

Oppsummering av innkomne merknader – Varsel om oppstart for Reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon

Reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon ligger i både Hamar og Stange kommune. Det er derfor varslet om oppstart i begge kommuner og oppsummert innspill til begge varsler.

Det ble avholdt oppstartsmøte med Hamar kommune 18.juni 2021, og varslet oppstart av regulering 7.juli 2021. Det kom inn 15 merknader til oppstartsvarselet.

I Stange kommune ble det avholdt oppstartsmøte 25.november 2021, og varslet oppstart av regulering 16. desember 2021. Det kom inn 15 merknader til oppstartsvarselet.

Innhold

1	Hamar kommune	2
1.1	Liste over innkomne merknader	2
1.2	Offentlige instanser	2
1.3	Organisasjoner, lag og foreninger	7
1.4	Private, grunneiere og næringsliv	9
2	Stange kommune	12
2.1	Liste over innkomne merknader	12
2.2	Offentlige instanser	12
2.3	Organisasjoner, lag og foreninger	17
2.4	Private, grunneiere og næringsliv	19

1 Hamar kommune

1.1 Liste over innkomne merknader

Nr.	Avsender	Dato
Offentlige instanser		
1	Statsforvalteren i Innlandet	23.08.2021
2	Innlandet fylkeskommune	20.08.2021
3	Statens vegvesen	20.07.2021
4	NVE	07.07.2021
5	Riksantikvaren	28.07.2021
6	Elvia AS	12.08.2021
Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier		
7	Jernbanens båtforening	15.08.2021
8	Østbyen vel	20.08.2021
9	Syklistenes landsforening Hamar	13.09.2021
Private, grunneiere og næringsliv		
10	Kjetil Thomsvik	10.07.2021
11	Kulvertgjengen i Hamar	17.08.2021
12	Øystein Waag	19.08.2021
13	Gunnar W. Holm	20.08.2021
14	Kjell H. Bjørklund, Gunnar Skjeset, Asbjørn Opaas	20.08.2021
15	Bjørn Inge Sletta	24.08.2021

1.2 Offentlige instanser

Nr. 1	Statsforvalteren i Innlandet	Bane NORs kommentar
	<p>Statsforvalteren i Innlandet forutsetter at føringer i planbestemmelsene i vedtatt kommunedelplan legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Statsforvalteren forventer at hensynet til barn og unge ivaretas i planarbeidet, i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, og veileder om Barn og unge i plan og byggesak (2020). De forutsetter at føringer knyttet til barn og unges interesser i vedtatt kommunedelplan legges til grunn i planarbeidet.</p> <p>Forurensning og støy Statsforvalteren forventer at forurensning er et tema i planarbeidet, og at behov for avbøtende tiltak i anleggsfase utredes. Det vises blant annet til krav i planbestemmelser til kommunedelplanen pkt. 3-1 d), og det forventes at utredninger gjennomføres i tråd med føringer i kommunedelplanen. Dette omfatter blant annet tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn. Utredning av støy skal ivaretas i planarbeidet og statsforvalteren viser til revidert retningslinje for behandling av</p>	Tas til orientering.

støy i arealplanlegging, T-1442/2021, og forutsetter at denne legges til grunn i planarbeidet.

Naturmangfold – Åkersvika naturreservat

Planområdet berører Åkersvika naturreservat og Statsforvalteren i Innlandet er forvaltningsmyndighet for reservatet, som også er et internasjonalt viktig våtmarksområde, et Ramsarområde.

Statsforvalteren vil presisere at kommunen ikke kan vedta at det skal gjennomføres en grensejustering av verneområdet i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Dette ligger ikke i kommunens myndighet å vedta, og heller ikke i Statsforvalterens myndighet. Miljødirektoratet har tidligere uttalt at det per nå ikke er aktuelt å grense ut fremtidig dobbeltsporete jernbane gjennom Åkersvika naturreservat, men at dette istedenfor må løses via en dispensasjonssøknad fra vernebestemmelsene.

Det finnes ingen åpning i verneforskriften for å bygge et dobbeltspor gjennom reservatet. Derfor må det søkes om dispensasjon fra verneforskriften for Åkersvika naturreservat. Det kan ikke iverksettes fysiske tiltak i reservatet med mindre en dispensasjon er innvilget. Dersom en dispensasjon innvilges, vil det bli stilt krav om utarbeidelse av en kompensasjonsplan for naturverdier som blir påvirket negativt eller går tapt i Åkersvika naturreservat i forbindelse med tiltaket.

Denne planen skal utarbeides av tiltakshaver, i tett dialog med Statsforvalteren og andre relevante myndigheter og interessegrupper. Vi anmoder derfor tiltakshaver om å opprette en arbeidsgruppe sammensatt av relevante parter som kan bidra inn i kompensasjonsplanarbeidet. Av planen må det fremgå hvilke naturverdier som blir berørt, hvordan de negative konsekvensene av tiltaket kan unngås, hva som kan gjøres for å avbøte de gjenværende negative konsekvensene av tiltaket, hvordan arealer i planområdet kan restaureres tilbake til natur dersom de ikke er en del av fremtidig infrastruktur og sist men ikke minst; hvor store arealer og hvilken type natur vil gå tapt i forbindelse med tiltaket og med hvilke andre arealer kan disse erstattes med. Statsforvalteren har lagt ved et forslag til innhold i en kompensasjonsplan. Det er tiltakshavers oppgave å finne nye arealer som kan kompensere for arealer og naturverdier som går tapt i forbindelse med tiltaket. Det er også tiltakshavers ansvar å dekke kostnader ved avbøtende tiltak, restaureringstiltak og kompenserende tiltak.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statsforvalteren forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18-Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling blir lagt til grunn. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal

Arbeidet med kompensasjonsplan er startet opp og vil bli fulgt opp gjennom hele planarbeidet.

