

Oppsummering av innkomne merknader – Høring og offentlig ettersyn for Reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon

Forord

Dokumentet inneholder uttalelser til det offentlige ettersynet for reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon. Uttalelsene er sammenstilt og kommentert av Bane NOR i dette dokumentet. Uttalelsene i sin helhet er tilgjengelige i et eget dokument.

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

Bane NOR er tiltakshaver, Hamar og Stange kommune er planmyndighet og samarbeidspartner.

Innhold

1 Innledning	3
1.1 Tilsving	3
1.2 Verneområde i Åkersvika naturreservat	3
1.3 Victoriaundergangen	4
1.4 Åttemetersplanet	4
1.5 Alternativ øst og alternativ vest	5
2 Felles merknader til Hamar og Stange kommune	6
2.1 Offentlige instanser	6
2.2 Private, grunneiere og næringsliv	15
3 Sammendrag Hamar kommune	19
3.1 Offentlig ettersyn av reguleringsplan Hamar kommune	19
3.2 Offentlige instanser i Hamar kommune	20
3.3 Organisasjoner, lag og foreninger i Hamar kommune	27
3.4 Private, grunneiere og næringsliv i Hamar kommune	33
4 Sammendrag Stange kommune	48
4.1 Offentlig ettersyn av reguleringsplan i Stange kommune	48
4.2 Offentlige instanser i Stange kommune	48
4.3 Organisasjoner, lag og foreninger i Stange kommune	49
4.4 Private, grunneiere og næringsliv i Stange kommune	50

1 Innledning

Bane NOR har utarbeidet forslag til reguleringsplan for dobbeltspor fra Åkersvika til Hamar stasjon. Reguleringsplanen var ute til offentlig ettersyn i perioden 25.06.22 – 03.09.22. Av innkommende merknader var det flere temaer som gikk igjen, som tilsving, verneområder i Åkersvika naturreservat, Victoriaundergangen, Åttemetersplanet og alternativ øst og vest. Innledningsvis ønsker Bane NOR derfor å belyse disse temaene med egne delkapitler som svar til merknadene.

1.1 Tilsving

Med tilsving ville godstog mellom Dovrebanen sør og Rørosbanen sluppet å vende på stasjonen. I innspillene har mange etterspurt om tilsvingen vil bli etablert. Mange har også spilt inn at det ville være tidsbesparende senere om denne også ble innlemmet i planarbeidet.

Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for godstransport på Rørosbanen og Solørbanen. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere. Uttrekkssporet skal ivareta behovet for å kunne kjøre godstog mellom Dovrebanen og Rørosbanen frem til tilsvingen blir prioritert og bygget. Reguleringsplanen følger opp meklingsavtalen, med enighet om å regulere dobbeltspor til Hamar stasjon, som en videreføring av utbyggingen Sørli – Åkersvika. Denne planen ses i sammenheng med tiltak for å øke kapasitet på Dovrebanen.

Prosjektet har hatt en veldig stram fremdrift, for å kunne se gjennomføringen av dobbeltspor over Åkersvika i sammenheng med dobbeltspor Sørli-Åkersvika. Dette ligger til grunn for at man allerede ved meklings høsten 2020 besluttet å håndtere tilsvingen utenom reguleringsplan for dobbeltsporet. Å øke prosjektofanget til reguleringsplanen kunne satt fremdriften i fare, som ikke var ønskelig.

1.2 Verneområde i Åkersvika naturreservat

Forholdet til Åkersvika naturreservat er viktig, prosjektet er avhengig av parallell prosess om kompensasjon og dispensasjon fra verneforskriften for å kunne gjennomføre utbygging etter reguleringsplanen. Mange er opptatt av disse forholdene. En del har også spørsmål om prosessen rundt vern av erstatningsareal, fordi det i kompensasjonsplanen ble vist arealer i Stange som også omfattet private hager.

Forholdet mellom reguleringsplan, dispensasjon fra verneforskriften til Åkersvika naturreservat, kompensasjonsplan og verneplan

Det er i utgangspunktet ingen åpning i verneforskriften for Åkersvika naturreservat for å bygge jernbane innenfor verneområdet. Det er derfor nødvendig med dispensasjon fra verneforskriften for å kunne bygge over Åkersvika.

Reguleringsplanen viser hva som planlegges og hvor tiltaket vil gå i Åkersvika. Planen utarbeides av Bane NOR, behandles av kommunene og legges ut til høring og offentlig ettersyn for å få innspill som en del av medvirkningen.

Dispensasjonssøknad fra forskriften om Åkersvika naturreservat utarbeides av Bane NOR og behandles av Statsforvalteren. Det søkes om dispensasjon for både permanent anlegg og nødvendig midlertidig aktivitet og beslag i anleggsfasen.

Kompensasjonsplanen utarbeides av Bane NOR og beskriver hva som går tapt som følge av tiltaket, og mulige kompenserende tiltak. Naturtyper, verdi og kvalitet på foreslåtte erstatningsarealer sammenlignes med arealene som går tapt. Tapt areal forutsettes kompensert. Hensikten med planen er å avklare hvordan området verneverdi kan opprettholdes etter gjennomføringen av tiltaket.

Erstatningsarealer foreslått i kompensasjonsplanen og som reelt legges frem for vern, skal beskrives gjennom en verneplan. Statsforvalteren har ansvaret for selve verneprosessen. Nye arealer til vern gjennomgås på nytt etter høring, og dette har ført til at arealer som var foreslått på hagearealer til private boligeiendommer ved Sandvika ikke vil bli videreført.

1.3 Victoriaundergangen

Trafikk og forhold for myke trafikanter rundt stasjonen er et tema mange er opptatt av. Victoriaundergangen henger også tett sammen med nødvendig uttrekkspor langs Åttemetersplanet for vending av godstog.

I planforslaget som forelå til høring var det ikke tatt inn endring av Victoriaundergangen. Topp-plate på konstruksjonen skulle fornyes, mens konstruksjonen ellers bevares. Vegbanen under var forutsatt å opprettholdes som i dag.

I revidert planforslag etter høring er det foreslått en ny Victoriaundergang, som også henger sammen med en noe revidert løsning for spor langs Åttemetersplanet. I løsning til høring var det forutsatt at forlengelsen av vendesporet langs Åttemetersplanet ville ta noe av parkeringsarealet, men kunne beholde dagens Victoriaundergang. I revidert løsning er det ikke behov for å gå ut over dagens jernbaneeiendom langs Åttemetersplanet, men Victoriaundergangen må bygges om. Ny Victoriaundergang vil ligge på samme sted, men veibredden vil øke fra dagens 4,4m til 7m. Frihøyden for veien vil samtidig reduseres fra dagens 3m til ca 2,5m. Dagens konstruksjon er en stålplatebru, men er foreslått å erstattes med en kulvert/bru der banen går over veien. Bredden kan da økes, men frihøyden senkes da lengre spenn og nye krav for banen gir behov for en tykkere konstruksjon enn i dag.

Veien under banen vil få samme stigning som i dag, men det vil være bedre plass for å tilrettelegge for myke trafikanter.

1.4 Åttemetersplanet

I planforslaget til høring var det beskrevet en løsning for uttrekksporet for vending av godstog som ville kreve noe areal fra dagens parkeringsplass på Åttemetersplanet. I høringsperioden har det kommet mange innspill om dette, og mange er opptatt av å ivareta Åttemetersplanet og fortsette bruken av området via Mjøsplanet-prosjektet.

Uttrekksspør og ny støttemur på Åttemetersplanet

Dagens uttrekksspør over Victoriaundergangen og ut ved Åttemetersplanet må forlenges for å kunne vende godstog på Hamar stasjon. Uttrekkssporet skal ivareta behovet for å kunne kjøre godstog mellom Dovrebanen og Rørosbanen frem til tilsvingen blir prioritert og bygget.

Ved høring av reguleringsplanen lå det til grunn en løsning for uttrekkssporet som ville gi en ny støttemur langs parkeringsplassen på Åttemetersplanet. Sammen med forlengelsen av uttrekkssporet var det også planlagt å rette ut kurven over Åttemetersplanet. Sporet vil da flyttes noe ut og det ville være behov for å etablere en ny støttemur nærmere Brygga og parkeringsplassene. Muren ville lagt ca. på samme sted som i dag nærmest Victoriaundergangen og undergangen i Strandgateparken, og ca. 4m inn på parkeringsplassen midt mellom undergangene. Dette kunne gi en slakere kurve inn på stasjonen som ville gjort at togene kunne holde større fart enn i dag. Med slakere kurve og større fart inn på Hamar stasjon fra nord vil det bli mindre støy fra bremsende godstog.

Revidert løsning etter høring

Løsningen for uttrekkssporet er revidert etter høring med en ny sporrøsløsning som ikke går ut over eksisterende jernbanearealer langs Åttemetersplanet og Brygga. Det vil være behov for å etablere en ny støttemur fra undergangen i Strandgateparken og langs Brygga, men denne muren kan etableres innenfor eksisterende jernbaneeiendom. Det vil ikke kreve areal fra dagens vei.

Løsningen gjenbraker i større grad dagens jernbaneareal på Åttemetersplanet, og krever ikke utvidet mur mellom Victoriaundergangen og undergangen i Strandgateparken.

Det vil være behov for å etablere en ny Victoriaundergang. Dagens konstruksjon med jernbanebro må rives og ny bru/kulvertkonstruksjon etableres på samme sted. Dette gir mulighet for å utvide bredden i undergangen for å legge mer til rette for myke trafikanter, men frihøyden vil bli noe lavere.

1.5 Alternativ øst og alternativ vest

Reguleringsplanen følger direkte opp meklingsavtalen, der Bane NOR skal utarbeide en reguleringsplan for dobbeltspor over Åkersvika og oppgradering av dagens Hamar stasjon. Oppgradering av stasjonen som nytt signalanlegg, KL-anlegg, universell utforming og lignende er nødvendig for å øke levetiden for dagens stasjon. Reguleringsplanen tar ikke stilling til trasé gjennom Hamar.

Trasévalg gjennom Hamar er ikke tatt, frem til dobbeltspor planlegges og realiseres vil det være behov for å oppgradere og modernisere dagens stasjon. Dette legger reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon opp til.

2 Felles merknader til Hamar og Stange kommune

Ved det offentlige ettersynet i Hamar og Stange kommune for reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon har det til sammen kommet inn 5 felles merknader til begge kommunene. Fire av merknadene er fra offentlige instanser, og en merknad er fra private, grunneiere og næringsliv.

Det er tre hovedtemaer som går igjen i merknadene, og det er Åkersvika naturreservat, støy og tilsving. Følgende merknader inneholder temaene:

- Åkersvika naturreservat (4 stk.) nr.: 1,3,4 og 5
- Støy (2 stk.) nr.: 1 og 5
- Tilsving (1 stk.) nr.: 2

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

2.1 Offentlige instanser

Statsforvalter, NVE, Mattilsynet, Stange kommune ved planutvalget / 12 argumenter

Nr. 1	Statsforvalter i Innlandet	Bane NORs kommentar
<p><i>Merknaden er nr. 4 i Hamar kommune (kap. 3), og nr. 4 i Stange kommune (kap. 4).</i></p> <p>Statsforvalteren er fagmyndighet innen landbruk, miljøvern, helse og samfunnssikkerhet, og skal sørge for at nasjonale interesser blir ivaretatt i planprosesser, og har følgende merknader:</p> <p><u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</u> 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. Reguleringsplanen for dobbeltspor er tett koblet til, og gir føringer for flere andre planprosesser i tilknytning til Hamar sentrum og Bekkelaget. Forutsetter at kommunene sikrer sammenheng mellom de ulike planprosessene. Når det gjelder Hamar stasjon er det svært positivt at det reguleres for en</p>		<p>Viktige funksjoner i tilknytning til kollektivknutepunktet ivaretas gjennom faseplaner for anleggsperioden. Togtrafikken opprettholdes i anleggsperioden.</p>

<p>reduksjon av sporområdet, slik at areal i sentrum av Hamar kan frigis til byutvikling. Forutsetter at kommunene stiller konkrete krav til tilrettelegging i anleggsperioden, for å sikre at viktige funksjoner i tilknytning til kollektivknutepunkt ivaretas.</p> <p><u>Barn og unge</u> 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 pbl. § 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.</p> <p>I forslag til planbestemmelse pkt. 7.3 i reguleringsplanen 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. Statsforvalter forutsetter at rekkefølgebestemmelsen sikrer at disse tiltakene skal være opparbeidet samtidig med at dobbeltsporet blir tatt i bruk.</p> <p>Statsforvalter fremmer innsigelse, da planforslaget ikke oppfyller de krav som ligger i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.</p> <p><u>Naturmangfold</u> Statsforvalter mener 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. Det 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.</p> <p>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 tap av naturverdier. Disp. gitt på deler av jernbaneprosjektet i 2019/2020, og det ble stilt krav om at en plan for avbøtende,</p>	<p>Rekkefølgekrav 7.3 er endret etter høring.</p> <p>Det søkes om dispensasjon for hele jernbanestrekningen gjennom reservatet.</p> <p>Det vil søkes tillatelse etter andre regelverk der det er nødvendig.</p> <p>Bane NOR arbeider med å oppdatere kompensasjonsplanen. Aktuelle erstatningsområder utredes videre, og skadereduserende tiltak vil konkretiseres. Det er viktig for Bane NOR å gi et tilstrekkelig</p>
---	--

<p>restaurerende og kompenserende tiltak skulle utarbeides når hele jernbanetraséen gjennom reservatet er avklart. Det er gjort en del endringer siden hva som ble omsøkt i 2019/2020, så mener det blir mest riktig å søke dispensasjon for hele jernbanestrekningen gjennom reservatet slik som planene nå foreligger.</p> <p>I tillegg til en søknad om disp. fra verneforskriften, må det søkes om tillatelse etter andre lovverk; forurensningsloven, forskrift om fysiske tiltak i vann og vannressursloven.</p> <p><u>Kompensasjonsplanen</u></p> <p>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 tiltakene skal gjennomføres. Bane NOR bes om å starte denne konkretiseringen allerede nå, slik at de kan få klarhet i hvilke skadereduserende tiltak som er mulig å få gjennomført og ikke. Det er pekt ut mulige erstatningsarealer i kompensasjonsplanen, pga. naturfaglige kvaliteter. Det kan være andre aspekter ved disse områdene som gjør at de kanskje likevel ikke egner seg for vern, noe de vil gjøre en vurdering av. Bane NOR bes om å kvalitetssikre at de naturfaglige opplysningene i kompensasjonsplanen fortsatt er riktige.</p> <p><u>Planbestemmelser</u></p> <p>Forslag til planbestemmelser ivaretar i stor grad relevante krav til tiltaket. De har likevel følgende merknader og innsigelser til enkelte av bestemmelsene:</p> <ul style="list-style-type: none">- Miljøoppfølgingsplanen jf. planbestemmelse 2.5 er viktig for å følge med på utvikling av ulike artsgrupper.- Planbestemmelse 2.6 om støy i driftsfasen.- Planbestemmelse 2.7 om terrengbehandling og beplantning.- Planbestemmelse 3.2 om støy i anleggsperioden.- Planbestemmelse 3.6 sikrer at flytting av jord på forsvarlig måte. <p>Statsforvalteren viser til T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis, og fremmer innsigelse til planbestemmelsene.</p> <p>Statsforvalteren trekker også frem rekkefølgebestemmelsen 7.1 om at avbøtende tiltak skal være utført før arealer er</p>	<p>grunnlag for Statsforvalterens vurdering av søknaden om dispensasjon fra verneforskriften til Åkersvika naturreservat.</p> <p>Det er utarbeidet reviderte bestemmelser som løser innsigelser fra Statsforvalteren knyttet til 2.5, 2.6, 2.7, 3.2, 3.6.</p> <p>Miljøoppfølgingsplanen er endret til bestemmelse 3.5 hvor det er tatt inn oppfølging av ulike artsgrupper.</p>
--	---

forringet som viktig. Statsforvalteren aksepteres også bestemmelse 7.2 c) om at kompensasjons og verneplan skal foreligge før anleggsstart, og ikke samtidig med reguleringsplanen.

