

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 19.06.2017

Saksref: 201710837-5

Deres ref.: 16/4199-74

Side: 1 / 7

Vår saksbehandler: Lars Eide

Telefon: [Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.](#)

Mobil: 95855115

E-post: Lars.Eide@banenor.no

InterCity Sørli – Brumunddal, kommunedelplan for dobbeltspor, oversendelse av tilleggsutredninger i forbindelse med behandling av innsigelser i Hamar kommune

Det vises til brev datert 16.05.17 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), vedrørende behov for tilleggsutredninger for at departementene skal ha et tilstrekkelig grunnlag for å behandle innsigelsessaken.

Bane NOR redegjør for tilleggsutredningene i samme rekkefølge som spørsmålene i brevet fra KMD. Figurer, skisser og tabeller som det henvises til i teksten er lagt i vedlegg.

Bane NOR påpeker at tilleggsutredningene er utarbeidet innenfor en kort tidsramme, og at materialet er mindre gjennomarbeidet enn det som lå til grunn for kommunedelplanforslaget.

Bakgrunn/historikk

En kraftig bedring i togtilbudet og dobbeltspor på InterCity-strekningene ble prioritert allerede gjennom Stortingets behandling av siste Norsk jernbaneplan på 90-tallet. Konseptvalgutredningen i 2012 lå til grunn for prioriteringen i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP), og for arbeidet med kommunedelplan for dobbeltsporstrekningen Sørli – Brumunddal.

I tråd med planprogrammet som de tre kommunene Stange, Hamar og Ringsaker fastsatte i juni 2015 utredet Jernbaneverket tre korridorer gjennom Hamar: Korridor vest med stasjon ved dagens (i varianter med bro over og med kulvert i Hamarbukta), Korridor midt med stasjon ved rådhuset og Korridor øst med stasjon ved Vikingskipet. I juni 2016 la Jernbaneverket frem sin anbefaling om å bygge dobbeltspor i Korridor vest, og frarådet samtidig de to andre korridorene. Korridor midt ble frarådet hovedsakelig på grunn av svært høye investeringskostnader og komplisert bygging gjennom Hamar, Korridor øst hovedsakelig fordi stasjonslokaliseringen ville være mindre sentral, funksjonaliteten for godstrafikken dårligere grunnet manglende godstilsving (som ville måtte innarbeides dersom alternativet skulle være sammenlignbart og valgbart) og noe større inngrep i RAMSAR-området.

Korridor vest ble anbefalt begrunnet hovedsakelig i stasjonslokalisering. Korridor vest med dagens stasjon bygger opp under dagens bystruktur, og vil kunne bidra til ytterligere å styrke og videreutvikle sentrumskjernen i tråd med overordnede målsetninger om bærekraftig byutvikling. Sentral stasjonslokalisering legger til rette for at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt og at færre blir avhengige av å bruke privatbil for å ta toget.

Gjennom planperioden kom det mange innspill om at det var ønskelig å bedre tilgjengeligheten til Mjøsa, og spesielt til friområdet ved Koigen. Derfor anbefalte Jernbaneverket at Korridor vest skulle bygges i varianten der jernbanen legges under overflaten i kulvert fra midt i Hamarbukta, og videre i tunnel nordover til Ringsaker grense. Fordi denne varianten er dyrere enn en løsning med bro viste Jernbaneverket noen muligheter for hvordan deler av merkostnaden kunne dekkes inn drifts- og samfunnsøkonomisk gjennom arealutnyttelse rundt stasjonen i samme tetthet som i de regulerte områdene ved Espern.

I høringen kom det innsigelser fra Riksantikvaren til Korridor vest og fra Jernbaneverket og Fylkesmannen til Korridor øst. Kommunen vedtok korridor øst med noen endringer fra alternativet Jernbaneverket hadde utredet, blant annet med atkomst til togene over sporene basert på en mulighetsstudie utarbeidet av Entasis.

Mekling førte ikke frem, og saken ble sendt KMD. I brevet Bane NOR svarer på i det etterfølgende har KMD i åtte punkter bedt Bane NOR om utredninger som supplerer tidligere utarbeidet materiale.

