

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Tone B Wabakken

Arkiv: 143 -

Arkivsaksnr.: 16/6487

Behandles i:
KOMMUNESTYRET

KOMMUNEDELPLAN DOBBELTSPOR SØRLI - BRUMUNDDAL (INTERCITY)

INNSTILLING:

1. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.
2. Hamar kommunestyre legger avgjørende vekt på at IC-dobbeltspor må bygges ut til Hamar i 2024, til i Brumunddal i 2026 og til Lillehammer i 2030, og er opptatt av at trasevalget understøtter dette.
3. Hamar kommunestyre vurderer alternativ K2 Midt med maks lokk som det beste trasealternativet for dobbeltspor på Dovrebanen gjennom Hamar. I lys av alternativets høye kostnad, sannsynlighet for at høy kostnad kan være til hinder for rask gjennomføring av regulering og utbygging, og risiko for at trasekorridoren blir liggende båndlagt i lang tid uten gjennomføring, vedtas likevel ikke kommunedelplan med båndlegging for denne korridoren.
4. Hamar kommunestyre mener at alternativ Vest med bro (K1-2b) er et uakseptabelt alternativ, og vil motsette seg dette.
5. Hamar kommunestyre mener at både trase Øst (K3) og trase Vest med kulvert (K1-3b) er akseptable løsninger som tilfredsstiller behovet for rask gjennomføring. Begge løsningene krever avbøtende tiltak.
6. *Alternativ 1:*
Hamar kommunestyre rangerer de to alternativene slik: 1) Alternativ K3 Øst
2) Alternativ K1 Vest med kulvert, og vedtar kommunedelplan slik:

Hamar kommunestyre vedtar Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal gjennom Hamar kommune, med trasealternativ K3 Øst, jf. plankart med planbestemmelser, retningslinjer og planbeskrivelse slik det framgår av vedlegg. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15, jf. §11-16. Det forutsettes at stasjon/reisetorg etableres over spor i sørenden av perrongområdet, med fokus på gode forbindelse for gående og syklende til sentrum.

Alternativ 2:

Hamar kommunestyre rangerer de to alternativene slik: 1) Alternativ K1 Vest med kulvert 2) Alternativ K3 Øst, og vedtar kommunedelplan slik:

Hamar kommunestyre vedtar Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal gjennom Hamar kommune, med trasealternativ K1 - 3b Vest med kulvert, jf. plankart med planbestemmelser, retningslinjer og planbeskrivelse slik det framgår av vedlegg. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15, jf. §11-16. Det forutsettes at det i det videre planleggingsarbeidet gjøres maksimalt for å tilpasse den endelige løsningen til Hamars skala, den bevaringsverdige byplan og siktlinjer fra tverrgatene, og at det reetableres et vannspeil innenfor kulverten og en ny strandsone med gode kvaliteter på utsiden. Det forutsettes også at Jernbaneverket erstatter elementer som berøres (Skibladnerbrygga, småbåthavn, klokkespill og lignende).

7. Planbestemmelser og retningslinjer vedtas slik de framgår av vedlegg 3. Dette innebærer at kommunen vedtar planbestemmelser som det står innsigelser til fra Jernbaneverket på følgende hovedpunkter (se vedlegg 4):
 - Krav til prosess for avklaring av etterbruk av dagens bane, jf. planbestemmelse § 3-3 d og retningslinje 11 (gjelder alle alternativer)
 - De viktigste avbøtende tiltakene forankres i retningslinjer (gjelder alle alternativer), jf. retningslinje 16.
8. Det forutsettes at det etableres varig eller midlertidig adkomstløsning til Espern og at utbygging av området kan starte uavhengig av framdrift i planlegging av dobbeltspor Sørli-Brumunddal.

VEDLEGG:

1. Vedlegg til saksframlegg – Vurdering av K1 Vest med kulvert kontra K3 Øst
2. Plankart for 4 alternative trasékorridorer gjennom Hamar
3. Planbestemmelser og retningslinjer (felles for alle alternativer, justert etter høring)
4. Planbestemmelser og retningslinjer som viser avvik fra Jernbaneverkets forslag og formuleringer hvor det står innsigelse.
5. [Planbeskrivelse.pdf](#)
6. [Konsekvensutredning Hovedrapport](#)
7. [Teknisk hovedplan.pdf](#)
8. [Fagrapport byutvikling og knutepunkt.pdf](#)
9. [Fagrapport naturressurser.pdf](#)
10. [Fagrapport kulturmiljø.pdf](#)
11. [Fagrapport nærmiljø og friluftsliv.pdf](#)
12. [Fagrapport landskapsbilde.pdf](#)
13. [Fagrapport naturmangfold.pdf](#)
14. [Fagrapport støyforurensning.pdf](#)
15. [Fagrapport støyforurensning vedlegg.pdf](#)
16. [Fagrapport strukturstøy og vibrasjoner.pdf](#)
17. [Fagrapport hydrologi](#)
18. [Fagrapport risiko og sårbarhet](#)
19. [Fagrapport anleggsgjennomføring](#)
20. [Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger](#)
21. [Fagrapport prissatte konsekvenser](#)
22. Fagnotat Beregning av verdi av potensiale over lokk/kulvert (K2)
23. [Fagnotat tilkobling av Jernbanemuseet](#)
24. [Fagnotat geoteknisk plan](#)
25. [Fagnotat ingeniørgeologisk rapport](#)
26. [Fagrapport veg og konstruksjoner](#)
27. [Fagnotat mulige deponiområder](#)
28. [Fagnotat transport, prissatte konsekvenser](#)
29. [Illustrasjonshefte Hamar.pdf](#)
30. [Tegningshefte Hamar.pdf](#)
31. [Jernbaneverkets sammenstilling og anbefaling til 1. gangsbehandling](#)
32. [Jernbaneverkets oversendelse og anbefaling til 2. gangsbehandling](#)
33. [Utdyping av planforslaget etter offentlig ettersyn \(Jernbaneverket 18.11.2016\)](#)
34. [Merknadsdokument – Sammendrag av merknader med forslagsstillers kommentarer \(Jernbaneverket 18.11.2016\)](#)
35. [Høringsuttalelser – felles for hele planområdet Sørli – Brumunddal, offentlige instanser](#)
36. [Høringsuttalelser – felles for hele planområdet Sørli – Brumunddal, lag, foreninger, privatpersoner.](#)
37. [Høringsuttalelser – Hamar, offentlige instanser](#)
38. [Høringsuttalelser – Hamar, politiske partier](#)
39. [Høringsuttalelser – Hamar, lag, foreninger, organisasjoner, næringsliv](#)
40. [Høringsuttalelser – Hamar, private og grunneiere](#)
41. [Jernbaneverkets forslag til bestemmelser og retningslinjer for K1-2b](#)

42. Jernbaneløstetters forslag til Bestemmelser og retningslinjer for K1-3b
43. Hamar bylivs- og byutviklingsanalyse, Gehl Architects, mars 2016
44. Brev fra Hedmark fylkeskommune med svar på dispensasjonssøknad for fredet jernbaneområde.
45. Illustrasjonshefte – samling av nye illustrasjoner fra Jernbaneløstet
46. Epost fra Riksantikvaren av 25.11.2016

Lenker til relevante dokumenter:

- [Mulighetsstudier Hamar sjøfront og for stasjon ved Vikingskipet \(2014\)](#)
- [Mulighetsstudier for alle fire trasealternativer \(2016\)](#)
- [Fagnotater fra bl.a. Peter Butenschøn og Anders Tønnesen \(TØI\) i kommunens ressursgruppe](#)
- [Konseptvalgutredning \(2012\)](#)
- [Traseutredning \(Jernbaneløstet, januar 2014\)](#)
- [Planprogram vedtatt 17. juni 2014](#)
- [Brev av 24.06.15 fra Jernbaneløstet til Hamar kommune om tolkning av kommunestyrets vedtak av planprogram.](#)
- [Rapport om kvalitetssikring av vurderinger av alternativ senket stasjon korridor Vest](#)
- [Optimaliseringsrapport \(nov, 2015\)](#)
- [Strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner, rapport fra Jernbaneløstet, 10.11.2015](#)
- [Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#)

1. Sammendrag og konklusjon

Jernbaneverket (JBV) har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity-strekningen Sørli - Brumunddal i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker. Gjennom Hamar er det konsekvensutredet fire trasealternativer, med tre ulike stasjonsplasseringer, alle med lang tunnel under Hamar Vest/Hamar Nord. Jernbaneverket har anbefalt de to alternativene i korridor Vest, primært løsning med kulvert og fylling i Hamarbukta (K1-3b) og sekundært løsning med bro over Hamarbukta (K1-2b). De to andre trasealternativene (K 2 og K3) er frarådet av Jernbaneverket.

Hamar kommune valgte å sende alle de fire utredede trasealternativene til offentlig ettersyn og høring, bl.a. med bakgrunn i at K3 Øst kommer best ut både på prissatte og ikke prissatte konsekvenser i konsekvensutredningen, mens K2 Midt kommer best ut på andre samfunnsmessige virkninger. Kommunen la også ut et alternativt sett med planbestemmelser og retningslinjer til høring, i tillegg til Jernbaneverkets forslag.

Det er kommet 246 høringsuttalelser til planstrekningen Sørli – Brumunddal, de fleste gjelder trasevalget i Hamar. Det er kommet innsigelser fra statlige og regionale etater til alle fire trasealternativer (fra Jernbaneverket, Fylkesmannen i Hedmark og Riksantikvaren). Det er også kommet innsigelser til planbestemmelser og retningslinjer, og det står fortsatt uløste innsigelser til disse (fra Jernbaneverket).

Alternativ K2 Midt med maks lokk vurderes som det beste trasealternativet for dobbeltspor på Dovrebanen gjennom Hamar kommune, fordi det fjerner jernbanen fra strandsonen, og samtidig gir en sentralt plassert stasjon/knutepunkt hvor byen kan utvikles seg etter de linjer som allerede er trukket opp i vedtatte planer. Alternativet har høy kostnad og det vurderes som sannsynlig at høy kostnad vil være til hinder for rask gjennomføring av regulering og utbygging, og risiko for at trasekorridoren blir liggende båndlagt i lang tid uten gjennomføring. Rådmannen vil derfor ikke tilrå at dette alternativet velges.

Alternativ K1 Vest med bro vurderes å ha størst negative konsekvenser for Hamar med tanke på forsterket barrierevirkning mellom sentrum og Mjøsa (fysisk og visuelt) og kommer dårligst ut på ikke prissatte konsekvenser. Rådmannen vil, som fylkesmannen, frarå dette alternativet, og mener det ikke er en akseptabel løsning for Hamar.

K1 Vest med kulvert og K3 Øst har begge både klare fordeler og ulemper. Rådmannens vurdering er at disse alternativene medfører større sannsynlighet for rask gjennomføring enn K2 Midt og mener begge alternativer kan aksepteres, forutsatt gode avbøtende tiltak.

Det er ikke innlysende hvilket av de to alternativene som vil være best for å styrke Hamars attraktivitet på sikt, heller ikke fra et planfaglig ståsted. Det *kan* hevdes at IC-utbyggingen er et nasjonalt prosjekt og at lokale hensyn til stedets attraktivitet må tillegges mindre vekt enn hensyn som er knyttet til det store samferdselsløftet, hvor kundegrunnlaget og tett utbygging omkring knutepunktet vil være en viktig

suksessfaktor. Det er imidlertid to viktige forhold som tilsier at lokale forhold *bør* tillegges betydelig vekt:

- Beregnet kundegrunnlag for jernbanen er ikke vesentlig forskjellig i en framtidig situasjon (2024) for stasjon i Vest kontra stasjon i Øst, jf konsekvensutredning, fagrapport prissatte konsekvenser. Her kan det innvendes at metodikken ikke er god nok og medfører en underestimert av forskjellene, men vi har heller ikke gode beregninger som viser at stasjonsplassering ved Vikingskipet kontra dagens stasjon *vil* innebære store forskjeller for antall togreisende.
- Jernbanen er også avhengig av at de mindre byenes kvaliteter og attraktivitet sikres og styrkes, om IC-utbyggingen skal støtte opp om en strategi hvor disse byene skal ta sin andel av befolkningsveksten i hovedstadsområdet.

De faglige rådene i saken varierer ut fra hvilket ståsted man har. Ut fra nasjonale føringer og mål om kompakt byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging kommer alternativ K1 vest med kulvert best ut, mens alternativ K3 Øst har noen vesentlige utfordringer. Om man legger vekt på Hamar bys historiske forankring og fremste «herlighetsverdi», som er kontakten mellom bysentrum og Mjøsa og samspillet mellom bystruktur og landskap, blir konklusjonen motsatt: Alternativ K3 Øst bør velges framfor alternativ K1 vest med kulvert.

Det alternativet som, med riktig utforming, trolig har størst potensiale til å gjøre Hamar kompakt og attraktivt for investeringer og vekst på kort og mellomlang sikt (K1) er også et alternativ med betydelig usikkerhet. Dette har blitt mer tydelig med de seneste signalene fra Jernbaneverket om at bane og kulvert ikke kan senkes ytterligere foran byen, maks kulvert og indre vannspeil inngår ikke som avbøtende tiltak, kostnader skal ikke øke og at det skal legges stor vekt på høy utnyttning av utfyllingsarealet. Med mindre helt sentrale tiltak sikres på kommunedelplannivå, har vi begrenset informasjon om hvordan tiltaket faktisk vil framstå. Det at tiltaket berører det viktige skålførmede landskapsrommet hvor byen møter Mjøsa, gjør det ekstra utfordrende å velge en løsning som man ikke kjenner fullt ut. Utbygging av jernbanen i Vest med kulvert innebærer et irreversibelt tiltak også ut over jernbanens levetid, med en stor varig endring av bylandskapet.

Begrunnelsen for å akseptere og evt velge K1 Vest med kulvert er at alternativet gir sentral stasjonsplassering med god tilgjengelighet for gående og syklende og mulighet for at stasjonen kan fungere som dynamo for videre kompakt sentrums- og byutvikling. Alternativet er i tillegg Jernbaneverkets anbefalte alternativ.

Begrunnelse for å akseptere og evt. velge K3 Øst er at alternativet fjerner jernbanen som en barriere mellom Hamar sentrum og Mjøsa og ivaretar det sentrale landskapsrommet i Hamarbukta som ligger til grunn for Hamars byplan. Videre har alternativet lavest investeringskostnad og kommer best ut på ikke-prissatte konsekvenser. Selv om Jernbaneverket har innsigelse til K3 Øst bør trasevalget på bakgrunn av dette ikke være mindre robust i forhold til gjennomføring enn K1 Vest.

Manglende nordlig tilsving for godstransport i K3 er tillagt vekt i innsigelsen mot alternativ K3 Øst. Rådmannen mener det ikke er dokumentert behov som tilsier at

tilsving må løses samtidig med dobbeltsporutbyggingen på IC-strekningen, og mener samtidig at det er sannsynliggjort at tilsving kan løses på et senere tidspunkt.

Med innsigelser til alle trasealternativer kan ikke rådmannen se at det er vesentlige prosessuelle forskjeller på å få en avklaring av alternativ K1-3b kontra alternativ K3. Lavest kostnad for K3 bør kunne gi sannsynlighet for rask gjennomføring av regulering og utbygging av dobbeltsporet når kommunedelplan er vedtatt, på samme måte som for Jernbaneverkets anbefalte alternativ.

Rådmannen mener det først og fremst er politiske avveininger og verdivalg som gjenstår og legger fram to alternative innstillinger som utgangspunkt for det politiske valget.

