

Saksbehandler: Eli Eriksrud  
Arkivsaksnr.: 18/1231

Arkiv:

## **HØRINGSUTTALELSE TIL JERNBANEDIREKTORATETS HANDLINGSPROGRAM 2018 - 2029**

### **Vedlegg:**

Brev fra ordfører i Lillehammer til Jernbanedirektoratet 26. april 2018.

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Høringsbrev og handlingsprogram: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/ntphandlingsprogram/>

### **Sammendrag:**

Kommunestyret blir bedt om å vedta en høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018 – 2029. Høringsuttalelsen vil i første omgang bli sendt til Regionrådet for Lillehammer-regionen. Hvorvidt høringsuttalelsen blir sendt videre avhenger av hvorvidt Oppland fylkeskommunes uttalelse ivaretar Øyer sine innspill i tilstrekkelig grad.

### **Saksutredning:**

#### **Bakgrunn**

Jernbanedirektoratet har sendt jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 på høring. Handlingsprogrammet er jernbanesektorens oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029, med spesiell vekt på de første seks årene. Høringsbrevet er stilet til fylkeskommunene. Oppland fylkeskommune har bedt regionrådene komme med innspill. Det foreliggende forslaget til høringsuttalelse vil derfor i første omgang oversendes Lillehammerregionen for behandling der, og deretter til Oppland Fylkeskommune. Hvis den endelige uttalelsen til Oppland fylkeskommune ikke oppfattes å ivareta Øyers innspill i tilstrekkelig grad, vil forslaget til høringsuttalelse bli sendt jernbanedirektoratet som eget innspill.

Handlingsprogrammet er omfattende og konkretiserer en lang rekke av de strategier som ble vedtatt i gjeldende NTP. I denne saken har man valgt å begrense gjennomgangen til Intercity og forslagene i handlingsprogrammet som avviker fra NTP.

#### **Fakta:**

I forbindelse med at Stortinget behandlet Nasjonal Transportplan 2018-2029 i juni 2017, ble det lagt til grunn at Ytre Intercity skal være fullført med dobbeltspor på jernbanen til Porsgrunn (Eidanger) i 2032 og til Halden og Lillehammer i 2034. For Lillehammers del var dette en utsettelse på fire år i forhold til tidligere NTP.

I det foreliggende handlingsprogrammet er formuleringene om dobbeltspor i stor grad byttet ut med formuleringer knyttet til effektmålene, det vil si frekvens (antall avganger pr.

time) og reisetid. I NTP 2018-2029 var det lagt inn to avganger pr. time og en reisetidsreduksjon på 14 minutter på strekningen Oslo-Hamar fra 2024. I transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling i saken da den ble behandlet av Stortinget, er dette omtalt som «Dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) i 2024». I foreliggende handlingsprogram er dette endret til to avganger pr. time og en uspesifisert reisetidsreduksjon på strekningen Oslo-Hamar (Åkersvika) i 2026.

Videre var det i NTP 2018-2029 lagt inn to avganger pr. time og en reisetidsreduksjon på 40 minutter på strekningen Oslo-Lillehammer fra 2034. I transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling i saken da den ble behandlet av Stortinget er dette omtalt som «Dobbeltspor til Lillehammer i 2024». I handlingsprogrammet er dette omtalt under overskriften «Langsiktig utvikling – tilbudsforbedringer etter 2029» med teksten «reduisert reisetid, to tog i timen for persontrafikken og mer kapasitet for godstrafikken til Lillehammer», altså uten tidsangivelse for slutføring.

Begrunnelsen fra Jernbanedirektoratet bygger på innspill fra Bane NOR, som mener at det ikke er praktisk mulig å bygge ut indre Intercity i den takt som var lagt til grunn i NTP i fjor. Årsakene til dette er blant annet kapasitetsproblemer på Oslo S, som ikke kan avvikle buss for tog i mer enn en retning om gangen, samt at det norske markedet ikke er stort nok til å håndtere så mange samtidige entrepriser som den foreslåtte utbyggingstakten vil gi.

Bane NOR har også spilt inn høyere kostnadstall enn i NTP på flere av strekningene i indre Intercity og Jernbanedirektoratet viser til at det vil være behov for en kostnadsgjennomgang og at nye kostnadstall må forventes i forbindelse med rullering av NTP i 2021.

#### **Vurdering:**

Det er grunn til å være bekymret over de signaler, eller mangelen på signaler, som gis i handlingsplan for jernbanesektoren 2018-2029. Ordfører i Lillehammer har derfor rettet en henvendelse til Jernbanedirektoratet med sikte på å få bekreftet at det ikke ligger en implisitt utsettelse av planene om dobbeltspor til Lillehammer innen 2034, se vedlegg til saken.

Nye veier mener nå at firefelts E6 kan være ferdig forbi Lillehammer i 2025. Dette innebærer at vei styrker sin konkurranseposisjon i forhold til tog på strekningen Lillehammer-Oslo. En marginal reisetidsforbedring på omlag 15 minutter når dobbeltspor til Hamar står ferdig i 2026, vil neppe endre dette. Øyer kommune vil derfor be om at det gjennomføres en ny kost/nytte-analyse av utbyggingsrekkefølgen på strekningen fra Hamar til Lillehammer med sikte på finne en løsning som gjør at man kan få to avganger i timen tidligere og gradvis kortere reisetid fram mot 2034.

#### **Rådmannens forslag til innstilling:**

1. Øyer kommune ber Jernbanedirektoratet synliggjøre at Stortingets vedtak om ferdig dobbeltspor til Lillehammer innen 2034 vil bli fulgt opp.
2. Øyer kommune ber om at utbyggingsrekkefølgen for parsellene fra Hamar til Lillehammer vurderes med tanke på nytte/kost av en tidligere innfrielse av noen av effektmålene knyttet til to avganger i timen og redusert reisetid til/fra Lillehammer.
3. Kommunestyrets vedtak oversendes Regionrådet for Lillehammer-regionen.

Ådne Bakke  
Rådmann

Eli Eriksrud