



Statens vegvesen

Jernbanelinjen, InterCity-prosjektet
Postboks 4350
2308 HAMAR

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Laila Myklebust / 62553710

Vår referanse:
16/160-14

Deres referanse:

Vår dato:
15.09.2016

Saksnr 201607050 Høringsuttalelse til kommunedelplan for dobbeltspor Sørli –Brumunddal

Vi viser til oversendelse av kommunedelplan for dobbeltspor Sørli–Brumunddal til offentlig ettersyn, mottatt her 05.07.2016. Vi viser også til vår uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart, jf. vårt brev datert 13.02.2015.

BAKGRUNN

Formålet med planen beskrives i planbestemmelsene § 2-1: «Planens formål er å fastsette korridor for dobbeltspor mellom Sørli og Brumunddal, som grunnlag for regulering i neste planfase. Endelig trasé inkl høyde på bane og nødvendig omlegging av berørt infrastruktur blir fastlagt i endelig reguleringsplan».

I forbindelse med varsel om oppstart ba vi om at konsekvensutredningen må synliggjøre de konsekvenser som jernbanelinjen gir for vegnettet og for transportmønster for ulike trafikantgrupper. Vi la spesielt vekt på funksjonelle og tilgjengelige knutepunkt og tilrettelegging for økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gåing i tilknytning til knutepunktene; Stange, Hamar og Brumunddal. Vi ba om at utredningene belyser konsekvensene for atkomstveger og påvirkning på det overordnede vegnettet, knutepunktutvikling med konsekvens for eksisterende vegsystemer, kryssingspunkter veg/bane og synliggjøring av behov for omlegging av vegger.

Statens vegvesens rolle og ansvar i planarbeidet

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 02030
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Parkgata 81
2317 HAMAR

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Kommunedelplanen betinger at det gjennomføres endringer og omlegginger av offentlig vegnett. Vi tar som forutsetning at alle nødvendige vegtiltak som er en direkte følge av kommunedelplanen planlegges og bekostes av Jernbaneverket/InterCity-prosjektet.

Statens vegvesen skal godkjenne tekniske løsninger for veger vi har forvaltningsansvar for. Jernbaneverkets rapport om Veg og konstruksjoner kan gi et grunnlag for detaljerte uttalelser, men vi anser ikke at forslagene i rapporten er veid tilstrekkelig opp mot helheten på det plannivået vi nå uttaler oss til. Våre kommentarer og vurderinger til foreslåtte tekniske løsninger for veg og konstruksjoner er å oppfatte som foreløpige og er ikke nødvendigvis uttømmende.

Vår rolle som statlig fagmyndighet med sektoransvar for vegtransport gir oss et særskilt pådriveransvar for samordnet areal- og transportplanlegging. Vi har også et pådriveransvar for helhetsløsninger i by, der mål om å få flere til å velge miljøvennlige transportformer som gåing, sykling og kollektiv inngår. Sektoransvaret innebærer at vi, gjennom å være høringspart i planer etter plan- og bygningsloven, skal påse at arealplanleggingen ikke tilrettelegger for arealbruk som øker personbiltransport.

Dialog i det videre planarbeidet

For å sikre at planlegging som berører riks- og fylkesveg blir ivaretatt tilstrekkelig i det videre reguleringsplanarbeidet ber vi om at Jernbaneverket oppretter egen dialog med Statens vegvesen. Vi ønsker et tett samarbeid rundt vurdering av transport og trafikkmønster, kollektivknutepunkt, vegtekniske løsninger og eventuelle konsekvenser som følge av endringer i vegsystemer. For anleggsfasen forventer vi at det utarbeides en trafikkavviklingsplan. Vi forventer at Jernbaneverket legger fram forslag til løsninger som berører riks- og fylkesvegnett før høringsforslag for reguleringsplan foreligger.

Vi forutsetter at Jernbaneverket for neste planfase etablerer hensiktsmessige fora for dialog med Statens vegvesen og Nye Veier AS.

- Vi forutsetter at godkjenning av tekniske løsninger håndteres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan/teknisk plan i egen dialog.
- Vi forutsetter at Jernbaneverket har direkte dialog med Nye Veier AS for de løsningene som berører E6, innenfor planområdet for E6 Kolomoen – Moelv.

VURDERING AV KORRIDOR

Jernbaneverkets anbefaling om korridor bygger på en samlet vurdering av konsekvenser av tiltaket, måloppnåelse og investeringskostnader for de ulike alternativene. Konklusjonene knytter seg i stor grad til måloppnåelse ved gjennomføring av tiltaket, både de overordnede samfunns mål i NTP og for InterCity, og effektmål for Dovrebanen og strekningen Sørli – Brumunddal. Alle korridorer og hovedalternativer er vurdert opp mot effektmålene, for å undersøke om de oppfyller målene og om alternativene har ulik grad av måloppnåelse. Statens vegvesen er gjennom sektoransvaret for vegtransport spesielt opptatt av samordnet areal- og transportplanlegging. Kompakte byer og tettsteder med sentralt lokaliserte kollektivknutepunkter kan øke potensialet for at flere kan gå og sykle til/fra

kollektivknutepunkt og arbeidsplasser. Utbygging av Dovrebanen til dobbeltspor vil være en viktig premissgiver i arbeidet med å utvikle kompakte byer og tettsteder.

1) Korridor for Stange

Jernbaneanverket anbefaler vestlig korridor i Ottestad, blant annet med bakgrunn i nærføring til skole og flerbrukshall. Valg av korridor Stange vest-2a eller Stange øst 56-1a har liten påvirkning på våre ansvarsområder, og vi har derfor ingen særskilte merknader.

