

Notat

Fra	Ove Skovdahl
Til	Saken
Kopi til	[Kopimottakere]
Vedrørende	Dovrebanen Hamar Dobbeltspor Kommunedelplan
Saksref.	201700601
Dato	19.12.2017

Dobbeltspor Hamar – ny kommunedelplan. Innspill til ny planprosess 2018.

1. Innledning

Dette notatet er utarbeidet i oktober/ november 2017 som foreløpig anbefaling for nytt planprogram for kommunedelplan og konsekvensutredning for dobbeltspor gjennom Hamar.

Notatet er utarbeidet av Jernbanedirektoratet i samarbeid med Hamar Kommune. Det har vært gjennomført møter med Fylkesmannen i Hedmark, Hedmark Fylkeskommune, Riksantikvaren, Statens vegvesen og Bane NOR. Hensikten med disse møtene har vært å samle innspill til kommende kommunedelplanprosess. Fylkesmannen i Hedmark og Hedmark Fylkeskommune har i tillegg levert skriftlige innspill i brev form. Disse er også i hovedsak innarbeidet i dette notatet.

Notatet gir et innledende tilbakeblikk på tidligere gjennomført prosess som grunnlag for læring, men må ikke leses som en fullstendig evalueringsrapport fra den gjennomførte kommunedelplanprosess.

Hamar kommune og Bane NOR mente i utgangspunktet at beslutningsgrunnlaget i desember 2016 var tilstrekkelig til å kunne fatte en beslutning om kommunedelplan. KMD delte ikke den oppfatningen og sendte planen i retur. En ny kommunedelplanprosess og konsekvensutredning bør hensynta denne ulike oppfatningen fra forrige prosess.

Innsigelse i forhold til nasjonale interesser er et virkemiddel for å løfte en avgjørelse til nasjonalt politisk nivå, dvs å veie ulike nasjonale interesser opp mot hverandre. Da må samlet dokumentasjon være tilstrekkelig som beslutningsgrunnlag på nasjonalt nivå. Det vil si at omfanget av utredede alternativer må ha tilstrekkelig bredde og at det må være utført tilstrekkelige utredninger for hvert alternativ.

Kapittel 3 i dette notatet oppsummerer tilbakemeldinger som er mottatt i samtaler med fagetatene høsten 2017. Kapittel 4 beskriver de rammer som er gitt for planarbeidet fra overordnet myndighet. Kapittel 5 og 6 oppsummerer Jernbanedirektoratets foreløpige anbefalinger for videre arbeid.

2. Bakgrunn

Hamar kommune vedtok 21.12.16 kommunedelplan for dobbeltsporet gjennom Hamar inkludert ny Hamar stasjon. I det offentlige ettersynet av forslaget til kommunedelplanen (fra juni 2016) forut for kommunestyrets vedtak, forelå det innsigelser fra Jernbaneverket (nå Bane NOR), Fylkesmannen i Hedmark og Riksantikvaren. Det var fremmet innsigelser til samtlige alternativer gjennom Hamar. Innsigelsene er knyttet til ulike korridoralternativer, og dermed ulike stasjonsplasseringer.

Etter at megling hos Fylkesmannen ikke førte frem ble kommunedelplanen behandlet i KMD. KMD besluttet (brev av 01.09.17) ikke å godkjenne Hamar kommunes vedtatte kommunedelplan. KMD skriver videre at alternativene må utredes videre slik at alternativ Øst og alternativ Vest har et likeverdig nivå, som grunnlag for reviderte gjennomførings- og kostnadsanslag. Hamar kommune er gitt hovedansvaret for å følge opp den videre behandlingen av saken.

I brev av 14.09.17 presiserer Samferdselsdepartementet at det etter omorganiseringen av jernbanesektoren er Jernbanedirektoratet som bestiller og finansierer planleggingsarbeid fra Bane NOR. Det er derfor viktig at Jernbanedirektoratet og Hamar kommune samarbeider om å avklare det videre utredningsbehovet.

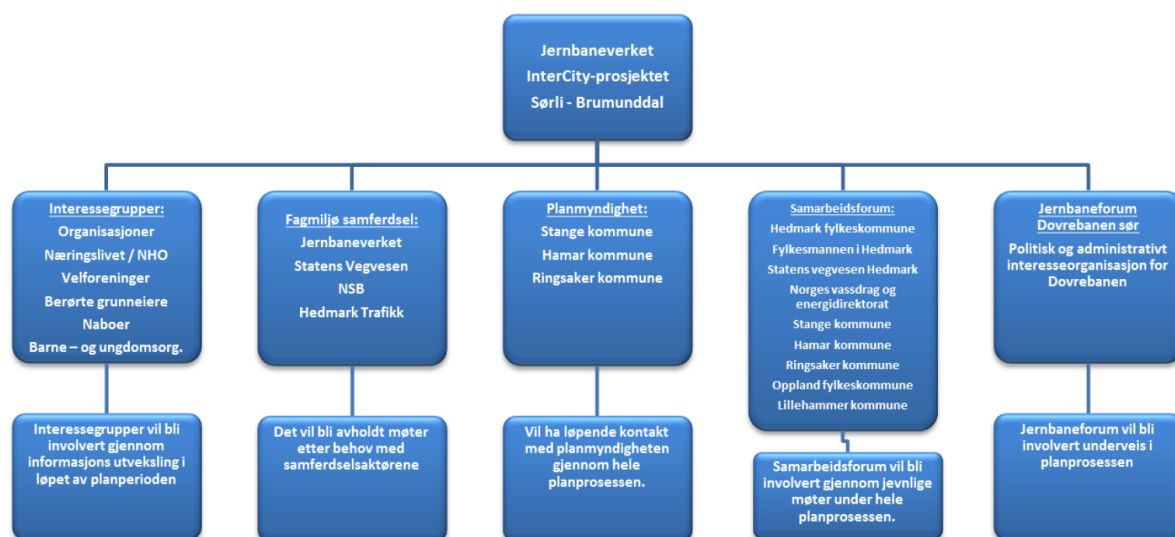
Hamar kommune inviterte de berørte etatene til møte 16.10.17 hvor alle parter ble invitert til å fremme sine innspill. Det ble konkludert med at Hamar kommune og Jernbanedirektoratet involverer alle etatene i et grunnlag for videre planlegging. Når det videre utrednings- og planarbeidet er avklart inngås avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om gjennomføring av planlegging.

3. Tilbakeblikk

Dette kapittelet oppsummerer tilbakemeldinger som er mottatt i møter med fagetatene og Bane NOR høsten 2017. Det finnes separate notater fra hver av disse møtene.

