

HAMAR KOMMUNE
Postboks 4063
2306 HAMAR

Dato: 27.05.2020
Saksref: 201808653-354
Deres ref.:
Side: 1 / 9

Vår saksbehandler: Lars Eide
Telefon:
Mobil: +47 95855118
E-post: Lars.Eide@banenor.no

Oversendelse av plandokumenter til andregangsbehandling - KDP for dobbeltspor gjennom Hamar

Vi takker for godt samarbeid med Hamar kommune i arbeidet med revisjon av planforslag etter høring og offentlig ettersyn. Plankart og bestemmelser er bearbeidet og presisert, og foreligger som reviderte dokumenter, sammen med revidert planbeskrivelse. Underveis i dette arbeidet har vi i all hovedsak valgt å ikke revidere fagrapporter, men heller presisere og forklare endringer i planforslaget i *Planbeskrivelse* og *Merknadsdokument*. Dette gjelder med unntak av *Fagrapport Klimabudsjett*, som er revidert som følge av unøyaktighet i rapporten ved førstegangsbehandling, og dokumentet *Måloppnåelse og Bane NORs anbefaling*.

Det er utarbeidet ett nytt dokument: «*Merknadsdokument – Sammendrag av merknader til planforslaget med kommentarer*» etter høring og offentlig ettersyn. I dette dokumentet er alle 181 innkomne merknader oppsummert og besvart. Det er enkelte tema som har opptatt flere innsendere. Disse tema er svart ut i en felles innledende del i dokumentet, kapittel 2. Endringer i planforslaget etter høring er oppsummert i kapittel 3, mens hver merknad er oppsummert og besvart i kapittel 4.

Vedlagt følger plandokumenter til andregangsbehandling i kommunestyret i Hamar kommune. Oversendelsen består av følgende dokumenter:

- Merknadsdokument – Sammendrag av merknader til planforslaget med kommentarer.
- Planbeskrivelse
- Plankart med sosi-filer
- Planbestemmelser og retningslinjer
- Fagrapport Klimabudsjett
- Måloppnåelse og Bane NORs anbefaling

De dokumentene som er uendret fra førstegangsbehandling oversendes ikke, men ligger til grunn for planforslaget sammen med de reviderte dokumentene.

Håndtering av bestilling og utredning

Ved bestilling av ny utredning for dobbeltspor gjennom Hamar, ble det påpekt enkelte mangler og behov for tydeligere presisering fra forrige utredning fra 2016. Disse utredningstema er omtalt i Planprogram, fastsatt 27. februar 2019.

I planprogrammet er også togparkering (hensetting) omtalt. Underveis i utredningsprosessen er togparkering håndtert som et eget planforslag, og lagt fram i en egen Kommunedelplan for Hensetting Hjellum. Plandokumenter er tidligere oversendt Hamar kommune og lagt fram for vedtak i separat prosess. Kommunedelplan for Hensetting Hjellum behandles i kommunestyret i Hamar kommune 27. mai 2020.

Enkelte tema fra Kommunal og moderniseringsdepartementets og Jernbanedirektoratets bestillinger er ikke like tydelig oppsummert i oversendte plandokumenter. Dette skyldes til dels at temaene ligger litt på siden av hva man normalt håndterer i en planprosess, men også at det er en utfordring å sammenfatte og gi tydelig svar ett sted i et sett av plandokumenter. Dette gjelder særlig hvilke grep som er tatt for å ivareta samlede konsekvenser, sammen med oppfølging av kostnadsreducerende tiltak og synliggjøring av hvilke aktører som må bekoste tiltak ut over InterCity-prosjektet. Disse tema er like fullt beslutningsrelevante ved vurdering av planforslaget.

Krav om likeverdig utredning av planforslaget

I KMDs vedtak for videre planprosess er det påpekt at *«Alternativene må utredes videre slik at alternativ Øst og alternativ Vest har et likeverdig nivå, som grunnlag for reviderte gjennomførings- og kostnadsanslag. Kostnadsvurderingene må omfatte både de jernbanemessige forholdene, avbøtende tiltak, frigjøring av byutviklingsområder samt mulige gevinster ved avhending av frigitte arealer, og kompensierende tiltak for å oppfylle Ramsarkonvensjonen. Det skal ut fra revidert forslag gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse av de to alternativene».*

I utredningene som nå foreligger er Øst og Vest utredet på likeverdig nivå og alternativene er sammenliknbare. De *jernbanemessige forholdene* er utredet slik at alternativene nå er direkte sammenliknbare og innebærer de samme elementene. Det er i planforslaget lagt inn tilsving for både Øst og Vest, og det er lagt inn lik gjennomkjøringshastighet og likt antall spor til plattform. Driftsbasen og spor til Jernbanemuseet er utredet likt for øst og vest, som varianter av hovedalternativet. I tiltaket opprettholdes driftsbasen, mens spor til jernbanemuseet er tatt ut av tiltaket både for Vest og Øst.

Avbøtende tiltak er omtalt i utredningsmaterialet på ordinært vis. Det er ikke lagt inn eller kostnadsvurdert de tiltak som i fagutredningene omtales som avbøtende tiltak for hovedalternativene, da disse kan ha ulike konsekvenser for andre fagtema.

Begge alternativ er likevel håndtert slik at viktige grep for å spare dyrka mark og Åkersvika naturreservat, og andre viktige verdier, ligger inne i jernbanetiltaket:

- For Øst handler dette om at Øst A, alternativet som innebærer størst arealbeslag for dyrka mark, er foreslått lagt bort ved andregangsbehandling. Videre er hele Øst-tiltaket lagt lenger inn på land ved Vikingskipet for å unngå viktige naturverdier. Spor over Åkersvika legges på fylling på Mjøssiden for å unngå inngrep i de mer verdifulle naturområdene.
- For Vest er løsningen senket med ca. 4 meter gjennom hele Hamarbukta for å redusere negative konsekvenser av å opprettholde spor mellom byen og Mjøsa. Med denne løsningen er det mulig å opprettholde vanntilførsel mellom Mjøsa og indre del av Hamarbukta ved høy vannstand. Spor over Åkersvika legges på fylling på Mjøssiden.

Frigjøring av byutviklingsarealer og gevinst ved avhending av frigitte arealer er håndtert likt for Øst og Vest. Se nærmere omtale av disse tema lenger ned i dokumentet.

Kompensierende tiltak for å oppfylle Ramsarkonvensjonen er avhengig av hvilken løsning som velges for dobbeltspor gjennom Hamar. Inngrepene i Åkersvika naturreservat er av en slik art og omfang at det vil kreve en grensejustering av naturvernområdet. Dette er gjenstand for en separat prosess som må foregå parallelt med planleggingen av ny jernbane, sammen med søk etter aktuelle kompensasjonsarealer. Kompensasjon for tapte arealer og verdier i verneområdet vil bli behandlet i en egen kompensasjonsplan som fremmes i reguleringsplanprosessen for det aktuelle alternativet. Fagutredning naturmangfold omtaler også mulighet for å etablere kompensasjonsarealer, i *Fagrapport Ikke-prissatte konsekvenser* kap. 4. Se nærmere omtale lenger ned i dokumentet.

Samfunnsøkonomisk analyse er gjennomført på basis av det reviderte planforslaget for alternativ Øst og Vest, jf. rapporten *Samfunnsøkonomisk analyse*. Nullalternativet og alternativ Vest og Øst beskrives, og metodebruk og metodiske begrensninger framkommer i rapporten. Her er det verdt å merke seg at nullalternativet omfatter bygging av dobbeltspor fram til Hamar, slik at nytten av investeringen kun kan beregnes på bygging av dobbeltspor gjennom Hamar.

Sentrale punkter fra bestillingen

Planprogrammet er strukturert rundt det utredningsbehovet som framkommer i bestillingen fra KMD, oppsummert i syv hovedpunkter. Under er det forklart hvor plandokumentene omtaler de sentrale punktene. Her er det også oppsummert viktige elementer fra utredningsmaterialet.

1) By- og knutepunktsutvikling, muligheter og begrensninger ved begge alternativer inkludert tids- og kostnadsvurderinger.

Tema by- og knutepunktsutvikling er i hovedsak utredet under *Andre samfunnsmessige virkninger*. By- og knutepunktsutvikling er et sentralt tema for Hamar kommune, men også for Bane NOR. Det ligger i Bane NORs rolle å følge de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging og de nasjonale mål for miljø og transport i Nasjonal transportplan, sammen med samfunnsmålet for InterCity.

I utredningen er det tatt utgangspunkt i de nasjonale, regionale og lokale mål, jf. også planprogrammet kap. 4. Utredningen er strukturert rundt disse målene, og det er omtalt i hvilken grad man kan oppnå kompakt byutvikling og knutepunkt med tilkobling til bystruktur ved en stasjonslokalisering i Vest eller Øst. I utredningen er det vurdert hvilken utvikling man kan forvente på kort, mellomlang og lang sikt. Analyseåret er 2034, med framskrivning 40 år fram til året 2074. Temaet er besvart i *Fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger*, i hovedsak kap. 3.

Det er gjort omfattende utredninger av Mobilitet og tilgjengelighet. Dette er omtalt i fagrapport *Andre samfunnsmessige virkninger*, kap. 2. Her er kartleggingen av dagens trafikkmønster og reiser til/fra stasjonen beskrevet i en innledende omtale av passasjerregistreringer. Reisemiddelfordeling, kapasitet i vegnettet og fremskrevet/framtidig trafikksituasjon er også omtalt her. Det er gjort kartlegginger og utredning av trafikkavvikling og vegsystem, parkering, kollektivtrafikk, gange og sykkel. Tilrettelegging for miljøvennlig transport og konsekvenser for Hamar by av stasjonslokalisering omtales i kap. 2.8, sammen med potensial for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikk. Nyttvurderinger, blant annet knyttet til tilbringertransport, framkommer i fagrapport *Prissatte konsekvenser*.

Vest er det alternativet som i følge utredningene vil bidra til at flest reisende vil benytte tog til og fra Hamar. Utredningen viser at alternativ Vest bygger opp om gange, sykkel og buss (nullvekstmål), fremmer kompakt byutvikling, styrker og videreutvikler eksisterende sentrum, opprettholder kollektivknutepunkt der det er høy utnyttelse og mange målpunkt i dag, og gir redusert transportbehov.

2) Konsekvenser for driftsfunksjoner, jernbaneverksted, tilbakeføring av sporområder, mv. knyttet til mulighetene for frigivelse til byutvikling, samt gevinster ved avhending av frigitte arealer.

Tema knyttet til driftsfunksjoner, jernbaneverksted, tilbakeføring av sporområder og mulighet for frigivelse til byutvikling er omtalt i utredningen av *Andre samfunnsmessige virkninger*. Her er virkninger for Hamar ved å frigi arealer til byutvikling omtalt. Flytting av driftsbasis er vurdert som variant i utredningen av *Ikke-prissatte konsekvenser* og inngår i utredningen av *Andre samfunnsmessige virkninger*. Gevinst ved avhending av frigitte arealer er omtalt i *Fagrapport Prissatte konsekvenser*.

Verksted

Det er vedtatt i andre prosesser at verkstedet skal flytte ut fra området ved Hamar stasjon innen kort tid, og før det kan bli aktuelt å gjennomføre dobbeltsporutbygging gjennom Hamar. Verkstedet er derfor ikke nærmere omtalt i utredningen.

Driftsbase

Bane NOR har i planforslaget lagt fram at driftsbasen opprettholdes i begge alternativer. Driftsbasen kan sikres nødvendige spor, sportilkobling og arealer inne på stasjonsområdet. Konsekvensene av å opprettholde driftsbasen er noe ulikt for alternativ Vest og Øst. For Vest er det mer naturlig å benytte noe av stasjonsområdet til fortsatt driftsbasen, mens man ved Øst må beholde 1 spor over Åkersvika i tillegg til å beholde 1-2 spor fram til Sverdrupsgate. Kostnadmessig konsekvens vil bli høyere av å flytte enn å opprettholde driftsbasen der den er i dag. Kostnader for å beholde driftsbasen ved Øst vil ligge i størrelsesorden 20-25 mill.

Flytting av eksisterende driftsbasen vil ha en kostnad på 100-300 mill., og det må i tillegg gjennomføres arealsøk med etterfølgende planprosess. Bane NOR anser derfor at det ikke er ønskelig å flytte driftsbasen. Kostnader til flytting av driftsbasen må følgelig dekkes av andre budsjetter enn dobbeltsporprosjektet/InterCity-prosjektet.

Mulige arealer frigitt til byutvikling

Det er i utredningen sett på hvor store arealer som kan frigis til byutvikling ved hhv. Øst og Vest. Arealer som kan frigis til byutvikling er omtalt i utredningen av *Andre samfunnsmessige virkninger*. Arealenes egnethet for utvikling, etterspørsel etter og behov for arealer er nærmere vurdert og diskutert i *Fagrappport Andre samfunnsmessige virkninger* kap. 3.2 og 3.3. Arealene ved driftsbasen er ikke regnet med som frigitt til byutvikling fordi driftsbasen beholdes, området er fredet og det vil bli krav om egen prosess knyttet til dispensasjon/avfredning for å frigi arealene til utbygging. Flytting av driftsbasen frigir i liten grad attraktive byutviklingsarealer.

Ved alternativ Vest vil det kunne frigis ca. 40 daa. nytt byutviklingsareal ved stasjonen. Arealene som frigis vil egne seg for bolig, næring, kontor, men også andre funksjoner som bør ligge i nærheten av kollektivknutepunkt. Arealene ved Espern og ytterst på sørsiden av stasjonen er ikke med i disse tallene, da disse områdene kan bygges ut før realisering av dobbeltspor.

Ved alternativ Øst vil det kunne frigis ca. 75 daa. nytt byutviklingsareal ved stasjonen. I tillegg har man vurdert at ca. 77 daa areal frigis ved flytting av dagens næringsbebyggelse mellom Briskebyen og Stasjonen i Øst, hvorav om lag 64 daa kan egne seg til bolig og næring. Disse arealene må erverves dersom det skal bygges dobbeltspor, og disse «restarealene» blir tilgjengelig for utbyggingsformål etter at dobbeltspor er ferdigstilt. Arealreserven rundt stasjonen i Øst scorer ikke høyt på attraktivitet, spesielt for boligutbygging, sammenlignet med arealene de konkurrerer mot. Etablering av annen type virksomhet kan være aktuelt, som reetablering av den type næring som er der i dag fram til det ev. kan etableres mer bymessige funksjoner eller nye store og mer arbeidsplassintensive virksomheter, som sykehus eller utdanningsinstitusjoner, som da kan fortrenge slike næringer som dagens bilforretninger mm.

Mulige gevinster ved avhending av frigitte arealer

Gevinst ved avhending av frigitte arealer er omtalt i *Fagrappport Prissatte konsekvenser*. Verdivurderingene er basert på innspill og diskusjon med et utvalg av meglere og utbyggere på Hamar i august 2019. Den generelle markedsmessige situasjonen på Hamar med hensyn til tilbud (arealreserver) og etterspørsel (befolkning og næringsaktivitet) på tidspunktet når arealene kan frigjøres har vært grunnleggende faktorer. Egenskaper som beliggenhet og tomtestørrelse har også vært viktige parametere for vurdering av potensiell verdi for arealene. Risikoelementer som forurenset grunn, reguleringsformål og tidshorisont har vært vanskelige å kvantifisere og bidrar til usikkerhet i verdivurderingen.

Tidshorisonten er viktig i denne vurderingen. Arealene ved Vikingskipet kan ikke bygges ut før etter at banen er ferdigstilt ved Øst, og realisering av verdi til utbyggingsformål ligger langt fram i tid.

Dagens verdi på disse arealene settes lavt. Verdien av de frigitte arealene ved stasjonsområdet er potensielt store, men usikre grunnet befolkningsutvikling, marked og tidspunkt for realisering.

Tabellen under viser nåverdi for gevinst av frigjorte arealer. Her er arealene som frigis ved at næringsvirksomhet flytter fra området mellom Briskebyen og Stasjon i Øst medregnet. Verdiene inngår som fratrukk i investeringskostnaden.

Område	Alternativ Vest	Alternativ Øst A/Øst C
Dagens sporområde, sør for Strandgata og Stangeveien	40 daa	75 daa
Øst for Briskebyen, ved Disenstrandvegen	0 daa	70 daa
Totalt areal	40 daa	145 daa
Nåverdi for gevinst av frigjorte arealer	70 mill. kr	180 mill. kr

3) Konsekvenser for Norsk Jernbanemuseum

I planforslaget er det forutsatt at det ikke opprettholdes spor til Jernbanemuseet. Et element i dette er at sporene til Jernbanemuseet sjelden er i bruk, og at det finnes alternative måter å frakte museumsmateriell på dersom det skal brukes på jernbanenettet. Det anses ikke som aktuelt å beholde flere km. jernbanespor som må driftes og vedlikeholdes for museumsvirksomhet.

Det er utredet konsekvenser for Norsk Jernbanemuseum med sportilgang fra nord, fra sør og uten sportilgang. I utredningen er dette omtalt som varianter av hovedtiltaket, både i *Fagrappport Ikke-prissatte konsekvenser* (kap. 7) og *Andre samfunnsmessige virkninger* (kap. 3). Opprettholdelse av spor fra sør har konsekvenser både når det gjelder kostnader, mulighet for etablering av nye forbindelser og for ikke-prissatte konsekvenser. Ved å opprettholde spor fra sør vil jernbanespor fortsatt ligge mellom byen og Mjøsa, og mange av dagens ulemper med sporene vil videreføres. Mulighet for å etablere nye forbindelser mellom byen og Mjøsa svekkes. Det er sett på alternativ sportilgang fra nord, noe som vil gi en flere km. lang strekning med jernbanespor fram til Jessnes. Det er vurdert at kostnadene ved å beholde sporene her langt overgår kostnadene ved å fjerne sportilgang for Norsk Jernbanemuseum.

4) Konsekvenser for Vikingskipet – herunder antall parkeringsplasser.

Planforslaget som er utredet og legges fram er endret siden 2016. I planforslaget er løsningen nå lagt lenger vest/nærmere Briskebyen, med større avstand til Vikingskipet.

Konsekvensene for Vikingskipet er utredet i *Fagrappport Andre samfunnsmessige virkninger*. Her inngår også en vurdering av antall parkeringsplasser.

Flytting av stasjonsområdet lenger vest gjør at en del av parkeringsplassene kan opprettholdes, samtidig som det er mulig å etablere parkeringsplasser lenger nord i området, nærmere Vangsvegen og nord for Åkersvikvegen.

Atkomst til Vikingskipet ivaretas med en kjørevei fra Åkersvikvegen nord for Vikingskipet. Det er gang- og sykkelveg parallelt med kjørevegen. I tillegg etableres undergang for gående og syklende under sporene med kobling mellom Åkersvikvegen og arealene foran Vikingskipet. Tilreisende med tog gis direkte atkomst via denne undergangen.

5) Konsekvenser for matjord og muligheter for avbøtende jordverntiltak

Planforslaget som er utredet og legges fram er endret siden 2016. Det er utredet en løsning i Vest og to løsninger i Øst, benevnt Øst A og Øst C. Øst A er ganske lik løsningen fra 2016 når det gjelder arealbeslag og konsekvenser for dyrka mark på Børstad/Tommelstad. Det er foreslått at denne løsningen utgår, slik at kun Øst C legges fram til andregangsbehandling. Øst C er et resultat av arbeidet med å redusere østalternativets arealbeslag på dyrka mark.

Konsekvenser for matjord og muligheter for avbøtende jordverntiltak er omtalt i utredningen av *Ikke-prissatte konsekvenser* (kap. 6). Arealbeslaget er redusert til ca. 24 daa permanent og 76 daa midlertidig fulldyrka jord. Avbøtende jordverntiltak er innarbeidet som en del av løsningen, gjennom at linja ligger lenger vest og går raskere i fjell. Det etableres kulvert i en lengde på ca. 270 meter før tunellpåslag. Dyrka mark kan reetableres oppå kulverten.

6) Konsekvensene for Åkersvika naturreservat. Muligheter for konfliktreducerende og avbøtende tiltak slik at løsningene ikke bryter med Norges forpliktelser etter Ramsarkonvensjonen

Planforslaget som er utredet og legges fram er endret siden 2016. Alternativ Vest og Øst har spor over Åkersvika på utsiden/Mjøssiden av dagens fylling. For Øst er hele stasjonsområdet lagt lenger vestover (og inn på land) slik at arealbeslaget i Åkersvika naturreservat reduseres. Kravet om etablering av kompensasjonsarealer vil kunne møtes med hovedalternativ Vest og trolig også hovedalternativ Øst. For variantene av Øst vil det være mer krevende å finne arealer for fullgod kompensasjon. Planforslaget må følges opp med grensejustering og kompensasjonsarealer i reguleringsplanfasen.