Planforslaget påvirker Statens vegvesens ansvarsområder, både vår rolle som forvalter av veg og vår rolle som fagmyndighet med sektoransvar. Vi påpeker noen sentrale tema som må belyses i neste planfase, og enkelte utfordrende punkter og strekninger som må vies særskilt oppmerksomhet.

Vi vil spesielt framheve trafiksikkerhet i anleggsfasen. Korridoren berører boligområder og har nærføring til både skoler og barnehager. Vi har ikke grunnlag for å uttale oss detaljert om løsninger eller valg for omkjøring og nye gangveger i den planfasen vi nå er inne i. Dette er et tema som må belyses nærmere i neste planfase.

- Vi har forventninger til at Statens vegvesen blir invitert inn i arbeidet med utarbeidelse av plan for trafiksikkerhet i anleggsperioden. Dette har blant annet sammenheng med at vi har sektoransvar for trafiksikkerhet og er myndighetsorgan for arbeidsvarsling og kryssing/nærføring til veg.

Stange stasjon

Stange stasjon skal utvides med et spor, og selve stasjonsområdet forlenges.

Anleggsarbeidet vil påvirke skoleveg og gangveg til/fra idrettsanlegg. Også i permanent situasjon vil valg av løsninger for kjøre- og gangvegssystem kunne påvirke trafiksikkerhetssituasjonen i Stange sentrum.

I anleggsfasen er det viktig å ta hensyn til at det er mange myke trafikanter som krysser jernbanen, både i kulvert sør for stasjonen, i kulvert under stasjonen, og under jernbanebru på gang- og sykkelveg langs fylkesveg 222.

- Vi forutsetter at det vil opprettholdes mulighet for å krysse mellom øst og vest i Stange sentrum til fots i hele anleggsperioden.

I permanent situasjon har Jernbaneanverket foreslått og lagt inn i plankartet en ny veglenke sør for stasjonen. Vi oppfatter denne veglenken som en ny veg til erstatning for tidligere planovergang på Kristian Fjelds gate (fylkesveg 230). Plassering av parkeringsplass i sør-østre del av stasjonsområdet vil kunne betjenes av denne nye atkomstvegen. I dagens situasjon betjenes pendlerparkeringsplass for Stange stasjon via Silovegen. Det er gjennomkjøring forbudt gjennom Kristian Fjeldsgate (fylkesveg 230) blant annet av hensyn til myke trafikanter på skoleveg. Vi anser at en ny veglenke som vist på plankartet vil gi en bedre trafiksikkerhetsmessig situasjon enn å videreføre dagens atkomst til stasjonens pendlerparkeringsplass.

- Vi forutsetter at detaljer knyttet til konkrete løsninger for konstruksjon tilknyttet ny atkomstveg under jernbanelinja håndteres i neste planfase.

- Vi forutsetter at hensynet til myke trafikanter veier tungt når løsninger for vegsystem rundt stasjonen skal detaljeres, da dagens hovedtrasé for myke trafikanter på skoleveg går i kulvert ved stasjonen.

Ny jernbanebru over fylkesveg 222 vil bli nødvendig dersom det skal bygges et ekstra spor på Stange stasjon. I fagrappporten Veg og konstruksjoner er det lagt inn forslag om at fri høyde under ny bru kan skiltes ned til 4,2 meter. Dette er ikke i tråd med føringer gitt i håndbok N100 og løsningen vil ikke kunne aksepteres. Videre detaljer knyttet til konkrete løsninger håndteres i neste planfase.

I anleggsfasen vil arbeid med bru og eventuell endring av rundkjøring i krysset fv. 222 x fv. 24 bli utfordrende. En eventuell omkjøringsveg for trafikk til/fra Stange sentrum på eksisterende vegnett vil bli lang og gi trafikksikkerhetsmessige konsekvenser.

- Vi forutsetter at anleggsarbeid på fylkesveg 222 ikke igangsettes før ny veglenke sør for stasjonen er ferdigstilt.

På strekningen nord for Stange stasjon til Åkersvika skal jernbanelinja rettes ut, noe som berører flere fylkesveger, og som kan gi konsekvens for trafikksikkerhet på fylkesveger og kommunale veier. Vi ber om at Jernbaneverket har spesiell oppmerksomhet på utfordringer knyttet til anleggs- og massetransport på lokalvegnettet.

Det kan bli trafikksikkerhetsmessig utfordrende dersom all anleggs- og massetransport må gå vest for dagens jernbanelinje ved fylkesveg 197. Vi ber derfor om en vurdering av midlertidig anleggsveg over eksisterende jernbanespor framfor å belaste fylkesvegnettet og Stange sentrum med anleggstrafikk.

2) Korridorer for Hamar

I Hamar er det utredet tre korridorer som kommer ulikt ut på rangering etter hvilken konsekvens de måles på. Jernbaneverket har foretatt en totalvurdering, der alle korridorer er vurdert opp mot effektmålene.

Planforslaget påvirker Statens vegvesens ansvarsområder, både vår rolle som forvalter av veg og vår rolle som fagmyndighet med sektoransvar. De ulike korridorene har ulik påvirkning på våre ansvarsområder. Vi påpeker noen sentrale tema som må belyses i neste planfase, og enkelte utfordrende punkter og strekninger som må vies særskilt oppmerksomhet.

Utbygging av E6, Kolomoen – Arnkvern, og riksveg 25, Åker – Åkersvikavegen, ligger i Nye Veiers portefølje, og vil etter det vi kjenner til være ferdigstilt i 2020.

Korridor 1

Jernbaneverket anbefaler Korridor 1 Vest, alternativ med kulvert under Hamarbukta. Jernbaneverket har vurdert at korridoralternativet vil gi færrest ulemper nord for stasjonen, samtidig som det bedrer tilgjengeligheten og gir muligheter for stasjonsnær byutvikling.