Forurensning og støy

Miljøoppfølgingsplan (MOP) for prosjektet, viser hvordan miljøhensyn skal innarbeides og følges opp under prosjektering, kontrahering og bygging av jernbaneanlegget, slik at prosjektet blir minst mulig ulempe for miljøet, og de som 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 driftsfase, skal tilfredsstilles. Støyutredning beregner støy i nåsituasjon og gjennomføring av InterCity. Avbøtende tiltak er vurdert i støyrapporten, og må gjennomføres for å kunne tilfredsstille anbefalte grenseverdier for støy.

Konkrete avbøtende tiltak i tråd med anbefalinger i støyutredningen er ikke forankret i de juridiske bestemmelsene. Det er heller ikke rekkefølgekrav til gjennomføring av støytiltak. 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. Dette ligger dels innenfor og dels utenfor planområdet, og skal brukes frem til permanent anlegg for Dovrenbanen er etablert. 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 ang. klager på støy fra den delen av hensettingsområde som allerede er tatt i bruk.

Anbefales 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. Uavklart når en støyskjerming vil bli etablert. Statsforvalteren mener det er uheldig at det ikke er stilt krav til tidspunkt for etablering av støyskjerm og andre lokale tiltak. Støypåvirkning er dokumentert i støyvurderingen,

I utredninger i tidligere planfaser er det avgjort at det ikke skal etableres høye skjermmer i Åkersvika, blant annet på grunn av landskapshensyn. Støyutredninger viser at lave skjermmer vil ha liten effekt, samtidig som de vil føre til ulemper for jernbanedriften. De ble derfor ikke anbefalt i støyutredningen. Det er omtalt noe støyskjerm som skadereduserende tiltak i Kompensasjonsplanen.

Eventuelle støyskjermmer i Åkersvika må etableres iht. Teknisk regelverk. Etter dialog med Statsforvalteren om innsigelsen er det sikret etablering av lave støyskjermmer i Åkersvika, og rekkefølgekrav for etablering av nødvendige støytiltak.

Klagesaken er overført til Banesjef som har ansvar for dagens drift av det midlertidige hensettingsanlegget, og er ansvarlig for støyforholdene

<p>og beboere har påpekt støyplager siden området ble tatt i bruk i 2015.</p> <p>Statsforvalter forutsetter videre at det innarbeides som rekkefølgekrav i planbestemmelsene, hjemmel til dette er rekkefølgekrav i pbl. § 12-7 nr. 10. Dette er en mangel ved planbestemmelsene og som gir grunnlag for innsigelse til reguleringsplanen i begge kommuner, jf. 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.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet og beredskap</u> Risiko- og sårbarhetsanalysen er gjennomført i tråd med veileder «Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging» av Direktoratet for samfunnssikkerhet, 2017. I analysen er det listet opp 20 risikoreduserende tiltak, som følges opp i byggeplan, detaljplan / regulering, anleggsfase og i drift. For anleggsfasen er det egen bestemmelse i §3.8 som lister opp hvilke risikoer som skal følges opp.</p> <p>Flomfare er vurdert og analysert under hendelse 1AD – Flom i Mjøsa, og at det ikke vil gå tog ved en 200 årsflom. Risikoreduserende tiltak er listet for oppfølging på byggeplan og drift. Hensynssone (H320) er inntegnet på plankartet med bestemmelse om at innenfor fareområdet skal bygninger, installasjoner, bane – og vegtiltak planlegges og utformes til å tåle 200-årsflom uten vesentlige skader.</p> <p>På bakgrunn av ovennevnte, er samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn ivaretatt i planen.</p>	<p>ved eksisterende anlegg. Dagens støy for hensettingsanlegg skal beregnes og har en egen prosess.</p> <p>Det er utarbeidet rekkefølgekrav i kap 7. jf. 2.5 for støy utenfor planområdet.</p>
---	---

Nr. 2	Stange kommune, planutvalget	Bane NORs kommentar
	<p><i>Merknaden er nr. 8 i Hamar kommune (kap. 3), og nr. 1 i Stange kommune (kap. 4).</i></p> <p>Planutvalget ønsker å gi ytterligere innspill til fordelene med godstilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen i Hamar kommune. Vedlagt følger utredningen, samt saksfremlegg og saksprotokoll.</p> <p>Stange kommune sammen med grunneiere på Sørli, Stange Almanning og GHG Eiendom (Sørliterminalen Stange AS) arbeidet videre med å belyse viktigheten av godstilsvingen i lokal, regional og nasjonal sammenheng. I den forbindelse er</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. I avtalen er det enighet om å regulere dobbeltspor og modernisering av Hamar stasjon, med sikte på å gjennomføre prosjektet</p>

Rambøl engasjert og har beskrevet 12 argumenter for bygging av tilsving i Hamar.

Rapporten er vedlagt og kort oppsummert er argumentene:

1. Sammenkobling av banenettet 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 utvikling av Sørli.
6. Formålet med IC-utbyggingen blir ikke tilfredsstillende ivaretatt.
7. Tilsvingen er viktig for formålet om godsoverføring til skip og godstog.
8. Tilsvingen vil bidra til reduksjon av utslippene av klimagasser.
9. Tilsvingen reduserer utbygging 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.

Kommunendirektørens vurdering at en tilsving på Hamar er av stor betydning for transporten av gods på bane i nasjonal sammenheng. 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 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/næringsområdet. 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

sammen med dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.

Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med andre tiltak for å forbedre godstransporten. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere. Uttrekkssporet som planlegges på Hamar stasjon vil ivareta vending av godstog inntil tilsvingen bygges.

<p>er det viktig at denne også utnyttes til å øke godsmengden på jernbane.</p> <p>Kommunedirektøren mener 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.</p>	
---	--

Nr. 3	NVE	Bane NORs kommentar
	<p><i>Merknaden er nr. 3 i Hamar kommune (kap. 3), og nr. 3 i Stange kommune (kap. 4).</i></p> <p>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 i planarbeidet. Ut ifra tilsendt materiale kan de 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 de at det er flom i Mjøsa som er valgt som dimensjonerende for de planlagte tiltakene. NVE har ingen merknad til dette.</p> <p>Fyllingen heves, slik at anbefalt sikkerhet mot flom med sikkerhetsmargin er oppfylt. Ny bro oppfyller ikke Bane NORs tekniske regelverk, som angir at det over vassdrag skal være minst 0,5 m frihøyde 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 gangkullert 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 de 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 bemerke at Bane NOR ikke må bygge anleggene sine eller gjøre tiltak slik at de kan forverre flomfaren for tredjepart.</p> <p>Bestående bebyggelse (jernbanestasjonen, restauranten og verkstedene) er omfattet av vern etter kulturminneloven. For eventuelt nye tiltak på disse byggene som omfattes av pbl. §§ 1-6 og 20-1, viser NVE til byggeforskrift (TEK17) kap. 7-2 (sikkerhet mot flom).</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Flom i Mjøsa er lagt til grunn som dimensjonerende for de planlagte tiltakene.</p> <p>Faresone for flom i plankartet er basert på forrige flomsonekart, da oppdaterte kart ikke er tilgjengelig enda når reguleringsplanen utarbeides-</p>

<p>Bane NOR har egne akseptkriterier for flom og NVE har ingen vesentlige merknader til vurderingene av akseptrisiko som framkommer av planen.</p> <p>Gjennomført undersøkelser for å kartlegge områdestabilitet, og konkludert med at områdestabilitet mot kvikkleireskred er ivaretatt etter NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleire.</p> <p><u>Forholdet til vannressursloven</u> Ny fylling og bro er vassdragstiltak etter vannressursloven. Planen beskriver tiltakene og virkningene av disse. Da tiltakene berører Åkersvika naturreservat, blir allmenne interesser ivaretatt gjennom behandling av dispensasjon fra verneforskriften.</p> <p>NVE vurderer planene slik de er fremlagt til ikke å kreve noen ytterligere behandling etter vannressurslovens bestemmelser.</p> <p><u>Kommunens ansvar</u> 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, byggetillatelser og dispensasjoner. Uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse eller innsigelse i saken.</p>	
---	--

Nr. 4	Mattilsynet	Bane NORs kommentar
	<p><i>Merknaden er nr. 7 i Hamar kommune (kap. 3), og nr. 5 i Stange kommune (kap. 4).</i></p> <p>Avsender peker på punktene nedenfor, som dreier seg om drikkevann / vannforsyning, plantehelse og fiskehelse / fiskevelferd og vannmiljø. I den grad det ikke er tatt hensyn til i planen og planbestemmelsene allerede, forventer de at de blir tatt med.</p> <p><u>Drikkevann / vannforsyning</u> Mjøsa benyttes som drikkevannskilde. 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. De forventer at det blir ivaretatt gjennom bestemmelser i planen.</p> <p>Forutsetter at infrastruktur for vannforsyning i området blir tatt hensyn til gjennom bestemmelser, og rekkefølgebestemmelser der det er nødvendig. Forutsetter at det planlegges slik at leveringssikkerheten og hygieniske kvaliteten på drikkevannet blir ivaretatt.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det er bestemmelser for overvannshåndtering, vann- og avløp og grunnvannstand. Krav til marksikringsplan, og bestemmelse for flytting av jord og vask av anleggsmaskiner.</p> <p>Oppfølging av miljøtiltak sikres gjennom bestemmelsen om MOP for anleggsfasen.</p> <p>Bestemmelsen for miljøoppfølgingsplanen er oppdatert etter innsigelse fra Statsforvalter, ved at planen skal inkludere oppfølging av viktige artsgrupper som trekkfugl, fisk og edelkreps</p>

<p><u>Plantehelse – hindre spredning av planteskadegjørere</u> Forskrift om plantehelse gir forbud mot spredning av en rekke planteskadegjørere. For å hindre smitte og spredning av plantesykdommer forventer de 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 planterester.</p> <p>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.</p> <p><u>Fiskehelse / fiskevelferd – vannmiljø</u> For å forebygge spredning av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr, herunder fisk, forventer de at det blir utformet bestemmelser til planene som stilles krav til at arbeidet skal gjennomføres slik at en forebygger overføring av kjent og ukjent smitte til vassdrag. I tillegg forventer de at planen inneholder bestemmelser som sikrer at fiskevelferden ikke blir forringet hverken i anleggsfasen eller driftsfasen når anlegget er ferdig.</p> <p>Dette kan for eksempel være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>både under og etter anleggsgjennomføring.</p> <p>Tillatelse etter forurensningsforskriften vil også ivareta hensyn til vannmiljø.</p> <p>Punktene som påpekes er ivaretatt i planen.</p>
--	---

2.2 Private, grunneiere og næringsliv

Nr. 5	Espern Eiendom	Bane NORs kommentar
	<p><i>Merknaden er nr. 29 i Hamar kommune (kap. 3), og nr. 10 i Stange kommune (kap. 4).</i></p> <p>Avsender mener 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, samt muliggjør en helhetlig utvikling i disse områdene. De 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 fuglelivet i Ramsar-området. De opplever å ha god dialog med forslagstiller om forholdene, men gjengir dem her slik at de formelt kommer inn i planprosessen. Innledningsvis vil de kommentere det historiske samspillet mellom EE og BN, samt valg av sporplassering og -høyde.</p> <p>EE har hatt sitt forslag til detaljreguleringsplan ute til høring, og planlegger å arbeide videre frem mot 2. gangsbehandling utover høsten.</p> <p>EE startet sitt planarbeid på ny for EE-området i 2016, hvor det har vært løpende god dialog og godt samspill med BN Eiendom og BN på jernbanesiden. I denne fasen er deres prosesser søkt koordinert både mht. utførelse, tid og opptreden, de har tilstrebet løpende info til BN om sine planer og prosesser, som har kommet BN til gode. Spesielt nevner de løsningen for Espern bru hvor EE har nedlagt utallige timer og ikke videreført kostnader, og tekniske løsninger i sporområdet og i Stangevegen, og som i kostnad har resultert i en langt rimeligere og enklere vei og bru, som kommer alle og kanskje spesielt BN, til gode. De har i møter søkt å påvirke planløsningene for nytt dobbeltspor i Åkersvika som vil bedre situasjonen for deres egen utbygging og for opplevelse av fuglelivet i Ramsarområdet, som er en attraksjon for bydelen/byen, og de har en egeninteresse for områdets vern og varsomhet.</p> <p>De mener deres innspill er mulig å hensynta uten større hindringer eller større kostnader, ønsker fortsatt god kontakt for å optimalisere grensesnittene mellom planene på best mulig måte.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det er viktig å opprettholde et godt samarbeid for å sikre gode løsninger i grensesnitt mellom planene., Bane NOR er innstilt på å fortsette samarbeidet. Det vil være behov for å fortsette samarbeidet og oppfølging av grensesnittet gjennom privatrettslige avtaler etter at planene er vedtatt.</p>

Kommentar til sporhøyde over Åkersvika

BN ønsker å bygge med sporhøyde på kote 128 – nær to meter høyere enn sporhøyden ved dagens planovergang. Argumentet om å unngå skade på brua pga. elvestrøm fra Svartelva og Flagstadelva, synes de er svakt da større flommer kommer fra selve Mjøsa / Lågen med svak strøm under brua. Ulempen foruten større kostnader og bredere fyllingsfot i viktig del av Ramsarområdet, er at høyden er visuelt negativ for bydelen og gir et massivt negativt inntrykk tvers gjennom Ramsarområdet. De oppfordrer til å senke sporhøyden generelt, og ned mot sporhøyden som må være under Espern bru.