3.1 Prosess ved utarbeidelse av forslag til kommunedelplan

Prosessen for utarbeidelse av forslag til kommunedelplan er beskrevet i planprogrammet som ble fastsatt 17.06.15. Planarbeidet omfattet dobbeltspor gjennom tre kommuner; Stange, Hamar og Ringsaker. Planprogrammet beskrev en involvering av kommunene og regionale aktører i planarbeidet.



Kartleggingen i oktober/ november 2017 (som kun omfatter den delen av planarbeidet som omfatter Hamar kommune) har identifisert forbedringspotensialer til ny planprosess.

Planmyndighet

- Gruppen vurderes å ha fungert bra med møter ca hver 2.uke, med dialog og viktige avklaringer i planarbeidet.

Samarbeidsforum

- Flere av deltagerne opplevde at samarbeidsforum ikke fungerte som planlagt.
- Bane NOR opplevde ikke å få gode tilbakemeldinger og er usikker på om deltagerne i forumet hadde tilstrekkelig mandat.
- Samarbeidsforum ble av noen opplevd å være et informasjonsforum hvor Bane NOR ga informasjon og orienterte om status og beslutninger som allerede var tatt.
- Noen opplevde det som uheldig at Bane NOR tidlig begrenset omfanget av konkrete alternativer/ varianter for videre utredning. Noen varianter ble forkastet for tidlig. Dette gjelder for eksempel bru over Hamarbukta som ikke ble optimalisert.

Interessegrupper/ Jernbaneforum Dovrebanen Sør

- Det ble gjennomført forskjellige informasjonsmøter gjennom hele planprosessen

Fagmiljø samferdsel

- Det ble ikke avholdt møter i Ressursgruppe Samferdsel da Jernbaneverket ikke anså det som relevant på dette planstadiet.

Regionalt Planforum – Hedmark Fylkeskommune

- Regionalt planforum ble brukt til informasjon, men det var lite nytt i disse møtene i forhold til hva som ble presentert i samarbeidsforumet for kommunedelplanen.
- Bane NOR opplevde ikke å få mange tilbakemeldinger i Planforum.

Det ble gjennomført flere bilaterale møter med Fylkesmannen i Hedmark og med Hedmark fylkeskommune.

Fremdriftsplan

Ved oppstarten av kommunedelplanarbeidet (2014/15) ble lagt til grunn at planvedtak høsten 2016 var avgjørende for at prosjektet (dobbeltspor Sørli-Brumunddal) skulle komme inn første periode av NTP 2018-29. Det ble derfor lagt en stram fremdriftsplan for kommunedelplanprosessen i de tre kommunene Stange, Hamar og Ringsaker.

Denne fremdriftsplanen muliggjorde kommunedelplanvedtak i Stange og Ringsaker kommuner høsten 2016 slik at delparsellen Sørli-Åkersvika nå inngår i første del av NTP-perioden og det foreligger arealplanavklaring på Hamar grense – Brumunddal i Ringsaker kommune.

Underveis i planarbeidet ble det avdekket flere forhold som krevde detaljering ned på reguleringsplannivå for å avklare gjennomførbarhet på kommunedelplannivå. Dette ga utfordringer i forhold til den avtalte fremdriftsplanen.

I høringen av forslaget til kommunedelplan forsøkte noen fagetater som prinsipp å forholde seg at dette formelt var kommunedelplannivå selv om detaljeringen på noen områder tilsvarte reguleringsplan. Forhold som normalt vi bli behandlet i reguleringsplan ble derfor ikke nødvendigvis kommentert i uttalelsen til kommunedelplanen.

3.2 Utredningstema/ faglig innhold

Planprogrammet beskrev hvilke korridorer og hvilke fagtema som skulle inngå i kommunedelplan og konsekvensutredning. Kartleggingen i oktober/ november 2017 har identifisert noen forbedringspotensialer. I tillegg er det noen forutsetninger som har endret seg siden planarbeidet ble gjennomført i 2016.

Driftsbase og verksted

Et planprogram skal omtale hva som skal utredes og ikke hva som ikke skal utredes. Planprogrammet for dobbeltspor Sørli-Brumunddal omtalte ikke dagens verksted, driftsbase og øvrige arealbruk på stasjonsområdet/ Espern, utover at noen av bygningene er vernet. Fravær av omtale i planprogrammet kan ha blitt tolket ulikt hos de involverte partene: Noen har tolket det til at disse funksjonene selvfølgelig skal inngå og andre har tolket de til at de ikke skal inngå i planarbeidet.

Fravær av omtale i planprogrammet kan forklares med at disse forholdene ble håndtert i en parallell utredningsprosess i Jernbaneverket på det tidspunktet hvor planprogrammet ble utarbeidet. Alle de tre involverte kommuner ønsket at disse forholdene skulle inngå i IC-utredningen, mens Jernbaneverket mente at det lå utenfor oppdraget, og skulle løses i egne prosesser.

Hamar kommune la til grunn at disse funksjonene skulle flyttes fra Hamar stasjon, bl.a. ut fra tidligere signaler. Dette er intensjoner som også framgår av det Bane NOR skriver i Planbeskrivelsen s 54 og Utdyping av planforslaget etter offentlig ettersyn, s 11: «Økt togtilbud medfører økt behov for areal til drift og vedlikehold. JBV har utredet omfang og behov for parkering av tog, verksted og base for drift og vedlikehold av persontogmateriell i østlandsområdet. Ny driftsbase og hensettingsanlegg er planlagt som erstatning for de sporene som er forutsatt fjernet ved Hamar stasjon.»

I tidligere områderegeringsprosess for strandsonens sentrale deler (vedtatt 2011), og også i utredningsrapportene knyttet til kommunedelplanen for dobbeltspor Sørli - Brumunddal, har det vært signalisert at denne type funksjoner skulle flyttes bort fra stasjonsområdet, og kommunen har vært opptatt av å få frigjort sentrale arealer til by- og knutepunktsutvikling. Det foreligger imidlertid en ledelsesbeslutning i Jernbaneverket om at driftsbase og verksted skal opprettholdes i dagens lokalisering på Hamar stasjon

- *Jernbaneverkets ledergruppe behandlet 29.09.16 rapporten «Funksjoner for vedlikehold, verksted og hensetting for godsmateriell, arbeidstog mm på Østlandet.» (23.09.2016). Ledergruppen ga tilslutning til rapportens anbefalinger blant annet om at*
 - • «driftsbasen blir på dagens lokalisering på Hamar stasjon, men at basen får økt tilgjengelig bygningsmasse og areal ved at museumsmateriellet flyttes til nytt magasinområde.»
 - • «Dagens verksteder for skinnegående arbeidsmaskiner beholdes.»

