



Jernbaneverket
Pb. 4350
2308 Hamar

	<i>Vår dato</i>	<i>Vår referanse</i>
	16.09.2016	2014/8237
<i>Saksbehandler, innvalgstelefon</i>	<i>Arkivnr.</i>	<i>Deres referanse</i>
Se sist i brevet	421.4	201607050

Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli - Brumunddal i Stange, Hamar og Ringsaker kommuner til offentlig ettersyn

Fylkesmannen viser til sine merknader og kommentarer. På denne bakgrunnen anbefaler Fylkesmannen alternativ K1- 3b med kulvert for framføring av jernbane gjennom Hamar.

Fylkesmannen anbefaler ikke alternativ K2 ut fra usikkerheten rundt gjennomføring og konsekvenser. Dette gjelder usikkerhet både i forhold til selve gjennomføringen av jernbanetiltaket, så vel som usikkerhet knyttet til kostnader. Alternativet fører også til store inngrep i Østbyen og vil slik det er foreslått føre til at deler av byen deles i to.

Fylkesmannen har stor respekt for kommunen som planmyndighet, men har etter en grundig vurdering kommet til at Fylkesmannen ut fra sin rolle ikke kan unngå å fremme innsigelse til alternativ K3 i Hamar. Dette alternativet har klart størst negative konsekvenser for naturreservatet i Åkersvika, det er stor usikkerhet knyttet til hva som blir den totale belastningen på naturreservatet og det er utredet alternativ som har mindre negative konsekvenser. Alternativ K3 medfører i tillegg negative konsekvenser for jordvernet og er i strid med føringer om sentral stasjonslokalisering. Det vises for øvrig til merknadene i brevet.

Fylkesmannen slutter seg til alternativene for framføring av trase i Stange og Ringsaker kommuner.

Fylkesmannen støtter i hovedsak Hamar kommunes forslag til mer detaljerte bestemmelser (bestemmelser alt. B). Vi har flere tilføyelser og presiseringer som forutsettes innarbeidet før vedtak av planforslaget. Det er knyttet en formell innsigelse til disse kravene. Vi imøteser nærmere kontakt om dette.

I det følgende vil Fylkesmannen gjøre nærmere rede for sitt syn, sine merknader og kommentarer til planen. Fylkesmannen har i første del av uttalelsen merknader til forslaget til kommunedelplan. I del 2 har vi samlet merknader og krav til videre planarbeid.

<i>Postadresse:</i>	<i>Kontoradresse:</i>	<i>Telefon Statens hus:</i>	<i>Telefaks:</i>	<i>Org.nr.:</i> 974 761 645
Postboks 4034	Parkgt 36			
2306 Hamar	2317 Hamar	Sentralbord: 62 55 10 00	62 55 10 31	<i>Banknr.</i> 7694.05.01675

Innledning

Fylkesmannen mottok 4.7.2016 forslag til kommunedelplan for Dovrebanen på strekningen Sørli – Brumunddal på høring. Formålet med planen er å legge til rette for utbygging av dobbeltsporet jernbane på nevnte strekningen.

Forslaget til kommunedelplan omfatter en strekning på ca. 30 km fra Sørli i Stange kommune, via Hamar til Brumunddal i Ringsaker kommune. Forslag til kommunedelplan for hele strekningen er utarbeidet av Jernbaneverket og ble levert til kommunene 1. juni 2016. Kommunestyret i hver kommune har laget egne saksframlegg og lagt planforslaget ut på høring med frist 16. september 2016.

Nytt dobbeltspor skal bidra til vekst og utvikling i vår regionen ved at reisetida reduseres, punktligheten bedres og kapasiteten på jernbanen økes. Videre skal InterCity-utbyggingen bidra til å avlaste befolkningspresset i Osloregionen og knytte byene på Østlandet tettere sammen.

I henhold til gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) skal det være sammenhengende dobbeltspor til Hamar innen 2024 og til Lillehammer innen 2030. Det er i prosessen lagt stor vekt på at det må foreligge en vedtatt kommunedelplan for strekningen før jul slik at en utbygging kan prioriteres ved tildeling av investeringsmidler for første fireårs-periode (2018-2021) som skal vedtas av Stortinget i juni 2017.

Kommunedelplanen skal avklare utbyggingen av dobbeltspor på InterCity-strekningen mellom Sørli og Brumunddal, i første rekke hvilken korridor dobbeltsporet på strekningen skal bygges i og hvor jernbanestasjonene skal ligge. Eksakt linje og høyde for jernbanen, omlegging av berørt infrastruktur, plassering av avbøtende tiltak mv. fastlegges først i reguleringsplan. Planmaterialet er svært omfattende. Plankartet og planbestemmelsene er juridisk bindende for videre arbeid.

Del 1 Merknader til forslag til kommunedelplan

Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling

På bakgrunn av internasjonale forpliktelser og nasjonal satsing skal Norge legge om til et lavutslippssamfunn for å hindre alvorlige klimaendringer. Norge ratifiserte Parisavtalen i juni i år som forplikter oss til 40% reduksjon av klimagassutslippene innen 2030. Videre er ambisjonen å bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Regional og kommunal planlegging er viktig for å begrense energiforbruk og klimagassutslipp og således nå de fastsatte målene. Transport utgjør en vesentlig del av klimagassutslippene, og samordning av arealbruk og transport er et viktig virkemiddel for å legge til rette for lavutslippssamfunnet.

Jernbaneverkets anbefaling

Jernbaneverket anbefaler hovedalternativet i Stange og Ringsaker og begge K1-alternativene, men på ulike vilkår i Hamar. Varianten 56-1a i Stange anbefales ikke, og i Hamar fraråder Jernbaneverket alternativene K2 og K3.

Tilrådnigen er basert på en samlet vurdering av:

1. samfunnsøkonomisk analyse (prissatte og ikke-prissatte konsekvenser)
2. andre samfunnsmessige virkninger (f.eks byutvikling i tilknytning til stasjon)
3. måloppnåelse (angitte samfunns mål og effektmål)
4. føringer i statsbudsjettet for 2015, bla. på investeringskostnader

Jernbaneverket presiserer i planbeskrivelsen (s. 192) at fremtidig lokalisering av jernbane og valg av løsninger er basert på en rekke verdivalg knyttet opp mot de ulike samfunnsmålene. Det vil med andre ord kunne være uenighet om hvorvidt planforslaget og de avveiningene som er foretatt underveis er i tråd med overordnede føringer, og hvilke mål og krav som er tillagt størst vekt.

Fylkesmannen vil bemerke at vi på enkelte områder ikke fullt ut kan slutte oss til de vurderingene og avveiningene som er foretatt og fremkommer av planforslaget og fagrapportene. Det videre planarbeidet vil kreve ytterligere utredninger, i tillegg må det legges avgjørende vekt på tilpasninger, avbøtende og kompenserende tiltak for å minimere de negative konsekvensene av nytt dobbeltspor på strekningen.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Det er klare nasjonale forventninger til at det planlegges for kompakte byer og tettsteder og bygges tett rundt kollektivknutepunktene. Dette bidrar til å redusere arealforbruk og transportbehov, i tillegg til å styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange (jf. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt 12.6.15). Utbyggingsmønstrer skal endres fra spredt og bilbasert til tett og kollektivt. Nasjonal satsning på skinnegående transport må følges opp lokalt med kanalisering av framtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene for å være bærekraftig. Det forutsetter ikke bare høy arealutnytting, men også en funksjonsblanding mellom boliger, arbeidsplasser, handel og servicefunksjoner.

Dobbeltspor fra Sørli til Lillehammer som del av den nasjonale InterCity-satsingen skal både tilrettelegge for og forutsetter befolkningsvekst i regionen. Dette er også i tråd med politisk vedtatte målsettinger for fylket og Innlandet. En slik befolkningsvekst skal tilrettelegges for innenfor rammene av et lavutslippssamfunn. Oppgradering til dobbeltspor er en viktig innsatsfaktor og vil bety vesentlige endringer av byene og tettstedene langs strekningen.

Prosess

Proessen har vært hurtig med tanke på sakens kompleksitet og omfang, og framdrift har vært førende. Til høring har planforslaget over 30 vedlegg. Det er utfordrende å sette seg inn i saken og få oversikt over de vesentligste konsekvensene og vurderingene som er foretatt av ulike utredere og etater. Videre er ulike fagtema utredet med ulikt detaljeringsnivå. Vi ser at sammenstillingene (planforslag, konsekvensutredning og planbestemmelser) med fordel kunne vært bedre samordnet. Unøyaktighetene og nyansene i det som er fremlagt gjør også avveiningene vanskelige og skaper usikkerhet om hva som er foreslått. Det kan gjøre at det er en fare for at beslutningsrelevante tema blir oversett eller vektlagt feil i beslutningsprosessen.