1. Fortsatt drift av hovedverksted og driftsbase for Bane NOR og NSB i den bevaringsverdige bebyggelsen på Hamar stasjon og nødvendige arealer og sportilgang

Det er en forutsetning, og har vært det gjennom hele planleggingen av nytt dobbeltspor mellom Sørli og Brumunddal, at jernbaneverksted, driftsbase og hensettingsområde ikke er en del av planarbeidet. Dette framgår av planprogrammet som ble fastsatt av de tre kommunene i juni 2015. Verksteds- og driftsfunksjonene er nødvendige for å avvikle dagens togtilbud og fremtidig frekvensøkning til Innlandet. Uavhengig av korridor må dagens driftsfunksjoner og verksted fungere som nå, og ha sportilknytning.

En eventuell flytting av driftsfunksjoner og verksted mm fra Hamar stasjon vil kreve et omfattende planarbeid og store investeringer, og er ikke er prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan eller Stortingsmeldingen om NTP 2018-29.

Hvor mye av eksisterende spor som anslagsvis beholdes for å ivareta driftsfunksjonene i Korridor vest er vist i vedlegget side 6.

I Korridor øst løses tilknytningen til verksted og driftsfunksjoner ved at dagens spor i nordenden av Åkersvika opprettholdes. For at løsningen skal kunne fungere driftsmessig er det nødvendig med 3 spor over Åkersvika. Hvor mye av eksisterende spor som anslagsvis beholdes i korridor øst er vist i vedlegget side 7. Det er ikke mulig å sørge for tilgjengelighet til verksted og driftsfunksjoner ved å opprettholde dagens Rørosbane på grunn av store høydeforskjeller mellom nytt dobbeltspor og Rørosbanen.

I opprinnelig forslag til kommunedelplan er det vist 3 spor over Åkersvika i Korridor vest. Det mer detaljerte arbeidet Bane NOR har utført våren 2017 viser at 2 spor over Åkersvika høyst sannsynlig vil være tilstrekkelig for å oppnå nødvendig kapasitet. I Korridor øst er det nødvendig med 3 spor, fordi togene som skal inn til eller ut av verksted- og driftsarealene må snu i Åkersvika. Dette betyr at arealbehov i Åkersvika knyttet til sportilgang til verksted og driftsfunksjoner er ca 10-17 daa mindre i korridor vest enn i korridor øst.

Kostnadene for omlegging av sportilknytningen til verksted- og driftsfunksjoner på Hamar stasjon er vurdert å bli i størrelsesorden 100 mill i Korridor øst, inkludert 700 meter ekstra spor over Åkersvika og tilkobling til dagens spor inn til Hamar stasjon.

Bygningene og jernbanemiljøet på Espern samt restaurantbygget ved stasjonen er fredet, mens stasjonsbygningen er vernet etter plan- og bygningsloven. Figur på side 8 i vedlegget viser en oversikt over det fredede jernbanemiljøet på Hamar stasjon. I begge korridorer forutsettes det at jernbaneverkstedet vil

være i drift i de fredete bygninger på Espern, mens den historiske tilknytningen til fredet restaurantbygning og vernet stasjonsbygning på Hamar stasjon vil svekkes med Korridor øst.

2. Midlertidig omlegging og nytt vegnett inkludert gang- og sykkelvegssystem

Korridor vest

For Korridor vest benyttes eksisterende vegsystem for atkomst til stasjonen. Det er nødvendig å bygge planskilt vegadkomst til Espern, enten i kulvert under eller i bru over Dovrebanen. I tillegg er det vist en vegadkomst til Tjuvholmen nord for Hamar stasjon, over den gjenfylte Hamarbukta. Noen lokale bilveger, gang- og sykkelveger og adkomster må legges om i forbindelse med tiltaket. I Korridor vest er det jbehov for nytt bilvegssystem i størrelsesorden 2 km, og 2 km nye gang- og sykkelveger. Forslag til løsning for nytt vegnett er vist i vedlegget på side 9 og 10.

Løsning i Korridor vest medfører ikke behov for store omlegginger/stenginger av hovedvegnettet eller innfartsvegene til Hamar sentrum i anleggsperioden. Stangevegen kan opprettholdes mens ny bru og nytt kryss mellom Stangevegen og Åkersvikavegen bygges.

