



Jernbaneverket

Hamar kommune
Postboks 4063
2306 HAMAR

Henvendelse til: Sverre Setvik
Tlf.:
Faks:
E-post: sesv@jbv.no

Dato: 18.11.2016
Saksref.: 201607050-264
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Kommunedelplan med KU for dobbeltspor Sørli-Hamar-Brumunddal. Oversendelse av planforslag til annen gangs behandling.

Vedlagt oversendes Jernbaneverkets forslag til «Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Hamar – Brumunddal» til annen gangs behandling.

Jernbaneverket oversendte 01.06.2016 to alternative forslag til «Kommunedelplan med KU for dobbeltspor Sørli – Hamar – Brumunddal» til første gangs behandling. De to planforslagene er varianter i korridor 1 Vest; bro over Hamarbukta eller kulvert under Hamarbukta. Kulvertalternativet har vesentlig høyere investeringskostnader enn broalternativet. Som presisert ved første gangs oversendelse anbefalte Jernbaneverket denne løsningen under forutsetning av at de utfylte arealene i Hamarbukta frigis til byutvikling når jernbaneanlegget er ferdigstilt. Dette for at de økte investeringskostnadene på sikt skal kunne gi en vesentlig økt samfunnsnytte.

Ved vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn bekreftet Hamar kommune, etter Jernbaneverkets oppfatning, at prinsippet om byutvikling på de utfylte arealene og høy utnyttelse rundt ny stasjon vil legges til grunn for videre planlegging. Jernbaneverket oppfatter derfor at forutsetningene for å anbefale kulvertalternativet er til stede og oversender begge planforslag i korridor 1 Vest til annen gangs behandling.

Det har ikke kommet innspill ved offentlig ettersyn av planforslagene som har ført til at Jernbaneverkets anbefaling ved første gangs oversendelse er endret. Alternativene 2 Midt og 3 Øst frarådes, og Jernbaneverkets innsigelse til disse alternativene opprettholdes. Forøvrig har Jernbaneverket innsigelse til endringer som øker investeringskostnadene eller reduserer samfunnsnyten i innsendte planforslag.

Høringsuttalelsene og Jernbaneverkets kommentarer til disse følger vedlagt.

Endringer i planforslaget

Ved annen gangs oversendelse er plankartene tilsvarende dem som ble oversendt 1. juni. Planbestemmelser og retningslinjer er, som forutsatt ved første gangs oversendelse, tilpasset innholdet i hvert alternativ og tilhørende plankart.

Planbestemmelsene og retningslinjene er utformet for å sikre at forutsetningene om byutvikling på de oppfylte arealene og høy utnyttelse rundt ny stasjon blir ivarettatt i det kommende planarbeidet.

De endringene som er foretatt konkretiserer hva som legges i begrepene «høy utnyttelse» og «rundt stasjonsområdet» i kulvertalternativet, og det er en tydeliggjøring av at nytt landareal som følge av jernbanetiltaket skal inngå i reguleringen av jernbaneanlegget. Det legges til grunn at nytt landareal skal reguleres til Bebyggelse og anlegg – areal for sentrumsformål. I retningslinjene under punktet «Stasjonsområder og knutepunktutvikling» er det presisert at areal for sentrumsformål skal tolkes som at området i hovedsak skal avsettes til sentrumsbebyggelse. Det er videre presisert at dette ikke er til hinder for at endelig reguleringsplan også omfatter gater, plasser og grønnstruktur. Når det gjelder utnyttelsesgrad er de konkrete verdiene tatt ut og erstattet av en presisering av at utnyttelsesgraden ikke skal være lavere enn øvrige nye byutviklingsområder i sentrum. For at kulvertalternativet skal være aktuelt for Jernbaneverket er det en forutsetning at Hamar kommune følger opp dette ved sluttbehandling av kommunedelplanen.

Etterbruk

I planforslaget Jernbaneverket oversendte 1.juni beskriver retningslinjene etterbruk av eksisterende spor. Hamar kommune la i tillegg til Jernbaneverkets innsendte forslag ut et alternativt sett med planbestemmelser og retningslinjer til kulvertalternativet, bl.a et rekkefølgekrav om at etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen skal være avklart før eller i forbindelse med reguleringsplanen for nytt dobbeltspor. Dette rekkefølgekravet fremmet Jernbaneverket innsigelse til i sin høringsuttalelse til Hamar kommune, begrunnet i at Jernbaneverket mener at en rekkefølgebestemmelse som knytter avklaring av etterbruk opp mot vedtak av reguleringsplanen kan gi uheldige bindinger.

Fylkesmannen støttet i sin høringsuttalelse kravet fra Hamar kommune om mer førende bestemmelser knyttet til tidspunkt for avklaring av etterbruk, og fremmet innsigelse.

Fylkesmannen og Jernbaneverket er enige om at eksisterende bane, med unntak for elementer som evt er nødvendige for fremtidig trafikkavvikling, skal legges ned, og at etterbruk vurderes i neste planfase. Jernbaneverket kan ikke imøtekomme kravet om rekkefølgebestemmelse, men mener at retningslinjene ivaretar intensjonen.

Detaljerings i planforslaget

En rekke innspill er rettet mot detaljering av løsninger og avbøtende tiltak. Dette vil Jernbaneverket jobbe med i reguleringsplanfasen.

Innsigelse fra Riksantikvaren

Riksantikvaren har fremmet innsigelse til Jernbaneverkets planforslag, hovedsakelig begrunnet i bevaring av særtrekk fra Hamars opprinnelige byplan og det frie utsynet fra disse historiske gatene mot Mjøsa. Innsigelsen kom uventet på Jernbaneverket, gitt kulturminnemyndighetens uttalelser til planprogrammet/varsel om oppstart av planarbeidet

og signaler gitt gjennom aktiv deltakelse i planprosessen, både fra Hedmark Fylkeskommune og Riksantikvaren.

Det har etter høringsfristens utløp vært dialog mellom Riksantikvaren og Jernbaneverket, der de ulike punktene i Riksantikvarens innsigelse er gjennomgått og drøftet. Riksantikvaren opprettholder innsigelsen til traseen i korridor 1 Vest, både for bro- og kulvertalternativet.

Jernbaneverket stiller spørsmål ved om de formelle vilkårene for å fremme innsigelse etter PBL § 5-5, jf. § 11-16 første ledd, er oppfylt for Riksantikvarens del. Dette da kravet til deltakelse i PBL § 3-2 annet ledd vanskelig kan anses oppfylt. Retten til å fremme innsigelse er i så fall bortfalt, jf. PBL § 5-5 tredje ledd, og innsigelsen som er fremmet må avvises på formelt grunnlag.

Jernbaneverket ber Hamar kommune som planmyndighet om å vurdere om Riksantikvarens rett til å fremme innsigelse er bortfalt som følge av manglende medvirkning, jf. PBL § 5-5- tredje ledd.

Med hilsen

Anne Siri Haugen
Prosjektdirektør
InterCity

Lars Eide
Planleggingssjef Sørli-Lillehammer
InterCity

Dokumentet er godkjent elektronisk

Vedlegg:

1. Utdyping av planforslaget etter offentlig ettersyn, datert 18.11.16
2. Revidert plankart og illustrasjonsplan, Hamar kommune, datert 18.11.16
3. Planbestemmelser og retningslinjer, Alt. K1-2B Hamar kommune, datert 18.11.16
4. Planbestemmelser og retningslinjer, Alt. K1-3B Hamar kommune, datert 18.11.16
5. Merknadsdokument for Hamar kommune, datert 18.11.16
6. Samledokument for merknader i fullversjon Hamar kommune