Fylkesmannen har gitt tidlige og tydelige innspill til Jernbaneverket både til planprogrammet og i møter før og etter dette. Vi merker oss at våre innspill gitt underveis i kommunedelplanprosessen i varierende grad er tatt hensyn til i planforslaget, samtidig har prosjektet endret karakter underveis (eksempelvis utvidelser av korridoren, tre spor over Åkersvika, at sporveksler ikke kan ligge på bru, at diesellokomotiv ikke kan stoppe på stasjon i tunell mm). Fylkesmannen setter pris på at vi har blitt invitert av Jernbaneverket til møter i løpet av prosessen. Møtene har i stor grad vært informasjonsmøter hvor jernbaneverket har orientert om status. Den raske framdriften i prosessen har gjort diskusjonen om avveining av ulike interesser krevende. Blant annet gjelder dette tilpasninger som kan gjøres for å ivareta andre viktige nasjonale interesser i tillegg til framføring av dobbeltspor. Fylkesmannen forutsetter at det blir fokus på slike tilpasninger i det videre planarbeidet, og ønsker å ha et tett samarbeid og dialog med Jernbaneverket og øvrige myndigheter i den videre prosessen.

Fylkesmannen støtter Hamar kommune sitt valg om å legge ut alle fire alternativ til offentlig ettersyn. Dette sikrer en bred høring om en svært viktig sak for Hamarregionen og vil kunne forebygge senere «omkamper».

Utredningsplikten

Fylkesmannen mener planprogrammet på flere punkter ikke er godt nok besvart eller at de gjennomførte utredningene ikke er detaljerte nok, jf. merknader i Del 2. Videre vil vi bemerke at vi ikke er enige i alle vurderinger eller forutsetninger som er satt.

Fylkesmannen legger vekt på at det er store samfunnsinteresser knyttet til å få vedtak av kommunedelplanen i denne saken før jul 2016. Under forutsetning av at de punktene vi tar opp i del 2 av vår uttalelse utredes nærmere og avklares i reguleringsplanfasen, kan vi slutte oss til at **planprogrammet er tilfredsstillende besvart og konsekvensutredningen god nok på dette plannivået.**

Fylkesmannen registrerer også at kommunene som planmyndigheter anser utredningsplikten å være oppfylt.

Avbøtende tiltak

Planbeskrivelsen og konsekvensutredningen har noen forslag til avbøtende tiltak, men utgangspunktet er at avbøtende tiltak skal utredes nærmere og fastsettes i reguleringsplan, jf. bestemmelse §3-3b) til planen. Avbøtende tiltak ikke er kostnadsberegnet som del av jernbanetiltaket på kommuneplannivå.

Fylkesmannen tar ikke på nåværende tidspunkt stilling til forslag til avbøtende og kompensierende tiltak da de ikke er tatt inn i plankart eller planbestemmelser, samtidig som det ikke er utredet hvilke tiltak som helhetlig sett best vil ivareta nasjonale og regionale interesser.

Fylkesmannen forutsetter at det i reguleringsplanfasen legges stor vekt på å begrense ulempene gjennom tilpasninger av jernbanetiltaket, iverksetting av avbøtende og kompensierende tiltak samt konkrete miljøoppfølgingsplaner for plan-, anleggs og driftsfasen. Dette vil måtte påvirke kostnadene i prosjektet noe, men er svært viktig for å begrense de negative virkningene og slik sikre et best mulig samfunnsmessig resultat.

Videre viser vi til våre merknader i Del 2 om forhold som må utredes og avklares i reguleringsplanfasen.

Pilotprosjekt for kompensasjon

Det er fra nasjonalt hold bestemt at Dovrebanen Sørli- Brumunddal skal være et pilotprosjekt for kompensasjonstiltak for inngrep i naturvernområder og dyrka mark. Fylkesmannen stiller seg positiv til dette og ser frem til videre samarbeide for å få til gode helhetsløsninger.

Når det gjelder kompensasjon er rekkefølgen at man først skal legge vekt på og avsette ressurser for å *unngå* inngrep i slike viktige areal. Dernest skal skader avbøtes, områder restaureres og som siste utveg; kompensasjonsarealer skaffes. Vi legger til grunn at dette blir tilnærmingen også videre i dette prosjektet.

Nasjonale interesser

I areal- og samfunnsplanlegging skal mange ulike hensyn og interesser veies mot hverandre. InterCity-satsing på Østlandet har samfunnets behov for et mer miljøvennlig og fremtidsrettet transportsystem som knytter bo- og arbeidsområdene sammen som førende mål. Samtidig er det slik at utbygging av en moderne jernbanetrase med dobbeltspor også virker inn på og får konsekvenser for andre viktige nasjonale interesser. Disse er blant annet

reduksjon av klimagassutslipp, samfunnssikkerhet og beredskap, vern av natur og dyrket mark, vern mot forurensing og støy, tilgang på leke- og uteoppholdsareal, folkehelse og universell utforming. Fylkesmannen skal se til at også disse nasjonale interessene ivaretas i planleggingen.

En jernbane for hastigheter opp mot 250 km/t krever store arealbeslag, sikkerhetssoner og skjerming av banen. Det gjør planarbeidet og gjennomføring av prosjektet krevende. Fylkesmannen er opptatt av at man sammen finner løsninger som gir minst mulig negative virkninger, samtidig som overordnede mål ivaretas.

Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet for naturvernområder

Områder med naturverdier i nasjonal og internasjonal sammenheng er vernet etter naturmangfoldloven. Fylkesmannen har rollen som forvaltningsmyndighet for Åkersvika naturreservat og Furuberget naturreservat som begge er berørt av planforslaget. Det er Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet som behandler søknader om tiltak i verneområdet. Fylkesmannen kan ikke gi dispensasjon for tiltak eller inngrep som er i strid med verneforskriften. Større inngrep eller endringer i grenser for verneområdet krever vedtak av Kongen i Statsråd. Fylkesmannen understreker at inngrep i verneområdet omfattes av mer enn kommunens vedtaksmyndighet etter plan- og bygningsloven. Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet for Åkersvika har myndighet til å avgjøre hvilke krav eller vilkår som må oppfylles før det kan settes i gang tiltak eller inngrep i Åkersvika og Furuberget naturreservat.

Fylkesmannen skal påse at det gjennom videre prosess med utarbeiding av reguleringsplan med miljøoppfølgingsplan, kompensasjonsplan, grenseendring og gjennomføring sikres at det blir null netto tap (jf. begrepet «no nett loss») av naturverdier i Åkersvika våtmarksområde. For å få til dette innenfor ønsket tidsramme, må det fra tiltakshavers side legges til rette for et samarbeidsprosjekt mellom de ulike myndighetene for eksempel etter mønster fra E6 Åkersvika, jf. Miljøverndepartementets vedtaksbrev av 11. april 2013.

Jordvern og nasjonale føringer

Stortinget vedtok enstemmig 8.12.2015 et strengere vern av matjord, og skjerper målet for årlig omdisponering av dyrka jord fra 6 000 til 4 000 dekar innen 2020.

Dyrka jord er en viktig nasjonal ressurs. Vern av dyrka jord er en forutsetning for å nå politiske mål om økt norsk matproduksjon, vesentlig for vår beredskap på matområdet og en viktig ressurs i det grønne skiftet. Kun 3 % av arealet i Norge er dyrka mark og bare 1 % har matkornkvaliteter. Noen av Norges mest verdifulle jordressurser ligger i Hamarregionen. Ut fra dette må jordvern være en overordnet premiss i videre planlegging og ved gjennomføring av jernbanetiltaket i tråd med miljømålene i NTP og Miljøprogram for IC-prosjektet. Her heter det: «Totalt arealbeslag av jernbaneanlegg og veiomlegginger skal minimaliseres», videre at «Prosjektet skal tilpasses det nasjonalt verdifulle kulturlandskapet i Stange, Hamar og Ringsaker» og «Prosjektet skal beslaglegge minst mulig areal med dyrket, dyrkbar mark, vannkilder og mineralressurser».

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er gjennomført en omfattende og systematisk risiko- og sårbarhetsanalyse som omfatter både anleggs- og driftsfasen av prosjektet. Trafikksikkerhet, skred, overvann, flom, forurensing, ulykker under lek og fritid, samt ødeleggelse av kritisk infrastruktur er tema som er analysert.

I risiko- og sårbarhetsanalysen opplyses det at fylkes-ROS for Hedmark (Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap) er brukt som utgangspunkt for gradering av sannsynlighet og konsekvens. Risikomatriksen avviker imidlertid fra matriksen som er brukt i regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap ved at hendelser som er lite sannsynlige, men kan ha

katastrofale konsekvenser defineres innenfor gult risikoområde (akseptabel med tiltak) i stedet for rødt (uakseptabel risiko). Det er kommunen som planmyndighet som definerer hva som er akseptabel risiko. I dette tilfellet vil det si at hendelser som har katastrofale konsekvenser ikke defineres som uakseptabel risiko. Graderingen av sannsynlighet er imidlertid forskjellige mellom denne analysen og fylkes-ROS da for eksempel hendelser som skjer sjeldnere enn hvert 500. år er definert som lite sannsynlig, mens dette i fylkes-ROS er hendelser som skjer sjeldnere enn hvert 100. år.

Det er positivt at de uønskede hendelsene er vurdert mot risikostyringsmål som er i tråd med regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap (fylkes-ROS). Dette gjelder liv og helse, ytre miljø, samfunnsviktige funksjoner og økonomiske verdier.

I risiko- og sårbarhetsanalysen er planlagte tiltak og forslag til nye risikoreducerende tiltak beskrevet. Det opplyses at det vil være behov for kartlegging av ytterligere tiltak for enkelte hendelser som er identifisert i analysen når alternativer er valgt og i forbindelse med neste planfase. Kommunene må sikre at planlagte og foreslåtte nye tiltak i henhold til risiko- og sårbarhetsanalysen blir fulgt opp i den videre planleggingen.