Støy

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

De ser at planforslaget ikke inneholder langsgående støyskjermingstiltak (foruten sør for Åkersvika), og har heller ikke medtatt planlagt bebyggelse på Espern i støyvurderingene. De har bedt Sweco AS om å utarbeide enkle støyvurderinger av hvordan eventuelle langsgående støyskjermer påvirker støysituasjonen på Espern, som ligger vedlagt. Disse viser både med og uten skjerm langs Espern, og med og uten skjerm langs Åkersvika.

Sweco konkluderte med at støyskjerm langs den landfaste delen av dobbeltsporet har effekt på fasadenivåene og planlagt bebyggelse, samt uthomhus / rekreasjonsområder. Skjerming i Åkersvika har begrenset effekt.

Espers Eiendom vurderer at nytteverdien av langsgående støyskjerm er høyere enn hva Swecos vurdering tilsier. Espers vil få et vesentlig høyere kostnadsnivå enn sammenlignbare prosjekter pga. store kostnader til offentlige arealer, infrastruktur og fordyrende elementer knyttet til flom og grunnforhold m.m. Ønsker å tilby en viss andel mindre og arealeffektive boliger. Boligblokker som har en stor del av fasadene i gul eller rød sone vanskeliggjør dette, fordi regelverket for boligbebyggelse i støyutsatt sone stiller strengere krav til planløsningene. Det vil ha stor verdi dersom bare en etasje eller en del av fasade får redusert støybelastning, da det vil gi økt fleksibilitet og utforming av mindre leiligheter.

De ser for seg en kombinasjon av langsgående støyskjerming, optimalisert plassering/utforming av boligblokkene som gjør at

Fyllingen over Åkersvika heves slik at spor på kote 128 ligger over høyden for 200-års flom på kote 127,3.

Underkanten av brua ligger da lavere enn Bane NORs tekniske regelverk tilsier. Sporhøyden vil fra de kommer i land ved Espers synke til dagens høyder mot stasjonen. Nye spor vil ligge på dagens nivå før Espers bru. Reviderte flomhøyder i Mjøsa fra mars 2022 er lagt til grunn.

Reguleringsplanen åpner for at det kan oppføres støyskjermer innenfor formålet, o_SBT, jf. bestemmelse 4.2.9 – Annen banegrund – teknisk anlegg. Dersom det skal settes opp må det avklares mellom Espers Eiendom og Bane NOR i byggeplan.

boenheter havner utenfor gul og rød sone. Viser til støyretningslinjen T1442, og at det 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. Hvor mange slik enheter som kan ha dempet fasade, avhenger av at man har gjennomført relevante tiltak for å dempe støyinnivået. Langsgående støyskjerm langs dobbeltsporet vil være et slik tiltak.

Espen Eiendom har fremmet planforslag som legger til rette for at beboere og Hamars befolkning skal kunne ta del i områdets herlighetsverdier og rekreasjonsmuligheter, fuglereservatet inkludert. Stor støypåvirkning av områdets offentlige arealer vil gjøre de mindre attraktive.

EE er opptatt av å ivareta fuglereservatet i Åkersvika, og legger arbeid og midler i promotering og beskyttelse av fuglelivet på området sør for jernbanen. BN har i sitt planforslag prisverdig god omtale av Ramsarområdet. De synes det er frustrerende og skuffende at BN ikke følger opp med støyskjerm langs hele banen. BN nevner at dette må bety økt risiko eller større fyllingsbredde. De mener det er feil, og at støyskjerm kan plasseres x centimeter ut i skråningen med et tregulv innenfor som vil øke beredskapsbredden for personer som måtte være i sporet. Uansett om skjermen ikke gir fullgod skjerming må det være BN som samfunnsaktør og forurenser av lyd som må ta ansvar for en mest mulig skånsom løsning. De ber om at det planlegges langsgående støyskjerm både langs Espen og Åkersvika.

Parkering langs banen

Lagt ved figur som viser hvor planforslagene Åkersvika – Hamar stasjon og Espen overlapper, og som viser grensene mellom de ulike planene.

Espen-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 spormid (blåstiplet linje). De ser at parkeringen dels ligger innenfor SAA1 og dels innenfor o_SBT3 i dobbeltspor-planen. Espen planen har generelt lite overflateparkering, og det er viktig å opprettholde driften i Espen Aktivitetspark. De ber Bane NOR om at planforslaget justeres slik at tosidig parkering langs denne veggen muliggjøres.

Serviceadkomst for Fabelaktiv

Espen Eiendom er eier av gnr./bnr. 1/7369. Eiendommen er i dag utleid til Fabelaktiv, som driver med produksjon av lyd og bilde, og har et vesentlig behov for inn- og uttransport av

I utredninger i tidligere planfaser er det avgjort at det ikke skal etableres høye skjermmer i Åkersvika, blant annet på grunn av landskapshensyn.

Støyutredninger viser at lave skjermmer vil ha liten effekt, samtidig som de vil føre til ulemper for jernbanedriften. De ble derfor ikke anbefalt i støyutredningen. Eventuelle støyskjermmer i Åkersvika må etableres iht. Teknisk regelverk. Bestemmelsene sikrer lave støyskjermmer i Åkersvika naturreservat for å ivareta fuglelivet.

Bane NOR har behov for arealene vist i plankartet. SAA1 er nødvendig midlertidig som rigg- og anleggsområde for å bygge banen. SBT3 er nødvendig areal for drift av banen.

Dagens adkomstareal ved Fabelaktiv er nødvendig for fremtidig bane, det kan

materiell. De har i dag kjøreadkomst mellom bygningen og dagens jernbanespor, men ser at denne adkomsten stenges med det nye dobbeltsporet. De har hatt dialog med Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom om forholdet. Ber om at det blir lagt inn en hensiktsmessig løsning på serviceadkomst for Fabelaktiv. De forutsetter tilfredsstillende adkomst og parkering for Fabelaktiv opprettholdes i hele anleggsfasen.

Riggplass

De har fått opplyst at det er behov for å avsette området som vist på figur til midlertidig rigg- og anleggsområde i forbindelse med etablering av jernbanebrua i Åkersvika, og at det kun kan plasseres på angitt sted. De har forstått at forslagstiller ønsker at dette arealet legges inn i deres plan. De foreslår at dette tas inn, men kun tidsbegrenset, i tilfelle dobbeltsporet blir utsatt så må man se på andre løsninger for riggplass.

opprettholdes gangareal langs bygningen, men ikke kjøreadkomst. Dette er i henhold til både tidligere KDP for dobbeltsporet og gjeldende reguleringsplan for området. Bane NOR Utbygging er samtidig innstilt på å samarbeide om å løse adkomsten på best mulig måte, men dette ligger utenfor planområdet for jernbanen og må gjøres i Bane NOR Eiendoms reguleringsplan.

Bane NOR har behov for riggareal for å etablere ny bru i Åkersvika, men har samtidig forståelse for at det ikke ønskes uten tidsbegrensning.

3 Sammendrag Hamar kommune

Ved det offentlige ettersynet i Hamar kommune for reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon, så har det til sammen kommet inn 32 merknader. Ni av merknadene er fra offentlige instanser, fire merknader er fra ulike organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier. Det er til sammen 19 merknader fra private, grunneiere og næringsliv.

Det er tre temaer som går igjen i merknadene, og det er alternativ øst, tilsving og åttemetersplanet. Følgende merknader inneholder temaene:

- Alternativ øst (12 stk) nr.: 11,12,14,17,18,19,20,21,23,24,25 og 26.
- Tilsving (8 stk) nr.: 5,8,10,16,23,28,31 og 32.
- Åttemetersplanet (7 stk) nr.: 11,12,17,18, 21, 24 og 25.

3.1 Offentlig ettersyn av reguleringsplan 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	Sverdrupgate 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	Espern Eiendom	02.09.2022
31	Kulvertgjengen	28.08.2022
32	Byentusiastene	04.09.2022

3.2 Offentlige instanser i Hamar kommune

Nr. 1	Hias	Bane NORs kommentar
	Hias IKS har en hovedspillvannsledning i veggen Brygga rett sør for det regulerte området, og viser til vedlagt kartutsnitt. 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.	Tas til orientering.

Nr. 2	Statens vegvesen	Bane NORs kommentar
	Statens vegvesen har ingen merknader til planen slik den foreligger.	Tas til orientering.

Nr. 3	NVE	Bane NORs kommentar
	Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.	

Nr. 4	Statsforvalter i Innlandet	Bane NORs kommentar
	Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.	

Nr. 5	Løten kommune	Bane NORs kommentar
	Kommunedirektøren er uenig med Bane NOR sin vurdering og mener fortsatt at Løten kommune burde vært varslet direkte om planarbeidet. Det faktum at tilsvingen ikke lenger er med inn i	Tas til orientering. Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering

<p>planarbeidet har store konsekvenser for Løten og Innlandet som helhet.</p> <p>Løten kommune viser til kommunens innspill ved varsel om oppstart av planarbeid datert 26.01.2022, og mener det er uheldig at det ikke er tatt inn areal for tilsving Dovrebanen S – Rørosbanen. Bane NOR viser til at det kan planlegges som eget prosjekt dersom det prioriteres. Løten kommune mener det er en stor mangel at pågående planarbeid ikke har tatt med denne tilsvingen, og vil være langt mer tids- og ressurskrevende å starte en helt ny planprosess enn å inkludere dette i pågående planarbeid.</p> <p>En tilsving har stor betydning for Innlandet som helhet, og for utvikling av et felles bo- og arbeidsmarked i regionen. Jernbanen er en avgjørende brikke i et klima- og miljøvennlig transportsystem. Tilsvingen bidrar i tillegg til å knytte regionen bedre sammen. Felles areal og transportstrategi for Mjøsbyen trekker fram jernbanen som ryggraden i det kollektive transportsystemet i Mjøsbyen.</p> <p>I arbeidet med Mjøsbyen er godsstrategien omhandlet, herunder viktighet av tilrettelegging for mer gods på jernbane, og tilsvingen vil tilrettelegge for at godstransport i større grad kan flyttes over på bane. Tilretteleggingen har stor betydning for næringsutviklingen i regionen, og det grønne skifte. Avgjørende for konkurransekraft, og må ses i sammenheng med utvikling av flerbruksterminal på Sørli.</p>	<p>av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. I avtalen er det enighet om å regulere dobbeltspor og modernisering av Hamar stasjon, med sikte på å gjennomføre prosjektet sammen med dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p>
--	--

Nr. 6	Innlandet fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<p><u>Planfaglige forhold</u></p> <p>Planforslagets bestemmelser punkt 2.1 Rettsvirkning, sier at: «Der det er motstrid til kommuneplanens arealdel, har denne planen forrang i områdene regulert til trase for jernbane, annen banegrunn – tekniske anlegg og grøntareal, kollektivknutepunkt, naturvern/baneareal og sikringssoner.»</p> <p>Planforslaget åpner (i bestemmelse 4.2.8) for oppføring av bygninger i o_STJ-områder (jernbanetrase) og i SBT-områder (som ligger parallelt med jernbanesporene). Dette er i motstrid til kommuneplanbestemmelse 2.27 estetikk, arkitektur og byform. I henhold til vedlegg 2 punkt 7c, skal siktlinjer til Mjøsa fra tverrgater i sentrum opprettholdes, og skal gjenskapes der de er gått tapt. Dette gjelder både i forhold til byggverk og vegetasjon. Det forutsettes at det spesifiseres i planforslaget at kommuneplanens arealdel ikke skal kunne tilsidesettes på dette punktet.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Siktlinjer legges inn i plankart, og det legges inn tilhørende bestemmelser.</p>

<p>Innenfor bestemmelsesområde #2_Kulvert_2 skal eksisterende kulvert forlenges, i henhold til planforslaget. Kulverten (undergang til Espern) krysser under jernbanen i område o_stj1. For best funksjonalitet bør kulverten legges så høyt som nye terrenghøyder tillater. Dette bør spesifiseres i bestemmelse 6.4.2 i planforslaget.</p> <p>Planbeskrivelsen punkt 5.11 fremgår det at det, utenfor planområdet, planlegges forlengelse og utretting av dagens uttrekkspor, samt etablering av ny støttemur nærmere brygga. I Regionalt planforum har Bane NOR imidlertid bekreftet at disse tiltakene (som ligger utenfor planområdet) ikke forutsettes bygget, men bare er beskrevet som ett av flere mulige alternativ.</p> <p>Deler av planlagt midlertidig hensetting vil ligge utenfor planområdet – på eksisterende spor langs Briskebyen. Det bør spesifiseres at kravene i bestemmelse 2.6 Støy, vibrasjon og strukturlyd (som gjelder for planområdet) også skal gjelde for områder utenfor planområdet når støy i disse områdene følger direkte av gjennomføring av planen.</p> <p><u>Samferdselsfaglige forhold</u> Bane NOR, Hamar kommune, Statens vegvesen og Innlandet kommune har gjennomført et felles utviklingsprosjekt for Hamar stasjon. Grunnlagsdokument med illustrasjoner av fremtidig utvikling av Hamar kollektivknutepunkt. Innledningsvis var det en samlet reguleringsplan for kollektivknutepunktet og dobbeltsporet, men som nå er delt i to reguleringsplaner. I tillegg er det varslet oppstart for Hamar strandsone, arealene mellom Veslemjøsa og sporområdene. Fylkeskommunen er svært opptatt av helheten og sammenhengen i disse planene.</p> <p>Planen for dobbeltspor til Hamar stasjon og planen for Gater og Byrom overlapper hverandre. Som det er forklart i planbeskrivelsen vil detaljert bruk av gategrunn, løsninger for buss og taxi, gående og syklende og parkering, bli avklart i planen for gater og byrom. Planforslaget viser likevel adkomst til arealene på vestsiden av stasjonsbygningen, der det er tenkt kortidsparkering. Plassering av en adkomst fra Strandgata tett opp til krysset ved Victoriaundergangen, kan være problematisk for trafiksikkerheten og vil gi dårlig trafikkavvikling. Ønsker at dette vurderes grundigere, og at det ses på alternative løsninger for adkomst til «kiss and ride». De forutsetter at dette blir gjort i planprosessen for gater og byrom ved stasjonen.</p>	<p>Det ligger ikke til Bane NORs ansvar å bygge ny kulvert, men det er nødvendig å etablere ny adkomst og forlengelse på Espern.</p> <p>Det er lagt inn oppdaterte rekkefølgebestemmelser for støytiltak for hensetting.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	--

