

Invitasjon til å bli med i Lyntogforum for Gudbrandsdalen/Mjøsa, knyttet til bane Oslo – Trondheim/Ålesund, via både Hamar og Gjøvik, inklusive ringbane rundt Mjøsa

Lillehammer/Gjøvik, 21.03. 2019

Gjøvik og Lillehammer har fattet enstemmige vedtak om danning av et Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa i løpet av 2019. Vi tar nå i fellesskap kontakt med andre langs planlagt trase for en bredest mulig samarbeid om realisering av banen, sammen med Lyntogforum Møre og Romsdal

Lyntogforum M&R er alt etablert i samarbeid mellom næringsliv, fylkeskommunen og kommuner langs traséen for å arbeide for høyhastighetsbane Oslo – Trondheim/Ålesund i et flerbrukskonsept for både langdistanse-, regional- og godstrafikk. Banen er planlagt via både Hamar og Gjøvik med sammenkobling ved Moelv, og inkluderer en ringbane rundt Mjøsa. Fra Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International foreligger detaljerte traséforslag og drifts- og samfunnsøkonomiske analyser med svært positive resultater. Høyhastighetsbanen vil skape et stort trafikkpotensial for jernbanen i kommunene rundt Mjøsa og i Gudbrandsdalen, med flere avganger og raskere tog enn ellers mulig. Se neste side for nøkkelinformasjoner om banen. Lyntogforum M&R søker nå et samarbeid med Gudbrandsdalen/Mjøsa i arbeidet for realisering av banen. I neste omgang ønsker vi å ta felles initiativ inn mot Trøndelag.

Viktig vedtak om lyntog i Nasjonal Transportplan

I Europa og verden over, satses det aktivt på høyhastighetsbaner¹, bl.a. som et effektivt bidrag for samfunnsbygging, økt konkurransekraft og reduserte klimautslipp. I Nasjonal Transportplan for Norge 2018 – 2029 ble det slått fast at «fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett».

Mobilisering viktig for realisering

Det arbeides for lyntog mange steder. For Vestlandsbanen Oslo–Bergen, Haugesund, Stavanger er det etablert lyntogfora i Hordaland, Rogaland og Telemark, basert på Norsk Banes planer med Deutsche Bahn International, med Norsk Bane som sekretariat. Engasjement mange steder er med på å fremme lyntog på bred basis i den nasjonale debatten. Samtidig må vi sørge for å synliggjøre våre interesser i saken. Vi håper dere vil bidra til det gjennom deltakelse i Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa. Vi sikter på gjennomslag i løpet av denne stortingsperioden, i ny nasjonal transportplan og stortingsvalget i 2021.

Deltakelse og økonomi

Finansiering av arbeidet er lagt opp som et bredt spleiselag mellom kommuner, fylkeskommuner, bedrifter og organisasjoner, i denne omgang frem til 2021. For bedrifter/organisasjoner er kontingenten 5 000 kr per år, kommuner 25 000 kr (under 20 000 innb)/50 000 kr (over 20 000 innb), fylkeskommunen 200 000 kr. Midlene går til godtgjørelse av faglig sekretariat, informasjonsarbeid, møter, andre utredninger m.m.

Alle medlemmer velger/peker ut en representant/kontaktperson, gjerne med vara. Fylkeskommunen velger om ønskelig to. Medlemmene har jevnlig møter, med Norsk Bane som faglig sekretariat. Ta gjerne kontakt med sekretariatet eller oss for spørsmål eller mer informasjon.

