



Hamar kommune

BESTEMMELSER TIL KOMMUNEDELPLAN FOR DOBBELTSJOR GJENNOM HAMAR

Arkivopplysninger: Saksbehandler: TBW, KRE	PlanID: 20150001 Arkivsak: 19/10126
--	--

Plankart	Bestemmelser	Planbeskrivelse
Datert: 20.05.2020 Sist revidert:	Datert: 20.05.2020 Sist revidert:	Datert: 20.05.2020 Sist revidert:

KOMMUNESTYRETS VEDTAK: <Her gjengis teksten i vedtaket i sin helhet>	Saksnr.:	Møtedato:
--	----------	-----------

Planen opphever deler av arealplan: Ingen <evt. erstattes med planID og plannavn>	Vedtatt: <Dato>
---	--------------------

Kommunestyrets vedtak bekreftes:

ordfører

Innledning

Følgende forhold gjelder:

Med unntak av hensynssone «areal båndlagt etter Lov om forvaltning av naturens mangfold» (Naturmangfoldloven) og «areal fredet etter Lov om kulturminner» (vedtaksfredete kulturminner/kulturmiljøer etter Kulturminneloven) er hensynssoner ikke tatt inn i planen, for å bedre lesbarhet av plankartet. Øvrige hensynssoner som er vist i kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner, for eksempel for automatisk fredete kulturminner og flomsoner, gjelder og supplerer de hensynssonene som er vist i plankartet.

Undersøkelsesplikten etter § 9 i Kulturminneloven (kulml.) skal oppfylles før vedtak av oppfølgende reguleringsplan. Kjente automatisk fredete kulturminner som ikke blir ødelagt av tiltaket skal legges inn med hensynssoner i reguleringsplan, jfr. pbl. § 11-8. Automatisk fredete kulturminner som må ødelegges på grunn av tiltaket skal det søkes dispensasjon for i reguleringsplanen etter kulml. § 8 1.ledd. Tiltak som berører NB-områder (bymiljøer som har kulturhistorisk verneinteresse) og verneverdige områder skal avklares med kulturminnemyndighet.

Bestemmelser

§ 1 Planområdet

Planområdet er vist på arealplankart datert 20.05.2020 med plan-ID 20150001.

§ 2 Planens formål

Formålet med kommunedelplanen er å fastsette korridor for dobbeltspor gjennom Hamar, som grunnlag for regulering i neste planfase. Endelig trasé inkl. høyde på bane og nødvendig omlegging av berørt infrastruktur blir fastlagt i reguleringsplanen.

§ 3 Generelle bestemmelser

§ 3-1 Plankrav

- a) Kommunedelplanen for båndlegging av korridor for framtidig nytt dobbeltspor skal følges opp med reguleringsplan og tilhørende miljøoppfølgingsplan for jernbanetiltaket, jfr. pbl. § 12-1. Miljøoppfølgingsplanen skal utarbeides i henhold til prosessen beskrevet i retningslinjene punkt 5.3. Det skal reguleres jernbaneanlegg med tilhørende stasjonsområde, atkomst til stasjonsområdet, drifts- og tilførselsveger, vegkryss, gang- og sykkelveger, tekniske støtteareal, grønstruktur, midlertidige anlegg for rigg og drift og andre nødvendige tiltak og anlegg.
- b) Infrastruktur og eksisterende bygninger og anlegg som fjernes eller påvirkes av tiltaket skal reetableres, erstattes eller tilpasses ny situasjon med tilsvarende eller bedre funksjonalitet.
- c) Krav som ivaretar hensynet til 200-årsflom, klimatilpasning og vassdragsteknisk utforming skal fastsettes i reguleringsplanen, med fokus på beredskap og adkomst til bygg og anlegg av betydning for beredskap og krisehåndtering. Med «sikring mot 200-årsflom» legges det til grunn kote +127,1 moh. Dette innebærer beregnet 200-årsflom (+ 126,6 moh) pluss 0,5 m sikkerhetsmargin. Videre må det tas høyde for bølgeeffekt der dette er aktuelt.

- d) I forbindelse med regulering skal det gjøres konsekvensvurdering som viser hvor stor belastning og hvilken spredning anleggsarbeidene gir med hensyn til ulike forurensende parametere ved råvannsinntak for drikkevann. Konsekvensutredningen skal inkludere en modellering av forurensningens spredning i Mjøsa, som også hensyntar strømningsbildet til Mjøsa. Med hensyn på forurensing av råvannsinntak, skal også eventuelle avbøtende tiltak vurderes og om nødvendig sikres i reguleringsplan.
- e) Før byggestart skal det utarbeides en trafikkavviklingsplan som ivaretar god framkommelighet og trafikkikkerhet for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Trafikkavviklingsplan skal godkjennes av vegmyndigheten og kommunen.
- f) I reguleringsplan skal det sikres erstatningsareal ved omdisponering av barn og unges uteoppholdsareal, både i anleggsfase og i driftsfase, samt også tilfredsstillende og trafikkikker fremkommelighet til slike steder. Det skal vurderes om det skal vedtas rekkefølgekrav for å sikre etablering av grønnstruktur og utearealer før dobbeltsporet tas i bruk.

§ 3.2 Planvirkning

- a) Denne planen går ved motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er bestemt.
- b) Etter at reguleringsplan for jernbanetiltaket er endelig godkjent med rettsvirkning, vil båndleggingen for den aktuelle strekningen oppheves. Areal som ikke omfattes av reguleringsplanen kan da benyttes i samsvar med arealformål i gjeldende plan, jfr. pbl. § 1-5.

§ 3-3 Rekkefølgekrav

- a) Godkjent reguleringsplan skal foreligge før anleggsarbeidene for nytt dobbeltspor igangsettes.
- b) Avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak, herunder også for anleggsfasen skal utredes. Bestemmelser for dette, inkludert frist for gjennomføring, skal fastsettes i reguleringsplanen.
- c) Vegmyndigheten skal godkjenne tekniske løsninger for riks- og fylkesveg før reguleringsplan kan vedtas.

§ 3-4 Eksisterende jernbanespor

Senest ved høring av reguleringsplanforslaget for nytt dobbeltspor skal det være avklart hvilke deler av opprinnelig jernbanespor som skal tilbakeføres eller opparbeides med ny arealbruk og utforming, herunder evt. prosess og fremdrift. Så langt det er mulig skal også frister og ansvar for gjennomføring av slik etterbruk være avklart før reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas.

§ 3-5 Støy

Anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016 eller de til enhver tid gjeldende retningslinjer) legges til grunn for videre planarbeid og gjennomføring.

§ 4 Bestemmelser til hensynssonene

§ 4-1 Hensynssone H710 – båndlegging for regulering

Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl. § 11-7, pkt. 2, jfr. pbl. § 11-8, pkt. d. For noen områder er nevnte hensynssone kombinert med andre hensynssoner (båndleggingssoner):

- Hensynssone H720 – Areal båndlagt etter Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven – nml.)
- Hensynssone H730 – Areal fredet etter Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml.)

Hensynssone H710 er inndelt i 3 kategorier:

H710_1 – Jernbanetiltaket planlegges i dagløsning. Alle søknader om tiltak etter pbl. § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl. § 20-4 punkt a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner og andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger godkjenning fra jernbanemyndighet. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan.

H710_2 – Overgangssone mellom dagløsninger og overbygde- og /eller fjelltunnelløsninger. Innenfor sonen kan det være dagløsning, portalområder, fjelltunnel, tverrslag, rømningstunneler, overbygde løsninger som kulverter eller miljølokk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Alle søknader om tiltak etter pbl. § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter pbl. § 20-4 punkt a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner og andre brønner tillates heller ikke uten at det foreligger godkjenning fra jernbanemyndighet.

H710_3 – Dobbeltspor planlegges i tunnel. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan. Energibrønner og andre brønner tillates ikke uten at det foreligger godkjenning fra jernbanemyndighet. Tiltak over bakken derimot tillates uten jernbanemyndighetens godkjenning.

Båndleggingen etter pbl. § 11-8, pkt. d gjelder for 4 (fire) år, eventuelt med forlengelse etter søknad til departementet.