Korridor Vest

I arbeidet med kommunedelplanen kunne det vært sett på alternativer som utfordret kurvaturkravene. Prosjektet gikk bort fra daglinjeløsningen nord for Hamarbukta tidlig med begrunnelse at tekniske krav medførte at alternativet ble brutalt i gjennomføring og at andre alternativer var bedre. Kommunen ønsket heller ikke en dagløsning gjennom tettbebyggelsen. Sett i etterkant kunne dette likevel vært videreført som et referansealternativ.

Bane NOR presiserer at bruløsningen over Hamarbukta er utredet til samme nivå som kulvertløsningen var i forslaget til kommunedelplan (juni 2016). Kulvertløsningen er bearbeidet videre etter høring og planvedtak.

Bakgrunnen for forslaget om kulvert i korridor Vest var å frigjøre større deler av strandsonen, og spesielt områdene foran sentrum. Kulvertløsningens høyde var ikke tilstrekkelig optimalisert i forslaget til kommunedelplan, men fikk mye fokus etter at kommunedelplan ble oversendt til Hamar kommune (i hovedsak lavere teknisk byggehøyde).

Korridor Øst og tilsving fra nord

Ved gjennomføringen av KVV for IC-strekningene (2012) var det betydelig usikkerhet om fremtidens godstransport på jernbane i Norge. Denne usikkerheten lå også til grunn for oppstarten av kommunedelplanarbeidet i 2014/15. Den store endringen i papirindustrien i Norge i denne perioden medførte betydelige endringer i omfang og type av godstransport på jernbane i Norge. Konkret gjelder dette behovet for å kjøre tømmer tog til og fra Sverige.

I forkant av NTP 2018-29 ble gjennomført flere godsanalyser og etatenes grunnlag for NTP (februar 2016) medførte et helt nytt fokus på godstransport og behovet for gjennomgående godsforbindelser. I samme periode inntraff det strukturendringer i papirindustrien som medførte betydelig økt tømmertransport på jernbane. Konkret for Hamar innebar disse endringene at viktighetene av tilsving fra nord mot Elverum ble ytterligere forsterket mot slutten av kommunedelplanarbeidet.

Jernbaneverket valgte å ikke utrede tilsving fra nord for korridor Øst da prosjektet mente at miljøkonsekvensene ville være for store (berøring med Åkersvika naturreservat og Ramsarområde) og at behovet logistikkmessig kunne løses med vending av godstog på stasjonen. Manglende tilsving fra nord var et av argumentene for at Bane NOR anbefalte Hamar kommune ikke å legge ut korridor øst til offentlig ettersyn.

Konsekvensutredning og fagrapporter

Grunnlaget for kommunedelplanen var svært omfattende faglig dokumentasjon fra en rekke ulike fagmiljøer/ konsulenter (med noe varierende eierskap hos tiltakshaver).

Fagrapportene var gode og gav mange konkrete anbefalinger/ alternative løsninger. Det ble opplevd litt ulikt hvordan de forskjellige fagrapportene ble innarbeidet i «hoved-KU» og planbestemmelsene. Planbeskrivelse, KU og planbestemmelser syntes å ha forskjellige forfattere de de forskjellige kapitlene. Det ble opplevd manglende helhet i disse dokumentene.

Det kan være en utfordring å se helhetlig på tvers av alle fag når konsekvensene er belyst i mange og omfattende fagrapporter. Mye av det som ble beskrevet i landskapsrapporten kunne for eksempel like gjerne vært beskrevet i kulturminnerapporten; det er vanskelig å skille disse to temaene. Slik samordning mellom fagrapporter krever at det settes av tilstrekkelig tid til involverende prosesser.

3.3 Tilleggsutredninger våren 2017

Etter megling i desember 2017 og januar 2017 oversendte Fylkesmannen saken til KMD, med anbefaling om at både korridor Øst og korridor Vest måtte utredes videre før departementet konkluderte endelig. KMD samarbeidet med Klima- og miljødepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Samferdselsdepartementet om å avklare behovet for tilleggsutredninger.

Bane NOR leverte 19.06.17 tilleggsutredninger for både alternativ Vest og alternativ Øst.

- Forutsetninger om drift av hovedverksted og driftsbasis på Hamar
- Midlertidig omlegging og nytt vegnett
- Parkering
- Godssporløsning som sikrer tilsving til/fra Rørosbanen (alternativ øst)
- Kulvert ved Børstad/Tommelstad

- Ny fylling på vestsiden av dagens i Åkersvika
- Etablering av stasjon/reisetorg over spor i korridor øst
- Bearbeidet løsning – senket kulvert i korridor vest

Disse tilleggsutredningene har ikke vært gjenstand for høring/ offentlig ettersyn.

KMD konkluderer i brev av 1.09.17 med at disse tilleggsutredningene viser at valg av løsninger har stor betydning for kostnadene. Det er derfor behov for å avklare hvilke tiltak som skal tas med i utbyggingsprosjektet. KMD har i samråd med fagdepartementene kommet til at det kreves ytterligere utredninger av både alternativ Øst og alternativ Vest før det kan treffes et endelig planvedtak.

4. Rammer for ny planprosess

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) og Samferdselsdepartementet (SD) har gitt rammer for ny planprosess i Hamar.

4.1 Tilleggsutredninger

Som grunnlag for videre planarbeid ber KMD i brev av 01.09.17 om at følgende temaer utredes nærmere:

- By- og knutepunktsutvikling, muligheter og begrensninger ved begge alternativer
- Konsekvenser for driftsfunksjoner, jernbaneverksted, tilbakeføring av sporområder, mv. knyttet til mulighetene for frigivelse til byutvikling, samt gevinster ved avhending av frigitte arealer.
- Konsekvenser for Norsk Jernbanemuseum.
- Konsekvenser for Vikingskipet – herunder antall parkeringsplasser.
- Konsekvenser for matjord og muligheter for avbøtende jordverntiltak
- Konsekvensene for Åkersvika naturreservat. Muligheter for konfliktreducerende og avbøtende tiltak slik at løsningene ikke bryter med Norges forpliktelser etter Ramsarkonvensjonen.
- Mulighetene for kostnadsreducerende tiltak.

KMD påpeker at det i investeringsrammen for jernbaneprosjekter i Nasjonal transportplan 2018-2029 er forutsatt at kostnadsøkninger skal dekket innenfor den samlede økonomiske rammen. Velges det fordyrende løsninger ett sted, innebærer det at kostnadene må reduseres tilsvarende andre steder, enten ved å redusere standard og/eller omfang eller ved ikke å gjennomføre planlagte utbygginger

I brev av 14.09.17 presiserte SD at det skal utarbeides to likeverdige alternative kommunedelplanforslag for alternativ Øst og alternativ Vest. For begge alternativene skal det utarbeides en samfunnsøkonomisk kost-/nytteanalyse. SD er opptatt av at det i det videre arbeidet ses på løsninger som kan bidra til å holde kostnadene ved prosjektet så lave som mulig, f.eks. ved å vurdere å endre standardvalg.

SD ber også om vurdering av konseptuelle justeringer av trafikktilbudet som ligger til grunn for planleggingen av Hamar stasjon, f.eks. ved at halvparten av IC-avgangene går til hhv. Elverum og Lillehammer og at togene på Rørosbanen da kan snu på Elverum. Dette kan muligens påvirke behov for kapasitet og stasjonsutforming på Hamar.

De beskrevne tilleggsutredningene er omfattende og vil kreve betydelig arbeidsinnsats.

På grunnlag av initiativene fra de to departementene er følgende tilleggsutredninger konkretisert:

By- og knutepunktsutvikling.

- Muligheter og begrensninger ved begge alternativer.
- Her må planprogrammet avklare hva som er de viktigste gjenstående spørsmålene

Konsekvenser for Vikingskipet

- Parkeringskapasitet.

Jordvern

- Konsekvenser for matjord
- Muligheter for avbøtende jordverntiltak

Åkersvika

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

Driftsfunksjoner - Driftsbase for banesjef.

- Vurdere opprettholdelse av dagens lokalisering; spor- og vegatkomst m.m.
- Vurdere funksjonskrav ved alternativ lokalisering. Kartlegge muligheter og vurdere alternative lokaliseringer.
- Sannsynliggjøre realisme i alternativ lokalisering (arealplanavklaringer).
- Vurdere kostnader (investering og drift) ved dagens og alternative lokaliseringer.

Jernbaneverksted

- Kartlegge dagens (og planlagt fremtidig) virksomhet ved verkstedet; kunder og oppgaver
- Kartlegge kundenes strategier og alternativer
- Vurdere sektorens behov for denne typen verksted; funksjonalitet og lokalisering.
- Vurdere opprettholdelse av dagens lokalisering; spor- og vegatkomst m.m.
- Vurdere funksjonskrav ved alternativ lokalisering. Kartlegge muligheter og vurdere alternative lokaliseringer (inkludert om funksjonaliteten kan dekkes ved andre eksisterende verksteder)
- Sannsynliggjøre realisme i alternativ lokalisering (arealplanavklaringer).
- Vurdere kostnader (investering og drift) ved dagens og alternative lokaliseringer.
- Mantena skal ha gjennomført en utredning av sitt fremtidige arealbehov sommeren 2017.

Jernbanemuseet

- Det foreligger et eget notat om konsekvenser for Jernbanemuseet fra den tidligere planprosessen. Dette suppleres og oppdateres med fokus på følgende i en todelt utredning:
Driftsmateriell:
 - Kartlegge behov for sporforbindelse fra hovedspor og til museet.
 - Kartlegge alternative lokaliseringer for hensetting av driftsmateriell dersom ikke sporforbindelse til museet.
 - Sannsynliggjøre realisme i alternativ lokalisering (arealplanavklaringer).
 - Vurdere investerings- og driftskostnader for alternativ lokalisering av driftsmateriell.
- Annet museumsmateriell:
 - Behov for magasinering av materiell som ikke skal kjøres på jernbanenettet.
 - Kartlegge funksjonskrav og alternative lokaliseringer.
 - Sannsynliggjøre realisme i alternativ lokalisering (arealplanavklaringer).
 - Vurdering av investerings- og driftskostnader.

Godstrafikkrelaterte funksjoner

- Kartlegge hvilke godsrelaterte funksjoner som i dag gjennomføres i og ved Hamar stasjon.
- Kartlegge funksjonskrav og alternative lokaliseringer.
- Vurdering av investerings- og driftskostnader.

Frigivelse av jernbaneareal

Todelt utredning som må ses i sammenheng med kommunens planer for byutvikling

- Avklare prinsipper knyttet til bruk av økonomiske gevinster ved avhending av (1) frigitt jernbanegrunn og (2) ved utnyttelse av eiendommer som i dag ikke brukes til jernbaneformål.
- Kartlegging av faktisk potensiale for frigivelse av areal ved Espern/ dagens stasjonsområde, basert på øvrige utredninger ovenfor.

Endringer i tilbudskonseptet

- Gjennomgå tilbudskonseptet for IC Dovrebanen på nytt, blant annet med de innspill som SD gir, vurdering av forlengelse av indre pendel til Elverum/ Brumunddal og eventuelt på lengre sikt Moelv/ Gjøvik. Teknisk/ markedsmessig/ driftsmessig/ økonomisk vurdering. Involvering av Persontrafikkavtaler.
- Utredning av IC til Elverum vil også beskrive eventuelle fysiske inngrepskonsekvenser på strekningen Hamar-Elverum

Hensetting Hamarområdet

- Identifisere og utrede behov og alternative lokaliseringer av hensettingsanlegg for persontogmateriell i Hamar-området, med utgangspunkt i rapporten Hensetting Østlandet.
- Aktuelle hensettingsarealer vil kunne være forskjellige for korridor øst og vest.
- Hensetting; behov for økt antall plasser når dobbeltsporet til Åkersvika er ferdigstilt og flere tog skal til/fra Hamar. Planprosess kan kjøres parallelt med kommunedelplan Hamar da hensetting er aktuelt i nabokommunene.

Kostnadsreduksjoner

I brev av 03.08.17 legger Samferdselsdepartementet stor vekt på å holde investeringskostnadene så lave som mulig. Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 forutsatt at kostnadsøkninger skal dekkes innenfor den samlede økonomiske planrammen. Å velge fordyrende løsninger ett sted, innebærer dermed at kostnadene må reduseres tilsvarende andre steder, enten ved å redusere standard og/eller omfang eller ved ikke å gjennomføre planlagte utbygginger.

Bane NOR arbeider nå med å klargjøre den totale økonomiske rammen for InterCity-porteføljen. Målsettingen for Bane NOR er at de samlet sett skal redusere kostnadene. Hvilke effekter og muligheter dette vil ha for Hamar må avklares.

4.2 Prosess

KMD gir i brev av 01.09.17 Hamar kommune hovedansvaret for å følge opp den videre behandlingen av denne saken, i nært samarbeid med de berørte myndigheter. KMD forutsetter at Bane NOR og andre involverte myndigheter jobber raskt og samarbeider tett med Hamar kommune, slik at fremdriften i prosjektet sikres.

