Jernbane-
direktoratet

Fremtidens togtilbud i Mjøsbyen

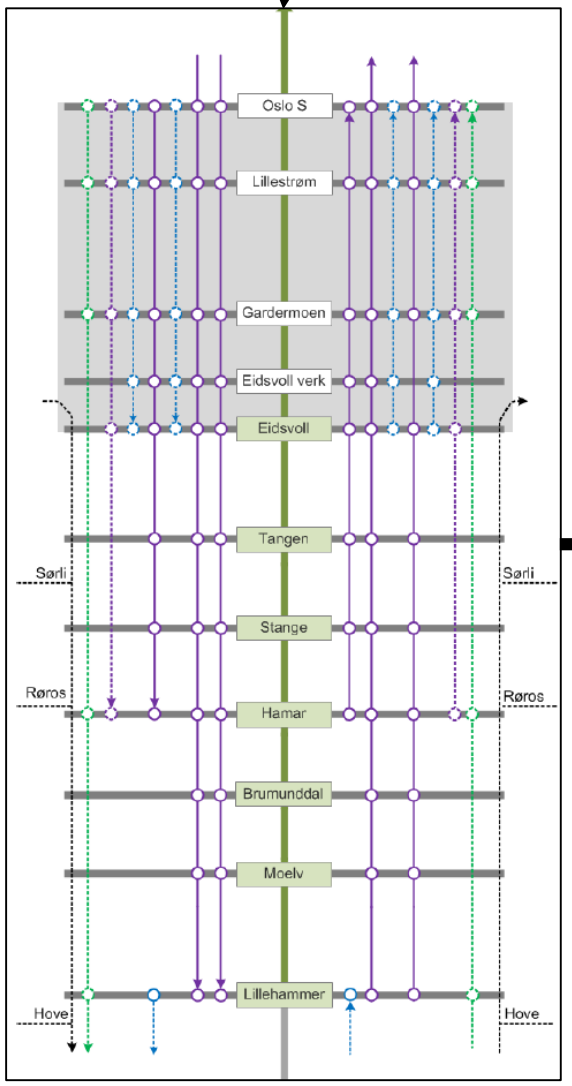
Michael Brendås

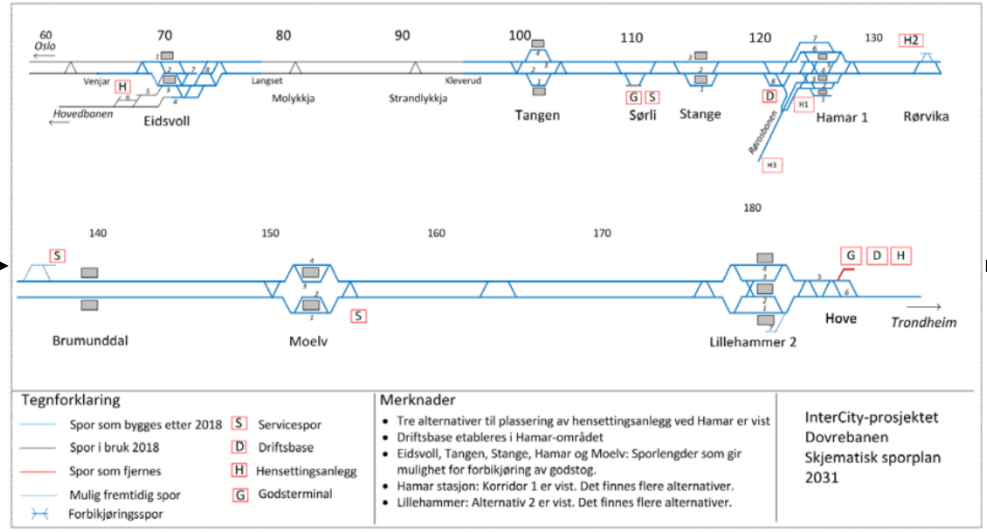
Utgangspunktet - mål og krav KVU IC Dovrebanen

- Kapasitet
  - Tilstrekkelig kapasitet og frekvens for å dekke fremtidig etterspørsel etter personreiser og godstransport
- Reisetid:
  - 1 time Oslo-Hamar
  - 1 ½ time Oslo-Lillehammer
- Pålitelighet
  - >95% av alle tog kommer fram i rett tid

