



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 28.06.2017  
Saksref.: 201700832-8  
Deres ref.: 15/849  
Sider: 6

## Kommunedelplan for Dovrebanen gjennom Hamar - Jernbanedirektoratets vurdering og anbefaling

Jernbanedirektoratet viser til henvendelse fra Samferdselsdepartementet datert den 21.06.17, vedrørende fastsettelsen av kommunedelplanen for Dovrebanen gjennom Hamar, der departementet ber om Jernbanedirektoratets vurderinger knyttet til tilleggsutredningen som har blitt utført av Bane NOR (InterCity-prosjektet).

I dette brevet går vi gjennom enkelte av punktene i vårt brev av 27.04.2017 som fremdeles er relevante for tilleggsutredningen, peker på forskjellene i de to korridoralternativene som har vært gjenstand for tilleggsutredningen, samt svarer ut hvorvidt vår anbefaling har blitt endret eller ei. Våre vurderinger er basert på det materialet Bane NOR har gjort tilgjengelig på sine nettsider (19.06.17).

Tilleggsutredningen til Bane NOR svarer ut flere av punktene vi spilte inn i vårt forrige brev, og resultatet av tilleggsutredningen viser også hvor viktig dette arbeidet har vært for fastsettelsen av korridor. Etter en vurdering av resultatene har ikke Jernbanedirektoratets anbefaling blitt endret.

### **Marked- og arealutvikling:**

Tilleggsutredningen hadde ikke til hensikt å svare ut hvilke av stasjonsalternativene som har den gunstigste tilknytning til byen eller beste markedspotensiale, Dette er håndtert i det opprinnelige planforslaget. Jernbanedirektoratets vurdering om at vest-alternativene (enten K1-2b eller K1-3b) vil være en gunstigere enn øst-alternativet (K3-3) for jernbanens kundegrunnlag, videre sentrumsutvikling i Hamar, samt stasjonens betjening gjennom kollektiv, sykkel og gange, står derfor ved lag.

### **Samfunnsøkonomi og kostnader:**

Reviderte samfunnsøkonomiske beregninger foreligger ikke i tilleggsutredningene. Det må likevel ventes at samfunnsnyten for K3-3 vil være vesentlig svekket ettersom kostnadene for dette alternativet vil øke, særlig dersom Hamar kommune sitt vedtak legges til grunn.

For å forsvare kostnadene dobbeltsporutbyggingen fører med seg, må det være mulig å ta ut hele eller store deler av tiltakets effekt fra første dag, og ikke være avhengig av en svært langsiktig byutvikling. Dette er en vesentlig svakhet med K3-3. Videre er det viktig å søke løsninger som reduserer kostnadene, med mindre en økning av kostnader kan forsvares gjennom økt nytte.

### **Vurdering av de ulike kostnadselementene etter tilleggsutredningen:**

For de to korridor-alternativene som tilleggsutredningen gjelder, har det blitt lagt til et ulikt antall endringer, hvorav noen er omtalt som «Nødvendige tiltak», mens øvrige er omtalt som «Andre tiltak». Under «Andre tiltak» vil enkelte være fordelaktige å gjennomføre, mens andre kan sees på som opsjoner eller kompensierende tiltak. Under går vi gjennom det som skiller tiltakene fra hverandre og gir vår vurdering om hvorvidt tiltakene framstår som hensiktsmessige eller ei.

#### Nye tiltak i K1-3b (vest):

##### *Nødvendige tiltak:*

K1-3b har ingen nødvendige tiltak, men det pekes på at det kan være mulig å redusere antallet spor over Åkersvika fra tre til to, uten at besparelsen er tallfestet. Videre er det antydning at det kan påløpe kostnader for kompensasjonsarealer til erstatning for arealer i Åkersvika, men at kostnadene ikke er kjent på dette tidspunktet. I Bane NOR sin presentasjon antydes det likevel at kostnadene knyttet til erstatningsarealer vil være lavere for K1-3b enn K3-3.