KMD legger til grunn at alle de tre myndighetene som har reist innsigelser, Bane NOR, Fylkesmannen i Hedmark og Riksantikvaren, samarbeider tett med kommunen og bistår med faglig underlag på

sine fagfelt. Hamar kommune og Bane NOR må sammen komme fram til et opplegg for utredningene og en framdriftsplan for de reviderte planforslagene.

Fylkesmannen i Hedmark skriver i brev av 05.09.17 at brevet fra KMD ikke innebærer at den foreliggende konsekvensutredningen er underkjent, men at den må suppleres. Når nødvendige utredninger er foretatt vil saken kunne sendes på høring.

5. Anbefalinger for ny planprosess

Dette kapitlet oppsummerer Jernbanedirektoratets anbefalinger for ny plan- og utredningsprosess, basert på rammer gitt av overordnet myndighet og møter med Hamar Kommune, Bane NOR og fagetatene høsten 2017.

5.1 Prosess

For å sikre en tilstrekkelig prosess etter plan- og bygningslovens intensjoner er det enighet om å gjennomføre en ny kommunedelplanprosess for dobbeltspor gjennom Hamar kommune der fagrapporter oppdateres og suppleres.

Arbeidet vil starte med utarbeidelse, offentlig ettersyn og fastsetting av planprogram. Planprogrammet bør ta utgangspunkt i planprogrammet fra 2015 og beskrive

- Prosess
- Utredningstemaer
- Alternativer som skal inngå i utredningsarbeidet og som skal konsekvensutredes

Planprogrammet skal beskrive medvirkningsprosess gjennom kommunedelplanarbeidet. Det må tilfredsstillende lovkrav og være transparent. Omfanget av medvirkning bør ses i sammenheng med den prosessen som ble gjennomført i forrige runde i 2015/16. Det er viktig å sikre tilstrekkelig medvirkning, særlig i forhold til nye utredningstema og alternativer/ varianter. Samtidig er det også viktig å unngå unødvendig slitasje på medvirkende organer og offentligheten.

Det bør legges opp til en åpen planprosess i tråd med Plan- og bygningslovens intensjoner. Omfanget av offentlige medvirkningsmøter i kommende prosess bør vurderes i lys av hvor stor medvirkning som allerede har vært og vurdering av om det er flere innspill å hente inn. Planarbeidet begynner ikke helt på nytt. Virkemidler for medvirkning bør vurderes i arbeidet med planprogram (bylab, prosjektkontor, moderne tekniske hjelpemidler for visualisering eller andre løsninger).

Medvirkningsprosess er drøftet i møtene med offentlige etater høsten 2017. Det ble skissert en prosjektgruppe bestående av Hamar kommune, Bane NOR, Hedmark Fylkeskommune, Fylkesmannen i Hedmark, Statens vegvesen og Riksantikvaren.

Prosjektgruppen bør legge opp til faste arbeidsmøter (sammen med rådgiver) med tilstrekkelig hyppighet. Dette bør være strukturerte møter med fast agenda og reell involvering før beslutninger. Avhengig av tema på dagsorden vil enkelte deltagere kunne delta via Skype eller melde forfall til møtet. Det er gjennom temabaserte arbeidsmøter i prosjektgruppen at de gode løsningene skal vokse frem.

Planene bør bli til i en samlet prosess hvor kommunen og alle fagetatene/ faginteressene drøfter alternativene temavis sammen. Det gir mulighet for samlet evaluering av ulike faglige hensyn.

Noen av samarbeidspartene poengterte at de jernbanefaglige beslutningstagerne må delta i samarbeidet for å sikre at alle faglige hensyn blir hensyntatt i beslutnings-grunnlagene. Dette er viktig for å sikre forståelse for jernbanefaglige forutsetninger blant alle parter i samarbeidet.

Jernbanefaglige forutsetninger bør være tilgjengelige og transparente, og i plansamarbeidet bør det delta jernbanefaglig kompetanse som kan ta stilling til hvilke jernbanetekniske parametere som kan utfordres og hvilke som er absolutte.

Planforum vil kunne være et viktig forum for interessenter. Det kan være viktig å bruke denne muligheten til å oppklare spørsmål og å være tydelig på faglige forhold som kan være grunnlag for innsigelse, uten at planforum skal være noe saksbehandlingsorgan.

I videre prosess er det viktig å skille mellom to roller hos deltagende fagetater: De skal bidra med faglige råd i prosessen, men også avgj formell uttalelse til dokumentasjonen i ettertid. Åpenhet og tillit er grunnleggende forutsetninger i en deltagende prosess.

Det er viktig med en samlet arealplan (kommunedelplan) hvor jernbanen inngår, men hvor investeringer fordeles på alle relevante aktører i området.

Riksantikvarens rolle

Normalt gir Riksantikvaren (RA) sine innspill til fylkeskommunen, som så innarbeider dem inn i sin uttalelse. Riksantikvaren har i dette konkrete tilfellet hentet saken inn fra Hedmark fylkeskommune for vurdering av innsigelse på selvstendig grunnlag, i henhold til samarbeidsplikten innen kulturminneforvaltningen, jf. § 3 i Forskrift om faglig ansvarsfordeling m.v. etter kulturminneloven. Slik rolledeling mellom RA og HFK vil opprettholdes i det videre planarbeidet. RA vil være fagetat mht kulturminner.

Innsigelser

Innsigelse til planforslaget kommer enten av at konsekvensene ved valgt alternativ er uforenelig med nasjonale interesser (faglig) eller at alternativet ikke godt nok synliggjør konsekvensene (prosessuelt). Ved samarbeid og involvering kan vi unngå innsigelser mot et planforslag med begrunnelse i at enkelte konsekvenser ikke er tilstrekkelig beskrevet.

Kunnskapsgrunnlaget for alle alternativer må bringes opp på samme nivå slik at KMD ved behov kan veie de ulike nasjonale interessene opp mot hverandre. Alternativene må gjøres valgbare for kommunen, regionalt nivå og eventuelt Regjeringen.

Visualisering

I intervjuene med fagetater er mere omfattende bruk av visualisering etterlyst som virkemiddel for økt forståelse av planene. Planarbeidet gjennomføres ved bruk av BIM som har slike muligheter. Bane NOR er imidlertid noe forsiktige med slik bruk av BIM i forhold til detaljeringen på et så tidlig plannivå og graden av nøyaktighet i beskrivelsen av eksisterende bebyggelse i byområdet.

Innkomne innspill etter høring.

Bane NOR har mottatt en rekke innspill og kommentarer til tilleggsvurderinger og illustrasjoner som er utarbeidet og presentert etter den formelle høringen av kommunedelplanen. Dette er innspill som ikke er resultater fra åpne og demokratiske prosesser.

