



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/849

03.08.2017

Fastsettelse av kommunedelplan for Dovrebanen i Hamar kommune - Samferdselsdepartementets anbefaling

Vi viser til Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) brev av 31. januar 2017 om ovennevnte. Vi viser videre til Bane NOR sitt brev av 19. juni 2017 med tilleggsutredning av alternativ K3 Øst og beregninger av tilleggskostnader knyttet til K3 Øst og K1 Vest med optimalisert kulvertløsning under Hamarbukta.

Bakgrunn

Fylkesmannen i Hedmark oversendte 26. januar 2017 innsigelsene knyttet til kommunedelplanene i Hamar, Ringsaker og Stange kommuner for utbyggingen av dobbeltspor på Dovrebanen på strekningen Sørli-Brumunddal for behandling i KMD. KMD har allerede behandlet innsigelsessakene i Ringsaker og Stange kommuner, mens behandlingen av kommunedelplanen for Hamar bl.a. har avventet Bane NORs tilleggsutredning av K3 (Øst) og foretakets vurderinger av mulige optimaliseringsløsninger for K1 (Vest, med kulvert).

I Hamar kommune er innsigelsene knyttet til ulike korridoralternativer, og dermed ulike stasjonsplasseringer. Kommunen la ut kommunedelplanen til offentlig ettersyn med fire alternative planforslag:

- Alternativ K1-2b: Vest med bru over Hamarbukta, dagsens stasjonslokalisering
- Alternativ K1-3b: Vest med kulvert under Hamarbukta, dagsens stasjonslokalisering
- Alternativ K2: Midt med lokk i ulike varianter og ny stasjon ved Hamar rådhus
- Alternativ K3: Øst med ny stasjon ved Vikingskipet

Hamar kommune har ikke gått videre med alternativet med midtkorridor ettersom dette alternativet trolig er vesentlig mer kostbart og komplisert enn de andre korridorene.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Avdeling
Kollektivtransport- og
baneavdelingen

Saksbehandler
Terje Falch
22 24 28 18

Riksantikvaren har innsigelser til alternativene i vest (K1). Dette er Bane NORs foretrukne alternativ. Bane NOR og Fylkesmannen i Hedmark har fremmet innsigelse til alternativet øst (K3) med ny stasjon ved Vikingskipet. Kommunestyret i Hamar har vedtatt K3, men så lenge det er innsigelse til alternativet er ikke kommunedelplanen rettskraftig.

Samferdselsdepartementets vurdering

Transportpolitiske målsetninger

For Samferdselsdepartementet er det særlig viktig å velge en løsning som bygger opp under de transportpolitiske målene for både person- og godstransport slik disse er uttrykt i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, som ble behandlet av Stortinget 19. juni, jf. Innst. 460 S (2016-2017). I dette ligger det blant annet å legge til rette for at flere reiser med kollektivtrafikk inn mot de største byområdene og at godstransport overføres fra veg til bane og sjø der det er hensiktsmessig.

Videre legger departementet stor vekt på å holde investeringskostnadene så lave som mulig. Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 forutsatt at kostnadsøkninger skal dekket 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.

Konseptvalgutredningen (KVU) for IC-strekningene peker på sentral stasjonslokalisering i byene som avgjørende for å treffe markedet best mulig. Sentral stasjonslokalisering er videre viktig for å tiltrekke seg flest mulig reisende og gir minst transportbehov lokalt til og fra stasjonen. Nasjonale føringer for bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP) legger til grunn en kompakt byutvikling, hvor sentrale servicefunksjoner, arbeidsplasser og boliger plasseres slik at transportbehovene blir minst mulig. Det er et omforent mål at veksten i transportbehovene i byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. En kompakt byutvikling, med korte avstander mellom de viktigste funksjonene, er helt avgjørende for å bygge opp under en slik utvikling.

Investeringskostnader

Investeringskostnadene for de ulike alternativene varierer. For hele planområdet Sørli – Brumunddal har K1 Vest med bru, dagens stasjonslokalisering, en estimert kostnad på 11,6 mrd.kr. K1 Vest med kulvert, dagens stasjonslokalisering, har i utgangspunktet en kostnad på 12,7 mrd. kr. Med en senket kulvert, slik Bane NOR har vurdert for å imøtekomme innsigelsene fra Riksantikvaren, øker kostnaden med om lag 100 mill.kr., til 12,8 mrd. kr.

Opprinnelig kostnadsanslag for K3 Øst, med stasjon ved Vikingskipet var på 11,1 mrd. kr. Tilleggsutredningen Bane NOR har gjennomført viser at for å få en løsning i K3 med funksjonalitet på nivå med K1 øker kostnadene til om lag 13,6 mrd. kr. K3 Øst er dermed det mest kostbare alternativet. Kostnadsestimatene gjelder for hele planområdet Sørli-Brumunddal. Ser vi på trasé gjennom og stasjonslokalisering i Hamar isolert, blir den relative forskjellen mellom alternativene større. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt av en

samlet ramme til utbyggingen av ytre IC på Dovrebanen. Jo dyrere løsninger som velges i Hamar, desto mindre blir igjen til å realisere resten av IC-utbyggingen.