##### *Andre tiltak:*

Dersom kulvertløsningen i K1-3b skal senkes/optimaliseres er dette anslått å øke kostnadene 100 MNOK. Videre kan det være rom for en reduksjon i kostnadene ved at arbeidet i prosjektet gjennom våren 2017 har vist at to spor over Åkersvika (og ikke tre spor som i planforslaget) kan være tilstrekkelig for å oppnå nødvendig kapasitet, men størrelsen på reduksjonen er ikke tallfestet.

I K1-3b er det lagt inn et parkeringshus med 200 plasser til 300 MNOK under Andre tiltak, og framstår i våre øyne som en opsjon. Her vil vi vise til Samferdselsdepartementet sitt brev til Kommunal og moderniseringsdepartementet 21.10.2014 angående innsigelsen til reguleringsplan for Holmestrand kollektivknutepunkt. Departementet skrev der at «<...> utbygging av parkeringsanlegg i denne prisklassen primært ikke bør være et ansvar for statlig finansierede etater som Jernbaneverket. Slike tiltak bør søkes etablert og finansiert i samarbeid med blant andre private utbyggere og i kombinasjon med annen virksomhet som eventuelt kan bidra i finansieringen.»

I direktoratets øyne er Samferdselsdepartementets vurdering angående parkeringshus fremdeles gjeldende, en vurdering også Bane NOR antyder i sitt brev om tilleggsutredningen.

#### Nye tiltak i K3-3 (øst):

##### *Nødvendige tiltak*

K3-3 har fått lagt til fire nødvendige tiltak som i sum er estimert til 700 MNOK. Disse inkluderer et tredje spor i Åkersvika for sportilknytning til driftsbasis/verksted til 100 MNOK, omlegging av vegnett til 100 MNOK, tilsving/godsspor for Rørosbanen til 500 MNOK, samt kostnader knyttet til erstatningsarealer for Åkersvika.

Som beskrevet i vårt brev av 27.04.2017 vil opprettholdelse av dagens drifts- og verkstedfunksjoner på Hamar stasjon kunne medføre forskjeller mellom korridoralternativene og berøre potensialet for byutvikling, hvilket tilleggsutredningen viser. En flytting av jernbanens drifts- og verkstedfunksjoner er mulig, men kostnadene vil antageligvis overgå ekstrakostnaden en banetilknypning i K3-3 medfører. En slik flytting var heller ikke lagt til grunn i etatens forslag til NTP for 2018-2029. Tilleggsutredningen viser videre at jernbanearealene på Espern er ikke tilgjengelig for byutvikling, slik det har vært forutsatt lokalt, med mindre dette avfredes og driftsfunksjonene for jernbanen

flyttes bort. Uten en avfredning reduseres markedsgrunnlaget for en eventuell stasjon ved Vikingskipet.

En tilsving for Rørosbanen er nødvendig for å legge til rette for økningen i godstrafikk som er ventet over Solør- og Rørosbanen etter at strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger er elektrifisert og det har blitt bygget tilsvinger i Elverum og Kongsvinger. Med en tilsving i K3-3 er de vesentlige trafikale svakhetene for denne korridoren ikke lenger tilstede, og en ventet økning i godstrafikken på Rørosbanen skal kunne håndteres på tilsvarende måte som i K1-2b/K1-3b.

En tilsving nordover på Dovrebanen må derfor videreføres i det korridoralternativet som fastsettes.

En omlegging av vegnettet i området rundt en eventuell stasjon ved Vikingskipet er en konsekvens av den nye stasjonsløsningen. Som for K1-3b er det pekt på kostnader for kompensasjonsarealer til erstatning for arealer i Åkersvika, uten at disse er tallfestet, men at de vil være høyere for K3-3 enn for K1-3b.