Konsekvenser for Åkersvika naturreservat er omtalt i utredningen av *Ikke-prissatte konsekvenser* (kap. 4. Tabell 4.3 viser arealbeslag). Alternativ Vest skal bygges med tilsving til Rørosbanen fra sør. Dette gjør at den indre delen av Jernbanevika blir utfylt (med en liten forekomst av en rødlisteart som er vanlig i reservatet). Permanent arealbeslag i Ramsarområdet er beregnet til 26,8 daa, mens midlertidig arealbeslag vil være ca. 75 daa (inkl. det permanente arealbeslaget).

Med alternativ øst blir permanent arealbeslag i Åkersvika naturreservat bare marginalt større enn med alternativ vest (beregnet til 28,3 daa, inkludert nytt spor til driftsbasen på Espern), men areal også øst for eksisterende trase og i Flagstadelvdeltaet med større naturkvaliteter blir rammet, sammen med områder uten tidligere inngrep. Bruene over Flagstadelva vil gi inngrep i form av brufundamenter, og traseen mellom dagens fylling og Stangevegen gir større midlertid arealbeslag i forbindelse med byggingen av pilarer. Det midlertidige arealbeslaget vil gi langvarig negativ påvirkning på verdifulle mudderbanker i dette området og er beregnet til ca. 164 daa (inkl. det permanente arealbeslaget).

Elektrifisering av Rørosbanen er ikke spesifikt utredet i dette planarbeidet, da elektrifisering i liten grad gir arealbeslag ut over de arealer hvor eksisterende jernbane ligger. Nødvendig areal til endring av spor for Rørosbanen langs Midtstranda i Øst-alternativet er inkludert i konsekvensutredningen og framkommer i tabell over arealbeslag.

7) Mulighetene for kostnadsreducerende tiltak.

Begge alternativ er på dette plannivået utformet for å imøtekomme innsigelsene fra 2016. Planforslaget ivaretar hensyn til de nasjonale verdiene knyttet til dyrka mark og Åkersvika naturreservat, og andre verdier i Hamar by, som Hamarbukta og koblingen mellom byen og Mjøsa. Bestillingen ble underveis i arbeidet endret slik at bruløsning i Vest ikke lenger er et alternativ (jf. politisk vedtak gitt i brev fra Samferdselsdepartementet 15. august 2018).

I planforslaget er det innarbeidet vesentlige forbedringer siden 2016, både for alternativ Vest og Øst. Investeringskostnaden for tiltakene ligger på hhv. 12,0 mrd. for Vest og 12,4 mrd. for Øst (+/- 20%). Trafikantnyttene er beregnet til å være 200 mill. høyere i alternativ Vest enn i alternativ Øst, fordi stasjonen gir raskere gang- og sykkelforbindelser til de viktigste start og målpunktene i Hamar. Dette gjør at netto nytte er 600 mill. høyere på Vest enn Øst. Begge alternativene har negativ netto nåverdi (NNV) og negativ netto nåverdi per budsjettkrone (NNB). Resultatene viser at alternativ Vest har minst negativ netto nåverdi (NNV) og minst negativ netto nåverdi pr. budsjettkrone (NNB). Netto nåverdi per budsjettkrone (NNB) blir på -0,98 for alternativ Vest og -1,02 for alternativ Øst.

Planforslaget er utarbeidet til et nivå hvor alternativene er likeverdige. Detaljnivået er høyere enn normalt i en kommunedelplan. Det er blant annet gjennomført vesentlig mer omfattende grunnundersøkelser enn vanlig, noe som gjør at kostnader knyttet til anleggsgjennomføring kan ha en oppside. Ved regulering av dobbeltsporet er det aktuelt å optimalisere tiltaket nærmere. Muligheter for kostnadsreduserende tiltak kan også inngå i en optimalisering.