<p>høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet, jf. pkt. 4.3 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Se egen veileder om klimatilpasning i planarbeidet</p> <p>Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.</p>	
---	--

Nr. 2	Innlandet fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<p>Innlandet fylkeskommune har følgende merknader:</p> <p>Planfaglige merknader Reguleringen skal avklare og avgrense jernbanearealene mot byutviklingsarealene. Planarbeidet må ses i sammenheng med pågående arbeid med ny kommunedelplan for Hamar sentrum, hvor trafikknutepunktet er sentralt. Det er viktig med gode og helhetlige løsninger og sammenhengende ferdselsforbindelser for myke trafikanter, som knytter Hamar stasjon til kvartalstrukturen i byen og til Tjuvholmen og ny bydel på sørsiden av jernbanen. I den sammenheng bemerkes det positivt at Victoriaundergangen inngår i planområdet.</p> <p>Samferdselsfaglige merknader Foreslått plassering av nytt Rørosbanespor og undergang vil ha betydning for utforming av knutepunktet. Foreløpige skisser viser at arealene på dagens busstasjon kan bli vesentlig redusert. Fylkeskommunen har vurdert at det fremtidige busstilbudet kan løses innenfor et mindre areal, men er bekymret for at nytt Rørosbanespor kan begrense mulighetene for god funksjonalitet, universell utforming, god tilgjengelighet og gode publikumsfasiliteter. Økt behov for persontransport i Hamarregionen, som følge av befolkningsvekst, bør løses med kollektivtransport. Dette omfatter både tog og busstransport. En viktig forutsetning for å lykkes er at knutepunktene oppleves attraktive, fremkommelige og sømløse. Dette må vektlegges i arbeidet med Hamar stasjon og være en premiss for busstasjon og lokalisering av koblinger til sentrum og adkomst til togspor. Foreslått plangrense omfatter deler av Stangevegen og arealer til fremtidig sykkelveg og gangveg. Dette er positivt. Det mangler imidlertid en kort strekning for at det skal bli en sammenhengende regulering. Fylkeskommunen foreslår at plangrensen utvides.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Knutepunktprosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Hamar kommune, Innlandet fylkeskommune og Bane NOR. Knutepunktprosjektet har en helhetlig tilnærming til knutepunktet og utforming av Hamar stasjon baseres på dette.</p> <p>Fremtidig utforming av busstasjon er en viktig del av planarbeidet som også inngår i knutepunkt-prosjektet. Bane NOR legger til grunn en tett dialog med fylkeskommunen om løsning.</p> <p>Knutepunktprosjektet ser på sammenhengen i hele knutepunktet, samt grensesnittet og forhold til andre planer i området. Det vil gjøres en felles vurdering av behov for eventuelle andre reguleringsplaner i knutepunktet.</p>

<p>Kulturvern faglige merknader</p> <p>Innlandet fylkeskommune ved Kulturarv har deltatt i en arbeidsgruppe, der formålet var å utarbeide et grunnlagsdokument for Stasjons-/ knutepunktprosjekt i Hamar. Forslaget ble godkjent i styringsgruppa den 21.06.2021. Forslaget var et sammendrag av viktige føringer og utfordringer for knutepunksutviklingen. Fylkeskommunen henviser til dette dokumentet i denne reguleringssaken.</p> <p>Siden området allerede i stor grad er utbygd eller på annen måte bearbeidet anses det som lite sannsynlig at det finnes bevarte automatisk fredete kulturspor som vil kunne komme i konflikt med tiltak. Derfor vurderes det ikke som nødvendig å foreta arkeologisk registrering i saken. Fylkeskommunen må likevel ta forbehold om eventuelle ikke registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Det må derfor vises til varslingsplikt etter kulturminnelovens § 8, andre ledd i planens fellesbestemmelser. Følgende tekst anbefales: «Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes Innlandet fylkeskommunes kulturarvseksjon, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd».</p>	<p>Tas til orientering.</p>
---	-----------------------------

Nr. 3	Statens vegvesen	Bane NORs kommentar
	Statens vegvesen har ingen merknader til planen slik den foreligger.	Tas til orientering.

Nr. 4	NVE	Bane NORs kommentar
	<p>Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) påpeker at det er utarbeidet faresonekart for flom (flomsonekart) for Mjøsa ved Hamar, som viser at store deler av det varslede planområdet er omfattet av 200-års flom. NVE forutsetter at flomfaren ivaretas i planen.</p> <p>Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal behandles både i kart og bestemmelser, og NVE anbefaler at arealbruk planlegges i henhold til tretrinnsstrategien (infiltrer, fordrøy, trygg flomveg). Det må avsettes tilstrekkelige og hensiktsmessige arealer for å håndtere overvann. Det er kort veg til resipient (Mjøsa) med svært god kapasitet, men det kan være utfordringer knyttet til kvaliteten på overflatevannet. Dette bør avklares med statsforvalteren, som ansvarlig for</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Håndtering av flom og overvann vil være en viktig del av planarbeidet.</p>

<p>forvaltningsplan for naturreservatet og myndighet forurensning.</p> <p>NVE anbefaler å bruke deres internettsider for arealplanlegging, særlig Kartbasert veileder for reguleringsplan. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. 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. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.</p> <p>Ved offentlig ettersyn må det tydelig framgå av plandokumentene hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.</p>	
--	--

Nr. 5	Riksantikvaren	Bane NORs kommentar
	Riksantikvaren ønsker å opplyse om at det er Innlandet fylkeskommune om skal uttale seg i denne saken.	Tas til orientering.

Nr. 6	Elvia AS	Bane NORs kommentar
	<p>Elvia AS ønsker å si ifra om at det er begrenset med elanlegg i planområdet. I hovedsak er det 11 kV kabler i ytterkant av området og mulig noen nettstasjoner nærplanområdet. Dersom det er behov for en detaljert oversikt, kan de sende en kartoversikt som viser anleggene.</p> <p>Videre ønsker Elvia å minne om at de må varsles dersom det blir endring på strømforsyningen til anlegget i planområdet, eller at det er nye tiltak som krever strømtilknytning. Dette må gjøres i god tid på forhånd slik at det kan planlegges.</p> <p>I tillegg er planområdet en del av Strandsona der det vil bli en omfattende omlegging av hele nettet. Det kan derfor bli aktuelt at det må legges nye kabler, eller klargjøres for nye kabler, i arealet som nå skal reguleres. Elvia er gjerne med på møter der dette kan ses nærmere på.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Bane NOR vil ta kontakt dersom det er behov for ny strømtilknytning.</p>

1.3 Organisasjoner, lag og foreninger

Nr. 7	Jernbanens båtforening Hamar	Bane NORs kommentar
	Jernbanens båtforening Hamar ønsker å minne om at de har 64 båtplasser mellom Jernbanebrua og Stangebrua som de regner med at blir hensyntatt i behandlingen i behandlingen av prosjektet.	Tas til orientering. Planen vil komme på høring når planforslaget foreligger.