Vi vil i denne sammenheng påpeke at det ikke er sammenheng mellom tiltaksbeskrivelsen i risiko- og sårbarhetsanalysen og planbeskrivelsen når det gjelder hendelsen *flom i Mjøsa*. Planlagte tiltak i henhold til risiko- og sårbarhetsanalysen er å sikre at jernbanen skal ligge over 200-årsflomnivå, mens det i henhold til planbeskrivelsen i tillegg skal være sikkerhetsmargin på 0,5 meter, tillegg for bølger på 0,5 meter og krav til skinneoverkant på 0,4 meter. Her bør det være samsvar mellom tiltaksbeskrivelsen i ROS-analysen og planbeskrivelsen.

I henhold til dette er det prosjektert med at overkant for nytt dobbeltspor er lagt på kote +128 over Åkersvika og i Hamarbukta. Videre opplyses det at skinneoverkant under kote + 127,54 skal flomsikres. Når det gjelder flomsikring i Mjøsa og håndtering av kryssende vassdrag forutsetter vi at faglige råd og retningslinjer fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) blir fulgt opp.

Det er utarbeidet en egen fagrapport om hydrologi som blant annet fokuserer på flomvannstander, flomberegninger og dimensjonering av kulverter og elve-/bekkekryssninger, hydrologiske forhold i Åkersvika og mulig omlegging av Brenneribekken.

Når det gjelder anleggsperioden, vil vi påpeke at det må tas hensyn til framkommelighet og utrykningstid for nødetatene. Dette gjelder for alle tre kommunene, men spesielt nevnes utfordringene for Hamar og Stange bl.a. som følge av at Stangebrua forutsettes stengt for til dels over lange tidsperioder avhengig av hvilket korridoralternativ som velges gjennom Hamar. Vegnettet blir sårbart hvis for eksempel Vangsveien og RV 25 blir blokkert som følge av mye trafikk, ulykke e.l. samtidig som Stangebrua er stengt på grunn av jernbaneanlegget. Vi forutsetter at disse problemstillingene blir avklart med Statens vegvesen og nødetatene i det videre planarbeidet.

Risiko- og sårbarhetsanalysen omfatter ikke farer og uønskede hendelser i forbindelse med togframføring o.l. Grensesnittet mellom risiko- og sårbarhetsanalysen og RAMS som ivaretar bl.a. sikker togframføring og SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) i anleggsperioden samt drift og vedlikehold er beskrevet. RAMS er en internasjonalt brukt forkortelse som gjelder pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet.

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn synes å være ivare tatt i forslag til kommunedelplan. Fylkesmannen viser til at risiko- og sårbarhetsanalyser i henhold til plan- og bygningsloven også skal gjennomføres for reguleringsplanene, og tar forbehold om at vi kan gi merknader og om nødvendig fremme innsigelser til disse. Det er viktig at funn i

kommunedelplanenes risiko- og sårbarhetsanalyse blir lagt til grunn for det videre arbeid med reguleringsplanene.

Vurdering av kommunedelplan i Stange

Hovedalternativet er anbefalt av Jernbaneverket gjennom Stange kommune.

Hensynet til dyrka mark

Hensynet til dyrka mark blir svært viktig gjennom Stange kommune. På nåværende stadium i planprosessen er anslaget for permanent beslag av dyrka mark på ca. 230 daa, mens midlertidig beslag er oppe i 1160 daa. Dette omfatter ikke arealbeslag som følge av behovet for omlegging av veier og arealtap på grunn av dårlig arrondering. I tillegg er erfaringen at arealbeslaget blir betydelig større etter som man detaljerer ut planforslaget helt frem til konkret gjennomføring av tiltaket.

Det er utredet et alternativ 2A og variant 56-1a for del av strekningen. Vi støtter vurderingen om at alternativ 2A er å foretrekke da varianten 56- 1a ser ut til å gi noe mer arealbeslag og medføre større fragmentering av dyrka mark, større nærhet til skoler, idrettshall og kulturminner på Arstad. I tillegg vil denne varianten gi en enda mer omfattende omlegging av Brenneribekken.

Fylkesmannen konstaterer at linjevalget gjennom Stange kommune vil få et arealbeslag i strid med nasjonal jordvernstrategi vedtatt av Stortinget. Fylkesmannen forutsetter at det i det videre planarbeidet gjøres tilpasninger med tanke på minst mulig tap av dyrka mark. Dette inkluderer vurderinger omkring kulverter, lokk, støttemurer og andre tiltak som vil kunne bidra til å redusere jordtap i skjæringer, er viktig for å sikre gode arronderingsmessige løsninger m.v.

I planforslaget er tilbakeføring av gammel jernbanelinje til jordbruksareal nevnt som kompenserende tiltak. Fylkesmannen forutsetter at dette gjennomføres for områder der dagens jernbanelinje skjærer gjennom dyrka mark og det ut fra en landbruksfaglig vurdering vil gi en god løsning.

Fylkesmannen vil også fremholde viktigheten av klare retningslinjer for bruk og disponering av midlertidig beslaglagte jordbruksarealer i anleggsperioden, for mest mulig å redusere langsiktige skadeeffekter på produksjonsevnen til disse arealene. Dette må følges opp med konkrete føringer i miljøoppfølgingsplaner.

Vi viser ellers til merknader til planbestemmelser og retningslinjer, og krav om utredninger i neste planfase i del 2.

Konkret til området Vålødegården

I planbeskrivelsen er Vålødegården beskrevet som et område for deponering av overskuddsmasser. Dette området vises også i plankart som båndlegging til regulering tilsvarende resten av jernbaneanlegget. Tanken er at området blir omgjort til jordbruksareal etter at anlegget er ferdig. Det vil gi 150 dekar dyrket mark og bidra til å redusere nettotapet av dyrka mark noe som isolert sett er positivt. Fylkesmannen vil bemerke at forslag til tiltak ikke er godt nok konsekvensutredet på kommunedelplannivå, dette gjelder blant annet for tema naturmiljø og forholdet til/eventuell påvirkning av Våletjern naturreservat. Videre er atkomst til området mangelfullt utredet. Transport til dette området er gjennom Stange sentrum per i dag. Vi støtter Stange kommune i at det må vurderes alternative adkomstmuligheter dersom deponiet skal etableres. Det bør videre utredes om massene til å etablere et slik mulig deponi/jordbruksområde kan tas sørfra hvor det også bygges ned dyrka mark.

Dersom en framtidig full konsekvensutredning viser at det ikke er vesentlige negative effekter for miljø og samfunn, vil vi ikke motsette oss at området blir regulert til mottak for rene masser og istandsatt til dyrka mark.

I planforslaget er det nevnt at området også kan fungere som deponi for alunskifer. Når det gjelder eventuelt etablering av mottak for avfall (alunskifer og annen forurenset grunn) på Våleødegården må det foreligge egen tillatelse etter forurensningsloven med forskrifter jf. merknader i del 2.

Miljø- og landbrukskulvert gjennom Ottestad

På hele strekningen er det i kommunedelplanen kun lagt inn en kort kulvert som del av jernbanetiltaket, og det er forbi Steinerskolen i Stange kommune.

Av hensyn til vern av dyrka mark og til nærmiljø mener Fylkesmannen at det både må vurderes flere lokk/kulverter og en utvidelse av den kulverten som er inntegnet forbi Steinerskolen på strekningen Gaustad søndre til Åkersvika.

Brenneribekken

Omlegging av Brenneribekken er krevende og det forutsettes at det gjøres et betydelig utredningsarbeid i forbindelse med kommende reguleringsplanlegging for å ivareta vannhusholdning, drenering og lignende i forbindelse med dyrka mark som blir påvirket, samt for i størst mulig grad å ivareta biologiske kvaliteter, begrense tap av dyrka mark og etablere en løsning som er robust i forhold til klimaendringer.

Åkersvika naturreservat

Stange og Hamar kommuner deler Åkersvika. Vi viser til merknader til planbestemmelser, retningslinjer i del 2 når det gjelder naturreservatet.

Spesielle problemstillinger i Stange er omlegging av Sandvikavegen og bekkeomlegging. Fylkesmannen krever etablering av støttemur e.l. for å unngå arealbeslag i reservatet som følge av denne vegomleggingen. Når det gjelder eventuelle bekkeomlegginger slik at utløp ledes til Åkersvika, så er det et krav at vannet ikke skal ha konsentrert forurensing og det må vurderes om det er behov for egne renseløsninger.

Vi viser ellers til merknader til alternativene i Hamar under.

Knutepunkt og atkomstveg til stasjonen

Tilgang til stasjonsområdet og trafikkavvikling for både biler, busser og sykler er avgjørende for å få gode kollektivknutepunkt som også bygger opp under sentrumsutviklingen.

God tilgjengelighet på begge sider av Stange stasjonen er viktig og en forutsetning for et fremtidsrettet stasjonsanlegg og mulighetene for å realisere en vekst rundt kollektivknutepunktet som både er ønskelig og forutsatt i InterCity-prosjektet. Fylkesmannen støtter Stange kommune sin vurdering, og er av den oppfatning at veg sør for stasjonsområdet må være en del av tiltaket.

