



Hamar kommune

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL KOMMUNEDELPLAN FOR DOBBELTSPOK SØRLI - BRUMUNDDAL

Arkivopplysninger: Saksbehandler: TBW, SPL	PlanID: 20150001 Arkivsak: 16/6487
--	---------------------------------------

Plankart	Bestemmelser	Planbeskrivelse
Datert: 15.06.2016 Sist revidert:	Datert: Sist revidert:	Datert: juni 2016 Sist revidert:

KOMMUNESTYRETS VEDTAK: Saksnr.:198/16 Møtedato: 21.12.16

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

Kommunestyrets vedtak bekreftes:

ordfører

IKKE RETTSKRAFTIG PÅ GRUNN AV INNSIGELSE

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 (Kulturminneloven)» er hensynssoner ikke tatt inn i planen, for å bedre lesbarhet av plankartet. Øvrige hensynssoner som er vist i kommuneplaner og reguleringsplaner, for eksempel for automatisk fredete kulturminner og flomsone, 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.

BESTEMMELSER

Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal, vedtatt av Hamar kommune 21.12.2016 i medhold av Plan- og bygningslovens (pbl) § 11-15.

1 Planområdet

§ 1.1 Planområdet er vist på arealplankart datert 15.06.2016 med plan-ID 20150001.

2 Planens formål

§ 2-1 Formålet med kommunedelplanen er å fastsette korridor for dobbeltspor mellom Sørli og Brumunddal, jfr. plankart for Hamar kommune, som grunnlag for regulering i neste planfase.

Endelig trasé inkl høyde på bane og nødvendig omlegging av berørt infrastruktur blir fastlagt i reguleringsplan.

3 Generelle bestemmelser

§ 3-1 Plankrav

a) Kommunedelplanen for båndlegging av korridor for framtidig nytt dobbeltspor skal følges opp med reguleringsplaner og tilhørende miljøoppfølgingsplaner for jernbanetiltaket, jfr. pbl § 12-1, som skal utarbeides i henhold til prosessene beskrevet i retningslinjene. Det skal reguleres jernbaneanlegg med tilhørende stasjonsområder, atkomster til stasjonsområdet, drifts- og tilførselsveger, vegkryss, gang- og sykkelveger, tekniske støtteareal, grønnstruktur, midlertidige anlegg for rigg og drift og andre nødvendige tiltak og anlegg.

b) Tilliggende byutviklingsarealer skal reguleres samtidig med jernbaneanlegget der dette er nødvendig for å oppnå et godt byplangrep. Avgrensning av reguleringsplanen avklares av kommunen i samråd med Jernbaneverket og andre aktuelle aktører.

§ 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 anleggsarbeidet 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) Statens vegvesen skal godkjenne tekniske løsninger for riks- og fylkesveg før reguleringsplan kan vedtas.

d) Planavgrensning og prosess knyttet til nedlagt bane skal foreslås ved oppstart av reguleringsplan Dovrebanen. I forbindelse med at reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart. Avklaringen skal inkludere frist for gjennomføring.

4 Bestemmelser til hensynssone

§ 4-1 Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl § 11-7, pkt. 2, jfr. pbl § 11-8, pkt. d (hensynssone H710). For noen soner 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)

§ 4-2 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 § 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 miljølukk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan.

Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter § 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.

§ 4-3 Båndleggingen etter pbl § 11-8, pkt. d gjelder for 4 (fire) år, eventuelt med forlengelse etter søknad til departementet.

§ 4-4 Støy

Anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012 eller de til enhver tid gjeldende retningslinjer) legges til grunn for videre planarbeid og gjennomføring.

§ 4-5 Særskilt om Åkersvika naturreservat i Stange og Hamar kommuner
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*, trådt 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.

§ 4-6 Særskilt om Furuberget naturreservat i Hamar kommune
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.

§ 4-7 Særskilt om fredet jernbaneanlegg på Espern i Hamar kommune

a) Hensynssone H730 er område fredet etter Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml), jfr. *Forskrift 2012-11-27 om fredning av jernbaneverkstedet, Espern*, som gjelder for området. God tilgjengelighet til område skal sikres gjennom reguleringsplanen.

b) Tiltak som berører materielle elementer relatert til jernbaneaktivitet på det fredede gods- og verkstedområdet tillates ikke uten at det foreligger dispensasjon fra fredningsforskriften.

RETNINGSLINJER

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. Illustrasjonsplanen til plankartet er ikke juridisk bindende, kun illustrerende, men viser tiltaket slik det er lagt til grunn ved konsekvensutredning.