Nr. 8	Østbyen Vel	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender ønsker at innbyggerne i bydelen Østbyen får lett tilgang til friområder. Østbyen er en urban bydel, og Hamar stasjon med tilliggende jernbanespor danner en effektiv barriere mot Mjøsstranda.</p> <p>Tilgangen til Mjøsa vil bli noe bedre med den planlagte brua fra Brugata til Espern-området, men avsender savner en mer sentrumsnær tilgang til Tjuvholmen, som er et viktig målepunkt for myke trafikanter i området. Avsender mener at en bro, tilsvarende gangbruen over spor 1, over alle sporene vil ha store fordeler for reisende, de som ferdes i Hamar sentrum og beboere i Østbyen.</p> <p>I forslaget til regulering krymper arealet mellom jernbanespor og Stangeveien. Dette skaper føringer for trafikkavviklingen i dette viktige området med eldre og barnefamilier som har behov for ekstra tilrettelegging. Avsender ber derfor om at det gjøres nye vurderinger, slik at dette arealet øker i stedet for å bli trangere.</p> <p>Videre er avsender opptatt av at den forventede økte trafikkbelastningen i Stangeveien ikke forringer bomiljøet i bydelen, men at utbyggingen øker kvaliteten på området.</p> <p>I forslaget til reguleringsplan ligger det inne regulering for bebyggelse langs sørsiden av Stangeveien som skal følge kvadraturen slik at siktlinjene i tverrgatene opprettholdes. Avsender har et sterkt ønske om at de nye bygningene har en fasade på bakkeplan som innbyr til ferdsel til fots eller på sykkel, og at byggene ikke vil utgjøre en ny barriere mot Mjøsa. Avsender mener videre at det bør vurderes om fasadene skal brytes opp vertikalt i mindre enheter eller andre arkitektoniske løsninger som gir variasjon i en menneskelig skala. Dette vil harmonere bedre med Østbyens eksisterende bebyggelse og gaterom, enn om de nye byggene utformes som homogene forretningsbygg og parkeringshus. Det henvises til «Veileder for grønn mobilitet» for viktigheten av visuell utforming av bygg.</p>	<p>Det legges opp til at adkomsten til plattformer skal være gjennomgående fra nord til sør. Dette vil gi en ny forbindelse mellom sentrum og Mjøsa.</p> <p>Varsel om oppstart angir planområde for planarbeid. Forslag til reguleringsplan med mer detaljerte planer for arealbruk vil først foreligge i løpet av 2022.</p> <p>Utenom stasjonen og busstasjonen er ikke areal mellom jernbanespor og Stangeveien en del av planområdet. Bane NOR planlegger nytt dobbeltspor fra Åkersvika til Hamar stasjon og planen inkluderer areal som er nødvendig for å kunne bygge ny jernbane. Bebyggelse og byutviklingsområder er ikke en del av dette planarbeidet.</p>

Nr. 9	Syklistenes landsforening Hamar	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill: Ber om at det settes av god plass for sykkelhotell tett på plattformer, og med god sikkerhet. Ønsker at det planlegges for sammenhengende løsning for syklende langs Stangeveien og forbi stasjonen, og med avklaring av løsninger for systemskifter mellom sykkelveg, sykkelfelt og blandet trafikk. Det bes også om at ny løsning for envegsregulert sykkelveg med fortau, som er på høring nå, blir vurdert i arbeidet. Ved kryssing av Åkersvika bør det også legges til rette for sykkelveg parallelt med jernbanen som kan kobles på sykkelveg på gammel jernbanetrase gjennom Sandvika mot Stange Vestbygd. Dette vil være den beste løsningen for syklist, på bilfri rute, og med kobling til attraktive områder på begge sider. Det bør legges til rette for en sykkelvennlig undergang mellom bysida og sjøsida av sporene. Det finnes i dag ingen andre sykkelvennlige kryssingsmuligheter fra sentrum mot Mjøsa.</p>	<p>Det planlegges sykkelparkering på stasjonen med kort avstand til plattformer.</p> <p>Løsninger for syklist langs Stangeveien og Strandgata ivaretas gjennom egen reguleringsplan og Hamar kommunes mobilitetsstrategi i regi av kommunen og fylkeskommunen.</p> <p>Muligheter og begrensninger for gjenbruk av traseen i Åkersvika må sees i forhold til blant annet naturreservatet, kostnader og behov. I kommunedelplanfasen ble det imidlertid vurdert at <i>Det vil ikke være forenlig med verneformålet for Åkersvika naturreservat å benytte den gamle fyllinga til f.eks. gang- og sykkelveg, da det vil medføre vesentlig forstyrrelse av rastende vannfugl.</i></p> <p>Det planlegges for gjennomgående tilkomst til plattform for gående på stasjonen. Ny Espern bru vil være hovedadkomst til byutviklingsområder langs Mjøsa, også for sykkel. Dagens turveiforbindelse under sporet ved Espern opprettholdes.</p>

1.4 Private, grunneiere og næringsliv

Nr. 10	Kjetil Thomsvik	Bane NORs kommentar
<p>Avsender påpeker at planbeskrivelsen ikke omtaler fremtidig tilsving mellom Dovrebanen sør og Rørosbanen, og mener at reguleringsplanen bør ta hensyn til en fremtidig kort tilsving og helst regulere tilsvingen.</p> <p>Tiltaket er beskrevet i gjeldende godsstrategi for jernbanen, og en "kort tilsving" vil komme i kontakt med planområdet.</p> <p>Minimum bør det kommenteres og argumenteres for hvorfor tiltaket ikke hensyntas. Avsender mener at dersom tilsvingen ikke blir tatt hensyn til i denne runden vil det kunne ha større negative samfunnsøkonomiske følger den dagen tilsvingen skal bygges.</p>		<p>Planen inkluderer ikke tilsving, men er ikke til hinder for en fremtidig tilsving. Det vil gjennomføres et planarbeid for tilsving på et senere tidspunkt dersom denne prioriteres.</p>

