

FYLKESMANNEN I INNLANDET
Postboks 987
2604 LILLEHAMMER

Dato: 30.01.2020
Saksref: 201808653-71
Deres ref.:
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

Hamar kommune – Kommunedelplan for dobbeltspor gjennom Hamar - Uttalelse med innsigelse ved offentlig ettersyn – PlanID 2015001

Sammendrag

Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 innsigelse til alle varianter av alternativ Øst A og Øst C, samt variant av Vest med bebyggbart lokk. Dagens stasjonsplassering har betydelig bedre oppfyllelse av nasjonale mål og føringer enn Øst-alternativene. Korridor Vest er det alternativ som i følge utredningene vil bidra til at flest reisende vil benytte tog til og fra Hamar.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader til trasévalget

Innledning

Dovrebanen er en nasjonalt viktig jernbanestrekning, både for persontrafikk og gods. Storsamfunnet er i gang med store investeringer i jernbaneinfrastrukturen med investeringer som vil gi et betydelig økt togtilbud for reisende til og fra Hamar. InterCity-satsingen er en helhetlig jernbaneutbygging på Østlandsområdet, med sentrum i Oslo og armer som strekker seg i fire retninger; til Halden, Hønefoss, Skien og Lillehammer. Indre InterCity er prioritert i innværende planperiode for Nasjonal transportplan, og omfatter strekningen Venjar i Eidsvoll til Hamar.

Oppmerksomheten rettet mot kostnader ved infrastrukturutbygging er økende, og det er svært mange utbyggingstiltak for veg og bane som konkurrerer om statlige bevilgninger. Signalene fra bevilgende myndigheter er at samfunnsnytte vil bli sterkere vektlagt i prioritering av strekninger for utbygging.

Bane NORs anbefaling

Bane NOR anbefaler trasé i vest fordi dette oppnår prosjektets og Regjeringens målsetninger om miljøvennlige reiser, kompakt byutvikling og styrking av bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsregionen. De samme forholdene utgjør også hovedmålene i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging. Vest vil gi minst inngrep i naturvernområdet Åkersvika og vil ikke berøre matjord, som også inngår i InterCity-prosjektets samfunns mål.

Korridor Vest:

- Bygger opp om gange, sykkel og buss (nullvekstmål)
- Fremmer kompakt byutvikling
- Styrker og videreutvikler eksisterende sentrum
- Opprettholder kollektivknutepunkt der det er høy utnyttelse og mange målpunkt i dag
- Gir redusert transportbehov
- Har minst inngrep i verdifulle natur-, kultur og landbruksinteresser
- Muliggjør trinnvis utvikling

Mål for utbyggingen

Blant samfunnsmålene for Intercityatsingen inngår å muliggjøre en utvikling av kompakte byer og tettsteder som legger grunnlaget for et redusert transportbehov. Dagens stasjon ligger nær bykjernens godt etablerte sentrumsfunksjoner, og et høyt antall reisende til og fra Hamar har gangavstand mellom dagens stasjonsplassering og målpunktene for reisen. Korridor Vest oppnår samfunnsmålene for Intercityutbyggingen.

Hovedmålene i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging peker i tillegg på at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse og effektiv trafikkavvikling, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Trinnvis utvikling

Jernbanedirektoratet har den siste tiden kommunisert hvor viktig det er å bygge strekninger med størst nytte først. For Bane NOR betyr dette at strategiske mål om å få mer for pengene må ivaretas ved å redusere utbyggingskostnader for de enkelte tiltakene og delstrekningene. Også for realiseringen av InterCityutbyggingen må strekningen Åkersvika – Brumunddal vurderes opp mot andre strekninger når investeringsbeslutninger skal tas. I Bane NORs tilleggssvar til Nasjonal transportplan 2022 – 2033, datert 30. september 2019 (Bane NOR, 2019b), er trinnvis utbygging fram til dagens stasjon på Hamar nevnt som et mulig prosjektoptimaliserende tiltak for å få mer for pengene.