§ 4-2 Hensynssone H720 – områder vernet med hjemmel i Lov om naturmangfold (naturmangfoldloven)

- a) Hensynssone H720_1 er områder vernet med hjemmel i naturmangfoldloven § 37, jfr. *Forskrift 2016- 01-22-47 om vern av Åkersvika naturreservat* og underlagt de til enhver tid gjeldende prinsipper og retningslinjer gitt i *Konvensjonen om våtmarker av internasjonal betydning, særlig som fuglehabitat*, tredd i kraft ved kgl. res. 05.12.1975 (Ramsarkonvensjonen).

Før vedtak av reguleringsplan skal det foretas en grenseendring av verneområdet slik at jernbaneanlegget ikke inngår i verneområdet og nye erstatningsarealer for disse arealene er vernet i samsvar med Ramsarkonvensjonens prinsipper og retningslinjer i Resolusjon VII.24 fra 1999 og VIII.20 fra 2002. Reguleringsplanen for dobbeltspor skal inneholde tiltak i verneområdet for å øke økologisk verdi og økologiske funksjoner i området.

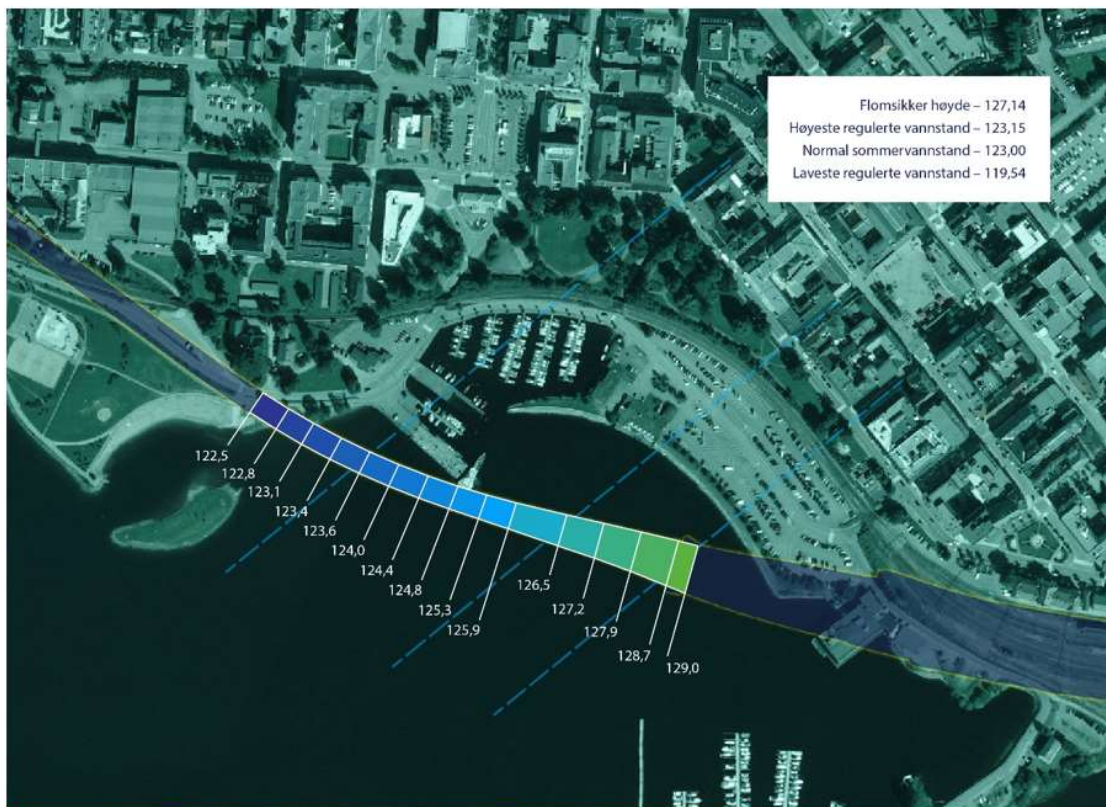
- b) Hensynssone H720_2 er område vernet med hjemmel i naturmangfoldloven § 37, jfr. *Forskrift 1993-07-09-655 om fredning av Furuberget naturreservat*, som gjelder for området.

§ 4-3 Hensynssone H730 - Område fredet etter Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml.).