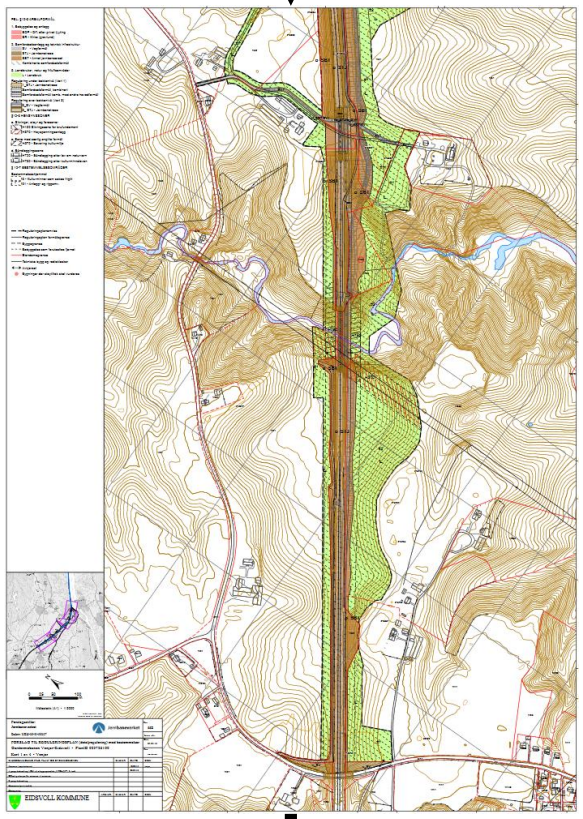
Jernbane-direktoratet

Mål KVU InterCity



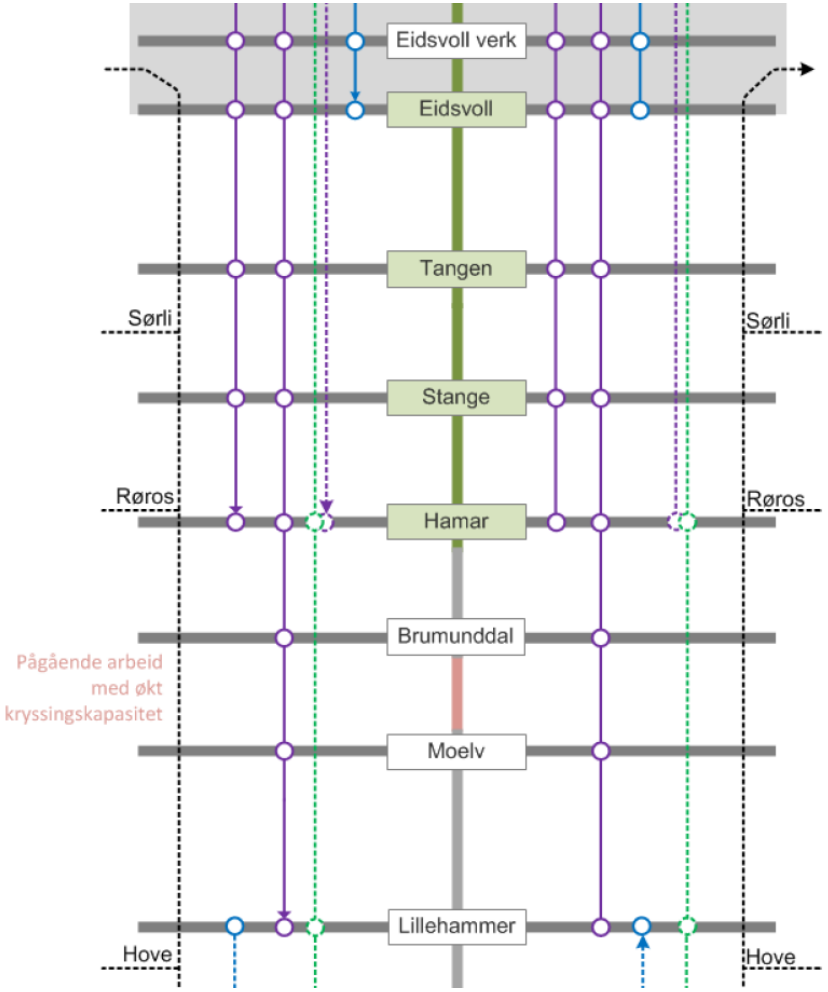


Bilde: Øystein Grue

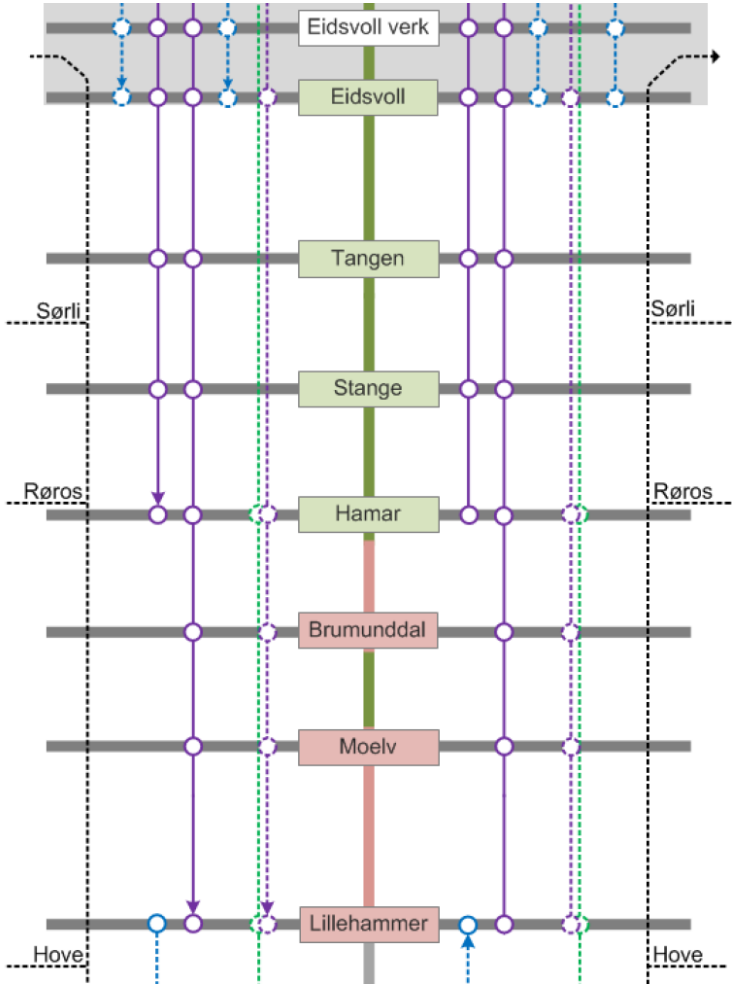


Jernbane-direktoratet

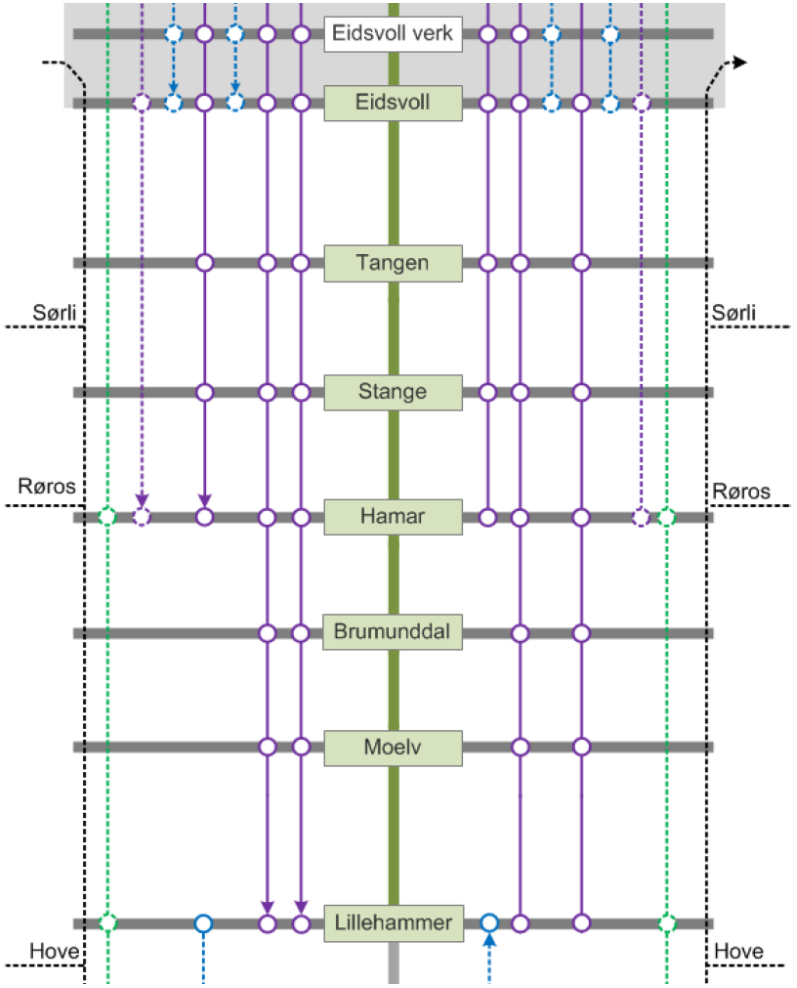
Tilbudskonsepter for IC Dovrebanen



T2024IC



T2027IC



T2031IC

Jernbane-
direktoratet

Hva gir InterCity Mjøsbyen? - reisetider

- Kort reisetid med tog mellom byene og tettstedene:
  - Tangen-Stange: Ca. 6 minutter
  - Stange-Hamar: Ca. 6 minutter
  - Hamar-Brumunddal: Ca. 7 minutter
  - Brumunddal-Moelv: Ca. 7 minutter
