



Hamar kommune  
Postboks 4063  
2306 HAMAR

Henvendelse til: Trine-Marie Molander Fjeldstad  
Tlf.: 97191099  
Faks:  
E-post: Trine-Marie.Molander.Fjeldstad@jbv.no

Dato: 16.09.2016  
Saksref.: 201608870-1  
Deres ref.:  
Vedlegg:

Postadresse:  
Postboks 4350  
NO- 2308 Hamar

postmottak@  
jernbaneverket.no

Sentralbord:  
05280

Org. Nr.:  
971 033 533 MVA

Bankgiro:  
76940501888

IBAN-NR.  
N054769405001888

SWIFT:  
DNBANOKK

jernbaneverket.no

### **Hamar kommune - kommunedelplan for dobbeltspor Sørli-Brumunddal. Område Åkersvika til Vikar - offentlig ettersyn, uttalelse med innsigelse**

Vi viser til brev datert 01.07.2016 vedrørende kommunedelplan for dobbeltspor Sørli-Brumunddal.

Kommunedelplanen fastsetter båndleggingssone for jernbanekorridor på strekningen Sørli – Brumunddal i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker. Planen skal sikre arealer for videre detaljplanlegging av den valgte traseen.

Hamar kommune har lagt fire planforslag ut til offentlig ettersyn. De fire forslagene er:

1. Alternativ K1 – 2b Vest
2. Alternativ K1 – 3b Vest
3. Alternativ K2 Midt, med avbøtende tiltak i form av lokk gjennom Østbyen
4. Alternativ K3 Øst

Planforslag 1 og 2 tilsvarer Jernbaneverkets innsendte forslag. Planforslag 3 og 4 tilsvarer alternativer Jernbaneverket har frarådet.

#### **Sammendrag**

Jernbaneverket har anbefalt at alternativ K1 Vest-3b med kulvert under Hamarbukta legges til grunn for videre planlegging, forutsatt at det legges opp til byutvikling med høy utnyttelse på deler av det utfylte nye landområdet. Jernbaneverket har også anbefalt at alternativ K1 Vest-2b med bro over Hamarbukta kan legges til grunn for videre planlegging.

Hamar kommune har i tillegg foreslått alternative bestemmelser og retningslinjer, kalt alternativ B. Hamar kommune vurderer også å innskrenke planområdet mot Espern/Strandsonen, jf. kommunens vedtak punkt 6.

Jernbaneverket har *innsigelse* til:

- Alternativ K2 Midt med stasjon ved Rådhuset, på grunn av at alternativet vesentlig fordyrer gjennomføringen.
- Alternativ K3 Øst med stasjon ved Vikingskipet, på grunn av mindre sentral stasjonslokalisering og derved svakere passasjergrunnlag, samt en dårligere løsning for gods.

- At planområdet mot Espern/Strandsonen eventuelt blir innskrenket fordi det er behov for rigggarealer, samt at området mangler sikker adkomst.
- § 3-3 c) i bestemmelsene, på grunn av forhold som gjør det vanskelig å avklare etterbruken av eksisterende spor på nåværende tidspunkt og plannivå.
- At det er gitt retningslinjer og knyttet krav om avbøtende tiltak til hensynssone båndlegging som fremstår som absolutte og bindende for regulering i neste planfase. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-8 andre ledd kan det kun gis nødvendige retningslinjer «for å ivareta det hensynet sonen viser».

Jernbaneverket forventer at kommunen vurderer planen i henhold til statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (heretter kalt B ATP-retningslinjene). En opprettholdelse av dagens stasjonslokalisering i Hamar sentrum vil styrke eksisterende bysentrum. Dette vil gi best mulig utvikling i tråd med nasjonale føringer og vil bidra til at flest mulig sykler, går eller reiser kollektivt til stasjonen. Jernbaneverket anser at korridor 1 er det klart beste alternativet for utbygging av dobbeltspor gjennom Hamar.

Jernbaneverket har vurdert planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane og har følgende merknader:

### **Korridor 2 Midt, med avbøtende tiltak i form av løkk gjennom Østbyen (K2 Midt)**

I K2 Midt er jernbanen foreslått gjennom sentrum med nedsenket stasjon ved Hamar rådhus. Alternativet vil kunne betjene arbeids- og bosettingsmønsteret godt i tråd med B ATP-retningslinjene. Alternativet ivaretar en tilsving for godstransport mellom Dovrebanelen og Rørosbanen. K2 Midt er imidlertid svært kostbart og anleggsteknisk komplisert. K2 Midt vil gi store ulemper for sentrale deler av Hamar i anleggsperioden.