Statens vegvesen støtter Jernbanelinje 1 Vest-3b vurdering og anbefaling av korridoralternativ. Korridor 1 Vest-3b bygger opp under målene om kompakt by- og tettstedsutvikling og viderefører kollektivknutepunktet nær andre viktige målpunkter i byen. Dagens tyngdepunkter i Hamar by, som boligområder, arbeidsplasser, kulturtilbud og handel/service ligger innenfor gangavstand fra stasjonen. Det ligger godt til rette for å møte framtidig utvikling og mål om fortetting ved kollektivknutepunktet.

Eksisterende lokalisering av kollektivknutepunktet for tog- og busstrafikk i Hamar innebærer at de fleste sentrumsfunksjoner og arbeidsplasser kan nås med gåing. Dette betyr at kollektivtrafikanter med ulike reisemål som utpendling med togtrafikk eller regional busstrafikk, kan bruke det samme rutetilbudet. I små og mellomstore byer er dette av stor betydning for trafikkgrunnet.

Statens vegvesen vurderer at dagens lokalisering av kollektivknutepunktet er mest hensiktsmessig for lokal og regional kollektivtransport og naturlig nok gåing. Samlokalisering av sentrumsfunksjoner og kollektivknutepunktet vil være av stor betydning for videre utvikling av kollektivtransporten i Hamarregionen.

Nasjonale føringer og målsetninger om kompakte byer og målet om nullvekst i personbiltrafikken tilsier at jernbanestasjonen bør bli liggende der den er i dag. Utbygging av InterCity vil medføre vesentlig redusert reisetid mellom byene, som igjen vil skape muligheter for økt pendling og andre togreiser. Imidlertid forutsetter dette at by-nettverket har sine viktigste funksjoner og arbeidsplasser i gangavstand fra jernbanestasjonen i den enkelte by. Studier viser en lavere pendling og interaksjon mellom byene dersom stasjonen ikke ligger integrert med byens viktigste funksjoner. Stasjonen ligger i et område som allerede er attraktivt, og korridoralternativet bygger opp under en naturlig utviklingsretning der byen fortsetter å utvikle seg «innenfra og ut».

Korridor 1 går gjennom sentrum, og utbyggingen er derfor ikke uproblematisk. All utbygging i sentrum gir konsekvenser i en anleggsfase, og jernbaneutbyggingen vil ta flere år. Vi vil spesielt framheve trafikksikkerhet i anleggsfasen. Vi ser at utbyggingen vil berøre fylkesvegnett med omfattende trafikkmengder, som øst-vestforbindelsen fylkesvegene 222/74/79. I anleggsfasen vil det også bli utfordrende å etablere gode kryssingspunkter for myke trafikanter over jernbanelinja. Vi har ikke grunnlag for å uttale oss detaljert om løsninger eller valg for omkjøring og nye gangveger i den planfasen vi nå er inne i. Dette er et tema som må belyses nærmere i neste planfase.

- Vi har forventninger til at Statens vegvesen blir invitert inn i arbeidet med utarbeidelse av plan for trafikksikkerhet i anleggsperioden. Dette har blant annet sammenheng med at vi har sektoransvar for trafikksikkerhet og er myndighetsorgan for arbeidsvarsling og kryssing/nærføring til veg.

I permanent situasjon må det etableres nye forbindelser på tvers av jernbanesporet nord for Hamarbukta.

- Vi forutsetter at nye vegløsninger og kryssingspunkter ses i sammenheng med øvrig vegnett og optimaliseres i neste planfase.

Brualternativet

Korridor 1 Vest alternativ med bru over Hamarbukta vil gi større barrierevirkning i byen og vil ikke bygge like godt opp under mål om utbyggingspotensiale rundt stasjonen. Nord for Hamarbukta vil kulverten ligge over dagens bakkeplan til nordvest for rundkjøringen Aslak Bolts gate – Storhamargata. Alternativet vil gi uheldig virkning for byen, blant annet knyttet til barrierevirkning og støy. Vi anser ikke at alternativet vil gi like god løsning for Hamar når det gjelder tilrettelegging for kompakt byutvikling.

Jernbaneverket har også vurdert at dette alternativet vil komme dårligere ut enn kulvertalternativet, og at det gir dårligere oppnåelse av effektmålene og andre samfunnsmessige virkninger som byutvikling, knutepunkt og regionale virkninger. Etter vår oppfatning er det nettopp måloppnåelse knyttet til byutvikling og knutepunkt som bør ligge til grunn for valg av løsning i Hamar.

Vi vurderer at utfordringene knyttet til anleggsfasen vil være minst like omfattende som for korridor 1 med kulvert. De samme forutsetninger må derfor legges til grunn.

Korridor 2

Korridor 2 med stasjon ved Rådhuset er frarådet av Jernbaneverket fordi det er store usikkerheter knyttet til blant annet anleggsgjennomføring, kostnader og barrierevirkning i byen.

Statens vegvesen støtter Jernbaneverkets vurdering knyttet til korridoralternativet, selv om prinsippet med stasjonslokalisering midt i byen er positivt for byutvikling og transportmønster. K2 midt-1a har imidlertid store utfordringer fordi kulvert gjennom byen må ligge åpen over en lang strekning. Utfordringene med barrierevirkning, som blant annet gjør at det er vanskelig å opprettholde forbindelser på tvers, gjelder både i anleggsfasen og til dels i permanent situasjon.

Det er gjort kostnadsvurderinger av alternativene. Kostnadsvurderingene viser at K2 midt-1a vil ha en kostnad som er 2,4 mrd høyere enn anbefalt korridor. Jernbaneverket beskriver at kostnadsrammen er for høy til at den er akseptabel i henhold til de føringer som er gitt i Statsbudsjettet for 2015. Realismen knyttet til en eventuell gjennomføring av korridoralternativet synes lav.