#### *Andre tiltak:*

Andre tiltak i K3-3 inkluderer parkeringshus til 300 MNOK, parkering under spor Vikingskipet til 1000 MNOK, miljøkulvert ved Børstad til 500 MNOK, fylling på vestsiden av dagens jernbanefylling i Åkersvika (100 MNOK), lenger jernbanebru i Åkersvika (100 MNOK), samt 100 MNOK til reisetorg over stasjonen. For parkeringshus til 300 MNOK viser vi til vårt svar under K1-3b.

Parkeringen under spor Vikingskipet har sin bakgrunn i behovet for å innløse dagens parkeringsplasser ved Vikingskipet og hos nærliggende næringsvirksomheter, her løst som i Entasis sin mulighetsstudie for en stasjon ved Vikingskipet. Bane NOR peker på at det kan være utfordrende å erstatte et så stort parkeringsareal i byen, samt at et anlegg av denne størrelsen ved en stasjon også bryter med forutsetningen om å begrense tilgjengeligheten for kjørende til jernbanen i byene. Dette er vurderinger direktoratet støtter.

Kostnaden knyttet til en miljøkulvert ved Børstad/Tommelstad framstår som svært høy sett i sammenheng med reduksjonen i beslag av dyrket mark. For en slik kostnad kan det være mer rasjonelt å dyrke opp andre og større arealer. Videre framstår det å investere i en slik kulvert, for å unngå å beslaglegge matjord permanent, som lite hensiktsmessig og forsvarlig når matjord i nærområdet samtidig bygges ned til boligformål.

Fylling på vestsiden og lengre bru i Åkersvika er tiltak som er ment å redusere inngrepet i Åkersvika. Ved siden av å øke kostnadene for K3-3 vil anleggsgjennomføringen knyttet til bru og fylling være mere komplisert og skape mere omfattende forstyrrelser for trafikkavviklingen på Dovrebanen, noe som er årsaken til at prosjektet i sitt planforslag ikke foreslo en slik løsning. Særlig for godstrafikken vil lange stengningsperioder på Dovrebanen være uheldig.

Tilleggsutredningen viser at adkomst til plattform for de reisende vil være vesentlig lenger ved etablering av et stasjonsbygg/reisetorg over plattform i K3-3, og at dette innebærer økte kostnader. Jernbanedirektoratet kan ikke se at et reisetorg over sporene vil være en hensiktsmessig løsning for de reisende eller for samfunnet.

Som vi påpekte i vårt brev 27.04.2017, er utarbeidelsen av kommunedelplan grunnlag for å velge en korridor for en fremtidig utbygging, og plannivået er ikke egnet til å detaljere utformingen av en stasjon. Det vil derfor ikke være riktig å legge føringer for stasjonens adkomster før i neste planfase.

Sammenstilling av endringer:

Tabellen under viser en sammenstilling av samtlige korridor-alternativer på strekningen Ottestad-Jessnes i planforslaget på strekningen, der estimerer før usikkerhetsanalyse er lagt til grunn for utregningene (vi forutsetter at kostnadene fra tilleggsutredningen er uten tillegg som følge av usikkerhet). Tabellen viser også hvordan løpemetertilleggsutredningen utvikler seg dersom henholdsvis «Nødvendige tiltak» og «Andre tiltak» fra tilleggsutredningen legges til korridoralternativene.

Alternativ mellom Ottestad – Jessnes	K1-2b (Vest – Bru)	K1-3b (Vest – Kulvert)	K2-1a (Midt)	K3-3 (Øst)
Planforslag*	6 346	7 207	9 270	5 934
Løpemetertilleggsutredning, planforslag	508 678 kr/lm	577 501 kr/lm	758 907 kr/lm	442 729 kr/lm
Etter tilleggsutredning, kun nødvendige tiltak	-	7 207**	-	6 634***
Løpemetertilleggsutredning, pris etter tilleggsutredning	-	578 876 kr/lm	-	494 558 kr/lm
Etter tilleggsutredning og inkludert andre tiltak	-	7 607**	-	8 734***
Løpemetertilleggsutredning, pris etter tilleggsutredning og inkludert andre tiltak	-	611 004 kr/lm	-	651 111 kr/lm

\* Kostnader før usikkerhetsanalyse (Teknisk Hovedplan, side 193).