Risiko og sårbarhet

Det er kun i ett tilfelle at en mulig hendelse har uakseptabel risiko, det vil si ligger i rødt risikoområde. Dette gjelder i anleggsfasen i Stange kommune der konstruksjonssvikt på grunn av anleggsvirksomhet nær skoler og bebyggelse medfører uakseptabel risiko. Fylkesmannen konstaterer at tiltak for å redusere risiko er beskrevet for denne hendelsen.

Vurdering av kommunedelplan i Hamar

Hamar kommune har lagt ut alle fire alternative trasekorridorer til høring:

- Alternativ K1 2B, med jernbanen på bru over Hamarbukta i sentrum
- Alternativ K1 3B, med oppfylling av Hamarbukta og banen i kulvert nordover fra stasjonen
- Alternativ K2, med nedsenket, åpen stasjon ved Hamar rådhus og tunell videre nordover
- Alternativ K3, med stasjon ved Vikingskipet og jernbanen i tunell fra ca. Furnesvegen

Fylkesmannen legger vekt på at valg av alternativ må tilfredsstillende føringene i Statlig planretningslinje om samordning av bolig, areal og transportplanlegging. Byspredning, transportbehov og klimagassutslipp skal reduseres gjennom å utvikle kompakte byer og bygge tett rundt kollektivknutepunkt jf. nasjonale forventinger til kommunal og regional planlegging. I tråd med dette har Hamar kommune nylig valgt «det grønne skiftet» som sitt hovedsatsningsområde framover, og fortetting og transformasjon i sentrum, tilrettelegging for økt bruk av sykkel og gange og planlegging av kollektivknutepunkt er løftet fram (jf. forslag til planstrategi for Hamar 2016 -2019).

Etablering av dobbeltspor gjennom Hamar vil medføre store endringer og kan brukes som en motor i et virkelig grønt skifte i Hamar. Det er avgjørende at kommunen setter av ressurser til å følge opp videre detaljreguleringsplaner for jernbanen og til byutvikling rundt det kollektivknutepunktet som blir valgt.

K1 Vest

K1-2b med bru over Hamarbukta

Alternativet har nest lavest investeringskostnader, og er dårligst for ikke-prissatte konsekvenser. Det medfører jernbane ca. 1,7m høyere enn i dag over Åkersvika, forbi Espern og stasjonen, på bru over Hamarbukta og i tunell fra Maxi-området. Høyere jernbanefylling vil beslaglegge areal og utgjøre en funksjonell og visuell barriere. Alternativet oppfyller samfunns- og effektmålene for InterCity-utbyggingen og er anbefalt av Jernbaneverket.

Dette alternativet gir utfordringer med hensyn til sammenheng mellom eksisterende sentrum og nye utbyggingsområder, og ny jernbane med bru vil i større grad bli liggende som en fysisk og visuell barriere mellom byen og Mjøsa enn en løsning med kulvert.

Fylkesmannen støtter ikke dette alternativet.

K1- 3b med kulvert

Alternativet har nest høyest investeringskostnader. Alternativet medfører at banen vil gå høyere enn i dag over Åkersvika, ha svak helning langs Espern- område, for så å senkes fra stasjonen og videre nordover. Jernbanen vil som i dag utgjøre en funksjonell barriere for Hamar sentrum fra Åkersvika til kulverten ved Koigen. Alternativet oppfyller samfunns- og effektmålene for InterCity-utbyggingen og er anbefalt av Jernbaneverket.

Jernbaneverket trekker fram at K1- 3b har større potensial for byutvikling enn K1- 2b fordi areal i Hamarbukta innenfor kulverten kan fylles igjen og brukes til bebyggelse, samt park og eventuelt vannspeil. For områdene på Hamar vest (fra Koigen og nordover) der jernbanen legges i kulvert/ tunell vil støy fra togtrafikk bli borte og eksisterende jernbane kan fjernes og nyttes til andre formål.

Fylkesmannen anbefaler dette alternativet.

Alternativet med kulvert er en betydelig forbedring nord for stasjonen sammenlignet med en bruløsning og dagens situasjon. Fylkesmannen forutsetter at videre detaljplanlegging legger vekt

på ytterligere optimalisering med hensyn til å begrense barriereeffekt og ulemper sør for stasjonen. F.eks. vil enhver reduksjon av høyden på banen fra 128 m.o.h bety mindre arealbeslag i naturreservatet og Espern-området, og mindre barriereeffekt gjennom Espern og sentrum.

Når det gjelder Furuberget så forutsettes det at reservatet ikke blir direkte berørt på overflaten og at det settes inn tilstrekkelige tiltak slik at det heller ikke blir indirekte berørt for eksempel når det gjelder vannstand/vannstrømmer.

K2 Midt

Alternativet kommer nest best ut på ikke- prissatte konsekvenser og best ut når det gjelder andre samfunnsmessige virkninger (*mulighet for byutvikling og regional utvikling*).

Fylkesmannen anbefalte at midt-alternativet skulle utredes i forbindelse med høring av planprogram. Det var da presentert som et alternativ med stasjonen i en tunell under byen. Utredningen viser at en åpen stasjon vil medføre betydelige inngrep i Østbyen og i realiteten dele denne delen av byen i to. Alternativet er klart dyrest og det er størst usikkerhet knyttet til kostnadene. Det er også størst usikkerhet knyttet til anleggsgjennomføringen (spunting, setningsskader, grunnvannstand, massekvalitet, alunskifer mv.).

Fylkesmannen mener alternativet har for stor usikkerhet knyttet til gjennomføring og konsekvenser. Vi deler Hamar kommunes syn om at merkostnadene ved kulvert/«miljølokk» i Østbyen burde vært synliggjort i utredningen. Alternativet gir ikke byen en stasjon i tunell under bakken. Det synes etter vårt syn ikke som fordelene kan oppveie kostnadene og ulempene for det foreslåtte alternativet.

Fylkesmannen anbefaler ikke alternativ K2.

K3 Øst

Alternativet kommer totalt sett best ut på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Utredningen viser at K3 er det dårligste alternativet når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp som følge av minst reduksjon av vegtrafikk. Alternativet bidrar i mindre grad til å oppfylle det nasjonale målet om at trafikkvekst skal tas i form av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Lokalisering av stasjon og nytt kollektivknutepunkt ved Vikingskipet er mest krevende med hensyn på regional utvikling. Etablering av ny stasjon ved Vikingskipet vil kreve en stor oppfølgende satsning for å få på plass arbeidsplasser tett opp til ny stasjon, nytt tilbringertransportsystem og attraktive boligområder og et kollektivknutepunkt som også kan være en møteplass for byens befolkning. Det er risiko for at Hamar blir en to-kjernet by. Utredningene viser at det vil ta lang tid å bygge opp en kompakt by rundt en ny stasjon. Det vil ikke være mulig med en tosidet utvikling rundt denne stasjonen, siden den plasseres i strandkanten inntil grensen for Åkersvika naturreservat.

Alternativ K3 har klart størst negativ innvirkning på Åkersvika naturreservat fordi det beslaglegger mest areal i naturreservatet og areal av høyere biologisk kvalitet enn K1 og K2 alternativene. Det fører også til at deltaområdet blir mer fragmentert. En eventuell fremtidig tilsving mellom Rørosbanen og Dovrebanen mot nord ville gi ytterligere inngrep i reservatet og ytterligere negativ påvirkning av verneverdiene. Videre framstår det som usikkert om bygging av

ny bru i Stangevegen over jernbanen kan skje uten inngrep i naturreservatet. Den samlede belastningen på Åkersvika er allerede stor. K1 og K2 alternativene har også negative konsekvenser for reservatet, men betydelig mindre.

Fylkesmannen legger videre vekt på at alternativet har størst negative konsekvenser for direkte og indirekte beslag av dyrket mark. Jernbanen blir videre en ny barriere i kulturlandskapet. Det er i planbeskrivelsen synliggjort mulighetene for et dyrkbart lokk ved Tommelstad for å begrense arealbeslaget. Likevel medfører dette trase-alternativet en omdisponering på minimum en 20-30 daa samt bidrar til økt nedbyggingspress på dyrka marka som blir liggende mellom ny jernbanetrase og eksisterende bebyggelse. Dette er areal som har stor jordbruksmessig verdi. Fylkesmannen vil også minne om at jordvern hensyn var viktig grunn for endelig trasevalg for E6 gjennom Åkersvika. Sett i lys av at ny jernbane beslaglegger svært store arealer dyrka mark gjennom regionen, og det på denne strekningen finnes alternativer som ikke berører dyrka mark, mener Fylkesmannen dette alternativet er klart uheldig også ut fra jordvern hensyn.

Fylkesmannen minner om at et areal på 8,3 dekar mellom Åkersvikvegen og Stangevegen er regulert til friområde (utomhus rekreasjon) i gjeldende reguleringsplan for områder langs Åkersvikvegen. Arealet er tiltenkt funksjonen som større friområde for framtidige innbyggere i planlagt ny bydel på Espern og er en viktig forutsetning for å realisere høy utnyttelsesgrad innenfor ny bydel. Etter det vi kan se er det ikke omtalt hvordan dette friområdet skal erstattes.

