

Merknader ved høring og offentlig ettersyn – Reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon

Dokumentet inneholder samling av uttalelser til det offentlige ettersynet for reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon. Uttalelsene er sammenstilt og kommentert av Bane NOR i et eget merknadsdokument.

Reguleringsplanen ble lagt ut på offentlig ettersyn den 25.06.2022, med frist for å komme med merknad til planen den 03. september 2022.

Til høring og offentlig ettersyn kom det inn 5 merknader som var sendt likt til både reguleringsplanen i Stange og Hamar kommune. Disse 5 er samlet først i dokumentet, deretter følge resterende merknader for planen i Hamar kommune, og planen i Stange kommune.

Innhold

- Oversikt over merknader

- Felles for Stange og Hamar kommune

- Stange kommune

- Hamar kommune

Oversikt over merknader

Felles for begge kommuner		
Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
2	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022
3	NVE Norges vassdrags- og energidirektorat	05.09.2022
4	Mattilsynet	26.08.2022
	Private, grunneiere og næringsliv	
5	Espern Eiendom	02.09.2022

Stange kommune		
Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022
2	Innlandet fylkeskommune	08.09.2022
3	NVE Norges vassdrags- og energidirektorat	05.09.2022
4	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
5	Mattilsynet	26.08.2022
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier	
6	Mjøsa Strandeierforening	01.09.2022
	Private, grunneiere og næringsliv	
7	Margareth og Ulf Martinsen	21.08.2022
8	Jan Ivar Martinsen	01.09.2022
9	May og Bjørn Erik Jønsberg	02.09.2022
10	Espern Eiendom	02.09.2022

Hamar kommune		
Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Hias IKS	19.7.2022
2	Statens vegvesen	31.08.2022
3	NVE	05.09.2022
4	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
5	Løten kommune	31.08.2022
6	Innlandet fylkeskommune	23.09.2022 og 31.10.2022
7	Mattilsynet	26.08.2022
8	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022

9	Rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Hamar kommune	14.11.2022
Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier		
10	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	30.08.2022
11	Pensjonistpartiet Hamar	30.08.2022
12	Hamar Venstre	02.09.2022
13	Sverdrupsgate Borettslag	01.09.2022
Private, grunneiere og næringsliv		
14	Øystein Waag	29.06.2022
15	Luks, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter	25.07.2022
16	Glommen Mjøsen Skog	30.08.2022
17	Borgny Irene Nygaard	03.09.2022
18	Sissel Løvhaug Hansen	03.09.2022
19	Leif Erling Storsveen	03.09.2022
20	Bjørn Karlsen	03.09.2022
21	Stein Brohjem	04.09.2022
22	Gunnar W. Holm	03.09.2022 og 13.09.2022
23	Liv Ljosland Karlsen	03.09.2022
24	Viggo Angelsen	03.09.2022
25	Wenche Nygaard Luci	02.09.2022
26	Kjell H. Bjørklund, Asbjørn Opaas, Gunnar Skjeset	03.09.2022
27	Bjørn Inge Sletta	01.09.2022
28	Per Mengshoel	03.09.2022
29	Roar Pedersen	15.09.2022
30	Espen Eiendom	02.09.2022
31	Kulvertgjengen	28.08.2022
32	Byentusiastene	04.09.2022

Felles for Stange og Hamar kommune

Under følger merknader sendt til begge kommuner.

Felles for begge kommuner		
Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
2	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022
3	NVE Norges vassdrags- og energidirektorat	05.09.2022
4	Mattilsynet	26.08.2022
	Private, grunneiere og næringsliv	
5	Espen Eiendom	02.09.2022



Hamar kommune
Postboks 4063
2306 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunhild Haugum, 62 55 11 91

Uttalelse til høring - Hamar og Stange - reguleringsplan - Åkersvika - Hamar stasjon - 084600

Vi viser til brev fra Hamar kommune datert 24.06.2022 og brev fra Stange kommune datert 04.07.2022, med reguleringsplaner for Åkersvika – Hamar stasjon, i hhv Hamar og Stange kommuner, til høring. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av dobbeltspor over Åkersvika og fram til Hamar stasjon, og tiltak i tilknytning til stasjonsområdet. Prosjektet er en del av InterCity-utbyggingen på Dovrebanen.

Planarbeidet omfatter areal i begge kommuner, og det er utarbeidet to reguleringsplaner med i hovedsak likelydende plandokumenter. Planforslagene er i hovedsak i tråd med vedtatt kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal og kommunedelplan for dobbeltspor til Hamar. Planbestemmelsene for de to reguleringsplanene er i like med noen unntak. For Hamar er det tatt inn bestemmelser knyttet til utvikling av stasjonsområdet, kollektivknutepunkt og omkringliggende infrastruktur. I Stange er det tatt inn konkrete bestemmelser knyttet til inngrep i og restaurering av naturområder og vegetasjon langs vassdrag.

Utvikling av stasjonsområdet i Hamar skjer i tråd med inngått avtale med Bane NOR og prinsipper i gjennomført knutepunktprosjekt der berørte samferdselsmyndigheter har deltatt.

Bane NOR vurderer at det vil gi god samfunnsøkonomisk effekt å gjennomføre denne utbyggingen i forlengelsen av utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Kleverud-Sørli-Åkersvika. Dette tilsier en utbygging av parsellen i årene 2025 til 2028/29. Prosjektet sees da i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.

Merknader

Statsforvalteren er fagmyndighet innen landbruk, miljøvern, helse og samfunnsikkerhet, og skal sørge for at nasjonale interesser blir ivaretatt i planprosesser. I denne høringsuttalelsen inngår våre samlede innspill og merknader til reguleringsplanene i begge kommuner.

Vi har følgende merknader til planforslagene:



Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren viser til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Tilrettelegging for dobbeltspor og utvikling av kollektivknutepunkt er i tråd med sentrale føringer i de statlige planretningslinjene, og vil bidra til målsettingen om å ta en økt andel av transportveksten med kollektivtrafikk.

Reguleringsplanene for dobbeltspor er tett koblet til, og gir føringer for flere andre planprosesser i tilknytning til Hamar sentrum og Bekkelaget. Vi forutsetter at kommunene sikrer sammenhengen mellom de ulike planprosessene. Når det gjelder Hamar stasjon er det svært positivt at det reguleres for en reduksjon av sporområdet, slik at areal i sentrum av Hamar kan frigis til byutvikling.

Vi forutsetter at kommunene stiller konkrete krav til tilrettelegging i anleggsperioden, for å sikre at viktige funksjoner i tilknytning til kollektivknutepunkt ivaretas.

Barn og unge

I *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen* § 5 a, stilles det krav om at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. I tråd med *plan- og bygningsloven* § 12-7 nr. 10 er det viktig å utforme rekkefølgebestemmelser for å sikre opparbeiding av lekeområder, friområder og trygge adkomster før nye byggeområder tas i bruk. Rekkefølgebestemmelser er viktige for å sikre god kvalitet og at utbyggingen skjer på en hensiktsmessig måte.

I forslag til planbestemmelser pkt. 7.3 i reguleringsplan for den delen av tiltaket som ligger i Hamar kommune, er det stilt krav om at senest ett år etter at dobbeltsporet er tatt i bruk skal alle adkomstveger, underganger og gang- og sykkelveger, som er en del av jernbanetiltaket, være etablert i henhold til reguleringsplanen. Vi forutsetter at rekkefølgebestemmelsen sikrer at disse tiltakene skal være opparbeidet *samtidig* med at dobbeltsporet blir tatt i bruk.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til Bane NORs forslag til reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon, innenfor Hamar kommune, på grunn av manglende sikring av opparbeidelse av adkomstveger, underganger og gang- og sykkelveger, samtidig som at dobbeltsporet blir tatt i bruk. Planforslaget oppfyller ikke de krav som ligger i *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging*.

Naturmangfold

Det har lenge vært planer om å utvide Dovrebanen gjennom Åkersvika fra enkeltspor til dobbeltspor. Dette ble nevnt i allerede i 2013 da daværende Miljøverndepartementet vedtok å legge firefelts E6 gjennom Åkersvika naturreservat. Det har vært en lang prosess for å komme frem til reguleringsplannivå for dobbeltsporet, og Statsforvalteren har hele tiden vært tydelig på at eneste akseptable trasé for et dobbeltspor gjennom Åkersvika naturreservat vil være i dagens trasé. Det er ikke vurdert som aktuelt med alternative traséer som ikke berører reservatet, og i lys av dette mener vi fortsatt at et dobbeltspor i dagens jernbanetrasé er eneste mulige alternativ gjennom reservatet.

Åkersvika naturreservat har internasjonale naturverdier knyttet til våtmarker og har stor biologisk diversitet. Åkersvika er hjem for flere sjeldne og trua arter, et viktig oppvekstområde for blant annet fisk, fugl, insekter, kreps og andre vannlevende dyr, og har stor verdi som trekklokalitet for våtmarksfugl. Åkersvika er et Ramsarområde og et IBA-område, noe som videre understreker de høye naturverdiene.



Åkersvika er under sterkt press fra flere kanter, både på grunn av historiske beslutninger og fremtidige planer. Dette omfatter store utbyggingsplaner i nærområdet og vannstandsreguleringer. I tillegg kommer andre utfordringer som forurensing, overgjødning, fremmede arter, mer ekstremt klima og erosjon. Det er derfor bekymringsfullt at det planlegges ytterligere inngrep i reservatet i form av dobbeltspor.

For å kunne bygge dobbeltspor lovlig gjennom reservatet må det gis dispensasjon fra verneforskriften for Åkersvika naturreservat. Forutsetningen for at en slik dispensasjon skal kunne innvilges er at tiltakshierarkiet i Regjeringens vedtatte prinsipper om økologisk kompensasjon er fulgt, og at tiltak gjennomføres på en slik måte at man unngår netto tap av naturverdier. Det ble gitt dispensasjon fra verneforskriften for deler av jernbaneprosjektet i 2019/2020, og det ble da stilt krav om at en plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak skulle utarbeides når hele jernbanetraséen gjennom reservatet var avklart.

Det er gjort en del endringer i prosjektet sammenlignet med hva som ble omsøkt i 2019/2020, *så vi mener det blir mest riktig å søke om en dispensasjon for hele jernbanestrekningen gjennom reservatet slik som planene nå foreligger*. I en eventuell ny dispensasjon vil det bli stilt strenge krav om skadereduserende tiltak, hvor avbøtende tiltak, restaurerende tiltak og økologisk kompensasjon er sentrale begreper. Vi vil presisere at alle tiltak som ikke er direkte tillatt ifølge verneforskriften for Åkersvika naturreservat må omsøkes, også tiltak som ikke er nevnt i denne høringen, men som er en bieffekt av prosjektet. Eksempler på dette kan være motorisert ferdsel til lands, til vanns og på is eller annen infrastruktur som må flyttes på i reservatet.

I tillegg til en søknad om dispensasjon fra verneforskriften for Åkersvika naturreservat, må det søkes om tillatelse etter andre lover; forurensingsloven, forskrift om fysiske tiltak i vann og vannressursloven.

Kompensasjonsplanen

Det har vært et tett samarbeid mellom Bane NOR og Statsforvalteren i forbindelse med kompensasjonsplanen som nå er på høring. Denne planen må oppdateres etter hvert som det kommer nye detaljer om hvordan tiltaket skal gjennomføres. Vi ber Bane NOR om å starte denne konkretiseringen allerede nå, slik at vi kan få klarhet i hvilke skadereduserende tiltak som er mulige å få gjennomført og ikke.

Det er pekt ut en rekke mulige erstatningsarealer i kompensasjonsplanen, på bakgrunn av naturfaglige kvaliteter. Det kan være andre aspekter ved disse områdene som gjør at de kanskje likevel ikke egner seg for vern, noe vi vil gjøre en vurdering av. Det er imidlertid viktig at det naturfaglige grunnlaget som det er vist til i kompensasjonsplanen samsvarer med dagens bilde av områdene. Vi ber derfor Bane NOR om å kvalitetssikre at de naturfaglige opplysningene i kompensasjonsplanen fortsatt er riktige.

Planbestemmelser

Forslag til planbestemmelser ivaretar i stor grad relevante krav til tiltaket. Vi har allikevel følgende merknader og innsigelser til enkelte av bestemmelsene:

Miljøoppfølgingsplanen jf. planbestemmelse 2.5 er viktig for å følge med på utviklingen av ulike artsgrupper. Vi ønsker særlig fokus på trekkfuglenes tilstedeværelse i perioden mars-oktober både i anleggsfasen og 2 år etter igangsatt drift, fiskens muligheter for å passere gjennom inn-/utløpet til Åkersvika under Dovrebanen i mai, juni, september og oktober i anleggsfasen og 2 år etter igangsatt



drift, og tilstedeværelsen av edelkreps etter at ny steinsatt fylling er på plass (2 år etter igangsatt drift).

Planbestemmelse 2.6 omhandler blant annet støy i driftsfasen. Her kan vi ikke se at det er nevnt noe om støyskjerming i reservatet. Dette er omtalt i kompensasjonsplanen, og hvor det er vist hvordan støyskjerming som skadereduserende tiltak i reservatet vil føre til at behovet for kompensasjonsareal blir redusert. Selv med en støyskjerm langs jernbanen over Åkersvika, vil det være en relativt stor sone rundt dobbeltsporet med lydnivåer over 58 dB. Det er noe forvirrende at støyberegningene som er gjort har lagt til grunn en skiltet hastighet på togene på 170 km/h, mens det i kompensasjonsplanen ellers er foreslått en makshastighet over Åkersvika på 80 km/h. Vi forutsetter derfor at støynivået vil være vesentlig lavere enn hva som er indikert i kompensasjonsplanens figurer 3-4 og 3-5. Likevel ønsker vi at støyskjerming over Åkersvika kommer på plass, slik at støyen i reservatet ikke overstiger 58 dB i reservatet. Vi forutsetter derfor følgende tilføyelse i punkt 2.6: *«Støy fra nytt dobbeltspor skal ikke overstige 58 desibel i Åkersvika naturreservat.»*

I planbestemmelse 2.7 om terrengbehandling og beplantning heter det at eksisterende vegetasjon skal bevares det det er mulig og overgangen mellom nytt og eksisterende terreng skal tilsås eller revegeteres naturlig. Her er det viktig at kantsonene langs Mjøsa reetableres med busker og trær slik at de kan beholde sin funksjon som skjerming, matkilde og filter mot avrenning. Tiltakshaver må følge den naturlige revegeteringsprosessen tett for å kunne vurdere om det er behov for supplerende beplantning av stedegne busker og trær, slik at det ikke kun vokser opp småvokst vegetasjon. Vi forutsetter derfor et tillegg i bestemmelse 2.7: *det skal sørges for at kantsonene langs Mjøsa reetableres med stedegne arter av busker og trær.* Når det gjelder hogst av trær innenfor planområdet, må dette skje utenom hekke- og yngleperioden for dyrene. Vi forutsetter følgende tillegg i punkt 2.7: *Hogst av vegetasjon skal ikke skje i tidsperioden mars-juli.*

I planbestemmelse 3.2 om støy i anleggsperioden må følgende tilføyes: *det skal ikke foregå støyende arbeid i og i nærheten av Åkersvika i perioden som forårsaker lyd over 65 desibel i perioden 15. mars-31. mai. Med støyende arbeid menes arbeid som medfører høy lyd over lang distanse. For eksempel graving/dumping av harde materialer som stein, spunting, peling, boring, pigging, slag mot metall etc.* Bakgrunnen for dette er trekkperioden om våren, når våtmarksfuglene kommer til Åkersvika for å raste. Det kommer flest fugler til de ytre delene av Åkersvika i denne tidsperioden, og det er viktig at de ikke blir forstyrret av høye lyder.

Planbestemmelse 3.6 sikrer at flytting av jord gjøres på en forsvarlig måte slik at man unngår spredning av plantesykdommer og uønskede arter. Det er tidligere funnet 7 ulike *Phytophthora*-arter langs E6 i Åkersvika, både i jord, vann og på trær. *Phytophthora* er en soppsekt med mange aggressive planteskadegjørere. Så vidt vi vet er disse artene ikke kartlagte i området ved Dovrebanen, men man kan anta at de finnes også der. Dette innebærer at alt utstyr må vaskes før det brukes i og utenfor området, for å unngå spredning til nye steder. Jord kan ikke deponeres eller lagres utenfor området og vegetasjon som tas ned må enten bli liggende eller brennes. For å slippe å ta alle disse forholdsreglene, må man gjøre undersøkelser som viser at *Phytophthora* ikke finnes innenfor planområdet. Vi forutsetter at følgende tekst tas med i planbestemmelse 3.6: *Alt utstyr må vaskes før det brukes i og utenfor planområdet, for å unngå spredning av uønskede arter til nye steder. Jord som flyttes kan ikke deponeres eller lagres utenfor planområdet og vegetasjon som tas ned må enten bli liggende eller brennes.*

I utbyggingssaker som berører verneområder sier vedtatte prinsipp om økologisk kompensasjon at en verneprosess for kompensasjonsarealer skal gå parallelt med en reguleringsplanprosess, og at vernevedtaket normalt sett skal være fattet før eller samtidig med vedtak av reguleringsplan. Vi ser



at dette er vanskelig å oppnå når reguleringsplanen er på høring nå, mens arbeidet med kompensasjonsvern nettopp har startet. Det må derfor på plass rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen som sikrer at den økologiske kompensasjonen er på plass før utbyggingen starter. Dette ser vi er omtalt i rekkefølgebestemmelsen punkt 7.2 c. Det er en fordel dersom togparsellen over Åkersvika kan bygges i ett og samme prosjekt, for å begrense varigheten på inngrepene i reservatet mest mulig. Derfor vil vi akseptere at kompensasjonsvernet ikke er vedtatt før eller samtidig som reguleringsplanen, men vedtatt før byggestart.

I punkt 7.1 heter det at avbøtende tiltak skal være utført før arealer blir forringet. Dette er et viktig punkt for å sikre at dyr og vegetasjon har en alternativ plass å være mens utbyggingen skjer.

Statsforvalteren viser til *T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, og fremmer **innsigelse** til planbestemmelsene da disse ikke sikrer at hensynet til Åkersvika naturreservat ivaretas. Innsigelsen kan imøtekommes ved at våre forslag til endringer som beskrevet over innarbeides i planbestemmelsene. Dette omfatter:

- Oppfølging av fugletrekk og fiskepassager – både i anleggsfasen og etterpå (2.5)
- Bestemmelser om støynivåer, både i anleggsfasen og etterpå (2.6 og 3.2)
- Bestemmelser om etablering av kantsone og bestemmelser om hogstperioder (2.7)
- Bestemmelser om håndtering av vann, jord og vegetasjon med tanke på å ikke spre fremmede arter (3.6)

Forurensing og støy

Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan (MOP) for prosjektet, som skal vise hvordan ytre miljøhensyn skal innarbeides og følges opp under prosjektering, kontrahering og bygging av jernbaneanlegget, slik at prosjektet blir til minst mulig ulempe for miljøet og de som ellers blir berørt av tiltaket. MOP gir en oversikt over de miljøtema som krever myndighetstillatelse eller varslingsplikt.

Støy

Planbestemmelsene stiller krav om at grenseverdier for støy i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021, for anleggs- og for driftsfase, skal tilfredsstilles. Støyutredningen beregner støy i nåsituasjon, ved utbygging i tråd med forslag til reguleringsplaner, og ved gjennomføring av InterCity-prosjektet (utbygging av dobbeltspor til Lillehammer). Avbøtende tiltak er vurdert i støyrapporten, og må gjennomføres for å kunne tilfredsstillende anbefalte grenseverdier for støy.

Konkrete avbøtende tiltak i tråd med anbefalinger i støyutredningen er ikke forankret i de juridiske bestemmelsene. Det er heller ikke knyttet rekkefølgekrav til gjennomføring av støyskjermingstiltak. Statsforvalteren mener dette er en vesentlig mangel ved planbestemmelsene, og som gir grunnlag for **innsigelse** til reguleringsplan for begge kommunene.

Prosjektet omfatter planlegging og bygging av midlertidig hensettingsområde ved Hamar stasjon. En gjennomføring av planforslaget innenfor Hamar kommune forutsetter at det midlertidige hensettingsområdet etableres. Foreslått hensettingsområde ligger dels innenfor og dels utenfor planområdet, langs Rørosbanen og fram til tidligere Vikingskipet stasjon. Hensettingsområdet skal brukes fram til permanent hensettingsanlegg for Dovrebanen i Hamar-området er etablert, og det er pr i dag uavklart hvor langt fram i tid dette kommer.



Støy fra hensettingsanlegget er beskrevet i støyutredningen. Et betydelig antall boliger i Briskebyen blir støyutsatt. Statsforvalteren viser også til brev fra Samfunnsmedisinsk enhet for Hamarregionen angående klager på støy fra den delen av hensettingsområdet som allerede er tatt i bruk.

I planbeskrivelsen anbefales det støyskjerm langs Rørosbanen. Samtidig er det vurdert at støyskjerm langs hensettingssporet ikke inngår i planområdet, og at tiltak her må følges opp i neste fase sammen med lokale støytiltak. Dermed er det uavklart når en støyskjerming vil bli etablert. Statsforvalteren mener det er svært uheldig at det ikke er stilt krav til tidspunkt for etablering av støyskjerm langs hensettingssporet, og andre lokale tiltak. Støypåvirkning på boligbebyggelse er dokumentert i støyutredningen, og beboere i området har påpekt støyplager siden området ble tatt i bruk i 2015.

Statsforvalteren mener at planområdet primært burde vært utvidet til å omfatte utvidelsen av hensettingsområdet. Utvidelsen, og de støymessige konsekvensene, skjer som en direkte følge av dobbeltsporutbyggingen. Vi forutsetter at støytiltak i tråd med anbefalinger i støyutredningen blir gjennomført før det legges til rette for utvidet bruk av hensettingsområdet. Vi forutsetter videre at dette innarbeides som rekkefølgekrav i planbestemmelsene. Hjemmel til å innarbeide slike rekkefølgekrav ligger i pbl § 12-7 nr. 10. Vi mener det er en relevant sammenheng mellom de tiltak som reguleringsplanen legger til rette for, og behovet for støyskjerming av et utvidet hensettingsområde. Dette er en mangel ved planbestemmelsene som gir grunnlag for **innsigelse** til reguleringsplanen.

Statsforvalteren viser til *T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, og Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021*, og fremmer **innsigelse** til begge reguleringsplanene. Innsigelsen er begrunnet med at hensynet til støy ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslagene.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet en grundig og systematisk risiko- og sårbarhetsanalyse samlet for reguleringsplanene som omfatter arealer i henholdsvis Stange og Hamar kommuner. Prosessen har omfattet analyse møte med deltakere fra blant annet aktuelle kommuner og fagetater. Analysen er utarbeidet i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017.

Det er ifølge risiko- og sårbarhetsanalysen ikke funnet forhold som medfører at arealene ikke er egnet til planlagt områdebruk, men det vil være behov for flere risikoreduserende tiltak blant annet for å sikre områdene mot flom, akutt forurensing, trafikkulykker, jernbaneulykker og tilsiktede uønskede handlinger. I analysen er det listet opp 20 risikoreduserende tiltak. Det er spesifisert for hvert enkelt tiltak at de skal følges opp i henholdsvis byggeplan, detaljplan/detaljregulering, anleggsfase og i drift.

For anleggsfasen er det i § 3.8 i planbestemmelsene spesifikt listet opp hvilke risikoer som skal følges opp. Dette gjelder flom i Mjøsa, håndtering/forekomst av syredannede bergarter, brannfare, akutt forurensning, skade på/svikt i kritisk infrastruktur, trafikkikkerhet, jernbaneulykker og tilsiktede uønskede handlinger. Det er ikke spesifisert hvilke konkrete tiltak som skal gjennomføres og vi legger til grunn at dette blir fulgt opp med relevante tiltak. Mange av tiltakene må følges opp i senere faser og utførelse og ikke sikres direkte i reguleringsplanen, andre tiltak er innarbeidet i detaljplanen eller reguleringsplanen.



Flomfare er vurdert og analysert under hendelse 1AD – Flom i Mjøsa. Av dette punktet i analysen går det fram at planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom i Mjøsa og at det ved en 200-årsflom ikke vil gå tog over Hamar stasjon, verken på Dovrebanen eller Rørosbanen. Det opplyses at andre deler av strekningene og andre stasjoner også ligger under flomsikkert nivå. Flere risikoreduserende tiltak er listet opp for oppfølging blant annet i byggeplan og drift. Hensynssone flomfare (H320) er inntegnet på plankartet med bestemmelse om at innenfor fareområdet skal bygninger, installasjoner, bane- og vegtiltak planlegges og utformes slik at de kan tåle en 200-års flom uten vesentlige skader. Når det for øvrig gjelder vurderingene som gjelder flom i Mjøsa, viser vi til uttalelse til planen fra Norges vassdrags- og energidirektorat.

På bakgrunn av ovennevnte, ser det ut til at samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn er ivaretatt i planen.

Samordning av statlige innsigelser

Samordning av statlige innsigelser til kommunale planer er en fast ordning som innebærer at innsigelser fra statlige myndigheter kommer samordnet fra Statsforvalteren til kommunen. I dette tilfellet er det bare Statsforvalteren som har innsigelse til planforslaget, og samordning er derfor ikke nødvendig.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Jørn Karlsen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR

Mottakerliste:

Stange kommune	Postboks 214	2336	STANGE
Hamar kommune	Postboks 4063	2306	HAMAR

Saksprotokoll

Utvalg:	Det faste planutvalg	
Møtedato:	21.06.2022	
Arkivsak:	21/4689-28 - 30848/22	Arkiv: PLA 350
Sak:	28/22	

Godstilsving jernbane Hamar

Behandling:

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt

Vedtak:

Planutvalget ønsker å gi ytterligere innspill til fordelene med godstilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen i Hamar kommune. Vedlagt innspill oversendes Bane NOR med kopi til Hamar kommune og Jernbanedirektoratet. Det bes om at argumentene vektlegges i den videre utbyggingen av dobbeltsporet.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Erik Habberstad

Arkiv: PLA 350

Arkivsaksnr.: 21/4689-24

Saken skal sluttbehandles av: Planutvalget

Godstilsving jernbane Hamar

Kommunedirektørens innstilling:

Planutvalget ønsker å gi ytterligere innspill til fordelene med godstilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen i Hamar kommune. Vedlagt innspill oversendes Bane NOR med kopi til Hamar kommune og Jernbanedirektoratet. Det bes om at argumentene vektlegges i den videre utbyggingen av dobbeltsporet.

Stange, den 13.06.2022

Kaija Eide Drønen
Kommunedirektør

Frode Haugan
Kommunalsjef Samfunnsutvikling

SAKSOPPLYSNINGER

Bakgrunn:

Stange kommune v/Planutvalget behandlet en merknad i forhold til detaljreguleringn Åkersvika – Hamar stasjon i møte 18.01.2022(PS 01/22). Merknaden var knyttet til godstilsving fra Dovrebanen mot Rørosbanen fra sør mot øst.

Andre kommuner i regionen, Jernbaneforum Solør- og Rørosbanen, samt organisasjoner innen skognæringen og NHO gav tilsvarende innspill om viktigheten av denne tilsvingen. Innspillene kom for sent i forhold til fristen og ble ikke tatt til følge i det videre arbeidet.

I etterkant har Stange kommune sammen med grunneierne på Sørli, Stange Almenning og GHG Eiendom(Sørterminalen Stange AS) arbeidet videre med å belyse viktigheten av godstilsvingen i lokal, regional og nasjonal sammenheng. I den forbindelse er Rambøll v/Geir Berg engasjert og har beskrevet 12 argumenter for bygging av tilsving i Hamar.

Rapporten er vedlagt og kort oppsummert er argumentene:

1. Sammenkobling av banenettene sør for Hamar Stasjon
2. Solid markedsvekst forventes i kombitrafikken
3. Fjerntogtrafikken på Dovrebanen vil øke
4. Det grønne skiftet krever flere godstog
5. Tilsvingen vil styrke grunnlaget for utviklingen av Sørli
6. Formålet med IC-utbyggingen blir ikke tilfredsstillende ivaretatt
7. Tilsvingen er viktig for målet om godsoverføring til skip og godstog
8. Tilsvingen vil bidra til reduksjon av utslippene av klimagasser
9. Tilsvingen reduserer utbyggingen av sårbar natur på andre strekninger
10. Utbygging i to etapper vil være dyrere enn utbygging i en etappe
11. Tilsvingen vil redusere støy i døgnets stille timer ved Hamar stasjon
12. Negativt for grunneiere og Hamar med bundne arealer som ikke tas i bruk.

Den tidligere Godspakke Innlandet som inneholder godstilsving på Hamar, Elverum og Kongsvinger(samt elektrifisering av strekningen) er blitt tatt ut av NTP og erstattet med effektpakker. Tidligere utredning viser at nytteverdien av disse tiltakene er svært høy sett i forhold til investeringskostnaden.

Vurdering:

Kommunedirektørens vurdering er at en tilsving på Hamar er av stor betydning for transport av gods på bane i nasjonal sammenheng. En tilsving på Hamar vil effektivisere godstransporten gjennom reduksjon av tidsbruken for godsframføring. Tilsvingen vil også frigjøre kapasitet på andre banestrekninger, samt gi en bedre beredskap om andre baner har nedetid.

Med kravene om økte lengder på godstog, vil en større del av arealet ved dagens Hamar stasjon/Espen-området bli bundet opp til ventespor og omkjøringsspor for godstog. Dette vil sannsynligvis redusere utbyggingsarealet for bolig/næring på området.

Kommunedirektøren har ikke blitt forelagt noen utredning fra Bane NOR som tar høyde for kravet om lengre godstog.

Godsoverføring fra veg til bane er klimamessig et svært godt tiltak. Med investeringen i dobbeltspor for å utvide kapasiteten det viktig at denne også utnyttes til å øke godsmengden på jernbane.

Kommunedirektøren mener at vedlagt notat styrker forståelsen av høy nytteeffekt og bør etableres sammen med dobbeltsporet Åkersvika – Hamar Stasjon. Ettersom Godspakke Innlandet er erstattet av effektpakker i gjeldene NTP, bør tiltaket finansieres gjennom disse midlene.

Konsekvenser for barn og unge:

Økt godstransport på bane vil redusere antall lastebiler på vegnettet og med det øke trafiksikkerheten.

Konsekvenser for klima og miljø:

59% av Co2-utslippet i Stange kommune er knyttet til vegtrafikk. Ved en godsoverføring fra veg til bane vil dette reduseres og gi et bedre klimaregnskap.

Konsekvenser for folkehelse:

Vedlegg:

12 argumenter for bygging av tilsvingen i Hamar, Rambøll

12 argumenter for bygging av tilsvingen i Hamar

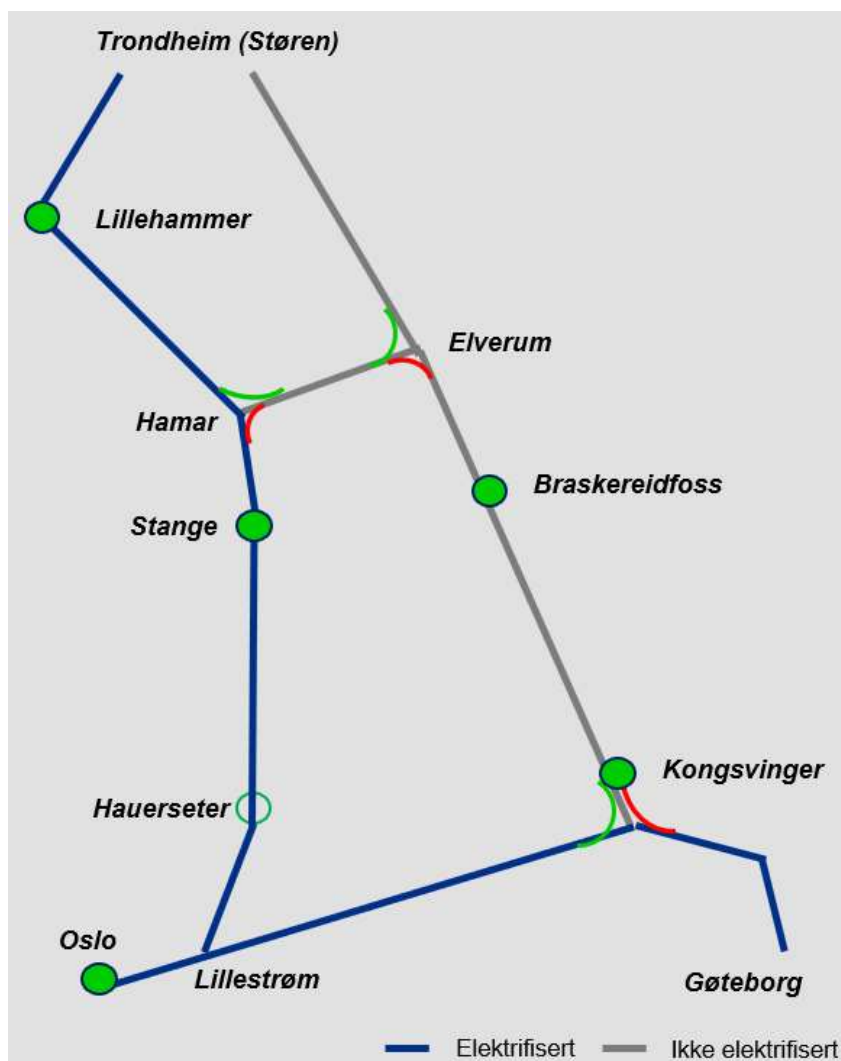
Oppdragsnavn	Tilsving Hamar
Prosjekt nr.	1350050023
Mottaker	Stange Almenning, GHG Eiendom AS, Stange kommune
Dokument type	Kort rapport
Versjon	1
Dato	2.mai 2022
Utført av	Geir Berg

1. Sammenkobling av banenettene sør for Hamar stasjon

Dette notatet gjelder den manglende tilkoblingen (tilsvingen) mellom Dovrebanen og Rørosbanen for å kunne øke trafikken på de ikke elektriserte strekningene. Trafikken fra sør som skal videre på Rørosbanen må snu ved Hamar stasjon. Lokomotivet må kobles fra den ene enden av toget, og kobles til i den andre enden. For et godstog tar det vanligvis 30-40 minutter, avhengig av toglengden og forholdene på stasjonen når aktiviteten finner sted. Tilsvingen var inkludert i samtlige tre traséalternativer ved videreføring av IC utbyggingen fra Åkersvika til Brumunddal. Skissen nedenfor viser tilsvingen i alternativ vest, med ny trasé fra Åkersvika til Hamar stasjon:



Tilsvingen er i første rekke et tiltak for å styrke kapasiteten i banenettet mellom Oslo og Trondheim. Det blir et «dobbeltspor» mellom Hamar og Støren ved å utvikle trafikken på Dovrebanen og på Rørosbanen i sammenheng. Tilsvingen kan også anses som et viktig tiltak for å øke trafikken på bane til og fra det svenske banenettet over Kongsvinger (Charlottenberg) og videre mot Europa. Det er ikke mulig å få til en internasjonalt konkurransedyktig godskorridor på bane andre steder i Norge enn over Kongsvinger. Konkurranssevnen for denne korridoren er helt avhengig av automatiske tilkoblinger mellom banenettene på norsk side. Tilsvingene inngår i Godspakke innlandet som ble vedtatt i NTP 2018-2029. De tre tilsvingene i godspakken vises nedenfor (rød farge):



Til tross for planene i NTP 2018-2029 og prioritering av tiltak i første periode, er det uklart om noen av tiltakene i Godspakke innlandet blir realisert frem mot 2033. Tiltakene og den foreslåtte elektrifiseringen av strekningen Elverum-Kongsvinger ble ikke nevnt med et ord i NTP 2022-2033. Regjeringen har delegert tiltak som koster under 500 mill. kroner til Bane NOR. Utfordringen er at mindre tiltak og vedlikehold av banenettet må vike når de store utbyggingsprosjektene blir dyrere enn forventet, noe som har vært normalen så langt. Tilsvingen i Hamar forsvant i forslaget til reguleringsplan fra Bane NOR for strekningen Åkersvika-Hamar stasjon i januar i år.

De fleste vil nok mene at direkte tilkoblinger mellom banestrekninger er et «må ha» krav for et moderne transportsystem, på linje med annen basisfunksjonalitet. I vegsystemet ville det blitt opprør hvis bilistene måtte brukt 30-40 minutter ekstra tid i et sentrumsområde fordi det manglet en tilkobling mellom veistrekninger som koster ca. 250 mill. kroner.

Dersom tilsvingen hadde vært inkludert i reguleringsarbeidet som pågår, ville den tidligst vært klar for trafikk i 2029. Begrunnelsen fra Bane NOR er at det ikke forventes å være et markedsbehov for økt trafikk på de ikke elektrifiserte strekningene, hverken i 2029 eller senere. Nyten av baneinvesteringer beregnes over 75 år. Drøfting av etterspørselsutviklingen i banenettet mellom Oslo og Trondheim står derfor sentralt i denne korte rapporten.

2. Solid markedsvekst forventes i kombitrafikken

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er veksten i godstransporten på bane i korridor 6 anslått til 52%, akkumulert for hele perioden 2018-2050¹. Veitrafikken med gods i samme korridor er anslått å øke med 81 %. Det er mer basert på historie og kostnadsmodeller enn på kartlegging av utviklingen fremover. De største handelskjedene vil ha mer gods på bane, med Asko og Rema i spissen. Det er både kostnadseffektivt og miljøvennlig sammenlignet med biltransport mellom landsdelene. Overføringen av gods til jernbane fremskyndes av nye EU direktiv og av at de største bedriftene har etablert konkrete mål for reduserte klimautslipp i sine transportere. I 2021 økte godstrafikken på bane med 12 % for Norge som helhet. Veksten på Dovrebanen var 19 % (tonnkilometer). Noe av veksten skyldes stengte grenser i deler av året. Det er likevel ingen tvil om at jernbanen vinner markedsandeler fra veitransport for «tørre» varer. Ferskvarene transporteres med lastebil da toget ikke kan konkurrere i transporttid. Med raskere hastighet og kortere omlastingstider i terminalene ville utvilsomt markedsandelen på bane kunne økt ytterligere. Jernbanens markedsandel i 2016 for stykkgoods på vei og bane til Møre- og Romsdal, Trøndelag og Nordland Sør var henholdsvis 1 %, 17 % og 39 %². Med Nordland Sør menes kommunene som sogner til Nordlandsbanen. Det fraktes langt flere containere på gummihjul enn på skinner mellom landsdelene.

Henning Scheel, konserndirektør for Kunde og marked i Bane NOR, sa følgende til Moderne Transport 10. februar i år:

«Økningen på jernbanen er stor, og etterspørselen er enda større. Per i dag er Bergensbanen og Dovrebanen på bristepunktet. Dette er de viktige transportkorridorene mellom Oslo og Bergen og Trondheim. Kongsvingerbanen og Østfoldbanen er også tidvis overbelastet»

Tallene fra Bane NOR viser at Dovrebanen er den aller viktigste godskorridoren i Norge, målt i tonnkilometer. En lang banestrekning har høyere antall tonnkilometer enn en kort banestrekning. Antall tonn gods kan kalkuleres ved å dividere med lengden på banen. Når det gjelder de grensekryssende korridorene er det usikkert om tallene er korrekte. Svenske baneoperatører har ikke rapporteringsplikt til norske myndigheter. Bane NORs oversikt for 2021 vises i tabellen nedenfor:

¹ Side 222 i NTP 2022-2033 som gjelder investeringer i korridor 6. Denne korridoren omfatter transportnettet mellom Oslo og Trondheim, med armene mot Måløy, Ålesund og Kristiansund.

² Beregninger i Nasjonal godstransportmodell utført av prof. II Stein Erik Grønland

Banestrekning	2020*	2021*	Vekst
Østfoldbanen	250	320	28 %
Gjøvikbanen	148	179	21 %
Dovrebanen	1501	1783	19 %
Nordlandsbanen	1181	1392	18 %
Roa – Hønefossbanen	89	105	18 %
Bergensbanen	986	1142	16 %
Hovedbanen (Oslo-Eidsvoll)	327	374	15 %
Kongsvingerbanen	549	600	9 %
Sørlandsbanen	1124	1188	6 %
Solørbanen	164	163	-1 %
Oftobanen	1348	1301	-3 %
Sum øvrige baner	376	458	22 %
Totalt	8043	9006	12 %

*Tallene er oppgitt i millioner bruttotonnkilometer, for alle typer godstog.

3. Fjerntogtrafikken på Dovrebanen vil øke

Både SJ og Jernbanedirektoratet har ambisjoner om betydelig vekst i fjerntogtrafikken til Trondheim og videre nordover. Ifølge Fordelingsforskriften³ har persontogene forrang fremfor godstogene ved kapasitetsbrist i banenettet. SJ Nord utvidet nylig togtilbudet til seks daglige avganger mellom Oslo og Trondheim. I tillegg er det fem avganger med overgang til buss på deler av strekningen. Reisetiden på hele distansen varierer mellom ca. seks og en halv time og henimot åtte timer. SJ's ambisjon er en vekst i trafikken mellom Oslo og Bodø fra 3,5 mill. passasjerer til 5 mill. passasjerer innen 2030. I Jernbanedirektoratets modellberegninger knyttet til fjerntogstrategien forventes en doubling av

³ Forskrift om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften).

fjerntogtrafikken på Dovrebanen mellom 2017 og 2040, til 1,2 mill. reisende per år. Det er ambisjoner om flere tog og tog hver annen time:

«Reiseetterspørselen anbefales løst med doblet frekvens, men det kan også være aktuelt med lengre togsett. Effekten av inneværende NTP portefølje gir isolert sett en stor vekst i trafikken, og en totimers grunnrute øker etterspørselen ytterligere. Totimersgrunnrute innført før utbyggingen av IC-strekningene (Oslo-Lillehammer) gir lengre framføringstid for godstrafikk».

Kapasitetskonfliktene på Dovrebanen vil derfor tilta ytterligere mot 2040, slik bildet nå ser ut. Det vil derfor tvinge seg frem at Rørosbanen blir en avlastningskorridor for Dovrebanen.

4. Det grønne skiftet krever flere godstog

Hurdalsplattformen uttrykker ambisjoner for utvikling av ny, grønn industri som er konkurransedyktig i et internasjonalt marked. Det innebærer økt etterspørsel etter råvarer, som fornybar energi, ferskvann trevirke og mineraler. Disse ressursene er det mest av i innlandskommunene. Felles for råvarebaserte varestrømmene er at de etterspør transportmidler med høy kapasitet, som skip og godstog. Den eneste banekorridoren som kan skape konkurransekraft og redusere avstandsurempene til svensk foredlingsindustri og til markedene i Europa er over Solørbanen og Grensebanen ved Kongsvinger. Siden 2012 har den grensekryssende trafikken på Grensebanen med systemtog økt betydelig som følge av konsolidering av prosessindustrien i Skandinavia, til tross for barrierene med manglende tilsvinger og manglende elektrifisering.

Transportkostnadene er mye høyere for råvarer og industrigods enn for ferdigvarer. Dersom tilsvingene i Godspakke innlandet utsettes til etter 2033, vil det legge en alvorlig demper på den råvarebaserte næringsutviklingen i de berørte innlandskommunene.

5. Tilsvingen vil styrke grunnlaget for utvikling av Sørilterminalen

Sørli terminalen passer godt for import og mellomlagring av store varepartier, for videre distribusjon i mindre kvanta til resten av landet. Den har naturlige fortrinn ved etablering av ny industri på østsiden av Mjøsa. Det antas at majoriteten av trafikken vil gå over Grensebanen, slik det er i dag. For terminalens konkurranseevne er det spesielt viktig med en tilsving i Hamar, for å komme over på banenett med større kapasitet for ny trafikk.

6. Formålet med IC utbyggingen blir ikke tilfredsstillende ivaretatt

Ved kun å konsentrere innsatsen til utbyggingen av IC nettet kan det stilles spørsmål ved om Bane NOR og Jernbanedirektoratet ivaretar forutsetningene for den politiske oppslutningen om tiltaket i 2013. Persontrafikken med tog har i dag et begrenset nedslagsfelt. Analyser i regi av Bane NOR viser at ca. 86 % av de nåværende reisende over Hamar stasjon har bosted eller arbeidssted mindre enn tre kilometer fra stasjonen. I målene for IC utbyggingen er det angitt noen behov som utbyggingen av IC nettet skal ivareta⁴:

⁴ Mål og krav for konseptvalgutredningen for IC strekningen Oslo-Lillehammer, Jernbaneverket (Februar 2012)

- Bygge opp under en flerkjernet byutvikling med en transporteffektiv arealutvikling og effektive knutepunkter.
- Tilrettelegge for bærekraftige transportløsninger som bidrar til å redusere utslippene av klimagasser og ivaretar andre miljøhensyn, og som begrenser behovene for arealinngrep.
- Styrke konkurransekraften i næringslivet gjennom å
 - tilrettelegge for et godstransportnett på jernbane som binder sammen regioner og godsterminaler
 - etablere effektive intermodale godsknutepunkt med god tilgjengelighet

Evalueringskriteriene som er angitt for disse målene er regionforstørring og produktivitetsvirkninger for næringslivet. Når alle ressurser rettes mot utbygging av Dovrebanen frem til Lillehammer og ikke til effektiv sammenkobling med tilknyttede nett, så vil IC utbyggingen gi begrenset effekt for det regionale næringslivets konkurransevne.

7. Tilsvingen er viktig for målet om godsoverføring til skip og godstog

I Nasjonal transportplan står det at målet om godsoverføring står fast (30-30-30), men at NTP alene ikke er tilstrekkelig til å nå målet. Tilsvingen i Hamar styrker mulighetene for trafikk på de ikke elektrifiserte strekningene.

8. Tilsvingen vil bidra til reduksjon av utslippene av klimagasser

Det er knapt noe som er mer miljøvennlig enn å øke trafikken på strekninger med ledig kapasitet. Det bør utarbeides miljøregnskap for de ulike alternativene for godstransport mellom Oslo og Trondheim, basert på mer spenstige mål for trafikkvekst mot 2050 enn det som nå ligger til grunn.

9. Tilsvingen reduserer utbyggingen av sårbar natur på andre strekninger

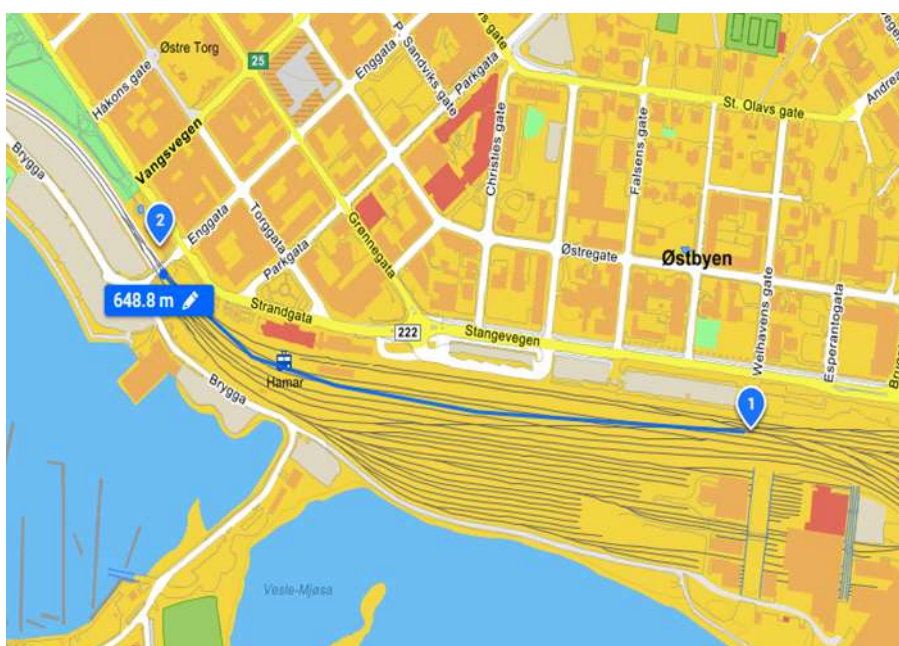
Både Rørosbanen og Solørbanen er flate strekninger der kapasiteten med relativt beskjedne investeringer kan tilrettelegges for flere, lange tog. Bedre utnyttelse av kapasiteten på de ikke elektrifiserte strekningene kan innebære lavere naturinngrep enn ved utbygging av tilsvarende kapasitet på strekninger der kapasiteten er fullt utnyttet.

10. Utbygging i to etapper vil være dyrere enn utbygging i en etappe

Et argument for å videreføre dobbeltsporet fra Åkersvika til Hamar stasjon uten stans, er at midlertidige tiltak unngås og at entreprenørene bygger mer effektivt. Tilsvarende vil gjelde for tilsvingen. Ved utsettelse i f.eks. 20 år vil tiltaket påvirke driften på både Dovrebanen og Rørosbanen, i tillegg til at byggingen trolig blir dyrere som følge av manglende samtidighet med øvrige pågående arbeider.

11. Tilsvingen vil redusere støyen i døgnets stille timer ved Hamar stasjon

Nåværende godstog har en lengde på inntil 450 meter. Det planlegges for utvidelse til inntil 600 meter. Det internasjonale kravet er tilrettelegging for inntil 750 meter lange tog. Det er stor sannsynlighet for at operatørene i løpet av få år ønsker å benytte Rørosbanen mer, som følge av kapasitetsbrist på Dovrebanen. Bane NOR og Hamar kommune kan komme i en situasjon der godstog og persontog som snur på stasjonen krever betydelig areal, samtidig som det medfører trafikkstøy som er uønsket i døgnets stille timer. Også for persontrafikken kan det være hensiktsmessig med en tilsving. Det blir enklere å benytte togparkeringen på Hjellum for tog som ikke har ankomst og avgang på Hamar stasjon, som tog for vedlikehold, for reserve ved uforutsatte hendelser, etc. Illustrasjonen nedenfor viser at sporene må strekke seg langt nordover dersom det skal være mulig å snu ved Hamar stasjon:



12. Negativt for grunneierne og Hamar med bundne arealer som ikke tas i bruk

Attraktive arealer må reserveres i kommuneplanen til baneformål, enten det er til tilsvingen eller til baneoperasjoner i stasjonsområdet. Det er mange eksempler på at arealer blir reservert i årevis i påvente av en fremtidig samferdselsutbygging, uten at grunneierne og omgivelsene kan påvirke situasjonen. Selv om det ikke blir bygd tilsving i 2029, må Bane NOR sørge for arealene reserveres til formålet på ubestemt tid.

13. Et mer robust banenett

Dovrebanen ble stengt 8 uker i 2012 etter raset i Soknedal. I den sammenhengen utarbeidet Jernbaneverket en rapport om konsekvensene, om erfaringene og med anbefalinger til tiltak⁵. På Rørosbanen ble opp mot 5 ekstra godstog avvirket per døgn av selskapene Cargo Link og Cargo Net, i tillegg til persontogene. Persontogene gikk som normalt på Dovrebanen og Rørosbanen, men med buss for tog på strekningen mellom Berkåk og Trondheim (85 km). I 2012 anslo Jernbaneverket at det ville

⁵ Jernbaneverket rapport 2012/09077-1: Konsekvenser for godstrafikken etter raset ved Soknedal

være behov for 12 togpar på Dovrebanen for kombitrafikken med 500 meters lengde i 2020. I 2040 ble behovet anslått til 15-17 togpar med 600 meters lengde. Arbeidsgruppen hadde tre anbefalinger:

- Økt bruk av Rørosbanen for godstransport gir større kapasitet for overføring av gods fra veg til bane. Transportkorridoren Midt-Norge–Østlandet kobles bedre til utlandet via Kongsvingerbanen (Charlottenberg).
- Økt bruk av Rørosbanen gir høyere fleksibilitet (redundans) i baneforbindelsene mellom Nord-Norge, Midt-Norge og Østlandet. Det er viktig ved uforutsette hendelser som ras, ulykker og lengre planlagte arbeider på Dovrebanen.
- Økt bruk av Rørosbanen gir grunnlag for regional utvikling både langs Rørosbanen og Solørbanen.

Arbeidsgruppen i 2012 la også vekt på at strekningen Oslo-Hamar kunne bli stengt, med tilhørende behov for transport på bane via Kongsvinger og Solørbanen til Rørosbanen ved Elverum. Jernbaneverket fulgte opp anbefalingene om tilrettelegging av et mer robust banenett i innlandet i forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023. Tiltakene bortfalt i Regjeringens forslag til Stortinget.

14. Strekningsvise tiltak for næringslivets transport er ikke mulig å gjennomføre med nåværende samfunnsøkonomiske kostnytte modeller

Alle tiltak skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme basert på målbare faktorer som investeringen fører til. Det er henimot umulig å få til i banesektoren, da sektoren ikke har brukerfinansiering (bompenger) som reduserer statens utgifter. Et godt eksempel på utfordringene med avgrensede strekningsvise lønnsomhetsanalyser er de siste to kilometrene med dobbeltspor fra Åkersvika til Hamar stasjon. Med en kilometerpris på omkring 1250 mill. kroner og to minutter spart reisetid til Oslo er det ikke mulig å begrunne tiltaket med ordinære lønnsomhetsbetraktninger. Det er derfor politiske vurderinger som i stor grad legges til grunn for realiseringen av de store prosjektene, som «overstyrer» de kvantitative modellberegningene. I vedtaket om IC utbyggingen i 2013 var det forventninger til økt økonomisk vekst i hele IC området gjennom regionforstørring, og sprengt kapasitet i hovedveinettet til Oslo i rushtidene, som var sentrale begrunnelser for beslutningen.

Godspakke Innlandet ble tuftet på at tiltakene ville bli samfunnsøkonomisk lønnsomme gjennom økt næringsnytte i tillegg til samferdselsnytt, samtidig som det ville utløse ny trafikk over lange avstander. Når transportetatens modellanalytikere regner på nytten av tiltakene, er det imidlertid dagens trafikk, nasjonale prognoser for godsutvikling og nytten av tiltaket for baneoperatørene som legges til grunn. Asplan Viak kom i 2020 til at nytten av tilsvingen i Elverum ville bli i overkant av 20 mill. kroner (neddiskontert) med 75 års brukstid. Investeringen ble beregnet til ca. 430 mill. kroner.

De siste ti årene har det knapt vært gjennomført et eneste tiltak rettet mot økt godstransport på bane, ut over prekære behov for å opprettholde eksisterende kapasitet. Ingenting lønner seg med nåværende beregningsmodeller, bortsett fra lengre godstog på hovedstrekningene. Svært krevende utfordringer gjenstår i det indre IC nettet. Dersom tilsvingen ikke bygges som en del av IC nettet, må den vente til det blir vedtatt en plan med tilhørende økonomiske midler for økt trafikk på de ikke elektrifiserte strekningene. Det kan bli lenge å vente til det skjer, så sant ikke EU krever endringer i prioriteringene. En slik endring kan være krav om tilrettelegging av transport av samfunnskritiske råvarer og bearbejdede råvarer på bane til markedene i Europa, på linje med malmkorridoren fra Bottenviken.

Hamar kommune
Postboks 4063
2306 HAMAR

Vår dato: 05.09.2022

Vår ref.: 202111848-5 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 21/2754

Saksbehandler: Sigrid Johanne

Langsjøvold, 22959701, sjl@nve.no

NVEs merknad - Offentlig ettersyn - Reguleringsplan - Dobbeltspor jernbane strekningen Åkersvika – Hamar stasjon - Planid 084600 - Hamar kommune

Vi viser til brev datert 24.6.2022 med høringsdokumenter for reguleringsplan for dobbeltspor jernbane strekningen Åkersvika – Hamar stasjon, som inngår i InterCity-utbyggingen på Dovrebanen.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete uttalelse

Hele planområdet er utsatt for flom fra Mjøsa og er vist med hensynssone flomfare i plankartet. Reviderte flomhøyder i Mjøsa fra mars 2022 er lagt til grunn for planarbeidet. Ut fra tilsendt materiale kan vi ikke se om det er gjort noen vurdering av virkning av flom av tilløpselvene, eventuelle konsekvenser av samtidighet for flom i elvene og Mjøsa. Ut fra dette tolker vi at det er flom i Mjøsa som er valgt som dimensjonerende for de planlagte tiltakene. NVE har ingen merknader til dette.

I planen blir det beskrevet at ny fylling planlegges langs eksisterende fylling, og vil dermed ikke endre eller forverre situasjonen i Åkersvika eller omkringliggende områder i tilfelle flom. Fyllingen heves, slik at anbefalt sikkerhet mot flom med sikkerhetsmargin er oppfylt. Planen inkluderer i tillegg til ny fylling også ny bro gjennom Åkersvika naturreservat. Det er beskrevet at ny bro ikke oppfyller Bane NORs tekniske regelverk, som angir at det over vassdrag skal være minst 0,5 m fri høyde over beregnet vannstand for dimensjonerende flom.



Dagens spor ved Hamar stasjon ligger under flomsikker høyde for 200-års flom, mens nye plattformer og nedgang til gangkultvert ikke oppfyller anbefalt sikkerhetsmargin til 200-års flom. Det argumenteres for at dette kan aksepteres da jernbanen ved en 200-års flom likevel vil være stengt/ha redusert drift andre steder på linja. I denne forbindelse merker vi oss at det er foreslått en planbestemmelse (5.1.2. Flomfare) som angir at bygninger, installasjoner, bane- og vegtiltak skal planlegges og utformes slik at de kan tåle en 200-års flom uten vesentlige skader. NVE vil i tillegg bemerke at Bane NOR ikke må bygge anleggene sine eller gjøre tiltak slik at de kan forverre flomfaren for tredjepart.

Bestående bebyggelse (jernbanestasjonen, restauranten og verkstedene) er omfattet av vern etter kulturminneloven. For eventuelle nye tiltak på disse byggene som omfattes av plan- og bygningsloven §§ 1-6 og 20-1, viser NVE til byggteknisk forskrift (TEK17) kap.7-2 (sikkerhet mot flom).

Bane NOR har egne akseptkriterier for flom og NVE har ingen vesentlige merknader til vurderingene av akseptrisiko som framkommer av planen.

Vi merker oss at det er gjennomført undersøkelser for å kartlegge områdestabilitet i planområdet. Det er konkludert med at områdestabilitet mot kvikkleierskred er ivaretatt etter NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleire.

Forholdt til vannressursloven

Ny fylling og bro er vassdragstiltak etter vannressursloven. Planen beskriver tiltakene og virkninger av disse. Da tiltakene berører Åkersvika naturreservat, blir allmenne interesser ivaretatt gjennom behandling av dispensasjon fra verneforskriften. Denne behandlingen ivaretar imidlertid ikke hensynet til naturfare.

NVE vurderer planene slik de er fremlagt til ikke å kreve noen ytterligere behandling etter vannressurslovens bestemmelser.

Vannressursloven har flere alminnelige regler om vassdrag. Disse er gitt i vannressursloven kapittel 2, og gjelder for alle tiltak i vassdrag. NVE viser spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 som pålegger at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser.

Vi gjør oppmerksom på at dersom planen endres eller det viser seg at allmenne interesser kan bli berørt av tiltaket, kan dette utløse konsesjonsplikt jf. vannressursloven § 8. Planen bør i så tilfelle sendes NVE for vurdering. Ved utførte tiltak som er konsesjonspliktige etter vannressursloven, vil NVE med hjemmel i vannressursloven § 59 vurdere pålegg om retting. Iverksetting av konsesjonspliktige tiltak uten nødvendig tillatelse er straffbart etter vannressursloven § 63.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging,



<https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Sigrid Johanne Langsjøvold
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Hamar kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Stange kommune, Bygg- og oppmålingsseksjonen
Postboks 214
2336 STANGE

Deres ref: 2021/4689
Vår ref: 2022/144974
Dato: 26.08.2022
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



INNSPILL FRA MATTILSYNET TIL DETALJREGULERINGSPLAN ÅKERSVIKA - HAMAR STASJON - OFFENTLIG ETTERSYN

Vi viser til mottatt forslag til reguleringsplan for Åkersvika - Hamar til offentlig ettersyn.

Som høringsinstans i plansaker har Mattilsynet i oppgave å bidra til at planene ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene drikkevann/vannforsyning, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehold/dyrevelferd.

Dere opplyser at reguleringsplanen innebærer ny bro og fylling for å krysse Åkersvika mellom Stange og Hamar, og at planen skal sikre permanente og midlertidige arealer for etablering av jernbaneanlegget.

I den grad det vi peker på under punktene nedenfor, som dreier seg om drikkevann/vannforsyning, plantehelse og fiskehelse/fiskevelferd og vannmiljø, ikke er tatt hensyn til i planen og i planbestemmelsene allerede, forventer vi at de blir tatt med.

Drikkevann/vannforsyning

Mjøsa benyttes som drikkevannskilde. Vi forventer at det blir tatt hensyn til dette og at arbeidet som skal gjennomføres og tiltakene som skal etableres, ikke forringer kvaliteten på vannet i Mjøsa. Vi forventer at dette blir ivaretatt gjennom bestemmelser i planen.

Videre forutsetter vi at infrastruktur for vannforsyning i området blir tatt hensyn til gjennom bestemmelser, og rekkefølgebestemmelser der det er nødvendig. Vi forutsetter at det planlegges slik at leveringssikkerheten og den hygieniske kvaliteten på drikkevannet blir ivaretatt.

Plantehelse – hindre spredning av planteskadegjørere

Forskrift om plantehelse gir forbud mot spredning av en rekke planteskadegjørere. For å hindre smitte og spredning av plantesykdommer forventer vi at det blir utformet bestemmelser til planen når det er relevant. Planteskadegjørere kan spres med jordmasser som flyttes, med vann, eller med maskiner med jord, frø og andre planterester,

Bestemmelsene må stille krav om at tiltakshaver er kjent med status for ulike skadegjørere i området, inkl floghavre, og til hvilke hensyn som må tas for å hindre spredning av plantesykdommer og planteskadegjørere. Dette kan være krav til rengjøring av maskiner og utstyr, og krav til hvordan masser skal håndteres.

Fiskehelse/fiskevelferd - vannmiljø

For å forebygge spredning av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr, herunder fisk, forventer vi at det blir utformet bestemmelser til planen som stiller krav til at arbeidet skal gjennomføres slik at en forebygger overføring av kjent og ukjent smitte til vassdrag. I tillegg forventer vi at planen inneholder bestemmelser som sikrer at fiskevelferden ikke blir forringet hverken i anleggsfasen eller i driftsfasen når anlegget er ferdig.

Dette kan for eksempel være:

- bestemmelser som krever vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vann/vassdrag
- bestemmelser som bidrar til å sikre at vannmiljøet blir minst mulig påvirket av partikler/avrenning fra områdene ned mot Mjøsa
- bestemmelser som sikrer at overvann, som kan inneholde forurensende stoffer (eks petroleumsprodukter, veisaltning, etc.) fra veisystemet, og overvann med forurensing fra nærliggende industri, både i anleggsfasen og i driftsfasen, blir håndtert slik at vannmiljøet og fiskevelferden i Mjøsa ikke forringes

Med hilsen

Egill Thorri Steingrimsson
Seksjonssjef avd Mjøsområdet

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til

HAMAR KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Postboks 4063
Postboks 987

2306
2604

HAMAR
LILLEHAMMER

Espern Eiendom
Vangsvegen 111
2318 Hamar

2.9.2022

Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar

Innspill til Detaljreguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon

Vi viser til planforslag utarbeidet av Bane NOR («BN») og sendt på høring og offentlig ettersyn av Hamar kommune. Espern Eiendom («EE») mener i utgangspunktet at fremføring av nytt dobbeltspor vil være et formidabelt løft for byen og regionen. Dobbeltsporet og den planlagte oppgraderingen av Hamar stasjon vil også i mye større grad knytte byen mot Strandsonen og Espern, og muliggjøre en helhetlig utvikling i disse områdene. Vi ser imidlertid at det er forhold i planforslaget som ikke i tilstrekkelig grad ivaretar planlagt utvikling i den nye bydelen på Espern eller videreføring av dagens aktivitet på området, herunder også inkludert fuglelivet i Ramsar-området. Vi opplever å ha god dialog med forslagsstiller om disse forholdene, men gjengir dem her slik at de formelt kommer inn i planprosessen. Innledningsvis vil vi også kommentere noe av det historiske samspillet mellom EE og BN, samt valget av sporplassering og -høyde.

EE har hatt forslag til detaljreguleringsplan for sine eiendommer på området ute til høring og offentlig ettersyn, og planlegger å arbeide videre frem mot 2. gangs behandling utover høsten. Vårt planforslag finnes her: <https://www.arealplaner.no/hamar3403/arealplaner/144>

Ettersom planforslaget berører både Hamar og Stange kommune, sendes dette innspillet likelydende til begge kommuner.

Historisk betraktning om samspillet mellom EE og BN vedr. jernbane og eiendomsutvikling

EE startet sitt planarbeid på ny for EE-området i 2016. Det har løpende vært en god dialog og godt samspill med BN Eiendom og i de senere år også med BN på jernbanesiden. I denne fasen er våre prosesser søkt koordinert både mht utførelse, tid og opptreden. Vi tillater oss å nevne at vi fra dag en har tilstrebet løpende info til BN om våre planer og prosesser – herunder om løsninger som også har kommet BN til gode. Spesielt nevner vi den nye løsningen for Espern bru hvor EE alene har nedlagt utallige timer og ikke videreførte kostnader, og hvor både tekniske løsninger i sporområdet og i Stangevegen og i kostnad har resultert i en langt rimeligere og enklere vei og bru som kommer alle, herunder og kanskje spesielt BN, til gode. Vi har i flere møter søkt å påvirke planløsningene for nytt spor i Åkersvika som ville kunne bedre situasjonen både for vår egen utbygging og for opplevelse av fuglelivet i Ramsarområdet. Sistnevnte er en attraksjon for bydelen og byen og vi har derfor en egeninteresse for områdets vern og varsomhet.

Vi mener at våre innspill i denne høringsuttalelsen er mulig å hensynta uten at prosjektet får noen hindringer eller større kostnader. Vår hensikt er ikke å være til hinder for dobbeltspor-planene, snarere ønsker vi å ha fortsatt tett dialog med BN og BN Eiendom for å optimalisere grensesnittene mellom våre planer på best mulig måte for alle parter.

Kommentar til sporhøyde over Åkersvika

BN ønsker å bygge med sporhøyde på kote 128 – nært 2 meter høyere enn sporhøyden ved dagens planovergang. Argumentet om å unngå skade på brua pga elvestrøm fra Svarteleva og Flagstadelva synes å være svakt begrunnet siden større flommer kommer i hovedsak fra selve Mjøsa /Lågen med svak vannstrøm under brua. Ulempen, foruten større kostnader og bredere fyllingsfot i en viktig del av Ramsarområdet, er at høyden er visuelt negativ for bydelen og den gir et massivt, negativt inntrykk tvers gjennom Ramsarområdet. Vi oppfordret BN sterkt å senke sporhøyden generelt, og for egen del at sporet senkes så umiddelbart som mulig ned mot sporhøyden som må være under Espern bru.

Støy

Dobbetsporet vil medføre en vesentlig økning av støy fra jernbane i Espern-området, slik at planlagte boliger, utomhusarealer og rekreasjonsområder blir utsatt fra støy både fra landfast spor i nord og fra spor over fyllingen i Åkersvika i øst.

Vi ser at planforslaget ikke inneholder langsgående støyskjermingstiltak (foruten sør for Åkersvika), og heller ikke har medtatt planlagt bebyggelse på Espern i støyvurderingene. Vi har derfor bedt Sweco Norge AS om å utarbeide noen enkle vurderinger av hvordan eventuelle langsgående støyskjermer vil påvirke støysituasjonen på Espern. Figurer fra Sweco er vedlagt.

Swecos vurderinger var basert på følgende:

- Utbyggingstrinn 6 for Dovrebanen
- Skjerm langs Espern-området (ekskl. Åkersvika) og skjerm i Åkersvika ble vurdert separat:
 - Skjerm langs Espern-området: 2,5 meters høyde plassert 5 meter fra nærmeste spormidt
 - Skjerm langs fylling i Åkersvika: 2 meters høyde plassert 5 meter fra nærmeste spormidt

Sweco konkluderer med at en støyskjerm langs den landfaste delen av dobbeltsporet (dvs. nordvest for fyllingen i Åkersvika) har en viss effekt på fasadenivåene på planlagt bebyggelse, samt støynivå på utomhus- og rekreasjonsarealer. Når det gjelder skjerming langs sporet over Åkersvika, vurderer Sweco at skjerm har begrenset effekt.

Espern Eiendom vurderer at nytteverdien av langsgående støyskjerm er høyere enn hva Swecos vurdering tilsier. Vi vet at byggeprosjektene på Espern vil få et vesentlig høyere kostnadsnivå enn sammenlignbare prosjekter pga store kostnader til offentlige arealer og infrastruktur og andre fordyrende elementer knyttet til blant annet flom, grunnforhold m.m.. For at et bredere spekter av befolkningen skal ha mulighet til å kjøpe bolig på Espern, vil det derfor være svært viktig å kunne tilby en viss andel mindre og mer arealeffektive boliger. Boligblokker som har en stor andel av fasadene i gul eller rød sone vanskeliggjør dette i stor grad, fordi regelverket for boligbebyggelse i støyutsatt sone stiller strenge krav til planløsningene. For Espern-utbyggingen vil det derfor ha stor verdi også dersom bare én etasje eller en del av en fasade får en redusert støybelastning, ettersom dette vil gi en økt fleksibilitet i plassering og utforming av mindre leiligheter.

Vi ser for oss at en kombinasjon av langsgående støyskjerming og en optimalisert plassering og utforming av boligblokkene vil kunne gjøre at flere av boenhetene havner utenfor gul eller rød sone. Støyretningslinjen T-1442 angir at det unntaksvis, og for en liten andel av boenhetene, kan tillates dempet fasade som erstatning for stille side når det ikke er mulig å oppnå stille side kun med plangrep. Vi mener at ved vurdering av hvor mange enheter som vil kunne ha slik dempet fasade, vil

det være et poeng at man har gjennomført alle relevante tiltak for å dempe støynivået. Langsgående støyskjerm langs dobbeltsporet vil være et slikt relevant tiltak.

Espern Eiendom har videre fremmet et planforslag som i stor grad legger til rette for at både beboere og Hamars befolkning skal kunne ta del i området herlighetsverdier og rekreasjonsmuligheter, fuglereservatet inkludert. Vi er derfor opptatt av god kvalitet i området offentlige arealer, som i stor grad vender seg ut mot Mjøsa. Stor støypåvirkning av disse arealene vil gjøre dem mindre attraktive å benytte og dermed bidra til at en ikke får utnyttet potensialet på området fullt ut. For eksempel vil strandpromenaden hele veien fra pynten i sør og frem til kulverten i nordøst bli utsatt fra støy fra Åkersvika, og dermed fremstå som mindre egnet til muligheten for å oppleve fuglereservatet på nært hold. Et annet eksempel er arealene nord og vest for Espern aktivitetspark, som man gjennom Espern-planen ønsker å tilrettelegge for muligheten til å trekke aktiviteten i bygningen ut på gateplan når været tillater det og dermed skape enda flere muligheter for helsefremmende aktivitet.