Korridor øst

For Korridor øst er det nødvendig med større omlegging av vegsystemet, for å ivareta tilgjengelighet til stasjonen og reetablere vegnett som brytes på grunn av byggingen. I tillegg til adkomst til stasjonen er det nødvendig å ivareta adkomst til/fra Vikingskipet som arena for store arrangementer. Av beredskapshensyn må adkomst sikres fra begge sider. Et bearbejdet forslag til løsning for Korridor øst er vist i figurer på side 11-16 i vedlegget. Nytt bilvegssystem i Korridor øst omfatter i størrelsesorden 4 km, og 4,5 km nye gang- og sykkelveger. Dette inkluderer ny gangforbindelse til reisetorg som forutsatt i Hamar kommunes vedtak.

Bygging i Korridor øst vil, slik også Statens vegvesen har påpekt, medføre større behov for omlegging og stenging av vegnettet i anleggsperioden. Stangevegen må stenges i 1-2 år, og trafikk må legges om til andre innfartsårer til Hamar sentrum, via Vangsvegen og Furnesvegen, se vedlegget side 17. Alternativt kan bil-, gang- og sykkeltrafikk opprettholdes i anleggsperioden ved at permanent eller midlertidig bru bygges ved siden av Stangevegen. Dette ville medføre ytterligere arealbeslag i Åkersvika, og være kostnadskrejvende (så langt ikke kostnadsestimert). Stenging av Stangevegen får store konsekvenser for vegkapasiteten på de andre innfartsårene til Hamar sentrum. Ved kø på Vangsvegen inn mot Hamar sentrum kan det være risiko for tilbakeblokkering ut på E6. Stenging av Stangevegen vil videre ha konsekvenser for gående og syklende mellom Sandvika/ Bekkelaget og Hamar sentrum. I stengningsperioden må denne trafikken benytte andre innfartsårer, med sannsynlighet for ytterligere kø.

Adkomst til Vikingskipet kan opprettholdes i anleggsperioden, men det vil sannsynligvis være perioder med kun én adkomst.

Omlegging og midlertidig vegsystem for Korridor øst er vurdert å koste i størrelsesorden 100 mill mer enn i opprinnelig utredet løsning for Korridor øst.

3. Parkeringsbehov og mulighetene for å legge dette i parkeringshus

Hamar stasjon er en bystasjon, hvor det skal legges til rette for bymessige parkeringsløsninger. I byområder skal det, jfr nasjonale målsetninger om areal og transport, velges løsninger som gjør det mindre nødvendig å bruke privatbil på korte reiser, og enklere å gå, sykle og reise kollektivt.

Bane NOR vil vurdere om innfartsparkering på flate kan erstattes av avgiftsbelagte plasser i parkeringshus når arealverdien i et område tilsier at etablering og drift er interessant for en kommersiell aktør.

Dagens parkering og forslag til parkeringsløsning i Korridor vest

Bane NOR tilbyr i dag ca. 200 parkeringsplasser til jernbanepassasjerene, se figur på side 18 i vedlegget. Det er i tillegg parkeringsplasser på «8-metersplanet» og i øvrig nærområde. Ved stasjonen er det tilrettelagt for noe sykkelparkering.

I framtidig løsning for Korridor vest kan parkeringsplasser for togpassasjerene, på terreng eller i parkeringshus, etableres omtrent på de samme arealene som det er parkeringsplasser i dag, se vedlegg side 19. Det vil bli tilrettelagt for moderne sykkelparkering ved stasjonen. Jernbanetiltaket medfører at parkeringsplassene på «8-metersplanet» innløses.

Dagens parkering og forslag til parkeringsløsning i Korridor øst

Ved Vikingskipet er det i dag store parkeringsarealer. Vikingskipet disponerer anslagsvis noe over 1000 parkeringsplasser. I tillegg benyttes ca 800 parkeringsplasser som er knyttet til næringsvirksomhet i området ved større arrangementer i Vikingskipet i helgene, se figur i vedlegget side 20.

Parkeringsplasser for de reisende med tog i Korridor øst kan, i likhet med Korridor vest, etableres på terreng og/eller i parkeringshus, se figur i vedlegget side 21. Som følge av jernbanetiltaket innløses overflateparkeringen til Vikingskipet. I tillegg forsvinner parkeringsplasser knyttet til dagens næringsvirksomhet i området, da disse må innløses som følge av jernbanetiltaket. Å finne parkeringsløsninger til erstatning for dem som innløses for å dekke behovet ved arrangementer i Vikingskipet vil være utfordrende, siden omfanget er så stort. Bane NOR antar at dette må løses andre steder i byen, og har illustrert arealbehovet for disse plassene i vedlegget side 22.