Det er likevel viktig å kommentere at gjennomføringsfasen vil være meget krevende for denne korridoren. Korridoralternativet vil berøre innfartsvegene fylkesveg 222 Stangevegen og riksveg 25 Vangsvegen i betydelig grad, og det vil være krevende å håndtere innfartstrafikken til Hamar. I tillegg vil anleggsområdets utstrekning og tidsperspektivet for anleggsgjennomføring gjøre det utfordrende å skape gode nok koblinger på tvers av anleggsområdet til å opprettholde byens funksjoner i anleggsperioden.

Korridor 3

Korridor 3 med stasjon ved Vikingskipet frarådes av Jernbaneverket med bakgrunn i stasjonsplassering og godskapasitet. Jernbaneverket har vurdert at stasjonen vil bli dårligere

tilknyttet bykjernen og målpunkter (arbeidsplass, kulturtilbud og bosted) i Hamar enn øvrige stasjonsalternativer. Korridoren vil mangle god og kapasitetssterk godstilknytning mot Rørosbanen fra nord.

Statens vegvesen støtter Jernbaneverkets vurderinger om å frarå korridoralternativet. K3-3 bygger dårlig opp om kompakt by- og tettstedsutvikling, og gir ikke de samme muligheter til overføring av gods fra veg til bane som K1.

Hovedtyngden av boliger, arbeidsplasser, handel/service og kulturtilbud i Hamar ligger lenger vest i byen. Disse målpunktene vil ligge delvis utenfor gangavstand med en stasjon ved Vikingskipet. Dette gjør at den totale reisetiden med toget vil øke, og togets attraktivitet som transportmiddel for daglige reiser innen Hamarregionen og Innlandet kan synke. Konsentrasjonen av arbeidsplasser og bosatte innenfor 600 og 1200 meter fra stasjonen er vesentlig lavere for K3 sammenliknet med K1 og K2. Ut ifra dagens bosettings- og arbeidsplassmønster vil en stasjonslokalisering ved Vikingskipet gi et dårligere utgangspunkt for at transport til/fra stasjonen kan foregå med gåing og sykling. I forslag til Nasjonal Transportplan anbefales det at nullvekst i personbiltrafikken også skal legges til grunn for mindre byer. Dette innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For mindre byer som Hamar er det særlig et stort potensial for å øke andelen med gange og sykkel som følge av mange korte reiser. Lokalisering av en ny stasjon ved Vikingskipet vil skape økt transportbehov og redusere mulighetene til å nå målet om nullvekst.

Det er ønskelig med overføring av gods fra veg til bane, noe som vil ha effekt blant annet på trafiksikkerhet på veg. Dersom det ikke lar seg løse å tilrettelegge for en hensiktsmessig tilknytning mellom Dovrebanen og Rørosbanen vurderer vi derfor at K3 har svakheter når det gjelder trafiksikkerhet.

Anleggsgjennomføring for korridor 3

Korridor 3 har vesentlige svakheter når det gjelder anleggsgjennomføring, noe som gir virkning for vårt ansvarsområde knyttet til framkommelighet og trafiksikkerhet. Korridor 3 gjør det nødvendig med omfattende ombygging av fylkesveg 222 Stangevegen for framføring av bru over jernbanelinja. Anleggsarbeidet må starte sør for Stangebrua, slik at Stangevegen må stenges helt for trafikk. I Jernbaneverkets *Fagrappport anleggsgjennomføring* er det opplyst at fylkesveg 222 må stenges i sin helhet i anleggsperioden, og at omkjøringsmulighet fra Åkersvika sør er via E6 og riksveg 25, Vangsvegen. Dette vil bli svært krevende i anleggsperioden.

I Jernbaneverkets anbefaling er det påpekt at anleggsarbeidet her vil være langvarig, uten at det er nærmere tidfestet. Varighet av anleggsperioden og stenging av Stangevegen burde vært bedre belyst i det materialet som er lagt ut til offentlig ettersyn, da konsekvensene for trafiksikkerhet og framkommelighet vil være vesentlige. Det er ikke omtalt hvor det skal etableres tilbud for gående og syklende i anleggsperioden. Som det er påpekt i *Konsekvensutredning - Fagrappport prissatte konsekvenser* har riksveg 25 i dag høy trafikkbelastning med nedsatt framkommelighet og kødannelse i rushtiden. Stenging av

Stangevegen vil medføre at ytterligere 12 000 – 13 000 biler vil bli overført til et allerede belastet vegsystem. Varighet av stenging, mulighet for omkjøring, konsekvenser for E6, riksveg 25 og fylkesvegnettet i Stange og Hamar er ikke belyst i konsekvensutredningen.

Dersom korridor 3 blir vurdert videre og det forutsettes at Stangevegen stenges i den skalaen det legges opp til må det gjøres nye vurderinger av konsekvenser og nødvendige tiltak. Det må sikres gjennomføring av tiltak som gjør det mulig å avvikle transporten til/fra Hamar på en hensiktsmessig og trafikksikker måte.

Vi stiller krav om at det må synliggjøres hvordan det skal legges til rette for fullverdige løsninger for alle trafikantgrupper i hele anleggsfasen. Dette kan innebære krav om midlertidig veg som erstatning for Stangevegen, eller omfattende tiltak på berørt riks- og fylkesvegnett i Stange og Hamar. Her vil vi spesielt peke på kapasitetsutfordringene knyttet til riksveg 25.

