

# NOTAT

Oppdrag Rådgiver for InterCity Prosjekt Sørli-Hamar-Lillehammer 965000  
Kunde JBV  
Notat nr. Appendiks til Notat ICP-56-A-26206 om nedsenket trase gjennom Hamar  
Dato 2016-01-15  
Til JBV  
Fra Iver Reistad  
Kopi

## Nedenket trase gjennom Hamar – tilleggsdokumentasjon

### Når kan traseen senkes i sør?

I arbeidet med vurderingen av nedsenket løsning gjennom Hamar ble det sett på hvor det er mulig å senke traseen sørfra. Konklusjonen på dette er vist i hovednotatet, men siden det er reist spørsmål i etterkant, dokumenteres dette nærmere her.

I utgangspunktet er det mulig å tenke seg at en legger stasjonen på et nivå som er lavt nok til at traseen videre nordover kommer under Hamarbukta som vist i hovednotatet. Da må stasjonen sannsynligvis ligge på ca. kote 112 for at taket skal ligge under bunn Hamarbukta.

Vi har derfor sett på en løsning der traseen stiger mot sør fra dette nivået. Stigningen starter rett sør for plattformene på stasjonsområdet og opp mot flomsikker høyde over Åkersvika. Stigningen er lagt på 12,5 ‰ for å ivareta kravene for godstrafikk. Banen vil da være oppe på flomsikker høyde omtrent midt i Åkersvika. Mellom dette punktet og stasjonen må traseen bygges flomsikker, i en ca. 2 km lang kulvert fra midt i Åkersvika og ned til plattform. Skisse av løsningen er vist i vedlegg.

Løsningen kan teknisk sammenlignes med løsningen som er vist for korridor 1, alternativ 3b, men vil være mer komplisert i og med at det også må tas hensyn til Rørosbanens tilsving mot sør, som også må senkes til den møter hovedtraseen ute i Åkersvika.

Løsningen innebærer at det ikke vil være mulig å bygge bru på samme sted som dagens jernbanebru i Åkersvika. Det må etableres ny bruåpning lenger sør, og strømningsforhold i Åkersvika vil derfor kunne endre seg. Det anses at som svært uheldig med tanke på de store inngrepene som dette vil innebære i viktige deler av naturvernområdet.

Hvis en ser bort fra miljøkomplikasjonene i dette vil det fortsatt være en svært omfattende og dyr løsning sammenlignet med de andre alternativene i korridor 1.

Siden deler av stasjonsområdet i en slik løsning må bygges med åpning opp til marknivå (på grunn av diesel-togene), vil gevinsten i form av arealbesparelse i stasjonsområdet være noe begrenset.

Den største effekten for omgivelsene vil være at banen går i kulvert over Hamarbukta. Vi mener at noe av denne effekten også oppnås i alternativ 3b, men til en langt lavere kostnad. I forhold til andre alternativ vurderer vi ikke at denne løsningen gir positive effekter som kan forsvare merkostnaden.

Vi har valgt å ikke gå videre med løsningen med senket trase fra midt i Åkervsika, da vi anser den som urealistisk i forhold til naturverdiene i Ramsarområdet.

Vi har derfor som hovedalternativ for senket løsning vist den med senket trase kun gjennom Hamarbukta som er omtalt i hovednotatet.