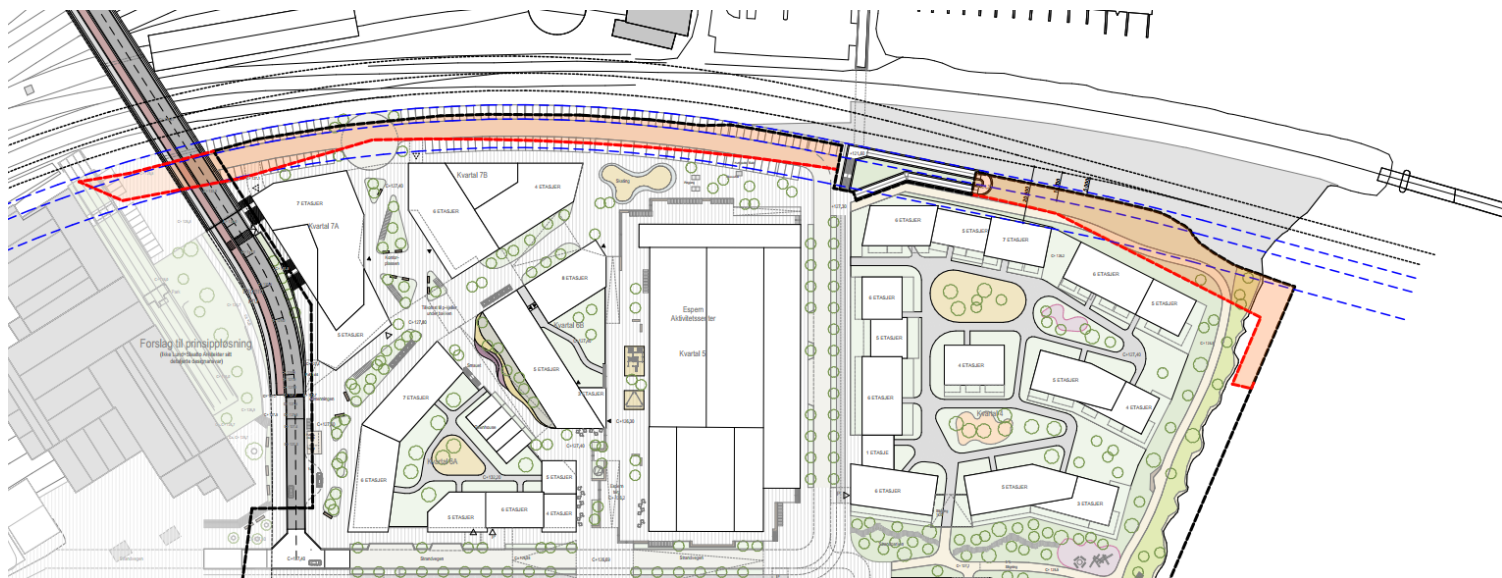
EE er også svært opptatt av å ivareta fuglereservatet i Åkersvika, og vi legger arbeid og midler inn i promotering og beskyttelse av fuglelivet på området sør for jernbanen. BN har i sitt planforslag prisverdig god omtale av Ramsarområdet. Vi tror at reservatet er et aktivum for byen og bydelen, som fortjener å gjøres kjent for regionens befolkning i enda større grad enn det gjøres i dag. Det er derfor både frustrerende og skuffende at BN ikke følger opp med støyskjerm langs hele banen. BN nevner at dette må bety øket risiko eller større fyllingsbredde. Det må være feil. Støyskjerm kan eksempelvis plasseres x centimeter ut i skråningen med et tregulv innenfor som jo vil øke beredskapsbredden for personer som måtte være i sporet. Uansett om skjermen ikke gir fullgod skjerming må det være BN som samfunnsaktør og forurensere (lyd) som må ta et ansvar for en mest mulig skånsom løsning.

På bakgrunn av ovenstående ber vi om at det planlegges og medtas langsgående støyskjerm, både langs Espern og over Åkersvika.

Parkering langs banen

Figuren nedenfor viser hvor planforslagene for hhv Åkersvika – Hamar Stasjon og Espern overlapper. Nåværende plangrense for Espern-planen er angitt med sortstiplet linje, mens den rødstiplede linjen med orange skravur angir hhv SAA1 og SAA2 i dobbeltsporplanen. Espern-planens landskapsplan har vist tosidig parkering langs adkomstvegen til Fabelaktiv, og har plassert denne slik at den stemmer overens med linjen for 5 meter fra nærmeste spormidte (blåstiplet linje). Vi ser da at parkeringen dels ligger innenfor SAA1 og dels innenfor o_SBT3 i dobbeltspor-planen. Espern-planen har generelt lite overflateparkering, samtidig som en vet at slik parkering vil være svært viktig for å opprettholde driften i Espern Aktivitetspark. Aktivitetsparken vil være et viktig element i å aktivisere den nye bydelen mellom Tjuvholmen og Åkersvika ved at den tiltrekker seg besøkende fra hele Hamarregionen, i tillegg til at aktivitetsparken er et godt eksempel på bygningsvern gjennom bruk. Parkeringsplassene her vil også kunne betjene virksomheter rundt jernbaneverkstedet og lignende.

Vi ber derfor om at Bane NORs planforslag justeres slik at tosidig parkering langs denne vegen muliggjøres



Serviceadkomst for Fabelaktiv

Espers Eiendom eier gnr/bnr 1/7369. Eiendommen er i dag utleid til Fabelaktiv, som blant annet driver produksjon av lyd og bilde og dermed har et vesentlig behov for inn- og uttransport av materiell. Slik inn- og uttransport foregår på baksiden av bygget (grønt kryss nedenfor), daglig, døgnet rundt og med personbil eller varebil. Fabelaktiv har i dag mulighet for kjøreadkomst mellom bygningen og dagens jernbanespor, men vi ser at denne kjøreadkomsten vil stenges ved utbygging av dobbeltsporet. Det er helt nødvendig for Fabelaktivs bruk at det etableres en alternativ kjøreadkomst til baksiden av bygget som fungerer til deres behov. Espers Eiendom har hatt dialog med både Bane NOR SF og Bane Nor Eiendom om forholdet, og oppfatter at det er vilje til å finne en hensiktsmessig løsning.

Vi ber om fortsatt fokus på å finne en tilfredsstillende serviceadkomst for Fabelaktiv, som vi i likhet med Espers Aktivitetspark mener er et godt eksempel på vern gjennom bruk.



Adkomst til Fabelaktiv (og øvrig bebyggelse) i anleggsfasen

Både dagens og fremtidig adkomst til Fabelaktiv ligger i formålsområde SAA1. Vi ser at SAA1 er avsatt for midlertidig bygg- og anleggsområde og forutsetter at tilfredsstillende adkomst og parkering for Fabelaktiv opprettholdes i hele anleggsfasen. Dette gjelder også den øvrige bebyggelsen på området.

Riggplass

Vi har fått opplyst at det er behov for å avsette området på figuren nedenfor til midlertidig rigg- og anleggsområde i forbindelse med etablering av jernbanebrua i Åkersvika, og har forstått det slik at dette arealet kun kan plasseres på angitt sted. Vi har derfor forstått at forslagsstiller ønsker at vi legger dette arealet inn i vår reguleringsplan. Espern Eiendom er innstilt på å finne hensiktsmessige løsninger på riggbehov for dobbeltsporet, men er opptatt av å ikke låse opp utviklingen i vårt «kvartal 4» på ubestemt tid i tilfelle bygging av dobbeltsporet blir utsatt. Vi foreslår derfor at dette tas inn i vår plan, men kun tidsbegrenset. Dersom dobbeltsporet blir utsatt ut over tidsbegrensningen, vil man måtte se på andre løsninger for riggplass.

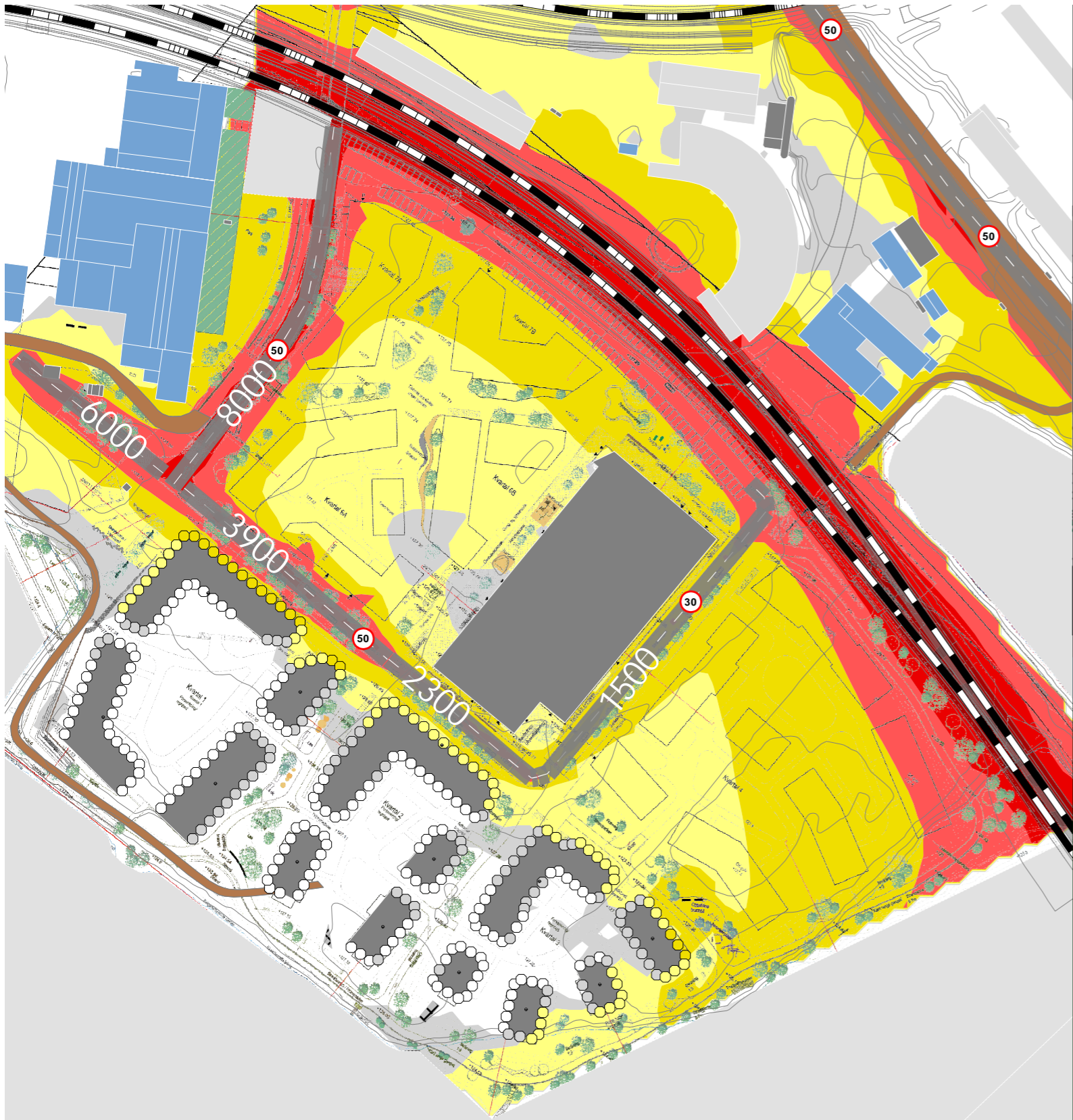
Med vennlig hilsen

Ola Mørkved Rinnan
Styreleder i Espern Eiendom AS
Tlf. 959 81 301

Hedda Heier Hansen
Prosjektleder for Espern Bydel
Tlf. 976 37 874

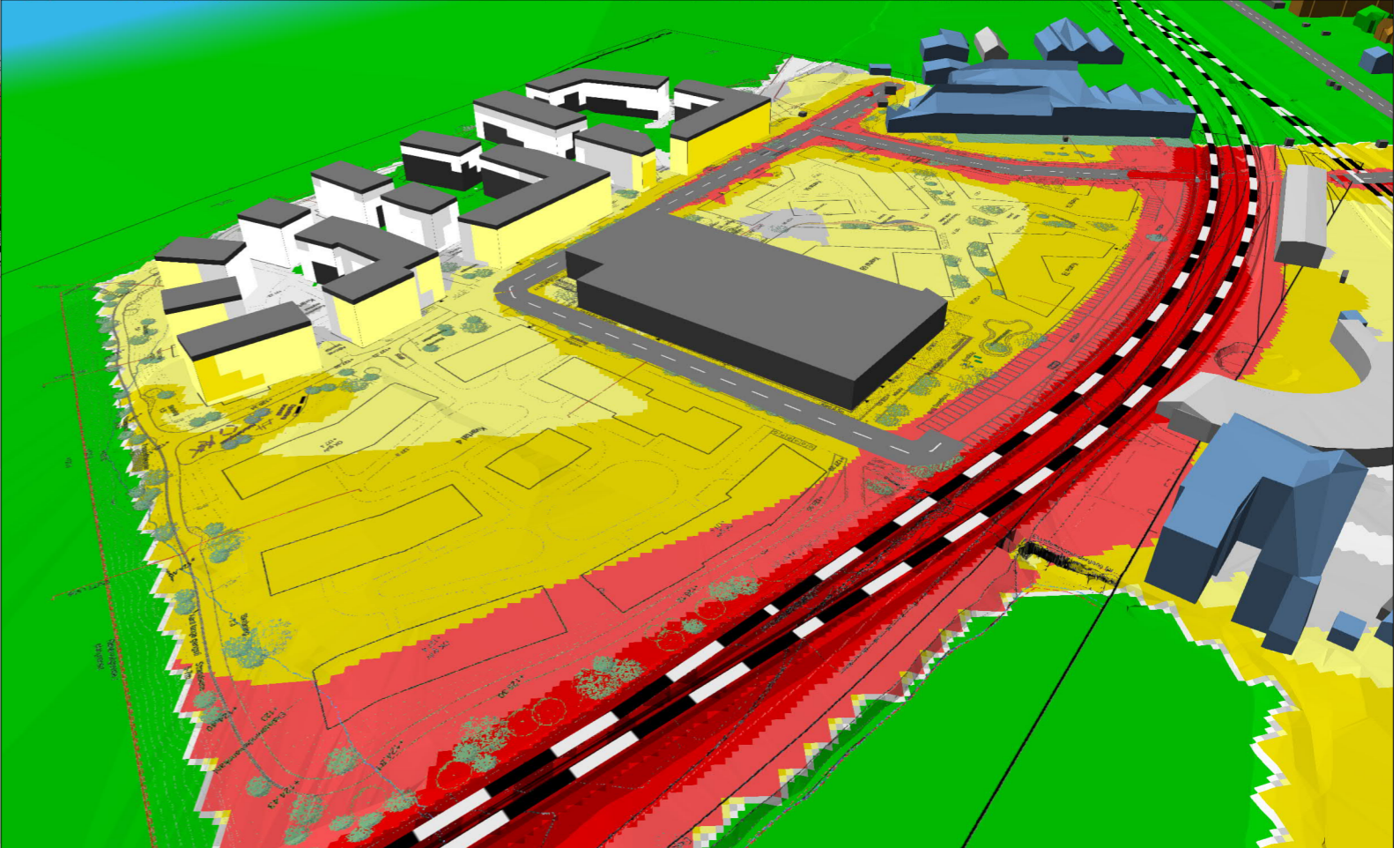
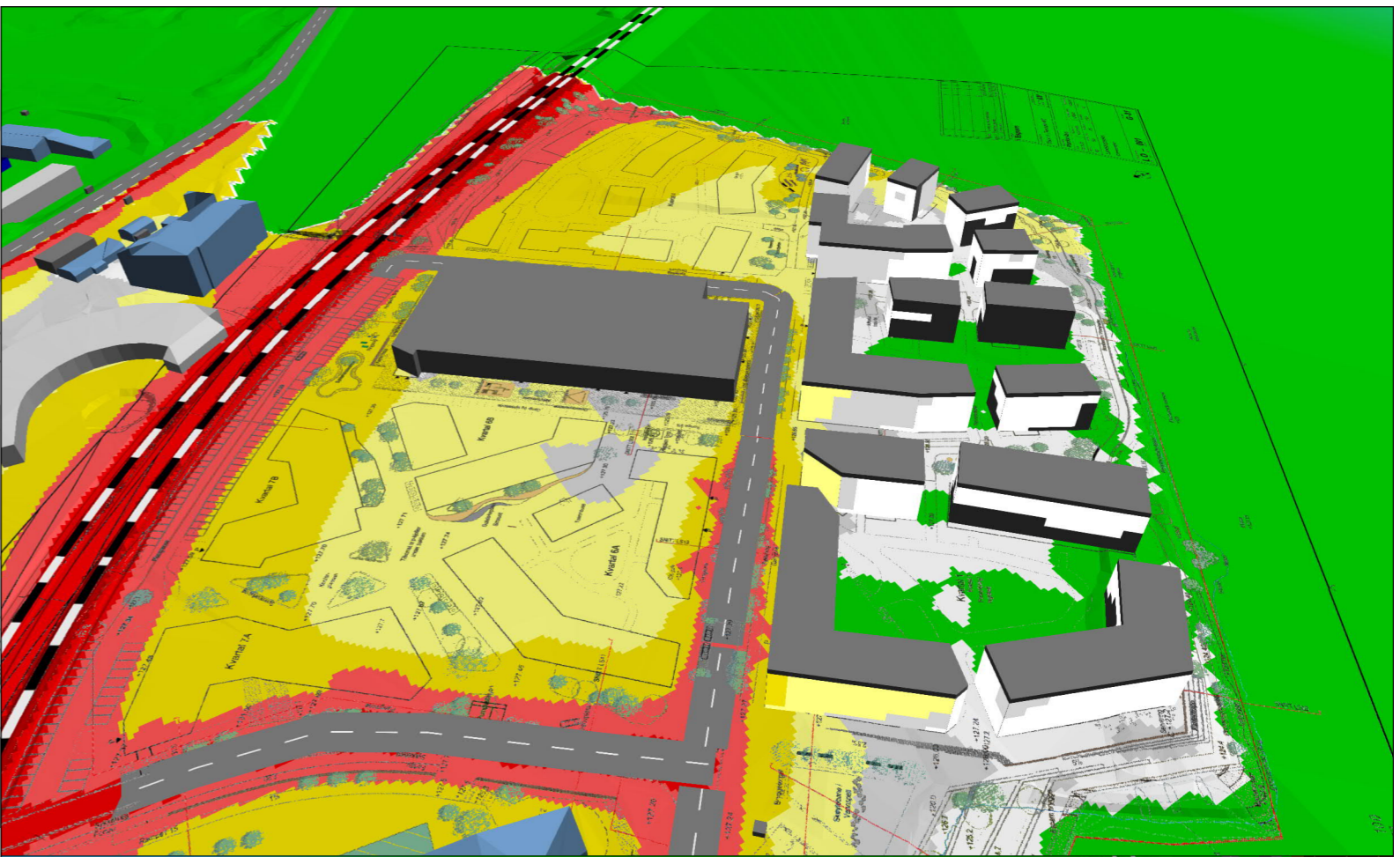
Vedlegg

1. Støysonekart med og uten støyskjerm langs Espern-området (ekskl. Åkersvika)
2. Støysone/fasadenivåer for støyskjerm over Åkersvika



Støy på fasader:

- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende gul sone)
- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende rød sone)



Beregnet støynivå

Samlet støybelastning vei/bane - Uten skjerm ved bane

25.08.2022



Presisering:
Figurene viser situasjon uten og med støyskjerm på 2,5 meters høyde plassert 5 meter fra spormid. Støyskjermen følger Espern-området og det er IKKE medtatt støyskjerm i Åkersvika

Støysoner

Høyde:
1.50 m
over terreng

Rutenett:
5.00 x 5.00 m

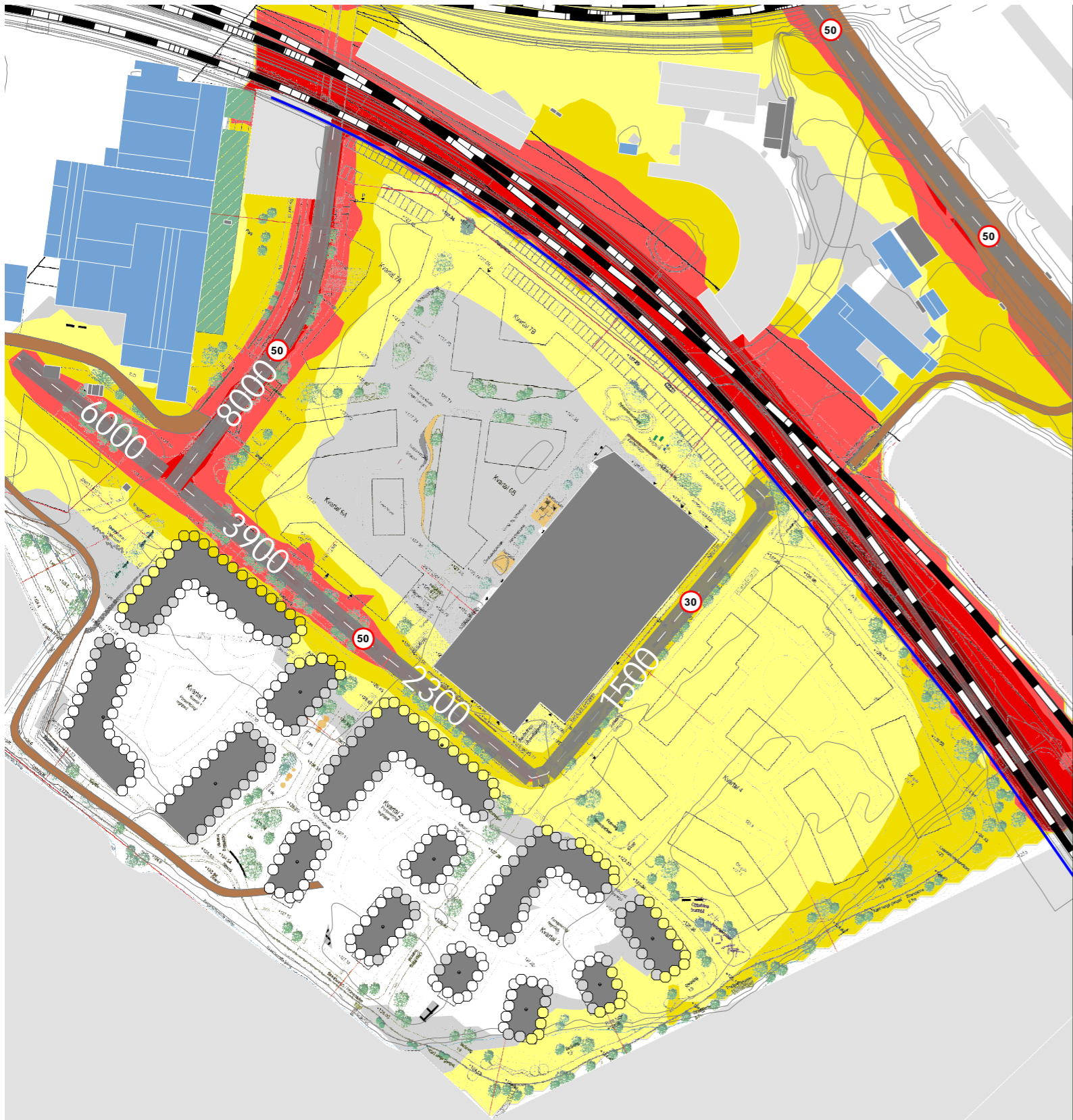
Indikator:
Lden

Avrundet Lden:

- Over 53 dB
- Over 58 dB
- Over 63 dB grenseverdi
- Over 68 dB
- Over 73 dB
- Over 78 dB
- Over 83 dB

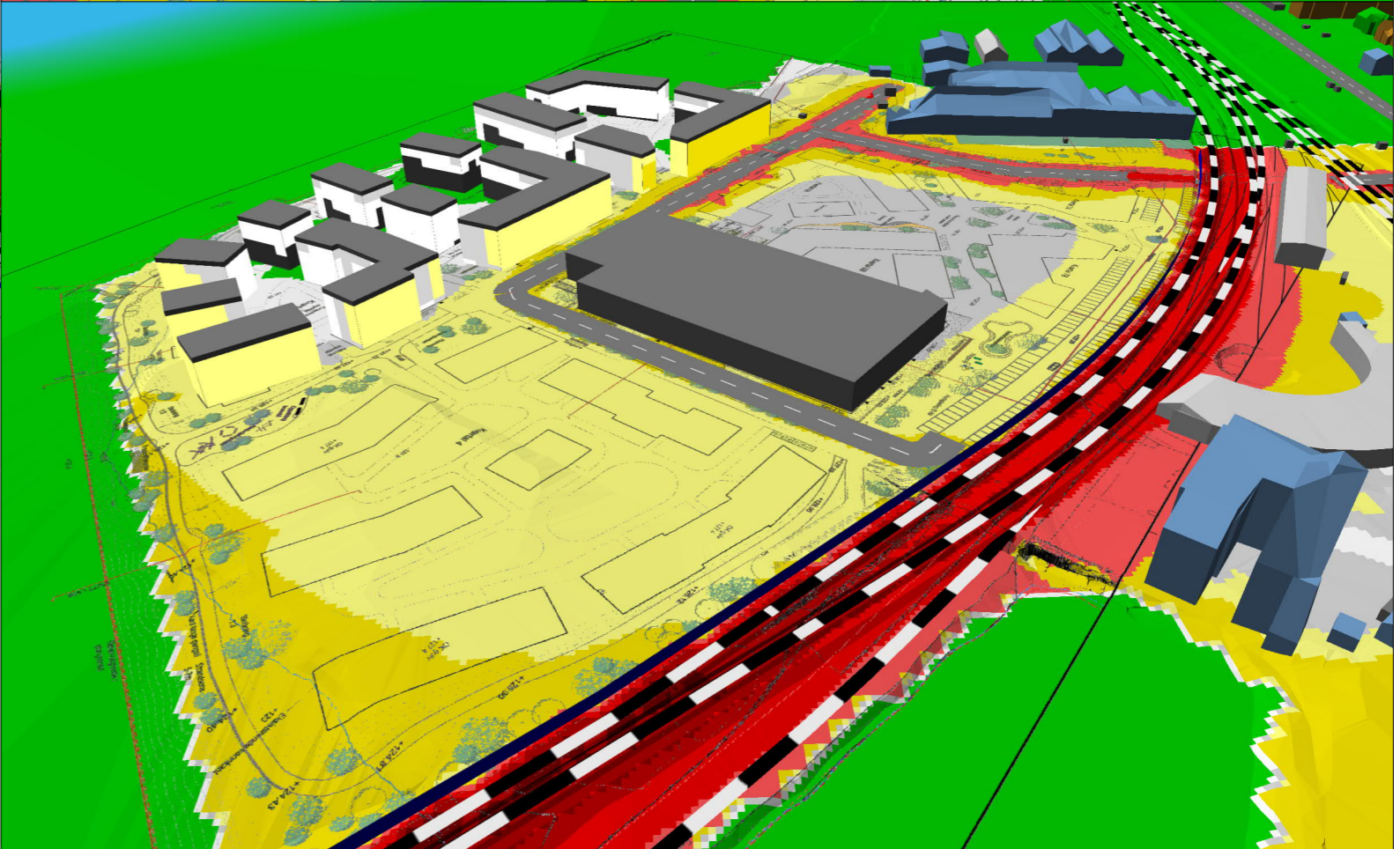
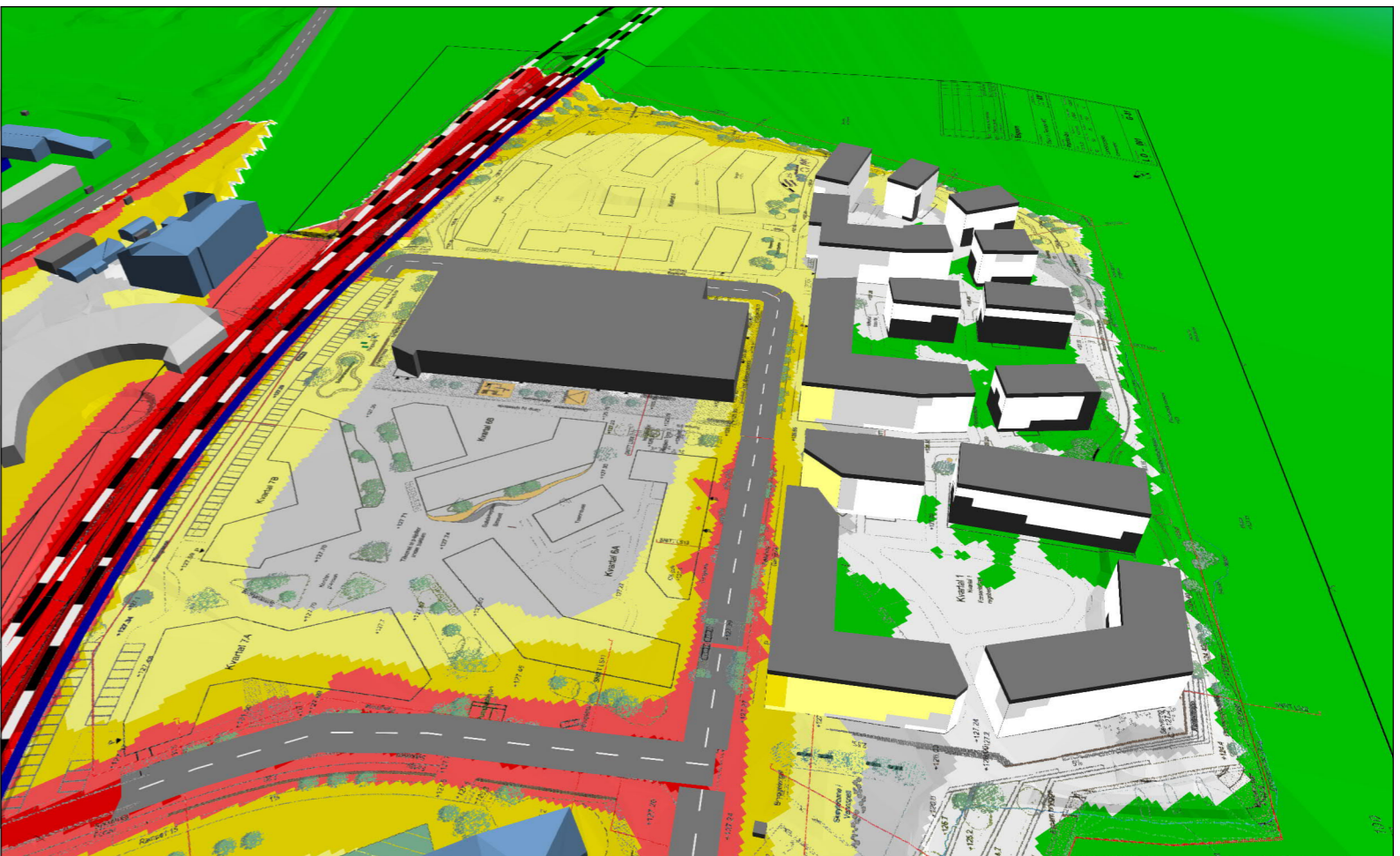
Avrundet Lden:

- Over 45 dB
- Over 50 dB
- Over 55 dB grenseverdi
- Over 60 dB grenseverdi
- Over 65 dB
- Over 70 dB
- Over 75 dB
- Over 80 dB



Støy på fasader:

- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende gul sone)
- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende rød sone)



Beregnet støynivå

Samlet støybelastning vei/bane - Med skjerm ved bane

25.08.2022



Presisering:
Figurene viser situasjon uten og med støyskjerm på 2,5 meters høyde plassert 5 meter fra spormidtd. Støyskjermen følger Espern-området og det er IKKE medtatt støyskjerm i Åkersvika

Støysoner

Høyde:
1.50 m
over terreng

Rutenett:
5.00 x 5.00 m

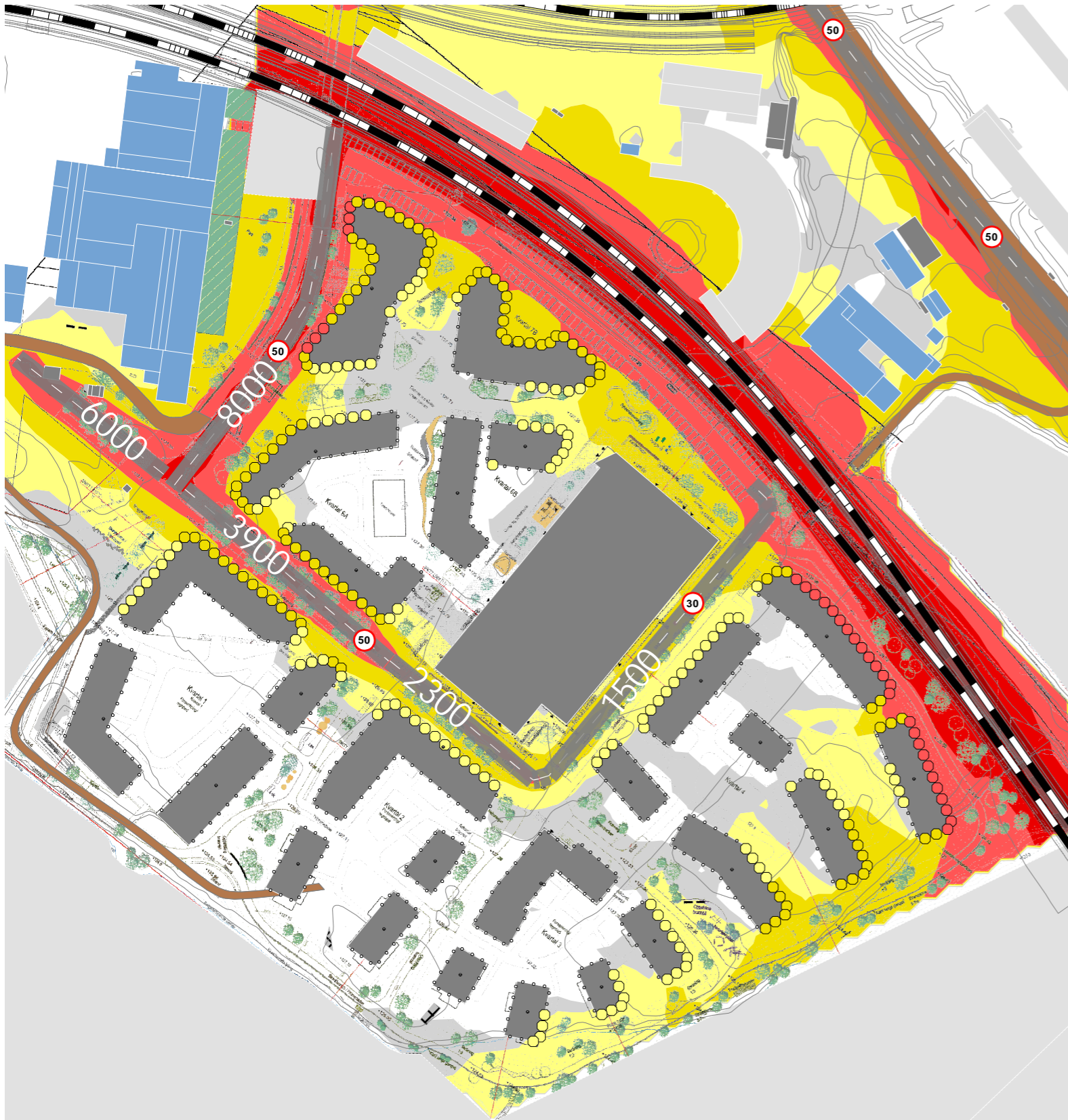
Indikator:
Lden

Avrundet Lden:

- Over 53 dB
- Over 58 dB
- Over 63 dB grenseverdi
- Over 68 dB
- Over 73 dB
- Over 78 dB
- Over 83 dB

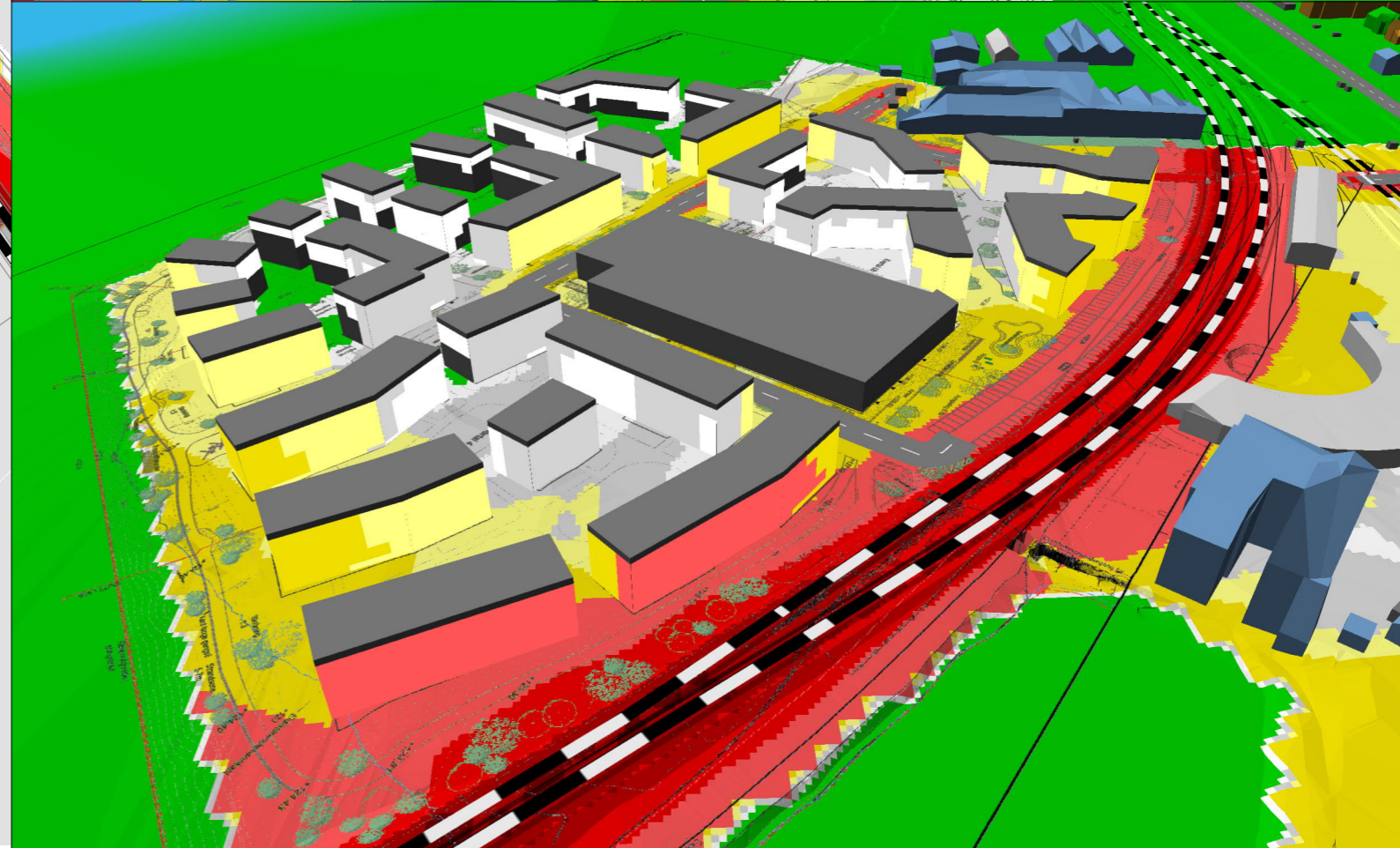
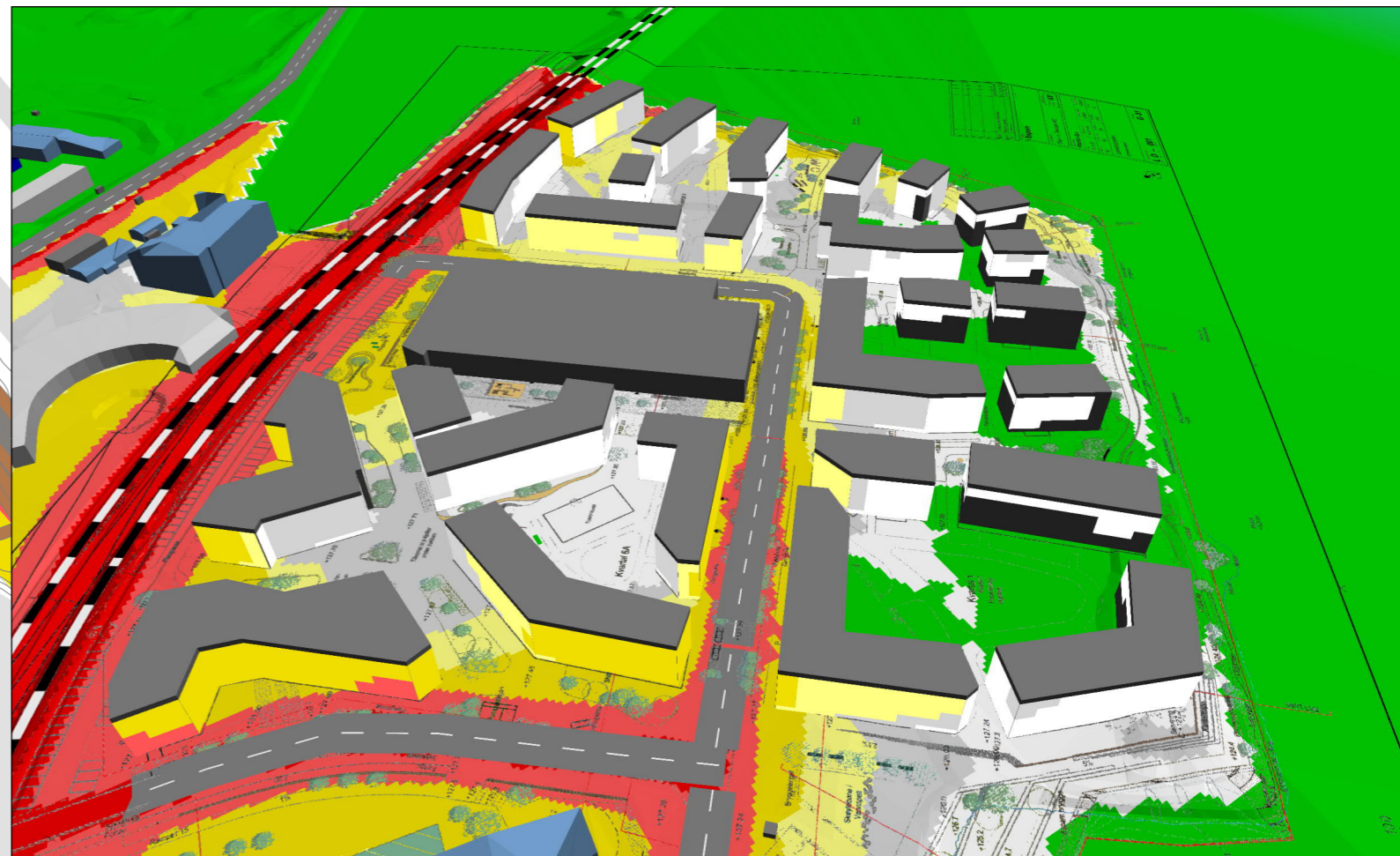
Avrundet Lden:

- Over 45 dB
- Over 50 dB
- Over 55 dB
- Over 60 dB grenseverdi
- Over 65 dB
- Over 70 dB
- Over 75 dB
- Over 80 dB



Støy på fasader:

- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende gul sone)
- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende rød sone)



Beregnet støynivå

Samlet støybelastning vei/bane - Uten skjerm ved bane

25.08.2022



Presisering:
Figurene viser situasjon uten og med støyskjerm på 2,5 meters høyde plassert 5 meter fra spormidtd. Støyskjermen følger Espern-området og det er IKKE medtatt støyskjerm i Åkersvika

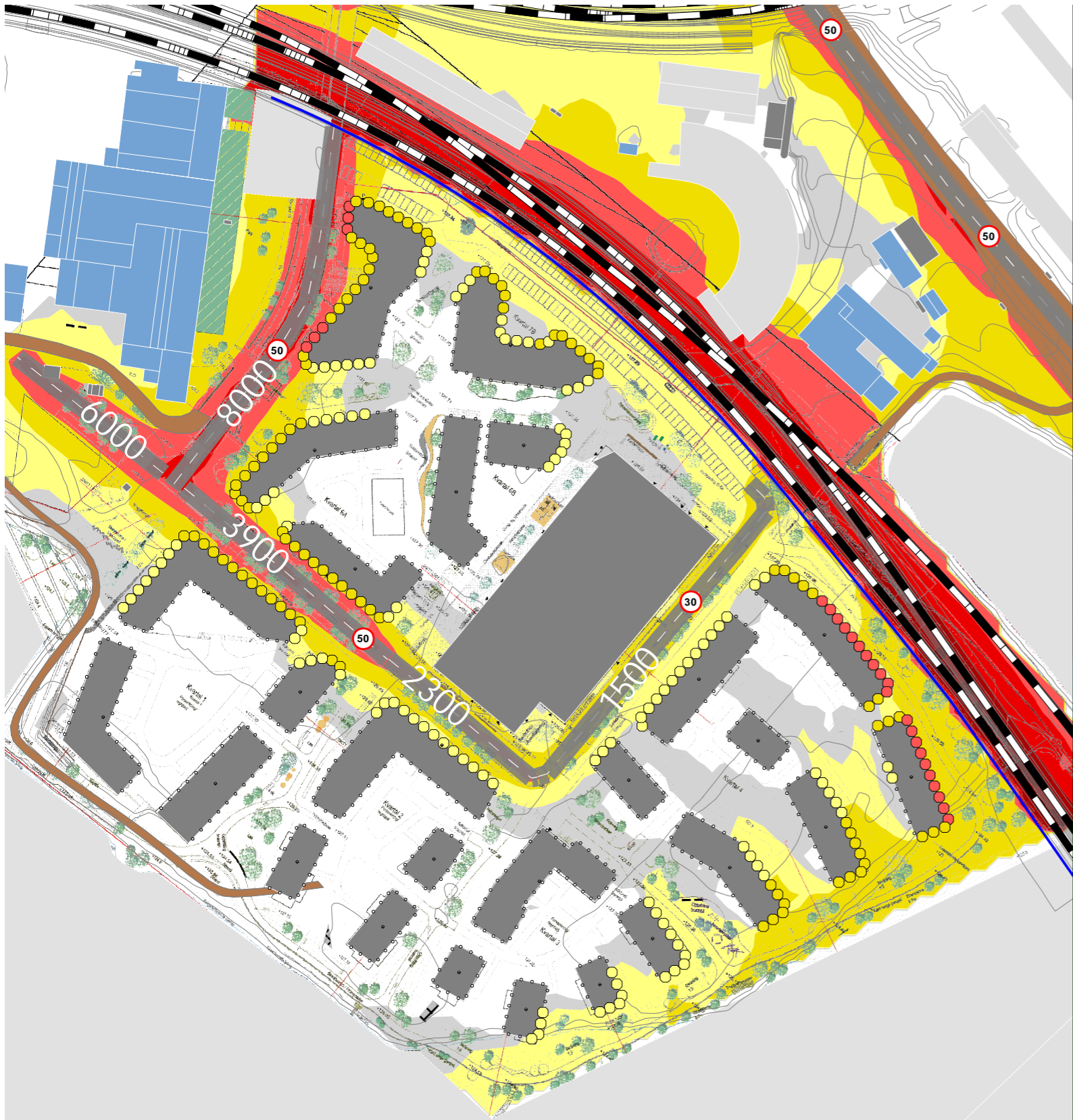
Støysoner
Høyde:
1.50 m
over terreng

Rutenett:
5.00 x 5.00 m

Indikator:
Lden

Avrundet Lden:
Over 53 dB
Over 58 dB Over
Over 63 dB grense-
Over 68 dB verdi
Over 73 dB
Over 78 dB
Over 83 dB

Avrundet Lden:
Over 45 dB
Over 50 dB
Over 55 dB Over
Over 60 dB grense-
Over 65 dB verdi
Over 70 dB
Over 75 dB
Over 80 dB



Støy på fasader:

- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende gul sone)
- = Støy fra vei og/eller jernbane over grenseverdi (tilsvarende rød sone)

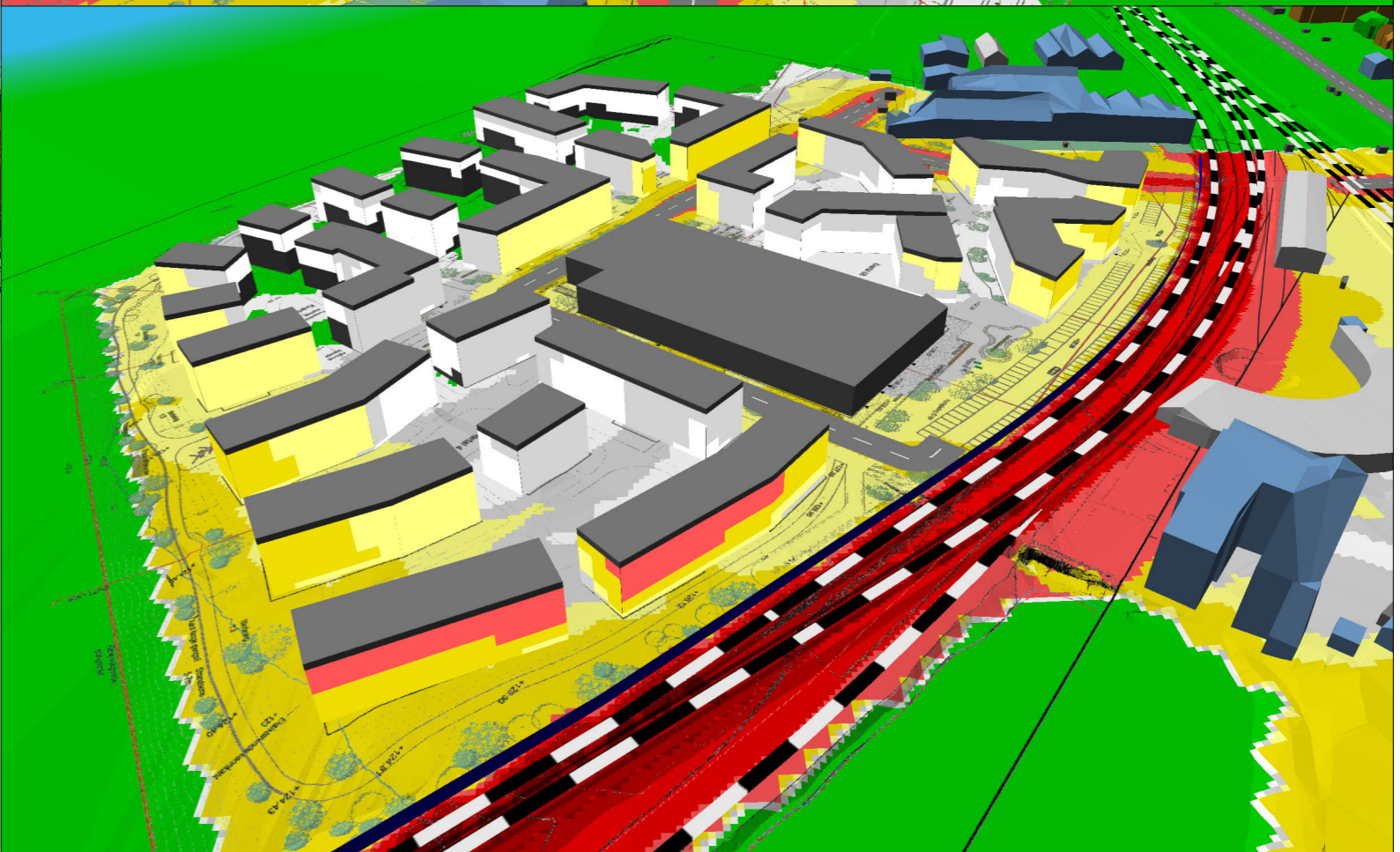
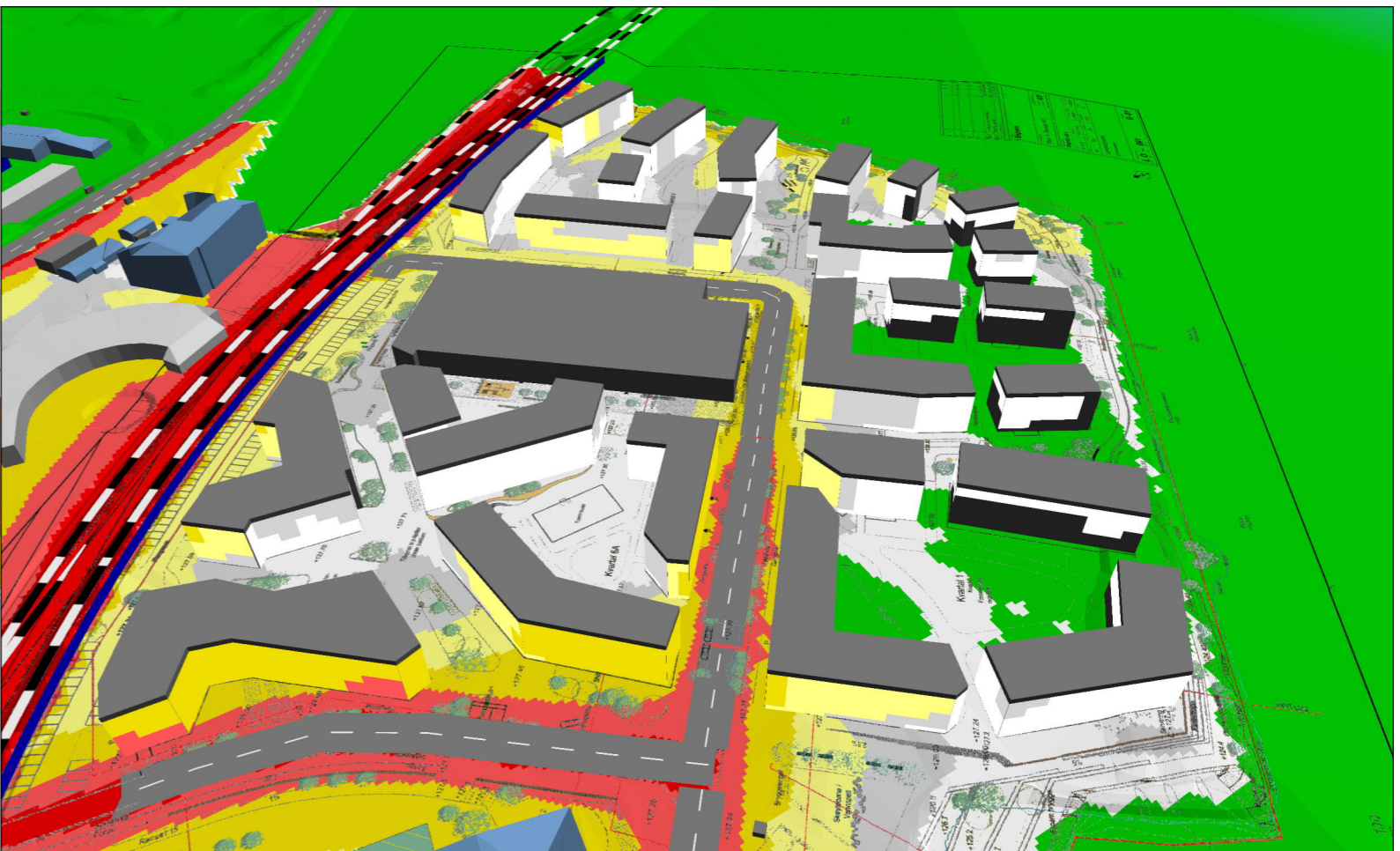
Beregnet støynivå

Samlet støybelastning vei/bane - Med skjerm ved bane

25.08.2022



Presisering:
Figurene viser situasjon uten og med støyskjerm på 2,5 meters høyde plassert 5 meter fra spormidtd. Støyskjermen følger Espern-området og det er IKKE medtatt støyskjerm i Åkersvika



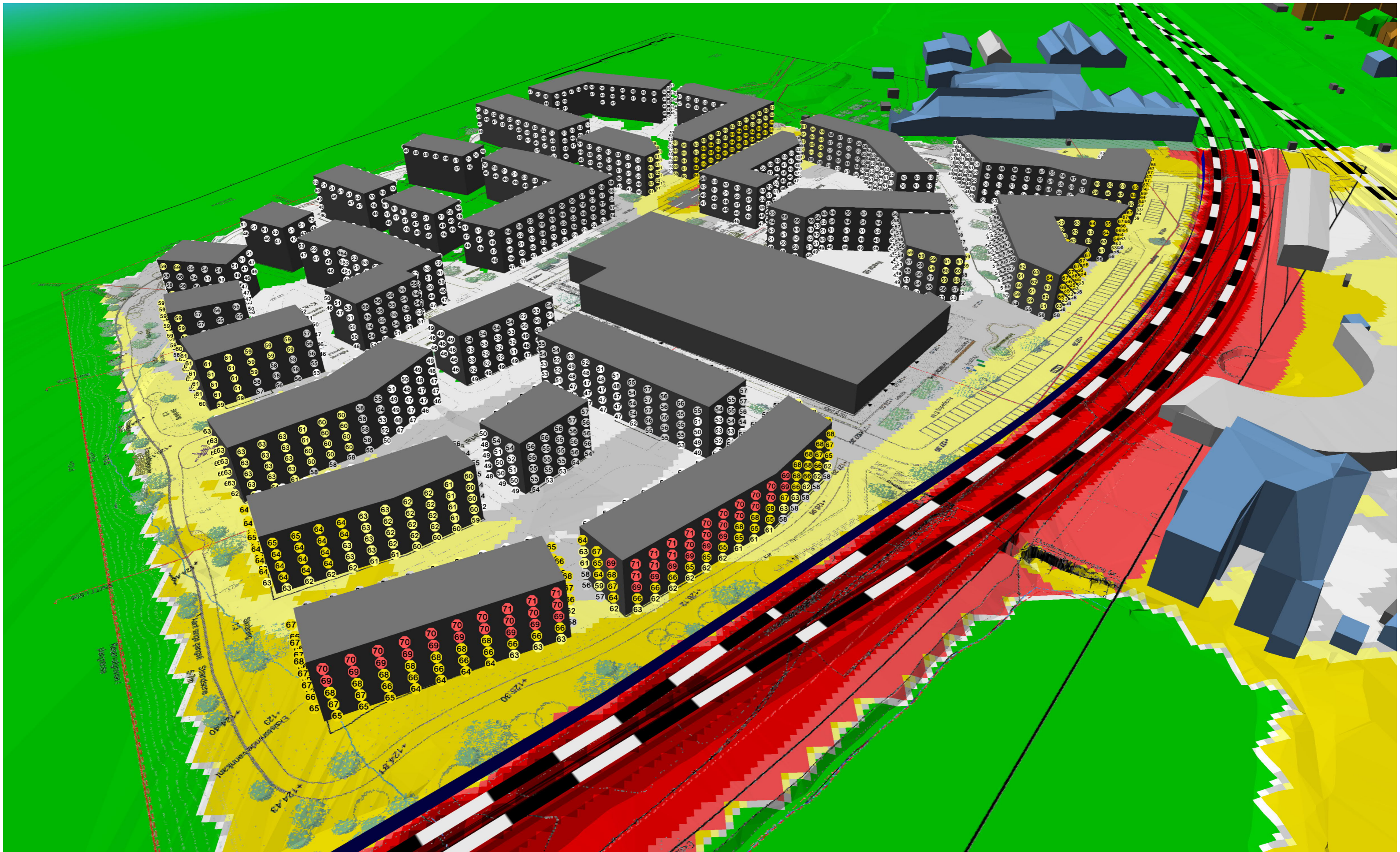
Støysoner
Høyde:
1.50 m
over terreng

Rutenett:
5.00 x 5.00 m

Indikator:
Lden

Avrundet Lden:
Over 53 dB
Over 58 dB Over
Over 63 dB grense-
Over 68 dB verdi
Over 73 dB
Over 78 dB
Over 83 dB

Avrundet Lden:
Over 45 dB
Over 50 dB
Over 55 dB Over
Over 60 dB grense-
Over 65 dB verdi
Over 70 dB
Over 75 dB
Over 80 dB



Beregnet støynivå

Jernbane - skjermet

19.08.2022



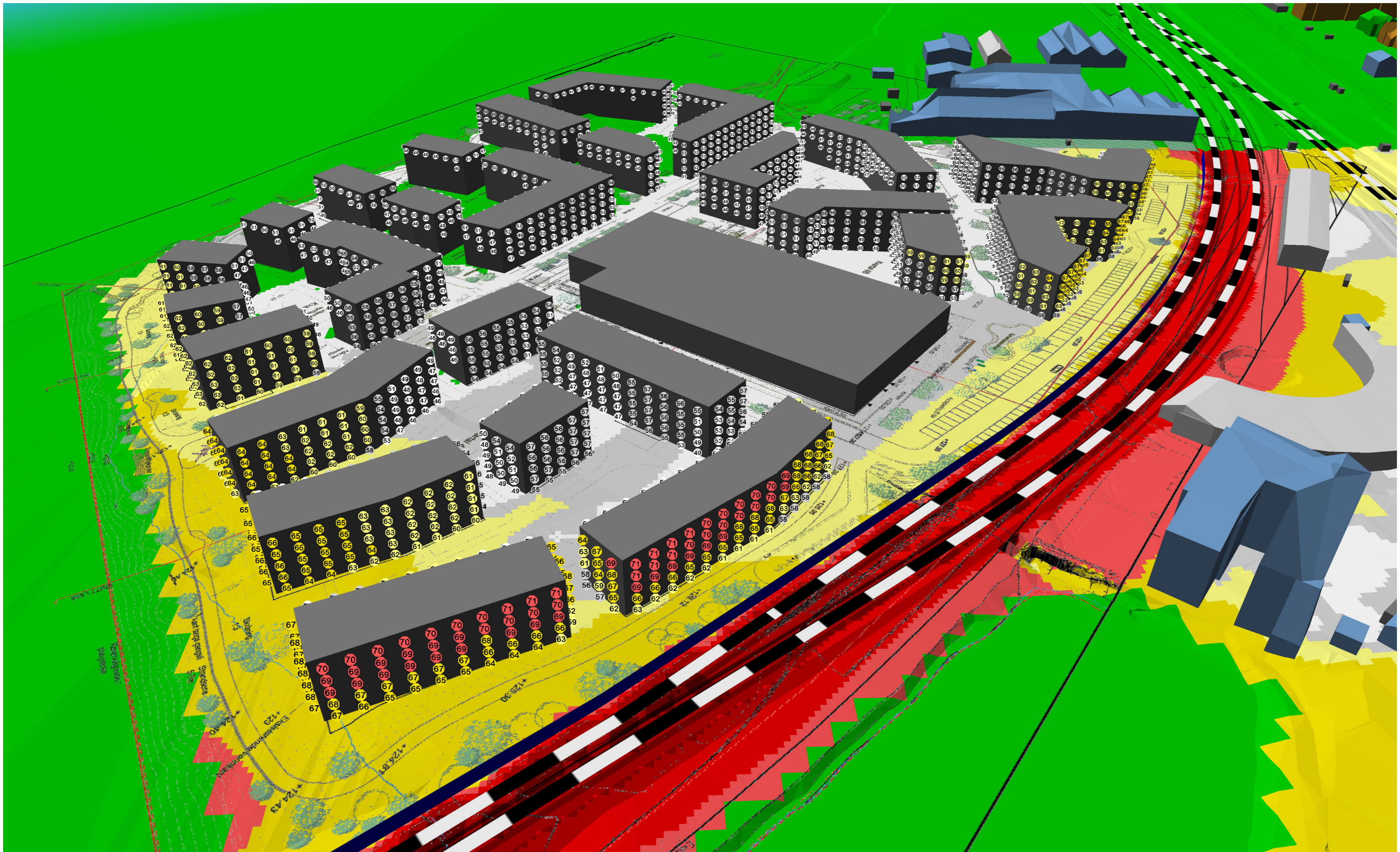
Presisering: figurene viser situasjon hhv med og uten støyskjerm i Åkersvika. Langs Espern-området er det lagt til grunn skjerm på 2,5 meters høyde 5 meter fra spormidtd. Vegstøy er ikke medtatt.

Med støyskjerm over Åkersvika, sør for bru til motsatt side Skjermhøyde 2m, 5m fraspør



Støysoner
 Høyde: 1.50 m over terreng
 Rutenett: 5.00 x 5.00 m
 Indikator: Lden

- Avrundet Lden:
- Over 53 dB
 - Over 58 dB
 - Over 63 dB grense-
 - Over 68 dB verdi
 - Over 73 dB
 - Over 78 dB
 - Over 83 dB



Beregnet støynivå

Jernbane - skjermet

17.08.2022



Presisering: figurene viser situasjon hhv med og uten støyskjerm i Åkersvika. Langs Espern-området er det lagt til grunn skjerm på 2,5 meters høyde 5 meter fra spormidtd. Vegstøy er ikke medtatt.

Uten støyskjerm over Åkersvika

Støysoner

Høyde:
1.50 m
over terreng

Rutenett:
5.00 x 5.00 m

Indikator:
Lden

- Avrundet Lden:
- Over 53 dB
- Over 58 dB
- Over 63 dB grense-
- Over 68 dB verdi
- Over 73 dB
- Over 78 dB
- Over 83 dB

Stange kommune

Under følger merknader sendt til reguleringsplanen i Stange kommune. Merknader sendt til begge kommuner gjengis ikke på nytt her.

Stange kommune		
Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022
2	Innlandet fylkeskommune	08.09.2022
3	NVE Norges vassdrags- og energidirektorat	05.09.2022
4	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
5	Mattilsynet	26.08.2022
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier	
6	Mjøsa Strandeierforening	01.09.2022
	Private, grunneiere og næringsliv	
7	Margareth og Ulf Martinsen	21.08.2022
8	Jan Ivar Martinsen	01.09.2022
9	May og Bjørn Erik Jønsberg	02.09.2022
10	Espen Eiendom	02.09.2022

Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

Stange kommune, Bygg- og oppmålingsseksjonen
Postboks 214

2336 STANGE

Deres ref:
21/4689

Vår ref:
2021/21232-12
Elise Bringslid
May-Tove Smiseth
Ole Cristian Bang

Dato:
08.09.2022

Detaljreguleringsplan Åkersvika - Hamar stasjon offentlig ettersyn

Det vises til brev datert 04.07.2022 med høring av forslag til detaljreguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon. Frist for uttalelse var 03.09.2022. Vi beklager at uttalelsen er forsinket.

Planfaglige forhold

Planforslaget følger opp vedtatt kommunedelplan. Planforslaget regulerer et større areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på vestsiden av jernbanen (SAA1) enn i gjeldende plan (SAA73), men dette er et midlertidig anleggsområde som skal endres til grønnstruktur innen to år etter at dobbeltsporet er tatt i bruk, jfr. forslag til bestemmelser 4.5.1 og 7.3. Fylkeskommunen har ingen vesentlige planfaglige merknader til planforslaget.

Samferdselsfaglige forhold

Tiltak som berører fylkesveg 1852 Sandvikavegen er regulert i plan for dobbeltsporet mellom Sørli og Åkersvika, vedtatt 17.06.2020. Planforslaget for videreføring av dobbeltsporet mot Hamar stasjon overlapper planen fra sør, men det foreslås ingen endringer for det som berører fylkesvegen. Fylkeskommunen har derfor ingen samferdselsfaglige merknader.

Kulturvernfaglige forhold

Automatisk fredete kulturminner

Varslingsplikt etter kulturminneloven § 8, andre ledd er tatt inn i begge planenes fellesbestemmelser. Forholdet til eventuelle ikke registrerte kulturminner er dermed ivaretatt i planen. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 anses som oppfylt.

Med vennlig hilsen

Kristin Ryen Reithaug
Seksjonssjef, plan

Elise Bringslid

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til:
STATSFORVALTEREN I INNLANDET
STATENS VEGVESEN LILLEHAMMER KONTORSTED



Bane NOR, Plan, Utbygging midt
Laila Nilsen Myklebust
Prosjektleder Åkersvika - Hamar stasjon.

Lillehammer 1. september 2022

HØRINGSINNSPILL TIL PLANFORSLAG SAK 202012700

Mjøsa Strandeierforening er positiv til verning av areal, men etter styrets syn foreslår foreningen at det utvidede verneområdet får grense til vannkanten (normalvannstand) for eiendommene som ligger sør for Fjordvegen, og ikke inn på innmark som skravert på skisse.

Om Mjøsa Strandeierforening

Foreningen som er frivillig, ideell, demokratisk og ikke fortjenestebasert skal ivareta strandeierinteressene omkring Mjøsa og samtidig arbeide for en god samfunnsmessig og bærekraftig utnyttelse av Mjøsa og Mjøsstrendene. Medlemmene er eiere av eiendom som grenser til Mjøsa.

Med vennlig hilsen

Mjøsa Strandeierforening

Kristian Owren
Styreleder

Bane NOR
Plan, Utbygging Midt

Laila Nilsen Myklebust
Prosjektleder Åkersvika – Hamar stasjon.

Ottestad 21.08.2022

Planprosess (kompensasjonsprosess) Åkersvika – Hamar stasjon

Når det gjelder forslag til endring på avgrensning av Åkersvika naturreservat, så er undertegnede ikke enig i de nye planene.

Prosessene Bane Nor har med Statsforvalteren i Innlandet går ut på at det skal finnes nye områder som skal erstatte det som tas fra Åkersvika. De nye områdene skal helst ligge i tilknytning til dagens verneområde. Stiller oss derfor undrene til at det skal være arealer «stykkevis og delt» slik at enkelte grunneiere blir berørt, og andre ikke. Virker som noen har sittet med et kart uten å ha kunnskap om villaområdet. I utgangspunktet skulle arealer henge sammen med naturreservatet, og ifølge informasjon så er det sand, grus og mudderbanker som skal erstattes. Ifølge Bane NOR så kan disse arealer erstattes med privat hageareal en til to kilometer lenger sør. Vår eiendom har opparbeidet plen som går helt ned til vannkanten. Kan heller ikke se at noen få hagebiter har noen stor betydning for biologisk mangfold. Hva kvalifiserer til vern når alt blir så oppstykket?

Biolog var på besøk ved to av eiendommene mandag 15. august. Han fortalte at arter og det som skulle bevares i stor grad gikk i vannkanten og utover i vannet. Er disse artene spesifikt bare på de eiendommene som er berørt?
Hva er da meningen med å ta hageareal? Vi savner fortsatt et konkret svar på hvilke arter som er verneverdige, i vann og på land.

Vi ser det som mest naturlig at grensa for vern går i vannkanten, slik den gjør mesteparten av vegen. Da vil det «henge sammen» og det blir ikke tatt fra private hager “her og der”.

Med vennlig hilsen

Margareth og Ulf Martinsen

Mjøslivegen 15, Ottestad

Kopi: Mjøsa Strandeierforening

Bane NOR, Plan, Utbygging midt

Laila Nilsen Myklebust
Prosjektleder Åkersvika - Hamar stasjon.

Høringsinnspill til planforslaget, sak 202012700

Mitt navn er Jan Ivar Martinsen, og jeg var i sin tid en av mange entusiastiske fugleinteresserte som kjempet for å få Åkersvika fredet. Sånn sett har jeg interesse for egnede områder for trekkende fugler. Men som strandeier må jeg si det blir «søkt» og «konstruert» når det offentlige vil plukke ut noen små hagebiter på noen få privateiendommer for å få regnestykket (antall kv.m erstatningsareale) til å gå opp. Her foreligger det etter min mening ikke sterke nok faglige argumenter som kan forsvare ulempene dette får for oss som strandeiere. (Jeg snakker da spesielt på vegne av min bror Ulf Martinsen, nærmeste nabo, og meg selv).

En pengesterk stat som Norge må kunne bekoste noen kunstige øyer i ytre del av Åkersvika, f.eks i de grunne partiene som ligger sør for nåværende åpning under jernbanebrua. Eventuelt mer i retning Tyvholmen. Her kan det utvikles miljøer som trolig vil falle langt mer i smak hos aktuelle fuglearter og ikke minst hos Ramsar-sekretariatet, siden slike lokaliteter nok bedre ivaretar hensikten med Ramsar-ideen.

Så vi er enige med Stange kommune, som også ønsker slike øyer. Vi går inn for at naturreservatet skal følge vannlinja på våre eiendommer, dermed oppnår en likhet for alle berørte strandeiere i området fra jernbanebrua og ut til Nordsveodden.

Jeg har vært i kontakt med Bjørn Harald Larsen i Miljøfaglig Utredning, som har vært på befaring i den aktuelle strandsonen. Han har funnet bl.a. blåknapp, kvitmaure og gåsemure i området vårt, arter som vel ikke kan sies å være sjeldne, og som har store leveområder. Vi har forstått det slik at det er livet fra vannkanten og utover som er viktigst å bevare. Derfor ønsker vi at reservatet skal følge vannkanten. Å innlemme små biter av privat grunn kan kanskje se pent ut på papiret, (trolig ikke der heller), men den relle verdien av en slik stykkevis fredning synes å være svært diskutabel.

Eksempelvis ser jeg at en art som hvitkinngås, som opptrer i store mengder på trekket, ofte velger de grunne partiene inne i vika nord for Nordsveodden som landingsplass. Her er det få boligeiendommer og rolige forhold for fuglene, og det burde være mulig å legge til noen få kvadratmeter erstatningsareale, slik at en oppnår arealmålet (altså i kratt/ flommarksområdet mellom Nordsveodden og Mjøslivegen). Enten ved å utvide foreslåtte grenser inne på land eller ved å anlegge små landfaste odder, evt øyer, på denne strekningen.

Oppsummert ønsker jeg altså ikke at naturreservatet skal utvides innover fra vannkanten på min og min brors landeiendommer.

Vennligst bekreft mottak av dette høringsinnspillet.

Jan Ivar Martinsen
Mjøslivegen 13B,
2312 Ottestad.
Mob 97115073
Email: goodexhib@hotmail.com

Kopi: Mjøsa Strandeierforening.

From: May Jønsberg
Sent: Fri, 2 Sep 2022 22:48:08 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: postmottak@stange.kommune.no
Subject: "Reguleringsplan for Åkersvika- Hamar stasjon"
Attachments: DSC_3554 (2).jpg, DSC_3598 (2).jpg, IMG_6174.jpg, IMG_6219.jpg, IMG_7189.jpg, IMG_6204 (002).jpg

Høringsinnsigelse for «Forvaltningszone Nordsveodden-Tjuvholmen».

Det permanente arealbeslaget er 22100 m². I følge Ramsar-konvensjonen skal tapt areal erstattes med minimum 1:1.

Kompensering (erstatning av tapt areal) er siste utvei i tiltakshierarkiet. Det bør fokuseres maksimalt avbøting og restaurering, siden negativ påvirkning ikke kan unngås.

Det er 372 m² fastmark som går varig tapt ved utbyggingen.

1. Det er ikke påvist rødlistearter som står i fare for å bli nedbygd på vestsiden av jernbanetraseen, selv om det er på den siden største delen av utbyggingen skal skje. Det må bety at det heller ikke er særlige forekomster av rødlistearter videre sørover langs Sandvikastranda. Betydningen av arealene som erstatning for nedbygde arealer må da være liten, eller ikke særlig sammenlignbare.

Siden det ikke foreligger en akseptert og omforent metode for økologisk kompensasjon i Norge (Kompensasjonsplan Åkersvika 4.1), er det gitt at forslaget om verving av deler av strandeieendommene i tilknytning til Tjuvholmen - Nordsveodden (A) kan diskuteres.

Et skjønnsmessig anslag foreslår kompensasjonsfaktoren for direkte arealtap til 1:3, noe som gir et beregnet kompensasjonsareal på 66,3 dekar (66.300 m²).

Av totalt 1500 m² som er foreslått vernet fra Tjuvholmen til Nordsveodden vest for dagens reservat, er det et svært lite areal som i dag tilhører private eiendommer. Det kommer ikke helt klart fram fra underlagene hvor stort areal som skal vernes av de private eiendommene, men et anslag vil være ca. 5-700 m². En verving av disse arealene vill legge betydelige restriksjoner på eiernes bruk av den, for deres, viktigste del av eiendommen. (Vedlikehold for bading og utsikt mv.). De foreslått vernede arealene utgjør en svært marginal del av det skjønnsmessige kompensasjonsarealet, der nytteverdien av verving synes svært liten i forhold til begrensningene dette utgjør for menneskene tilhørende eiendommene. I mai er disse områdene berørt av vårflommene. Vernesonen bør derfor begrense seg til og med vannkanten til disse eiendommene.

2. Det er stor trafikk av turgåere langs Sandvikastranda på våren når vannstanden er lav. Turgåerne kommer ofte via Ottestadstien og gjør avstikkere langs Mjøskanten. Vi mener det er større trafikk på Ottestadstien enn de tallene som ligger til grunn i rapportene fra 2016 og 2019. Det har skjedd en voldsom utvikling i tiden etter disse rapportene. Det bygges ut stadig nye eiendommer, og det er en utstrakt fortetting. Bare i Mjøslivegen er det kommet flere nye hus. Etter pandemien er det mange som har skaffet seg hund. Ikke bare en hund, men også to eller

flere. Dette medfører økt turgåing med hundelufting. Som nabo til Ottestadstien ser vi en merkbar økning. Vi har selv sittet og notert turaktiviteten. På godværsdager under pandemien noterte vi over 80 passeringer i timen. Ca. 1/3 av disse hadde med hund. Her går også Pilegrimsleden, Det merkes også at mange bruker Ottestadstien til trening på terrengsykkel. Disse kommer ofte i svært stor fart.

Vi synes det er fint at folk kan bruke stien og området til rekreasjon. Vi håper at utvidelsen av Åkersvikareservatet vil medføre reguleringer av aktivitetene til beste for dyre- og planteliv og ikke minst brukerne selv.

Vi har lagt merke til at mange går ned til strandkanten og slipper hundene sine løs, både i og utenfor båndtvangsperioden. Det har skapt mange situasjoner der hundene har jaget fuglene fra stranda, og forstyrret i og utenfor hekkingen. Det er ikke bare i perioden 1. april til 31. mai at hundene forstyrrer dyrelivet på stranden, men også senere utover sommeren da fuglene har kyllinger og utover høsten. *Det er derfor etter vår mening nødvendig med båndtvang for hunder hele året i det planlagte Åkersvikareservatet, og helst langs hele Ottestadstien.*

Det er også observert jakt på and og gås fra kanoer og kajaker de siste årene. *Vi forutsetter at det blir jaktforbud også i det utvidete verneområdet og at ferdsel på vann blir stanset/regulert i tiden i. april – 31 mai.*

3. *Vi mener grensen for det utvidede Åkersvikareservatet bør gå ved vannlinjen fra dagens reservat ved Gjøviken og Mjøslivegen slik at det ikke berører/griper inn for de private tomtene langs denne strandlinjen.* Det er som før nevnt, ytterst lite areal dette gjelder. Hele det foreslåtte området fra Nordsveodden til Mjøslivegen synes vi er godt planlagt. Det er i det området fuglene ferdes og hekker, ikke i hagene til folk langs Sandvikastranda..
4. Vi er også plaget med parkering nederst i Mjøslivegen, selv om Stange kommune vil at folk skal parkere på Hias. Folk som nytter friluftsområdet bruker ofte bilen for å gå noen meter mot Nordsveodden. Skal de nytte friluftsområdet og naturreservatet bør de gjøre det til fots eller bruke egnede parkeringsplasser.

Vennligst bekreft mottak av høringsinnsigelsen

Vennlig Hilsen

May & Bjørn Erik Jønsberg

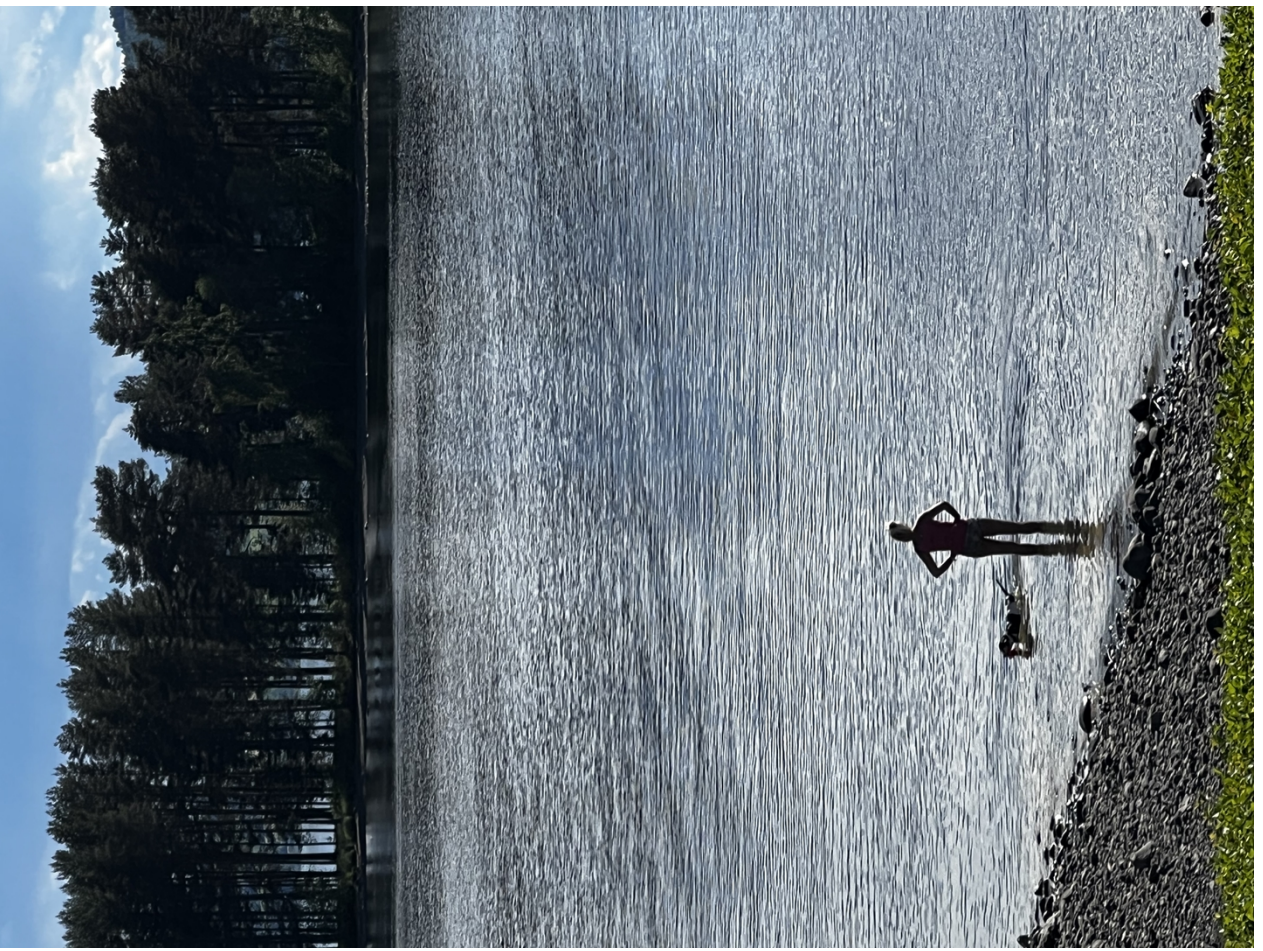
Mjøslivegen 7, 2312 Ottestad











Hamar kommune

Under følger merknader sendt til reguleringsplanen i Hamar kommune. Merknader sendt til begge kommuner gjengis ikke på nytt her.

Nr.	Avsender	Dato
Offentlige instanser		
1	Hias IKS	19.7.2022
2	Statens vegvesen	31.08.2022
3	NVE	05.09.2022
4	Statsforvalter i Innlandet	02.09.2022
5	Løten kommune	31.08.2022
6	Innlandet fylkeskommune	23.09.2022 og 31.10.2022
7	Mattilsynet	26.08.2022
8	Stange kommune, planutvalget	23.06.2022
9	Rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Hamar kommune	14.11.2022
Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier		
10	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	30.08.2022
11	Pensjonistpartiet Hamar	30.08.2022
12	Hamar Venstre	02.09.2022
13	Sverdrupsgate Borettslag	01.09.2022
Private, grunneiere og næringsliv		
14	Øystein Waag	29.06.2022
15	Luks, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter	25.07.2022
16	Glommen Mjøsen Skog	30.08.2022
17	Borgny Irene Nygaard	03.09.2022
18	Sissel Løvhaug Hansen	03.09.2022
19	Leif Erling Storsveen	03.09.2022
20	Bjørn Karlsen	03.09.2022
21	Stein Brohjem	04.09.2022
22	Gunnar W. Holm	03.09.2022 og 13.09.2022
23	Liv Ljosland Karlsen	03.09.2022
24	Viggo Angelsen	03.09.2022
25	Wenche Nygaard Luci	02.09.2022
26	Kjell H. Bjørklund, Asbjørn Opaas, Gunnar Skjeset	03.09.2022
27	Bjørn Inge Sletta	01.09.2022
28	Per Mengshoel	03.09.2022
29	Roar Pedersen	15.09.2022
30	Espen Eiendom	02.09.2022
31	Kulvertgjengen	28.08.2022
32	Byentusiastene	04.09.2022

Hamar kommune v/kommunedirektøren
Postboks 4063
2306 Hamar

postmottak@hamar.kommune.no

Deres ref.

Vår ref./Arkivkode
EB/ 22/134 /22/1562

Saksbehandler

Erik Bøhleng, tlf: 976 57 015
erik.bohleng@hias.no

Dato

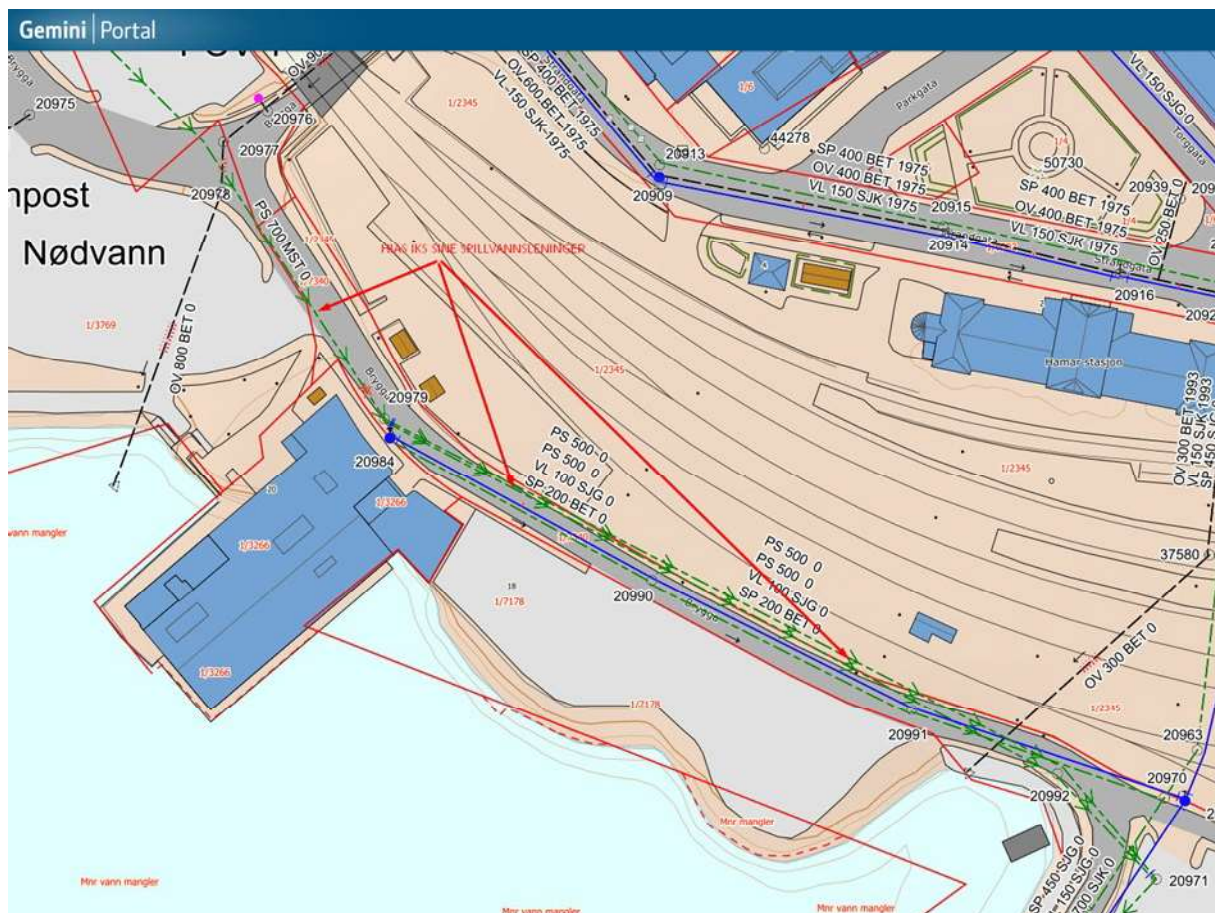
19.07.2022

Reguleringsplan - Åkersvika - Hamar stasjon - Offentlig ettersyn

Viser til høring av «Detaljreguleringsplan Åkersvika-Hamar stasjon».

Hias IKS har en hoved spillvannsledning i vegen Brygga rett sør for det regulerte området, se vedlagt kart utsnitt. Det ser ikke ut som ledningene vil bli direkte berørt av regulert område, men pga viktighet av ledning ønsker Hias allikevel å varsle om ledning. Ledningen transporterer hovedparten av spillvannet fra Hamar by.

Utsnitt fra Gemini VA-Hamar kommune:



Med hilsen

Hias IKS

Erik Bøhleng
programansvarlig sanering og rehabilitering

Dette brevet er elektronisk godkjent og kommer derfor uten signatur.

Kopimottaker:
Jarle Pøsche Ruud
Mai Riise



Statens vegvesen

HAMAR KOMMUNE
Postboks 4063

2306 HAMAR

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Yanwei Wen / 61271324

Vår referanse:
21/139630-12

Deres referanse:
21/2754(41)

Vår dato:
31.08.2022

Merknader til reguleringsplan – Åkersvika – Hamar stasjon – offentlig ettersyn

Vi viser til brev datert 24.06.2022, reguleringsplan – Åkersvika – Hamar stasjon – offentlig ettersyn

Bakgrunn:

Planarbeidet legger føringer for hvordan dobbeltsporet fra Sørli-Åkersvika skal kobles til Hamar stasjon og modernisering av dagens Hamar stasjon. Stasjonen har behov for oppgradering og modernisering, reguleringsplanen legger opp til både nødvendig oppgradering og en kapasitetsøkning for å kunne betjene kommende trafikkøkning.

Statens vegvesens rolle i planleggingen:

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, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafiksikkerhet og framkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale vegger, gater og løsninger for gående og syklende.

Våre innspill:

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi har ingen merknader til planen slike den foreligger.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Yanwei Wen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
STATSFORVALTEREN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER



Løten kommune

Hamar Kommune
Postboks 4063

2306 HAMAR

<i>Doknr./Løpenr.</i>	<i>Arkivkode</i>	<i>Objektkode</i>	<i>Vår ref</i>	<i>Deres ref.</i>	<i>Dato</i>
22/135 - 8	//		KOEB		16.09.2022
14032/22					

HØRINGSUTTALELSE TIL REGULERINGSPLAN ÅKERSVIKA - HAMAR STASJON

Vi viser til brev mottatt 24.06.2022 om offentlig ettersyn av reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon.

Formannskapet i Løten kommune behandlet saken i møte 31.08.2022. Ved en ikurie har resultatet av behandlingen med høringsuttalelse ikke blitt sendt videre til Hamar kommune innen fristen. Vi beklager det intrufne, men ber likevel om at Hamar kommune tar med høringsuttalelsen med i den videre behandlingen av saken.

Samlet saksframstilling fra formannskapetets behandling ligger vedlagt.

Med hilsen
Teknisk forvaltning

Kristin Ødegård Bryhn
Virksomhetsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten signatur.



Midtpunkt med
MANGFOLD

Samlet saksfremstilling

Arkivsak: 22/135

Saknr	Utvalg	Møtedato
51/22	Formannskapet	31.08.2022

Løpenummer: 12258/22

Saksnummer: 22/135

Arkivkoder:

Saksframlegg

LØTEN KOMMUNE

Saksbehandler: Kristin Ødegård Bryhn

REGULERINGSPLAN ÅKERSVIKA - HAMAR STASJON - HØRINGSUTTALELSE

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Formannskapet slutter seg til høringsuttalelse i tråd med kommunedirektørens vurdering og konklusjon.

Trykte vedlegg Innspill til planoppstart – Reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon, datert 26.01.2022

Utrykte vedlegg Formannskapets behandling Sak 60/16, 14.09.2016
Formannskapets behandling Sak 04/19, 30.01.2019.

Fakta

Jernbanesaken om dobbeltspor gjennom Hamar har pågått i flere år. Første planfase for kommunedelplan foregikk parallelt i Stange, Hamar og Ringsaker kommuner. Formannskapet i Løten gav første gang uttalelse til kommunedelplan dobbeltspor gjennom Hamar 14.09.2016 (sak 60/16). Her var det 4 traséalternativer som ble konsekvensutredet og som ble sendt på høring. Det ble fremmet innsigelser til alle alternativene.

Kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Sørli-Brumunddal ble vedtatt i alle tre kommuner i desember 2016. Hamar kommunestyre vedtok alternativ Øst gjennom Hamar. På grunn av innsigelser ble vedtaket likevel ikke rettskraftig. Kommunal- og moderniseringsdepartementet behandlet innsigelsene, og i september 2017 ba de om ytterligere utredninger.

I andre planfase av kommunedelplan for dobbeltspor gjennom Hamar ble det utredet tre traséalternativer – Vest med kulvert, Øst A og Øst C. Samtidig ble det utarbeidet en egen kommunedelplan for hensettingsanlegg. Løten kommune gav høringsuttalelse for dobbeltspor gjennom Hamar og hensetting i sak 04/19 (30.01.2019).

Løten kommune konkluderte med at trasevalget i Hamar ville ha stor betydning for Løten, Elverum og Sør-Østerdalen, og at et østlig alternativ med fleksibel stasjonsløsning ville være det beste for Løten. Det ble også understreket fra Løten at det burde legges betydelig vekt på at framtidige løsninger også skulle gi potensiale for et vesentlig bedre tilbud for Rørosbanen. Dette for å bygge opp om et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og gi gode løsninger som tjener et felles bo- og arbeidsmarked i regionen. For mer detaljer vises det til nevnte sak.

Kommunedelplan for InterCity dobbeltspor gjennom Hamar med alternativ Øst C, ble vedtatt av Hamar kommunestyre juni 2020. På grunn av innsigelser ble vedtaket ikke rettskraftig, og saken gikk videre til mekling hos fylkesmannen. Etter mekling ble det gjort nytt vedtak i Hamar kommunestyre og kommunedelplan for dobbeltspor til Hamar ble vedtatt i november 2020. Den vedtatte kommunedelplanen legger til rette for utbygging av dobbeltspor til Hamar stasjon, men ikke videre gjennom Hamar. I forbindelse med meklingen ble det ikke tatt stilling til endelig trasévalg for dobbeltspor.

BaneNor varslet oppstart av arbeidet med detaljregulering i juli 2021. Varsel om oppstart av planarbeid ble ikke sendt Løten kommune direkte. Løten kommune ble i januar 2022 oppmerksom på at planarbeidet var startet opp, og sendte brev til BaneNor der det ble uttrykt at Løten kommune som nabokommune til burde vært varslet direkte. Løten kommune gav samtidig uttalelse til planoppstart og ba om å bli varslet direkte i den videre prosessen med utarbeiding av reguleringsplan.

Løten kommune ble samtidig oppmerksom på at tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen ikke var med i planarbeidet, og gav i uttalelsen til planoppstart uttrykk for at en tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen har stor betydning for Løten kommune og Innlandet som helhet. En tilsving er viktig for godstransport og for utviklingen av et felles bo- og arbeidsmarked i regionen. Løten kommune uttrykte videre at en tilsving er et så avgjørende tiltak for utviklingen av regionen som helhet at den burde tas inn i pågående planarbeid.

Løten kommune har nå fått reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon på høring. BaneNor har i eget merknadsdokument svart ut alle planinnspill. BaneNor har svart følgende på Løten kommune sin merknad om direkte varsling av planarbeid:

Planarbeidet gjelder en kort strekning mellom Stange og Hamar kommune, som følger opp overordnet plan. Det er ikke vurdert som nødvendig å varsle andre kommuner direkte.

BaneNor har svart følgende på Løten kommune (og flere andre) sitt innspill om behov for tilsving:

Prosjektet Åkersvika – Hamar stasjon er ikke til hinder for at tilsving mellom Dovrebanen sør og Rørosbanen kan planlegges og gjennomføres senere. Tilsving kan planlegges i et eget prosjekt dersom den prioriteres.

KDP for dobbeltspor til Hamar, vedtatt i 2020 i Hamar kommune, båndlegger nødvendig areal for planlegging av tilsving. Selv om arealet ikke inngår i reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon kan tilsving derfor planlegges i en egen planprosess, dersom det prioriteres.

Planforslaget tar med andre ord ikke med seg tilsving mellom Dovrebanen Sør og Rørosbanen.

Lovhjemmel

Plan- og bygningsloven

Kommunedirektørens vurdering og konklusjon

Kommunedirektøren er uenig med BaneNor sin vurdering og mener fortsatt at Løten kommune burde vært varslet direkte om planarbeidet. Det faktum at tilsving ikke lenger er med inn i planarbeidet har store konsekvenser for Løten og Innlandet som helhet.

Kommunedirektøren holder også fast på at det er svært uheldig at en tilsving mellom Dovrebanen Sør og Rørosbanen ikke er tatt med inn i pågående planarbeid og har følgende forslag til høringsuttalelse:

Løten kommune viser til kommunens innspill ved varsel om oppstart av planarbeid datert 26.01.2022, og mener fortsatt at det er svært uheldig at en i planarbeidet ikke har tatt inn nødvendig areal for tilsving Dovrebanen Sør – Rørosbanen (retning Stange – Løten). BaneNor viser til at tilsving kan planlegges i et eget prosjekt dersom det prioriteres. Løten kommune mener det er en stor mangel at pågående planarbeid ikke har tatt med denne tilsvingen. Det vil være langt mer tids- og ressurskrevende å starte en helt ny planprosess enn det hadde vært å inkludere dette i pågående planarbeid.

En tilsving mellom Dovrebanen Sør og Rørosbanen har stor betydning for Innlandet som helhet, og for utviklingen av et felles bo- og arbeidsmarked i regionen. Jernbanen er en avgjørende brikke i et klima- og miljøvennlig transportsystem. En tilsving vil i tillegg bidra til å knytte regionen tettere sammen. Det vises i denne forbindelse til felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen som trekker fram jernbanen som ryggraden i det kollektive transportsystemet i Mjøsbyen.

I arbeidet med Mjøsbyen er også godsstrategien omhandlet. Herunder viktigheten av tilrettelegging for mer gods på jernbane. Tilsving vil tilrettelegge for at godstransport i langt større grad kan flyttes over på bane. Tilrettelagte koblinger for økt godstrafikk og videre utvikling av Røros- og Solørbanen er av stor betydning for næringsutviklingen i regionen, og for en framtidig utvikling med det grønne skiftet. Dette vil igjen være avgjørende for framtidig

konkurranseskraft i regionen. Tilrettelegging for gods på jernbane må også ses i sammenheng med utviklingen av en flerbruksterminal på Sørli.

Løten kommune mener at tilsving Dovrebanen Sør - Rørosbanen er et avgjørende tiltak for utviklingen av regionen som helhet, og mener det er svært uheldig at dette ikke er prioritert tatt med i planarbeidet.

Utskrift til: Saksbehandler

Formannskapetets vedtak:

Formannskapet slutter seg til høringsuttalelse i tråd med kommunedirektørens vurdering og konklusjon.

Formannskapetets behandling:

Kommunedirektørens forslag ble vedtatt med 8 mot 1 stemme. Følgende 1 stemte mot: Jon Lurås (MDG).

Sak nr. 58/22

REGULERING ÅKERSVIKA-HAMAR STASJON

Behandling:

Britt Søgård presenterte reguleringsplanene for strekningen Åkersvika til Hamar stasjon.

Rådet merker seg utfordringene med hensyn til universell utforming knyttet til ny undergang ved jernbanestasjonen og ny undergang ved Victoria. Rådet ser utfordringene med hensyn til å etablere en framtidrettet løsning for alle som skal nyttiggjøre seg undergangene. I tillegg til å være trafikkløsningen til jernbaneplattformene vil undergangene også være myke trafikanters tilgjengelighet til områder som Tyvholmen og Espernområdet.

Sett fra Rådets side vil det være avgjørende at en bestreber seg på å finne løsninger som gir alle muligheter til å nå områdene gjennom «samme dør». Heisløsning kan være begrensende mht til driftsstans m.v. og Rådet anmoder om at en finner fram til tekniske løsninger som gir full «bevegelsesfrihet» for alle på begge sider av stasjonsområdet.

Rådet ber om å bli orientert om alternative løsninger før planen vedtas.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Sindre Molstad

Arkiv: 033 -

Arkivsaksnr.: 22/12775

Behandles i:

RÅDET FOR PERSONER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

REGULERING ÅKERSVIKA-HAMAR STASJON

INNSTILLING:

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse tar arbeidet med reguleringsplan for Åkersvika-Hamar stasjon til orientering.

VEDLEGG:

<https://www.arealplaner.no/hamar3403/arealplaner/611>

FAKTA:

Bane NOR har utarbeidet forslag til reguleringsplan for dobbeltspor over Åkersvika fram til Hamar stasjon. Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn og forventes sluttbehandlet i desember.

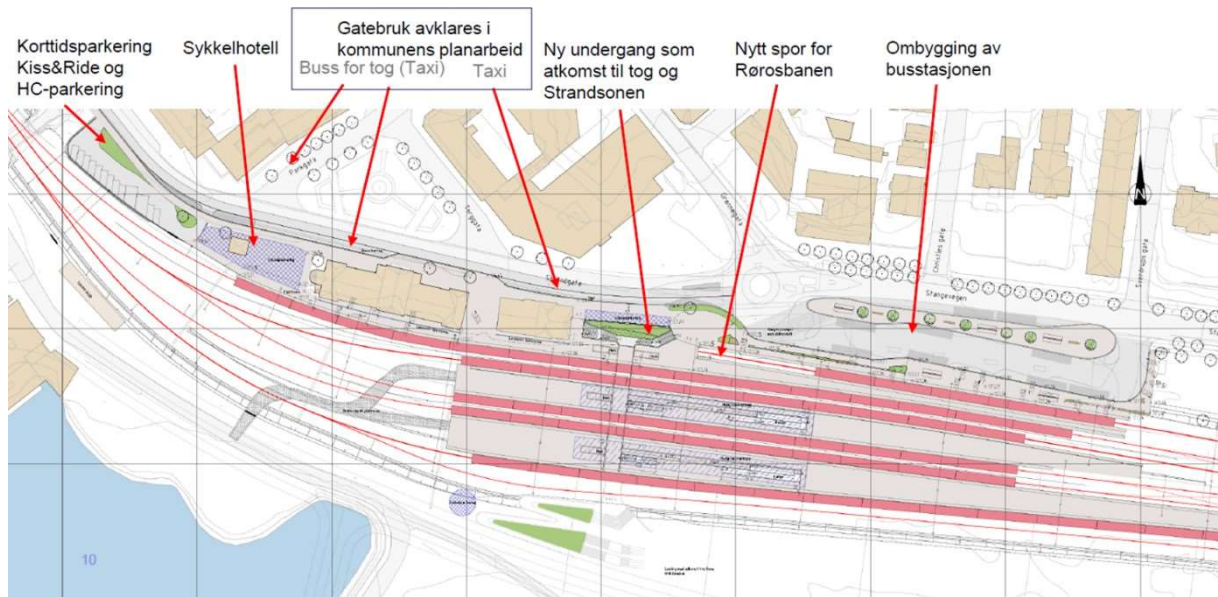
Planforslaget følger opp vedtatt kommunedelplan for dobbeltspor og meklingsavtalen mellom BaneNOR og Hamar kommune, vedtatt av kommunestyret i november 2020.

Planen omfatter jernbanearealer med stasjonsområdet og nødvendige tilhørende arealer fra Victoria-undergangen til Åkersvika (til kommunegrensen til Stange kommune). Planområdet ligger sør for Strandgata-Stangevegen og på nordsiden av de nye byutviklingsarealene ved Espern, reguleringsplanen for strandsonen (dvs. tidligere godsområdet) og Tjuvholmen.

VURDERING:

Planene omfatter etablering av ny undergang til sporene og modernisering av stasjonsområdet. Rørossporet ved stasjonen er foreslått flyttet, noe som medfører at arealene for skysstasjonen blir endret. Deler av dagens sporområder mot sør vil bli frigitt til byutvikling.

Hamar stasjon – mulig løsning for helhetlig knutepunkt



Ny undergang til sporene er foreslått lagt øst for jernbanerestauranten. Denne undergangen vil fortsette helt ned til Mjøssiden og de nye byutviklingsarealene ved Strandsonen og Espern. Det en etasjes tilbygget til restauranten vil bli revet for å få plass til ny undergang her. Bane NOR har foreslått en løsning der det bygges trapp og to heiser for å komme til undergangen. Formannskapet har vært opptatt av mulighetene for rampeløsning her, men det er utfordrende å få bygd denne universelt utformet p.g.a. liten plass. Dette vil det sees på i det videre arbeidet.

Illustrasjon som viser hvordan den nye undergangen kan utformes:



Victoriaundergangen er foreslått utvidet til 7 meters bredde, men denne får dessverre ikke stigning som tilfredsstillende universell utforming. Det legges opp til et kjørefelt med tovegs biltrafikk som i dag. Den økte bredden vil gi bedre plass for gående og syklende i undergangen. Om Victoriaundergangen vil bli prioritert for kun gående og syklende i framtida er ikke avklart.

Formannskapet vedtok i juni å legge forslag til reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon ut til offentlig ettersyn. Utvalget får presentert planene etter at den formelle høringsfristen dessverre er ute (3. september), men dersom rådet ønsker å avgi en høringsuttalelse kan denne tas med i den videre planleggingen. Det er mange detaljer som ikke fastsettes i reguleringsplanen men som det jobbes videre med i de neste fasene av planarbeidet.

Plandokumentene er tilgjengelig på Hamar kommune sin nettside og www.arealplaner.no (<https://www.arealplaner.no/hamar3403/arealplaner/611>). Se under fanen «planbehandling» og «offentlig ettersyn». Planbeskrivelsen omtaler forslaget (se spesielt kap 5.6) og vedlegg 12 og 13 viser en mulig utforming av stasjonsområdet med ny undergang.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

KONSEKVENSER FOR KLIMA OG MILJØ:

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER:



Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Til

Hamar Kommune

postmottak@hamar.kommune.no

Tynset 30.08.2022

Reguleringsplan- Åkersvika-Hamar stasjon – Innspill høring.

Viser til høringsbrev om offentlig ettersyn fra 24.06.2022, og tillater oss å sende dette innspillet til fremlagt plan. Vi registrerer at det ikke er tatt hensyn til vårt og mange andres innspill vedrørende tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen i øst. Dette ser vi på som meget uheldig, da en bør tenke helhetlig når det gjelder jernbaneutbygging. Det står i kommentarene at dette kan gjøres på et senere tidspunkt, men det kan like gjerne gjøres nå. Da tilrettelegger en for det som skal skje videre, og sparer dermed ressurser på alle nivåer, ikke minst for kommunene.

Vi gjentar det som stod i vårt høringsbrev av 19. januar 2022:

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen ber om at tilsvingen blir tatt inn i planarbeidet nå, og at det dermed ikke blir nødvendig med en ny tidkrevende prosess. Det vil gi mulighet for en bedre utnyttelse av den kommende jernbaneinvesteringen med dobbeltspor, samt som et viktig tiltak for å redusere klimaavtrykket som godstransport på veg medfører. Denne tilsvingen må også sees i sammenheng med behovet for ventespor ved dagens jernbanestasjon på Hamar, planen for Sørli-terminalen og annen næringsutvikling i området.

Tilsvingen er et viktig tiltak for å realisere «Godspakke Innlandet», som vil være en viktig start for elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen.

Som tidligere påpekt handler dette ikke om at tilsvingen skal detaljplanlegges og bygges nå, men at den legges inn i reguleringsplanen nå, slik at en sparer ressurser og tid når den skal utbygges. Vi vil påpeke at det er smart å tenke og arbeide helhetlig når det dreier seg om jernbaneutbygging. Dette vil gi positive effekter for berørte og samfunnet som helhet.

Med vennlig hilsen

Even Moen

Styreleder

Bersvend Salbu

Daglig leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes ut uten signatur.

Høringsinnspill til reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon

Høringsfrist 3. september

Pensjonistpartiet Hamar har følgende innspill til reguleringsplanen:

Reguleringsplanen skal blant annet legge til rette for dobbeltspor over Åkersvika til og med Hamar stasjon. Legger disse planene opp til at dobbeltsporet en gang i fremtiden vil gå vestover? Kan Bane Nor svare på hvilken trase dobbeltsporet vil få? Pensjonistpartiet er bekymret for at Hamar aldri vil få en jernbanefri strandsone. Er det arven vi gir våre etterkommere?

Det blir fint med eget spor for Rørosbanen, ny undergang som gir adkomst til tog og strandsonen. Men samtidig klarer vi ikke å se at løsningene for buss og drosje utenfor stasjonen blir god nok. Gatene utenfor stasjonen vil fortsatt være like mye trafikkert som før og det blir ekstra vanskelig når togene kommer og passasjerene enten blir hentet med privatbil eller må finne seg en drosje. Etter hvert skal det jo gå flere tog i timen så problemet blir antagelig større. Det må også tas tilstrekkelig hensyn til personer med bevegelseshemminger. Alle skal ha like muligheter til å komme seg til og fra togstasjonen.

Det vil bli nødvendig å forlengre dagens uttrekkspor langs åttemetersplanet for å snu godstog mellom Dovrebanen og Røros banen. Dette istedenfor å prioritere tilsving. Det skal blant annet sørge for mer fart inn på stasjonen. Godsuttrekkessporet vil på det meste ta 4 meter av åttemetersplanet. Hvordan skal det bli plass til det? Det er nå store planer om å gjøre Mjøsfronten om til det godt sted å være. Begynnelsen på det har vist at dette kan bli bra. I to somre har vi sett at Hamarsinger og turister har kost seg på Mjøsfronten. En ny barriere med lange godstog vil gjøre herlighetsverdien her mindre verdt.

Reguleringsplanen har mange løsninger, og mye i den skal legge til rette for boligbygging på Espern. Det vil bli en ny bydel i Hamar med mange innbyggere. Har området og veiene rundt kapasitet til å ta imot all trafikken som det vil medføre? Fortsatt vil mange bruke bil. Ikke alle har mulighet til å gå eller sykle til jobb, skole og andre aktiviteter.

Vi håper at alle planer og det endelige resultat vil ta hensyn til at dette er noe Hamars innbyggere må leve med i mange generasjoner fremover. Pensjonistpartiet Hamar går imot denne reguleringsplanen.

Hilsen

Pensjonistpartiet Hamar

v/Sissel Løvhaug Hansen

Leder og kommunestyremedlem

Innspill fra Hamar Venstre til Reguleringsplan for Åkersvika - Hamar stasjon

I reguleringsplanen har Bane NOR foreslått at dobbeltspor skal bli bygd inn til nåværende stasjon. Vi mener at dette vil kunne få store negative konsekvenser i et fremtidsperspektiv. Det er flere sider av dette som bør avklares før man behandler reguleringsplanen.

Vi mener at østre trasé vil bortfalle dersom dobbeltsporet kommer helt inn til stasjonen og de kostbare tiltakene som er foreslått blir gjennomført. Dette vil i så fall være et brudd på meklingsavtalen, som slår fast at det ikke gjøres et trasévalg nå. I tillegg til dette kjenner vi ikke til kostnadsrammene og det må også gjøres kjent før reguleringsplanen behandles.

Legger man dobbeltspor frem til stasjonen og muligens helt til basarbygningen vil jernbanen skille byen og Mjøsa. Dette er jo en av de fremste attraksjonene ved Hamar som by, og det majoriteten av Hamars befolkning har ønsket å unngå. Dessuten vil dobbeltspor/utfylling mellom Strandgateparken og Mjøsa begrense arealet på «åtte-meteren». Det er et inngrep utenfor planområdet, og vil gjøre den attraktive strandsonen enda mindre, og fremdeles adskilt fra byen.

Med kraftig økt godstrafikk vil også enkeltsporet mellom Hamar og Brumunddal kunne utgjøre en flaskehals om noen år når det kreves høyere hastigheter.

Hamar Venstre mener også at Østerdalen og dermed store deler av Innlandet vil miste mulighet for direkte togforbindelse i retning Oslo dersom man bygger inn til stasjonen og i muligens vestlig trase videre.

Dersom dobbeltsporet i framtid skal videreføres nordover vil kulvertalternativet i Hamar-bukta, ifølge Bane NORs egen begrunnelse, være utelukket. Vil vi da stå igjen med et alternativ som er bane på bru over Hamar-bukta og Skibladnerbrygga. Dette må avklares før godkjennelse av reguleringsplan.

Det har vært sagt at det ikke har vært tydelige signaler om videre utbygging av dobbeltspor fra Hamar og derfor endte man med meklingsvedtaket. Men det er på den annen side ikke gjort noe vedtak på at det ikke blir dobbeltspor nord for Hamar stasjon og dermed ikke gitt at det ikke blir dobbeltspor nord for Hamar i fremtiden. Derfor mener vi det er uforsvarlig å godkjenne tiltak nå som utelukker alternativer senere. Derfor bør dobbeltspor og omfattende ombygging av nåværende stasjon tas ut av reguleringsplanen.

Hamar Venstre ønsker også en juridisk avklaring om det er lovlig å behandle og vedta en reguleringsplan uten at kostnader er offentliggjort. Vi reagerer sterkt på hemmeligholdet rundt prisen på dobbeltsporet fra Åkersvika til dagens stasjon.

Vi ønsker også en juridisk avklaring hvorvidt det er lovlig å bygge i områder som ikke er regulert, og eventuelt bygge inn i området som ikke lenger er båndlagt.

Siden det står i meklingsavtalen at det ikke gjøres et trasévalg nå, ønsker vi å spørre administrativ- og politisk ledelse i Hamar kommune og Bane NOR om hva slags planer de har dersom det i fremtiden skal legges til rette for å bygge dobbeltspor i østre trasé. Under dette spørsmålet ber vi også om en ærlig avklaring om hva i planforslaget som kan være til hinder for en senere eventuell østre trasé.

Hamar, 2. september 2022

Hamar Venstre

v/ Merete Gjør Berg og Stig Vaagan

Reguleringsplan – Åkersvika- Hamar stasjon offentlig ettersyn

Sverdrupsgate 2 ser positivt på at det nå planlegges dobbelspor helt inn til Hamar stasjon, men det er forhold vi ikke kan akseptere og som vi ber Hamar kommune hensynta i sin behandling av saken.

Bane NOR planlegger å legge et nytt jernbanespor inn på dagens busstasjon.

Hvor langt inn på busstasjonen er det vanskelig å bedømme ut fra tegningene i måkeperspektiv.

Vi opplever allerede i dag med det nye togsettet en sterk økning i støy fra Østerdalsbanen. Hvordan skal det da bli med et spor mye nærmere og som skal ha stopp rett nedenfor blokka vår?

Vi opplever dette forslaget som uholdbart.

Vi forstår ikke det praktiske i dette heller. En planlegger for at Østerdalstogene med gods skal bruke en annen bane og må gå forbi nåværende stasjon for å vende. Denne må da kunne brukes til persontoget også?

Å ta av busstasjon arealene vil gjøre det vanskeligere å avvikle busstrafikken. Med ønske om økt kollektivtrafikk og trafikk fra en helt ny bydel vil Innlandet fylkeskommune og Hamar kommune få en utfordring som bør unngås.

Bane NOR bør i stedet for å presse annen trafikk ut av sitt område, bidra med økte arealer til å styrke knutepunktfunksjonene rundt stasjonen. Det vil i sin tur styrke kollektivtilbudet på jernbanene også. Lettere tilgjengelighet gir økt bruk.

Sverdrupsgate 2 borettslag foreslår at det bør bygges et parkeringshus på parkeringsplassen sør for busstasjonen. I tilknytning til parkeringshuset bør det etableres et areal for biler for å kunne sette av og på personer med bagasje som skal ta buss og tog. Dette siste mangler sør for stasjonsbygningen og fører til masse «villparkering» langs Stangeveien og på perrongen noe som hindrer trafikken og er farlig. Vi har observert at dette har økt betraktelig med den nye busstasjonen.

Videre bør det anlegges sykkelbane på busstasjonssida av Stangeveien slik at trafikk fra sideveiene kan krysse gangfelt for gående slik reglene tilsier. Pr dato er det en uholdbar blanding av alle slags farkoster fra barnevogner, rullatorer, sparksykler, sykler, el-sykler, rulleskøyter, små motoriserte kjøretøy på fire hjul, gående med hund, joggende og gående. Dvs. Bane NOR bør bidra med sine arealer til dette.

Når vi ser forslaget til kulvert under jernbanene i enden av bygget, om at denne skal forbeholdes gående, forstår vi tankegangen om at det er farlig å blande rullende og gående

trafikk. Med de erfaringene vi har, stiller vi oss tvilene til at syklistene vil holde seg unna. Dessuten spør vi oss om en har tenkt nok på f.eks rullestolbrukere.

Vi er bekymret for manglende helhet og framtidstenkning i trafikk avviklingen på vei, gang- og sykkelsti etc. knyttet til forslag til ny jernbanestasjon og knutepunktfunksjonene rundt Hamar stasjon. Ønsket og planlagt økt trafikk på jernbane, buss, og fra tre store nye bydeler skal håndteres av Bane NOR, Innlandet fylkeskommune og Hamar kommune. Etter to presentasjoner i Bylab om Bane NORs prosjekt og Hamar kommune og Innlandet fylkeskommunen, er vi bekymret for økt belastning og manglende flyt, som igjen vil bety unødig økt støy og klimagassutslipp for oss som bor i området.

Borettslaget stiller også spørsmålstegn ved hvorfor en må lage et nytt jernbanespor når en har 24 å ta av og planlegger å bruke bare 6. Vi mistenker at målet her er å sikre mest mulig areal for salg og utbygging av boliger i stedet for å tenke på god trafikkavvikling i tilknytning til stasjonsfunksjonen og kollektivtrafikken.

Vi registrerer at det på utsiden av jernbanen planlegges næringsbygg som langt overstiger normen for 4 etasjer som foreslås i sentrumsplanen. Vi ser med bekymring på at en på den måten vil bygge dagens by inn bak «skyline». Vi håper ikke det er Hamar politikeres ønske om utvikling av byen ved Mjøsas breidd?

Vi ber om at en fortsatt planlegger nye deler av byen inn i kvadraturtenkningen som hele sentrum bygger på. F.eks at når vi går ned Sverdrupsgate skal vi se Mjøsa i enden av gata.

Vi ber om at en finner en annen løsning på framføring av passasjertogene fra Østerdalen.

Vi ber videre om at Bane NOR, Hamar kommune og Innlandet fylkeskommune samordner utbygging og ombygging slik at det hele vi foregå samordnet.

For få år siden ble det brukt et helt år på arbeider i Stangeveien og på bussterminalen der vårt borettslag ble utsatt for svært mye støy, støv og møkk. Vi stiller oss undrende til at en ikke gjennomførte mer omfattende arbeid den gangen som å regulere for og bygge ny gang- og sykkelvei. Blokk ligger åpent ut mot Stangeveien og jernbanestasjonen og blir på den måten ekstra utsatt.

Vi som bor i blokk og framtidige beboere ber om å bli hørt av Hamar kommune, Innlandet fylkeskommune og Staten ved Bane NOR.

Med vennlig hilsen

Sverdrupsgate 2 borettslag

Styret

HØRINGSNOTAT ØW 29.06.2022

Til Hamar kommune (HK)
Ordfører Einar Busterud
postmottak@hamar.kommune.no
Pb. 4062, 2306 Hamar

Øystein Waag
Sivilarkitekt

2321 Hamar

Arkivsaksnr.: 21/2754

Hamar 29.06.2022

REGULERINGSPLAN – ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON, ALTERNATIVE ADKOMSTER TIL ESPERN, 1. GANGSBEHANDLING OFFENTLIG ETTERSYN

Henvisninger:

- Høringsnotat ØW 15.04.2020: Espern bro alternativ adkomst
- Høringsnotat ØW 10.11.2020: Megling BN/HK stasjonsløsning
- Høringsnotat ØW 08.12.2020: Avtale BN/HK videre prosess
- Høringsnotat ØW 08.04.2021: Klage på HK-vedtak, varsel søksmål

ADKOMST TIL ESPERN

For å kunne videreføre utviklingen av byområdet Espern uavhengig av valg av alternativ for stasjonsløsning i vest eller øst, er det inngått en samarbeidsavtale mellom HK, BN og Eier som har igangsatt forberedende arbeider med ny adkomstbro til Espern. Prosjektet vil betinges direkte og sterkt til valg av stasjonsalternativ vest, og bryte meglingsavtalens bestemmelse om fortsatt valgfrihet av trasé- og stasjonsløsning i denne prosjektfasen.

Bindingen til løsningen med ny adkomstbro har utløst protester fra berørte naboer som også har varslet søksmål om erstatning hvis den bygges (ØW 22.04.2021).

En eventuell bygging av bro er betinget av vedtak om stasjonsalternativ vest og broen vil være bortkastet og en verdi på 350 millioner kroner tapt dersom stasjonsalternativ øst velges til slutt.

I tillegg vil følgende ekstrakostnader komme til:

- Naboerstatninger for redusert eiendomsverdi.
- Ulemper, kostnader ved trafikkomlegninger og provisorier og driftstans.
- Rivekostnader/istandsetting etter riving av bro.

ALTERNATIVE ADKOMSTER

Behovet for nye adkomstveier til Espern og strandonen i syd skyldes BN's opprettholdelse av gammel stasjon med tilhørende sporområde. Ved valg av ny stasjon øst v/Vikingskipet vil denne bybarrieren falle bort og alle tværgater kunne føres helt ned til stranden.

Som alternativ til bro kan det som vist på vedlagte planforslag etableres flere nye veier:

- 1) Under sporområdet ved nåværende undergang for strandvei ved/mot båthavna, med veistandard som for bro.
- 2) Sentral hovedkrysning under stasjon v/Tjuvholmen.
- 3) «Victoria-krysset» – bestående undergang oppgraderes til høy klasse (brannbil etc)

Nye krysningspunkter under sporområde kan inngå som permanente kjøreadkomster til nye garasjekjellere i Espern og strandsonen.

Overgang fra bygging av bro til underganger vil være kostnadssparende og mer kontrollerbart økonomisk og fremdriftsmessig.

Det foreslås at eventuell entreprisaftale for bro omgjøres til entreprisaftale for grunnarbeider, rigg og teknisk infrastruktur, underganger, P-hus for Espern-prosjektet.

INNSTILLING

Med henvisning til utlagt prosjektmateriale for offentlig ettersyn foreslås:

– Alternative adkomster med underganger avklares med tanke på inngåelse av ny samarbeidsavtale uten bygging av bro.

Med vennlig hilsen

Øystein Waag

Vedlegg:

Planforslag trafikk fase 1

Detaljplan, krysningspunkt stasjon

Detaljplan krysningspunkt øst v/båthavn

Utviklings- og verneplan

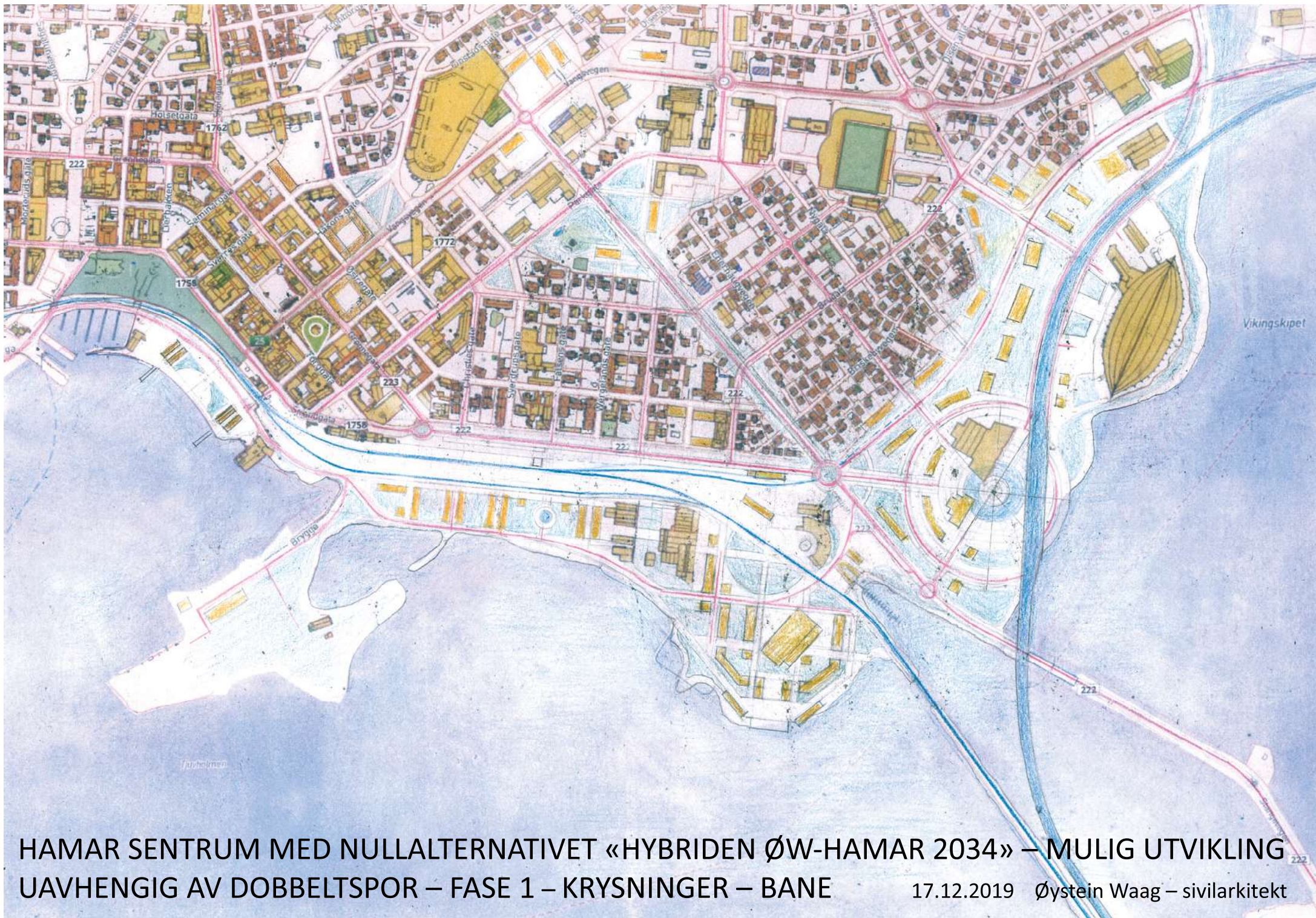
Kopi:

Statsforvalteren

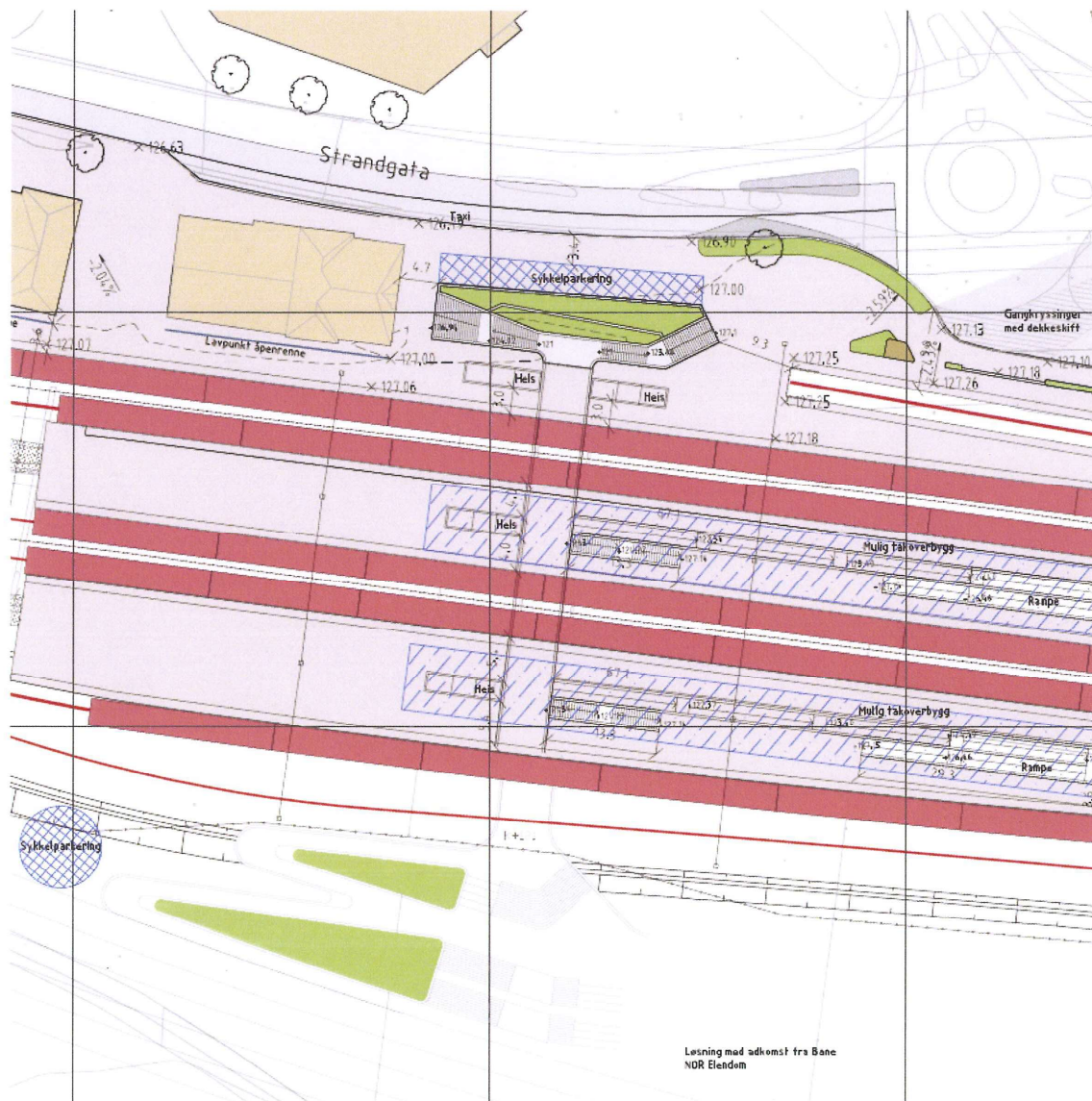
Samferdselsdepartementet

Bane Nor

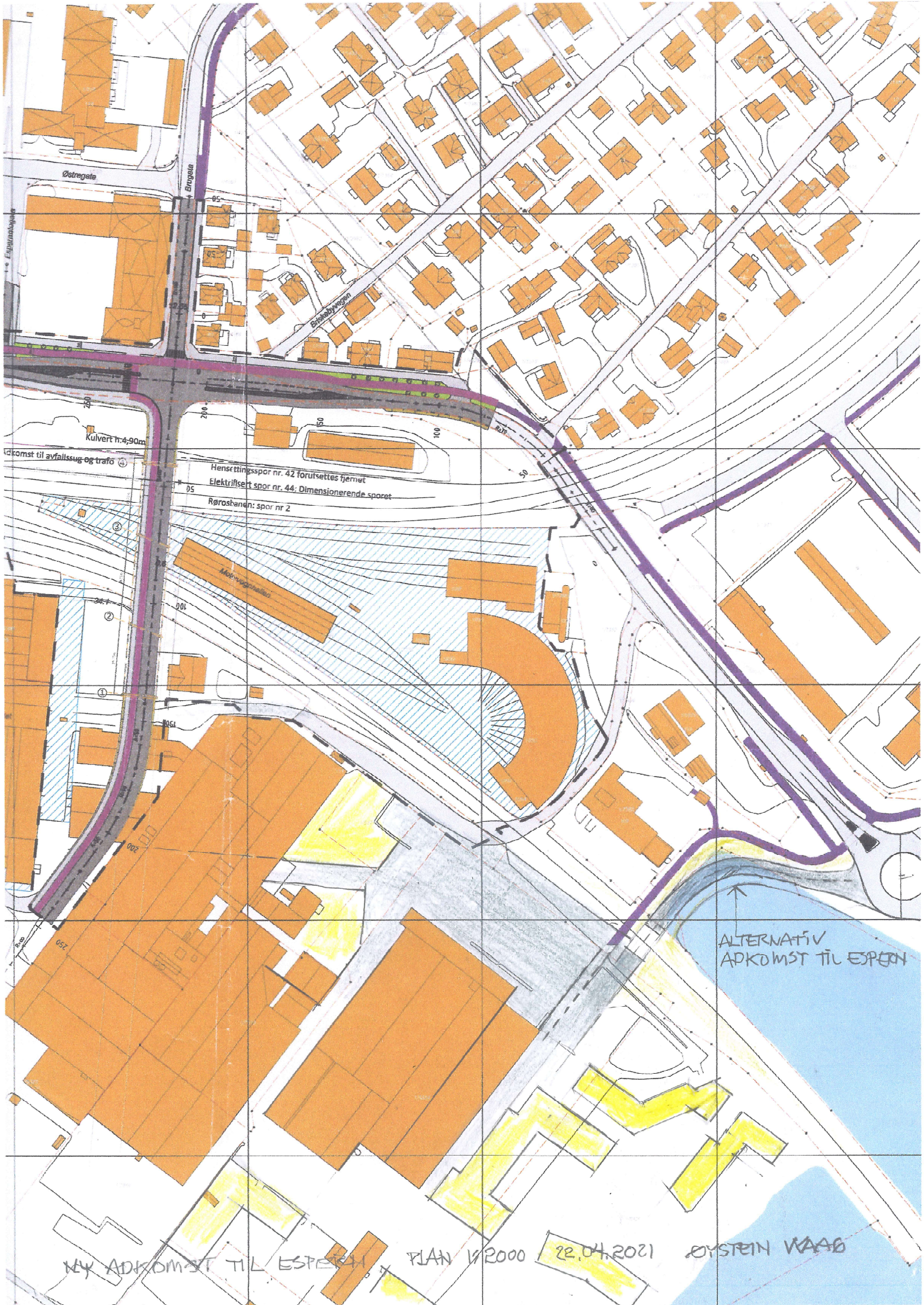
Stange kommune



HAMAR SENTRUM MED NULLALTERNATIVET «HYBRIDEN ØW-HAMAR 2034» – MULIG UTVIKLING UAVHENGIG AV DOBBELTSPOR – FASE 1 – KRYSNINGER – BANE 17.12.2019 Øystein Waag – sivilarkitekt



Figur 36 viser lokalisering av ny adkomst til plattform øst for restaurantbygget



Østregate
Berggate
Espenstuveveien

Bergstovveien

Kulvert h. 4-90cm

Hensettingsspor nr. 42 forutsettes fjernet
Elektrifisert spor nr. 44: Dimensionerende sporet
Rørshansen: spor nr 2

1
2
3

ALTERNATIV
ADKOMST TIL ESPEEN

NY ADKOMST TIL ESPEEN

PLAN 1:2000

22.04.2021

EYSTEIN WAAB

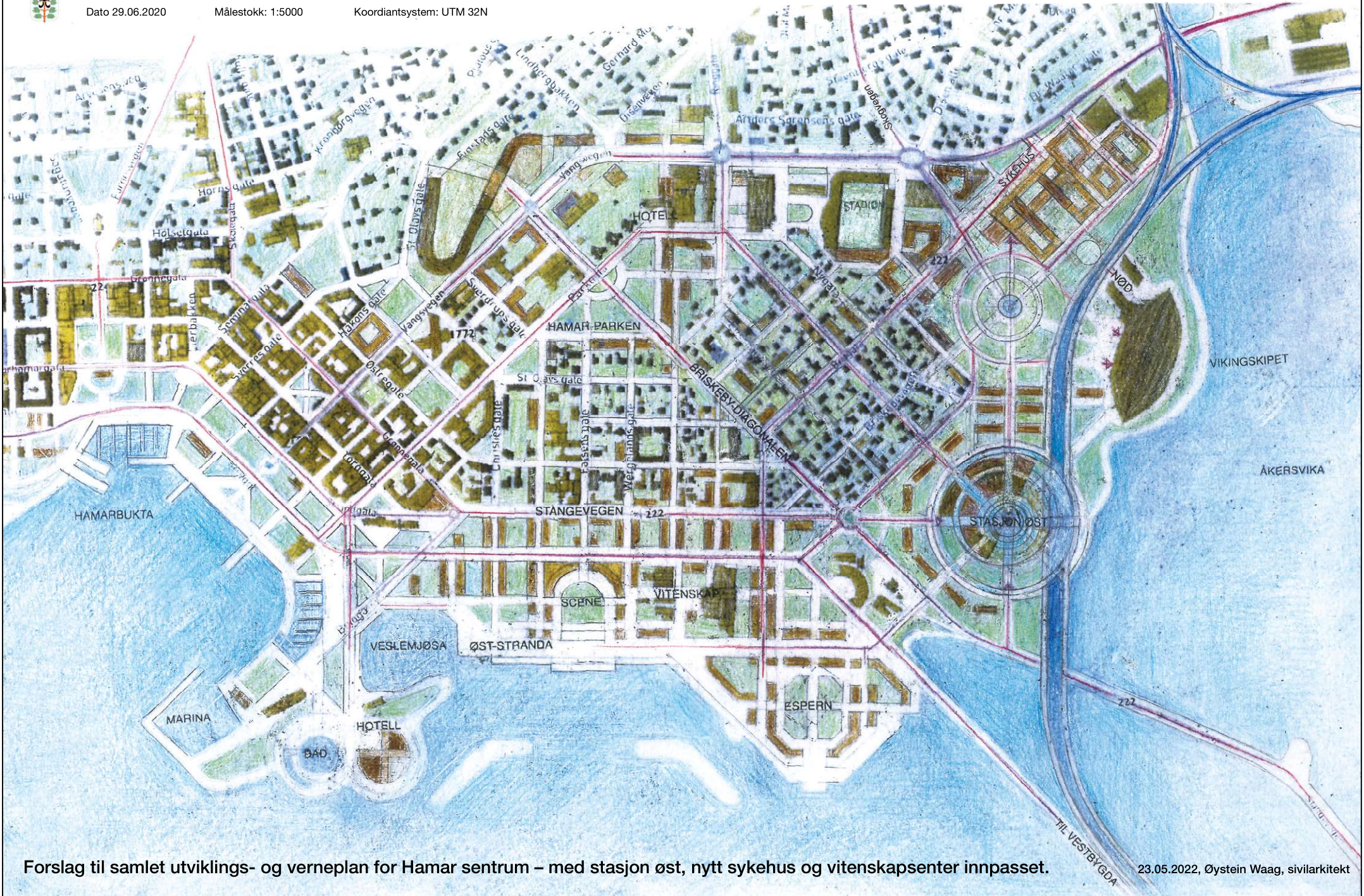


Hamar

Dato 29.06.2020

Målestokk: 1:5000

Koordinatsystem: UTM 32N



Forslag til samlet utviklings- og verneplan for Hamar sentrum – med stasjon øst, nytt sykehus og vitenskapsenter innpasset.

23.05.2022, Øystein Waag, sivilarkitekt

Bane NOR
Pb. 4350
3208 Hamar

Kommentar fra LUKS til:
Reguleringsplan for Åkersvika

Planen må sette av nødvendige arealer for varetransport og biloppstillingsplasser for vareleveranser til Hamar stasjon, disse må ikke være i konflikt med arealer som avsettes for myke trafikanter, det er ikke tillatt å stoppe for varetransport på fortau, i sykkelfelt, bussholdeplass, kollektivfelt, osv.

Generelt.

All varetransport er en del av en transport. Lastebiler må ha vegbredde ved toveistrafikk på minimum 7, m., dette da bilene har bredder på opp mot 3,2 m med speil. Bredde på bilene er 2,6m pluss speil. Dette innebærer at det må legges planer for vegbredde samt at varemottak og biloppstillingsplasser må følge regelverk som følger lengre ned i dokumentet.

Varetransporten må legges inn i planen fra starten. Nødvendig areal må sikres slik at varetransport kan forgå forsvarlig hva angår myketrafikanter osv. Videre må sjåførenes arbeidsmiljø også være ivaretatt.

Regelverket sier:

Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. BVL er også dokumentet Arbeidstilsynet støtter seg på hva gjelder adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid for varetransporten.

Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m samt modulvogntog 25,25 m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at i Arbeidstilsynets transportkampanje ble 20 meter satt som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger.

Dette gjøres med å følge kravene i TEK 17.

Da tidligere TEK 10 ble endret hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17. LUKS vil foreslå at teksten fra TEK 10 benyttes da denne er mere informativ.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4.

§ 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik: § 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov)

I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med:

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702

§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler

§§ 2-18, Ferdsløse og adkomst

§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser

§§ 1 i Byggherreforskriften

Med vennlig hilsen

Jürg Berger



Fagsjef logistikk

Post/Besøksadresse:

Prinsensgate 1c.

0152 Oslo

M: 91776743

E: jb@luks.no

W: www.luks.no

Hamar kommune
Arealplan
Postmottak@hamar.kommune.no

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato: 30.08.2022

Høringsuttalelse reguleringsplan Åkersvika-Hamar stasjon.

Glommen Mjøsen Skog SA sendte den 19.1.22 høringsinnspill til Bane Nor. Denne høringsuttalelsen vedlegges. Den er like aktuell nå som den var i januar da den ble sendt inn. Vi er skuffet over at tilsving til Rørosbanen fortsatt ikke er med og vil derfor gjenta vårt ønske om at dette tas inn.

I plandokumentet omtales et «knutepunktprosjekt». Hamar stasjon er et knutepunkt, ikke bare for Hamar sentrum, men for store deler av den østlige del av Innlandet. Det å utvikle tilsving fra Dovrebanen sørfra og til Rørosbanen ville bety svært mye både for gods- og persontrafikk mot østre deler av Innlandet. Dette perspektivet synes ikke å ha vært med i «knutepunktprosjektet» og er ikke med i dagens plan.

Plandokumentet som nå er på høring viser med all mulig tydelighet at dette er omfattende prosesser. Vi mener det ville være kostnadseffektivt og en stor fordel å inkludere tilsving til Rørosbanen i den foreliggende planen. Skogen er en av Innlandets viktigste ressurser. Det er svært transportfølsomt og må fraktes til dels over lange strekninger fordi stordriftsfordeler gjør at industrianleggene er store. Tømmer er jernbanens største suksess mht å flytte gods fra veg til bane. En tilsving vil styrke jernbanens konkurransekraft i å flytte gods fra veg til bane. Det opplyses i plandokumentet at arealet som trengs for tilsving er avsatt.

Glommen Mjøsen Skog SA be derfor om at tilsving til Rørosbanen legges inn i reguleringsplanen.

Med vennlig hilsen
GLOMMEN MJØSEN SKOG

Gunnar A Gundersen (sign)
Seniorrådgiver

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON

Bane NOR har lagt ut til høring et forslag til reguleringsplan for Åkersvika og strekningen inn til Hamar stasjon, hvor det planlegges å bygge dobbeltspor langs hele ovennevnte strekning. I tillegg er det tenkt en etablering av et ekstra spor for godstog nord for stasjonen utenfor planområdet, langs bysentrum og viktige, sentrumsnære rekreasjonsområder og lekearealer for befolkningen og byens barn. Realiseringen av ekstra spor for godsvogner, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid.

Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttometersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte, permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, fryktes det at trase ØST vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en lenge etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne, skal finne sted. Det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer, som skal komme befolkningen tilgode.

Det er her på sin plass å minne om pkt 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR:

«Det tas ikke stilling til endelig trasevalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

I dette ligger det underforstått, at man ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak som medfører at østlig trase kan bortfalle som reelt alternativ på et senere tidspunkt. Det forventes, i tråd med meklingsavtalen, at Bane NOR viser at de forplikter seg i forhold til dette punktet.

Det er grunn til å advare mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trase eventuelt skal kunne velges.

Jeg vil med dette uttrykke sterk motstand mot at dobbeltsporet bekostes og ferdigstilles gjennom Åkersvika til Hamar stasjon, og at det gjennomføres kostbare, varige ombygginger på nåværende stasjon. Disse arbeidene må tas ut av reguleringsplanen.

En annen og svært viktig grunn til dette, er at prosjektsjef Kvillum i Bane NOR, har uttrykt at Bane NOR **oppnår sine resultatmål** ved å bygge dobbeltsporet fram til Åkersvika, og kun besørge midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

De nye tiltakene som Bane NOR nå har innstilt på i reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar Stasjon, er ikke bevilget midler i NTP, slik tiltakene Kvillum skisserer, faktisk er. Det vil være en **uforstandig sløsing med fellesskapets midler** å bekoste permanente tiltak på strekningen i den foreslåtte reguleringsplanen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det vil også være en **svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler**, all den tid muligheten for et trasevalg i ØST skal opprettholdes, i henhold til ordlyden i meklingsresultatets pkt 2. En østlig trase er både viktig og avgjørende for at både person- og godstrafikk fra Østerdalen får mulighet til direkte togforbindelse sørover mot hovedflyplass og hovedstaden i framtida.

Det bør også påpekes at vi nå er inne i en tid, der regjeringen må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta andre, nyoppståtte og krevende utfordringer og oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta inn over seg, i arbeidet med ovennevnte reguleringsplan.

Hamar 03.09.2022

Vennlig hilsen

Borgny Irene Nygaard
Helga Blystadsv 11
2316 Hamar

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON

Bane NOR har lagt ut til høring et forslag til reguleringsplan for Åkersvika og strekningen inn til Hamar stasjon, hvor det planlegges å bygge dobbeltspor langs hele ovennevnte strekning. I tillegg er det tenkt en etablering av et ekstra spor for godstog nord for stasjonen utenfor planområdet, langs bysentrum og viktige, sentrumsnære rekreasjonsområder og lekearealer for befolkningen og byens barn. Realiseringen av ekstra spor for godsvogner, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid.

Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttemetersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte, permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, fryktes det at trase ØST vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en lenge etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne, skal finne sted. Det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer, som skal komme befolkningen tilgode.

Det er her på sin plass å minne om pkt 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR:

«Det tas ikke stilling til endelig trasevalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

I dette ligger det underforstått, at man ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak som medfører at østlig trase kan bortfalle som reelt alternativ på et senere tidspunkt. Det forventes, i tråd med meklingsavtalen, at Bane NOR viser at de forplikter seg i forhold til dette punktet.

Det er grunn til å advare mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trase eventuelt skal kunne velges.

Jeg vil med dette uttrykke sterk motstand mot at dobbeltsporet bekostes og ferdigstilles gjennom Åkersvika til Hamar stasjon, og at det gjennomføres kostbare, varige ombygginger på nåværende stasjon. Disse arbeidene må tas ut av reguleringsplanen.

En annen og svært viktig grunn til dette, er at prosjektsjef Kvillum i Bane NOR, har uttrykt at Bane NOR **oppnår sine resultatmål** ved å bygge dobbeltsporet fram til Åkersvika, og kun besørge midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

De nye tiltakene som Bane NOR nå har innstilt på i reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar Stasjon, er ikke bevilget midler i NTP, slik tiltakene Kvillum skisserer, faktisk er. Det vil være en **uforstandig sløsing med fellesskapets midler** å bekoste permanente tiltak på strekningen i den foreslåtte reguleringsplanen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det vil også være en **svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler**, all den tid muligheten for et trasevalg i ØST skal opprettholdes, i henhold til ordlyden i meklingsresultatets pkt 2. En østlig trase er både viktig og avgjørende for at både person- og godstrafikk fra Østerdalen får mulighet til direkte togforbindelse sørover mot hovedflyplass og hovedstaden i framtida.

Det bør også påpekes at vi nå er inne i en tid, der regjeringen må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta andre, nyoppståtte og krevende utfordringer og oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta inn over seg, i arbeidet med ovennevnte reguleringsplan.

Hilsen

Sissel Løvhaug Hansen

Hamar

From: leiferlingstorsveen@gmail.com
Sent: Sat, 3 Sep 2022 18:11:51 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Innspill til Fremtidig jernbane gjennom Hamar

Hei!

Enkelt og greit, jeg er 100% mot «ny jernbanetrasé» gjennom Hamar og 100% for den østlige traseen. Alternativene er allerede god utredet men «satt på vent» og nå bedriver Banenor en spekulativ prosess med å planlegge en ny Hamar stasjon/jernbane som elegant og med stor sannsynlighet for alltid vil stenge fysisk mellom byen og Mjøsa. Gode fremtidige løsninger mellom Røros og Dovrebanen raderes også elegant bort. Å være vitne til «spillet» som har foregått i kampen om trasévalg i Hamar, har vært mildt sagt begredelig underholdning. Og man kan saktens undres over byråkratiske og politiske overkjøringer av både privatpersoner og meget dyktige fagfolk. Mange av disse har brukt enormt med tid(gGratis)for å prøve å bryte gjennom og inn til makteliten. En kan også i denne saken undres over demokratisk styre kontra makt som utøves fra statlige etater. Nei til «midlertidig ny» Hamar stasjon! Tilrettelegg for en god og langsiktig trase ØST! PS! Å pendle med tog gjør at man ikke kan unngå å få med seg samtaler...må si at tilliten til lett gjenkjennelige byråkrater og politikere har fått seg noen sprekker. Som man reder ligger man, og det er ikke vanlig folks skyld!

Mvh.
Leif Erling Storsveen.

Sendt fra min iPhone

From: Bjørn Karlsen
Sent: Sat, 3 Sep 2022 22:16:41 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Reguleringsplan for Åkersvika-Hamar stasjon

Jeg sier nei til regulering av dobbeltspor helt inn til Hamar Stasjon.
Dobbeltsporet må stoppe på Stangesiden før Åkersvika i påvente av en avgjørelse på om det blir valgt en vestlig eller østlig trasé gjennom Hamar.

BaneNor må uansett først regulere inn tilsving fra Dovrebanen inn på Rørosbanen slik at tog fra Rørosbanen kan kjøre direkte i retning Sørli og Oslo. Dette for å få en mer effektiv jernbane og at togene i fremtiden ikke må inn på Hamar stasjon for å vende mot Oslo når de kommer fra Rørosbanen.

Forøvrig skal BaneNor konsentrere seg om jernbaneutvikling og ikke være en boligspekulant.

Sent from my iPad P/

Med vennlig hilsen/Best regards

Bjørn Karlsen

Hamar/ Trysil

mob [901 475 66](tel:90147566)

e-post: bjokarls1@icloud.com

From: STEIN BROHJEM
Sent: Sun, 04 Sep 2022 23:16:40 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsinnspill reguleringsplan Åkersvika-Hamar stasjon

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON

Angående snikinnføring av trasé Vest. Stikk i strid med meklingsresultat.

Bane NOR har lagt ut til høring et forslag til reguleringsplan for Åkersvika og strekningen inn til Hamar stasjon, hvor det planlegges å bygge dobbeltspor langs hele ovennevnte strekning. I tillegg er det tenkt en etablering av ekstra spor for godstog nord for stasjonen - utenfor planområdet, langs bysentrum og viktige, sentrumsnære rekreasjonsområder og lekearealer for befolkningen og byens barn. Realiseringen av ekstra spor for godsvogner, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid. Det vil også forringe passasjen langs det historiske kulturminnet Hamarbukta og småbåthavna der, hvor de mange og støyende godstogene vil passere bare en armlengde fra de mange gående og syklende langs strandsona.

Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttemetersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte, permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, er det stor grunn til å frykte at trase ØST vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er også nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en lenge etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne, skal finne sted. Det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer der- arealer som skal komme befolkningen tilgode, og som er etterlengtet.

Det er på sin plass å minne om pkt 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR:

«Det tas ikke stilling til endelig trasevalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

I dette ligger det underforstått, at en ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak som medfører at østlig trase kan bortfalle som reelt alternativ på et senere tidspunkt. Det forventes, i tråd med meklingsavtalen, at Bane NOR både uttrykker og viser at de forplikter seg i forhold til dette punktet.

Det er grunn til å advare mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trase eventuelt skal kunne velges.

Jeg vil med dette uttrykke sterk motstand mot at dobbeltsporet bekostes og ferdigstilles gjennom Åkersvikatil Hamar stasjon, og at det gjennomføres kostbare, varige ombygginger på nåværende stasjon. Disse arbeidene må tas ut av reguleringsplanen.

En annen og svært viktig grunn til dette, er at prosjektsjef Kvillum i Bane NOR, har uttrykt at Bane NOR oppnår sine resultatmål ved å bygge dobbeltsporet fram til Åkersvika, og kun besørge midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

De nye tiltakene som Bane NOR nå har innstilt på i reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar Stasjon, er ikke bevilget midler i NTP, slik tiltakene Kvillum skisserer faktisk. Det vil være en uforstandig sløsing med fellesskapets midler å bekoste permanente tiltak på strekningen i den foreslåtte reguleringsplanen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det vil også være en svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler, all den tidmuligheten for et trasevalg i ØST skal opprettholdes, i henhold til ordlyden i meklingsresultatets pkt 2. En østlig trase er i tillegg både viktig og avgjørende for at både person- og godstrafikk fra Østerdalen får mulighet til direkte togforbindelse sørover mot hovedflyplass og hovedstaden i framtida.

Det bør også påpekes at vi nå er inne i en tid, der myndighetene må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta andre, nyoppståtte og krevende utfordringer og oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta til etterretning, i arbeidet med ovennevnte reguleringsplan.

Stein Brohjem

From: Gunnar W. Holm
Sent: Sat, 03 Sep 2022 23:49:08 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: HAMAR STASJON

Hei!
Pga ferie ber jeg om 1 ukes utsettelse på høringsfristen.
Mvh
Gunnar W. Holm.

**Gunnar W. Holm,
Sagatunveien 13,
2317 Hamar.**

Hamar 13.09.2022.

HØRINGSINNSPILL VEDR. REG.PLAN ÅKERSVIKA-HAMAR STASJON.

Undertegnede er tidl. leder for Samarbeidsutvalget for 40 velforeninger i Hamar. I de siste årene har jeg deltatt i en firetallig gruppe med interesse for en indre kulvert i vest-alternativet. Denne er det rimeligste forslag til to-spors løsning gjennom Hamar. Den er den raskeste å bygge, den sparer Koigen og bryggene og den unngår alle innsigelser.

Denne uttalelsen er todelt:

- 1. Den gjenopptar hva Hamar mistet; muligheten til en senket stasjon.**
- 2. Den minner om alternativet «Senket indre kulvert»**

1. EN SENKET HAMAR STASJON

Et enstemmig Hamar Kommunestyre med 39 stemmer valgte å be Jernbaneverket utrede et forslag til senke sporene en etasje på Hamar Stasjon. Sveco/Norconsult laget et 15 km underjordisk prosjekt som byggemessig og prismessig lå langt utenfor realisme. Hamar fikk derfor ikke hva byens politikere bestilte. BaneNor har i dag andre syn på teknisk gjennomførbarhet og jeg gjentar derfor premissene for en senket løsning.

Sporene på hele stasjonsområdet ligger på forurenset grunn. BaneNor må sørge for å rense grunnen. Det betyr å grave ut mer enn 3 meter mot avrenning til Mjøsa. Jeg viser til NVE rapport fra år . Langs Rørosbanens sving ut mot Åkersvika lå jernbanens kull-lager. Dette har gjennom årene ført til opphopning av kjemikalier som må fjernes.

Ved senkning av Hamar Stasjon oppnår en frigjorte arealer, både i de indre spor og når forurensing fjernes i de ytre spor. For togtransporten kan et lokk legges 8-9 meter over sporene og man skaper en ny tomt for sykehus i byen. Parallelt med senkede to spors tunnel kan bilene få en tunnel fra stasjonen til Vestre Torg/rundkjøringen ved Bryggeriet.

Til politikere i Hamar.

Hamar 22.06.2020.

INDRE KULVERT SOM VESTALTERNATIV GJENNOM HAMAR.

Vår kulvertgruppe har lenge engasjert oss i jernbanesakene i Hamar. Vi har arbeidet for en bedre løsning av BaneNors kulvertforslag i trase Vest gjennom Hamarbukta. Det er blitt kjent at BaneNor anbefaler trase Vest, og at de fraråder de to traseer Øst. Kommunedirektør Christl Kvam anbefaler også Vest i sitt framlegg til formannskapet den 3. juni.

I kommunedirektørens innstilling for vest-alternativet til formannskapet legger hun i pkt.2 «til grunn at optimalisering av tiltaket i neste planfase innebærer at man også ser på mulige løsninger for ytterligere senkning, f.eks. ved å starte nedstigning tidligere/dytte plattformområdet litt østover, og vurdere sporplasseringen over Åkersvika.»

Dette er hva to kulvertgrupper har foreslått i flere omganger, i møter og i høringsuttalelser! Ved flytting av plattformene har vi 50-150 m lengre strekning for åpningen til et indre basseng i Hamarbukta (Ytre kulvert) eller enda bedre, en helt åpen Hamarbukt med alle brygger bevart. (Indre kulvert).

Øst-tilhengere bør nå ta høyde for en indre kulvert i et nytt vest-alternativ i avstemmingen den 24. juni. Her holdes Hamarbukta helt åpen og flytting av stasjonen er unødvendig! Dersom politikere i kommunestyret nå stemmer vest ved å fristille seg fra sitt parti, har vi flertall for vest, og vi kan gå direkte til byutvikling ved at båndlegging kan oppheves. Muligheten for å bringe kommunedelplanen inn i NTP er tilstede. Vi viser til vårt høringsinnspill nr 136 fra 14.feb.2020. Se der vår bekymring for alunskiferen i øst-tunnelene. Det vises også til kulverter fra Espern Eiendom og Jernbanens Arbeiderlag.

Vi er ikke særlig fornøyde med BaneNors forslag til senkning og kulvert i Hamarbukta. Hamarfolk ønsker større åpning av vannspeilet og nærhet til Mjøsa. Vanntilførsel blir som i dag fra bekker i bukta, om nødvendig Hakabekken kanalisert østover og helårlig fornyelse av Mjøsvannet. Vår Indre Kulvert kan gå i fjell på Høiensalodden, en langt kortere strekning enn BaneNors kulvert. Det er mulig å trekke spor og penser østover, slik at 2-3% fall kan gi kulverttaket høyde med bunnen i indre båthavn.

Dersom dobbeltsporet legges på østsiden fra brua i Åkersvika og kompenseres i forhold til Ramsar-avtalen, slik for øvrig kommunedirektøren antyder, vil Hamar få en unik mulighet til å unngå Hamarbukta og Koigen med dobbeltsporet. Alle verneverdige brygger kan bevares ved at banen går inn i fjelltunnel nær Jacobsens Hus.

Dette er det korteste alternativ av alle, både i øst og vest, det sparer km kjørevei i et 100-års perspektiv. Kulverten blir også den korteste, det samme blir byggetiden. Stortorget kan åpnes til Mjøsa, jordbruk og landskap vernes og en mengde bygninger spares. Vi er sikre på at denne korte kulvert blir billigst, og at løsningen er best for stasjonen og sentrum.

Indre Kulvert kan være et nytt argument for å få IC-byggingen tidlig med i NTP som en mer miljøvennlig og rimelig løsning. Kostnadsbomber i saken kan være alunskiferen i øst-tunnelene og/eller innsparingen ved Indre Kulvert.

I stedet for boligblokker, som også stenger Mjøsa ute på stasjonens ytre spor, kan sykehuset bygges her og i overbygging av stasjonsområdet eller nær Vikingskipet. Vi kjenner tiden er inne for å snu mange steiner i utviklingen av Hamar.

**Hilsen kulvertgruppe B
som forfekter Indre Kulvert.
Kjetil Hovde, arkitekt MNAL
Ulf Kristiansen, rådgivende ingeniør
Gunnar W. Holm, realist.**

VEDLEGG 2
fra
Kulvertgruppe B

Kjetil Hovde
Finn Stranger-Johannessen
Ulf Kristiansen
Gunnar W. Holm

Hamar 16.02.2020.

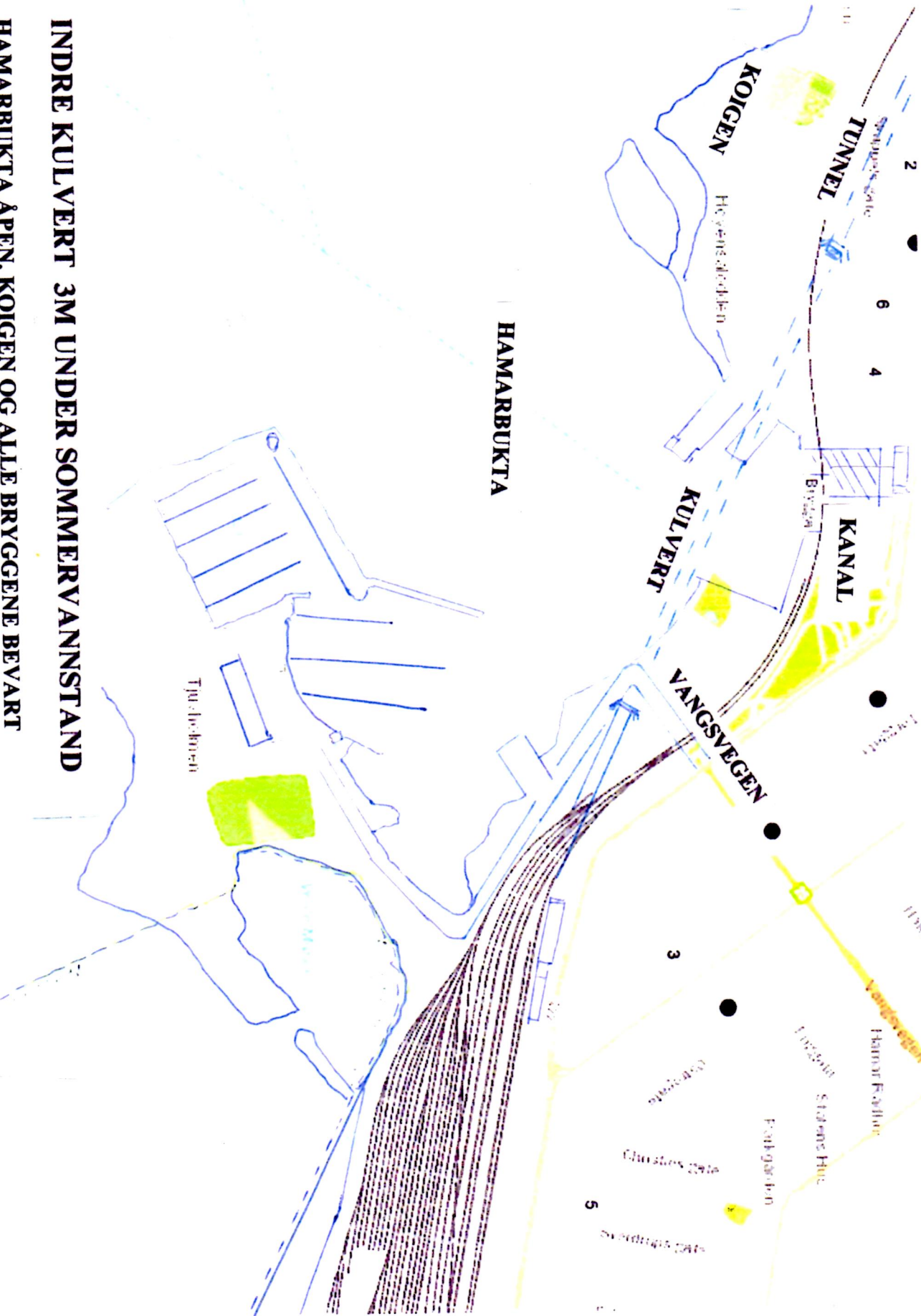
Høring av Kommunedelplan for dobbeltspor

INDRE KULVERT UNDER INDRE BÅTHAVN

KORT OPPSUMMERING

- **Oppfyller Riksantikvarens krav**
- **Tilgodeser alle tidligere innsigelser**
- **Den korteste trase**
- **Den korteste kulvert, går i fjelltunnel på Høiensalodden**
- **Det rimeligste alternativ av alle**
- **Bevarer Koigen og verneverdig stasjon**
- **Bevarer sentrums akser, siktlinjer og kvartaler**
- **Ingen hus rives, kanskje ingen ekspropriasjoner**
- **Den enkleste anleggsfasen**
- **Kulvert bygges i 8-meters planet, senket under båthavna**
- **Ingen ekstra bruer eller veger**
- **Hamarbukta helt åpen, som nå**
- **Har 3-4m seilingsdybde, som nå**
- **Frigjør alle 3 verneverdige brygger, Skibladner lander som nå**
- **Kan gjenskape «Kanalen» og gi park fra Koigen til stasjonen**
- **God veg fra Vangsvegen til Tjuvholmen**
- **Kan forbindes til Jernbanemuseet**
- **Kan overbygges i stasjonsområdet, plass for nytt sykehus**
- **Kan gis parallell øst-vest vegforbindelse som avlaster Strandgata**
- **Perronger trekkes dit de går i dag**
- **Skysstasjonen blir godt bindeledd**
- **Ramsar kompenseres når ny bane delvis legges på østsiden i Åkersvika**
- **Tekniske regler for stigning, spor og penseser kan overholdes**

INDRE KULVERT, KORT RIMELIG TRASE



INDRE KULVERT 3M UNDER SOMMERVANNSTAND

HAMARBUKTA APEN, KOIGEN OG ALLE BRYGGENE BEVART

From: Liv Ljosland Karlsen
Sent: Sat, 3 Sep 2022 22:58:55 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Reguleringsplan for Åkersvika-Hamar stasjon

Jeg er i mot regulering av dobbeltspor inn til Hamar Stasjon.

BaneNor må som jernbaneutvikler finne de beste løsninger.

Det er viktig med en regulering for å få tilsving fra Dovrebanen inn på Rørosbanen, dette må gjøres først. En tilsving vil gi en mer effektiv jernbane og hindre at alle tog på Rørosbanen må inn til Hamar stasjon for å vende før de kjører videre til Oslo via Sørli terminal.

Det er særdeles viktig at reguleringen inn til Hamar stasjon stoppes i påvente av en avgjørelse på om det blir en østlig eller vestlig trasé gjennom Hamar. Dobbeltsporet kan ikke reguleres før dette er avklart.

Med vennlig hilsen
Liv Ljosland Karlsen
Hamar/ Trysil

Mobil: 90147476
E-post: livlk@icloud.com

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON

Bane NOR har lagt ut til høring et forslag til reguleringsplan for Åkersvika og strekningen inn til Hamar stasjon, hvor det planlegges å bygge dobbeltspor langs hele ovennevnte strekning. I tillegg er det tenkt en etablering av et ekstra spor for godstog nord for stasjonen utenfor planområdet, langs bysentrum og viktige, sentrumsnære rekreasjonsområder og lekearealer for befolkningen og byens barn. Realiseringen av ekstra spor for godsvogner, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid.

Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttemetersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte, permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, fryktes det at trase ØST vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en lenge etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne, skal finne sted. Det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer, som skal komme befolkningen tilgode.

Det er her på sin plass å minne om pkt 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR:

«Det tas ikke stilling til endelig trasevalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

I dette ligger det underforstått, at man ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak som medfører at østlig trase kan bortfalle som reelt alternativ på et senere tidspunkt. Det forventes, i tråd med meklingsavtalen, at Bane NOR viser at de forplikter seg i forhold til dette punktet.

Det er grunn til å advare mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trase eventuelt skal kunne velges.

Jeg vil med dette uttrykke sterk motstand mot at dobbeltsporet bekostes og ferdigstilles gjennom Åkersvika til Hamar stasjon, og at det gjennomføres kostbare, varige ombygginger på nåværende stasjon. Disse arbeidene må tas ut av reguleringsplanen.

En annen og svært viktig grunn til dette, er at prosjektsjef Kvillum i Bane NOR, har uttrykt at Bane NOR **oppnår sine resultatmål** ved å bygge dobbeltsporet fram til Åkersvika, og kun besørge midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

De nye tiltakene som Bane NOR nå har innstilt på i reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar Stasjon, er ikke bevilget midler i NTP, slik tiltakene Kvillum skisserer, faktisk er. Det vil være en **uforstandig sløsing med fellesskapets midler** å bekoste permanente tiltak på strekningen i den foreslåtte reguleringsplanen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det vil også være en **svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler**, all den tid muligheten for et trasevalg i ØST skal opprettholdes, i henhold til ordlyden i meklingsresultatets pkt 2. En østlig trase er både viktig og avgjørende for at både person- og godstrafikk fra Østerdalen får mulighet til direkte togforbindelse sørover mot hovedflyplass og hovedstaden i framtida.

Det bør også påpekes at vi nå er inne i en tid, der regjeringen må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta andre, nyoppståtte og krevende utfordringer og oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta inn over seg, i arbeidet med ovennevnte reguleringsplan

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ÅKERSVIKA – HAMAR STASJON

Bane NOR har lagt ut til høring et forslag til reguleringsplan for Åkersvika og strekningen inn til Hamar stasjon, hvor det planlegges å bygge dobbeltspor langs hele ovennevnte strekning. I tillegg er det tenkt en etablering av ekstra spor for godstog nord for stasjonen - utenfor planområdet, langs bysentrum og viktige, sentrumsnære rekreasjonsområder og lekearealer for befolkningen og byens barn. Realiseringen av ekstra spor for godsvogner, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid. Det vil også forringe passasjen langs det historiske kulturminnet Hamarbukta og småbåthavna der, hvor de mange og støyende godstogene vil passere bare en armlengde fra de mange gående og syklende langs strandsona.

Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttometersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte, permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, er det stor grunn til å frykte at trase ØST vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er også nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en lenge etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne, skal finne sted. Det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer der- arealer som skal komme befolkningen tilgode, og som er etterlengtet.

Det er på sin plass å minne om pkt 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR:

«Det tas ikke stilling til endelig trasevalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

I dette ligger det underforstått, at **en ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak** som medfører at østlig trase kan bortfalle som reelt alterativ på et senere tidspunkt. Det forventes, i tråd med meklingsavtalen, at Bane NOR både uttrykker og viser at de forplikter seg i forhold til dette punktet.

Det er grunn til å advare mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trase eventuelt skal kunne velges.

Jeg vil med dette uttrykke sterk motstand mot at dobbeltsporet bekostes og ferdigstilles gjennom Åkersvika til Hamar stasjon, og at det gjennomføres kostbare, varige ombygginger på nåværende stasjon. Disse arbeidene må tas ut av reguleringsplanen.

En annen og svært viktig grunn til dette, er at prosjektsjef Kvillum i Bane NOR, har uttrykt at Bane NOR **oppnår sine resultatmål** ved å bygge dobbeltsporet fram til Åkersvika, og kun besørge midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

De nye tiltakene som Bane NOR nå har innstilt på i reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar Stasjon, er ikke bevilget midler i NTP, slik tiltakene Kvillum skisserer faktisk er. Det vil være en **uforstandig sløsing med fellesskapets midler** å bekoste permanente tiltak på strekningen i den foreslåtte reguleringsplanen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det vil også være en **svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler**, all den tid muligheten for et trasevalg i ØST skal opprettholdes, i henhold til ordlyden i meklingsresultatets pkt 2. En østlig trase er i tillegg både viktig og avgjørende for at både person- og godstrafikk fra Østerdalen får mulighet til direkte togforbindelse sørover mot hovedflyplass og hovedstaden i framtida.

Det bør også påpekes at vi nå er inne i en tid, der myndighetene må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta andre, nyoppståtte og krevende utfordringer og oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta til etterretning, i arbeidet med ovennevnte reguleringsplan.

Hamar, 02.09.2022

Wenche Nygaard Luci

Bane NOR

Oversendt som vedlegg til e-post 03.09.2022, med kopi til Hamar kommune

Innspill til reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon.

Det vises til høringsdokumentene.

Følgende forutsetninger må legges til grunn for reguleringsplanen:

Trasé for fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar er ikke bestemt.

Kommunestyret vedtok i 2016 og 2020 traséalternativ Øst for framføring av InterCity/dobbeltspor. Innsigelser fra Bane NOR (BN) medførte mekling i regi av Statsforvalteren. Meklingsresultatet ble godkjent av kommunestyret 18.11.2020. I pkt. 2 i meklingsresultatet heter det:

«Det tas ikke stilling til endelig trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».

Det innebærer at en eventuell ny fylling/bru med dobbeltspor over Åkersvika må bygges slik at den muliggjør både Øst og Vest som framtidig dobbeltspor trasé gjennom Hamar, og at den ikke favoriserer noen av trasévalgene i vesentlig grad. I denne sammenhengen må det også tas hensyn til at Øst-traséen og plassering av stasjonen ved Vikingskipet kan optimaliseres i betydelig grad i forhold til BN's versjon.

Ved flere anledninger har representanter fra BN uttalt at de når sine resultatmål med dobbeltspor til Åkersvika og mindre tiltak på Hamar stasjon.

Med disse tiltakene som er innbakt i prosjektet Sørli – Åkersvika, «vil det være mulig å gå fra ett til to tog i timen Oslo – Hamar, i tillegg til økt fjerntog- og godskapasitet. Dette vil knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene langs strekningen sammen og bidra til effektiv transport inn og ut av Oslo» (NTP 2022 – 2033).

På side 8 i Planbeskrivelse Åkersvika – Hamar stasjon hevdes det at planforslagets tiltak vil medføre:

For Dovrebanen, økt kapasitet og frekvens.

- Regiontog: Minst fire tog per time og retning til Hamar.
- Regiontog Hamar – Lillehammer: To tog per time og retning.
- Gjennomgående fjerntog: Ett gjennomgående fjerntog per time og retning.
- Godstrafikk: Inntil to godstog i timen med høytrafikk for godstog og inntil totalt 20 godstog per retning og døgn.

Ifølge Konseptdokument for InterCity-strekningene gjelder dette forventet togtilbud for år 2050, som vil kreve massive tiltak på strekningen nordover fra Hamar til Trondheim, for å la seg gjennomføre. En kost/nytte- beregning for de omfattende tiltakene planforslaget beskriver for Åkersvika – Hamar stasjon, vil neppe falle heldig ut for BN.

Planforslaget for ombygging av Hamar stasjon.

Foreslått stasjon tilfredsstillende ikke BN's krav til flomsikring og plattformlengder for InterCity. Det synes merkelig at Hamar, som den viktigste stasjonen mellom Gardermoen og Lillehammer, blir den eneste som ikke tilfredsstillende disse kravene. På et tidspunkt er det overveiende sannsynlig at

dobbeltsporet blir bygd videre nordover gjennom Hamar. Hvilken løsning mener BN da vil være den mest sannsynlige i Vest-alternativet, og hvordan ser BN for seg at ovennevnte krav da kan tilfredsstilles?

Framtidige hastigheter og støynivå langs enkeltspor-strekningen fra stasjonen og til Furuberget må også beregnes og angis.

Planlagt utbygging utenfor nødvendig sporområde på stasjonen, godsområdet, kan gjennomføres uavhengig av spørsmålet om dobbeltspor-stopp ved Åkersvika eller på stasjonen.

Forlenget uttrekkspor.

Uttrekkspor er en meget dårlig erstatning for godstilsving, jf. uttalelser fra representanter for skogbruksvirksomhet.

Kost/nytte-regnskap.

Det bør foreligge et kvalitetssikret kost/nytte-regnskap før kommunen kan ta stilling til et så omfattende prosjekt som planforslaget legger opp til. Det er stor fare for at en meget kostbar utbygging som beskrevet, vil gi skjeve og uheldige føringer for fremtidig valg av trasé for dobbeltspor gjennom Hamar, i strid med meklingsvedtaket.

Hamar, 03. 09. 2022

Kjell H. Bjørklund

Asbjørn Opaas

Gunnar Skjeset

From: Bjørn Inge Sletta
Sent: Thu, 1 Sep 2022 22:20:09 +0200
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Innspill til reguleringsplan for Åkersvika - Hamar stasjon
Attachments: Innspill reguleringsplan for Åkersvika - Hamar stasjon.pdf, Vedlegg 1. Klage til Hamar kommune.pdf, Vedlegg 2. Varsel om kritikkverdige forhold Hamar.pdf
Importance: Normal

Vedlagt følger innspill til høringsrunde for reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon fra naboer i Briskebyen på Hamar

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

Annonsen i HA 07.07.2021:

BANE NOR

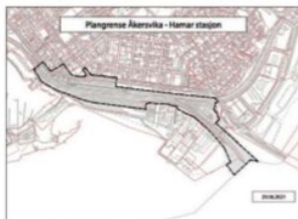
Vi informerer | Merknader sendes innen 20. 08.2021

Varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon

I henhold til plan- og bygningsloven §12-8 kunngjøres det oppstart av detaljreguleringsplan for strekningen Åkersvika – Hamar stasjon. Hensikten med planen er å legge grunnlaget for å utbedre infrastrukturen ved dagens Hamar stasjon for å håndtere økt kapasitet som følge av dobbeltsporutbygging fram til Åkersvika. Planen vil følge opp meklingsresultatet for kommunedelplan for dobbeltspor til Hamar og tidligere planer for trasé frem til Hamar. Reguleringen skal avklare arealbehovet for modernisering av stasjonsområdet og bedre tilpassing til arealene i tilknytning til stasjonen. Etter ønske fra Hamar kommune omfatter varsel om oppstart også arealer utover de som trengs direkte til jernbaneutbyggingen for å legge til rette for gang- og sykkel langs Stangevegen.

Planområdet omfatter eksisterende jernbanearealer fra Åkersvika frem til Victoria-undergangen, området rundt Hamar stasjon og noen tilgrensende vegarealer.

Planavgrensning er vist i kartutsnitt:



Frist for å komme med merknader i forbindelse med varsel om oppstart 20.08.21. Innspillet kan sendes til postmottak@banenor.no, eller i brevformat til Bane NOR, Postboks 4350, 2308 Hamar

Vennligst merk innspillet «Oppstart Åkersvika-Hamar stasjon».

Det forventes førstegangsbehandling av reguleringsplanen våren 2022 hvor planforslaget skal sendes på høring. Endelig vedtak er forventet før jul i 2022.

Innspill til planarbeidet i forbindelse med varsel om oppstart vil bli svart ut med førstegangsbehandling av planen våren 2022.

Planområdet er i gjeldende kommuneplan for Hamar kommune vist som hensynssone H710 – båndlegging for regulering. Det er ellers avsatt til jernbane, fremtidig byutvikling og hensynssone for kulturminner.

Planarbeidet vurderes ikke å utløse krav om konsekvensutredning og planprogram i henhold til plan- og bygningslovens § 4-2.



Bjørn Inge Sletta,
Nedre Briskebyvei 5
2321 Hamar

19.06.22

Hamar Kommune Miljørettet Helsevern/Bolig, eiendom og utbygging
Postboks 4063
2306 Hamar

KLAGE PÅ STØY FRA PARKERTE TOGSETT PÅ RØROSBANEN PÅ HAMAR

Som nabo til Rørosbanen på Hamar har undertegnede sammen med flere naboer i en årrekke klaget støy fra parkerte togsett tett inntil våre eiendommer i Nedre Briskebyvei. Togsettene er plassert tett inntil eiendommer i Nedre Briskebyvei og avgir støy både når de er parkert og under inn/utkjøring fra området på nattetid (Se også vedlegg 4)

I løpet av det siste året og spesielt våren sommeren 2022 har denne aktiviteten økt betraktelig og utgjør nå en helt uakseptabel situasjon for beboerne i området.

- Parkerte togsett avgir kontinuerlig voldsom støy på nattetid og gjør det nærmest umulig å benytte rom som vender ut mot jernbanen som soverom
- Ut/innkjøring foregår på nattetid med impulsstøy som vekker beboere
- Hensetting av togsett har i tillegg foregått i perioder over flere uker, og er i tillegg spesielt knyttet til helligdager som Pinse og Påske hvor det normalt skal herske helligdagsfred
- I perioder er det umulig å føre en normal samtale i uteområder som vender ut mot jernbanen pga. kontinuerlig støy

Undertegnede sitter på dokumentasjon i form av video opptakt og bilder som er registrert gjennom flere år som underlag for beskrivelsene som er gitt i dette brevet og deler gjerne disse med Hamar kommune

En har gjentatte ganger klaget til BaneNOR over forholdene, men har så langt ikke mottatt noen annen tilbakemelding ut over forståelse for at forholdene kan oppleves som problematiske og at det ikke er mulig å gjøre noe for å gjøre situasjonen bedre for naboene i området.

Min oppfatning av saken er at Bane Nor gradvis har tatt seg til rette i våre nærmiljøer uten å ha gjort tilstrekkelige vurderinger eller vurdert konsekvensene av å parkere togsett tett inntil våre boligeiendommer. En registrerer at reguleringsplan for hensetting av togsett på Hjellum er blitt grundig behandlet etter plan og bygningslov mens samme aktivitet på Hamar skjer uten noen form for nabovarsling, støyvurderinger og konsekvensutredninger osv. En registrerer også at området i gjeldende kommunedelplan er regulert til baneformål samt at tilgrensende reguleringsplaner har strenge krav til utforming av bebyggelse og bruk av området for å unngå støy til nærområdene. Støy fra parkerte togsett kommer nå i tillegg til støy fra bussterminal og annen virksomhet i området rundt.

Situasjonen oppleves som en trussel mot liv og helse for beboere i området, og vi ber derfor om et møte med Hamar kommune snarest mulig for å diskutere saken og mulige tiltak.

Beboerne i området opplever situasjonen som helt uholdbar, og ber Hamar kommune med hjemmel i Folkehelseloven og tilhørende forskrifter om umiddelbart å gripe inn mot BaneNOR og pålegge selskapet å avslutte bruken av området for parkering av togsett. Vi mener også at bruken er i strid med gjeldende reguleringsplan, og ber Hamar kommune i tillegg om å vurdere bruken av området opp mot Plan og bygningslovens bestemmelser og gjeldende reguleringsforhold i området

BAKGRUNNEN FOR SAKEN

I november 2015 mottok vi et kort informasjonsskriv fra Jernbaneverket om etablering av midlertidige hensettingsplasser for tog på Hamar (Se vedlegg 1)

Følgende opplysninger ble da gitt:

- At tiltaket skulle fases ut etter desember 2017
- At det ikke ville medføre ulemper for naboer

Det ble ikke opplyst om tiltaket var varslet til kommune eller andre offentlige myndigheter eller om tiltaket er søknadspliktig etter plan og bygningslov. Det ble heller ikke vedlagt noen form for vurdering av risikoer eller evt. risikoforebyggende tiltak, vurderinger av lovmessige konsekvenser el.

I informasjonsskrivet ble det også varslet et nabomøte, dette er aldri blitt avholdt.

I 2019 ble det fremdeles parkert togsett i området som ble beskrevet som midlertidig hensetting i 2015, bla. gjennom hele sommerhalvåret med stor sjenanse og belastning for naboer. Togsettene er parkert kun få meter fra nærmeste boligeiendommer, og etter gjentakende klager til BaneNOR blir det opplyst at det ikke finnes alternativer eller muligheter for å fjerne dem. Som naboer har vi ser vi også at bruken av området øker, det parkeres flere tog over lengre tid.

I 2020 klages det igjen på bruken av området, og svaret fra Bane Nor 19.06.21(vedlegg 2) er at det ikke lenger skal parkeres tog inntil Vikingskipet slik at det lager støy i nabolaget

Etter dette virker det som om det er en viss forbedring, men i 2021 er det igjen flere episoder med støy som gjør at det på nytt blir klaget til Bane Nor om forholdene. Tilbakemeldingene denne gangen (ref. mail 15.04.21 Vedlegg 3) er at det ikke er mulig å unngå støy av tekniske årsaker.

Dette er fremdeles situasjonen i 2022 hvor tog kjøre ut/inn på nattetid og støyer når der er parkert selv om Bane Nor i sine tidligere svar på klager oppgir at dette ikke skal skje.

Våren 2022 ble det gjort et varsel til Bane NOR om mulige kritikkverdige forhold via ekstern varlingskanal med beskrivelse av problemer for støy fra parkerte togsett. I tillegg ble følgende også påpekt:

- *Det har vært svært vanskelig å finne ut hvem som er ansvarlig for tiltaket og hvem som evt. skal være mottager av klage. Gjennom flere år har ulike instanser som Jernbaneverket, Bane NOR, Vy vært inne i bildet med ulike svar fra ulike instanser.*
- *Det er stor usikkerhet og fortvilelse blant naboer. Selv om det periodevis kan virke som om det er forbedringer kan vi aldri være sikre på at det ikke plutselig vil blir plassert togsett rett utenfor våre eiendommer med påfølgende støy i ukesvis. Dette har vært en stor belastning spesielt i sommerhalvåret, og vi ønsker garantier for at dette ikke lenger vil skje. Svarene vi har fått har tvert imot vært lite forpliktende og ikke gitt noen form for garantier eller løfter om forbedring*
- *Det virker uforståelig at det er nødvendig å plassere togsett i området når det er ledig plass inne på selve stasjonsområdet.*
- *En registrerer at forholdet til lovmessighet og saksbehandling ikke virker å være ivaretatt. En ordinerer saksbehandling etter plan og bygningslov, forurensingslov eller vurdering om lovlighet mht. nabolov osv. ville ha sikret et minimum av rettigheter for naboer og berørte. En opplever i stedet at Bane Nor har tatt seg til rette i vårt nærområde og fremstår som lite lydhøre for klager fra naboer og berørte.*

En opplever det i denne saken er stor kontrast mellom Bane Nors etiske etiske retningslinjer og faktiske forhold.

1 Juni i år ble det gjort en befaring i området sammen med undertegnede og 3 representanter fra BaneNOR. Under befaringen bekreftet BaneNOR at de vil bruke området som hensetting også gjennom sommerhalvåret. Det ble gitt løfter om at det skulle gjøres en innsats for å sørge for at parkerte togsett ble parkert i 'nøytral' modus for å avgi minst mulig støy samt en tilbakemelding på varselet om kritikkverdige forhold.

Gjennom Pinsehøgen opplevde vi i stedet at det ble parkert togsett som støyet verre enn noensinne, pr. dags dato er det heller ikke mottatt noen tilbakemelding på varslingsbrevet.

Mvh.

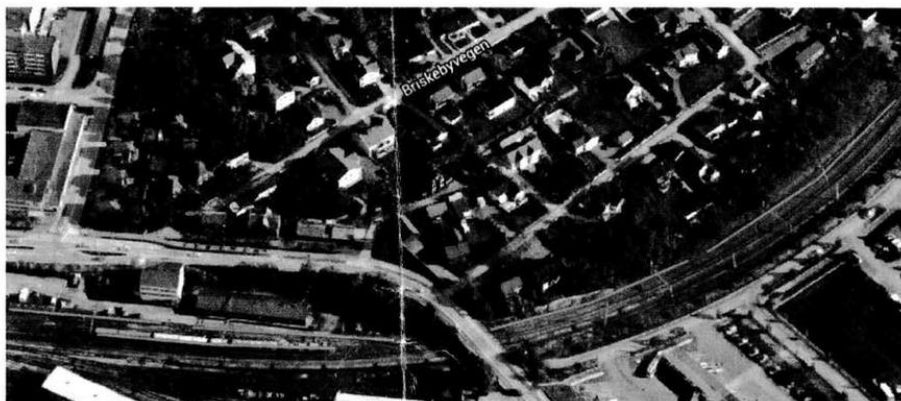
Bjørn Inge Sletta
Nedre Briskebyvei 5
2321 Hamar

Mob. 959 81 426
Epost: bjorn-inge.sletta@bbnett.no

VEDLEGG 1.



Jernbaneverket har fått i oppdrag å legge til rette for midlertidige parkeringsplasser, såkalte hensettingsplasser, for tog på Hamar. Planen er at de midlertidige hensettingsplassene i Hamar skal benyttes fra desember 2015 og at bruken skal fases ut etter desember 2017.



De røde strekene viser omtrent hvor hensettingsplassene skal ligge. Togsett kommer til å stå parkert her om natten.

Nye hensettingsplasser

Jernbaneverket skal legge til rette for hensetting av flere togsett ved Hamar stasjon. I den forbindelse skal det utføres mindre arbeider i området.

Arbeidene innebærer ikke store inngrep. Jernbaneverket skal i første omgang sette opp gjerder for å bevare sikkerheten rundt hensettingsplassene. Kontaktledningsnett på sporet nærmest naboeiendommene blir strømsatt, og sporet må derfor gjerdes inn.

Arbeidene begynner en av de nærmeste ukene, og skal være ferdigstilt innen midten av desember. På et senere tidspunkt (våren/sommeren 2016) skal det gjøres arbeider på spor og kontaktledninger i hensettingsområdet.

Alle hensettingsplassene skal ligge på eksisterende spor.

Vi forventer ikke ulemper for naboer i forbindelse med arbeidene.

Jernbaneverket ønsker å holde naboene informert om arbeidene, og driften av de nye hensettingssporene. Vi kommer til å kalle inn til et nabomøte en av de nærmeste ukene.

Henvendelser rettes til:

Nabokontakt Esben Svendsen

Telefon 40 20 61 30 (9-17)

e-post esben.svendsen@jbv.no

VEDLEGG 2 - MAIL 19.06.20

Hei
For Hamar sin del vil det ikke parkeres tog inntil Vikingskipet slik at det lager støy i nabolaget.

Med vennlig hilsen

Ali Ahsan Syed
Key Account Manager

~
Bane NOR
Persontrafikk, Kunde og trafikk
Mobil: 934 80 530
E-post: syeahs@banenor.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: bjornsle@bbnett.no <bjornsle@bbnett.no>
Sendt: torsdag 18. juni 2020 15:16
Til: Syed Ahsan Ali <Ahsan.Ali.Syed@banenor.no>
Emne: Re: SV: Ang. togparkering Hamar BN:0038000006319

Det kjenner jeg ikke til, men det virker kanskje som om at togsett nå i større grad parkeres inne på selve stasjonsområdet i stedet for å bli parkert i nærheten av i vår eiendom.

For større togsett som tømmer tog etc. har jeg ikke registrert noen større endring.

Takk for at du følger opp denne saken, den praksisen som har vært etablert i de siste årene har vært svært plagsom for heboerne i området.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

Den 2020-06-18 15:07, skrev Syed Ahsan Ali:

Hei
Er det gjort noe spesielt den siste tiden som gjør at det er blitt bedre?

Med vennlig hilsen

Ali Ahsan Syed
Key Account Manager

Bane NOR
Persontrafikk, Kunde og trafikk
Mobil: 934 80 530
E-post: syeahs@banenor.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: bjornsle@bbnett.no <bjornsle@bbnett.no>
Sendt: torsdag 18. juni 2020 15:03
Til: Syed Ahsan Ali <Ahsan.Ali.Syed@banenor.no>
Emne: Re: SV: Ang. togparkering Hamar BN:0038000006319

Fint, i den siste perioden har det vært en betydelig forbedring, og vi håper at det fortsetter slik.

Jeg regner også med at vi ikke vil oppleve praksisen fra tidligere år med hensetting av togsett i ferie og sommerhalvåret.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

VEDLEGG 3 – Mail 15 April 2021

Hei Bjørn Inge,

Takk for e-posten.

Det er særlige krav til både infrastruktur og elsikkerhet for spor som skal benyttes til hensetting («parkering» av tog over lenger/ubestemt tid). Handlingsrommet til Bane NOR er derfor noe begrenset.

Vi forsøker å planlegge slik at det er begrenset hensetting av tog i de deler av sporene hvor vi er kjent med at naboer reagerer på støy.

Det antas at det snakkes om spor 42 og 44. Her er står det 3 togsett hver natt . Reaksjonene fra naboer pleier å komme når det er flere enn 3 togsett i sporene.

I perioder med arbeid på infrastrukturen (helg, påske, sommer ol.) er det periodevis behov for hensetting av flere togsett i sporene av kapasitetsmessige årsaker. Togsettene pleier da å bli nedrigget slik at togene ikke er tilkoblet strøm for å unngå støy. Ved kulde er det dessverre ikke mulighet til å unngå slik støy av tekniske årsaker.

Det er på lang sikt en plan for et nytt hensettingsområde mot Ilseng. Dette er langt frem i tid og avhenger av andre store endringer i infrastrukturen. Det har også vært et forslag om tilpasning av andre spor på Hamar (spor 22-24), men dette krever store investeringer og er ikke besluttet.

Med vennlig hilsen

Ståle
Saksbehandler

----- Opprinnelig melding -----

Fra: Bjørn Inge Sletta;

Mottatt: Mon Apr 12 2021 10:53:40 GMT+0200 (sentraleuropeisk sommertid)

Til: Kundesenter;

Emne: Re: Bekreftelse på henvendelse BN:0021000064494

Jeg kan ikke se å ha mottatt noe svar på denne henvendelsen, og etterlyser igjen en nærmere redegjørelse på hvorfor det parkeres togsett utenfor vår eiendom.

I Påska har det også vært parkert enda flere togsett i samme område med påfølgende støy og during.

Dette er svært plagsomt, som nabo har vi soverom kun få meter fra togsettene og opplever situasjonen som uholdbar. Vi ber derfor igjen om at det ikke parkeres togsett i det aktuelle området samt at tidligere beskrivelser og lovnader om at dette ikke lenger skal skje respekteres. Dersom dette ikke skjer vil vi igjen ta kontakt med Hamar kommune for videre oppfølging samt vurdere ytterligere grep for å få vurdert lovligheten av praksisen opp mot bestemmelser i nabolov og forurensingslov.

Jeg håper selvsagt at denne saken kan løses uten at det blir nødvendig å gå så langt.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

Den 2021-03-22 10:03, skrev Kundesenter:

> Bane NOR takker for din henvendelse.

>

> Saken er nå sendt til en saksbehandler for videre behandling og vi

> vil ta kontakt med deg så snart det foreligger en tilbakemelding.

>

> Ditt saksnummer er BN-129840-J4M0

>

> Mvh

>

> Kundesenteret

> Bane NOR

VEDLEGG 4 – Eksempel på hensetting av togsett 2019



VARSLING AV MULIG KRITIKKVERDIGE FORHOLD I BANE NOR

Som nabo til Rørosbanen på Hamar har undertegnede sammen med flere naboer i en årrekke klaget over parkering av togsett tett inntil våre eiendommer støy fra togsett. Et typisk eksempel fra 2019 er vist i vedlegg 4.

Dette er dokumentert gjennom flere klager til Banenor(BN 0038000006319 mf.) som redegjør for omfattende plager over flere år.

En har i denne perioden mottatt en rekke svar fra Bane Nor, men føler at ingen av lovnadene eller beskrivelsene i disse svarene lever opp til beskrivelser i gjeldende lovverk eller Bane Nors egne etiske retningslinjer hvor nettopp forholdet til etterlevelse av lover og regler er spesielt bemerket

Min oppfatning av saken er at Bane Nor gradvis har tatt seg til rette i våre nærmiljøer uten å ha gjort tilstrekkelige vurderinger eller vurdert konsekvensene av parkere togsett tett inntil våre boligeiendommer.

BAKGRUNNEN FOR SAKEN

I november 2015 mottok vi et kort informasjonsskriv fra Jernbaneverket om etablering av midlertidige hensettingsplasser for tog på Hamar.(Se vedlegg 1)

Følgende opplysninger ble da gitt:

- At tiltaket skulle fases ut etter desember 2017
- At det ikke ville medføre ulemper for naboer

Det ble ikke opplyst om tiltaket var varslet til kommune eller andre offentlige myndigheter eller om tiltaket er søknadspliktig etter plan og bygningslov. Det ble heller ikke vedlagt noen form for vurdering av risikoer eller evt. risikoforebyggende tiltak, vurderinger av lovmessige konsekvenser el.

I informasjonsskrivet ble det også varslet et nabomøte, men etter det undertegnede kan forstå er dette aldri blitt avholdt.

I 2019 ble det fremdeles parkert togsett i området som ble beskrevet som midlertidig hensetting i 2015, bla. gjennom hele sommerhalvåret med stor sjenanse og belastning for naboer. Togsettene er parkert kun få meter fra nærmeste boligeiendommer, og gjennom gjentakende klager til Banenor blir det beskrevet at det ikke er mulig å gjøre noe med dette. Som naboer har vi ser vi også at bruken av området øker, det parkeres flere tog over lengre tid.

I 2020 klages det igjen på bruken av området, og svaret fra Bane Nor 19.06.21(Vedlegg 2) er at det ikke lenger skal parkeres tog inntil Vikingskipet slik at det lager støy i nabolaget

Etter dette virker det som om det er en viss forbedring, men i 2021 er det igjen flere episoder med støy som gjør at det på nytt blir klaget til Bane Nor om forholdene. Tilbakemeldingene denne gangen(ref. Mail 15.04.21 Vedlegg 3) er at det ikke er mulig å unngå støy av tekniske årsaker.

Dette er fremdeles situasjonen i 2022 hvor tog kjøre ut/inn på nattetid og støyer når der er parkert selv om Bane Nor i sine tidligere svar på klager oppgir at dette ikke skal skje. Underveis har det også vært klaget til Hamar kommune om forholdene bl.a. gjennom et brev med formell klage og dokumentasjon av forholdene

VURDERING:

Som nabo opplever jeg at situasjonen er uavklart og uholdbar. Det er bla. følgende vurderinger og erfaringer som gjør at jeg nå ønsker å varsle om det jeg mener er kritikkverdige forhold:

- Det har vært svært vanskelig å finne ut hvem som er ansvarlig for tiltaket og hvem som evt. skal være mottager av klage. Gjennom flere år har ulike instanser som Jernbaneverket, Bane NOR, Vy og Hamar kommune vært inne i bildet med ulike svar fra ulike instanser. Hamar kommune har bla. henvist til Jernbaneverket som ansvarlig.
- Det er stor usikkerhet og fortvilelse blant naboer. Selv om det periodevis kan virke som om det er forbedringer kan vi aldri være sikre på at det ikke plutselig vil blir plassert togsett rett utenfor våre eiendommer med påfølgende støy i ukesvis. Dette har vært en stor belastning spesielt i sommerhalvåret, og vi ønsker garantier for at dette ikke lenger vil skje. Svarene vi har fått har tvert i mot vært lite forpliktende og ikke gitt noen form for garantier eller løfter om forbedring
- Det virker uforståelig at det er nødvendig å plassere togsett i området når det er ledig plass inne på selve stasjonsområdet.
- En registrerer at forholdet til lovmessighet og saksbehandling ikke virker å være ivaretatt. En ordinær saksbehandling etter plan og bygningslov, forurensingslov eller vurdering om lovlighet mht. nabolov osv. ville ha sikret et minimum av rettigheter for naboer og berørte. En opplever i stedet at Bane Nor har tatt seg til rette i vårt nærområde og fremstår som lite lydhøre for klager fra naboer og berørte.

En opplever det i denne saken er stor kontrast mellom Bane Nors etiske etiske retningslinjer og faktiske forhold.

Jeg bidrar gjerne med mer informasjon eller dokumentasjon dersom det skulle være behov for dette.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta
Nedre Briskebyvei 5
2321 Hamar

Mob. 95981426
Epost: bjorn-inge.sletta@bbnett.no

VEDLEGG 1.



Jernbaneverket har fått i oppdrag å legge til rette for midlertidige parkeringsplasser, såkalte hensettingsplasser, for tog på Hamar. Planen er at de midlertidige hensettingsplassene i Hamar skal benyttes fra desember 2015 og at bruken skal fases ut etter desember 2017.



De røde strekene viser omtrent hvor hensettingsplassene skal ligge. Togsett kommer til å stå parkert her om natten.

Nye hensettingsplasser

Jernbaneverket skal legge til rette for hensetting av flere togsett ved Hamar stasjon. I den forbindelse skal det utføres mindre arbeider i området.

Arbeidene innebærer ikke store inngrep. Jernbaneverket skal i første omgang sette opp gjerder for å bevare sikkerheten rundt hensettingsplassene. Kontaktledningsnett på sporet nærmest naboeiendommene blir strømsatt, og sporet må derfor gjerdes inn.

Arbeidene begynner en av de nærmeste ukene, og skal være ferdigstilt innen midten av desember. På et senere tidspunkt (våren/sommeren 2016) skal det gjøres arbeider på spor og kontaktledninger i hensettingsområdet.

Alle hensettingsplassene skal ligge på eksisterende spor.

Vi forventer ikke ulemper for naboer i forbindelse med arbeidene.

Jernbaneverket ønsker å holde naboene informert om arbeidene, og driften av de nye hensettingssporene. Vi kommer til å kalle inn til et nabomøte en av de nærmeste ukene.

Henvendelser rettes til:

Nabokontakt Esben Svendsen

Telefon 40 20 61 30 (9-17)

e-post esben.svendsen@jbn.no

VEDLEGG 2 - MAIL 19.06.20

Hei
For Hamar sin del vil det ikke parkeres tog inntil Vikingskipet slik at det lager støy i nabolaget.

Med vennlig hilsen

Ali Ahsan Syed
Key Account Manager

-
Bane NOR
Persontrafikk, Kunde og trafikk
Mobil: 934 80 530
E-post: syeahs@banenor.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: bjornsle@bbnett.no <bjornsle@bbnett.no>
Sendt: torsdag 18. juni 2020 15:16
Til: Syed Ahsan Ali <Ahsan.Ali.Syed@banenor.no>
Emne: Re: SV: Ang. togparkering Hamar BN:0038000006319

Det kjenner jeg ikke til, men det virker kanskje som om at togsett nå i større grad parkeres inne på selve stasjonsområdet i stedet for å bli parkert i nærheten av i vår eiendom.

For større togsett som tømmerog etc. har jeg ikke registrert noen større endring.

Takk for at du følger opp denne saken, den praksisen som har vært etablert i de siste årene har vært svært plagsom for beboerne i området.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

Den 2020-06-18 15:07, skrev Syed Ahsan Ali:

Hei
Er det gjort noe spesielt den siste tiden som gjør at det er blitt bedre?

Med vennlig hilsen

Ali Ahsan Syed
Key Account Manager

Bane NOR
Persontrafikk, Kunde og trafikk
Mobil: 934 80 530
E-post: syeahs@banenor.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: bjornsle@bbnett.no <bjornsle@bbnett.no>
Sendt: torsdag 18. juni 2020 15:03
Til: Syed Ahsan Ali <Ahsan.Ali.Syed@banenor.no>
Emne: Re: SV: Ang. togparkering Hamar BN:0038000006319

Fint, i den siste perioden har det vært en betydelig forbedring, og vi håper at det fortsetter slik.

Jeg regner også med at vi ikke vil oppleve praksisen fra tidligere år med hensetting av togsett i ferie og sommerhalvåret.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

VEDLEGG 3 – Mail 15 April 2021

Hei Bjørn Inge,

Takk for e-posten.

Det er særlige krav til både infrastruktur og elsikkerhet for spor som skal benyttes til hensetting («parkering» av tog over lenger/ubestemt tid). Handlingsrommet til Bane NOR er derfor noe begrenset.

Vi forsøker å planlegge slik at det er begrenset hensetting av tog i de deler av sporene hvor vi er kjent med at naboer reagerer på støy.

Det antas at det snakkes om spor 42 og 44. Her er står det 3 togsett hver natt . Reaksjonene fra naboer pleier å komme når det er flere enn 3 togsett i sporene.

I perioder med arbeid på infrastrukturen (helg, påske, sommer ol.) er det periodevis behov for hensetting av flere togsett i sporene av kapasitetsmessige årsaker. Togsettene pleier da å bli nedrigget slik at togene ikke er tilkoblet strøm for å unngå støy. Ved kulde er det dessverre ikke mulighet til å unngå slik støy av tekniske årsaker.

Det er på lang sikt en plan for et nytt hensettingsområde mot Ilseng. Dette er langt frem i tid og avhenger av andre store endringer i infrastrukturen. Det har også vært et forslag om tilpasning av andre spor på Hamar (spor 22-24), men dette krever store investeringer og er ikke besluttet.

Med vennlig hilsen

Ståle
Saksbehandler

----- Opprinnelig melding -----

Fra: Bjørn Inge Sletta;

Mottatt: Mon Apr 12 2021 10:53:40 GMT+0200 (sentraleuropeisk sommertid)

Til: Kundesenter;

Emne: Re: Bekreftelse på henvendelse BN:0021000064494

Jeg kan ikke se å ha mottatt noe svar på denne henvendelsen, og etterlyser igjen en nærmere redegjørelse på hvorfor det parkeres togsett utenfor vår eiendom.

I Påska har det også vært parkert enda flere togsett i samme område med påfølgende støy og during.

Dette er svært plagsomt, som nabo har vi soverom kun få meter fra togsettene og opplever situasjonen som uholdbar. Vi ber derfor igjen om at det ikke parkeres togsett i det aktuelle området samt at tidligere beskrivelser og lovnader om at dette ikke lenger skal skje respekteres. Dersom dette ikke skjer vil vi igjen ta kontakt med Hamar kommune for videre oppfølging samt vurdere ytterligere grep for å få vurdert lovligheten av praksisen opp mot bestemmelser i nabolov og forurensingslov.

Jeg håper selvsagt at denne saken kan løses uten at det blir nødvendig å gå så langt.

Mvh.

Bjørn Inge Sletta

Den 2021-03-22 10:03, skrev Kundesenter:

> Bane NOR takker for din henvendelse.

>

> Saken er nå sendt til en saksbehandler for videre behandling og vi

> vil ta kontakt med deg så snart det foreligger en tilbakemelding.

>

> Ditt saksnummer er BN-129840-J4M0

>

> Mvh

>

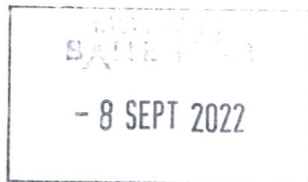
> Kundesenteret

> Bane NOR

VEDLEGG 4 – Eksempel på hensetting av togsett 2019



Per Mengshoel
Kyhns gate 6
2017 Hamar



Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar

Hamar 3. september 2022

Innspill til «Reguleringsplan for Åkersvika - Hamar stasjon»

FORUTSETNINGER

Viktige forutsetninger for arbeidet er meklingsavtalen med tilhørende plankart og forutsetninger om at trasévalg gjennom Hamar skal gjøres på et senere tidspunkt. Således vil tiltak utenfor planområdet eller tiltak som umuliggjør et fritt trasévalg på et senere tidspunkt være et brudd på meklingsavtalen. Når meklingsavtalen oppheves vil hele diskusjonen om jernbane i Hamar settes i spill.

UTTREKKSSPOR

Uttrekkssporet utenfor sentrum er et tiltak utenfor planområdet som er definert i meklingsavtalen, og dermed noe som bryter med denne. Videre fremkommer det ikke om uttrekkssporet og justert trasé foran sentrum skal ligge på nåværende høyde eller om det skal etableres på en høyere høyde enn dagens spor på grunn av nye flomgrenser. Uttrekkssporet vil også å være unødvendig ved etablering av tilsving sørfra på Dovrebanen mot Rørosbanen da man ikke behøver å vende godstog på Hamar stasjon.

ÅKERSVIKA NATURRESERVAT

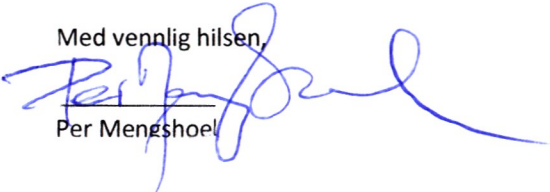
Arbeidet i Åkersvika må innrettes slik at det ikke låser fremtidig trasévalg gjennom Hamar - igjen med referanse til meklingsavtalen. Linjeføringen i Åkersvika vil kunne påvirke en fremtidig trasé Vest med tanke på plassering av plattformer og mulig dybde på kulvert i Hamarbukta (evt bro) og en fremtidig trasé Øst dersom inngrepene i Åkersvika med dobbeltspor inn til dagens stasjon anses som «endelige» og umuliggjør senere inngrep ved et annet trasévalg enn dagens. Slike forhold må klargjøres på forhånd slik at de er kjent før man bestemmer videre utbygging av dobbeltspor inn til Hamar stasjon.

TILSVING

Tilsving på Dovrebanen sørfra mot Rørosbanen er en del av Godspakke Innlandet og et viktig ledd i å øke mulighetene for godstransport gjennom Østerdalen og med det bidra til det grønne skiftet. Således bør tilsvingen tas inn i arbeidet nå og gjennomføres samtidig dersom det bestemmes en videreføring av dobbeltssporet inn til Hamar stasjon.

En viktig forutsetning for tilsvingen er at dette ikke låser senere trasévalg inkl nødvendige tilpasninger over naturreservatet Åkersvika. Her kan det bemerkes at en stasjon ved Vikingskipet vil kunne gjenbruke tilsvingen i ny hovedtrasé, og tilsvingen vil således kunne redusere fremtidige investeringer uavhengig av trasévalg (Vest eller Øst). Videre vil tilsvingen fjerne behovet for nytt uttrekksspor utenfor planområdet som er omtalt tidligere.

Med vennlig hilsen,


Per Mengshoel

Detaljer om planen

Saksnummer 21/2754

Nasjonal arealplanid 3403_084600

Planens navn Detaljreguleringsplan Åkersvika - Hamar stasjon

Link til plan <https://www.arealplaner.no/hamar3403/arealplaner/611>

Oppgitt brukerinformasjon

Navn Roar Pedersen

Adresse Strupvegen 20 A 2386 Brumunddal

E-post roarpedersen56@gmail.com

Innsend dato 01 09 2022

Tilbakemelding

Planen for stasjonsområdet og endring av spor for Rørosbanen synes uklok med tanke på muligheten for et Mjøsøykehus i Moelv (forsåvidt også i Brumunddal). Å avslutte sporet på Hamar vil gjøre at det ikke vil være mulig å reise med tog fra Elverum og Østerdalen uten å måtte skifte tog. Det må legges tilrette for at passasjerer østfra kan kjøre videre til sykehuset uten skifte av tog på Hamar.

arealplaner.no



Reguleringsplan – Åkersvika – Hamar stasjon – offentlig ettersyn.

Kommentar fra Kulvertgjengen, Olav Skipnes, Bjarne Øygarden og Magnar Børresen

1. Tilsving mot Rørosbanen fra sør i Åkersvika

Selv om dette går utenfor grensene for denne reguleringsplanen, mener vi det vil være lurt å legge til rette for et framtidig tilsving fra sør mot Rørosbanen. Dette vil være positivt ovenfor de ordførere og næringslivsaktører i Østerdalen, som ønsker å høste gevinster av Intercity-utbygginga mot Lillehammer.

2. Plattformer ved Vikingskipet

Hvis det en gang i framtida skulle bli grunnlag for en direkte togforbindelse mellom Røros - Oslo, og Røros – Lillehammer, vil det være praktisk med en plattform ved Vikingskipet, på begge sider av sporet mot Røros. Disse kan også være nyttige ved store arrangementer i Vikingskipet.

3. Elektrifisering av Røros- og Solørbanen

Sporene blir nå elektrifisert til Hjellum. Det håper vi kan være starten på en viktig og ønsket elektrifisering, først til Røros mot Trondheim, og deretter Solørbanen.

4. Ny veg ut til Tjuvholmen

Vi ser av den vedlagte landskapsplanen for stasjonsområdet, at det planlegges en veg ut til Tjuvholmen som går på en ny fylling over den østlige kanten av Hamarbukta. Den vegen som går ut til Tjuvholmen i dag er svært vakkert steinsatt mot bølgeslag fra Mjøsa, og kanskje verneverdig. Viss vegen blir flyttet, håper vi steinsettingen også blir flyttet og satt pent opp igjen.

Siden denne indre delen av Hamarbukta ikke lenger er utsatt for bølgeslag i dag, kan det kanskje være en ide å gjenskape denne steinsettingen på yttersiden av den ytterste moloen, der bølgene har et godt tak.

Selv om mange av våre forslag er i randsonen av planområdet, er mye innenfor det båndlagte området. Vi mener at det er viktig at det blir lagt til rette for at disse tiltakene kan realiseres ved en senere anledning.

Bane Nor
Postboks 4350, 2308 Hamar

postmottak@banenor.no

Høringsuttalelse vedr. forslag til Reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon

Underskrivende byentusiaster i Hamar anbefaler at tverrforbindelsen mellom Stangevegen og planlagt framtidig byggeområde på sjøsiden som samtidig er adkomstkulverten til plattformene på Hamar stasjon utredes som trillbar forbindelse for sykkel. Planområdet bør derfor om nødvendig utvides til å omfatte arealer nord for Stangevegen. Videre anbefaler vi byentusiaster at tilsving, primært for godstog, mellom Dovrebanen fra syd til Rørosbanen legges inn i planen. Det vil redusere togbevegelsene på Hamar stasjon og omfanget av godstog gjennom Hamar på Dovrebanen.

Om planforslaget

Reguleringsplanen omfatter spor- og plattformområdene på nåværende Hamar stasjon og nærmest tilliggende arealer. Hensikten er å legge til rette for dobbeltspor til stasjonen og for å avvikle trafikk til og fra stasjonen, i hovedsak gangadkomster, sykkel og sykkelparkering, drosje- og busstrafikk, herunder buss for tog. Arealene vil utelukkende reguleres til *trafikkformål*.

Som byentusiaster er vi særlig opptatt av forbindelsen mellom bysiden og nyutviklede områder på sjøsiden av det foreslått regulerte området og omfanget av togbevegelser i og gjennom Hamar sentrums sentrale strandsone.

Forbindelsen mellom bysiden og sjøsiden – kulvert/sykkelforbindelse

Reguleringsplanen legger vekt på at adkomsten til plattformene skal plasseres og utformes slik at forbindelsen mellom byen og den kollektive betjeningen av stasjonen er god. Likeledes legger illustrasjonsmaterialet svært stor vekt på en god og omfangsrik utforming av forbindelsen ut på sjøsiden. Vi har ingen merknader til plasseringen, men finner at det er et misforhold mellom utformingen på sjøsiden og på bysiden. På bysiden er det planlagt trappeanlegg og heiser, mens på sjøsiden er det vist et godt arrondert og trillbart rampesystem som tilfredsstillende krav til universell utforming.

Forbindelsen vil være viktig for framtidig allmenn kommunikasjon med trillende fartøyer, både barnevogner, rullestoler, sparkesykler og sykler. Forslaget fra Bane Nor legger opp til det - halvhjertet. Det må derfor utredes hvordan en trillfri adkomst kan skje også på bysiden. Om nødvendig ved å inkludere areal på nordsiden av Stangevegen (ved Grandsenteret). I og med at det blir heiser på plattformsiden, trenger en slik rampe ikke nødvendigvis å følge normen for universell utforming.

På folkemøtet på Bylab 25. august ble det sagt at sammenblanding av gående og syklende ikke vil være mulig. Det er vi ikke enig i. Detaljutformingen kan legge til rette for de ulike brukerne. Vi viser til Bane Nors illustrasjoner av nye Ski stasjon som eksempel hvordan en slik flerbrukspassasje er anlagt. Og som kjent er det lov å sykle på fortau/fotgjengerarealer i Norge.

Tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen

Tilsvingen, primært for godstrafikk, er ikke med i planområdet. På folkemøtet 25. august ble det sagt at den er ikke finansiert. Slik vi i tillegg forsto Bane Nors presentasjon av reguleringsplanen, er heller ikke ombyggingen av Hamar stasjon finansiert. Hensikten med en reguleringsplan er dermed ikke å

stadfeste finansierte prosjekter, men å avklare den arealforpliktende løsningen som bereder grunnen for økonomiske prioriteringer.

Det bli videre sagt på folkemøtet at tilsvingen utelukkende vil komme tømmer tog fra Sørli til gode, ti i tallet per døgn. Vi antar forslaget om forlenget uttrekkspor nord for stasjonen vil dreie seg om disse togene. Samtidig legger sporarrangementet på stasjonen opp til en kapasitet på 20 godstog hver veg gjennom stasjonen. Og det ble også sagt at innenfor ytre Inter-city vil bare strekningsvise kapasitetsbedringer kunne skje nord for Hamar, men med svært usikker tidshorisonnt både planmessig og økonomisk.

Ifølge Bane Nors grafiske ruter over togtrafikken er det i dag ca. 30 godstog i uken hver veg nord for Hamar på Dovrebanen, dvs. 4 – 5 per dag (litt flere på hverdager og færre i helg). På Rørosbanen er det i snitt under ett godstog per dag ifølge grafisk rute. Dette innebærer at den forventning Bane Nor har til godstrafikken vil gi en formidabel økning i togbevegelsene i Hamars strandsone – flere passerende og flere rangerende tog i det som byens befolkning oppfatter som «sårbar» for mer jernbanetraffikk. Og som kommunen så langt og i fortsettelsen prioriterer som det fremste allmenne opplevelses- og fritidsområdet i Hamar.

Gjennomføringen strekningsvise forbedringer på Dovrebanen nord for Hamar ble på folkemøtet skissert som lengre dobbeltsporparceller, noe som altså ligger langt fram på grunn av økonomien. Samtidig ble det poengtert at den største utfordringen, og evt. hindringen, for økt togfrekvens nord for Hamar, både for gods- og passasjertog, er dagens bane med ulik hastighet på de to togtypene.

Vi oppfatter derfor at en tilsving kan bøte på dette til en langt lavere kostnad. Med bruk av hybridlokomotiver som allerede er tatt i bruk i Norge kan på kort sikt en større del av godstrafikken til Trøndelag gå på Rørosbanen. Rørosbanen er en mer ressursbesparende linje (færre høydemeter å forsere) og færre passasjertog som begrenser godstogenes framføringshastighet. På lengre sikt vil en etappevis elektrifisering gjøre bruk av Rørosbanen enda gunstigere.

Vi foreslår derfor at tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen utredes og legges inn i reguleringsplanen.

Hamar 3. september 2022

Med hilsen

Byentusiastene Anders Gunnestad, Atle Ottesen, Dag Tangen, Dagfinn Nyborg, Einar Lund og Ida Kristin Lie