I KMDs brev framgår det at: *«En del av de beregnede kostnadene er knyttet til tiltak som ikke er nødvendige for gjennomføringen av InterCity-prosjektet. Den videre prosessen må klargjøre hvem som skal bekoste hva. InterCity-utbyggingen gir kommunen en unik mulighet for byutvikling, men staten kan ikke bekoste denne byutviklingen utover det InterCity-utbyggingen i seg selv bidrar med. Det er viktig at det lages en god oversikt over hva som er del av den vedtatte InterCityutbyggingen og hva som er en del av byutviklingen i regi av Hamar kommune.»*

Flytting av driftsbanegården og verksted og opparbeidelse av frigitte sporområder ut over ren rydding er ikke en del av InterCity-prosjektet. Mulighetene for en trinnsvis byutvikling, og om det er realistisk å kunne få frigitt disse arealene uten midler fra staten, må derfor utredes nærmere».

Bane NOR har gjort vurderinger av mulighet for trinnsvis utbygging, herunder mulighet for trinnsvis byutvikling. Alternativ Vest og Øst er vesentlig forskjellige når det gjelder mulighet for *trinnsvis utbygging av jernbanetiltaket*, da trinnsvis utbygging kun vil være aktuelt for Vest. Ved alternativ Øst må hele strekningen bygges i en etappe. Ved alternativ Vest kan det være aktuelt å gjennomføre lokale forbedringstiltak rundt Hamar stasjon på kort sikt, som bidrar til oppgradering av stasjonsområdet, strandsonen og koblingen mellom disse. Ferdigstilling av stasjonsområdet kan gjennomføres før en full utbygging av dobbeltsporet, sammen med etablering av undergang under spor. Det kan også være mulig å bygge spor over Åkersvika i en utbyggingsetappe samtidig som dobbeltspor bygges til Åkersvika.

Trinnsvis byutvikling er avhengig av at spor frigis og at det er behov for de frigitte arealene til utbyggingsformål. I utredningen av Andre samfunnsmessige virkninger er det gjort utredninger av byens arealbehov og de frigitte arealenes attraktivitet. Her er det tatt utgangspunkt i kommunens vedtatte Kommuneplan (2018-2030) og mål for utvikling, sammen med framskrevet befolkningsvekst. I analysen framkommer det at kommunen har større arealreserver enn arealbehov, og at arealenes attraktivitet nær knutepunkt og tilkobling til bysentrum i Vest og Øst er forskjellig.

I plandokumentene er det ikke lagt inn en oversikt over kostnader knyttet til *hva som er del av InterCityutbyggingen og hva som er en del av byutviklingen i regi av Hamar kommune*. Dette er tema som ligger på siden av en ordinær planprosess og som i liten grad fanges opp i plandokumentene eller i metoden for samfunnsøkonomisk analyse. Slike kostnader er også avhengig av hvilke valg som tas for å følge opp kommunedelplanen. I planforslaget er det gjort et arbeid med å begrense omfang av tiltaket, for å unngå vesentlig kostnadsdrivende elementer. For Vest er det lagt inn at stasjonsområdet videreføres som i dag når det gjelder spor på dagens høyde og gjenbruk av stasjonsbygningen. Flytting av driftsbasis er ikke lagt inn i tiltaket, nettopp for å unngå økning i kostnader. Videre er det lagt til grunn at nye atkomstveger viderefører dagens vegsystem, med nødvendige omlegginger som følge av at jernbanetiltaket.

Det kan være aktuelt å se for seg flere tiltak for å bygge opp under jernbanetiltaket, men som ikke inngår i selve jernbanetiltaket. De tiltakene som har vært diskutert underveis i arbeidet med planforslag, knytter seg primært til alternativ Øst, og er nøkterne. Vi har gjort en grov kostnadsvurdering av disse parallelt med utarbeidelse av plandokumenter. Økte kostnader for drift

og vedlikehold av nye gang- og sykkelveier eller kjøreveier vil komme i tillegg til investeringskostnaden.