Alle trasealternativer gjennom Hamar vil medføre store inngrep i lokalsamfunnet. Det er derfor behov for å sikre avbøtende tiltak som forankres i planbestemmelser og retningslinjer, noe som i størst grad gjelder for alternativ K1. Det er også behov for å sikre opprydding og tilbakeføring av gammelt jernbanespor/anlegg, samt mulighet for at lenge planlagte utbyggingsområder i den sentrale strandsonen kan realiseres og ikke hindres av bindinger til dobbeltsporutbyggingen, hvor framdrift foreløpig er usikker.

2. Fakta

2.1. Utgangspunkt for saken

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 står det at det skal være et sammenhengende dobbeltspor til Hamar innen 2024, mens strekningen videre til Lillehammer skal planlegges med sikte på ferdigstilling innen 2030. Utbedringer av jernbanen for godstrafikk på strekningen Hamar-Lillehammer planlegges innen 2026. Revisjon av NTP skjer i 2017. Jernbaneverket har i sitt innspill til NTP foreslått at IC-strekningen Hamar-Brumunddal bygges ut med dobbeltspor innen utgangen av 2026.

Kommunedelplan for Sørli-Brumunddal omfatter deler av kommunene Stange, Hamar og Ringsaker. Hver kommune gjør vedtak for sin del av traseen.

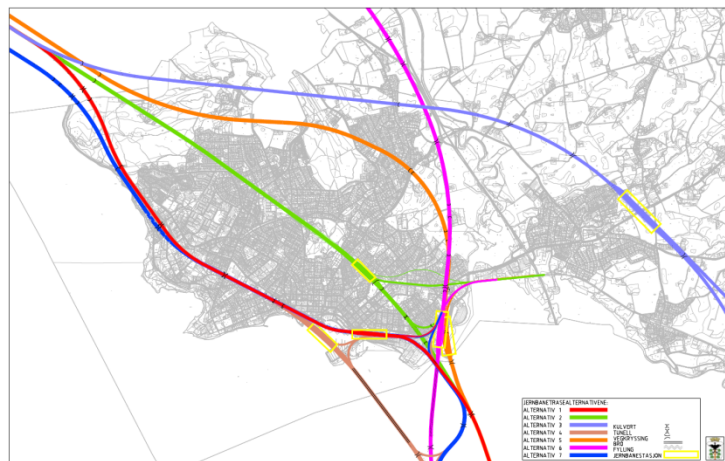
Etter at kommunedelplanen (KDP) er vedtatt vil det bli utarbeidet reguleringsplaner for prosjektet hvor lokalisering, utforming og andre tiltak blir mer detaljert utformet og optimalisert. Vedtatt reguleringsplan legges til grunn for erverv av arealer til utbyggingen.

Bredden på trasekorridoren i KDP er generelt snevret inn i forhold til utredningskorridorene fra planprogrammet. I reguleringsplanen vil endelig trase bli enda smalere.

2.2. Innledende utredninger

Konseptvalgutredning for InterCity-området, inkludert rapport om konseptvalgutredning for Dovrebanen ble lagt fram i 2012. Her ble det lagt noen overordnede føringer som gjaldt for hele IC-området, bl.a. at nytt dobbeltspor skulle dimensjoneres for en fart på 250 km/t og at gammelt spor skulle fjernes når det bygges ny bane.

Jernbaneverket startet forberedende arbeid for strekningen Sørli – Brumunddal høsten 2012 og la fram en mulighetsstudie/traseutredning i januar 2014 som viste 7 alternative traseer gjennom Hamar.



Figur 1: Traseutredningen fra 2014 viste 7 alternative traseer gjennom Hamar.

Bakgrunnen for traseutredningen var blant annet en workshop med lag og organisasjoner, kommune og regionale etater, hvor hensikten var å få på bordet alle tenkelige alternative traséer for den fremtidige jernbanen gjennom Hamar.

Hamar kommune ønsket et bedre grunnlag for å se på mulighetene rundt stasjonsplassering, med utgangspunkt i dagens stasjon eller med ny stasjon ved Vikingskipet. Mulighetsstudier for Hamar sjøfront og for ny stasjon ved Vikingskipet ble presentert på åpne møter vår og høst 2014.

2.3. Planprogram og siling av alternativer

Kommunestyrene i Stange, Hamar og Ringsaker vedtok 17. juni 2015 å fastsette planprogram for kommunedelplan Sørli – Brumunddal, etter at forslaget hadde vært ute til offentlig ettersyn. Med fastsettelsen av planprogrammet ble det avklart at det skulle utredes tre korridorer for dobbeltsporet gjennom Hamar:

- Korridor K1 Vest med stasjon ved dagens stasjon
- Korridor K2 Midt med stasjon ved Hamar rådhus
- Korridor K3 Øst med stasjon ved Vikingskipet.

Rådmannens forslag om å ta med en kulvertvariant i korridor Vest ble vedtatt. Det ble også lagt inn en politisk bestilling på å utrede et alternativ innenfor korridor Vest hvor stasjonen var nedsenket.

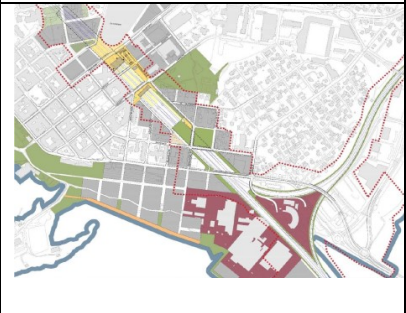
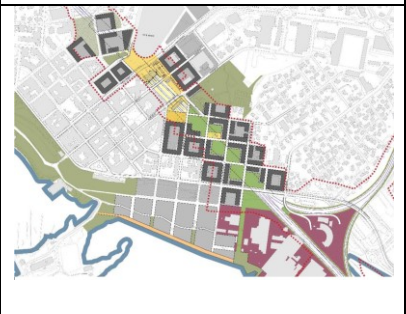


Figur 2: Korridor 1 og 3 (oransje) lå inne i opprinnelig forslag til planprogram fra Jernbaneverket. Korridor 2 (lilla) ble tatt inn i Jernbaneverkets forslag etter offentlig ettersyn.

I november 2015 la Jernbaneverket fram en optimaliseringsrapport hvor de anbefalte å arbeide videre med tre alternativer innenfor korridor 1 Vest, to alternativer innenfor korridor 2 Midt og ett alternativ i korridor 3 Øst. Jernbaneverket anbefalte ikke å utrede videre alternativet med nedsenket stasjon i korridor 1 Vest. Det ble lagt fram en egen rapport som kvalitetssikring av vurderingene rundt dette alternativet. Ved vedtak i kommunestyret 17.02.16 ble det gitt politisk tilslutning til å legge bort alternativ med nedsenket stasjon (sak 21/16). I samme kommunestyremøte 17.02.16 orienterte Jernbaneverket igjen om status og informerte om at de heller ikke ønsket å ta med dagløsning i korridor 1 Vest i videre arbeid.

2.4. Jernbaneverkets forslag og konsekvensutredningens hovedkonklusjoner

Jernbaneverket oversendte 1. juni 2016 sitt forslag til kommunedelplan Sørli-Brumunddal til de berørte kommunene. Fire hovedalternativer for banen gjennom Hamar er konsekvensutredet fullt ut:

K1 Vest	K2 Midt	K3 Øst
		
K1-2b med bro	K2 hovedløsning	K3
		
K1 – 3b med kulvert hovedløsning	K2 med mellom lokk	K3 variant med fylling på utsiden av dagens bru over Åkersvika
		
K1-3b med maks kulvert	K2 med maks lokk*	

Figur 3: Alternativer og varianter som er utredet.

*K2 med maks lokk er ikke konsekvensutredet fullt ut, men er belyst i fagrapport om byutvikling og knutepunkt, s 153, samt i notat Beregnet verdi av potensiale over lokk/kulvert i Hamar (14.05.2016)

Korridor K1 Vest, alt 2b bro: Stasjon ved dagens stasjon, og med banen på bro foran sentrum. Deretter går banen ned i kulvert (betongtunnel) og tunnel gjennom Hamar vest.

Korridor K1 Vest, alt 3b kulvert: Stasjon ved dagens stasjon, banen dukker deretter ned i kulvert og tunnel med oppfylling av masser omkring kulvert i Hamarbukta.

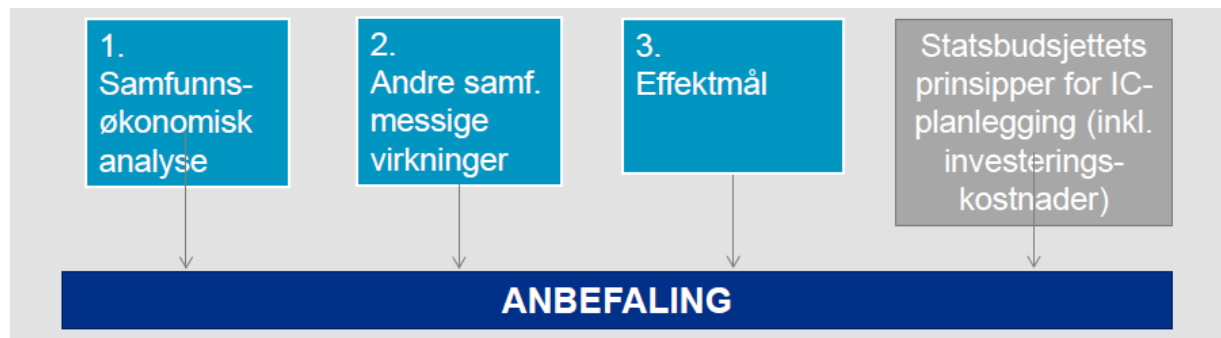
Korridor K2 Midt: Banen legges om tvers gjennom byen med nedsenket stasjon ved Hamar rådhus. Hovedalternativet er utredet som åpen nedsenket løsning gjennom Østbyen. Fra Vangsvegen legges banen i overdekket kulverttunnel og fjelltunnel.

Korridor K3 Øst: Banen legges om med ny stasjon ved Vikingskipet. Banen går videre åpent gjennom kulturlandskapet på Børstad og inn i tunnel ved Furnesvegen.

I tillegg er det med noen «varianter» av hovedalternativene som er konsekvensutredet.

Konsekvensutredningen består av en rekke fagrapporter i tillegg til en hovedrapport som oppsummerer fagrapportene.

Jernbaneverket anbefalte ved oversendelse 1. juni 2016 at de to alternativene i K1 Vest gjennom Hamar ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring. Begrunnelsen for anbefalingen var forankret i en samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av andre samfunnsmessige virkninger, sett opp mot effektmålene for InterCity Dovrebanen samt Statsbudsjettets prinsipper for IC-planlegging.



Figur 4: Vurderingskriterier for Jernbaneverkets anbefaling

En samfunnsøkonomisk analyse består både av prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Prissatte konsekvenser er en sammenligning av kostnader og nytte som samfunnet har av et infrastrukturtiltak. På nyttesiden inngår bl.a. endring i reisetid, endringer i offentlig kjøp og endringer i drift og vedlikehold. På kostnadssiden er det investeringskostnader som er hovedkomponenten. Alternativ K3 er det beste alternativet for de prissatte konsekvensene samlet sett, mens alternativ K2 framstår som det dårligste (på grunn av stor investeringskostnad). K1 med bro kommer noe bedre ut enn K1 med kulvert når det gjelder prissatte konsekvenser.

De ikke-prissatte konsekvensene omfatter hovedtemaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturmiljø, naturmiljø og naturressurser. Her vurderes også K3 som best. K2 vurderes som nest best, mens K1 med kulvert vurderes som nest dårligst og K1 med bro som dårligst på ikke prissatte samfunnskonsekvenser.

For andre samfunnsmessige virkninger kommer K2 best ut og betjener eksisterende arbeids- og bosettingsmønster på en god måte samtidig som det er store muligheter for videre utvikling. K1 med dagens stasjonslokalisering har et noe mindre

utviklingspotensial, men bygger også opp under dagens bosettings- og arbeidsmønster og eksisterende planer for byutvikling. K3 vurderes i mindre grad å bygge opp under eksisterende sentrumsfunksjoner og har færre bosatte og arbeidsplasser i nærhet til stasjonen.

Når det gjelder måloppnåelse i forhold til Jernbaneverkets effektmål kommer alternativ K3 dårligere ut enn de to andre på flere punkter:

- Løsningen har ikke direkte tilsving fra Dovrebanen nordfra med kobling sørover til Røros-/Solørbanen, som har betydning for gods-/tømmertransport.
- Knutepunktet er utenfor eksisterende bystruktur og har færrest bosatte og arbeidsplasser innenfor gangavstand.
- K3 bidrar til minst reduksjon i biltrafikk.

I statsbudsjettets prinsipper for IC-planlegging (Prop 1 S 2014-2015, s 168) er det spesielt prinsippet om at totalt investeringsomfang ikke skal øke som har vært et viktig bakteppe for Jernbaneverkets anbefaling.

Jernbaneverket knyttet en del forutsetninger til alternativet med kulvert i K1 i sitt forslag til planbestemmelser som ble lagt fram 1. juni 2016, bl.a. med konkrete krav til utnyttingsgrad (%Bra=250) og høyder (min 7-8 etg).

Jernbaneverket frarådte alternativ K2 Midt og alternativ K3 Øst ved oversendelsen av planforslag og utredningsmaterialet.

2.5. 1.gangsbehandling og høring

Hamar kommunestyre behandlet saken i møte 22. juni 2016. Se sak 93/16. Det ble vedtatt å legge alle fire trasealternativer ut til offentlig ettersyn og høring. Det ble også vedtatt å legge ut to sett med planbestemmelser til høring – Jernbaneverkets forslag og kommunens forslag. I samme møte vedtok kommunestyret å få utarbeidet mulighetsstudier for alle trasealternativer. Se sak 94/16.

Det er kommet inn 246 høringsuttalelser til planstrekningen Sørli – Brumunddal innen høringsfristen 16. september 2016. De fleste gjelder trasevalg gjennom Hamar, se vedlegg 34 for oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer fra Jernbaneverket og vedlegg 35-40 for fullstendige høringsuttalelser. Både antall høringsinnspill og antall innlegg i avisa og på nettsider viser at dette er noe som mange føler seg berørt av. Mange av de private høringsinnspillene er korte innlegg om preferanse for et alternativ. Det er også mange private innspill som er mer utdypende og som viser et sterkt engasjement i saken, hvor avsender har satt seg grundig inn i utredninger og grunnlagsdokumenter. Hovedtyngden av de private høringsinnspillene uttrykker støtte til alternativ Øst med stasjon ved Vikingskipet og ønske om å få jernbanen bort fra Mjøsas strandsonen.

Fylkesmannen, Hedmark fylkeskommune og Statens Vegvesen uttrykker støtte til Jernbaneverkets anbefalte alternativ K1 Vest med kulvert. De samme etatene anbefaler ikke eller fraråder K1 Vest med bro.

Det er fremmet innsigelse til alle trasealternativer. Riksantikvaren har innsigelse til begge alternativer i korridor Vest og til alternativ K2 Midt uten lokk. Jernbaneverket har innsigelse til K2 Midt og K3 Øst. Fylkesmannen har innsigelse til K3 Øst. Det er fremmet innsigelse til planbestemmelsene og retningslinjene på flere punkter. Se punkt. 3.4 for nærmere omtale av innsigelser og vurderinger av mulige løsninger.

2.6. Mulighetsstudier

Hamar kommune har brukt høringsperioden til å få gjennomført mulighetsstudier for byutvikling omkring de aktuelle knutepunktene, for alle fire trasealternativer. Jernbaneverket har fått utarbeidet to mulighetsstudier i samme periode, begge for alternativet K1 Vest med kulvert.

De to mulighetsstudiene som Jernbaneverket har fått utarbeidet viser en høy utnyttning og ny bydel, i kombinasjon med grøntareal og vann, på utfylt areal i Hamarbukta foran sentrum. Mulighetsstudien som Hamar kommune har bestilt for dette alternativet viser et større indre vannspeil/vann-grid i Hamarbukta, mens bebyggelsen, i en mer typisk Hamar-skala, er lagt omkring stasjonen og på og omkring kulvert, med byggbart kulvertlokk som er trukket helt til stasjonen.

Alle mulighetsstudiene kan ses på kommunens nettside:

<http://www.hamar.kommune.no/article41509-7448.html>

3. Vurderinger av planforslaget

Utbygging av Intercity dobbeltspor på Dovrebanen innebærer store muligheter for Mjøsregionen og for Hamar. I tillegg er det slik at:

- Alle alternative traseer gjennom Hamar innebærer å fjerne dagens jernbanespor gjennom hele Hamar vest, da alle alternativer har lang tunnel.
- Alle alternative traseer bidrar til at færre vil berøres av støy fra jernbanen i en framtidig driftssituasjon hvor støyskjerming er en del av tiltaket.
- Alle alternativer gir mulighet for at godstog kan kjøres fra Oslo til Trondheim via Rørosbanen uten at de går via Hamar sentrum.

I det følgende går vi gjennom vurderinger av:

- Alternative traseer gjennom Hamar.
- Plankart
- Planbestemmelser
- Innsigelser til planforslag
- Forholdet til særlover
- Administrative og økonomiske konsekvenser

3.1. Vurdering av alternative traseer gjennom Hamar

Under går vi gjennom de forhold som vurderes som de viktigste hensynene for å veie de ulike trasealternativene mot hverandre ut fra kommunens perspektiv som lokal planmyndighet og samfunnsutvikler, men også i forhold til nasjonale

retningslinjer for arealplanlegging. Vurderingene er dels de samme som framgår av saksframlegg for 1. gangsbehandling, sak 93/16.

Vi har oppsummert konsekvenser av de mest aktuelle alternativene på en skjematisk måte, med utgangspunkt i Jernbaneverkets konsekvensutredning (ingen endring av de faglige vurderingene) i tillegg til å supplere med våre konsekvensvurderinger for byutvikling og bykvaliteter, se vedlegg 1.

3.1.1. Regional utvikling

Innen 20 år forventes folketallet i Oslo-området å øke med ca. 500 000 innbyggere. Intercitysatsing med utbygging av dobbeltspor betyr at reisetiden mellom Hamar og Oslo blir under en time, og reisen mellom Hamar og Lillehammer blir ca. 30 minutter. Med dette vil bo- og arbeidsområdene utvides, og det forventes at de mindre byene på Østlandet også vil ta større del i veksten i hovedstadsområdet. Forkortet reisetid på jernbanen vil også virke positivt for Nord-Vestlandet/Midt-Norge og Nord-Norge. Byregionene Hamar, Gjøvik og Lillehammer vil med utbedret jernbane kunne fungere som større "motorer" for Innlandet og gi viktig vekstkraft. I tillegg er jernbane trafiksikkert og miljøvennlig.

Fagrapport for prissatte konsekvenser (s 71) peker på at bedre transporttilbud og redusert reisetid påvirker ulike interessenter innenfor regionen i ulik grad, og analysene viser at det er arbeidstakere og næringsliv i Hamar som i størst grad vil nyte godt av disse effektene. Det samme fortrinnet forventes for by- og tettstedsutvikling og bo- og servicetilbud. Raskere og bedre kommunikasjon gir altså gode forutsetninger for at Hamar kan styrke sin rolle som Innlandshovedstad, med attraktive arbeidsplasser og økt innpendling fra regionområdet. Det kan bemerkes at befolkningsvekst for Hamar som er lagt til grunn i Jernbaneverkets samfunnsøkonomiske analyse synes å være for lav, da den ikke tar hensyn til store investeringer i infrastruktur (E6 og jernbane) men også med henblikk på den veksten vi allerede ser i Hamarregionen (1,42 % vekst i Hamar hittil i 2016 ut fra foreløpige tall for 3. kvartal) som er en dobling i forhold til de SSB-tall som er lagt til grunn.

Spørsmålet i denne sammenheng blir hvilket av alternativene for trasé og stasjonsplassering som best kan bidra til at Hamar kan styrke sin rolle som Innlandshovedstad. Osloregionens strategi er å bygge opp under et flerkjernet nettverk av byer omkring Oslo, med en kompakt og miljøvennlig byutvikling. I areal- og transportplanen heter det at «*Omfattende satsing på skinnegående transport er lite bærekraftig hvis den ikke følges opp med en bypolitikk som kanaliserer hovedtyngden av fremtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene*». Dette er i tråd med forventningene som ligger i statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging hvor det står at «*I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon*».

I denne sammenhengen kommer alternativ K1 og K2 best ut, hvor det kan bygges videre på den etablerte sentrumsstrukturen, og hvor begge alternativer har utviklingsmuligheter tett på stasjonsknutepunktet og gir positive ringvirkninger for arbeidstakere og næringsliv.

I fagrapport om prissatte konsekvenser er det gjort en analyse av hva ulike stasjonsplassering betyr for antall reisende med toget. Her heter det på s 6 «*Det er moderate forskjeller i antall reisende mellom alternativene, noe som tilsier at valg av stasjonslokalisering i Hamar har mindre betydning for antall togreiser*». Det kan være at forskjellene underestimeres gjennom den metodikk som legges til grunn, jf Utdypingsdokument fra Jernbaneverket punkt 2.2.1, men det kan også indikere at usentral stasjonsplassering først og fremst kan være en lokal utfordring framfor et problem i en nasjonal jernbanesatsing. Det vi også vet er at det er mange faktorer som påvirker våre reisevalg. Dersom man lander på en mer usentral stasjonsplassering ved Vikingskipet bør det kompenseres med andre virkemidler for å nå mål om reduserte klimagassutslipp fra transport og et attraktivt bymiljø for gående og syklende.

Rådmannens vurdering er at ingen av alternativene er i direkte strid med statlige planretningslinjer for bolig- areal- og transportplanlegging, men at alle alternativer forutsetter at det gjøres nødvendige grep for fortetting og transformasjon i nærområdet til stasjonen.

3.1.2. Byutvikling

I begrepet byutvikling ligger både nærings- og boligutvikling, mobilitet, arkitektur og byromskvaliteter, folkehelse og opplevelser.

To hensyn står fram som overordnet viktig for Hamars kvaliteter og attraktivitet som småby nær Oslo:

- **Byens kontakt med Mjøsa**, også påpekt som den fremste «herlighetsverdien» Hamar har i bylivsanalysen (Gehl architects, 2015). Kontakten er forankret historisk i Hamars byplan fra 1848 (Ing. Løytnant Røyems byplan), hvor det skålførmede landskapsrommet ned mot Gammelhusbukta eller Hamarbukta gir forutsetningene for sentrumsstrukturen med langsgående gater og tverrgater med «Mjøsgløtt».
- **Nærhet**, i denne sammenheng betyr det en stasjon som gir nærhet til viktige funksjoner i byen, og hvor kollektivknutepunktet og sentrum kan styrke hverandre og gir løsninger som er klima- og miljømessig gode. Hva betyr så sentral stasjonsplassering og hvor viktig er det for byliv og bykvalitet?
 - ✓ En sentralt plassert stasjon betyr gode forutsetninger for å bruke tog i kombinasjon med sykkel og gange. Det igjen gir en positiv effekt både for miljø og for attraktivitet til stedet.
 - ✓ For tilbringertransport til/fra Hamar stasjon viser tellinger at ca 1/3 av de reisende bruker bil, mens de fleste går til/fra stasjonen. Det er et mål at andelen som går og sykler skal øke ytterligere. I Danmark er andelen som ankommer togstasjonen til fots og på sykkel over 90%, også for de mindre byene.
 - ✓ Ca 60 % av de reisende har sitt utgangspunkt i Hamar, dvs. de bor i eller omkring Hamar. Betydelig flere boliger ligger i dag i nærhet til K1 og K2 kontra K3, illustrert i Hamar bylivs- og byutviklingsanalyse (Gehl architects 2016) s. 39. Selv ved en vesentlig utbygging på Åkershagan-området i Stange, er potensialet for at mange reisende kommer til stasjonen til fots

bedre ved K2 og K1 enn ved K3. Ulikhetene i kundegrunnlag omkring stasjonene utjevnes imidlertid ved avstander på omkring 3 km, som fortsatt må vurderes som akseptabel sykkelavstand. Potensialet for å øke andel sykkel og kollektiv bør dermed være til stede i omtrent samme omfang for alle stasjonsplasseringer.

- ✓ Sentral stasjonsplassering er spesielt viktig hvis vi skal tilrettelegge for at de som skal *til* Hamar skal bruke toget (ca 40% av de reisende i dag) og for virksomheter som baserer seg på tilreisende/innpendling. Betydelig flere arbeidsplasser og målpunkter ligger i nærhet til K1 og K2 kontra K3, illustrert i Jernbaneverkets fagrapport Byutvikling og knutepunkt s 65. Dagens stasjon bidrar som et «ankerpunkt» for sentrum med et stort antall mennesker som er innom stasjonen per dag. Dersom det blir lang avstand fra stasjon til målpunkt i Hamar (arbeidsplass, butikker, høgskole el), evt med bytte av transportmiddel, er det en viss fare for at de reisende velger bil framfor tog. Dette er imidlertid også avhengig av andre trafikkregulerende forhold som vegprising, parkeringsmuligheter, bilfritt sentrum osv., samt tilrettelegging for å ta med sykkel på tog eller lånesykler ved stasjon.
- ✓ Stasjon i et område hvor det er etablert annen type aktivitet gjennom hele døgnet gir trygghet for reisende (kollektivknutepunktet har overlapp med sentrumsfunksjoner eller boliger).

I Hamars perspektiv må dobbeltsporet ses som et virkemiddel for vekst og utvikling og økt attraktivitet, med «det grønne skiftet» som ramme. Samtidig må byen ta vare på de kvalitetene vi har og utvikle disse på best mulig måte. Vurderingene kan komme litt ulikt ut avhengig av hvilket tidsperspektiv man velger.

K2 Midt og byutvikling

Det er K2 Midt-alternativet som best ivaretar begge de hovedhensyn som er påpekt over, og ut fra en *planfaglig vurdering* mener rådmannen at dette er den beste løsningen i et langsiktig perspektiv.

K2 Midt gir gode muligheter for videre byutvikling i nærhet av knutepunktet, både med gjenetablering av bebyggelse i Østbyen, utvikling av Espern og strandsonen med hele det tidligere stasjonsområdet, og langs Vangsvegen og Stangevegen. Fagrapporten peker ellers på at K2 åpner for større arealreserve for byutvikling lokalt og regionalt enn K1, men hevder samtidig at dette veier positivt for K1 «*i forhold til Hamars øvrige store og uutnyttede arealreserve*». Rådmannen er uenig i at Hamar har store arealreserver for utbygging i et lengre perspektiv, gitt at vi skal kunne tilby et variert spekter av boliger og næringsarealer. Området Espern og Strandsonen har ligget på vent i mange år uten å bli utbygd. Det skyldes ikke manglende interesse for utbygging, men uavklart adkomst til området over jernbanen.

K2 Midt kommer best ut når det gjelder nytteeffekter, jf. fagrapport for prissatte konsekvenser (s 67). K2 Midt er på den annen side krevende i forhold til eksisterende bo- og bygningsmiljø i Østbyen. Forutsetningene for en K2 Midt-løsning er maks lokk og noe annet vurderes som ødeleggende for bymiljøet. Det er også alternativet *med maks lokk* som har vært til offentlig ettersyn og høring, jf vedtak ved 1. gangsbehandling. For Hamar kommune vil det være en klar fordel med byggbart lokk, tatt i betraktning hvor sentrale arealer dette dreier seg om, jf.

også mål om tett utbygging ved knutepunktet. På kommunedelplannivå kan mulighetene for begge løsninger holdes åpne. Om lokket ikke er byggbart for tyngre bebyggelse er alternativet at det etableres en grønn transportkorridor langs selve lokket og at kvartalene reetableres med bygninger inntil byggegropen.

Alternativ K2 frarådes av Jernbaneverket. Alternativet er det dyreste og 3,5 mrd dyrere enn anbefalt løsning i K1, og da uten lokk gjennom Østbyen. Videre er det mest usikkerhet ved kostnadene i dette alternativet. Kostnad for maks lokk (byggbart) er beregnet til ca 900 millioner kr, jf svar fra Finansdepartementet på spørsmål fra Stortingets finanskomite i spørretimen 17.10.2016. Kommunen må i en økonomisk og politisk sammenheng legge vekt også på andre hensyn enn de rent planfaglige vurderingene. Det er gitt tydelige signaler fra regjeringen på at kostnad vil være avgjørende for å bli prioritert for utbyggingsmidler. I tillegg til at det vil kunne bety forsinkelser i gjennomføring av dobbeltsporutbyggingen videre til Brumunddal og Lillehammer, vil en båndlegging av korridor Midt over lang tid være svært uheldig for de som berøres og for Hamars muligheter til å være attraktiv for investorer som kan bidra til videre byutvikling. Rådmannen fraråder på bakgrunn av dette å båndlegge korridor K2 Midt gjennom kommunedelplanen.

K1 Vest med bro og byutvikling

K1 med bro er problematisk med tanke på den fysiske barriereeffekten gjennom byen, i tillegg til den visuelle virkningen.

Banen tenkes hevet gjennom hele byen i tillegg til at barrieren flyttes ut mot Mjøsa og blir forsterket med utvidelse til to spor. Hvor det i dag er 7 kryssinger av jernbanen for gående og syklende, jf. illustrasjon i Gehl-rapport s 35, står det i planbeskrivelsen fra Jernbaneverket på s 112 at «*det er lagt til grunn at tre underganger krysser spor som adkomst til området Espern-Tjuvholmen–Koigen*». I utgangspunktet mener vi at dagens kryssinger for gang/sykeltrafikk må erstattes, men høyden på banen er utfordrende, spesielt i området fra Koigen til Bryggeriundergangen der banen senkes ned i kulvert. Bil- og gang-/sykelundergangen fra Vangsvegen mot Tjuvhomen er også utfordrende i det at sporområdet er så bredt (6 spor ifølge teknisk hovedplan) og kryssingen kan bli lang og lite «vennlig». For gang/sykelkryssing nærmere brofoten utgjør bredden 2 spor.

Av de fire hovedalternativene er det dette alternativet som kommer dårligst ut i konsekvensutredningen av ikke prissatte konsekvenser, med stor negativ konsekvens.

Eventuell bro over Hamarbukta må støyskjermes, og det er usikkert i hvilken grad man klarer å ivareta estetiske hensyn og hensynet til byens kontakt med Mjøsa på en god måte, jf. den historiske byplanen fra 1848.

Rådmannen fraråder løsningen, i likhet med flere av de regionale faginstansene.

K1 Vest med kulvert og byutvikling

K1-alternativenes fortrinn er at stasjonen beholdes i sentrum, og gir mulighet for en kompakt byutvikling omkring knutepunktet. Kulvertløsningen i K1 fjerner også

jernbanen som barriere nord for Skibladnerbrygga og gir gode muligheter for en forbedret sammenkobling mellom friområdene ved Koigen og bysentrum.