Nr. 11	Kulvertgjengen	Bane NORs kommentar
<p>Avsender opplyser om at kommentaren gjelder sporet over Åkersvika, og henviser til tidligere innsendte brev og forslag som omhandler løsninger for sporet i Åkersvika. Forslagene har gått på å legge det nye sporet på østsiden av dagens fylling, som avsender mener vil gi en kurvatur inn på stasjonen som gjør at plattformene kan trekkes lengre østover, og at kulverten i Hamarbukta dermed kan legges dypere. I forslagene er det også beskrivelse av mulighet for avbøtende tiltak i Åkersvika, og varianter av hvor mye av nytt spor som legges øst for dagens.</p> <p>Avsender oppfordrer Bane NOR til å lage to alternative planer over Åkersvika slik at kommunestyret kan velge: Enten planen som Bane NOR tidligere har anbefalt på vestsiden (utsiden) av det gamle sporet. Dette fører til at en kan gå tørrskodd over kulverten i Hamarbukta. Det blir derfor bare kontakt mellom Mjøsa og Indre Hamarbukta dersom landskapet på Høyensalodden graves ut. Eller en plan der sporet kommer inn mot Espern på østsiden av det gamlesporet, enten ved a sporet går 100% på østsiden eller bare delvis. Da kan plattformene ligger der de er, nesten 150m lenger øst enn med plan 1. Da vil man få et opp mot 150m bredt sund inn mot Hamarbukta som kan bli 3m dypt i vestkant.</p> <p>Dermed kan kommunestyret velge om de ønske en bred åpning inn til en velfungerende Hamarbukt, som kan utvikles til å ligne på den opprinnelige Hamarbukta, eller de kan modernisere bukta.</p> <p>Avsender kan gi en nærmere utgreiing om tiltakene dersom kommunen eller Bane NOR ønsker.</p>		<p>Plasseringen av spor over Åkersvika gjøres ut i fra flere forhold. I tidligere planfaser har det kommet frem at det er større verdi på arealene i naturreservatet på innsiden av dagens fylling. Sporet må også legges slik at det treffer godt både på planlagt dobbeltspor i Stange, og sporet inn på Hamar stasjon. Det er lagt vekt på minst mulig konflikt med fredede bygninger og anlegg på gods- og verkstedsområdet på Hamar stasjon. Disse forholdene er sett opp mot krav til hastighet og tekniske løsninger, samt kostnader ved bygging av nye spor.</p> <p>Sporet skal også ivareta muligheten for en fremtidig tilsving til Rørosbanen. Spor på innsiden av dagens fylling vil føre til en lengre bro og tilsving, som kan beslaglegge mer areal i naturreservatet og økte kostnader.</p>

	<p>Trase for dobbeltspor gjennom Hamar er ikke bestemt, kulvert i Hamarbukta er ikke relevant i denne planprosessen. Omfanget av prosjektet er dobbeltspor til dagens stasjon, og en modernisering av dagens Hamar stasjon, i tråd med avtale inngått ved mekling høsten 2020.</p>
--	--

Nr. 12	Øystein Waag	Bane NORs kommentar
<p>Avsender har lagt ved eget forslag til utviklings- og verneplan for Hamar, inkludert nytt sykehus og stasjon i øst. Avsender har også lagt ved notat med kommentarer til meklingsavtalen i kommunedelplanen for dobbeltspor til Hamar fra 2020.</p> <p>Avsender mener at varslet plangrense ikke samsvarer med området fra meklingsavtalen fra KDP for dobbeltspor til Hamar fra høsten 2020.</p> <p>Avsender ønsker svar på tre punkter: Skal planområde fra mekling 2020 eller endret planområde datert 29.06.2021 omfattes av det varslede planarbeidet? Inntegnet planområde 29.06.2021 omfatter kun areal for dobbeltspor med stasjonsalternativ vest, mens plangrense for stasjonsalternativ øst og tilsving til Rørosbanen ikke er vist. Skal alt. øst utgå eller inkluderes på ny måte? Valg av stasjonsalternativ vest vil utløse utbyggingsavtale for ny adkomstbro til Espern. Skal planområdet for ny adkomstbro inkluderes i området før varslet oppstart iverksettes?</p> <p>Videre mener avsender at kommunene langs Rørosbanen også må bli varslet om oppstart med tanke på valg av stasjonsalternativ i Hamar.</p>		<p>Det er inngått avtale om å gjennomføre reguleringsplan for Hamar stasjon. Avgrensningen er gjort gjennom varslet plangrense. Prosjektet omfatter dobbeltspor til dagens Hamar stasjon og oppgradering av stasjonen. Trasévalg for dobbeltspor gjennom Hamar er ikke tatt.</p> <p>Espern bru er et eget prosjekt med egen reguleringsplan. Områdereguleringsplan ble vedtatt i februar 2021. Planene koordineres.</p>

Nr. 13	Kjell H. Bjørklund, Gunnar Skjeset, Asbjørn Opaas	Bane NORs kommentar
<p>Avsender hevder at følgende forutsetninger må legges til grunn for reguleringsplanen:</p> <p>Påpeker at trasevalg for fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar er ikke bestemt, og at det i kommunestyrevedtak i 2016 og 2020 var det flertall for trasealternativ øst. Hevder at det derfor være en forutsetning at spor- og bruløsning over Åkersvika tilrettelegger også for dette trasevalg i framtid.</p>		<p>Prosjektet omfatter modernisering av stasjonen og dobbeltspor til dagens stasjon. Begge trasevalg vil fortsatt være mulige i fremtiden.</p>

<p>Dette gjelder også for Øst med alternativ kryssløsning med rv. 222 fordi Hamar kommune har ønsket å utrede alternativet nærmere. Inntil trasevalget er avgjort må tiltak på nåværende stasjonsområde begrenses til nødvendig opprustning av stasjonen for planlagt høyere togfrekvens, slik at framtidig trasevalg blir reelt. Dobbeltspor over Åkersvika synes ikke å være nødvendig for måloppnåelsen. Tiltak som kreves på stasjonsområdet og nordover for «flere tog til Lillehammer og flere godstog på hele Dovrebanen», slik det er angitt i medvirkningsportalen, må konkret framgå.</p> <p>En eventuell planlegging av dobbeltspor til nåværende stasjon –og tilrettelegging for videreføring av dobbeltsporet -må også ta hensyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De begrunnelser Statsforvalteren ga for sin innsigelse til «K3, fylling ØST» i 2016 vedrørende konsekvenser for naturreservatet mellom dagens trase og rv.222. Fredet område ved Tokstadberget og- vika ble fremhevet som særdeles viktig å skåne. • Miljødirektoratets uttalelse om at grenseendringsprosessen i Åkersvika først kan gjennomføres etter at trase gjennom Hamar er bestemt. • at jernbanen over Åkersvika går gjennom to kommuner slik at løsninger må sees i sammenheng. Bane NOR må tillegges ansvaret for at reguleringsplanen for strekningen Sandvika-Hamars grense vil hensynta de forutsetninger som er angitt ovenfor. 	<p>Dovrebanen er høyt trafikkert, spesielt sør for Hamar. Enkeltsporet i Åkersvika kan derfor bli en flaskehals. Modernisering av Hamar stasjon og dobbeltspor helt inn på stasjonen gir økt fleksibilitet og kapasitet. Sammen med tiltak nord for Hamar kan det gi mulighet for å øke kapasiteten for både person- og godstog.</p> <p>Det foregår en egen prosess for kompensasjonsplan i Åkersvika.</p>
---	--