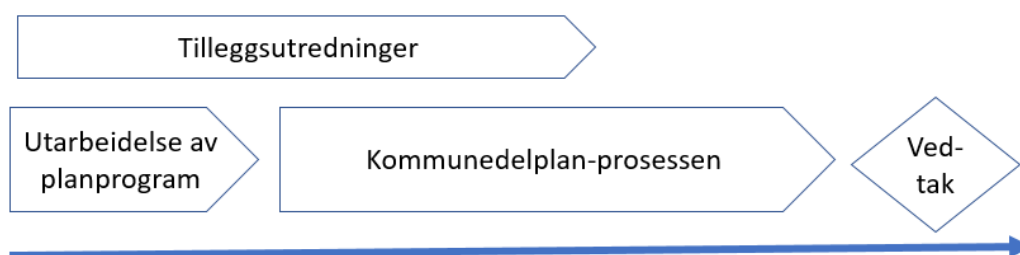
For ikke å forskjellsbehandle interessenter bør alle aktuelle interessenter oppfordres til å sende inn sine kommentarer og innspill på nytt i forbindelse med høringen av revidert planprogram – slik alle får muligheten til å gi innspill på like vilkår. Bane NOR og Hamar kommune vil da stilling til disse innspillene på likeverdige vilkår i forbindelse med høring av revidert planprogram.

5.2 Parallele prosesser

Noen tilleggsutredninger vil være premissgivende for kommunedelplanen og bør gjøres så snart som mulig (våren 2018) og før fastsetting av nytt planprogram.

- Kartlegge hvilke funksjoner som i dag er på Hamar stasjon, status for disse funksjonene (evt utviklingsplaner) og arealbehov
- Vurdere Øst-løsning hvor banen legges under Rv 25 og føres videre i landbruks/miljøkulvert – er det gjennomførbart
- Utredning av alternativt tilbudskonsept (rutetilbud) ().

Øvrige tilleggsutredninger vil inngå som deler av kommunedelplanprosessen eller kan gjøres parallelt med denne (hensetting).



Tilleggsutredningen for hvert enkelt tema bør være ført tilstrekkelig langt til at forhold som er avgjørende for å avklare gjennomførbarheten av en foreslått løsning er avklart som beslutningsgrunnlag. Tilleggsutredningene bør ta utgangspunkt i relevante tidligere gjennomførte utredninger og vurderinger.

Tilleggsutredningene i 2018 kan gi grunnlag for ny vurdering av (og eventuell ny beslutning om) hvorvidt driftsbasis og verksted skal opprettholdes på dagens lokalisering eller flyttes ut derfra i forbindelse med etablering av dobbeltspor og ny stasjon i Hamar. Av den grunn bør tilleggsutredningene sannsynliggjøre at det finnes alternative lokaliseringer som kan disponeres til slike formål (arealplanavklaringer) og hvilke kostnader som er forbundet ved slik relokalisering. Også kostnader ved å opprettholde disse funksjonene ved dagens lokalisering beskrives.

5.3 Utredningstema/ faglig innhold

Planprogrammet fra 2015 beskrev følgende utredningstema for kommunedelplan/konsekvensutredning:

Prissatte konsekvenser <ul style="list-style-type: none">○ Støyforhold og vibrasjoner○ Transport-/ trafikantnytte○ Nytte/ kostnadsanalyse (NKA)○ Konsekvenser for øvrig vegnett○ Grunnforhold○ Kommunaltekniske og andre anlegg	Ikke prissatte konsekvenser <ul style="list-style-type: none">○ Landskap○ Nærmiljø og friluftsliv○ Kulturmiljø○ Naturmangfold○ Naturressurser
Andre samfunnsmessige virkninger <ul style="list-style-type: none">○ Netto ringvirkninger○ Fordelingsvirkninger○ By- og stedsutvikling	Konsekvenser i anleggsperioden

De samme temaene forutsettes inngå i planprogrammet for ny kommunedelplanprosess. Det er viktig å utarbeide et godt revidert planprogram som tar opp i seg den faglige utviklingen som har vært siden forrige runde.

Fagetatene har ikke formelt vurdert tilleggsutredninger m.m. som er fremlagt av Bane NOR etter juni 2016 (høring av forslag til kommunedelplan). Alt materiale (tilleggsutredninger) som er utarbeidet etter høringen av kommunedelplanforslaget bør derfor bearbeides og inkluderes i neste runde.

Alle fagrapporter bør gjennomgås og oppdateres etter endringer som er gjort etter at disse ble ferdigstilt, både vurderinger som er utført vinteren/ våren 2017 og det som blir utført som tilleggsutredninger i 2018. Konkrete endringer bør synliggjøres i rapportene (markering i marginen eller lignende).

Kartleggingen høsten 2017 har avdekket behov for suppleringer/ utdypinger i planprogrammet:

- Kompensasjonsarealer for våtmarksområder kan være vanskelig å konkretisere, men må i tilstrekkelig grad sannsynliggjøres.
- Naturmangfoldrapporten må oppdateres. Vanskelige vurderinger. Ny E6 er et betydelig inngrep i samme område; de fleste mulige kompensasjonsarealer inntil dagens naturreservat i Åkersvika er allerede disponert. Erfaringene fra den nylig gjennomførte E6-planleggingen gjennom Åkersvika naturreservat bør benyttes.
- Fylkesmannen minner om tiltakshierarkiet og at kompenserende tiltak kun er en nødløsning.
- Nytt tema i konsekvensutredningen bør være klimagassregnskap (i den grad det er beslutningsrelevant for valg av alternativ).
- Tema landbruk: Referanse til eget samarbeidsprosjekt for Dobbeltsporparsellen Nykirke-Barkåker (Vestfold) som gjerne kan kopieres for Hamar. Skille mellom landbruk som nasjonal interesse og forholdet til de lokale grunneierne (jordskifte m.m.). Det er behov for å synliggjøre konsekvensene for dyrka mark ved valg av trase øst, og hvilke avbøtende tiltak som er mulig og realistisk ut fra et kostnadsperspektiv
- ROS-analysen var bra men må oppdateres etter endringene som er gjort i ettertid (blant annet senket kulvert og tilsving fra nord). Også for anleggsfasen er ROS viktig. Jernbanen og tekniske installasjoner i forbindelse med denne skal ikke rammes av 200-årsflom pluss sikkerhetsmarginer, ref. NVE
- Nærmiljørapporten må bli tydeligere i konklusjonene/oppsummeringen (bedre visuelle framstillinger) og må oppdateres mht Vestløsningens berøring med bebyggelse nord for Koigen (her ble det en del justeringer underveis i planarbeidet og etter at rapporten var fremlagt).
- Rapport for veger og anlegg (evt teknisk hovedplan) må oppdateres med tydeligere illustrasjoner av hvor det blir kryssinger over/under nytt dobbeltspor for hhv bil og gang/sykkel. Dette gjelder både Øst- og Vestløsningen.
- Det må settes av tilstrekkelig kompetanse, tid og kapasitet til å skrive sammen planbeskrivelse, KU og planbestemmelser på grunnlag av alle foreliggende fagrapporter.

