

Streitlien, Mariann

Fra: Jørgensen, Rune
Sendt: tirsdag 4. februar 2020 11:35
Til: postmottak@hamar.kommune.no
Kopi: Knut Fangberget; Røe, Terje
Emne: Høringsuttale dobbelspor
Vedlegg: Sak 08 Jernbanestasjon på Hamar - ettersendt.docx

Til Hamar kommune

Oversender med dette vedlagte høringsuttalelse.

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen vedtok enstemmig forslaget til vedtak, som lyder:

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen anbefaler at det velges østlig alternativ C for dobbeltspor og stasjonsløsning i Hamar.

Arbeidet for elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen må intensiveres for å få størst mulig effekt av investeringene.

Det vises for øvrig til vurderingene i saksutredningen.

Med vennlig hilsen
Rune Jørgensen
Regionrådgiver
Regionrådet for Fjellregionen
Tlf 95110577



SAKSUTREDNING AU-MØTE 03.02.2020

Sak 08/2020: Jernbanestasjon på Hamar og betydning for Rørosbanen – høringsuttalelse

Saksbehandler: Rune Jørgensen

Hamar kommune har sendt «Kommundelplan for dobbeltspor», som omfatter trasékorridor og framtidig løsning for jernbanestasjon, på høring med tre alternativer: ett vestlig med utgangspunkt i dagens stasjon og to østlige (A og C) med stasjon ved Vikingskipet.

Alle dokumentene i saken kan leses her:

<https://www.hamar.kommune.no/article47715-7448.html>

Det vestlige alternativet har en foreløpig prislapp på 12 milliarder kroner, mens de to østlige alternativene er anslått til å koste henholdsvis 12,6 og 12,4 milliarder kroner. Prisforskjellene er i jernbanesammenheng med andre ord ikke store.

Bane NOR anbefaler at alternativ Vest legges til grunn for videre planlegging. - Alternativ Vest vurderes i størst grad å oppnå samfunns målet for prosjektet: «IC-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen». Alternativ Vest vurderes som det beste alternativet på både kort og lang sikt og har høyest måloppnåelse. Investeringskostnadene vurderes like for alle tre hovedalternativ. Alternativ vest rangeres best i rapporten for prissatte konsekvenser da en sentral stasjonslokalisering gir kortere reisetid til stasjon, heter det i deres utredning.

Alternativ vest innebærer at passasjertog fra Rørosbanen kjører inn til Hamar stasjon som i dag, med fortsatt togbytte for videre ferd mot Oslo eller at samme tog kan fortsette sørover. Det siste forutsetter at operatøren har tilstrekkelig tilgang til materiell, noe som ikke er mulig med dagens dieseldrift på Rørosbanen og antall togsett som er til disposisjon. Såkalte bimodale tog som vil komme de neste årene, vil ikke endre denne situasjonen siden de skal erstatte de eldste dieseltogene. Godstog kan kjøres direkte fra og til Rørosbanen på inntegnet tilsvingsspor.

De østlige alternativene (med linje i tunnel øst for Hamar by til og fra Dovrebanen) med togstasjon ved Vikingskipet, vil korte ned reisetidene fra og til Oslo-området for reisende på Rørosbanen. Det vil også åpne for at IC-utbyggingen kan utvides til Elverum med elektrisk drevne tog, og det kan kjøres direkte tog mellom Oslo og Trondheim via Østerdalen og Røros. Dette er positivt for både fastboende og besøkende.

Det er for disse alternativene tegnet inn tilsvingsspor både nordover og sørover, og godstogene vil dermed ikke behøve å kjøre gjennom deler av Hamar sentrum.

Hovedargumentet for den vestlige løsningen er etter det regionrådgiver klarer å lese ut av dokumentene, nærheten til sentrum.

Hovedargumentet for de østlige alternativene er at dette åpner for omfattende byutvikling mot Mjøsa rundt dagens stasjonsområde, og vil ifølge Hamar kommune gi plass til rundt 5000 innbyggere og ulike tilbud. I tillegg kommer altså mulighetene dette gir for at Rørosbanen kan få en mer sentral rolle både for passasjer- og godstrafikken.

Hamar kommune har tidligere ønsket en østlig løsning, og vil etter alt å dømme stå fast på dette og velge alternativ C med en tunnelløsning som krever minst bruk av jordbruksområde.

Det er regionrådgivers vurdering at uansett hvilken løsning som velges i Hamar, vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen være viktig for å hente ut effektene. Det vil gjøre det mulig å kjøre hele strekingen mellom Trondheim og Oslo med samme tog uten unødvendige stopp og togbytte for

passasjerer. Og det vil gjøre det mulig å etablere dobbeltspor for en internasjonal godskorridor med bruk av både Dovrebanen og Røros- og Solørbanen.

Kostnadene til elektrifisering av hele Rørosbanen og Solørbanen er anslått til om lag halvparten av løsningen på Hamar – uansett alternativ. Arbeidet med en realisering av dette samfunnsmessig lønnsomme tiltaket bør derfor forseres uavhengig av planbehandlingene på Hamar.

Forslag til vedtak:

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen anbefaler at det velges østlig alternativ C for dobbeltspor og stasjonsløsning i Hamar.

Arbeidet for elektrifisering av hele Røros- og Solørbanen må intensiveres for å få størst mulig effekt av investeringene.

Det vises for øvrig til vurderingene i saksutredningen.