



**LUNNER KOMMUNE**

**Til medlemmer av Utviklingsutvalget**

## **MØTEINNKALLING**

**Med dette innkalles til møte på**

**Lunner rådhus, formannskapsalen  
Onsdag 17.06.2009 kl. 17.00**

Se vedlagte saksliste og saksdokumenter.

Tidsplan for dagen:

Kl. 17:00: Møtet settes

Roa, 17.06.09

Inger-Lise Trehjørningen  
Sekretær

Kopi til: Varamedlemmer og alle som mottar saksdokumenter



LUNNER KOMMUNE

## MØTEBOK

---

<i>Styre, råd, utvalg</i>	<i>Møtested</i>	<i>Møtedato:</i>
Utviklingsutvalget	Lunner rådhus, formannskapsalen	17.06.2009

---

### SAKER TIL BEHANDLING:

**Sak 47/09**

**Jernbaneverkets handlingsprogram 2010-2019 Høringsuttalelse**



---

<b>Sak nr</b>	<b>Styre/råd/utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>
48/09	Kommunestyret	17.06.2009
47/09	Utviklingsutvalget	17.06.2009

Saksbehandler: Gunn Elin Rudi, Tjenesteleder arealforvaltning

## **JERNBANEVERKETS HANDLINGSPROGRAM 2010-2019 HØRINGSUTTALELSE**

### **UTVIKLINGSUTVALGETS INNSTILLING TIL KOMMUNESTYRET:**

Lunner kommune krever en offensiv holdning fra Jernbaneverkets side til utvikling av Gjøvikbanen. Gjøvikbanen har i en årrekke ikke blitt prioritert vedlikeholdsmessig, noe som har medført bl.a. økt reisetid.

For Lunner kommune er det svært viktig at tiltaket ”etablering av ny Harestua stasjon” lokalisert i området ved dagens Furumo stoppested, kommer med i handlingsprogrammets første planfase 2010-2013. Dette fordi dagens Harestua stasjon ikke tilfredsstiller Jernbanetilsynets krav og at det er satt en frist for utbedring av denne stasjonen allerede 31.12.2009. Tiltakene på dagens Harestua stasjon vil være så omfattende og så kostbare at Lunner kommune mener det er riktig å relokalisere stasjonen slik at den får en mest mulig sentral plassering i forhold Harestuas nåværende og framtidige bolig- og sentrumsarealer. I arbeidet med ny stasjonslokalisering må andre aktører som Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Lunner kommune trekkes aktivt inn i planleggingsarbeidet.

Lunner kommune ber om at det etableres kryssingsspor i området ved Lunner stasjon i handlingsprogramperioden 2010-2019.

### **Behandling og avstemming:**

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt som utvalgets innstilling til kommunestyret.

### **Rådmannens innstilling:**

Lunner kommune krever en offensiv holdning fra Jernbaneverkets side til utvikling av Gjøvikbanen. Gjøvikbanen har i en årrekke ikke blitt prioritert vedlikeholdsmessig, noe som har medført bl.a. økt reisetid.

For Lunner kommune er det svært viktig at tiltaket ”etablering av ny Harestua stasjon” lokalisert i området ved dagens Furumo stoppested, kommer med i handlingsprogrammets første planfase 2010-2013. Dette fordi dagens Harestua stasjon ikke tilfredsstiller

Jernbanetilsynets krav og at det er satt en frist for utbedring av denne stasjonen allerede 31.12.2009. Tiltakene på dagens Harestua stasjon vil være så omfattende og så kostbare at Lunner kommune mener det er riktig å relokalisere stasjonen slik at den får en mest mulig sentral plassering i forhold Harestuas nåværende og framtidige bolig- og sentrumsarealer. I arbeidet med ny stasjonslokalisering må andre aktører som Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Lunner kommune trekkes aktivt inn i planleggingsarbeidet.

Lunner kommune ber om at det etableres kryssingsspor i området ved Lunner stasjon i handlingsprogramperioden 2010-2019.

## **Sammendrag:**

Jernbaneverket har sendt utkast til handlingsprogram for perioden 2010-2019 på høring med frist for å avgi uttalelse satt til 1. juli 2009. I Lunner kommune er det kun etablering av nytt kryssingsspor på Harestua som er nevnt i perioden 2010-2013. På Harestua er det i gang et større sentrumsutviklingsprosjekt på Sagtomta til Lunner almenning. Administrasjonen mener relokalisering av Harestua stasjon i området ved dagens Furumo stoppested vil være et svært viktig tiltak i sentrumsutviklinga på Harestua. Relokalisering bygger oppunder målsettinger nedfelt i kommunedelplan for samfunnsutvikling og rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

---

## **Saksutredning:**

### **1. Bakgrunn**

Kommuner, fylkeskommuner og aktuelle bedrifter og interesseorganisasjoner har fått oversendt Jernbaneverkets (JBV) utkast til handlingsprogram for perioden 2010-2019 (senere forkortet til JBV's HP) til høring sammen med forslag til budsjett for 2010. Høringsfristen er satt til 1. juli 2009. I handlingsprogrammet er den første 4-årsperioden 2010-2013 vektlagt.