\*\* Besparelse ved en reduksjon til to spor over Åkersvika ikke er ikke tallfestet.

\*\*\* Det er knyttet større usikkerhet til tillegg for å erstatte beslaglagte arealer i Åkersvika i K3-3 enn i K1-3b, men dette er ikke tallfestet.

Forutsatt øvrige tiltak som anses nødvendige i K3-3, og dersom dagens parkeringsarealer ved og nær Vikingskipet må erstattes, vil K3-3 ha en høyere kostnad enn K1-3b, og være vesentlig dyrere enn K1-2b. Dersom øvrige tiltak under «Andre tiltak» for K3-3 må legges til grunn vil differansen øke ytterligere.

#### **Videre vurderinger:**

I etatens og Regjeringens forslag til NTP for 2018-2029 er Indre InterCity Dovrebanen foreslått avsluttet i Åkersvika. Dette innebærer at parsellen Sørli-Brumunddal må deles i to, der søndre del Sørli-Åkersvika blir del av Indre InterCity. I Regjeringens forslag til NTP er det satt av 4 190 MNOK<sup>1</sup> (P50) til denne strekningen. Resterende strekning nord fra Åkersvika til og med Lillehammer dekkes nå av Ytre InterCity. Regjeringens forslag til NTP er det foreslått satt av 24 500 MNOK til denne strekningen, som mellom Jessnes og Lillehammer vil være ca. 50 km.

Dersom billigste alternativ gjennom Hamar legges til grunn (P50 for K1-2b etter usikkerhetsanalyse<sup>2</sup>), vil strekningen mellom Åkersvika og Jessnes koste 7 407 MNOK. Resterende 17 093 MNOK skal, utenom ca. 50 km dobbeltspor, dekke tre stasjoner. For å overholde resterende del av rammen for Ytre InterCity Dovrebanen må prosjektet nord for Jessnes komme under en løpemeterpris på rett under 342 000 kr/lm. Dette er en løpemeterpris noe lavere enn det fellesprosjektet Venjar-Langset har blitt bygget for, en strekning som går gjennom lignende geografi, men som ikke inkluderte stasjoner i byer.

Dersom et vesentlig dyrere alternativ legges til grunn for utbyggingen gjennom Hamar, vil dette kunne ramme resterende del av Ytre InterCity Dovrebanen, eventuelt andre jernbaneprosjekter det er ønskelig å realisere.

#### **Oppsummering**

- Det må ventes at K3-3 (øst-alternativet) vil ha et dårligere markedsgrunnlag enn K1-3b (vest-alternativet), både på kort og lang sikt
- Det må ventes at K3-3 vil gjøre det vanskeligere og dyrere å betjene jernbanen og Hamar sentrum med kollektivtrafikk
- Tilsving mot nord mellom Røros- og Dovrebanen må inkluderes dersom K3-3 fastsettes
- Nødvendige tillegg i K3-3 øker kostnadene til minst samme nivå som K1-3b (vest – kulvert), og vesentlig høyere enn K1-2b (vest – bru).
- Jernbanedirektoratet støtter Bane NOR sin tidligere standpunkt om å anbefale K1-3b, gitt tilstrekkelig fortetting rundt stasjonen for å kompensere for de økte kostnadene. Dersom tilstrekkelig fortetting rundt stasjonen ikke er realiserbart vil vi anbefale K1-2b framfor K3-3.

---

<sup>1</sup> Tabell 4.2, side 63 i Meld. St. 33 - Nasjonal Transportplan 2018-2029

<sup>2</sup> InterCity Dovrebanen - Teknisk Hovedplan, side 194

Med vennlig hilsen

Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

Ove Skovdahl  
Leder Regional samhandling Østlandet

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur