

Saksprotokoll

Utvalg: KOMMUNESTYRET
Møtedato: 21.12.2016
Sak: 198/16

Resultat:

Arkivsak: 16/6487 - 113
Tittel: **KOMMUNEDELPLAN DOBBELTSPOR SØRLI - BRUMUNDDAL (INTERCITY)**

Behandling:

Einar Busterud fremmet slikt endring av formannskapetets innstilling:

1. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.
2. Hamar kommunestyre legger avgjørende vekt på at IC-dobbeltspor må bygges ut til Hamar i 2024, til i Brumunddal i 2026 og til Lillehammer i 2030, og er opptatt av at trasevalget understøtter dette.
3. Hamar kommunestyre vurderer alternativ K2 Midt med maks lokk som det beste trasealternativet for dobbeltspor på Dovrebanen gjennom Hamar. I lys av alternativets høye kostnad, sannsynlighet for at høy kostnad kan være til hinder for rask gjennomføring av regulering og utbygging, og risiko for at trasekorridoren blir liggende båndlagt i lang tid uten gjennomføring, vedtas likevel ikke kommunedelplan med båndlegging for denne korridoren.
4. Hamar kommunestyre mener at alternativ Vest med bro (K1-2b) er et uakseptabelt alternativ, og vil motsette seg dette.
5. (Forslag Vest) Hamar kommunestyre vedtar Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal gjennom Hamar kommune, med trasealternativ K1 - 3b Vest med kulvert, jf. plankart med planbestemmelser, retningslinjer og planbeskrivelse slik det framgår av vedlegg. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15, jf. §11-16. Det forutsettes at det i det videre planleggingsarbeidet gjøres maksimalt for å tilpasse den endelige løsningen til Hamars skala, den bevaringsverdige byplan og siktlinjer fra tverrgatene, og at det reetableres et vannspeil innenfor kulverten og en ny strandsone med gode kvaliteter på utsiden. Det forutsettes også at Jernbaneanverket erstatter elementer som berøres (Skibladnerbrygga, småbåthavn, klokkespill og lignende). Trase Vest K1-3b har akseptable løsninger som tilfredsstillende behovet for rask gjennomføring, men løsningene krever avbøtende tiltak.
6. (Forslag Øst) Hamar kommunestyre vedtar Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal gjennom Hamar kommune, med

trasealternativ K3 Øst, jf. plankart med planbestemmelser, retningslinjer og planbeskrivelse slik det framgår av vedlegg. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15, jf. §11-16. Det forutsettes at stasjon/reisetorg etableres over spor i sørenden av perrongområdet, med fokus på gode forbindelse for gående og syklende til sentrum. Trase Øst har akseptable løsninger som tilfredsstillende behovet for rask gjennomføring, men løsningene krever avbøtende tiltak.

7. Planbestemmelser og retningslinjer vedtas slik de framgår av vedlegg 3. Dette innebærer at kommunen vedtar planbestemmelser som det står innsigelser til fra Jernbaneverket på følgende hovedpunkter (se vedlegg 4):
 - a. Krav til prosess for avklaring av etterbruk av dagens bane, jf. planbestemmelse § 3-3 d og retningslinje 11 (gjelder alle alternativer)
 - b. De viktigste avbøtende tiltakene forankres i retningslinjer (gjelder alle alternativer), jf. retningslinje 16.
8. Det forutsettes at det etableres varig eller midlertidig adkomstløsning til Espern og at utbygging av området kan starte uavhengig av framdrift i planlegging av dobbeltspor Sørli-Brumunddal.
9. (Nytt) Ordfører og rådmann gis fullmakt til å forhandle på kommunens vegne i meklingen mellom Jernbaneverket, Fylkesmannen, Riksantikvaren og Hamar kommune om planbestemmelser og retningslinjer tilknyttet kommunedelplan for dobbeltspor Sørli - Brumunddal

Katrine Aalstad fremmet slikt endringsforslag

Trase midt oppfyller flest mål for intercity utbyggingen, går ikke på bekostning av Hamars strandsone eller naturreservatet i Åkersvika og dyrka mark. Trase midt med lokk er også den eneste traseen uten innsigelser. Hamar kommunestyre stiller seg bak den løsningen som er best for vår by, og innstiller på trase Midt.

Erling Behrens fremmet slikt tilleggsforslag til innstillingen.

1. Regulering
Hamar kommune forutsetter at kommunen selv får utarbeide reguleringsplan for området basert på kommunen sine egne føringer. Ønsker, behov og prinsipper. Dette gjelder blant annet både grad av fortetting, byggehøyde og grøntarealer.
2. Hamar kommune forutsetter at Jernbaneverket tar kostnaden ved planlegging og opparbeiding av en «ny» strandsone mot Mjøsa hvor man tar hensyn til rekreasjon, friluftsliv og båtbruk. I dette ligger det at det må etableres sammenhengende brygge/promenade mellom Tjuvholmen og det som i dag er skibladder brygga, slik at de båt plassene som forsvinner får nye plasser samt at det blir plasser til at gjestebåter kan legges til. Det må skapes en brygge

hvor folk kan både og gå tur. En ny brygge med moderne fasiliteter for skibladner må etableres.

Det ble votert alternativt slik:

Innstillingens pkt 1 – ble enstemmig godkjent.

Innstillingens pkt. 2 – ble enstemmig godkjent.

Innstillingens pkt. 3 ble satt opp mot endringsforslag som framsatt fra Katrine Aalstad. Innstillingens pkt. 3 ble vedtatt med 32 mot 7 stemmer som ble avgitt

Innstillingens pkt. 4 – ble enstemmig godkjent.

Formannskaps innstilling pkt 5 og 6 ble først enstemmig forkastet

Deretter ble nytt pkt 5 som framsatt av ordfører Einar Busterud forkastet med 25 mot 14 stemmer.

Deretter ble nytt pkt. 6 vedtatt med 38 mot 1 stemme.

Innstillingens pkt. 7 ble enstemmig godkjent.

Innstillingens pkt. 8 ble enstemmig godkjent.

Til slutt ble nytt pkt. 9 som framsatt av ordfører Einar Busterud enstemmig vedtatt.

Vedtak:

INNSTILLING:

- 1. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.**
- 2. Hamar kommunestyre legger avgjørende vekt på at IC-dobbeltspor må bygges ut til Hamar i 2024, til i Brumunddal i 2026 og til Lillehammer i 2030, og er opptatt av at trasevalget understøtter dette.**
- 3. Hamar kommunestyre vurderer alternativ K2 Midt med maks lokk som det beste trasealternativet for dobbeltspor på Dovrebanen gjennom Hamar. I lys av alternativets høye kostnad, sannsynlighet for at høy kostnad kan være til hinder for rask gjennomføring av regulering og utbygging, og risiko for at trasekorridoren blir liggende båndlagt i lang tid uten gjennomføring, vedtas likevel ikke kommunedelplan med båndlegging for denne korridoren.**
- 4. Hamar kommunestyre mener at alternativ Vest med bro (K1-2b) er et uakseptabelt alternativ, og vil motsette seg dette.**
- 5. Hamar kommunestyre vedtar Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal gjennom Hamar kommune, med trasealternativ K3 Øst, jf. plankart med planbestemmelser, retningslinjer og planbeskrivelse slik det framgår av vedlegg. Vedtaket fattes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15, jf. §11-16. Det forutsettes at stasjon/reisetorg**

etableres over spor i sørenden av perrongområdet, med fokus på gode forbindelse for gående og syklende til sentrum. Trase Øst har akseptable løsninger som tilfredsstillende behovet for rask gjennomføring,

6. **Planbestemmelser og retningslinjer vedtas slik de framgår av vedlegg 3. Dette innebærer at kommunen vedtar planbestemmelser som det står innsigelser til fra Jernbaneverket på følgende hovedpunkter (se vedlegg 4):**
 - **Krav til prosess for avklaring av etterbruk av dagens bane, jf. planbestemmelse § 3-3 d og retningslinje 11 (gjelder alle alternativer)**
 - **De viktigste avbøtende tiltakene forankres i retningslinjer (gjelder alle alternativer), jf. retningslinje 16.**

7. **Det forutsettes at det etableres varig eller midlertidig adkomstløsning til Espern og at utbygging av området kan starte uavhengig av framdrift i planlegging av dobbeltspor Sørli-Brumunddal.**

8. **Ordfører og rådmann gis fullmakt til å forhandle på kommunens vegne i meklingen mellom Jernbaneverket, Fylkesmannen, Riksantikvaren og Hamar kommune om planbestemmelser og retningslinjer tilknyttet kommunedelplan for dobbeltspor Sørli - Brumunddal**