3) Korridor for Ringsaker

Jernbaneløst anleggsalternativ anbefales å legges utredet alternativ til grunn for videre planlegging. Jernbaneløst anleggsalternativ har vurdert at traseen oppnår god måloppnåelse for alle effektmålene. Heving av linja i Brumunddal vil gi gode muligheter for å tilrettelegge for byutvikling på begge sider av jernbanen. Dette åpner opp for nye muligheter når det gjelder tilrettelegging for kollektiv, gåing og sykling. Som en forutsetning for gjennomføringen må Amlund bru rives.

Planforslaget påvirker Statens vegvesens ansvarsområder, både vår rolle som forvalter av veg og vår rolle som fagmyndighet med sektoransvar. Vi påpeker noen sentrale tema som må belyses i neste planfase, og enkelte utfordrende punkter og strekninger som må vies særskilt oppmerksomhet.

Vi vil spesielt framheve trafikksikkerhet i anleggsfasen. Korridoren berører Brumunddal, med sentrum og boligområder, i tillegg til at linja krysser flere veger vi har forvaltningsansvar for. Planen berører også E6, noe som krever avklaringer med Nye Veier AS. Utbygging av E6, Arnkvern – Moelv, ligger i Nye Veiers portefølje, og vil etter det vi kjenner til være ferdigstilt i 2021.

Vi har ikke grunnlag for å uttale oss detaljert om løsninger eller valg for omkjøring og nye gangveger i den planfasen vi nå er inne i. Dette er et tema som må belyses nærmere i neste planfase.

- Vi har forventninger til Statens vegvesen blir invitert inn i arbeidet med utarbeidelse av plan for trafikksikkerhet i anleggsperioden. Dette har blant annet sammenheng med at vi har sektoransvar for trafikksikkerhet og er myndighetsorgan for arbeidsvarsling og kryssing/nærføring til veg.

Riving av Amlund bru må følges opp i den videre planprosessen. Her er det viktig å se nærmere på håndtering av trafikk, prioritering av trafikanttyper og konkrete løsninger for

vegssystemet ved stasjonen. Reguleringsplanen for E6 og intensjonen for mulighetsstudien for Brumunddal stasjon må følges opp i neste planfase.

Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å legge til rette for alle former for sykling og har ansvar for nasjonale sykkelruter. Trase for nasjonal sykkelrute 7 «Pilegrimsruta», inngår i planområdet. På strekningen mellom Hamar og Brumunddal har sykkelruta potensiale som en transportåre for sykkeltrafikk i tillegg til ordinær sykkelturnisme og tursykling. På strekningen Hamar til Jessnes er allerede traseen tilrettelagt slik at den fremstår som et tilbud for transportsykling. Fra Jessnes til Brumunddal sør mangler en lenke som vil gi vesentlig redusert reisetid på strekningen mellom Hamar og Brumunddal. Statens vegvesen mener at planarbeidet bør legge til rette for eksisterende jernbanetrase omdisponeres til turveg for sykling på denne lenken. Traseen kan med det også inngå i «nasjonal sykkelrute 7» og Mjøstråkk.

KOMMENTARER TIL PLANMATERIALET

1) Planbeskrivelse

I planbeskrivelsen er det omtalt at det skal utarbeides reguleringsplaner for prosjektet hvor lokalisering, utforming og andre tiltak optimaliseres. Reguleringsplanene skal gi grunnlag for grunnverv, avklare nødvendige detaljer som atkomster, over-/underganger, konstruksjoner, fastsette nødvendige krav til utforming og hensyn til omgivelsene, herunder støytiltak og andre miljøtiltak. Retningslinjene til kommunedelplanen skal følges opp i etterfølgende regulering.

Vi merker oss at det omtales at helhetlig parkeringsstrategi skal vurderes i neste fase, der dimensjonering av tilbudet tilpasses etter hvilken rolle stasjonene spiller i sitt nærmiljø. Det er ikke samsvar mellom planbeskrivelsen og fagrapporter der det omtales konkrete forslag til dimensjonering av parkeringsanlegg. Det kommer ikke tydelig fram i planbeskrivelsen hvorvidt dimensjoneringsvalg er tatt.

Under *kapittel 5.3.9* omtales det at: «*Løsninger for offentlige veier skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av SVV (Håndbok N100 – Veg og gateutforming) eller annen vegmyndighet eksempelvis vegnormal for kommunale veier*». Vi stiller krav om at denne bestemmelsen innarbeides i planbestemmelsene, jf. også vår kommentar til planbestemmelser.

I planbeskrivelsen henvises det under kapitlene *Kryssende veier og driftsveier* til Fagrapport for veg og konstruksjoner for nærmere forklaring av kryssende veier. Vi vil påpeke at mange av de konkrete løsningene som er vist i rapporten må anses for å være forslag, ikke endelige løsninger. Forslagene er for en stor del lagt på et minimumsnivå for å opprettholde dagens funksjoner i vegnettet.

Det er ikke tatt stilling til vegklasser eller dimensjoneringsgrunnlag ut over å opprettholde dagens funksjon. Med forventet befolkningsøkning og eventuelt økt lokal trafikk som følge av InterCity-utbygging må det gjøres nye vurderinger i reguleringsplanfasen.

Eksempelvis vil også tilrettelegging for økt andel gående og syklende kunne gi andre løsninger enn de som er vist. Vi kan ikke se at det er lagt fram forslag som kan bygge opp under målet om å tilrettelegge for at flere vil velge å gå eller sykle til/fra stasjonene.

- Vi forutsetter at det blir foretatt nye vurderinger av konsekvens ved konkrete forslag til veg og konstruksjoner når reguleringsplan skal utarbeides.

I *kapittel 6.9.4* er det omtalt konsekvens for vegnett ved riving av Amlund bru i Brumunddal. Statens vegvesen har på prinsippgrunnlag godkjent at Amlund bru kan rives. Dette medfører at Strandvegen (fv 89) må rustes opp med tilhørende gang- og sykkelanlegg. Det er viktig at intensjonene i E6-planen følges, sammen med mulighetsstudien for Brumunddal skysstasjon, slik at området rundt Brumunddal stasjon ikke blir hovedinnfartsåre til Brumunddal.

- Vi forutsetter at utforming av vegsystemet rundt Brumunddal stasjon gjøres med basis reguleringsplan for E6 og mulighetsstudien for Brumunddal stasjon.

Vi merker oss omtalen i *kapittel 6.11* at anleggsarbeid i Åkersvika kun kan gjennomføres i perioden 1. oktober til 31. mars. Vi savner en beskrivelse av hvor lang anleggsperioden vil bli for Korridor K3-3. Stenging av fylkesveg 222 Stangevegen i lang tid vil gi vesentlig konsekvens for trafikksikkerhet og framkommelighet i Hamar og Stange.

I *kapittel 6.11.4* omtales det at massetransport/-ruter ikke er vurdert i denne planfasen. Det lokale vegnettet er tenkt benyttet til transport, og det er omtalt at alle lokale veger potensielt må forsterkes. Trafikksikkerhet på det lokale vegnettet i anleggsperioden er ikke omtalt. Det skal utarbeides en egen trafikksikkerhetsplan for anleggsfasen.

- Vi forutsetter at Statens vegvesen blir involvert i vurdering av trafikksikkerhet i anleggsperioden. Massetransport kanaliseres til veger som er dimensjonert for denne type trafikk.

Massedeponi vil bli nærmere vurdert og bestemt i neste planfase, jf. planbeskrivelsen *kapittel 6.11.15*. Vi vil påpeke at massedeponi bør anlegges i områder med atkomstveger som er dimensjonert for denne type trafikk, og hvor anleggstrafikken ikke kommer i konflikt med trafikksikkerhet på vegen. Våleødegården ligger helt sør i planområdet og er i plankartet avsatt til massedeponi. Et massedeponi her vil medføre omfattende massetransport langs linja. Det er ikke omtalt hvilke rute denne massetransporten skal følge, og hvilken konsekvens det kan gi for lokalt vegnett. Vi tar som forutsetning at massetransporten inn til et deponi her i all hovedsak vil følge veger som er dimensjonert for denne type trafikk, E6 og fv. 232, alternativt at det anlegges driftsveg langs linja.

- Vi tar som forutsetning at massetransport inn til deponi i all hovedsak vil følge veger som er dimensjonert for denne type trafikk, alternativt at det anlegges driftsveg langs linja.
- Vi forutsetter at det gjøres vurderinger av trafikksikkerhet på atkomstveger til massedeponi før det avsettes arealer til massedeponi.

2) Plankart med planbestemmelser og retningslinjer

I plankartet er det lagt inn båndleggingssone, og planbestemmelsene § 4-1 angir at: *«Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl § 11-7, pkt. 2, jfr. Pbl § 11-8, pkt. d (hensynssone H710)»*. Hensynssonen er inndelt i 3 kategorier, der det for kategori 1 og 2 gjelder at alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet. Vi forutsetter at igangsatte og planlagte tiltak på vegger vi har forvaltningsansvar for ikke berøres av bestemmelsenes § 4-1.

Vi stiller krav om at det innarbeides i bestemmelsene at: *«Løsninger for offentlige vegger skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av SVV (Håndbok N100 – Veg og gateutforming) eller annen vegmyndighet eksempelvis vegnormal for kommunale vegger. Statens vegvesen skal godkjenne tekniske løsninger for riks- og fylkesveg før endelig planforslag foreligger»*.

Til bestemmelsene punkt 3.3 Rekkefølgekrav ber vi om et nytt punkt c): *«Det skal utarbeides en trafikkavviklingsplan som ivaretar god framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Trafikkavviklingsplanen skal godkjennes av Statens vegvesen»*.

I retningslinjene er det lagt inn et eget punkt om **Standard**. Vi vil anbefale at disse retningslinjene endres til bestemmelser. Vi ber om at dette punktet endres slik: *«Bygninger, uteområder og løsninger for gående og syklende skal utformes etter prinsipper om universell utforming eller tilgjengelighet for alle, samt tilføre kvalitet (materialbruk og arkitektur) i by- og tettstedsområder»*.

I retningslinjenes punkt om **Gang- og sykkelveger** er det omtalt at *«I den videre planleggingen skal funksjonen til eksisterende og regulerte gang- og sykkelveger og turveger sikres. Kulturminner skal søkes gjort tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk. Eksisterende krysningspunkter (over-/underganger) skal søkes opprettholdt og nye kan etableres der det blir dokumentert et vesentlig behov for å krysse jernbanen»*.

Etter vår oppfatning er sikring av eksisterende og regulerte gang- og sykkelveger et minimumskrav. Det er ikke gitt føringer om hvordan et behov skal dokumenteres, eller hva et «vesentlig behov» innebærer. Det er vanskelig å se rekkevidden av denne retningslinjen, og eventuelle konsekvenser for framtidig utvikling.

Løsninger for tilrettelegging for gående og syklende har ikke vært diskutert opp mot målet om å øke andelen gående og syklende. Utforming av kulverter under og bruer over jernbanelinje kan «låse fast» løsninger tilpasset dagens situasjon, men som vil være lite fleksible med tanke på videre tilrettelegging for gående og syklende.

- Vi forutsetter at tilrettelegging for gående og syklende vil bli eget tema i neste planfase og håndteres i samarbeid med Statens vegvesen og de aktuelle kommunene.

3) Konsekvensutredninger

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet og de forventninger som er stilt til prosjektet. Det foreligger en mengde rapporter og utredninger med variabelt nivå av detaljeringsgrad, og materialet som foreligger er omfattende og komplekst.

På kommunedelplannivå der målet er å fastsette en korridor må det legges vekt på de overordnede problemstillingene, og vurderes om dokumentasjonen som foreligger er dekkende for plannivået. Samtidig må det vurderes om det er beslutningsrelevante mangler som må belyses nærmere før valget om korridor kan tas. For Statens vegvesens ansvarsområder er mye av dokumentasjonsbehovet dekket, men det vil fortsatt være tema og detaljer i konsekvensutredningen på kommunedelplannivå som må vurderes nærmere i reguleringsplanfasen.

Vi har ikke holdepunkter for å hevde at de utredningene som foreligger har så store mangler at de røkter ved grunnlaget for det prinsipielle og overordnede plannivå eller for valg av korridor for dobbeltspor. Vi anser at utredningsplikten etter planprogrammet er oppfylt, og at konsekvensutredningene er tilstrekkelige på kommunedelplannivå. Vi forbeholder oss likevel retten til å fremme innsigelse på reguleringsplannivå dersom det viser seg at våre ansvarsområder ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i planen jf. våre merknader og forutsetninger.

Transportanalyse

I transportanalysen er det lagt til grunn NTM og RTM (DOM Hed–Opp). I disse modellene beregnes det på et grovt nivå, slik at en kan si noe om regional transport innenfor et stort geografisk område. Modellene har svakheter når det gjelder lokal transport.

Som det også er påpekt i jernbaneverkets KU Hovedrapport vil transportmodellene beregne reisemiddelfordeling innenfor et stort område med et stort antall reisende.

Reisemiddelfordelingen vil følgelig bli omtrent upåvirket av InterCity-prosjektet. Prosentvis antall reisende med kollektiv (jernbane og buss) vil bli omtrent det samme før og etter utbygging av InterCity.

I KU Hovedrapport beskrives det at det er stor usikkerhet knyttet til forutsetninger om bompengebetaling, endret framkommelighetssituasjon på vegnettet, bosettingsmønster og økonomisk vekst. Det er i analysen lagt til grunn SSBs middelvei for befolkningsøkning, og i modellen er det lagt som forutsetning at det ikke er bompenger på E6. Bompenger på E6 kan påvirke valg av transportmiddel, noe som kan gi både lokale og regionale virkninger. Ideelt sett burde usikkerhetsaspektet vært problematisert og omtalt nærmere i transportanalysen som ligger til grunn ved kommunedelplanen, da fordeling av lokal trafikk og valg av transportmiddel kan gi konsekvenser ved stasjonene.

Eksempelvis burde det vært synliggjort hvorvidt bompenger/ikke bompenger på E6 gir utslag på trafikkmengde lokalt eller regionalt, og om dette har virkning for de ulike stasjonsplasseringene i Hamar.

I transportanalysen er det ikke lagt fram prognoser for antall/trafikkmengde framskrevet i tid. Reisemiddelfordeling angitt i prosent sier lite om antall trafikanter fordelt på ulike transportmiddel, og hvordan trafikkavvikling for ulike trafikantgrupper skal løses.

- Vi forutsetter at det foretas en ny transportanalyse i reguleringsplanfasen. Vi ber spesielt om at lokal trafikk rundt knutepunktene blir belyst.

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Statens vegvesen støtter Jernbaneverkets vurdering og anbefaling av korridoralternativ i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker.

Statens vegvesens vurderinger er gjort med basis i vår rolle som forvalter av riks- og fylkesveg og som statlig fagmyndighet med sektoransvar for vegtransport.

Kommunedelplanen betinger at det gjennomføres endringer og omlegginger av offentlig vegnett. Vi tar som forutsetning at alle nødvendige vegtiltak som er en direkte følge av kommunedelplanen planlegges og bekostes av Jernbaneverket/InterCity-prosjektet.

Statens vegvesen slutter seg til anbefalt Korridor Stange vest-2a.

Ut over dette støtter vi forslaget om etablering av ny vegforbindelse mellom fylkesveg 230 og 234 sør for Stange stasjon. Ny vegforbindelse vil gi en bedre trafiksikkerhetsmessig løsning enn å videreføre dagens vegløsning for innfartsparkering øst for stasjonen.

Statens vegvesen anbefaler Korridor 1 Vest-3b (kulvert) i Hamar. Alternativet bygger opp under målene om kompakt by- og tettstedsutvikling og viderefører kollektivknutepunktet nær andre viktige målpunkter i byen. Dagens tyngdepunkter i Hamar by, som boligområder, arbeidsplasser, kulturtilbud og handel/service ligger innenfor gangavstand fra stasjonen. Det ligger godt til rette for å møte framtidig utvikling og mål om fortetting ved kollektivknutepunktet.

Nasjonale føringer og målsetninger om kompakte byer og målet om nullvekst i personbiltrafikken tilsier at jernbanestasjonen bør bli liggende der den er i dag. Utbygging av InterCity vil medføre vesentlig redusert reisetid mellom byene, som igjen vil skape muligheter for økt pendling og andre togreiser. Imidlertid forutsetter dette at by-nettverket har sine viktigste funksjoner og arbeidsplasser i gangavstand fra jernbanestasjonen i den enkelte by.

Statens vegvesen anbefaler ikke Korridor 1 Vest-2b (bru). Brualternativet vil gi større barrierevirkning i byen og vil ikke bygge like godt opp under mål om utbyggingspotensiale rundt stasjonen. Nord for Hamarbukta vil kulverten ligge over dagens bakkeplan til nordvest for rundkjøringen Aslak Bolts gate – Storhamargata. Alternativet vil gi uheldig virkning for byen, blant annet knyttet til barrierevirkning og støy. Vi anser ikke at alternativet vil gi like god løsning for Hamar når det gjelder tilrettelegging for kompakt byutvikling.