Handlingsprogrammet er en oppfølging av St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, som ble behandlet i Stortinget 11. juni i år.

Parallelt med arbeidet med handlingsprogrammet arbeider JBV med innspill til statsbudsjettet for 2010. Innholdet i handlingsprogrammet for 2010 vil være utgangspunkt for JBV's innspill. Inviterte parter er derfor også bedt om å gi synspunkter og kommentarer på forslaget for 2010.

Etter innkomne uttalelser fra fylker, kommuner og organisasjoner, vil JBV oppdatere handlingsprogrammet i løpet av høsten 2009. Siktemålet er at et vedtatt handlingsprogram skal foreligge i løpet av 2009.

Saksutredningen her er basert på saksutredningen som vil bli lagt fram for behandling i regionrådet senere, men den er omskrevet slik at den omhandler de temaene som er viktigst for Lunner kommune. Siden utviklingen av Gjøvikbanen har svært stor betydning for videre tettstedsutvikling i Lunner kommune, mener vi det er riktig og viktig at også Lunner kommunestyre uttaler seg til det foreslåtte handlingsprogrammet.

### **2. JBV's HP 2010-2013 (2014-2019) og Gjøvikbanen**

I det følgende er det hentet utdrag fra JBV's HP som er knyttet til Gjøvikbanen og/eller har betydning for denne. Programmet kan også lastes ned fra følgende nettside:

[www.jernbaneverket.no/handlingsprogram](http://www.jernbaneverket.no/handlingsprogram)

#### **2.1 Rammer og prioriteringer av stor betydning for Lunner**

- **IC-området på Østlandet**

Prioriteringen av de store utbyggingsprosjektene i stortingsmeldingen om NTP, er basert på en strategi om å bygge ut jernbanenettet i første omgang rundt de største byene og i InterCity-området på Østlandet. Det er i disse områdene persontransport på jernbane har sitt største marked grunnlag og konkurransefortrinn i forhold til øvrige transportmidler.

Regjeringen mener at de neste ti årene må brukes til å bygge et kapasitetssterkt jernbanenett i InterCityområdet. Gjeldende strategi for utbyggingen av InterCity-området er basert på dagens og framtidens mobilitetsbehov på det sentrale Østlandet. Gjennomførte analyser viser at framtidens behov for banetransport i dette området best kan møtes med en moderne dobbeltsporet jernbane, som betjener bysentrene i best mulig grad.

## **2.2 Store investeringer i transportkorridorene**

### **o Korridor 5; Oslo – Bergen m/ betydning for Gjøvikbanen**

Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjernstrekning og en av de største i godssammenheng. Også på andre deler av Bergensbanen og Gjøvikbanen (som i godssammenheng betraktes som en del av Bergensbanen) er det kapasitetsproblemer, spesielt mellom Grefsen og Roa.

JBVs stamnettutredning legger opp til at banen skal kunne avvikle tre ganger dagens godsvolum mellom Oslo og Bergen innen 2040, og dobling innen 2020.

Det legges i programmet opp til å bygge 7-9 nye eller forlengede kryssingsspor på Gjøvik- og Bergensbanen i tiårsperioden. Dette er ikke helt i samsvar med St.meld. nr 16 (2008-2009) og innstillingen til Stortinget ved behandling av denne. I disse dokumentene er det angitt at det skal bygges 8-14 nye eller forlengede kryssingsspor i perioden

Kryssingssportiltakene legger til rette for kjøring med inntil 600 m lange tog og dobling av godskapasiteten på bane mellom Oslo og Bergen. Økt kryssingskapasitet vil komme persontrafikken til gode.

### **o Korridor 6; Oslo – Trondheim m/ betydning for Gjøvikbanen**

På Gjøvikbanen er målsettingen å redusere reisetiden innen 2040 for Oslo – Jaren til 0:45 (fra dagens 1:16) og Oslo – Gjøvik til 1:30 (fra dagens 2 timer).

Kryssingssportiltakene på Gjøvikbanen, som i godssammenheng betraktes som en del av Bergensbanen, vil også være til nytte for persontrafikken på Gjøvikbanen.

## **2.3 Programområder**

### **o Kapasitet og gods**

Prosjekter som er under bygging eller har fått bevilgning for bygging i 2009, er prioritert videreført inn i planperioden. Dette gjelder bl.a. fornyelse og utvidelse av CTCanlegget (fjernstyring) for Bergensbanen og nytt Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen i Nittedal kommune.

Godstogene Alnabru- Bergen vil i størst mulig grad framføres på Gjøvikbanen til Roa fordi denne strekningen er kortere enn strekningen om Drammen, og togene unngår å belaste strekningen Oslo S – Lysaker. Godstogene Oslo – Bergen vil derfor ha nytte av tiltak på Gjøvikbanen.

### **o Stasjoner og knutepunkt**

Programområdet stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner (herunder holdeplasser) og knutepunkter, kundeinformasjon, med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming/tilgjengelighet for alle samt annen service.

I de foreløpige retningslinjene fra departementet legges det opp til at JBV i dialog med brukerorganisasjonene skal utarbeide konkrete handlingsplaner som fastsetter hvilke stasjoner som skal prioriteres og hvilke tiltak som skal gjennomføres.

#### o **Sikkerhet og miljø**

Programområdet sikkerhet og miljø inneholder tiltak for å bedre sikkerheten for jernbanens infrastruktur samt miljøet rundt dagens infrastruktur og opprydding etter tidligere forurensing. Styring av togtrafikken regnes også som infrastruktur i denne sammenheng.

Selv om antall planoverganger er redusert betydelig de siste årene, vurderes planoverganger fortsatt som en betydelig risikofaktor på det norske jernbanenettet. Dette er en svært aktuell problemstilling for Gjøvikbanen.

#### o **Trafikkstyring**

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, togledelse og togekspedisjon, elkraftstyring, samt service og informasjon til reisende, publikum, togselskapene og mediene.

I dag har alle hovedstrekninger fjernstyring unntatt Nordlandsbanen fra Mosjøen stasjon og nordover. Andre viktige baner som fortsatt drives med betjente stasjoner og togekspeditører, er bl.a. Gjøvikbanen på strekningen Roa – Gjøvik.

På flere fjernstyrte strekninger er det manuelt betjente stasjoner, såkalte ”grensestasjoner”. Roa stasjon er et eksempel på dette.

#### o **Drift og vedlikehold av infrastrukturen**

Drift av infrastruktur omfatter renhold og snørydding på stasjoner, publikumsarealer, i spor og skifteområder, eiendomsdrift, elektrisk kraft m.m.

Det er lagt opp til å fornye kontaktledningsanlegget på strekningen Roa – Gjøvik, samt å starte opp fornyelsen av ballasten (pukk under svillene).

### **2.3 Handlingsprogrammet 2010-2019**

Nedenfor er det gjengitt hvilke konkrete poster vedr. Gjøvikbanen som er lagt inn i forslaget til budsjett for JBV HP for 2010-2013 og 2014-2019.

<b>Programområde kapasitet og gods</b>									
	Tot kost	Utbet 2009	10-13	2010	2011	2012	2013	14-19	10-19
Nytt Jensrud x-spor	90	25	65	33	32				65
Forl Harestua x-spor	80		80			20	60		80
Forl Movatn x-spor								80	80
<b>Programområde stasjoner og knutepunkt</b>									
Grefsen – Storo	5							5	5

Beløp oppgitt i mill. kr

Som vi ser er det kun ett tiltak som ligger inne i Lunner kommune, nemlig forlengelse av kryssingsspor på Harestua. Vi understreker samtidig viktigheten av de andre tiltakene som skal gjennomføres på Gjøvikbanen.

### **3. Stasjons- og tettstedsutvikling langs Gjøvikbanen i Lunner kommune**

#### **3.1 Kommunedelplan for samfunnsutvikling 2009-2013**

Kommunedelplan for samfunnsutvikling sluttbehandles av kommunestyret 17. juni 2009. I planen er det nedfelt følgende målsettinger som har svært stor betydning for sentrumsutviklinga på Grua og Harestua i årene framover:

- Befolkningsvekst på 0,5% årlig.
- 80% av all utbygging skal skje fra Grua og sørover.
- Utbygging skal skje ved fortetting.
- Sentrumsnære utbyggingsarealer skal ha høy utnyttingsgrad.

#### **3.2 Krav fra Jernbanetilsynet**

Jernbanetilsynet har satt krav til utbedring av plattformene både på Grua og Harestua innen 31.12.2009. Ingen av stasjonene tilfredsstiller lengdekravet for plattformer. På Harestua innebærer kravet at det må etableres et langt kryssingsspor for effektiv kryssing av lange godstog.

På Grua er Jernbaneverket godt i gang med planer for utbedring både av plattform og tilrettelegging av nye parkeringsplasser. Kravet fra tilsynet ser derfor ut til å bli oppfylt innen tidsfristen.

Jernbaneverket var i møte med Lunner kommune 15. juni 2009 vedr. tiltak på Harestua. Utbedring av Harestua stasjon i hht. krav satt av Jernbanetilsynet vil bli så kostbart at Jernbaneverket nå vurderer å legge ned Harestua stasjon og etablere ny Harestua stasjon i område ved Furumo stoppested. Det kan være mulig å etablere kryssingsspor i kurven sør stoppestedet. Tiltaket er ikke nevnt i JBV HP 2010-2019.

#### **3.3 Stasjonsutvikling i et tettstedsperspektiv**

Både Grua stasjon og en ny Harestua stasjon ligger i gangavstand til store nåværende og framtidige bolig- og sentrumsområder. Målsettingen om at 80% av all utbygging skal skje på Grua og sørover bygger oppunder den arealbruk som allerede er nedfelt gjennom vedtatt kommuneplanens arealdel for Lunner 2005-2016. Med sin arealpolitikk tar Lunner kommune inn over seg rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging og også statens økte fokus på jordvern. Lunner kommune har høy utpendling mot Oslo og Akershus, og svært mange av pendlerne benytter toget til og fra jobb. Det er derfor viktig at stasjonene på Grua og Harestua har en mest mulig sentral beliggenhet i tettstedet slik at andelen som bruker tog øker. Inn i dette perspektivet tar vi også med den muligheten en sentral stasjonsplassering har for at elever i videregående skole kan bruke tog til og fra ny Hadeland vdg. skole på Gran.

Den nye kommunedelplanen for samfunnsutvikling har i seg et fokus på utbygging sørover i kommunen. Det er også viktig at stasjonsområdene på Roa og Lunner videreutvikles. Spesielt i Lunner sentrum der det planlegges ytterligere utbygging av sentrumsnære boliger er det av stor betydning for de reisende at det etableres kryssingsspor.

#### **3.4 Samarbeid med andre**

Etablering av ny Harestua stasjon krever samarbeid med andre aktører på samferdsel og regional utvikling. Dette fordi ny stasjon vil kreve ny(e) tilførselsveg(er). I Lunner er det slik at alle stasjonene har adkomst via fylkesveger. Samtidig er prosjektet på Harestua mye mer enn et stasjonstiltak. Det er også en særdeles viktig og avgjørende del av et større sentrumsprosjekt. Et prosjekt som kommunen ønsker å vie stor oppmerksomhet i årene framover.

#### **4. Konklusjon med begrunnelse**

Lunner kommune krever en offensiv holdning fra Jernbaneverkets side til utvikling av Gjøvikbanen. Gjøvikbanen har i en årrekke ikke blitt prioritert vedlikeholdsmessig, noe som har medført bl.a. økt reisetid.

For Lunner kommune er det svært viktig at tiltaket ”etablering av ny Harestua stasjon” lokalisert i området ved dagens Furumo stoppested, kommer med i handlingsprogrammets første planfase 2010-2013. Dette fordi dagens Harestua stasjon ikke tilfredsstiller Jernbanetilsynets krav og at det er satt en frist for utbedring av denne stasjonen allerede 31.12.2009. Tiltakene på dagens Harestua stasjon vil være så omfattende og så kostbare at Lunner kommune mener det er riktig å relokalisere stasjonen slik at den får en mest mulig sentral plassering i forhold Harestuas nåværende og framtidige bolig- og sentrumsarealer. I arbeidet med ny stasjonslokalisering må andre aktører som Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Lunner kommune trekkes aktivt inn i planleggingsarbeidet.

Lunner kommune ber om at det etableres kryssingsspor i området ved Lunner stasjon i handlingsprogramperioden 2010-2019.

#### **DOKUMENT I SAKEN:**

##### **Vedlagt:**

##### **Øvrige dokument:**

Jernbaneverkets handlingsprogram 2010-2019 og forslag til budsjett for 2010

##### **Særutskrift av saken med saksframlegg sendes til:**

Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 HAMAR

Oppland fylkeskommune, Serviceboks, 2626 LILLEHAMMER

Statens vegvesen region øst, Postboks 1010 Skurva, 2605 LILLEHAMMER

Rett utskrift av møtebok.

Roa,

Utvalgssekretær