Utfordringer med plannivå

Selv om planarbeidet foregår på kommunedelplannivå må en rekke forhold beskrives på reguleringsplannivå for å sikre gjennomførbarhetskontroll. Dette gjelder tekniske løsninger for jernbane og veger, fundamentering av konstruksjoner, men også gjennomførbarhet for avbøtende og kompenserende tiltak (landbruk, våtmarksområder m.m.).

Planarbeidet bør detaljeres så langt som det er mulig for sikre tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg av korridor. For enkelte tema vil kommunedelplanen for Hamar tilnærmet bli som å utarbeide reguleringsplan for flere alternativer (nødvendig for å sikre gjennomførbarhetskontroll av de foreslåtte løsningene).

Det er spesielt viktig å ha kontrollert teknisk/ økonomisk/ fysisk gjennomførbarhet for forhold som er avgjørende for valg av alternativ øst eller vest.

Fagetater og høringsinstanser må forholde seg til den detaljeringen som plangrunnlaget har, uavhengig av om det er forhold som normalt ikke avklares før i en senere planfase.

Nullvekstmålet for persontransport med bil i byområdene

I Meld.St. 33 (2016-17) om Nasjonal transportplan 2018-29 viderefører Regjeringen nullvekstmålet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En arealbruk med konsentrert utbygging og høy arealutnyttelse i og i nærheten av knutepunkter og langs kollektivakser vil kunne redusere transportbehovet og gi bedre utnyttelse av dagens kapasitet i transportsystemet. De alternative stasjonslokaliseringene i Hamar må utredes i forhold til dette nullvekstmålet.

Veg og kollektivtransport

De to stasjonsalternativene vil begge medføre betydelige endringer i trafikkbildet i Hamar. Dette omfatter både veg- og kollektivtrafikk til og fra stasjonen og annen trafikk på vegnettet som berøres av nytt dobbeltspor. Det kan være riktig å ta et helhetlig bilde på vegtrafikksystem for begge stasjonsalternativer, både konsekvenser for øvrig vegnett og atkomstforhold til stasjonen. Utredningen bør tydeliggjøre nødvendige investeringer i det samlede vegnettet i Hamar som følge av begge alternativene.

Stasjonen forutsettes å være et kollektivknutepunkt i begge alternativer (øst og vest). Det bør derfor beskrives et samlet kollektivtilbud for Hamarområdet hvert av de to stasjonsalternativene for å illustrere forskjeller mellom alternativene øst og vest når det gjelder måloppnåelse for nullvekst i biltrafikken.

Statens vegvesen vil bidra med reisevaneundersøkelser (RVU) og andre grunnlagsdata for trafikkberegninger i arbeidet med by- og knutepunktutvikling for de to alternativene i det videre planarbeidet. RTM-metodikk vurderes ikke alene å være tilstrekkelig for å vurdere trafikale konsekvenser. SVV kan trekke inn ressurser fra hele etatens faglige bredde.

Samtidig med arbeidet med Areal- og transportstrategi (ATS) for Mjøsbyregionen kan være nyttig mht vurderinger av byutvikling i flere alternativer. Nyere informasjon viser at innpendling til Hamar (fra nord og sør) og regional trafikk er større enn mange tror. Det er viktig å fokusere på alle reisehensikter; ikke bare arbeidspendling. For korte regionale reiser vil omstigning og gangavstander være større ulemper enn for lange reiser.

Planarbeidet bør utføres i samarbeid med Hedmark Trafikk som er fylkeskommunens fagkompetanse på kollektivplanlegging og Statens vegvesen som har ansvar for planlegging, drift og forvaltning av fylkeskommunens vegnett, i tillegg til RV.25 som går gjennom området. Av hensyn til igangværende nybygging av E6 må Nye Veier AS involveres i planarbeidet

Anleggsperioden

Anleggsperioden bør utredes for hva som er beslutningsrelevant (valg mellom alternativ øst og vest). Dette gjelder også midlertidige inngrep/ løsninger i boligområder og kulturminner. Trafikale utfordringer i anleggsperioden for begge alternativene bør beregnes og beskrives.

Barrierer

Barrierevirkning er et vanskelig begrep; fysiske eller visuell barriere kan være motsetninger. Dette bør illustreres tydelig i kommende planprosesser. Kulvert og bru har ulike barriereeffekter.

Byutvikling

Kommunal- og moderniseringsdepartementet påpeker at byutviklingen er et viktig tema som må vurderes av kommunen før nytt planvedtak. Det må vurderes i hvilken grad ulike løsninger ivaretar statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Byutviklingsmuligheter bør få en sentral plass i planarbeidet. Byutvikling i et 50-års perspektiv er vanskelig; historien forteller at vi ofte ikke får den utviklingen vi ønsker oss. Det er viktig å bevare de fortellende elementer i strandsonen (historiske forhold, tidligere brygger etc)

Statens vegvesen tilbyr å bistå med gjennomføring av byutviklingsprosesser i Hamar tilsvarende de som er gjennomført for Gjøvik og Lillehammer, dersom dette vurderes relevant i kommunedelplanprosessen.

Vellykkethet av offentlige investeringer (dvs nytte) kan måles i omfang av private investeringer som følger av de offentlige. Næringslivet må involveres i planarbeidet. Hvilke tilstøtende private investeringer vil utløses av alternativ øst og vest? Dette bør også illustreres/ sannsynliggjøres før politisk behandling av kommunedelplanen.

Forslag til kommuneplan for Hamar beskriver sykehustomt nær stasjonen i alternativ øst. God kollektivbetjening er viktig for sykehus, men en slik sykehustomt kan likevel ikke være avgjørende for valg av alternativ. Både sykehus og jernbane er statlige investeringer som Staten bør se i sammenheng. Dersom sykehuset tas med i byutviklingen som argumentasjon for alternativ øst, bør det også tas med et sykehusalternativ i vest, hvor det også finnes relevante arealer.

Det er viktig at det benyttes tilstrekkelig kompetanse på planlegging av tyngre infrastruktur i by.

Kulturminner

Viktig utredningstema for begge alternativer er «konsekvenser for den historiske byen». Historiske jernbanebygninger ved Espern og Hamar stasjon/ restaurant: Fremtidig bruk vil være en annen enn den opprinnelige. Det er viktig å ta vare på miljøet og å gjøre det tilgjengelig. Foreliggende rapporter må oppdateres. Riksantikvaren vil ikke legge som premiss fortsatt bruk av Hamar stasjon eller verkstedbygningene på Espern til jernbaneformål.