Statens vegvesen vil fraråde Korridor 2 med stasjon ved Rådhuset. Alternativet har store utfordringer fordi kulvert gjennom byen må ligge åpen over en lang strekning. Utfordringene med barrierevirkning, som blant annet gjør at det er vanskelig å opprettholde forbindelser på tvers, gjelder både i permanent situasjon og særskilt i anleggsfasen.

Statens vegvesen vil fraråde Korridor 3 med stasjon ved Vikingskipet. Alternativet har store utfordringer knyttet til mål om kompakt by- og tettstedsutvikling, og gir ikke de samme muligheter til overføring av gods fra veg til bane som Korridor 1. I forslag til Nasjonal Transportplan anbefales det at nullvekst i personbiltrafikken også skal legges til grunn for mindre byer. Dette innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For mindre byer som Hamar er det særlig et stort potensial for å øke andelen med gåing og sykkel som følge av mange korte reiser. Lokalisering av en ny stasjon ved Vikingskipet vil skape økt transportbehov og redusere mulighetene til å nå målet om nullvekst.

Korridor 3 har vesentlige svakheter når det gjelder anleggsgjennomføring, noe som gir virkning for vårt ansvarsområde knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet. Korridor 3 gjør det nødvendig med omfattende ombygging av fylkesveg 222 Stangevegen for framføring av bru over jernbanelinja. Stenging av Stangevegen vil medføre at ytterligere 12 000 – 13 000 biler vil bli overført til et allerede belastet vegsystem.

Statens vegvesen slutter seg til utredet korridor i Ringsaker.

Riving av Amlund bru må følges opp i den videre planprosessen. Her er det viktig å se nærmere på håndtering av trafikk, prioritering av trafikanttyper og konkrete løsninger for vegsystemet ved stasjonen. Reguleringsplanen for E6 og mulighetsstudien for Brumunddal stasjon må følges opp i neste planfase.

Videre samarbeid og behov for utredninger i reguleringsplanfasen

For å sikre at planlegging som berører riks- og fylkesveg blir ivaretatt tilstrekkelig i reguleringsplanarbeidet ber vi om at Jernbaneverket oppretter egen dialog med Statens vegvesen. Vi ønsker et tett samarbeid rundt vurdering av transport og trafikkmønster, kollektivknutepunkt, vegtekniske løsninger og eventuelle konsekvenser som følge av endringer i vegsystemer. For anleggsfasen forventer vi at det utarbeides en trafikkavviklingsplan. Vi forventer at Jernbaneverket legger fram forslag til løsninger som berører riks- og fylkesvegnett før høringsforslag for reguleringsplan foreligger.

- Vi forutsetter at godkjenning av tekniske løsninger håndteres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan/teknisk plan i egen dialog.
- Vi forutsetter at Jernbaneverket har direkte dialog med Nye Veier AS for de løsningene som berører E6, innenfor planområdet for E6 Kolomoen – Moelv.
- Vi forutsetter at igangsatte og planlagte tiltak på veger vi har forvaltningsansvar for ikke berøres av bestemmelsenes § 4-1.
- Vi stiller krav om at det innarbeides i bestemmelsene at: *«Løsninger for offentlige veger skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av SVV (Håndbok N100 – Veg og gateutforming) eller annen vegmyndighet eksempelvis*

vegnormal for kommunale veger. Statens vegvesen skal godkjenne tekniske løsninger for riks- og fylkesveg før endelig planforslag foreligger».

- Til bestemmelsene punkt 3.3 Rekkefølgekrav ber vi om et nytt punkt c): *Det skal utarbeides en trafikkavviklingsplan som ivaretar god framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Trafikkavviklingsplanen skal godkjennes av Statens vegvesen.*
- Vi har forventninger til at Statens vegvesen blir invitert inn i arbeidet med utarbeidelse av plan for trafiksikkerhet i anleggsperioden.
- Vi tar som forutsetning at massetransport inn til deponi i all hovedsak vil følge veger som er dimensjonert for denne type trafikk, alternativt at det anlegges driftsveg langs linja.
- Vi forutsetter at det gjøres vurderinger av trafiksikkerhet på atkomstveger til massedeponi før det avsettes arealer til massedeponi.
- Vi forutsetter at tilrettelegging for gående og syklende vil bli eget tema i neste planfase og håndteres i samarbeid med Statens vegvesen og de aktuelle kommunene.
- Vi forutsetter at det foretas en ny transportanalyse i reguleringsplanfasen. Vi ber spesielt om at lokal trafikk rundt knutepunktene blir belyst.

Ivaretagelse av utredningsplikten

For Statens vegvesens ansvarsområder er mye av dokumentasjonsbehovet dekket, men det vil fortsatt være tema og detaljer i konsekvensutredningen på kommunedelplannivå som må vurderes nærmere i reguleringsplanfasen.

Vi anser at utredningsplikten etter planprogrammet er oppfylt, og at konsekvensutredningene er tilstrekkelige på kommunedelplannivå.

Vi forbeholder oss likevel retten til å fremme innsigelse på reguleringsplannivå dersom det viser seg at våre ansvarsområder ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i planen jf. våre merknader og forutsetninger.

Vegavdeling Hedmark
Med hilsen

Aud M. Riseng
avdelingsdirektør

Hanne Finstad

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Hedmark, Postboks 4034, 2306 HAMAR
Hamar kommune, Postboks 4063 Postterminal, 2306 HAMAR
Hedmark fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR

NVE Region Øst, Vangsvegen 73, 2317 HAMAR
Nye Veier AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S
Ringsaker kommune, Postboks 13, 2381 BRUMUNDDAL
Stange kommune, Postboks 214, 2336 STANGE