Dette alternativet har klart størst negative konsekvenser for naturreservatet i Åkersvika, det er stor usikkerhet knyttet til hva som blir den totale belastningen på naturreservatet og det er utredet alternativ som har mindre negative konsekvenser. Alternativ K3 medfører i tillegg negative konsekvenser for jordvernet og er i strid med føringer om sentral stasjonslokalisering. Fylkesmannen har stor respekt for kommunen som planmyndighet, men har etter en nøye vurdering kommet til at Fylkesmannen ut fra sin rolle ikke kan unngå å fremme innsigelse til alternativ K3 i Hamar.

Vurdering av kommunedelplan i Ringsaker

Gjennom Ringsaker kommune til Brumunddal stasjon er det utredet en trasé som legges ut til offentlig ettersyn. Jernbaneverket vurderer at denne traséen gir god måloppnåelse for alle effektmålene.

Hensynet til dyrka mark

Valg av trase gjennom Ringsaker kommune legger mindre beslag på dyrka mark enn i Stange kommune, men også her vil videre detaljplanlegging og valg av avbøtende tiltak få stor betydning for endelig arealbeslag. Fylkesmannen forutsetter at jordvern er en premisse i videre planlegging og ved gjennomføring av jernbanetiltaket i tråd med miljømålene i NTP og Miljøprogram for IC-prosjektet.

Brumunda

Fylkesmannen minner om at Brumunda i tillegg til å være viktig for mjøsørreten, også har harr, steinsmett, ørekyte og elveniøye. Det antas at særlig harr og niøye bruker nedre del av elva og spesielt en kulp ved jernbanebrua. Av utredningen framgår det at jernbanen skal heves forbi Brumunddal stasjon. Dette framgår imidlertid ikke av bestemmelser eller plankart. Fylkesmannen forutsetter at det bygges bru for jernbanen over Brumunda. En brulengde som gir rom for et mer naturlig elveløp og bufferarealer for flom vil også bedre de biologiske betingelsene for akvatiske organsimer (bunndyr og fisk) og bedre gyte- og oppvekstforholdene. Dette må hensyntas i det videre arbeidet med reguleringsplan og miljøoppfølgingsplaner jf. våre merknader til bestemmelser og retningslinjer under.

Mælumsvika

Ved Mælumsvika krysser ny trasé gjennom naturtypen middels kalkrik innsjø med verdi A (nasjonalt viktig). Lokaliteten er utredet som en del av konsekvensutredningen. Fylkesmannen forutsetter at utredningen følges opp i det videre planarbeidet og at tiltak for å begrense den negative påvirkningen på lokaliteten innarbeides i detaljplanleggingen.

Registrerte naturtyper

På strekningen Jessnes til Rørvika vil jernbanetraséen berøre og gjøre inngrep i flere registrerte naturtyper med A og B verdi. I konsekvensutredningen pekes det på negative konsekvenser på overordnet nivå, men det er vanskelig å vurdere konkrete konsekvenser for den enkelte lokalitet. Fylkesmannen forutsetter at konsekvensene synliggjøres på lokalitetsnivå i reguleringsplanarbeidet og at nødvendige tiltak for å minimere konsekvensene innarbeides i planen.

Øvrige utfordringer knyttet til blant annet høyden på jernbanen, støyskjerming, etterbruk av dagens bane, kompensasjonsområder, ivaretagelse av barn- og unges interesser, forbindelser på tvers av jernbanen, deponiområder, utvikling ved stasjonen som er drøftet tidligere i vår uttalelse gjelder også for Ringsaker kommune. Vi viser også til merknader til bestemmelser, retningslinjer og krav til videre utredninger i del 2.

Bestemmelser, retningslinjer og kart

Vi legger til grunn at bestemmelsene får lik utforming i de tre kommunene. Vi stiller oss i hovedsak bak Hamar kommune sine forslag til mer utfyllende bestemmelser og retningslinjer og forutsetter at bestemmelser og retningslinjer presiseres nærmere før vedtak av planen, jf. merknader under. Dersom det er behov for nærmere klargjøring og justering av ordlyd i bestemmelser og retningslinjer stiller vi gjerne til et møte om dette.

Til bestemmelsene;

Generelt mener Fylkesmannen at det med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9 bør tas inn flere bestemmelser i planen, herunder at flere retningslinjer bør oppgraderes til juridisk bindende bestemmelser.

Generelt er det en del gjentakelser i bestemmelsene, eksempelvis om foreleggning av tiltak og at godkjent reguleringsplan skal foreligge før igangsetting.

Det fremgår at alle tiltak etter plan- og bygningsloven § 1-6 innenfor planområdet skal forelegges Jernbaneverket i båndleggingsperioden. Fylkesmannen antar kontroll på ervervs-kostnader begrunner kravet, men stiller spørsmål ved behovet for en så omfattende foreleggning. Som kjent favner § 1-6 alle tiltak etter loven – også ikke-søknadspliktige tiltak. Det vil etter vårt skjønn bli et omfattende og unødvendig arbeid for jernbanemyndighet å skulle behandle ethvert tiltak innenfor hensynssonen i båndleggingsperioden. Vi tilrår derfor at det gjøres unntak for mindre tiltak etter lovens §§ 20-4 og 20-5, jf. SAK kap 4, samt evt. søknad om riving m.m.

Båndleggingen opphører når reguleringsplan er «vedtatt». Det bør vel stå endelig godkjent/med rettsvirkning med tanke på mulig klage- og innsigelsesbehandling. I retningslinjene er her en formulering som kan synes uklar/i motstrid, jf. «Ved vedtak av reguleringsplaner skal det angis *hvilke deler av hensynssonen for båndlegging utenfor reguleringsgrensen* som samtidig skal oppheves.» For ordens skyld nevner vi at Fylkesmannen er delegert myndighet til å behandle evt. søknad om forlengelse av båndleggingsperioden.

3 Generelle bestemmelser

Retningslinjen **Standard** tas inn som et nytt punkt under bestemmelse 3 og gis følgende tillegg (i kursiv): *Standard, kvalitet og universell utforming*

«Jernbanesporene skal reguleres med standard iht. Jernbaneverkets tekniske regelverk. I tillegg til dette kommer arealer til grøfter, areal for skjæringer og fyllinger, rekkverk, gjerder, grønnstruktur og støyskjermingstiltak. Bygninger og uteområder skal utformes etter prinsipper om universell utforming eller tilgjengelighet for alle, samt tilføre kvalitet (materialbruk og arkitektur) i by- og tettstedsområder. *Det skal legges vekt på arealeffektive løsninger*»

I tillegg foreslår vi følgende formulering som andre setning: «*Ved kryssing av veg og annen infrastruktur skal berørte fagetaters standarder for høyder og dimensjonering følges*».

§3-1 Plankrav

Til bestemmelse § 3-1 a) om plankrav må følgende endring tas inn (tillegg i kursiv):

«Kommunedelplanen skal følges opp med reguleringsplaner, jfr. Pbl §12-1, og tilhørende miljøoppfølgingsplaner for tiltaket *og utarbeides i henhold til prosess beskrevet i retningslinjene. (...)*»

Noen avbøtende og/eller restaureringstiltak kan kreve at reguleringsplan utarbeides og det forutsettes at dette er tenkt som del av «...andre nødvendige tiltak og anlegg» i oppramsingen i § 3-1 a).

§ 3-3 Rekkefølgekrav

I punkt b) må det tas inn følgende presisering (tillegg i kursiv): «*Nærmere konkrete bestemmelser om avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak, herunder også for anleggsfasen, skal utredes og fastsettes i reguleringsplanen, inkludert frist for gjennomføring*», jf. også Hamar kommunes forslag.

Videre støtter vi Hamar kommunes forslag til nytt punkt § 3-3 c): «*Før eller i forbindelse med reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas, skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart, inkludert frist for gjennomføring.*»

4 Bestemmelser til hensynssonene

§ 4-5 Særskilt om Åkersvika naturreservat i Stange og Hamar kommuner

I forslaget til bestemmelser heter: «Reguleringsplanen for dobbeltspor skal inneholde tiltak i verneområdet for å øke økologisk verdi og økologiske funksjoner i området». I retningslinjene heter det om dette punktet at det skal iverksettes tiltak for å avbøte skader og forbedre enkeltlokaliteter, i den hensikt å ikke forringe de økologiske verdiene. Vi setter pris på at tiltakshaver har gode intensjoner, men det virker lite gjennomarbeidet når formuleringer i planbestemmelser og retningslinjer gir grunnlag for ulikt nivå på tiltakene, og det heller ikke er en mer konkret og forpliktende kobling mellom fagrapportens forslag til tiltak og planbestemmelser og retningslinjer. Det er derfor viktig at det legges til rette for et forpliktende samarbeid i videre planlegging.

Fylkesmannen mener det må tas inn en ny bestemmelse om støy med følgende ordlyd:

«*Anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) legges til grunn for videre planarbeid og gjennomføring*» jf. merknader til støy i del 2.

Til retningslinjene;

Retningslinjene virker noe uferdige og har et ulikt detaljnivå. Fylkesmannen har flere forslag til tilføyelser/endringer.

Under punktet **Regulering** må også *restaureringstiltak* tas med i første setning, da slike tiltak ofte medfører behov for avklaring etter plan- og bygningsloven.

Når det gjelder punktet **Miljøoppfølgingsplaner (MOP)** så er det viktig for Fylkesmannen å kunne påvirke hva som settes av krav og tiltak, og i lys av at dette er et pilotprosjekt for kompensasjon må det tas inn et tillegg: *MOP skal utarbeides i samarbeid med vernemyndighetene for Åkersvika naturreservat og landbruksmyndighetene. Samarbeidet skal gjøres gjensidig forpliktende ved undertegning av en samarbeidsavtale.* Jf. også vår merknad til bestemmelse § 3.1 a).