  - Moelv-Lillehammer: Ca. 11 minutter

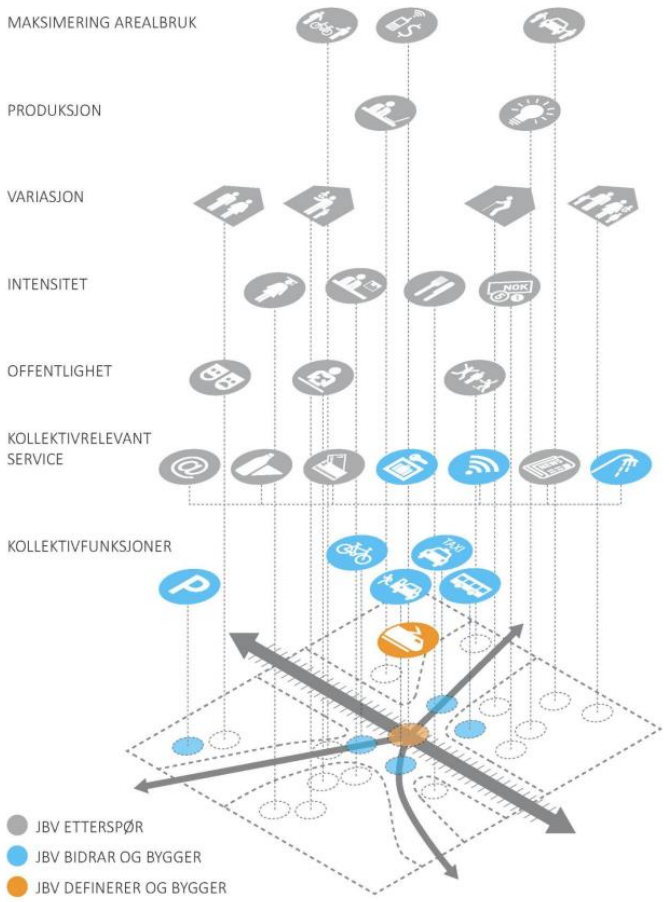
- Raskere sammensatte kollektivreiser*:
- <u>Hjellum – Lillehammer 35 minutter</u>
  - Buss Hjellum-Hamar, 16 minutter
  - Omstigning 5 minutter
  - Tog Hamar-Moelv 14 minutter
- <u>Hamar-Gjøvik 41 minutter</u>
  - Tog Hamar-Moelv 14 minutter
  - Omstigning 5 minutter
  - Buss Moelv-Gjøvik 22 minutter
- <u>Gjøvik – Gardermoen 80 minutter</u>
  - Buss Gjøvik-Moelv 22 minutter
  - Omstigning 5 minutter
  - Tog Moelv-Gardermoen 52 minutter

* Forutsetter dagens reisetider med buss, korrespondanse med omstigningstid 5 minutter i knutepunktene

Jernbane-direktoratet

Hva gir InterCity Mjøsbyen? – attraktive knutepunkt

- Økt aktivitet i sentrum gjennom økt arealutnyttelse og stor andel besøksintensive virksomheter
  - Knutepunktene blir viktige målpunkt - en skal ikke dra til et knutepunkt kun for å reise derifra
- God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk kan sammen med riktig satsning på kollektivbetjening gi mindre biltrafikk i sentrumskjernene
- Korte avstander gir enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler

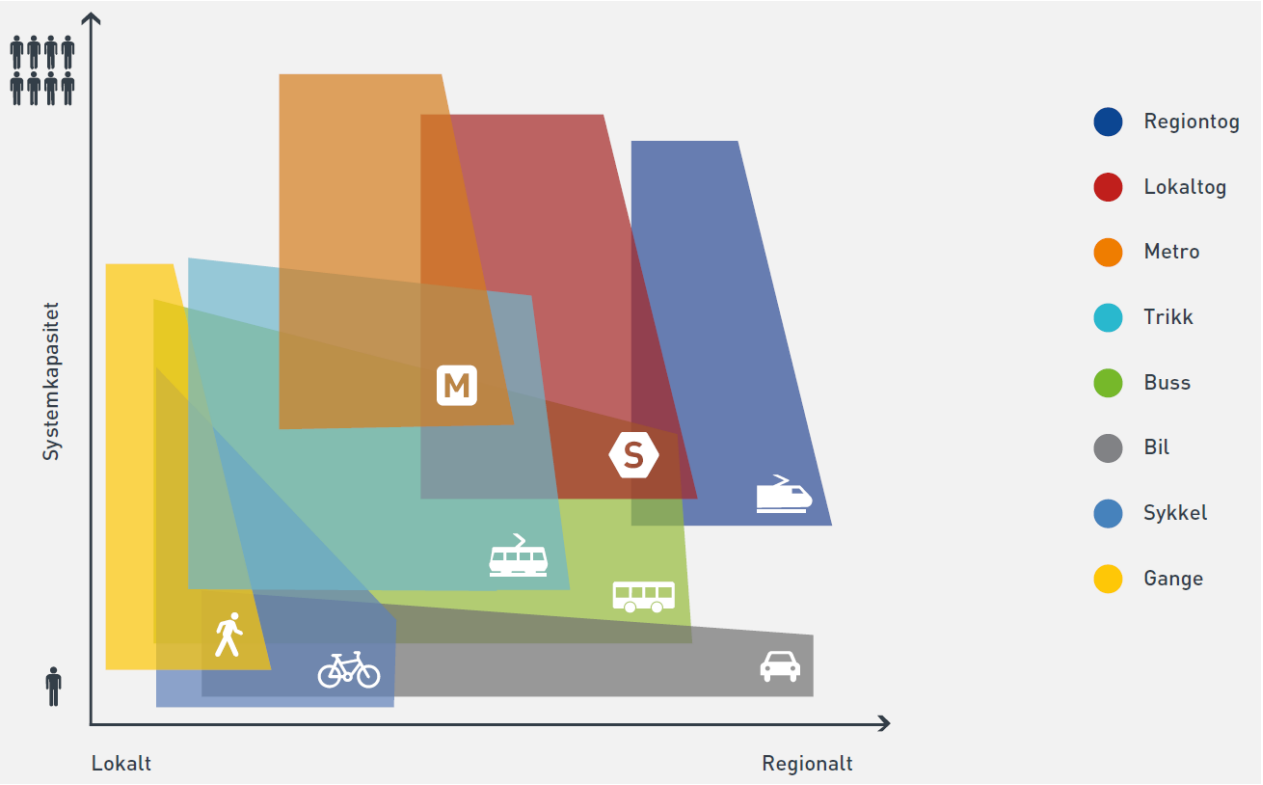


Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene
Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter

Jernbane-direktoratet

Rolledeling i kollektivtrafikken

- Tog:
  - Stor kapasitet og høy hastighet
    - Kort reisetid krever få stopp
  - Binder knutepunktene sammen
- Buss:
  - Er fleksibel og har god flatedekning
  - Knytter sammen mindre reisemål og kan mate toget
    - Buss må matche tog på frekvens og korrespondere