Nr. 14	Gunnar W. Holm	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender informerer om at uttalelsen til Reguleringsplan Åkersvika – Hamar stasjon blir utsatt noen dager pga. ferie.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Har ikke mottatt ny merknad.</p>

Nr. 15	Bjørn Inge Sletta	Bane NORs kommentar
	<p>Avsender ber om at planarbeidet bidrar til å fjerne parkering av togsett tett inntil bebyggelsen i Nedre Briskebyvei.</p> <p>Avsender har vært i kontakt med Bane NOR flere ganger og har blitt lovet at praksisen stansen, men opplever likevel at slik parkering fortsetter med tilhørende støy og forstyrrelser. Det oppleves som svært plagsomt. Saken er bla. registrert hos Bane NOR som sak. nr. BN:0038000006319 og BN:0021000064494.</p> <p>Avsender ber om tilbakemelding om utvikling i denne saken gjennom planprosessen.</p>	<p>Dette prosjektet omfatter dobbeltspor til stasjonen og fornyelse av stasjonen. Nytt hensettingsanlegg ligger utenfor prosjektets omfang. Praksis med midlertidig togparkering opprettholdes frem til nytt anlegg er bygget.</p>

2 Stange kommune

2.1 Liste over innkomne merknader

Nr.	Avsender	Dato
	Offentlige instanser	
1	Statsforvalteren i Innlandet	14.01.2022
2	Innlandet fylkeskommune	20.01.2022
3	Statens vegvesen	19.01.2022
4	NVE	19.01.2022
5	Stange kommune – planutvalg	19.01.2022
6	Løten kommune	26.01.2022
7	Elvia AS	05.01.2022
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier	
8	Norskog	18.01.2022
9	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	19.01.2022
10	Glommen Mjøsen Skog	19.01.2022
11	Stange Almenning	19.01.2022
12	Næringsutvalget i Stange	19.01.2022
13	NHO Innlandet	20.01.2022
	Private, grunneiere og næringsliv	
14	Kjell H. Bjørklund, Gunnar Skjeset og Asbjørn Opaas	18.01.2022
15	Øystein Waag	20.01.2022

2.2 Offentlige instanser

Nr. 1	Statsforvalteren i Innlandet	Bane NORs kommentar
	<p>Statsforvalteren i Innlandet forventer at planarbeidet skjer i tett dialog med dem som fagmyndighet da kryssing av Åkersvika med nytt dobbeltspor berører viktige internasjonale og nasjonale interesser. Statsforvalteren slutter seg til Bane NOR sin vurdering om at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning og planprogram.</p> <p>Det pekes imidlertid på de klare føringer for utbygging som ligger i gjeldende kommunedelplan, og eventuelle avvik fra kommunedelplanen kan utløse krav om ytterligere utredning av konsekvenser. Planområdet overlapper reguleringsplan for dobbeltspor Sørli – Åkersvika. Statsforvalteren forutsetter at de avklaringer og løsninger som er lagt til grunn i den vedtatte reguleringsplanen blir videreført i ny reguleringsplan for forlengelse av dobbeltsporet.</p> <p>Barn og unge Statsforvalteren forventer at hensynet til barn og unge ivaretas i planarbeidet i tråd med til <i>Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging</i>, og veileder om <i>Barn og unge i plan og byggesak</i></p>	Tas til orientering

(2020), og at føringer knyttet til barn og unges interesser i vedtatt kommunedelplan legges til grunn i planarbeidet.

Forurensing og støy

Statsforvalteren forventer at forurensing er et tema i planarbeidet, og at behov for avbøtende tiltak i anleggsfase utredes. Det vises blant annet til krav i planbestemmelser til kommunedelplanen pkt. 3-1 d), og forventes at utredninger gjennomføres i tråd med føringer i kommunedelplanen. Dette omfatter blant annet tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn.

Utredning av støy skal ivaretas i planarbeidet. Statsforvalteren viser til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021, og Miljødirektoratets veileder til støyretningslinjen, M-2061, og forutsetter at disse legges til grunn i planarbeidet.

Naturmangfold – Åkersvika naturreservat

Statsforvalteren i Innlandet er forvaltningsmyndighet for Ramsarområdet i Åkersvika som planområdet berører. Totalarealet for reservatet er i dag ca. 4281 dekar og berører både Hamar og Stange kommune. Det er en målsetting å beholde verneverdiene i en god tilstand og eventuelt videreutvikle dem.

Statsforvalteren henviser til bestemmelsen til hensynssonene i kommunedelplanens §4-4, men presiserer at kommunen ikke kan vedta at det skal gjennomføres en grensejustering av verneområdet i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Dette ligger ikke i kommunens myndighet å vedta, og heller ikke i Statsforvalterens myndighet. Miljødirektoratet har tidligere uttalt at det per nå ikke er aktuelt å grense ut fremtidig dobbeltsporete jernbane gjennom Åkersvika naturreservat, men at dette istedenfor må løses via en dispensasjonssøknad fra vernebestemmelsene.