Hensynssonen omfatter deler av fredet jernbaneanlegg på Espern, jf. Forskrift 2012-11-27-1099 om fredning av Jernbaneverkstedet Espern, Hamar. Det kan ikke gjøres tiltak i strid med fredningen uten at det foreligger dispensasjon fra fredningsforskriften. Dispensasjonsmyndigheten er fylkeskommunen. God tilgjengelighet til området skal sikres gjennom reguleringsplanen.

§ 4-4 Særskilt om løsning for kulvert i Hamarbukta (tas ut om alternativ Vest ikke velges)

Løsningen innebærer at jernbanen legges i kulvert i Hamarbukta. Topp på kulvertkonstruksjonen kan ikke heves i reguleringsplan, og skal ikke ligge over kote + 129,0 moh i siktlinje fra Vangsvegen, og kote + 123,6 moh i siktlinje fra Seminargata, jf illustrasjon under. Det skal sikres at det er et vannspeil i Hamarbukta gjennom hele året, med akseptabel vannkvalitet. Variant med bebyggbart lokk utredes ikke videre.



§ 4-4 Særskilt om løsning for kulvert/tunnel ved Børstad/Tommelstad (tas ut om alternativ Øst C ikke velges)

Løsningen innebærer at jernbanen legges i kulvert og tunnel over Børstad/Tommelstad, med kulvertinnslag i området ved gårdsvegen i forlengelse av Oluf Melvolds gate.

Retningslinjer

5 Retningslinjer for videre planoppfølging

Retningslinjene til planen er ikke juridisk bindende, men angir forhold som skal vektlegges i den videre planleggingen. Retningslinjene skal gi rammer for den videre reguleringsplanleggingen av tiltaket.

5.1 Standard, kvalitet og universell utforming

- Jernbanesporene skal reguleres med standard iht. Jernbanemyndighetens tekniske regelverk. I tillegg til dette kommer arealer til grøfter, areal for skjæringer og fyllinger, rekkverk, gjerder, grønnstruktur og støyskjermingstiltak.
- Løsninger for offentlige veger skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av vegmyndigheten.
- Bygninger, uteområder og løsninger for gående og syklende 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.

5.2 Føringer for rigg- og deponiområder mm

Areal for gjennomføring av anlegget, inkludert rigg- og deponiområder samt kompensierende, avbøtende og restaurerende tiltak, skal reguleres. Rigg- og deponiområder kan vedtas som egne reguleringsplaner, men bør vurderes samlet for hele InterCity-strekningen med tanke på framtidige utbyggingsetapper. Areal båndlagt til midlertidig eller varig massedeponi skal etter bruk til formålet istandsettes i tråd med bestemmelser som gis i reguleringsplanen.

5.3 Miljøoppfølgingsplaner (MOP)

- Jernbanemyndigheten skal i reguleringsplanfasen utarbeide Miljøoppfølgingsplan (MOP) for å ivareta hensyn til ytre miljø og oppfylle prosjektets miljømål. Problemstillinger som blir identifisert gjennom prosjekteringsarbeidet og den offentlige planprosessen, skal følges opp med konkrete tiltak og virkemidler både i anleggsfasen og ved ferdig anlegg. MOP skal legges til grunn for miljøspesifikasjoner i avtaler og kontrakter.
- I MOP skal det stilles spesielle krav for å ivareta økologiske funksjoner i Åkersvika naturreservat, Furuberget naturreservat og kulturminner i fredet jernbaneområde på Espern. For Åkersvika naturreservat og fredet jernbaneanlegg på Espern skal disse koordineres og være i samsvar med egen plan for avbøtende, restaurerende og kompensierende tiltak (Kompensasjonsplan). Se pkt. 5.13, 5.14 og 5.15 nedenfor.
- MOP skal utarbeides i samarbeid med planmyndighet, regional naturvernmyndighet, landbruksmyndighet og kulturminnemyndighet. Samarbeidet skal gjøres gjensidig forpliktende ved undertegning av en samarbeidsavtale ved oppstart av reguleringsplanprosessen.
- MOP skal også omfatte plan for overvåking av miljøtilstanden i anleggsfasen og driftsfasen (Antall år fastsettes i MOP). Overvåkingen skal omfatte områdene hvor avbøtende, restaurerende og kompensierende tiltak er iverksatt, for å evaluere effekten av tiltakene og danne grunnlag for eventuelle nødvendige justeringer slik at målsetningene med tiltakene nås.

5.4 Stasjonsområder og knutepunktsutvikling

Utforming av stasjonsområdet i Hamar med tilhørende funksjoner skal fastlegges i reguleringsplanarbeidet. Jernbanemyndighetens veileder for knutepunktutvikling (2013) og Veileder for helhetlig knutepunktsutvikling (Utgitt av Statens vegvesen, februar 2018) skal legges til grunn for oppfølgende planlegging av stasjonsområdene. Det er et mål at områdene rundt ny stasjon gis høy utnyttelse slik at det kan utvikles et velfungerende knutepunkt. Jernbanefunksjoner som er knyttet til annet behov enn persontransport bør etableres utenfor bykjernen.

5.5 Landskapsbilde og visuelle forhold

- I reguleringsplanen skal det vurderes hvordan tiltaket kan innpasses i landskapsbildet. Det skal redegjøres for arkitektonisk utforming av jernbanetiltaket, grøntanlegg og landskapstilpasning. I dette inngår behandling av sideterreng, bruk av vegetasjon, overdekking av skjæringer/kulverter, utforming av konstruksjoner og istandsetting av arealer som berøres i anleggsperioden.
- Krav som sikrer høy arkitektonisk og estetisk kvalitet på de delene av anlegget som vil være synlige i Hamar by og ved hovedinnfartsvegen skal fastsettes i reguleringsplan.

5.6 Kulturminner

Forholdet til bevaringsverdig (ikke fredede) kulturminner og kulturlandskap skal tas hensyn til og utredes og avklares i reguleringsplanen.

5.7 Naturmiljø

Naturmiljø skal inngå som et eget tema i utarbeidelsen av miljøoppfølgingsplan for prosjektet. Det skal vurderes tiltak for å begrense negativ påvirkning av naturmiljøet og avbøtende tiltak skal vurderes. Strategier for å begrense farene for spredning av fremmede arter gjennom masseforflytning og bruk av maskiner skal innarbeides i miljøoppfølgingsplanen. Rigg- og anleggsområder skal avklares i den videre detaljplanleggingen. Hvordan naturverdiene som er registrert er tatt hensyn til i planprosessen skal dokumenteres. Behovet for viltkryssinger skal vurderes i reguleringsplanen.

5.8 Landbruk

Jordvern skal inngå som eget tema i utarbeidelsen av MOP for prosjektet. Det skal tas hensyn til eksisterende jordbruksdrenering og -vanning, eventuelle brønner og behovet for ferdsel på tvers av jernbanen i den videre detaljplanleggingen og MOP for anleggsfasen. MOP skal også beskrive hvordan jordbruksarealer i anleggsbeltet skal disponeres og tilbakeføres til jordbruksformål, og inneholde konkret informasjon om jordbehandling.

Hvordan overskuddsmasser skal disponeres avklares gjennom reguleringsplanprosessen. Det utarbeides en plan for bruken av jordressursene/kompensasjon for tapt jordbruksareal. Planen for bruk av jordressursene skal utarbeides i samarbeid med/ forelegges regional landbruksmyndighet og inneholde opplysninger om:

- Mengde og kvalitet med matjord
- Hvordan jordressursene skal mellomlagres

- Hvor mye som skal brukes i anlegget
- Hvor mye som skal deponeres
- Hvor det skal deponeres

Dyrkede arealer som omdisponeres skal om mulig kompenseres med etablering av jordbruksland på permanente massedeponier eller nydyrking. Slike dyrkingsområder bør ha tilsvarende avlingspotensiale som tapte arealer. Omfang og endelig lokalisering av slike deponiområder fastsettes i reguleringsplanprosessen. I dette arbeidet er bestemmelsene i Forskrift 1988-03-25 om floghavre og Forskrift 2000-12-01 om planter og tiltak mot planteskadegjørere samt Forskrift 2015-06-19 om fremmede organismer særdeles viktig å følge. I planforslaget er det lagt opp til driftsunderganger, samt kombinerte driftsveier for jernbane og landbruk. Drifts- og arronderingsmessige ulemper skal søkes avhjulpet gjennom frivillig makeskifte. Innenfor båndlagte områder for jernbanetiltak skal det etableres gjerder langs jernbanesporets hele lengde. Ved oppfølging på reguleringsplannivå skal det vurderes løsninger og avbøtende tiltak (som f.eks. støttemurer/ lokk/ støttemur/ skjæringer) som begrenser arealinngrepet og opprettholder gode forbindelseslinjer.