Gjeldende kommuneplan og knutepunktsutvikling

Jernbanen utgjør i dag en fysisk barriere mellom sentrum og Mjøsa. Ved å flytte stasjonen til Vikingskipet, vil denne barrieren bygges ned. Dette er hovedbegrunnelsen for kommunens vedtatte alternativ. I den nåværende kommuneplanen for Hamar er det imidlertid lagt til grunn en jernbanebru gjennom Hamarbukta for utbygging av dobbeltspor nord for Hamar stasjon. Denne kommuneplanen er rettskraftig, og departementet stiller seg undrende til at et tilnærmet likt alternativ nå fremstår som uakseptabelt.

I gjeldende kommuneplan for Hamar kommune, er det lagt til grunn at traséalternativer for jernbaneutbygging skal legge til rette for at jernbanestasjonen fortsatt skal ligge i Hamar sentrum. Kommunens vedtatte kommunedelplan, med stasjon ved Vikingskipet, medfører at stasjonen må flyttes fra dagens sentrumsnære lokalisering til et område om lag 1-1,5 km. fra sentrum. Dette innebærer at en vesentlig del av de mest sentrale tjenestene og arbeidsplassene i Hamar ikke lenger vil ligge innenfor kort gangavstand fra stasjonen.

Kommunen selv mener at å flytte stasjonen vil gi grunnlag for byutvikling i tilknytning til den nye stasjonen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Hamar kommune vil legge til rette for denne type byutvikling. Vi vil imidlertid påpeke at pågående utbygging/fortetting i Hamar i stor grad ser ut til å skje i områdene på vestsiden og nordsiden av eksisterende sentrum, og at vi ikke er kjent med eventuelle foreliggende planer om fortetting i området rundt en eventuell ny stasjon ved Vikingskipet. Dette medfører risiko for at oppbygging av et nytt stasjons- og sentrumsområde kan resultere i en stasjon som i overskuelig fremtid blir liggende i et område med lav arealtetthet og dermed et begrenset markedsgrunnlag for kollektivtrafikk.

Tilleggsutredning

Kommunens vedtatte alternativ (K3 Øst) er utredet i mindre detalj enn alternativene i korridor vest (K1). Dette har gjort det krevende å sammenlikne kommunens vedtatte alternativet i korridor øst med de andre alternativene. Som en konsekvens av dette er det knyttet vesentlig større usikkerhet til kostandene for korridor øst, sammenliknet med korridor vest. Bane NOR ble derfor bedt å utarbeide en tilleggsutredning for alternativet med stasjon ved Vikingskipet slik at dette alternativet er et reelt sammenlikningsgrunnlag. Tilleggsutredningen ble oversendt KMD 19. juni 2017. Utredningen viser at det er betydelige merkostnader knyttet til å gjøre K3 Øst-alternativet like funksjonelt og kapasitetssterkt som alternativene i vest.

Den vedtatte kommunedelplanen i Hamar kommune innebærer en annen tilknytning mellom Dovrebanen og Rørosbanen enn i dag og de øvrige alternativene. Kommunens alternativ vil gi begrensninger for fremtidige togtilbud og vil ikke gi tilstrekkelig muligheter for godstrafikken. For å oppnå ønskede effekter for godstransport på jernbanen, må det bygges en ny banekobling mellom Dovrebanen og Rørosbanen. Dette inngår ikke i den vedtatte kommunedelplanen. Uten en slik banekobling er alternativet ikke funksjonelt sammenliknbart

med de øvrige alternativene. Samferdselsdepartementet mener det ikke er akseptabelt å gå videre med et alternativ som vil gi begrensninger for fremtidig gods- og persontrafikk på Dovre- og Rørosbanen. Dette er imidlertid behandlet i tilleggsutredningen Bane NOR har gjennomført.

Videre utredningsbehov

Tilleggsutredningen beskrevet over har bidratt til at alternativene i større grad er sammenliknbare enn i forslaget til kommunedelplan. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det imidlertid fremdeles behov for å belyse enkelte tema nærmere for å ha tilstrekkelig grunnlag for å vurdere de alternative traseene opp mot hverandre:

- By- og knutepunktsutvikling – faktiske muligheter i begge hovedtrasealternativer
- Muligheter for frigivelse av arealer til andre formål – og kostnader og inntekstpotensiale knyttet til det
- Konsekvenser for driftsfunksjoner, verksted mv
- Konsekvenser for Norsk Jernbanemuseum
- Konsekvenser for Vikingskipet, særlig mht parkeringsarealer

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet, i kontakt med kommunen, fylkeskommunen og berørte statlige myndigheter utformer en konkret bestilling til Bane NOR om så raskt som mulig å utrede disse og ev. andre forhold som kan bidra til et best mulig beslutningsgrunnlag.

Samferdselsdepartementets anbefaling

Det videre utredningsbehovet beskrevet over tilsier at det bør arbeides videre med forslag til kommunedelplan før beslutning. Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør Kommunal- og moderniseringsdepartementet derfor ikke godkjenne kommunens vedtak. Likeledes bør ikke innsigelsene tas til følge.

Slik denne saken har utviklet seg, anbefaler departementet nå at forslaget til kommunedelplan omarbeides, slik at det foreligger fullverdige utredede alternativer for korridor 1 og korridor 3. Med bakgrunn i de reviderte forslagene der to alternativer foreligger, vil saken så behandles på nytt etter de vanlige regler om behandling og rettsvirkning av vedkommende plantype. Dersom Samferdselsdepartementets anbefaling tas til følge, vil vi be Jernbanedirektoratet om oppstart av revideringen av kommunedelplanen.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
Avdelingsdirektør

Terje Falch
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer