



Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

Hamar Kommune
Postboks 4063
2306 Hamar
postmottak@hamar.kommune.no

Postadresse: Postboks 1492 Vika
0166 Oslo
Kontor: Jernbaneveien 4
Telefon: 22 27 00 10
Bankgirokonto: 3411 29 16042
Organisasjonsnr.: 975 846 709
Epost: post@njk.no
Web: www.njk.no/

Saksbehandler, telefon,
epost:
Anders Baalsrud
90062614
anders.baalsrud@online.no

Deres ref:

Vår ref.:

Oslo, den:
14. mars 2023

Innspill til reguleringsplan Hamar strandsonen, godsområdet.

Norsk jernbaneklubb mener at Hamar kommune bør bruke en mulighet til å sikre en viktig kulturminneaktivitet med nasjonal betydning i Hamar Jernbaneverksted i forbindelse med prosjektet Hamar Strandsonen. Vi foreslår å opprettholde verkstedets sportilknytning og tilrettelegge for begrenset bruk som verksted for jernbanens bevegelige kulturminner. Aktiviteten vil bruke en mindre del av verkstedarealet og ikke legge store hindringer for annen bruk av verkstedbygningene. Vi mener forslaget ikke forutsetter endringer i reguleringsforslaget for godsområdet. Vi viser til tilgjengelige plandokumenter, høringsuttalelser og Riksantikvarens fredningsvedtak. Innspillet er drøftet med ressurspersoner i norsk kulturminnevern.

En fantastisk mulighet

Vi mener at Hamar Jernbaneverksted er en fantastisk mulighet til å sikre et viktig nasjonalt mål om ivaretagelse av historisk jernbanemateriell, slik det er uttalt i regjeringens Hurdalserklæring **«Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas»**.

Vi ser allerede nå inn mot 2023 -budsjettet tegn til at det vil bli større fokus på jernbanens kulturarv i den nasjonale kulturarvpolitikken i årene fremover.

Sporforbindelse kan tilpasses utbyggingsforslaget uten store endringer

Skal en begrenset verkstedaktivitet videreføres, er det avgjørende viktig å ha sporforbindelse mellom verkstedet og stasjonsområdet / hovedspor. Vi foreslår derfor å ha et spor fra vestsiden av stasjonsområdet inn til den østlige enden av travers nord, landets eneste fungerende. Dette mener vi det er plass til ut fra det foreliggende planmateriellet. Sporet vil ligge langs grensen for frednings-området og langs østveggen i presenningstørkeriet. Med en fungerende travers nord oppnås det med et slikt spor kontakt mellom stasjonsområdet og sporene tilknyttet verkstedet innenfor fredningsområdet.

Vi mener, ut fra tilgjengelig dokumentasjon og vår kunnskap om området, at det ikke nødvendigvis vil kreve store endringer i den planlagte bolig- og næringslivsutbyggingen i godsområdet. Det vil ikke bli trafikk av betydning i sporet og behøver ikke forutsette plass for parkering av jernbanemateriell til vedlikehold i stasjonsområdet.

Norsk Jernbaneklubb NJK, stiftet 1969, er en landsomfattende frivillig organisasjon med ca 2200 medlemmer som ivaretar jernbanens kulturhistorie ved bevaring og levendegjøring av tog og bane for framtidige generasjoner.

NJK har driftsgrupper, lokalavdelinger, eget forlag, tidsskrift og forskningsavdeling.

NJK samarbeider på mange plan med Norsk Jernbanemuseum.

NJK er medlem av Norges Kulturvernforbund, Frivillighet Norge og European Federation of Museum & Tourist Railways.