Et viktig utredningstema for øst-alternativene vil være konsekvenser for kulturlandskapet, samt noen enkelt-objekter.

5.4 Konkrete alternativer og varianter som bør inngå i ny kommunedelplan/ KU

Årsaken til at KMD sendte denne kommunedelplanen i retur var at ikke alle aktuelle alternativer var likeverdig og godt nok utredet. I ny kommunedelplan/ KU er det derfor avgjørende viktig at alle realistiske alternativer blir utredet, og at de blir utredet på et likeverdig nivå. Det er viktig å ha et tilstrekkelig bredt og gjennomarbeidet beslutningsgrunnlag.

Planarbeidet bør inkludere 2 alternative korridorer (øst og vest), hvert med flere varianter. Begge korridorer (øst og vest) må beskrives for:

1. Opprettholdelse av driftsfunksjoner, verksted, jernbanemuseet og hensetting i dagens lokalisering

2. Relokalisering av disse funksjonene til andre steder
3. Mulig IC-pendel til Elverum (konsekvenser for stasjonsløsning)

Alternativ Vest

Varianter som utredes i alternativ Vest:

- Kulvert som i forslaget til kommunedelplan juni 2016 (K1-3b), evt med mindre justeringer/ forbedringer
- Nedsenket kulvert som presentert juni 2017
- Nedsenket kulvert (juni 2017) med byggbart lokk nord for stasjonen
- Bru over Hamarbukta som i forslaget til kommunedelplan juni 2016 (K1-2b), evt med mindre justeringer/ forbedringer

Kulvert og bru i Hamarbukta gir litt ulik vegtilknytning til Espern og Domkirkeodden.

En av utfordringene ved bru-alternativet er blant annet den foreløpig skisserte fyllingen ut i Hamarbukta før brua. Fyllingens omfang og bruas utforming, høyde over Mjøsa og konstruksjonshøyde (inkl utforming av støyskjerm) må optimaliseres for å redusere visuell og funksjonell barrierevirkning. Dersom alternativ vest med bru skal være valgbart må det utredes til samme nivå som øvrige alternativ/varianter.

Hamar kommune ønsker ikke bruløsningen på grunn av barrierevirkning foran byen, ref kommunestyrevedtak i desember 2016 og forslaget til kommuneplan (høringsforslag nov 2017). Det anbefales likevel at brualternativet, som den antatt rimeligste Vest-varianten, tas med som for å få vurdert en mer optimalisert bruløsning.

Alternativ Øst

Varianter som utredes i alternativ Øst:

- Forslaget til kommunedelplan høsten 2016, (K3), supplert med godstilsving fra nord
- Som over, men med reisetorg over sporene, med tilsving fra nord
- Landbruks-/miljøkulvert

For kryssing av Rv 25 bør gjennomførbarhet avklares tidlig i planarbeidet i samarbeid Bane NOR og SVV. Mange vurderinger er gjort og må bli sammenstilt. Dette kan være godt nok som grunnlag/ vedlegg til nytt planprogram (som argumentasjon for hvilke varianter som kan inngå).

Tilsving fra nord har store konsekvenser for naturmangfold, landskap og vegsystem. Den samfunnsøkonomiske nytten av nordre tilsving framfor vending av godstog på stasjonen bør dokumenteres spesielt.

6. Fremdrift

Dobbeltspor gjennom Hamar inngår i ytre InterCity Åkersvika (Hamar) – Lillehammer som i henhold til Stortingsmelding 33 (2016-17) om NTP 2018-29 skal planlegges med tanke på ferdigstillelse i 2034.

For å sikre byggestart i første del av NTP-perioden 2022-33 må kommunedelplan være vedtatt høsten 2020. Foreløpig plan for det videre planarbeidet kan da skisseres som følgende:

- Gjennomføring av tilleggsutredninger (ref brev fra KMD) og utarbeidelse av planprogram for ny behandling av kommunedelplan våren 2018.
- Gjennomføring av ny kommunedelplanprosess med sikte på endelig vedtak høsten 2020.

Hamar kommune mener dette er en unødvendig lang planprosess og foreslår følgende framdrift:

- Avklaringer høsten 2017
- Tilleggsutredninger/høring og fastsetting planprogram: Vår 2018 (fastsetting planprogram i juni)
- Kommunedelplanprosess, tilleggsutredninger: 2018 – 2019
- Omforent løsning med kostnader: Juni 2019

Fremdriftsplan for planprosessen avklares i planprogrammet.

Eierskap til planprosessen

KMD har fastlagt at kommunedelplanprosessen skal gjennomføres ordinært etter Plan- og bygningsloven, med Hamar kommune som planmyndighet. Det vil si at Hamar kommune skal legge planprogram og forslag til kommunedelplan ut til offentlig ettersyn og sluttbehandle kommunedelplanen

Hamar kommune har nylig (18.11.17) lagt ut til offentlig ettersyn et forslag til ny kommuneplan hvor alternativet med jernbane på bru over Hamarbukta er tatt bort. Bru over Hamarbukta er samtidig en variant av alternativ Vest som etter statsetatenes (og noen av fagmyndighetenes) oppfatning også skal utredes videre og optimaliseres.

Fremleggelse av et planprogram som inneholder at alternativ med bru i korridor vest kan være en utfordring politisk for Hamar kommune. For å sikre ønsket fremdrift kan kommunen be om statlig fastsettelse av planprogrammet for å sikre et tilstrekkelig belyst beslutningsgrunnlag for alle alternativer, enten de til slutt skal besluttes kommunalt eller statlig.

Referanseliste

- Tilleggsutredninger til KDP 1 for nytt dobbeltspor - Hamar kommune. Bane NOR 19.06.17
- SD brev 3.08.17 Fastsettelse av kommunedelplan for Dovrebanen i Hamar kommune - Samferdselsdepartementets anbefaling

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, brev 01.09.17
- Fylkesmannen i Hedmark, brev 05.09.17
- Samferdselsdepartementet, brev 14.09.17
- Hamar kommune, Referat fra møte 16.10.17

- Fylkesmannen i Hedmark, brev 16.10.17
- Hedmark Fylkeskommune brev 17.10.17

- Notat fra møte med Riksantikvaren 24.10.17.
- Notat fra møte med Statens vegvesen 1.11.17.
- Notat fra møte med Fylkesmannen i Hedmark 1.11.17.
- Notat fra møte med Bane NOR 1.11.17.
- Notat fra møte med Hedmark Fylkeskommune 15.11.17.