Til retningslinjen **Stasjonsområder og knutepunktsutvikling** slutter vi oss i stor grad til innspillene fra Hamar kommune. Tillegget om at hensettingsspor og forbikjøringsspor for gods fortrinnsvis etableres utenfor bykjernen må suppleres med *og utenfor områder av nasjonal verdi.*

Når det gjelder retningslinjens punkt om alternativ K1-3b, støtter vi Jernbaneverkets krav om byutvikling med høy utnyttelsesgrad, men er enig med kommunen i at det ikke kan angis konkrete krav mht utnyttingsgrad og minimum byggehøyde uten at dette først er nærmere konsekvensutredet. Hamar kommune er planmyndighet og må her gis mulighet til å ivareta flere hensyn. Føringer om byutvikling med høy utnyttelsesgrad ved kollektivknutepunktene gjelder forøvrig også for de andre stasjonsbyene.

Når det gjelder punktet «**Særskilt om Åkersvika naturreservat**» så må det tas inn følgende tillegg:
Fylkesmannen i Hedmark er forvaltningsmyndighet for Åkersvika naturreservat. Videre prosess må tilrettelegges for samarbeid mellom tiltakshaver, planmyndighet, forvaltningsmyndighet for naturreservatene og andre relevante myndigheter for å få et godt planforslag med kompensasjonstiltak og sikre nødvendig framdrift. Samarbeidet skal gjøres gjensidig forpliktende ved undertegning av en samarbeidsavtale.

Jernbaneanlegget er av en slik karakter (størrelse, omfang) at det ikke kan gis dispensasjon fra verneforskriften, men krever egen grenseendringsprosess, at erstatningsarealer skaffes og at konkrete avbøtende tiltak nedfelles i reguleringsplan for jernbanen og oppdatert forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat. Tiltakshaver skal bekoste undersøkelser og utredninger som er nødvendige for å finne fram til økologiske kompensasjonstiltak (kompensasjonsplan).

I miljøoppfølgingsplanen for anleggsarbeidet skal det stilles spesielle krav for å ivareta økologiske funksjoner og verneverdier i Åkersvika.

Før anleggsarbeidet kan starte må også foreliggende dispensasjon for tiltak i eventuelle midlertidige anleggsområder innenfor naturreservatet.

I retningslinjen heter det at beslaglagt areal skal kompenseres i forholdet 1:3. I naturmangfoldrapporten påpekes det at forholdet 1:5 er et riktigere nivå (s. 168). Det er ikke utarbeidet noen kompensasjonsplan per nå. Fylkesmannen legger derfor til grunn at det skal skaffes erstatningsareal som *minimum* er i forholdet 1:3. Først når arealinngrep er klarlagt vil behovet for kompensasjonsareal kunne endelig fastsettes. Dette vil avhenge av kvalitet og tilgang på erstatningsareal. Setningen blir da «Beslaglagt areal skal kompenseres med nytt verneareal av samme økologisk verdi i *minimum* forholdet 1:3».

Retningslinjen **Naturressurser, grunnvann, vassdrag og geologi** tar kun for seg landbruksfaglige vurderinger og overskriften bør justeres deretter. Innledningsvis må det tas inn en setning tilsvarende den under Naturmiljø: *Jordvern skal inngå som eget tema i utarbeidelsen av miljøoppfølgingsplan for prosjektet.* Andre setning suppleres med «Miljøoppfølgingsplanen skal også beskrive hvordan jordbruksarealer i anleggsbeltet skal disponeres og tilbakeføres til jordbruksformål, og inneholde konkret informasjon om jordbehandling» (jf. Fagrapport side 69).

I andre avsnitt, siste setning må det føyes til følgende (i kursiv): «Planen for bruk av jordressursene skal utarbeides i samarbeid med/forelegges regional landbruksmyndighet og inneholde opplysninger om mengde og kvalitet med matjord, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget, hvor mye som skal deponeres og *hvor den skal deponeres*».

Fylkesmannen støtter Hamar kommune sitt tillegg i retningslinje **Landbruk og friluftsliv**. Vi foreslår følgende tillegg: *Ved oppfølging på reguleringsplannivå skal det søkes å begrense tiltakets inngrep i jordbrukslandskapet mest mulig, også ved å vurdere ulike varianter av kulvert/lokk/støttemur for å begrense areal som går bort til skjæringer og opprettholde gode forbindelseslinjer også for friluftslivet.*

Fjerning av eksisterende spor inngår ikke i tiltaket i følge fagrapport prissatte konsekvenser. Fylkesmannen støtter Hamar kommunes forslag om rekkefølgekrav for å sikre istandsetting/etterbruk av eksisterende bane. For retningslinjen **Eksisterende spor** må siste setning i Hamar sitt forslag suppleres med (i kursiv): «Der det vurderes som *landbruksfaglig* hensiktsmessig skal eksisterende spor gjennom landbruksområder tilbakeføres til landbruk».

Eksisterende spor må være del av reguleringsplan for jernbanen eller eventuelt egen reguleringsplan for å avklare etterbruken der den ligger utenfor ny jernbanetrase.

Hamar kommunen foreslår ny retningslinje for **Avbøtende tiltak**. Fylkesmannen støtter Hamar kommune når det gjelder at avbøtende tiltak må konkretiseres og innarbeides, jf. deres vedlegg 1 i saksframstillingen. Listen er derimot ikke fullt ut dekkende, og da planforslaget har ulikt detaljeringsnivå har det per nå ikke vært godt nok grunnlag eller tid til å finne helhetlig gode løsninger.

Der ikke annet uttrykkelig fremgår, er våre forslag til endringer og tillegg i bestemmelser og retningslinjer å betrakte som krav som forutsettes innarbeidet før planvedtak. Dersom dette ikke gjøres fremmes en formell innsigelse til planforslagets bestemmelser og retningslinjer. Ved behov for nærmere klargjøring eller justering av ordlyd i bestemmelser og retningslinjer stiller vi gjerne til et møte om dette.

Til plankartet;

Hensynssone båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven (710) som er hjemlet i pbl. § 11-8 bokstav d, skal ha arealformål «under» i følge Statens Kartverk.

Dersom arealformål og hensynssoner fra underliggende planer ikke vises, bør hensynssone flomfare innarbeides i plankartet før vedtak jf. planbestemmelse § 3-2 a).

Det anses fornuftig at hensynsone H710 er inndelt i tre kategorier med hensyn til selve toglinjen. Deponiområder og tverrslag for uttak av tunellmasser kunne vært angitt som egne kategorier.

Fylkesmannen bemerker også at båndleggingen synes å favne vidt, videre enn trasèalternativene isolert sett skulle tilsi og særlig omfattende rundt mulige tverrslag og rømningstuneller. Vi forstår det slik at dette bl.a. er begrunnet i behov for sideareal til skjæringer, fyllinger, midl. anleggsområde og opprasking av jord i sjikt med videre. Hamar kommune har spesielt bedt om synspunkter på mulig innskrenking av planområdet mot Espern/strandsonen. Fylkesmannen har forståelse for kommunes ønske om snarlig utvikling av dette området, men forutsetter at båndleggingssonens utstrekning er nøye vurdert og godt begrunnet fra Jernbaneverkets side.

Del 2: Krav om videre utredninger i neste planfase

Fylkesmannen har en del merknader og krav knyttet til arbeid som må skje før og i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplaner for jernbanen på strekningen mellom Sørli og Brumunddal jf. merknad foran om at deler av planprogrammet ikke er besvart i tilstrekkelig grad i kommunedelplanforslaget. Vi vil komme med disse merknadene nå fordi vi vet at det også i neste planfase vil være press på framdriften.

Fylkesmannen forbeholder seg retten til å fremme innsigelse på reguleringsplannivå dersom viktige nasjonale hensyn ikke ivaretas i tilstrekkelig grad.

Parkeringskapasitet

Det legges ikke opp til økt parkeringskapasitet ved Brumunddal og Stange stasjon, men stasjonene er likevel ment å skulle avlaste Hamar stasjon. Fylkesmannen mener parkeringskapasiteten på de mindre stasjonene må økes fordi kollektivkapasitet til stasjonene verken er godt nok utbygget eller godt nok tilpasset det behovet jernbanepassasjerene har.

Videre forutsetter vi at det legges opp til effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene også når det gjelder parkering f.eks. ved etablering av parkeringshus.

Støy

Mange er og blir støymessig berørt av togtrafikk på jernbanen, også utenfor avsatt trasekorridor. Med støyskjerming og deler av traseen i tunell vil situasjonen bli bedre for mange. Støyskjermingstiltak langs jernbanen og lokalt skal utredes mer detaljert i reguleringsplanfasen. Fylkesmannen anser at støyskjermingstiltak – også for berørte utenfor planområdet – er nødvendige selv om utviklingen av nye og mer støysvake tog kan redusere behovet for støyskjerming noe.

Fylkesmannen legger til grunn at støy fra veier som må legges om som følge av jernbaneutbyggingen må inngå i grunnlaget for detaljerte støyberegninger i reguleringsplan.

Grenseverdier i tabell 3 i T-1442/2012 må danne grunnlaget for støyskjermingstiltak og det må legges vekt på skjerming langs kilden.