Valg av Øst gir ikke muligheter for trinnvis utvikling av jernbanen gjennom Hamar kommune, siden både stasjonslokaliseringen og traseen er ny. Velger man Vest kan derimot jernbanen gjennom Hamar bygges trinnvis, slik at man kan forbedre strekningen der nytten er størst først. En mulig oppdeling av strekningen gjennom Hamar vil kunne være å fullføre dobbeltsporet over Åkersvika til dagens stasjonsområde. På stasjonen er det vurdert hensiktsmessig å samtidig fornye sikringsanlegget, hvilket innebærer at flere tog kan kjøre inn på stasjonen samtidig. Slik kan man tilpasse sporarrangementet og stasjonen til flere togreisende. Dette vil gi bedre punktlighet og fleksibilitet, spesielt ved avvik, og muliggjøre høyere hastighet inn til stasjonen, i tillegg til noe redusert reisetid.

Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging

Bane NOR har utgitt en veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven (Bane NOR, 2017). I denne er det blant annet lagt vekt på å klargjøre i hvilke situasjoner Bane NOR kan finne det nødvendig å bruke innsigelse eller andre virkemidler for å sikre at nasjonale jernbaneinteresser blir ivaretatt. Nasjonal og regional arealpolitikk utgjør et av Bane NORs ansvarsområder når jernbaneinteresser er berørt.

Nasjonal transportplan legger opp til at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ved vurdering av om innsigelse skal fremmes legger vi vekt på at arealplanlegging bør støtte opp om statlig infrastrukturbygging. Grunnlaget for vektleggingen ligger i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, jf veileder for nasjonale jernbaneinteresser, kapittel 3. Skal utbyggingsmønster og transportsystem fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, må også etablerte strukturer styrkes når jernbanen skal bygges ut. Korridor Øst svekker disse hensynene sammenliknet med dagens situasjon. Staten investerer betydelige midler i utvikling av jernbanens infrastruktur, og det alternativ som best

bygger opp under statlige forventninger om at lokale myndigheter legger til rette for en arealbruk som øker nytten av investeringene bør velges.

Byutvikling og mobilitet – andre samfunnsmessige virkninger

Rapporten 'Andre samfunnsmessige virkninger' utreder konsekvenser og muligheter for byutvikling og mobilitet på sikt. Her vurderes østalternativene å gå i feil retning av kompakte byer, fortetting, redusert transportbehov og en miljøvennlig transport, i strid med føringene i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging.

I østalternativene flyttes stasjonen fra sentrum og gjør stasjonen til et byttsted i stedet for et knutepunkt. Stasjon ved Vikingskipet forutsetter riving av eksisterende næringsbebyggelse. Foruten Vikingskipet vil stasjonen i lang tid bli liggende i et ubebygde område, med lav tetthet av boliger og arbeidsplasser i nærheten. Utredningen av andre samfunnsmessige virkninger synliggjør at det vil ligge langt fram i tid før det er sannsynlig med utbygging i området rundt Vikingskipet. Hamar har allerede regulerte arealreserver i sentrum. Utvikling av et knutepunkt ved Vikingskipet vil medføre at dagens sentrum går glipp av nødvendige investeringer og utvikling. På sikt kan dette føre til et todelt sentrum. Ved valg av alternativ Vest kan dagens sentrum og kvartalsstruktur beholdes og videreutvikles.

Stasjonsplasseringens betydning for nullvekst i personbiltrafikk – andre samfunnsmessige virkninger

Passasjerregistreringer gjennomført våren 2019 viser at 42 % går til stasjonen i dag. Vi knytter den høye gangandelen til stasjonens sentrale plassering mot boliger og store arbeidsplasser i Hamar sentrum. Et betydelig antall målpunkter som offentlig tjenestetilbud, kulturtilbud og handel ligger nærmere dagens stasjon enn 1 km. Transportforskning viser at økt gangtid reduserer antallet som går betraktelig. Alternativ Øst vil redusere andelen som går til stasjonen, både på kort og lang sikt. Dette vil øke transportbehovet internt i Hamar, enten som følge av overgang til andre transportmiddel for korte reiser, eller økt bilbruk på hele reisen og tilsvarende reduksjon i togets andel av gjennomførte reiser til og fra Hamar.

Økt reisetid – prissatte konsekvenser

I rapporten 'Prissatte konsekvenser' er vestalternativet rangert best. Forskjellen mellom alternativ Vest og alternativ Øst utgjøres av beregnet nytte for passasjerenes tidsbruk til og fra stasjonen. Alternativ Øst medfører at gjennomsnittlig avstand fra tyngdepunktet av bosatte og arbeidsplasser øker, hvilket fører til økt tidsbruk. Forskjellen er beregnet til 200 mill. kr. i trafikantnytte i favør Vest.

Endret tilbringertid som følge av stasjonsplassering i Øst vil gi størst utslag for de som går til stasjonen. For de som kjører bil til stasjonen er endring i reisetid marginal. For syklister er endret reisetid også ganske beskjeden, selv om avstanden kan øke. Trafikantundersøkelsen viser at andelen som sykler til stasjonen utgjør kun 6 % av alle reisende. Analysen ser nærmere på andelen på 42 % som i trafikantundersøkelsen svarte at de går til stasjonen (Prissatte konsekvenser s.23).

Tilbringertid til og fra stasjonen er ulik. Alternativ Vest opprettholder dagens situasjon.

Ved valg av alternativ Øst vil endringene bli som vist i tabellen under. Samlet nyttetap utgjør 11,4 mill kr per år (Prissatte konsekvenser s.6 og 23).

Gjennom hele analyseperioden tilsvarer dette en nåverdi på ca. 645 mill. kr for vestlig stasjonsplassering og ca. 447 mill. kr for østlig stasjonsplassering (Prissatte konsekvenser s.29).

Øst	Forlenget avstand	Økt gangtid	Kortere avstand	Kortere gangtid
Bosatte	19 %	6-7 min (540 m)	8 %	4 min (300 m)
Arbeidsplasser	59 %	7 min (600 m)	6 %	1 min (80 m)

Nullalternativet bedre enn øst

Med en stasjon i øst vil toget bli et mindre attraktivt valg, særlig for de som pendler til arbeidsplasser i Hamar by og andre myke trafikanter. Årsakene er større avstand til boliger og arbeidsplasser samt områdets bilbaserte karakter, lave byromskvaliteter og dårlig tilgjengelighet for miljøvennlig transport. Det er derfor større sannsynlighet for at flere velger å kjøre bil til stasjonen, eller velger å kjøre bil hele veien til målet. Nullalternativet vurderes med bakgrunn i dette som bedre enn østalternativene.

Miljømål: unngå inngrep/ redusere inngrep

Alternativ Øst A går gjennom det nasjonalt verdifulle kulturlandskapet på Børstad og innebærer omdisponering av ca. 75 daa med dyrka mark av svært høy kvalitet. I tillegg medfører alternativet midlertidig beslag av ca. 100 daa jordbruksareal. Mellom dobbeltsporet og bebyggelse oppstår innklemte og oppsplittede jordbruksarealer som får forverrede driftsforhold, samtidig som noen arealer risikerer nedbygging.

Begge østalternativene medfører større negative konsekvenser for Åkersvika naturreservat, siden områder av store naturverdier blir berørt. Østalternativene vil gi større utfordringer knyttet til framkommelighet på hovedvegnettet i anleggsfasen enn vestalternativet. Stangevegen vil bli stengt i inntil 2,5 år, noe som vil gi utfordringer for gående og syklende. De løsningene som beskrives som aktuelle for å løse framkommelighet for gående og syklende vil medføre negative konsekvenser for Åkersvika naturreservat (fagrapport Anleggsgjennomføring s. 26).

Alternativ Øst C er lik Øst A med følgende unntak: Alternativ Øst C unngår inngrep i åkerholmer med viktige naturverdier og dyrka mark. Alternativet gir mindre permanent inngrep (ca. 25 daa) og mindre midlertidig beslag (ca. 75 daa) på Børstad/Tommelstad. Dette forutsetter at matjord på kulvert vil oppnå akseptabel kvalitet i løpet av noen år. Erfaringer fra nydyrkingsprosjekter i Norge viser at det er en risiko for at jordsmonnskvaliteten permanent forringes, slik at det permanente beslaget kan være større.