Vennlig hilsen

Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa under etablering v/

Espen Johnsen
Ordfører Lillehammer

Bjørn Iddberg
Ordfører Gjøvik

Thor W. Bjørlo
Sekretær

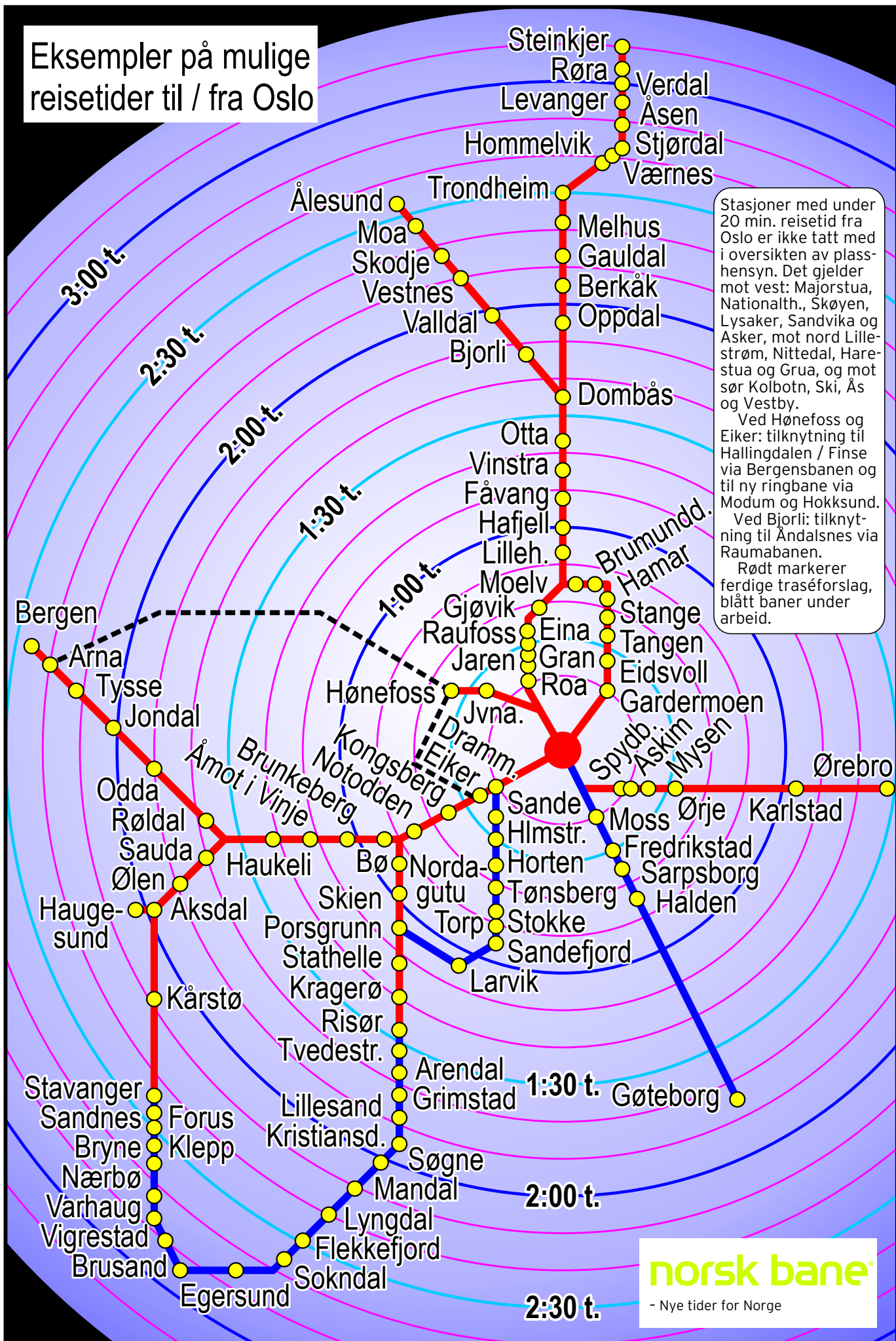
¹ Høyhastighetstog/lyntog, er tog for minst 250 km/t i persontrafikken. Standard er nå rundt 300 km/t.

Noen nøkkelinformasjoner om høyhastighetsbanen Oslo – Trondheim/Ålesund:

1. Høyhastighetsbane Oslo – Trondheim/Ålesund, via Hamar og Gjøvik (sammenknyttet ved Moelv) i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk, i et nett med mange stasjoner.
2. Traséen er lagt via Gudbrandsdalen pga. større befolkningsgrunnlag enn Østerdalen og mulighetene for tilknytning til Møre og Romsdal. Det størst trafikkgrunnlag for både person- og godstrafikk.
3. Flerbrukskonseptet gir en bane som er svært konkurransedyktig i flere markeder: Langdistanse-trafikk i fht. fly og bil (2 ½ time Oslo – Trondheim/Ålesund), regionaltrafikk og godstrafikk (5 – 6 timer til Oslo, over natten til kontinentet). Flerbrukskonseptet gir store samfunns effekter, et bredt inntektsgrunnlag for investeringene og knytter landet, regioner og kommuner tettere sammen.
4. Selv om Norge har færre innbyggere enn mange andre land, har vi likevel et høyt trafikkgrunnlag: Nordmenn reiser i gjennomsnitt 10 ganger mer med innenriks fly enn ellers i Europa. Flyreisende mellom Paris og Lyon, og mellom Madrid og Sevilla, året før de åpnet høyhastighetsbaner der, var hhv. 940 000 og 730 000. Mellom Ålesund/Molde og Oslo i 2016 var det hele 973 000 flyreisende, 2 090 000 mellom Oslo og Trondheim, til sammen 3 063 000. Vi reiser også nest mest med bil per innbygger i Europa. Og har et skrikende behov for bedre forhold for godstransport.
5. Høy fart gir høy produktivitet i forhold til dagens jernbane: Tog og personale kan frakte passasjerene på ned mot en tredjedel av tiden i fht. dagens tog, og kan slik utføre langt flere turer/betjene langt flere passasjerer per dag og slik gi betydelig mer kostnadseffektiv drift.
6. Utredningen til Norsk Bane/Deutsche Bahn International viser svært gode drifts- og samfunnsøkonomiske resultater for Dovresambandet:
 - a) Positiv samfunnsøkonomisk gevinst med 1,51 kr per investert krone
 - b) Vil bl.a. gi frakt- og billettinntekter² som kan dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter, samt nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år,
 - c) Reduksjon av klimautslipp med 688 000 tonn CO₂ per år.
 - d) 18 færre drepte, 42 færre hardt skadd og 409 færre lettere skadd per år.
 - e) Stor overføring av trailere fra vei til bane gjennom Gudbrandsdalen
7. Traséen er detaljert planlagt i målestokk 1:5000 og 1:1000, dobbeltsporet, dimensjonert for 270 – 300 km/t i persontrafikken. Maks stigning er 1,25 % i hht. internasjonal standard for godstog. Det er ca. halv stigning i fht. dagens baner og tillater dobbelt så tunge godstog, tilsvarende 70 trailere per tog. Personogene kan passere saktere godstog via 4 spor i alle stasjoner og ekstra forbikjøringsavsnitt.
8. Noen eks. på reisetider: Fra Lillehammer: Tr.h./Ålesund 1:40, Oslo 55 min (via Gjøvik). Fra Gjøvik: Lillehammer 15 min, Oslo 39 min, Tr.h./Ålesund 1:55. Fra Hamar: Tr.h./Ålesund 1:58, Lillehammer 18 min, Gjøvik 21 min. Fra Otta: Oslo 1:25, Tr.h./Ålesund 1:10. Fra Dombås: Oslo 1:40, Tr.h./Ålesund 55 min. Se vedlagte plansje for alle planlagte stasjoner og reisetider.
9. På 2 ½ time rekker toget 7 – 8 stopp underveis (uten stans ville det brukt 1:55 t). Gjennom mange avganger i varierende stoppemønster inkluderes over dobbelt så mange stasjoner langs hver linje, tilsvarende bl.a. Flytoget og Lillestrøm eller lynetoget Tokyo – Osaka (med 17 stasjoner på 51 mil).
10. Det er planlagt 32 avganger per dag og retning mellom Oslo/Trondheim og 21 mellom Ålesund/Oslo, som mellom Dovre og Moelv gir 52 per dag, med fire tog i timen. Til sammenligning er det nå 48 - 50 fly daglig i hver retning mellom Trondheim/Ålesund/Molde og Oslo (inkl. 2 – 3 Tr.h./Torp). I tillegg til fremskrevet flytrafikk kommer betydelig overført biltrafikk og nygenerert trafikk som nye reisetider gir. Mens tog kan stoppe og betjene stedene underveis, har Gudbrandsdalen/Mjøsa liten nytte av flyene i luftrommet over. Ved Moelv fordeler togene seg via Gjøvik og Hamar til Oslo, men her kommer i tillegg to tog i timen i hver retning på ringbanen Oslo – Moelv rundt Mjøsa. Det er anbefalt flere avganger med noe kortere tog (fire vogner, ca. 200 sitteplasser) framfor lengre tog og færre avganger.

² Med moderate billettpriser, som 2. klasse Trondheim – Oslo 1001 kr normalpris/600 kr lavpris, i 2017-kr.

Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



norsk bane
- Nye tider for Norge