Forholdet til fredning

Et viktig og overordnet sitat fra fredningsforskriften er «Fredningen skal gi rom for en dynamisk utvikling som imøtekommer endrete brukskrav. Derved skal anlegget kunne fortsette med driftsfunksjon for jernbanen i overskuelig framtid, men også kunne tilpasses nye funksjoner og behov for bruksendringer på lengre sikt»

Dersom ikke verkstedet sikres sportilgang er muligheten for «driftsfunksjon for jernbanen» i realiteten borte. Da blir det fredete verkstedet et dødt kulturminne uten åpenbar relasjon til opprinnelig funksjon. Vi kan ikke forstå annet, enn at et sporbrudd mellom verkstedet og hovedspor er et brudd med fredningsforskriften. Denne tar høyde for at verkstedet skal kunne brukes til jernbanerelaterte formål så lenge formålet er ønsket, slik som det er i dette tilfellet. Det vil også være et brudd med fredningsintensjonen slik den er beskrevet av Riksantikvaren og kommentert slik i Jernbaneverkets høringsuttalelse til fredningssaken: *Riksantikvaren har i forslaget understreket infrastrukturen og den funksjonelle kontekstens betydning for forståelsen av anlegget. Noe Jernbaneverket mener er bra. Skulle imidlertid anlegget i framtiden bli uten mulighet for reell jernbanedrift, taper man — i tillegg til begrensningene i anleggets bruk - en vesentlig premis og et pedagogisk element ved fredningen (jf de siste avsnittene i «Formålet med fredningsforslaget»).*

Ny tenkning rundt kulturminner og bevaring

Vi er helt sikre på at bevaring av det fredete Hamar Jernbaneverksted som et levende jernbaneverksted, er i tråd med dagens tenkning og kommende lovverk rundt kulturarv og bevaringspolitikk. Kulturmiljømeldingen St.mld. 16 (2019-2020) og Klima- og miljødepartementets arbeid med ny kulturmiljølov er viktige føringer. Befolkningen og fremtidens generasjoner skal ha rett til sin egen kulturhistorie og kunne involvere seg som frivillige i bevaring av den. Man legger opp til vern av hele kulturmiljøer og verne dem ved å ta dem i bruk. Riksantikvaren arbeider med nye bevaringsstrategier og ny Kulturmiljølov er varslet våren 2024.

Hamar Jernbaneverksted er nettopp et slikt kulturmiljø. Kulturmiljøet her vil ikke bare være selve verkstedet men også det historiske togmateriell. Med en fungerende travers nord kan historisk togmateriell parkeres i de fredete sporområdene og gi økt mening til fredningsmiljøet og fredningsvedtaket. Norsk Jernbanemuseum NJM vil også kunne nyte godt av en slik verkstedmulighet og mulighet for parkering av togmateriell. St.mld.16 har en viktig føring for tett samarbeid mellom museene, næringsvirksomhet og frivillighet. Hamar Jernbaneverksted kan bli en arena for slikt samarbeid.

Plass til flere

Fredningsforskriften gir rom for annen type virksomhet enn den jernbanerelaterte, noe vi mener det vil være plass til. Verkstedaktivitet på historisk jernbanemateriell vil bli av langt mindre omfang enn det verkstedet er bygget for. Hvor stor del av verkstedet som da kan brukes til andre formål har vi ikke vurdert nærmere, men det vil bli stort nok til at også annen type virksomhet kan få plass, f.eks. annen type frivillighet, ideell eller sosial. Vi antar da at selv en begrenset bruk som verksted vil være tilstrekkelig for at bruken er i tråd med forskriften, selv om verkstedaktiviteten ikke er dominerende.

Jernbanens kulturhistorie vil få et løft, med forsterket fokus på frivillig innsats

For Norsk Jernbanemuseum NJM og de 7 norske museumsjernbanene har involvering av frivillige vært svært viktig og for de fleste avgjørende. Frivilligheten skal fortsatt ha en viktig rolle i museenes arbeid i henhold til St.mld.16.

I tillegg til disse museene har vi i Norge en 50 år gammel tradisjon med levende historiske tog på det nasjonale jernbanenettet i regi av frivillige aktører. I hovedsak er det vi i Norsk Jernbaneklubb og tilhørende virksomheter som Norsk Museumstog, Historiske Togreiser og Stiftelsen Norsk Jernbanearv som har stått for denne trafikken. Vi anser denne aktiviteten som aktiv kulturformidling og – opplevelse. Det har vært brukt jernbanemateriell i klubbens eie, men også i stor grad materiell som er til vår disposisjon fra for eksempel NJM.