Forholdet til verneforskriften for Åkersvika naturreservat:

Det finnes ingen åpning i verneforskriften for å bygge et dobbeltspor gjennom reservatet og det må derfor søkes om dispensasjon fra verneforskriften før fysiske tiltak i Åkersvika naturreservat. Ved en eventuell dispensasjon kreves en kompensasjonsplan som skal utarbeides av tiltakshaver i tett dialog med Statsforvalteren. Hovedpunkter til en kompensasjonsplan ligger vedlagt høringsinnspillet fra Statsforvalteren. Det er tiltakshavers oppgave å finne nye arealer som kan kompensere for arealer og naturverdier som går tapt i forbindelse med tiltaket. Det innebærer også at det er tiltakshaver som må ta kontakt med grunneiere som kan bli berørt av kompensasjonsarbeidet. Dersom nye arealer skal

vernes, er det Statsforvalteren som gjennomfører selve verneprosessen. Det forutsettes at aktuelle vernearealer er pekt ut på forhånd og at det er mulig å verne dem. Et vernevedtak for de nye arealene skal foreligge før eller samtidig med vedtak av detaljreguleringsplanen. Det er tiltakshavers ansvar å dekke kostnader ved avbøtende tiltak, restaureringstiltak og kompensierende tiltak. Dette omfatter gjennomføring av nødvendige utredninger, planlegging og gjennomføring av aktuelle tiltak i tilknytning til økologisk kompensasjon. I tillegg må både prosess og erstatningskostnader tilknyttet økologisk kompensasjon (inkl. nytt verneareal) og tilknyttet eventuelle arealer som må tas ut av verneområdet, bæres av tiltakshaver.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statsforvalteren forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017).

Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. Statsforvalteren forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt. Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i de fylkesvise klimaprofilene som er utarbeidet, jf. pkt. 4.3 i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*.

Nr. 2	Innlandet Fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<p>Innlandet fylkeskommune har ingen samferdselsfaglige merknader. Fylkeskommunen har ingen ytterligere planfaglige merknader til oppstartsvarselet.</p> <p>Innlandet fylkeskommune poengterer at undersøkelsesplikten allerede er oppfylt i saken.</p> <p>Fylkeskommunen må likevel ta forbehold om eventuelle ikke registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Det må derfor vises til varslingsplikt etter kulturminnelovens § 8, andre ledd i planens fellesbestemmelser.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Nr. 3	Statens vegvesen	Bane NORs kommentar
Statens vegvesen har ingen merknader til planen slik den foreligger.		Tas til orientering.

Nr. 4	NVE	Bane NORs kommentar
<p>NVEs konkrete innspill NVE informerer om at det om kort tid foreligger reviderte høyder for flom i Mjøsa (20-, 200-og 1000-års flom). NVE er usikre på om kryssing av Sandvikavegen inngår i detaljreguleringen eller om det er endelig avklart i tilgrensende plan. Man kan forvente flere ukers varighet på eventuelle flommer i Mjøsa og det er derfor viktig at vegmyndighetene og kommunen vurderer virkningen av planen for ev. veger med hensyn til reviderte høyder og beredskap og omkjøringsmuligheter. Videre peker NVE på viktigheten av at vassdragsmiljøet får tilstrekkelig oppmerksomhet i anleggsfasen med tanke på naturreservatet i planområdet.</p> <p>Generelle råd Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. NVE anbefaler å bruke deres nettsider for arealplanlegging, særlig Kartbasert veileder for reguleringsplan. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</p> <p>NVEs oppfølging av planarbeidet Ved offentlig ettersyn må det tydelig framgå av plandokumentene hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.</p>		Tas til orientering. Kryssing av Sandvikavegen inngår ikke i denne planen.

Nr. 5	Stange kommune planutvalg	Bane NORs kommentar
<p>Stange kommune ber om at man innlemmer godstilsving øst, i retning Stange - Elverum, i det videre planarbeidet. Dette vil gi bedre muligheter for effektivt å kunne utnytte den kommende jernbaneinvesteringen med dobbeltspor for å realisere målet om å få mer gods over på jernbane. Denne tilsvingen må også sees i sammenheng med behovet for ventespor ved dagens jernbanestasjon på Hamar.</p> <p>Det vises til riksrevisjonens merknad om at tiltakene for å overføre gods til bane/sjø er for svake. Det vises også til merknader til Statsbudsjettene for 2021 og 2022 der det ønskes videreutvikling av tømmerterminalen på Sørli til en</p>		Prosjektet Åkersvika – Hamar stasjon er ikke til hinder for at tilsving mellom Dovrebanen sør og Rørosbanen kan planlegges og gjennomføres senere. Tilsving kan planlegges i et eget prosjekt dersom den prioriteres.

<p>flerbruksterminal. <i>Mjøsbyen</i> peker på viktigheten av øke effektiviteten for godstransport på bane drøftet, slik at man kan få en større godsoverføring fra veg.</p> <p>Stange kommune ønsker også at det vurderes elektrifisering helt til Elverum i forbindelsen med en eventuell bygging av hensetting på Hjellum.</p> <p>Stange kommune planutvalg minner om Godspakke Innlandet og viser til rapport utarbeidet av skognæringen som viser nytteeffekten av tiltakene som godspakken vil medføre.</p> <p>Stange kommune ber om at Bane NOR innlemmer godstilsving øst i det videre planarbeidet. Dette for å utnytte den kommende jernbaneinvesteringen med dobbeltspor, samt som et viktig tiltak for å redusere klimaavtrykket som godstransport på veg medfører. De påpeker at tilsvingen må også sees i sammenheng med behovet for ventespør ved dagens jernbanestasjon på Hamar.</p>	<p>KDP for dobbeltspor til Hamar, vedtatt i 2020 i Hamar kommune, båndlegger nødvendig areal for planlegging av tilsving. Selv om arealet ikke inngår i reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon kan tilsving derfor planlegges i en egen planprosess, dersom det prioriteres.</p> <p>Elektrifisering av Rørosbanen og hensetting ved Hjellum ligger utenfor omfanget til dette prosjektet, som skal legge til rette for dobbeltspor og modernisering av Hamar stasjon. Dersom tiltak i Godspakke Innlandet prioriteres, kan de planlegges i egne prosesser. Dette prosjektet er ikke til hinder for andre tiltak på og langs Rørosbanen.</p>
---	--