<p>Fylkeskommunen savner en vurdering av mulighetene for toveistrafikk og bedre tilrettelegging for gående og syklende i Victoriaundergangen, og at reguleringsplanen bør legge til rette for nødvendige utbedringer. Fylkeskommunen er bekymret for at det i planforslaget avsettes mindre plass til busstasjon enn i dag, og ber om å bli involvert når arealene skal detaljplanlegges.</p> <p><u>Kulturvernfaglige forhold – Automatisk fredete kulturminner</u> Varslingsplikt etter kulturminneloven § 8, andre ledd er tatt inn i planens fellesbestemmelser. Forholdet til eventuelle ikke registrerte kulturminner er dermed ivaretatt i planen. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 anses som oppfylt.</p>	<p>Det er lagt inn en ny løsning for Victoriaundergangen, med økt bredde for å gi bedre forhold for myke trafikanter. Fylkeskommunen og Innlandstrafikk vil involveres ved detaljplanlegging av busstasjonen.</p>
<p><u>Kulturmiljøfaglig uttalelse fra Innlandet fylkeskommune datert 31.10.2022</u></p> <p>Vises til fylkeskommunens uttalelse til planen datert 23.09.2022. På grunn av at saken ble oversendt til Riksantikvaren for vurdering var seksjon for kulturarvs merknader utelatt fra fylkeskommunens uttalelse. Fylkeskommunen uttaler seg her kun til reguleringsplanens forhold til kulturmiljø.</p> <p><u>Espern – Jernbaneverkstedet – inngrep i forskriftsfredet kulturminne</u> Tiltak i planen berører det forskriftsfredete kulturminnet ID 116935 Espern – Jernbaneverkstedet. Innlandet fylkeskommune mottok søknad om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene den 22.08.2022. Innlandet fylkeskommune vurderte at tiltakene omfattet vesentlige inngrep i det fredete jernbaneverkstedet. Saken ble sendt tilbake til Innlandet fylkeskommune for planbehandling og dispensasjonsbehandling etter kulturminnelovens § 15a.</p> <p>Dispensasjonsbehandlingen vil skje etter vedtak av reguleringsplanen. Tiltak i planen som berører Jernbaneverket kan ikke igangsettes før det foreligger dispensasjon. Før planen vedtas skal det innarbeides en rekkefølgebestemmelse som sikrer dette:</p> <p>§ 7. 6 Tiltak i planen som berører det fredete kulturminnet ID 116935 Espern – Jernbaneverkstedet kan ikke igangsettes før det foreligger dispensasjon fra kulturminnelovens § 15a.</p> <p><u>Kulturmiljø ved Hamar stasjon</u></p>	<p>Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer at det foreligger dispensasjon fra kulturminnelovens §15.</p>

Hamar stasjon har stor betydning for Hamars identitet og har hatt en sentral rolle i byutviklingen. Stasjonsbygningen og stasjonsplassen med jernbaneparken trekkes frem som et byrom av kulturhistorisk verdi i Verneplan for jernbanebygninger fra 1993 og Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen fra 2004. Byrommet er et resultat av Hamars eldste byplan fra 1848, som senere ble innlemmet i Sverre Pedersens plan fra 1925.

Fylkeskommunen har deltatt i prosjektarbeidet for utforming av Hamar knutepunkt hvor sammenhengen mellom stasjonsbygningen og jernbaneparken har blitt trukket frem som en sentral føring for utviklingen. Fylkeskommunen har vært tydelige på at kulturmiljøverdiene må sikres gjennom plankart og bestemmelser. Dette er kun delvis fulgt opp i planforslaget. Stasjonsbygningen, den fredete stasjonsrestauranten og sykkelbua vest for stasjonen er regulert til hensynssone bevaring i planen, men fylkeskommunen mener at planen likevel er for upresis når det kommer til plassering av og rammer for det foreslåtte sykkelhotellet. En fri plassering av sykkelhotellet innenfor SKK3 uten føringer for volum, høyde og utforming mener de truer Hamar stasjons rolle som signalbygg. Fylkeskommunen har vært i dialog med Hamar kommune og Bane NOR underveis i høringsperioden og har fått en bekreftelse på e-post 24.10.2022 at plankart og bestemmelser knyttet til sykkelhotellet skal endres før planen vedtas slik at stasjonsbygningen og kvalitetene i byrommet rundt denne gis et bedre vern.

Arealformål BKB Forretning/kontor/tjenesteyting og hensynssone H570_1 utvides mot vest, slik at avstanden mellom stasjonsbygningen og sykkelhotellet blir minimum 8 meter.

Bestemmelse § 4.2.9 siste ledd endres til SKK3:
Innenfor feltet SKK3 kan det etableres sykkelhotell, sykkelparkering, kortidsparkering, renovasjon, adkomstløsninger, gang- og sykkelveger. Det kan etableres 2 HC-parkeringsplasser. Sykkelhotellet skal utformes slik at det får et godt arkitektonisk preg som er tilpasset og underordnet vernede bygg ved stasjonsområdet, og det helhetlige uttrykket ved stasjonen skal tilstrebes bevart. Sykkelhotellet skal ha et lett og mest mulig transparent uttrykk. Utformingen av sykkelhotellet skal forelegges kulturmiljømyndigheten.

Bestemmelse 5.2.2 endres til:

Felt H570_1: Stasjonsbygningen med tilhørende uteoppholdsarealer er en viktig del av kulturmiljøet til Hamars

Plankart og bestemmelser er oppdatert for å gi tydelige føringer for plassering og utforming av sykkelhotell.

jernbanehistorie og skal bevares. Se for øvrig bestemmelse §4.1.1.

Felt H570_2: Eksisterende sykkelbu skal bevares. Sykkelhotell kan bygges som tilbygg til sykkelbua, slik at sykkelbua innlemmes i sykkelhotellet. Innenfor hensynssonen skal høyden til sykkelhotellet ikke overgå høyden til gesimsen på eksisterende sykkelbu.

Felles for begge hensynssonene gjelder følgende for bebyggelse som ikke er fredet:

- Mindre eksteriørmessige endringer som ikke forandrer bygningens karakter kan tillates, herunder endringer som følge av nye krav til tilgjengelighet, brannkrav, helse-miljø-sikkerhet og energiforbruk.
- Tiltak i forbindelse med endringer og vedlikehold skal ha form, materialbruk og detaljer som ikke reduserer arkitektoniske og kulturhistoriske verdier.
- Vedlikehold og istandsetting skal utføres på en måte som ikke reduserer de arkitektoniske og kulturhistoriske verdiene.
- Bygningene og området mellom dem skal være åpent for offentligheten, og skal være en fremtidig arealressurs mht. serviceareal for reisende og publikum for øvrig. Bygningene skal ha en bruk som er forenlig med vern.
- Tilbakeføringer kan tillates under forutsetning av at tiltaket utføres på sikkert dokumentert grunnlag.

Siktakser

Siktaksene langs gatene mot Mjøsa er karakteristiske for Hamars bystruktur og skal opprettholdes. Siktaksene skal innarbeides i plankartet som bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser.

Kommunens forslag til ny bestemmelse § 6.5 Siktakser (#3):
Siktaksene skal holdes åpne for å sikre utsyn fra gatene mot Mjøsa. Bygninger tillates ikke oppført, med følgende unntak:

- Oppføring av sykkelparkering under tak innenfor o_SKK3 tillates. Maksimal byggehøyde for sykkelparkering innenfor o_SKK3 er tilsvarende gesimsen på eksisterende sykkelbu jf. 5.2.2.
- Teknisk bygg tillates innenfor o_SBT2. Maksimal byggehøyde for teknisk bygg innenfor o_SBT er gesimshøyde 4 m og mønehøyde 5 meter.
- Innenfor o_SKK2 tillates leskur for buss.

Det tillates tekniske anlegg som det er nødvendig å plassere i siktaksene for drift av jernbanen og kollektivknutepunktet.

Plankart og bestemmelser er oppdatert for å ivareta siktakser. Størrelse og detaljert utforming av teknisk bygg fastsettes i byggeplan.

Bygg og anlegg som må plasseres i siktakse skal i størst mulig grad utformes for å hensynta sikt mot Mjøsa.

Bestemmelsen tillater sykkelparkering innenfor o_SKK3 og teknisk bygg innenfor o_SBT2 som delvis ligger innenfor siktaksen mot Mjøsa langs Parkgata.

Parallelt med planarbeidet har Bane NOR Eiendom utarbeidet planer for nytt sykkelhotell nordvest for stasjonsbygningen. Av hensyn til bevaring av eksisterende sykkelbu aksepterer Fylkeskommunen at sykkelparkeringen plasseres innenfor siktaksen langs Parkgata under forutsetning av at den gis et mest mulig luftig og transparent uttrykk.

På oversendt landskapsplan er teknisk bygg plassert i siktaksen langs Parkgata. Bygget skal erstatte eksisterende telekiosk og lavspenhtytte. I dag er utsikten mot Mjøsa stengt av bygningen på eiendommen Bryggga 20 bak disse. Fylkeskommunen mener likevel at nye bygninger bør holdes utenfor siktaksen slik at det er mulig å gjenopprette siktaksen mot Mjøsa dersom det skulle bli aktuelt å rive bryggga 20 i fremtiden. Fylkeskommunen oppfordrer sterkt til at det tekniske bygget flyttes slik at det ikke kommer i konflikt med siktaksen. Slik vi oppfatter landskapsplan og plankart kan det være en mulighet å flytte bygningen nordvestover mot Victoriaundergangen. Fylkeskommunen ønsker å bli kontaktet i forbindelse med den videre planleggingen av plasseringen av det tekniske bygget. De oppfordrer til at følgende innarbeides i bestemmelse § 6.5 Siktakser (#3) punkt tre:

Plassering av bygg skal planlegges i samråd med kulturmiljømyndighetene.

Planbeskrivelsens punkt 5.11 Uttrekkspor og ny støttemur på Åttemetersplanet

I planen beskrives enkelte tiltak utenfor planområdet, blant annet forlengelse av uttrekkspor og ny støttemur på Åttemetersplanet. Eksisterende støttemur er bygd i tørrmurt naturstein og er et karakteristisk element i Hamars bybilde som bør videreføres. De oppfordrer til at ny støttemur bygges med samme materialer og i samme utførelse som eksisterende.

Fylkeskommunen forutsetter at byggesak for kulverter oversendes dem for uttalelse.

Ved ny løsning for Victoriaundergangen og uttrekkspor, er det ikke behov for å endre støttemuren.

Nr. 7	Mattilsynet	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

Nr. 8	Stange kommune, planutvalget	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

Nr. 9	Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i Hamar kommune	Bane NORs kommentar
<p>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 jernbanepattformene vil undergangene også være myke trafikanters tilgjengelighet til områder som Tjuvholmen og Espernområdet.</p> <p>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. 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.</p> <p>Rådet ber om å bli orientert om alternative løsninger før planen vedtas.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Utforming av adkomsten skal detaljeres og jobbes videre med i byggeplan for å finne gode løsninger. Bane NOR ønsker å gjøre dette i samarbeid med Hamar kommune og bestemmelsene er noe justert for å ivareta dette.</p> <p>Da det er lite plass på stasjonssiden er det vanskelig å etablere rampe ol. som samtidig ivaretar krav til universell utforming, kvalitet og andre funksjoner. Det er planlagt to heiser ved adkomsten til undergangen, for å ivareta krav til universell utforming ved ev. driftsstans.</p>

3.3 Organisasjoner, lag og foreninger i Hamar kommune

Nr. 10	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	Bane NORs kommentar
<p>Avsender registrerer at det ikke er tatt hensyn til deres og mange andres innspill vedrørende tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen i øst. Dette ser de på som meget uheldig, da en bør tenke helhetlig når det gjelder jernbaneutbygging. Bane NOR kommenterer at dette kan gjøres på et senere tidspunkt, men avsender mener 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.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. I avtalen er det enighet om å regulere</p>

<p>De gjentar det som stod i høringsbrevet deres 19. januar 2022:</p> <p>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 Sørterminalen 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.</p> <p>Som tidligere påpekt handler dette ikke om at tilsvingen skal detaljplanlegges og bygges ny, men at den legges inn i reguleringsplanen for å spare tid når den skal bygges.</p>	<p>dobbeltspor og modernisering av Hamar stasjon, med sikte på å gjennomføre prosjektet sammen med dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p>
---	--

Nr. 11	Pensjonistpartiet	Bane NORs kommentar
	<p>Pensjonistpartiet har følgende innspill til reguleringsplanen:</p> <p>Reguleringsplanen skal bl.a. legge til rette for dobbeltspor over Åkersvika til og med Hamar stasjon. Legger planen 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?</p> <p>Det blir fint med eget spor for Rørosbanen, ny adkomst til tog og strandsonen, men samtidig klarer de ikke å se at løsningen for buss og drosje utenfor stasjonen blir god nok. Gatene utenfor stasjonen vil fortsatt være like trafikkert som før og det blir vanskelig når togene kommer og passasjerene enten blir hentet med privatbil eller må finne seg en drosje. Etter hvert skal det gå flere tog i timen så problemet blir større. Det må også tas tilstrekkelig hensyn til personer med bevegelsehemninger. Alle skal ha like muligheter til å komme seg til togstasjonen.</p> <p>Det vil bli nødvendig med å forlenge dagens uttrekksspor langs åttometersplanet for å snu godstog mellom Dovrebanen og Rørosbanen. Dette istedenfor å prioritere tilsving. Det skal</p>	<p>Bane NOR skal iht. meklingsavtalen ikke planlegge traseen gjennom Hamar, hverken Alternativ Øst eller Vest. Det er derfor ikke tatt stilling til eventuelle fremtidige løsninger for dobbeltspor gjennom Hamar.</p> <p>Dagens bane nord for Hamar stasjon inngår ikke i foreliggende plan, iht. meklingsavtalen. Det vil fortsatt være mulig å bygge trasé østover og vestover senere.</p> <p>Stasjonsområdet og adkomst til plattformer vil oppfylle krav til universell utforming. Busstasjonen får mindre areal og må bygges om, men får en utforming som oppfyller</p>

blant annet sørge for mer fart inn på stasjonen. Godsuttrekksporet 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 et godt sted å være. Begynnelsen på det har vist at dette kan bli bra. I to somre har de sett Hamarsinger og turister kost seg på Mjøsfronten. En ny barriere med lange godstog vil gjøre herlighetsverdien der 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.

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

behovet for å avvikle rutetilbudet. Gater og trafikk utenfor stasjonen ligger utenfor omfanget av Bane NORs reguleringsplan. Hamar kommune og Innlandet fylkeskommune har startet en reguleringsplan for gater og byrom ved Hamar stasjon

Frem til tilsving mellom Rørosbanen og Dovrebanen etableres vil det være behov for å forlenge dagens uttrekksspor nord for Hamar stasjon. Forlengelsen av uttrekkssporet er nødvendig uavhengig av reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon. Løsningen for uttrekkssporet som lå til grunn for planforslaget til høring innebar en ny støttemur langs parkeringsarealet på Åttemetersplanet. En slik mur ville komme fra 0 – 4m inn på parkeringsraden langs dagens støttemur. Denne løsningen er nå revidert og nødvendig justeringer av spor kan løses innenfor eksisterende jernbaneeiendom, og det er ikke behov for å bruke areal av parkeringsplassen på Åttemetersplanet. Ny løsning gir behov for å bygge om Victoriaundergangen som gir en bredere undergang, men med lavere frihøyde.

Planen tar høyde for, og legger til rette for byutviklingen ved Espern og strandsonen ved å avgrense dagens sporområde, samt å legge til rette for kryssing av sporene.

	Selve byutviklingsområdene, veier og trafikk ligger utenfor omfanget av reguleringsplanen for jernbanetiltaket.
--	---

Nr. 12	Hamar Venstre	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender mener dobbeltspor til nåværende stasjon får store negative konsekvenser i et fremtidsperspektiv, og at flere sider bør avklares før behandling av reguleringsplanen.</p> <p>De mener østre trasé vil bortfalle dersom dobbeltsporet kommer helt inn til stasjonen, og de kostbare tiltakene blir gjennomført. Det er brudd på meklingsavtalen, som slår fast at det ikke skal gjøres et trasévalg nå. De kjenner ikke til kostnadsrammen, og mener dette må gjøres kjent før planen behandles.</p> <p>Legger man jernbanen frem til eksisterende stasjon / Basarbygningen, så vil det skille byen og Mjøsa. Venstre mener dette er den fremste attraksjonen ved Hamar by, og som majoriteten av Hamars befolkning ønsker å unngå. Dobbeltspor / utfylling mellom Strandgateparken og Mjøsa vil begrense arealet på «åtte-meteren». Det er inngrep utenfor planområdet, og vil gjøre den attraktive strandsonen enda mindre, og fremdeles adskilt fra byen.</p> <p>Med kraftig økt godstrafikk vil også enkeltsporet mellom Hamar og Brumunddal kunne utgjøre en flaskehals om noen år når det kreves høyere hastigheter.</p> <p>Hamar Venstre mener Østerdalen og store deler av Innlandet mister mulighet for å kjøre direktetog til Oslo med vestlig trasé.</p> <p>Dersom dobbeltsporet i framtid skal videreføres nordover vil kulvertalternativet i Hamar-bukta, ifølge Bane NORs egen begrunnelse, være utelukket. Vil de da stå igjen med et alternativ som er bane på bru over Hamar-bukta og Skibladnerbrygga. Dette må avklares før godkjenning av reguleringsplan.</p> <p>Hamar venstre mener det er uforsvarlig å godkjenne tiltak nå som utelukker alternativer senere, og mener at dobbeltsporet og den omfattende ombyggingen av nåværende stasjon bør tas ut av reguleringsplanen, og viser til meklingsavtalen.</p>	<p>Reguleringsplanen er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Trasévalg nordover gjennom Hamar er ikke tatt og vurderes ikke i denne reguleringsplanen, i tråd med meklingsresultatet i 2020.</p> <p>Frem til tilsving mellom Rørosbanen og Dovrebanen etableres vil det være behov for å forlenge dagens uttrekksspor nord for Hamar stasjon. Forlengelsen av uttrekkssporet er nødvendig uavhengig av reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon. Løsningen for uttrekkssporet som lå til grunn for planforslaget til høring innebar en ny støttemur langs parkeringsarealet på Åttemetersplanet. En slik mur ville komme fra 0 – 4m inn på parkeringsraden langs dagens støttemur. Denne løsningen er nå revidert og nødvendig justeringer av spor kan løses innenfor eksisterende jernbaneeiendom, og det er ikke behov for å bruke areal</p>

<p>Hamar Venstre ønsker juridisk avklaring om det er lovlig å behandle og vedta en reguleringsplan uten at kostnader er offentliggjort. De reagerer sterkt på hemmelighold rundt prisen på dobbeltsporet fra Åkersvika til dagens stasjon.</p> <p>De ønsker også en juridisk avklaring på hvorvidt det er lovlig å bygge i områder som ikke er regulert, og eventuelt bygge i området som ikke lenger er båndlagt.</p> <p>Siden det står i meklingsavtalen at det ikke gjøres et trasévalg nå, ønsker de 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 de også om en ærlig avklaring om hva i planforslaget som kan være til hinder for en senere eventuell østre trasé.</p>	<p>av parkeringsplassen på Åttemetersplanet. Ny løsning gir behov for å bygge om Victoriaundergangen som gir en bredere undergang, men med lavere frihøyde.</p> <p>Kostnader er ikke en lovpålagt del av reguleringsplaner etter PBL. Kostnader og kost-nytte vil for eksempel være en del av Samfunnsøkonomisk analyse for prosjekter der dette utarbeides som egne dokumenter.</p> <p>Tiltak innenfor dagens arealbruk/dagens jernbaneeiendom kan gjennomføres uten reguleringsplan, eventuelt gjennom byggesøknad innenfor gjeldende regler. Båndlegging gir ikke tillatelse til å bygge, men sikrer at det ikke gjennomføres annen utbygging/tiltak frem til området er planavklart gjennom plan- og bygningsloven, eller båndleggingen går ut på tid.</p>
--	--

Nr. 13	Sverdrupsgate Borettslag	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender ser positivt på at det planlegges dobbeltspor til Hamar stasjon, men det er forhold de ikke kan akseptere, som de ber kommunen ta hensyn til i behandling av saken.</p> <p>Bane NOR planlegger nytt jernbanespor inn på dagens busstasjon, hvor langt inn er vanskelig å bedømme ut fra tegningene.</p> <p>De opplever i dag sterk økning i støy med de nye togsettene på Østerdalsbanen. De lurer på hvordan dette skal bli med et spor mye nærmere blokken deres, og opplever dette som uholdbart.</p> <p>De forstår ikke det praktiske i dette heller, da det planlegges et annet spor for at godstogene fra Østerdalen kan vende, og spør om dette sporet kan brukes til persontogene også.</p>	<p>I foreslått sporplan for Hamar stasjon er det lagt opp til 7 spor på stasjonen. Nytt spor 1 kommer lenger inn mot busstasjonen enn i dag. Dette sporet er planlagt brukt av Rørosbanen. Togene på Rørosbanen kan også kjøres inn i andre spor på stasjonen dersom det er behov for det.</p> <p>Det skal legges opp til økt kapasitet på stasjonen, til både InterCity-tog, fjerntog,</p>

Å ta av arealene til busstasjonen vil gjøre det vanskeligere å utvikle 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, som styrker kollektivtilbudet.

Borettslaget foreslår at det bygges parkeringshus på parkeringsplassen sør for busstasjonen, og arealer for korttidsparkering for å slippe av personer som skal ta buss og tog. Dette mangler sør for stasjonen, som fører til mye «villparkering» i Stangeveien.

Det bør etableres sykkelbane på busstasjonssida av Stangeveien slik at trafikk fra sideveiene kan krysse gangfelt for gående slik reglene tilsier, i dag er det mye blanding av trafikk.

Ved forslaget til kulvert under jernbanen, så forstår de tankegangen om å ikke blande gående og syklende, men tviler på at syklende vil holde seg unna. De spør om det er tenkt nok ift. rullestolbrukere.

Bekymret for manglende helhetlig framtidstenkning i trafikkavvikling på vei, gang- og sykkelveg, mellom jernbanestasjonen og knutepunktfunksjonene rundt Hamar stasjon, da det er tre aktører som planlegger. Bekymret for økt belastning og manglende flyt, som vil bety unødig økt støy og klimagassutslipp.

Stiller spørsmål om hvorfor man skal lage et nytt jernbanespor, når man har 24 å ta av, og planlegger bare bruk av seks. Mistenker at målet er å sikre mest mulig areal for salg og utbygging av boliger, i stedet for god trafikkavvikling til stasjonsfunksjonen og kollektivtrafikken.

De registrerer at det på utsiden av jernbanen planlegges næringsbygg som langt overstiger normen for fire etasjer som foreslås i sentrumsplanen. Bekymret for at dagens by bygges inn bak en «skyline», og håper at det ikke er Hamar politikeres ønske for utvikling av byen ved Mjøsas bredd.

Ber om at en planlegger nye deler av byen inn i kvadraturtenkningen som hele sentrum bygger på, og at man kan se Mjøsa fra enden av Sverdrupgate.

Rørosbanen, og økning i godstog. Godstog mellom Rørosbanen og Dovrebanen S må også kunne vende på stasjonen frem til en tilsving prioriteres og bygges.

Sporene skal også føres videre nordover på dagens trase. Da kan ikke sporarealene lenger ut mot Mjøsa benyttes, sporene lengre ut vil ikke kunne kjøres inn på traseen nordover ved Victoriaundergangen uten å sperre for andre spor.

Selv om nytt spor 1 tar areal fra dagens busstasjon vil en ny utforming kunne ivareta nødvendig kapasitet for busstrafikken.

Parkeringshus og sykkelveier langs Stangevegen ligger utenfor omfanget av jernbanetiltaket, men kan avklares i andre planer. Blant annet skal Hamar kommune og Innlandet Fylkeskommune gjennomføre en reguleringsplan for Gater og byrom ved Hamar stasjon.

Det er opprettet et samarbeidsprosjekt for Hamar knutepunkt der relevante myndigheter deltar, for å ivareta helheten og sammenhengen på tvers av planer for utvikling i området.

Overordnet trafikkavvikling, høyder og utforming av omkringliggende områder inngår ikke i planene for jernbanetiltaket eller Bane NORs ansvarsområde, men

Ønsker at vi finner en annen løsning for Rørosbanen, og at Banen NOR, fylket og kommunen samordner utbygging / ombygging.	avklares gjennom egne planer.
---	-------------------------------

3.4 Private, grunneiere og næringsliv i Hamar kommune

Nr. 14	Øystein Waag	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender henviser til fire høringsnotater han har sendt tidligere.</p> <p>Han mener broprosjektet med adkomstbro til Espern vil betinges direkte og sterkt til valg av stasjonsalternativ vest, og bryte meklingsavtalens bestemmelse om fortsatt valgfrihet av trasé- og stasjonsløsning i denne prosjektfasen.</p> <p>Han mener bindingen til løsning med ny adkomstbro har utløst protester fra berørte naboer som også har varslet søksmål om erstatning hvis den bygges (ØW 22.04.2021).</p> <p>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.</p> <p>Videre uttaler han at det vil i tillegg komme ekstrakostnader til følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naboerstatninger for redusert eiendomsverdi. - Ulemper, kostnader ved trafikkomlegninger og provisorier og driftstans. - Rivekostnader / istandsetting etter riving av bro. <p>Avsender mener behovet for nye adkomstveier til Espern og strandsonen 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 tverrgater kunne føres helt ned til stranden.</p> <p>Alternativ til bro kan det som vist på vedlagte planforslag etableres flere nye veier:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.). 	<p>Reguleringsplanen tar for seg dobbeltspor til Hamar stasjon og oppgradering av eksisterende stasjonsområde. Trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar er ikke tatt. Espern bru er et eget prosjekt med egen reguleringsplan, og er i byggefase.</p>

<p>Nye kryssningspunkter under sporområde kan inngå som permanente kjøreadkomster til nye garasjekjellere i Espern og strandsonen.</p> <p>Avsender mener underganger vil være kostnadsbesparende og mer kontrollerbare økonomisk og fremtidsmessig enn bro, og han foreslår at entreprisedokumenter gjøres om til det.</p>	
--	--

Nr. 15	Luks, Leverandørens utviklings- og kompetansesenter	Bane NORs kommentar
<p>Avsender sier 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 varetransport på fortau, i sykkelfelt, bussholdeplass, kollektivfelt, osv.</p> <p>Avsender viser til regelverk og standardkrav for vegbredder og oppstillingsplasser for varetransport, Bransjestandard for varetransport (BVL). Arealene må sikres slik at varetransport kan foregå forsvarlig hva angår myke trafikanter, og at sjåførens arbeidsmiljø er ivaretatt, og viser videre til kravene for varetransport i TEK 17.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Reguleringsplanen omfatter hovedsakelig jernbaneformål.</p> <p>Vei og gatearealer rundt stasjonen reguleres ikke i denne planen, men må ivaretas i andre planer jf. planbeskrivelse kap. 2.7.4.</p>

Nr. 16	Glommen Mjøsen Skog	Bane NORs kommentar
<p>Avsender legger ved høringsinnspill de sendte den 19.01.2022, som de mener er like aktuell nå som den var i januar. De er skuffet over at tilsving til Rørosbanen fortsatt ikke er med og vil derfor gjenta deres ønske om at den tas inn.</p> <p>I plandokumentene 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 god- og persontrafikk mot østre del av Innlandet. Dette perspektivet synes ikke å ha vært med i «knutepunktprosjektet» og er ikke med i dagens plan.</p> <p>Plandokument som nå er på høring, viser med all mulig tydelighet at dette er omfattende prosesser. De mener det ville være kostnadseffektivt og en stor fordel å inkludere tilsving til Rørosbanen i denne planen. Skogen er en av Innlandets</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for</p>

<p>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.</p> <p>Glommen Mjøsen Skog SA ber derfor om at tilsving til Rørosbanen legges inn i reguleringsplanen.</p>	<p>gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p>
--	--

Nr. 17	Borgny Irene Nygaard	Bane NORs kommentar
	<p><i>Borgny Irene Nygaard, Sissel Løvhaug Hansen, Stein Brohjem, Viggo Angelsen, Wenche Nygaard Luci har samme innhold i merknadsbrev.</i></p> <p>Avsender mener realisering av ekstra spor for godsvogner nord for stasjonen, vil medføre store negative konsekvenser for byens framtidige utvikling, og ramme dens mest attraktive herlighetsverdier og forbindelse til innsjøen Mjøsa, i all uoverskuelig framtid.</p> <p>Dersom dobbeltspor etableres helt inn til- og forbi stasjonen, langs åttometersplanet og Hamarbukta, og kostbare, påtenkte permanente tiltak gjennomføres på stasjonen, fryktes det at trasé øst vil bortfalle som et reelt trasealternativ i framtida. Arealene nord for stasjonen er nylig blitt fristilt fra båndlegging, da en etterlengtet utvikling av strandsonen som rekreasjons- og aktivitetsområde for innbyggerne skal finne sted. Avsender mener det er uakseptabelt at Bane NOR nå vil beslaglegge ytterligere attraktive arealer.</p> <p>Minner om pkt. 2 i meklingsresultatet av 18.11.2020 mellom kommunen og Bane NOR: «Det tas ikke stilling til endelig trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».</p> <p>I dette ligger det underforstått, at man ikke tar stilling – og ikke utfører tiltak som medfører at østlig trasé kan bortfalle som reelt alternativ på et senere tidspunkt. Det forventes at Bane NOR forplikter seg til dette punktet.</p> <p>Avsender advarer mot de kostnadskrevende tiltakene som ligger i forslag til reguleringsplan. Da det er uvisst hvordan Bane NOR kan anse de høye ekstrakostnadene ved de foreslåtte tiltakene som forsvarlige, med tanke på at det i</p>	<p>Det er et eksisterende uttrekksspor nord for stasjonen i dag som går frem til undergangen i Strandgateparken. Dette sporet må forlenges for å ivareta vending av lengre godstog.</p> <p>Forlengelsen av uttrekkssporet er nødvendig uavhengig av reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon. Løsningen for uttrekkssporet som lå til grunn for planforslaget til høring innebar en ny støttemur langs parkeringsarealet på Åttometersplanet. En slik mur ville komme fra 0 – 4m inn på parkeringsraden langs dagens støttemur. Denne løsningen er nå revidert og nødvendig justeringer av spor kan løses innenfor eksisterende jernbaneeiendom, og det er ikke behov for å bruke areal av parkeringsplassen på Åttometersplanet. Ny løsning gir behov for å bygge om Victoriaundergangen som gir</p>

framtida vil bli nødvendig å reversere dem, og bekoste nye ressurskrevende sporendringer og byggetiltak ved Vikingskipet, når en østlig trasé eventuelt skal kunne velges.

Avsender 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, og at disse må tas ut av reguleringsplanen.

En 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 for midlertidige oppgraderingstiltak på Hamar stasjon.

Tiltakene i reguleringsplanen er det ikke bevilget midler til i NTP, som det er for de midlertidige tiltakene. Avsender mener det vil være en uforstandig sløsing med fellesskapets midler å bekoste permanente tiltak på strekningen, når det ikke har noen betydning for resultatmålene til jernbanedriften. Det er også svært kritikkverdig bruk av fellesskapets midler, all den tid muligheten for et trasevalg i øst skal opprettholdes, i henhold til 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.

Avsender påpeker at vi er inne i en tid hvor regjeringen må legge opp til store innsparinger i bruk av offentlige midler, for å ivareta nyoppstående og krevende utfordringer / oppgaver i samfunnet. Dette må både Bane NOR og kommunens politikere ta inn over seg, i arbeidet med reguleringsplanen.

en bredere undergang, men med lavere frihøyde.

Reguleringsplanen følger direkte opp meklingsavtalen, der det fremgår at trasevalg gjennom Hamar ikke tas stilling til, og at Bane NOR utarbeider en reguleringsplan for dobbeltspor over Åkersvika og oppgradering av dagens Hamar stasjon.

Trasevalg gjennom Hamar er ikke tatt, frem til dobbeltspor planlegges og realiseres vil det være behov for å oppgradere og modernisere dagens stasjon. Dette legger reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon opp til.

Midlertidige tiltak på Hamar stasjon for prosjektet dobbeltspor Sørli – Åkersvika vil tilrettelegge for to tog i timen. Det vil likevel være behov for tiltak på stasjonen for vedlikehold, oppgraderinger og modernisering. De midlertidige tiltakene bidrar i liten grad til en mer robust stasjon eller økning i kapasitet for gods på stasjonen.

Prosjektet Åkersvika – Hamar stasjon legger opp til en modernisering av stasjonen som er nødvendig for å forlenge stasjonens levetid. Prosjektet legger opp til å øke kapasiteten for både persontog og godstog. Helt nødvendig vedlikehold og fornying i årene som kommer tas også med i prosjektet.

	Dette gjelde blant annet å legge til rette for ERTMS og fornye KL-anlegget.
--	---

Nr. 18	Sissel Løvhaug Hansen	Bane NORs kommentar
<p>Merknaden har samme innhold som Borgny Irene Nygaard, se merknad nr. 16 og Bane NORs kommentar.</p> <p><i>Borgny Irene Nygaard, Sissel Løvhaug Hansen, Stein Brohjem, Viggo Angelsen, Wenche Nygaard Luci har samme innhold i merknadene.</i></p>		

Nr. 19	Leif Erling Storsveen	Bane NORs kommentar
<p>Avsender er 100 % mot «ny jernbanetrasé» gjennom Hamar, og 100 % for den østlige traseen. Alternativene er godt utredet, og han mener Bane NOR bedriver en spekulativ prosess med å planlegge en ny Hamar stasjon/ jernbane som for alltid vil stenge fysisk mellom byen og Mjøsa. Gode løsninger mellom Røros- og Dovrebanen raderes elegant bort. Han mener det har foregått et «spill» i kampen om trasévalg i Hamar. Undres over byråkratiske og politiske overkjøringer av både privatpersoner og dyktige fagfolk. Mange av disse har brukt enormt med tid (gratis) for å prøve å bryte gjennom og inn til makteliten. Undres over demokratisk styre kontra makt som utøves fra statlige etater. Understreker at han er imot midlertidig ny Hamar stasjon, og ønsker at det tilrettelegges for en god og langsiktig trasé øst.</p>		<p>Reguleringsplanen følger direkte opp meklingsavtalen mellom Hamar kommune og Bane NOR fra 2020. I avtalen er det enighet om at traseen gjennom Hamar ikke er fastsatt, men at Bane NOR skal planlegge dobbeltsporet i på dagens stasjon, og modernisere stasjonen.</p> <p>Dersom dobbeltsporet skal bygges gjennom Hamar må det startes opp igjen en ny planprosess, når dette eventuelt prioriteres.</p>

Nr. 20	Bjørn Karlsen	Bane NORs kommentar
<p>Avsender sier nei til dobbeltspor inn til Hamar stasjon. Dobbeltsporet må stoppe på Stangesiden før Åkersvika i påvente av en avgjørelse på om det blir valgt vestlig eller østlig trasé gjennom Hamar. Bane NOR 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. Han mener for øvrig at Bane NOR skal konsentrere seg om jernbaneutvikling og ikke være en boligspekulant.</p>		<p>Reguleringsplanen følger direkte opp meklingsavtalen mellom Hamar kommune og Bane NOR fra 2020. I avtalen er det enighet om at traseen gjennom Hamar ikke er fastsatt, men at Bane NOR skal planlegge dobbeltsporet i på dagens stasjon, og modernisere stasjonen.</p>

	<p>Dersom dobbeltsporet skal bygges gjennom Hamar må det startes opp igjen en ny planprosess, når dette eventuelt prioriteres.</p> <p>Tilsving er ikke tenkt planlagt med dagens enkeltspor over Åkersvika.</p> <p>Bane NOR Utbygging, som utarbeider reguleringsplanen for stasjonen, planlegger ikke boligutbygging.</p>
--	--

Nr. 21	Stein Brohjem	Bane NORs kommentar
	<p>Merknaden har samme innhold som Borgny Irene Nygaard, se merknad nr. 16 og Bane NORs kommentar.</p> <p><i>Borgny Irene Nygaard, Sissel Løvhaug Hansen, Stein Brohjem, Viggo Angelsen, Wenche Nygaard Luci har samme innhold i merknadene.</i></p>	

Nr. 22	Gunnar W. Holm	Bane NORs kommentar
	<p>Merknad mottatt 03.09.22: - Pga. ferie ber han om en ukes utsettelse på høringsfristen.</p> <p>Merknad mottatt 13.09.22:</p> <p>Undertegnede er tidligere leder for Samarbeidsutvalget for 40 velforeninger i Hamar. Deltatt i en gruppe med interesse for indre kulvert i vest-alternativet. Avsender mener denne er det rimeligste forslag til to-spors løsning gjennom Hamar. Raskest å bygge, den sparer Koigen og bryggene og unngår alle innsigelser.</p> <p>Uttalelsen er todelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den gjenopptar hva Hamar mistet; mulighet til en senket stasjon. 2. Den minner om alternativet «Senket indre kulvert» <p><u>En senket Hamar stasjon</u></p> <p>Enstemmig Hamar kommunestyret med 39 stemmer valgte å be Jernbaneverket utrede forslag til å senke sporene en etasje på Hamar stasjon. Sweco / Norconsult laget et 15 km</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Iht. meklingsavtalen mellom Hamar kommune og Bane NOR fra 2020, er det ikke aktuelt å planlegge dobbeltspor gjennom Hamar nå. Det skal legges opp til å føre dobbeltsporet inn til dagens stasjon, og modernisere stasjonen.</p>

<p>underjordisk prosjekt som bymessig og prismessig lå langt utenfor realisme. Hamar fikk derfor ikke hva byens politikere bestilte. Han mener Bane NOR har i dag andre syn på teknisk gjennomførbarhet, og han gjentar derfor premissene for senket løsning.</p> <p>Sporene på hele stasjonsområdet ligger på forurenset grunn. Bane NOR må sørge for å rense grunnen. Det betyr å grave ut mer enn 3 meter mot avrenning til Mjøsa. Viser til NVE rapport fra i år. Langs Rørosbanens sving ut mot Åkersvika, så lå jernbanens kullager, som har ført til opphoping av kjemikalier som må fjernes.</p> <p>Ved senking av Hamar stasjon oppnår en frigjorte arealer, både i de indre og når forurensning 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 / rundkjøring ved Bryggeriet.</p> <p>Avsender legger ved merknader ved tidligere høringer som vedlegg, og tegning over pkt. 2 «senket indre kulvert».</p>	
---	--

Nr. 23	Liv Ljosland Karlsen	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender er imot regulering av dobbeltspor inn til Hamar stasjon. Bane NOR må som jernbaneutvikler finne de beste løsninger. Det er viktig med en regulering for å få tilsving fra Dovrebanen inn på Rørosbanen, og at dette gjøres først. En tilsving vil gi en mer effektiv jernbane, og å hindre at alle tog på Rørosbanen må inn til Hamar stasjon for å vende før de kjører videre til Oslo via Sørli terminal. 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 klart.</p>	<p>Reguleringsplanen følger direkte opp meklingsavtalen mellom Hamar kommune og Bane NOR fra 2020. I avtalen er det enighet om at traseen gjennom Hamar ikke er fastsatt, men at Bane NOR skal planlegge dobbeltsporet i på dagens stasjon, og modernisere stasjonen.</p> <p>Dersom dobbeltsporet skal bygges gjennom Hamar må det startes opp igjen en ny planprosess, når dette eventuelt prioriteres.</p> <p>Tilsving er ikke tenkt planlagt med dagens enkeltspor over Åkersvika.</p>

Nr. 24	Viggo Angelsen	Bane NORs kommentar
<p>Merknaden har samme innhold som Borgny Irene Nygaard, se merknad nr. 16 og Bane NORs kommentar.</p> <p><i>Borgny Irene Nygaard, Sissel Løvhaug Hansen, Stein Brohjem, Viggo Angelsen, Wenche Nygaard Luci har samme innhold i merknadene.</i></p>		

Nr. 25	Wenche Nygaard Luci	Bane NORs kommentar
<p>Merknaden har samme innhold som Borgny Irene Nygaard, se merknad nr. 16 og Bane NORs kommentar.</p> <p><i>Borgny Irene Nygaard, Sissel Løvhaug Hansen, Stein Brohjem, Viggo Angelsen, Wenche Nygaard Luci har samme innhold i merknadene.</i></p>		

Nr. 26	Kjell H. Bjørklund, Asbjørn Opaas, Gunnar Skjeset	Bane NORs kommentar
<p>Avsendere mener følgende forutsetninger må legges til grunn for reguleringsplanen:</p> <p><u>Trasé for dobbeltspor gjennom Hamar er ikke bestemt.</u> Viser til meklingsresultatets pkt. 2, godkjent av kommunestyret 18.11.2020: «Det tas ikke stilling til endelig trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar nå».</p> <p>Dette innebærer at en eventuell ny fylling/bru med dobbeltspor over Åkersvika må bygges slik at den muliggjør både øst og vest som framtidig dobbeltsportrasé gjennom Hamar, og at den ikke favoriserer trasévalgene i vesentlig grad. Det må tas hensyn til at øst-traseen og plassering av stasjonen ved Vikingskipet kan optimaliseres i betydelig grad i forhold til BN's versjon.</p> <p><u>Ved flere anledninger har representanter fra BN uttalt at de når sine resultatmål med dobbeltspor til Åkersvika og mindre tiltak på Hamar stasjon.</u> 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).</p> <p>På s. 8 i planbeskrivelsen Åkersvika – Hamar stasjon hevdes det at planforslagets tiltak vil medføre:</p> <p>For Dovrebanen, økt kapasitet og frekvens.</p>		<p>Prosjektet tar ikke stilling til alternativ Øst eller Vest, men planlegger en modernisering av dagens Hamar stasjon. Dersom alternativ Øst skulle bli aktuelt senere kan deler av planlagt fylling kobles til ny bru mot Vikingskipet.</p> <p>Prosjektet Sørli-Åkersvika forutsetter midlertidige tiltak ved Hamar stasjon for å oppnå 2 tog/time. De midlertidige tiltakene legger ikke opp til ytterligere kapasitetsøkning eller forbedring av stasjonen ut over dette målet.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Ifølge Konseptdokumentet 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, mener de.</p> <p><u>Planforslag for ombygging av Hamar stasjon.</u> Foreslått stasjon tilfredsstillers ikke BN`s krav til flomsikring og plattformlengder for InterCity. Synes det er merkelig at Hamar stasjon blir den eneste som ikke oppfyller disse kravene. Overveiende sannsynlig at dobbeltsporet blir bygd videre nordover gjennom Hamar på et tidspunkt. Hvilken løsning mener BN da vil være mest sannsynlig i Vest-alternativet, og hvordan ser BN for seg at ovennevnte krav da kan tilfredsstillers?</p> <p>Framtidige hastigheter og støynivå langs enkeltspor-strekningen fra stasjonen og til Furuberget må også beregnes og angis.</p> <p>Planlagt utbygging utenfor nødvendig sporområde på stasjonen, kan gjennomføres uavhengig av om dobbeltsporet stopper i Åkersvika eller på stasjonen.</p> <p><u>Forlenget uttrekksspor.</u> Uttrekksspor er en meget dårlig erstatning for godstilsving, jf. uttalelser fra representanter for skogbruksvirksomhet.</p> <p><u>Kost / nytte-regnskap.</u> Bør foreligge et kvalitetssikret kost/nytte-regnskap før kommunen tar stilling til et så omfattende prosjekt som planforslaget legger opp til. Stor fare for at en meget kostbar</p>	<p>Planbeskrivelsen s. 8 beskriver overordnede InterCity mål for Dovrebanen. Mellom 2027 og 2050 vil det også være behov for en gradvis økning i kapasitet både på Hamar stasjon og nord for Hamar.</p> <p>Prosjektet Åkersvika – Hamar stasjon legger opp til en modernisering av stasjonen som er nødvendig for å forlenge stasjonens levetid. Prosjektet legger opp til å øke kapasiteten for både persontog og godstog, helt nødvendig vedlikehold og fornying i årene som kommer tas også med. Dette gjelde blant annet å legge til rette for ERTMS og fornye KL-anlegget.</p> <p>Planen må forholde seg til eksisterende trase nord for Victoriaundergangen. Det er derfor ikke mulig å etablere hele stasjonsområdet på flomsikkert nivå. Krav til plattformlengder er ivaretatt.</p> <p>Bane NOR skal iht. meklingsavtalen ikke planlegge traseen gjennom Hamar, hverken Alternativ Øst eller Vest. Det er derfor ikke tatt stilling til eventuelle fremtidige løsninger for dobbeltspor gjennom Hamar.</p> <p>Dagens bane nord for Hamar stasjon inngår ikke i foreliggende plan, iht. meklingsavtalen.</p> <p>Deler av planlagt byutvikling på utsiden av stasjonsområdet</p>
---	---

<p>utbygging som beskrevet, vil gi skjeve og uheldige føringer for fremtidig valg av trasé for dobbeltspor gjennom Hamar, i strid med meklingsvedtaket.</p>	<p>kan gjennomføres uten å gjennomføre utbygging av Åkersvika – Hamar stasjon. Deler av området kan ikke bebygges før oppgraderingen av stasjonen er gjennomført.</p> <p>Tilsvingen er ikke prioritert. For å ivareta nødvendige togbevegelser på Hamar stasjon vil det derfor være nødvendig å forlenge dagens uttrekkspor, uavhengig av gjennomføringen av Åkersvika – Hamar stasjon.</p> <p>Planen ser både helt nødvendige vedlikehold og oppgraderinger for å forlenge stasjonens levetid, sammen med nødvendige tiltak for å øke kapasiteten i sammenheng.</p>
---	--

Nr. 27	Bjørn Inge Sletta	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender sender inn klagesak på støy ved Briskebyen på Hamar for dagens situasjon, ved den midlertidige hensettingen. Klagen er datert 19.06.22 er rettet mot Miljørettet Helsevern i Hamar kommune, med vedlegg fra tidligere historikk / korrespondanse ang. støyproblematikk.</p> <p>Som nabo til Rørosbanen har undertegnede sammen med flere naboer i en årrekke klaget på støy fra parkerte togsett inntil deres eiendommer i Nedre Briskebyvei. Togsettene er plassert tett inntil eiendommene, avgir støy både når de er parkert og ved inn/utkjøring fra området.</p> <p>Aktiviteten har økte spesielt våren / sommer 2022, og det er en uakseptabel situasjon for beboerne i området.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>Klagesaken er overført til Banesjef som har ansvar for dagens drift av det midlertidige hensettingsanlegget, og er ansvarlig for støyforholdene ved eksisterende anlegg.</p> <p>Prosjektet med reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon, har gjort støyvurderinger for fremtidig situasjon, og vurderinger for støytiltak når prosjektet skal bygges.</p> <p>Reguleringsbestemmelsene sikrer at både langsgående støyskjerm og lokale støytiltak skal være gjennomført innen dobbeltsporet og modernisert stasjon tas i bruk.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Hensetting av togsett foregått i perioder over flere uker, og spesielt knyttet til helligdager som pinse og påske, hvor det normalt skal herske helligdagsfred. • I perioder umulig å føre en normal samtale i uteområder som vender ut mot jernbanen. <p>Avsender har dokumentert forholdene med bilder og video. Klaget flere ganger til Bane NOR, uten å ha mottatt noen annet enn forståelse, og at det ikke er mulig å gjøre noe for at situasjonen blir bedre.</p> <p>Etter hans oppfatning har Bane NOR gradvis tatt seg til rette i deres nærmiljøer, uten å ha gjort tilstrekkelige vurderinger eller vurdert konsekvensene av å parkere togsett inntil deres boligeiendommer. Viser til reguleringsplan for hensetting på Hjellum er grundig vurdert etter plan- og bygningslov, mens samme aktivitet på Hamar skjer uten noen form for nabovarsling, støyvurderinger og konsekvensutredninger osv. Området er i gjeldene kommunedelplan 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 tog kommer nå i tillegg til støy fra bussterminal og annen virksomhet.</p> <p>Situasjonen oppleves som trussel mot liv og helse for beboerne i området, og ber om et møte med Hamar kommune snarest mulig for å diskutere saken og mulige tiltak.</p> <p>Beboerne opplever situasjonen helt uholdbar, og ber Hamar kommune med hjemmel i Folkehelseloven og tilhørende forskrifter om å umiddelbart gripe inn mot Bane NOR å pålegge selskapet å avslutte bruken av området for parkering av togsett. De mener det også er i strid med gjeldene reguleringsplan, og ber Hamar kommune i tillegg vurdere bruken av området opp mot plan- og bygningslovens bestemmelser og gjeldene reguleringsforhold i området.</p> <p>Legger ved bakgrunn for saken og vedlegg med tidligere historikk i merknaden.</p>	
---	--

Nr. 28	Per Mengshoel	Bane NORs kommentar
<p><u>Forutsetninger</u> Viktige forutsetninger for arbeidet er meklingsavtalen og at trasévalg gjennom Hamar skal gjøres på et senere tidspunkt. Tiltak utenfor planområdet eller tiltak som umuliggjør et fritt trasévalg på et senere tidspunkt vil være et brudd på</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av</p>

<p>meklingsavtalen. Når meklingsavtalen oppheves vil hele diskusjonen i Hamar settes i spill, ifølge han.</p> <p><u>Uttrekkspor</u> Uttrekkssporet utenfor sentrum er et tiltak utenfor planområdet som er definert i meklingsavtalen, og dermed noe som bryter med denne. Det fremkommer ikke om uttrekkssporet og justert trasé foran sentrum skal ligge på nåværende høyder, eller om de skal etableres høyere etter nye flomgrenser. Uttrekkssporet er unødvendig dersom man etablerer tilsving.</p> <p><u>Åkersvika naturreservat</u> Arbeidet i Åkersvika må innrettes slik at det ikke låser fremtidig trasévalg, jf. meklingsavtalen. Linjeføringen vil kunne påvirke fremtidig trasé vest med tanke på plassering av plattformer, dybde på kulvert / bro, og en fremtidig trasé øst. Dersom inngrepene 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.</p> <p><u>Tilsving</u> Tilsving Dovrebanen sørfra mot Rørosbanen er en del av Godspakke Innlandet og et viktig ledd i å øke mulighetene for godstransport gjennom Østerdalen, og et bidrag til det grønne skiftet. Tilsving bør tas inn i arbeidet nå, og gjennomføres samtidig dersom det bestemmes en videreføring av dobbeltspor inn til Hamar stasjon.</p> <p>Viktig forutsetning for tilsving er at dette ikke låser senere trasévalg inkl. nødvendige tilpasninger over naturreservatet Åkersvika. Stasjonen ved Vikingskipet vil kunne gjenbruke tilsvingen i ny hovedtrasé, og redusere fremtidige investeringer uavhengig av trasévalg, samt fjerne behov for nytt uttrekkspor.</p>	<p>meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. I avtalen er det enighet om å regulere dobbeltspor og modernisering av Hamar stasjon, med sikte på å gjennomføre prosjektet sammen med dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Det er et eksisterende uttrekkspor nord for stasjonen i dag. Sporet går over Victoriaundergangen til undergangen i Strandgateparken. Dette sporet må forlenges for å ivareta vending av lengre godstog, og vil ligge på nåværende høyder.</p> <p>Det vil fortsatt være mulig å bygge trasé østover og vestover senere.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p>
---	---

Nr. 29	Roar Pedersen	Bane NORs kommentar
	<p>Planen for stasjonsområdet og endring av spor for Rørosbanen synes uklok med tanke på muligheten for et Mjøssykehus i Moelv. Å avslutte sporet på Hamar vil gjøre at det ikke er mulig å reise med tog fra Elverum og Østerdalen uten å måtte skifte tog. Det må legges til rette for at passasjerer kan kjøre videre til sykehuset uten å skifte tog på Hamar.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det vil være mulig å kjøre tog fra Rørosbanen videre nordover på Dovrebanen ved å benytte andre spor, dersom dette skulle bli aktuelt i fremtiden.</p>

Nr. 30	Espen Eiendom	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

Nr. 31	Kulvertgjengen	Bane NORs kommentar
<p>1. Tilsving mot Rørosbanen fra sør i Åkersvika Selv om det går utenfor grensene til denne planen, så mener de det vil være lurt å legge til rette for en 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.</p> <p>2. Plattformen 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.</p> <p>3. Elektrifisering av Røros- og Solørbanen Sporene blir nå elektrifisert til Hjellum. Det håper de kan være starten på en viktig og ønsket elektrifisering, først til Røros mot Trondheim, og deretter Solørbanen.</p> <p>4. Ny veg ut til Tjuvholmen De ser av den vedlagte landskapsplanen for stasjonsområdet, at det planlegges en veg ut til Tjuvholmen som går på en ny fylling over den østlige delen av Hamarbukta. Den vegen som går ut til Tjuvholmen i dag mener de er svært vakkert steinsatt mot bølgeslag fra Mjøsa, og kanskje verneverdig. Hvis 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 idé å gjenskape denne steinsettingen på yttersiden av den ytterste moloen, der bølgene har et godt tak.</p> <p>Selv om mange av deres forslag er i randsonen av planområdet, er mye innenfor det båndlagte område. De mener at det blir lagt til rette for at disse tiltakene kan realiseres ved en senere anledning.</p>		<p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. Reguleringsplanen ser utviklings- og oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p> <p>Eventuelle fremtidige togtilbud ligger utenfor prosjektets mandat å vurdere. Det ligger ikke nye stasjoner eller holdeplasser inne i prosjektet, og det er lite trolig at det vil legges opp til to jernbanestasjoner på Hamar.</p> <p>Elektrifisering av Rørosbanen ligger utenfor omfanget av dette prosjektet.</p> <p>Ny vei til Tjuvholmen planlegges ikke av jernbaneprosjektet, men det er tatt inn illustrasjoner av mulige fremtidige løsninger.</p>

Nr. 32	Byentusiastene	Bane NORs kommentar
	<p>Byentusiastene v/ Anders Gunnestad, Atle Ottesen, Dag Tangen, Dagfinn Nyborg, Einar Lund og Ida Kristin Lie.</p> <p>Underskrivende byentusiaster anbefaler at adkomstkulverten til plattformene på Hamar stasjon utredes som trillbar forbindelse for sykkel, som er en tverrforbindelse mellom Stangevegen og sjøsiden. Planområdet bør derfor om nødvendig utvides til å omfatte arealer nord for Stangevegen. Videre anbefaler de 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.</p> <p><u>Forbindelse mellom bysiden og sjøsiden – kulvert/sykkelforbindelse.</u></p> <p>Ingen merknader til plassering av kulvert, forbindelsen mellom byen og den kollektive betjeningen av stasjonen er god. De finner et misforhold mellom utforming på sjøsiden og bysiden. Bysiden har trappeanlegg og heiser, mens det på sjøsiden også er trillbart rampesystem som tilfredsstiller krav til universell utforming. Forbindelsen vil være viktig for framtidig allmenn kommunikasjon med trillende fartøyer, både barnevogner, rullestoler og sparkesykler. Det må derfor utredes hvordan trillfri adkomst kan skje også på bysiden. Om nødvendig ved å inkludere areal på nordsiden av Stangevegen (ved Grandesenteret). Siden det bli heis ved plattformensiden, mener de at en slik rampe ikke nødvendigvis trenger å følge normen for universell utforming.</p> <p>De er ikke enig i at det på folkemøte på Bylab 25.8 ble sagt at sammenblanding av gående og syklende ikke vil være mulig. Detaljutforming kan legge til rette for de ulike brukerne, og viser til nye stasjonen i Ski hvor flerbrukspassasje er anlagt.</p> <p><u>Tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen</u></p> <p>Tilsvingen er ikke med i planområdet, og på folkemøte 25.8 ble det sagt at denne ikke er finansiert. Slik de forsto Bane NORs presentasjon av reguleringsplanen, er heller ikke ombygging av Hamar stasjon finansiert. Hensikten med reguleringsplanen er dermed ikke å stadfeste finansierte prosjekter, men å avklare den arealforpliktende løsningen som bereder grunnen for økonomiske prioriteringer.</p> <p>På folkemøtet ble det sagt at tilsvingen utelukkende vil komme tømmertog fra Sørli til gode, ti tog per døgn. De antar at forslaget om forlenget uttrekksspor nord for stasjonen vil dreie seg om disse togene. Samtidig legger sporarrangementet på stasjonen opp til en kapasitet på 20 godstog hver veg gjennom</p>	<p>Detaljering og utforming av undergangen på stasjonssiden vil bli jobbet videre med i samarbeid med kommunen. Mellom sporene og Stangeveien er det lite plass og mange funksjoner som skal løses. Undergang under Stangeveien med rampe ved Grandesenteret vil øke prosjektet i omfang og kostnad, og vil ikke ivareta nødvendig tilrettelegging for universell utforming av stasjonen, da dette vil være en omvei for de reisende. En slik undergang vil også bli veldig lang, som ikke er en god løsning for gående og syklende. Bane NOR ønsker ikke å bygge ramper som ikke innfrir krav til universell utforming.</p> <p>Undergangens funksjon vil først og fremst være for de reisende ved stasjonen. Det vil være adkomst til og fra plattformer nede i undergangen. Av hensyn til de reisende og sikkerheten er det derfor ikke ønskelig å legge til rette for sykkeltrafikk i undergangen.</p> <p>Planleggingen av dobbeltspor i Åkersvika og oppgradering av Hamar stasjon er en direkte oppfølging av meklingsavtalen med Hamar kommune fra 2020. Reguleringsplanen ser utviklings- og</p>