Det er denne virksomheten som kunne vise hele Norge det historiske toget ved Dovrebanens 100-års jubileum i 2021. I tillegg har vi kjørt utallige turer med historiske tog til stor glede og oppmerksomhet, ikke bare for folk ombord i toget, men kanskje vel så mye blant publikum langs sporet som får et kjært gjensyn med tidligere tiders jernbane. Slike tog er levende kulturminner i det norske landskapet, som bygningsmiljøer, stavkirker og veteranfartøy, og togene knytter steinvelvsbroer, stasjonsmiljøer og jernbanetraseer sammen til et meningsfullt hele.

Situasjonen nå i 2023 er at drift av historiske tog på det nasjonale jernbanenettet ikke lenger vil være mulig med mindre det gjøres noen nasjonale grep. Mangel på verkstedtjenester og fasiliteter for vedlikehold av togmateriell er en av årsakene. Kanskje får vi aldri mer se et stort lokomotiv under damp med teakvogner på det nasjonale nettet.

Jernbaneverkstedet Hamar i et nasjonalt perspektiv.

Hamar Jernbaneverksted kan være en del av redningsplanken for denne virksomheten. Tidligere har frivilligheten fått utført verksted og vedlikeholdstjenester med velvillig (mer eller mindre) i jernbanens verksteder og andre fasiliteter. Denne muligheten er ikke lenger til stede, av økonomiske og andre årsaker. Verkstedene vil også etter hvert miste kompetansen på arbeid med eldre togmateriell.

I fremtiden må derfor den frivillige virksomheten klare dette selv. Dette er helt nødvendig, ikke bare for å virkeliggjøre nasjonal kulturarvpolitikk, men også fordi det ikke vil være kommersielle aktører som kan påta seg slikt arbeid. Situasjonen er identisk med situasjonen for fartøyvernet. I Norge er vi avhengige av å ha fasiliteter som Hamar Verksted slik at kompetente utøvere har et sted å utføre arbeidet. Hamar Jernbaneverksted vil også være et sted for å ta vare på den immaterielle håndverkstradisjonen som uten frivillighetens innsats vil forsvinne. Den frivillige virksomheten trenger «et sted å være». Hamar Jernbaneverksted kan bli et slikt sted.

Hamars videre liv som jernbaneby

Hamar er Norges fremste historiske jernbaneby, og det nærmeste man kommer Norges jernbanehovedstad. Hamar er stedet hvor et av verdens første jernbanemuseer ble etablert i 1896. Et verksted for jernbanens bevegelige kulturminner i Hamar vil skape kontinuitet i denne byhistorien, med meningsfull aktivitet, både ved frivillige og profesjonelle aktører, ved vedlikehold og reparasjoner på historisk jernbanemateriell, inkludert lokomotiver som i sin tid er bygget på Hamar. Aktiviteten vil styrke meningen med fredningsvedtaket. Samlokalisering med Norsk Jernbanemuseum vil gi synergier. En slik løsning er som skapt for intensjonene i Stortingsmeldingen og den nye Kulturmiljøtenkningen og er nødvendig for fremtidig drift av historisk jernbane på det nasjonale jernbanenettet. Aktiviteten vil kle Hamar by, bidra til byens urbane historie og knytte en viktig landsfunksjon for jernbanens bevegelige kulturminner til byen.

Hamar by må, for all del, ikke foreta seg noe som vil stenge for de fremtidige muligheter som ligger i vårt forslag. Hamar bør ikke ta et valg som byen i fremtiden vil kunne angre på og bli kritisert for, ikke minst i lys av ny politikk for landets kulturmiljøer.

Med vennlig hilsen

Per Frode Hove (sign)
Leder Norsk Jernbaneklubb

Anders Baalsrud (sign)
Nestleder Norsk jernbaneklubb

Mottakere kopi:

Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet, Riksantikvaren, Fylkeskommunen Innlandet
Bane NOR, Bane NOR Eiendom, Norsk Jernbanemuseum, Norges Kulturvernforbund