Nr. 6	Løten kommune	Bane NORs kommentar
	<p>Løten kommune har ikke blitt varslet direkte, men mener at de som nabokommune er berørt på en slik måte at de ber om å bli det senere og at innspillet tas med selv om det kommer etter fristen.</p> <p>Løten kommune mener at tilsvingen bør inngå i planarbeidet, da den er viktig for både Løten og Innlandet. Tilsvingen tilrettelegger for mer gods på bane og miljøvennlig transport som øker konkuransekraften i regionen. Bedring av jernbanenettet og kobling mellom Dovrebanen, Rørosbanen, og Solørbanen er viktig for bo- og arbeidsmarkedet i regionen. Planarbeidet må sees i sammenheng med felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen.</p>	<p>Planarbeidet gjelder en kort strekning mellom Stange og Hamar kommune, som følger opp overordnet plan. Det er ikke vurdert som nødvendig å varsle andre kommuner direkte.</p> <p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 7	Elvia	Bane NORs kommentar
	<p>Elvia AS ønsker å si ifra om at de ikke har elnett i planområdet over Åkersvika og frem til Hamar kommune. Det kan imidlertid være behov for ny 66 kV forbindelse mellom Hamar og Stange i</p>	<p>Tas til orientering.</p>

<p>fremtidig nettløsning, og det vurderes derfor behovet for en ny transformatorstasjon i området. Elvia eier en tomt tiltenkt dette formålet, men den har blitt vurdert flyttet i form av et makeskifte i tidligere planarbeid. Dersom det blir behov for ny transformatorstasjon, kan det bli behov for å etablere 66 kV kabel fra den nye stasjonen og frem til Bekkelaget i Stange kommune. Pga. restriksjoner i verneområdet i Åkersvika kan det være ønskelig for Elvia å legg kabel/kabelrør i det nye dobbeltsporet som planlegges over Åkersvika.</p> <p>Tiltakene er ikke besluttet, men det ønskes at dette hensyntas så langt det lar seg gjøre i detaljreguleringsplanen.</p>	<p>Det er inngått dialog med Elvia ang. løsninger i området.</p>
--	--

2.3 Organisasjoner, lag og foreninger

Nr. 8	Norskog	Bane NORs kommentar
	<p>Norskog har en merknad angående fremtidig godstilsving for jernbane tilknyttet Rørosbanen. Norskog ber om at man innlemmer godstilsving øst, i retning Stange - Elverum, i det videre planarbeidet. De poengterer viktigheten av tilsvingen for skog- og trenæringen, som er en svært transportintensiv næring. Norskog ønsker økt kapasitet på jernbanenettet og hevder at tilsvingen i retning Stange/Elverum er avgjørende for å utnytte det kommende dobbeltsporet fullt ut. Videre håper Norskog at flere av tiltakene i Godspakke Innlandet snart blir prioritert.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 9	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	Bane NORs kommentar
	<p>Jernbaneforum Røros- og Solørbanen ber om at tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen blir tatt inn i planarbeidet nå. Avsender påpeker at tilsving vil gi mulighet for en bedre utnyttelse av den kommende jernbaneinvesteringen med dobbeltspor, samt som et viktig tiltak for å redusere klimaavtrykket som godstransport på veg medfører. Denne tilsvingen må også sees i sammenheng med behovet for ventespor ved dagens jernbanestasjon på Hamar, planen for Sørli-terminalen og annen næringsutvikling i området. Videre vises det til at tilsvingen er et viktig tiltak for å realisere «Godspakke Innlandet».</p> <p>Jernbaneforum Røros og Solørbanen vil på sitt årsmøte 2. februar på Kongsvinger presentere rapporten «Klimaeffekten av elektrifisering av Røros og Solørbanen», som er utarbeidet av Asplan Viak. Bane Nor er velkommen til å delta under presentasjonen, og vil få oversendt rapporten.</p>	<p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 10	Glommen Mjøsen Skog	Bane NORs kommentar
	<p>Glommen Mjøsen Skog ber om at tilsvingen blir tatt inn i planarbeidet nå for å unngå en ny prosess senere. Det vil gi mulighet for en bedre utnyttelse av den kommende jernbaneinvesteringen med dobbelt spor. Avsender mener at tilsvingen må sees i sammenheng med behovet for ventespor ved dagens stasjon på Hamar, planen for Sørli-terminalen og annen næringsutvikling i området. Videre påpeker Glommen Mjøsen Skog at tilsvingen er et viktig tiltak for å realisere «Godspakke Innlandet».</p>	<p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 11	Stange Almenning	Bane NORs kommentar
	<p>Stange Almenning forutsetter at tilsvingen fra sør mot øst ved Hamar innarbeides i prosessen. Avsender hevder at fjerningen av tilsvingen ikke er i tråd med gjeldende politiske føringer da tilsvingen har vært en del av «Godspakke Innlandet» i flere år. Avsender trekker frem at Riksrevisjonen har kritisert jernbanemyndighetene, inkl. Bane NOR, for å unnlate å følge opp Stortingets ønske om å prioritere godslogistikken i forbindelse med jernbaneutbygginger. Stange Almenning mener tilsvingen er avgjørende for å få effekt av investeringene som legges i dobbeltsporet, og at å bevisst videreføre problemet med vending av tog ved å ikke følge opp planen med tilsving er uakseptabelt. Videre trekkes tilsvingen frem som viktig for å avlaste godsproblematikken på Kongsvingerbanen. Stange Almenning forventer at tilsvingen innarbeides i arbeidet igjen.</p>	<p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 12	Næringsutvalget i Stange	Bane NORs kommentar
	<p>Næringsutvalget stiller seg bak Planutvalget i Stange sin merknad som ble enstemmig vedtatt 18.01.2022. Merknaden omhandler ønsket om godstilsving fra Dovrebanen mot Rørosbanen i Hamar kommune.</p>	<p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

Nr. 13	NHO Innlandet	Bane NORs kommentar
	<p>NHO Innlandet er opptatt av at jernbane-tilbudet blir bedre for pendlere og for næringslivets transportere. Dette betyr flere og raskere persontog, forutsigbarhet, kapasitet og fremføring av mer av næringslivets gods på jernbane. De påpeker at det er viktig for bedriftene at tidsplanen for Intercity holdes. Målet om 2 tog i timen til Lillehammer må stå fast. Frekvens, reisetid og punktlighet er viktigst, ikke antall dobbeltspor. Videre ber NHO Innlandet om at tilsvingen mellom Dovrebanen og</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Se svar til merknad 5 - Stange kommune planutvalg angående tilsving.</p>

<p>Rørosbanen blir tatt inn igjen i planarbeidet for å unngå en ny og tidkrevende prosess senere. Tømmer på bane er ett av de produktene jernbane har sterk konkurransekraft på, og det er viktig for fleksibilitet og for næringslivets transporter at en tilsving fra Solør- og Rørosbanen kommer på planleggingskartet og blir realisert. Tilsvingen må også sees i sammenheng med behovet for ventespør ved dagens stasjon på Hamar, planen for Sørli-terminalen og annen næringsutvikling i området.</p>	
---	--