I mulighetsstudien fra Entasis er det vist en løsning der parkeringsplassene legges under sporområdet/ perrongene. Løsningen er komplisert, blant annet fordi den vil måtte bygges i vanntett konstruksjon, og er anslått å koste i størrelsesorden 1 mrd. En slik etablering ville bryte med forutsetningen om at tilgjengeligheten skal være best for gående, syklende og annen kollektivtrafikk, og om at de mest attraktive arealene skal benyttes slik at stasjonen får flest mulig reisende.

4. Godssporløsning som viser tilsving mot nord til/fra Rørosbanen også for Korridor øst

I planprogrammet var det ikke et absolutt krav med tilsving mellom Rørosbanen og Dovrebanen i Korridor øst. Tilsving var ønskelig, men i avveining mot negative konsekvenser for Åkersvika naturreservat ble korridoren planlagt uten tilsving. Godstogene som skulle mellom Rørosbanen og nordover/nordfra på Dovrebanen måtte da over Åkersvika for å snu. Økt fokus på gods i arbeidet med NTP 2018-29 og ny godsstrategi har medført at Korridor øst må suppleres med nødvendige sporforbindelser for effektivt å ivareta en effektiv godstrafikk mellom Dovrebanen og Rørosbanen, det vil si en «tilsving nord» mellom Dovrebanen og Rørosbanen.

Bane NOR har utarbeidet et forslag til en tilsving som er relativt kort. Tilsvingen medfører likevel endringer i geometri og sporløsninger over store avstander. Dette gjelder blant annet behov for ventespor for godstog ved siden av dobbeltsporet over en lengde på ca. 1 km i forlengelsen av tilsvingen over landbruksområdene på Børstad/Tommelstad. Tilsvingen fordrer ca 100 meter økning i sikkerhetsavstander, hvilket medfører at plattformene må flyttes 100 meter sørover, se figurer i vedlegget side 23-25.

Tilsving og andre endringer i sporarrangement har noen overordnede negative konsekvenser:

- Økt inngrep i Åkersvika naturreservat i størrelsesorden 5 daa
- Økt visuell barriere og reduserte bokvaliteter på Disen som følge av ytterligere jernbanetiltak i området, se vedlegget side 26
- Økt arealbeslag i landbruksområdene på Børstad/ Tommelstad i størrelsesorden 10 daa.

Endrede vegløsninger som følge av den bearbejdede løsningen for Korridor øst er omtalt i pkt.2.

Løsningen for Korridor øst med tilsving og 3 spor over Børstad/Tommelstad er utredet geometrisk, men ikke konsekvensutredet. Dette må eventuelt gjøres i neste planfase, og medfører usikkerhet.

Kostnadsendring for tilsving og ventespor sammenliknet med den opprinnelige jernbaneløsningen i Korridor øst er vurdert til i størrelsesorden 500 mill.

5. Landbruks-/kulturmiljøkulvert i Børstad-/Tommelstad-området

Bane NOR er bedt om å vise en landbruks-/ kulturmiljøkulvert som mulig avbøtende tiltak gjennom landbruksområdene ved Børstad/Tommelstad i Korridor Øst.

En konsekvens av at tilsving og 3 spor over landbruksområdene på Børstad og Tommelstad inkluderes i tiltaket er at arealbeslaget økes med ca.10 daa.

En landbruks- og kulturmiljøkulvert fra Børstad gård til tunnelinnslag ved Furnesvegen er vist i vedlegget side 27-29. Tiltaket reduserer arealbeslaget i området fra 55 daa til 25 daa. Dette hindrer oppstyking av deler av jordbruksarealene og opprettholder driftsforholdene bedre, samtidig som det kan legges til rette for dyrking over kulverttak. Erfaringsmessig er det knyttet utfordringer til etablering av produktivt dyrkbart areal på kulverttak, og det må beregnes lav produktivitet i lang tid etter at etableringen er foretatt. Kostnader for etablering av landbrukskulvert og istandsetting av landbruksarealene rundt er vurdert til i størrelsesorden 500 mill.