Varianter

For alternativ Øst er det vist en variant som innebærer et større arealbeslag til jernbaneformål, benevnt «fleksibel stasjonsløsning». Hensikten med en «fleksibel stasjonsløsning» er å legge til rette for en eventuell framtidig mulighet for IC-tog mellom Oslo og Elverum via Hamar. Dette innebærer at byttepunktet mellom dieseldrift og elektrisk drift av gods- og passasjertog kan flyttes fra Hamar til Elverum. De fleste som bruker Rørosbanen skal nord for Elverum. Vurderinger av trafikanntytte tilsier at denne varianten gir lav nytte og økte investeringskostnader på selve stasjonsutformingen ved Vikingskipet. Realisering av et slikt tilbud krever også betydelige investeringer i jernbaneinfrastrukturen mellom Hamar og Elverum stasjoner, samt etablering av hensettingsanlegg på Elverum stasjon.

Denne varianten gir det klart største både permanente og midlertidige arealbeslaget i Åkersvika naturreservat, på henholdsvis ca. 40 daa og 210 daa og beslaglegger mer verdifullt våtmarksareal.

For Bane NORs vurdering av regional og nasjonal interesse ved valg av alternativ på strekningen Åkersvika – Brumunddal er lave investeringskostnader vesentlig, som vist til foran om Nasjonal transportplan og føringer for det totale investeringsomfanget for InterCity-prosjektet.

For alternativ Vest foreligger det en variant med bebyggbart lokk. Bebyggbart lokk vil ha en høy kostnad og gi begrenset utbyggingspotensial for byen. Et bebyggbart lokk vil begrense sikten mot Mjøsa.

Innsigelser

Bane NOR har ansvar for å ivareta jernbaneinteressene i planer som har betydning for nasjonal og regional arealpolitikk. Stasjonslokalisering har stor betydning for utvikling av en kompakt by som bidrar til redusert transportbehov og økt bruk av klima- og miljøvennlige transportformer, og dermed bedre utnyttelse av statlige jernbaneinvesteringer. Bane NOR mener trasévalg med stasjonslokalisering i Hamar er av nasjonal og regional interesse. Utredningene viser at østalternativene går i feil retning av målene om redusert transportbehov, økt andel miljøvennlig transport, kompakt byutvikling og fortetting. Bane NOR mener derfor at øst-alternativene er i strid med nasjonale jernbaneinteresser, jf plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd. Øst-alternativene er dessuten i strid med statlige planretningslinjer, jf plan- og bygningsloven § 5-4 fjerde ledd. **Bane NOR fremmer derfor med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 innsigelse til alternativ Øst A og Øst C, med alle tilhørende varianter.**

Bane NOR har utredet en variant av Vest med byggbart lokk mellom stasjonen og forlengelsen av Vangsvegen. Tilleggskostnadene er høye, ca 350 mill kr, og utbyggingspotensialet er vurdert lavt. Med bakgrunn i føringene i Nasjonal transportplan og føringer om det totale investeringsomfanget for InterCity-prosjektet, vurderer Bane NOR at det er av nasjonal interesse å holde investeringskostnader lave. Vi viser i den forbindelse til departementet rundskriv T-2/09 av 23.06.2009 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov, kapittel 6.2 Om bruk av innsigelser: «Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse.» **Bane NOR fremmer derfor med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 innsigelse mot en variant med byggbart lokk i alternativ Vest.**

Andre merknader fra Bane NOR

Videre bearbeidelse av plandokumentene under merknadsbehandlingen

Det har blitt pekt på at båndleggingssonen i plandokumentene ved offentlig ettersyn har en noe større utstrekning enn nødvendig. En mulig reduksjon av behovet for båndlegging, eksempelvis boligarealer ved Briskeby og næringsarealer nær eksisterende stasjon, vil etter en vurdering av behov for areal for anleggsgjennomføring bli diskutert med Hamar kommune før oversendelse av reviderte plandokumenter for fastsettelse av kommunestyret.

Utforming av bestemmelse § 4-6 har ikke hatt som formål å ytterligere begrense mulig bruk av bebyggelsen innenfor gjeldende kulturminnefredning. Vi ser at § 4-6 b kan misforstås og være overflødig, da dette framgår av fredningsforskriften. Vi vil sammen med Hamar kommune vurdere om det er nødvendig å justere teksten for å tydeliggjøre dette.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
infrastrukturdirektør

Björg Hilde Herfindal
avdelingsdirektør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

FYLKESMANNEN I INNLANDET

Kopi:

HAMAR KOMMUNE

JERNBANEDIREKTORATET