2.4 Private, grunneiere og næringsliv

Nr. 14	Kjell H. Bjørklund, Gunnar Skjeset og Asbjørn Opaas	Bane NORs kommentar
<p>Avsender mener at følgende forutsetninger må legges til grunn for reguleringsplanen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trasévalg for fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar er ikke bestemt. I kommunestyrevedtak i 2016 og 2020 var det flertall for traséalternativ øst. Det må derfor være en forutsetning at spor og bruløsning over Åkersvika også legger til rette for dette trasévalget i framtid. Dette gjelder også for en øst-trasé/stasjon som er trukket noe vestover mot dagens Rørosbane, og hvor fv. 222 krysser under jernbane-traséen, da Hamar kommune har ønsket å få utredet et slikt alternativ. 2. Dobbeltsportraséen over Åkersvika må legges på utsiden (vestsiden) av dagens jernbanefylling og framtidig dobbeltspor Sørli – Åkersvika i Stange kommune. 3. Dobbeltsporet over Åkersvika må legges på flomsikker høyde, kote 128. <p>Det må videre tas hensyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Miljødirektoratets uttalelse om at utfylling og kryssing av Åkersvika med dobbeltsporet krever en grenseendring for naturreservatet, og at en slik grenseendringsprosess først kan gjennomføres etter at trasé gjennom Hamar er bestemt. - At jernbanen over Åkersvika går gjennom to kommuner, slik at løsninger må ses i sammenheng. <p>Videre mener avsender at Bane NOR må tillegges ansvaret for at reguleringsplanen for strekningen Sandvika – Hamars grense tar hensyn til ovennevnte momenter.</p>		<p>Reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon følger opp meklingsresultatet og KDP for dobbeltspor til Hamar. Reguleringsplanen legger opp til å forlenge dobbeltsporet fra Åkersvika inn på dagens Hamar stasjon. Den tar ikke stilling til trase gjennom Hamar.</p> <p>Dobbeltsporet planlegges på utsiden av dagens fylling i Åkersvika.</p> <p>Dobbeltsporet over Åkersvika planlegges på flomsikkert nivå for 200 års flom.</p> <p>Det gjennomføres dispensasjonssøknad for anlegg i naturreservatet og utarbeides en kompensasjonsplan, dette gjøres i dialog med Statsforvalteren.</p>

Nr. 15	Øystein Waag	Bane NORs kommentar
<p>Avsender har i tillegg til merknaden også lagt ved tidligere innspill, brev, og forslag til utviklingsplan for ny stasjon og byutvikling i Hamar.</p> <p>Avsender har fulgt foregående planprosesser og sendt innspill og forslag i tidligere høringer. Avsender er kritisk til Bane NORs tidligere utredninger og planarbeid, og mener at det har vært mangelfullt og ikke svart på bestillingen og oppdraget.</p> <p>Planområde syd – åkrene mellom Ottestad og Sandvika Planlagt tiltak vil gi store inngrep i Stanges kulturlandskap og landbruksområder. Avsender foreslår å dekke dobbeltspor med betonglokk som muliggjør reetablering av landbruksjord over sporet. Tiltaket skal kunne gi både besparelse i anleggskostnader og verdi i form av tilbakeførte jordbruksområder.</p> <p>Planområde Åkersvika med bro mellom Sandvika og Hamar Avsender mener planforslaget viser en ny fylling og bro vest for, og på samme høyde som dagens jernbanefylling og -bro.</p> <p>Videre vil stasjonsalternativ vest føre til omfattende bruk av buss-for-tog, ekstra driftskostnader og utslipp i anleggstiden. Nytt spor og bro øst for dagens spor, med en opphøy bane til stasjon i øst, som vist i avsenders vedlagte forslag, vil gi mindre inngrep. Forslaget vil ikke påvirke dagens veisystem, og gammel jernbanebro kan gjenbrukes som adkomstvei.</p> <p>Planområde Hamar stasjon Reguleringsplanen skal følge opp meklingsresultatet for kommunedelplan for dobbeltspor til Hamar. Avsender forutsetter alternativ stasjonsplassering utredes, og mener at Bane NORs tidligere utredninger og forslag om kulvert i Vest vil være et dramatisk inngrep i Hamar by.</p> <p>Bane NORs alternativ Øst ville medført store inngrep og med en utforming på terreng som ikke ville åpnet for annen bruk i samme område, som sykehus. Avsenders vedlagte forslag ville spart både kostnader, byggetid, og kunne inngå i en foreslått utvikling for Hamar.</p> <p>Avsender mener også at hans forslag i kommunedelplanen for dobbeltspor til Hamar ikke ble fulgt opp og tatt hensyn til i den grad en kan forvente av en normal offentlig planprosess. Det</p>	<p>Området mellom Ottestad og Sandvika ligger utenfor planområdet for denne planen. Reguleringsplanen for Sørli – Åkersvika som gjelder for den strekningen ble vedtatt i 2020.</p> <p>Ny fylling og bro planlegges på utsiden av dagens, med høyder tilpasset løsningen på hver side av Åkersvika, samt flomkrav.</p> <p>Alternativ Øst og Vest er ikke relevant for dette planarbeidet. I utredningen knyttet til KDP for dobbeltspor i Hamar var det lite forskjell mellom Øst og Vest i bruk av buss-for-tog.</p> <p>Alternativ stasjonsplassering inngår ikke i meklingsresultatet eller i vedtatt KDP for dobbeltspor til Hamar. Dette planarbeidet skal legge til rette for dobbeltspor til dagens stasjon. Hvor et fremtidig dobbeltspor skal gå gjennom Hamar er ikke vedtatt og inngikk ikke i vedtaket om KDP for dobbeltspor til Hamar. Alternativ Øst og Vest i Hamar er derfor ikke</p>	

<p>forventes at det bestilles et nytt oppdrag av Bane NOR som samsvarer med den opprinnelige bestillingen.</p>	<p>relevant i denne reguleringsplanen.</p> <p>KDP for dobbeltspor til Hamar er vedtatt og ferdig behandlet i 2020. Merknader og innspill til planen ble fulgt opp i tråd med en normal saksgang for arealplaner.</p>
--	--