6. Mulighetene for å legge ny fylling på sørvestsiden av eksisterende fylling over Åkersvika for Korridor øst og økt bruk av brokonstruksjon i Åkersvika

Jernbaneløst hadde planlagt med at ny fylling gjennom Åkersvika skulle etableres på nordøstsiden av dagens jernbanefylling i løsningen for Korridor øst som Hamar kommune vedtok. Konsekvensutredningen viste at dette har større negative konsekvenser for verneverdiene i naturreservatet enn en fylling på vestsiden. Bakgrunnen for at fylling på vestsiden av dagens fylling ikke ble lagt til grunn var at dette ville gi to kryssningspunkter mellom nytt dobbeltspor og dagens fylling, se figur i vedlegget side 30, og større kompleksitet i anleggsgjennomføringen med hensyn til byggetid og togtrafikk i anleggsperioden. Kompleksiteten øker ved at anleggsområdet ligger i naturreservatet.

Bane NOR har sett på en løsning hvor fylling over Åkersvika er lagt på vestsiden av dagens fylling, se figur side 30 i vedlegget. Arealinngrepene i Åkersvika blir like store som ved å legge fylling på østsiden, og større enn i Korridor vest, se figur i vedlegget side 31. Å legge fyllingen på vestsiden av dagens øker kostnadene sammenliknet med å legge den på østsiden med i størrelsesorden 100 mill.

Bane NOR er bedt om å vurdere økt bruk av brukonstruksjon til erstatning for deler av fyllingen gjennom Åkersvika mellom dagens fylling og kryssingen av Stangevegen i Korridor øst, se vedlegget side 32. Forlengelse av brukonstruksjon med 50 meter vil øke kostnadene med i størrelsesorden 100 mill.

7. Etablering av stasjon/ reisetorg over spor i sørenden av perrongområdet for Korridor øst

Hamar kommune har i sitt vedtak forutsatt at ny Hamar stasjon etableres med reisetorg ved og atkomst over sporene ved Vikingskipet, slik dette er vist i mulighetsstudien til Entasis, se figur i vedlegget side 33. Bane NOR har sett på en bearbeidet løsning i Korridor øst med utgangspunkt i mulighetsstudien, med nødvendige jernbanetekniske og beredskapsmessige tilpasninger. Ny løsning for vegsystem, sporendring, parkering m.m er det redegjort for tidligere i brevet.

I stasjonsløsningen basert på Entasis' skisser for Korridor øst forutsettes reisetorget lokalisert ved siden av sporområdet der bussene har adkomst, mens adkomst til plattformene ligger over sporene i et bygg tvers over sporområdet. Denne stasjons- og atkomstløsningen er etter Bane NORs vurdering lite hensiktsmessig når plattformene ligger høyere enn terrenget rundt. Reisende som kommer med buss må bruke heis/trapp ca. 13 m opp til bygget over sporene, for deretter å bruke trapp/heis ca. 7 m ned til sporområdet. De prinsipielle forskjellene fra Bane NORs foretrukne løsning når spor og plattformer ligger høyt, med reisetorg under sporområdet, er vist i vedlegget side 34.

Forslaget om adkomstløsning med bygg over sporene innebærer en merkostnad på i størrelsesorden 100 mill. sammenlignet med kostnadsestimat for opprinnelig løsning i Korridor øst.

8. Bearbeidet løsning «senket kulvert» for Korridor vest

Riksantikvaren fremmet innsigelse til korridor Vest begrunnet i siktforhold fra det historiske bysentrum i Hamar mot Mjøsa. Hamar kommune har også ønsket belyst muligheter for en lavere kulvert. Bane NOR har våren 2017 sett mer detaljert på mulighetene for å senke kulverten, gjennom følgende endringer:

- senket plattformområde
- detaljprosjektering av endret kontaktledningssystem med lavere kulverttak
- taket på kulvert skjøvet 50-75 meter vestover.

Til sammen gir disse tiltakene inntil 3,9 meter lavere kulverttopp (kote 128,1 på det høyeste punktet i Hamarbukta), se vedlegget side 35. Sammenlignet med den opprinnelige løsningen i KDP-forslaget (endringer fra KU) medfører den bearbejdede løsningen kalt «senket kulvert» reduserte visuelle barrierer, se vedlagte siktillustrasjoner i vedlegget side 36-42. Sikt fra byen til Mjøsa kan med «senket kulvert» opprettholdes som i dag. De funksjonelle forbindelsene mellom byen og strandsonen blir langt bedre enn i dag med jernbanen lagt i kulvert. Merkostnaden med senket kulvert er vurdert til å være i størrelsesorden 100 mill.