Konsekvensene for Åkersvika naturreservat og Ramsarområdene vurderes til å ha samme konsekvens som alternativene i korridor 1.

I konsekvensutredningen ble K2 Midt beregnet til det dyreste alternativet på 15,1 milliarder kr. Kommunen vil imidlertid legge til grunn et alternativ med en lenger lokkonstruksjon gjennom Østbyen. Denne løsningen avviker fra det som er konsekvensutredet og forventet kostnad ligger betydelig høyere enn den innsendte løsningen. Jernbaneverket viser til rundskriv T-2/09: Planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KS 1-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Jernbaneverket har derfor *innsigelse* til at K2 Midt legges til grunn for videre planlegging.

### **Korridor 3 Øst, alternativ med stasjon ved Vikingskipet (K3 Øst)**

I alternativ K3 Øst er jernbanen med stasjon ved Vikingskipet lokalisert utenfor dagens bysentrum og har en forventet kostnad på 11,1 milliarder kr. Målsettingene for Intercity om raskere reisetider, bedre frekvens og punktlighet, er en konkretisering av de nasjonale føringer om å få flere gående, syklende og kollektivreisende. Jernbaneverket mener at stasjonslokalisering ved Vikingskipet i liten grad vil bidra til å styrke dagens sentrum. Denne lokaliseringen vil føre til at det oppstår et nytt knutepunkt som vil være i konkurranse med dagens sentrum. I en by med beskjedne vekst vil det ta svært lang tid for at de to sentrumsområdene vokser sammen til et funksjonelt og attraktivt sentrum.

Kommunen må som planmyndighet også ta nasjonale og regionale hensyn ved valg av stasjonsalternativ. I de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging

heter det bl.a.: «For å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp, må vi utvikle kompakte byer og tettsteder, og bygge tett rundt kollektivknutepunkt. Dette reduserer arealforbruk og transportbehov, og styrker grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.» B ATP-retningslinjene skal legges til grunn både ved statlig, regional og kommunal planlegging, og bidra til en framtidrettet by- og tettstedsutvikling.

B ATP-retningslinjene slår fast at utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses. Det trekkes bla. fram at det bør legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter. Knutepunkter for kollektivtrafikk bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og skal plasseres slik at flest mulig kan sykle eller gå til stasjonen.

K3 Øst er ikke i tråd med de føringer som skal sikre en god stasjonslokalisering og et godt kollektivknutepunkt, noe som vil skape utfordringer for Hamar som by. K3 Øst er ikke i samsvar med B ATP-retningslinjene, og henvender seg ikke til noen bystruktur.

K3 Øst mangler tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen. Uten en slik tilsving må godstog fra nord skifte retning på Hamar stasjon. Dette vil redusere kapasiteten på stasjonen og medføre at flere godstog må bruke sporene på stasjonen. Godsframføringen blir dårligere i K3 enn i K1 og K2.

Jernbaneverket viser til gjeldende NTP kapittel 10.5.1 om Regjeringens godsstrategi for jernbane. For å nå målet om å overføre mer gods fra veg til jernbane er det bla. nødvendig med økt strekningskapasitet, kryssingsspor og dobbeltspor. En tilsving som omtalt ovenfor er et tiltak som kan gi bedre punktlighet og regularitet for tog. Ved framleggelsen av plangrunnlaget for NTP 2018-2029 ble viktigheten av økt satsing på gods styrket. NTP viser til at prioritering av tømmertransport på tog er viktig for at skognæringen skal få bedre konkurransevilkår.

Tilsving i korridor 3 ble vurdert i planarbeidet. Til Jernbaneverkets varsel om utvidelse av planområdet, sendte Fylkesmannen i Hedmark følgende merknad:«...økosystemet i Åkersvika er allerede belastet med mange påvirkninger fra mange hold. Det forutsettes at dette varselet om utvidelse av planområdet ikke medfører permanente arealbeslag i Åkersvika naturreservat på strekningen forbi Midtstranda næringsområdet....». Med bakgrunn i disse klare signalene fra Fylkesmannen planla Jernbaneverket korridor 3 uten tilsving for gods.

De forsterkede føringer for godstrafikk tilsier at det vil være vanskelig å overføre mer gods fra veg til bane i K3. En etablering av tilsving vil øke kostnadene i størrelsesorden 1 milliard kr i for dette alternativet i tillegg til å utfordre naturvernhsyn.