1 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.
- Løsninger for offentlige veger skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen eller annen vegmyndighet.
- 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.

2 Regulering

- Areal for gjennomføring av anlegget inkludert rigg- og deponiområder samt kompensere, avbøtende og restaurerende tiltak skal reguleres. Rigg- og deponiområder kan vedtas som egne reguleringsplaner, men dette bør vurderes samlet på hele strekningen avhengig av framtidige utbyggingsetapper. Areal båndlagt til midlertidig eller varig massedeponi skal etter bruk til formålet istandsettes i tråd med bestemmelser som gis i reguleringsplanen.
- Krav som ivaretar hensynet til flom, klimatilpassing og vassdragsteknisk utforming skal fastsettes i reguleringsplanen.
- Før byggestart skal det utarbeides en trafikkavviklingsplan som ivaretar god framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Trafikkavviklingsplan skal godkjennes av Statens vegvesen og kommunen.

3 Miljøoppfølgingsplaner (MOP)

Jernbaneverket 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 kompensere tiltak (Kompensasjonsplan). Se pkt. 11, 12 og 13 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.

4 Stasjonsområder og knutepunktsutvikling

Utforming av stasjonsområdet i Hamar med tilhørende funksjoner skal fastlegges i reguleringsplanarbeidet. Jernbaneverkets veileder for knutepunktutvikling (2013) 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 Landskapsbilde og visuelle forhold

I reguleringsplanen skal det vurderes hvordan tiltaket kan innpasses i landskapsbildet. Det skal redegjøres for arkitektonisk utforming av jernbaneanlegget, 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.

6 Kulturminner

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

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.

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 av 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. 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 og 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/ kulvert/ skjæringer) som begrenser arealinngrepet og opprettholder gode forbindelseslinjer.

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.

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.

11 Eksisterende spor

Ved bygging av ny jernbane, vil gammel bane ofte kunne fristilles til andre formål. Dette kan være gang- og sykkelveger, tilbakeføring til landbruk eller andre formål. Jf. bestemmelse § 3.3 skal etterbruk av gammelt jernbanespor avklares som en del av reguleringsplanen for den aktuelle strekningen. Jernbaneverket skal i henhold til etablert praksis, fjerne all jernbaneteknisk infrastruktur på banestrekningen og terreng tilpasses nytt formål. Det kan være behov for å beholde nødvendige jernbaneanlegg som sidespor o.l., noe som avklares i neste planfase. Kulturminner knyttet til spor og anlegg skal vurderes og ivaretas i den grad det er mulig og hensiktsmessig. Tilbakeføring av nedlagt jernbane til jordbruk er vesentlig for å

begrense arronderingsmessige ulemper og tapet av verdifull dyrka mark. Der det vurderes som hensiktsmessig skal derfor eksisterende jernbane gjennom dyrka mark tilbakeføres til jordbruk.

12 Gang- og sykkelveger og jernbanekryssinger

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

13 Særskilt om 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 økologisk 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 Hedmark) 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 Hedmark.

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 ferdigstilling av jernbaneanlegget skal området i sin helhet tilpasses tiliggende arealer, slik at overganger og terrengformasjoner blir så naturlige som mulig.

14 Særskilt om 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, kreves dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten, Hedmark fylkeskommune. Ved utarbeidelse av reguleringsplan for dobbeltspor gjennom det fredete kulturmiljøet utarbeides en plan for avbøtende og kompenserende tiltak. Denne skal koordineres og være i samsvar med miljøoppfølgingsplanen. Planen skal utarbeides i nært samarbeid med forvaltningsmyndighet for området.

15 Særskilt om 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 Hedmark og Hamar kommune.

16 Særskilt om alternativ K3 Øst

- Det planlegges for at stasjon/reisetorg etableres over spor i sørenden av perrongområdet, med fokus på gode forbindelse for gående og syklende til sentrum i planfri kryssing over Stangevegen.
- Det legges til rette for utvikling av tilstøtende arealer til jernbanen med høy utnyttning nær stasjonen.
- Det forutsettes at videre planlegging av jernbanetiltaket og byutviklingsarealene skjer parallelt og med bakgrunn i arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag.
- Det skal i reguleringsfasen vurderes miljøkulvert/landbrukskulvert i Børstad/Tommelstad-området.
- Variant med «fylling vest» skal vurderes over Åkersvika, samt brokonstruksjon i Åkersvika fra der banen begynner å svinge, jf. fagrapport naturmiljø.