Løsningen utfordrer imidlertid forholdet til den gamle byplanen fra 1848, fordi landskapsformen i Hamarbukta som lå til grunn for byens gatenett og tverrgatene med Mjøsgløtt i noen grad kamufleres gjennom en kulvertløsning med landfylling i Hamarbukta. Dette er også bakgrunnen for Riksantikvarens innsigelse. De landskapsmessige og visuelle konsekvensene foran sentrum er også det som har vekket et stort lokalt engasjement mot alternativet, dels med bakgrunn i at Jernbaneverket har krevd høy utnyttning og bebyggelse på utfylte arealer.

Hovedløsningen for K1 med kulvert innebærer et 50 meter bredt åpent trau med 5-6 spor i bredden på en lengre strekning foran sentrum, med kulvertvegger til flomsikker kotehøyde på 128 moh (eller 129 moh jf teknisk hovedplan s 104). Dette er etter vår vurdering problematisk både i forhold til i fysisk barriereeffekt og støyforhold. Videre blir topp av kulvert (der den går inn i lukket kulvert i hovedløsningen) liggende på ca kote 132 foran sentrum, ca 6 meter høyere enn Strandgata på dette punktet, og synker til 129 moh i aksene ned fra Stortorget/Kirkegata. Høydene er uten vekstmedium/terreng på toppen. Kulverttaket vil være i høyde med dagens terreng omkring Skibladnerbrygga/Koigen, jf teknisk hovedplan. Ved presentasjon av mulighetsstudier for Hamar kommunestyret i møte 26.10.2016 ble det muntlig oppgitt feil kotehøyde for kulverttopp i aksene ned fra Kirkegata, med dertil usikkerhet om hvilken mulighetsstudie som «hadde rett». Bakgrunn for feilen var at det ble blandet med kotehøyde for aksene som følger Seminargata. Rett kotehøyde er altså 129 moh (uten landskapsoppbygging) i Kirkegata-aksene.

Høydeforskjellen må tas opp i terrengforming og –tilpasning, og avstandene fra Strandgata ut til kulverten gjør det mulig å ta opp høydeforskjellen på en akseptabel måte. Kulvertløsningen betyr likevel at den visuelle kontakten mellom sentrum og Mjøsa svekkes, først og fremst fra Strandgata, og avstanden fra sentrum ut til vannet blir større. Se illustrasjoner av siktforhold i Gehl-rapport (vedlegg 43) s 25, og illustrasjonshefte fra Jernbaneverket (vedlegg 45).

For K1 med kulvert har det vært flere forslag om å forbedre løsningen ved å senke spor og kulvert foran sentrum, enten ved å trekke perronområdet og stasjonen noe sørover eller ved å senke hele perronområdet. Dette er belyst i Jernbaneverkets Utdypingsdokument (18.11.2016) punkt 5.2.1, 5.2.2 og 5.2.3. Intensjonen er god og de tekniske mulighetene er der, men signalene fra Jernbaneverket er klare på at dette innebærer så store kostnader eller konsekvenser (for Åkersvika naturreservat) at det ikke vil være aktuelt. Eventuelle muligheter for å justere spor- og kulverthøyde på reguleringsplannivå vurderes på bakgrunn av dette som små. Høyde på sporområde og kulvert er så viktig i forhold til sikt og bykvaliteter at det uansett bør følges opp i reguleringsfase.

For K1 med kulvert foreligger det tre ulike mulighetsstudier fra 2016 (Dronninga Landskap, Rambøll Sweco/Alt arkitektur og Entasis). I tillegg er det elementer fra mulighetsstudien fra K1 med bro (Dyrvik arkitekter) som kan være relevante. Viktige grep og lærdommer fra mulighetsstudiene er:

- Det er ønskelig å videreføre Hamar-skalaen med kvartalsstruktur/gatestruktur, karrebebyggelse og høyder (jf. mulighetsstudie fra Entasis). Mulighetsstudien fra Entasis har sannsynliggjort et utbyggingspotensial nær stasjonen som ligger på samme nivå som Jernbaneverkets mulighetsstudier, men med et helt annet grep og skala på bebyggelsen.
- Tiltaket bør inkludere etablering av et indre vannspeil som kompenserer for den mistede Mjøskontakten og gir mulighet for ulike typer bruk og kombinasjon med overvannshåndtering. Vannareal krever ikke aktivisering på samme måte som et stort grøntareal, men gir på den annen side store kvaliteter.
- De rekreative verdiene knyttet til Koigen og sjøfronten må gjenskapes og det må sørges for god sammenheng mot sentrum.
- Kulvertløsning som tillater bebyggelse på lokk nær stasjonen vil være gunstig ut fra byutviklingshensyn (jf. mulighetsstudien fra Entasis). Lokk som ikke er byggbart er også en bedre løsning enn åpent trau med sporområde i dette sentrale området, se diskusjon under.
- Det bør etableres en tydelig akse ned fra Hamar domkirke (fysisk forbindelse og sikt).
- Det bør vurderes biladkomst til Tjuvholmen og Godsområdet i kulvert under stasjon (jf. mulighetsstudien fra Entasis)
- Det bør vurderes bymessig bebyggelse på Mjøssiden av stasjonen som kobler sammen Espern, Godsområdet, Tjuvholmen med resten av byen (jf. mulighetsstudien fra Jernbaneverket/Rambøll Sweco).
- Det blir viktig å aktivisere sjøfronten med funksjoner.
- Strandgateparken bør ivaretas som historisk park og «tynnpark» med grønnstruktur som knytter sammen stasjonen mot Stortorget.
- På nye utbyggingsområder bør det legges til rette for blandede funksjoner med både kontor, service og boliger.

En løsning hvor kulvertlokk forlenges mot stasjonen vurderes å ha større potensial i forhold til byutvikling, og gir bedre forbindelser på tvers av banen. I konsekvensutredningen kommer denne varianten dårligere ut enn hovedløsningen i vurderinger av kulturmiljø og landskap. Dette påvirker også den totale vurderingen av varianten i stor grad. Fagutredningene har rett i at selve den tekniske konstruksjonen hvor kulvertinnngang legges ved stasjonen vil innebære en noe større visuell barriere nærmest stasjonen enn en løsning hvor sporområdet er åpent og kun har vegger opp til flomsikker høyde. Vi mener imidlertid at konsekvensutredningen overdriver disse forskjellene (kulverttryggen kommer i et område der sikten til Mjøsa også i dag er påvirket av båthavn med mer) og at den samtidig ikke er tydelig på utfordringene ved en åpen løsning.

Det faktum at utfyllingsareal i Hamarbukta nærmest stasjonen forventes å bli bebygd, er ikke lagt til grunn i konsekvensutredningen, men vil innebære at bygningene blir en større visuell barriere i det aktuelle området enn selve kulverten, med unntak av i siktaksene fra tverrgatene. Dette gjelder tre gateløp, hvorav den ene også i dag mangler visuell kontakt mot Mjøsa på grunn av et eksisterende bygg. Variant og hovedløsning er like fra tverrgatene nord for Vangsvegen.

Ut fra en planfaglig vurdering mener vi at løsning hvor kulvertlokk forlenges til stasjonen gir en vesentlig bedre bymessig løsning. Dette gir fri bevegelse på tvers

av banen nord for stasjonen, høyere kvalitet mht mulige utviklingsområder omkring stasjonen (støy, nærmiljø) og mulighet for å bygge oppå lokket og videreføre kvartalstrukturen. Videre gir dette mulighet for et reisetorg over sporområdet hvor man får fritt utsyn over Mjøsa og byen. Jernbaneverkets fagrapport om byutvikling og knutepunkt (s 81, 134) peker også på disse fordelene. Kostnad er anslått til kr 350 mill. Illustrasjoner fra Moss stasjon er relevante som referanse, hvor man finner prinsippet om reisetorg på kulverttak over plattformområdet. Det vises ellers til mulighetsstudien fra Entasis for K1-3b.



Figur 6: Til venstre: Illustrasjon av nye Moss stasjon med reisetorg over perrong og overdekket kulvert videre. Til høyre: Illustrasjon fra mulighetsstudie av Entasis med reisetorg og bebyggelse på kulvertlokk.

Et indre vannspeil som tilfører nye «herlighetsverdier» på innsiden av kulverten vurderes som et viktig kompensierende tiltak for den vannkontakten man mister ved en utfylling. Utforming og størrelse bør avklares på neste plannivå, men rådmannen anbefaler at kommunedelplanen sikrer tiltaket gjennom retningslinjer til planen, se punkt 3.4.

K3 Øst og byutvikling

K3-alternativet imøtekommer hensynet til kontakten mellom byen og Mjøsa og gir et stort potensiale til å utvikle denne kvaliteten, på samme måte som K2 Midt.

K3-alternativet imøtekommer på den andre siden ikke hensynet til nærhet fra stasjon til viktige målpunkter i byen, og innebærer en løsning hvor det vil ta tid å bygge opp rammene som gjør det til et velfungerende knutepunkt med nødvendig sammenheng til sentrum.

Stasjonen ligger i utkanten av byens nettverk, i ca 1 km gangavstand til dagens stasjon og enden av sentrumskjernen og gågata. Det vil være en større utfordring å få folk til å gå og sykle til og fra stasjonen, og det vil kreve utvidelse og oppgradering av gang-/sykkelnettverket og god kollektivdekning. Det kan også innebære en risiko for at Hamar blir en to-kjernet by der det eksisterende sentrum, byliv og handel blir utfordret, jf Hamar bylivs- og byutviklingsanalyse (Gehl architects 2016). Utvikling over tid kan gi en bedre bymessig sammenheng og fortetting omkring det nye knutepunktet. Bymessig kvartalsstruktur finnes i dag ca 400 meter fra evt

stasjonsplassering (ved Brugata), men det skal mye vekstkraft til for både å etablere nye bygg, byrom og vekstmotorer omkring Vikingskipet stasjon, med god kvalitet, samtidig som livskraften i sentrum skal bevares og styrkes.

Entasis har i sin mulighetsstudie for K3 Øst vist en løsning med en stasjon over og i sørenden av perrong, og med en kobling mot sentrum på fotgjengeres og syklendes premisser. Videre har de gjennom å fokusere på gode kvaliteter for boligbebyggelse i bufferområdet mot Briskebyen lagt opp til at det skal sikres at området ikke oppleves som dødt og folketomt på kveldstid. Dette er grep som vi tror kan veie noe opp for den mer perifere beliggenheten av stasjonen, selv om avstanden til sentrum og sentrale målpunkter som for eksempel høgskolen fortsatt vil være på den negative siden for dette alternativet. Et annet argument for en stasjonsløsning i Øst kan være at Vikingskipet har stor symbolverdi for Hamar, slik at ankomst ved Vikingskipet faktisk vil oppleves som en ankomst til byen og ikke til en perifert beliggende stasjon. Videre ligger det et stort potensial i nye attraktive byboliger med en stasjonsløsning i K3 (og K2), med transformasjon av det gamle stasjonsområdet tett ved Mjøsa og fortetting i Østbyen. Her vil vi bemerke at illustrasjonen som er vist på s 36 i Utdypingsdokumentet (18.11.2016) og i fagrapporten for byutvikling og knutepunkt tar utgangspunkt i en stasjonsplassering i nordenden av plattformområdet. Med utgangspunkt i sørenden av plattform er det vesentlige transformasjons- og utviklingsområder innenfor kort gang-/sykkelavstand fra stasjonen (Espærn, Godsområdet, Disenstranda).

I forbindelse med stasjonsplassering har parkeringsmuligheter vært et tilbakevendende tema i den offentlige diskusjonen, og vi vil knytte noen kommentarer til dette:

- Parkering for stasjonen kan dekkes for alle 3 stasjonsplasseringer, bl.a. vist ved mulighetsstudie fra Entasis for K1 Vest med kulvert og bør ikke være avgjørende for stasjonslokalisering.
- P-kapasitet og krav til p-dekning vil i utgangspunktet være det samme for Hamar stasjon, uavhengig av stasjonsplassering. I dag er det ca 220 p-plasser på Hamar stasjon. Moss har et p-krav på 270 p-plasser ved stasjonen. Drammen har kun 16 p-plasser ved selve stasjonen, men har p-tilbud ellers i bydelen, bl.a. et p-hus med 330 plasser. Med utgangspunkt i at vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange (jf Nasjonal transportplan), vil det være naturlig å ta utgangspunkt i dagens p-krav i Hamar, slik det er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Det ligger føringer for at parkering ses i regional sammenheng, der stasjonene langs IC har ulike roller, og hvor noen stasjoner tilrettelegges i større grad for innfartsparkering/pendlerparkering. Mange bilreiser er for øvrig korte og kan /bør erstattes av sykkel.
- I St. meld. Nr 26 NTP 2014-2023 (s 57) står det: For å oppnå den ønskede endringen i transportmiddelfordelingen i byområdene, må det tilrettelegges for å endre reisevanene. Det må gjøres mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå enn å bruke privatbil. Ulike forhold påvirker reisevanene i ulike områder. Regjeringen understreker at lokale myndigheter skal utforme tiltakene for å nå målene i de enkelte byområdene.

For K3 har vi en mulighetsstudie fra Entasis (presentert oktober 2016). I tillegg er det to mulighetsstudier fra tidlig fase (2014) som kan være relevante (Salcedo Brossa og Dyrvik), samt elementer fra Dyrvik sin K2-løsning (2016) som gjelder

hvordan man forvalter den sentrale strandsonen dersom jernbanen flyttes. Viktige grep og lærdommer fra mulighetsstudiene er:

- Alle mulighetsstudiene har som felles grep å styrke aksene langs Stangevegen og Vangsvegen, og foreløpig la Briskebyen bevare småhuspreg og sildregatefunksjoner.
- Entasis' siste mulighetsstudie synliggjør fordelene ved å flytte stasjon sør i perrongområdet, i kombinasjon med grønt rekreativt drag mellom stasjon og sentrum langs gammel skinnegang. Det samme grepet («grønn bro» mot sentrum) kan også ses i Dyrviks mulighetsstudie fra 2014.
- Overskuddsmasse fra prosjektet kan brukes til å heve terrenget ved det gamle sporområdet for Rørosbanen og å løfte reisetorg opp over spor, slik at gående og syklende har et godt utgangspunkt for å «flyte» inn mot sentrum og over Stangevegen i en planfri kryssing. Som alternativ og/eller supplement til utfylling vil det være aktuelt å legge parkering «i bunn», spesielt dersom parkering ikke kan etableres under sporområdet.
- Transportinfrastruktur (veg og bane) bør samles for å skape færrest mulig barrierer.
- Areal under sporområde/stasjon kan benyttes til parkering (forutsetter sporvekselområde på bro)
- Det bør legges til rette for å få inn boliger i naboskapet til stasjonen ved å investere i kvaliteter/herlighetsverdier. Dette kan for eksempel være vann/kanal og grønnstruktur slik Entasis har vist. Dyrviks mulighetsstudier har mer fokus på næringskluster for kompetansenæringer i området omkring Vikingskipet stasjon. En viss andel boliger vil være avgjørende for å sikre byliv og opplevd trygghet gjennom døgnet. Næringsbebyggelse kan fungere støydempende mellom boligbebyggelse og bane.
- Også i dette området vil det være viktig å holde på en skala i bebyggelse som gir gode kvaliteter, og begrense servicefunksjoner og handel til det som naturlig hører sammen med stasjon, slik at det ikke blir et konkurrerende sentrum. Mulighetsstudiene har valgt ulike tilnærminger her og illustrerer også hvordan en mer storskala bebyggelse kan gi et miljø som kan virke fremmedgjørende. Det er mulig å se for seg en kombinasjon av småskala bebyggelse (mot etablerte boligområde i briskebyen) og noe storskala bebyggelse til større virksomheter/funksjoner (mot Stangevegen).
- Det er lite sannsynlig at Vikingskipet kan sikres det antall p-plasser som de disponerer i dag (ca 2000 plasser), men mulighetsstudiene har vist løsninger med 800-1000 p-plasser. Hamar olympiske anlegg, som eies av Hamar kommune, har i sin høringsuttalelse påpekt konsekvensene av redusert p-dekning (se fullstendig høringsuttalelse og Merknadsdokument s 74 i vedlegg).
- Alternativet forutsetter at det investeres i strandsonens sentrale deler med rekreative kvaliteter når jernbanen fjernes, men i første fase kan det være snakk om midlertidige funksjoner og landskap for å aktivisere utbyggingsområder eller omformingsområder som ligger på vent, jf Dyrviks mulighetstudie for K2.