M2016, Ruter

Jernbane-direktoratet

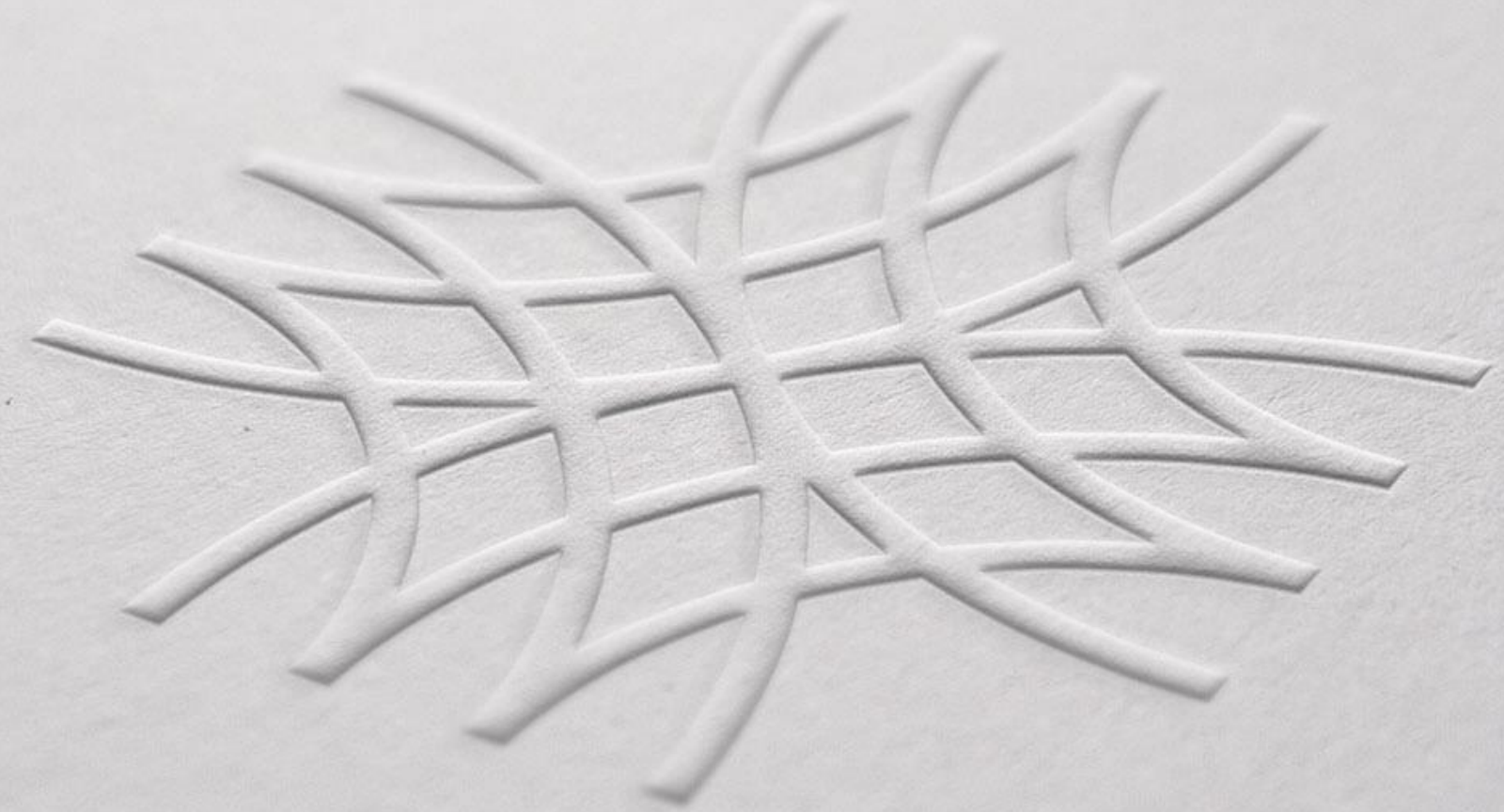
Andre mulige tilbudsforbedringer i Mjøsbyen?

1) Timesintervall Oslo S-Gjøvik
   - Avhengig av fjernstyring Roa-Gjøvik og Reinsvoll kryssingsspor
2) To-timersintervall fjerntog Dovrebanen
   - Utredes som del av Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi
3) (Tilnærmet) to-timersintervall (Rena)-Elverum-Hamar
   - Kan kreve mer materiell, og vil kunne gå på bekostning av godstrafikk.

- Jernbanen er kostbar å bygge ut og drifte, slik at:
  - Det kreves en viss markedsstørrelse før utbygging blir aktuelt
  - Tilbudsforbedringer øker behovet for offentlig kjøp av persontrafikk
- Inntil markedet tilsier at utbygging av jernbane er lønnsomt/mulig kan det være nødvendig at buss supplerer togtilbudet

Hva kan en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen gi Mjøsbyen?

1) 1-2 InterCity-tog/time forlenges fra Hamar til Gjøvik ved forlengelse av InterCity-tog til Hamar
   - 25 minutters reisetid Hamar-Gjøvik
2) 1-2 regiontog Elverum-Gjøvik per/time
   - Under 25 minutter reisetid Hamar-Elverum
   - Vil kunne kreve økt kapasitet Hamar-Elverum

- Sammenkobling og slike tilbudsforbedringer er først aktuelt med sammenhengende dobbeltspor til Lillehammer og ny Oslo-tunnel.

Jernbane-direktoratet