Hamar kommune

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL KOMMUNEDELPLAN FOR DOBBELTSPOK SØRLI - BRUMUNDDAL

Arkivopplysninger: Saksbehandler: TBW, SPL	PlanID: 20150001 Arkivsak: 16/6487
--	---------------------------------------

Plankart	Bestemmelser	Planbeskrivelse
Datert: 15.06.2016 Sist revidert:	Datert: Sist revidert:	Datert: juni 2016 Sist revidert:

KOMMUNESTYRETS VEDTAK: Saksnr.:198/16 Møtedato: 21.12.16

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

Kommunestyrets vedtak bekreftes:

ordfører

IKKE RETTSKRAFTIG PÅ GRUNN AV INNSIGELSE

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 (Kulturminneloven)» er hensynssoner ikke tatt inn i planen, for å bedre lesbarhet av plankartet. Øvrige hensynssoner som er vist i kommuneplaner og reguleringsplaner, for eksempel for automatisk fredete kulturminner og flomsone, 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.

BESTEMMELSER

Kommunedelplan for dobbeltspor Sørli – Brumunddal, vedtatt av Hamar kommune 21.12.2016 i medhold av Plan- og bygningslovens (pbl) § 11-15.

1 Planområdet

§ 1.1 Planområdet er vist på arealplankart datert 15.06.2016 med plan-ID 20150001.

2 Planens formål

§ 2-1 Formålet med kommunedelplanen er å fastsette korridor for dobbeltspor mellom Sørli og Brumunddal, jfr. plankart for Hamar kommune, som grunnlag for regulering i neste planfase.

Endelig trasé inkl høyde på bane og nødvendig omlegging av berørt infrastruktur blir fastlagt i reguleringsplan.

3 Generelle bestemmelser

§ 3-1 Plankrav

a) Kommunedelplanen for båndlegging av korridor for framtidig nytt dobbeltspor skal følges opp med reguleringsplaner og tilhørende miljøoppfølgingsplaner for jernbanetiltaket, jfr. pbl § 12-1, som skal utarbeides i henhold til prosessene beskrevet i retningslinjene. Det skal reguleres jernbaneanlegg med tilhørende stasjonsområder, atkomster til stasjonsområdet, drifts- og tilførselsveger, vegkryss, gang- og sykkelveger, tekniske støtteareal, grønnstruktur, midlertidige anlegg for rigg og drift og andre nødvendige tiltak og anlegg.

b) Tilliggende byutviklingsarealer skal reguleres samtidig med jernbaneanlegget der dette er nødvendig for å oppnå et godt byplangrep. Avgrensning av reguleringsplanen avklares av kommunen i samråd med Jernbaneverket og andre aktuelle aktører.

§ 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 anleggsarbeidet 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) Statens vegvesen skal godkjenne tekniske løsninger for riks- og fylkesveg før reguleringsplan kan vedtas.

d) Planavgrensning og prosess knyttet til nedlagt bane skal foreslås ved oppstart av reguleringsplan Dovrebanen. I forbindelse med at reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart. Avklaringen skal inkludere frist for gjennomføring.

4 Bestemmelser til hensynssone

§ 4-1 Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl § 11-7, pkt. 2, jfr. pbl § 11-8, pkt. d (hensynssone H710). For noen soner 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)

§ 4-2 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 § 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 miljølukk mv. Endelig løsning og plassering fastsettes i reguleringsplan.

Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 forelegges jernbanemyndighet, med unntak av mindre tiltak etter § 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.

§ 4-3 Båndleggingen etter pbl § 11-8, pkt. d gjelder for 4 (fire) år, eventuelt med forlengelse etter søknad til departementet.

§ 4-4 Støy

Anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012 eller de til enhver tid gjeldende retningslinjer) legges til grunn for videre planarbeid og gjennomføring.

§ 4-5 Særskilt om Åkersvika naturreservat i Stange og Hamar kommuner
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*, trådt 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.

§ 4-6 Særskilt om Furuberget naturreservat i Hamar kommune
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.

§ 4-7 Særskilt om fredet jernbaneanlegg på Espern i Hamar kommune
a) Hensynssone H730 er område fredet etter Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml), jfr. *Forskrift 2012-11-27 om fredning av jernbaneverkstedet, Espern*, som gjelder for området. God tilgjengelighet til område skal sikres gjennom reguleringsplanen.
b) Tiltak som berører materielle elementer relatert til jernbaneaktivitet på det fredede gods- og verkstedområdet tillates ikke uten at det foreligger dispensasjon fra fredningsforskriften.

RETNINGSLINJER

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. Illustrasjonsplanen til plankartet er ikke juridisk bindende, kun illustrerende, men viser tiltaket slik det er lagt til grunn ved konsekvensutredning.