3.1.3. Landbruksfaglige hensyn

Av de tre hovedalternativene gjennom Hamar er det kun alternativ K3 Øst som har vesentlige landbruksmessige konsekvenser, både permanent (beslaglegger ca 45 daa fulldyrka jord) og midlertidig (ca 126 daa fulldyrka jord). I tillegg til direkte konsekvenser av tiltaket vil det ha indirekte følger ved at større jordbruksarealer på Børstad og Tommelstad, som ligger mellom dagens byvekstgrense og ny jernbanetrase, settes under press for byutvikling.

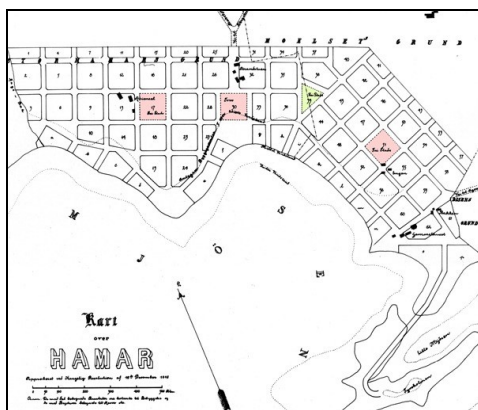
Lukkede kulvertløsninger (betongtunneler) gjennom jordbrukslandskapet har vært foreslått, og kan ha viktig betydning for å knytte sammen arealer og landskap, selv om det er vanskelig å oppnå gode dyrkingsforhold oppå en kulvert. Videre er det viktig å begrense skjæring og bredde på spor/anleggsområde gjennom jordbrukslandskapet. I alternativ K3 vil det bli en skjæring i en lengde av ca 750 meter gjennom Børstad og Tommelstad i en dybde på 7 – 10 meter. Det vil føre til dagbredder i størrelsesorden 45 – 60 meter og et arealbeslag på denne strekningen i størrelsesorden 35 – 40 daa dyrka mark. I en slik sammenheng kan konstruksjon med åpen eller lukket kulvert spare vesentlige arealer. Det er tatt inn retningslinjer som sier noe om oppfølging av dette på reguleringsnivå.

3.1.4. Kulturvernfaglige hensyn

K3 er vurdert å gi minst negative konsekvenser for kulturmiljø, K1- alternativene er vurdert å gi gjennomgående svært negative konsekvenser, mens K2-alternativet er vurdert å gi mest negative konsekvenser, jf. fagrapport om kulturmiljø.

Rådmannen har vesentlige innvendinger til flere deler av utredningen om kulturmiljø. Konsekvensutredningen sier bl.a. at autentisitet og opplevelsesverdi av det fredede jernbaneanlegget (Ringstallen og verksteder) reduseres dersom banen flyttes bort fra opprinnelig trase. Vi mener her at *opplevelsesverdi* knyttet til kulturminnene ikke nødvendigvis reduseres ved at jernbanedriften flyttes, men at det kan være en fordel å få gjort området tilgjengelig for folk. I K1-alternativene blir fredningsområdet liggende innelukket i en trekant med barrierer på alle sider (Dovrebanen på en side og tilsving til Rørosbanen på hver av de andre sidene).

Videre setter vi spørsmålstegn ved at delområdet Holset er gitt høyere vurdering på områdeverdi enn kvartalsbebyggelsen i sentrum med gatestruktur, siktlinjer til Mjøsa og plassdannelser, jf byplanen fra 1848.



Figur 7: Ing. Løytnant Røyems byplan fra 1848

K1 med bru over Hamarbukta rammer Bispehaugen (bevaringsverdig hageanlegg, Vindheia, samt gammelt kirkested for St. Jørgens kirke), hvor det må påregnes at bygging av kulvert fram til Maxi-området innebærer byggegrop hvor bebyggelse og anlegg oppå må rives. Rapporten går ikke inn på nærmere vurderinger av om området kan spares ved at det bygges en kort tunnel under fjellryggen som Bispehaugen er en del av.

K1 med kulvert og gjenfylling av Hamarbukta (K1-3b) fjerner det landskapselementet (bukta) som Hamars første byplan fra 1848 tar utgangspunkt i. Nestlefabrikken/Kokeriet er en viktig kulturhistorisk identitetsfaktor for Vestbyen, og ligger tett inntil traseen i dette alternativet. Konsekvensutredningen sier at det kan medføres riving. Dette er noe modifisert i planbeskrivelsen, hvor det heter at pipa trolig kan bevares også ved K1-3b. Nestlebygget med pipa er et viktig identitetsskapende historisk bygningsanlegg i Hamar og bør bevares, jf kulturminneplan for Hamar. Oppfølgende regulering må ta høyde for dette. Traséplassering i dette alternativet er noe justert etter høring, jf. utdypingsdokument (18.11.2016), s 18, så forutsetningene for å ivareta den gamle fabrikkbebyggelsen og pipa er med det bedre.

Høyensalodden med bevaringsverdig bebyggelse berøres i begge K1-alternativer. Bygården i Skappels gate 2 (med kulturhistorisk interesse knyttet til Rolf Jacobsen) er ikke omtalt i kulturminnerapporten, men ligger såpass langt unna begge alternativer i K1 at det trolig er mulig å unngå berøring, selv om eiendommen ligger i båndleggingsområdet og er vist som mulig byutviklingsareal i illustrasjoner.

For K2 ligger utfordringene først og fremst i Østbyen og Holsetområdet, hvor mange bevaringsverdige bygninger må rives eller flyttes. Det dreier seg ikke om fredede bygg, men bygninger og bygningsmiljø av mer lokal kulturhistorisk interesse. Seminarbygningen på Høgskolen ligger utsatt til. Det må evt avklares i videre regulering om denne bygningen kan bevares som den er.

K3 berører i mindre grad kulturverninteresser, men framtidens jernbane fjernes helt fra det historiske jernbaneområdet i Hamar. Villa Disenhø berøres direkte og det blir nærføring med Disen hovedgård. Området sør for Vangsvegen inngår ikke i noe delområde som er analysert i rapporten, men her berøres det gamle Meieribygget. K3 berører et vakkert og historisk kulturlandskapsområde som er kartlagt som verdifullt kulturlandskap i en nasjonal kartlegging (to områder vurdert i denne kategorien i Hamar).

For K2 og K3 vil videre bruk av dagens stasjonsområde og sporområder måtte avklares i egen plan, også i forhold til kulturminneverdier.

Det at det er en usikkerhet i forhold til konsekvenser for en del viktige lokale kulturminner (Nestle, Bispehaugen/Vindheia, Seminarbygningen) er uheldig, men det antas ikke å være avgjørende for valg av trasé.

3.1.5. Klima- og miljøvernaglig vurdering

Areal- og transportplanlegging er et viktig virkemiddel for å nå internasjonale og nasjonale klimamål. Vekst i persontransport i byområdene, også i de mellomstore byene, skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (jf. NTP 2014-2023). Fokuset må være på hvordan transportsystemet planlegges, med hele reisekjeden, så vel som på utbyggingsmønster og andre tiltak. Følgende strategier går ofte igjen i beskrivelser av samordnet areal- og transportpolitikk for redusert bilbruk: 1) kompakt byutvikling, 2) styrking av kollektivtransporten, 3) bedre fasiliteter for gående og syklende, og 4) restriktive virkemidler rettet mot bilkjøring.

Annen arealdisponering og verktøy som vegprising og lignende *kan* være like viktig som valget av trasé for jernbanen, men med K1 og K2 er det lettere å nå målene om nullvekst i bilbruk for persontransport. Med dagens stasjon eller stasjon ved CC/Hamar rådhus ligger det best til rette for en kompakt byutvikling hvor kollektivknutepunktet og sentrum overlapper og forsterker hverandre. Disse alternativene gir dermed minst behov for mertransport. Alternativet K3 forventes å føre til mest trafikk til og fra stasjonsområdet med tilhørende forurensing (inkl. utslipp av klimagasser).

Klimabelastningen ved biltransport er i dag høy, og på kort sikt kan dermed K3 være utfordrende med tanke på klimagassutslipp, jf konsekvensutredning, med mindre det tas i bruk andre kompensierende virkemidler for å begrense bilbruk. Med overgang til et mer klimavennlig samfunn basert på ny teknologi innen utslippsfrie biler og selvkjørende biler i løpet av et tiår eller to, vil klimagassutslipp fra transport være et redusert problem, mens selve bilkjøringen fortsatt kan være en utfordring med tanke på bykvaliteter. Når det gjelder klimagassutslipp fra anleggsfasen kommer K3 Øst best ut.

Når det gjelder naturmangfold, finnes det overraskende mange restområder med rike naturverdier innenfor Hamar by. Den kalkrike berggrunnen i området er hovedårsaken til dette. Alle traséalternativene vil gi en negativ påvirkning på disse verdiene uten at noen alternativ utpeker seg til samlet sett å gi et særlig bedre eller dårligere utfall.

Åkersvika våtmarksområde er et naturreservat med internasjonale verneforpliktelser knyttet til seg (Ramsar). Området er en svært viktig naturlokalitet. Alle alternativene vil forringe delsystemet og medføre ulemper for de økologiske funksjonene og artsmangfoldet i Åkersvika. De negative konsekvensene er imidlertid noe større ved alternativ K3 (hovedalternativ), og arealene av våtmarksområdet som blir berørt av denne traséen har høyere økologisk verdi. Hensynet til dette området, samt arealer med verdifulle naturforekomster for øvrig må ivaretas på best mulig måte i alle alternative løsninger for jernbanetrasé. Dette sikres så langt det lar seg gjøre gjennom planbestemmelser og krav til kompensasjon der areal omdisponeres. Det kan bemerkes at dersom banen kan senkes fra 128 moh til 127 moh over Åkersvika begrenses dette arealinngrepet med 2 meters bredde til hver side (fylling med skråning 1:2).

3.1.6. Risiko og sårbarhet

Med risiko og sårbarhet tenkes det her på forhold som kan sette liv og helse i fare.

Fagutredningen har ikke avdekket mulige hendelser som medfører uakseptabel risiko (rødt risikoområde) for noen av alternativene, verken i anleggs- eller driftsfase. For driftsfase er det identifisert gult risikoområde ved 2 hendelser i K1, 3 hendelser i K2 og 3 hendelser i K3. For anleggsfase er det identifisert gult risikoområde for 18 hendelser i K1, 14 hendelser i K2 og 15 hendelser i K3. Det er funnet små forskjeller mellom alternativene K1 vest-2b og K1 vest-3b både for anleggs- og driftsfase.

Det er mange forhold knyttet til risiko og sårbarhet som krever oppfølging i reguleringsplanfasen (flom, forurensning/utslipp, tunnelarbeider, massetransport osv).

3.1.7. Støy

Alle alternativer innebærer en forbedring i forhold til dagens situasjon når det gjelder støy i en driftssituasjon og med nødvendige støyskjermingstiltak. Støy fra jernbanen er nært knyttet til godstrafikk, og evt. kanalisering av godstransport til Rørosbanen utenom de tettest befolkede områdene vil være positivt. Alternativ K1 med bro kommer dårligst ut og berøres flest.

Det er et par forhold hvor fagutredningen er noe mangelfull: Støysoner er ikke vist over broene (Åkersvika, Hamarbukta) i illustrasjonene i fagrapporten, og planlagt ny bebyggelse (Espersområdet) er ikke tatt med i vurderingen av konsekvens for bebyggelse/beboere etter det vi kan se. I fagrapporten heter det at *«støybidrag fra tunneller, bruer og sporveksler ikke er inkludert i de beregninger som er presentert i denne fasen, men selv om dette kan gi feil for enkelte mindre områder har det ubetydelig effekt på den totale konsekvensen av tiltaket.»* Støybidraget fra broer vil kunne ha stor konsekvens for (ny) bebyggelse/beboere i de områder det gjelder. Støyberegningene viser at støyskjerming vil være viktig over Åkersvika for ikke å øke støy vesentlig over dagens nivå (s 26 i fagrapport Støy). K1-2b har størst utfordringer med luftbåren støy sammenlignet med de andre alternativene.

I oppfølgende arbeid bør støyskjerming og skjerming mot bølgeeffekt ved flom integreres i løsning/design for bro/fylling over Åkersvika. Også støy fra tunnelåpninger, strukturestøy og vibrasjoner vil bli viktig oppfølgingstema i neste planfase.

I fagrapportens vurderinger og anbefalinger legges det opp til at det kan tillates pigging og boring på kveldstid. Dette er meget støyende aktiviteter som i utgangspunktet vil overskride grenseverdier for støy på kveld. Det legges også opp til at det vil bli overskridelser av støykrav på dagtid. Dersom det legges opp til arbeider som overskrider støyretningslinjene må det søkes spesielt om dette.

3.1.8. Universell utforming

Statlig planretningslinje for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging sier at Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

Funksjonshemmedes organisasjoner har pekt på at en sentral stasjon er viktig med tanke på tilgjengelighet for grupper som har nedsatt bevegelighet. Færrest mulig ledd i reisekjeden er ønskelig, uten ombytte mellom kollektivtransport. I en slik sammenheng kommer K1 og K2 bedre ut enn K3. Det er videre en fordel med løsninger der med slipper å forsere vesentlige høydeforskjeller (bro, kulvert) eller omveier ved kryssing av banen. Her har K1 med bro noen utfordringer.

HC-parkering ved stasjon må for øvrig ivaretas for alle alternativer, og konkrete vurderinger på antall plasser kommer på reguleringsnivå.

3.1.9. Forholdet til Rørosbanen og tilsving for godstog

Rørosbanen er i dag dieseldrevet. Jernbaneverkets IC-prosjekt Sørli-Brumunddal har for sitt arbeid fått et mandat med utgangspunkt i at Rørosbanen ikke er elektrifisert.

I utredning fra Jernbaneverket "Strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner" datert 10.11.2015 heter det imidlertid (s 43): *Prosjektet anbefaler at det umiddelbart som del av arbeidet med Godsstrategi for Jernbaneverket vurderes endret og standardisert driftsform på Røros/ Solørbanen i form av elektrifisert eller del-elektrifisert bane.* Bakgrunn for dette er bl.a at Rørosbanen fungerer som avlastning for godstransport på Dovrebanen ved uforutsette hendelser eller planlagte avvik. Rapporten peker på at *"Ved den videre utbyggingen av IC mot Lillehammer er det stor grunn til å tro at det vil bli planlagt stenging av Dovrebanen, og at det vil være behov for en alternativ rute"*. I vedlegg til rapporten heter det (s 47) at *"Elektrifisering, flere kryssingsspor og fjernstyring vil kunne utvikle Rørosbanen til å ta en betydelig andel av godstrafikken nord – sør."* og på s 57: Rørosbanen har et potensiale som avlastningsstrekning for Dovrebanen. Hvis denne elektrifiseres kan man tenke seg å kjøre de fleste godstog nordover på Rørosbanen og sørover på Dovrebanen. Man får da en vesentlig økning i kapasiteten uten å måtte investere mye i kryssingsspor.

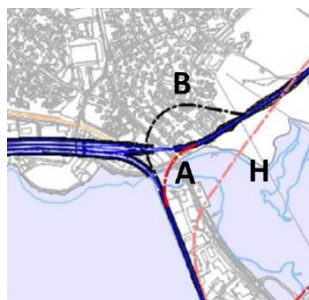
Ved midlertidig stenging av Dovrebanen, og evt med tanke på framtidig mulighet for direkte persontog fra Rørosbanen til Oslo, vil det være en fordel med alt K3 Øst at persontog kan kjøre direkte via Hamar stasjon og nordover. For K1 og K2 må tog snu på stasjon.

Sørlig tilsving er lagt inn som en forutsetning for alle alternativer gjennom Hamar for å oppnå en moderne jernbane, hvor Rørosbanen også kan fungere som avlastningsbane for gods mellom Oslo og Trondheim. Sørlig tilsving er gjennomførbart for alle alternativer, men mest utfordrende i forhold til vegomlegginger og lignende i K1.

Bare K3 mangler en nordlig tilsving. For K3 har Jernbaneverket, i tillegg til en lite sentral stasjonsplassering, lagt vekt på at løsningen ikke gir tilsving for sørgående godstog fra Dovrebanen til Rørosbanen. I løpet av prosessen med kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal har de tekniske forutsetningene fra Jernbaneverket blitt endret underveis når det gjelder krav om tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen. I første fase av planarbeid med planprogram og utredninger var det en aksept fra Jernbaneverkets side om at sørgående godstog (tømmertransport) fra Dovrebanen kunne vende på stasjonsområdet for å kobles

videre sørøstover på Røros/Solørbanen, jf. konseptdokument. Det ble derfor, og av hensyn til Åkersvika naturreservat, valgt å ikke legge inn en båndleggingszone for å avklare og sikre nødvendig areal for direkte tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen. Med ny godsstrategi for jernbanen (2016-2029) som ble lagt fram i oktober 2016 har Jernbaneverket endret sin holdning til dette og mener nå at tilsving er viktigere enn tidligere. Det oppleves som problematisk fra kommunens side som planmyndighet at tekniske forutsetninger er endret underveis og at manglende tilsving og dertil manglende konsekvensutredning for dette arealet nå brukes som argument for at K3 Øst ikke kan aksepteres.

I utdypingsdokument fra Jernbaneverket (18.11.2016), punkt 5.2.9, framgår det ikke hva forventet vekst i denne type transport vil innebære i en framtidig situasjon, men dette er kommentert i merknadsdokument på s 85. I dag er det snakk om ett tømmertog per dag som evt må vende på stasjon. Om det i 2050 er snakk om en økning til tre tog, og disse kjøres utenom tider med hyppigst persontogavganger, vil vi anta at det fortsatt er kapasitet til å håndtere vending av godstog på stasjon uten forstyrrelser i ruteplaner. Begrensningen i forhold til tilsving kan være en ulempe for K3, men bør ikke være avgjørende. Vi mener også det er sannsynliggjort at tilsving kan løses ved framtidig behov.



Figur 8: Kartutsnitt som viser aktuell løsning for nordlig tilsving (A)

I utdypingsdokument er det gjort rede for mulig løsning for tilsving. Det realistiske alternativet her etter Jernbaneverkets vurdering, og som rådmannen støtter, vil være en kort tilsving (alt A) som er beregnet å koste ca 200 millioner kroner. De andre alternativene synes overdimensjonerte og er svært konfliktfylte i forhold til kulturlandskap og kulturminner (Åker gård). I sin høringsuttalelse argumenterer Jernbaneverket med at tilsving vil koste ca 1 milliard kr. Dette er beregnet kostnad for lang omlegging/tilsving. Rådmannen vil påpeke at det blir misvisende å bruke kostnad på lang tilsving i argumentasjonen så lenge dette ikke er noen realistisk eller anbefalt løsning.

En løsning med kort tilsving vil ha en negativ landskapsmessig virkning ved hovedinnfarten til Hamar fra E6 og berører Åkersvika naturreservat, men tilsvingen vil ikke berøre kulturverninteresser og heller ikke byggeområder i vesentlig grad. Selv om tilsving ikke er konsekvensutredet er det sannsynliggjort at det er mulig å finne en løsning for tilsving. Av hensyn til den totale belastningen på Åkersvika naturreservat kan en løsning med tilsving kompenseres ved å velge en løsning for Dovrebanens kryssing av Åkersvika hvor dobbeltsporet legges på yttersiden av dagens jernbanefylling og ikke på innsiden, jf konsekvensutredning for naturmiljø. Det kan også bemerkes at kort tilsving vil påvirke reservatet kun i området mellom

eksisterende tung infrastruktur (jernbanebro for Rørosbanen og bro for Rv 25), og ikke i de mest sårbare områdene.

3.1.10. Forholdet til Jernbanemuseet

Mulighet for påkobling av Jernbanemuseet er ikke vektlagt i stor grad i rådmannens vurdering. Kjøring med museumstog skjer få ganger i året, og er noe usikkert med tanke på hvilke krav som settes til materiell som får bruke skinnene i framtiden. Det synes urimelig å basere valg av trasekorridor for dobbeltsporet gjennom Hamar på bakgrunn av dette. Jernbanemuseet opererer også i dag med en delt løsning hvor noe togmateriell er plassert ved verkstedene i tilknytning til Hamar stasjon.

3.1.11. Midlertidig og varig adkomst til utviklingsområder på Espern/Strandsonen

For Hamar er utvikling av ny bydel i området Espern, Hamjern, Godsområdet og Tjuvholmen viktig for å få realisert planlagt boligutbygging de nærmeste årene, også før dobbeltsporet er ferdigstilt gjennom Hamar. Adkomst til området kan løses i alle alternativer for dobbeltsporet, men utfordringene med å finne gode varige løsninger er særlig store for K1. I dette alternativet blir banen liggende som en barriere mellom eksisterende sentrum og ny bydel, og det å komme over eller under banen med universelt utformede adkomstveger gir halvgode løsninger. Høyder på banen er dermed viktig for K1-alternativene. Planprogrammet sier at *«Endelig avklaring av adkomst til området (Strandsonen sør for dagens stasjon) over jernbanen er en viktig brikke i utredningsarbeidet»*. Iht. Norges vassdrags- og energidirektorats (NVE) beregninger ligger 200årsflom i Mjøsa på høydekote 126,65 moh (ihht nytt høydedatum NN2000 fra 2011). NVEs generelle anbefaling er at det legges til en sikkerhetsmargin på 0.5 meter for å dekke opp for usikkerhet i beregningene. I tillegg anbefales å legge til 0.5 meter ekstra for strandsonen på grunn av bølgeeffekt, altså et totalt påslag på 1 meter. I teknisk hovedplan er banen tegnet ut på 128 moh over Åkersvika i K1. Det står imidlertid i teknisk hovedplan s 54 at *«det er i denne planfasen vurdert at alle høyder mellom kote 127 og kote 128 gir akseptable konsekvenser»*.

Broløsningen for adkomst til Espern som er fastsatt i gjeldende reguleringsplan fra 2011 baserer seg på et kompromiss mellom Jernbaneverket og Hamar kommune der høyden på banen ble lagt på dagens nivå (bestemmelse 5.2.1 til områdereguleringsplan for Godsområdet, Jernbaneverkstedet og Espern bru). Saken ble avgjort i departementet etter innsigelser. Med en slik løsning er det mulig å komme over banen til Espern med en broadkomst i videreføring fra Brugata. En bane på kote 128 betyr at det ikke er mulig å oppnå en god broløsning med universell utforming og at adkomst må løses med en undergang/kulvert lenger sør. Vi kan ikke se at det er oppstått nye forutsetninger mht flom i Mjøsa som tilsier endrede vurderinger rundt høyder på banen i dag. Det kan i denne sammenheng nevnes at E6 er planlagt med høyde 126,9 moh i senterlinje og 126,65 moh på kant (=200 årsflom) gjennom Hamar (reguleringsplan vedtatt 2016). Det ligger i dette en aksept av at trafikk på disse hovedlinjene må stoppes eller løses på andre måter ved ekstremflom (sannsynlighet sjeldnere enn hvert 200 år). Kommunen har ønsket tilstrekkelig avklaring av høyder i forbindelse med kommunedelplanen til at adkomst

til Espern/Strandsonen løses, men dette har vi ikke fått gjennomslag for i dialogen med Jernbaneverket, jf kap 5.2.1 i Utdypingsdokument fra Jernbaneverket (18.11.2016). Det vises til vurderinger av Jernbaneverkets innsigelse vedr disse forholdene i punkt 3.4.

Adkomst til Espern med avkjøring lenger mot Stangebrua og i kulvert under jernbanen er vist i illustrasjonsmateriale. Den løsningen som er skissert her er ikke i tråd med kommunens ønske om å kanalisere trafikk i bakkant av utviklingsområdet på Espern og bør ikke legges til grunn for videre planlegging. En alternativ løsning som imøtekommer dette bedre er vist i 3D-modell, hvor adkomstveg går under jernbanen og deretter langs sporet nordover. Vegløsning som vist i illustrasjonsplan i forlengelse av Bekkegata gjennom Strandgateparken er heller ikke noe som bør betraktes som en ønskelig eller planlagt løsning fra kommunens side. Disse forholdene er ikke rettet opp fra Jernbaneverket i endelig oversendelse av planmateriale.

3.1.12. Anleggsgjennomføring

Forhold som knytter seg til anleggsgjennomføring er oppsummert slik fra Jernbaneverket (Sammenstilling og anbefaling, 1. juni 2016, s 24):

	K1-2b	K1-3b	K2	K3
Byggbarhet, anleggsadkomst, rigg og massetransport.	God	Middels	Mindre god	God
Nærføring til eksisterende bane og togtrafikk	Middels	Middels	Middels	Best
Estimert gjennomføringstid	6 år (6,5 år før det er satt trafikk på samtlige spor)	6 år (6,5 år før det er satt trafikk på samtlige spor)	7 år	6 år

Det vises til fagrapporten om anleggsgjennomføring for mer detaljer om vurderingene. Anleggsarbeid midt i sentrum (K2) og i strandsonen foran sentrum (K1-alternativene) vurderes som mer problematisk enn byggearbeid utenfor sentrum (K3). I lys av tiltakets viktighet og langsiktighet kan det likevel argumenteres for at dette bør tillegges begrenset vekt i en totalvurdering.

3.1.13. Barn og unges interesser

«I Hamar skal barn og unge komme først» står det i kommuneplanens samfunnsdel. For barn og unge er det langsiktige perspektivet viktig, selv om barn ofte er konservative i forhold til sitt nærmiljø og vil ta vare på det som er.

Barn og unge bruker beina og kollektivtransport, og for denne gruppen er det en fordel med sentral plassering av stasjon. Dette hensynet ivaretas best med K1 og K2.

Barn og unge i Hamar er svært opptatt av å bevare friområdet Koigen ved Mjøsa. K1 med kulvert, K2 og K3 svarer best på dette. K1 med bro over Hamarbukta har negative konsekvenser for Koigen i form av at jernbanen tar deler av arealet og kommer tett på friområdet i en ferdigsituasjon. Banen blir dessuten en sterkere barriere mellom byen og Koigen, da det blir vanskelig å få til gode og like mange kryssinger som i dag. Det vil være mulig – og nødvendig – å tilrettelegge erstatningsarealer i form av ny utfylling i Mjøsa dersom K1 med bro velges. Barrierevirkningen er det mer utfordrende å gjøre noe med, men brede og lyse underganger og gjenetablering av flest mulig kryssinger må være et mål i planoppfølging på reguleringsplannivå.

3.1.14.Risiko knyttet til bykvaliteter

Erfaring tilsier at det ofte kan bli et gap mellom de gode intensjonene som er forankret i reguleringsplanene og ferdige utbygde prosjekter når det gjelder kvalitet. Det er også en viss risiko ved større prosjekter som gjennomføres over tid, at de samfunnsøkonomiske konjunktorene snur, og at man ikke får den utvikling og investeringslyst som man har forventet og forutsatt.

Rådmannen opplever at de seneste signalene fra Jernbaneverket er lite imøtekomende når det gjelder behovet for nødvendige avbøtende tiltak for K1 Vest med kulvert:

- Det kan ikke påregnes at bane og kulvert i K1 Vest kan senkes ytterligere foran byen.
- Forlenget kulvert og vannspeil er ikke aktuelt å bekoste fra Jernbaneverkets side, jf s. 28 i Utdypingsdokument (18.11.2016).
- Kostnader skal ikke øke (dvs det investeres ikke vesentlig i avbøtende tiltak),
- Det skal legges stor vekt på høy utnyttning på utfyllingsarealet foran sentrum.
- Adkomst for Espern-områder et ikke løst, og JBV vil heller ikke begrense arealet de båndlegger for anleggsvirksomhet.

Med disse signalene er rådmannens vurdering at risikoen for å få en mindre tilfredsstillende løsning med K1-3b også har økt. Kommunen kan ikke forvente at en løsning i K1 Vest med kulvert vil ivareta bykvalitetene i det omfang og med de grep som ble illustrert av Entasis i mulighetsstudien fra oktober 2016, selv om det er teknisk mulig. Det er mulighetsstudien fra Entasis som har svart best på de lokalpolitiske ønskene om «Hamarsk» tilpasning. Med mindre helt sentrale tiltak sikres på kommunedelplannivå, vet vi lite om hvordan tiltaket faktisk vil framstå. Det at tiltaket berører det viktige landskapsrommet hvor byen møter Mjøsa, gjør det ekstra vanskelig å velge en løsning som man ikke kjenner fullt ut. Dersom Hamarbukta blir utfyllingsfyllområde uten et større vannspeil, og dersom det skulle bli utfordrende å fylle arealet med bebyggelse med god kvalitet i riktig skala i kombinasjon med grøntarealer som har en type programmering som stimulerer til bruk, kan vi stå igjen med en løsning som i for liten grad ivareta bykvalitetene i Hamar. Reguleringsfasen for K1 kan også bli krevende for kommunen å håndtere dersom det er et sprik i hva Jernbaneverket forventer av utbyggingstetthet og hva kommunen og befolkningen ønsker å legge til rette for.

Alternativ K3 Øst vil ikke virke direkte ødeleggende for bykvaliteter og sentrale byrom selv om man skulle ende på minimumsløsninger og en lang utviklingsperiode.

Slik sett vurderes det som en løsning med mindre risiko med tanke på sentrale bykvaliteter, og kanskje noe mindre konfliktfylt med tanke på reguleringsfasen.

3.2. Plankart

Jernbaneverkets forslag til båndleggingssoner i kommunedelplankartet er ikke endret etter høringsperioden.

For området ved Espern er det uheldig dersom kommunedelplanen med hensynssone for båndlegging medfører at regulerte områder for utbygging blir satt ytterligere på vent, jf også høringsuttalelse fra grunneiere. Vi har forståelse for at det kan være behov for riggarealer i forbindelse med jernbaneutbyggingen, men rådmannen mener det her bør være rom for å finne løsninger som imøtekommer begge behov. Kommunen har foreslått et redusert båndleggingsområde i dialog med grunneier etter høringsperioden, men dette er ikke imøtekommet fra Jernbaneverket. Se vurderinger i Utdypingsdokument (18.11.2016) punkt 5.2.4.

En båndleggingssone *trenger* ikke være til hinder for å starte utvikling av Espern-området, men det forutsetter at Jernbaneverket er løsningsorientert i sin håndtering av saken videre. Selve sonen betyr bare at Jernbaneverket må involveres i planleggingen. Det er adkomst på tvers av jernbanen som vurderes å være den største utfordringen med tanke på igangsetting på Espern, og kommunen er avhengig av en god dialog med Jernbaneverket for å løse dette. Rådmannen foreslår at kommunedelplanens båndleggingssone beholdes slik den var i høringsdokument og i tråd med Jernbaneverkets forslag, og forutsetter at Jernbaneverket vil være løsningsorientert i videre planleggingsfase og avklaringer. Se vurderinger av innsigelser i punkt 3.4.

For områdene som er båndlagt for tverrslag/rømmingstunnel ved Furuberget er det ikke foretatt justeringer av selve båndleggingsområdet, men det er avklart at HIAS (Hamarregionen interkommunale vann- og avløpsselskap) kan fortsette sitt reguleringsarbeid for ny pumpestasjon (det er ikke fremmet innsigelse til oppstart fra Jernbaneverket), og det er også avklart at boligblokkene ikke må rives selv om de ligger innenfor båndleggingssonen, se merknadsdokument (18.11.2016) s 66 med kommentar til uttalelsen fra Mjøsgløtt borettslag.

3.3. Planbestemmelser og retningslinjer

Det har vært to versjoner av planbestemmelser og retningslinjer til offentlig ettersyn og høring: Jernbaneverkets forslag og Hamar kommunes forslag. Avvikene mellom de to gjaldt i hovedsak følgende:

- Kommunen ønsket å fjerne Jernbaneverkets konkrete krav til utnyttingsgrad, høyder og utbyggingsrekkefølge knyttet til ny bebyggelse på utfyllt areal i Hamarbukta for alternativ K1-3b, og erstatte med en mer generell føring om høy utnytting omkring knutepunkt.
- Kommunen ønsket å ta med bestemmelser om etterbruk av dagens bane.
- Kommunen ønsket å forankre viktige avbøtende tiltak i retningslinjer.
- Kommunen ønsket å ta med en høydebegrensning for spor i K1-2b i tråd med gjeldende regulering.

Innspill til planbestemmelser som er kommet fra regionale etater er i stor grad imøtekommet og innarbeidet i reviderte planbestemmelser og retningslinjer.

For at endingene fra høringsversjon skal framgå tydelig, er planbestemmelsene lagt ved i to versjoner, en «ferdig» versjon (vedlegg 3) og en versjon hvor endringer i forhold til Jernbaneverkets forslag framkommer (vedlegg 4). Innsigelser er omtalt under i kap 3.4.

Jernbaneverket hadde i sitt opprinnelige forslag til retningslinjer, klare føringer for byutvikling med høy utnytting og høy bebyggelse på utfyllingsarealer i Hamarbukta i alternativ K1 vest med kulvert. Det var satt krav om byggehøyder (min 7-8 etg) og utnyttingsgrad (%BRA=250%) og til hvor det skulle bebygges. Det var også lagt inn et rekkefølgekrav som innebar at andre utbyggingsråder skulle settes på vent. Jernbaneverket satte som krav i anbefalingsdokument (s 42): *«Dersom premissene ikke gis tilslutning ved 1. gangsbehandling i kommunen og det i høringsperioden ikke kan inngås avtale som sikrer oppfølging av premissene, vil Jernbaneverket fraråde alternativ K1 Vest-3b...»*.

Hamar kommunes forslag til bestemmelser og retningslinjer hadde *ikke* med konkrete føringer for utnyttingsgrad og høyder, men en mer generell føring om høy utnytting ved stasjon/knutepunkt. Rekkefølgekravet var også tatt bort. Det vises til saksframlegg for 1. gangsbehandling for nærmere vurderinger. Jernbaneverket har ikke fremmet innsigelse til kommunens alternativ. Fylkesmannen har i sine høringsuttalelser uttrykt støtte til kommunens alternative bestemmelser og retningslinjer på dette punktet. Ved oversendelse av dokumenter til sluttbehandling har Jernbaneverket uttalt at de anser at kommunen har gitt tilslutning til prinsippet om høy utnytting ved knutepunktet, og oppfatter derfor at forutsetningene for å anbefale kulvertalternativet er til stede, jf brev fra Jernbaneverket av 18.11.2016.

Jernbaneverket har kommet med forslag til justerte bestemmelser og retningslinjer i sin oversendelse 18.11.2016. Her foreslås det å legge føringer for arealbruksformål på neste plannivå («sentrumsformål» på utfylt areal i Hamarbukta).

Vi mener det blir feil å komme med konkrete krav om arealbruksformål eller utnyttingsgrad før en reguleringsprosess er gjennomført. Det vil være naturlig å ha enn større differensiering enn kun å bruke «sentrumsformål» på utfylt areal.

Riksantikvarens innsigelse taler også for en mer skånsom tilnærming til landskapsrommet i Hamarbukta enn hva Jernbaneverket legger opp til.

Mulighetsstudien fra Entasis har vist noen grep som ikke ville være forenelig med sentrumsformål på hele utfyllingsarealet slik vi ser det.

Som påpekt ved 1. gangsbehandling ligger det et stort potensial i at Jernbaneverket bidrar til realisering av utbygging på regulerte arealer i strandsonen og ved dagens stasjon (Espern, Hamjern, Godsområdet, langs Stangevegen), for å sikre en tett utbygging omkring knutepunktet. Videre gir en løsning med forlengelse av kulvert helt til stasjonen mulighet for å ta i bruk større areal til utbygging på/over kulvert nær stasjonen. I en byutviklingssammenheng vil dette være en bedre løsning enn å bygge ned arealene innenfor Hamarbukta, jf mulighetsstudie fra Entasis.

3.4. Innsigelser til planforslaget

Innsigelser som fremmes under høring av planforslaget må løses før planen kan vedtas med rettsvirkning. Dersom innsigelse knytter seg til klart avgrensede deler av planen, kan planen vedtas og gis rettsvirkning for de øvrige delene, jf. plan- og bygningsloven § 11-16. Det er fremmet innsigelser til planforslaget fra Jernbaneverket, Fylkesmannen i Hedmark og Riksantikvaren. Innsigelsene er av en slik art at kommunedelplanen for Hamars del av planstrekningen ikke kan gis rettsvirkning før ved avklaring i departementet.

Jernbaneverket har bedt om at kommunen vurderer Riksantikvarens rett til å fremme innsigelse, med bakgrunn i at det ikke var gitt signaler om mulig innsigelse tidligere i prosessen (ihht medvirkningsplikt jf PBL§ 5-5, 3.ledd). I rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven står følgende om prosessen og bruk av innsigelse:

Nasjonale og andre viktige interesser må komme fram tidligst mulig, selv om formell innsigelse først er aktuelt når planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Uttalelsene og det samarbeid som etableres mellom kommunen, fylkeskommunen og de statlige fagorganene vil dreie seg om faglige råd eller anbefalinger, merknader og forhold som vil kunne føre til innsigelse i høringsfasen. Ordet innsigelse bør bare brukes i høringsfasen av planen, og det er bare slik formell innsigelse på dette stadiet som begrenser kommunens kompetanse til å vedta planen med rettsvirkning.

Departementet viser i denne sammenheng spesielt til plan- og bygningsloven § 4-1 om planprogram. Av tredje ledd framgår det at dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

Det som kan være spesielt i denne saken er at fylkeskommunen og Riksantikvaren har vurdert saken ulikt faglig. Det er kun fylkeskommunen som har vurdert saken i tidlig fase med planprogram, og i høringsuttalelsen til planprogrammet er ikke forholdet som gjelder historisk byplan og tilknytning mellom byen og Mjøsa problematisert vesentlig, men det er bedt om at det skal «søkes løsning som gir minst mulig barrierevirkning ved kryssing av Mjøsa foran Hamar sentrum». I forbindelse med høring fikk Riksantikvaren skriftlig forlenget frist for høringsuttalelse med en uke. Innsigelsen ble fremmet innen den forlengede høringsfristen.

I rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker står det i punkt 2.4.1 at kommunen uansett ikke kan se bort fra en innsigelse. Selv om det hadde vært ønskelig at det hadde vært en bedre forankring i prosessen – både mellom Fylkeskommunen og Riksantikvaren og internt hos Riksantikvaren – og at det kunne vært gitt tydeligere signaler underveis, ser ikke Hamar kommune at dette fratar Riksantikvaren retten til å fremme innsigelse i høringsfasen. Uansett er det altså slik at kommunen må behandle saken videre som en innsigelsessak. Det vil være Kommunal- og moderniseringsdepartementet som i forbindelse med behandlingen av innsigelsessaken skal avgjøre om retten til innsigelse er i behold.

I Jernbaneverkets høringsuttalelse er det fremmet innsigelse til følgende:

Innsigelse til	Kommunens kommentar
K2 Midt. Innsigelsen er begrunnet med at alternativet vesentlig fordyrer gjennomføringen.	Se vurderinger av K2 under punkt 3.1.2 (Byutvikling). Innsigelsen står og må vurderes ved mekling og oversendelse til departementet.
K3 Øst. Innsigelsen er begrunnet med mindre sentral stasjonsplassering og derved svakere passasjergrunnlag, samt en dårligere løsning for gods.	Se vurderinger av K3 under punkt 3.1.1 (Regional utvikling), 3.1.2 (Byutvikling) og 3.1.9 (Forholdet til Rørosbanen og tilsving for godstog) Innsigelsen står og må vurderes ved mekling og oversendelse til departementet.
At planområdet i K1 Vest evt innskrenkes på Espern/Hamjern-området.	Innsigelsen knytter seg til kommunens vedtak ved 1. gangsbehandling om at man ønsket å vurdere en innskrenking av planområdet i strandsonen mot Espern/Hamjern for K1-alternativene. Det har vært dialog med Jernbaneverket om mulige løsninger i perioden etter høring. Innsigelsen er imidlertid opprettholdt. Se kommunens vurderinger i punkt 3.2. Rådmannen foreslår at innsigelsen imøtekommes og at kommunedelplanens båndleggingssone opprettholdes som i høringsdokumentet for K1-alternativene.
Planbestemmelser og retningslinjer som Hamar kommune har foreslått, punkt som gjelder etterbruk av dagens bane: Bestemmelse § 3-3 c i høringsversjon «Før eller i forbindelse med at reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas, skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart, inkludert frist for gjennomføring.» Retningslinje om eksisterende spor i høringsversjon «I utgangspunktet skal gammelt spor fjernes og terrenget tilpasses nytt formål.»	Det framgår ikke begrunnelse for innsigelsen i høringsuttalelsen fra Jernbaneverket, og vi kan heller ikke se at det er gitt noen begrunnelse i Utdypingsdokument (18.11.2016) annet enn at Jernbaneverket ser det som problematisk å forankre dette på kommunedelplannivå. Fylkesmannen har innsigelse til at bestemmelsen evt <i>ikke</i> tas med. Kommunen har ikke noe ønske eller ambisjon om at faktisk etterbruk med arealformål skal avklares på kommunedelplannivå slik det kan framstå i Jernbaneverkets kommentar, men at <i>prosessen</i> for avklaring skal forankres slik at kommunen har en sikkerhet for at Jernbaneverket tar ansvar for at prosessen settes i gang og at opprydding av gammelt sporområde gjennomføres innen en viss tid etter ferdigstilt dobbeltspor. Jernbaneverket har foreslått retningslinjer, men for

	kommunen er det viktig å få en tydelig erkjennelse av ansvar og juridisk forankring av dette ansvaret. Erfaringer fra Stange kommune tilsier at det er nødvendig å ha denne forankringen i plan- og bygningsloven for å sikre prosessen med tilbakeføring av gammelt spor-/baneområde. Det synes også vesentlig i lys av fagrapport om prissatte konsekvenser hvor det er presisert at fjerning av gammelt spor ikke inngår i tiltaket, med noen få unntak. Saken i Stange knyttet til en sørligere parsell av Dovrebanen har vært løftet til spørretimen i Stortinget (spørsmål fra Storberget til Solvik Olsen 18.05.2016). Med direkte sitater fra svar i spørretimen er kommunenes vurdering at vårt forslag til formuleringer ikke burde være problematiske. Vi har også tatt utgangspunkt i avklaringer/avtale som er gjort i forbindelse med reguleringsplanen for strekningen Espa – Sørli (sak 61/16 i Stange kommunestyre 22.06.2016) Rådmannen foreslår å holde fast på prinsippet om at prosess for å avklare etterbruk av gammel bane skal forankres i kommunedelplan og avklares i forbindelse med reguleringsplan, jf forslag til planbestemmelse § 3-3 d og retningslinje 11 i justerte bestemmelser og retningslinjer. Vi har oppfattet det slik at også nabokommunene Stange og Ringsaker ønsker å legge til grunn slik bestemmelse og retningslinje. Kommunen har støtte fra fylkesmannen for sine vurderinger, og Jernbaneverkets innsigelse står mot Fylkesmannens innsigelse på samme punkt. Innsigelsen fra Jernbaneverket står og må vurderes ved mekling og behandling i departementet.
Retningslinjer som Hamar kommune har foreslått, punkt om Stasjoner og knutepunktutvikling, Særskilt om alternativ K1-3b i høringsversjon: • «Kulvert etableres i tråd med løsning for maks kulvert, som gir passasje over kulvert i direkte forlengelse av Vangsvegen mot Tjuvholmen, og med spesielt fokus på utforming av fond i siktlinjer	Etter høring er retningslinjene bearbeidet, slik at alt som handler om avbøtende tiltak knyttet til de ulike trasealternativene er samlet i retningslinjenes punkt 16, inkludert maks kulvert og indre vannspeil som viktige avbøtende tiltak for K1-3b. For at Hamars politikere og befolkning skal være rimelig trygge på at byen får en akseptabel løsning med K1 med kulvert vurderes det som avgjørende at viktige avbøtende tiltak kan forankres på kommunedelplannivå. Jernbaneverkets argument er at det kun kan gis nødvendige retningslinjer «for å