5.9 Naturressurser - løsmasser og fjelltak

I reguleringsplan skal det gjøres en vurdering av hvordan viktige ressurser i form av løsmasseforekomster og fjelltak vil berøres og hvordan det kan sikres at ressursen blir utnyttet ved realisering av prosjektet.

5.10 Støy

I den videre planleggingen må det gjøres støyfaglige utredninger for boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål utsatt for støy over anbefalte grenseverdier i tråd med NS8175 (Lydforhold i bygninger), og for strukturlyd og vibrasjoner etter NS8176 (Vibrasjoner og støt), eller til senere standarder som erstatter de nevnte. Støyforholdene i Åkersvika skal også utredes nærmere i senere planfase. Nødvendige tiltak skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen. Lokale støyskjermingstiltak skal planlegges i samarbeid med berørte beboere/ grunneiere og vernemyndigheten for Åkersvika naturreservat. Støytiltak som berører fredede og verneverdige bygg skal gjennomføres i samråd med vernemyndighet.

5.11 Eksisterende spor

Det skal i reguleringsplanprosessen vurderes hvordan eksisterende jernbanespor kan benyttes. Ved bygging av ny jernbane vil de delene av gammel bane det ikke er behov for til fortsatt jernbanedrift, kunne fristilles til andre formål. For strekninger som legges ned, skal Bane NOR fjerne all jernbaneteknisk infrastruktur. Kulturminner knyttet til spor og anlegg skal vurderes og ivaretas i den grad det er mulig og hensiktsmessig. For fredet jernbaneanlegg på Espern gjelder fredningsbestemmelsene, jf Forskrift 2012-11-27-1099 om fredning av jernbaneverkstedet Espern, Hamar.

5.12 Gang- og sykkelveger og jernbanekryssinger

I den videre planleggingen skal funksjonen til eksisterende og regulerte gang-/ sykkelveger, krysningpunkter (over/underganger) og turveger sikres. Kulturminner skal søkes gjort tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk. Nye krysningpunkter og tilrettelegging for gående og syklende skal håndteres som eget tema i reguleringsplanfasen i samarbeid med vegmyndighet og kommunen.

Kryssinger i kulvert i tettbygde områder bør utformes med god bredde, gode lysforhold, høy materialkvalitet og vurderes tilrettelagt for opphold/aktiviteter med sikte på å skape trygghet og minske barrierevirkning.

5.13 Åkersvika naturreservat

I naturreservatet må ingen foreta noe som forringer verneverdiene angitt i verneformålet jfr. Forskrift 2016-01-22-47 om vern av Åkersvika naturreservat. Mål og retningslinjer for forvaltningen av området er beskrevet i forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat. Jernbaneanlegget er av en slik karakter (størrelse, omfang) at det må gjennomføres en grenseendringsprosess og erstatningsarealer må skaffes. Tiltaket skal gjennomføres med null netto tap av naturverdier i Åkersvika våtmarksområde. Konkrete tiltak for å oppnå dette, skal nedfelles i reguleringsplanen for jernbanen og oppdatert forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat.

Tiltakshaver skal bekoste undersøkelser og utredninger som er nødvendige for å finne fram til slike tiltak.

Det skal utarbeides en plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak (Kompensasjonsplan). Planens formål skal være å utrede og fastsette avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for å oppnå «null netto tap». Beslaglagt areal skal kompenseres med nytt verneareal av samme økologiske verdi i minimum forholdet 3:1 (dvs. 1 dekar beslaglagt areal skal erstattes med minimum 3 dekar nytt vernet areal). Kompensasjonsarealet skal vernes med hjemmel i naturmangfoldloven som naturreservat før reguleringsplan for dobbeltspor vedtas. Dersom det ikke finnes tilsvarende areal i direkte tilknytning til dagens naturreservat, kan områder uten direkte tilknytning vernes.

