillehammer
- Betjener en by eller tettsted over 5000 innbyggere
- Tettsted over 1000 innbyggere (innenfor 2 km) uten annet relevant kollektivtilbud
- Knutepunktstasjon (bytte tog/tog eller tog/buss el. T-bane)
- Endestasjon

### Dovre- og Raumabanen

Stasjon/ holdeplass	Passasjertall pr år	Bosatte innenfor 2 km	Grovsilingskriterier				
			K1 Passasjerer > 40 000 eller 20 000 pr.år	K2 betjener by/tettsted > 5000 innb	K3 Betjener tettsted > 1000 uten annet koll.t	K4 Knutepunkt stasjon	K5 Endestasjon
Tangen	47 400	700	X				
Stange	129 300	2 800	X				
Hamar	1 062 300	11 000	X	X		X	X
Brumunddal	187 400	6 600	X	X			
Moelv	83 000	3 900	X				
Lillehammer	618 700	12 200	X	X		X	X
Hunderfossen	6 500	700					
Kvitfjell	900	300					
Ringebu	29 400	1 500	X				
Vinstra	36 900	2 600	X				
Kvam	900	900					
Otta	65 800	1 900	X				
Dovre	1 000	500					
Dombås	184 600	1 100	X			X	X
Hjerkinn	7 600	20					
Lesja	2 000	400					
Lesjaverk	1 900	100					
Bjorli	12 800	100					
Åndalsnes	90 200	2 200	X				X

Ut i fra denne tabellen skal følgende stasjoner vurderes:

- Hunderfossen
- Kvitfjell
- Kvam
- Dovre
- Hjerkinn
- Lesja



- Lesjaverk
- Bjorli

Hunderfossen (fritidspark), Kvitfjell (alpint) og Hjerkins (fjellutfart) er stasjoner som Jernbaneverket mener bør opprettholdes med bakgrunn i kriterie om fritidsbruk. Jernbaneverket mener at alle stasjoner på Raumabanen bør opprettholdes med bakgrunn i kriterie om turistbane. Det er viktig å opprettholde stasjonene som en del av det verneverdige miljøet langs banen. Opprettholdelse av stasjonene er etter Jernbaneverkets mening avgjørende for satsingen på banen som turistbane.

De resterende stasjonene bør vurderes, det er altså følgende:

- Kvam
- Dovre

Standard på de ulike stasjonene på strekningen er ulik. Kun Moelv stasjon har pålegg om plattformforlengelse innen utgangen av 2012. Siden det er systemkryssing på Moelv stasjon i dag og det i utkast til ny ruteplan fortsatt skal være kryssing på Moelv er det behov for å forlenge plattform 2. På denne stasjonen vil det bli gjort tiltak i 2012. Ellers er alle plattformer på strekningen Eidsvoll – Hjerkins lange nok i forhold til materiell som trafikkerer strekningen. Når det gjelder stasjonene Kvam og Dovre er plattformene her for korte til stopp med fjerntog Oslo – Trondheim. Stasjonene trafikkeres bare med 93-sett på strekningen Lillehammer – Åndalsnes (2 tog daglig). Om disse stasjonene skal opprettholde drøftes nærmere i kap 4.2.

Jernbaneverket er av den oppfatning at frem mot 2020 er stasjonsstandarden på strekningen tilfredsstillende. Det er behov for utbedringer av stasjonene ift. krav om universell utforming, og det arbeides fortløpende med å vurdere kvalitet og behov for tiltak. Problemstillinger knyttet til en eventuelt ny stasjon ved Høyskolen i Lillehammer ved Hove ca. 5 km nord for Lillehammer drøftes videre i kap 3.5.

## 4.2 Stasjoner og holdeplasser som vurderes nærmere

### Dovrebanen

Jernbaneverket mener at stasjonsstrukturen fram mot 2023 ikke bør endres på IC-strekningen Eidsvoll – Lillehammer. Dette støttes også i arbeidet med Konseptvalgutredning for Dovrebanen. Det er relativt høye trafikk tall på alle stasjoner og de bør derfor opprettholdes. Det vurderes heller ikke som særlig aktuelt å vurdere nye stasjoner på strekningen, da det ikke er befolkningsgrunnlag for dette på en strekning som trafikkeres med regiontog. Det er viktig at IC-strekningen fortsatt trafikkeres med et togtilbud med raske tog og relativt få stopp. Hvis det en gang i framtida blir vurdert at det er marked og kapasitet på strekningen til å kjøre lokaltog, kan det vurderes et annet stoppmønster og nye stasjoner med grunnlag i befolkningsvekst langs banen.