<p>stasjonen. Det ble også sagt at innenfor ytre Inter-city vil bare strekningsvise kapasitetsutbedringer kunne skje nord for Hamar, med svært usikker tidshorisont både planmessig og økonomisk.</p> <p>Bane NORs grafiske ruter over togtrafikken viser at det i dag er ca. 30 godstog i uken hver veg nord for Hamar på Dovrebanen, 4-5 pr. dag. Rørosbanen har i snitt under ett godstog pr. dag. Dette innebærer at den forventning Bane NOR har til godstrafikken vil gi en formidabel økning i togbevegelsene i Hamars strandsoner, med flere passerende og rangerende tog, i området som byen befolkning oppfatter som «sårbar» for mer jernbanetraffikk, og som er prioritert som det fremste opplevelsese- og fritidsområdet i Hamar.</p> <p>Ved strekningsvise forbedringer på Dovrebanen nord for Hamar, ble det poengtert på møtet at den største utfordringen/hindringen for økt togfrekvens nord for Hamar, både gods og passasjertog, er dagens bane med ulik hastighet på de to togtypene. De mener tilsving kan bøte på dette til en langt lavere kostnad, ved bruk av hybridlokomotiver. Rørosbanen er mer ressursbesparende linje (færre høydemeter), færre passasjertog som begrenser godstogenes framføringshastighet. På lengre sikt vil en etappevis elektrifisering gjøre bruk av Rørosbanen gunstigere. De ber derfor om at tilsving legges inn i planen.</p>	<p>oppgraderingsbehovet ved Hamar stasjon i sammenheng med utbygging av dobbeltspor Sørli – Åkersvika.</p> <p>Tilsving på Hamar bør sees i sammenheng med tiltak for gods. Reguleringsplanen er ikke til hinder for å planlegge og bygge tilsvingen når dette er aktuelt å prioritere.</p> <p>Det er lagt opp til at uttrekkssporet fra Hamar stasjon ivaretar tilsvingens funksjon frem til denne prioriteres. Uttrekkssporet vil trolig brukes av ca to godstog per dag for vending mellom Rørosbanen og Dovrebanen.</p> <p>Frem til Hamar stasjon bygges om vil stasjonen være begrensende for økt godskapasitet. Når Hamar stasjon er oppgradert vil det være andre tiltak nord for Hamar som vil være nødvendig for å øke kapasiteten.</p>
---	---

4 Sammendrag Stange kommune

Ved det offentlige ettersynet i Stange kommune for reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon, så har det til sammen kommet inn ti merknader. Fem av merknadene er fra offentlige instanser, en merknad er fra ulike organisasjoner, lag foreninger og politiske partier. Det er til sammen fire merknader fra private, grunneiere og næringsliv.

Av temaer som går igjen i merknadene så er det temaet Åkersvika naturreservat. Følgende merknader inneholder temaet:

- Åkersvika naturreservat (6 stk) nr.: 4, 5, 7, 8, 9 og 10.

4.1 Offentlig ettersyn av reguleringsplan i 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

4.2 Offentlige instanser i Stange kommune

Nr. 1	Stange kommune, planutvalget	Bane NORs kommentar
	Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.	

Nr. 2	Innlandet fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<u>Planfaglige forhold</u> Planforslaget følger opp vedtatt kommunedelplan. Planforslaget regulerer et større areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på vestsiden av jernbanen (SAA1), enn i gjeldene plan (SAA73), men dette er et midlertidig anleggsområde som skal endres til grønnstruktur innen to år	Tas til orientering.

<p>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.</p> <p><u>Samferdselsfaglige forhold</u> 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.</p> <p><u>Kulturvern faglige forhold – Automatiske fredete kulturminner</u> Varslingsplikt etter kulturminneloven § 8, andre ledd er tatt i begge planenes fellesbestemmelser. Forholdet til eventuelle ikke registrerte kulturminner er dermed ivaretatt i planen. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 anses som oppfylt.</p>	
---	--

Nr. 3	NVE	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

Nr. 4	Statsforvalter i Innlandet	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

Nr. 5	Mattilsynet	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		

4.3 Organisasjoner, lag og foreninger i Stange kommune

Nr. 6	Mjøsa Strandeierforening	Bane NORs kommentar
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.		<p>Det gjennomføres ny registrering for noen områder i Stange, for ny vurdering av om de er egnet for vern.</p> <p>Hagearealene på boligeiendommene vil ikke bli foreslått videreført i arbeidet</p>

	<p>med å finne kompensasjonsarealer.</p> <p>Hvilke arealer som er aktuelle å verne, beskrives i kompensasjonsplanen, som er vedlagt reguleringsplanen.</p> <p>Bane NOR arbeider med å oppdatere kompensasjonsplanen. Aktuelle erstatningsområder utredes videre, og skadereduserende tiltak vil konkretiseres.</p> <p>Det er viktig for Bane NOR å gi et tilstrekkelig grunnlag for Statsforvalterens vurdering av søknaden om dispensasjon fra verneforskriften til Åkersvika naturreservat.</p> <p>Selve arbeidet med kompensasjonsplan og vern av nye arealer gjennomføres i en separat prosess med Statsforvalteren.</p>
--	--

4.4 Private, grunneiere og næringsliv i Stange kommune

Nr. 7	Margareth og Ulf Martinsen	Bane NORs kommentar
	<p>Når det gjelder forslag til endring av avgrensning av Åkersvika naturreservat, så er undertegnede ikke enig i de nye planene.</p> <p>Prosessen Bane NOR har med Statsforvalteren i Innlandet går ut på at man skal finne nye områder som skal erstatte det som tas fra Åkersvika. De nye områdene skal helst ligge i tilknytning til dagens verneområde. De stiller seg derfor undrene til at det skal være arealer «stykkevis og delt», slik at enkelte grunneiere blir berørt, og andre ikke. Det virker som noen har sittet med et kart uten å ha kunnskap om villaområdet. I utgangspunktet skulle arealer henge sammen med naturreservatet, og ifølge informasjonen så er det sand, grus</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Det er gjennomført ny befarings og vurdering av området for å vurdere om de er egnet for vern. Hagearealene på boligeiendommene vi ikke bli foreslått videreført i arbeidet med å finne kompensasjonsarealer.</p>

<p>og mudderbanker som skal erstattes. Ifølge Bane NOR så kan disse arealene erstattes med privat hageareal en til to kilometer lenger sør. Deres eiendom har opparbeidet plen som går helt ned til vannkanten. De kan heller ikke se at noen få hagebiter har noen stor betydning for biologisk mangfold. De spør hva som kvalifiserer til vern når alt blir så oppstykket?</p> <p>En biolog var på besøk ved to av eiendommene mandag 15. august. Han fortalte at arter og det som skulle besvares i stor grad gikk i vannkanten og utover i vannet. Er disse artene spesifikt bare på de eiendommene som er berørt? Hva er meningen med å ta hageareal? De savner fortsatt et konkret svar på hvilke arter som er verneverdige, i vann og på land.</p> <p>De 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».</p>	<p>Foreslåtte kompensasjonsområder kvalitetssikres videre med tanke på naturfaglige verdier og egnethet. Selve arbeidet med kompensasjonsplan og vern av nye arealer vil følges opp videre i en egen prosess med Statsforvalteren.</p>
--	--

Nr. 8	Jan Ivar Martinsen	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender var i sin tid en av mange entusiastiske fugleinteresserte som kjempet for å få Åkersvika fredet, og har sånn sett interesse for egnede områder for trekkende fugler. Som strandeier mener han det er «søkt» og «konstruert» når det offentlige vil plukke ut små hagebiter på noen få privateiendommer for å få regnestykket med antall kvadratmeter med erstatningsarealer til å gå opp. Han mener det ikke ligger sterke nok faglige argumenter som kan forsvare ulempene dette får for dem som er strandeiere, og snakker da på vegne av sin bror Ulf Martinsen som er nærmeste nabo og seg selv.</p> <p>Han mener en pengesterk stat som Norge kan 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 Tjuvholmen. Her kan det utvikles miljøer som trolig vil falle langt mer i smak hos aktuelle fulgearter og ikke minst hos Ramsar-sekretariatet, siden slike lokaliteter nok bedre ivaretar hensikten med Ramsar-ideen.</p> <p>De er enig med Stange kommune, som også ønsker slike øyer, og går inn for at naturreservatet skal følge vannlinja på deres eiendommer. Dermed oppnår en likhet for alle berørte strandeiere i området fra jernbanebrua og ut til Nordsveodden.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Foreslåtte kompensasjonsområder kvalitetssikres videre med tanke på naturfaglige verdier og egnethet. Hagearealene på boligeiendommene vil ikke bli foreslått videreført i arbeidet med å finne kompensasjonsarealer.</p>

<p>Avsender har vært i kontakt med Bjørn Harald Larsen i Miljøfaglig Utredning, som har vært på befaring i den aktuelle strandsonen. Det er funnet blant annet blåknapp, kvitmaure og gåsemure i området deres, arter som det ikke kan sies å være sjeldne, og som har store leveområder. De har forstått det slik at det er livet fra vannkanten, og utover som er viktigst å bevare. Derfor ønsker derfor at reservatet skal følge vannkanten. Å innlemme små biter av privat grunn kan kanskje se pent ut på papiret, men den reelle verdien av stykkevis fredning er svært diskutabel.</p> <p>Arten hvitkingås opptrer i store mengder på trekket, og velger ofte de grunne partiene inne i vika nord for Nordsveodden som landingsplass. Her er det få boligeiendommer og rolige forhold for fuglene. Det burde vært mulig å legge til noen få kvadratmeter med erstatningsareal her, slik at en oppnår arealmålet (altså i kratt/flommarksområdet mellom Nordsveodden og Mjølslivegen). Enten ved å utvide foreslåtte grenser på land eller anlegges små landfaste odder, evt. Øyer på strekningen.</p>	
---	--

Nr. 9	May og Bjørn Erik Jønsberg	Bane NORs kommentar
	<p>Merknad for «Forvaltningssone Nordsveodden – Tjuvholmen».</p> <p>Det permanente arealbeslaget er 22 100 m². Ifølge Ramsar-konvensjonen skal tapt areal erstattes med minimum 1:1. Kompensering (erstatning av tapt areal) er siste utvei i tiltakshierarkiet. Det bør fokuseres maksimalt på avbøting og restaurering, siden negativ påvirkning ikke kan unngås. Det er 372 m² fastmark som går varig tapt ved utbyggingen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 særlig forekomster av rødlistearter videre sørover langs Sandvikstranda. Betydningen av arealene som erstatning for nybygde arealer må da være liten, eller ikke særlig sammenlignbare mener avsender. <p>Siden det ikke foreligger en akseptert og omforent metode for økologisk kompensasjon i Norge (Kompensasjonsplan 2.1), er det gitt at forslaget om verning av deler av strandeidommene i tilknytning til Tjuvholmen – Nordsveodden (A) kan diskuteres. Et skjønnsmessig anslag foreslår at kompensasjonsfaktoren for</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Foreslåtte kompensasjonsområder kvalitetssikres videre med tanke på naturfaglige verdier og egnethet. Hagearealene på boligeiendommene vil ikke bli foreslått videreført i arbeidet med å finne kompensasjonsarealer.</p>

direkte arealtap 1:3, noe som gir et beregnet kompensasjonsareal på 66,3 dekar (66.300 m²).

Av totalt 1500m² som er foreslått vernet fra Tjuvholmen til Nordsveodden vest for dagens reservat, er det 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, anslagsvis 5-700m². Varning av disse arealene vil legge betydelige restriksjoner på eiernes bruk av den, for den viktigste del av eiendommen, ved vedlikehold for bading og utsikt mv. De foreslåtte vernede arealene utgjør en svært marginal del av det skjønsmessige kompensasjonsarealet, der nytteverdien av varning synes svært liten ift. Begrensningene dette utgjør for menneskene tilhørende eiendommene. I mai er disse områdene berørt av vårflommene. Vernesonen bør begrenses til vannkanten for disse eiendommene.

2. Stor trafikk av turgåere langs Sandvikastranda når vannstanden er lav. Turgåere kommer ofte via Ottestadstien og gjør avstikkere langs Mjøskanten. De mener det er større trafikk på Ottestadsiden en tallene i rapportene fra 2016 og 2019 legger til grunn. Bygges stadig nye eiendommer, ustrakt fortetting og i Mjøslivegen er det kommet flere nye hus. Under pandemien har flere skaffet seg hund, som har ført til økt hundelufting, og de ser en merkbar økning av turaktivitet. De har selv notert 80 passeringer i timen, hvor 1/3 har hund. Pilegrimsleden går der og mange trener på terrengsykkel. De synes det er fint at folk kan bruke stien og området til rekreasjon, og håper at utvidelsen av Åkersvikareservatet vil medføre reguleringer av aktivitetene til beste for dyre- og planteliv, og ikke minst brukerne selv.

De har lagt merke til at mange går ned til strandkanten og slipper hundene sine løs, både i og utenfor båndtvangsperioden, som har forstyret dyreliv i og utenfor hekking. Foreslår at det er nødvendig med båndtvang for hunder hele året i planlagte Åkersvikareservatet, og helst langs hele Ottestadstien. Samt jaktforbud i de utvidete verneområdene og ferdselsforbud på vann i april-mai.

3. De 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. Hele det foreslåtte området fra

<p>Nordsveodden til Mjøslivegen synes de er godt planlagt. Det er i det området fuglene ferdes og hekker, ikke i hagene til folk langs Sandvikastranda.</p> <p>4. De er også plaget med parkering nederst i Mjøslivegen, selv om Stange kommune vil at folk skal parkere på Hias. Folk som nyter friluftsområdet bruker ofte bilen, skal de nytte friluftsområdet og naturreservatet bør de gjøre det til fots eller bruke egnede parkeringsplasser.</p>	
--	--

Nr. 10	Espen Eiendom	Bane NORs kommentar
Se merknad i kap.2 - Felles merknader til Hamar og Stange kommune.		