<i>fra tverrgatene.»</i> • «Det etableres et større vannspeil på innsiden av kulvert som fanger opp overvann og som markerer den gamle strandlinja som lå til grunn for byens utforming.» Retningslinjer om Avbøtende tiltak Kommunen hadde i høringsversjon av Planbestemmelser og retningslinjer et eget punkt i retningslinjene om Avbøtende tiltak, hvor man viste til en tabell i saksframlegget over aktuelle avbøtende tiltak som det kunne være aktuelt å forankre. Kommunen ba om tilbakemelding på dette i høringsperioden. Jernbaneverket har fremmet innsigelse til at avbøtende tiltak forankres på denne måten i kommunedelplan, og mener at tiltakene er for detaljerte på dette plannivået og framstår som absolutte og bindende for regulering i neste planfase.	<i>ivareta det hensynet sonen viser» og at «planens formål er å fastsette korridor for dobbeltspor», jf. forslaget til planbestemmelser § 2-1 (Planens formål). En slik tolkning av formålet med planen og planarbeidet viser etter rådmannens vurdering en svært snever tilnærming fra Jernbaneverkets side når det gjelder oppdraget med å bygge ut dobbeltspor på jernbanen, og liten forståelse for den rollen kommunene har i å sikre helhet i planlegging. Dersom hjemmel i formålsparagraf oppfattes som et juridisk problem, kan dette løses ved å supplere § 2-1 i planbestemmelsene, for eksempel «<i>Planens formål er å fastsette korridor for dobbeltspor og klargjøre hovedinnhold i løsningen</i>». Det favner også det grepet planen gjør med å skille mellom ulike soner (dagsone, overgangssone, tunnelsone). Vi oppfatter det likevel slik at det er forpliktelsen til avbøtende tiltak som er problemet, og kostnaden dette innebærer. Rådmannen mener dette er en kostnad som tiltakshaver må legge inn i alternativet for å sikre nødvendige kvaliteter når banen bygges ut midt i et bysentrum.</i> Fylkesmannen uttrykker i sin uttalelse støtte til kommunen med tanke på å forankre viktige avbøtende tiltak i kommunedelplanen. Retningslinjen om vannspeil er noe justert i forslaget til planretningslinjer. Innsigelsen står og må vurderes ved mekling og behandling i departementet.
Retningslinjer som Hamar kommune har foreslått (Særskilt om sikring mot flom og høyder på banen i høringsversjon) «For K1 bro: Høyde på spor forbi Espern-området legges slik at det gis mulighet til kryssing av jernbanen i bro i forlengelse av Brugata, jf vedtatt reguleringsplan for området (2011)»	For Hamar kommune og utbygger har det vært viktig å finne løsninger som gjør at man kan komme i gang med en utbygging av området Espern og Hamjern, Hamars viktigste utviklingsområde for sentrumsnære boliger. For å sikre broadkomst til Espern i tråd med vedtatt reguleringsplan for området lå det i høringsforslaget fra Hamar kommune en retningslinje med begrensning av sporhøyde for alt K1 Vest med bro. Jernbaneverket er tydelige på at de ikke ønsker å avklare og låse sporhøyder på dette plannivået, og at høydebegrensningen ikke er forenelig med de løsninger som ligger i teknisk hovedplan, verken for K1 med bro eller K1 med kulvert . Jernbaneverket har i utdypingsdokument s 34 vist til at dyre midlertidige løsninger ikke er inkludert i JBV's tiltak, dvs evt midlertidig adkomstløsning/bro må

	bekostes av utbygger og/eller kommunen. De mener at en permanent løsning heller ikke er realistisk å få på plass før etablering av dobbeltsporet. Det at høydebegrensning var knyttet til alt K1-2b fra kommunens side hadde sin bakgrunn i at det var antatt at K1-3b ville ligge lavere og med det var mindre problematisk mtp broløsning (K1-3b skal ligge på dagens spornivå på stasjon). Det har blitt klart at sporhøyder også er problematisk for K1-3b. En evt høydebegrensning for å få løst bru til Espern burde derfor knytte seg til begge alternativer i Vest. Alternativene K2 og K3 vil også medføre behov for (midlertidig) løsning av adkomst til Espern i påvente av utbygging av dobbeltpor, men her er det ikke slik at vedtatte planer for adkomst settes til side på samme måte som båndleggingssonen for K1 gjør. Rådmannen mener at det i videre reguleringsarbeid og dialog må legges vekt på at kommunen i dag har en planforankret løsning for adkomst til et svært viktig byutviklingsområde gjennom den beslutning som ble fattet i Miljøverndepartementet for «Områdereguleringsplan for strandsonens sentrale deler, Godsområdet, Espern bru og jernbaneverkstedet» (19.10.2011). Rådmannen foreslår at innsigelsen til planretningslinjen imøtekommes og at retningslinjen tas ut, men at det tas inn et eget vedtakspunkt hvor kommunen poengterer at det forventes at Jernbaneverket legger til rette for en løsning av midlertidig og varig adkomst til Espern-området.
--	--

I Fylkesmannens høringsuttalelse er det fremmet innsigelse til følgende:

Innsigelse til	Kommunens kommentar
K3 Øst Innsigelsen er begrunnet med at alternativet har klart størst negative konsekvenser for naturreservatet i Åkersvika, medfører negative konsekvenser for jordvernet og er i strid med nasjonale føringer om sentral stasjonsplassering.	Konsekvenser for Åkersvika naturreservat er belyst i fagrapport naturmiljø, og inngrep i reservatet må kompenseres. Et forhold som ikke kommer fram i fagrapporten er at en løsning med banen i Øst også innebærer en varig barriere mellom byen og reservatet. Med hensyn til fugleliv kan en fast langsiktig barriere for videre byvekst og aktivitet være gunstig. Det er først og fremst menneskelig aktivitet og bevegelser som virker forstyrrende for de fugleartene som er sky og som trenger ro til matsøk underveis på trekket. Vi vil peke på at variant med «fylling vest» for dobbeltsporet i K3 er en løsning som kommer vesentlig bedre ut i forhold til naturmiljø og

	naturressurser enn hovedløsningen (får da samme vurdering som for K1 og K2), og av hensyn til reservatet mener vi denne løsningen bør tas med videre i reguleringsfasen. Konsekvensutredningen peker ellers på avbøtende tiltak som vil være viktige å vurdere, jf s 164 i fagrapport naturmangfold. Det viktigste tiltaket her er at K3-løsningen gjør det teknisk mulig å velge en brokonstruksjon (i stedet for fylling) fra der traseen starter å svinge mot øst midt ute i Åkersvika, og i rapporten foreslås det å bygge bru med ferdigstøpte pilarer fra eksisterende fylling til Stangevegen som avbøtende tiltak med begge K3-variantene. Det kan også nevnes at fagrapporten anbefaler å fjerne den gamle fyllingen over Åkersvika i alle alternativer av hensyn til reservatet. Vi mener altså at det kan være løsninger her som ivaretar reservatet i større grad enn det som konsekvensutredningen for hovedløsningen i K3 baserer seg på. Dette er ikke belyst i uttalelsen og innsigelsen fra fylkesmannen. Evt framtidig nordlig tilsving for godstog berører reservatet i et svært begrenset areal mellom dagens Rørosbane og rv 25. Vi vil bemerke at Hamar kommune har lagt stor vekt på jordvern i sine arealdisponeringer, og at nabokommune i større grad har lagt opp til utbygging av næringsområder og kjøpesenter utenfor byen og på landbruksarealer. Nå står vi overfor den viktigste beslutningen i forhold til bymiljø og bykvaliteter i Hamar på over 100 år. I en slik sammenheng og i lys av de arealdisponeringer som er «sluppet gjennom» utenfor Hamars kommunegrense, mener vi at evt omdisponering av 45 daa landbruksareal ikke kan være avgjørende for den løsningen Hamar skal leve med i den neste 100-200 år. For vurderinger om stasjonsplassering se punkt 3.1.1 (regional utvikling) 3.1.2 (Byutvikling) og 3.1.5 (klima og miljøvern faglig vurdering). Innsigelsen står og må vurderes ved mekling og oversendelse til departementet.
Planbestemmelsene og retningslinjene (forutsetning om at fylkesmannens forslag til endringer og tillegg tas inn).	Innspill er tatt til følge og innsigelse er løst, forutsatt at rådmannens forslag til justerte planbestemmelser og retningslinjer vedtas. Innsigelsen fra fylkesmannen må vurderes på nytt dersom

Her er heller ikke de enkelte punktene begrunnet.	departementet vurderer å imøtekomme Jernbaneverkets innsigelse til planbestemmelsene.
---	---

I Riksantikvarens høringsuttalelse er det fremmet innsigelse til følgende:

Innsigelse til	Kommunens kommentar
K1 Vest 3B Innsigelsen er begrunnet med at alternativet i stor grad endrer den historisk-topografiske tilknytningen og sammenhengen mellom den bygde byen og Mjøsa og fordi kulvert og evt ny bebyggelse vil danne en ny barriere mot Mjøsa.	Innsigelsen står og må vurderes ved mekling og behandling i departementet.
K1 Vest 2B Innsigelsen er begrunnet med at også dette alternativet i for stor grad svekker byens tilknytning til sjøen og danner en barriere mot denne.	Innsigelsen må evt vurderes ved mekling og behandling i departementet. Kommunen mener alternativ K1-2b ikke er akseptabelt, se punkt 3.1.2 Byutvikling.
K2 Midt uten lokk (slik det er konsekvensutredet) Innsigelsen er begrunnet med at alternativet bryter sammenhengen mellom historiske deler av Hamar og innebærer at en rekke hus blir revet.	Innsigelsen foreslås imøtekommet. Alternativ K2 Midt uten lokk er heller ikke akseptabelt for kommunen. Se vurderinger i punkt 3.1.2 Byutvikling. Alternativet ble ved 1. gangsbehandling vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og høring med maks lokk. I epost av 25.11.2016 presiseres det fra Riksantikvaren at det ikke er reist innsigelse til K2 med lokk, men « <i>alternativet er imidlertid ikke utredet. Vi forutsetter at dette gjøres slik at vi kan ta endelig stilling til alternativet og dets konsekvenser</i> ». Vi forstår det slik at Riksantikvaren mener utredningsplikten for K2 med lokk ikke er oppfylt, og at det må suppleres med kulturvern faglige vurderinger på en løsning med maks lokk. Det kan bemerkes at variant med noe lokk (mellom lokk) har vært del av den ordinære konsekvensutredningen. Kommunen har tidlig i dialog med Jbv bedt om at K2 skulle konsekvensutredes med maks lokk uten at dette er imøtekommet.
Planen som sådan fordi utredningsmateriale ikke i tilstrekkelig grad belyser konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, samt konsekvenser for byutvikling.	Det har gjennom oppfølgende møter blitt klart at RA ikke har vært kjent med alt utredningsmateriale, bl.a. rapport om bylivs- og byutviklingsanalyse (Gehl architects 2016). Riksantikvaren har i epost av 25.11.2016 gjort det klart at innsigelsen er trukket på dette punktet.

For innsigelsene som ikke er løst må endelig avklaring skje ved mekling eller behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

3.5. Forholdet til særlover (Åkersvika naturreservat og fredet jernbanemiljø på Espern)

Grensejustering av Åkersvika naturreservat vil være nødvendig før reguleringsplan for nytt dobbeltspor over Åkersvika kan vedtas. Areal som tas ut av reservatet må kompenseres. Prosess og krav til dette er forankret i forslaget til planbestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen etter innspill fra fylkesmannen, se også Utdypingsdokument (18.11.206) punkt 6.3.1 og fagrapport om naturmiljø.

Jernbaneverket har søkt Hedmark fylkeskommune om dispensasjon fra fredningsforskriften for Jernbaneverkstedet, Espern, med bakgrunn i forslaget til kommunedelplan for alternativ K1-3b og K1-2b gjennom Hamar. Dispensasjonssøknaden omfattet Langstallen (7141571), Fabelaktiv as (13796238/17812076), Østre travers (B), og skinnegang fra Ringstall til Vestre travers (A). Riksantikvaren har tidligere klargjort at det må foreligge dispensasjon fra fredningsforskrift før en kommunedelplan for området kan vedtas. Også K2 berører Langstallen og det fredede jernbaneområdet. K3 berører ikke fredningsområdet, men det vil være vanskelig å etablere forbindelse mellom ny bane og fredet jernbaneanlegg.

Til tross for at særlovshensyn skal være avklart i forkant av en reguleringsprosess etter Plan- og bygningsloven, uttalelser fylkeskommunen i brev av 04.11.2016 at *«det verken er riktig eller formålstjenlig å fatte vedtak om dispensasjon på nåværende tidspunkt, og ta stilling til fjerning av spor og bygninger før trasévalg er avklart og fremtidige konsekvenser for kulturminnene er bedre utredet både i anleggs og driftsfasen»*.

Fylkeskommunen sier videre at: *Når et alternativ er valgt og det kan tas en reell stilling til omfang og konsekvenser, vil vi raskt realitetsbehandle en dispensasjonssøknad i tråd med de signaler som er gitt i dette brev.*

3.6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Det er Jernbaneverket som har det økonomiske ansvaret for utbygging av dobbeltsporet og tilhørende anlegg. Det er også Jernbaneverket som har ansvar for å innløse eiendom med innløsningsrett etter neste planfase når reguleringsplan er vedtatt. Øvrige økonomiske og juridiske konsekvenser må vurderes og avklares nærmere i reguleringsplanfasen, og det er en del usikkerhetsmomenter. Knutepunktutvikling er avhengig av et samarbeid mellom flere parter, og det må påregnes at også kommunen må bidra økonomisk for å få til et godt samspill mellom byliv og trafikalt knutepunkt.

Ved vedtak av K1 med kulvert:

- Det er usikkerhet om eierskap til utfylte arealer i Hamarbukta. Dette må avklares i neste planfase, men Hamar kommune er eier av tilliggende areal

(Åttemetersplanet) og det er sannsynlig at store deler av nytt utfylt areal vil tilfalle Hamar kommune. Jernbaneverket vil ønske å eie selve jernbanetraseen og anleggsområdet, men vil avhende areal som ikke benyttes til bane og adkomst langs banen.

- Det vil være foreløpig usikkerhet knyttet til kostnader og kostnadsfordeling for etablering av vannspeil. Jernbaneverket stiller seg avvisende til en slik løsning på grunn av kostnad. Driftskostnader forventes å måtte dekkes av kommunen som del av offentlig byrom.
- Det vil være foreløpig usikkerhet knyttet til kostnadsfordeling for evt maks kulvert som avbøtende tiltak. Jernbaneverket stiller seg avvisende til en slik løsning på grunn av kostnad.

Ved evt vedtak av trasealternativ K3 Øst:

- Det må i samarbeid med private utbyggere investeres i en grønn forbindelse mellom sentrum og stasjonen.
- Det må aksepteres at parkering ved Vikingskipet reduseres. Dette får konsekvenser for driften av Vikingskipet og inntekter ved arrangementer. Jernbaneverket må innløse aktuelt areal.
- Det må være villighet til å ta i bruk bilrestriktive virkemidler for å veie opp for en stasjonsplassering som er mer ugunstig for gående og syklende, jf statlig planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene og nasjonale og kommunale klimamål.
- Virksomheter som må relokalisere, herunder Hamar brannstasjon og bussdepot for Hedmark Trafikk, må få bistand til å finne egnet ny tomt/lokaler (JBV dekker kostnad ved innløsning av eiendom)
- Det må investeres i kvaliteter i Hamar sjøfront.
- Det må planlegges for tilbringertransport i samarbeid med Hedmark Trafikk.

Det at kommunedelplan vedtas uten noen avklaring av adkomstveg til Espern, kan innebære konsekvenser for framdrift av plan- og utviklingsprosessen som er i gang her.

Tidligere vurdering har vært at valg av K1 ville gi minst risiko for forsinkelse av prosessen med planavklaring og utbygging av dobbeltspor, med bakgrunn i at Jernbaneverket hadde frarådet trasekorridor K2 og K3. Med en situasjon der det står innsigelser til alle trasealternativer, vil planprosessen for å få en endelig vedtatt kommunedelplan med rettsvirkning innebære noe forsinkelse uansett hvilket alternativ Hamar kommune velger. Det som nå forventes å være avgjørende for om utbyggingen kan skje ihht Jernbaneverkets innspill til revidert NTP, dvs utbygging til Brumunddal i 2026, er om IC-strekningen prioriteres ved politisk behandling av NTP og at utbyggingen kan skje innenfor kostnadsrammene. I en slik sammenheng vil lav kostnad innebære større sannsynlighet for prioritering i NTP og gjennomføring. For K3 Øst er det et usikkerhetsmoment at Jernbaneverket nå mener at nordlig tilsving er en nødvendig forutsetning. Om departementet deler denne oppfatningen må det trolig suppleres med konsekvensutredning for det areal som berøres.