Det har kommet innspill fra Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune og Høyskolen i Lillehammer om å opprette ny stasjon på HIL/ Hove. Jernbaneverket mener at dette ikke skal avvises uten videre diskusjon. Jernbaneverket har planlagt ny driftsbanegård på Hove (like sør for Høyskolen). I den forbindelse kan det være aktuelt å forlenge alle/ noen av IC-togene til Hove / Høyskolen på Lillehammer. Det må i så fall bygges et eget buttspor (m/ sikringsanlegg) og med plattform. Strekningen Hamar - Lillehammer er hardt utnyttet (erklært overbelastet en kort periode av døgnet). Forlengelse av alle IC-tog til Hove vil forlenge den hardt belastede strekningen og således være kapasitetsmessig uheldig. Hvis / når dette blir aktuelt, må det foretas en egen kapasitetsanalyse av dette, også sett i sammenheng med den planlagte driftsbanegården på Hove. Tiltaket kan ha positive kapasitetsmessige effekter for Lillehammer stasjon ved at vending på Lillehammer utgår.



Kostnadene med å bygge stasjon på Hove er beregnet til ca. 100 millioner kr. Dette er et grovt kostnadsanslag til spor, kontaktledning, sikringsanlegg og stasjonsfasiliteter (plattform, overgang over sporene, leskur med mer). I dette tallet ligger det ikke vurderinger av om det er nødvendig å bygge dobbeltspor mellom Lillehammer st. og Hove. Dette er en høy kostnad som bør vurderes i forhold til nytten. En slik investering vil skape utvikling i området. Det er planlagt ytterligere næringsutvikling på andre siden av Dovrebanen ved Høyskolen som vil gi større potensiale for togreisende.

Når det gjelder stasjonene Kvam og Dovre tilfredsstiller plattformene kravene ift materiellet som trafikkerer stasjonene. Disse kan opprettholdes inntil det kommer krav om universell utforming på stasjonene. Å legge ned stasjonene har heller ingen kapasitetsmessige effekter. Jernbaneverket mener allikevel at stasjonenes trafikk tall er så lave at de bør vurderes lagt ned. Avstanden til nærmeste stasjon på Kvam (Vinstra) er kun 10 km, og for Dovre (Dombås) er avstanden nærmeste stasjon 13 km. Ekspressbusstilbudet er bedre på Kvam enn på Dovre, men anses likevel å dekke behovet på begge.

#### Raumabanen

Det kan bli behov for å forlenge plattform på Lesja stasjon med 20 meter. Lesja stasjon har behovstopp og trafikkeres ordinert med enkelt 93-sett (lengde 40 meter). I turistsesongen trafikkeres strekningen Bjorli – Dombås med dobbelt 93-sett, plattform på Lesja st. er dermed for kort. Dørene på 93-sett er imidlertid plassert på midten av togsettet, og kommer derfor innenfor plattform. Jernbaneverket mener derfor at det ikke er behov for å forlenge plattform på Lesja st. I forbindelse med tilrettelegging for NSBs turistsatsing som startet i 2008, ble det vurdert å opprette en ny holdeplass ved Trollveggen, dette kan vurderes ved en senere anledning i samarbeid med togselskap og lokale interessenter.

## **4. Konklusjon**

Jernbaneverket mener det ikke er behov for å endre stasjonsstrukturen på Raumabanen.

Når det gjelder stasjonsstrukturen på Dovrebanen mener Jernbaneverket at det bør settes i gang et prosjekt med å vurdere å opprette ny stasjon på Hove/ HIL. Det er relativt høye kostnader knyttet til ny stasjon, samfunnsøkonomisk vurdering bør avgjøre om denne investeringen skal foretas eller avventes en videre utvikling av arbeidsplasser i området.

Kvam og Dovre er trafikksvake stasjoner som vurderes nærmere i forbindelse med utviklingsplan for strekningen.

# Vedlegg

## 1. Kart over Dovre- og Raumabanen