Støy- og støv fra produksjon av pukk er belastende for omgivelsene, og vi kan ikke se at dette er del av støyutredningen. Eventuell produksjon av pukk fra masser i anlegget må ikke legges nær tettbygde strøk innenfor trasekorridoren. Det forutsettes videre at slik produksjon holder seg innenfor grenseverdier nedfelt i forurensingsforskriften kapittel 30.

Støy har også betydning både for fugle- og dyreliv og for friluftslivsbrukere. Avbøtende støytiltak langs jernbanen over Åkersvika må utredes og etableres. I oppfølgende arbeid må det sees på en løsning der støyskjerming og skjerming mot bølgeeffekt integreres i løsning /design for bro/fylling over Åkersvika.

Hensynet til dyrka mark

Jordvern er en overordnet premiss for videre planlegging. Det må derfor legges vekt på arealeffektive løsninger og tilpasninger også der det vil kunne bety tilpasning av tekniske krav og få økonomiske konsekvenser.

Hensynet til dyrka mark og avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak er etter vårt syn ikke tilfredsstillende utredet på dette nivået. Fylkesmannen legger til grunn at dette blir ivaretatt i det videre planarbeidet.

Det må utredes nærmere mulighet for landbruk/miljøkulvert og støttemurer gjennom verdifulle landbruksområder for å begrense tap av dyrka mark. Dette gjelder for alle tre kommuner. Kun å vurdere utslaking av fylling for dyrking er etter vårt syn ikke tilfredsstillende.

Gjenbruk av matjord er et viktig avbøtende tiltak som må følges opp i samarbeid med lokal landbruksforvaltning og grunneiere. Det må være en primær målsetting å løse mest mulig av deponibehovet for matjord så lokalt som mulig. Kompensering av beslaglagt verdifulle jordbruksarealer skal være Jernbaneverkets pilotprosjekt for å samle erfaring med fysisk kompensasjon for tap av jordbruksareal. Dette er nybrottsarbeid og det er viktig at det skjer i nært samarbeid med landbruksforvaltningen og grunneiere. Fylkesmannen ønsker å delta aktivt i dette arbeidet.

Det må legges stor vekt på en fremtidsrettet arrondering gjennom makeskifte og å unngå restarealer som vil gå ut av drift.

Tilbakeføring av eksisterende bane

Tilbakeføring av eksisterende bane er omtalt i retningslinjene til planen og i planbeskrivelsen.

I planforslaget er tilbakeføring av gammel jernbanelinje til jordbruksareal nevnt som kompenserende tiltak. Fylkesmannen forutsetter at dette gjennomføres for områder der dagens jernbanelinje skjærer gjennom dyrka mark og det ut fra en landbruksfaglig vurdering vil gi en god løsning. Fylkesmannen støtter ikke Jernbaneverkets forutsetninger for reetablering, jf. føringer i planforslaget.

På strekningen Jessnes – Rørvika i Ringsaker ligger det til rette for at dagens trasé kan benyttes til gang og sykkelveg. Ved en slik løsning vil Strandvegen i nord og vegen langs Jessnesstranda i sør knyttes sammen og gi en sammenhengende gang- og sykkelveg langs Mjøsa fra Hamar til Brumunddal. Alternativet bør utredes og avveies mot andre hensyn i reguleringsplanarbeidet.

På strekninger der alternativ etterbruk ikke viser seg tjenlig, regner Fylkesmannen likevel med at dagens jernbane fjernes.

Åkersvika og Furuberg naturreservat

Når det gjelder Åkersvika kan vi slutte oss til den samlede vurderingen av alternativenes konsekvens og innbyrdes rangering i kapittel 6.1 i fagrapport naturmangfold. Det viktige i denne sammenhengen er hvordan naturmangfoldvurderingene i neste omgang blir vektet i forhold til alle de andre tematiske interessene ved korridorvalget. Her ser vi at alternativ K3 i følge konsekvensutredningen totalt sett kommer best ut for ikke- prissatte konsekvenser, selv om det er mest negativt for verneverdiene i Åkersvika. Fylkesmannen mener at dette er et eksempel på hvordan metodikken i vegvesenets håndbok V712 slår feil ut fordi man «legger sammen pluss og minus» for ulike fagtema. Vi mener dette blir feil fordi lokale verdier her utligner større negative verdier på nasjonalt og internasjonalt nivå.

Det er ikke laget noen **kompensasjonsplan** eller startet **grensejusteringsprosess** slik det står i planprogrammet. Det er svært viktig at det settes av nok til tid til å gjennomføre en verneprosess (grenseendring) etter bestemmelsene i naturmangfoldloven og til koordinering med reguleringsplanprosess(-er). Det er tiltakshaver som er ansvarlig for at det settes av nok ressurser til å få gjennomført prosess og tiltak i tide. Vi bemerker at det må innhentes mer

kunnskap om naturverdiene i potensielle utvidelsesområder (kartlegginger - vannkvalitet, fauna, flora og økosystem, samme kvalitet og tema som E6-Åkersvika må påregnes), om mulige kompensasjonstiltak, avbøtende tiltak og restaurerende tiltak og om konsekvenser for verneverdier og andre samfunnsverdier av de restaurerende og avbøtende tiltak som til slutt blir langt inn i kompensasjonsplan og reguleringsplan(er). Det er avgjørende at det legges til rette for et samarbeid mellom de ulike myndighetene jf. merknader om Fylkesmannen i Hedmark som forvaltningsmyndighet for Åkersvika. Fylkesmannen oppfatter at prosessen med å utrede og avklare avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak starter etter formelt vedtak av kommunedelplan.

Fagrapporten om naturmangfold beskriver mulige kompensasjonstiltak (utvidelse av Åkersvika naturreservat), avbøtende tiltak, restaureringstiltak og miljøoppfølgingsplaner. Her skisseres mange gode tiltak og nedfelles mange gode intensjoner. I forslaget til bestemmelser heter det i § 4-5 at før vedtak av reguleringsplanen skal det foretas en grenseendring av verneområdet. Fylkesmannen legger til grunn at det vil bli satt av nok tid og ressurser til å gjennomføre dette.

I kapittel 6 i fagrapport naturmangfold omtales og vurderes mulige restaureringstiltak og avbøtende tiltak for Åkersvika. Tiltakene synes relevante og viktige faglig sett, men *vi anser ikke omtalen som uttømmende*. Fylkesmannen anser det som sannsynlig at det i videre prosess kan framkomme andre tiltak som bør gjennomføres som for eksempel å anlegge nye hekkeholmer. Det må dessuten gjøres en samlet vurdering av tiltakene slik at det ene ikke «slår beina under det andre», kvaliteten på og tilgang til areal må klarlegges mv.

I fagrapporten om naturmangfold side 170 er det omtale av utvidelse av reservatet. Her står det at «*Lokaliteten og gruntvannsområdene utenfor har trolig begrenset verdi for våtmarksfugl, men*». Vi tolker «lokaliteten» som det potensielle utvidelsesarealet vest for dagens vestgrense. Årets tellinger av fugl med splitting øst og vest for dagens grense er ikke sluttført og oppsummert. Etter vår oppfatning er det ikke grunnlag for å komme til denne konklusjonen før det foreligger mer kunnskap om dette.

Videre er det i fagrapporten side 175, omtale av mulig restaurering av våtmark ved Finsalbekkens utløp. Vi presiserer at det bare er delvis riktig at mye av vurderingsarealet ikke ble vernet ved kgl.res. av 22.1.2016 var hensynet til avfallsdeponiet. En annen viktig grunn var at deler av arealet er regulert til parkering, og at Fylkesmannen ikke kom til enighet med grunneier Hamar kommune om tilgang til østre deler av vurderingsarealet. Da Hamar kommunes areal ikke var aktuelt, så lå det ikke lenger til rette for å restaurere dette arealet til våtmark.

Strømningsforhold, sedimentasjon og hydrologi

Framtidige strømningsforhold i Åkersvika er ikke simulert slik det står i planprogrammet. Fagrapport hydrologi omtaler Åkersvika på sidene 41-50. Imidlertid utgjør vurderinger en liten del av disse sidene. Når det gjelder hydromorfologiske endringer så uttales det på side 49 angående K3 at store deler vil være utsatt for bølgeerosjon og at det må antas å bli endringer i dagens bunnforhold. Begrepet «antas» tilsier at her er det mye en ikke vet sikkert. Selv om rapporten sier at strømnings- og sedimentasjonsforhold ikke vil endre seg vesentlig ved K1 og K2, så synes det som om disse forholdene ikke er godt nok utredet. Temaene må også inngå i miljøoppfølgingsplanen. Vurdering av hydrologiske effekter forutsettes også for Furuberget naturreservat og tunneller/tverrslag.

Forurensning

Områder rundt jernbanefyllingen og der brufundamenter kommer er ikke kartlagt godt nok når det gjelder grunnforurensning (bunnsedimenter). Fylkesmannen vet av erfaring at det er forurensning knyttet til jernbanefyllinger. Det er viktig å få klarlagt hvilken type forurensning (tungmetaller og andre miljøgifter) som finnes i områdene som vil bli berørt av anleggsarbeid for jernbanen, og hvor forurenset massene er. Dette for å kunne sette inn nødvendige avbøtende

tiltak for å sikre biologisk og kjemisk vannkvalitet i Mjøsa som drikkevannskilde, rekreasjonsområde og økosystem, og for å ha planen klar for hvor masser kan flyttes til.

