

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Fylkestinget  
**Møtedato:** 12.09.2016  
**Sak:** 48/16

---

**Resultat:** Innstilling m/tillegg vedtatt

**Arkivsak:** 16/14922

**Tittel:** **Saksprotokoll - Stange, Hamar og Ringsaker kommuner - Høring av forslag til kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Sørli - Brumunddal**

## Behandling:

Per Roar Bredvold (Frp) fremmet følgende forslag:

### Tillegg til punkt 12:

Hedmark fylkesting forutsetter at de avbøtende tiltakene JBV gjennomfører blir utformet på en slik måte at strandsonen i Hamar ikke ødelegges eller forringes. Utgangspunktet må være å ivareta den unike og nære tilknytningen Hamar har til Mjøsa og utvikle de muligheter som ligger der, til å skape en ny og forbedret strandsone, til det beste for Hamars innbyggere. Aker Brygge er et godt eksempel for å illustrere hva som bør være mulig å realisere. Der er sjøfronten perfekt utnyttet med boliger, kontor, restauranter, barer, kanaler, broer og brygger hvor folk kan sitte eller gå og båtfolket legge til.

### Endring punkt 5, linje 1 og 2:

Fylkestinget mener det bør etableres en nærmiljøkulvert i stedet for en landbrukskulvert i området rundt Steinerskolen.

Rune Øygarden (H) fremmet forslag om endringer av pkt. 3., 4. og 7. i komiteens innstilling:

3. Fylkestinget anbefaler alternativ K3 øst, med stasjonsplassering ved Vikingskipet. Fylkestinget vil i den sammenheng spesielt vektlegge hensynet til kostnader, samfunnsøkonomi og frigjøring av strandsonen gjennom Hamar. Fylkestinget vektlegger også at alternativ øst muliggjør en smidig påkobling til Rørosbanen fra Inter-City-strekningen, og dermed muligheten for direktetog fra Oslo til Trondheim via Østerdalen uten å måtte snu på Hamar.
4. Fylkestinget forutsetter at det blir etablert en smidig løsning for tilkobling av sørgående tog fra Dovrebanen over på Rørosbanen.
7. Fylkestinget vil ikke anbefale korridor vest alternativ K1 2B Bro eller 3B Kulvert, med stasjonsplassering ved dagens stasjon. Fylkestinget mener at begge disse alternativene vil skape en barriere mot byen slik den er i dag, og være til hinder for fremtidig byutvikling i Hamar. Fylkestinget bemerker også at vest-alternativene innebærer en gjenfylling av Hamars

havneområde, og dermed ødelegger Hamars lange historiske røtter som handels- og havneby.

Eli Wathne (H) fikk innvilget permisjon fra kl. 15.15.

Til stede: 32 representanter.

Erik Ringnes (V) fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 5:

Fylkestinget ber om at loddrette vegger vurderes brukt i skjæringen på verdifull dyrket mark som et jordvernstiltak.

Kathrine Jakobsen Solberg (FrP) fikk innvilget permisjon fra kl. 15.45.

Til stede: 31 representanter.

Bård Sødal Grasbekk (MDG) fremmet forslag om å endre pkt. 3 i komiteens innstilling:

Første setning av punkt 3. i fylkesrådets innstilling erstattes av:

Fylkestinget anbefaler i Hamar korridor midt alternativ K2, med stasjonsplassering ved rådhuset, maks lokk og framtidig overbygning på stasjonsområde.

#### **Votering:**

Komiteens innstilling til pkt. 1. og 2. ble enstemmig vedtatt.

Grasbekk (MDG) sitt forslag til endring i pkt. 3 fikk 1 stemme og falt.

Øygarden (H) sitt forslag til endring i pkt. 3 fikk 7 stemmer og falt.

Øygarden (H) sitt forslag til endring i pkt. 4 fikk 7 stemmer og falt.

Bredvold (FrP) sitt forslag om endring i pkt. 5 fikk 1 stemme og falt.

Ringnes (V) sitt forslag om tillegg til pkt. 5 ble enstemmig vedtatt.

Komiteens innstilling til pkt. 6 ble enstemmig vedtatt.

Øygarden (H) sitt forslag til endring i pkt. 7 fikk 7 stemmer og falt.

Komiteens innstilling til pkt. 8., 9., 10. og 11. ble enstemmig vedtatt.

Bredvold (FrP) sitt forslag om tillegg til pkt. 12 fikk 1 stemme og falt.

Komiteens innstilling til pkt. 13. og 14. ble enstemmig vedtatt

## Vedtak:

Fylkestinget avgir følgende høringsuttalelse:

1. Intercitynettet er ryggraden i framtidens jernbanetransport på Østlandet. Intercity er vesentlig for et klimavennlig transportsystem som binder landsdeler sammen. Kommunedelplan for IC Sørli – Brumunddal er en viktig milepæl i gjennomføring av Intercity-utbyggingen på Østlandet. Fylkestinget mener det er av avgjørende betydning at planvedtakene sikrer fremdrift i prosjektet i henhold til forslag i Nasjonal Transportplan for 2018 – 2029.
2. Fylkestinget ber om at videre planarbeid legger til grunn en helhetlig og sammenhengende utbygging fra Sørli til Brumunddal som sikrer mulighet for fremføring av Intercity til Lillehammer i 2027.
3. Fylkestinget anbefaler i Hamar korridor vest alternativ K1 3b kulvert, med stasjonsplassering ved dagens stasjon. Fylkestinget anbefaler ikke K1 vest alternativ 2b bro, grunnet økt barrierevirkning og at denne løsningen gir mest støy. Fylkestinget vil i den sammenheng spesielt vektlegge hensynet til sentral stasjonsplassering med nærhet til arbeidsplasser, boliger, servicefunksjoner, utdannings- og kulturinstitusjoner, m.v. I tillegg vektlegges god og fremtidsretta tilknytning til Rørosbanen, samt jernbanens kulturhistoriske betydning for Hamar.
4. Fylkestinget forutsetter at hensynet til minst mulig barrierevirkning legges til grunn for jernbanetiltakets høyde og utforming gjennom Hamar. Det bør derfor vurderes en løsning med kulvert hvor inngangspunktet trekkes noe lenger sørover.
5. Av hensyn til jordvern og tett nærføring med Steinerskolen i Stange bør det vurderes etablert landbrukskulvert fra Nordstad til forbi Steinerskolen. Ved Stange stasjon er adkomst og veiforbindelse til det nye stasjonsområdet en stor utfordring. Det må i det videre planarbeidet sikres framføring av vei på tvers av jernbanen som er planlagt sør for stasjonsområdene. Fylkestinget ber om at loddrette vegger vurderes brukt i skjæringen på verdifull dyrket mark som et jordvernstiltak.
6. Fylkestinget vil understreke at framtidig utnyttelsesgrad og byggehøyder i områder omkring jernbanetiltaket må avklares i reguleringsoppfølging med konsekvensutredning.
7. Fylkestinget vil ikke anbefale alternativ K3 med stasjon ved Vikingskipet. Dette alternativet mangler en god og fremtidsretta tilknytning til Rørosbanen. I tillegg har K3 store negative konsekvenser for jordvern, kulturlandskap og kulturminner.
8. Fylkestinget legger vekt på at Jernbaneverket utnytter korridoren til å redusere både direkte og indirekte konflikt med automatisk fredete kulturminner.
9. Når det gjelder etter-reformatoriske kulturminner ser Fylkestinget behov for at det gjøres mer detaljerte undersøkelser i reguleringsplanarbeidet, med verdivurdering på

enkeltobjektnivå, samt en grundigere gjennomgang av mulige avbøtende og kompenserende tiltak. Kompenserende og avbøtende tiltak for både automatisk fredete og nyere tids kulturminner skal avklares med kulturvernmyndigheten.

10. Dispensasjoner og tiltak som berører materielle elementer relatert til jernbaneaktivitet på gods- og verkstedområdet tillates ikke uten at det foreligger godkjenning fra kulturminnemyndighet. Dette bes presisert i bestemmelsene til kommunedelplanen.
11. Fylkestinget vektlegger hensynet til jordvern og anbefaler at følgende formulering i bestemmelser og retningslinjer, alternativ B videreføres:

*«Ved oppfølging på reguleringsplannivå skal det søkes å begrense inngrep i jordbrukslandskapet mest mulig, også med å vurdere løsninger som kulvert som begrenser areal som går bort til skjæringer».*

12. Fylkestinget ber om at fremtidig bruk av gammel jernbanetrasé avklares. Gammel jernbanetrasé bør tilbakeføres til dyrka mark der dette er mulig. Der gammel trasé går gjennom by og strandsone, bør den i størst mulig grad frigjøres og reguleres til åpne byrom, grøntarealer og tilrettelegging for gange og sykling, med minst mulig barriereeffekt. En anbefaler at følgende rekkefølgekrav i planbestemmelser alternativ B videreføres:

*«Før eller i forbindelse med at reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas, skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart, inkludert frist for gjennomføring»*

13. Det er viktig at arbeidet med avklaring omkring framtidig hensetting av togmateriell prioriteres. Fylkestinget vil ikke utelukke at det i den videre prosessen kan være arealalternativer som utredningsarbeidet så langt ikke har avdekket, og at en i arealsøket må bestrebe seg på å unngå at dyrket mark tas i bruk.
14. Fylkestinget vil påpeke viktigheten av en utvikling av et godt kollektivknutepunkt ved nye stasjonsområder. Det er ønskelig at flere togpassasjerer benytter seg av kollektivtrafikk eller gange og sykkel for å komme til og fra stasjonen.

Ved behandlingen av saken hadde følgende representanter ordet:

Kristian Tonning Riise (H), Erik Ringnes (V), Lasse Juliussen (A), Geir Byberg (KrF),  
Bård Sødal Grasbekk (MDG), Helge Thomassen (PP), Per Roar Bredvold (FrP),  
Mari Gjestvang (Sp), Rune Øygarden (H), Turid Backe-Viken (A),  
Thomas Langeland Jørgensen (A), Yngve Sætre (H), Emilie Enger Mehl (Sp),  
Yngve Haugstveit (A), Bjørn Jarle Røberg-Larsen (A)

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent.*