

# Notat fra Hamar kommune til Jernbaneverket

## Forventninger knyttet til arbeid med kommunedelplan Sørli – Brumunddal og alternativene for dobbeltspor gjennom Hamar

Hamar 18. mars 2016

### Innledning

Hamar kommune er opptatt av å sikre en god prosess og en god behandling av kommunedelplan for Sørli-Brumunddal. Vi ønsker at vi sammen gjør det vi kan for å få til et vedtak i kommunestyret den 22. juni og sluttbehandling i desember 2016, slik at utbygging av dobbeltspor til og gjennom Hamar ikke forsinkes.

Med dette notatet ønsker vi å framheve hva Hamar kommune mener sikrer framdriften og samtidig synliggjøre hvilke forventninger Hamar kommune har til Jernbaneverket.

Nedenfor er en oppsummering av hovedpunkter i dialogen vi har hatt med Jernbaneverket både politisk og administrativt.

### Prosessen

- Det store politiske engasjementet rundt trasévalget gjennom Hamar gjør at det er sannsynlig at kommunestyret vil ønske å legge flere alternativer ut til offentlig ettersyn. Ut fra hensynet til den demokratiske prosessen synes dette hensiktsmessig, og sikrer at det ikke vil bli behov for ny høringsrunde som vil kunne medføre vesentlig forsinkelse i prosessen.
- Dersom JBV kun legger fram ett alternativ, vil vi anbefale at det forberedes plankart med bestemmelser for alle traséalternativer som konsekvensutredes gjennom Hamar, slik at dette kan være klart til eventuell utsendelse rett etter politisk behandling 22. juni.
- Jernbaneverket oversender konsekvensutredning og kommunedelplanforslag for anbefalt løsning til kommunen 1. juni. I oversendelsen ber vi om at Jernbaneverket presiserer tydelig hvilket eller hvilke planforslag som anbefales, evt hvilke som frarådes. I oversendelsen bør det også presiseres hvilke alternativ Jernbaneverket eventuelt vil fremme *innsigelse* mot.

### Konsekvensutredning og planoppfølging

For alle korridorer:

- Trasévalget gjennom Hamar sentrum handler i stor grad om valg som påvirker muligheter for framtidig byutvikling. Vi ønsker at kommunen skal ha best mulig grunnlag for å fatte sin beslutning. Det er derfor nødvendig at

kommunedelplanen inneholder illustrasjoner og beskrivelser som går ut over det jernbanetekniske, og også tar for seg hvilke muligheter for byutvikling som ligger i de ulike traséene. I planprogrammet er enkel scenariometodikk nevnt som metode for å beskrive utviklingsmuligheter, og det er viktig at dette følges opp.

- Det trengs gode visualiseringer med fokus på hvordan tiltak vil framstå fra øyehøyde på utvalgte viktige punkter i bylandskapet, jf. planprogram under utredningstema landskap. Skisser, bilder, fotomontasjer er her nevnt som aktuelle tilnærminger, i tillegg til 3D-modell.
- Ved sammenstilling og sammenligning av traséalternativer vil det være avgjørende at nødvendige avbøtende tiltak ses som en del av løsningen og at man legger til grunn vurderingsmatriser hvor avbøtende tiltak er inkludert.
- Det må framgå en vurdering av gjennomførbarhet av avbøtende tiltak.
- Det må framgå en vurdering av hvordan trafikksystem omkring det nye knutepunktet vil fungere, inkludert løsninger for lokalvegnettet og gående og syklende.
- Espern er Hamars største stasjonsnære utbyggingsområde. Det er regulert ny bru over jernbanen i tillegg til dagens planovergang. Endres regulert bruløsning må kommunedelplan vise varig/midlertidig adkomst slik at utbygging av Espern er uavhengig av fremdrift dobbeltsporutbygging.
- Vi ønsker at Jernbaneverket kan bidra med infomateriell som er egnet til bruk i dialog med allmennheten – plakater til Infotorg, fysisk modell eller lignende. Infomateriell bør være klart så snart som mulig etter 1. juni. Kommunen tar sikte på å etablere et infotorg i Hamar sentrum fra 1. august til 15. september hvor infomateriell vil bli brukt.

### Korridor 1

#### Alt 2 - bro over Hamarbukta

- Arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag for utforming av bro og sjøfront med utgangspunkt i reelle økonomiske rammer (oppfølging på reguleringsplannivå).
- Fjerning av dagens spor og avbøtende tiltak som tar Mjøsa tett opp til bysentrum samt at kontakten med Mjøsa reetableres på utsiden av jernbanen.
- Skjerming av Koigen og erstatning av tapte friarealer.
- Erstatning av småbåthavn.
- Flytting av klokkespill.
- Flytting av Skibladnerbrygga.

#### Alt 3b - kulvert rett nord for stasjon, utfylling i Hamarbukta:

- Arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag for utforming sjøfront (oppfølging på reguleringsplannivå).
- Fjerning av dagens spor og etablering av nytt vannspeil på innsiden av jernbanen og som kan markere den gamle strandlinja og utgangspunktet for byplanen, samt landskapsbehandling på utsiden av jernbanen reetablerer kontakt med Mjøsa og gir en attraktiv strandpromenade (oppfølging på reguleringsplannivå).
- Erstatning av småbåthavn.
- Flytting av klokkespill.
- Flytting av Skibladnerbrygga.

## Korridor 2

- Arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag med utgangspunkt i reelle økonomiske rammer (oppfølging på reguleringsplannivå).
- Løsningen forutsetter fra kommunens side at det kan etableres lokk på hele strekningen gjennom Østbyen fram til sekundæradkomst. Dette bør være en del av tiltaket og ikke et avbøtende tiltak i en tett urban bebyggelse som vi har her. Jernbaneverket har på sin side signalisert at tiltaket konsekvensutredes uten lokk gjennom Østbyen, eller bare delvis med lokk. Konsekvenser av tiltaket vil være vesensforskjellig med og uten lokk. Det vil være avgjørende at sammenligning av alternativene gjøres med utgangspunkt i at avbøtende tiltak ses som en del av løsningen, jf. generell kommentar over.  
Området som evt må være åpent mens det er dieseldrift på Rørosbanen bør kunne lukkes når dieseldrift avvikles. Selve stasjonsområdet mellom primæradkomst og sekundæradkomst kan planlegges åpent.
- Konsekvensutredningen må vise kostnadsforskjell på grønt lokk og lokk for bebyggelse (i faktisk prosjektgjennomføring), samt verdi ved at arealer på lokk er byggbare, samt verdi ved frigjorte arealer på det gamle stasjonsområdet.
- Det gjennomføres en mulighetsstudie for ny stasjon og nærliggende omformede arealer. For korridor 2 har ikke kommunen gjennomført mulighetsstudier, slik det er gjort for de andre to stasjonslokaliseringene, og vi ser derfor behov for at potensialet for byutvikling belyses godt i forbindelse med kommunedelplanen. Det må avklares raskt hvordan Jernbaneverket vil gripe dette an. Kommunen må evt vurdere å supplere arbeidet om nødvendig. Potensial for knutepunktsutvikling er i planprogrammet pekt på som ett av de viktigste utredningstemaene som skal vurderes. Videre peker planprogrammet på behov for å avdekke «utbyggings- og fortettingspotensial nær stasjonene, samt analyse av sannsynlig vekstpotensial over tid». Det er vanskelig å gripe dette an uten en mulighetsanalyse.

## Korridor 3

- Arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag for ny stasjon og nærliggende omformede arealer med utgangspunkt i reelle økonomiske rammer (oppfølging på reguleringsplannivå).
- Erstatning av tapte p-plasser for Vikingskipet. Kommunen vil vurdere behov nærmere.
- Erstatningsareal for friområde, jf planprogram tema nærmiljø og friluftsliv.
- Kompenserende tiltak for plassering utenfor sentrum - Tilrettelegging for grønn mobilitet ved gang/sykkelforbindelser, tilbringertjeneste (oppfølging på reguleringsplannivå).