1 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.
- Løsninger for offentlige veger skal utformes i tråd med gjeldende vegnormaler og retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen eller annen vegmyndighet.
- 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.

2 Regulering

- Areal for gjennomføring av anlegget inkludert rigg- og deponiområder samt kompensere, avbøtende og restaurerende tiltak skal reguleres. Rigg- og deponiområder kan vedtas som egne reguleringsplaner, men dette bør vurderes samlet på hele strekningen avhengig av framtidige utbyggingsetapper. Areal båndlagt til midlertidig eller varig massedeponi skal etter bruk til formålet istandsettes i tråd med bestemmelser som gis i reguleringsplanen.
- Krav som ivaretar hensynet til flom, klimatilpassing og vassdragsteknisk utforming skal fastsettes i reguleringsplanen.
- Før byggestart skal det utarbeides en trafikkavviklingsplan som ivaretar god framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper i anleggsfasen. Trafikkavviklingsplan skal godkjennes av Statens vegvesen og kommunen.

3 Miljøoppfølgingsplaner (MOP)

Jernbaneverket 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 kompensere tiltak (Kompensasjonsplan). Se pkt. 11, 12 og 13 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.

4 Stasjonsområder og knutepunktsutvikling

Utforming av stasjonsområdet i Hamar med tilhørende funksjoner skal fastlegges i reguleringsplanarbeidet. Jernbaneverkets veileder for knutepunktutvikling (2013) 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 Landskapsbilde og visuelle forhold

I reguleringsplanen skal det vurderes hvordan tiltaket kan innpasses i landskapsbildet. Det skal redegjøres for arkitektonisk utforming av jernbaneanlegget, 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.

6 Kulturminner

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

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.

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 av 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. 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 og 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/ kulvert/ skjæringer) som begrenser arealinngrepet og opprettholder gode forbindelseslinjer.

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.

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.

11 Eksisterende spor

Ved bygging av ny jernbane, vil gammel bane ofte kunne fristilles til andre formål. Dette kan være gang- og sykkelveger, tilbakeføring til landbruk eller andre formål. Jf. bestemmelse § 3.3 skal etterbruk av gammelt jernbanespor avklares som en del av reguleringsplanen for den aktuelle strekningen. Jernbaneverket skal i henhold til etablert praksis, fjerne all jernbaneteknisk infrastruktur på banestrekningen og terreng tilpasses nytt formål. Det kan være behov for å beholde nødvendige jernbaneanlegg som sidespor o.l., noe som avklares i neste planfase. Kulturminner knyttet til spor og anlegg skal vurderes og ivaretas i den grad det er mulig og hensiktsmessig. Tilbakeføring av nedlagt jernbane til jordbruk er vesentlig for å

begrense arronderingsmessige ulemper og tapet av verdifull dyrka mark. Der det vurderes som hensiktsmessig skal derfor eksisterende jernbane gjennom dyrka mark tilbakeføres til jordbruk.

12 Gang- og sykkelveger og jernbanekryssinger

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

13 Særskilt om 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 økologisk 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 Hedmark) 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 Hedmark.

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 ferdigstilling av jernbaneanlegget skal området i sin helhet tilpasses tiliggende arealer, slik at overganger og terrengformasjoner blir så naturlige som mulig.

14 Særskilt om 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, kreves dispensasjon fra forvaltningsmyndigheten, Hedmark fylkeskommune. Ved utarbeidelse av reguleringsplan for dobbeltspor gjennom det fredete kulturmiljøet utarbeides en plan for avbøtende og kompenserende tiltak. Denne skal koordineres og være i samsvar med miljøoppfølgingsplanen. Planen skal utarbeides i nært samarbeid med forvaltningsmyndighet for området.

15 Særskilt om 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 Hedmark og Hamar kommune.

16 Særskilt om alternativ K3 Øst

- Det planlegges for at stasjon/reisetorg etableres over spor i sørenden av perrongområdet, med fokus på gode forbindelse for gående og syklende til sentrum i planfri kryssing over Stangevegen.
- Det legges til rette for utvikling av tilstøtende arealer til jernbanen med høy utnyttning nær stasjonen.
- Det forutsettes at videre planlegging av jernbanetiltaket og byutviklingsarealene skjer parallelt og med bakgrunn i arkitektkonkurranse eller parallelle oppdrag.
- Det skal i reguleringsfasen vurderes miljøkulvert/landbrukskulvert i Børstad/Tommelstad-området.
- Variant med «fylling vest» skal vurderes over Åkersvika, samt brokonstruksjon i Åkersvika fra der banen begynner å svinge, jf. fagrapport naturmiljø.