Mulige tiltak hvor kostnadene ikke er en del av jernbanetiltaket	Kostnad
Flytting av driftsbasis (ikke inkl. arealsøk og planprosess annet sted)	100-300 000 000
Gang- og sykkelveg fra stasjon ved Vikingskipet gjennom Briskebyen til gamle CC	17-20 000 000
Gang- og sykkelveg i Rørosbanetrase fra stasjon ved Vikingskipet fram til dagens stasjon, med asfalt og lys	30 – 35 000 000
Bussveg fra rundkjøring ved politihuset via Sagvegen til rundkjøring ved Disen bru, inkl. busstopp med tilknytning til stasjonsområdet ved Vikingskipet og atkomst til plattform fra nord	77 - 85 000 000
Nye bussruter: Matebuss eller omlegging av bybussruter (utredet i Andre samfunnsmessige virkninger) <ul style="list-style-type: none"> • Matebuss: 4-5 mill. pr år • Bybuss: saksing mellom Vangsvegen og Stangevegen: 6-7 mill. pr år. 	Årlig: 4 – 7 000 000
Utvidelse/ etablering av V/A anlegg slik at området mellom stasjonsområdet ved Vikingskipet og Briskebyen kan benyttes til byutvikling.	40 - 50 000 000
Flomsikre/tilrettelegge for bebyggelse på arealene mellom stasjonsområdet ved Vikingskipet og Briskebyen	Ingen ekstra kostnad for flomsikring med bruk av tunnelmasser. Ytterligere tilrettelegging ikke beregnet.
Tilrettelegge for byutvikling på frigitte arealer ved eksisterende stasjon	Ikke beregnet

Tilpasset stasjonsløsning i Øst for å kunne håndtere IC-pendel til Elverum

I tillegg til bestillingen fra kommunal- og moderniseringsdepartementet har Jernbanedirektoratet bedt Bane NOR om å beskrive *mulig IC-pendel mellom Oslo og Elverum (konsekvenser for stasjonsløsning)*. Dette arbeidet inngår som en del av utredningene, og løsningen er utredet som en variant av Øst. Denne varianten er omtalt som Øst Fleksibel stasjonsløsning.

Øst Fleksibel stasjonsløsning har en annen utforming av spor i stasjonsområdet og gir andre konsekvenser enn Øst C fordi den skal ivareta flere jernbanetekniske funksjoner. Det er blant annet nødvendig med ekstra spor over Åkersvika, fra to til totalt fire spor, og en lengre stasjonsløsning hvor Rørosbanen på bru over Flagstadelva ligger nærmere Vangsvegen. Denne stasjonsløsningen vil gi et vesentlig større inngrep i Åkersvika naturreservat og ramme verdifulle våtmarksarealer. Arealbeslag for fleksibel stasjonsløsning øker med ca. 12 daa, til 40,2 daa permanent arealbeslag og 210 dekar midlertidig beslag (inkl. permanent arealbeslag). I *Fagrappport Ikke-prissatte konsekvenser* kap. 7 er det omtalt at varianten samlet gir svært negativ virkning.

Med pendel mellom Elverum og Oslo må reisende med Rørosbanen fra Østerdalen bytte tog på Elverum i stedet for på Hamar. De fleste som i dag bruker Rørosbanen skal nord for Elverum. Passasjergrunnlaget er derfor større på Hamar, der reisende bytter til Rørosbanen i dag. Vurderinger av nytte viser at denne varianten gir lav trafikanntytte og økte investeringskostnader på selve stasjonsutformingen. Hvis det skal være aktuelt å etablere IC-pendel mellom Oslo og Elverum er det også nødvendig å gjennomføre andre tiltak på Rørosbanen mellom Hamar og Elverum. Dette omhandler blant annet elektrifisering, flere kryssingsspor, stasjonstiltak, sanering av planoverganger, samt også hensetting ved Elverum stasjon. Nærmere utredning av et slikt konsept og prosjektering av nødvendige tiltak inngår ikke i utredning av dobbeltspor gjennom Hamar.

Vi mener etter dette at Bane NOR har gjennomført utredningen i tråd med bestilling fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet, og takker for et godt samarbeid med Hamar kommune.

Med vennlig hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vedlegg:

20 05 20 Merknadsbehandling dobbeltspor
Illustrasjonshefte - Dobbeltspor
Klimabudsjett - Dobbeltspor
Måloppnåelse og Bane NORs anbefaling
NN_F_PLAN_OSTC
NN_F_PLAN_OSTC
NN_F_PLAN_VEST_1_26015_1210
NN_F_PLAN_VEST_1_26015_1210
Oversikt over berørte reguleringsplaner - Dobbeltspor
Planbeskrivelse - Dobbeltspor
Planbestemmelser - Dobbeltspor
Plankart - Dobbeltspor