Bedre kartlegging av **grunnforurensning i Hamarbukta** og eksisterende jernbaneareal generelt er viktig som grunnlag for tiltaksplaner jf. forurensningsforskriften kapittel 2. Det grunnleggende er å hindre at masser som flyttes ikke gjør at forurensning spres. Vi minner også om at alunskifer regnes som forurenset grunn.

Etablering av deponi

Fylkesmannen har gjentatte ganger i prosessen opplyst om at grunn som danner syre eller andre stoffer som kan medføre forurensning i kontakt med vann og/eller luft, som for eksempel alunskifer, regnes som forurenset grunn (jf. forurensningsforskriften § 2-3). Selv om alunskifer har oppstått naturlig, regnes det *ikke* som masser med naturlige forhøyede bakgrunnsverdier. I forurensningsforskriften kapittel 2 er det gitt at masser som har naturlig forhøyede bakgrunnsverdier er definert som rene, og kan derfor som utgangspunkt disponeres fritt. Skal massene forflyttes fra områder med naturlig forhøyede bakgrunnsverdier til områder med lavere bakgrunnsverdier kan disse massene representere en forurensningsfare, og det vil kunne være i strid med forurensningsloven § 7.

Ligger de naturlige forhøyede bakgrunnsverdiene innenfor tilstandsklasse 2 kan det gjøres en risikovurdering som grunnlag for flytting av masser. Skal masser med naturlige bakgrunnsverdier i tilstandsklasse 3-5 forflyttes til områder med lavere verdier, må det gjøres en mer omfattende risikovurdering hvor fagpersoner er involvert, før man eventuelt kan forflytte massene. Masser som regnes som farlig avfall må leveres på godkjent mottak dersom de skal fjernes fra et tiltaksområde.

Det følger av dette at det må være god kjennskap til tilstandsklassene/naturlige bakgrunnsverdier i området det skal fylles i og hva slags kvalitet masser som eventuelt fraktes dit har. Det grunnleggende er å hindre at masser flyttes slik at forurensning spres. Grunneier og tiltakshaver i områder der masser deponeres vil bli ansvarlig hvis det i ettertid viser seg å bli behov for tiltak mot forurensning eller opprydning. I forurensningsforskriften kapittel 2 vises det til at: «Grunn som danner syre eller andre stoffer som kan medføre forurensning i kontakt med vann og/eller luft, regnes som forurenset grunn». Forurenset grunn skal leveres til godkjent mottak når de tas ut av tiltaksområdet.

Hvis det ønskes å opprette eget deponi må tiltakshaver på samme måte som HIAS sendes egen søknad til Fylkesmannen i Hedmark om tillatelse. I søknaden må det vises til hvordan kravene som er ført opp i avfallsforskriften *kap. 9 – Deponering av avfall* skal følges opp. Det må etableres tilfredsstillende bunntetting, sigevannsopsamling og mottakskontroll og det er krav til hvordan massene skal tildekkes jf. Avfallsforskriften kap. 9 Disse kravene er omfattende og krever i praksis at deponiet er betjent.

Vi gjør også oppmerksom på at dersom tiltakshaver ønsker å nyttiggjøre seg av massene som er forurenset (og dermed klassifiseres som avfall) må de søke Miljødirektoratet om tillatelse til nyttiggjøre avfallet.

Brenneribekken i Stange

En vurdering rundt lukking av bekken på deler av strekningen av hensyn til å begrense tap av dyrka mark er tilsvarende et tema som må utredes nærmere i neste planfase.

Det bør gjøres forundersøkelser for å dokumentere vannkvaliteten før utbygging, samt oppfølgende undersøkelser i etterkant som grunnlag for eventuelle tiltak for å sikre at vannkvaliteten ikke forringes som følge av omleggingen. Det forventes at dette innarbeides i miljøoppfølgingsplaner.

Når det gjelder **vannkvalitet** så forutsettes det i konsekvensutredningen at vannkvaliteten i Åkersvika og Mjøsa ikke påvirkes av tiltaket. Vannkvaliteten i Mjøsa overvåkes. Det er utfordringer knyttet til kjemisk tilstand i Mjøsa, med høye nivåer av blant annet kvikksølv i stor fisk, siloksaner og PCB og Mjøsa er satt i «Risiko for ikke å nå miljømålene» innen 2021 jf. Vannforskriften. Det er derfor viktig at det iverksettes tiltak for å hindre negativ påvirkning fra anleggsfasen og drift av anlegget. Vi forutsetter at dette innarbeides i miljøoppfølgingsplaner for anleggs og driftsfase.

Avrenning fra jernbaneområdet (i driftsfase) er ikke omtalt. Vi minner om at det i henhold til verneforskriften i Åkersvika ikke kan tilføres «konsentrert forurensing». Dette betyr at overflatevann og eventuelt omlegging av bekker må renses eller ha dokumentert god nok vannkvalitet før det ledes ut i Åkersvika.

Det er ikke gjort spesielle undersøkelser rettet mot **svartelistearter**. Det henvises til kjent info i Artskart som godt nok grunnlag i denne omgang. Jernbanestasjoner/arealer kan både ha svarteliste og rødlistearter, mulig også forurensing. Det må lages en plan for håndtering av disse massene spesielt før anleggsarbeidet starter opp.

Driftsbasis og hensettingsområde

Vi påpeker at forslaget til kommunedelplan ikke gir avklaring når det gjelder plassering av driftsbasis eller hensettingsområde (nattparkering for tog) slik som forutsatt i planprogrammet og forutsetter at dette er avklart senest ved vedtak av detaljreguleringsplaner for strekningen.

Det er en forutsetning at jernbanefunksjoner som er knyttet til andre behov enn persontransport fortrinnsvis etableres utenfor bykjernen. Videre at verdifulle jordbruksområder og andre verdifulle områder unngås.

Grønnstruktur, parker- og lekeområder

Erstatningsarealer for friområder og arealer som benyttes av barn og unge og som blir berørt av planforslaget, jf. rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planlegging, må vurderes og innarbeides i reguleringsplan.

Underganger/kryssinger av jernbanen for gående og syklende er viktige å etablere/retablere for å minske barrierevirkningen i nærmiljøet. Fylkesmannen forutsetter at dette utredes på reguleringsplannivå og at løsninger som ivaretar behovene på en god måte innarbeides i planforslagene.

Påhugg/tverrslag/rømningsutganger for tunell gjennom Furuberget

Etter det vi kjenner til har disse arealene kommet til under vegs, og er etter vårt syn ikke godt nok konsekvensutredet. Dette gjelder eventuelle arealbeslag og indirekte virkninger for Furuberget naturreservat og særlig anleggskonsekvenser (støy, støv, trafikk mv) for omkringliggende bebyggelse. Arealene som er satt av er forholdsmessig store, dette etter det vi forstår for å ha «slingringsmonn» når det gjelder de faktiske inngrepene senere. Dette skaper usikkerhet om hvem som blir berørt og hvordan.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at det er forhøyet risiko for konsekvenser som følge av flom i Mjøsa over 200-års flomnivå. Dette gjelder alternativ K1-3b, det vil si alternativ vest med kulvert. For samfunnsviktige funksjoner og økonomiske verdier er risikoen vurdert å være tålelig, det vil si i gult felt, og anbefalte risikoreducerende tiltak må beskrives. For alternativ K1-2b, det vil si alternativ vest med bru over Hamarbukta, er tilsvarende risiko akseptabel, det vil si i grønt felt i risikomatriksen. Risiko- og sårbarhetsanalysen for kulvertalternativet viser at flom som går

over 200-års flomnivå vil kunne føre til driftsstans for jernbanen. Vi antar at dette gjelder 200-års flom med tillegg av de sikkerhetsmarginer på til sammen 1,4 meter som er beskrevet i planbeskrivelsen. Det opplyses at det skal en mindre flom til for at det skal forekomme driftsstans ved kulvert enn ved broløsning. Fylkesmannen forutsetter at det i den videre planlegging blir beskrevet forpliktende tiltak som reduserer risiko til akseptabelt nivå (grønt nivå i matrisen) for samfunnsviktige funksjoner og økonomiske verdier.

Med hilsen

Haavard Elstrand e.f.
direktør

Inger Nes
seniorrådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes ut uten signatur.

Saksbehandlere: Kjell Erik Kristiansen, *beredskapsavdelingen*, tlf. 62 55 11 07
Inger Nes, *miljøvernavdelingen*, tlf. 62 55 11 84
Øyvind Gotehus, *miljøvernavdelingen*, tlf. 62 55 11 66
Hilde Smedstad, *landbruksavdelingen*, tlf. 62 55 12 27
Magne Djup, *kommunalavdelingen*, tlf. 62 55 10 77

Kopi til:

Hamar kommune	Postboks 4063	2306	Hamar
Stange kommune	Postboks 214	2336	Stange
Ringsaker kommune	Pb 13	2381	Brumunddal
Hedmark fylkeskommune	Pb 4404 Bedriftssenteret	2325	Hamar
Statens Vegvesen Region Øst	Postboks 1010	2605	Lillehammer
NVE, region øst	Postboks 4223	2307	Hamar
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Sluppen	7485	Trondheim