I tillegg har dette alternativet også negative konsekvenser for jordbruksarealet Børstad-Tommelstad og på naturverdier, herunder i Ramsarområdet. Det fredede jernbanemiljøet ved Espern vil også miste sin kulturhistoriske tilknytning til jernbanen, herunder stasjonsbygninger, verksteder, lokomotivstall med svingskive og lagerbygninger, og bidra til at kulturmiljøet får redusert autentisitet og opplevelsesverdi.

Jernbaneverket har *innsigelse* til at alternativ K3 Øst legges til grunn for videre planlegging. Stasjonsplasseringen i K3 Øst gir ingen direkte kobling opp mot dagens sentrumsstruktur i Hamar og bygger ikke opp under eksisterende sentrumsfunksjoner. K3 Øst vil få færre boliger og arbeidsplasser i umiddelbar nærhet til stasjonen og er derfor i

strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Alternativet gir også en dårligere løsning for å håndtere større godsmengder i framtiden fordi tilsvingen ikke er med. Jernbaneverket mener at den manglende tilsvingen innebærer at alternativet er i motstrid med de langsiktige nasjonale føringene om satsing på gods i NTP.

### **Innskrenkning av planområdet Espern/Strandsonen**

Kommunen (jf. punkt 6 i vedtaket) vurderer å innskrenke planområdet ved Espern/Strandsonen, for å unngå unødig båndlegging. Det vil være behov for disse områdene til anlegg- og riggområder for å kunne bygge nytt dobbeltspor over Åkersvika. Båndleggingen er tidsbegrenset og Jernbaneverket vil avklare det endelige behovet i neste planfase. Båndlegging som vist i kommunedelplanen gir anledning til å avvise planforslag i strid med båndleggingens hensikt.

Jernbaneverket har *innsigelse* til at planområdet ved Espern/Strandsonen blir innskrenket. Det er behov for disse områdene til anleggs- og riggområder og Jernbaneverket kan ikke akseptere at områdene tas ut av planen i denne fasen.

### **Endring av bestemmelse § 3-3, punkt c**

I kommunens forslag til § 3-3 punkt c) (jf. punkt 4 i vedtaket) har det blitt lagt til følgende punkt: *Før eller i forbindelse med at reguleringsplanen for nytt dobbeltspor vedtas, skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart, inkludert frist for gjennomføring.* Jernbaneverket mener imidlertid det ikke er hensiktsmessig å avklare dette før det foreligger vedtatt reguleringsplan for ny jernbane. Foreliggende kommunedelplan har til hensikt å fastsette korridor for nytt dobbeltspor. Jernbaneverket har varslet et planområde i samsvar med dette. Dagens Dovrebane ligger ikke i dette planområdet. En utvidelse av planområdet vil kreve nytt offentlig ettersyn. Dette gir en forsinkelse og omfangsøkning som Jernbaneverket ikke kan akseptere.

Basert på dette har Jernbaneverket *innsigelse* til § 3.3 c. Jernbaneverket ønsker ikke å fastsette etterbruken av eksisterende jernbane før på et senere tidspunkt. Innsigelsen omfatter også kommunens forslag til tilføyelse i retningslinjene der det foreslås at «*I utgangspunktet skal gammelt spor fjernes og terreng tilpasses nytt formål*».

Jernbanemuseet har behov for sportilknytning til jernbanenettet og de kulturhistoriske bygningene på Hamar stasjon. Dette forholdet vil ikke være avklart før reguleringsplan er ferdigstilt.

### **Kommunens forslag til retningslinjer og avbøtende tiltak**

Jernbaneverket viser til punkt 4 i Hamar kommunes vedtak der det er lagt ut et alternativt sett med planbestemmelser og retningslinjer (alternativ B). I motsetning til planbestemmelser vil retningslinjer til kommunedelplanen ikke være juridisk bindende for den videre planleggingen, men kan gi føringer for reguleringsplanarbeidet. Mange av kommunens retningslinjer er imidlertid formulert på en slik måte at de fremstår som absolutte og bindende.

Jernbaneverket har *innsigelse* til følgende punkter i alternativ B:

- *Kulvert etablert i tråd med løsning for maks kulvert, som gir passasje over kulvert, direkte forlengelse av Vangsvegen mot Tjuvholmen og med spesielt fokus på utforming av fond i siktlinjer fra tverrgatene.*
- *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.*

- *I utgangspunktet skal gammelt spor fjernes og terrenget tilpasses nytt formål.*
- *For K1 bro: Høyde på spor forbi Espern-området legges slik at det gis mulighet til vegkryssing av jernbanen i bro i forlengelse av Brugata, jf. vedtatt reguleringsplan for området (2011).*

Kommunen (jf. punkt 5 i vedtaket) har lagt frem omfattende forslag til «*nødvendige avbøtende tiltak*» og forutsetter at disse innarbeides i retningslinjene før sluttvedtak. Jernbaneverket vil bemerke at dette er en kommunedelplan som skal fastsette en korridor for videre planlegging av dobbeltsporet. Jernbaneverket mener at de avbøtende tiltakene er for detaljerte for dette plannivået. Mange av tiltakene må nærmere kostnadsberegnes og konsekvensvurderes. Eksempelvis er det ikke mulig å «*fastsette maks sporhøyde for bru over Hamarbukta*», eller «*kulvertløsning med maks lokk og byggbart lokk tettest på stasjonen*» i dette plannivået.

Jernbaneverket har derfor **innsigelse** til at det er gitt retningslinjer og knyttet krav om avbøtende tiltak til hensynssone båndlegging som framstår som absolutte og bindende for regulering i neste planfase. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-8 andre ledd kan det kun gis nødvendige retningslinjer «*for å ivareta det hensynet sonen viser*». I den forbindelse viser vi til planbestemmelsene § 2-1 om at «*planens formål er å fastsette korridor for dobbeltspor*» Avbøtende tiltak og andre detaljer vil bli drøftet og avklart ved utarbeidelse av reguleringsplan. Alle forslag til tiltak må kostnadsberegnes og vurderes nærmere, før Jernbaneverket kan ta stilling til om dette kan innlemmes i den videre planprosessen.

## **Planfaglige råd**

### **Alternativene i Korridor 1**

I begge alternativene i korridor 1 (K1 Vest-2b og K1 Vest-3b) opprettholdes dagens stasjonsplassering og bygger opp under eksisterende arbeidsplasser og bosettingsmønster. Dette gjør det mulig å bygge videre på dagens sentrumsstruktur som styrker knutepunktet. Stasjonsplasseringen ligger også nært nye utbyggingsområder langs Mjøsa, på Espern og Tjuvholmen. Det eksisterende jernbanearealet mellom Espern og Tjuvholmen opprettholdes i K1 og det kulturhistoriske jernbanemiljøet ivaretas.

Jernbaneverket er tilfreds med at Hamar kommune har lagt ut begge alternativene i korridor 1 ut til offentlig ettersyn.

Planbestemmelsene med retningslinjer ble sendt inn for kommunal behandling med lik ordlyd i de tre kommunene under forutsetning av at de skulle tilpasses situasjonen i den enkelte kommune etter høringen. Jernbaneverket har endringsforslag til de to alternativene i K1. Jernbaneverket forutsetter at den andre setningen i § 3-1a) tas ut av bestemmelsene, da det følger direkte av plan- og bygningsloven at det er reguleringsplikt for større bygge- og anleggsarbeider. Slik ordlyden foreligger passer den ikke fordi den omtaler forhold i nabokommunene. Jernbaneverket ber om at ordlyden tilpasses Hamar kommune.

### **Alternativ med bru over Hamarbukta (K1 Vest-2b)**

Jernbaneverket er tilfreds med at Hamar kommune har lagt dette alternativet ut til offentlig ettersyn. For dette alternativet foreslår Jernbaneverket som utgangspunkt for videre dialog følgende reviderte ordlyd i § 3-1, plankrav med tilhørende retningslinjer:

§ 3-1 Plankrav

a) *Kommunedelplanen for båndlegging av korridor skal følges opp med*

*reguleringsplaner for jernbanetiltaket og tilhørende miljøoppfølgingsplaner. Det skal reguleres jernbaneanlegg med tilhørende stasjonsområde, atkomster til stasjonsområdet, drifts- og tilførselsveger, tekniske støtteareal, midlertidige anlegg for rigg og drift, og andre nødvendige tiltak og anlegg.*

#### Retningslinjer - Stasjonsområder og knutepunktsutvikling

Utforming av stasjonsområdet i Hamar med tilhørende funksjoner skal fastlegges i reguleringsplanarbeidet. Jernbaneverkets veileder for knutepunktsutvikling skal legges til grunn for oppfølgende planlegging av stasjonsområdet. Det er et mål at områdene rundt ny stasjon gis høy utnyttelse slik at det kan utvikles et velfungerende knutepunkt.