Kompensasjonsplanen skal utarbeides av tiltakshaver i nært samarbeid med forvaltningsmyndighet for naturreservatet (Fylkesmannen i Innlandet) og planmyndighetene (Stange og Hamar kommuner). Dette arbeidet skal starte samtidig med oppstart av reguleringsplanen og skal koordineres med utarbeidelsen av reguleringsplan med MOP. Samarbeidet skal gjøres gjensidig forpliktende ved undertegning av en samarbeidsavtale. Før anleggsarbeidet kan starte innenfor naturreservatets nye grenser, må det foreligge dispensasjon for eventuelle midlertidig inngrep eller tiltak fra forvaltningsmyndigheten; Fylkesmannen i Innlandet. For at de totale økologiske verdiene i reservatet ikke skal forringes av arealbeslaget til dobbeltsporet og andre virkninger av ny jernbane, skal også tiltak for å avbøte skader og forbedre enkelt lokaliteter iverksettes og i størst mulig grad ferdigstilles samtidig med grunnarbeidene for dobbeltsporet.

Etter avsluttet anleggsperiode og senest i løpet av sommeren etter ferdigstillelse av jernbaneanlegget skal området i sin helhet tilpasses tilliggende arealer, slik at overganger og terrengformasjoner blir så naturlige som mulig.

5.14 Fredet jernbaneanlegg på Espern-området

Ved tiltak i det fredete området som ikke er tillatt i Forskrift 2012-11-27-1099 om fredning av Jernbaneverkstedet, Espern, Hamar, kreves dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten, Innlandet fylkeskommune. Ved utarbeidelse av reguleringsplan for dobbeltspor gjennom det fredete kulturmiljøet vurderes behov for avbøtende og kompenserende tiltak. Dette skal koordineres og være i samsvar med

miljøoppfølgingsplanen. Vurderingene skal gjøres i nært samarbeid med forvaltningsmyndighet for området.

5.15 Furuberget naturreservat

I naturreservatet må ingen foreta noe som forringer verneverdiene angitt i verneformålet jfr. Forskrift 1993-07-09-655 om fredning av Furuberget naturreservat. Ved tiltak og aktivitet som er forbudt iht. vernebestemmelsene innenfor grensen for Furuberget naturreservat kreves det dispensasjon fra verneforskriften før anleggsarbeidet starter. Tiltakshaver er pliktig til å søke forvaltningsmyndigheten om slik dispensasjon. For alle planlagte byggetiltak som direkte eller indirekte vil gripe inn eller påvirke reservatet, skal saken legges frem for Fylkesmannen i Innlandet og Hamar kommune.

5.16 Furuberget massetak

I videre planlegging skal muligheten for massedeponi i eksisterende Furuberget massetak avklares. Inkludert i dette muligheten for tverrslag fra tunnel og inn i massetaket, rigg- og anleggsområde, noe som vil redusere massetransport i bynære områder i anleggsperioden. Båndleggingssonen for planlegging vil ikke legge restriksjoner på eksisterende drift/uttaksaktivitet i kalkbruddet.

5.17 Særskilt om alternativ Vest

(tas ut om alternativet ikke velges)

Det legges til rette for utvikling av tilstøtende arealer til jernbanen med en høy utnyttning nær stasjonen, respekt for Hamars skala og med vekt på å synliggjøre den historiske byutviklingen. Terrengarrondering av strandlinjen og utforming av kulvertkonstruksjonen og landareal som grenser til Hamarbukta skal avklares i reguleringsplanen. Følgende føringer legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:

- a) Kulverten utformes på slik måte at det ved høyeste regulerte vannstand er vanngjennomstrømming over kulvert til Hamarbukta. Undersøkelse av vannkvalitet og eventuelle nødvendige tiltak sees i sammenheng med utforming.
- b) Vannspeilet bør ha store dimensjoner for at den visuelle virkningen av landskapsrommet skal kunne prege bylandskapet og kulturmiljøene Hamar sentrum og Hamar stasjon. Utformingen bør bidra til å tilbakeføre eller synliggjøre opprinnelig strandlinje.
- c) Det etableres tilkomst til Tjuvholmen fra Strandgata. Det skal vurderes alternative løsninger for adkomst, med vekt på å begrense unødig biltrafikk gjennom sentrum og ut til Tjuvholmen, god tilpasning til landskap og bystruktur, og god lesbarhet av trafikksystemet for alle.
- d) Kulvertlokket bygges til og med aksene fra Vangsvegen. I reguleringsfasen kan lengde på lokk vurderes nærmere.
- e) Åttemetersplanet på vestsiden av aksene fra Vangsvegen tilrettelegges for park/vannspeil.
- f) Eksisterende jernbaneteknisk anlegg og fylling fjernes mellom dagens stasjon og Bryggerirundkjøringen, med mindre reguleringsplanarbeidet avklarer at det er hensiktsmessig å beholde deler av fylling/murkonstruksjoner.
- g) Det bør etableres flere krysningsmuligheter for gående/syklende på tvers av sporområdet. Under-/overganger for gående/syklende må være brede nok og

planlegges og utformes på en slik måte at det sikrer god tilgjengelighet for alle og at de oppleves som trygge.

- h) De delene av Nestléfabrikken som berøres (bevaringsverdig bygning), rekonstrueres når jernbaneanlegget er ferdig. Pipa skal ikke berøres av anleggsarbeidet.
- i) I reguleringsfasen beskrives aktuelle behov for ekstra flomsikringstiltak ved innløp til kulvert, ved større flomhøyder enn 200-årsflom.
- j) Espern bru må etableres for å sikre nødvendig tilkomst til Espern og områdene på utsiden av stasjonsområdet, og båndleggingssonen er ikke ment å hindre denne etableringen. Broen er nødvendig for å starte utbyggingen på Espern og Strandsonen, som vist i nullalternativet, og for å sikre nødvendig tilkomst i forbindelse med anleggsgjennomføring av dobbeltsporet.

5.17 Særskilt om alternativ Øst C

(tas ut om alternativet ikke velges)

Det legges til rette for utvikling av tilstøtende arealer til jernbanen med høy utnyttning nær stasjonen. Tiltaket bør innebære minst mulig inngrep i Åkersvika naturreservat. Følgende føringer legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:

- a) Som hovedløsning krysser jernbanen under Stangevegen og over Vangsvegen. Ved regulering skal det også utredes alternativer der jernbanen krysser over Stangevegen og under Vangsvegen. Alternative løsninger skal ikke innebære vesentlig kostnadsøkning ut over det som ligger i hovedløsningen/Bane NORs forslag til Øst-løsning. Løsning for kryssing av hovedvegene bør utformes og vurderes med spesielt fokus på estetiske forhold og med sikte på å ivareta hensynet til gående og syklende. I Åkersvika bør støttemurer vurderes for å begrense arealbeslag i reservatet.
- b) Eksisterende jernbaneteknisk anlegg og fylling fjernes mellom dagens stasjon og Bryggerirundkjøringen, med mindre reguleringsplanarbeidet avklarer at det er hensiktsmessig å beholde deler av fylling/murkonstruksjoner.
- c) Tilkomst til plattformer etableres via kulvert under spor i søndre del av stasjonen. Tilkomsten flomsikres for 200 års flom. Utformingen av flomsikring avklares i reguleringsplan. Reguleringsplan skal utrede og sikre beredskapsmessige forhold knyttet til flom og vegadkomst for utrykningskjøretøyer til/fra brannstasjon.
- d) Åkersvikvegen reetableres gjennomgående mellom Vangsvegen og Stangevegen, med flomsikring for 200 års flom.
- e) Stasjonsområdet utformes som bystasjon jf. stasjonshåndboka.
- f) Det etableres gangatkomst fra Briskebyen til stasjonsområdet.
- g) Det skal vurderes gjenbruk av den gamle Rørosbanetraseen som gang/sykkelveg med grønnstruktur i retning sentrum.
- h) Det skal vurderes omlegging av Stangevegen, slik at bybuslinjer kommer tettere på knutepunktet.
- i) Det skal vurderes bruk av støttemur i stedet for skråning ved åkerholmer i kulturlandskapet, slik at inngrep i kulturminner og naturforekomster kan unngås.
- j) Under- /overganger for gående/syklende må være brede nok og planlegges og utformes på en slik måte at det sikrer god tilgjengelighet for alle og at de oppleves som trygge.