Hamarbukta må fylles igjen for å bygge kulverten. Muligheten for å beholde naturlig vann i Hamarbukta vurderes som utfordrende, da kulverten ikke kan senkes nok til å komme under sommervannstand (kote 123-123,5), og vannstanden er lavere over store deler av året. Det kan det være aktuelt å etablere et kunstig vannspeil på innsiden av kulverten der innerste del av bukta nå ligger nå, dersom dette er ønskelig. Dette anses som gjennomførbart, og kan eventuelt utredes i neste planfase. Kostnader er ikke estimert.

For adkomstveger vises det til redegjørelse under spørsmål 2. I hovedsak brukes eksisterende vegsystem.

Oppsummering

Bane NOR har gjennom tilleggsutredningene redegjort nærmere for forutsetningen om at verksted- og driftsfunksjonene på Hamar må være i drift og ha sportilknytning, uavhengig av korridorvalg. Dette betyr at deler av eksisterende sporområde mellom stasjonsbygningen og Mjøsa opprettholdes for begge korridorer.

En løsning i Korridor øst fordrer bygging av tilsving, tre spor over Åkersvika og tre spor i området ved Børstad/Tommelstad, for å ivareta de nødvendige jernbanetekniske funksjonene og tilstrekkelig kapasitet for økning av både person- og godstrafikk på Dovrebanen og mellom Dovre- og Rørosbanen. Løsningen i Korridor øst beslaglegger mer areal i Åkersvika naturreservat, koster mer og medfører mer arealbeslag av landbruksarealer enn tidligere utredet. Beslag av landbruksarealer kan i noen grad og med økte kostnader avbøtes ved å bygge en kulvertløsning ved Børstad/Tommelstad. Kostnader for kompensasjonsarealer til erstatning for arealene i Åkersvika er ikke kjent på dette stadiet. Også med disse tiltakene i Korridor øst gir Korridor vest en bedre løsning for trafikkavviklingen, fordi det ikke er nødvendig å snu togene mellom stasjon og driftsarealer. Korridor øst vil medføre størst ulemper for trafikkavviklingen på veg i anleggsperioden.

Bane NOR har utarbeidet en senket løsning i Korridor vest, der kulverttoppen ligger inntil 3,9 meter lavere enn i kommunedelplanforslaget. Dette gir sikt fra det historiske Hamar til Mjøsa, ref. Riksantikvarens innsigelse, slik at de visuelle barrierene blir mindre. Løsningen gir mulighet for å etablere et kunstig vannspeil der Hamarbukta ligger, dersom dette skulle være ønskelig. Korridor vest gir også bedret tilgjengelighet til Mjøsa, med jernbanefri strandsone fra Hamarbukta og nordover ca 5 kilometer til Ringsaker grense.

Et sentralt spørsmål har vært kostnadsforskjeller som følger av bearbejdede løsninger sammenliknet med løsningene i henholdsvis Jernbaneverkets forslag til kommunedelplan for Korridor vest og utredet alternativ i Korridor øst. Tabellen på side 5 i vedlegget gir en oversikt over kostnadsendringer, samt hvilke av disse som er nødvendige for anleggets funksjonalitet og hvilke som knyttes til valgbare elementer.

Tilleggsutredningene indikerer at investeringskostnadene, med den usikkerheten som ligger i detaljering og beregninger på kommunedelplannivå og i tilleggsutredningene, er i samme størrelsesorden for nødvendige tiltak knyttet til dobbeltsporutbygging i Korridor vest med kulvert og Korridor øst med tilsving. Tilgjengelighet og tilbringertid for flest reisende vil være best i Korridor vest, som bygger bedre opp under eksisterende bystruktur og styrker grunnlaget for næringsutvikling i sentrum, og gir høy andel gående, syklende og kollektivreisende.

Med vennlig hilsen

Helga Nes
Utbyggingsdirektør
Bane NOR

Anne Siri Haugen
Prosjektdirektør Plan og utredning / InterCity
Bane NOR Utbygging

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Kopi:

Jernbanedirektoratet

1 vedlegg med figurer og skisser, 42 sider.