#### **Alternativ med kulvert under Hamarbukta (K1 Vest-3b)**

Jernbaneverket er tilfreds med at Hamar kommune har lagt K1 Vest-3b ut til offentlig ettersyn. I forbindelse med dette alternativet stilte Jernbaneverket noen premisser i retningslinjene. Kommunen har delvis tatt disse inn i sitt forslag og gitt sin tilslutning til en høy tetthet rundt knutepunktet (jf. punkt 3 i vedtaket). Jernbaneverket er tilfreds med at Hamar kommune i dette alternativet støtter opp under høy utnyttelse rundt stasjonsområdet. Jernbaneverket legger til grunn at reguleringen av nytt landareal og jernbane går parallelt. Basert på Hamar kommunes forslag og Jernbaneverkets opprinnelige forslag foreslår Jernbaneverket som utgangspunkt for videre dialog følgende reviderte ordlyd i § 3-1, plankrav med tilhørende retningslinjer:

#### § 3-1 Plankrav

- a) *Kommunedelplanen for båndlegging av korridor skal følges opp med reguleringsplaner for jernbanetiltaket og tilhørende miljøoppfølgingsplaner. Det skal reguleres jernbaneanlegg med tilhørende stasjonsområde, atkomster til stasjonsområdet, drifts- og tilførselsveger, tekniske støtteareal, midlertidige anlegg for rigg og drift, og andre nødvendige tiltak og anlegg.*
- b) *Jernbaneanlegget omfatter utfylling og etablering av nye landarealer i Hamarbukta. Reguleringsplan for jernbanetiltaket vil også angi endelig formål og utnytting for de nye landarealene, som skal gjelde etter at jernbaneanlegget er ferdigstilt og arealet frigitt til byutvikling. Endelig arealformål for nye arealer vil være Bebyggelse og anlegg – areal for sentrumsformål.*

#### Retningslinjer - Stasjonsområder og knutepunktsutvikling

Utforming av stasjonsområdet i Hamar med tilhørende funksjoner skal fastlegges i reguleringsplanarbeidet. Jernbaneverkets veileder for knutepunktsutvikling skal legges til grunn for oppfølgende planlegging av stasjonsområdene. Det er et mål at områdene rundt ny stasjon gis høy utnyttelse slik at det kan utvikles et velfungerende knutepunkt.

Som del av arbeidet med reguleringsplanen som omfatter de nye landarealene i Hamarbukta skal det foretas en konsekvensutredning (KU).

Det forutsettes at nye landarealer i Hamarbukta får en utnyttelse som ikke er lavere enn øvrige nye byutviklingsområder i sentrum. Dette for å understøtte knutepunktet og for å oppnå et økt markeds- og passasjerunntlag for jernbanen, det vil si økt samfunnsnytte.

Det forutsettes at den historiske Strandgateparken bevares.

Dersom det i reguleringsfasen viser seg at det er mulig å senke spor og kulvert ytterligere skal en slik løsning vurderes.

### **Atkomst til Espern/Strandsonen**

Dagens regulerte bruatkomst til Espern/Strandsonen vil bli vanskelig å gjennomføre på grunn av krav til høyde over det planlagte dobbeltsporet. Dagens atkomst via en planovergang har sikkerhetsutfordringer. Utvikling må derfor avvete etableringen av ny planskilt kryssing av sporområdet. Adkomsten må detaljeres i neste planfase og Jernbaneverket ønsker ikke å binde seg til en løsning nå.

### **Fredet jernbaneverksted**

Jernbaneverkstedet ved Espern er fredet og har i dag en funksjon som verksted. Mantena Hamar har sin virksomhet i jernbaneverkstedet og gjennomfører vedlikehold av skinnegående vedlikeholdsmaskiner. Bygningsmassen er godt tilpasset virksomheten og tre av verkstedsporene har direkte innkjør fra dagens Hamar stasjon. Alternativene i K1 gjør det mulig å opprettholde dagens funksjon og tilgang til verkstedbygningen. I K2 og K3 vil tilgangen og opprettholdelse av verkstedsfunksjonene være vanskelig siden det er krevende å sikre sportilknytning i disse alternativene.

Jernbaneverket ser frem til et godt samarbeid i den videre planprosessen sammen med Hamar kommune, statlige og regionale myndigheter, og private aktører om utviklingen av jernbanen gjennom Hamar.

Med hilsen

Sjur Helseth  
Avdelingsdirektør  
Strategi og samfunn Øst

Anne C. Marstein  
Avdelingsdirektør  
Infrastruktur, Plan og teknikk

### **Dokumentet er godkjent elektronisk**

Kopi til: Statens Vegvesen Region Øst  
Hedmark Fylkeskommune  
Ringsaker kommune  
Fylkesmannen i Hedmark  
Riksantikvaren  
Stange kommune  
NVE Region Øst