

InterCity Dovrebanen

KU fagrappport nærmiljø og friluftsliv

Mai 2016



Forord

Modernisering av Dovrebanen sør for Lillehammer er en del av InterCity-satsingen på Østlandet. I henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023 skal det være sammenhengende dobbeltspor sør for Hamar innen 2024, mens strekningen videre til Lillehammer skal planlegges med sikte på ferdigstilling innen 2030. Jernbanelaget er tiltakshaver for prosjektet.

Denne fagrapporten omhandler tema *nærmiljø og friluftsliv*.

Fagrapporten er en del av den totale konsekvensutredningen av strekningen. Konsekvensutredningen skal avklare eksisterende miljø- og samfunnsverdier og sikre at det blir tatt hensyn til disse når tiltaket planlegges.

Fagutredningen er utført i henhold metode angitt i Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. I tillegg besvarer utredningen problemstillinger som er beskrevet i *Forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Sørli–Brumunddal*, vedtatt 17.06.2015.

Fagansvarlig for fagrapporten har vært landskapsarkitekt MNLA Kari Bentsdal.

Innholdsfortegnelse

1	SAMMENDRAG	4
1.1	DEFINISJON AV FAGTEMA	4
1.2	OVERORDNET SITUASJON	4
1.3	VERDI- OG OMFANGSVURDERING	4
1.4	KONSEKVENSVURDERING AV HVERT ALTERNATIV	7
1.5	SAMLET VURDERING OG RANGERING AV ALTERNATIVER	9
1.6	KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN	10
1.7	AVBØTENDE TILTAK SOM GIR ENDRING I KONSEKVENSGRAD	10
1.8	KOMPENSERENDE TILTAK	11
2	INNLEDNING	12
2.1	BAKGRUNN OG FORMÅL MED PROSJEKTET	12
2.2	TILTAK SOM UTREDES	12
2.3	KONSEKVENsutredningens OPPBYGNING	16
2.4	METODE OG PLANPROGRAM	18
3	DEFINISJON OG AVGRENSNING AV TEMAET	20
3.1	DEFINISJON AV TEMA	20
3.2	FAGTEMAETS VERDIGRUNNLAG	21
3.3	KUNNSKAPSGRUNNLAG OG DATAINNSAMLING	23
3.4	VURDERING AV OMFANG	25
4	OVERORDNET SITUASJON	25
4.1	STANGE KOMMUNE	25
4.2	HAMAR KOMMUNE	26
4.3	RINGSAKER KOMMUNE	28
4.4	MJØSA OG ÅKERSVIKA	29
5	VERDI- OG OMFANGSVURDERING AV DELOMRÅDER	30
5.1	NF 01 STANGE SØR	37
5.2	NF 02 VÅLE	39
5.3	NF 03 STANGEBYEN	41
5.4	NF 04 STANGE VESTBYGD	43
5.5	NF 05 OTTESTAD STASJONSSTED	46
5.6	NF 06 GUBBERUD	48
5.7	NF 07 SANDVIKA	49
5.8	NF 08 ARSTAD SKOLE	52
5.9	NF 09 TOKSTADGUTUA	54
5.10	NF 10 STEINERSKOLEN	56
5.11	NF 11 BEKKELAGET ÅKERSHAGEN	58
5.12	NF 12 ÅKERSVIKA	60
5.13	NF 13 JERNBANETOMTA ESPERN	63
5.14	NF 14 KOIGEN BRYGGA TJUVHOLMEN	67
5.15	NF 15 KVADRATUREN	74
5.16	NF 16 ØSTBYEN	78
5.17	NF 17 HOLSET VANGSVEGEN	82
5.18	NF 18 BRISKEBYEN	85

5.19	NF 19 DISENSTRANDA MIDTSTRANDA.....	89
5.20	NF 20 DISEN.....	92
5.21	NF 21 DOMKIRKEODDEN STORHAMAR.....	95
5.22	NF 22 BONDESVEA BISPEHAUGEN.....	98
5.23	NF 23 ROLLØKKA.....	101
5.24	NF 24 ANKERSKOGEN.....	103
5.25	NF 25 BØRSTAD UNGDOMSSKOLE.....	104
5.26	NF 26 BØRSTAD.....	107
5.27	NF 27 SOLVANG.....	109
5.28	NF 28 KLUKHAGAN.....	111
5.29	NF 29 PRESTRUD MARTODDEN.....	112
5.30	NF 30 FURUBERGET.....	114
5.31	NF 31 STRANDVEGEN.....	116
5.32	NF 32 MJØSA HAMAR.....	118
5.33	NF 33 JESSNES.....	120
5.34	NF 34 JESSNES NORD.....	122
5.35	NF 35 ILE.....	124
5.36	NF 36 BRUMUNDDAL SØR.....	126
5.37	NF 37 BRUMUNDDAL SENTRUM.....	128
5.38	NF 38 BRUMUNDDAL NORD.....	130
5.39	NF 39 BRUMUNDDAL STRANDSONE.....	132
5.40	NF 40 MJØSA I RINGSAKER.....	134
6	KONSEKVENSVURDERING.....	135
6.1	SAMLET VURDERING AV ALTERNATIVENES KONSEKVENNS OG RANGERINGS (DRIFTS- OG ANLEGGSPHASE).....	137
6.2	AVBØTENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK.....	159
7	REFERANSER.....	163
7.1	SKRIFTLIGE REFERANSER.....	163
7.2	KONTAKTER.....	165
7.3	WEBSIDER.....	166
7.4	BEFARINGER.....	167
8	VEDLEGG.....	168
8.1	VEDLEGG 1: KARTMATERIALE.....	168
8.2	VEDLEGG 2: MATRISER SOM VISER VURDERING AV KONSEKVENSER FOR HVERT DELOMRÅDE.....	168

1 Sammendrag

1.1 Definisjon av fagtema

Nærmiljø defineres som menneskenes daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Tradisjonelt gjelder dette opplevelser i større friluftsområder med naturlig karakter, men innbefattet er også naturterreng og rekreasjonsområder i tettsteder, når disse brukes med samme formål. (Miljødirektoratet 2013). Utredningsområdet er inndelt i 40 delområder for nærmiljø og friluftsliv, der verdier og tiltakets påvirkning på områdene er vurdert og visualisert i matriser. De ulike alternativenes konsekvens for nærmiljø og friluftsliv er deretter vurdert og alternativene rangert. Dette er også synliggjort i matriser og tabeller.

1.2 Overordnet situasjon

Nærmiljøverdiene i utredningsområdet er i første rekke knyttet til tettsteder og byer: Stangebyen, Sandvika og Bekkelaget, Hamar by, Jessnes og Brumunddal. Friluftslivsverdier i influensområdet er i første rekke knyttet til sammenhengende, lengre turvei-/ turstisystemer og skiløypenett i kulturlandskapet og i skogsområder, samt til Mjøsa og Åkersvika. Friluftslivsinteresser er i tillegg knyttet til mer urbane kvaliteter som båthavner, turveger i sentrale områder, større grøntområder i byen og strandsonen sentralt i tettstedene og byene.

1.3 Verdi- og omfangsvurdering

1.3.1 Stange

I Stange kommune, strekning Sørli – Bekkelaget, blir alternativ 2a vurdert mot variant 56-1a. Verdier knyttet til friluftsliv ligger i skogsområdet og våtmarksområdet ved Våletjenn i delområde Våle, i kulturlandskapet med stier, gutuer, gårdsveger og skogsholdt i Stange sør og i Stange Vestbygd, i strandsonen og i Mjøsa/ Åkersvika naturreservat, samt skiløyper. En rekke stier, turveger og skiløyper får negativ påvirkning ved at de blir avskjært av nytt dobbeltspor. Verdier knyttet til friluftsliv beliggende i deler av Sandvika og strandsonen får positiv påvirkning, siden dagens jernbane legges ned og jernbanetraséen flyttes. Verdier knyttet til nærmiljø ligger først og fremst i Stangebyen, Ottestad og Sandvika/ Bekkelaget. Stange skole, Stange ungdomsskole, Stange videregående skole og Stange idrettspark, Arstad skole og nærmiljøanlegg, Steinerskolen på Hedmarken, med barnehage, ligger alle i nærheten av de alternative sportraséene og blir negativt påvirket. Deler av boligområder i Stangebyen, på Ottestad og i Sandvika blir særlig negativt påvirket av trasé for dobbeltspor, ved at bosteder ligger innen anleggsbeltet og må innløses. Det er positivt for befolkningen og tilreisende til Stangebyen at stasjonsområdet fortsatt blir beliggende sentralt i tettstedet. Verdier knyttet til nærmiljø i store deler av Sandvika, får positiv påvirkning, ved at dagens jernbane legges ned og jernbanetraséen flyttes. Nærføring til Arstad skole- og nærmiljøanlegg, og større forringelse av Brenneribekken som er viktig element i opplevelsen av kulturlandskapet, gjør at variant 56-1a kommer noe dårligere ut totalt, enn alternativ 2a, men forskjellen er liten. Alternativene påvirker eksisterende tursti-nett og skiløyper med tilnærmet samme omfang. Det er liten forskjell i antallet bygg som må innløses som følge av alternativ og variant.

1.3.2 Hamar

I Hamar er det tre alternative korridorer for nytt dobbeltspor, med til sammen fire alternativer og tre varianter. Hamar har store verdier knyttet til nærmiljø i hele byen. Verdier knyttet til friluftsliv, ligger i første rekke til delområdene Åkersvika, Koigen Brygga Tjuvholmen, Domkirkeodden Storhamar, Børstad, Klukhagan, Ankerskogen, Furuberget, Strandvegen og Mjøsa. Alternativer og variant gir alle både store negative og stor positive påvirkninger på nærmiljø og friluftsliv.

I Hamar korridor 1, er det to alternativer K1-2 og K1-3b, samt en variant til alternativ K1-3b, med maksimalt lokk over banen gjennom Hamar-bukta. I begge alternativene og varianten kan dagens jernbanestasjon beholdes. I alternativ K1-2 legges dobbeltsporet på bru over Hamar-bukta og i dagløsning gjennom Koigen. Alternativet dykker ned i miljøkulvert forbi Bispehaugen omtrent ved Karl Jemtes gate, med tunnelpåhugg ved Maxi storsenter. I alternativ K1-3b dykkes dobbeltsporet ned i miljøkulvert i Hamar-bukta og areal på innsiden av dobbeltsporet i indre del av bukta fylles igjen. Tunnelpåhugg blir omtrent ved Karl Jemtes gate. I varianten til alternativ K1-3b blir lokket på miljøkulverten forlenget maksimalt mot stasjonsområdet. Den sentrale plasseringen av dagens jernbanestasjon opprettholdes i begge alternativene og i varianten, og stasjonsbygningen bevarer sin funksjon. Dette gir i særlig grad positiv påvirkning i Kvadraturen og Østbyen. Dagens jernbanespor legges ned og arealet langs Strandgateparken og til Høyensal frigjøres til annet formål, uansett alternativ. Dette gir positiv påvirkning, særlig på verdier knyttet til strandsonen. Ved valg av alternativ K1-2 frigjøres dagens jernbanespor i tillegg fra Stormyra / Maxi storsenter til Jessnes. Ved alternativ K1-3 med variant, frigjøres dagens jernbanespor fra og med Koigen til Jessnes. En sterk barriere mot strandsonen fjernes dermed fra vestre bydeler og dette gir positiv påvirkning både på nærmiljø og friluftsliv.

Begge alternativer og varianten i korridor 1 gir negativ påvirkning i Hamar-bukta, inkludert Høyensal, samt i en del av Bispehaugen. Alternativ K1-2 er noe mer skånsom mot verdier i indre del av Hamar-bukta på østsiden av tiltaket enn alternativ K1-3b og variant til K1-3b, fordi enkelte aktiviteter og funksjoner knyttet til dagens vannflate og strandlinje i stor grad tas vare på og fortsatt kan være et tilbud i umiddelbar nærhet av Kvadraturen. På den annen side vil alternativ K1-2 utgjøre en sterk barriere mellom Koigen og bakenforliggende bydeler med stor befolkningstetthet. Tre av dagens forbindelseslinjer for gående og syklende mellom Skappelsgate og Storhamargata til Koigen blir avskjært og det bør etableres nye løsninger for krysning i dette området. Ved valg av alternativ K1-3b kan friområdet på Koigen gjenskapes på dagens tomt etter anleggsperioden og i tillegg få tilført areal ved at dagens jernbane legges ned. Ved valg av alternativ K1-2 må en del av friområdet som omdisponeres til dobbeltspor kompenseres for i nærliggende områder og da mulig ved utfylling i Mjøsa. K1-3b påvirker vestre del av Kvadraturen negativt ved nærføring. Banen slik den er vist i teknisk hovedplan i dag, kommer svært nær den gamle Nestléfabrikken og den vestre del av den gamle fabrikk, langs Skappels gate, må trolig innløses. Størstedelen av anlegget, inklusive fabrikkpipa kan beholdes. I neste planfase vil det trolig være mulig å justere traséen, slik at hele fabrikkanlegget blir bevart. Til tross for at tunnelpåhugg for alternativ K1-3b ligger 5-600 meter nord for tunnelpåhugg for K1-2, må det ved valg av dette alternativet og variant til K1-3b, innløses i størrelsesorden 65-70 boenheter, samt 5-6 næringseiendommer, mot i størrelsesorden 50-55 boenheter og 7-8 næringsbygg ved valg av alternativ K1-2. Variant til alternativ K1-3b blir vurdert til å gi marginalt mindre negativ påvirkning enn alternativ K1-3b, fordi miljølokket strekker seg nærmere stasjonsområdet i varianten.

I korridor 2 er det ett alternativ til dobbeltspor K2-1a og en variant til alternativet K2-1a mellom

lokk. Ved valg av både alternativet og varianten må kvartaler og deler av kvartaler i delområdene Østbyen og Holset Vangsvegen bli innløst, som følger av selve tiltaket og anleggsbeltet. I størrelsesorden 230-240 boenheter må innløses, mange av disse er bosteder for eldre og trygdede. I tillegg må anslagsvis 14-15 næringsbygg, to barnehager og opp mot tre bygg knyttet til høgskolen innløses. Nabolag og nærmiljø i Østbyen blir sterkt forringet og splittet opp. Den dype linjeføringen vil skape en fysisk og mental barriere og vil trolig gi lokalklimatiske utfordringer. Delvis reetablering av gatestruktur, miljølokk fra stasjonsområdet til tunnelpåkugg, og i varianten med lokk over to kvartaler, erstatter på langt nær de tapte verdiene knyttet til nærmiljøet i indre bydeler. Miljølokkene er planlagt som lette lokk og kan ikke belastes med bygg. Alternativ K2-1a gir positiv påvirkning ved at dagens jernbanetrasé i vestre bydeler frigjøres til andre byformål og en sterk barriere i et forholdsvis tett befolket og mye brukt område, blir fjernet. Den sentrale beliggenheten av stasjonsområdet i forhold til viktige sentrumsfunksjoner og målpunkter i midtbyen gir positiv påvirkning, sett i forhold til dagens plassering i sørlige bydel.

I korridor 3 utredes alternativ K3-3 og en variant til alternativet. Varianten legges på fylling vest for dagens fylling over Åkersvika, mot alternativets beliggenhet øst for dagens fylling. Alternativ og variant gir samme påvirkningsgrad på verdier knyttet til fagtema nærmiljø og friluftsliv. Alternativ K3-3 gir stor påvirkning på delområdet Disenstranda, men området har i dag få kvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv og er preget av mangel på urban struktur og byfunksjoner. Etablering av jernbanestasjon i området vil både påvirke positivt, ved at området får tilført aktivitet og nærmiljøfunksjoner gjennom tiltaket, og negativt ved at opplevelseskvaliteter i strandsonen langs Åkersvika blir forringet. Alternativet gir negativ påvirkning på rekreasjonskvaliteter på Børstad og nærmiljø på Disen, der boliger på innløses. Til sammen må anslagsvis 25-30 boenheter og 10 næringsbygg, Hamar trafikkstasjon, Hamar brannstasjon, Hedmark trafikk/ busstasjonen og overnattingsstedet Hamar vandrerhjem innløses som følger av alternativ K3-3 med variant. Gangavstanden fra jernbanestasjonen til kvadraturen og målpunkter som Hamar Kulturhus, Rådhuset, Fylkesmannen, Fylkeshuset, tingretten, høyskolen, sykehuset og hoteller i sentrum blir noe lengre ved valg av alternativ K3-3, sett i forhold til i dag, men blir uendret eller kortet ned i forhold til viktige målpunkter som Vikingskipet, Briskebyen stadion, Scandic hotell og Hamarhallen. Valg av korridor 3 gir positiv påvirkning til store deler av vestre bydel, ved at dagens jernbane legges ned og at det dermed blir bedre tilknytning mellom bebyggelse og strandsonen langs Mjøsa.

1.3.3 Ringsaker

På strekningen Jessnes – Brumunddal utredes alternativ 58. Nærmiljøverdier finnes i første rekke på Jessnes, i Brumunddal og i strandsonen. Verdier knyttet til friluftsliv finnes i kulturlandskapet i delområdene Jessnes nord og Ile, samt i strandsonen, langs elva Brumunda og Mjøsa. I alternativ 58 munner tunnel gjennom Furuberget ut i kulturlandskapet i bakkant av Jessnes, og går i slak bue ned mot Mælumsvika. Traséen ligger i nærheten av strandsonen omtrent til Rørvika, og dreier deretter nordover, gjennom Stor-Ilehagan og videre øst for Tjernli. Fra søndre del av Brumunddal følges i stor grad dagens jernbanetrasé. Alternativet gir negativ påvirkning til verdier knyttet til friluftsliv i kulturlandskapet ved Jessnes og Stor-Ilehagan, mens det blir positiv påvirkning på verdier knyttet til friluftsliv i strandsonen og Mjøsa ved at eksisterende jernbane legges ned. I øvre del av Jessnes og søndre og sentrale deler av Brumunddal blir det negativ påvirkning på verdier knyttet til nærmiljø, mens det i sentrale og nedre deler av Jessnes og i strandsonen blir positiv påvirkning på nærmiljøkvaliteter. Det er positivt at stasjonsområdet fortsatt blir liggende sentralt i Brumunddal.

1.4 Konsekvensvurdering av hvert alternativ

Konsekvensutredningen omfatter fire gjennomgående alternativer. De fire alternativene består av felles strekninger sør og nord for Hamar, i Stange og Ringsaker. Disse diskuteres til slutt. I Hamar er det i tillegg tre varianter til alternativer og i Stange en variant til alternativet.

1.4.1 Alternativ K1 vest-2b «dagens stasjon med bru over Hamarbukta»

Alternativ K1-2b er vurdert til samlet å gi **middels negativ konsekvens**. Alternativet gir noe positive konsekvenser til Kvadraturen og Østbyen ved at dagens jernbanestasjon opprettholdes og moderniseres og at dagens jernbanestrekning fra stasjonen til Høyensal legges ned og frigjøres til andre formål. Det blir positive konsekvenser for Jernbanetomta og Espern ved at dagens samlede sporbredde reduseres. Det blir videre positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned fra Bispehaugen til Jessnes, og en sterk barriere mellom vestre bydeler og strandsonen forsvinner og arealet tilbakeføres til andre byformål. Alternativet gir negative konsekvenser til nærmiljø og friluftsliv på strekningen fra Brygga til Bispehaugen, inkludert Koigen. Dobbeltsporet forsterker dagens barriere mellom Koigen og bakenforliggende sentrumskvartaler, ved at tre av dagens forbindelseslinjer for gående og syklende stenges. Tiltaket gir noe negativ konsekvens for Kvadraturen og Brygga og Hamar-bukta ved arealbeslag og ved noe reduksjon i opplevelseskvaliteter. Tiltaket gir videre negative konsekvenser for næringsparken på Stormyra i anleggsfasen og boenheter og næringsbygg må innløses i området.

1.4.2 Alternativ K1 vest-3b «dagens stasjon med kulvert under Hamarbukta»

Alternativ K1-3b er vurdert til samlet å gi en **middels negativ konsekvens**, men konsekvensen er vurdert til å være noe mindre enn ved alternativ K1-2. Forskjellene ligger i delområdene Koigen-Brygga-Tjuvholmen og Bondesvea-Bispehaugen. Det er vurdert at alternativet vil gi noe mindre negativ konsekvens for verdier knyttet til nærmiljø i Koigen og noe mer for verdier knyttet til friluftsliv og nærmiljø på Brygga og i indre del av Hamar-bukta, enn alternativ K1-2. Alternativ K1-3b gir svært god sammenheng mellom Koigen og bakenforliggende tett befolket bydel og dette gjør at alternativet blir vurdert til samlet å være noe bedre enn alternativ K1-2.

Variant K1 vest-3b MAKS kulvert

Variant til alternativ K1-3b blir vurdert til å få samme konsekvens som alternativ K1-3b, altså **middels negativ konsekvens**, men varianten er vurdert til å være et noe bedre valg enn alternativet, fordi det gir bedre forbindelse for gående og syklende til Tjuvholmen.

1.4.3 Alternativ K2 midt-1a, «stasjon ved Rådhuset»

Alternativ K2-1a er vurdert til samlet å gi **stor negativ konsekvens**. Alternativet gir stor og meget stor negativ konsekvens til enkelte delområder. Alternativet gir negative konsekvenser i et større område i Østbyen ved at et stort antall bosteder og kontorbygg må innløses og nærmiljøer forringes. Reetablering av mange gateløp og lokk fra Vangsvegen til tunnelpåhugg avbøter konsekvensene i liten grad. Det er vurdert at den sentrale beliggenheten på stasjonen og aktiviteten stasjonen fører til, vil gi enkelte positive konsekvenser for midtre og østre bydeler i forhold til dagens plassering. Det er i tillegg en positiv konsekvens at dagens jernbane legges ned og areal tilbakeføres til andre byformål i sørlige og vestlige bydeler.

Variant K2 midt-1a MELLOM lokk

Variant til alternativ K2-1a med lett lokk over to kvartaler i Østbyen, blir vurdert til å gi noe mindre negativ konsekvens enn alternativet, men får samme konsekvensgrad; **stor negativ**

konsekvens.

1.4.4 Alternativ K3 øst-3, «stasjon ved Vikingskipet»

I korridor 3 er alternativ K3-3 vurdert til å gi **liten positiv konsekvens** for nærmiljø og friluftsliv. Delområdet Disenstranda har få kvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv og konsekvensene ved tiltaket og nytt stasjonsområde der gir både negative og positive konsekvenser. Området er i dag preget av mangel på urban struktur og byfunksjoner. Jernbanestasjonen fører med seg økt aktivitet og dette gir positive konsekvenser. Det blir noe negative konsekvenser til tilliggende boligområder og for Åkersvika. Delområdene Disen og Børstad får stor negativ konsekvens, ved at boliger må innløses, bomiljøer forringes, turveger avskjæres og opplevelseskvaliteter i turområde forringes. Nedleggelse av dagens jernbane i sørlige og vestlige bydeler gir store positive konsekvenser.

Variant K3 øst-3 Fylling vest

Variant til alternativ K3-3 gir ikke annen konsekvens for nærmiljø og friluftsliv enn for alternativet og er dermed vurdert til å gi **liten positiv konsekvens**. Konsekvensene ved alternativ og variant i korridor 3 blir vurdert som like og disse blir rangert likt.

1.4.5 Alternativ 2A Sørli-Bekkelaget (felles for alle alternativer)

Alternativ 2a Sørli – Bekkelaget er vurdert til samlet å gi **liten negativ konsekvens**. Delområdene sør for Stangebyen, Stange vestbygd og Tokstadgutua får negative konsekvenser i første rekke ved at turveger, turstier og skiløyper blir avskjært og barrieren som jernbanen utgjør forsterkes. Brenneribekken, som er viktig opplevelseselement i kulturlandskapet, blir negativt påvirket ved at dobbeltsporet går svært nær og krysser bekkeløpet. Stangebyen får negative konsekvenser ved at bosteder må innløses og ved at dobbeltsporet går nær skoleanlegg, nærmiljøanlegg og sentrum av tettstedet. Det gir positive konsekvenser at stasjonen opprettholdes og moderniseres sentralt i Stangebyen. Ottestad får negative konsekvenser ved at dobbeltsporet går nær boligområdet på stedet og enkelte boliger må innløses. For delområdet Sandvika blir det negative konsekvenser ved at enkelte boliger må innløses, men positive konsekvenser ved at eksisterende jernbane, som ligger sentralt i delområdet, legges ned og en sterk barriere mellom bo- og nærmiljø og strandsonen fjernes. Delområdene Arstad skole og i særlig grad Steinerskolen, får negative konsekvenser ved nærføring.

Variant 56 1a Ottestad – Åkersvika

Variant 56-1a får samlet **middels negativ konsekvens**. Varianten gir noe større negativ konsekvens enn alternativ 2a for Brenneribekken og Arstad skole. Brenneribekken må legges helt om i en strekning på ca. 1,5 kilometer. Variant 56-1a ligger tett inn mot Ottestadhallen og skoleanlegget i delområdet Arstad skole.

1.4.6 Jessnes-Brumunddal (felles for alle alternativer)

Alternativ 58 er vurdert til å gi **middels negativ konsekvens**. Alternativet gir negative konsekvenser for verdier knyttet til friluftsliv i delområdene Jessnes nord og Ile i første rekke ved at turveger, turstier og turområder blir avskjært og barrieren som jernbanen utgjør forsterkes. Det er noe formildende at dagens jernbane, som ligger ved eller i nærheten av strandsonen, legges ned og at som følge av dette vil tilgjengeligheten til strandsonen øke og arealer frigis til andre formål. Delområdet Jessnes får positiv konsekvens ved at dagens jernbane i strandsonen legges ned og at dobbeltsporet legges i bakkant av stedet. I Brumunddal blir det noe negativ konsekvens

ved at barriere gjennom sentrum forsterkes, og bygninger og boliger må innløses. Det er positivt at jernbanestasjonen opprettholdes sentralt i småbyen.

1.5 *Samlet vurdering og rangering av alternativer*

Alternativ K3-3 er vurdert til det beste alternativet gjennom Hamar. Til tross for enkelte store negative konsekvenser, unngår alternativ K3-3 i stor grad direkte berøring av områder som er tett befolket, intensivt brukt eller som har store verdier knyttet til friluftsliv og rekreasjon. Variant til alternativ K1-3b med maks lokk er rangert som det nest beste alternativet og alternativ K1-3b er rangert som det tredje beste alternativet. Alternativ K1-2 er vurdert til det fjerde beste alternativet til dobbeltspor gjennom Hamar, mens variant til alternativ K2-1a mellom lokk og alternativ K1-2a er rangert som nummer fem og seks og er de to dårligste alternativene. Hovedbegrunnelsen til at alternativ K1-3b blir vurdert til å være noe bedre enn alternativ K1-2, er at K1-3b gir best forbindelse for gående og syklende mellom sentrale bydeler med stor befolkningstetthet og strandsonen med nærmiljøanlegget og turmuligheter. Alternativet er noe dårligere for verdier knyttet til Brygga enn K1-2, og i tillegg må noen flere bosteder innløses som følge av K1-3b i forhold til K1-2, til tross for at tunnelpåhugget ligger 5-600 meter lengre sør enn tunnelpåhugget i K1-2. Variant til alternativ K1-3b maks kulvert får samme konsekvensgrad som alternativ K1-3b, men gir bedre forbindelser til Tjuvholmen og rangeres før alternativet. Alternativet i korridor 2, K2-1a kommer dårligst ut av alternativene gjennom Hamar. Konsekvensene ved å innløse/rive i størrelsesorden 230-240 boenheter og i tillegg bygg med andre sentrumsfunksjoner, er store for nærmiljøet. Alternativet rammer et stort antall beboere og brukere av bydelen svært negativt og punkterer kvartalsstrukturen i bykjernen. Alternativet gir positive konsekvenser i vestre bydeler. I vurdering av konsekvens ved alternativ og variant i korridor 2 er det lagt mest vekt på de negative sidene, fordi alternativet gir store negative endringer for nærmiljøet i indre bydeler og da særlig i Østbyen. Variant til alternativet K2-1a, mellom lokk, er vurdert til å være noe bedre enn alternativet, men dette gir seg ikke utslag i annen konsekvensgrad. I matrisen under vises konsekvensgrad for de ulike alternativer og varianter og rangering.

Tabell 1-1 Vurdering og rangering av alternativenes konsekvens for tema nærmiljø og friluftsliv.

Nærmiljø og friluftsliv	Stange		Hamar							Ringsaker
	2a	56-1a	K1-2b	K1-3b	K1-3b maks	K2-1a	K2-1a mellom	K3-3	K3-3 fylling vest	58
	-	--	--	--	--	---	---	+	+	--
Samlet vurdering	Liten negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Stor negativ	Stor negativ	Liten positiv	Liten positiv	Middels negativ
Rangering	1	2	4	3	2	6	5	1	1	1

1.6 Konsekvenser i anleggsperioden

Konsekvenser i anleggsperioden innbefatter *midlertidig* påvirkning som barrierevirkning, arealbeslag, støy- og støvplager, anleggstrafikk og rystelser ved sprenging, m.m. Bygninger og anlegg som ligger innenfor anleggsbeltet, men utenfor selve tiltaket, må med stor sannsynlighet innløses og eventuelt rives. Dette gir *permanent* påvirkning, ved at beboere må flytte og nabolag og nærmiljø må gjennomgå store endringer.

1.7 Avbøtende tiltak som gir endring i konsekvensgrad

Avbøtende tiltak er justeringer som vil kunne redusere negative virkninger av selve tiltaket og anleggsbeltet og som dermed vil kunne gi endret konsekvensgrad. Nærmiljøanlegg og -områder som er intensivt brukt av barn og unge og som går tapt som følger at byggetiltak, skal i følge Rikspolitiske retningslinjer gis fullverdig erstatning i samme nærområde (Regjeringen 2008, Hamar kommune 2011), og er derfor ikke vurdert som avbøtende og heller ikke kompensierende tiltak.

For Stange kommune foreslås følgende avbøtende tiltak for alternativ 2a og variant 56-1a. Det etableres krysningsmulighet av dobbeltsporet mellom gårdene Hol og Åsen nord for Sørli, ved Huse mot Våletjenn, ved Kausvol gårdsbarnehage, ved Dangelbu og ved Jemli slik at dagens turveg- og stisystem kan opprettholdes. Det etableres krysningsmuligheter som er dimensjonert for løypemaskiner, slik at omfang av skiløyper kan opprettholdes. Som del av alternativ 2a anlegges det lokk/ kulvert over dobbeltspor på hele strekningen mellom Nordstad og frem til forbi Steinerskolen, slik at jordene fortsatt enkelt kan brukes av skolen seinhøstes og vinterstid. I variant 56-1a anlegges det miljøkulvert over dobbeltspor fra og med noe sør for Ottestadhallen og frem til forbi Steinerskolen.

For Hamar kommune, alternativ K1-2 foreslås reetablering av krysningsmulighet av dobbeltsporet for gående og syklende mellom Skappels gate og Koigen. For alternativ K1-3b justeres traséen forbi den gamle Nestléfabrikken, slik at hele anlegget kan bevares. For alternativ K2-1a, med variant foreslås etablering av byggbart lokk over banen fra ca. Stangevegen til plattformområdet. Utnyttelse av lokket avklares i reguleringsplan for området. For alternativ K3-3 foreslås etablering av krysningsmulighet av dobbeltsporet ved Disen mellom boligområde og strandsonen, ved Børstad og ved Tommelstad, der minimum en krysningsmulighet dimensjoneres for løypemaskin.

For Ringsaker kommune foreslås følgende tiltak. Det bygges lokk over dobbeltsporet fra tunnel og til forbi det øvre boligfeltet på Lille-Jessnes. Det etableres gangbro over dobbeltsporet i

skogsområde mellom Lille-Jessnes og Jessnes, for å opprettholde Jessnesrunden, samt gangbroer eller miljølokk som sikrer fortsatt turmuligheter i Stor-Ilehagan. Det etableres krysningsmuligheter av dobbeltsporet for gående og syklende langs Vogngutua ved Nederkværn og dagens kulvert under jernbanen langs elva Brumunda forlenges og opprettholdes.

Dersom avbøtende tiltak gjennomføres vil konsekvenser ved bygging av alternativer /varianter bli endret som vist i matrisen under. Dette gir en noe endret rangering av alternativer og varianter. Alternativ K1-2b blir rangert likt som alternativ K1-3b, dersom forbindelsen for gående og syklende mellom vestre del av Kvadraturen og Koigen forbedres gjennom avbøtende tiltak. Alternativ K2-1a og variant til K2-1a sidestilles, siden de avbøtende tiltakene som foreslås gjør tiltakene identiske. For alternativ og variant i korridor 3 gir avbøtende tiltak en endring på en halv konsekvensgrad. Dette blir ikke synlig i matrisen, som kun skiller på hele grader.

Tabell 1-2 Vurdering og rangering av alternativenes konsekvens for tema nærmiljø og friluftsliv med avbøtende tiltak.

Nærmiljø og friluftsliv	Stange		Hamar							Ringsaker
	2a	56-1a	K1-2b	K1-3b	K1-3b maks	K2-1a	K2-1a mellom	K3-3	K3-3 fylling vest	58
	-	-	-	-	-	--	--	+	+	-
Vurdering etter avbøtende tiltak	Liten negativ	Liten negativ	Liten negativ	Liten negativ	Liten negativ	Middels negativ	Middels negativ	Liten positiv	Liten positiv	Liten negativ
Rangering etter avbøtende tiltak	1	2	2	3	2	4	4	1	1	1

1.8 Kompenserende tiltak

Med kompenserende tiltak menes fysisk erstatning for viktige funksjoner knyttet til nærmiljø og friluftsliv, som går tapt ved bygging av tiltaket. De viktigste kompenserende tiltakene som foreslås er følgende: Det reetableres bymessig struktur, der bymessig struktur er fjernet som følge av nytt dobbeltspor. Grønnstruktur og felles utearealer som går tapt, og som ikke kompenseres for som del av tiltaket, foreslås kompensert ved etablering av ny grønnstruktur og nye felles utearealer i nærliggende arealer med tilsvarende størrelse og kvalitet. Områdene tilrettelegges for et bredt spekter av aktiviteter og for et bredt spekter av brukere og utnyttelse og opparbeidelse avklares i planprosess. Turveger og stier som blir avskjært av tiltaket, legges om slik at dagens tilbud opprettholdes. Båthavner og båtanløp som blir fjernet som følge av dobbeltsporet, flyttes til nærliggende områder.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn og formål med prosjektet

Moderniseringen av Dovrebanen sør for Lillehammer er en del av InterCity-satsingen på Østlandet. Denne konsekvensutredningen er en del av kommunedelplanarbeidet for strekningen Sørli-Brumunddal, og skal belyse alle de sider av prosjektet det er satt krav om i planprogrammet for strekningen.

Konsekvensutredningen skal avklare eksisterende miljø- og samfunnsverdier og sikre at det blir tatt hensyn til disse når tiltaket planlegges. Konsekvensutredningen munner ut i en anbefaling. Denne anbefalingen legges til grunn for valg av alternativ som videreføres som forslag til kommunedelplan. Konsekvensutredningen og kommunedelplanen skal legges frem for politisk behandling i Stange, Hamar og Ringsaker kommuner i juni 2016. Kommunene er planmyndighet og skal behandle planen innen 2016. Strekningen er planlagt ferdig bygget innen 2024.

2.2 Tiltak som utredes

2.2.1 Tiltaket

I en konsekvensanalyse representerer *tiltaket* den årsaken som skal analyseres. Konsekvensen er virkningen av dette tiltaket. Tiltaket ligger til grunn for fagtemaene som analyseres i den samfunnsøkonomiske analysen.

Ved siden av banekorridoren med tilhørende teknisk infrastruktur omfatter tiltaket også stasjonsutforming, veiomlegginger, deponier, gjenbruk av eksisterende baneareal og lignende. Tiltaket omfatter også togfrekvens. Tiltaket er nærmere definert på tiltakskartet.

2.2.2 Nullalternativet (referansealternativet)

Nullalternativet er sammenligningsgrunnlaget for de utredede alternativene og variantene. Nullalternativet representerer dagens situasjon i planområdet. I tillegg medregnes den utvikling som forventes framover i planområdet i hele analyseperioden uten at det gjennomføres tiltak.

I denne utredningen består nullalternativet av eksisterende jernbanelinje uten investeringer, men med vanlig vedlikehold slik at funksjon og tilbud opprettholdes som i dag. Investeringstiltak på vei og bane som står i Nasjonal transportplan inngår i nullalternativet. Dette omfatter sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Sørli, og sammenhengende firefelts motorveg fra Oslo til Brumunddal.

2.2.3 Ringvirkninger

Gjennomføringen av tiltaket vil kunne gi ringvirkninger for bl.a. bosetning, næringsutvikling, bo- og arbeidsmarkedsregioner. Slike indirekte virkninger behandles som andre samfunnsmessige virkninger og er ikke en del av den samfunnsøkonomiske analysen.

2.2.4 Planområde og influensområde

Planområdet strekker seg fra Sørli i Stange kommune til Brumunddal i Ringsaker kommune. Planområdet omfatter det totale området som er direkte knyttet til tiltaket. Planområdet er felles for de ulike fagene i konsekvensutredningen. Tiltaket vil imidlertid også ha virkning utover

planområdet. Dette kalles influensområde. Influensområdet vil være forskjellig for de ulike fagene i konsekvensutredningen.

2.2.5 Utredede alternativer

Konsekvensutredningen omfatter følgende gjennomgående alternativer og varianter.

- *Alternativ 2a Bekkelaget* omfatter strekningen fra Sørli til Åkersvika. Alternativet følger eksisterende bane forbi Stangebyen. Ved Guåker dreier alternativet nordvestover og følger deretter eksisterende bane forbi Ottestad stasjon. Ved Jemli tar alternativet igjen av fra dagens trasé og føres like vest for gårdene Nordstad og Tokstad.
- *Variant 56-1a Bekkelaget* omfatter strekningen fra Ottestad til Åkersvika. Varianten tar av fra dagens trasé nord for Ottestad stasjon, men føres mellom Nordstad gård og Arstad skole og dermed også nærmere gårdene Gyrud og Tokstad.
- *Alternativ K1-2b Dagens stasjon med bru over Hamarbukta* omfatter strekningen fra Åkersvika til Vikervegen langs deler av eksisterende trasé. Alternativet føres over Åkersvika vest for eksisterende fylling, ligger på flomhøyde (ca. 128 moh.) gjennom dagens stasjonsområde, føres på bro over Hamarbukta og inn i en betongkulvert nord for Koigen. Tunnelpåhugget ligger ved Stormyra.
- *Alternativ K1-3b Dagens stasjon med kulvert under Hamarbukta* omfatter strekningen fra Åkersvika til Vikervegen langs deler av eksisterende trasé. Alternativet føres over Åkersvika vest for eksisterende fylling, ligger på flomhøyde (ca. 128 moh.) i deler av dagens stasjonsområde, og senkes deretter gjennom resten av stasjonsområdet og Hamarbukta og inn i en neddykket betongkulvert. Tunnelpåhugget ligger vest for Koigen.
- *Variant K1 vest-3b MAKS kulvert* har lukket kulvert over hele Hamarbukta og frem til ny stasjon. Bygningen integreres i kulverten. For øvrig er varianten i store trekk identisk med alternativet.
- *Alternativ K2-1a Stasjon ved rådhuset* omfatter strekningen fra Åkersvika til Vikervegen gjennom Østbyen. Alternativet føres over Åkersvika vest for eksisterende fylling, skjærer seg gjennom Østbyen og føres inn i en fjelltunnel like ved CC stadion. Mellom stasjonen ved rådhuset og fjelltunnelen er det planlagt et betongtunnel som kan opparbeides til byrom.
- *Variant K2 midt-1a MELLOM lokk* innebærer at det legges inn et parklokk nord for Stangevegen. For øvrig er varianten i store trekk identisk med alternativet.
- *Alternativ K3-3 Stasjon ved Vikingskipet* omfatter strekningen fra Åkersvika til Vikervegen gjennom Børstad. Alternativet føres over Åkersvika øst for eksisterende fylling, legges over parkeringsarealene ved Vikingskipet, øst for boligområdet ved Disen og deretter over marka til gårdene Børstad og Tommelstad. Ved Tommelstad ligger også tunnelpåhugget.
- *Variant K3-3 Fylling vest* innebærer at ny jernbane føres over Åkersvika på vestsiden av eksisterende fylling. For øvrig er varianten i store trekk identisk med alternativet.
- *Alternativ 58 Jessnes-Brumunddal* omfatter strekningen fra Vikervegen til Brumunddal. Alternativet ligger i helningen øst for eksisterende bane. Alternativet føres mellom gårdene Jesnes nedre og Jesnes søndre, over Mælumsvika og deretter gjennom Stor-

Ihleagan før den krysser E6. Herfra følger den dagens bane inn mot Brumunddal stasjon. Alternativer innebærer at eksisterende Amlunden bru rives.

Figur 2-1 Tabellen viser hvilke gjennomgående alternativer og varianter som er konsekvensutredet.

	Stange	Hamar				Ringsaker
Alternativ	2a	K1 vest-2b «dagens stasjon med bru over Hamarbukta»	K1 vest-3b «dagens stasjon med kulvert under Hamarbukta»	K2 midt-1a «stasjon ved rådhuset»	K3 øst-3 «stasjon ved Vikingskipet»	58
Variant	56-1a Ottestad-Åkersvika		K1 vest-3b MAKS kulvert	K2 midt-1a MELLOM lokk	K3-3 Fylling vest	



Figur 2-2 Kartet viser hvilke gjennomgående alternativer og varianter som er konsekvensutredet.

2.3 Konsekvensutredningens oppbygning

2.3.1 KU, samfunnsøkonomisk analyse og KDP

Konsekvensutredningen er ledd i en vurderingsprosess og beslutningsrekke som leder frem til planvedtak i kommunestyret. Prosessen kan skjematisk fremstilles i tre trinn:

1 KU: Samfunnsøkonomisk analyse

Formålet med den samfunnsøkonomiske analysen er å vise hvordan tiltaket påvirker velferden for samfunnet. Analysen gjennomføres med et sett standardiserte fagtema som hvert tiltaksalternativ beskrives med. Deretter vurderes fordeler og ulemper av hvert alternativ. Dette gjøres separat for hvert fagtema og samlet for alle temaene til slutt. Metoden i håndbok V712 skiller mellom verdier som er prissatt og ikke prissatt. Følgende tema inngår i analysen:

Tabell 2-3 Tabellen viser hvilke fagtema som er en del av den samfunnsøkonomiske analysen.

Prissatte fagtema	Ikke-prissatte fagtema
5.2 Trafikant og transportbrukernytte	6.3 Landskapsbilde
5.3 Operatørnytte	6.4 Nærmiljø og friluftsliv
5.4 Budsjettvirkning for det offentlige	6.5 Naturmangfold
5.5 Ulykker	6.6 Kulturmiljø
5.6 Støy, luftforurensning og klimagassutslipp	6.7 Naturressurser
5.7 Restverdi	
5.8 Skattekostnad	

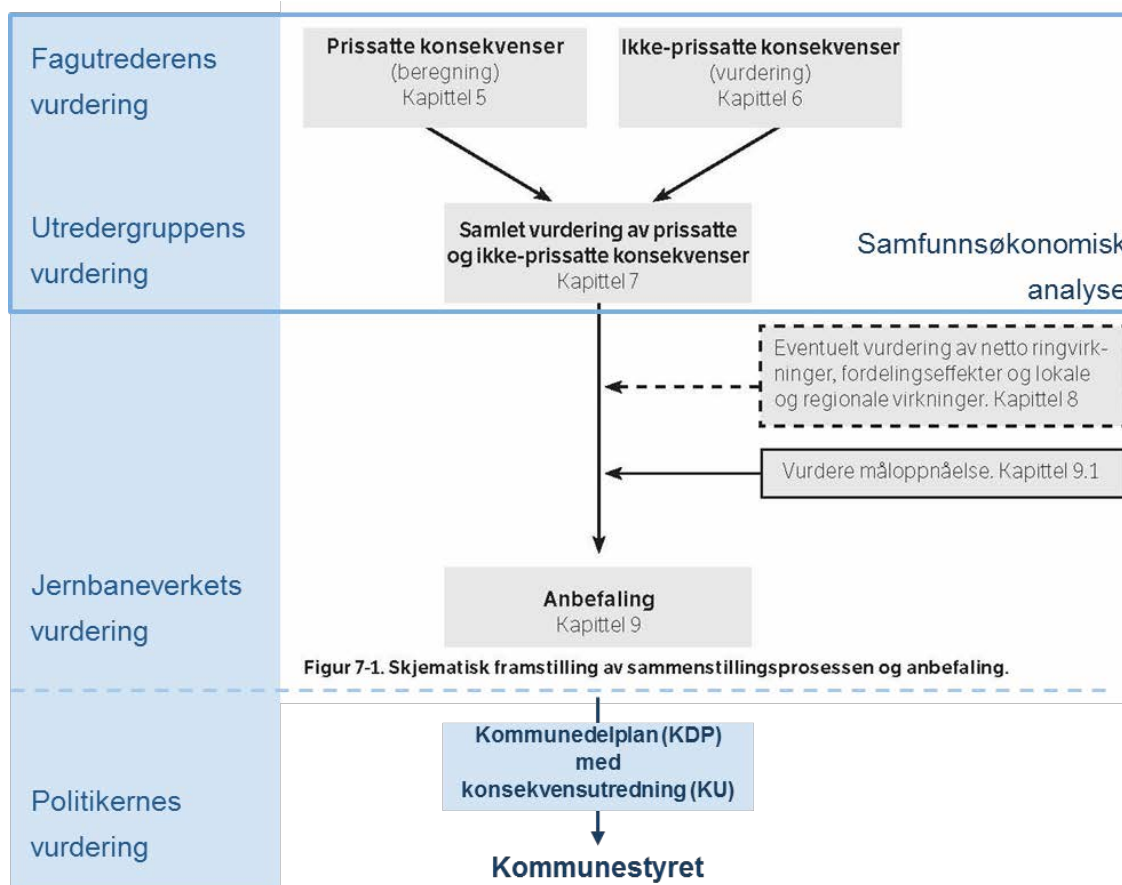
Analyseresultatet er gitt av en sammenstilling av de ulike fagutrederenes vurderinger og diskusjoner. Analysen danner grunnlaget for den videre beslutningsprosessen.

2 KU: Anbefaling

Den endelige konsekvensutredningen inneholder en anbefaling av hvilke eller hvilket alternativ Jernbaneverket ønsker å videreføre som kommunedelplan. I tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen baserer også anbefalingen seg på konsekvensen av andre samfunnsmessige virkninger og en vurdering av hvor godt de ulike alternativene innfrir prosjektets mål. Hovedregelen er at en tar utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske analysen, velger det alternativet som er rangert først, og anbefaler dette. Det er Jernbaneverket som gir anbefalingen.

3 KU + KDP: Planforslag

Konsekvensutredningen fremmes sammen med kommunedelplanen som et planforslag for kommunestyret. Det er kommunestyret som tar stilling til forslaget og har den endelige vedtaksmyndigheten i planprosessen.



Figur 2-4 Figuren viser prosess og beslutningsledd mellom den samfunnsøkonomiske analysen, konsekvensutredningen og kommunedelplanen. Figuren er en videreutvikling (vist med blått) av figur 7-1 i V712 (vist med svart).

2.4 Metode og planprogram

Innholdet i utredningen er definert i planprogrammet og i planprogrammets krav til metode. De enkelte fagutredningene følger metoden gitt av Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. I tillegg er det for de ulike fagtemaene brukt supplerende verdikriterier i den grad dette har vært formålstjenlig. Planprogrammets innhold struktureres og av metodens form.

2.4.1 Utredningskrav fra planprogrammet

Forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Sørli–Brumunddal, vedtatt 17.06.2015, angir hvilke korridorer, tema og metoder som skal benyttes i kommunedelplanarbeidet. For fagtemaet er det angitt følgende krav:

«Temaet omfatter befolkningens fysiske muligheter til å utøve friluftslivsaktiviteter.»

Friluftslivsaktiviteter tolkes da som også å innbefatte aktiviteter i nærmiljøet, som det er definert i håndbok V712.

I følge planprogrammet skal utredningen inneholde følgende:

- Friluftsliv- og nærmiljøaktiviteter kartlegges på overordnet nivå
- Barn og unge skal spesielt hensyntas
- Temakart skal synliggjøre friluftsliv- og nærmiljøinteresser

Følgende utfordringer er nevnt spesielt:

- Ivaretagelse av kvalitetene på Furuberget og i friområder langs Mjøsa
- Opprettholdelse av gode og innarbeidede forbindelser til lokale friområder, ved å sørge for sammenhengende nye og eksisterende tur- og rekreasjonsområder
- Etablering av gode krysningspunkter av den nye banen, både for vinter og sommerløyper
- Ivaretagelse av kulturlandskapet ved Børstad som nær-turterreng
- Ivaretagelse av friområdet ved Vikingskipet. Eventuelt å finne erstatningsområder i nærheten av regulert boligutbygging på Espern

Metode

Følgende krav til metodikken er satt i planprogrammet:

- Metodikken i *Håndbok V712 Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen 2014) skal følges.
- Rundskriv T-2/2008, Regjeringen, *Om barn og planlegging*, skal legges til grunn. Rundskrivet presiserer kommunens ansvar for oppfølging av Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og ved det ivareta barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø.

I tillegg er det krav om at følgende håndbøker skal gi innspill til metodikken:

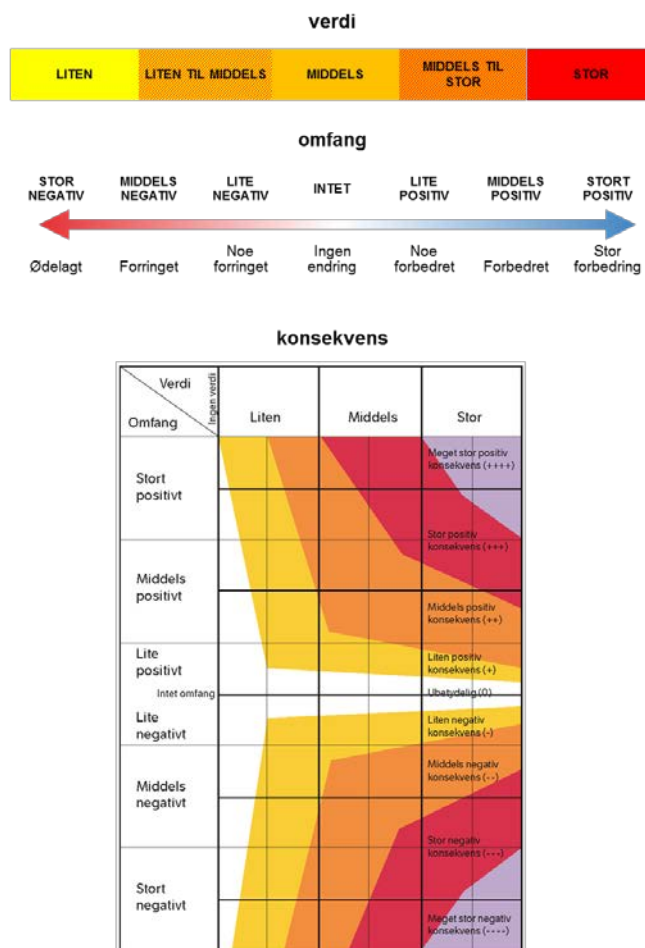
- Miljødirektoratets veileder M98-2013. *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder*.
- Direktoratet for Naturforvaltnings (nå Miljødirektoratet) håndbok 25-2004. *Kartlegging og verdsetting av friluftsområder*.
- Direktoratet for Naturforvaltnings (nå Miljødirektoratet) håndbok 18-2001. *Friluftsliv i konsekvensutredninger*.

2.4.2 Metode ikke-prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte fagtemaene vurderes i tre hovedtrinn:

- **Verdi**
Basert på tilgjengelig kunnskap defineres utredningsområdet og hvilke miljøer eller delområder dette inneholder. Miljøene eller delområdene verdivurderes på en femdelt skala fra liten til stor verdi.
- **Omfang**
Deretter vurderes det hvordan tiltaket påvirker de berørte delområdene. Omfanget skal vurderes i forhold til referansesituasjonen (nullalternativet).
- **Konsekvens**
Konsekvensen for delområdet fastslås ved å sammenstille resultatene av verdi- og omfangsvurderingen.

Til slutt skal det redegjøres for den samlede konsekvensen av hvert alternativ, alternativene skal rangeres, beslutningsrelevant usikkerhet skal kommenteres og eventuelle avbøtende tiltak skal foreslås. Den følgende figuren angir de viktigste trinnene i metoden for de ikke-prissatte konsekvensene:



Figur 2-5 Figuren viser hovedtrinnene i vurderingen av de ikke-prissatte konsekvensene. Konsekvensen fremkommer ved å sammenstille delområdets faglige verdi med tiltakets påvirkning av denne verdien.

3 Definisjon og avgrensning av temaet

3.1 Definisjon av tema

Definisjon av temaene nærmiljø og friluftsliv er hentet fra håndbok V712 (Statens vegvesen 2014) og fra Miljødirektoratet (Miljødirektoratet 2013).

Nærmiljø defineres som menneskenes daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel (Statens vegvesen 2014 og Miljødirektoratet 2013). I dette inngår bosteder og bo-områder, sentrumsbebyggelse, offentlige og felles møtesteder i tettsteder og byer, der SSBs definisjon av «tettsted» legges til grunn for definisjon for tettsteder og byer.

Bolignære leke- og rekreasjonsområder er viktige nærmiljøanlegg. Med dette menes lekeplasser, ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremetersskog, badestrenger, offentlig sikrede områder, parker og lignende som er mindre enn 200 daa. Slike områder er spesielt viktige for barn, eldre og andre grupper med liten aksjonsradius fra bosted. Områdene kan utgjøre deler av skolens uterom eller andre offentlig tilgjengelige anlegg (Miljødirektoratet 2013).

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette regnes både naturterreng og rekreasjonsområder i tettsteder. For friluftslivutøveren er opplevelsen det sentrale. Aktiviteter som ligger i grenseland mellom friluftsliv og andre aktiviteter (idrett mv). tas med i kartleggingen og verdsettingen av friluftsområder, dersom de foregår i naturomgivelser og på friluftslivs premisser (Statens vegvesen 2014 og Miljødirektoratet 2013).

Enkelte områder er både nærmiljøområde og friluftsområde. Ulike aktiviteter i nærmiljøet som foregår med tilsvarende krav til friluftslivet har til områder, tilrettelegging mm, kan behandles likt som friluftsliv. Nærturterreng kan gi verdi både i forhold til nærmiljø og friluftsliv. For noen grupper er mangel på fritid et vesentlig hinder for å oppsøke friluftsområder, mens for andre grupper er liten mobilitet et hinder. For disse befolkningsgruppene blir nærturterreng og rekreasjonsområder sentralt for å oppnå friluftsliv-opplevelse (Miljødirektoratet 2013). Samtidig vil disse områdene kunne være arena for nærmiljøaktiviteter som ikke dekkes av friluftsliv-begrepet.

Nærturterreng er definert som store vegetasjonskledde områder (større enn 200 daa) i tettsteder eller som grenser til tettsteder, der man kan gå tur på minimum to kilometer, uten å bruke samme sti. Flere mindre områder som til sammen blir større enn 200 daa og som er forbundet med grøntkorridorer eller lite trafikkerte veger i grønne omgivelser, parker, strandsoner, markaområder og de fleste typer idrettsanlegg, inkluderes i betegnelsen. Trafikkerte veger er gjerne definert som veger med over 2000 ÅDT (årsdøgntrafikk) og hastighet høyere enn 30 km/t.(SSB.no).

Nærturterreng bør være tilgjengelig innenfor 500 meter fra bolig. Områdene skal være tilknyttet byggeområder som for eksempel boligområder, skoler og barnehager, samt ligge i gangavstand fra disse (Miljødirektoratet 2013).

Rekreasjonsområder er definert som naturområder av en viss størrelse (minst 5 daa) i tettsteder eller som grenser til tettsteder. Parker, turveger og de fleste idrettsanlegg er også inkludert (SSB 212).

I denne fagrapporten er det søkt å skille mellom friluftsliv og nærmiljø, ved å bruke det

tradisjonelle begrepet for friluftsliv. Aktiviteter knyttet til friluftsliv vil da være lengre turer i større grøntområder i nærmiljøet og i skog og mark med henblikk på naturopplevelser. De fleste delområdene i rapporten har verdi både som friluftslivsområder og nærmiljøområder.

3.2 Fagtemaets verdigrunnlag

Forvaltningsprioritet og *bevaringsstrategi* er en del av verdibegrepet for ikke-prissatte konsekvenser, jfr. håndbok V712. I forhold til nærmiljø og friluftsliv sier offentlige planer noe om hvordan det offentlige og innbyggerne, representert via politikerne, ønsker at verdiene i byene, tettstedene og omlandet skal forvaltes, brukes og utvikles. I dette kapitlet blir slike verdier og forvaltningsprioriteter diskutert på et overordnet nivå. I verdi- og omfangsvurderingen av hvert delområde, kap. 6, er disse verdiene mer synliggjort. Ved gjennomgang av offentlige planer som kilder for å vurdere verdier, er det planidéer og verdiprioriteringer det er sett etter, og da særlig verdier som er knyttet til felles goder det er ønsket om å bevare for fremtiden. Økonomisk verdi på evt. prosjekter som finnes i utbyggingsplaner er ikke grunnlag i verddivurderingen.

Verdier som finnes i offentlige og private utbyggingsplaner, og som med stor sannsynlighet blir realisert innen utredningsperioden uavhengig av tiltaket, inngår i 0-alternativet. Det samme gjelder planer for vern, som med stor sannsynlighet blir gjennomført i utredningsperioden, uavhengig av tiltaket. I henhold til håndbok V712, skal nullalternativet ta utgangspunkt i dagens situasjon og inkludere alle relevante, vedtatte planer: «I en KU etter plan- og bygningsloven er det rimelig at nullalternativet inkluderer alle relevante, vedtatte planer med betydning for tiltaket. Med relevant forstås planer som med rimelig sannsynlighet vil realiseres innenfor den samme tidshorisont som selve tiltaket.»

Innenfor fagfeltet nærmiljø og friluftsliv kan det være motstridende interesser, ved at tiltak som er bra for beboere i nærmiljøet, er en ulempe for brukere av friluftslivet og motsatt. I tillegg kan verdier knyttet til nærmiljø ofte være mer sårbare for nye tiltak og endringer. De er knyttet til bomiljøer og hverdagsfunksjoner som skole, barnehage, uteområder brukt på ettermiddag og kveldstid i hverdagen og ofte også arealer knyttet til jobbsteder. For barn er ofte områder som er lite eller ikke funksjonsbestemte særs verdifulle. Friluftsområder er ofte mer erstatt-bare, ved at det finnes områder med liknende kvaliteter i rimelig nærhet. Brukere av friluftsområder er ofte målrettede og villige til å reise eller krysse barrierer for å komme seg på tur. På bakgrunn av dette er verdi og omfang vurdert adskilt for nærmiljø og for friluftsliv i denne rapporten. Ved å synliggjøre verdier knyttet til nærmiljø og til friluftsliv hver for seg, blir vurderingen av omfang og konsekvens for fagfeltet mer synlig og lettere etterprøvbare.

3.2.1 Vurderingskriterier

SVV håndbok V712 ligger til grunn for verddivurderingene og vurdering av omfang. Kriteriene for verddivurdering vises i Tabell 3-1.

Tabell 3-1 viser kriterier for verddivurdering. Tabell er hentet fra SVV håndbok V712.

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Bolig-områder	Boligområde med stor grad av utflytting eller med reduserte kvaliteter Og/eller lav tetthet av boliger og få boliger	Vanlig boligområde	Boligområde med spesielle kvaliteter Og/eller tette konsentrasjoner av boliger
Øvrige bebygde områder	Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud og uteområder for barn, unge og/eller voksen Og/eller lav bruksintensitet	Fritidstilbud/uteområder der en del barn, unge og/ eller voksne oppholder seg Og/eller middels bruksintensitet	Grunnskoler/barnehager/ fritidstilbud/uteområder der mange barn, unge og/eller voksne oppholder seg Og/eller svært stor bruksintensitet
Offentlige/felles møtesteder og andre uteområder	Uteområder som er lite brukt Områder med få eller ingen opplevelseskvaliteter / er lite egnet til bruk og opphold	Uteområder som brukes Områder med opplevelseskvaliteter / som er egnet til bruk og opphold Områder som har, og kan ha betydning for barns, unges og/eller voksnes fysiske utfoldelse og opphold	Uteområder som brukes ofte/av mange Viktige områder for barns, unges og/eller voksnes fysiske utfoldelse og opphold
Friluftsområder	Områder som er mindre brukt og mindre egnet til friluftsliv og rekreasjon Områder med få eller ingen opplevelseskvaliteter	Områder som brukes til friluftsliv og rekreasjon Områder med opplevelseskvaliteter / som er egnet til friluftsliv og rekreasjon Områder som har, og kan ha betydning for barns, unges og/eller voksnes friluftsliv og rekreasjon	Områder som brukes ofte/ av mange Områder som er en del av sammenhengende grøntområder Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stillhet og naturopplevelse
Veg- og stinett for gående og syklende	Veg- og stinett som er lite brukt, og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs Ferdslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveger og dermed er lite brukt	Veg- og stinett som brukes Ferdslinjer til sentrale målpunkter	Sentrale ferdselslinjer som er svært mye brukt Hovedferdselslinjer til sentrale målpunkter Ferdslinjer som er en del av sammenhengende ruter spesielt tilrettelagt for gående og syklende
Identitets-skapende områder/elementer	Områder/elementer som ikke er viktige for stedets identitet (få knytter dette området/elementet til stedets identitet)	Områder/elementer som kan være viktig for stedets identitet (noen, men ikke mange, knytter dette området/ elementet til stedets identitet)	Områder/elementer som definerer stedets identitet (mange knytter dette området/elementet til stedets identitet)

3.2.2 Planområde og influensområde

Utredningskorridorene definerer planområdet og dette er felles for alle fag. Planområdet er beskrevet i innledende tekst. I tillegg opereres det med et fagspesifikt *influensområde*. For denne fagrapporten omhandlende nærmiljø og friluftsliv er influensområdet satt til min 1000 m. på hver side av tiltakets midtre linje. Influensområdet er vist i vedlagte kart og er endelig avgrenset etter at undersøkelser av verdier knyttet til faget er utført. Miljødirektoratet har definert aksjonsradius til en gjennomsnittlig ungdom til å være ca. 1000 meter (Miljødirektoratet 2013), og dette er lagt til grunn for avgrensning av først undersøkelsesområdet og deretter for influensområdet.

Influensområdet er delt inn i mindre områder, kalt delområder. Delområder skal ifølge håndbok V712 skal være så enhetlige som mulig og gis en verdi (Vegdirektoratet 2014).

3.3 Kunnskapsgrunnlag og datainnsamling

3.3.1 Anvendt datagrunnlag

For undersøkelsesområdet er det tilgjengelig en solid mengde relevante registreringer, utført av ulike offentlige og private aktører. Det er innhentet informasjon direkte fra kommunene, lag og foreninger, og det er utført feltbefaringer. Det er i tillegg benyttet ulike web-sider. For kildehenvisning, se kap. 8.

Offentlige planer

Offentlige planer; kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner, med tilliggende temanotatet og temakart, er gjennomgått. Disse gir en god pekepinn på hvordan kommunene selv verdsetter sine arealer. De viktigste arealformålene er nevnt under hvert delområde. Anlegg og områder som er intensivt brukt av barn og unge og som må rives som følger av utbyggingstiltak, skal erstattes med anlegg og områder av tilsvarende størrelse og kvalitet i samme nærområde (Regjeringen 2008 og Hamar kommune 2011.)

Bomiljøers verdi

I håndbok V712 er det satt opp kriterier for vurdering av hvorvidt boligområder og bomiljøer har lav, middels eller stor verdi. Verdivurderingen er ikke et uttrykk for boligens monetære verdi eller hvor stor verdi boligen har for eier. Verdisettingen er for en stor del knyttet til boligtetthet og befolkningsgrunnlag. Det skal skilles mellom bo-områder med lav tetthet, vanlig boligområde og tette konsentrasjoner av boliger. For å skille mellom dette er SSB sin database brukt: <http://kart.Ssb.no/>. Inndelingen er basert på inndelingsklasser i SSB og er i denne vurderingen satt som vist i tabellen. Vurderingen er gjort i cirka tall. Lav tetthet gir lav verdi, lav-middel tetthet gir lav-middel verdi, osv.

Tabell 3-2. Kriterier for vurdering av bomiljøers verdi og grad av tetthet

Bo-område	Lav tetthet	Lav-middels	Middels tetthet	Middels-høy	Høy tetthet
Boliger/ 62,5 daa (Boliger /km ²)	<1 (<20)	2-6 (20-100)	7-31 (100-500)	32-124 (500-2000)	>125 (>2000)
Innbyggere/ 62,5 daa (Innbyggere / km ²)	0-31 (<500)		32-624 (500-10.000)		>625 (>10.000)

I tillegg er det gjort vurderinger om boliger og byområder evt. har spesielle verdier definert på vegne av fellesskapet. Fredede boliger kan være eksempel på boliger med høy verdi. Dette er i så fall begrunnet.

Støyberegninger

Det er utarbeidet støyrapport omhandlende støyberegninger av dagens og framtidig togtrafikk. (Rambøll Sweco, 2016). Resultatene fra støyrapporten er lagt til grunn for denne fagrapporten. Beregningene er utført både med og uten støyskjermingstiltak. Med berørt bygninger menes antall bygninger med støyfølsomt bruksformål, innenfor rød eller gul støysone, dvs. bygninger som er beregnet å få over 58 dB mot yttervegg. Bebyggelse med støyfølsomt bruksformål er boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager, samt overnattingssteder og kontorer. Resultatene viser følgende:

Tabell 3-3 viser antall støyfølsomme bygninger i undersøkelsesområdet som er og vil bli berørt av jernbanen.

Alternativt spor	Antall berørte <i>støyfølsomme bygninger</i>		
	Uten støyskjerming	Med støyskjerming	Dagens
Sørli – Bekkelaget 1a	459	206	243
Sørli – Bekkelaget 2a	476	212	243
Hamar K1-2	242	143	321
Hamar K1-3b	204	114	321
Hamar K2-1a	243	156	321
Hamar K3-3	260	171	321
Jessnes - Brumunddal	346	164	197

Tabell 3-4 viser antall personer beboende i boliger i undersøkelsesområdet med støy over grenseverdi.

Alternativt spor	Antall berørte <i>personer</i>		
	Uten støyskjerming	Med støyskjerming	Dagens
Sørli – Bekkelaget 1a	1199	539	620
Sørli – Bekkelaget 2a	1239	552	620
Hamar K1-2	1689	1181	1344
Hamar K1-3b	1180	791	1344
Hamar K2-1a	983	762	1344
Hamar K3-3	861	485	1344
Jessnes - Brumunddal	795	388	321

Alternativ Sørli - Bekkelaget 1a og alternativ K3-3, skiller seg ut som de beste alternativene uten støyskjerming, fordi disse berører færrest personer (henholdsvis 1199 og 861 personer). Disse er

også best med støyskjermingstiltak (539 og 485 personer). Alternativene 1a og 2a i Stange kommer så å si likt ut. I forhold til dagens støybilde kommer alle alternativene bedre ut, dersom støyskjerming gjennomføres langs nytt dobbeltspor.

3.3.2 Kildekritikk

Datagrunnlaget er generelt sett bra. Det finnes mye kunnskap om både nærmiljøområder som boligområder, skoler, barnehager, løkker, gangforbindelser, parker og lignende, og om områder og veger som brukes til friluftsliv. Opplysninger om konkrete tall for områdenes bruksintensitet er noe mangelfulle. Verdiene er derfor vurdert ut fra generell kunnskap og faglig erfaring. Det vil kunne være noe mangelfulle registreringer av lek i nærområder, umerkete stier og løyper, samt av samlingsplasser og identitetsskapende områder i lokalmiljøer.

3.4 Vurdering av omfang

Kriterier for omfangsvurdering knyttet til fagtemaet nærmiljø og friluftsliv er som følger (Statens vegvesen 2014):

- Tiltakets påvirkning på bokvaliteter og kvaliteter knyttet til nærmiljøet
- Tiltakets påvirkning på områdets bruksmuligheter, attraktivitet og opplevelseskvaliteter
- Tiltakets påvirkning på tilgjengelighet til viktige målpunkter for gående og syklende i og utenfor området
- Tiltakets påvirkning på områdets identitetsskapende betydning

4 Overordnet situasjon

4.1 Stange kommune

4.1.1 Befolkningssentra

Stange er et tettsted og kommunesenter med 2.700 innbyggere (SSB 2016). Stedet ligger omkranset av et rikt kulturlandskap og med skogsområdet Kolomoen mot sørøst. Ottestad stasjonssted er et tidligere stoppested langs jernbanen. I dag har stedet kun boliger og ingen service-funksjoner. Bekkelaget og Sandvika ligger i skrånende terreng ned mot Mjøsa og Åkersvik, og er nærmest en bydel av Hamar. Her er det skoler, barnehager, sykehjem og butikker.

4.1.2 De viktigste friluftsliv- og nær-turområdene

I Stangebyen, på Bekkelaget, langs Mjøsa og langs stier i kulturlandskapet, finnes en rekke viktige felles uteområder.

Det er ett statlig sikra friluftsområde innen influensområdet i Stange kommune. Nordsveodden er et rekreasjonsområde ved Mjøsa sør for Åkersvika. Området har i tillegg til opparbeidede arealer, strand- og skogområde som blant annet brukes av skoleklasser.

Stange Vestbygd er et av de mest verdifulle kulturlandskapene i Hedmark og har nasjonal verdi. I landskapet er det betydelige friluftsinnteresser med godt etablerte turveger og -stier, samt nærhet til og strandlinje mot Mjøsa. Friluftslivsaktivitetene er i store deler av året knyttet til avgrensede linjer i kulturlandskap i hevd, men opplevelsen av det helhetlige kulturlandskapet er viktig del av friluftslivet. Ottestadstien er en rundløype på ca. 15 km, som følger gamle ferdselsveger, åkerkanter og gardsveger. Turen går langs strandsonen ved Åkersvika, forbi Nordsveodden og Atlungstad golfbane, videre østover forbi Heggsvoll der den krysser dagens jernbane, så sør for Arstad skole og øst for Bekkelaget. Turen er særlig populær. Det er tilrettelagt for steder å stoppe. Flere turløyper knytter seg opp mot Ottestadstien. Pilegrimsleden er en mye brukt, merket turvei fra Oslo til Trondheim. Leden følger ferdselsårer som man antar at pilegrimer og andre brukte i middelalderen, i tillegg til nyere veger og stier. Formålet med synliggjøringen av gamle pilegrimsleder har vært å ta i bruk historiske veger og stimulere til friluftslivsaktivitet der natur- og kulturopplevelser forenes. Mjøstråkk er navnet på en 250 km lang skiltet sykkelrute rundt Mjøsa. Sykkelruta går også gjennom Stange kommune og ligger delvis i influensområdet til alternativ og variant til InterCity dobbeltspor. Det kjøres opp skiløyper fra Stangebyen og nordover mot Bekkelaget. Knyttet til løypenettet er en kort lysløype i nærheten av Arstad skole. Nærområdene til by- og tettsteder har fått mer fokus de seneste årene. Det planlegges utvidet tursti og løypenett i nærturområder, særlig med hensyn på barn og unges behov (Hamar og Hedemarken Turistforening 2015).

4.1.3 Identitetsskapende områder og elementer

- Stange Vestbygd er kulturlandskap av nasjonal verdi. Området har et innholdsrikt og variert kulturlandskap, som er kilde til gode opplevelser.
- Skogsområdet på Våle og mot Kolomoen er verdifullt i et ellers åpent jordbrukslandskap. I delområdet ligger Våletjenn naturreservat, som er vernet på grunn av verdien knyttet til våtmark. Området gir særlig tilbud til turgåere med stor interesse for naturmangfold.
- Strandlinja mot Åkersvika naturreservat, langs Sandvika og Bekkelaget/ Åkershagan er mye brukt og karaktersetende.
- Nordsveodden er statlig sikret friluftsområde på 83 daa.
- Ottestadstien og Pilegrimsleden er populære og identitetsskapende elementer.

4.2 Hamar kommune

4.2.1 Befolkningssentra

Hamar er den største byen i Hedmark, med omkring 25 000 innbyggere. Enkelte bydeler i Hamar ligger delvis i Stange kommune og delvis i Ringsaker kommune. Det var registrert til sammen nesten 15 000 boliger i Hamar kommune i 2014, med hovedandel eneboliger (ca. 50 %) og rekkehus og boligblokker (ca. 25 %). Hamar kommune har større andel rekkehus og boligblokker enn mange andre norske byer med tilsvarende størrelse (SSB 2016 og Jernbaneverket 2015c).

Hamar er fylkeshovedstad og administrasjonssted for blant annet kommune, fylke, statlige etater og helseregionen Helse Sør-Øst. Viktige offentlige bygg langs/innen korridorene er blant annet Vikingskipet, Hamar rådhus, Statens hus, Hedmark fylkeskommune, Sykehuset innlandet og Høgskolen i Hedmark, lærerhøgskolen. I byen er det handelssenter i kvadraturen, samt større

bydelssentra som Stormyra næringsområde med Maxi Storsenter og Vangsvegen med CC Stadion.

4.2.2 De viktigste friluft- og nærturområdene

Viktige møtesteder og felles uteområder i Hamar er parker og plasser, nærmiljøanlegg, kollektivknutepunkt, museer og uteservering. Hamar park, Strandgateparken, Vestre torg, Stortorget, gågata i Torggata og friområdet Koigen er viktige felles uterom i byens senterområde. I byen er det en rekke skoleanlegg og barnehager som er viktige møtesteder. I Ankerskogen er det sletter, turstier og nærmiljøanlegg. Her ligger også Ankerskogen svømmeanlegg.

På Domkirkeodden ligger ruinene av Hamar gamle domkirke, sammen med Hedmarksmuseet, ett av Norges største middelaldermuseer. Kulturlandskap på Domkirkeodden er et yndet turmål både for byens befolkning og for tilreisende.

Domkirkeodden og Pilegrimssenteret er et viktig mål for pilegrimsvandrere. Pilegrimsleden går over Stangebroa, videre til strandlinja på utsiden av Espern, over Brygga og gjennom Koigen til Domkirkeodden. Innenfor og i forbindelse med Domkirkeodden, ligger Koigen. Området er tilrettelagt med turstier og turveger, scateanlegg, ballbaner, stupetårn, badestrender og plenflater og er mye brukt av innbyggerne i Hamar og av tilreisende. Anlegget møter behovet til et bredt spekter av brukere. I nærheten av Koigen ligger en brygge som er anløp for hjuldampere Skibladder. På Brygga er det båthavn. På Åttemetersplanet er det ungdomsklubb med utearealer der ungdom har lagd aktivitetspark. På Tjuvholmen er det båthavn, balløkke og bademuligheter.

Kulturlandskapet på Bøstad og kulturskogen i Klukhagan er mye brukte og viktige turområder. Friluftslivsaktivitetene er i store deler av året knyttet til avgrensede linjer i kulturlandskapet, men opplevelsen av det helhetlige kulturlandskapet er viktig del av friluftslivet. Det er ett statlig sikra friluftsområde innenfor influensområdet i kommunen. Området heter Hol gård (314 daa) og ligger på Furuberget, nord for sentrum (Naturbase.no). Det er en del av Hamars bymark og nærturterreng. Området er populært og mye brukt for turer til fots eller på ski, samt til sykling, lek og allsidige aktiviteter. Nærområdene til by- og tettsteder har fått mer fokus de seneste årene, kanskje særlig med hensyn på barn og unges behov. I Hamar er nærturområder benyttet av veldig mange grupper mennesker (Hamar og Hedemarken Turistforening 2015).

Andre populære møtesteder er blant annet OL-anleggene fra 1994, Vikingskipet, Hamar Amfi og Storhamar Ishall. Vikingskipet er Norges nasjonalanlegg for skøyter. Espern aktivitetspark og treningssenter er et sentralt møtested.

Mjøstråkk er navnet på en 250 km lang skiltet sykkelrute rundt Mjøsa. Sykkelruta går gjennom Hamar by og ligger i influensområdet til alternativene til InterCity dobbeltspor.

Når forholdene tilsier det blir det kjørt skiløyper på isen i Hamar-bukta med start fra Jernbanebrygga. Med trygg is er det ellers stor aktivitet i Hamarbukta, langs Mjøsstrand og mot Nes vinterstid. Åkersvika er gjerne brukt til kiting og isfiske. Skiløyper blir også kjørt fra Børstad ungdomsskole på Tommelstadjordet/ Børstadjordet.

4.2.3 Identitetsskapende områder og elementer

Særlig viktige identitetsskapende områder og elementer i Hamar er:

- Domkirkeodden med domkirkeruinene, museumsområdet og turveger
- Koigen med nærmiljøanlegg, strender der det er gode bademuligheter og turveg
- Stortorget med nytt kulturhus og gågata med tilhørende plasser i Torggata
- Hamar-bukta med bryggeområde med Skibladnerbrygga, båthavn og klokkespillet
- Vikingskipet OL arena
- Ankerskogen med svømmeanlegg, friområde og skoleanlegg
- Åkersvika naturreservat
- Kalkfuruslogen på Furuberget
- Det bynære kulturlandskapet i hevd på Børstad, som er viktig turområde
- Det gamle fabrikkområdet i Vestbyen, med Bryggeriet og Nestléfabrikken
- Hamar stasjon med stasjonsparken
- Det gamle industri- og jernbaneområdet

4.3 Ringsaker kommune

4.3.1 Befolkningssentra

Brumunddal er kommunesenter med ca. 9.500 innbyggere (SSB 2016). Byen er tradisjonelt et industristed, vokst frem rundt hjørnesteinsbedriftene Moelven Industrier og Langmoen parkett. Næringsparken ligger langs elva Brumunda. En del av området er under transformasjon til boligbebyggelse med høy utnyttelse. Sentralt i byen er handelsgater og kjøpesenter. Del av sentrum er gågate og elvepromenade, med tilliggende plasser og torg. I byen er også Ringsakeroperaen, administrasjonsfunksjoner til sykehuset Innlandet og TINE Meieriet Brumunddal. Dagens jernbanestasjon ligger sentralt i byen.

4.3.2 De viktigste friluft- og nærturområdene

I Ringsaker kommune finnes viktige felles uteområder særlig i Brumunddal, langs Mjøsa og langs stier i kulturlandskapet. Det er tre statlig sikra friluftsområder innen influensområdet i kommunen (Naturbase.no, Miljødirektoratet).

- Jessnes friluftslivsområde (35 daa) er et svært viktig og tilrettelagt område i strandsonen ved Jessnes, like nord for kommunegrensen mot Hamar. Jernbanen går i gjennom stedet og i strandsona. Boligene på sjøsiden av jernbanen har direkte tilgang til strandlinje. Strandsonen er tilrettelagt for bading og strandbaserte aktiviteter og det er båthavn i området.
- Småbåthavna (9,1 daa) er en marina som ligger ved utløpet av elva Brumunda i Brumunddal. Området er mye brukt med, foruten marina, blant annet balløkke, benker/bord, brygge og parkeringsplasser.
- Strandsaga (117 daa) er under regulering for opparbeidelse som friluftsområde av høy kvalitet.

Langodden naturreservat (21 daa) er vernet med hensyn på geologi og er en del av det såkalte Oslofeltet. Området er et populært turmål. Stor-Ilehagan er mye brukt friluftsområde. Områdene ligger i nærheten av Brumunddal og langs turrunde med start sentralt i småbyen.

Pilegrimsleden går fra Furuberget og til Brumunddal. Stien ligger delvis i influensområdet. I forbindelse med Friluftslivets år ble Jessnesrunden merket og skiltet som del av prosjektet «Hamarstiene». Jessnesrunden er viktig turrunde sør i kommunen. Mjøstråkk er navnet på en 250 km lang skiltet sykkelrute rundt Mjøsa. Sykkelruta går gjennom influensområdet til alternativet til InterCity dobbeltspor fra Jessnes til Brumunddal.

4.3.3 Identitetsskapende områder og elementer

De viktigste identitetsskapende områdene og elementene på strekningen Jessnes – Brumunddal er:

- Strandsona på Jessnes er en attraksjon og et turmål.
- Langodden naturreservat utgjør sammen med Stor-Ilehagan og strandområdet i Rørvika, et helhetlig og populært friluftstilbud og en viktig nærmiljøkvalitet.
- Strandsonen i Brumunddal og elva Brumunda med elvepromenade er populære tur- og rekreasjonsområder.
- Furnesfjorden er viktig friluftsområde.

4.4 Mjøsa og Åkersvika

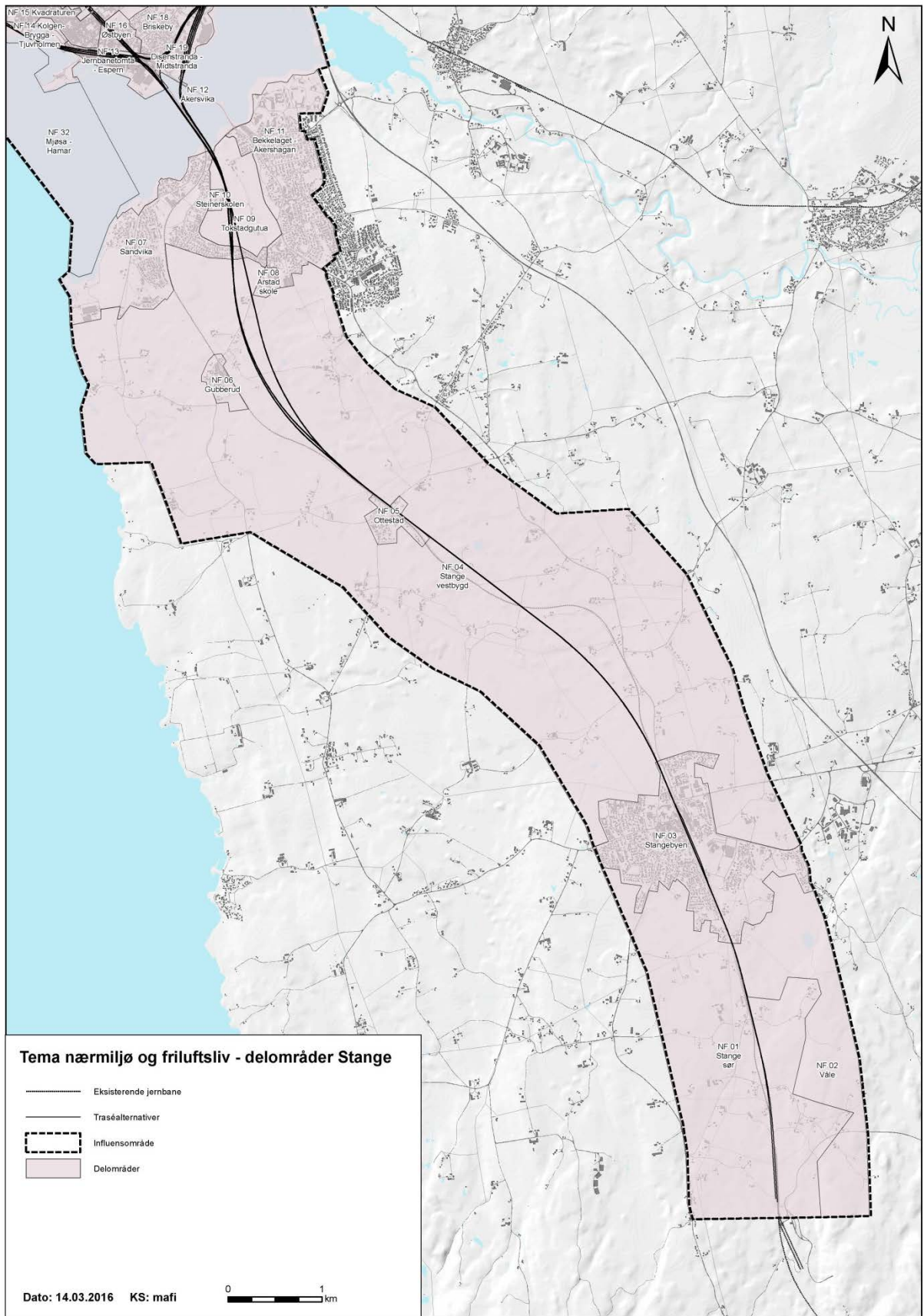
Mjøsa er et svært populært rekreasjons- og friluftsområde, sommer som vinter. Det er generelt god tilgjengelighet til innsjøen i influensområdet. Hamar marina har 200 båter i Brygga båthavn og 440 båter på Tjuvholmen. Mjøsa, med Furnesfjorden og Åkersvika, er mye brukt av båtfolket. Det er rikt fiske i området og mange fine steder å legge til med båt langs land. Også fra landsiden er det mange muligheter for adkomst til og opphold i strandsonen. På Ottestad/ Bekkelaget er hele strandsonen fra Nordsveodden og nordover til Åkershagan, viktig og i stor grad tilgjengelig offentlig friluftsområde. Det er flere strender/ badeplasser og båt plasser i strekningen, sammen med ulike grøntområder. I Ringsaker er det særlig områdene Jessnes og Langodden/ Rørvika, samt strandsonen i Brumunddal fra Pardis til Pellervikodden, som er mye brukte og viktige friluft- og rekreasjonsområder.

Åkersvika er RAMSAR - område med utløp for Flagstadelva og Svartelva. Området har spesielle kvaliteter som friluft- og rekreasjonsområde og er brukt som feltundervisningsområde. I vernebestemmelsene til naturreservatet er det lagt inn fredningsperiode for å verne fuglelivet, med forbud mot ferdsel, bruk av båt og kano. I april og mai, når trekkfugl bruker området, er fiske kun tillatt på noen få steder. Området er mye brukt både om sommeren og om vinteren når vannet er islagt.

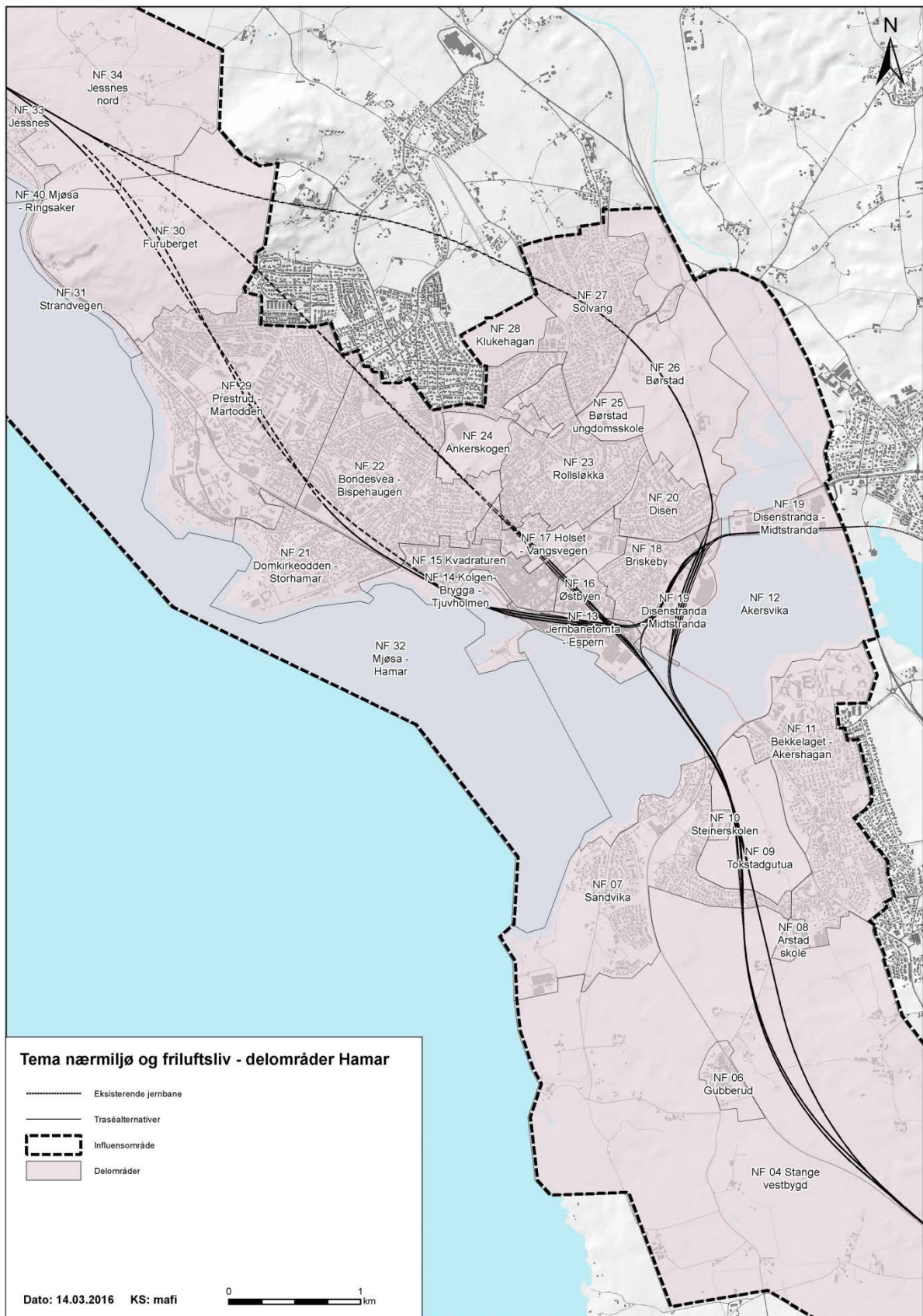
5 Verdi- og omfangsvurdering av delområder

Ved inndeling av influensområdet i delområder er kommunale planer og reguleringsformål, skolekretser, historikk og utbyggingsetapper hensyntatt. «NF» i tabellen er forkortelse for «Nærmiljø Friluftsliv». Lista viser nummer og navn på delområder i denne fagrapporten.

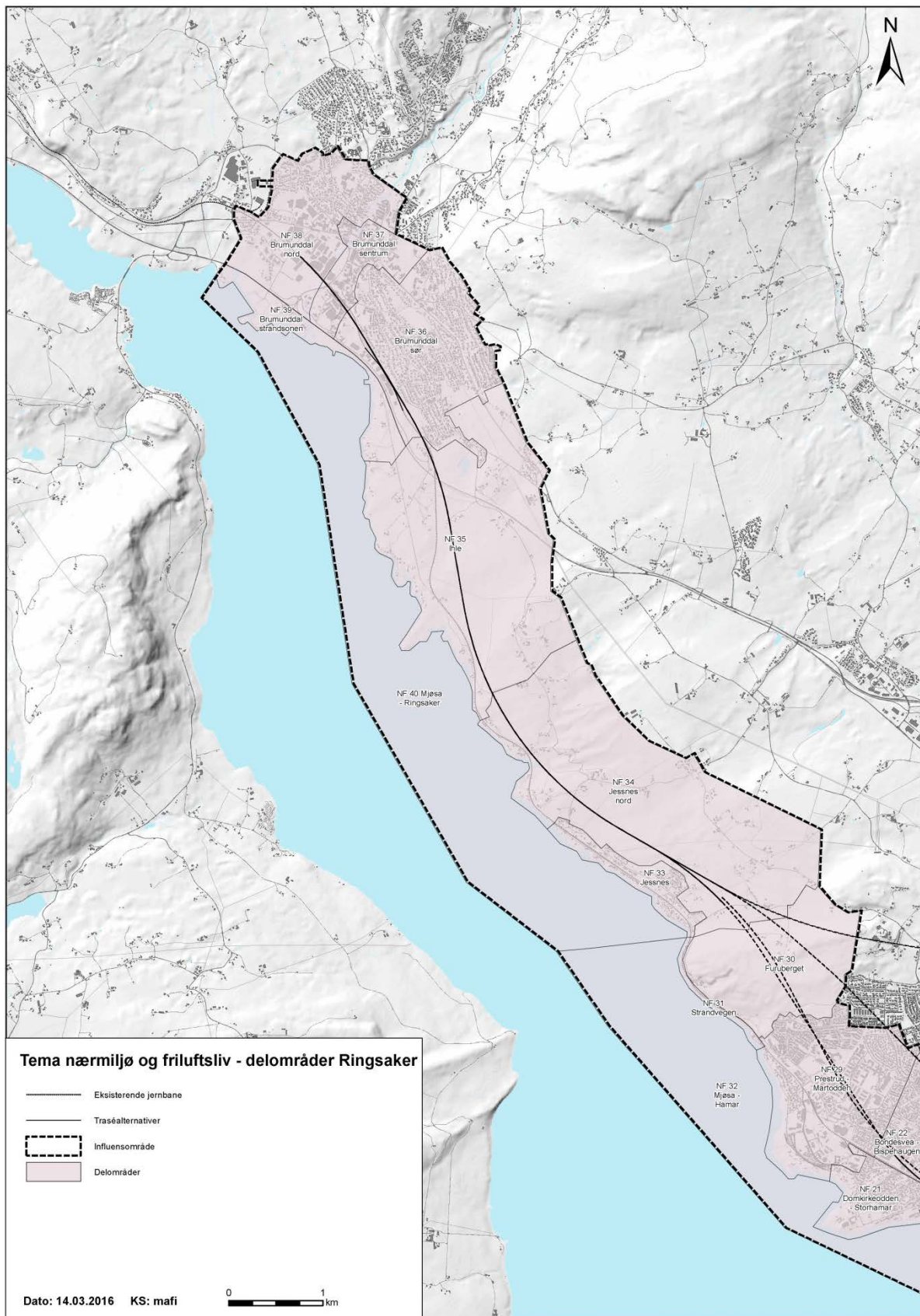
NF01	Stange sør
NF02	Våle
NF03	Stangebyen
NF04	Stange vestbygd
NF05	Ottestad stasjonssted
NF06	Gubberud
NF07	Sandvika
NF08	Arstad skole
NF09	Tokstadgutua
NF10	Steinerskolen
NF11	Bekkelaget
NF12	Åkersvika
NF13	Jernbanetomta Espern
NF14	Koigen Brygga Tjuvholmen
NF15	Kvadraturen
NF16	Østbyen
NF17	Holset Vangsvegen
NF18	Briskebyen
NF19	Disenstranda Midtstranda
NF20	Disen
NF21	Storhamar Domkirkeodden
NF22	Bondesvea Bispehaugen
NF23	Ankerskogen
NF24	Rollsløkka
NF25	Børstad ungdomsskole
NF26	Børstad
NF27	Solvang
NF28	Klukhagan
NF29	Prestrud Martodden
NF30	Furuberget
NF31	Strandvegen
NF32	Mjøsa Hamar
NF33	Jessnes
NF34	Jessnes nord
NF35	Ile
NF36	Brumunddal sør
NF37	Brumunddal sentrum
NF38	Brumunddal nord
NF39	Brumunddal strandsone
NF40	Mjøsa i Ringsaker



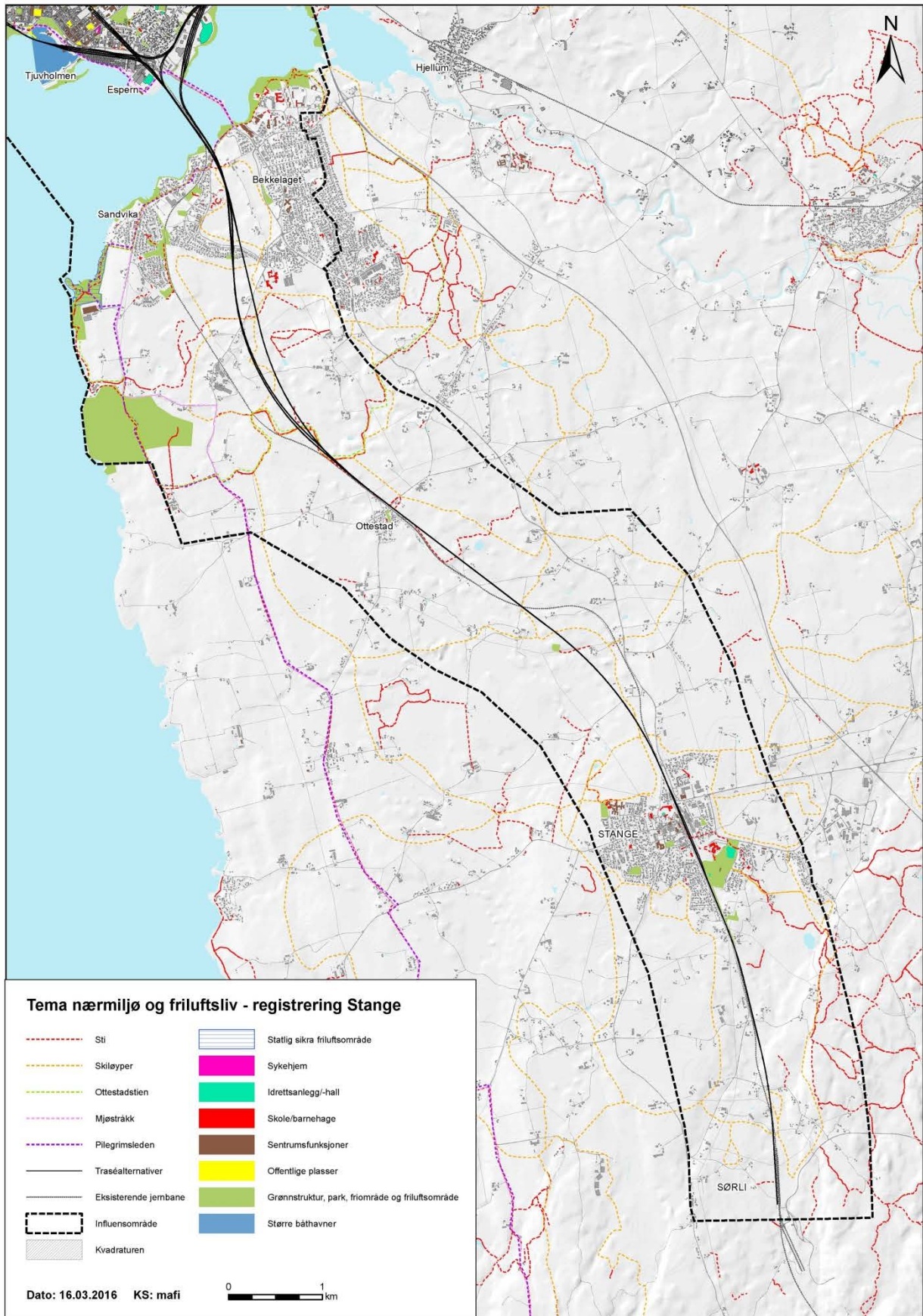
Figur 5-1 Kartet viser delområder i Stange kommune.



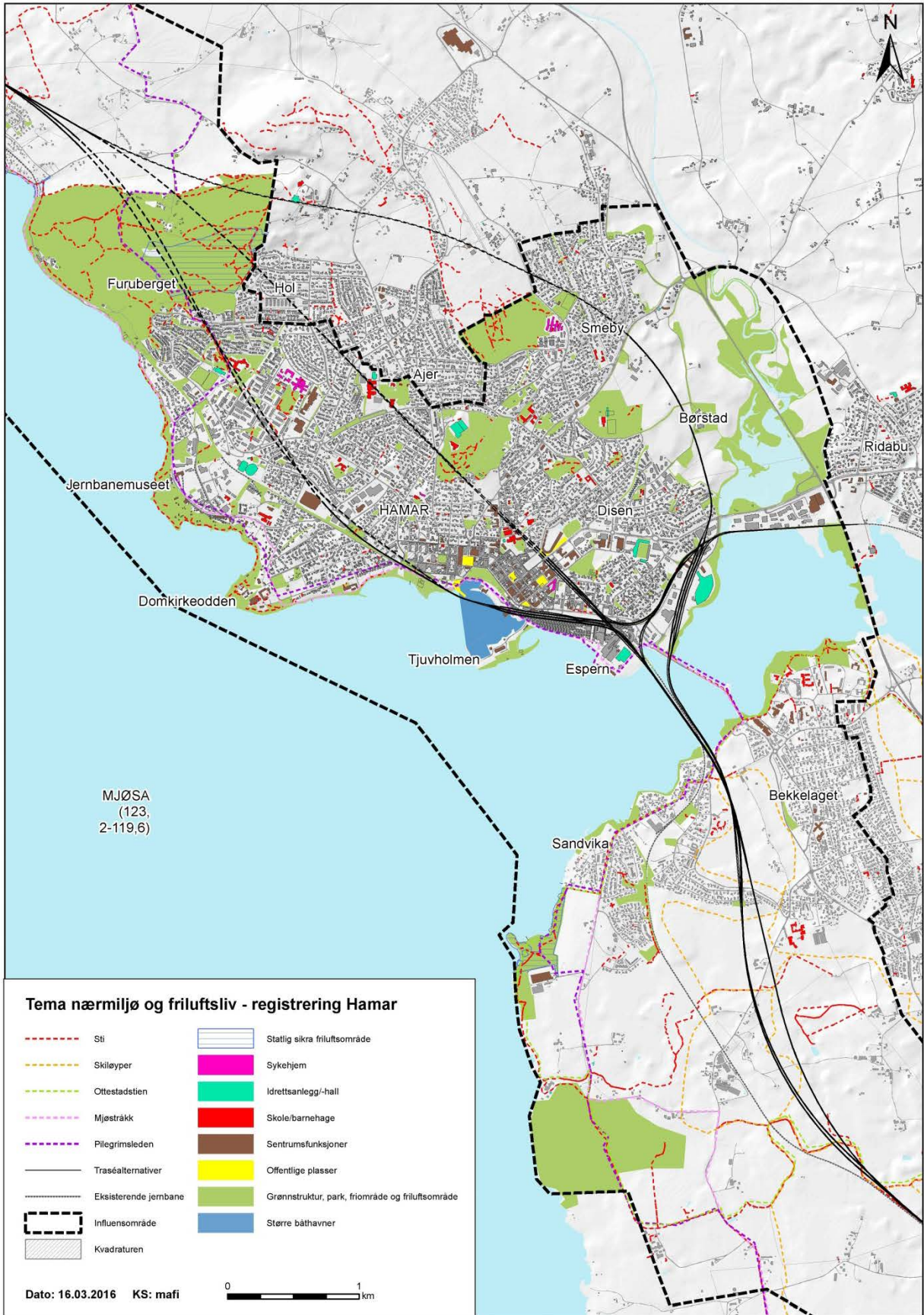
Figur 5-2 Kartet viser delområder i Hamar kommune.



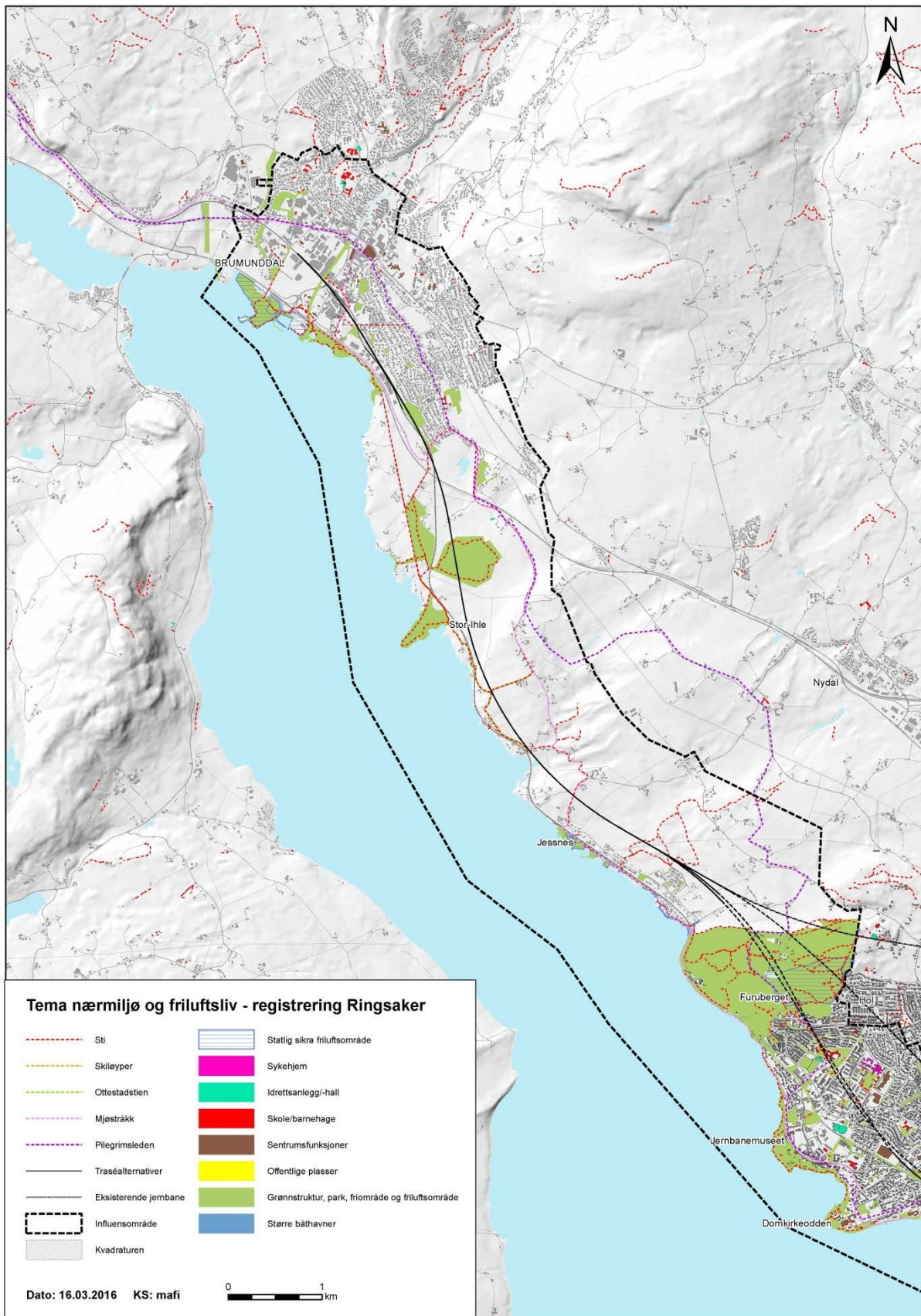
Figur 5-3 Kartet viser delområder i Ringsaker kommune.



Figur 5-4 Kartet viser registreringer gjort i Stange kommune.

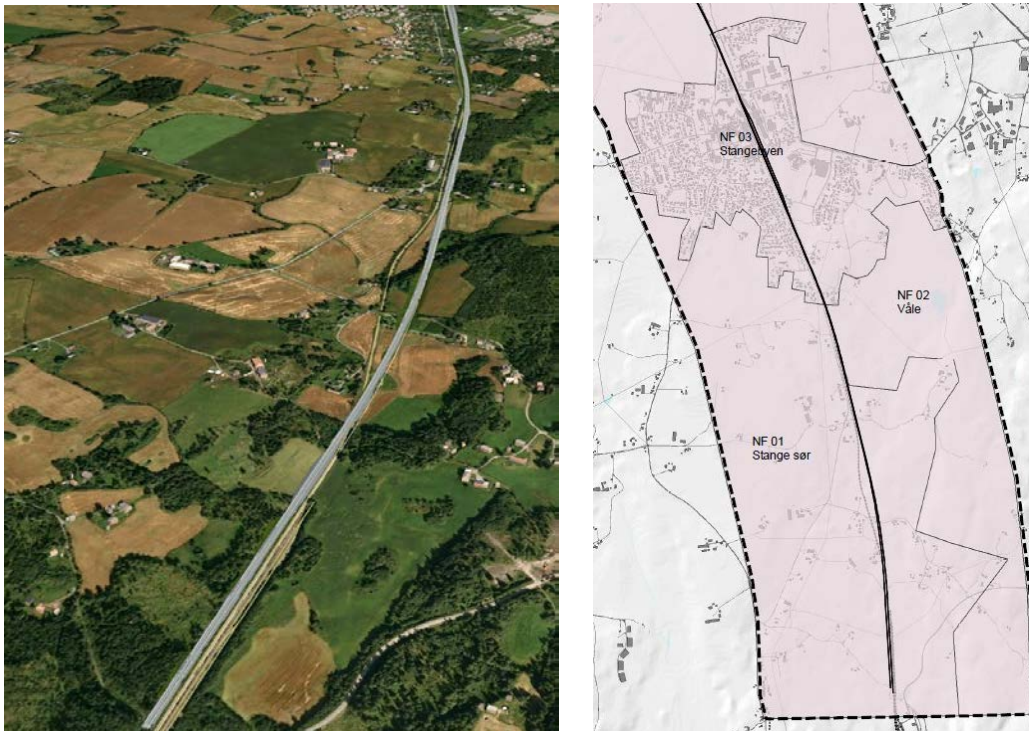


Figur 5-5 Kartet viser registreringer gjort i Hamar kommune



Figur 5-6 Kartet viser registreringer gjort i Ringsaker kommune.

5.1 NF 01 Stange sør



Figur 5-7 Modellklipp viser planlagt dobbeltspor i delområde Stange sør. Kartutsnitt viser delområdet avgrensning.

5.1.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- LNF: LNF-område der landbruk og kulturlandskap dominerer. LNF-område der friluftsliv, skogbruk og viltinteresser dominerende.
- Byggeområde: Industriområde.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet. Jernbaneareal, nåværende.

Bosettingen i området er hovedsakelig på gårder og småbruk, med noe spredt boligbebyggelse. Delområdet har lav-middels tetthet av boliger (stort sett 2-6 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet i delområdet utgjør en lav tetthet (7 - 31 pr 62,5 daa). Sørli tømmerterminal ligger i området.

Holslia hoppbakke ligger øst for dagens jernbane, og øst for gården Hoel. Hoppbakken har flomlys og et viktig nærmiljøanlegg. Skiløype går fra Stangebyen, via Huse, Frisholm, Røn, til Austby og krysser jernbanen sør for Austby. På Holsjordet mot hoppbakken blir det kjørt opp en runde. Skiløypa går deretter mot Østberg og inn i delområde NF 02 Våle og til Våletjenn.

Dagens planoverganger og bruer langs jernbanen, er viktige i forhold til nærturer og friluftsliv og da særlig stier/ turveger som går mot større sammenhengende skogsområde i øst. Den lokale orienteringsklubben bruker terrenget.

Kulturlandskapet, med våtmark og kulturskog mot øst gir området identitet.

- Verdi er vurdert til **liten - middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

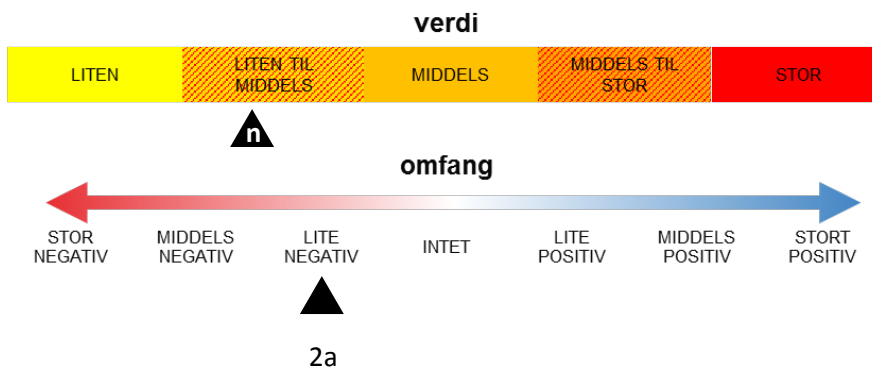
5.1.2 Omfang

Alternativet 2a for nytt dobbeltspor går gjennom delområde NF 01 Stange sør. Nytt spor følger dagens trasé frem til gården Hoel og legges deretter på østsiden av dagens spor fram til gården Nøkleholm og i en sammenhengende bue, til forskjell fra dagens noe slyngende sporlinje. Det blir bru ved Asplund og ved Nøkleholm.

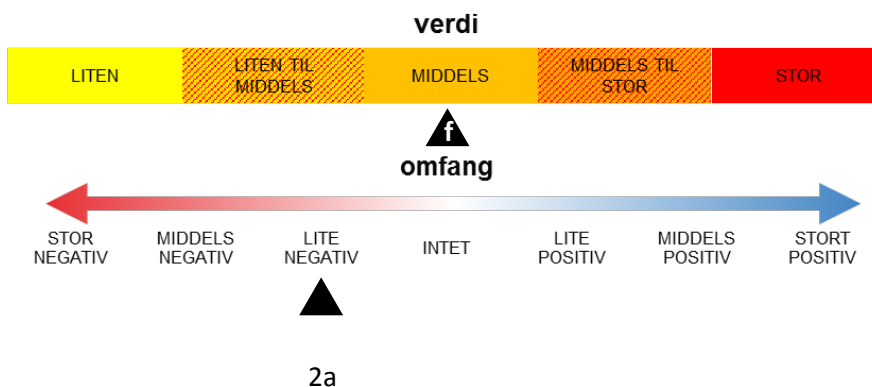
Fire bosteder ligger innenfor anleggsbeltet og må trolig innløses. Noen bosteder får bedret situasjon ved at de blir liggende lengre fra jernbanen. Det blir kun to krysningmuligheter over dobbeltsporet, mot nåværende seks krysningmuligheter. Blant overgangene som fjernes er krysning for to ferdselsårer som er benyttet i forbindelse med trim og orientering, like sør for Stangebyen, samt krysningmuligheter for turveg og skiløype sør for Hol. Skiløype som kjøres opp på jordet ved Holslia hoppbakke, blir påvirket av nytt dobbeltspor. Dobbeltspor kommer i tillegg noe nærmere hoppbakken. Redusert antall overganger, sammen med en bredere korridor, gir økt barrierevirkning.

Tiltaket vurderes ikke å påvirke elementer eller områder med identitetsskapende betydning.

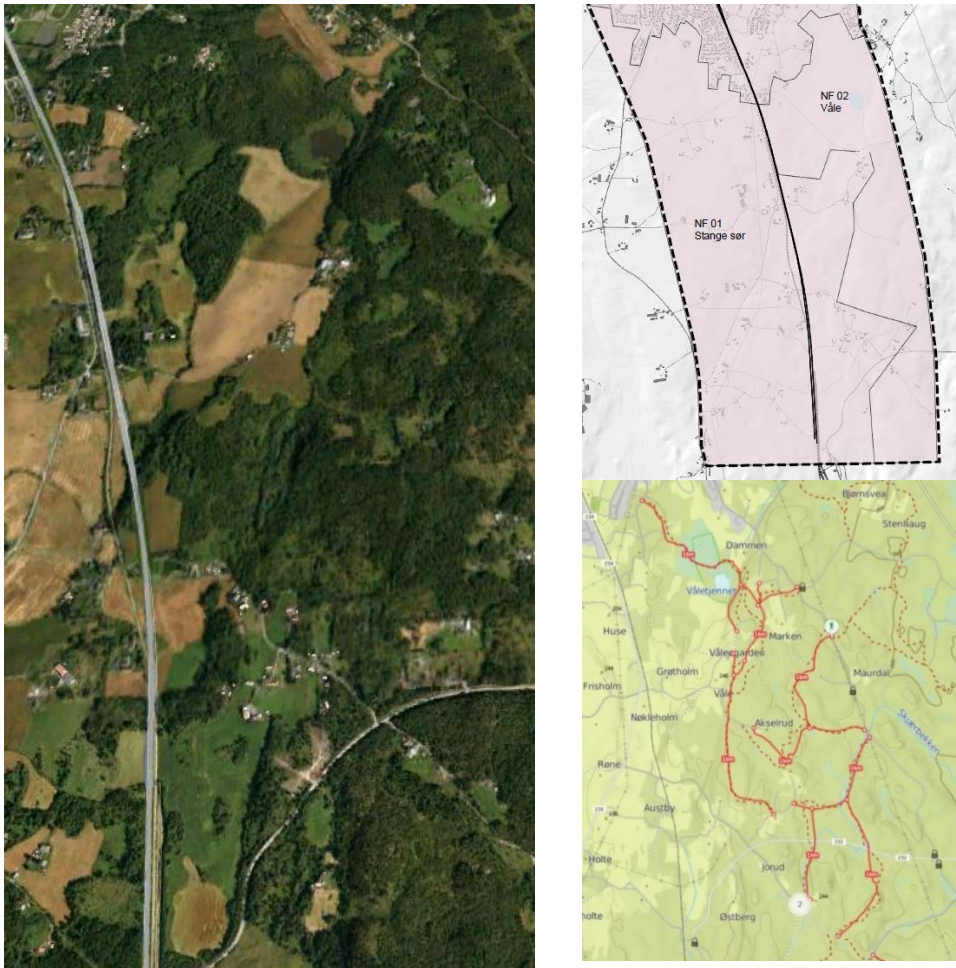
Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.2 NF 02 Våle



Figur 5-8 Til venstre: Klipp fra prosjektmodell viser delområde Våle, sørøst for Stangebyen, med Våletjenn i øvre bildekant. Til høyre: Utsnitt av kart som viser DNT merkede turstier i delområde Våle. [www. Ut.no](http://www.Ut.no). Kartutsnitt øverst viser delområdets avgrensning.

5.2.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- LNF-område hvor friluftsliv er dominerende og rene LNF-områder.
- Båndlegging etter lov om naturvern.

Det er lav tetthet av bosteder og innbyggere i delområdet. Våletjenn naturreservat nord i delområdet, med tilliggende kulturlandskap, har spesielle kvaliteter og er turmål. I skogsområdet er det flere lengre og kortere turmuligheter med populære turmål, bl.a. «Russerhula». Stasjonsstien fra Stange til Tangen går gjennom området. Oppkjørt skiløype går fra Stangebyen, via delområdet NF01 Stange sør, krysser jernbanen sør for Austby og går deretter mot Østberg, forbi Våle og Våletjenn, og tilbake til Stangebyen.

Det større sammenhengende skogsområdet med eldre bosetting og Våletjenn naturreservat, gir identitet til området.

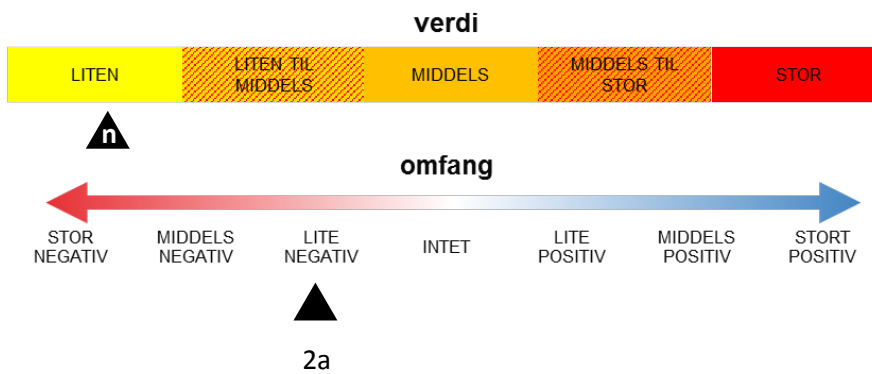
- Verdi er vurdert til **liten** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.2.2 Omfang

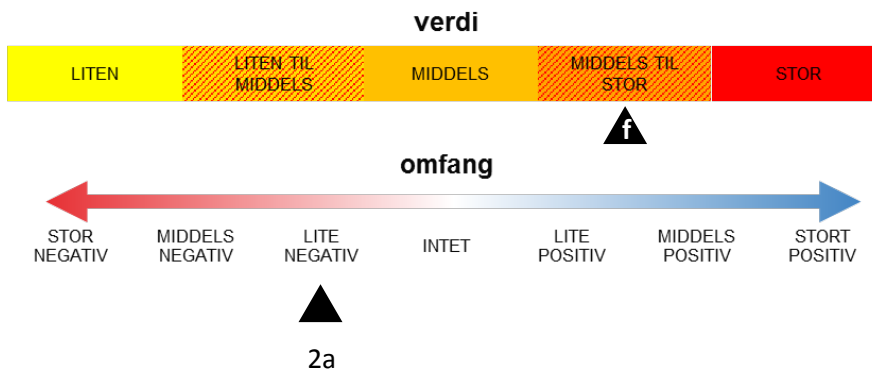
Alternativ 2a til dobbeltspor ligger stort sett vest for delområdet, med unntak av en strekning i nordre del, fra Grøtholm gård til Kløvstad gård og grense for delområde NF03 Stangebyen, hvor ny trasé ligger tett inntil og rett øst for dagens jernbanetrasé.

Det blir to færre krysningmuligheter, ved at planovergang ved Huse og Kløvstad saneres. Massedeposering i område mellom Våleødegården og lokalvegen Talbergroa, inn mot turområde, vil være negativt.

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.3 NF 03 Stangebyen



Figur 5-9 Foto fra Storgata og jernbanestasjonen i Stangebyen. Kartutsnitt viser delområdets avgrensning.

5.3.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Byggeområde: Boligområde. Bolig/ forretning. Offentlig bebyggelse. Forretning/ kontor. Industriområde. Friområde/ park/ idrettsanlegg.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet: Jernbaneareal.

I området er det bosetting med hovedvekt av eneboliger og noen boliger kombinert med forretninger. Stange aldershjem og sykehjem ligger i delområdet. Delområdet har stort sett middels – middels høy tetthet av boliger (20-100 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet utgjør en normal tetthet (55-180 pr 62,5 daa)._Kommuneplanen legger til rette for boligutbygging i østre del av området, øst for dagens jernbane og Stangehallen. Navneberget barnehage, Stange skole, Stange videregående skole og Stangehallen, som er riksanlegg for friidrett er viktige felles møtesteder i delområdet. Sentralt i Stangebyen ligger Rådhuset, Stange kornsilo, forretninger og kontorbygg. Det relativt mange bygninger som i dag ligger i gul eller rød støvsone i delområdet, med jernbanen som støykilde.

Det finnes tre krysningmuligheter av dagens jernbane i dette området; en nord for stasjonen, en like sør for stasjonen og en sørvest for Stange videregående. Stasjonsstien fra Stange til Tangen går gjennom delområdet og gjennom kulvert like sør for dagens stasjon.

Stangehallen og kornsiloen er identitetsskapende elementer, sammen med stasjonsbygningene.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.3.2 Omfang

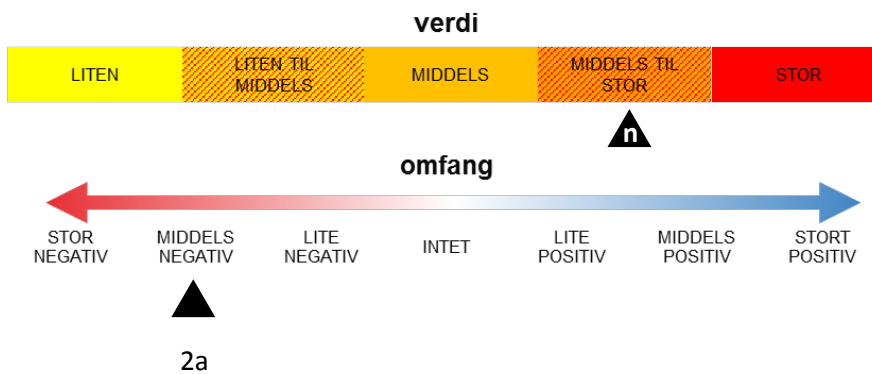
Alternativet 2a til dobbeltspor går gjennom delområde NF 03 Stangebyen.

Dagens stasjonsområde og stoppested opprettholdes. Ny trasé følger dagens jernbanetrasé. Det blir noe bredere samlet bane ved at det legges et tredje spor ved stasjonen. Lokalveg som går vest for dagens spor, må flyttes noe vestover inn mot boliger. Det blir ny kjørbare kulvert rett sør for idrettsparken. Aksene Georg Fjelds veg og Jernbanegata gir dermed ny kjøreforbindelse mellom østre og vestre del av Stangebyen.

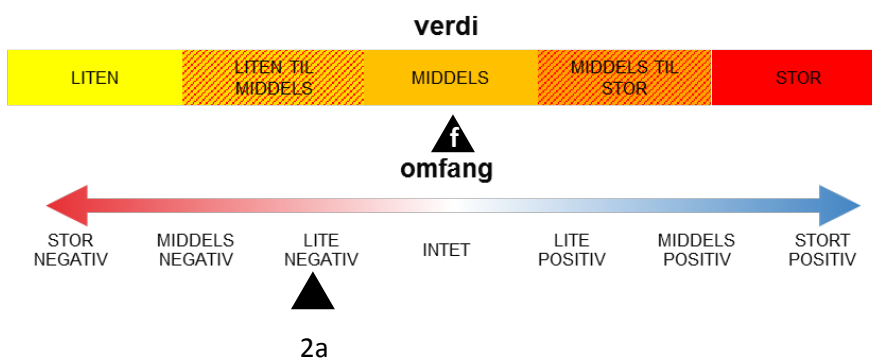
Anslagsvis 12 boenheter ligger i anleggsbeltet og må innløses. Dette gir negativ påvirkning til nabolag og nærmiljø. Den kjørbare forbindelsen mellom østre og vestre del av stedet blir forbedret, ved at det etableres ny kjørbare kulvert sør for idrettsparken, der det i dag kun er krysningsmulighet for myke trafikanter. Det blir to gangkulverter under nytt plattformsområde, der det i dag er en kulvert. Omfanget av nytt stasjonsområde, sammen med gjennomgående trafikk i høy hastighet, vil likevel gjøre at barrierenvirkningen forsterkes, og det blir noe redusert attraktivitet og reduserte opplevelseskvaliteter i områder nærliggende dobbeltsporet.

Stangebyen har vokst frem som stasjonsby og identiteten til stedet er knyttet til jernbanen. Tiltaket vil føre til en ubetydelig reduksjon av identiteten til Stangebyen, fordi barrieren forsterkes og bygg må innløses. Det er positivt for nærmiljøet i Stangebyen at stoppestedet langs jernbanen opprettholdes og moderniseres. De negative sidene er mest vektlagt i vurderingen av omfanget, siden dette medfører tap av deler av bomiljøer.

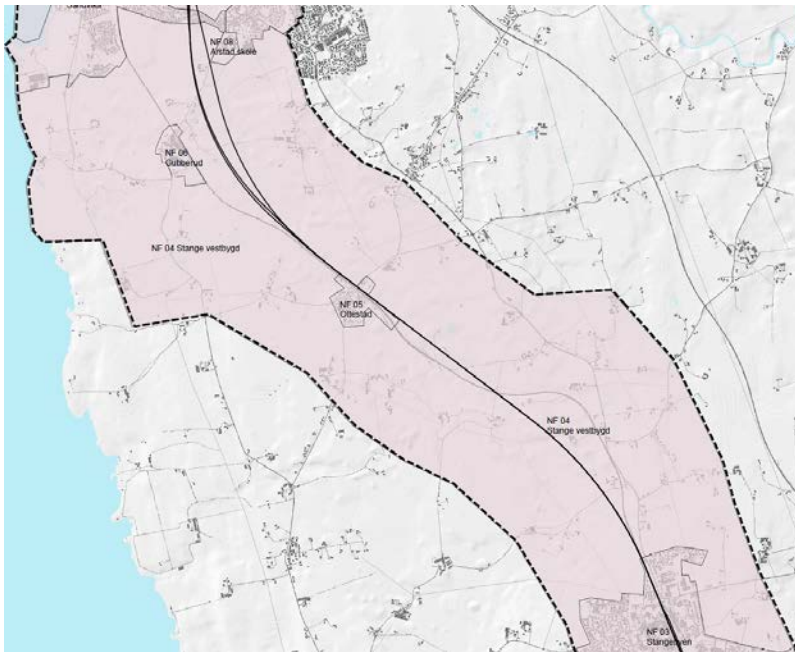
Tiltaket blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.4 NF 04 Stange vestbygd



Figur 5-10 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Foto til venstre viser område langs tursti ved Ottestad og fv 195 Hvervagutua, som knytter seg til Ottestadstien. Foto til høyre viser «Holmen» som brukes av Kausvol gårdsbarnehage.

5.4.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- LNF der landbruk og kulturlandskap dominerer
- Byggeområder: Offentlig bygning. Friområde/park/ idrettsanlegg. Forretning/ kontor. Mindre boligområde.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet: Jernbaneareal.
- Gang- og sykkelvei. Lokal turvei. Nasjonal turvei.

I området er det spredt bosetting med lav-middels tetthet (2-6 boliger pr 62,5 daa), hovedsakelig gårdsbosetting. Innbyggertallet i delområdet er lavt med 6 eller færre pr 62,5 daa. Grimerud barnehage, Kausvol gårdsbarnehage, Stange brenneri og Ottestad kirke er viktige anlegg i nærmiljøet. Kausvol barnehage har del av uteområdet sitt på «Holmen» og «gildehallen på Holmen» er et mye brukt turmål. Ottestad kirke, Stange brenneri og Atlungstad golfbane, er

viktige møtesteder. Særlig verdifulle turstier i kulturlandskapet er Ottestadstien, Pilegrimsleden og gårdsveg mellom Kausvoll barnehage og «Holmen» turmål. Det er i dag åtte muligheter for kryssing av jernbanen i delområdet. De fleste er gårds- og landbruksoverganger, og til minst fem av dem er det knyttet stier og turløyper. Gang- og sykkelvei langs Stangevegen er mye brukt. Mjøstråkk går langs fv. 193 Vestbygdvegen til Gubberud og følger deretter fv. 191 Sandvikavegen mot Stange Brenneri og nordover. Skiløyper blir kjørt opp i mellom Stangebyen, Ottestad og Bekkelaget.

Kulturlandskapet har nasjonal verdi og gir området identitet. Viktige elementer i landskapet er storslåtte gårdstun, Ottestad kirke, mosaikken av innmark, beitemark og randvegetasjon, samt Brenneribekken.

- Verdi er vurdert til **liten - middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.4.2 Omfang

Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor går gjennom delområde NF 04 Stange vestbygd.

Omfang ved alternativ 2a

Nytt dobbeltspor gjennom delområdet, får en rettere linjeføring enn dagens jernbane. Fra Stangebyen til gården Østre Skjerden ligger ny trasé på vestsiden av dagens spor. Nytt dobbeltspor ligger deretter godt øst for dagens trasé. Mens dagens toglinje følger terrenget i stor grad, vil nytt spor i langt større grad ligge på fylling og i skjæring. Fra gårdsbruket Jemli inn mot boligfeltet langs Emil Nordbys veg, ligger dobbeltspor i fra 3-11 meter dyp skjæring.

Til sammen fem boenheter ligger innenfor anleggsbeltet om må trolig innløses. Det blir reduserte kvaliteter knyttet til gårdsbarnehagen på Kausvol, ved at gårdsveg blir avskåret av tiltaket og turmålet «Holmen gildehall» blir liggende på motsatt side av barnehagen og gårdstunet, uten krysningsmuligheter. Gården Dangelbu får dobbeltsporet svært tett inn mot tunet, ved at traséen ligger i skjæring i den markante kollen tunet ligger på. Gården får reduserte bokvaliteter som følg er av dette. Fire krysningsmuligheter etableres. Ingen er foreløpig knyttet til de fem sti- og løypekryssningene som er i bruk i dag og disse må derfor legges om. Kausvol gårdsbarnehager mister tilgang til viktige målpunkt i kulturlandskapet, fordi krysningsmulighet fjernes. Ottestadstien må legges vesentlig om, som følge av at eksisterende krysningspunkt sør for Gubberud fjernes, og får redusert kvalitet. Tursti knyttet til Ottestadstien mister krysningsmulighet ved Dangelbu. Tursti tilsluttet Ottestadstien fra Arstad skole, blir avskåret. Gårdsveger på Nordstad, som er noe brukt til tur, blir avskåret. Skiløyper mister krysningsmulighet ved Søndre Guåker og ved Østre Skjerden. Skiløype ligger delvis i samme trasé som tiltaket mellom Ottestad stasjonssted og Nordstad og må flyttes.

Tiltaket ligger til dels nær Brenneribekken, men bekkeløpet kan fortsatt ligge der det ligger i dag. I tillegg til dagens bekkeløp etableres det drenggrøft / bekk på vestsiden av dobbeltsporet fra Jemli til grøft treffer naturlig bekkeløp igjen ca. ved Gunnerud/ Sålerud. Videre er det planlagt drenggrøft/ nytt bekkeløp på østsiden av spor fra Gunnerud/ Sålerud helt til Åkersvika. Den naturlige Brenneribekken får tilført reduserte vannmengder, drenerer i stor grad mot Åkersvika og får dermed reduserte opplevelseskvaliteter. Områdets identitet som turområde i kulturlandskap

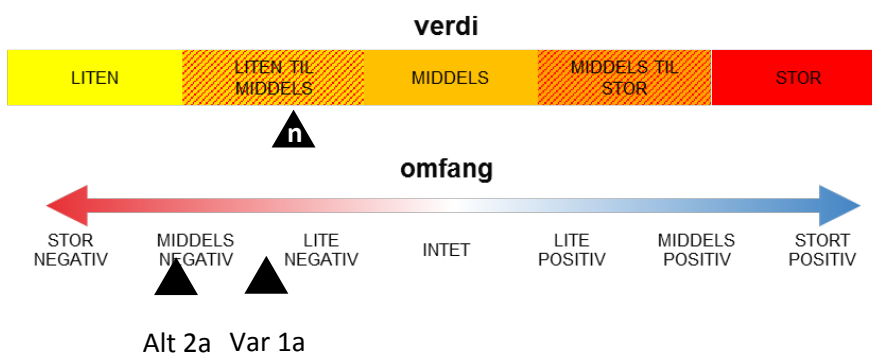
blir noe forringet, ved at tiltaket skjærer inn i landskapet og kutter viktige forbindelseslinjer for turgående og for brukere av nærmiljøet.

Omfang ved variant 56-1a

Variant 1a legges øst for alternativ 2a. Varianten ligger i til dels dyp skjæring fra gårdsbruket Jemli til boligfeltet langs Emil Nordbys veg. Variant 1a ligger svært nær og delvis i bekkeløpet til Brenneribekken fra Jemli til Arstad. Det etableres nytt elveløp/ drengroft langs jernbanens vestre side mellom Jemli og Gunnerud/ Sålerud med utløp til Mjøsa ved Stange Brenneri, samt på østre side fra Gunnerud/ Sålerud med drenering ut i Åkersvika. Den naturlige bekken får svært begrensede opplevelseskvaliteter. To boenheter ligger innenfor anleggsbeltet om må trolig innløses. Varianten innebærer nærføring av gårdstunet på Nordstad som får noe reduserte bokvaliteter. Det blir reduserte kvaliteter knyttet til gårdsbarnehagen på Kausvol, som ved alternativ 2a. For Ottestadstien og for skiløyper blir påvirkningen den samme som ved alternativ 2a. Varianten blir liggende nær beiteområde knyttet til gården Arstad, der det er turmuligheter i lysløype. Områdets identitet som turområde blir noe forringet, av samme grunner som ved alternativ 2a. Brenneribekken er et identitetsskapende element i området som, ved valg av variant 56-1a, får redusert kvalitet gjennom omlegging og nærføring.

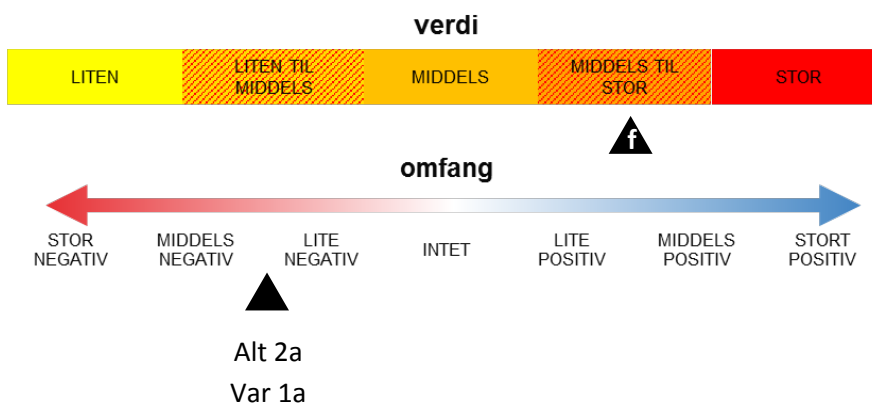
Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n)

Variant 1a blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for nærmiljø (n)



Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for friluftsliv (f)

Variant 1a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for friluftsliv (f)



5.5 NF 05 Ottestad stasjonssted



Figur 5-11 Klipp fra modell viser stasjonsstedet i fugleperspektiv. Foto viser den gamle stasjonsbygningen og veien Karl Johan som er brukt som del av turrunde. Klipp fra kart viser delområdets avgrensning.

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Byggeområder: Boligområde. Friområde/park/ idrettsanlegg.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet: Jernbaneareal.
- LNF der landbruk og kulturlandskap dominerer
- Gang- og sykkelvei. Lokal turvei. Nasjonal turvei.

Ottestad er et tidligere stoppested langs jernbanen og i området ligger fremdeles stasjonsområdet og stasjonsbygninger. I delområdet er det boligområde bestående av villaer/ eneboliger, med middels tetthet (7-31 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (32 og 124 pr 62,5 daa). Det er friområde langs Brenneribekken og sti/ turveg med tilknytning til Ottestadstien går igjennom området. Gamle Ottestad stasjon og Brenneribekken er identitetsskapende elementer.

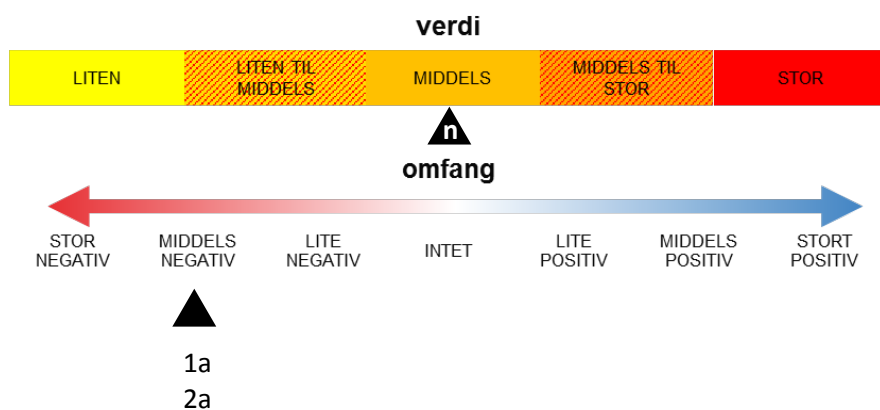
- Verdi er vurdert til **middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten - middels** for friluftsliv

5.5.1 Omfang

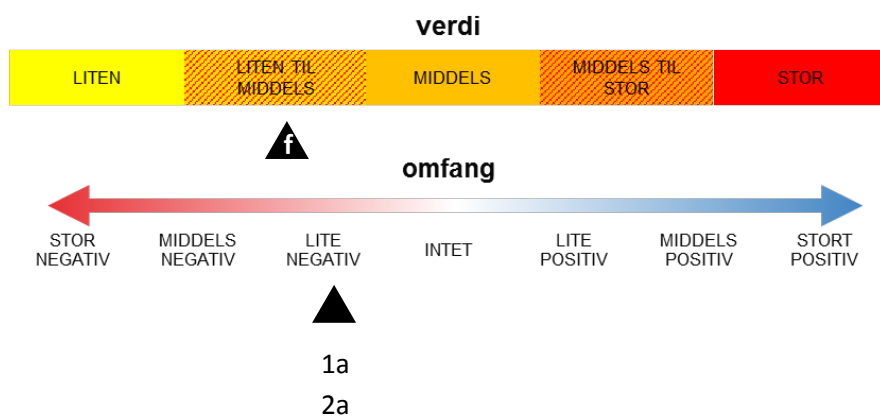
Alternativet 2a for nytt dobbeltspor går gjennom delområdet. Variant 1a starter sør i området, men er så å si identisk med 2a i delområdet. Både alternativ 2a og 1a er tatt med i vurderingen.

Nytt jernbanespor går inn til og på østsiden av dagens jernbane. Kjørbar kulvert under spor opprettholdes langs fv. 195 Vervagutua. Fem-seks boliger ligger i anleggsbeltet og må trolig innløses. Ottestad stasjonsområde med bygninger må innløses og dette påvirker områdets identitet negativt.

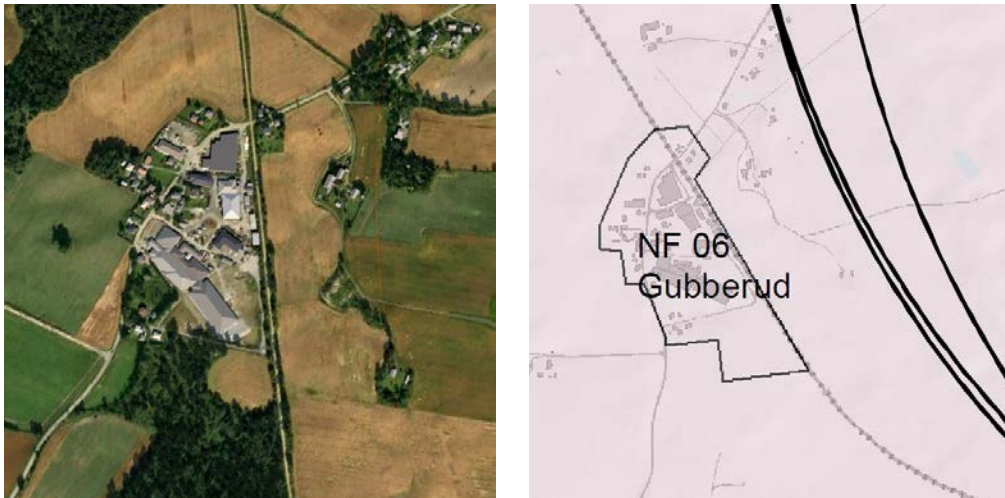
Tiltakene blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltakene blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.6 NF 06 Gubberud



Figur 5-12 Klipp fra modell viser Gubberud med dagens jernbane tett inntil. Klipp fra kart viser delområdets avgrensning.

5.6.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Byggeområder: Boliger. Industri.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet: Jernbaneareal.
- Gang- og sykkelvei. Lokal turvei. Nasjonal turvei.

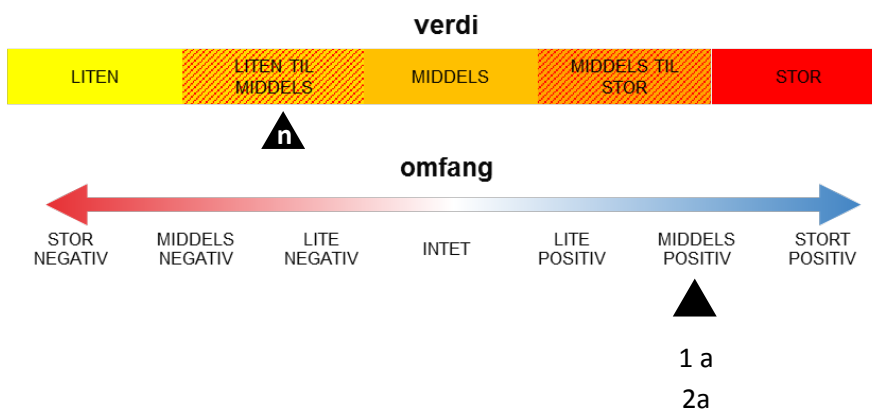
Området har eneboliger i boligfelt og industrifelt med utvidelsesmuligheter. Boligområdet har middels tetthet (7-31 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet i delområdet utgjør lav tetthet (0-31 pr 62,5 daa). Det er gang- og sykkelveg langs Stangevegen. Identiteten til området er kombinasjonen bolig og næring.

- Verdi er vurdert til **liten - middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

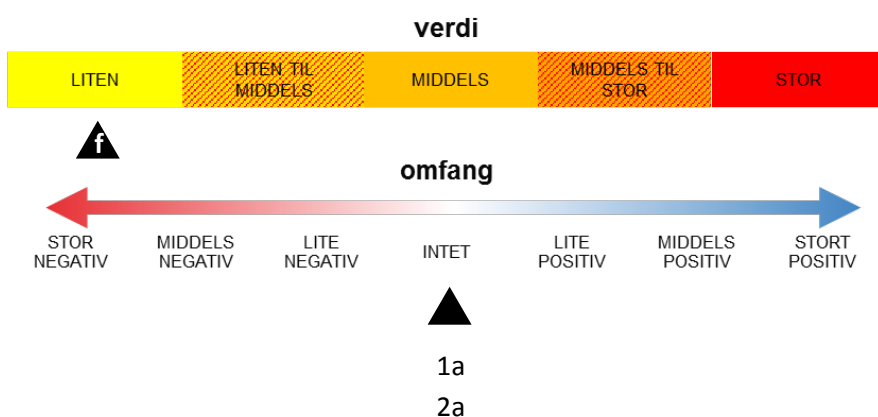
5.6.2 Omfang

Både alternativ 2a og variant 56-1a ligger øst for dagens jernbane og delområdet, med alternativ 2a nærmest Gubberud. Bokvalitet øker på Gubberud ved at eksisterende spor legges ned.

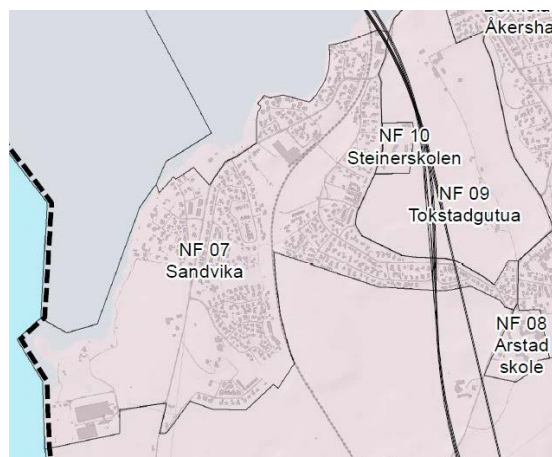
Tiltakene blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltakene blir vurdert til å ha **intet omfang** for friluftsliv (f).



5.7 NF 07 Sandvika



Figur 5-13 Klipp fra prosjektmodell viser delområdet sett mot sørøst og med alternativ 2a til dobbeltspor. Klipp fra kart viser delområdets avgrensning.

5.7.1 Verdi

Kommunedelplan Ottestad, 2011 og Kommuneplanens arealdel, 2005-2016, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Byggeområder: Boligområder. Offentlig bygning. Kommunalteknisks anlegg. Industriområde. Forretning. Friområde. Boligfelt med fortettingsområde og omformingsområde.
- LNF-område der friluftsliv er dominerende.
- Område for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag: LNF-område i sjø og vassdrag. Friluftsområde i sjø og vassdrag. Småbåthavn.
- Viktige ledd i kommunikasjonssystemet: Jernbaneareal. Molo.
- Gang- og sykkelveg, lokal turveg

Villaområder og rekkehusbebyggelse dominerer delområdet. Det er lagt til rette for ytterligere boligbygging mot dagens jernbane, samt enkelte fortettingsområder, bl. a. mot strandsonen, nord for Nordsveodden. Delområdet har stort sett middels – middels høy tetthet av boliger (20-124 boliger pr 62,5 daa) i boligområder eller områder med blandede formål. Innbyggertallet i

delområdet utgjør en normal tetthet (80-150 pr 62,5 daa). Det er høyest befolkningstetthet langs vestsiden av eksisterende jernbanespor, avgrenset av Kavlebruvegen i sør og Rundvegen i nord. Øvrig bebygde områder er Nordstad barnehage, industribygg og forretning, og offentlig renseanlegg (HIAS renseanlegg).

Området har en helhetlig grønnstruktur og med mange felles møteplasser og aktivitetstilbud til et bredt spekter av brukere. Nordsveodden har status som friområde, park/ idrettsanlegg og friluftsområde i sjø og vassdrag, med småbåthavn. Området er i tillegg statlig sikret friluftsområde. Det finnes flere lekeplasser knyttet til boligfelt, samt fotballbane og friområde i skog. Mjøsstrand er badeplass og brettseilhavn. Friluftsområder er badestrand i Sandvika, Nordsveodden friluftsområde og LNF i sjø. Ottestadstien og Pilegrimsleden går gjennom området. Sykkelruta Mjøstråkk følger fv. 191 Sandvikavegen til Stangebrua.

Nordsveodden og Sandvika er i særlig stor grad med å gir området identitet.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

5.7.2 Omfang

Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor går gjennom østre del av delområdet.

Omfang ved alternativ 2a

Alternativ 2a nytt dobbeltspor går gjennom boligområde mellom Emil Nordbys veg og Rudolf Steiners veg. Sporet ligger her dypt og ca. 10 meter under dagens terreng og legges under miljølokk. Alternativet påvirker også delområdet nede ved Åkersvika. Alternativ 2a gir både stort positivt omfang for store deler av delområdet og stort negativt omfang for boligområdet som blir berørt.

Totalt ligger 12 boliger i delområdet i anleggsbeltet og må mest trolig innløses. Boligfelt langs Emil Nordbys veg/ Skolevegen blir delt av tiltaket og anslagsvis ti boliger må innløses. En del av boligområdet blir gjenværende på østsiden av nytt dobbeltspor, tett inn mot Gubberudvegen, og får noe reduserte kvaliteter. Nærmiljøanlegg knyttet til boligområdet blir revet. Bebyggelse blir berørt av omlegging av fv. 191 Sandvikavegen over jernbanen. Anslagsvis to boliger og bilsenter i Sandvika må innløses. Det blir negativ innvirkning i strandsonen mot Åkersvika, der banen går ut på fylling og bru. Gang- og sykkelveg langs fv. 191 Sandvikavegen legges på bru over jernbanen og får noe redusert brukervennlighet.

Kvalitetene øker i store deler av området, fordi dagens jernbane flyttes fra sentral plassering i delområdet til ytterkant i øst. Banen utgjør i dag en sterk barriere mellom store deler av boligene og viktige nærmiljø- og friluftinteresser langs Mjøsa, som Sandvika, Ottestadstien, Nordsveodden, m. fl.

Delområdet får samlet noe økt betydning, ved at dagens jernbane fjernes fra sentrale deler av boligbebyggelsen og store deler av nærmiljøet blir knyttet sterkere til strandlinja og Mjøsa.

Omfang ved variant 56-1a

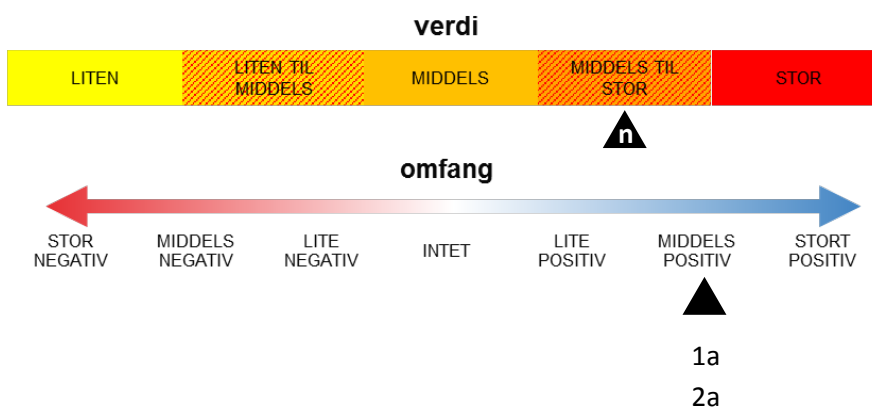
Variant 1a nytt dobbeltspor går gjennom boligområde mellom Emil Nordbys veg og Rudolf

Steiners veg. Sporet ligger her dypt og ca. 12-13 meter under dagens terreng og legges under miljølokk. Varianten berører også delområdet nede ved Åkersvika. Variant 1a gir både stort positivt omfang for store deler av delområdet der dagens jernbane blir fjernet og stort negativt omfang for boligområdet som blir berørt av nytt dobbeltspor.

Totalt må anslagsvis 12 boliger i delområdet innløses. Boligfelt langs Emil Nordbys veg/ Skolevegen blir delt og ti boliger må anslagsvis innløses. En liten del av boligområdet blir gjenværende på østsiden av nytt dobbeltspor og mot Gubberudvegen og får reduserte kvaliteter. Omfanget er ellers som for alternativ 2a.

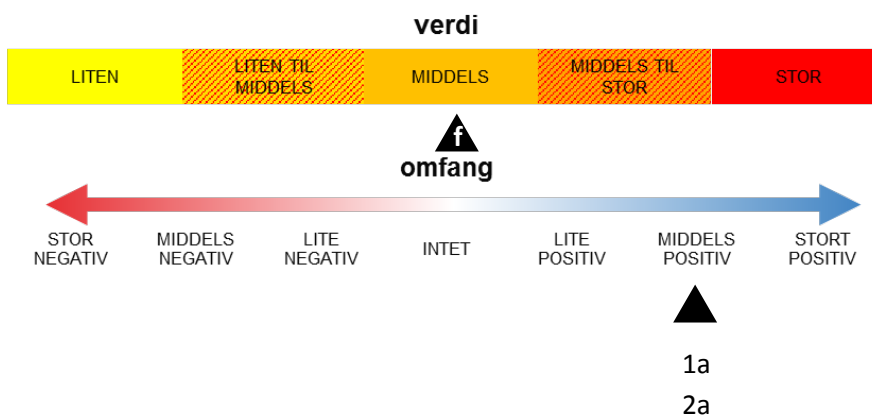
Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).

Variant 1a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).

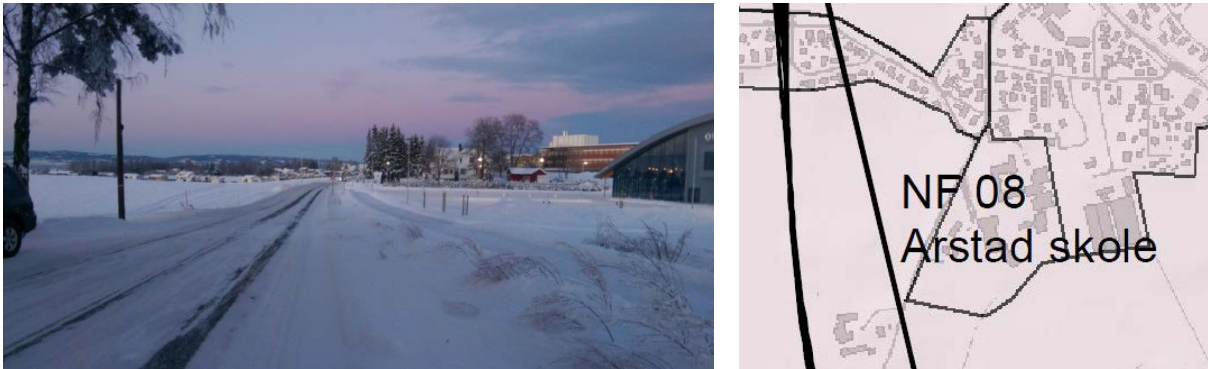


Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv (f)

Variant 1a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.8 NF 08 Arstad skole



Figur 5-14 Foto fra Gubberudvegen med Ottestadhallen og Arstad skole til høyre. Klipp fra kart viser delområdets avgrensning.

5.8.1 Verdi

Kommunedelplan Ottestad, 2011, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- o Byggeområder. Offentlig bygning og bolig.

Arstad barneskole og Ottestad ungdomsskole, flerbrukshallen Ottestadhallen og samfunnshus ligger i delområdet, og i tillegg en enebolig. Skolegårder, samfunnshus og flerbrukshallen er viktige møtesteder. Det er gang- og sykkelveg langs Gubberudvegen og det blir kjørt opp skiløyper forbi skolen, som del av større løypenett. Skoleanlegget med flerbrukshallen gir området identitet.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.8.2 Omfang

Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor går inn mot delområde NF 08 Arstad skole.

Omfang ved alternativ 2a

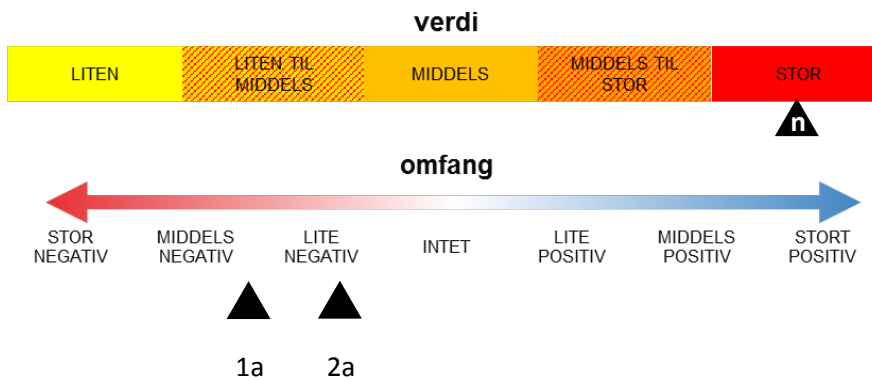
Sporalternativ 2a ligger på vestsiden av gårdstunet på Nordstad og er ikke i direkte berøring med delområdet. Det blir noe reduserte kvaliteter og attraktivitet ved at jernbanen avskjærer turveg og skiløyper knyttet til skoleanlegget.

Omfang ved variant 56-1a

Sporvariant 56-1a ligger på østsiden av gårdstunet på Nordstad og ligger inn mot delområdet. Brenneribekken dreneres delvis mot Åkersvika og det blir nytt dypt bekkeløp forbi og inn til idrettshallen. Påvirkningen blir ellers som alternativ 2a, men det blir mindre avstand fra skoleanlegget til dobbeltsporet og derfor noe større omfang. Variant 1a vil påvirke delområdets identitet negativt, ved nærføring til skoleanlegget.

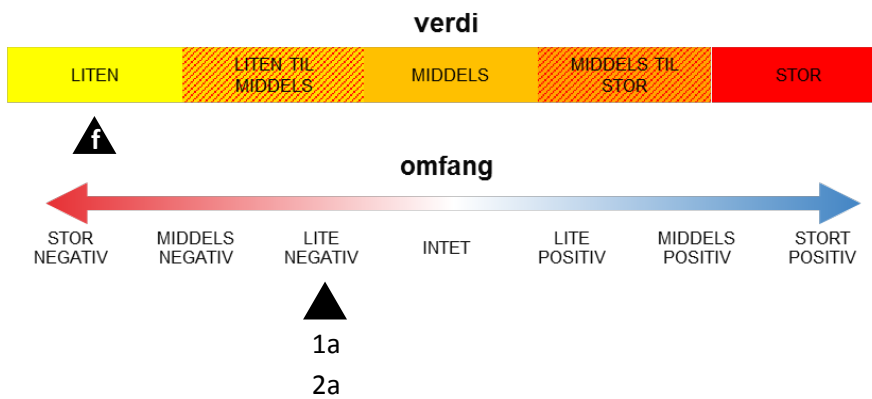
Alternativ 2a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).

Variant 1a blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

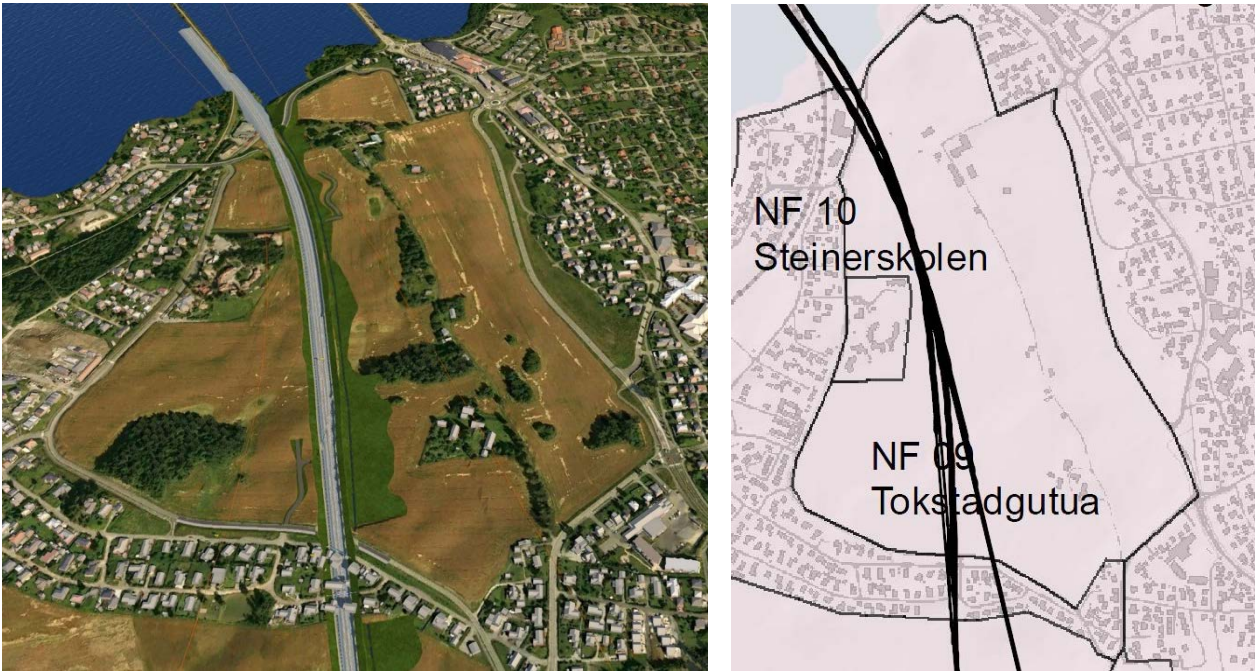


Alternativ 2a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Variant 1a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.9 NF 09 Tokstadgutua



Figur 5-15 Klipp fra prosjektmodell viser delområdet. Klipp fra kart viser delområdets avgrensning.

5.9.1 Verdi

Kommunedelplan Ottestad 2011, gjelder for delområdet. Området er regulert til:

- LNF-område hvor landbruk dominerer.

I området ligger Tokstad gård og Gyrud gård, begge med bosetting. Gamle Kongevei går gjennom området. Et skogholt i sør er spesielt verdifullt for Steinerskolen og –barnehagen og er så å si i daglig bruk. Jordene blir brukt til skigåing, skileik og aking om vinteren. Det blir kjørt enkelt skispor fra sør for Steinerskolen og mot Arstad skole.

Det helhetlige kulturmiljøet med gårdsanlegg og Gamle Kongevei er et identitetsskapende element.

- Verdi er vurdert til **liten - middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

5.9.2 Omfang

Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor går gjennom delområde NF 09 Tokstadgutua. På strekningen gjennom delområdet ligger det i tillegg et tredje spor i traséen.

Omfang ved alternativ 2a

Sporlinje alternativ 2a ligger omtrent midt i delområdet i sør og dreier mot dagens jernbanebro over Åkersvika. Del av Brenneribekken blir drenert mot Åkersvika gjennom delområdet og det etableres nytt bekkeløp langs med spor og parallelt med Tokstadgutua. Spor legges stort sett i dyp skjæring gjennom området, med noe fylling ned mot jernbanebroa. Parallell nærføring av gutua, gårdsanlegg langs Tokstadgutua påvirker verdiene. Det blir noe reduserte bokvaliteter ved at nytt dobbeltspor legges i nærheten av gårdsanleggene Gyrud og Tokstad. Svært dyp linjeføring, samt nytt bekkeløp for del av Brenneribekken, vil oppleves som stor barriere og

forringe opplevelseskvaliteter i kulturlandskapet. Sti mellom gårdstunet på Tokstad, Tokstadvegen og Sandvikavegen blir avskåret. Det settes opp bygning med tekniske installasjoner sør for Rudolf Steiners veg og vest for dobbeltsporet.

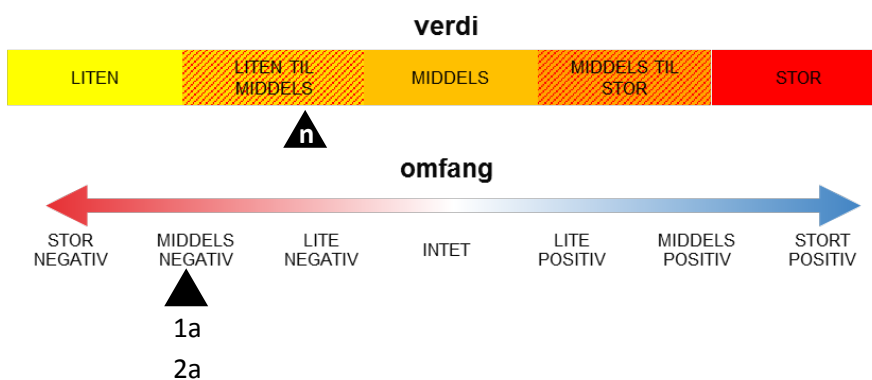
De identitetsskapende kvalitetene blir reduserte ved at kulturlandskapet deles opp og ved arealbeslag og påvirkning fra tiltaket.

Omfang ved variant 56-1a

Variant 1a kommer inn noe lengre mot øst i delområdet, i forhold til alternativ 2a, men følger omtrent samme linje fra ca. midt i delområdet. Spor legges stort sett i dyp skjæring gjennom området, med noe fylling ned mot jernbanebroa. Påvirkningen blir omtrent som alternativ 2a, men varianten ligger noe nærmere gårdstunet på Gyrod. Påvirkningen på identitetsskapende områder og elementer blir den samme som ved alternativ 2a.

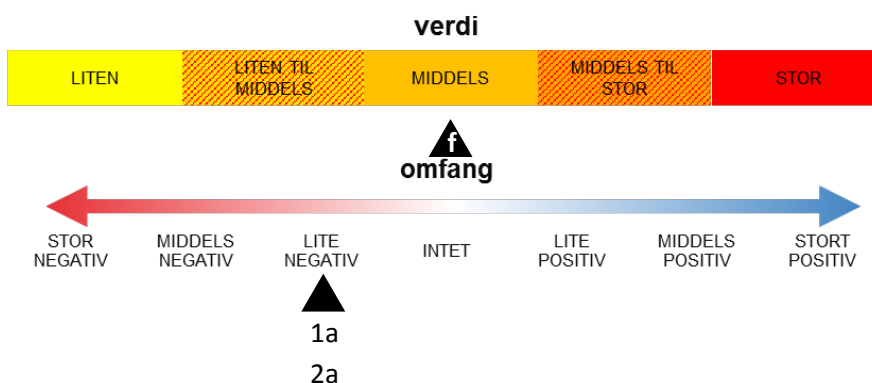
Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Variant 1a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativ 2a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Variant 1a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.10 NF 10 Steinerskolen



Figur 5-16 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Foto fra uteområdene til Steinerskolen, mot jordene på Gyrud og Tokstad.

5.10.1 Verdi

Kommunedelplan Ottestad 2011, gjelder for delområdet. Området er regulert til:

- Byggeområde. Offentlig bygning.

Steinerskolen på Hedmarken, med barnehage, grunnskole og videregående skole, ligger i delområdet. Skoleanlegget er et viktig møtested. Det kjøres opp skiløyper fra anlegget. Hele skoleområdet, er et identitetsskapende element.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.10.2 Omfang

Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor går inn mot delområde NF 10 Steinerskolen. På strekningen forbi skoleanlegget ligger det i tillegg et tredje spor i traséen.

Omfang ved alternativ 2a

Alternativ 2a ligger nær skoleanlegget og i dyp skjæring. Skoleanlegget får reduserte kvaliteter ved nærføring og da særlig den videregående skolen. Det blir noe redusert kvalitet ved at skoleområdet blir avskåret fra kulturlandskapet høst og vinter. Skiløype blir avskåret. Skoleanlegget får noe økte kvaliteter, fordi forbindelse mot strandsonen i Sandvika blir bedret.

Skoleanlegget ligger i dag høyt og fritt inn til kulturlandskapet som holdes i hevd og som gir identitet til området. Anleggets sammenheng til dette landskapet blir noe forringet.

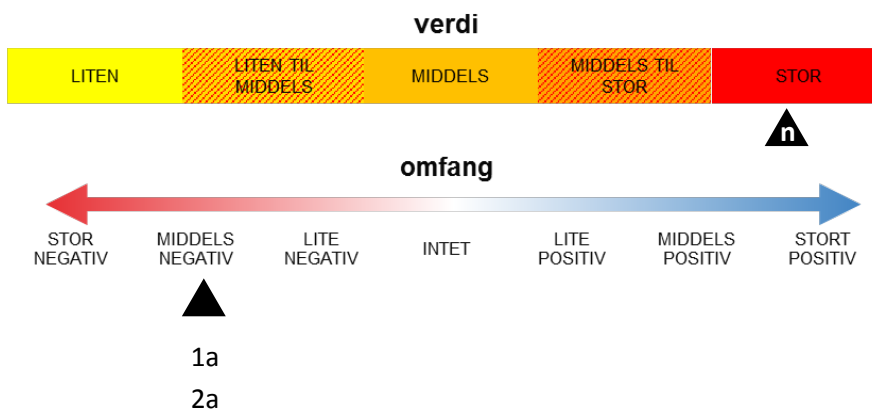
Omfang ved variant 56-1a

Alternativ 1a ligger nær skoleanlegget og i dyp skjæring, men med noe større avstand til anlegget enn alternativ 2a. Påvirkning blir som ved alternativ 2a, men dobbeltsporet ligger enda noe nærmere skoleanlegget og nærmere kolle ved Skolevegen, som er turmål for Steinerskolen.

Påvirkning på identitetsskapende områder og elementer blir tilnærmet som ved alternativ 2a.

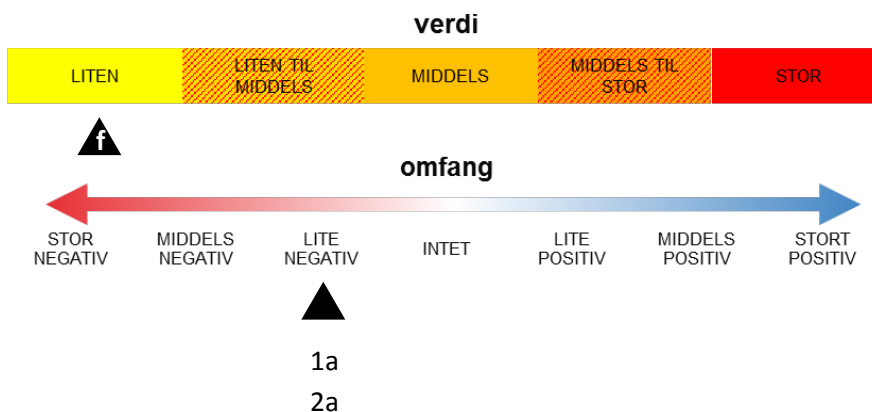
Alternativ 2a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Variant 1a blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativ 2a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Variant 1a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.11 NF 11 Bekkelaget Åkershagen



Figur 5-17 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Modellklipp viser Åkershagan mot Åkersvika og nedre del av villaområde på Bekkelaget.

5.11.1 Verdi

Kommunedelplan for Ottestad, 2011, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Byggeområder: Boligområder. Bolig/ forretning/ kontor. Bolig/kontor. Forretning/ kontor og noe industri. Offentlige bygg, delvis med båndlegging etter kulturminneloven. Bygg med allmennyttig formål. Friområde/park/idrettsanlegg.
- Gang-sykkelvei. Lokal turvei. Nasjonal turveg.

Det er variert boligbebyggelse i delområdet, med eneboliger, rekkehus og boligblokker. Bo- og helsesenter i Bekkelaget og bo- og behandlingssenteret Lille Kjonerud bofellesskap ligger i området. Delområdet har stort sett middels – middels høy tetthet av boliger (30-100 boliger pr 62,5 daa). Boligene ligger i rene boligområder eller områder med blandede formål.

Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (60-210 pr 62,5 daa). Det er en rekke mindre og større felles møtesteder i delområdet. Lekeplass/ fellesområde for boligområdet Nordlysfeltet, Ottestad idrettsplass med fotballbane, friområde/ lekeområde/ løkke på Kjonerud, friområde/skog/møteplass i boligfelt ved Hoberg, friområde/ ballbane ved Hoberg barnehage, Barnas rett barnehage, Utsikten barnehage og idrettsplass i Åkershagen ligger alle i delområdet. Nord i området og mot Åkersvika ligger Norsk utvandremuseum og Åkershagan opplærings- og aktivitetssenter med til sammen et stort uteanlegg. Kjonerud gård med uteanlegg ligger i delområdet. Ottestad frivillighetssentral har tilholdssted her. Tunet leies ut til ulike arrangementer og er ein sosial møteplass og knutepunkt for mange lag, foreninger og frivillige. Vika kjøpesenter er sentralt plassert ved fv. 222 Stangevegen og Løvstadvegen. I tillegg er det kontorer og

servicebedrifter i området.

Pilegrimsleden og Ottestadstien går gjennom området. Det blir kjørt skiløyper fra søndre del av området og sørover mot Stangebyen. Kjonerud gård og utvandremuseet er viktige identitetsskapende elementer. Nærhet til Åkersvika gir også identitet til området.

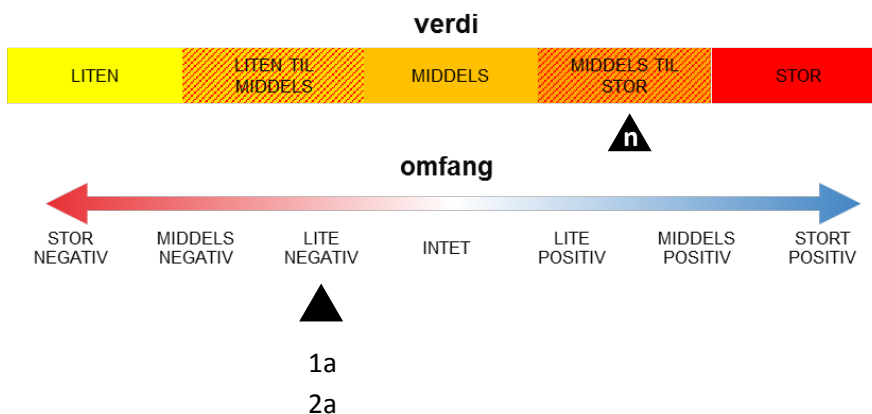
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten - middels** for friluftsliv

5.11.2 Omfang

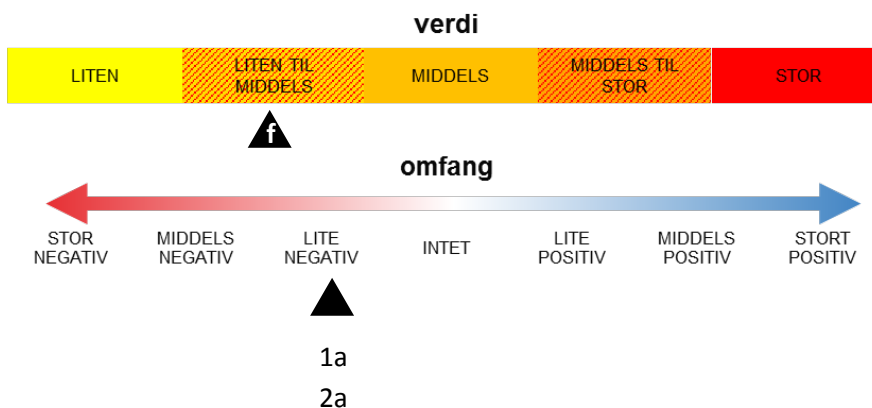
Alternativet 2a og variant 56-1a for nytt dobbeltspor berører ikke delområde NF 11 Bekkelaget Åkershagen direkte, men påvirker området noe. Alternativ 2a og variant 56-1a gir samme grad av påvirkning på delområdet.

Adkomst til Sandvika blir noe forringet ved at gang- og sykkelveg, med Ottestadstien, blir liggende på høy bru over jernbanen og med vesentlig større høyde enn dagens bru over jernbanen. Økt stigning vil gi noe redusert attraktiviteten for enkelte brukergrupper. Påvirkning av alternativ 1a blir ikke vesentlig forskjellig fra alternativ 2a.

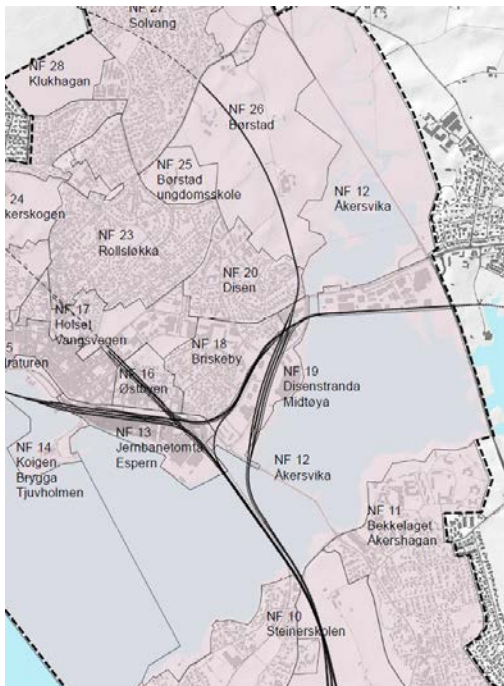
Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).



Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.12 NF 12 Åkersvika



Figur 5-18 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Foto fra Åkersvika mot Stangevegen. Foto er tatt fra fugletårnet.

5.12.1 Verdi

Hamar kommune, Kommuneplanens arealdelen, 2011-2022, Kommunedelplan E6 fire felt, Kolomoen – Moelven, 2013, Stange kommune, Kommunedelplan Ottestad, 2011 og Kommunedelplan for Strandsonen, 2003, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Båndlegging etter lov om naturvern. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner. Friområde langs vannkant. Området har status som naturreservat, vernet gjennom vedtak med vernebestemmelser i 1976.
- Ny E6 legges gjennom delområdet.

Åkersvika har status som naturreservat. Området ble vernet i 1976, på grunn av unike våtmarkskvaliteter, er på RAMSAR lista og har da internasjonal verdi. Naturkvalitetene og da særlig det rike fuglelivet, gjør at området har stor verdi som friluftsområde. Padlere og roere benytter skjermete Åkersvika i stort omfang i periodene dette er tillatt, med adkomst gjennom åpning i dagens jernbane- og veifyllinger. Vesle-Mjøsa er et skjermet område ved Tjuvholmen med aktivitetsbrygge, som er særs viktig for ro- og padlesporten. Området kan benyttes ved alle værforhold, av de fleste brukere og er tilrettelagt for handicapbrukere med spesialmateriell.

Det er flere møte- og oppholdssteder i strandkanten i delområdet bl.a. fiskeplass og fugletårn sør for Vikingskipet, Nordby strand med småbåthavn og offentlige brygger. I Disen bydel er det tilrettelagt adkomst med bl. a. enkel brygge. Enkelte tilrettelagte steder bærer preg av noe dårlig vedlikehold og lav grad av bruk. Stedene har likevel stor betydning for befolkningen, og særlig for østre bydeler, som har dårligere tilgang til nærturterreng enn mange av de andre bydelene (Hamar kommune, Kommuneplanens temanotat grønnstruktur/lekeplasser). Åkersvika er et godt feltundervisningsområde. Når forholdene tilsier det blir Åkersvika brukt til vinteraktiviteter som skigåing, kiting og isfiske. Det er ikke bosteder i delområdet.

Det er forholdsvis god tilgjengelighet til delområdet i Stange kommune og mindre god tilgjengelighet i Hamar kommune. Strandlinja er mindre utbygd langs Sandvika/ Bekkelaget/ Åkerhagen, enn i Hamar by. I Hamar beslaglegger jernbanen, Åkersvikavegen, Stangevegen og annen infrastruktur, samt Vikingskipet med parkeringsareal, mye av arealet langs strandlinja og fungerer som noe hinder for bruk og som barriere for fri ferdsel fra boligområder til våtmarksområdet. På Bekkelaget er særlig Ottestadstien populær turveg langs strandlinja i Åkersvika. Arrangementet «Åkersvika rundt» avholdes med jevne mellomrom (Hamar og Hedemarken turistforening 2015). Sykkelruta Mjøstråkk går over Stangebrua i delområdet.

Åkersvika har svært stor identitetsskapende betydning for Hamar by og for nordre del av Stange kommune.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.12.2 Omfang

Alternativet K1-2, alternativ K1-3b med variant, alternativ K2-1a med variant og alternativ K3-3, med variant, berører delområde NF 12 Åkersvika.

Omfang ved alternativ K1-2

Alternativ K1-2 ligger på vestsiden av dagens fylling og jernbanebro over Åkersvika. Det blir noe redusert tilgjengelighet i bukta øst for Espern, som følger av tilsving fra Dovrebanen mot Rørosbanen og påfølgende omlagt vegsystem og noe reduserte kvaliteter ved friområde med fugletårn og fiskeplass ved Stangebrua, som følger av nærføring av omlagt vegsystem. Det blir noe forbedrede kvaliteter på utsiden av godsområdet, som følger av redusert samlet sporbredde på godsområdet og at arealer frigis til andre byformål i strandsonen. Det blir en marginal negativ endring av områdets identitetsskapende betydning, som følger av nye inngrep i strandsonen.

Omfang ved alternativ K1-3b og variant til alternativ K1-3b med maksimalt lokk

Alternativ K1-3b og variant til K1-3b med maksimalt lokk gjennom Hamar-bukta, ligger på vestsiden av dagens fylling og jernbanebro over Åkersvika. Påvirkningen blir som ved alternativ K1-2.

Omfang ved alternativ K2-1a, med variant til alternativ K2-1a mellom lokk

Alternativ K2-1a, med variant til alternativ K2-1a med mellom lokk, ligger på vestsiden av dagens fylling og jernbanebro over Åkersvika. Påvirkningen blir som ved alternativ K1-2, men med noen positive følger ved at jernbanetrafikk fjernes i sin helhet fra stasjonsområdet tilgrensende Åkersvika og at barriere mellom bebyggelse og naturreservatet dermed reduseres/ fjernes.

Omfang ved alternativ K3-3

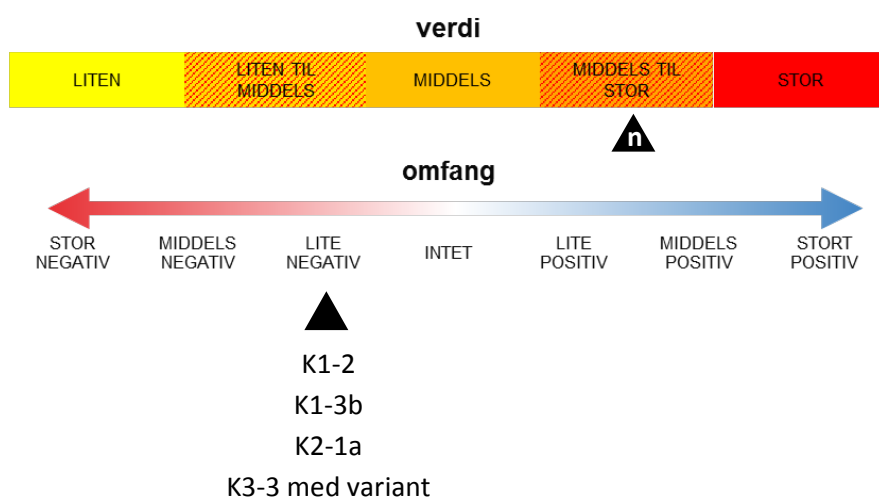
Alternativ K3-3 ligger på østsiden av dagens fylling og jernbanebro over Åkersvika. Det blir reduserte opplevelseskvaliteter og tilgjengelighet til Åkersvika naturreservat nord for Vikingskipet forbi Vangsvegen og øst for Disen bydel, ved at jernbane, samt adkomstveg til Vikingskipet, legges på fylling i strandsonen. Nye tiltak bidrar til komplekst og barriereforsterkende infrastruktur mot utløpet av Flagstadelva, og reduserer opplevelsesverdier i reservatet. Det blir reduserte kvaliteter og tilgjengelighet mot Stangebrua, der fugletårn og fiskeplass må fjernes. Noe

reduerte kvaliteter i bukta øst for Espern, med båthavn. Det blir økt tilgjengelighet til Åkersvika og forbedrede kvaliteter i Espern- og godsområdet fra bakenforliggende bydeler, ved at togtrafikk og spor fjernes fra området. Tiltaket gir noe negativ påvirkning på Åkersvika som identitetsskapende område.

Omfang ved variant til alternativ K3-3

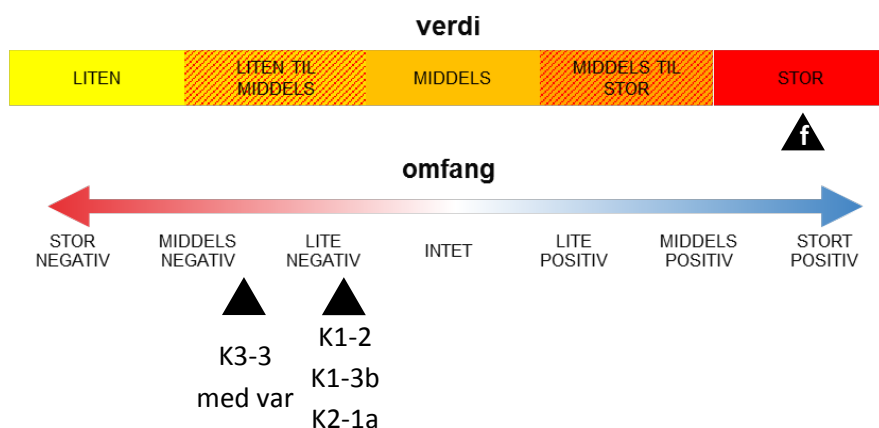
Variant til alternativ K1-3b ligger på vestre siden av dagens fylling over Åkersvika. Varianten gir ingen forskjell i påvirkning på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv fra alternativet.

Alternativene K1-2, K1-3b, K2-1a og K3-3, med variant, blir alle vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).

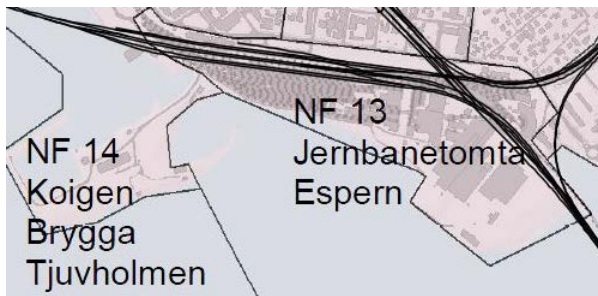


Alternativene K1-2, K1-3b, med variant, og K2-1a blir alle vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3, med variant, blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.13 NF 13 Jernbanetomta Espern



Figur 5-19 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Foto til venstre viser strandsonen på Jernbanetomta og Espern. Foto til høyre viser Traversen, et parklignende drag på Godsområdet.

5.13.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Sentrumsformål.
- Grønnstruktur: Grønnstruktur, naturområde, turdrag, friområde, park.
- Hensynssoner: Bevaring naturmiljø. Båndlegging for regulering etter PBL. Båndlegging etter lov om kulturminner. Sikringszone transport.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Bane.

Kommunedelplan for Strandsonen, 2003, gjelder i tillegg for området. Planen er forholdsvis gammel, men viser få avvik fra den nyere kommunedelplanen. Områdereguleringsplan for Godsområdet, Jernbaneverkstedet og Espern bru, 2011, gjelder for del av området og er tatt i betraktning. Kommuneplan og -delplan legger til rette for noe omforming og bearbeiding av dagens strandlinje i området. I kommunedelplanen er det satt av et større område for kombinert bolig/ næring på dagens godsområde og Espern, på utsiden av areal avsatt til jernbane. En stripe av strandsonen er regulert til friområde og Pilegrimsleden er lagt hit.

Delområdet er regnet som ett av Norges nasjonale, kulturhistoriske bymiljøer. Både enkelte bygninger og det totale miljøet har stor kulturhistorisk verdi og Trekantområdet og del av Godsområdet er vernet etter kulturminneloven. Jernbanetomta, med stasjonsområdet og Espern gir identitet til Hamar by. Jernbanestasjonen er et viktig møtested. Traversen på Godsområdet er et parklignende område, som kommunen ønsker å utnytte som del av fremtidig offentlig tilgjengelig grønnstruktur i området.

Stangevegen, fv. 222, er viktig sykkelakse i byen. Mjøstråkk og Pilegrimsleden går over

Stangebrua og krysser dagens jernbane i kulvert på Espern. Sykkelruta ligger i strandkanten gjennom delområdet.

Hele jernbaneanlegget, inkl. stasjonsbygningen og jernbaneverkstedet, er sterkt knyttet til Hamar bys identitet.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten - middels** for friluftsliv

5.13.2 Omfang

Alternativ K1-2, alternativ K1-3b med variant, alternativ K2-1a med variant og alternativ K3-3 med variant berører alle delområde NF 13 Jernbanetomta Espern, enten direkte av dobbeltsporet eller ved at dagens jernbane legges ned.

Omfang ved alternativ K1-2

Alternativ K1-2 ligger på dagens fylling i sørlig del av Espern. Alternativet ligger mellom vernede bygninger på dagens jernbaneområde og går inn mot dagens stasjonsbygning, før det går over på bru over Hamar-bukta. Eksisterende sidespor på stasjonsområdet fjernes, og den totale bredden på planlagt tiltak, er smalere enn dagens totale sporbredde. Ved Espern ligger tilsving mot Rørosbanen. En strekning av dette sporet går på ny fylling i Åkersvika. Det er ny adkomstveg til Espern via kulvert under Dovrebanen. Plattformområdet i nytt tiltak ligger i flomsikker høyde, og ca. to meter over dagens plattformhøyde. Det er en gangbru over og to gangkulverter under stasjonsområdet til vestsiden av plattformområdet, samt kjørbar kulvert nord i delområdet, som er adkomstveg til Tjuvholmen.

Det verneverdige trekantområdet med freda bygninger, vil bli vanskelig tilgjengelig, med noe redusert attraktivitet og opplevelseskvalitet. Stasjonsområdet med stasjonsbygning får fortsatt opprinnelig funksjon og sentral plass i bybildet, men plattform heves opp mot to meter fra dagens plattformhøyde. Nytt spor vil da ligge flomsikkert. Spor på flomsikker høyde vil oppleves som en forsterket barriere mot strandlinja og Tjuvholmen. En noe smalere samlet sporbredde enn dagens bredde gir positiv påvirkning. Gangbru fra Østbyen over jernbanen til Godsområdet og Traversen gir økt tilgjengelighet til strandsonen og gir positiv påvirkning.

Det blir noe redusert identitetsskapende betydning for deler av det gamle anlegget. Samtidig blir det fornyet og styrket identitet ved oppgradering av jernbaneanlegget og ved at eksisterende stasjonsbygning får bevart sin funksjon.

Omfang ved alternativ K1-3b

Alternativ K1-3b følger samme trasé og har tilnærmet samme totale bredde som alternativ K1-2, men ligger med noe lavere høyde enn alternativ K1-2 og dykkes ned mot kulvert over Hamar-bukta. Høyde på nytt plattformområde er lagt til ca. dagens plattformhøyde. Plattformområdet flomsikres ved at flomsikringstiltak legges på utsiden av spor. Eksisterende sidespor på stasjonsområdet fjernes, og den totale bredden på planlagt tiltak, er smalere enn dagens totale sporbredde. Det er en gangbru over og to gangkulverter under stasjonsområdet til vestsiden av plattformområdet.

Påvirkning på verdier knyttet til nærmiljøet, områdets bruksmuligheter, attraktivitet og opplevelseskvaliteter, samt tilgjengelighet til viktige målpunkter i og utenfor området blir som K1-

2. Ny plattform ligger lavere enn ved alternativ K1-2, men flomsikringstiltak langs banen blir en del av tiltaket som bidrar til opplevelsen av stasjonsområdet som barriere mot strandlinja og Tjuvholmen.

Påvirkning på identitetsskapende områder og elementer blir som for K1-2.

Omfang ved variant til alternativ K1-3b, maksimal kulvert

Med variant til K1-3b, med maksimal kulvert, vil ikke påvirkningen være vesentlig forskjellig fra alternativ K1-3b i dette delområdet. Tilgjengeligheten til strandsonen i delområdet fra Vangsvegen blir noe bedre ved at vege får en rettere linje og dermed en kortere strekning over miljølokket, men dette gir ikke utslag på grad av omfang.

Omfang ved alternativ K2-1a og variant til alternativ K2-1a mellom lokk

I alternativ K2-1 og variant til alternativ K2-1a mellom lokk, legges spor og nytt stasjonsområde til Østbyen og Vangsvegen. Spor dykkes ned ved Espern mot plattformområdet ved Vangsvegen. Rørosbanen fra stasjonsområdet legges noe lavere enn dagens sporhøyde. Tilsving til Rørosbanen legges på fylling i strandkanten i Åkersvika. Det etableres bru fra Stangevegen til trekanttomta på dagens jernbaneområde.

En del av det verneverdige området med freda bygningen, vil bli skilt fra øvrige opprinnelige anlegg, og få noe redusert attraktivitet og opplevelseskvalitet. Jernbaneområdet mister sin opprinnelige funksjon. Byggene vil fortsatt ha stor arkitektonisk og historisk verdi og vil området vil bli mer tilgjengelig for befolkningen. Transformasjon av området vil kunne oppleves som både positivt og negativt. Økt tilgjengelighet til strandsona er positivt.

Det blir noe redusert Identitetsskapende betydning for deler av det gamle anlegget, som blir liggende bak nytt dobbeltspor. Endret bruk vil føre til endret identitet, og dette er vurdert til å gi noe reduksjon i betydning for del av området. Økt tilgjengelighet og økt bruk av jernbaneområdet er vurdert til å øke betydningen.

Variant til alternativ K1-2a med mellom lokk over to kvartaler, vil være noe bedre enn alternativet, fordi forbindelseslinjer mot østre bydeler blir noe forbedret, med lokket. Forskjellen i påvirkning på delområdet er likevel vurdert til ikke å gi ulik grad av omfang i dette delområdet.

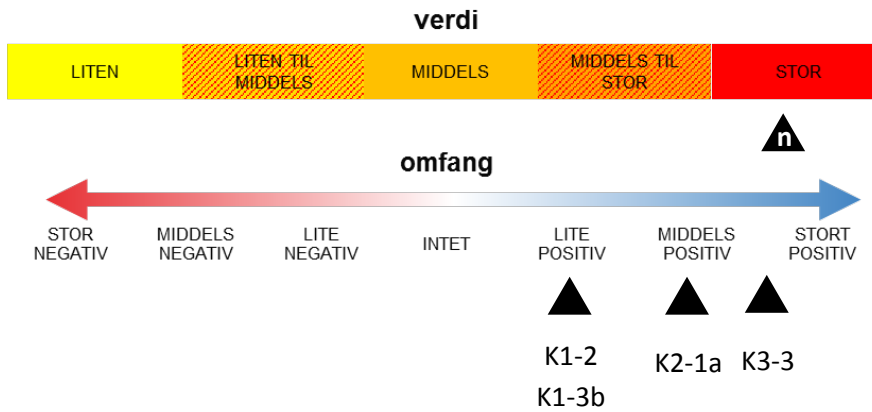
Omfang ved alternativ K3-3, med variant til alternativ K3-3 fylling vest

I alternativ K3-3 og variant til K3-3 legges stasjonsområdet til Disenstranda ved Vikingskipet. I delområde Jernbanetomta Espern blir jernbanespor fjernet og området frigitt til andre byformål. Stasjonsområdet med stasjonsbygning mister sin opprinnelige funksjon. Byggene vil fortsatt ha stor arkitektonisk og historisk verdi, og vil området vil bli mer tilgjengelig for befolkningen. Transformasjon av området vil kunne oppleves som både positivt og negativt. Endret bruk av området vil føre til endret identitet, og er vurdert til å gi noe reduksjon i betydning. Variant til alternativ K3-3 ligger på vestre siden av dagens fylling over Åkersvika. Varianten er vurdert til ikke å gi noen forskjell i påvirkning på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv fra alternativet.

Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n)

Alternativ K2-1a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).

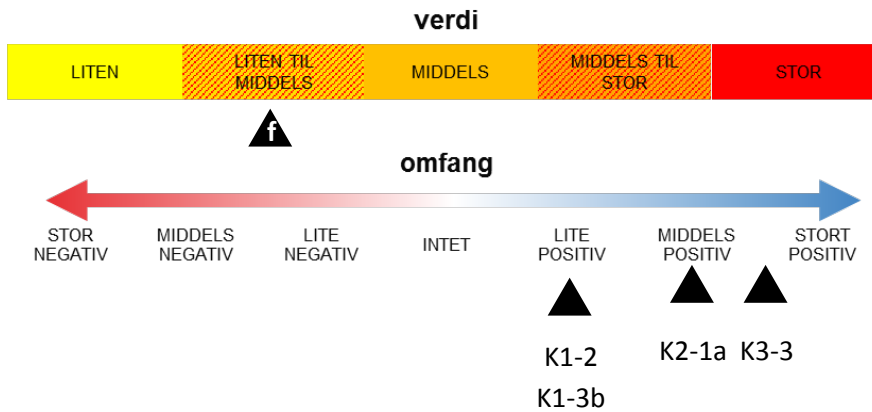
Alternativ K3-3, med variant, blir vurdert til å ha **middels – stort positivt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f)

Alternativ K2-1a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3, med variant, blir vurdert til å ha **middels – stort positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.14 NF 14 Koigen Brygga Tjuvholmen



Figur 5-20 Foto øverst viser strandområde på Koigen. Foto i midten viser gangforbindelse fra Strandgateparken, under jernbanen, til Brygga og gang- og sykkelforbindelse fra offentlig park vest for Høyensal til Koigen. Nederst er panoramafoto av Koigen sett fra stupetårnet. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.14.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Sentrumsformål.
- Grønnstruktur: Grønnstruktur, naturområde, turdrag, friområde, park. Kombinerte grønnstrukturformål.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Bane.
- Hensynssoner: Sikringszone transport.
- Bruk og vern i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: Friluftsområde.

Kommunedelplan for Strandsonen, 2003, gjelder i tillegg for området. I kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen legges det til rette for noe omforming av strandlinja dersom ny jernbane legges over Hamarbukta, blant annet med park på Åttemetersplanet, næringsbebyggelse på jernbanebrygga mellom Åttemetersplanet og Tjuvholmen og nytt anløp for Skibladner. Koigen er regulert til friområde og Brygga med Åttemetersplanet er regulert til kombinerte grønnstrukturformål.

Langs forbindelsen mellom Tjuvholmen og jernbanetomta er reguleringsformålet LNF område i vassdrag kombinert med friområde. Målsettingen er tilnærmet å gjenopprette Tjuvholmen som holme. Tjuvholmen har hovedsakelig status som friområde, med ett næringsareal og ett areal til

kombinert offentlig bebyggelse/ friområde, der Hamar Roklubb holder hus. Planen legger til rette for etablering av sporveg for veterantoget Tertitten mellom jernbanemuseet og dagens jernbanestasjon. Anlegget Høyensal med bygningsmasse reguleres til boliger med tilhørende anlegg.

Koigen er et svært viktig offentlig friområde og møtested, og mye i bruk av barn og unge. Området er tilrettelagt for et variert spekter av aktiviteter og for et variert spekter brukergrupper, med badeplass og stupetårn, sandstrand tilgjengelig for funksjonshemmede, gressplen, egen øy, lekeplass, skateanlegg, sandvolleyball, basketballbane, apparater for styrketrening og parkeringsplass. Skibladnerbrygga er viktige mål og element i området. Kiosken på Brygga har uteområde med benker og bord ved Skibladnerbrygga og er viktig treffsted. Grusveg gjennom Koigen og mot Domkirkeodden er svært mye brukt som gang- og sykkelforbindelse og som turveg. Vegen er del av Pilegrimsleden og sykkelruta Mjøstråkk.

Strandgateparken ligger nord for dagens jernbane. I parken er det gode rekreasjonsmuligheter og tradisjonelt spisested. Nåværende midlertidige parkeringsområde ved Strandgateparken skal opprustes opp til lekeplass i 2016.

Brygga Båthavn med 200 båtplasser og båthavna på Tjuvholmen med 440 båtplasser, disponert av Hamar Båtforening, er mye brukte startpunkt for utflukter på Mjøsa. Brygga Båthavn er lite tilrettelagt for opphold og sammenkomster på landområdet, men bruke likevel mye. Tjuvholmen er et viktig offentlig møtested i Hamar med båthavna og Tjuvholmen kro. Området er i mindre grad spesielt tilrettelagt for barn og unge, men det er ballbane og naturlig gode bademuligheter på østsiden av holmen og i bukta Vesle-Mjøsa. Hamar Roklubb 1881 har tilhold ved Vesle Mjøsa og har klubbhus der robåter/kajaker med utstyr lagres. Roklubben ble stiftet i 1881 og har hatt tilhold på Tjuvholmen siden 1933. Klubben er i vekst. Klubben disponerer to større bygninger og leier ut plass til seile- og dykkerklubb. Østsiden av holmen og Vesle Mjøsa, er verdifullt område og mye brukt av foreningen. Tjuvholmen er viktig som friluftsområde, særlig som startpunkt for turer på Mjøsa fra roklubben og båtforeningen. Adkomst til Tjuvholmen foregår til fots, på sykkel og med bil, via Enggata med kulvert under jernbanen. Kjørearealer, parkeringsarealer og båttopplagringsarealer dominerer store deler av den vestre delen av uteanlegget på Tjuvholmen. Sykkelruta Mjøstråkk følger samme rute som Pilegrimsleden gjennom delområdet.

I bygg på Åttemetersplanet har ungdomsklubben Ungdom for Hamar midlertidig tilhold. Klubben disponerer utearealer og legger til rette for ulike fritidsaktiviteter der, bl.a. skating. Ved bryggekanalen er det etablert opptrekk for wakeboard (bølgebrett). Åttemetersplanet er ellers i stor grad tilrettelagt for biloppstilling og lite tilrettelagt for opphold og møteplasser for myke trafikanter. I bygget Brygga 20 holder til sammen 10-12 bedrifter hus. En rekke bedrifter holder hus i næringsbygget på Tjuvholmen, med til sammen et større antall ansatte.

Det er liten bosetting i området. SSB viser et innbyggertall på mellom 7-31 personer og 7-31 boenheter pr 62,5 daa ved Høyensal og ingen boenheter ellers i området. Dette er av det laveste i Hamar by. Del av anlegget på Høyensal er bevaringsverdig, bl.a. Abelsethgården, men området skal ifølge kommuneplanen kunne utvikles med ytterligere boenheter. Del av denne utviklingen forutsetter at dagens jernbane blir lagt om. På Høyensal er det hageanlegg med store og til dels gamle trær. Tilliggende Høyensal ligger en offentlig park, Kroneparken, med sikt over Koigen og utover mot Nes og Helgøya.

Det er til sammen syv forbindelser under dagens jernbane til delområdet, som er i bruk av myke

trafikanter. Av disse er tre kulverter med blandet trafikk, der to er forbindelser mot Kvadraturen som er uoversiktlige og trafikkfarlige. Av det sentrale havneområdet er 70 % parkering (Gehl Architecture, 2013). Det er høyt belegg på særlig langtidsparkeringsplassene. Mangel på gode koblinger mellom byen og strandsonen, mangel på gode oppholdsarealer på Brygga og Åttemetersplanet, samt store arealer som er forbeholdt kjørende, er til noe hinder for bruk av delområdet til rekreasjon og friluftaktiviteter.

I området er særlig Koigen, Skibladnerbrygga med klokkespillet, Tjuvholmen og båthavnene identitetsskapende elementer, men hele delområdet er viktig for Hamar bys identitet. Aktiviteter i strandsonen er utgangspunkt for Hamars anliggende og for byplangrep.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.14.2 Omfang

Alternativet K1-2 og alternativ K1-3b, med variant til K1-3b med maksimalt lokk, går gjennom delområde NF 14 Koigen Brygga Tjuvholmen. Alternativ K2-1a med variant og alternativ K3-3 med variant berører ikke delområdet i form av nye tiltak, og variant til K2-1a og variant til K3-3 gir ingen direkte påvirkning på delområdet, men dagens jernbane legges ned ved valg av korridor 2 og 3.

Omfang ved alternativ K1-2



Figur 5-21 Klipp fra prosjektmodellen viser alternativ K1-2 gjennom delområde NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen.

I alternativ K1-2 legges nytt stasjonsområdet til dagens stasjonsområde. Spor føres på fylling og bru over Hamar-bukta til Koigen og ligger delvis i flomsikker høyde og delvis med flomsikring langs kantene. Vannet i Hamar-bukta opprettholdes innenfor fylling og bru. Spor går gjennom dagens friområde på Koigen og ligger noe nedsenket inn mot bebyggelsen på Storhamar, før den dykker ned i miljøtunnel og videre til tunnel i delområde NF22 Bondesvea Bispehaugen.

Ny kjørbare adkomst til Tjuvholmen ligger i kulvert under fylling vest for stasjonsområdet og gang- og sykkelforbindelse til holmen ivaretas gjennom strandpromenade og ved underganger under spor på stasjonsområdet. Gang- og sykkelforbindelse mellom Brygga/ Høyensal og Koigen er

ivaretatt ved kulvert under spor rett vest for bru. To gangkulverter mellom vestre del av Kvadraturen og Koigen opprettholdes ikke. Bryggeriundergangen som er i bruk både av myke trafikanter og kjørende kan ikke opprettholdes i dette alternativet. Forbindelsen blir flyttet til forlengelsen av Karl Jemtes gate, noe vest for dette delområdet. Tilgjengeligheten fra bebyggelse som ligger i bakkant av dobbeltsporet på Koigen/ vestre del av Kvadraturen til delområdet blir dermed noe redusert. Gangforbindelse mellom den sentrale delen av Kvadraturen til Brygga og indre del av Hamar-bukta blir forbedret ved at dagens jernbane legges ned. Tilgjengeligheten til Tjuvholmen blir forbedret ved at det etableres god kjøreadkomst og strandpromenade, og ved at underganger under stasjonsområdet også leder til holmen. Bruksmuligheter, attraktiviteten og opplevelseskvaliteter på Tjuvholmen vil trolig øke noe.

På Høyensal ligger ett bosted, ett bygg som i dag er benyttet til næringsformål, samt del av parkanlegget, i anleggsbeltet og må innløses. Kiosk, bygg med klubblokaler ved Skibladnerbrygga, bygg der ungdomsklubben holder hus midlertidig ligger alle i anleggsbeltet og må rives. Kontorbygget Brygga 20 ligger i trasé til tiltaket og må innløses. Dette gir negativ påvirkning på aktivitetsnivået og nærmiljøkvaliteter i delområdet.

Uteanlegget på Koigen som berøres i anleggsperioden reetableres og det forutsettes at bruksmuligheter, attraktivitet og opplevelseskvaliteter på Koigen blir tilnærmet som i dag etter anleggsperioden. Skibladnerbrygga og klokkespillet forutsettes flyttet innen delområdet. Dobbeltsporet krever noe mer arealbeslag enn dagens jernbane på Koigen og Åttemetersplanet, men det vil også bli noe utvidelse av arealet ved at det påfylles masser i bukta langs dobbeltsporet. Jernbanen vil gå fra bru til dyp skjæring på strekningen, men dette vil i mindre grad påvirke kvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv i delområdet. Den direkte kontakten mot vannet for publikum fra Brygga, Høyensal og bakenforliggende parkområde, består for en stor del i indre del av Hamarbukta.

Den samla identitetsskapende betydningen blir noe redusert, fordi dobbeltsporet vil ligge beslaglegge noe av arealet på Koigen og vil ligge noe nærmere opparbeidede nærmiljøanlegg.

Omfang ved alternativ K1-3b



Figur 5-22 Klipp fra prosjektmodellen viser alternativ K1-3b gjennom delområde NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen.

I alternativ K1-3b legges nytt stasjonsområdet til dagens stasjonsområde. Spor føres i nedsenket kulvert over Hamar-bukta til Koigen og videre inn i tunnel under fv. 75 Aslak Bolts gate ca. ved Karl Jemtes gate. Den indre delen av Hamar-bukta, nord for dobbeltsporet, fylles igjen. Kjørbar adkomst til Tjuvholmen ivaretas som forlengelse av Vangsvegen. Flomsikring av jernbaneanlegget utføres som grøntområde på utsiden av dobbeltsporet og langs taket på kulvert. Det blir god forbindelse for myke trafikanter fra sentrale byområder til det utfylte området og til Koigen over kulvert.

På Høyensal ligger ett bosted, ett bygg som i dag er benyttet til næringsformål, samt del av parkanlegget, i anleggsbeltet og må innløses. Kiosk, bygg med klubblokaler ved Skibladnerbrygga, bygg der ungdomsklubben holder hus ligger alle i anleggsbeltet og må rives. Kontorbygget Brygga 20 ligger i trasé til tiltaket og må innløses. Dette gir negativ påvirkning på aktivitetsnivået og nærmiljøkvaliteter i delområdet. Uteanlegget på Koigen som berøres i anleggsperioden reetableres og det forutsettes at bruksmuligheter, attraktivitet og opplevelseskvaliteter på Koigen blir tilnærmet som i dag eller bedret etter anleggsperioden. Skibladnerbrygga og klokkespillet forutsettes flyttet innen delområdet. Båthavna må flyttes til annet egnet område.

Ny kjørbart adkomst til Tjuvholmen ligger over kulvert vest for stasjonsområdet og gang- og sykkelforbindelse til området ivaretas gjennom strandpromenade og ved underganger under spor på stasjonsområdet som også leder til holmen. Antall gang- og sykkelforbindelser til Tjuvholmen økes ved dette, men kjøreveg og promenaden er en noe lengre veg enn dagens adkomst til Tjuvholmen, og underganger under stasjonsområdet er noe kronglete. Bredden på stasjonsområdet vil i liten grad endres mot forbindelsen til Tjuvholmen og blir smalere mot området lille-Mjøsa. Det vurderes at bruksmuligheter, attraktiviteten og opplevelseskvaliteter på Tjuvholmen ikke endres vesentlig som følger av tiltaket.

Gang- og sykkelforbindelse mellom Kvadraturen til Brygga og Koigen blir forbedret ved at dagens jernbane legges ned og at dobbeltsporet legges under lokk. Bryggeområdet vil miste sin funksjon, som følger av at vannet i den indre bukta inn mot bryggeområdet fylles igjen.

Dobbeltsporet krever noe mer arealbeslag enn dagens jernbane på Åttometersplanet, men det vil

også bli utvidelse av arealet ved dobbeltsporet legges i kulvert og at det påfylles masser i bukta og på utsiden av dobbeltsporet. Attraktivitet og opplevelseskvaliteter knyttet til vannet og Mjøsa blir redusert i indre deler, ved at indre havnebasseng mot Brygga/ 8-metersplanet fylles igjen og aktiviteter fjernes. Bruksmuligheter endres som følger av overgang fra vannflate til fast land. Løkk og igjennfylling av det indre havnebassenget vil tilføre området nye arealer og vil skape ny forbindelse mellom by og vann. Påvirkningen fra en slik byutvikling på kvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv er uvisst og inngår heller ikke som del av denne konsekvensvurderingen.

Den samla identitetsskapende betydningen for delområdet blir noe redusert, fordi funksjoner knyttet til nærmiljø og friluftsliv i den indre delen av Hamar-bukta, fjernes og må flyttes lengre ut fra kvadraturen. Enkelte funksjoner lar seg vanskelig erstatte i delområdet.

Omfang ved variant til alternativ K1-3b

Variant til alternativ K1-3b er tiltak med maksimalt med kulvert i Hamarbukta. Varianten gir noe bedre forbindelse mellom Kvadraturen og Tjuvholmen. Varianten fører til at et noe større areal frigjøres til byutviklingsformål, enn ved alternativ K1-3b. Påvirkningen er ellers som for alternativet. Påvirkning på verdier knyttet til friluftsliv og nærmiljø blir vurdert til å være noe mer positiv enn alternativ K1-3b, fordi forbindelsen mellom Kvadraturen og Tjuvholmen blir bedre ved varianten. Forskjellen er vurdert til ikke å gi seg utslag i ulik omfangsgrad mellom alternativ og variant.

Omfang ved alternativ K2-1a og K3-3

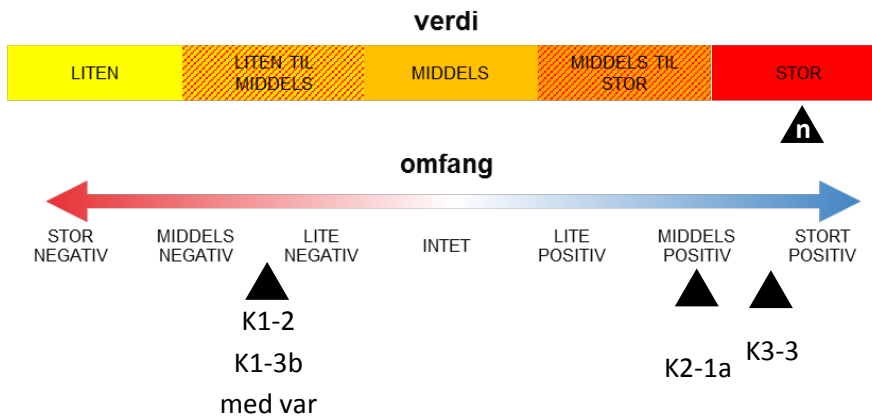
Alternativene berører ikke delområdet i form av nye tiltak. Kvaliteter øker ved at jernbane fjernes og areal frigis til andre byformål. Tilgjengelighet og bruksmuligheter blir forbedret. Attraktiviteten og opplevelseskvaliteter vil trolig øke noe. Identitetsskapende betydning øker ved at området blir tettere knyttet til den øvrige byen. Tjuvholmen blir mer sentral i bybildet med økt tilgjengelighet.

Alternativ K1-2 blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K1-3b med variant blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K2-1a blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).

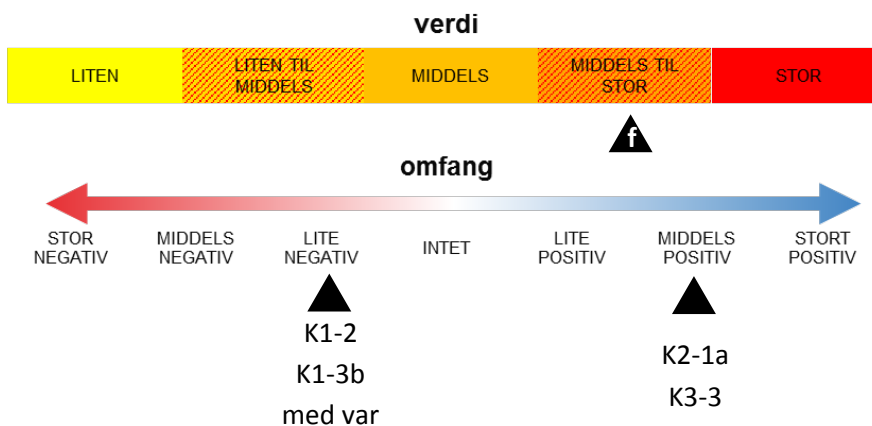
Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels - stor positivt** omfang for nærmiljø (n).



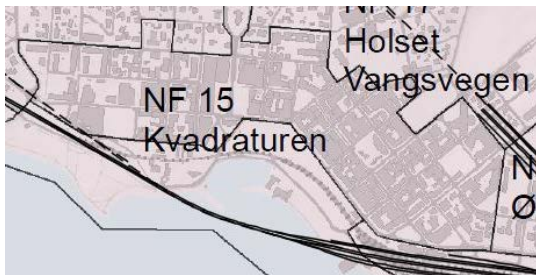
Alternativ K1-2 blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K1-3b, med variant, blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.15 NF 15 Kvadraturen



Figur 5-23 Klipp fra kart viser delområdets avgrænning. Foto til venstre viser Vestre Torg i kvadraturen. Foto til høyre viser Stortorget og Hamar kulturhus.

5.15.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- o Bebyggelse og anlegg: Sentrumsformål. Uteoppholdsareal. Offentlig og privat tjenesteyting.
- o Gang-/sykkelveg. Turveg/ turdrag.

I tillegg gjelder kommunedelplan Sentrum, fra 1995, for området. Kommuneplan og kommunedelplan legger til rette for en forholdsvis høy utnyttelse av et sentrum med en klar og regelmessig gatestruktur. Det blir tilrettelagt for boenheter som møter behov for ulike brukergrupper. Planen legger videre til rette for og ivaretar kunderettet næringsvirksomhet i 1. etasje av bygg. Utforming av nybygg og ombygginger blir strengt regulert. Planen legger til rette for godt med parkeringsmuligheter og en god dekning av busstransport. Friområder skal ha parkmessig opparbeidelse og bymessig bruk. Kommunedelplan for Strandsonen, 2003, gjelder for nedre del av Stortorget, inkludert en liten park og parkeringsareal. Denne planen legger til rette for å trekke en poll inn mot Stortorget og på denne måten reetablere del av tidligere strandlinje.

Ingeniørlyntnant Røyems byplan fra 1849 er grunnlaget for kvadraturstrukturen i delområdet. Planen er videreført i senere planer; i Sverre Pedersens byplan fra 1924 og i påfølgende byplaner. Strandlinja og topografien har vært strukturerende for byplanene. Sentrumsområdet er av Riksantikvaren regnet som et nasjonalt kulturhistorisk bymiljø og gir identitet til Hamar by.

Delområdet har den høyeste konsentrasjonen av boenheter i Hamar kommune, med høy tetthetsgrad (mer enn 125 boliger pr 62,5 daa). I vestre del er det større andel boligformål enn resterende del av området og mellom Grønnegate, Morterudsgate, Skappels gate og

Sangenvegen er befolkningstettheten den høyeste i Hamar, med høy tetthetsgrad (625 - 1249 innbyggere pr 62,5 daa). I delområdet ellers ligger innbyggertallet på normal tetthetsgrad (313 - 624 pr 62,5 daa). Området har generelt stor grad av blandede formål. Typisk er boligblokker og bosteder med kunderettet forretningsvirksomhet i 1. etasje, evt. med kombinert med kontor/ næring. Det er stort innslag av bebyggelse med allmennyttig formål. Østre del av området har svært høy del av forretning og kontor virksomhet og offentlige/ allmennyttige formål. Mot Parkgata/ St. Olavsgate ligger Parkgården sykehjem. I østre del av området ligger Statens hus, Hedmarken tingrett og Hamar Rådhus med opparbeidet uteareal mot Vangsvegen.

Viktige friområder er jevnt fordelt i planområdet og avgrenses av gatestrukturen. Overordna byrom er Vestre torg, Stortorget, Triangelen, Østre torg, Jernbaneparken, nytt bydelstorg i kvartal 57 (vest for Statens hus mellom Enggata og Parkgata), samt Kirkebakken, Torggata, Strandgata, Vangsvegen og Parkgata. Flere byrom har i den senere tid blitt oppgradert og fått økt bruk, bl. a. Stortorget ved det nye Hamar kultur. Det er mange små parker i området, bl. a. ved Bryggeriundergangen og ved Stortorget, samt Jernbaneparken. På Vestre Torg er det nylig opparbeidet en større kvartalslekeplass.

Uteområdene i kvadraturen er mye brukt på dagtid. Undersøkelser viser imidlertid at sentrum har forholdsvis lav bruksfrekvens på kveldstid, og at det er litt liten differensiering og variasjon mellom de ulike offentlige plassene og oppholdsstedene i sentrum. Plassene er likevel svært viktige møtesteder. (Gehl Architecture 2013.) Statens vegvesen gjorde en rekke registreringer og tellinger av fotgjengere, syklistene og oppholdsaktiviteter i Hamar sentrum i 1997. I tillegg ble det utført intervjuer av brukere av sentrum. Disse registreringene og tellingene er senere fulgt opp i arbeidet med Hamar byromsplan. Resultatet viser bl. a. at forflytninger i Hamar sentrum primært er bilbasert, til tross for at sykkeltrafikken i byen er bemerkelsesverdig høy sammenlignet med andre norske småbyer. Byen har korte avstander mellom sentrale funksjoner og det er et betydelig potensiale for å øke andelen myke trafikanter. Torggata er den primære fotgjengerforbindelsen gjennom sentrum, mens Strandgata er den sekundære fotgjengerforbindelsen. Grønnegate er en viktig fotgjengerforbindelse, sammen med alle tverrforbindelser mellom Grønnegate og Strandgata. Dette til tross får at Grønnegate har 84% bilister, 13% fotgjengere og 3% syklistene. Torggata har 83% fotgjengere og 17% syklistene, mens Strandgata har 55% fotgjengere, 38% bilister og 7% syklistene. (Gehl Architecture 2013.) Strandgata er nylig opprustet for å redusere biltrafikk, øke antall fotgjengere/syklistene og skape mer folkeliv på brede fortau.

Delområdet er i sin helhet et viktig identitetsskapende element og er av Riksantikvaren kvalifisert til merkelappen Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer. Av særlig viktige elementer nevnes Stortorget, Hamar kulturhus, Hamar domkirke, Nestléfabrikken med pipa, samt aksene mellom disse og ned mot Hamarbukta.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.15.2 Omfang

Selve tiltaket i alternativ K1-2 og i alternativ K1-3b med variant, kommer ikke i direkte berøring med delområdet, men anleggsbeltet vil føres nær og i noe berøring med bebyggelsen i Storhamargata vest i delområdet. K1-2 og K1-3b vil påvirke verdier knyttet til delområdet i ulik

grad. Hverken alternativ K2-1a med variant eller alternativ K3-3 med variant kommer i direkte berøring med delområdet, men alternativene påvirker likevel delområdet noe.

Omfang ved alternativ K1-2

Alternativet K1-2 for nytt dobbeltspor går inn mot delområde NF 15 Kvadraturen, men selve jernbanetiltaket berører ikke delområdet. Vestre del av Storhamargata med den gamle Nestléfabrikken i Storhamargata 44 og det nylig ferdigstilte leilighetskomplekset med 77 boenheter i Storhamargata 38-42, blir liggende svært nært til tiltaket, men det forutsettes at disse byggene ikke rives som følger av anleggsområdet til dobbeltsporet.

Tiltaket vil påvirke bokvaliteter i delområdet noe i form av støy, samt evt. noe forurensing fra dieseldrevne tog. Det vurderes at tiltaket i liten grad vil påvirke brukskvaliteter i delområdet og tilgjengelighet til nærliggende målpunkter fra sentrale deler av delområdet, men at det i noen grad vil påvirke opplevelseskvaliteter i vestre del av området ved at banen blir barriere mellom parkområde, gate, bomiljø og Koigen. Det blir en liten positiv effekt ved at eksisterende jernbanestasjon består i umiddelbar nærhet til Kvadraturen, samt at eksisterende jernbane legges ned og areal frigis til byutviklingsformål i tiliggende område og at det dermed blir bedret tilgjengelighet til Åttemetersplanet og Brygga med båthavn.

Omfang ved alternativ K1-3b

Alternativ K1-3b for nytt dobbeltspor går inn mot delområde NF 15 Kvadraturen, og berører den vestre delen av området. Det nylig ferdigstilte leilighetskomplekset i Storhamargata 38-42 ligger svært nær tiltaket, men utenfor anleggsbeltet. Del av den gamle Nestléfabrikken, beliggende langs Skappels gate, ligger innen selve tiltaket slik traséen er vist i teknisk hovedplan i dag og må innløses og rives. Størstedelen av fabrikkanlegget i Storhamargata 44, inklusive den markerte fabrikkpipa, kan beholdes.

Tiltaket påvirker bokvaliteter i østre del av området noe i form av støy, samt evt. noe forurensing fra dieseldrevne tog. Det vurderes at tiltaket i liten grad vil påvirke brukskvaliteter i delområdet. Tilgjengelighet til nærliggende målpunkter fra sentrale deler av delområdet vil øke som følger av at dagens jernbane legges ned og barriere fjernes i del av området. Tilgjengeligheten til Koigen blir bedret. Det er positivt at dagens jernbanestasjon, beliggende i umiddelbar nærhet til delområder, består. Alternativ K1-3b påvirker delområdet marginalt mer negativt enn alternativ K1-2, ved at mulighet til direkte kontakt til vann i Hamar bukt nærliggende Stortorget, Strandgata og Strandgateparken fjernes. Flomsikringstiltak for å sikre jernbanen vil i marginal grad redusere opplevelsen av sammenhenger mot Mjøsa og Nes/ Helgøya.

Omfang ved variant til alternativ K1-3b

Variant til alternativ K1-3b er tiltak med maksimalt med kulvert i Hamarbukta. Varianten gir noe bedre forbindelse mellom Kvadraturen og Tjuvholmen. Påvirkningen er ellers som for alternativet. Samlet påvirkning blir vurdert til å være noe mer positiv enn K1-3b, men dette gjør utgjør ikke forskjell på grad av omfang.

Omfang ved alternativ K2-1a

Alternativ K2-1a for nytt dobbeltspor ligger øst for delområde NF 15 Kvadraturen, og berører ikke delområdet med nye tiltak. I alternativet legges spor og nytt stasjonsområde til Østbyen og Vangsvegen, ved CC stadion. Plattformområdet ligger mellom 10-15 meter under dagens terreng

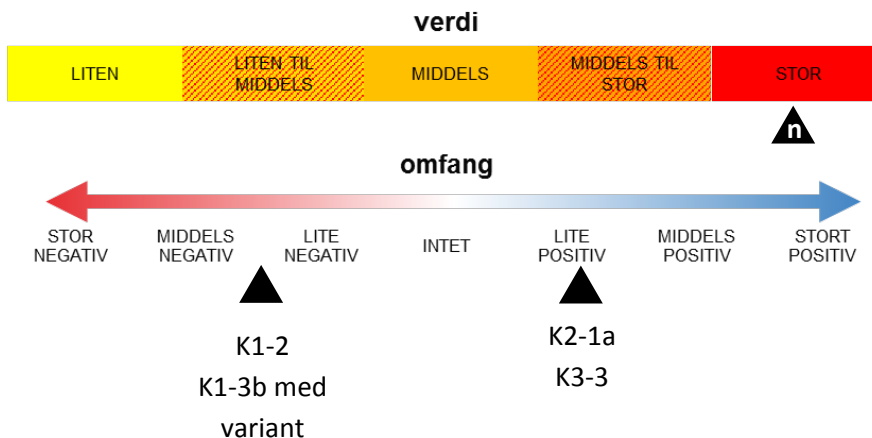
og går inn i miljøttunnel og tunnel nord for Vangsvegen. Parkgata og Vangsvegen ivaretas ved kjørbare bru over spor. Nytt dobbeltspor blir liggende som en mental og delvis fysisk barriere i bakkant av området og mot tilliggende østre bydeler. Positive effekter av at dagens spor i tilliggende delområde fjernes og areal tilbakeføres til bymessig utvikling. Det vil bli reduserte bruksmuligheter i området som grenser inn mot tiltaket, og redusert tilgjengelighet til østenforliggende bydeler, der stasjonsområdet blir liggende åpent. Bedret tilgjengelighet, med økte kvaliteter, mot strandsonen. Området får noe økt betydning, ved at forbindelsen mot Hamarbukta forsterkes ved fjerning av dagens jernbanespor.

Omfang ved alternativ K3-3

I alternativ K3-3 for nytt dobbeltspor er stasjonsområdet lagt til Vikingskipet på Disenstranda. Alternativet berører ikke delområde NF 15 Kvadraturen med nye tiltak. Tiltaket er positivt for bokvalitet og nærmiljø, fordi dette innebærer at barriere mot viktige målpunkter i strandsonen fjernes og støy fra togtrafikken fjernes. Det er vurdert at attraktiviteten og opplevelseskvaliteter vil øke. Jernbanen og stasjonsområdet har lenge vært en del av identiteten til delområdet. Fjerning av stasjonsområdet som sentralt beliggende i byen vil av enkelte kunne sees som noe forringing av denne identiteten. Andre vil kunne vurdere det som positivt at jernbanen som barriere og kilde til støy og noe forurensing fjernes fra sentrumskjernen.

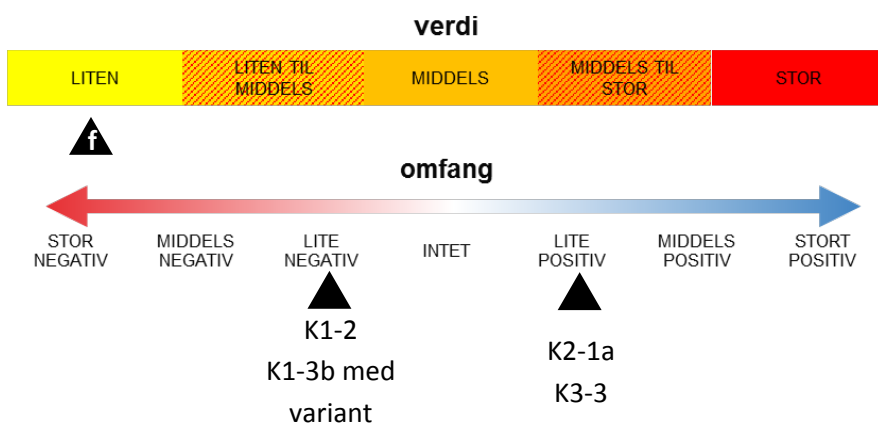
Alternativ K1-2 og K1-3b med variant blir vurdert til å ha **lite- middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.16 NF 16 Østbyen



Figur 5-24 Klipp fra kart viser delområdets avgrensning. Foto til øverst til høyre viser Falsen gate sentralt i Østbyen, med tidligere Norrøna skofabrikk øverst i gata. Foto over viser bygg i krysset St Olavs gate og Sverdrups gate. Byggene må innløses begge steder ved valg av korridor 2.

5.16.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Andre typer bebyggelse og anlegg. Offentlig og privat tjenesteyting. Kombinert bebyggelse og anleggsformål.
- Grønnstruktur. Park. Gang- og sykkelveg.

I tillegg gjelder kommunedelplanen Sørøstre bydeler, fra 2007. Planen er godt sammenfallende med den nyere kommuneplanens arealdel. Brugata omreguleres fra hovedveg til gate, og omformes til kombinert kjøreveg og gang- og sykkelveg. Kvadraturstrukturen som ble lagt i Røyems byplan fra 1849, er videreført i dette delområdet bl. a. gjennom Sverre Pedersens byplan fra 1924 og i påfølgende byplaner. Strandlinja langs Mjøsa og utbyggingen av jernbanen har påvirket utviklingen av delområdet Østbyen i stor grad. Området er i hovedsak regulert til boligområde og sentrumsformål. Det er en blanding av bygårder med leiligheter og villaer i delområdet. Enkelte kvartaler har blandet formål. I kommuneplanens arealdel legges det til rette for noe fortetting. Delområdet har middels høy – høy tetthet av boliger (110-140 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet i delområdet ligger på normal tetthet (mellom 160 og 210 pr 62,5 daa). Det er stort innslag av eldre i delområdet, som følger av utbygging av boligkomplekser spesielt rettet mot denne gruppen i nyere tid. Det er lav dekning av kvartalslekeplasser i området. Østbyen aktivitetssenter og Montessori internasjonal barnehage ligger i delområdet. Barnehagen er den eneste i Østbyen.

Området mangler nærhet og gode forbindelser til nærturterreng. Hamar park er et viktig rekreasjon- og friområde for beboerne, særlig for eldre innbyggere og innbyggere med redusert mobilitet. Et tennisanlegg er tilknyttet parken. Området har ingen større friluftsområder. Området har tradisjonell kvadraturstruktur, med gater med fortau. Skolevegen er mot Rollsløkka skole. Gang- og sykkelveg, langs Stangevegen, fv. 222. Kvartalsstrukturen, med kombinasjonen bolig, industri og næring er et særmerke for området og gir sammen med Hamar park identitet til området.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.16.2 Omfang

I alternativet K1-2 og alternativ K1-3b vil nytt vegsystem berøre delområdet noe. I alternativ K2-1a med variant legges nytt dobbeltspor på skrå gjennom delområdet. Alternativ K3-3 påvirker ikke delområdet.

Omfang ved alternativene K1-2 og K1-3b

Hverken alternativ K1-2 eller alternativ K1-3b berører delområdet i særlig grad. Tiltaket gir noe forsterking av barrieren mot Mjøsa og Åkersvika. Hele området har identitetsskapende betydning som del av den eldste kvadratur-bebyggelsen. Tiltaket har liten påvirkning på dette. Variant til alternativ K1-3b med maksimalt lokk, gir ingen annen påvirkning på delområdet enn alternativet.

Omfang ved alternativ K2-1a

I alternativet legges ny jernbanetrasé på skrå gjennom delområdet, fra Espern og fv. 222 Stangevegen over Vangsvegen og videre mot Holset. Det etableres nytt stasjonsområde ved CC stadion. Plattformområdet ligger mellom 10-15 meter under dagens terreng.

Tiltaket vil ha stor negativ påvirkning på nærmiljøet, fordi et stort antall boenheter med utearealer må innløses og innbyggere må flyttes ut fra området. Nærmiljø splittes dermed opp. Anslagsvis 20-25 eneboliger og 140-145 leiligheter rammes av tiltaket og anleggsheltet og må innløses. Av disse er et stort antall leiligheter for eldre og trygdede. I tillegg rammes seks næringsbygg og to barnehager og bedrifter og arbeidsplasser må flyttes ut av området. Det samme gjelder for

Montessori-senteret. Enkelte gateløp reetableres, men gatene Esperantogata, Welhavens gate, Falsens gate, Sverdrups gate, St. Olavs gate og enkelte mindre navnløse sidegater blir avskåret. Stangevegen og gatene Wergelandsgate, Østregate og Parkgata blir reetablert på bru over dobbeltsporet som kjørbare gater. Det etableres ny kjørbare veg på østsiden og langs med åpen kulvert mellom Parkgata og Wergelandsgate. Enggata blir lagt på bru over stasjonsområdet som gang- og sykkelbro. Det blir i tillegg etablert miljølokk over jernbanelinjen fra Vangsvegen til tunnelpåkugg på Holset. Det vil bli reduserte bruksmuligheter som følger av arealbeslaget til dobbeltsporet, redusert tilgjengelighet i sentrum og økt aktivitet og langs skoleveg til barn som skal til barneskolen på Rollsløkka skole, ved økt trafikk og økt generell aktivitet i området. Det blir noe mer attraktivt å bruke jernbanen til større arrangementer på Briskebyen stadion og Hamarhallen. Attraktivitet og opplevelsen av området vil samtidig bli redusert som følge av punktering av effektiv og historisk bystruktur og innføring av ny struktur som i liten grad innordner seg eksisterende bystruktur. Tiltaket har stor negativ påvirkning på dagens identitet til delområdet, som tett utbygd bystruktur med gater og kvartaler, og med opparbeidede private og felles uteanlegg i denne strukturen.

Omfang ved variant til alternativ K2-1a, mellom lokk

Variant til alternativ K2-1a er en løsning med noe mer lokk over dobbeltsporet enn alternativet. Lokket strekker seg over to kvartaler mellom Østregate, Welhavens gate og Falsens gate og konstrueres som lett lokk for fremtidig byutvikling. Det kan ikke etableres bygninger på dette lokk. Det anses som krevende å få etablert attraktive utearealer i området, særlig med tanke på lokalklimatiske forhold som følger av sjakten til dobbeltsporet, samt at det allerede er mange godt etablerte parker og byrom i bykjernen, som har til dels lav bruksfrekvens i dag (Gehl Architecture 2013). Omfanget av tiltaket blir vurdert til å være noe mindre negativt enn ved alternativet, fordi det skjuler hull i bystrukturen, reetablerer sammenhenger og gir mulighet for uteanlegg på dette lokk i to kvartaler, men dette gir seg ikke utslag i annen grad av omfang enn alternativet.

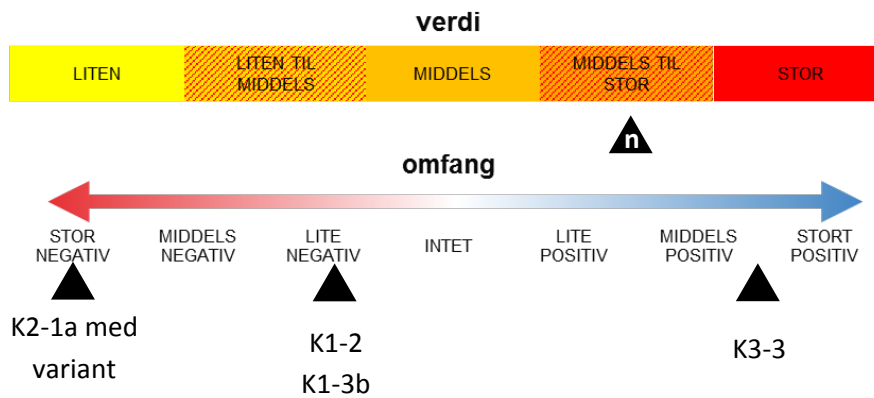
Omfang ved alternativ K3-3

Alternativet K3-3 berører ikke delområdet med nye tiltak. Tilgjengelighet til nærturterreng med strandsonen vest for området, Tjuvholmen, Hamar bukt og Åkersvika forbedres.

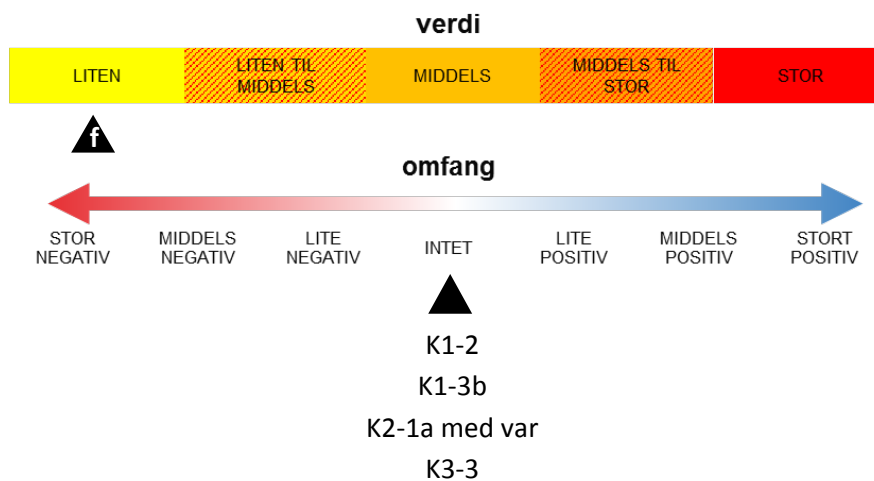
Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K2-1a, med variant, blir vurdert til å ha **stort negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels- stort positivt** omfang for nærmiljø (n).



Samtlige alternativer blir vurdert til å ha **intet omfang** for friluftsliv (f).



5.17 NF 17 Holset Vangsvegen



Figur 5-25 Kartklipp viser delområdets avgrensning. Foto til venstre viser parti fra Vangsvegen ved CC stadion, der korridor 3 vil passere. Foto til høyre viser Sverres gate med boligbebyggelse, mot CC stadion. Korridor 2 ligger mellom boligbygg og kjøpesenteret.

5.17.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for området, med følgende formål:

- Bebyggelse og anlegg: Offentlig og privat tjenesteyting. Sentrumsformål. Boligbebyggelse. Andre typer bebyggelse og anlegg.
- Grønnstruktur. Grønnstruktur og mindre parkområde.
- Gang- og sykkelveg.

I tillegg gjelder kommunedelplan for sørøstre bydel, fra 2007. I området er noe villabebyggelse og enkelte lave boligblokker, sør for sykehuset og ned mot kjøpesenteret CC stadion. Det er lavblokker i østre del av området, sju-åtte etasjes boligblokker mot Hamar park og nye boenheter inn mot CC stadion kjøpesenter. Delområdet har middels høy tetthet av boliger (50-80 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet ligger på 130-170 pr 62,5 daa, noe som utgjør normal grad av tetthet. Øvrig bebyggelse er Høgskolen i Hedmark, gamle Midtbyen skole, Sykehuset Innlandet Hamar, CC stadion kjøpesenter, Hedmark Fylkeskommune, Statens vegvesen avdeling Hedmark, Hamarhallen kulturhus og Sagatun barnehage. I delområdet er det en rekke forretninger og kontorer, samt et større hotell. Det er parkanlegg knyttet til høgskolen og gamle Midtbyen skole. En mindre park inngår som del av sykehusanlegget. Det er ingen friluftsområder i delområdet. Ankerskogen er nærmeste større rekreasjonsområde, sammen med Koigen og strandsona langs Hamarbukta. Torget ved CC stadion er treffsted og har uteservering. Hamarhallen er møtested, men har ingen uteområder. St. Olavs gate er anbefalt sykkelrute, sammen med Holsetgata og Ole Bulls gate. Høgskolen og sykehuset er mål for mange syklist. Vangsvegen er nylig opprustet og har bredt gangareal og sykkelfelt langs kjørebane på begge sider av veien. Veien er mye brukt sykkelrute og tilgjengelighet for myke trafikanter er god, men veien er også svært trafikkert og bilismen dominerer bybildet. Mange skoleelever må krysse Vangsvegen på veg til og fra Rollsløkka skole. (www.vegvesen.no/vegkart.)

Identitetsskapende områder og elementer er Høgskolen, med Seminar-bygget og gamle Midtbyen skole, sykehusanlegget, samt Vangsvegen som er hoved innfartsåre til Hamar sentrum og CC Stadion. Hamar stadion, tidligere skøytearena, er revet til fordel for etablering av kjøpesenter, men er en viktig del av historien og er fremdeles med å gi området identitet.

- Verdi er vurdert til **middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **ingen - liten** for friluftsliv

5.17.2 Omfang

Hverken alternativet K1-2 og alternativ K1-3b påvirker delområdet. Alternativ K3-3 påvirker delområdet i noen grad ved at tilgjengelighet til viktige målpunkter bedres. Alternativ K2-1a går igjennom delområdet.

Omfang ved alternativ K2-1a

I alternativet etableres det nytt stasjonsområde ved CC stadion. Plattformområdet ligger mellom 10-15 meter under dagens terreng og går inn i miljøkulvert og tunnel nord for Vangsvegen. Vangsvegen og Parkgata ivaretas ved kjørbare bru over dobbeltspor. Det etableres ny kjørbare veg på østsiden og langs med åpen kulvert fra Parkgata og til Wergelands gate. Enggata blir lagt på bru over stasjonsområdet som gang- og sykkelbro. Det blir etablert gang- og sykkelveg langs vestre side av stasjonsområdet langs Rådhuset. Det blir i tillegg etablert miljølokk over jernbanelinjen fra Vangsvegen til tunnelpåhugg på Holset. Bomiljø blir rammet av tiltaket og anleggsbeltet, og to kvartaler med boliger og kontorer ved rådhuset, boliger og leilighetsbygg på Holset må innløses. Enkelte bygninger på høgskolen, bl.a. del av gamle Hamar seminarium, ligger i anleggsbeltet og svært utsatt til ved tunnelpåhugget og må kanskje innløses. Enkelte gjenværende boliger får redusert kvalitet, ved at stasjonsområdet blir liggende i nærhet og ved at nabolag splittes opp og nærmiljø blir rammet. Av eneboliger, tomannsboliger og leiligheter må til sammen anslagsvis 45 boenheter innløses. Bedrifter og arbeidsplasser må flytte ut av området.

Tiltaket tilfører også området positiv påvirkning, ved at flere mennesker vil søke til og bruke funksjonene knyttet til stasjonen og eksisterende byfunksjoner og ved at antall beboere i nærområdet får kort veg til stasjonen. Kvalitetene i utomhusanlegget ved CC stadion forringes, men det blir økt tilgjengelighet til CC stadion storsenter for tilreisende med tog. Det blir redusert attraktivitet som følger av punktering av eksisterende bystruktur. Det blir støy fra tog og økt biltrafikk i delområdet. I tillegg blir det noe forurensing fra dieseldrevne tog.

Omfang ved variant til alternativ K2-1a, mellom lokk

Variant til alternativ K2-1a er en løsning med noe mer lokk over dobbeltsporet enn alternativet. Lokket strekker seg over to kvartaler i Østbyen og konstrueres som lett lokk for fremtidig byutvikling. Omfanget av tiltaket blir vurdert til å være noe mindre negativt enn ved alternativet, fordi det skjuler hull i bystrukturen, reetablerer sammenhenger og gir mulighet for uteanlegg på lett lokk i to kvartaler, men dette gir seg ikke utslag i annen grad av omfang enn alternativet.

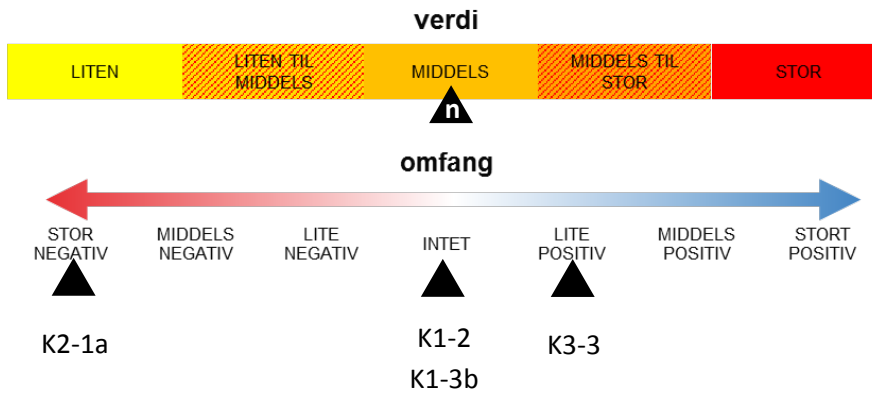
Omfang ved alternativ K3-3

Alternativet gir bedret tilgjengelighet mot Brygga, Koigen og Tjuvholmen, med strandsonen og Mjøsa, og dette vil øke kvalitetene og attraktiviteten noe. Det forventes noe reduksjon i trafikken gjennom området som følger av at jernbanestasjonen flyttes til Disenstranda.

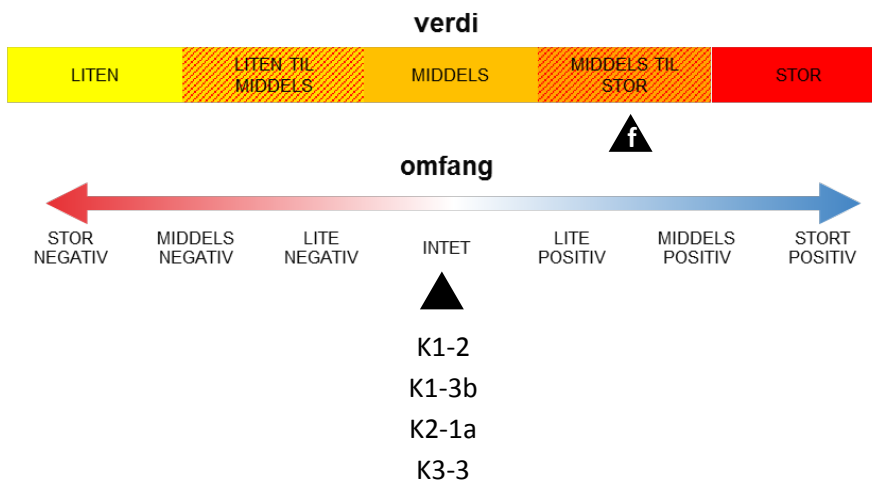
Alternativ K1-2 og alternativ K1-3b blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K2-1a blir vurdert til å ha **meget stort negativt** omfang for nærmiljø (n).

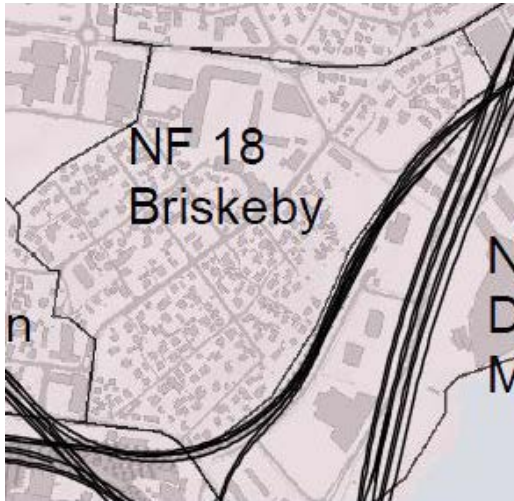
Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n).



Samtlige alternativer blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).



5.18 NF 18 Briskebyen



Figur 5-26 Foto er av fv. 222 Stangevegen, med gang- og sykkelveg, tatt ved enden av Briskebyvegen og sett mot Stangebrua. Kartklipp viser delområdets avgrensning. Klipp fra prosjektmodellen viser Briskebyen i fugleperspektiv.

5.18.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området, med følgende formål.

- Bebyggelse og anlegg: Sentrumsformål. Boligbebyggelse. Andre typer bebyggelse og anlegg. Idrettsanlegg. Uteoppholdsareal.
- Grønnstruktur. Grønnstruktur og mindre parkområde.
- Gang- og sykkelveg.

I tillegg gjelder kommunedelplan Sørøstre bydeler, fra 2007. Det er i hovedsak arealer regulert til boligformål i delområdet. Det blir lagt til rette for ny veg fra Stangevegen og Parkgata, delvis i tunnel gjennom delområdet. Brugata bygges om fra veg til gate.

Briskebyen ble fra siste halvdel av 1800-tallet etablert på grunn utskilt fra vestre Disen gård og har tradisjonelt vært et arbeiderklasse boligstrøk, der mange innbyggere har vært engasjert i jernbanens utbygging og senere drift og vedlikehold. Området har løs kvadraturstruktur, for det meste med gater uten fortau, og er stort sett utbygd med eneboliger. De sju søstre er et mindre boligområde som er fredet beliggende i nedre og vestre del av området. Enkelte kvartaler har blandet formål. Delområdet har middels høy tetthet av boliger (50-85 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet ligger på 130-170 pr 62,5 daa, normal tetthet. I kommunedelplanen legges det til rette for noe fortetting.

Briskebyen Montessori barnehage og den private Hamarbarnehagene AS har tilhold i området. Briskebyen stadion og Hamar politistasjon ligger øst i området, sammen med andre kontorer og et transportfirma. Briskebyen stadion er et viktig møtested i delområdet. Området har ellers få

møteplasser og ingen parker eller bymessige plasser. En balløkke ligger sentralt i boligområdet. En kvartalslekeplass helt i østre del av området, langs Sagvegen, er ikke eller lite opparbeidet. Vegetasjonsbelte mot Østbyen har bl. a. verdi for barn, som udefinert lekeareal. Et område med åpen skog innerst i Arenavegen, tilgrensende Rørosbanen, er viktig lekeareal. Hamar park er viktig tilgrensende rekreasjonsområde. Området har ingen friluftsområder. Det er i tillegg dårlige forbindelser til nærmeste friluftsområder og større avstand enn anbefalt til nærmeste nærturterreng.

Brugata, fv. 222, går igjennom boligområdet. Veggen bærer preg av å ha vært hovedveg gjennom Hamar, har landevegs preg og er strekningsvis uten fortau og trafikkfarlig. Veggen har 40 km/t fartsgrense, ÅDT på 2400, er forkjørsveg og det blir ofte kjørt med forholdsvis stor hastighet. I kommunedelplanen legges det til rette for omforming fra veg til gate. Skolevegen er mot Rollsløkka skole og Vangsvegen med ÅDT på mellom 10000 og 15000, må krysses. I barnetråkkregistrering foretatt i 2008, kom det frem av barn opplever veggen og krysningspunkter som trafikkfarlig. Vangsvegen er senere oppgradert, men har fremdeles stor trafikk. (Hamar kommune 2005-06 og 2009. www.vegvesen.no/vegkart.) Forbindelse mot Disenstranda er via Sagvegen og kulvert under Rørosbanen til Åkersvikvegen.

Briskebyen er uløselig knyttet til jernbanen og jernbaneutbyggingen i Hamar, samt til idrettsaktiviteten i Hamar, da særlig gjennom Briskebyen Fotballag, senere Hamar-Kameratene, HamKam, og Briskeby gressbane.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **ingen - liten** for friluftsliv

5.18.2 Omfang

Alternativ K1-2, med alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3 berører delområde NF 18 Briskebyen noe i form av omlagt vegsystem, samt som tilliggende barriere.

Omfang ved alternativ K1-2 og alternativ K1-3b

Med alternativ K1-2 og alternativ K1-3b justeres kurvatur på Rørosbanen. Det blir i tillegg ny tilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen, og vegnett knyttet til Stangevegen blir lagt noe om. Tiltaket vil påvirke bo- og nærmiljø i noen grad. Endret kurvatur på Rørosbanen, ny tilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen, med påfølgende omlegging av vegnett knyttet til Stangevegen, medfører at enkelte boliger langs Nedre Briskeby veg må innløses, forsterker barrieren mot Åkersvika og tilfører området noe mer trafikk. Identiteten til delområdet blir tilnærmet uendret.

Omfang ved alternativ K2-1a

Med alternativ K2-1a justeres kurvatur på Rørosbanen. Det blir i tillegg ny tilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen, og vegnett knyttet til Stangevegen blir lagt noe om. Tiltaket vil påvirke bo- og nærmiljø i noe negativt. Nytt vegnett knyttet til fv. 222 Stangevegen, medfører at til sammen 20-25 boliger må innløses, forsterker barrieren mot Åkersvika noe og tilfører området noe mer trafikk. Tiltaket vil utgjøre en barriere mot viktige sentrumsfunksjoner og øke avstanden og barrierenvirkninger mot rekreasjonsmuligheter. Omlegging av vegsystemet fører til noe reduserte opplevelseskvaliteter. I tillegg fører tiltaket til reduserte kvaliteter som følge av barrierenvirkning mot sentrumsfunksjoner og nærføring av Hamar park som er viktig rekreasjonsområde for

Briskebyen. Grøntareal ved boligfeltet De sju søstre, fjernes ved ny adkomstveg. Grøntarealet er viktig som ikke funksjonsbestemt lekeareal.

Briskebyen får noe redusert betydning pga. forsterkede barrierer mot resten av byen, som følger av tiltaket.

Omfang ved variant til alternativ K2-1a, mellom lokk

Variant til alternativ K2-1a er en løsning med noe mer lokk over dobbeltsporet enn alternativet. Lokket strekker seg over to kvartaler i Østbyen og konstrueres som lett lokk for fremtidig byutvikling. Omfanget av tiltaket blir vurdert til å være noe mindre negativt enn ved alternativet, fordi det skjuler hull i bystrukturen, reetablerer sammenhenger og gir mulighet for uteanlegg på lett lokk i to kvartaler, men dette gir seg ikke utslag i annen grad av omfang enn alternativet.

Omfang ved alternativ K3-3

I alternativ K3-3 legges nytt stasjonsområde ved Vikingskipet. Vegsystem legges om og fv. 222 Skogvegen, via Sagvegen, blir hoved forbindelse mellom E25 Vangsvegen og fv. 222 Stangevegen. Veggen legges delvis i trasé til dagens Rørosbane. Fire boliger må innløses i østre del, som følger av omlegging av Sagvegen. To kvartalslekeplasser påvirkes negativt av ny adkomstveg til Disenstranda.

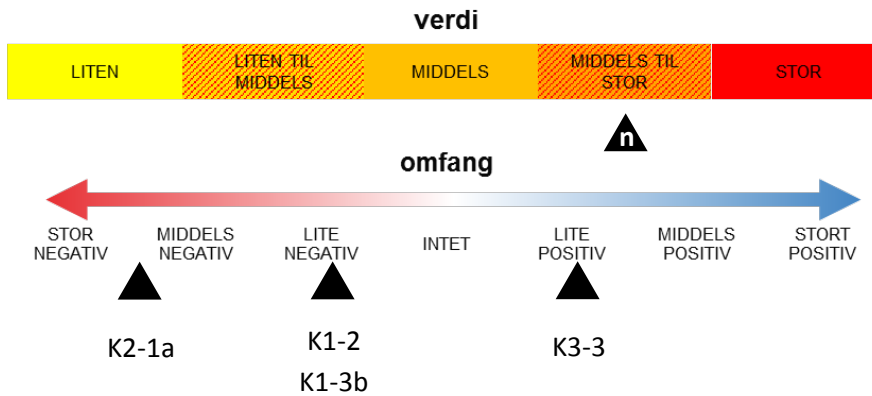
Det blir noe forbedrede kvaliteter knyttet til bruken av sentrum og viktige nærmiljøfunksjoner der. Det blir noe forsterket barriere mot Åkersvika innenfor Stangebrua, samt noe redusert tilgjengelighet mot strandsona på Disenstranda og mot Flagstadelva, gjennom tilgrensende delområder.

Delområdet utviklet seg delvis som resultat av utbyggingen av jernbanen og stasjonsområdet, men dagens innbyggere har mindre forhold til denne delen av historien. Tiltaket vurderes til ikke å påvirke identiteten til området.

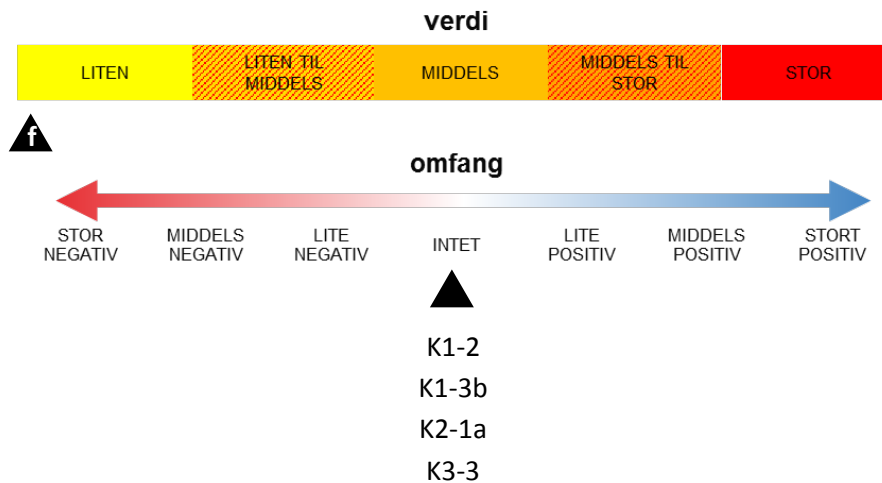
Alternativ K1-2 og alternativ K1-3b blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n)

Alternativ K2-1a med variant blir vurdert til å ha **middels - stor negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n).



Samtlige alternativer blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).



5.19 NF 19 Disenstranda Midtstranda



Figur 5-27 Øverste foto er tatt fra Sagvegen mot Åkersvikvegen. Vikingskipet er til venstre i bildet. Foto nederst til venstre viser busstasjonen vest i delområdet. Foto til høyre viser østre del av området, med Hamar vandrerhjem til venstre i bildet. Kartutsnitt viser delområdets avgrensning.

5.19.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Næringsbebyggelse. Tjenesteyting. Bybebyggelse.
- Grønnstruktur: Grønnstruktur, naturområde, turdrag, friområde, park.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Bane.
- Hensynssoner: Sikringsone transport.
- Gang- og sykkelveg.

Det er to bosteder på Midtstranda og overnattingsmuligheter på Vikingskipet Hamar vandrerhjem. I tillegg er det mange næringsbygg for storhandel. Vikingskipet – Hamar OL anlegg, med turistinformasjon, Hamar brannstasjon, Hamar trafikkstasjon og Hedmark trafikk med bussterminal ligger i delområdet. Møtesteder er Jernbanepersonalets Båtforenings bryggeanlegg i vika vest for Stangevegen, Vikingskipet, strandsone/ friområde med fugletårnet, samt bussterminalen. Barn oppgir å bruke området ved fugletårnet om sommeren (Barnetråkkregistreringen 2008). Området blir brukt av fugleinteresserte. I friområdet blir det i tillegg satt ut båter, kajaker og kanoer. Det er startet frednings sak på Tvestua med omgivelser på Elvsholmen/ Midtstranda. Området er bl.a. av interesse for Hamarskolene. Det er satt opp fugletårn på nordsiden av holmen og det planlegges tryggere gang- og sykkelatkomst til området.

Viktige forbindelser for gående og syklende i delområdet er langs Åkersvikvegen og Disenstrandvegen, samt langs forbindelse mot Sagvegen. Delområdet er i stor grad tilrettelagt for bilbruk. Med unntak av brukere av vandrerhjemmet, busstasjonen, friområdet og kanskje Vikingskipet, vil de fleste brukere av funksjonene i området komme kjørende.

Identitetsskapende elementer er særlig Vikingskipet – Hamar OL anlegg og friområdet mot Åkersvika.

- Verdi er vurdert til **liten** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.19.2 Omfang

Alternativ K1-2, alternativ K1-3b og alternativ K2-1a berører delområdet noe i form av ny tilsving fra Dovrebanen til Rørosbanen, som rammer dagens bussterminal, samt noe omlagt vegsystem. I alternativ K3-3 går Dovrebanen over delområdet, med nytt stasjonsområde vest for Vikingskipet. Alternativet rammer enkelte av næringsbyggene i delområdet.

Omfang ved alternativene K1-2 og K1-3b

I alternativet går tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen på fylling over vik vest for Espern, og båthavn i området må flyttes. Tilsving går gjennom dagens bussterminal og denne må innløses og flyttes. Stangevegen må legges om og det blir ny rundkjøring ut mot Åkersvika. Stangevegen inn mot sentrum legges på bru over tilsving og Rørosbanen. Alternativ K1-3b er tilnærmet som alternativ K1-2. Båthavna må flyttes som følger av tiltaket. Friområdet ned mot Åkersvika blir påvirket av omlegging av Stangevegen og Åkersvikavegen.

Omfang ved alternativ K2-1a og variant til alternativ K2-1a mellom lakk

Ved alternativ K2-1a og variant til K2-1a med mellom lakk, blir påvirkningen i delområdet tilnærmet som ved alternativ K1-2 og variant K1-3b. Åkersvikvegen legges om, med arm i kulvert under Rørosbanen. Gang- og sykkelveg må legges om. Det blir økt trafikk over området. Adkomstveg og bane legges over indre del av vik mot Espern, og båthavn fjernes. Friområdet ned mot Åkersvika er identitetsskapende for området. Dette blir påvirket av omlegging av Stangevegen og Åkersvikavegen.

Omfang ved alternativ K3-3 og variant til K3-3 fylling vest

Nytt vegsystem mot Vangsvegen og dobbeltspor mot utløpet av Flagstadelva reduserer kvaliteter i strandsonen noe. Ny veg fra Stangevegen, via Sagvegen til Vangsvegen legges i dagens trasé til Rørosbanen som legges ned. Det blir noe reduserte muligheter for bruk av strandsonen i delområde Åkersvika. Dobbeltsporet legges på fylling og bru over ytre del av vik mot Espern, og båthavn kan beholdes og får bedret tilgjengelighet. Stasjonsområdet vil tilføre området nye opplevelseskvaliteter. De fleste byggene i delområdet må innløses. Hamar Vandrerhjem med bygningsmasse fra OL og to handelssenter mot Vangsvegen må innløses. Samtlige næringsbygg langs Åkersvikvegen og Disenstrandvegen må innløses. Brannstasjonen, trafikkstasjonen og bussterminalen må innløses. Fire næringsbygg og to boliger på Midtstranda må innløses. Av utomhusanlegg som blir negativt påvirket av tiltaket er det kun uteområder ved vandrerhjemmet, gang- og sykkelvegen, friområdet mot Åkersvika og et mindre område ved Vikingskipet som har verdi som felles møteplasser og nærmiljøanlegg.

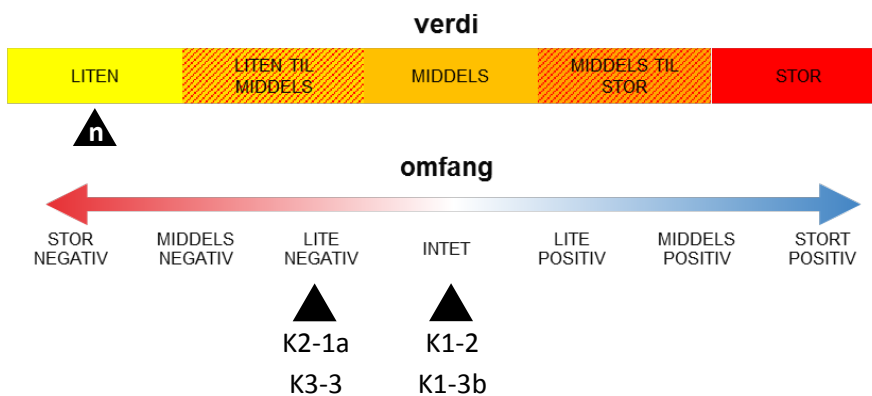
Det blir enklere og mer opplagt å komme til større arrangementer på Vikingskipet og Briskebyen stadion med kollektivtransport. Muligheten for å ankomme området med bil, blir trolig redusert,

ved at del av parkeringsareal beslaglegges til stasjonsområde.

Friområdet ned mot Åkersvika og strandsonen langs naturreservatet er identitetsskapende for området. Området blir påvirket av tiltaket. Tilførsel av myke trafikanter til området vil øke aktivitetsnivået og området vil få økt betydning som bærer av viktig byfunksjon. Variant til alternativt K3-3 med fylling på vestsiden av dagens jernbanespor over Åkersvika, gir ingen ulik grad av påvirkning fra alternativet.

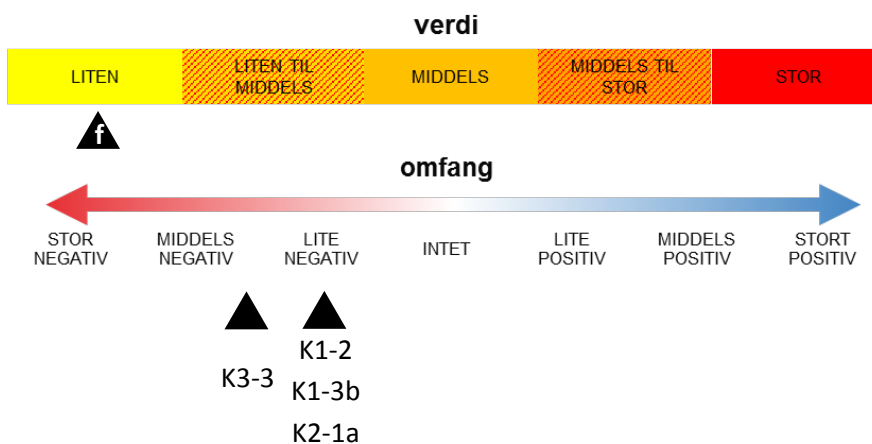
Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n)

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).

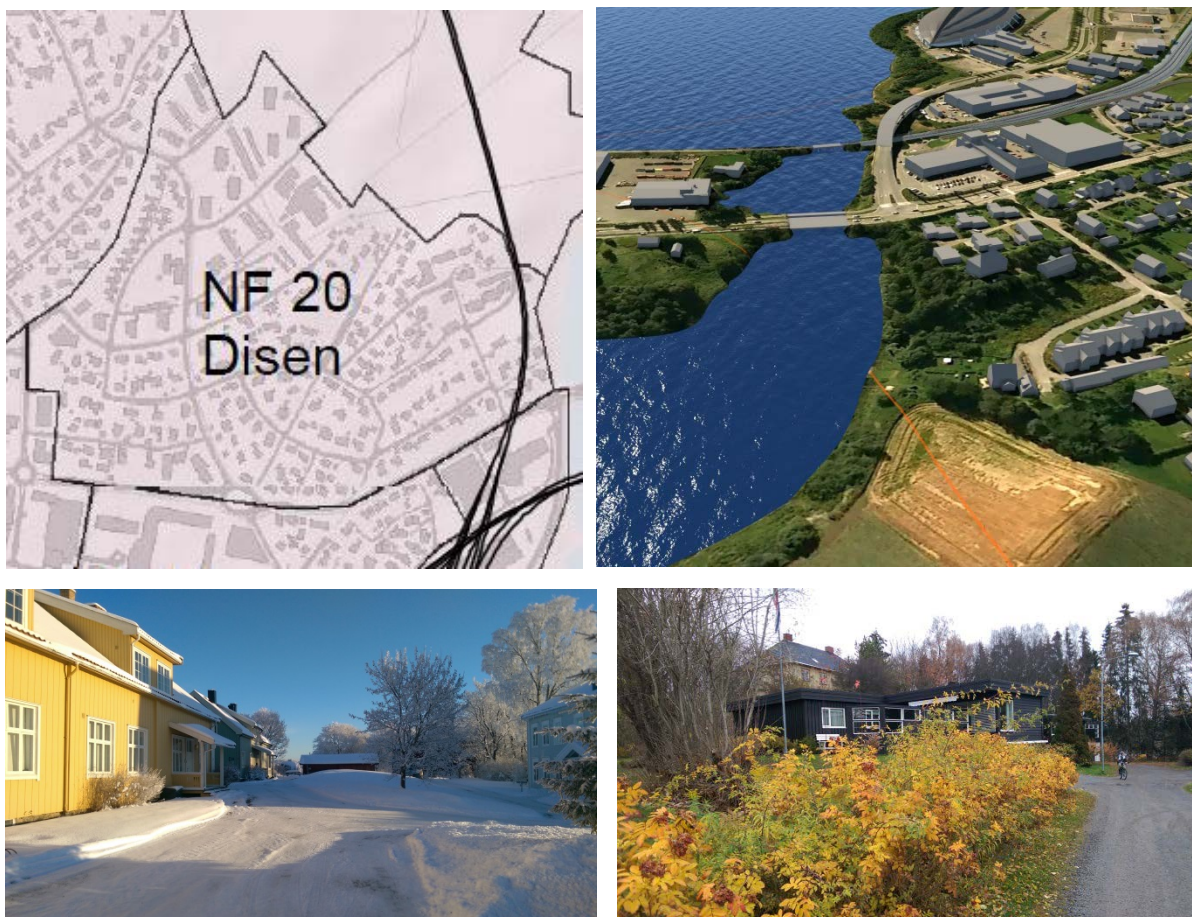


Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.20 NF 20 Disen



Figur 5-28 Kartklipp viser delområdets avgrensning. Klipp fra prosjektmodell viser søndre del av jordene på Børstad og strandkanten langs Åkersvika øst for delområde Disen, sett sørover mot Vikingskipet. Foto til venstre viser del av Disen gård. Foto til høyre viser del av hageby-bebyggelsen med Disenhø i bakgrunnen.

5.20.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting.
Næringsbebyggelse. Butikk/ forretning/ lagervirksomhet.
- Grønnstruktur. Delvis med hensynssoner bevaring naturmiljø.

Byvekstgrense er lagt i utkanten av delområdet. I området er det for det meste villabebyggelse, der opp mot 40 enheter er planlagt og utbygd på 1950-tallet som Disen hageby. Det er noe blokkbebyggelse i nordre deler. Delområdet har middels høy tetthet av boliger i østre deler (55-100 boliger pr 62,5 daa) og høy tetthet i vestre deler (150-200 boliger pr 62,5 daa).

Innbyggertallet i delområdet ligger på 100-160 pr 62,5 daa i østre del og 240-270 pr 62,5 daa i vestre del (normal tetthet). Hempa barnehage ligger i delområdet. Disenhø med tilhørende hage og uthus ble bygd som stor villa i 1926. Anlegget er beliggende ned mot Åkersvika og er i privat eie. Disen gård/ Stiftelsen Disen kulturvekststun er viktig møtested. Disen torg og allé, med lekeplass, ballbane og rekreasjonsområde er sentrale felles rom, og er bl.a. brukt av barnehagene. Skogsareal langs kulturmark og Flagstadelva/ Åkersvika er regulert til grønnstruktur/naturområde/ turdrag/ friområde/ park, sammen med areal langs Åkersvika vest for byggeområdet. Ved Flagstadelva er det opparbeidet plass med brygge og dette er viktig turmål for innbyggerne på Disen. Området blir også brukt til utsetting av kano og kajakk. Skogen ved

Disenhø er regulert som bevaring naturmiljø. Friområdene i randsonen av delområdet er bl. a. verdifulle som ikke-funksjonsbestemte lekearealer. Grøntkorridor går ned til reservatet.

Det er langt til nærmeste nær-turterreng, men kulturlandskapet i tilgrensende delområde mye brukt turområde. Vangsvegen og Skogvegen har gang- og sykkelfelt og er anbefalt sykkelrute. Delområdet tilhører skolekrets Rollsløkka skole og barna må krysse Ringgata med ÅDT på 9900, der flere krysningspunkter oppleves som trafikkfarlige (Barnetråkkregistreringer 2008 og www.vegvesen.no/vegkart). Vangsvegen og Åkersvikvegen er betydelige barrierer mot Åkersvika. Skiløyper kjøres opp i forlengelsen av Disen allé og ut på tilgrensende delområde Børstad. Barn oppgir å bruke området ned mot Flagstadelva om vinteren, sammen med nedre del av jordet på Børstad. Disen gård og Disen allé er identitetsskapende for området.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten - middels** for friluftsliv

5.20.2 Omfang

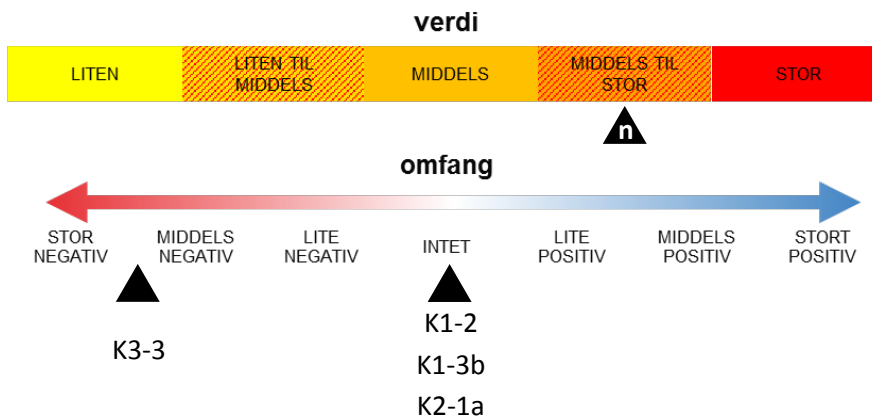
Hverken alternativ K1-2, alternativ K1-3b eller alternativ K2-1a berører delområdet. I alternativ K3-3 går spor gjennom østre del av området.

Omfang ved alternativ K3-3

Alternativ K3-3 går igjennom østre del av delområdet, langs Åkersvika. Ny rundkjøring langs Vangsvegen, med ny adkomstveg til Vikingskipet, påvirker delområde i noen grad. Boliger med til sammen 15-20 enheter må innløses, inkludert Disenhø. Skogsholdt som særlig er viktig for barn rammes. Tilgang til Flagstadelva/ Åkersvika forringes sterkt, ved at dobbeltsporet går på høy fylling gjennom denne delen av området, uten planlagt krysningsmulighet. I tillegg vil den høye fyllingen utgjøre en visuell barriere mot Åkersvika og vil beslaglegge viktig grøntareal i strandkanten. Bruksmuligheter og opplevelseskvaliteter i ytterkanten av området og i tiliggende nær-turterreng på Børstad blir redusert. Attraktivitet blir redusert og området får noe redusert identitet.

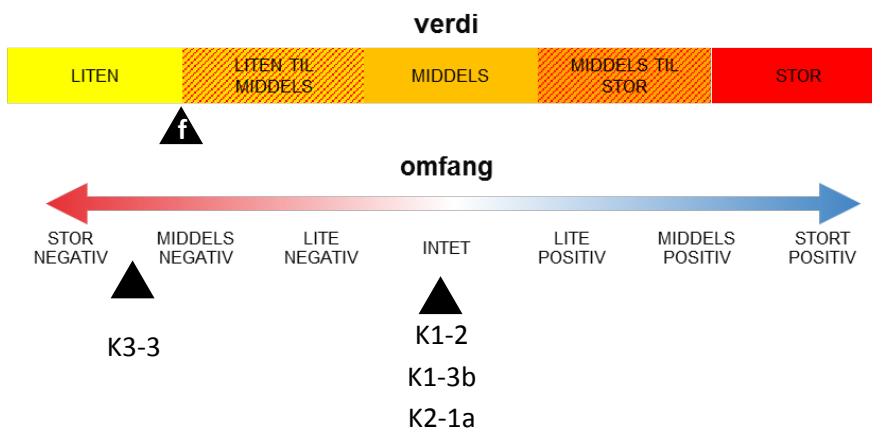
Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1 gir **intet** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels – stort negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1 gir **intet** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels - stort negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.21 NF 21 Domkirkeodden Storhamar



Figur 5-29 Kartklipp viser delområdets avgrensning. Modellklipp viser Domkirkeodden og Storhamar.

5.21.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig eller privat tjenesteyting.
- Forsvaret.
- Hensynssoner: Bevaring naturmiljø. Båndlegging etter lov om kulturminner.
- Grønnstruktur: Grønnstruktur, naturområde, turdrag, friområde og park.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner: Friluftsområde.
- Turveg, turdrag.

I delområdet er det for det meste villabebyggelse. Boligfeltet i delområdet har middels høy tetthet av boliger (50-70 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet ligger på 100-130 pr 62,5 daa (normal tetthet). Museumsområdet med tilhørende anlegg og Domkirkeruinene med overbygning i glass ligger i dette delområdet. Mot Hamar-bukta ligger et militært område med bygningen Ridestallen. Hele Domkirkeodden er mye brukt møtested og rekreasjonsområde. I strandsonen er det bademuligheter. Det er turveg mellom Hamar sentrum og Jessnes, via odden. Sykkelruta Mjøstråkk går gjennom området. Bryggeriundergangen og miljøkulvert i enden av Bispegata mot Øysteins gate, gir adkomst til området fra byen øst for dagens jernbane.

Området har stor kulturhistorisk verdi og er sterkt knyttet til identiteten til Hamar by.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.21.2 Omfang

Alternativet K1-2, alternativ K1-3b for nytt dobbeltspor berører delområde NF 20 Domkirkeodden Storhamar. Alternativ K1-2 legges i åpen kulvert i dagens jernbanetrasé frem til noe forbi fv. 75 Storhamargata, deretter i lukket miljøkulvert frem til tunnelpåhugg ca. ved Maxi storsenter og Kolltjernvegen. Dagens jernbanespor blir lagt ned fra Stormyra bydelssenter og nordover og frigitt til andre byformål. Alternativ K1-3b, med variant, legges i lukket miljøkulvert fra Hamar-bukta og under fv. 79 Aslak Bolts gate. Tunnelpåhugg blir omtrent ved Karl Jemtes gate. Dagens jernbanespor blir lagt ned og frigitt til andre byformål. Alternativene K2-1a og K3-3 påvirker delområdet positivt fordi dagens jernbanespor blir fjernet fra delområdet og frigjort til andre

byformål. Alternativene i K1 påvirker området noe negativt fordi enkelte boliger blir liggende i anleggsbeltet og må innløses.

Omfang ved alternativ K1-2

Anslagsvis sju boliger ligger i anleggsbeltet og må innløses. Det blir økte kvaliteter i storparten av boligområdene som følger av fjerning av barriere, støy og fare. Tilgjengeligheten til området via gang og sykkelveg langs strandlinja blir noe forringet, ved at start av turveg i Koigen blir påvirket negativt av tiltaket, og turveg legges i kulvert. Sikt mot torget og østre del av kvadraturen fra området blir noe forringet. Tilgjengelighet mot Stormyra, Storhamar skole, Bondesvea/ Bispehaugen og vestre del av kvadraturen, blir betydelig forbedret. Den identitetsskapende betydningen vil øke noe, ved at barriere mot byen for øvrig og mot kvartalsstrukturen/ sentrum blir noe redusert.

Omfang ved alternativ K1-3b

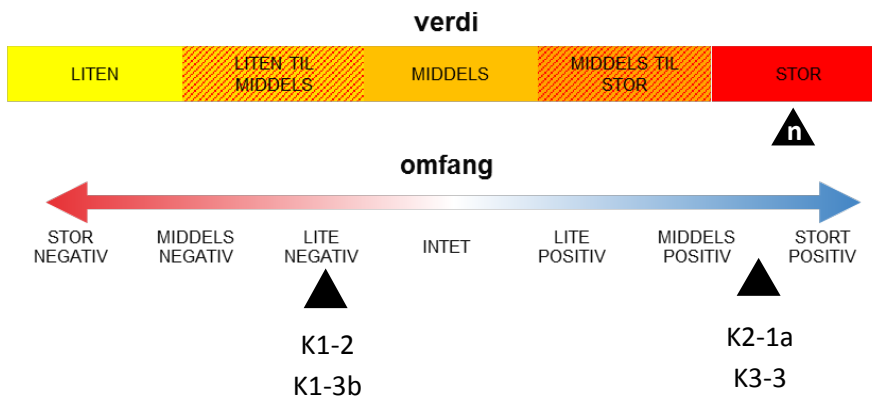
Anslagsvis fem boliger ligger i anleggsbeltet og må innløses i delområdet. Det blir ellers økte kvaliteter i boligområdene som følger av nedbygging av barriere, med fjerning av støy og fare. Tilgjengelighet mot Stormyra, Storhamar skole, Bondesvea/ Bispehaugen og vestre del av kvadraturen, blir betydelig forbedret. Den identitetsskapende betydningen vil øke, ved at barriere mot byen for øvrig og mot kvartalsstrukturen/ sentrum blir noe redusert. Variant til alternativ K1-3b med maksimalt kulvert vil ikke gi ulik grad av påvirkning enn alternativet.

Omfang ved alternativene K2-1a og K3-3

Alternativene K2-1a og K3-3 gir utelukkende positiv påvirkning på området. Det blir økte kvaliteter i boligområdene som følger av nedbygging av barriere, også mot dagens stasjonsområde og Tjuvholmen, med fjerning av støy og fare, samt tilbakeføring av arealet til byformål. Tilgjengelighet mot Stormyra, Storhamar skole, Bondesvea/ Bispehaugen, kvadraturen og Tjuvholmen blir betydelig forbedret. Sikt mot sentrumsarealer blir forbedret. Den identitetsskapende betydningen blir forbedret ved at barriere mot øvrige sentrumsarealer fjernes.

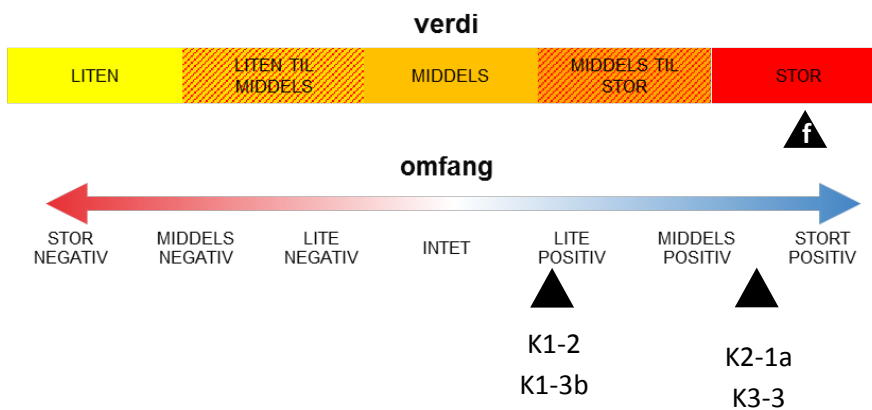
Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n)

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels – stort positivt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativ K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f)

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels - stort positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.22 NF 22 Bondesvea Bispehaugen



Figur 5-30 Modellklipp viser delområde NF22 Bondesvea Bispehaugen. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.22.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2011-2022, gjelder for delområdet. De viktigste reguleringsformålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting. Sykehjem, barnehager og skoler. Grav- og urnelund, med bevaring naturmiljø. Hamar kirkegård. Næringsbebyggelse.
- Grønnstruktur: Park. Uteoppholdsareal. Bevaring naturmiljø.

I delområdet er det for en stor del boligbebyggelse, der villabebyggelse dominerer bildet. Det er likevel en god del leiligheter i delområdet. Sangen sykehjem ligger i delområdet. Delområdet har middels høy – høy tetthet av boliger (60-210 boliger pr 62,5 daa) i boligfelt. Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (60-250 pr 62,5 daa). Storhamar skole, Hamar katedralskole og Ajer ungdomsskole, Brattbakken barnehage, Bambini Montessori barnehage, Ajer barnehage, samt to familiebarnehager, ligger i delområdet. Det er noe næringsbebyggelse og kontorer i området. Hamar krematorium, tegnet av arkitekt Rolf Prag og oppført i 1936-39 ligger øst i området. Hamar kirkegård ligger i delområdet. Stormyra er næringsområde med storsenter og er bydelssenter. Det er i og inn mot dette området de fleste leilighetene ligger.

Mye brukte møtesteder er Bryggerigata og Brattbakken lekeplasser, kvartalslekeplass i Ivar Aasens gate, barnehagens utearealer og skoler/ skolegårder og Maxi kjøpesenter på Stormyra. Ankerskogen ligger tilgrensende delområdet. Tilgang til nærturterreng er vurdert som noe dårligere enn ellers i Hamar by (Hamar kommune, 2011, temanotat Grønnstruktur/ lekeplasser).

Hakabekkevegen/ Øysteins gate, Fredrik Monsens gate/Bryggerigata/ Bays gate og Heidmannsgate har gang- og sykkelveg og/eller er anbefalt sykkelrute i gate. Det er miljøkulverter for kryssing av jernbanen til Domkirkeodden ved Vognvegen og ved Bispegata/ Øysteins gate.

Identitetsskapende elementer er Storhamar skole Katedralskolen og Ajer ungdomsskole, Bispehaugen med hageanlegg som har allmenn interesse og bydelen Sagatun.

- Verdi er vurdert til **middels-stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.22.2 Omfang

Alternativ K1-2 legges i lukket miljøkulvert i delområdet østre del frem til tunnelpåhugg ved ca. Maxi storsenter og Koltjernvegen. Dagens jernbanespor blir fjernet fra Maxi kjøpesenter og nordover og frigitt til andre byformål. Alternativ K1-3b ligger i lukket miljøkulvert fra Hamar-bukta og under fv. 79 Aslak Bolts gate. Tunnelpåhugg blir omtrent ved Karl Jemtes gate. Dagens jernbanespor blir fjernet fra hele delområdet og frigitt til andre byformål.

Omfang ved alternativ K1-2

Til sammen anslagsvis 30-35 boenheter ligger i anleggsbeltet og må trolig innløses. Inkludert i dette er en privat hage på Bispehaugen som har allmenn interesse på grunn av kulturhistorie og som er regulert til bevaring. I tillegg må tre næringsbygg på Stormyra bydelssenter trolig innløses. Ett av disse byggene var ferdigstilt i 2010 og har leiligheter i toppetasjene. Tiltaket vil være positivt for deler av området, fordi togspor legges i miljøkulvert og tunnel og barriere bygges ned. Det blir noe forverret adkomst fra del av boligområdet lengst øst til Brygga/ Koigen, Området blir knyttet tettere til delområdene Storhamar og Domkirkeodden. Storhamar skolekrets får større betydning.

Omfang ved alternativ K1-3b

Ved bygging av miljøtunnel og påhugg til tunnel, blir boligeiendommer langs fv. 79 Aslak Bolts gate rammet. Til sammen anslagsvis 50 boenheter ligger i anleggsbeltet og må trolig innløses. Inkludert i dette er to blokker og ett rekkehus med fire enheter. Under bakken i Karl Jemtes gate/ Hakabekkvegen ligger parkeringskjeller som også blir berørt av alternativ K1-3b.

Tiltaket vil være positivt for deler av området med hensyn på bokvaliteter og nærmiljø, fordi dobbeltspor legges i miljøkulvert og tunnel og dagens jernbane legges ned og traséen omdisponeres til annet byformål. Storhamar skolekrets får større betydning.

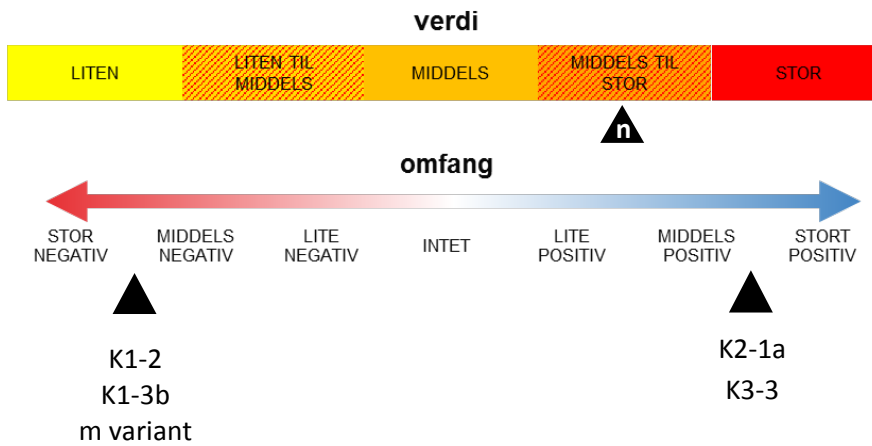
Omfang ved alternativene K2-1a og K3-3

Alternativet gir ingen negativ påvirkning på delområdet. Tiltaket vil være positivt for området med hensyn på bokvaliteter og nærmiljø, fordi dagens jernbane legges ned og barriere fjernes. Ved Hakabekkvegen blir det munning av rømningstunnel fra jernbanetunnel som del av alternativ K2-1a.

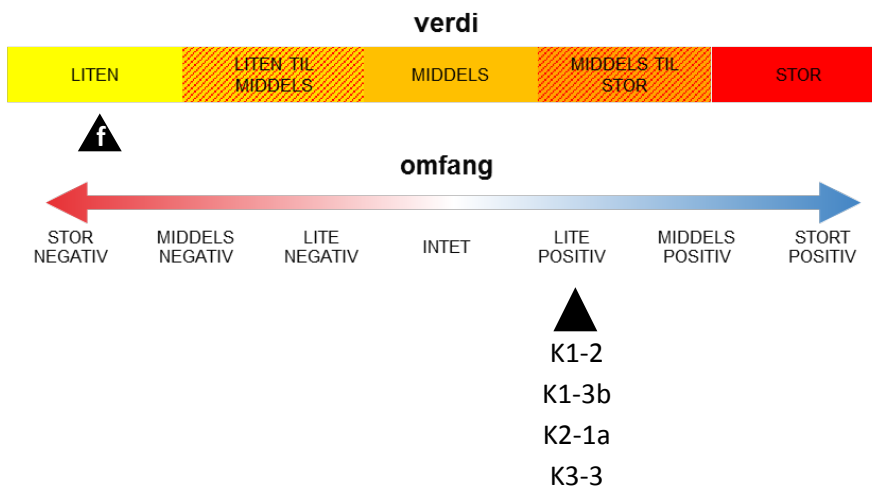
Området blir knyttet tettere til delområdene Storhamar, Domkirkeodden, Koigen og Brygga. Storhamar skolekrets får økt betydning.

Alternativene K1-2 og K1-3b med variant blir vurdert til å ha **middels - stort negativt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels – stort positivt** omfang for nærmiljø (n).



Samtlige alternativer blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f)



5.23 NF 23 Rollsløkka



Figur 5-31 Foto fra Tigern rekreasjonsområde, ved Rollsløkka skole. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.23.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting; barnehager og skoler.
- Grøntanlegg. Bevaring naturmiljø. Grøntanlegg. Lekeplass/ rekreasjonsområde.

Delområdet har middels høy tetthet av boliger (55-140 boliger pr 62,5 daa) og et variert spekter av boliger. Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (140-250 pr 62,5 daa).

Skjønnsberg barnehage, Hvitveisen barnehage, Ankerløkka barnehage og to familiebarnehager ligger i delområdet. Rollsløkka skole har ca. 300 elever og ligger sentralt i delområdet. Det er ingen friluftsområder i delområdet. Skoleanlegget og Tigern kvartalslekeplass/ rekreasjonsområde, samt barnehagene er viktige møtesteder. Tilliggende Ankerskogen og Børstad idrettspark er i tillegg viktige rekreasjonsområder for beboerne i delområdet. For vinteraktiviteter er Tigern og kulturlandskapet på Børstad mye brukt. Det er gang- og sykkelveg langs Ringgata, fv. 77 og anbefalt sykkelrute gjennom Tigern rekreasjonsområde. Ringgata oppleves som betydelig barriere av barn, og har ÅDT på 9900 målt ved Rollsløkka skole (Barnetråkkregistreringer 2008).

Skoleanlegget og Tigern er identitetsskapende områder.

- Verdi er vurdert til **middels-stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.23.2 Omfang

Alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3 ligger alle utenfor delområdet. I alternativ K2-1a ligger stasjonsområdet ved CC stadion og tunnelpåhugg i Holset tilgrensende Rollsløkka og vil indirekte påvirke delområdet. Alternativ K3-3 påvirker tilliggende område på Børstad som er viktig som nær-turterreng.

Omfang ved alternativene K1-2 og K1-3b

Alternativene vil ikke påvirke delområde NF 23 Rollsløkka i vesentlig grad.

Omfang ved alternativ K2-1a

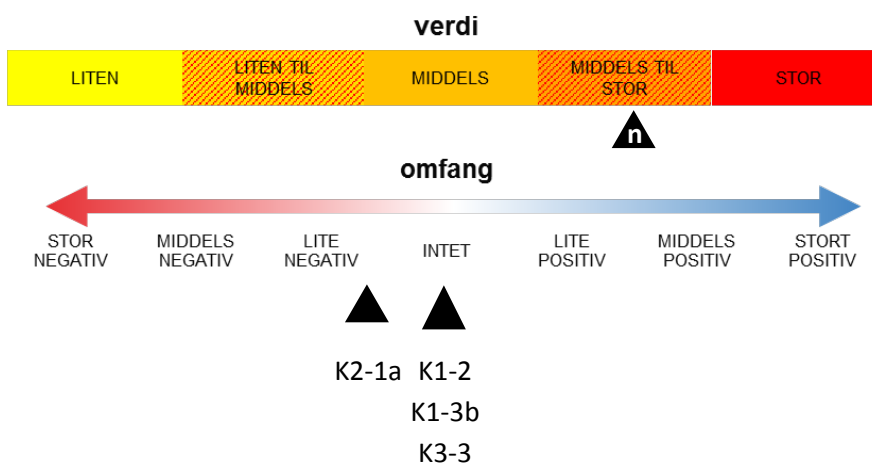
Alternativet vil påvirke delområde NF 23 Rollsløkka noe, ved at nytt stasjonsområde ligger i nærliggende områder. Bedrede servicefunksjoner til området er positivt, men økt aktivitet og trafikk til tilgrensede områder er noe negativt.

Omfang ved alternativ K3-3

Alternativet vil påvirke delområde NF 23 Rollsløkka noe, ved at nærturterreng rammes. Turtrase i tilliggende områder Børstad, med videre forbindelser til Furuberget og Frøbergsberget, blir avskåret.

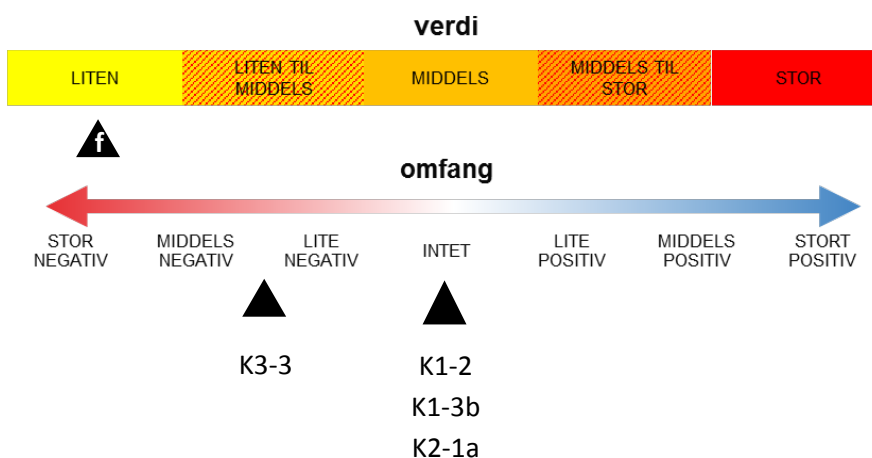
Alternativene K1-2, K1-3b og K3-3 blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n)

Alternativ K2-1a blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n)

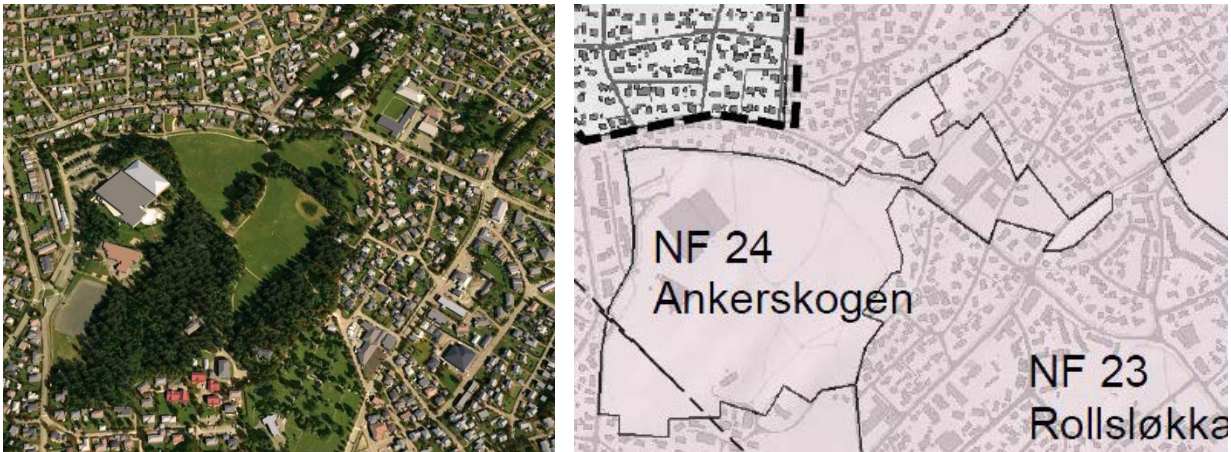


Alternativ K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f)

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite - middels negativt** omfang for friluftsliv (f)



5.24 NF 24 Ankerskogen



Figur 5-32 Modellklipp viser delområde NF24 Ankerskogen. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.24.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Bebyggelse og anlegg: Offentlig og privat tjenesteyting.
- Grøntstruktur: Grønnstruktur, naturområde, turdrag, friområde og park.

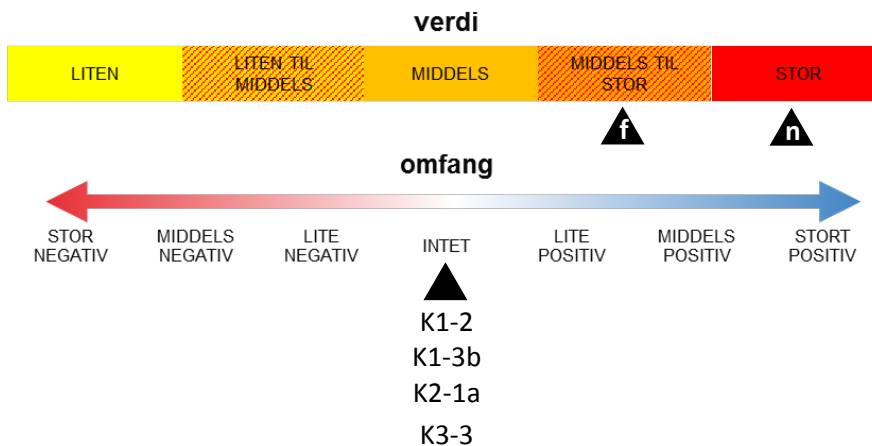
Ankerskogen barnehage, Greveløkka skole og Ankerskogen svømmehall og idrettspark ligger i delområdet. Storhamar videregående skole, avd. Ankerskogen lå tidligere i østre del av området men er nylig flyttet. Det er usikkert hva bygningsmassen skal brukes til. Det er ingen bosteder i delområdet. Hele området er viktig som møtested året rundt. Ankerskogen er viktig som nærturområde/ større rekreasjonsområde og er viktig særlig for indre og østre bydeler. Området har åpen skog, sletter og et godt nett med stier. Tilliggende grøntdrag mot Klukhagan er tenkt som forbindelse til turområdet, men er bratt og lite vedlikeholdt, og dermed i liten grad i bruk. Ringgata, Aluvegen, Ankerskogvegen, Stafsbergvegen og Hulda Garborgs gate er viktige gang- og sykkelveger til området. Flere stier krysser i gjennom skogen og er viktige gangakser. Barn opplever Ringgata fv. 77 (ÅDT 10400), Høyensalgata og Furnesvegen fv. 222 (ÅDT 8000) som betydelige barrierer, med farlige krysningspunkter, mellom tilliggende boligområder og Ankerskogen. (Barnetråkkregistreringer 2008. www.vegvesen.no/vegkart.)

Ankerskogen er viktig identitetsskapende element i Hamar by.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.24.2 Omfang

Hverken alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a eller alternativ K3-3 påvirker verdiene i delområdet, og alternativene har dermed intet omfang for nærmiljø (n) og intet omfang for friluftsliv (f).



5.25 NF 25 Børstad ungdomsskole



Figur 5-33 Foto viser del av Børstad skole- og nærmiljøanlegg. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.25.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Bebyggelse og anlegg: Offentlig og privat tjenesteyting. Skole og idrettspark.
- Grønnstruktur.
- Henssynssone: Høyspenningsanlegg

Områdereguleringsplan for Børstad idrettspark 2010, er godt sammenfallende med kommunedelplanen.

Børstad ungdomsskole med ca. 300 elever, er en av tre ungdomsskoler i Hamar. Børstad Idrettspark AS, eid av Hamar Idrettslag og Hamar kommune, er et sentralt idrettsanlegg i Hamar med flerbrukshall og utendørs anlegg. Det er ingen bosteder i delområdet. Det går høyspentledning over østre del av området. En bensinstasjon ligger mot Furnesvegen. Skole- og idrettsanlegget er et viktig møtested i Hamar. Etter at Hamar stadion og Fuglesethmyra ble omdisponert til utbyggingsformål, er mange rekreasjonsfunksjoner flyttet til anlegget på Børstad, bl. A. friidrettsbane for alle øvelser, kunstgressbane, samt kombinert kunstfrossen bane for bandy og lengdeløp på skøyter. Kunstgressbanen er oppvarmet og snøfri om vinteren. Innenfor

delområdet ligger to lauvskogsområder, kalt Børstadlundene. Områdene er fornminneområder og er viktige for tur og lek, samt som skogkledt kant mot tilleggende utbygde områder. Det har vært en kommunal målsetting å tilrettelegge for et bredt spekter av aktiviteter for et bredt spekter av brukergrupper i området, og både idrett og tur/ uorganiserte aktiviteter er prioritert.

Furnesvegen fv. 222 (ÅDT 10000), Solvangvegen (ÅDT 5100) og Edwards Munchs veg har gang- og sykkelveg og er viktige tilkomstruter. Solvangvegen knytter området til friområdet Tigern. Furnesvegen og Ringgata fv. 77 er viktig forbindelse mot Ankerskogen og Greveløkka skole. Børstad-alléen går forbi skoleanlegget og er viktig adkomstveg, samt turveg. Når forholdene tilsier det, kjøres det opp skiløype fra delområdet over jordene på Tommelstad /Kluka over Flagstadelva og gjennom kulvert under E6 mot Ingeberg/ Ridabu/ Vang. Ringgata med kryssene Ringgata/ Furnesvegen og Ringgata/ Solvangvegen, samt vegkryssene mot skole og idrettsparken Furnesvegen/Solvangvegen og Edvard Munchs veg/ Børstadalléen, oppleves som trafikkfarlige av barn. Fylkesmannen i Hedmark og Hedmark fylkeskommune har i prosessen med regulering og utvikling av området påpekt det kompliserte trafikkbildet og ytret krav om bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Trafikken til området har økt etter utbygginger og komplisert trafikkbildet ytterligere. Det er en kommunal målsetting å legge til rette for ny turstiforbindelse i randsonen mot kulturlandskapet, mellom delområdet og Vangsvegen. Forbindelsen er planlagt lagt ned mot Åkersvika forbi Disen. (Hamar kommune 2009. Barnetråkkregistreringer 2008. www.vegvesen.no/vegkart.) Idrettsparken med skole er et identitetsskapende elementer i Hamar.

- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

5.25.2 Omfang

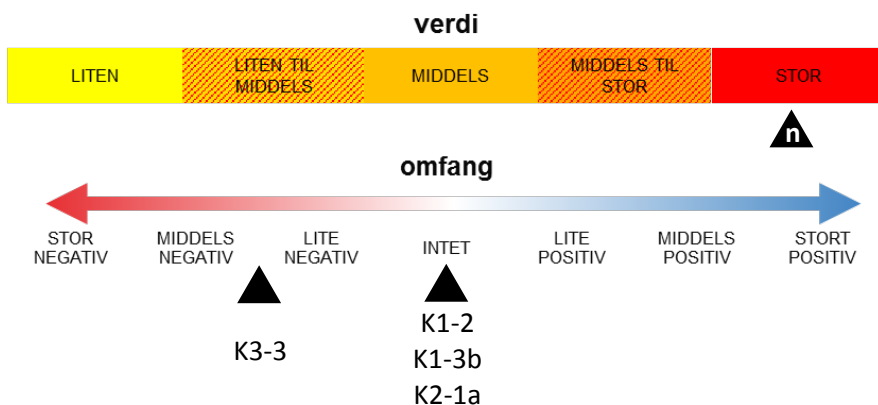
Alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3 ligger alle utenfor delområdet. Alternativ K3-3 påvirker tilliggende område på Børstad som er viktig som nær- turterreng.

Omfang ved alternativ K3-3

Jernbanespor blir barriere langs turveger og for skiløyper med utgangspunkt i delområdet. Området får noe redusert attraktivitet og opplevelseskvaliteter, samt tilgjengelighet til viktig målpunkt utenfor området.

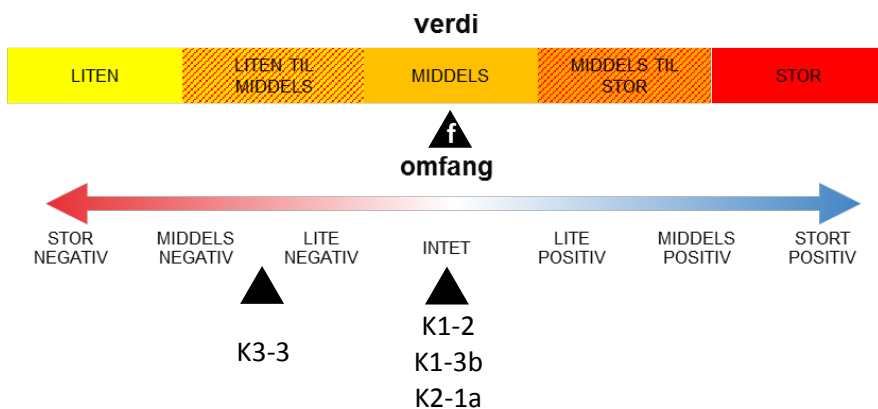
Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite – middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite – middels negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.26 NF 26 Børstad



Figur 5-34 Foto fra kulturlandskapet på Børstad. Kartutsnitt viser delområdets avgrensning. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.26.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- LNF område. Delvis med bevaring av naturmiljø og bevaring av kulturmiljø.
- Bebyggelse og anlegg: Næringsbebyggelse.
- Turveg/turdrag og skiløype

Det foreligger i tillegg en eldre reguleringsplan for Tommelstad, fra 1990.

Det er bosetting på gårdene Børstad, Kluge og Tommelstad. Børstad leier ut lagerplass. Det er næringsvirksomhet, bl. a. Hamar Glass AS, på Tommelstad gård.

Området er viktig rekreasjonsområde for befolkningen i østre bydeler spesielt, som nær-turterreng, med ferdsel langs gårdsvegene og i tilliggende mindre skogkledte koller. Børstad-allé og Klugevegen er viktige turveger, både for gående og syklende. Det er på senhøsten og vinteren tråkk/ spor fra Disen allé til skogkledt kolle, sør i området, og videre til Børstad-allé. Fra Børstad er det gårdsveg ned til Flagstadelva. Om senhøsten og vinteren er jordene også i bruk. Det kjøres opp skiløype over jordene mot Ingeberg/ Ridabu/ Vang over Flagstadelva og gjennom kulvert under dagens E6, og med kobling til Disen allé og Børstad ungdomsskole.

Hele området har stor Identitetsskapende verdi som bynært kulturlandskap i hevd og med stor tidsdybde.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.26.2 Omfang

Alternativ K1-2, alternativ K1-3b og alternativ K2-1a ligger alle utenfor delområdet og gir ingen påvirkning på verdiene knyttet til området. Alternativ K3-3 går i gjennom delområdet og påvirker et mye brukt nær-tur terreng for østre bydeler. Sporalternativet ligger vest for boligområdet på Disen og i strandkanten langs Åkersvika på til dels høy fylling, før det dreier mot innmark, krysser over gårdsvegen på høy fylling og går øst for gårdstunet på Børstad, for deretter å krysse

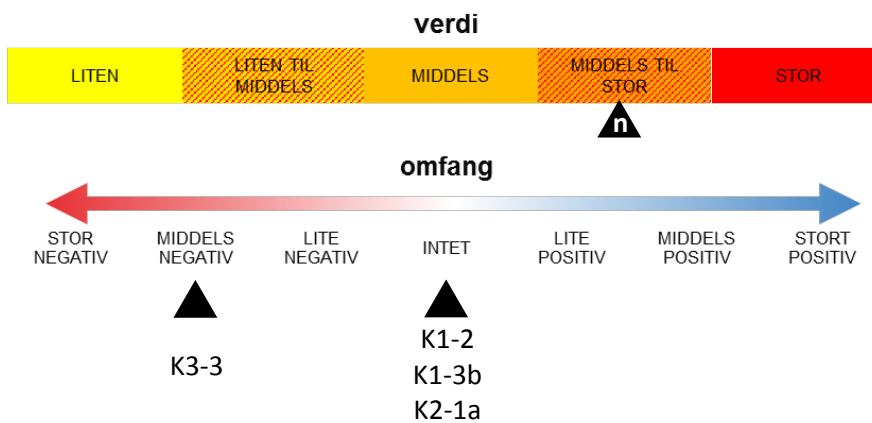
Børstad allé på nytt. Sporet går deretter inn i dyp skjæring øst for tunet på Tommelstad til tunnelpåhugg inn mot fv. 222 Furnesvegen. Det er planlagt omformerstasjon med tilhørende tilkomstveg ved tunnelportalen øst for Tommelstad.

Omfang ved alternativ K3-3

Jernbanen vil representere en barriere og gjøre gårdsvegene mindre attraktive til turer. Mulighet for vinterbruken vil fremdeles bestå, men det blir reduserte muligheter fordi dobbeltsporet beslaglegger areal og vil utgjøre en betydelig barriere. Skiløypene må legges langs fv. 222 Furnesvegen over tunneltaket til jernbanen. Det blir stor reduksjon i attraktivitet og opplevelseskvaliteter. Den identitetsskapende betydningen blir sterkt redusert.

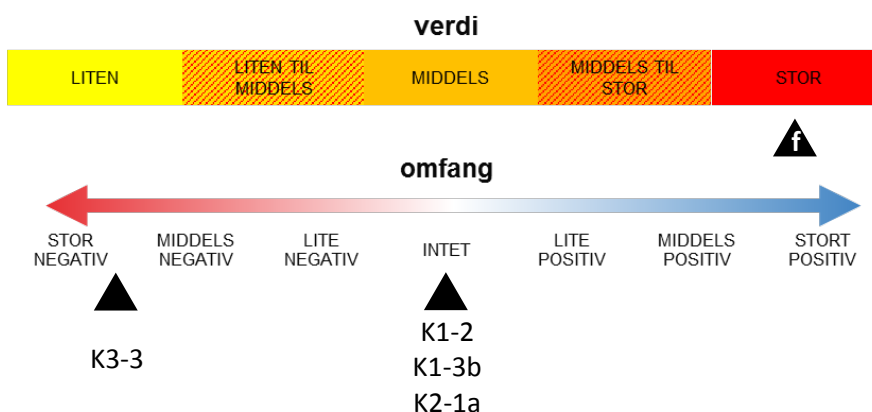
Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **middels - stort negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.27 NF 27 Solvang



Figur 5-35 Modellklipp viser delområde NF27 Solvang. Tommelstad gård er synlig i nedre bildekant. Klukhagan er synlig øverst til venstre i bildet. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.27.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting.
Næringsbebyggelse.
- Grønnstruktur.

I delområdet er det for det meste villabebyggelse, men det er blokkbebyggelse inn mot Klukhagan. Klukstadstuen omsorgssenter og Viensenteret/ Hedmark familie og ungdomssenter, ligger i delområdet. Delområdet har middels høy tetthet av boliger (45-70 boliger pr 62,5 daa). Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (100-170 pr 62,5 daa). Solvang skole, Solvang barnehage, en familiebarnehage, Viensenteret/ Hedmark familie og ungdomssenter med akuttmottak ligger i delområdet. Det er ingen friluftsområder i delområdet. Idrettsplassen Vangsbana og mindre løkker i boligfeltet er møtesteder. Området er tilgrensende Børstad og Klukhagan, som er viktige nær-turterreng, samt Børstad idrettspark. Det er gang- og sykkelveg langs Stafsbergvegen og fv. 222 Furnesvegen. Begge vegene, inkludert kryss, oppleves som trafikkfarlige av barn (Barnetråkkregistreringer 2008). Skiløype mot Ridabu/ Ingeberg/ Vang, har start i nærheten av området.

Solvang skole og idrettsanlegget gir området identitet som skolekrets.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten - middels** for friluftsliv

5.27.2 Omfang

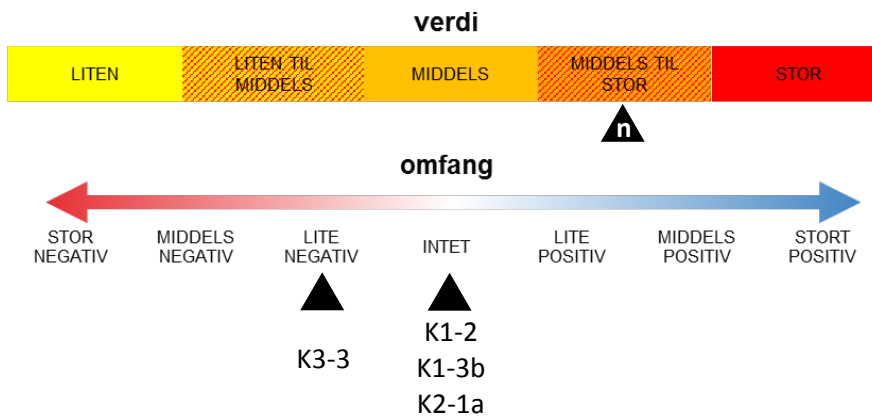
Alternativ K1-2, alternativ K1-3b og alternativ K2-1a ligger alle langt utenfor delområdet og gir ingen påvirkning på verdiene knyttet til området. Alternativ K3-3 påvirker kulturlandskapet på Børstad/ Tommelstad som er tilliggende delområde NF 27 Solvang. Sporet går i dyp skjæring øst for tunet på Tommelstad, mot Solvang, og med tunnelpåhugg inn mot fv. 222 Furnesvegen.

Omfang ved alternativ K3-3

Sporet går i dyp skjæring til tunnelinnslag rett sør for fv. 222 Furnesvegen og dette påvirker særlig nedre deler av delområdet, der bl. a. Solvang skole ligger. Det blir negativ påvirkning på bokkvalitet og nærmiljø i nedre del av området, inkludert Solvang skole, og for Viensenteret. I størrelsesorden 5-10 boliger må innløses ved tunnelpåhugg. Det blir rømningstunnel fra jernbanetunnelen med utløp ved Vallsigvegen nord i området. Dette påvirker boligområdet minimalt. Det blir reduserte opplevelseskvaliteter på tilliggendekulturlandskap på Børstad / Tommelstad. Gårdsvegene i dette området er mye brukt til nær-turer og jordene til vinteraktiviteter.

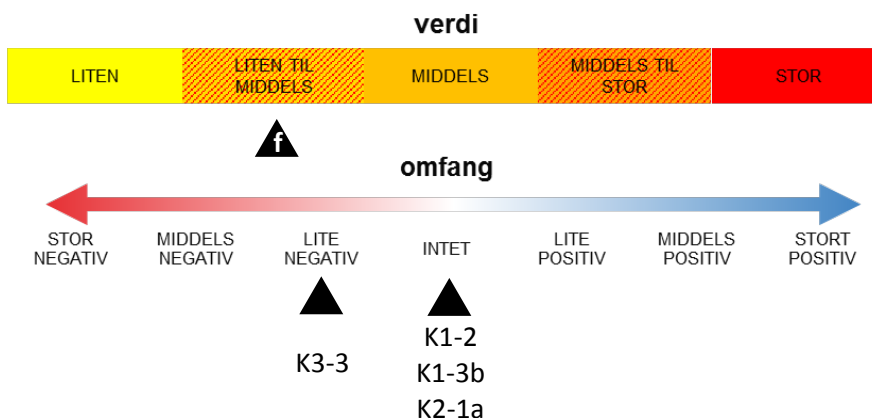
Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2, K1-3b og K2-1a blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).

Alternativ K3-3 blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.28 NF 28 Klukhagan



Figur 5-36 Modellklipp av delområde NF28 Klukhagan. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.28.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

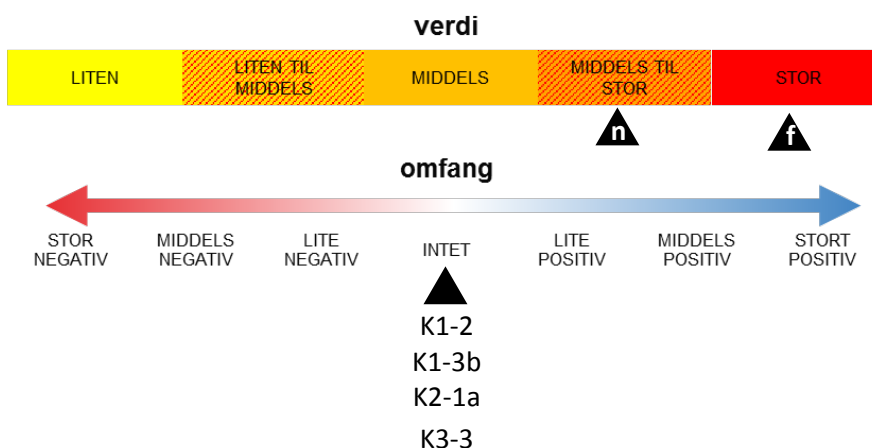
- LNF område.
- Grønnstruktur.
- Turveg/ turdrag.
- Hensynssone flystøy.

Området er delvis privat eid, og det drives aktiv skogsdrift. Området er viktig som nær-turterreng og friluftsområde. Området har et attraktivt stisystem, som er svært mye brukt. I området er start på lysløype som strekker seg videre til Frøbergsberget og Furuberget. Skogsområdet gir identitet til særlig østre og sentrale deler av Hamar, som turområde.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.28.2 Omfang

Alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3 ligger alle utenfor delområdet og gir heller ingen påvirkning på verdiene i området. Alternativene har dermed intet omfang for nærmiljø (n) og intet omfang for friluftsliv (f).



5.29 NF 29 Prestrud Martodden



Figur 5-37 Modellklipp viser delområdet NF29 Prestrud Martodden. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.29.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- o Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting. Sentrumsformål. Næringsbebyggelse.
- o Grønnstruktur. Samferdselsanlegg: bane. Gang- og sykkelveg.
- o Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner: Friluftsområde i sjø, samt bevaring av naturmiljø.

I delområdet er det boligområder med høy utnyttelse og med stort innslag av blokker og rekkehus, i tillegg til villaområder. Særlig høy utnyttelse er det på Jønsrudløkka/ Prestrud og Furubergjordet/ Hol. Snekkerstufeltet er tidligere OL boliger. Delområdet har middels høy tetthet av boliger (50-120 boliger pr 62,5 daa) i storparten av boligfeltene, men på Jønsrudløkka og nedre deler av Furubergget har høy tetthet av boliger (125-325 pr 62,5 daa). Innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (115-500 pr 62,5 daa) med et høyt antall barnefamilier. Storhamar videregående skole, Prestrud skole, Prestrudhallen, Hamar OL-amfi, Jernbanemuseet/ Hedmarksmuseet, Storhamarsenteret og Storhamar kirke ligger i delområdet. Storhamar, Prestrud, Jønsrudløkka, Vestenga, Blåveisen og Furubergget barnehager er alle barnehager i delområdet.

Strandvegen og Rosenlundvika er friluftsområder. Strandlinja og Mjøsa er viktige rekreasjonsområder. Skoleanleggene og Dalsløkka og Jønsrudløkka nærmiljøanlegg er viktige møtesteder, sammen med uteområdene til barnehagene. Området har en godt utbygd grønnstruktur, der områdene utgjør grønne korridorer i boligområdene og fører til større rekreasjonsområder. De mange grønne korridorene er viktige gangforbindelser. Viktige forbindelser til Strandvegen under jernbanen er ved Hamar OL-amfi, fra Jønsrudløkka/ Nystuvegen/Kornsilovegen/ Kristian Bakkens veg til Fjordgløttvegen, samt veg ved Snekkerstufeltet. En rekke kjøreveger har tilliggende gang- og sykkelveg. Sykkellruta Mjøstråkk går gjennom området.

OL anlegget Hamar amfi, Snekkerstufeltet, Prestrud boligfelt, Strandvegen boligfelt, Prestrud

skole med hall, Martodden, Strandvegen med Rosenlundvika og Jernbanemuseet er alle i særlig grad med å gir området identitet.

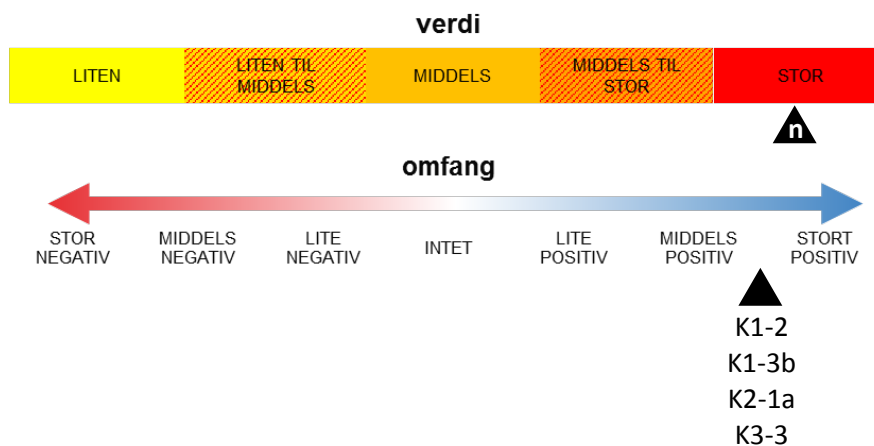
- Verdi er vurdert til **stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels-stor** for friluftsliv

5.29.2 Omfang

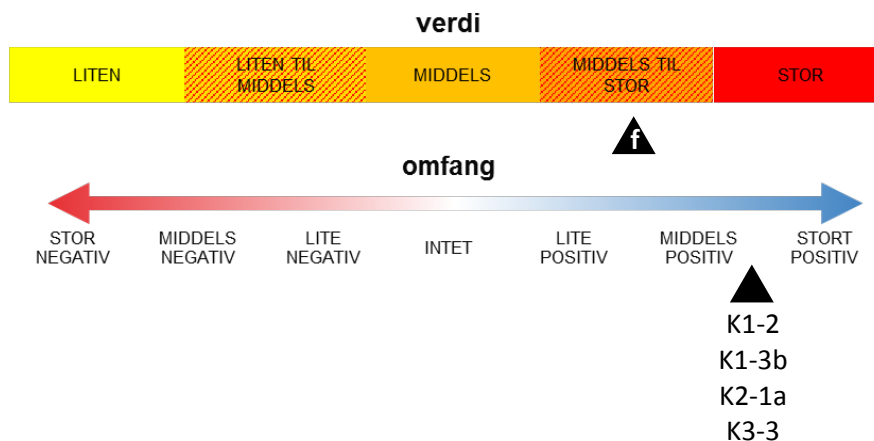
Dagens jernbanespor legges ned i delområdet i alle alternativene for nytt dobbeltspor; alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3.

Bokvalitet vil øke som følger av at jernbanen blir flyttet ut av området, og spor tilbakeført til andre byformål. Barriere forsvinner. Alle alternativene til dobbeltspor gir stor positiv endring og øker forsterker områdets identitet. I alternativ K2-1a blir det to rømningsstunneler fra jernbanetunnelen i delområdet, en sentralt på Jønsrudløkka, knyttet til grøntareal, og en i dagens jernbanetrase ved Nystuvegen, men påvirkningen blir ikke så stor at dette gir annen konsekvens for alternativet, i forhold til de andre alternativene.

Alternativene blir vurdert til å ha **medium - stort positivt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene blir vurdert til å ha **medium - stort positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.30 NF 30 Furuberget



Figur 5-38 Modellklipp av Furuberget, med Hamar og delområdet NF29 Prestrud Martodden til høyre i bildet. Delområde NF33 Jessnes i venstre bildekant. Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.30.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- LNF område, delvis med hensynssone naturmiljø og hensynssone friluftsliv. Furuberget naturreservat.
- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Offentlig og privat tjenesteyting.
- Grønnstruktur. Turveg/ turdrag. Skiløype.

Det er spredte bosteder i LNF område langs Vikerkollvegen, samt ett bosted i regulert bebyggelsesområde. Hele området er svært viktig friluftsområde og nær-turterreng, sommer som vinter. Det er lysløype i området med forbindelse til Frøbergsberget og Klukhagan. Området har et variert sti- og turvegsystem i kalkfuruskog. Kalkverket er en attraksjon i området.

Furuberget er et viktig identitetsskapende område i Hamar.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

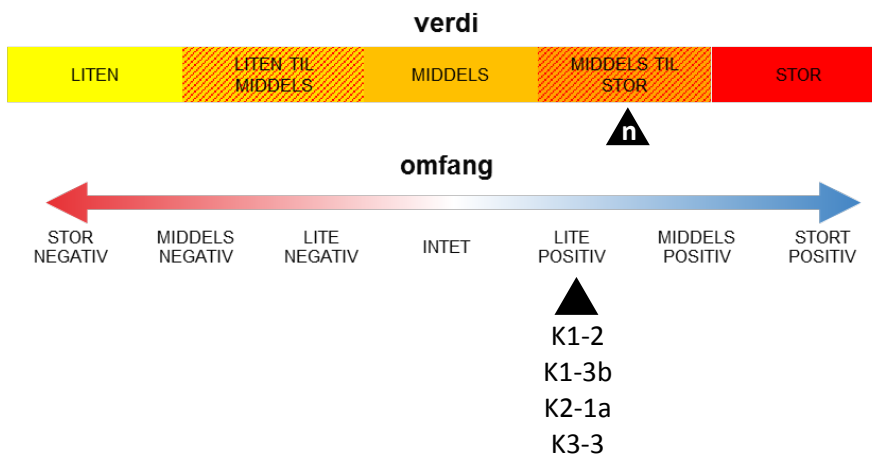
5.30.2 Omfang

Dagens jernbanespor legges ned i delområde NF 30 Furuberget i alle alternativene for nytt dobbeltspor; alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3.

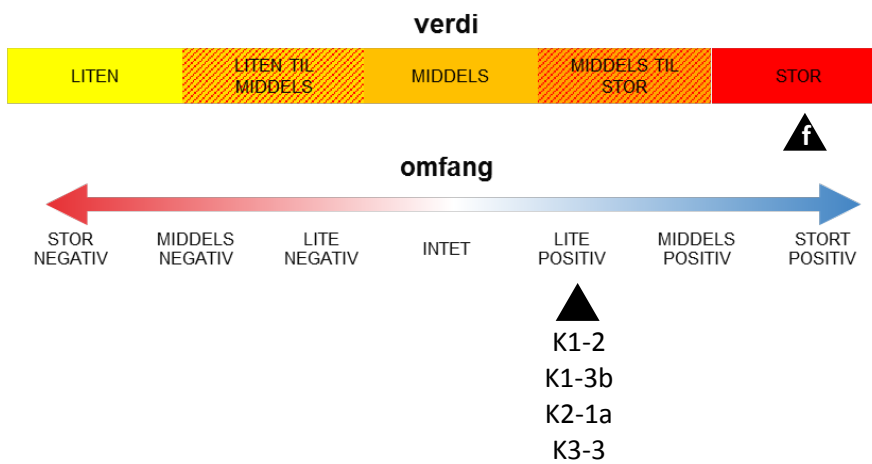
Kvalitetene vil øke noe som følger av at jernbanen blir flyttet ut av/ under området, og barriere til tilliggende områder dermed forsvinner. Det blir rømningstunnel fra tunnel i delområdet som del av alternativ K1-2 og alternativ K1-3b. Munning av rømningstunnel blir liggende i skråning ned mot Strandvegen og vil medføre noe terrenginngrep, men dette påvirker ikke omfanget i nevneverdig grad og omfang for alternativ K1-2 og alternativ K1-3b er vurdert til å bli det samme som for alternativene K2-1a og K3-3.

Den identitetsskapende betydningen vil øke noe som følger av at dagens jernbane legges ned.

Alternativene blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø



Alternativene blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv



5.31 NF 31 Strandvegen



Figur 5-39 Modellklipp øverst viser Strandvegen forbi Furuberget. Bilde under viser strandområde langs Strandvegen ved Hamar vannverk. (Google.no/maps/) Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.31.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Bane, med hensynssone sikringsone transport.
- Grønnstruktur. Turveg/ turdrag.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone: Friluftsområde i sjø.

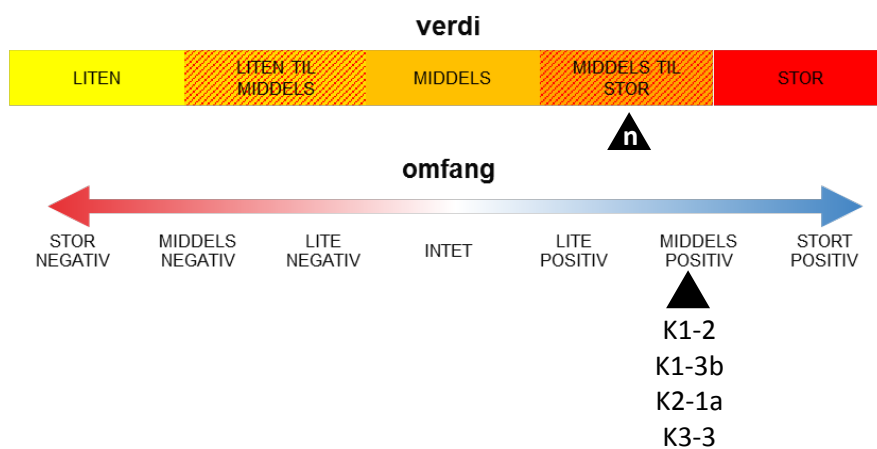
Området er viktig friluftsområde og nær-turterreng, sommer som vinter. Strandvegen er viktig turveg som binder sammen Jessnes og Hamar og er del av turveinett til Brumunddal. I dag går veien parallelt med eksisterende jernbane. Sykkelruta Mjøstråkk går gjennom området.

- Verdi er vurdert til **middels-stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

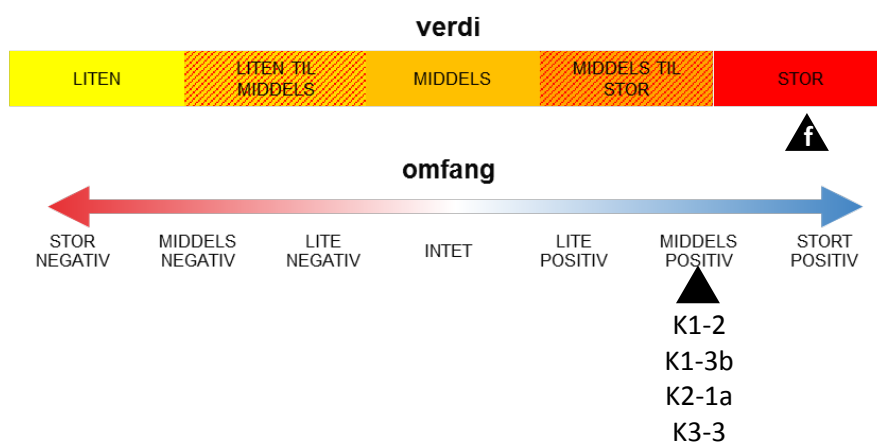
5.31.2 Omfang

Dagens jernbanespor legges ned i delområdet i alle alternativene for nytt dobbeltspor; alternativ K1-2, alternativ K1-3b, alternativ K2-1a og alternativ K3-3. Kvalitetene vil øke noe som følger av at jernbanen blir flyttet ut av området, fare fjernet og barriere til tilliggende områder dermed forsvinner. Den identitetsskapende betydningen vil øke noe som følger av dagens jernbane legges ned.

Alternativene blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø



Alternativene blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv



5.32 NF 32 Mjøsa Hamar



Figur 5-40 Foto viser roer på Mjøsa. Båthavna ved Tjuvholmen til venstre i bildet.

5.32.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel 2011-2022, gjelder for området. Følgende er de viktigste formålene:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone: Friluftsområde. Småbåthavn. Farleden. Bevaring naturmiljø.

Hele området er viktig rekreasjonsområde. Mjøsa er svært viktig **som** identitetsskapende element.

- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.32.2 Omfang

I alternativene K1-2 og K1-3b er jernbanespor lagt langs eller i nærhet av Mjøsa fra dagens jernbanestasjon til Koigen og til Brygga. I resterende strekning går alternativ og alternativ i tunnel og vil ikke påvirke Mjøsa. Alternativene K2-1a og K3-3 er lagt tilbaketrekt fra delområde NF 31 Mjøsa og gir ingen negativ påvirkning.

Omfang ved alternativene K1-2 og K1-3b

Kvalitetene vil øke noe som følger av at en lengre strekning av dagens jernbane blir flyttet ut fra strandsonen og at barriere mot tilgrensende delområder dermed forsvinner. Støy mot delområdet forsvinner. Den identitetsskapende betydningen vil øke noe som følger av at del av dagens jernbane legges ned i tilgrensende delområder.

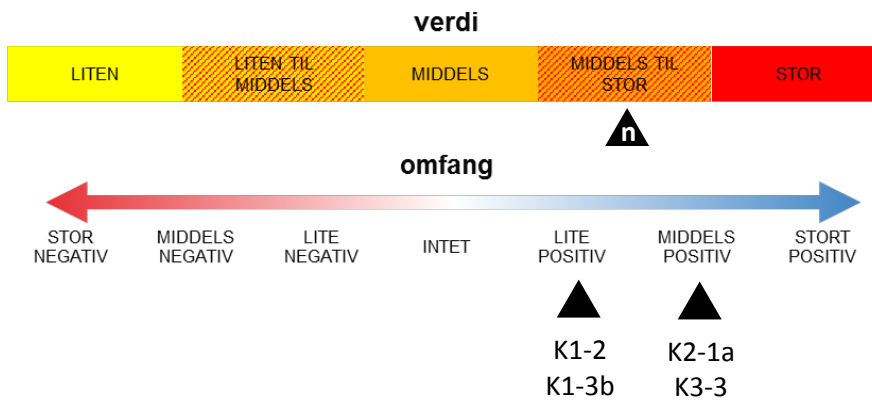
Omfang ved alternativene K2-1a og K3-3

Kvalitetene vil øke noe som følger av at dagens jernbane blir flyttet ut fra strandsonen og at barriere mot tilgrensende delområder dermed forsvinner. Støy mot delområdet forsvinner.

Den identitetsskapende betydningen vil øke noe som følger av at dagens jernbane legges ned i tilgrensende delområder.

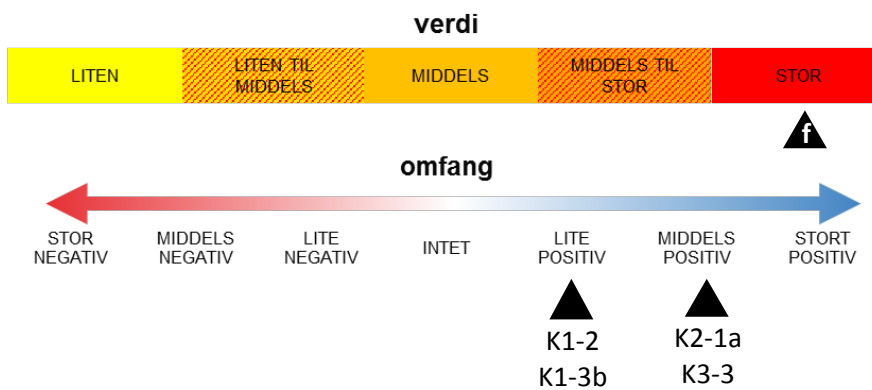
Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite - middels positivt** omfang for nærmiljø (n).

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for nærmiljø (n).



Alternativene K1-2 og K1-3b blir vurdert til å ha **lite - middels positivt** omfang for friluftsliv (f).

Alternativene K2-1a og K3-3 blir vurdert til å ha **middels positivt** omfang for friluftsliv (f).



5.33 NF 33 Jessnes



Figur 5-41 Foto viser del av strandsonen på Jessnes. Kartklipp viser delområdet avgrensing.

5.33.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Fritidsbebyggelse. Bevaring naturmiljø.
- Grønnstruktur. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner: Friluftsområde og småbåthavn. Båndlegging etter friluftsløven. Faresone flom.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Bane, kollektivnett.
- Gang- og sykkelveg. Turveg.
- Faresone høyspenningsanlegg.

I tillegg foreligger en eldre reguleringsplan for Jessnes, fra 2002. Planen er godt sammenfallende med kommuneplanen.

I delområdet er det villaområder med middels tetthet av boliger (7-31 boliger pr 62,5 daa). Ellers i delområdet er det lav eller lav-middels tetthet. Innbyggertallet i boligfeltet utgjør en normal tetthet (125-315 pr 62,5 daa) og i resterende deler lav tetthet. Øvrig bebyggelse er fritidsbebyggelse. Fiskehytta Fagervik og Jessnes småbåthavn ligger i delområdet.

Løkker i boligfeltet i søndre del av Jessnes er viktige møteplasser, sammen med Jessnes-stranda med lekeplass, sandvolleybane, natursti, oppholdsplasser og småbåthavna. Strandsonen er delvis statlig sikret friluftsområde. Mjøsa er regulert til friområde og er, sammen med offentlige strandsoner, svært viktig rekreasjonsområde for innbyggerne på Jessnes og for besøkende. Strandsona og Mjøsisen er brukt til skøytegang, ski, m. m. om vinteren. Strandvegen er mye brukt turveg. I området er start på turveg/ turstier til tiliggende områder, bl. a. Jessnesrunden. Det er skoleveg fra Jessnes til Kirkenær skole langs fv. 67 Vikervegen, fv. 73 Jessnesvegen, og videre fv. 69 Deglumsvegen. Skolevegen oppleves som noe trafikkfarlig. Sykkelfruta Mjøstråkk går i strandsonen gjennom området.

Strandlinja og det statlig sikra friluftsområdet er i særlig grad med og gir området identitet.

- Verdi er vurdert til **middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

5.33.2 Omfang

Alternativ 58 for dobbeltspor Jessnes – Brumunddal er lagt øst for delområde NF 33 Jessnes. Dagens spor ligger i strandkanten av Mjøsa og i forkant av storparten av bebyggelsen.

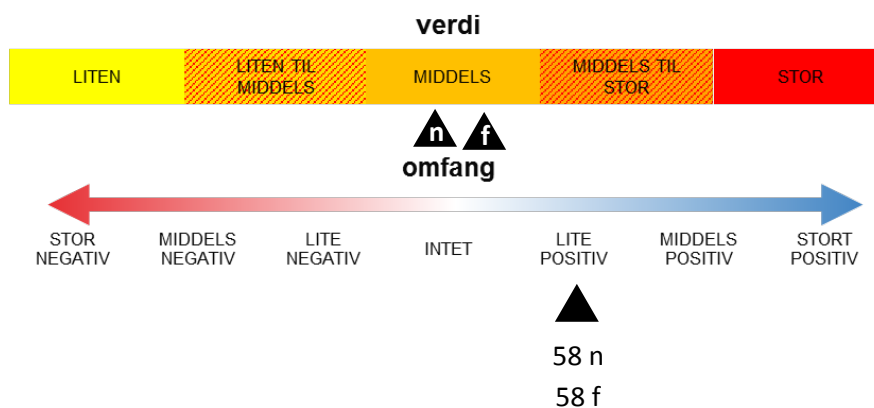
Tiltaket vil påvirke øverste rekker med boliger negativt. Stier til nærliggende skogsområde i bakkant av boligfeltet blir brutt. Fjerning av eksisterende spor vil være svært positivt for store deler av innbyggerne og for nærmiljøet på Jessnes.

Adkomst til kulturlandskapet og turområder i bakkant av Jessnes blir avskåret med nytt dobbeltspor. Bruksmuligheter og tilgjengelighet til strandsonen og Mjøsa øker. Attraksjon og opplevelseskvaliteter knyttet til strandsonen øker. Dagens jernbanetrase omdisponeres til annet formål.

Det statlig sikrede friluftsområdet, og strandsonen for øvrig, vil få økt betydning.

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n)

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f)



5.34 NF 34 Jessnes nord



Figur 5-42 Foto øverst viser sikt fra fv. 73 Jessnesvegen mot kulturskog i bakkant av Jessnes. Kart til venstre viser turstier ved Jessnes i Furnes. Pilegrimsleden er vist med lilla linje. (Hedmarkenkart.) Modellutsnitt til høyre viser alternativ til dobbeltspor i samme område. Kartklipp viser delområdets avgrensning

5.34.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- LNF: LNFR – Landbruk, natur og friluftsmål samt reindrift. LNF for spredt bolig-, fritids-, eller næringsbebyggelse. Hensynssoner: Bevaring av naturmiljø. Båndlegging etter kulturminneloven. Faresone høyspenningsanlegg.
- Bebyggelse og anlegg: Offentlig og privat tjenesteyting. Forretning
- Grønnstruktur.
- Samferdsel og infrastrukturelinjer: Gang- og sykkelveg. Turveg.

Storparten av delområdet er LNFR – område, der landbruk, natur og friluftsliv er viktig.

I området er spredt bosetting, hovedsakelig på gårdsbruk, med enkelte spredte mindre boligfelt. Delområdet har lav eller lav-middels tetthet av boliger (0-6 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet utgjør en lav tetthet (0-6 pr 62,5 daa). Et gammelt gårdstun ved Vikervegen er tidvis åpent for offentligheten som galleri og pub.

Det er turveg langs Vikerkollvegen som er koblet mot stisystem i Furuberget. Skogsområdet nord for Sole gård/ Lille Jessnes, har stor verdi som friluftsområde, som lekeområde og nærturterreng. Området er det eneste større sammenhengende skogsområdet og friluftstilbudet på Jessnes. Det er veger/stier og gutuer gjennom skogen og forbi fulldyrka mark, fra Lille Jessnes og Sole mot Nedre og Øvre Jessnes. Jessnesrunden er en ca. 10 km lang skiltet turrunde med start på Jessnes. Runden går nordover gjennom skogsområdet mot Frydenberg og Lillehagen, forbi Skarderud og Frøberg til Frøbergberget, over Furuberget og tilbake til Jessnes. Det er avstikker til Kirkenær/ Furnes kirke, og del av sti/ turveg er brukt av skolebarn. Skogsområdet er del av aktivt

brukt jordbruksareal, og blir tidvis brukt som beite i kombinasjon med friluftsliv- og nærmiljøinteresser. Skoler, lag og foreninger bruker skogsområdet.

Ved Grøtodden/ Strandvik er en mye brukt badeplass. Hamar båtforening har gjennom leieavtale etablert en mye brukt uthavn her. Furnesfjorden er attraktiv for fiske. Kongsvegen/Strandvegen er mye brukt turveg. Pilegrimsleden går gjennom søndre del av området og krysser opp mot Kirkenær for deretter å gå ned mot Lille Ile og Stor Ile. Videre går vegen forbi Lillesveen, krysser E6 og går forbi Tjernlitjernet mot Mørkved skole. Sykkellruta Mjøstråkk følger fv. 67 Jessnesvegen gjennom området.

- Verdi er vurdert til **lite-middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.34.2 Omfang

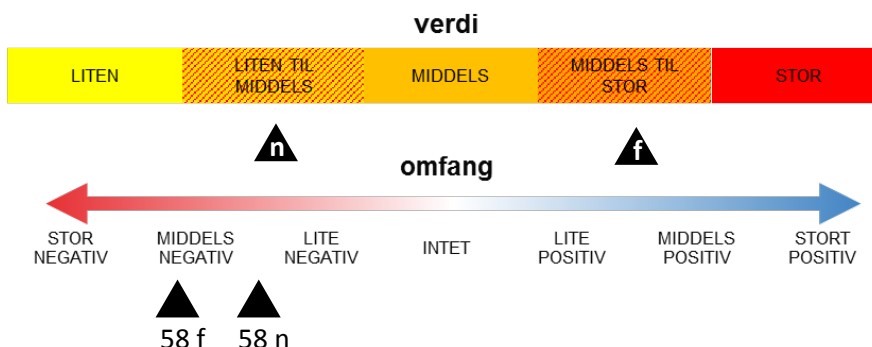
Alternativ 58 for dobbeltspor Jessnes – Brumunddal er går i gjennom delområde NF 34 Jessnes nord. Dagens spor ligger i eller i nærheten av strandkanten av Mjøsa. I alternativet kommer spor ut av tunnel noe nord for fv. 67 Vikervegen og går over innmark, over tunet på småbruket Sole, og deretter gjennom skogsområde. Spor går i dyp skjæring gjennom Grøtodden, ut på bru over Mælumsvika, deretter i skjæring over innmark på Vesle-Ile. Omformerstasjon med adkomstveg er vurdert i skogsområdet nord for og i bakkant av Jessnes.

Tunet på Sole gård må innløses/ flyttes. Skogsområdet, stier og gårdsveg som er mye brukt til tur, inkludert Jessnesrunden, blir avskåret. Områdets tilgjengelighet blir redusert med ny jernbane og fragmentert av tiltaket.

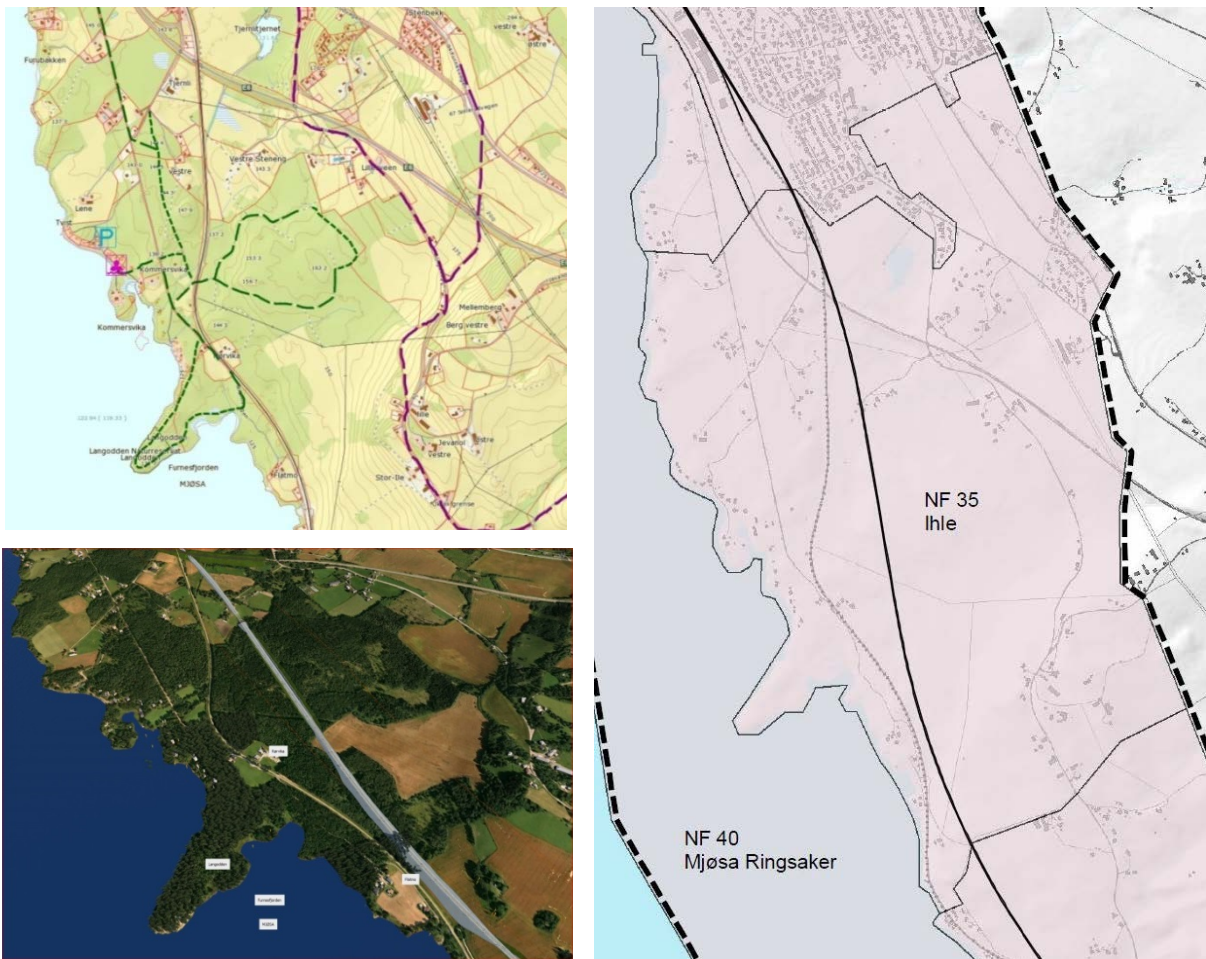
Det blir redusert attraktivitet og reduserte opplevelseskvaliteter i delområdet.

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite-middels negativt** omfang for nærmiljø (n).

Tiltaket blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for friluftsliv (f).



5.35 NF 35 Ile



Figur 5-43. Kartet til venstre viser turstier fra Brumunddal til Langodden og Stor-Ilehagan. Lilla linje viser Pilgrimsleden. (Hedmarkenkart.) Modellutsnitt over viser alternativ til dobbeltspor i samme område. Kartklipp viser delområdets avgrensning

5.35.1 Verdi

Storparten av delområdet er LNFR – område, der landbruk, natur og friluftsliv er viktig. Det er planlagt utvidelse av dagens E6 og Kommunedelplan E6 fire felt, 2009, gjelder for nordre del av området.

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- LNF: LNFR – Landbruk, natur og friluftsliv samt reindrift. LNF for spredt bolig-, fritids-, eller næringsbebyggelse.
- Hensynssoner: Bevaring av naturmiljø. Båndlegging etter kulturminneloven. Faresone høyspenningsanlegg.
- Grønnstruktur.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer), E6 firefelt.
- Samferdsel og infrastrukturlinjer: Gang- og sykkelveg. Turveg.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: Bruk og vern av sjø og vassdrag.

I området er det spredt bosetting, hovedsakelig på gårdsbruk, samt enkelte mindre boligfelt. Delområdet har lav eller lav-middels tetthet av boliger (0-6 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet utgjør en lav tetthet (0-6 pr 62,5 daa). Skogsområdet Storllehagan – Langodden er et stort sammenhengende beitepåvirket skogsområde med stor betydning som friluftsområde. Området ligger på begge sider av dagens jernbane. Turstier i området blir brukt som del av rundtur fra Brumunddal sentrum via Kommersvika til Lillesveen, deretter etter Pilegrimsleden forbi Tjernlitjernet og tilbake mot Brumunddal. Hagemark vest for Lille-Ile, samt skog øst for Langodden, er del av turområdet. Skogsområdet er mye brukt i undervisningssammenheng, for elever ved Mørkved skole, ungdomsskolene i Brumunddal og for barn i Fredheim barnehage. Området er mye brukt til orienteringsporten.

I området er det parkeringsmuligheter for turgåere og folk som oppsøker strandsona. Langodden naturreservat og strand og «Teltplassen» i Rørvika, som bl. a. ofte benyttet av ferdende langs Pilegrimsleden, er viktige turmål. Rørvika er mye brukt av båtfolket, der Fiskerly er populær badeplass. Furnesfjorden er attraktiv for fiske. Skogsområde ved Sollerud og Tjernlitjernet er turmål og lekeområde. Kongsvegen/Strandvegen/ Pilegrimsleden er mye brukte turveger. Sykkelruta Mjøstråkk følger fv. 67 Jessnesvegen / Kongsvegen gjennom området. Langodden naturreservat, Stor-Ilehagan og strandsonen med bademuligheter er identitetsskapende elementer, sammen med Tjernlitjernet og skogsområder vest for Sollerud og sør for Lillesveen.

- Verdi er vurdert til **lite - middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

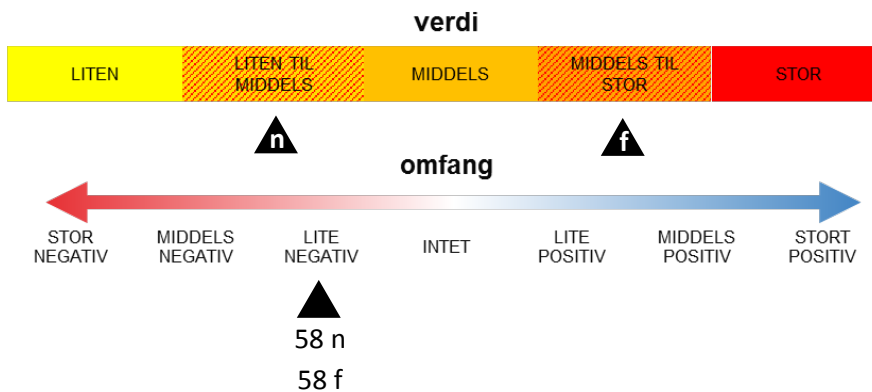
5.35.2 Omfang

Dagens jernbanespor ligger i og i nærheten av strandsonen til Rørvik. Dagens spor slynger seg deretter inn mot Vestre Steneng, krysser E6 og ligger sør for boligbebyggelsen på Mørkved inn mot jernbanestasjonen i Brumunddal. Alternativ 58 for dobbeltspor Jessnes – Brumunddal ligger noe lengre tilbaketrekt fra strandsonen enn dagens jernbane. Sporet går over innmark på Stor-Ile, krysser omtrent midt i gjennom skogsområdet Stor-Ilehagan, krysser E6 noe sør for dagens kryssing og legger seg tilnærmet i samme linje som dagens spor, men med rettere kurvatur, inn mot Brumunddal stasjon.

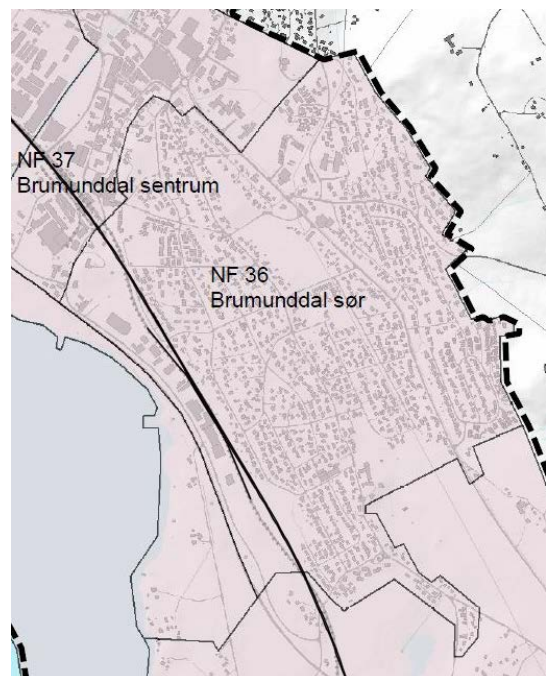
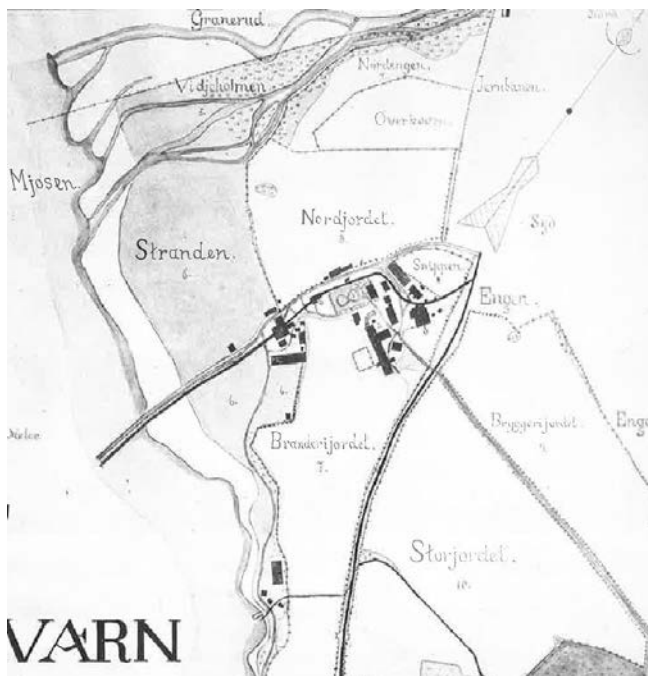
Alternativet fører til større inngrep i Stor-Ilehagan og området deles i to. Turstier blir avskåret og krysningsmuligheter er ikke del av tiltaket. Det er en mulighet for kryssing noe nord for området, under bru som sikrer viltkryssing. Banen legges 4-5 meter over dagens terrenghøyde fra Vestre Steneng og i kulvert under E6. Fylling blir barriere ved gårdene Vestre Steneng. Alternativ til nytt dobbeltspor treffer enkelte boliger og til sammen må anslagsvis 5-10 boenheter i delområdet trolig innløses. Dagens jernbane går nært boliger, fritidseiendommer og rekreasjonsområder i strandsona. Småbrukene Flatmo og Rørvika har eiendom og innmark på begge sider av dagens spor. Disse stedene får bedret forhold ved flytting av banen, ved at barriere fjernes.

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for nærmiljø

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite negativt** omfang for friluftsliv



5.36 NF 36 Brumunddal sør



Figur 5-44. Foto er tatt ved Brenneriundergangen sett mot sør. Boligbyggelse langs Thore Bjerkes veg i bakgrunnen. Kart fra 1899 viser anlegget Nederkvern med gårdsveger, deltaområdet der elva Brumunda renner ut og Mjøsa. Gårdsvegene eksisterer som Vogngutua og Brennerivegen og er i bruk som turveger. (Hedmarksmuseet og Domkirkeodden 1986.) Kartklipp viser delområdets avgrensning.

5.36.1 Verdi

Delområdet er dominert av større boligfelt, Mørkved, med relativt stor tetthet, samt av samferdselsanlegg. Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bebyggelse og anlegg: Boligbebyggelse. Sentrumsformål. Offentlig eller privat tjenesteyting. Forretninger.
- Grønnstruktur.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer): Bane, kollektivnett.
- Hensynssoner: Høyspenningsanlegg. Støysone. Faresone flom. Båndlegging etter naturvernloven. Bevaring av naturmiljø.
- Gang- og sykkelveg.

I tillegg gjelder følgende reguleringsplanene for delområdet: Reguleringsplan for Vogngutua – Thore Bjerkes veg, sist endret i 2013. Reguleringsplan for Brumunddal sentrum, sist endret i 2012. Kommunedelplan E6 fire felt, 2009. I delområdet er det boligfelt med hovedvekt på eneboliger og rekkehus. Delområdet har middels høy tetthet av boliger (35 - 65 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet i delområdet utgjør en normal tetthet (80 - 150 pr 62,5 daa). Det er tettest befolket i øvre og i nedre deler av feltet. Buttekvern barnehage, Fredheimvegen barnehage, Mørkved skole ligger i delområdet. Mørkved skole og idrettspark, Buttkvern naturreservat, balløkke og leke-/oppholdsplass i boligfelt på Nederkvern, balløkke i boligfelt på Solbrå og Nyhus friområde er viktige møtesteder. Tørudbakken med skitrekk, ligger rett øst for og i overkant av delområdet. Pilegrimsleden går gjennom området. Det er gang- og sykkelveg langs Kongsvegen. Jernbaneundergang og E6 undergang ved Nerkvern, ved Vervenstranda (Strandvegen) og ved Tjernli (Mjøsvegen), skaper forbindelser til strandsonen. Sykkelruta Mjøstråkk følger fv. 89 Mjøsvegen/ Strandvegen gjennom området og videre til Brennerivegen.

Mørkved skole, Buttkvern naturreservat, Nederkvern, Nederkvern Brenneri og Kvernveita, er identitetsskapende elementer i delområdet.

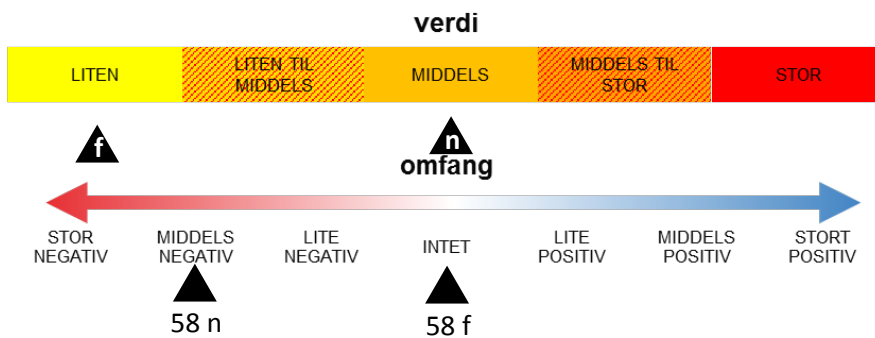
- Verdi er vurdert til **middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.36.2 Omfang

Nytt dobbeltspor alternativ 58 følger stort sett dagens trase, men rettes ut. Anslagsvis 25 boenheter ligger i anleggsbeltet og må innløses. I tillegg ligger 10-12 næringsbygg i anleggsbeltet og blir delvis berørt av tiltaket. Disse må derfor trolig innløses. Gårdsveg til Nerkvern gård blir avskåret og dagens adkomst til anlegget via Vogngutua blir brutt.

Tiltaket blir vurdert til å ha **middels negativt** omfang for nærmiljø

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv



5.37 NF 37 Brumunddal sentrum



Figur 5-45 Foto til øverst venstre viser del av Elvepromenaden langs Brumunda, mot dagens jernbane, sett mot sørvest. Foto over viser promenaden i kulvert under dagens jernbane, sett mot sørøst. Kartklipp viser delområdets avgrensning

5.37.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Byggeområde: Sentrumsformål. Boligbebyggelse. Offentlig eller privat tjenesteyting. Forretninger. Andre typer bebyggelse og anlegg.
- Grønnstruktur.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer): Samferdselsanlegg.
- Hensynssoner: Høyspenningsanlegg. Støysone. Faresone flom.

Reguleringsplan for Brumunddal sentrum 2012 og Kommunedelplan E6 fire felt, 2009, gjelder i tillegg for området. I delområdet er det leiligheter, eneboliger og rekkehus. Brumunddal sykehjem med 26-28 plasser for langtidsopphold, ligger øst i området. Det planlegges utbygging av boligblokker med høy utnyttelsesgrad på næringstomta etter tidligere Langmoen parkett, øst for og tilgrensende Brumunda og nord for jernbanen. Delområdet har i dag middels høy – høy tetthet av boliger (35-140 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet utgjør en normal tetthet (45-210 pr 62,5 daa). Øvrig viktig bebyggelse er Rådhuset, Ringsakeroperaen, Sykehuset innlandet, Brumunddal kirke, butikker og kontorer i sentrum, samt Buttkverntunet.

Brugata med Brumunddal torg og tiliggende gater og plasser er sentrale møtesteder. Brugata er gågate og er mye brukt både til dagligdagse gjøremål, som sosial arena og rekreasjonsformål. Bruparken sør er opparbeidet som større lekeplass og er mye i bruk. Elvepromenaden langs Brumunda med tilhørende plasser er populær. Husebyparken er gammel ærverdig park. Sentrum brukes i stor utstrekning og av folk i alle aldersgrupper, også til rekreasjonsformål. Del av den gamle Kvernveita ligger i området. Elvepromenaden fortsetter som tursti forbi Sveum og oppover vassdraget og er mye brukt til trim, turer, fiske og annen rekreasjon. Veggen er universelt utformet i sentrumsområder. Det er opparbeidet urbane plasser med oppholdsmuligheter, lek, fiske, mm langs promenaden. Det er bygd kulvert under dagens jernbane som del av Elvepromenaden. Sykkellruta Mjøstråkk følger Brennerivegen, Jernbanevegen, Nygata, Industrigata og fv. 84 Furnesvegen gjennom området

Brumunda med elvepromenade og den eldre kvartalsstrukturen, der stasjonen ligger sentralt, gir området identitet.

- Verdi er vurdert til **middels-stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels** for friluftsliv

5.37.2 Omfang

I alternativet er ligger plattform høyere enn dagens plattform, og spor legges på bru over Brumunda, som er dimensjonert med høyde for å tåle 200 årsflom. Spor heves med ca. to meter ved dagens stasjonsbygning, i forhold til høyde på dagens plattform. Dagens gangkulvert under jernbanen og langs Brumunda kan bestå, men Amlund bru som er del av Nils Amblis veg og hovedatkomst til Brumunddal må innløses. Utbyggingsareal og sentrumsformål frigjøres under og inn til dagens bru og hovedatkomst kan flyttes nord for småbyen, iht. kommuneplanens arealdel. Undergang ved Brennerivegen (Brenneriundergangen) kan opprettholdes. En liten del av bygningsmassen ved Moelven Industrier AS må innløses.

Tiltaket er vurdert til å gi noe økt identitetsskaperne betydning til delområdet, fordi jernbanestasjonen rustes opp og beholdes som del av sentrum.

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for nærmiljø (n).

Tiltaket blir vurdert til å ha **lite positivt** omfang for friluftsliv (f).

fra middels til middels høy (20-140 boliger pr 62,5 daa) og innbyggertallet utgjør normal tetthet (50-210 pr 62,5 daa). I nedre deler av området er det industriområde.

Fagerlund skole, Brumunddal ungdomsskole, Ringsaker videregående skole, Ringsaker kulturskole, Vesleparken barnehage, Tunet barnehage, Bjørkebo barnehage og Bakkehaugen barnehage ligger i delområdet. Anlegg ved skolene er viktige møtesteder. I tillegg er Vestad balløkke (øst for Skoleveien) og ballbaner nordvest for Ringsaker vdg skole mye brukte møtesteder. Det er ingen friluftsområde i delområdet. Sykkelruta Mjøstråkk følger fv. 84 Furnesvegen/ Ringsakervegen og Fremstadvegen gjennom delområdet. Grøntdrag langs Båhusbekken er viktig forbindelse i delområdet og til strandsonen.

Industri- og næringsområdet på Granerudjordet gir identitet til området.

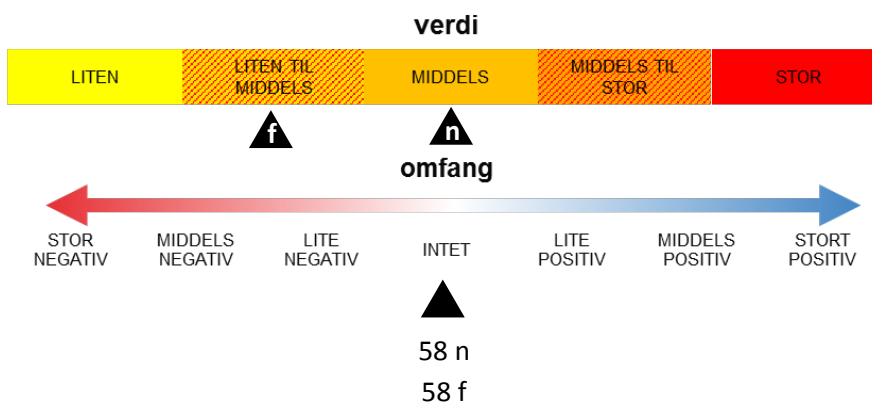
- Verdi er vurdert til **middels** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **liten** for friluftsliv

5.38.2 Omfang

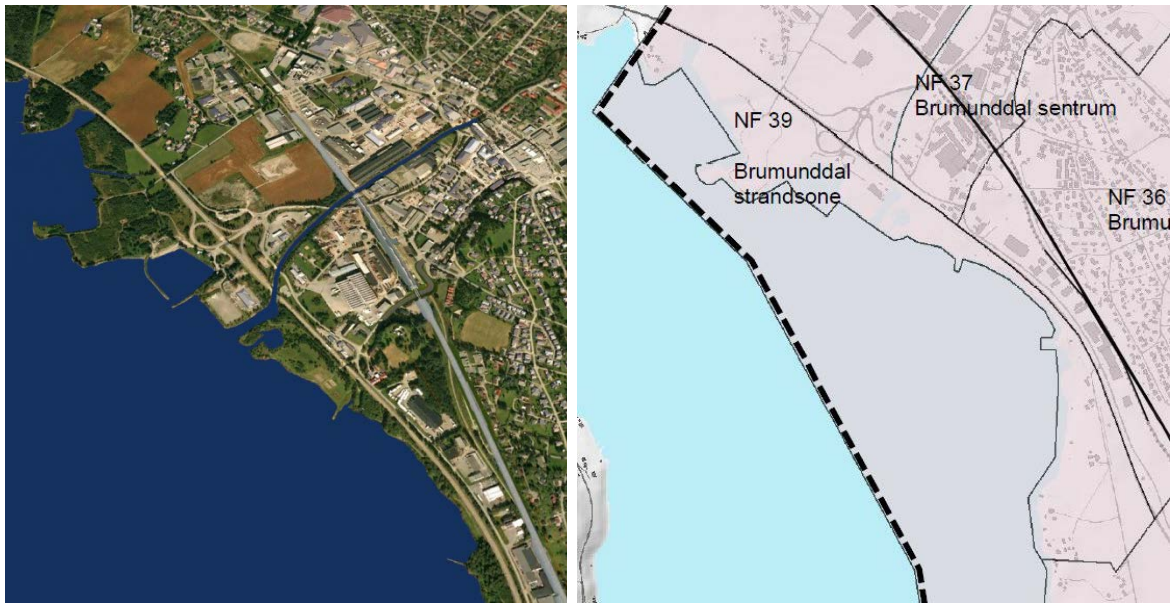
Dobbeltsporet gjennom næringsområdet Moelven Langmoen på Granerud. Tiltaket gir ingen vesentlig påvirkning på bosteder og nærmiljøanlegg i delområdet. Det blir noe negativ påvirkning på industriområdet ved at bygg må innløses.

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n).

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f).



5.39 NF 39 Brumunddal strandsone



Figur 5-47 Kartklipp viser delområdet avgrensing. Klipp fra prosjektmodell viser den nordre delen av strandsone.

5.39.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- LNF: LNFR – Landbruk, natur og friluftsmål. LNFR – Areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse. Mv.
- Grønnstruktur.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: Bruk og vern av sjø og vassdrag. Småbåthavn.
- Hensynssoner: Faresone flom. Båndlegging etter kulturminneloven.
- Statlig sikret friluftsområde. Småbåthavna på 9,1 daa og Strandsaga på 117 daa.

I delområdet er det spredt bolig- og fritidsbebyggelse. Delområdet har stort sett mellom 2-6 boliger pr 62,5 daa, dvs. lav-middels tetthet og innbyggertallet ligger på 6 eller færre pr 62,5 daa. Viktige badeplasser er: Nerkvernstranda /Kvarbergvika og Vervenstranda. På Nerkvernstranda er det ballbaner. Småbåthavna og Strandsaga er viktige møtested. Mjøsa er mye brukt til sommeraktiviteter. Når forholdene tilsier det brukes isen til vinteraktiviteter. Turstien langs Mjøsa er en mye brukt tursti. Kjørbar kulvert under E6 langs Strandsagvegen gir tilkomst til friluftsområdene. Det er miljøkulvert under E6 ved Nerkvernstranda med forbindelse mot Brennerivegen og sti langs begge elvekanter av Brumunda under E6 brua, med videre forbindelse opp mot sentrum av Brumunddal. Det er kjørbare kulvert rett nord for Hverven med forbindelse til Strandvegen. De statlig sikrede friluftsområdene gir identitet til delområdet, sammen med utløpet av Brumunda og turveg langs Mjøsa.

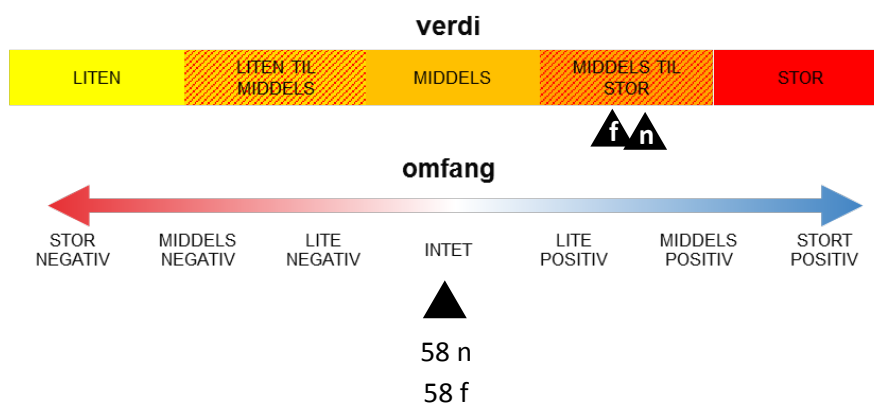
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for friluftsliv

5.39.2 Omfang

Tiltaket påvirker ikke delområdet direkte. Krysningsmuligheter mellom byen og strandsonen blir omtrent som i dag. Dagens krysning av jernbanen langs Vogngutua ved Nederkvern, med videre forbindelse mot Brennerivegen og Strandvegen opprettholdes ikke. Det etableres ny forbindelse mellom bebyggelsen og strandsonen via gangkulvert under dobbeltsporet fra Parkvegen mot Hverva.

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n)

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f)



5.40 NF 40 Mjøsa i Ringsaker



Figur 5-48 Foto fra 1930 viser utsikt fra Veldre nord for Brumunddal, mot Brumunddal og Furnesfjorden i Mjøsa. (Hedmarksmuseet og Domkirkeodden 1986.)

5.40.1 Verdi

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025, gjelder for området. De viktigste formålene er:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: Bruk og vern av sjø og vassdrag.
- Hensynssoner: Faresone flom.

Mjøsa er viktig identitetsskapende element for Brumunddal. Furnesfjorden er særlig populært område for fiske. Det er gode bademuligheter og steder å legge til med båt tilgrensede delområdet. Isen på Mjøsa blir brukt til vinteraktiviteter når forholdene tilsier det.

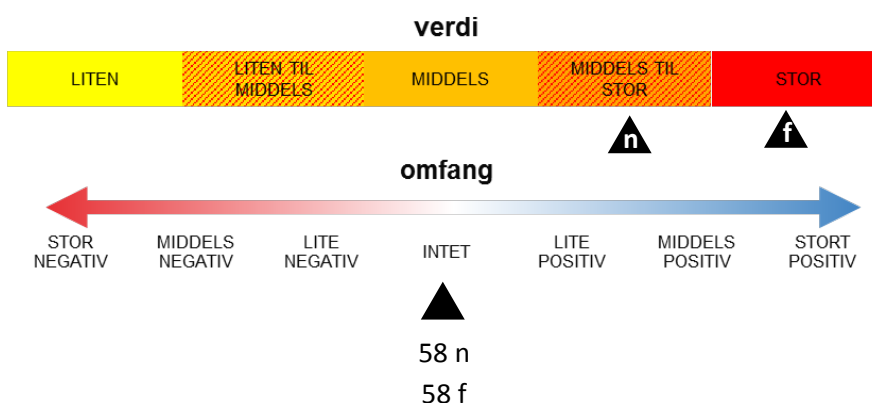
- Verdi er vurdert til **middels - stor** for nærmiljø
- Verdi er vurdert til **stor** for friluftsliv

5.40.2 Omfang

Alternativ 58 for nytt dobbeltspor Jessnes – Brumunddal flyttes noe bort fra strandsonen tilgrensede delområde NF40 Mjøsa i deler av strekningen, i forhold til dagens jernbanespor. Tiltak gir ingen vesentlig påvirkning på delområdet.

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for nærmiljø (n)

Tiltaket blir vurdert til å ha **intet** omfang for friluftsliv (f)



6 Konsekvensvurdering

I dette kapitlet beskrives tiltaketts varige konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. I vurderingen er det skilt mellom konsekvenser for nærmiljø og konsekvenser for friluftsliv. Matriser som synliggjør dette ligger i vedlegg 8.2. Konsekvens for nærmiljø og konsekvens for friluftsliv er deretter vurdert samlet og det er gitt en konsekvensgrad for hvert delområde. Til slutt er det gitt en samlet vurdering av alternativenes konsekvens med rangering. Konsekvenser for hvert delområde, alternativenes konsekvens og rangering er vist i figur 6-1.

Ved vurdering av alternativenes samlede konsekvens er de delområdene med negative konsekvensene i regelen vektlagt, i forhold til de delområdene med positive konsekvensene. Begrunnelsen for dette er at negative konsekvenser ofte vil være uønsket endring for de som rammes og ofte vil det være snakk om en større negativ endring som påvirker bosteder og nærmiljøkvaliteter. Positive konsekvenser vil ofte si forbedring av nærmiljø- og friluftslivkvaliteter som oppleves som tilfredsstillende også i dag og vil dermed utgjøre en slags bonusverdi. De positive konsekvensene er oftest resultat av at dagens jernbane legges ned og at en sterk barriere dermed fjernes.

Konsekvensen for nærmiljø er vektlagt, i de tilfellene disse verdiene blir mest negativt påvirket av tiltaket. Tilsvarende blir konsekvensen for friluftsliv vektlagt, i de tilfellene disse verdiene blir mest negativt påvirket av tiltaket. Der et område bare har verdi som nærmiljø og ikke som friluftslivsområde, er nærmiljø gitt verdi alene. Det samme er også gjort for friluftsliv. Dette for å unngå at verdiene for de to deltemaene nøytraliserer hverandre.

I kapitlet beskrives i tillegg *midlertidig* påvirkning på nærmiljø og friluftsliv i anleggsfasen. Slik påvirkning innbefatter *midlertidig* barrierevirkning og arealbeslag, som følger av etablering av byggegroper, kulverter, tunnel, riggområder, anleggsbelter og anleggstransport, innsatsplasser for utrykningsinstanser, mm. I tillegg gir støy- og støvplager, anleggstrafikk og ristninger ved sprenging midlertidig påvirkning. Midlertidig påvirkning i anleggsfasen gir midlertidig hinder for eller negativ påvirkning på ferdsel og opphold, samt plager til bo- og nærmiljø og friluftslivsområder.

Nærmiljø og friluftsliv	Sørli-Bekkelaget		Hamar							Jessnes-Brumunddal
	2a	56 - 1a	K1-2	K1-3b	K1-3b maks	K2-1a	K2-1a mellom	K3-3	K3-3 vest	58
NF01 Stange sør	-	-								
NF02 Våle	-	-								
NF03 Stangebyen	--	--								
NF04 Stange vestbygd	--	--								
NF05 Ottestad sted	-	-								
NF06 Gubberud	++	++								
NF07 Sandvika	++	++								
NF08 Arstad skole	-	--								
NF09 Tokstadgutua	-	-								
NF10 Steinerskolen	---	---								
NF11 Bekkelaget Åkershagen	-	-								
NF12 Åkersvika			-	-	-	-	-	--	--	
NF13 Jernbanetomta Espern			+	+	+	++	++	+++	+++	
NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen			--	--	--	++	++	+++	+++	
NF15 Kvadraturen			-	-	-	-	-	++	++	
NF16 Østbyen			-	-	-	---	---	++	++	
NF17 Holset Vangsvegen			0	0	0	---	---	+	+	
NF18 Briskebyen			-	-	-	---	---	+	+	
NF19 Disenstranda Midtøya			-	-	-	-	-	-	-	
NF20 Disen			0	0	0	0	0	---	---	
NF21 Domkirkeodden Storhamar			-	-	-	+++	+++	+++	+++	
NF22 Bondesvea Bispehaugen			---	---	---	++	++	++	++	
NF23 Rollsløkka			0	0	0	-	-	-	-	
NF24 Ankerskogen			0	0	0	0	0	0	0	
NF25 Børstad u-skole			0	0	0	0	0	--	--	
NF26 Børstad			0	0	0	0	0	---	---	
NF27 Solvang			0	0	0	0	0	--	--	
NF28 Klukhagan			0	0	0	0	0	0	0	
NF29 Prestrud Martodden			+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	
NF30 Furuberget			+	+	+	+	+	+	+	
NF31 Strandvegen			++	++	++	++	++	++	++	
NF32 Mjøsa Hamar			++	++	++	++	++	++	++	
NF33 Jessnes										+
NF34 Furnes vest										--
NF35 Ihle										--
NF36 Brumunddal sør										--
NF37 Brumunddal sentrum										-
NF38 Brumunddal nord										0
NF39 Brumunddal strandsone										-
NF40 Mjøsa i Ringsaker										+
Samlet konsekvens	-	--	--	--	--	---	---	+	+	--
Rangering	1	2	4	3	2	6	5	1	1	1

Figur 6-1 Matrise viser konsekvensgrad for ulike delområder

6.1 Samlet vurdering av alternativenes konsekvens og rangering (drifts- og anleggsfase)

På strekningen Sørli – Bekkelaget i Stange kommune blir alternativ 2a vurdert mot variant 56-1a.

På strekningen gjennom Hamar er det tre alternative korridorer for nytt dobbeltspor, med til sammen fire alternativer og tre varianter. I Hamar korridor 1, er det to alternativer, K1-2 og K1-3b. I tillegg er det en variant til alternativ K1-3b, med maksimalt lokk over banen gjennom Hamarbukta. I korridor 2 er det ett alternativ til dobbeltspor, alternativ K2-1a. I tillegg er det en variant til alternativet, K2-1a mellom lokk. Også i korridor 3 er det kun ett alternativ; alternativ K3-3. I tillegg er det også her en variant til alternativet. Varianten legges på fylling vest for dagens fylling over Åkersvika, mot alternativets beliggenhet øst for dagens fylling, jf. tabell 2-3.

På strekningen gjennom Hamar er det beskrevet 21 delområder for nærmiljø og friluftsliv. Alle de tre alternative korridorene gjennom Hamar gir både store positive konsekvenser og store negative konsekvenser i deler av byen.

På strekningen Jessnes-Brumunddal i Ringsaker kommune er det kun ett alternativ for dobbeltspor. Dette er alternativ 58.

6.1.1 Stange (Sørli – Bekkelaget)

I Stange kommune blir alternativ 2a vurdert mot variant 56-1a. Alternativ 2a er vurdert til å være noe bedre enn variant 56-1a, men forskjellen er liten. Alternativ 2a er vurdert til totalt å gi liten negativ konsekvens, mens variant 56-1a er vurdert til totalt å gi noe større konsekvens og er satt til middels negativ konsekvens.

På strekningen er det beskrevet 11 delområder for nærmiljø og friluftsliv. I delområdene NF01 Stange sør, NF02 Våle, NF 03 Stangebyen og NF05 Ottestad stasjonssted er alternativ 2a og variant 56-1a identiske traséer og får samme konsekvensgrad. Gjennom nordre del av området NF04 Stangebygda vest, fra Ottestad stasjonssted og fram til delområde NF10 Steinerskolen, ligger variant 56-1a lenger øst enn alternativ 2a. Dette gir noe mer negativ konsekvens i delområde NF08 Arstad skole.

NF 04 Stange vestbygd og NF 09 Tokstadgutua får negative konsekvenser i første rekke ved at turveger, turstier og skiløyper blir avskåret, og ved at det blir færre krysningsmuligheter og barrieren som jernbanen utgjør dermed forsterkes. Brenneribekken, som er viktig opplevelseselement i kulturlandskapet i Stange vestbygd, blir negativt påvirket ved at dobbeltsporet går nær og svært nær, samt krysser bekkeløpet. Ottestadstien blir avskjært på flere punkter, uten at det blir etablert kryssning av dobbeltsporet i nærhet av stien. Delområdet NF 03 Stangebyen får negative konsekvenser ved at bosteder må innløses og ved at dobbeltsporet går nær skoleanlegg, nærmiljøanlegg og sentrum av tettstedet. Det gir positive konsekvenser i delområdet at stasjonen opprettholdes sentralt i Stangebyen. Delområdet NF 05 Ottestad får negative konsekvenser ved at dobbeltsporet går nær boligområdet på stedet og enkelt boliger må innløses. For delområdet NF 07 Sandvika blir det negative konsekvenser ved at boliger må innløses, men også positive konsekvenser ved at eksisterende jernbane som ligger sentralt i delområdet, legges ned og en sterk barriere i bo- og nærmiljø fjernes. Delområdene NF 08 Arstad skole og i særlig grad NF 10 Steinerskolen får negative konsekvenser ved nærføring.

Alternativ 2a – Sørli-Bekkelaget

Tiltakets negative konsekvenser

Alternativet til dobbeltspor innebærer en breddeutvidelse av dagens trasé gjennom Stangebyen og boliger må innløses. Dobbeltsporet gir negativ konsekvens for nærmiljø- og skoleanleggene Stange videregående skole, Stangehallen og Stange skole. Sentrum i Stangebyen får noe negativ konsekvens av gjennomgående togtrafikk i stor fart. Dagens antall krysningsmuligheter opprettholdes i Stangebyen, men dagens barrierenvirkning forsterkes likevel noe.

Det blir negativ konsekvens for Kausvol gårdsbarnehage som følger av at et viktig turmål, som er del av barnehagen, blir liggende på motsatt side av dobbeltsporet, uten at det blir krysningsmuligheter i nærheten. De negative konsekvensene for Ottestad skyldes at dobbeltsporet innebærer en breddeutvidelse av dagens trasé gjennom stedet og at enkelte boliger må innløses som følger av dette. Skole- og nærmiljøanlegget på Arstad blir i liten grad påvirket av alternativ 2a. Det blir negative konsekvenser til Gubberud der boliger må innløses, ved gården Norstad fordi dobbeltsporet blir liggende rett vest for tunet, samt for Sandvika fordi boliger må innløses. I tillegg må en kvartalslekeplass ved Emil Nordbys veg erstattes. Steinerskolen får ulemper fordi trasé for dobbeltspor går tett opp mot anlegget og fordi den videregående skolen ligger svært nær dobbeltsporet. I tillegg vil uteområdet til barnehagen ligge ut mot dobbeltsporet. Skolen har skogsholt sør på Tokstadjordet som turmål. Dobbeltsporet blir gående i umiddelbar nærhet til dette turmålet. Ved valg av alternativ 2a vil i størrelsesorden 35-40 boenheter på strekningen ligge innen anleggsbeltet og må innløses.

Antall muligheter for å krysse jernbanen, reduseres til omtrent det halve på strekningen Sørli - Bekkelaget, og dette påvirker muligheten for ferdsel sommer som vinter og gir negative konsekvenser for friluftslivet. Mange av turvegene, stiene og skiløypene må legges om og ledes til nye krysningspunkter, inkludert Ottestadstien. En strekning av Ottestadstien, mellom Ottestad og Gubberud, samt skiløype mellom Ottestad og Norstad, vil få reduserte opplevelseskvaliteter som følger av at dobbeltsporet blir gående tett inntil sti og løype. Skiløype nord på Norstadjordet og Tokstadjordet, blir avskåret. Tokstadgutua som er brukt som turveg, får redusert attraktivitet som følger av dobbeltsporet og turveg langs Tokstadvegen blir avskåret.

Av identitetsskapende elementer og områder er det spesielt Ottestadstien, Steinerskoleanlegget, Tokstadjordet og Tokstadgutua, samt skiløypenettet, som får negative konsekvenser som følge av dobbeltsporet.

Tiltakets positive konsekvenser

I delområdet Stangebyen er det en positiv konsekvens at stasjonsområdet opprettholdes sentralt i tettstedet. Stangebyen får forsterket sin identitet som stasjonsby. De negative konsekvensene for Stangebyen er tillagt noe større vekt enn de positive konsekvensene.

I to delområder vil bygging av dobbeltspor gi samlet positiv konsekvens, fordi dagens jernbane fjernes fra sentrale deler av boligområder og nærmiljø. Dette er delområdene NF06 Gubberud og NF07 Sandvika, hvor dagens jernbane blir lagt ned på strekningen fra Ottestad til Åkersvika. En rekke forbindelseslinjer fra boområder i Sandvika til strandområdet, inkludert til Nordsveodden friluftsområde, vil bli forbedret. Attraktiviteten og opplevelseskvaliteter vil øke i disse to delområdene.

Midlertidige påvirkning i anleggsfasen

- Stangebyen. Dobbeltspor legges til eksisterende jernbanetrasé. Dagens bane må trolig legges til midlertidig spor i nærheten for trafikkavvikling, og bidra til forsterket barrierevirkning i anleggsfasen.
- Hele Stangebyen vil bli negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk, spesielt siden frakt av masser som skal til deponi ved Våle må gå igjennom tettstedet. Særlig utsatt er boliger tilgrensende dobbeltsporet og veger som må brukes som transportårer, Stange videregående skole med nærmiljø og friidrettsanlegg og Stange skole.
- Kausvol gårdsbarnehage ligger i nærheten til dobbeltsporet og vil bli negativt påvirket i anleggsfasen.
- Ved Ottestad legges dobbeltsporet til eksisterende jernbanetrasé. Dagens bane må trolig legges til midlertidig spor i nærheten for trafikkavvikling, og bidra til forsterket barrierevirkning i anleggsfasen.
- Ottestad vil bli negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk. Særlig utsatt er boliger tilgrensende dobbeltsporet.
- Deler av Ottestadstien og tilsluttende sti fra Ottestad blir utilgjengelige i anleggsfasen.
- Boligområde langs Skolevegen og Emil Nordbys veg vil bli negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk.
- Steinerskolen og -barnehagen vil bli negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk.
- Boligområde langs Rudolf Steinersveg, Gina Harboes veg og Sundvegen vil bli negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk.
- I tillegg vil et større antall gårdstun og boliger spredt langs traséen til dobbeltspor påvirkes negativt av anleggsfasen.

Variant 56 1a Ottestad – Åkersvika

Variant 56-1a får konsekvenser tilsvarende som for alternativ 2a, men det blir noe større negative konsekvenser for Brenneribekken og Arstad skole. Variant 56-1a ligger tett inn mot Ottestadhallen og skoleanlegget i delområde NF08 Arstad skole.

Tiltakets negative konsekvenser

De negative konsekvensene ved variant 56-1a blir tilsvarende som for alternativ 2a, frem til og med delområdet NF 05 Ottestad. I tillegg får delområdene NF 09 Tokstadgutua, NF 10 Steinerskolen og NF 11 Bekkelaget Åkershagan negative konsekvenser tilsvarende alternativ 2a.

Variant 56-1a gir negativ konsekvens for gården Norstad fordi dobbeltsporet blir liggende rett øst for og inntil tunet. Det blir negativ konsekvens for skole- og nærmiljøanlegget på Arstad fordi dobbeltsporet føres nært anlegget. Skolebygninger ligger ikke i umiddelbar nærhet til dobbeltspor variant 56-1a, men ca. 200 meter fra midten av sporet. Ottestadhallen derimot blir liggende helt inn mot tiltaket. Ved valg av variant 56-1a blir anslagsvis 35 boenheter liggende innenfor anleggsheltet og må innløses. Dette gjelder for det meste delområdet NF03 Stangebyen og delområdet NF07 Sandvika.

Den negative påvirkningen på friluftslivet blir tilnærmet som ved alternativ 2a, men i tillegg blir konsekvensene større for Brenneribekken og bekkeløpet må legges helt om i en strekning på ca. 1,5 kilometer.

Alternativet gir samme negative konsekvenser til identitetsskapende elementer og områder som alternativ 2a.

Tiltakets positive konsekvenser

Varianten får tilsvarende positive konsekvenser for nærmiljøet og friluftsliv som alternativ 2a.

Midlertidig påvirkning i anleggsfasen

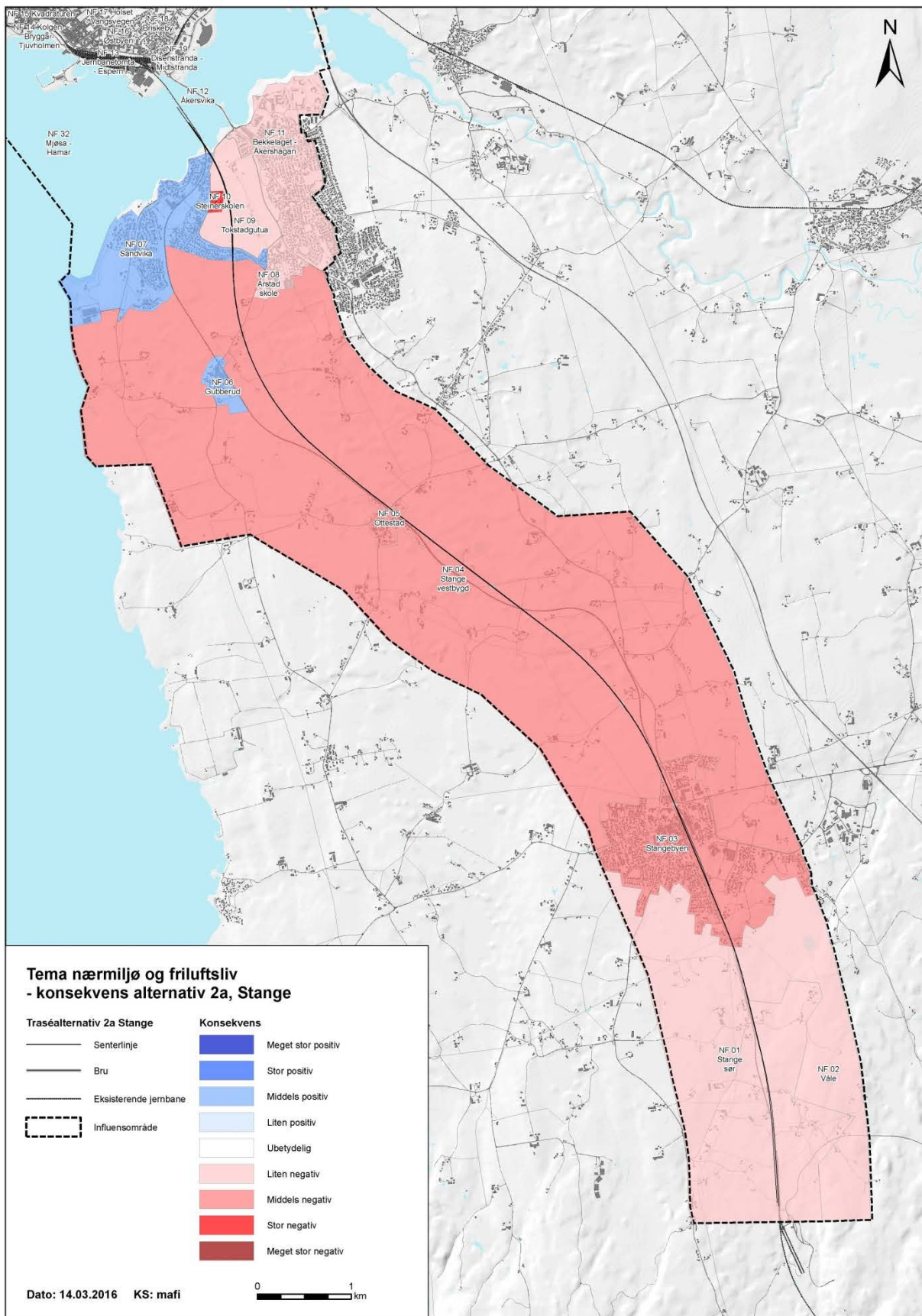
Den midlertidige negative påvirkningen blir tilsvarende alternativ 2a frem til og med Ottestad stasjonssted. I tillegg blir det negativ påvirkning på følgende områder:

- o Ottestadhallen og Arstad skole- og nærmiljøanlegg blir negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk, i tillegg til at det i anleggsperioden blir barrierer og midlertidig arealbeslag i området.
- o For gården Nordstad blir de negative konsekvensene i anleggsperioden noe større ved valg av variant 56-1a enn ved alternativ 2a, fordi varianten ligger svært nær bolig på gården.

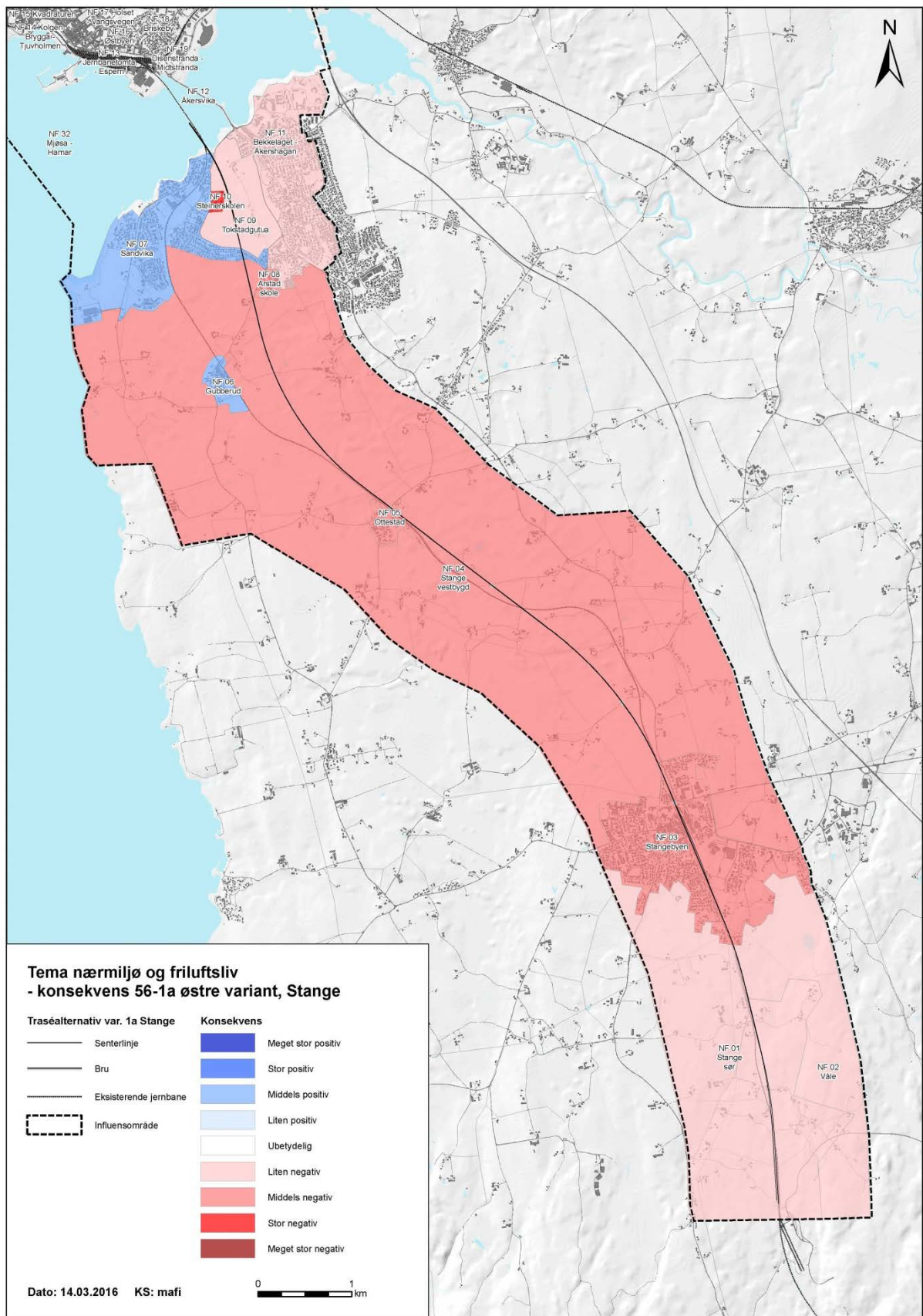
Konklusjon og rangering for Stange

Forskjellen mellom alternativ 2a og variant 56-1a i påvirkning på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv, ligger primært i delområde NF04 Stange vestbygd og NF08 Arstad skole. Både alternativ og variant fører til at boenheter må innløses, men forskjellen i antall er ubetydelig. Alternativ og variant rammer eksisterende tursti-nett og skiløyper med omtrent samme omfang.

Nærføring til Arstad skole- og nærmiljøanlegg gir negative konsekvenser for forbindelseslinjer til skolen, samt stor forringelse av Brenneribekken som er viktig element i opplevelsen av kulturlandskapet. Dette gjør at variant 56-1a kommer noe dårligere ut enn alternativ 2a totalt.



Figur 6-2 Kart viser konsekvenser ved alternativ 2a i Stange kommune



Figur 6-3 Kart viser konsekvenser ved variant 56-1a i Stange kommune

6.1.2 Hamar, korridor 1 vest

Alternativ K1-2, dagens stasjon med bru over Hamarbukta

Alternativ K1-2b er vurdert til samlet å gi middels negativ konsekvens. Alternativet gir positiv konsekvens til delområdet NF13 Jernbanetomta Espern ved at dagens jernbanestasjon med svært sentral plassering i Hamar by blir ivaretatt og at den samlede bredden på sporområdet blir redusert. Alternativet gir middels negativ konsekvens til delområdet NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen. Nærmiljøanlegget på Koigen må rives i anleggsperioden og reetableres etterpå. Alternativet gir i tillegg negative konsekvenser til en del av NF 21 Domkirkeodden Storhamar og til NF 22 Bondevea Bispehaugen frem til og med Maxi næringspark. Det er en positiv konsekvens at dagens jernbane fra stasjonsområdet til Jessnes legges ned og som følge av dette forsvinner en sterk barriere mellom strandsonen og vestlige bydeler. Dette gir samlet positiv konsekvens til delområdene NF29, Prestrud Martodden, NF 30 Furuberget, NF 31 Strandvegen og NF42 Mjøsa i Hamar.

Tiltakets negative konsekvenser

Ved valg av alternativ K1-2 må plattform og spor på stasjonsområdet heves med anslagsvis to meter fra dagens høyde for å sikres mot storflom. Dette gir noe negativ konsekvens for opplevelseskvaliteter i stasjonsområdet. Alternativ K1-2 legges på bru over Hamarbukta og føres både på fylling og neddykket gjennom Koigen. Forbindelser fra sentrumskjernen til Tjuvholmen og til turveg fra Skibladnerbrygga mot Domkirkeodden blir lagt under ny jernbanebru.

Alternativet gir negative konsekvenser for nærmiljø- og friluftslivsaktiviteter på Brygga og den indre delen av Hamar-bukta, ved at en del av området blir liggende på innsiden av brua og i traséen til tiltaket. Næringsbygget Brygga 20, klubblokalet der Ungdom for Hamar har midlertidig tilhold, samt kiosk og klubblokaler ved Skibladnerbrygga som er mye brukt samlingssted, ligger alle i anleggsbeltet og må innløses. Brygga båthavn må flyttes ut av området i anleggsperioden, men kan trolig reetableres i samme område etter at tiltaket er bygd. Skibladnerbrygga og klokkespillet ligger i traséen til tiltaket og må flyttes til egnet sted på utsiden av dobbeltsporet.

Nærmiljøanlegget i Koigen får midlertidige negative konsekvenser fordi det ligger i anleggsbeltet og må reetableres etter ferdigstilling av dobbeltsporet. I tillegg blir det permanent negative konsekvenser for Koigen ved arealslag og forsterking av barriere til bakenforliggende bydeler. Arealbeslag i friarealer som er mye brukt av barn og unge må kompenseres for i nærområdet, sannsynlig da ved fylling i Mjøsa. Hele tre av dagens tverrforbindelser under jernbanen fra Skappelsgate og Storhamargata blir ikke opprettholdt. Ett boligbygg og bygg disponert til næringsformål på Høyensal ligger i anleggsbeltet og må mest sannsynlig innløses. Parkanlegg knyttet til Høyensal får negative konsekvenser.

Til sammen anslagsvis 50-55 bosteder må mest sannsynlig innløses som følge av tiltaket og anleggsbeltet, de fleste av disse i østre del av Storhamar og søndre del av delområdet Bondesvea Bispehaugen. Til sammen 7-8 næringsbygg må innløses som følger av alternativ K1-2, de fleste ved tunnelpåkugget i søndre del av delområdet Bondesvea Bispehaugen. I tillegg må busstasjonen innløses og flyttes.

Tjuvholmen med båthavn og ro- og kajakkklubb, Brygga båthavn, Koigen og Mjøsa har betydning i forhold til friluftsliv. Det er vurdert at alternativet gir noe negative konsekvenser for friluftslivsaktiviteter, siden jernbanen ved å ligge mellom Brygga båthavn og Mjøsa, vil utgjøre en

marginalt større barriere. Alternativet gir trolig ingen eller marginal negativ konsekvens for friluftsjnteresser knyttet til Tjuvholmen og Koigen.

Alternativ K1-2 gir negative konsekvenser til følgende identitetsskapende områder og elementer:

- o Dagens stasjonsområde får noe negativ konsekvens ved at opplevelseskvaliteter forringes.
- o Koigen får noe negativ konsekvens ved at barriere mot bakenforliggende bydeler forsterkes.
- o Anlegget på Høyensal blir forringet, ved at bygg og del av hageanlegg må innløses.
- o Del av Storhamar og Bispehaugen blir forringet ved etablering av miljøttunnel og flere bosteder må innløses.

Tiltakets positive konsekvenser

Alternativ K1-2 vil gi positive konsekvenser for stasjonsområdet ved at dagens jernbanestasjon med aktiviteter og ringvirkninger til nærmiljøet opprettholdes. Alternativet vil gi noe positive konsekvenser for aktiviteter omkring Vesle-Mjøsa på Tjuvholmen, fordi samlet bredde på spor på jernbanetomta reduseres og areal langs strandsonen frigis til friluftsjformål. Alternativet gir positive konsekvenser for vestre bydeler, fordi dagens jernbane legges ned og fjernes på strekningen fra Storhamar/ Bispehaugen til Jessnes.

Alternativ K1-2 gir positive konsekvenser til følgende identitetsskapende områder og elementer:

- o Dagens jernbanestasjon med aktiviteter og ringvirkninger til nærmiljøet opprettholdes.
- o Strandlinja fra Martodden til Jessnes får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned.
- o Prestrud skole, Prestrudhallen og Hamar OL amfi får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned og forbindelse til strandsonen blir forbedret.
- o Strandvegen og Furuberget får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned.

Midlertidig konsekvens i anleggsfasen:

- o Dobbeltspor legges til eksisterende jernbanetrasé over Hamar stasjon i en del av Koigen. Dagens bane må trolig legges til midlertidig spor i nærheten for trafikkavvikling, og bidra til forsterket barrierevirkning i anleggsfasen.
- o Nedre deler av sentrum (kvadraturen) og en del av Storhamar vil bli midlertidig negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk. Særlig utsatt er boliger tilgrensende dobbeltsporet.
- o Alternativet gir store inngrep i Koigen og på Høyensal i anleggsperioden. Friområdet og strandsonen med turveg blir midlertidig utilgjengelig.
- o Dobbeltspor legges delvis til eksisterende jernbanetrasé på Storhamar og Bispehaugen. Dagens bane må trolig legges til midlertidig spor i nærheten for trafikkavvikling, og bidra til forsterket barrierevirkning i anleggsfasen.
- o Maxi/ Stormyra bydelssenter vil bli midlertidig negativt påvirket av støy, støv og anleggstrafikk.
- o Deler av turveg langs Mjøsa blir utilgjengelig i anleggsfasen.
- o Bebyggelse langs sentrumsgater får midlertidig negative konsekvenser, ved ut- og inntransport av masser og materiell.

Alternativ K1-3b, dagens stasjon med kulvert under Hamarbukta

Alternativ K1-3b er vurdert til samlet å gi middels negativ konsekvens, men konsekvensen er vurdert til å bli noe mindre enn for alternativ K1-2. Alternativene i korridor 1 gir samme positive og

negative konsekvens for samtlige delområder, med unntak av delområde NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen, der alternativ K1-3b er vurdert til å gi liten negativ konsekvens, mens K1-2 er vurdert til å gi middels negativ konsekvens. Alternativ K1-3b ivaretar dagens jernbanestasjon med svært sentral plassering i Hamar by og dykkes ned i kulvert rett etter stasjonen. Den indre delen av Hamar-bukta, på innsiden av dobbeltsporet, fylles igjen. Dobbeltsporet ligger helt neddykket i miljøkulvert gjennom Koigen og får tunnelpåhugg omtrent ved Karl Jemtes gate i søndre del av delområdet Bondesvea Bispehaugen. Det etableres flomsikring med høyde ca. to meter over plattformhøyde på utsiden av spor på stasjonsområdet.

Tiltakets negative konsekvenser

Den indre delen av Hamarbukta, på innsiden av dobbeltsporet, bli fylt igjen og nærmiljøaktiviteter knyttet til Mjøsa på og ved Brygga må flyttes til egnet plassering på utsiden av dobbeltsporet. Dette gjelder Skibladnerbrygga, klokkespillet, kiosk ved Skibladnerbrygga, Brygga båthavn og klubblokale til ungdomsklubben Ungdom for Hamar. I tillegg blir næringslokalet Brygga 20 og del av hageanlegget, samt to bygg på Høyensal liggende i anleggsbeltet og må trolig innløses. Del av den gamle Nestléfabrikken beliggende langs Skappels gate, ligger innenfor anleggsbeltet slik traséen ligger i teknisk hovedplan i dag, og må derfor innløses og rives. Størstedelen av kvartalet, inkludert den markante fabrikkpipa spares. Det vil trolig være mulig å justere traséen noe i neste planfase, slik at hele det gamle fabrikanlegget kan bevares. Dette er nevnt som avbøtende tiltak under kapittel 6.2. Nærmiljøanlegget i Koigen får sterkt negativ konsekvens av tiltaket i anleggsfasen, men kan gjenskapes på dagens tomt og i tillegg få tilført areal, fordi alternativ K1-3b ligger under terreng i miljøkulvert gjennom området.

Til sammen anslagsvis 65-70 bosteder må innløses som følge av tiltaket og anleggsbeltet, de fleste av disse i delområdene Storhamar og Bondesvea Bispehaugen og dette gir negative konsekvenser for nærmiljøet i områdene. Et kvartal med 75-80 leiligheter i Storhamargata 38-42 ligger inn mot anleggsbeltet og svært nær tiltaket. Det forutsettes at dette ikke rives. Til sammen 5-6 næringsbygg må innløses, de fleste beliggende i delområdet Koigen Brygga Tjuvholmen og dette gir noe negative konsekvenser i området i form av redusert aktivitet, som trolig blir midlertidig.

Alternativ K1-3b gir negative konsekvenser for følgende identitetsskapende områder og elementer:

- o Dagens stasjonsområde får noe negative konsekvenser ved at sikt mot Mjøsa forringes.
- o Brygga i den indre delen av Hamar-bukta får negative konsekvenser av tiltaket, ved at aktiviteter knyttet til Mjøsa må flyttes ut av området.
- o Anlegget på Høyensal blir forringet ved at bygg og hageanlegg må innløses og rives.
- o Nestléfabrikken blir forringet, ved at en del av anlegget mot Skappels gate må rives.
- o En del av Storhamar og Bispehaugen blir forringet ved bygging av miljøkulvert og enkelte boliger må innløses.

Tiltakets positive konsekvenser

Det blir positive konsekvenser for en større del av byen, fordi dagens jernbane legges ned og fjernes på strekningen fra dagens jernbanestasjon og til Jessnes. Jernbanestasjonen forblir sentralt beliggende med dagens plassering. Alternativet vil gi noe positive konsekvenser for

aktiviteter omkring Vesle-Mjøsa på Tjuvholmen, fordi samlet bredde på spor på jernbanetomta reduseres og areal langs strandsonen frigis til friluftsmål.

Alternativ K1-3b gir positive konsekvenser til følgende identitetsskapende områder og elementer:

- Jernbanestasjonen blir modernisert på eksisterende sted
- Strandlinja fra Martodden til Jessnes får positiv påvirkning ved at dagens jernbane legges ned.
- Prestrud skole, Prestrudhallen og Hamar OL amfi får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned og forbindelse til strandsonen blir forbedret.
- Strandvegen og Furuberget får positiv påvirkning ved at dagens jernbane legges ned.

Midlertidig konsekvens i anleggsfasen:

Den midlertidige påvirkningen i anleggsfasen blir tilsvarende som for alternativ K1-2, men det blir noe mindre inngrep i delområdet Bondesvea Bispehaugen, siden tunnelpåhugget ligger 5-600 meter lengre sørøst og dette gir trolig noe mindre grad av midlertidig negativ konsekvens i anleggsfasen.

Variant K1 vest-3b MAKS kulvert

Variant til alternativ K1-3b blir vurdert til å få samme konsekvens som alternativ K1-3b, dvs. middels negativ, men varianten er vurdert til å være et bedre valg enn alternativet fordi det gir bedre gangforbindelser til Tjuvholmen.

Konklusjon og rangering korridor 1

I Hamar korridor 1, blir alternativ K1-3b vurdert til å være et noe bedre valg enn alternativ K1-2. Forskjellen mellom disse ligger i hovedsak i at alternativ K1-3b gir positiv konsekvens for Koigen og bakenforliggende bydeler der det er høy tetthet av innbyggere, siden dagens jernbane og dermed en barriere, fjernes fra området. Variant til alternativ K1-3b med maks kulvert blir vurdert til å være noe bedre enn alternativ K1-3b fordi varianten gir noe bedre gangforbindelser til Tjuvholmen.

6.1.3 Hamar, korridor 2 midt

Alternativ K2-1a, stasjon ved rådhuset

Alternativ K2-1a er vurdert til samlet å gi stor negativ konsekvens. Dette til tross for at alternativet gir fra liten til stor positiv konsekvens for delområdene NF 13 Jernbanetomta Espern, NF 14 Koigen Brygga Tjuvholmen, NF 21 Domkirkeodden Storhamar, NF 22 Bondesvea Bispehaugen, NF 29 Prestrud Martodden, NF 30 Furuberget, NF31 Strandvegen og NF 32 Mjøsa i Hamar. Alternativet gir derimot fra stor til meget stor negativ konsekvens for delområdene NF16 Østbyen, NF 17 Holset Vangsvegen og NF 18 Briskebyen. Delområdene som får negativ konsekvens er vektlagt i vurderingen av samlet konsekvens av alternativet.

Tiltakets negative konsekvenser

Kvartaler, deler av kvartaler og nabolag blir revet, sterkt forringet og splittet opp og et stort antall beboere og brukere påvirkes negativt som følge av tiltaket. Opp mot 240 boenheter ligger i anleggssbeltet og må mest sannsynlig innløses i Østbyen, Holset Vangsvegen og Briskebyen som

følge av alternativet. I tillegg må i størrelsesorden 14-15 bygg med næringsformål, samt Montessori-senteret og en mindre privat barnehage innløses, og barnehageplasser og arbeidsplasser flyttes ut av området. En del av høgskolen med opp mot tre bygninger ligger innenfor anleggsbeltet og bl.a. del av Hamar seminarium, seminarbygget, ligger svært utsatt til ved tunnelpåhugg og må kanskje innløses. Delvis reetablering av gatestruktur og miljøkulvert med parker og plasser på en del av strekningen, erstatter på langt nær de tapte verdiene knyttet til nærmiljø i indre bydeler. Det er få verdier knyttet til friluftsliv i delområdet og det blir derfor ingen vesentlig negativ konsekvens til friluftsliv ved valg av alternativet. Den dype og brede kulverten gjennom Østbyen vil skape en mental barriere som teknisk inngrep og ved arealbeslag og vil trolig kunne gi lokalklimatiske utfordringer.

Alternativ K2-1a gir negative konsekvenser for følgende identitetsskapende områder og elementer:

- Nærmiljøet i Østbyen får store negative konsekvenser ved at et stort antall bygg med mange boenheter og mange arbeidsplasser må innløses.
- Det blir noe negativ påvirkning på nærmiljøet i delområde NF15 Kvadraturen, ved at sammenhengen til Østbyen forringes og tilgrensende nabolag innløses og rives.
- Høgskolen i Hedmark blir negativt påvirket ved at det nedsenkede stasjonsområdet legges som åpen løsning i nærområdet og ved at tunnelpåhugg blir inn mot skoleområdet og del av bygningsmassen ligger svært utsatt til for rivning.
- Hamar park mister sammenhengen til kvadraturen.

Tiltakets positive konsekvenser

Alternativet gir positive konsekvenser for områder langs dagens jernbane fra Espern til Jessnes, fordi banen legges ned og barriere mot strandsonen fjernes. Jernbanestasjonen vil gi positive konsekvenser i form av nye funksjoner og økt aktivitet sentralt i byen.

Alternativ K2-1a gir positive konsekvenser for følgende identitetsskapende områder og elementer:

- Alternativet gir positiv påvirkning på friområder og friluftsområde i Hamarbukta, på Brygga og i Koigen fordi dagens jernbane legges ned og barrieren denne utgjør fjernes fra områdene.
- Nærmiljøet på Storhamar og i Bispehaugen får økte kvaliteter fordi dagens jernbane i området legges ned og barriere og støykilde fjernes fra området.
- Strandlinja fra Martodden til Jessnes, med Strandvegen, får positiv påvirkning ved at dagens jernbane legges ned, området får tilført arealer til friluftformål og barriere fjernes fra området.
- Prestrud skole, Prestrudhallen og Hamar OL amfi får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned og forbindelse til strandsonen blir forbedret.
- Furuberget får positiv påvirkning ved at dagens jernbane legges ned. Barriere mellom Furuberget, Strandvegen og strandsonen fjernes.
- Det blir positive konsekvenser til kjøpesenteret CC Stadion og Vangsvegen ved den sentralt beliggende jernbanestasjonen.

Midlertidig konsekvens i anleggsfasen

- Delområdene Briskebyen, Østbyen, Kvadraturen og Holset Vangsvegen får midlertidig negativ påvirkning i anleggsfasen i form av støy, støv, rystelser ved sprengning, barrierevirkning, arealbeslag og anleggstrafikk.

- o Boligområde på Holset, Høgskolen i Hedmark, CC stadion, rådhuset og Statens hus får midlertidig stor negativ påvirkning ved sprenging ved etablering av stasjonsområdet og tunnelpåhugg.

Variant til alternativ K2-1a, mellom lokk

Den samla konsekvensen av variant til alternativ K2-1a mellom lokk er vurdert til å bli stor negativ, som alternativet. Denne løsningen er likevel vurdert til å være noe bedre enn alternativet. Begrunnelsen for dette er at lett lokk over to kvartaler er vurdert til å skape en noe bedre forbindelse over dobbeltsporet enn kun bruer, samt at det gir mulighet for etablering av nærmiljøanlegg.

Konklusjon og rangering korridor 2

Variant til alternativ K2-1a, mellom lokk, rangeres foran alternativ K2-1a.

6.1.4 Hamar, korridor 3

Alternativ K3-3, stasjon ved Vikingskipet

Alternativ K3-3 er vurdert til samlet å gi liten positiv konsekvens. Alternativet er vurdert til å gi middels til stor positiv konsekvens for delområdene NF13 Jernbanetomta Espern, NF 14 Koigen Brygga Tjuvholmen, NF15 Kvadraturen, NF16 Østbyen, NF 21 Domkirkeodden Storhamar, NF 22 Bondesvea Bispehaugen, NF 29 Prestrud Martodden, NF 31 Strandvegen og NF 32 Mjøsa i Hamar. I tillegg gir alternativet liten positiv konsekvens til delområdene NF 17 Holset Vangsvegen, NF 18 Briskebyen og NF 30 Furuberget. Alternativet gir middels og stor negativ konsekvens for delområdene NF 12 Åkersvika, NF 20 Disen, NF 25 Børstad ungdomsskole, NF 26 Børstad og NF 27 Solvang.

Tiltakets negative konsekvenser

Frrområde ved Åkersvika øst for Stangebrua beslaglegges til dobbeltspor og tilgjengelig strandsone i området blir noe mindre.

Til sammen 25-30 boliger må trolig innløses ved valg av alternativ K3-3, fordi disse enten ligger i traséen til tiltaket eller ligger innenfor anleggsbeltet. I tillegg må opp mot 10-12 næringsbygg og Hamar brannstasjon, Hamar trafikkstasjon, Hamar vandrerhjem og busstasjonen Hedmark trafikk innløses som følge av tiltaket. Østre del av boligområdet på Briskebyen påvirkes negativt ved at dobbeltsporet legges i nærheten og på fylling inn mot boliger. Boenheter må innløses på Disen og nærmiljøet øst i delområdet blir sterkt negativt påvirket på grunn av banens nærføring og fordi banen legges på fylling mellom boligområdet og strandsonen langs Åkersvika, uten krysningsmuligheter. Tilgjengelighet til og opplevelsen av Åkersvika fra Disen forringes dermed. Nærturterreng på Børstad får negative konsekvenser. Alternativet forringer turmulighetene langs gårdsvegene på Børstad ved at opplevelse av det helhetlige kulturlandskapet forringes. Skiløyper fra jordene på Børstad og Tommelstad mot Vang blir avskåret. Boliger må innløses i nedre del av Solvang og nærmiljøet i nedre del av delområdet blir noe forringet av støy og ved at opplevelsen av nærliggende kulturlandskap forringes.

Følgende identitetsskapende områder og elementer blir negativt påvirket:

- Åkersvika blir noe negativt påvirket i form av støy, arealbeslag og barrierevirkning i strandsonen.
- Turområdet i kulturlandskapet på Børstad og Tommelstad blir negativt påvirket i form av barrierevirkning, arealbeslag, nærføring til turveg, reduserte opplevelseskvaliteter og i form av støy.
- Disen gård og boligfeltene på Disen får negative konsekvenser ved at boliger og bygninger må innløses, ved nærføring av banen, ved barrierevirkning, ved støy fra tiltaket og ved at viktig nærturterreng, friluftsområde og viktige arealer for barn i området blir negativt påvirket.

Tiltakets positive konsekvenser

Disenstranda og Vikingskipet får nytt stasjonsområde i umiddelbar nærhet. Dette vil både kunne gi positive konsekvenser i delområdet i form av økt aktivitet og nye nærmiljøfunksjoner knyttet til stasjonen.

Alternativet gir positive konsekvenser i delområder langs dagens jernbane fra Espern og til Jessnes ved at banen legges ned. Særlig viktig er dette for turveger og nærmiljøanlegg i strandsonen langs Mjøsa.

Alternativ K3-3 gir positive konsekvenser for følgende identitetsskapende områder og elementer:

- Alternativet gir positive konsekvenser for friområder og friluftsområde i Hamarbukta, på og ved Tjuvholmen, Brygga og Koigen fordi dagens jernbane legges ned og barrieren denne utgjør fjernes fra områdene.
- Nærmiljøet på Storhamar og i Bispehaugen får økte kvaliteter fordi dagens jernbane i området legges ned og en barriere og støykilde fjernes fra området.
- Strandlinja fra Martodden til Jessnes får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned og en barriere fjernes fra området.
- Prestrud skole, Prestrudhallen og Hamar OL amfi får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned og forbindelse til strandsonen blir forbedret.
- Strandvegen og Furuberget får positive konsekvenser ved at dagens jernbane legges ned. Turområde langs Strandvegen får tilført nye arealer. Barriere mellom Furuberget, Strandvegen og strandsonen fjernes.
- Tiltaket vil kunne gi positive konsekvenser for Vikingskipet og Briskebyen stadion ved at det blir økt aktivitet ved og i nærheten av anleggene som følge av stasjonsområdet og ved at det blir enklere å komme til arrangementer i OL-anlegget og fotballstadion med tog.

Midlertidig påvirkning i anleggsfasen:

- Delområdet Disenstranda, inkludert strandsona langs Åkersvika og Vikingskipet, blir i en periode utilgjengelig ved etablering av det omfattende tiltaket med stasjonsområdet.
- Åkersvika blir påvirket i form av støy og forstyrrelser av opplevelseskvaliteter.
- Boligområder i delområdene Briskebyen og Disen får midlertidig negativ påvirkning i anleggsfasen i form av støy, støv, barrierevirkning, arealbeslag og anleggstrafikk.
- Turområdet på Børstad og Tommelstad blir i en periode utilgjengelig.
- Børstad skole og idrettsanlegg, blir noe påvirket i anleggsperioden i form av anleggstrafikk og støy.
- Nedre deler av Solvang blir midlertidig påvirket av støy og støv, ved etablering av

dobbeltsporet og tunnelinnslag og tunnel.

Variant til alternativ K3-3, fylling vest

Påvirkning på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv er vurdert til å være tilnærmet den samme om dobbeltspor legges på vestre eller på østre side av dagens fylling over Åkersvika. Konsekvenser av variant til alternativ K3-3 er slik vurdert til å bli den samme som ved alternativet.

Konklusjon og rangering for korridor 3

Alternativ K3-3 og variant til alternativ K3-3 vest blir rangert likt.

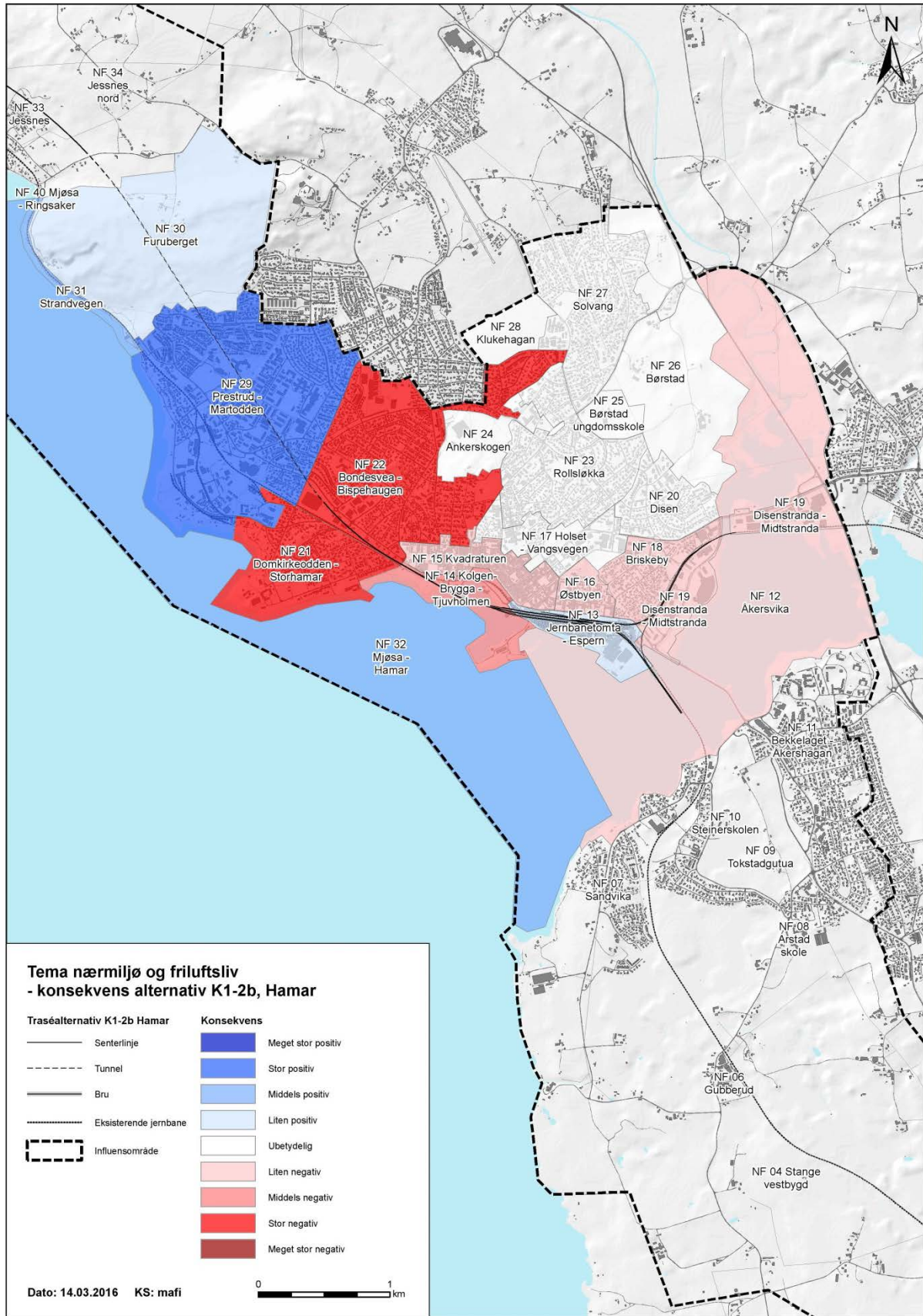
Konklusjon og rangering for Hamar

Alternativ K3-3 og variant til alternativ K3-3 vest, kommer ut som de to beste alternativene gjennom Hamar, og er begge samlet gitt liten positiv konsekvens. Hovedbegrunnelsen for dette er at området Disenstranda, som blir sterkt påvirket av tiltaket, har få kvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv og er i dag heller preget av mangel på bymessig struktur og byfunksjoner.

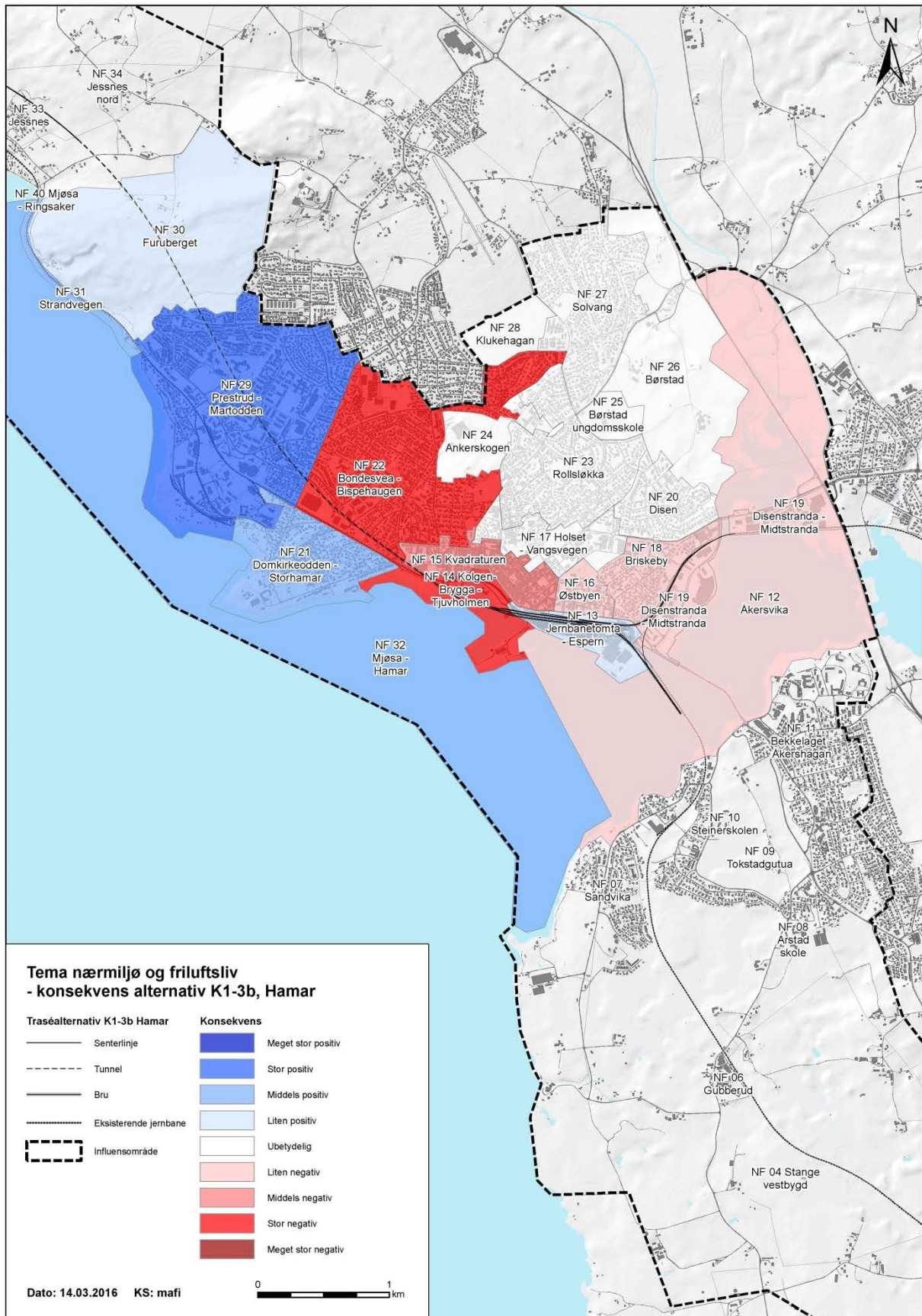
Delområdene NF20 Disen og NF26 Børstad blir påvirket negativt, men den store negative konsekvensen for disse områdene, blir utlignet av alternativets mange delområder som får middels og stor positiv konsekvens. Til tross for enkelte store negative konsekvenser, unngår alternativ K3-3 i stor grad områder som er tett befolket, intensivt brukt eller som har store verdier knyttet til friluftsliv og rekreasjon.

Variant til alternativ K1-3b, maks lokk er rangert som det nest beste alternativet, med alternativ K1-3b som et noe dårligere alternativ. Alternativ K1-2 følger deretter i rangering.

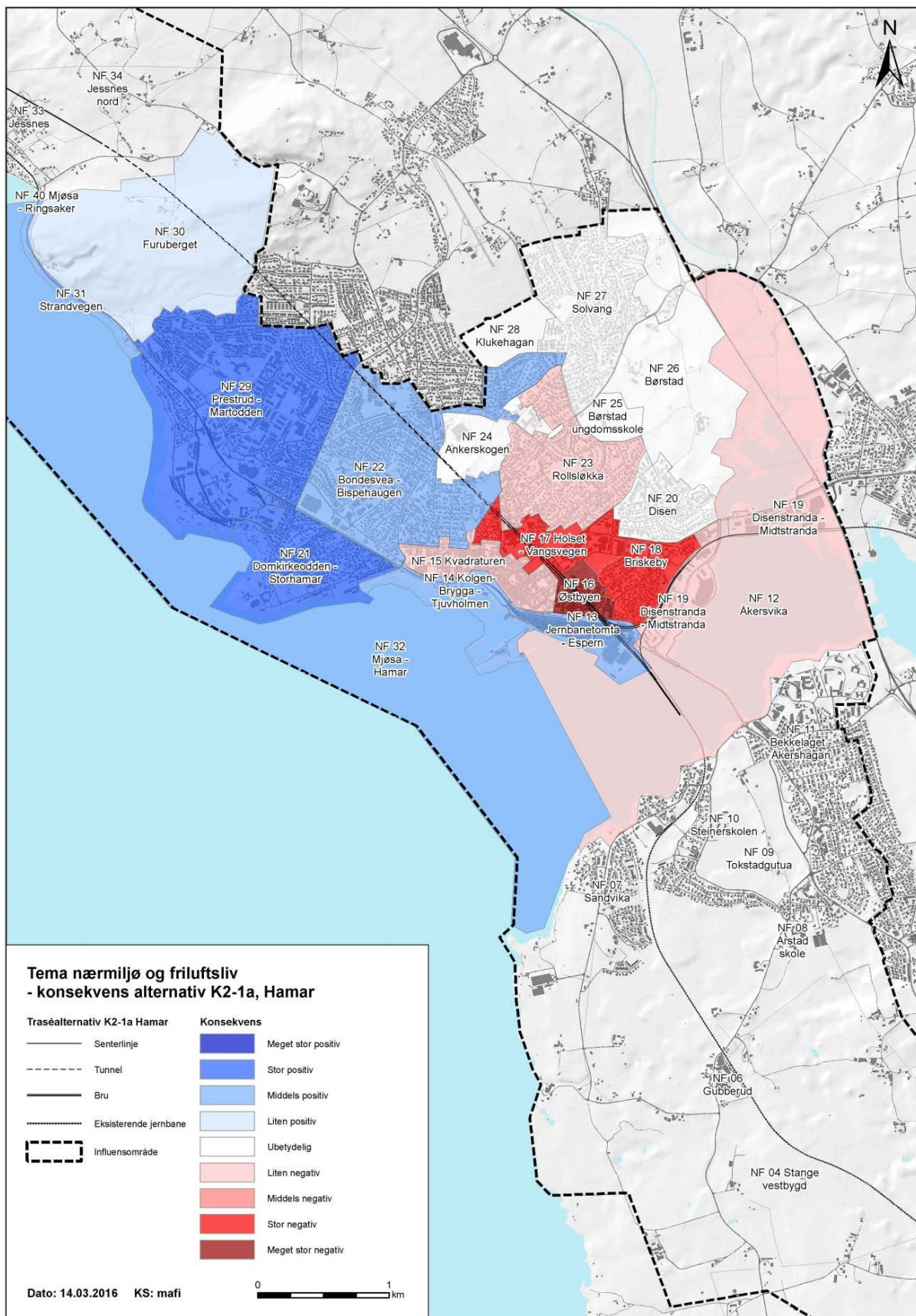
Alternativ K2-1 blir rangert som det dårligste alternativet, fordi dette gir store negative konsekvenser til sentrale bydeler. Variant til alternativ K2-1 mellom lokk er noe bedre enn alternativet.



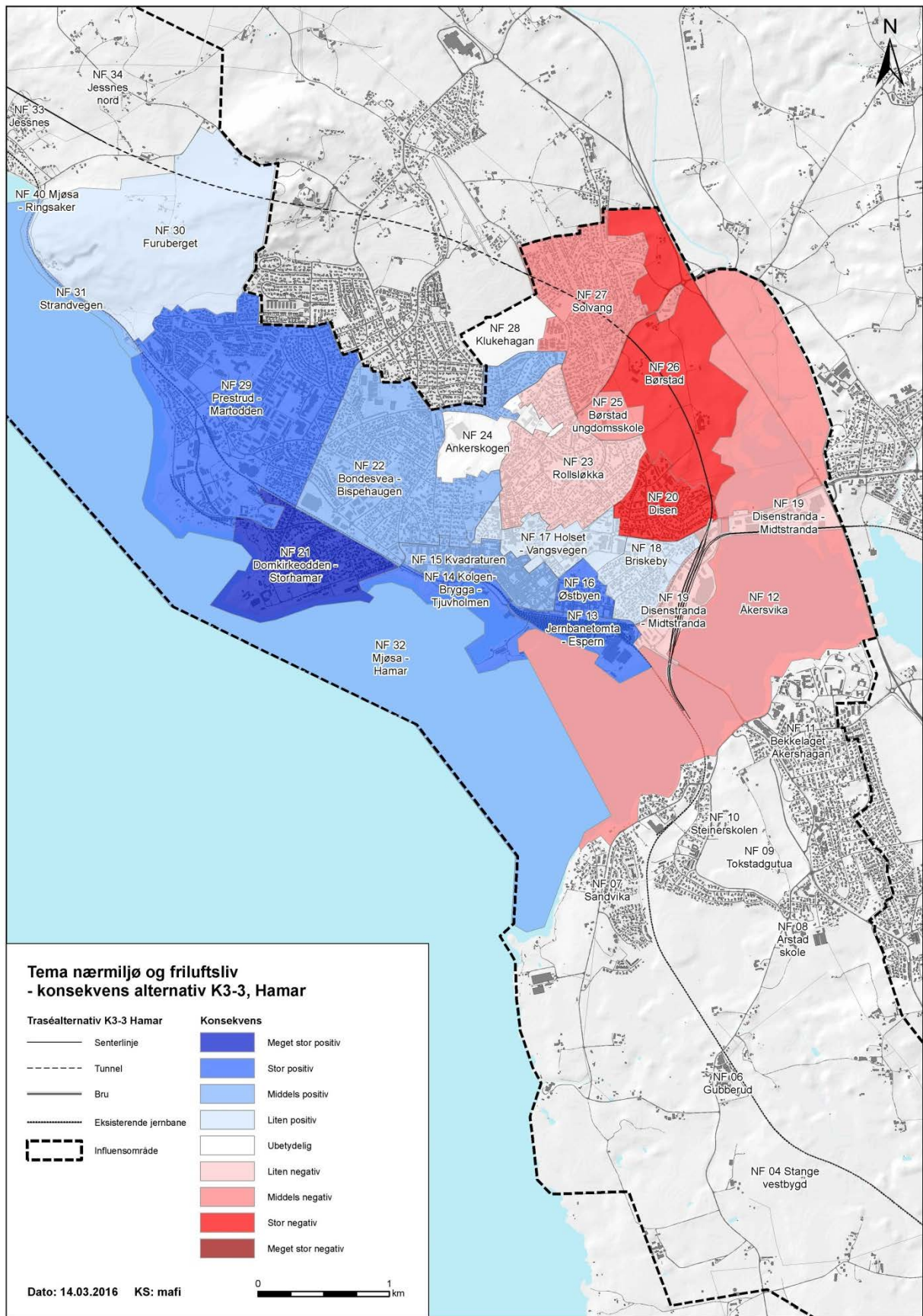
Figur 6-4 Kart viser konsekvenser ved alternativ K1-2 i Hamar kommune



Figur 6-5 Kart viser konsekvenser ved variant K1-3b i Hamar kommune



Figur 6-6 Kart viser konsekvenser ved alternativ K2 1a i Hamar kommune



Figur 6-7 Kart viser konsekvenser ved alternativ K3-3 i Hamar kommune

6.1.5 Ringsaker (Jessnes – Brumunddal)

På strekningen Jessnes - Brumunddal er det ett alternativ til dobbeltspor. Ved utbygging av dobbeltspor i ny trasé flyttes dagens jernbane, som til dels ligger nær strandkanten, lengre opp i kulturlandskapet og dagens jernbane frigjøres til andre formål. På strekningen er det beskrevet åtte delområder for nærmiljø og friluftsliv. Tiltaket gir en liten positiv konsekvens i delområdene NF33 Jessnes og NF 40 Mjøsa i Ringsaker, ved at traséen legges i bakkant av Jessnes og at dobbeltsporet trekkes lengre vekk fra strandsonen. Tiltaket gir ingen konsekvens og liten eller middels negativ konsekvens til de øvrige delområdene.

Tiltakets negative konsekvenser

Øvre boligfelt på Jessnes, boligbebyggelse ved Strandvik og nedre deler av boligområdet i Brumunddal sør, påvirkes negativt av alternativet. Boliger må innløses i Brumunddal sør. Turrunden Jessnesrunden blir avskåret av alternativet. Turstier i Stor-Ilehagan blir avskåret og skogen som er brukt som friluftsområde blir svært negativt påvirket. Strandsonen i Brumunddal blir noe negativt påvirket ved at det blir færre adkomstmuligheter fra byen til området. Eksisterende kulvert under jernbanen langs Brumunda må forlenges noe, som følge av at dobbeltsporet er bredere enn dagens trasé og dette gir noe negativ konsekvens.

Identitetsskapende områder som får negative konsekvenser av alternativet er turområdene ved Jessnes og i Stor-Ilehagan.

Tiltakets positive konsekvenser

Strandsonen og sentrale deler på Jessnes og noe bebyggelse nord for Strandvik får positive konsekvenser av alternativet ved at dagens jernbane legges ned. Det statlig sikra friluftsområdet på Jessnes og Langodden naturreservat får positive konsekvenser ved at jernbanen flyttes noe lengre øst. Riving av Amlund bru vil frigjør plass i sentrum og dette gir positive konsekvenser for nærmiljøet. Bevaring av den sentrale plasseringen av jernbanestasjonen gir positive konsekvenser i sentrum av Brumunddal.

Identitetsskapende områder som får positive konsekvenser er det statlig sikra friluftsområdet på Jessnes, naturvernområdet på Langodden og stasjonsområdet sentralt plassert i den eldste bydelen av Brumunddal.

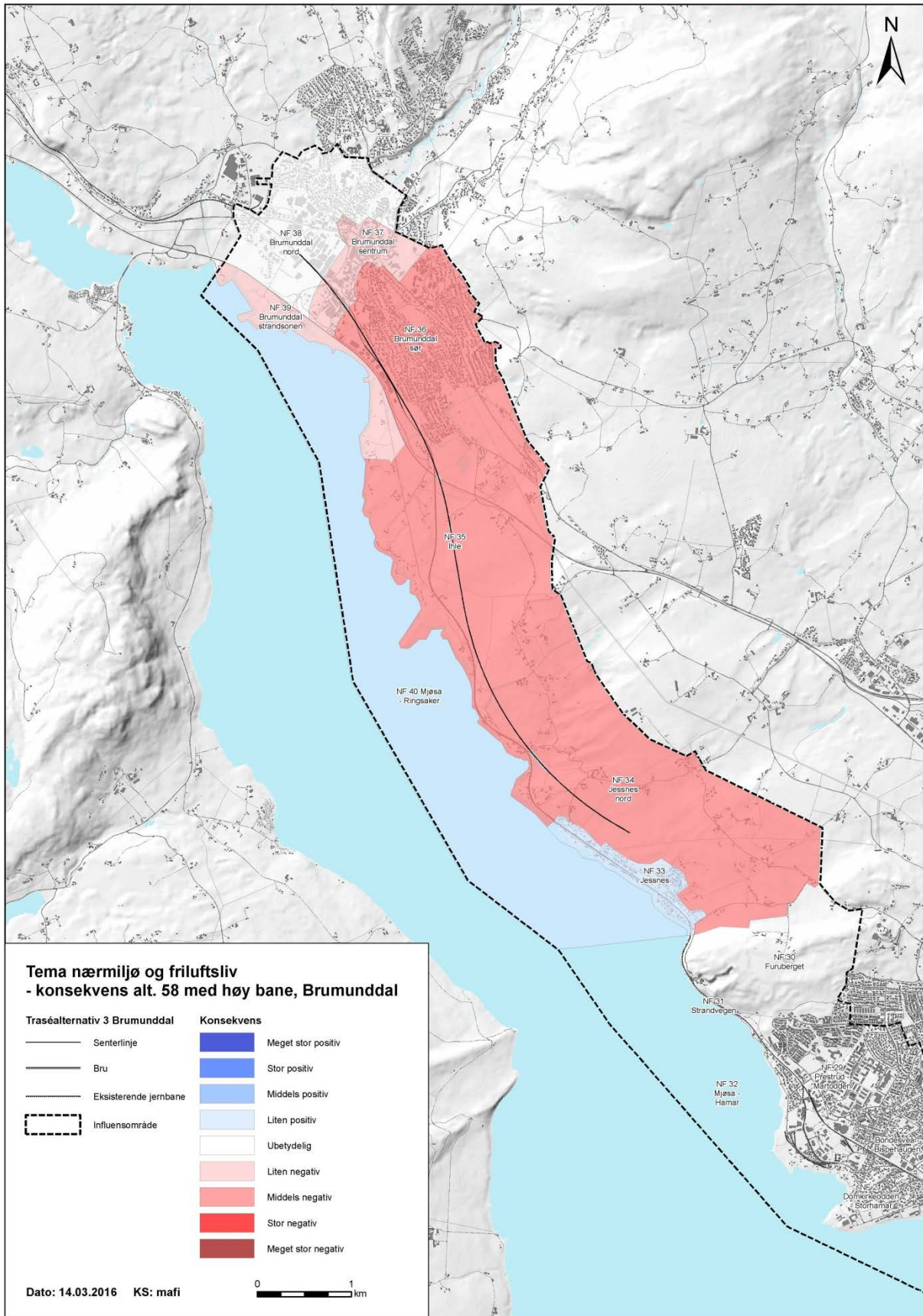
Midlertidige konsekvenser i anleggsfasen

- Jessnes får midlertidige negative konsekvenser ved etablering av dobbeltsporet i dyp skjæring i bakkant av boligbebyggelsen og ved etablering av tunnel.
- Bosteder langs fv. 69 Jessnesvegen og fv. 67 midlertidige negative konsekvenser ved transport av masser og materiell.
- Bosteder i nedre del av Brumunddal sør får midlertidige negative konsekvenser i form av støv, støy og massetransport.
- Stor-Ilehagan får midlertidige negative konsekvenser, ved etablering av dobbeltsporet i dyp skjæring gjennom turområdet.
- Ny jernbane skal ligge i eksisterende trasé eller i nærhet av dagens trasé gjennom Brumunddal. Dagens bane må trolig legges til midlertidig spor i nærheten for trafikkavvikling, og bidrar til ytterligere barriere og ulempe for nærliggende boligområde i anleggsfasen.
- Fjerning av Amlund bru og bygging av dobbeltsporet vil gi midlertidige negative konsekvenser for en del av Brumunddal sentrum i form av støv, støv, anleggstrafikk og

arealbeslag.

- Promenaden langs Brumunda, som går i kulvert under dagens jernbane, må stenges i en periode og dette gir midlertidige negative konsekvenser for turgåere langs elvepromenaden og brukere av elva.





Figur 6-8 Kart viser konsekvenser ved alternativ 58 Jessnes - Brumunddal i Ringsaker kommune.

6.1.6 Oppsummering og rangering

Rangering av alternativene i Stange kommune på strekningen Sørli - Bekkelaget blir som følger:

- 1) Alternativ 2a.
- 2) Variant 56-1a.

Rangeringer av alternativene i Hamar kommune blir som følger:

- 1) Alternativ K3-3 og variant til alternativ K3-3 vest
- 2) Variant til alternativ K1-3b maks lokk
- 3) Variant K1-3b
- 4) Alternativ K1-2.
- 5) Variant til alternativ K2-1a mellom lokk
- 6) Alternativ K2-1a

På strekningen Jessnes – Brumunddal, i Ringsaker kommune, er det kun ett alternativ.

Nærmiljø og friluftsliv	Sørli-Bekkelaget		Hamar							Jessnes-Brumunddal
	2a	56 - 1a	K1-2	K1-3b	K1-3b maks	K2-1a	K2-1a mellom	K3-3	K3-3 vest	58
Samlet konsekvens	-	--	--	--	--	---	---	+	+	--
Rangering	1	2	4	3	2	6	5	1	1	1

Tabell 6-9 Konsekvenser for ulike alternativene og variantene til dobbeltspor, og rangering

6.1.7 Usikkerhet

Følgende er usikkerhet heftet ved grad av påvirkning de ulike alternativene og varianten vil ha på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv.

- o Det nøyaktige skråningsutslaget ut fra dobbeltspor og dermed også total bredde på tiltaket, er usikkert.
- o Nøyaktig plassering og omfang av tunnelpåkugg er noe usikkert.
- o Omfang ved nedsenkede kulverter er noe usikkert.
- o Nøyaktig utforming og omfang av rømningstunneler fra jernbanetunnel, samt adkomst til utløp av rømningstunnel er noe usikkert.
- o Nøyaktig behov og omfang av midlertidige og permanente anleggsveger, samt permanente driftsanlegg er ikke helt avklart.
- o Konsekvenser ved anleggstransport er ikke endelig avklart.
- o Det er usikkerhet knyttet til påvirkning på eldre bygninger ved nærføring av dobbeltsporet.
- o Det er usikkerhet knyttet til lengden på anleggsperioden, bl. a. som følger av mulige kulturfund.
- o Det er ikke endelig avklart hvordan drift av jernbanen skal løses i anleggsfasen. Midlertidig spor ved siden av dagens trase er mulig løsning i enkelte strekninger. Påvirkningen på verdier knyttet til nærmiljø og friluftsliv er usikker.
- o Det er noe usikkert hvor mange bygg som må innløses og som må rives som følger av anleggsperioden og tiltaket.

6.2 Avbøtende og kompensierende tiltak

Det forutsettes at alle alternativer og varianter til dobbeltspor støyskjermes etter gjeldene forskrifter, slik at bygninger og utearealer med støyfølsomt formål blir liggende utenfor gul og rød støysone. Nærmiljøanlegg og -områder som er intensivt brukt av barn og unge og som går tapt som følger at byggetiltak, skal i følge Rikspolitiske retningslinjer gis fullverdig erstatning i samme nærområde (Regjeringen 2008, Hamar kommune 2011), og er derfor ikke vurdert som avbøtende og heller ikke kompensierende tiltak. Reetablering av nærmiljøanlegget på Koigen i Hamar inngår som del av tiltaket både ved valg av alternativ K1-2 og alternativ K1-3b med variant. Det forutsettes at tilnærmet naturlig og naturlig strandsone som grenser til Åkersvika naturreservat som berøres av anleggsbeltet, men som ligger utenfor selve tiltaket, tilbakeføres til tilnærmet naturtilstand etter endt anleggsperiode. Strandsone som ligger innenfor verneområdet og som evt. berøres av anleggsbeltet og evt. av tiltaket, behandles av fagmyndighet etter vernebestemmelsene og RAMSAR konvensjonen.

6.2.1 Forslag til avbøtende tiltak

I dette kapitlet er forslag til avbøtende tiltak beskrevet. Slike tiltak er justeringer som vil kunne redusere negative virkninger av selve tiltaket og som dermed vil kunne gi endret konsekvensgrad.

Stange kommune (Sørli – Bekkelaget)

Alternativ 2a og variant 56-1a

- Det etableres krysningsmulighet av dobbeltsporet mellom gårdene Hol og Åsen nord for Sørli, samt ved Huse mot Våletjenn.
- Det etableres kulvert ved Kausvol gårdsbarnehage, slik at forbindelse mellom barnehagen/ gårdstun og Gildehallen på holme i kulturlandskapet, som er turmål til barnehagen og mye brukt, blir opprettholdt.
- Det etableres støttemur eller miljølokk ved Dangelbu
- Det etableres krysningspunkt for gående ved Dangelbu, slik at tursti som er knyttet til Ottestadstien kan opprettholdes.
- Ottestadstien og stier tilknyttet denne legges om, slik at turrunder opprettholdes, og det etableres krysningsmulighet av dobbeltsporet i området ved Jemli.
- Det anlegges lokk/ kulvert over dobbeltspor på hele strekningen mellom Nordstad og frem til forbi Steinerskolen.
- Det etableres krysningsmulighet ved Steinerskolen, slik at kulturlandskap fortsatt kan brukes seinhøstes og vinterstid.
- Det etableres krysningsmuligheter dimensjonert for løypemaskin, slik at omfang av skiløyper kan opprettholdes.
- Det etableres kulvert under dobbeltsporet i strandsonen langs Åkersvika, for gangforbindelse.

Alternativ 2a

- Det etableres kjørbare bru over dobbeltspor som forlengelse av gårdsveg på Nordstad til Stangevegen slik at dagens turmulighet langs gårdsvegen opprettholdes.
- Konsekvensgraden blir noe forbedret, men er fremdeles vurdert til liten positiv konsekvens.

Variant 56-1a

- Det anlegges miljøkulvert over dobbeltspor, som et minimum fra og med noe sør for Ottestadhallen, til og med boligområde ved Skolevegen/ Emil Nordbys veg.
- Konsekvensgrad justeres fra middels negativ til liten negativ konsekvens.

Hamar kommune

Alternativ K1-2

- Ved å forlenge bruspennt over Hamarbukta, vil sammenhengen mellom den indre del av bukta og Mjøsa forringes i mindre grad.
 - Det fylles ut i Mjøsa for å kompensere for tapt friareal. Det etableres natur-lik strandlinje med turveg og nærmiljøkvaliteter.
 - Det etableres ekstra krysningspunkt for myke trafikanter mellom Skappels gate i Kvadraturen og Koigen.
- Konsekvensgrad justeres fra middels negativ til liten negativ konsekvens.

Alternativ K1-3b med variant til alternativ K1-3b maks kulvert

- Kulverttak og tilliggende oppfylt areal opparbeides. Arealbruk avklares i planprosess. Området tilrettelegges for et bredt spekter av aktiviteter og for et bredt spekter av brukere.
 - Det etableres bred og natur-lik strandlinje på utsiden av dobbeltsporet, med nærmiljøkvaliteter.
 - Trasé justeres slik at hele den gamle Nestléfabrikken kan beholdes.
- Konsekvensgrad justeres fra middels negativ til liten negativ konsekvens.

Alternativ K2-1a og variant til alternativ K2-1a mellom lokk

- Det etableres byggbart lokk over banen fra Stangevegen til plattformområdet. Arealbruk på lokket avklares i planprosess.
- Konsekvensgrad justeres fra stort negativ til middels negativ konsekvens.

Alternativ K3-3 med variant til alternativ K3-3 vest

- Stangebrua/ Disenstranda: Jernbanebro nord for Stangebrua og søndre del av landareal på Disenstranda mot Espern forlenges, for å gi direkte tilgang til strandlinja.
 - Jernbanebro over Vangsvegen/ Disen forlenges, for å gi direkte tilgang til Åkersvika/ Flagstadelva for beboere i vestre del av Disen.
 - Det etableres kulvert under jernbanen ved Børstad gård og ny turveg langs vestsiden av jernbanen forbi Børstad gård, evt. på østsiden.
 - Det etableres kulvert eller bru som tåler løypemaskin for å sikre skiløyper mot Vang.
- Konsekvensgraden blir noe forbedret, men er fremdeles vurdert til liten positiv konsekvens.

Ringsaker kommune (Jessnes – Brumunddal)

Alternativ 58

- Det bygges lokk over dobbeltsporet fra tunnel og til forbi det øvre boligfeltet på Jessnes.
- Gangbro over dobbeltsporet i skogsområde på Jessnes for å sikre forbindelse mellom bebyggelsen og Jessnesrunden.
- Gangbroer som sikrer fortsatt turmuligheter i Stor-Ilehagan.
- Dagens kulvert under jernbanen forlenges, slik at promenaden langs Brumunda og forbindelse til Mjøsa opprettholdes.

→Konsekvensgrad justeres fra middels negativ til liten negativ konsekvens.

Konsekvensgrad etter avbøtende tiltak

Nærmiljø og friluftsliv	Sørli-Bekkelaget		Hamar							Jessnes-Brumunddal
	2a	56 - 1a	K1-2	K1-3b	K1-3b maks	K2-1a	K2-1a mellom	K3-3	K3-3 vest	58
Samlet konsekvens etter avbøtende tiltak	-	-	-	-	-	--	--	+	+	-
Rangering etter avbøtende tiltak	1	2	2	3	2	4	4	1	1	1

Tabell 6-10 Konsekvenser for ulike alternativene og variantene til dobbeltspor, og rangering, dersom avbøtende tiltak gjennomføres.

Rangering av alternativene i Stange kommune på strekningen Sørli - Bekkelaget etter avbøtende tiltak blir som følger:

- 1) Alternativ 2a og variant 56-1a.

Rangeringer av alternativene i Hamar kommune etter avbøtende tiltak blir som følger:

- 1) Alternativ K3-3 og variant til alternativ K3-3 vest
- 2) Alternativ K1-2 og variant til alternativ K1-3b maks lokk
- 3) Variant K1-3b
- 4) Variant til alternativ K2-1a og alternativ K2-1a

På strekningen Jessnes – Brumunddal, i Ringsaker kommune, er det kun ett alternativ.

6.2.2 Forslag til kompensierende tiltak

I dette kapitlet er forslag til kompensierende tiltak beskrevet. Dette er tiltak som foreslås for å kompensere for de negative konsekvensene ved tiltaket. Med kompensasjon menes fysisk erstatning for viktige funksjoner knyttet til nærmiljø og friluftsliv som går tapt ved bygging av tiltaket.

Følgende kompensierende tiltak foreslås.

- Bygg med funksjoner knyttet til et nærmiljø, som blir revet som følger av tiltaket, erstattes i samme nærmiljø.
- Det etableres byggbare lokk over korridor 2 i Hamar.
- Grønnstruktur og felles utearealer som går tapt kompenseres ved etablering av ny grønnstruktur og nye felles utearealer i nærliggende arealer med tilsvarende størrelse og kvalitet. Områder som er brukt av barn og unge og som går tapt som følger av tiltaket, gis fullverdig erstatning i samme nærområde.
- I alternativ K1-3b etableres det vannspeil på innsiden av kulvert inn mot Strandgateparken for å gjenopprette/ heve opplevelseskvaliteter.
- Turveger og stier som blir avskåret av tiltaket, legges om slik at dagens tilbud opprettholdes.
- Vassdrag som blir påvirket reetableres med god kantvegetasjon og naturlig utseende bekkeløp.
- Gårdsveger erstattes og evt. tapte trekker langs veg erstattes.
- Båthavner, bryggeanlegg og båtanløp som blir revet som følger av dobbeltsporet flyttes til nærliggende områder.
- Tapt strandsone erstattes med strandsone i nærliggende område. Det etableres strandsone med naturlig preg som friområde på utsiden av fyllinger i strandsonen som følger av ny jernbanetrase.

7 Referanser

7.1 Skriftlige referanser

Gehl Architecture (2013), *Hamar Byromsplan*.

Hamar kommune (2015), *Boligplan for Hamar, 2015-2020*.

Hamar kommune (2011), *Kommuneplanens arealdel 2011-2022*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og temakart, inkl. temanotat *Grønnstruktur/ lekeplasser*.

Hamar kommune (2011), *Områdereguleringsplan for Godsområdet, jernbaneverkstedet og Espern bru*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og temakart.

Hamar kommune (2010), *Områdereguleringsplan for Sentrum vest*. Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Hamar kommune (2009), *Områdereguleringsplan for Børstad Idrettspark*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart, samt notat Alternativ lokalisering av idrettspark.

Hamar kommune (2009), *Veg og transportplan for Hamar*. Kommunedelplan.

Hamar kommune (2007), *Reguleringsplan for Hamar stadion og Fuglsethmyra*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og konsekvensvurdering.

Hamar kommune (2007), *Kommunedelplan Sørøstre bydeler*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og temakart.

Hamar kommune (2005-06), *Kommunedelplan for veg- og transport. Barnetråkkregistreringer i Hamar*.

Hamar kommune (2004), *Reguleringsplan for Åkersvikvegen*. Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Hamar kommune (2003), *Kommunedelplan for Strandsonen*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og temakart.

Hamar kommune (2001), *Reguleringsplan for Høgskolen i Hedmark, avd. for lærerutdanning Hamar, og nærmeste omgivelse*. Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Hamar kommune (1995), *Kommunedelplan for Sentrum*. Bestemmelser, retningslinjer, plankart og temakart.

Hedmarksmuseet og Domkirkeodden Hamar (1986), *Brumunddalsboka*.

Jernbaneverket (2015a), *Optimaliseringsrapport. InterCity Sørli – Brumunddal*. 17.11.2015.

Jernbaneverket (2015b), *Planforslag til planprogram for fastsettelse. Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Sørli – Brumunddal i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker*. 6.5.2015.

Jernbaneverket (2015c), *Verdi og sårbarhetsanalyse. Dovrebanen, Sørli – Brumunddal kommunedelplan*. 10.07.2015.

Jernbaneverket (2011), *Norwegian high speed railway assessment project. Market analysis. Expected revenue and passenger choices.* Utarbeidet av WS Atkins International.

Klima og miljødepartementet (2016), *Forskrift om vern av Åkersvika naturreservat, Hamar og Stange kommuner.* Fastsatt i Kongelig Resolusjon 22. januar 2016.

Stange kommune (2016), *Stangebyen, stedsanalyse, mulighetsstudie, fremtidsscenarioer.* Utført av ark. M. Hykkerud og ark. K. Slagsvold Hekne.

Stange kommune (2012), *Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet, 2012-2015.*

Stange kommune (2011), *Kommunedelplan Ottestad.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Stange Kommune (2006), *Kommuneplanens arealdel 2005-2016.*

Stange kommune (2004), *Notat om grønnstruktur i området Ottestad- Stangebyen.*

Rambøll Sweco (2016), *Støyberegninger, IC Dovrebanen, Sørli – Brumunddal.*

Regjeringen (2008), *Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging.* Rundskriv til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt i Statsråd 1.september 1989.

Ringsaker kommune (2015), *Reguleringsplan for Verven-Pardis.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Ringsaker kommune (2014), *Kommuneplanens arealdel (2014-2025).* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Ringsaker kommune (2013), *Reguleringsplan for Vogngutua – Thore Bjerkes veg.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Ringsaker kommune (2012), *Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv (2012-2015).*

Ringsaker kommune (2012), *Reguleringsplan for Brumunddal sentrum.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Ringsaker kommune (2009), *Kommunedelplan E6 fire felt.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Ringsaker kommune (2002), *Reguleringsplan for Jessnes.* Bestemmelser, retningslinjer og plankart.

Vegdirektoratet (2014), *Konsekvensanalyser håndbok V712.* Versjon 1.1

7.2 *Kontakter*

Berg, J. B., Jesnes B., Skardrud, A-B., Wetten, O. F. – grunneiere på Jessnes – vedlegg til epost fra Lille Jessnes vel, 2015.

Disen Hagebys Vel, v/Audun Jensen – e-post datert 18.12.2015, som svar på henvendelse.

Folkeaksjon for jernbanefri strandsone i Hamar, v/ Geir Bjørnar Smedby – e-post datert 27.12.2015, som svar på henvendelse.

Grendelaget Ile – Pershagen v /Harald Thoresen – epost datert 20.12.2015 og 03.01.2015, som svar på henv

Hamar og Hedmarken Turistforening, v/ Tore Nilsen – e-post 03.01.2016, som svar på henvendelse.

Hamar Roklubb 1881, v/ Arne Hansen og Erik Johnsen – brev datert 09.12.2015 med tillegg, som svar på henvendelse.

Holen, Lars – GIS-rådgiver Ringsaker kommune – diverse kartdata og telefonsamtale.

Kausvol gard og Kausvol gardsbarnehage AS, v/ Ragnhild Finden – e-post 18.12.2015, som svar på henvendelse.

Kristiansen, Bjørn Olav og Eli Nora – Nerkvernvegen 48, Brumunddal – e-post datert 11.12.2015, som svar på henvendelse.

Lille Jessnes Vel v/ Erlend Ystad-Deglum – e-post 22.12.2015, som svar på henvendelse.

Orienteringslaget Vallset/ Stange, v/ Geir Pedersen – e-post 21.12.2015 og 22.12.2015, som svar på henvendelse.

Syklistenes landsforening v/Geir Egilsson – kopi av e-post 01.02.2015 til Jernbaneverket, og e-post 04.02.2016.

Statens vegvesen v/ Stig Floberghagen – e-post 04.02.2016.

Steinerskolen på Hedmarken, v/ Åse Katrine Johnsen – e-post datert 18.12.2015, som svar på henvendelse.

Strandbakke, Ole Roger – samfunnsplanlegger/spesialrådgiver i Ringsaker kommune – diverse epost og telefonsamtaler.

Urset, Lise Wenche Dufseth – klima og miljø, Hamar kommune – møte 20.01.2016

Wabakken, Tone – arealplanlegger i Hamar kommune – møte 20.01.2016

7.3 Websider

Følgende kunnskapsgrunnlag er benyttet:

Deltema		Kilde	Relevans
Nærmiljø	Friluftsliv		
X	X	http://www.Hamar.Kommune.No/ http://www.Stange.Kommune.No/ http://webhotel3.Gisline.No/WebInnsyn_Hedmarken/Klient/Vis/WebInnsyn_Hedmarken	Offentlige planer, med kart, bestemmelse, retningslinjer og evt temakart og utredninger. Informasjon om skoler, barnehager, idrettsanlegg, stier/ løyper, sykkelkart og attraksjoner.
X	X	http://kilden.Skogoglandskap.No/	Norsk Institutt for Skog og Landskap sin karttjeneste.
X	X	http://kart.Naturbase.No/	Miljø Direktoratets karttjeneste. Statlig sikra friluftsområder, Pilegrimsleden, kartlagte friluftsområder , mm. Viktige friluftsområder og turstier
X	X	http://kart.Ssb.No/ https://www.Ssb.No/	Bolig- og befolkningstetthet. Demografi. Diverse statistikk og definisjoner.
X	X	http://www.Ut.No/kart/	Stier og løyper.
X	X	http://www.Sykelveg.No/latest/hedmarken	Sykelruter
X		https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart	Årsdøgntrafikk, trafikksikkerhet, mm
X	X	http://skisporet.No/hedmark	Skiløyper
X	X	http://stangevestbygd.No/tur/turstier/	Turstier og skiløyper Stange vestbygd og Stange sør.
X		https://no.wikipedia.Org/wiki/Portal:Forside	Lokalhistorie og jernbanehistorie
X		http://www.Kulturminnesok.No/	Riksantikvarens kulturminnesøk. Informasjon om nasjonale kulturhistoriske bymiljøer og kulturminner.
X	X	https://lovdata.No/dokument/MV/forskrift/1984-02-10-273	Forskrift om fredning av Åkersvika, 1976

	X	http://pilegrimsleden.No/no/map/	Pilegrimsleden
X		http://www.Idrett.No/anleggart/	Idrettsanlegg
X	X	https://www.Regjeringen.No/no/tema/kultur-idrett-og-frivillighet/idrettsanlegg/idrettsanleggsregis-teret/id487438/	Idrettsanlegg og tilrettelagt friluftsliv

7.4 Befaringer

Følgende befaringer er utført:

2016.01.20 Stange, Hamar, Ringsaker

2015.11.05 Stange, Hamar og Ringsaker

2015.05.18 Hamar

2015 Gårdsregistreringer i Stange og Ringsaker utført.

8 Vedlegg

8.1 *Vedlegg 1: Kartmateriale*

Antall sider: 20

8.2 *Vedlegg 2: Matriser som viser vurdering av konsekvenser for hvert delområde*

Antall sider: 6



KU fagrapport nærmiljø og friluftsliv

Utgitt mai 2016

Utgave Nr 1

Utgitt av Jernbaneverket

Foto Jernbaneverket

Postadresse Jernbaneverket, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post postmottak@jbv.no

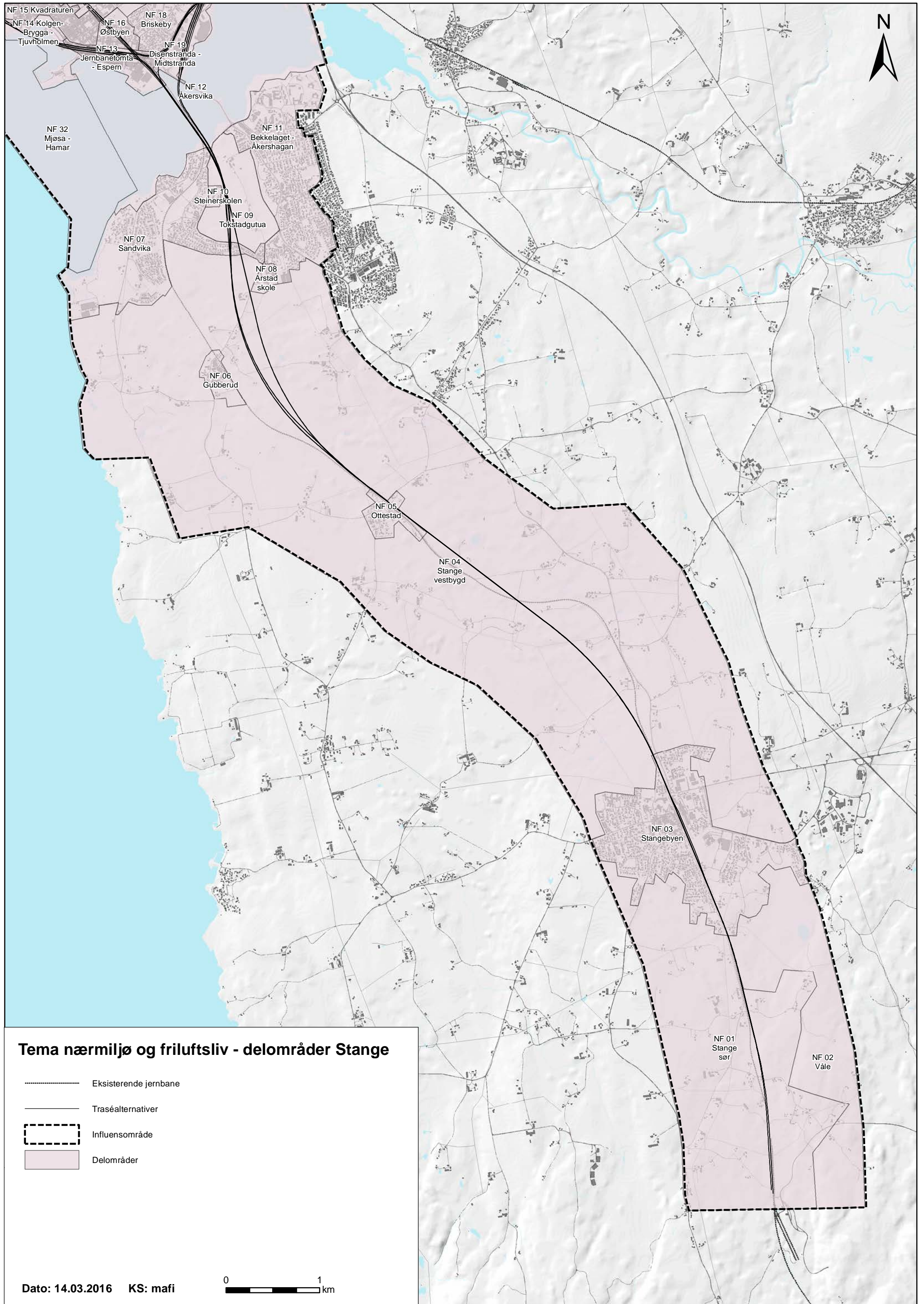
05280

Sentralbord/vakttelefon

Vedlegg 1 Kartmateriale som er del av denne fagrapporten.

Fagtema Nærmiljø og friluftsliv	format	målestokk	kilde
Oversiktskart			
Oversiktskart med delområder Stange	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Oversiktskart med delområder Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Oversiktskart med delområder Ringsaker	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Registreringskart			
Registreringskart. NF. Stange	A3	1:25 000	Se kap 8 referanser
Registreringskart. NF. Hamar	A3	1:25 000	Se kap 8 referanser
Registreringskart. NF. Ringsaker	A3	1:25 000	Se kap 8 referanser
Verdivurdering			
Verdivurdering nærmiljø Stange	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Verdivurdering friluftsliv Stange	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Verdivurdering nærmiljø Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Verdivurdering friluftsliv Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Verdivurdering nærmiljø Ringsaker	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Verdivurdering friluftsliv Ringsaker	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder			
Konsekvens for delområder alt 2a Stange	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder var 56-1a Stange	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder alt K1-2 Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder var K1-3b Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder alt K2-1a Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder alt K3-3 Hamar	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco
Konsekvens for delområder alt 58 Ringsaker	A3	1:25 000	Fagutreder Rambøll Sweco

Oversiktskart og registreringskart er lagt inn i rapporten under kapittel 5 Verdi og omfangsvurdering. Kart som synliggjør verdivurderingene og vurdert konsekvens for delområder ligger påfølgende under dette kapitlet. Alle kart er i tillegg vedlagt rapporten i riktig format og målestokk.

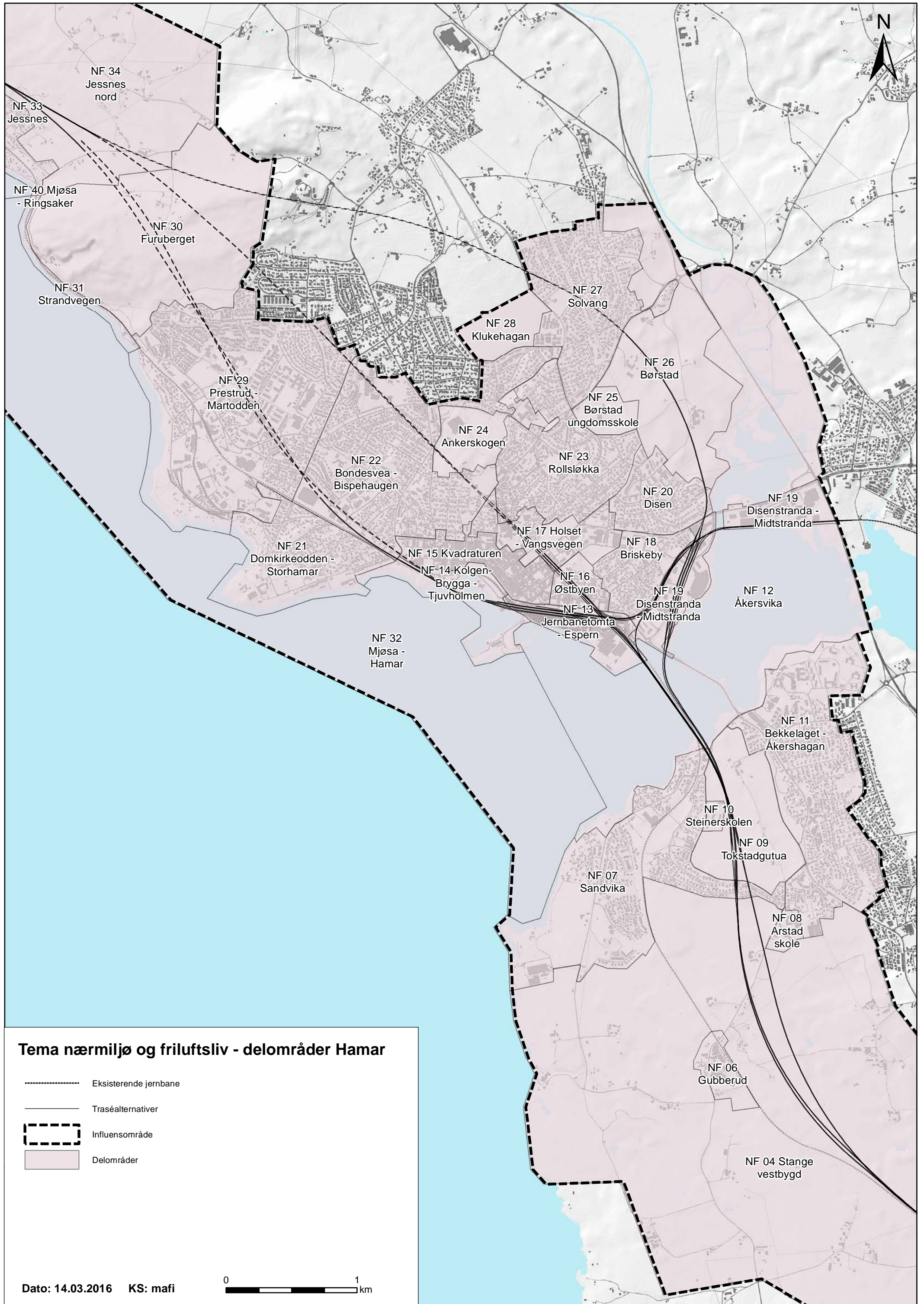


Tema nærmiljø og friluftsliv - delområder Stange

- Eksisterende jernbane
- Traséalternativer
- ▭ Influensområde
- ▭ Delområder

Dato: 14.03.2016 KS: mafi



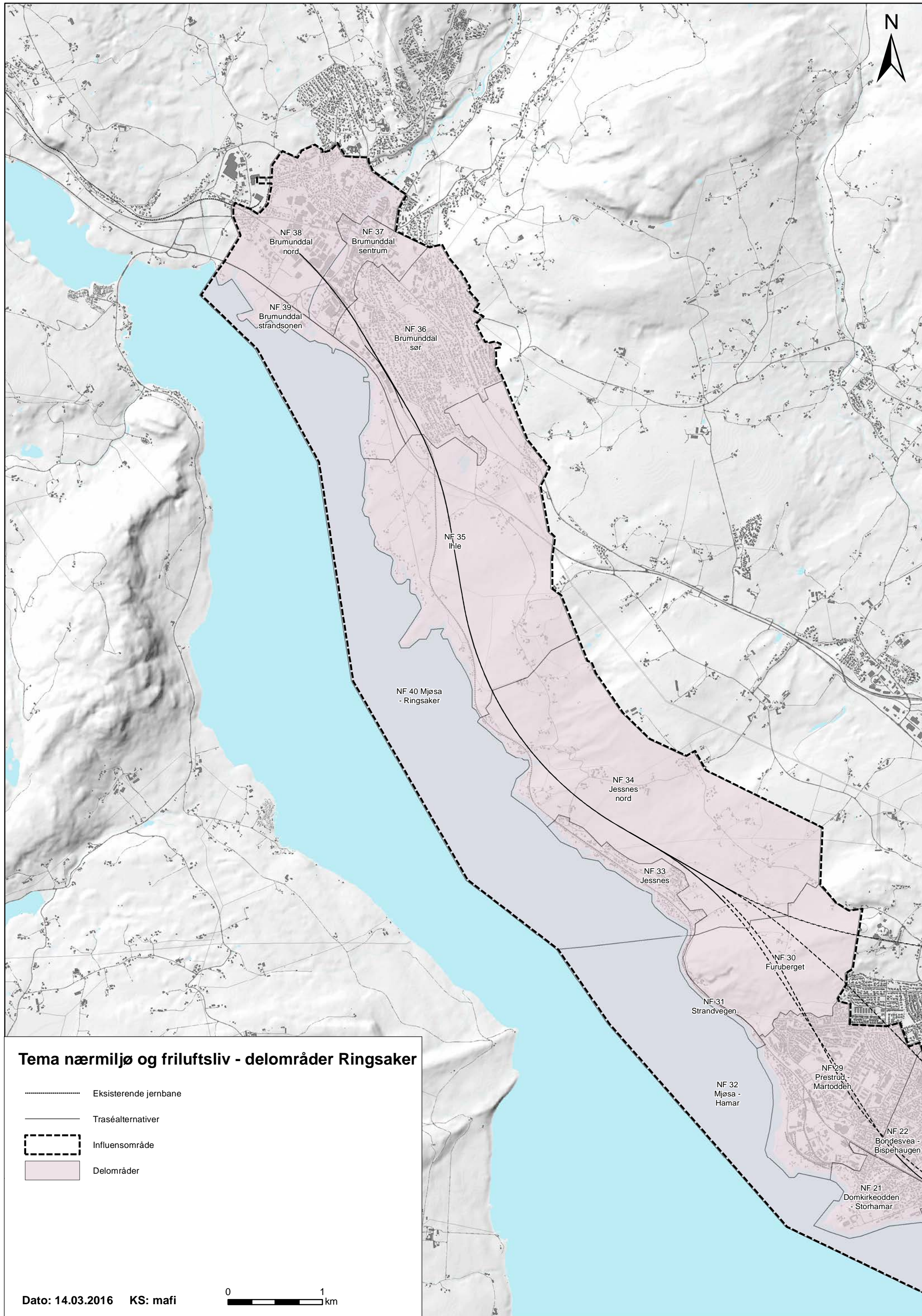


Tema nærmiljø og friluftsliv - delområder Hamar

- Eksisterende jernbane
- Traséalternativer
- ▭ Influensområde
- ▭ Delområder

Dato: 14.03.2016 KS: mafi





NF 38
Brumuddal
nord

NF 37
Brumuddal
sentrum

NF 39
Brumuddal
strandsonen

NF 36
Brumuddal
sør

NF 35
Ihle

NF 40 Mjøsa
- Ringsaker

NF 34
Jessnes
nord

NF 33
Jessnes

NF 30
Furuberget

NF 31
Strandvegen

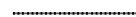

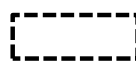

NF 32
Mjøsa -
Hamar

NF 29
Prestrød -
Martodden

NF 22
Bongesvea -
Bispehaugen

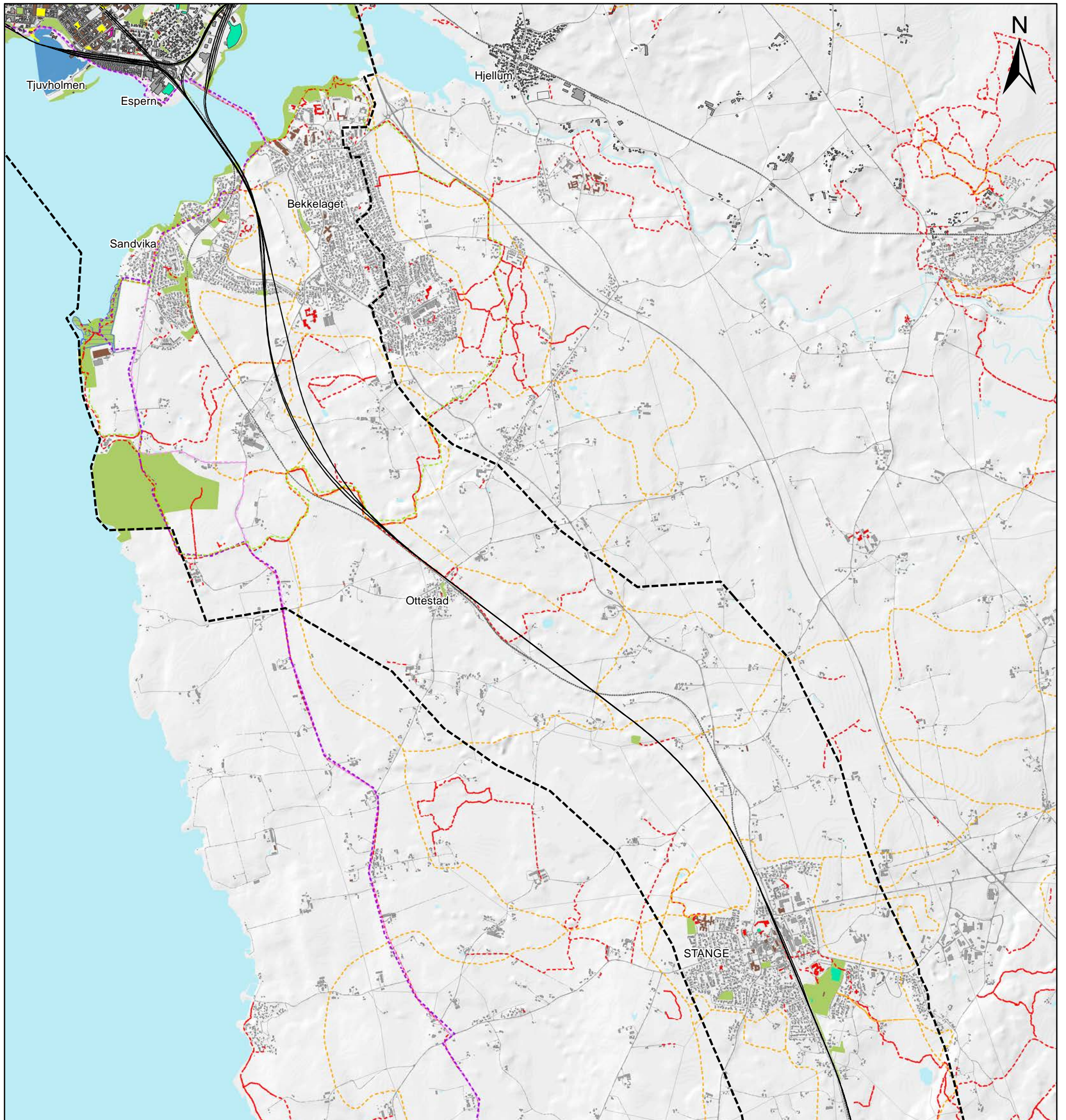
NF 21
Domkirkeodden
- Storhamar

Tema nærmiljø og friluftsliv - delområder Ringsaker

-  Eksisterende jernbane
-  Traséalternativer
-  Influensområde
-  Delområder

Dato: 14.03.2016 KS: mafi

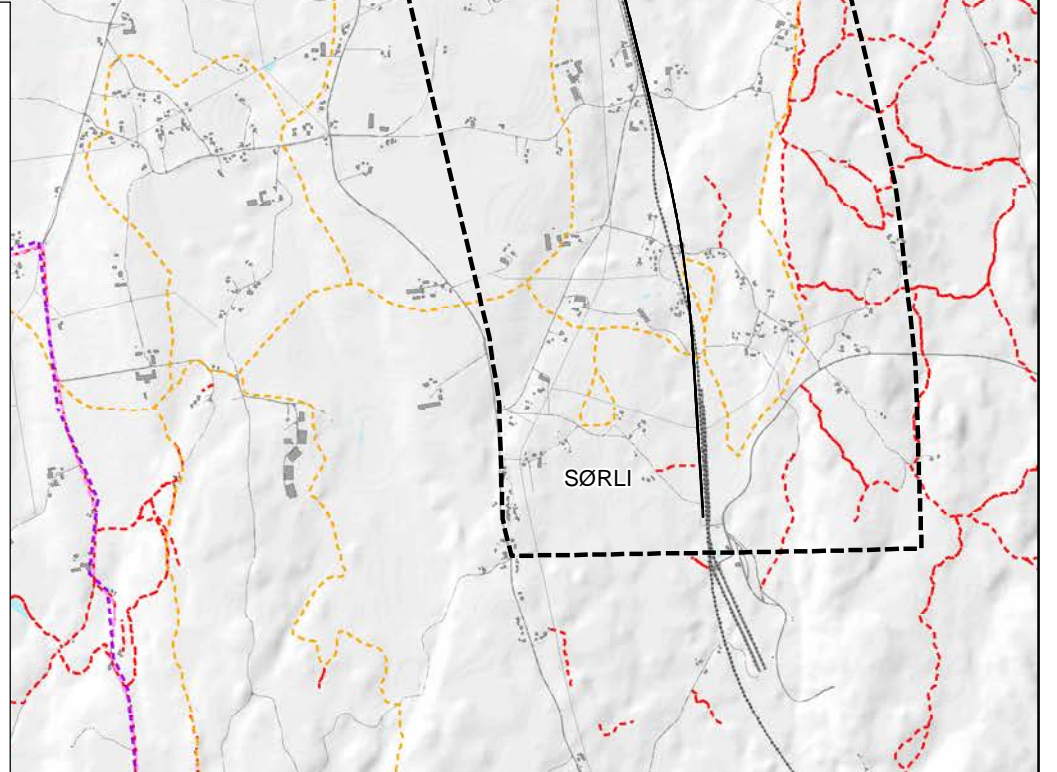


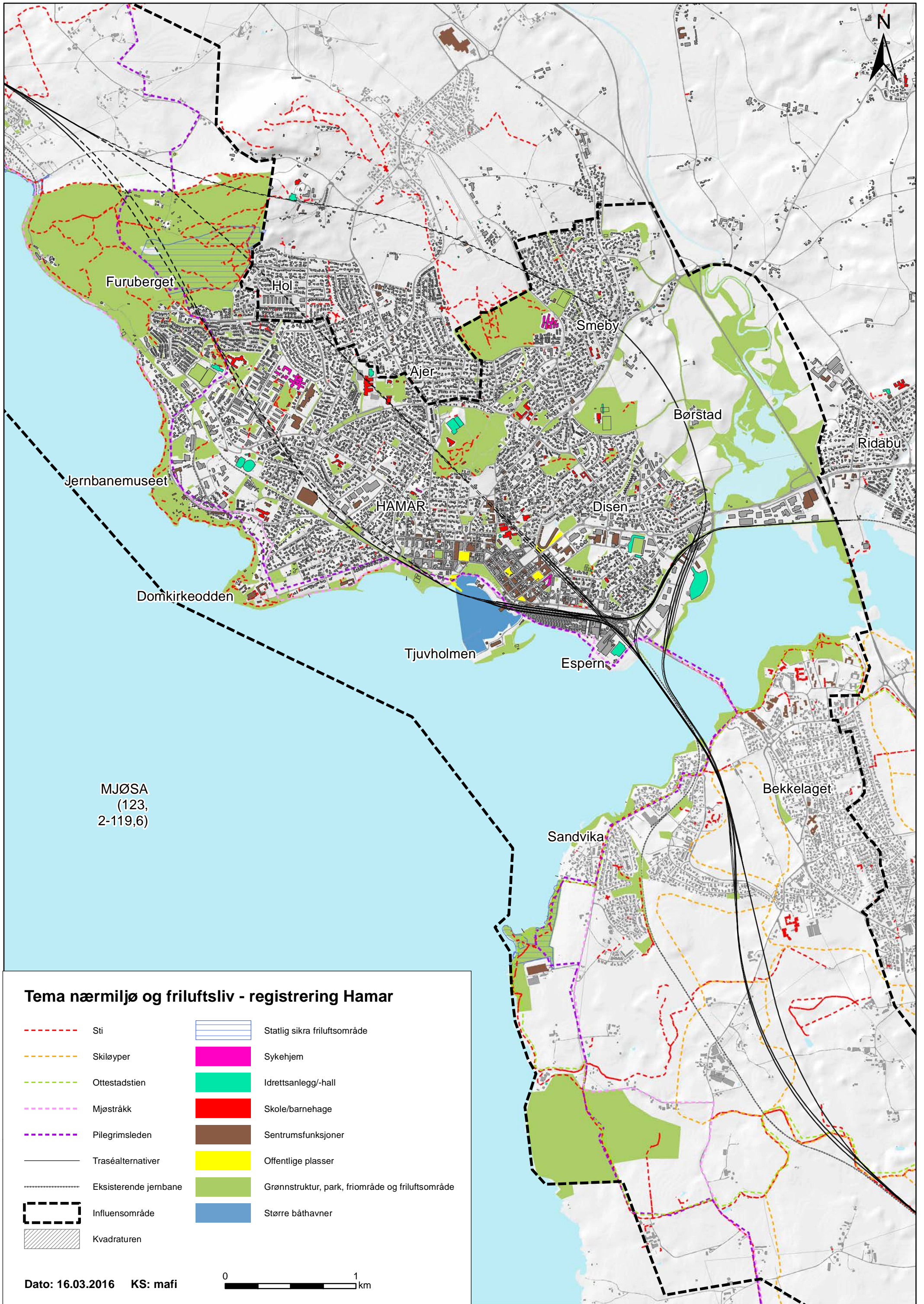


Tema nærmiljø og friluftsliv - registrering Stange

- | | | | |
|---|-----------------------|---|--|
|  | Sti |  | Statlig sikra friluftsområde |
|  | Skiløyper |  | Sykehjem |
|  | Ottestadstien |  | Idrettsanlegg/-hall |
|  | Mjøstråkk |  | Skole/barnehage |
|  | Pilegrimsleden |  | Sentrumsfunksjoner |
|  | Traséalternativer |  | Offentlige plasser |
|  | Eksisterende jernbane |  | Grønnstruktur, park, friområde og friluftsområde |
|  | Influensområde |  | Større båthavner |
|  | Kvadraturen | | |

Dato: 16.03.2016 KS: mafi





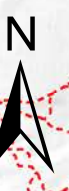
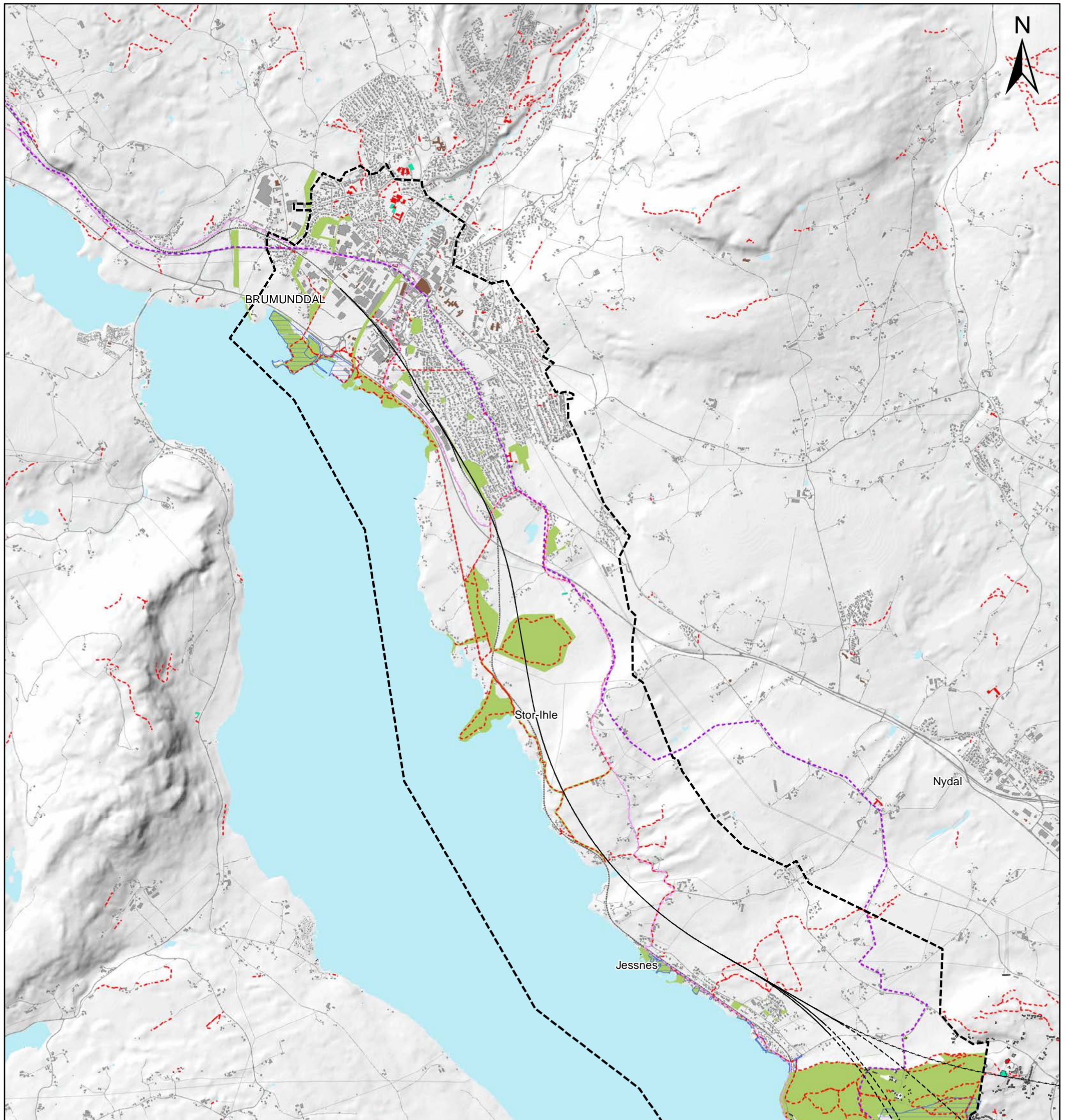
MJØSA
(123,
2-119,6)

Tema nærmiljø og friluftsliv - registrering Hamar

- | | | | |
|--|-----------------------|---|---|
|  | Sti |  | Statlig sikra friluftsområde |
|  | Skiløyper |  | Sykehjem |
|  | Ottestadstien |  | Idrettsanlegg/-hall |
|  | Mjøstråkk |  | Skole/barnehage |
|  | Pilegrimsleden |  | Sentrumsfunksjoner |
|  | Traséalternativer |  | Offentlige plasser |
|  | Eksisterende jernbane |  | Grønnstruktur, park, frområde og friluftsområde |
|  | Influensområde |  | Større båthavner |
|  | Kvadraturen | | |

Dato: 16.03.2016 KS: mafi



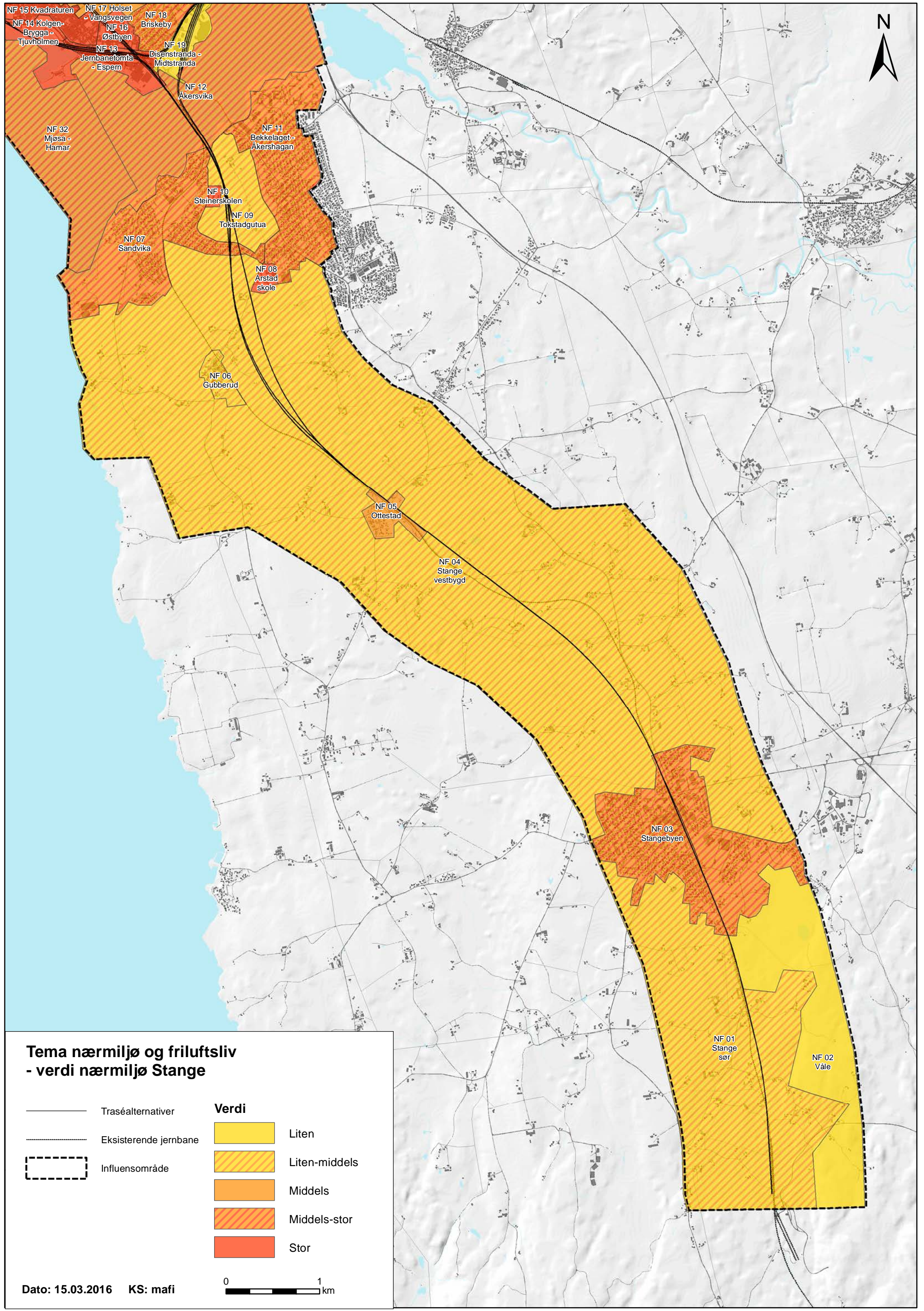


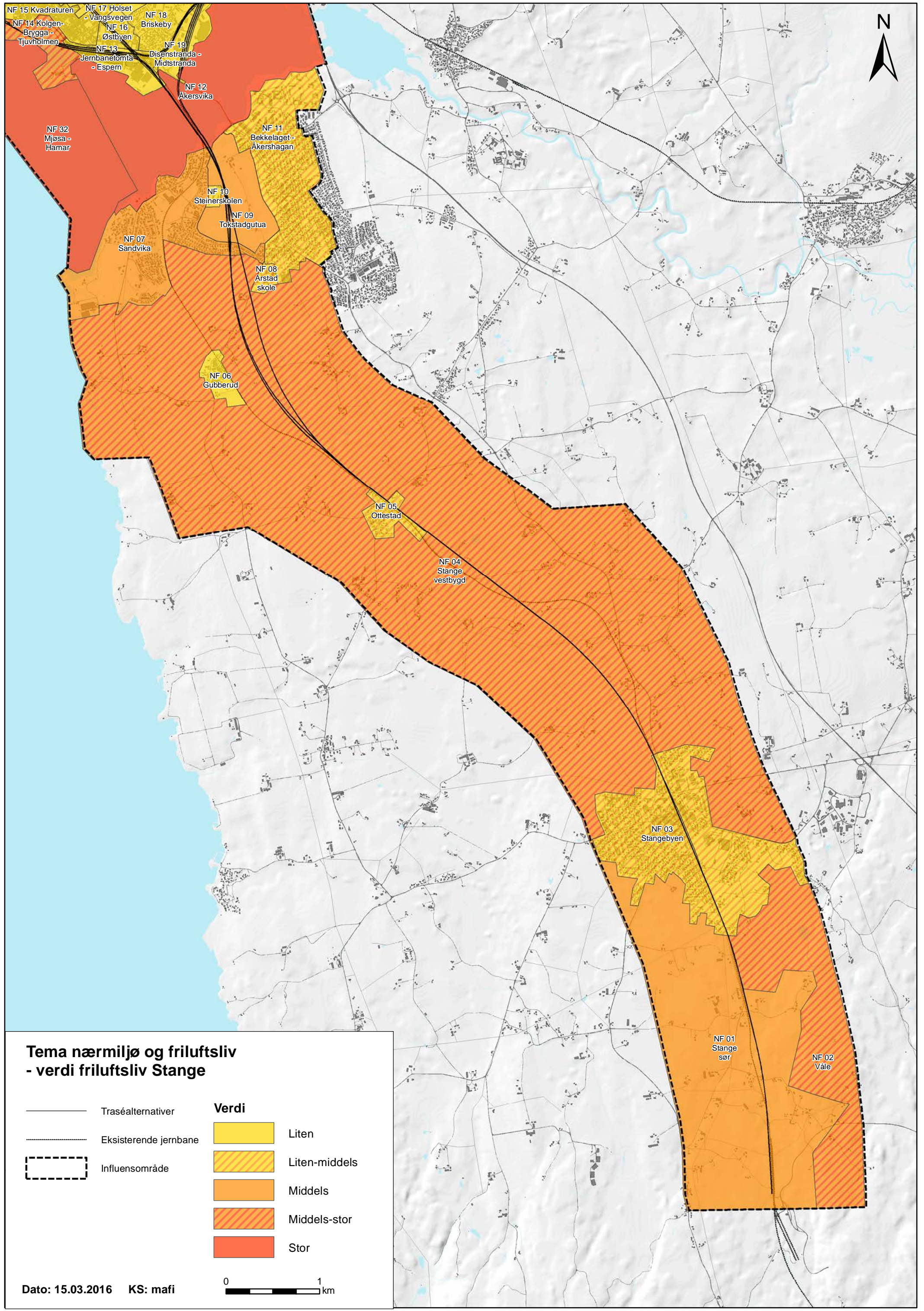
Tema nærmiljø og friluftsliv - registrering Ringsaker

	Sti		Statlig sikra friluftsområde
	Skiløyper		Sykehjem
	Ottestadstien		Idrettsanlegg/-hall
	Mjøstråkk		Skole/barnehage
	Pilegrimsleden		Sentrumsfunksjoner
	Traséalternativer		Offentlige plasser
	Eksisterende jernbane		Grønnstruktur, park, friområde og friluftsområde
	Influensområde		Større båthavner
	Kvadraturen		

Dato: 16.03.2016 KS: mafi







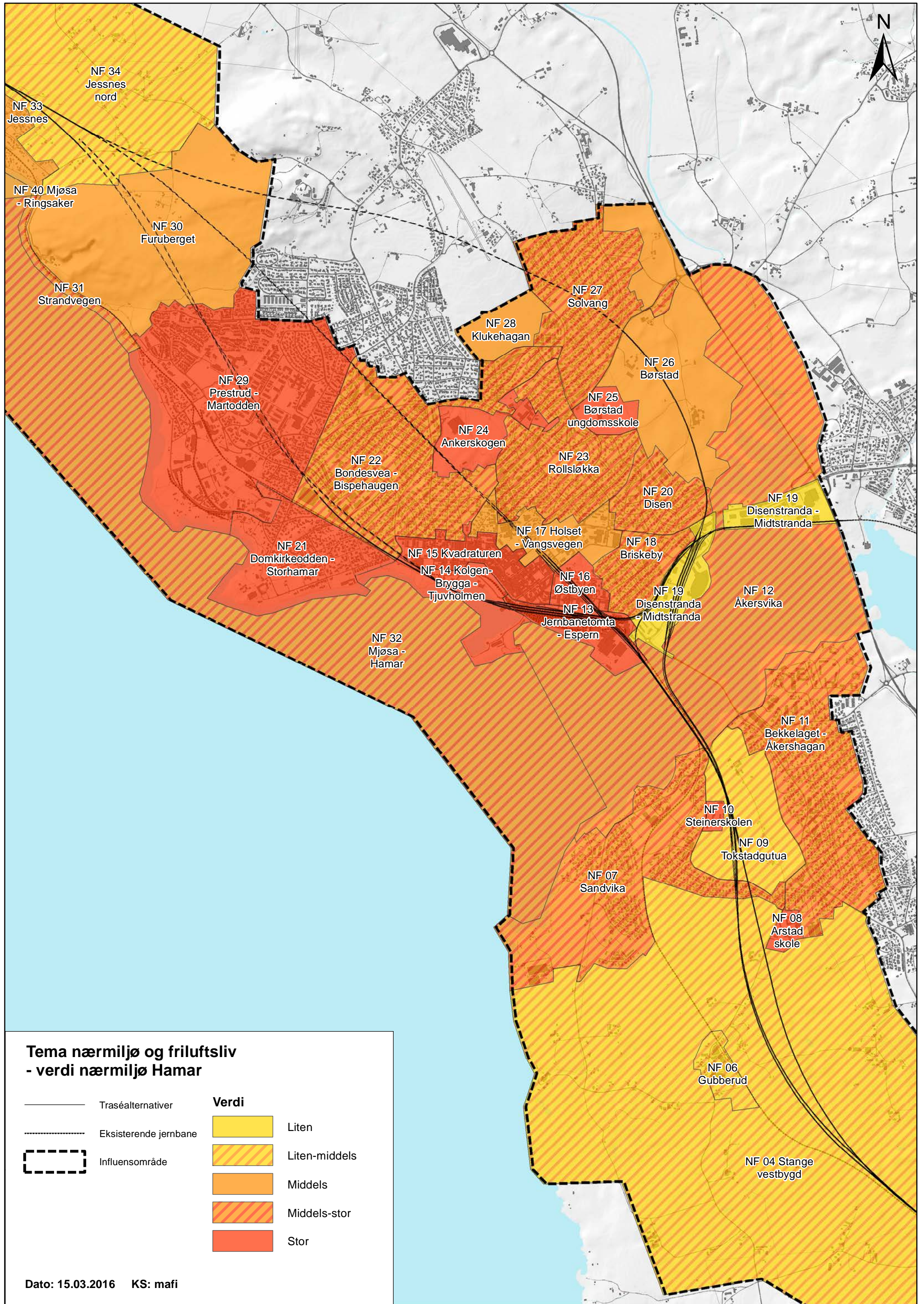
**Tema nærmiljø og friluftsliv
- verdi friluftsliv Stange**

- Traséalternativer
- Eksisterende jernbane
- ⬜ Influensområde

Verdi	
	Liten
	Liten-middels
	Middels
	Middels-stor
	Stor

Dato: 15.03.2016 KS: mafi



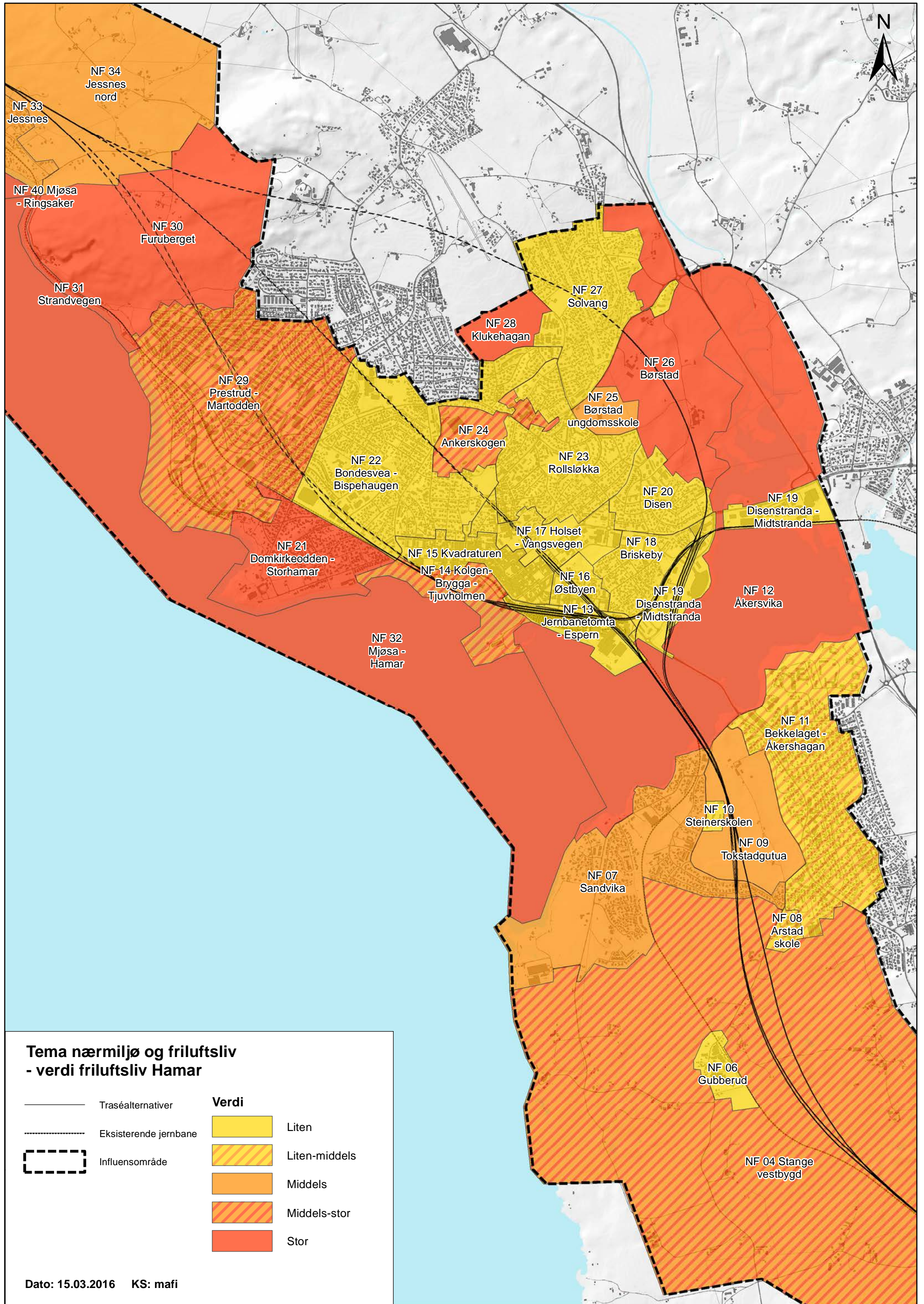


**Tema nærmiljø og friluftsliv
- verdi nærmiljø Hamar**

- Traséalternativer
- Eksisterende jernbane
- ⬜ Influensområde

Verdi

	Liten
	Liten-middels
	Middels
	Middels-stor
	Stor



NF 34
Jessnes
nord

NF 33
Jessnes

NF 40 Mjøsa
- Ringsaker

NF 30
Furuberget

NF 31
Strandvegen

NF 29
Prestrud -
Martodden

NF 22
Bondesvea -
Bispehaugen

NF 21
Domkirkeodden -
Storhamar

NF 32
Mjøsa -
Hamar

NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen-
Brygga -
Tjuvholmen

NF 24
Ankerskogen

NF 28
Klukehagan

NF 23
Rollsløkka

NF 17 Holset
- Vangsvegen

NF 16
Østbyen

NF 13
Jernbanetomta
- Espern

NF 27
Solvang

NF 25
Børstad
ungdomsskole

NF 26
Børstad

NF 18
Briskeby

NF 19
Disenstranda
- Midtstranda

NF 19
Disenstranda -
Midtstranda

NF 12
Åkersvika

NF 11
Bekkelaget -
Åkershagan

NF 10
Steinerskolen

NF 09
Tokstadgutua

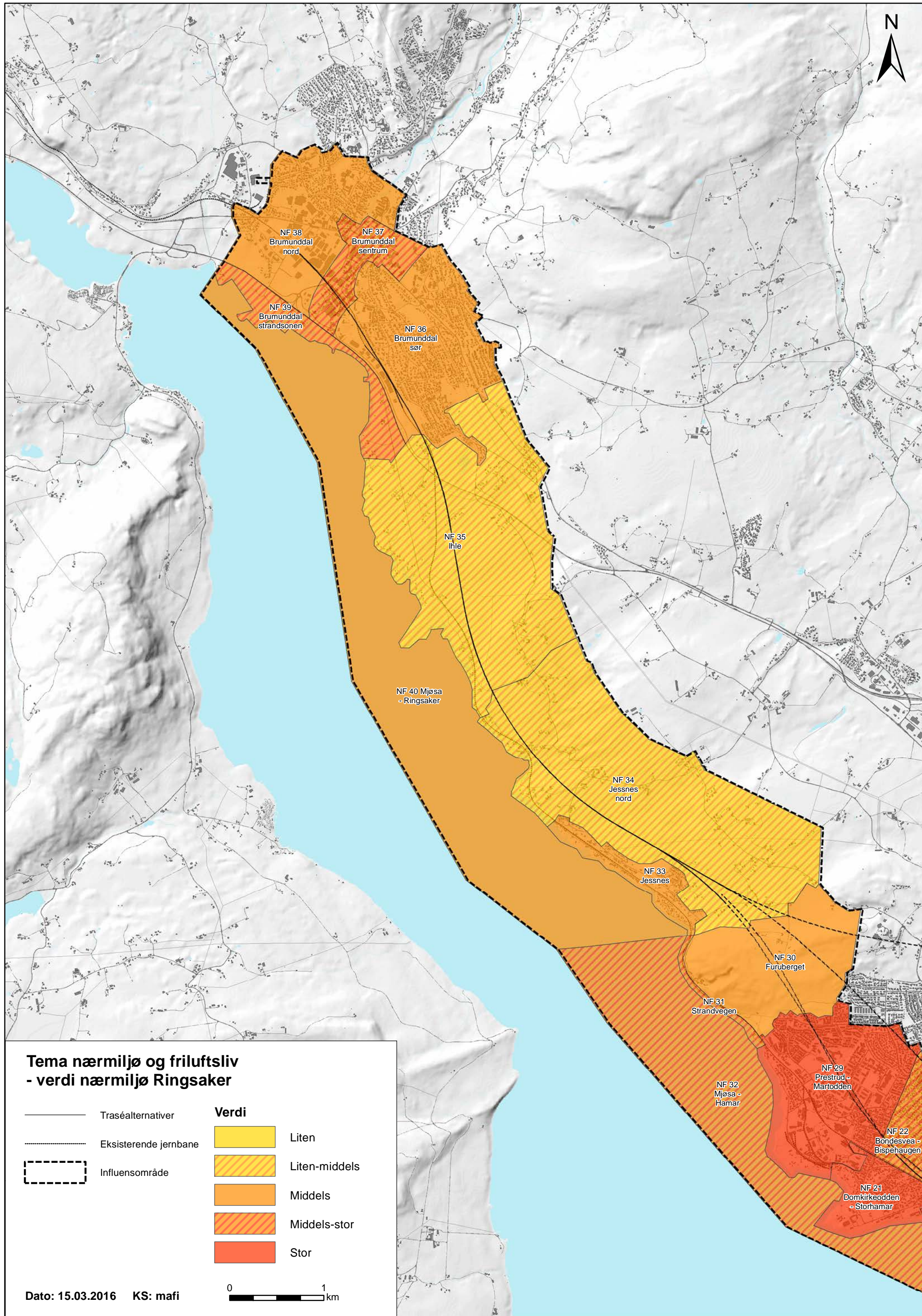
NF 07
Sandvika

NF 08
Arstad
skole

NF 06
Gubberud

NF 04 Stange
vestbygd

N



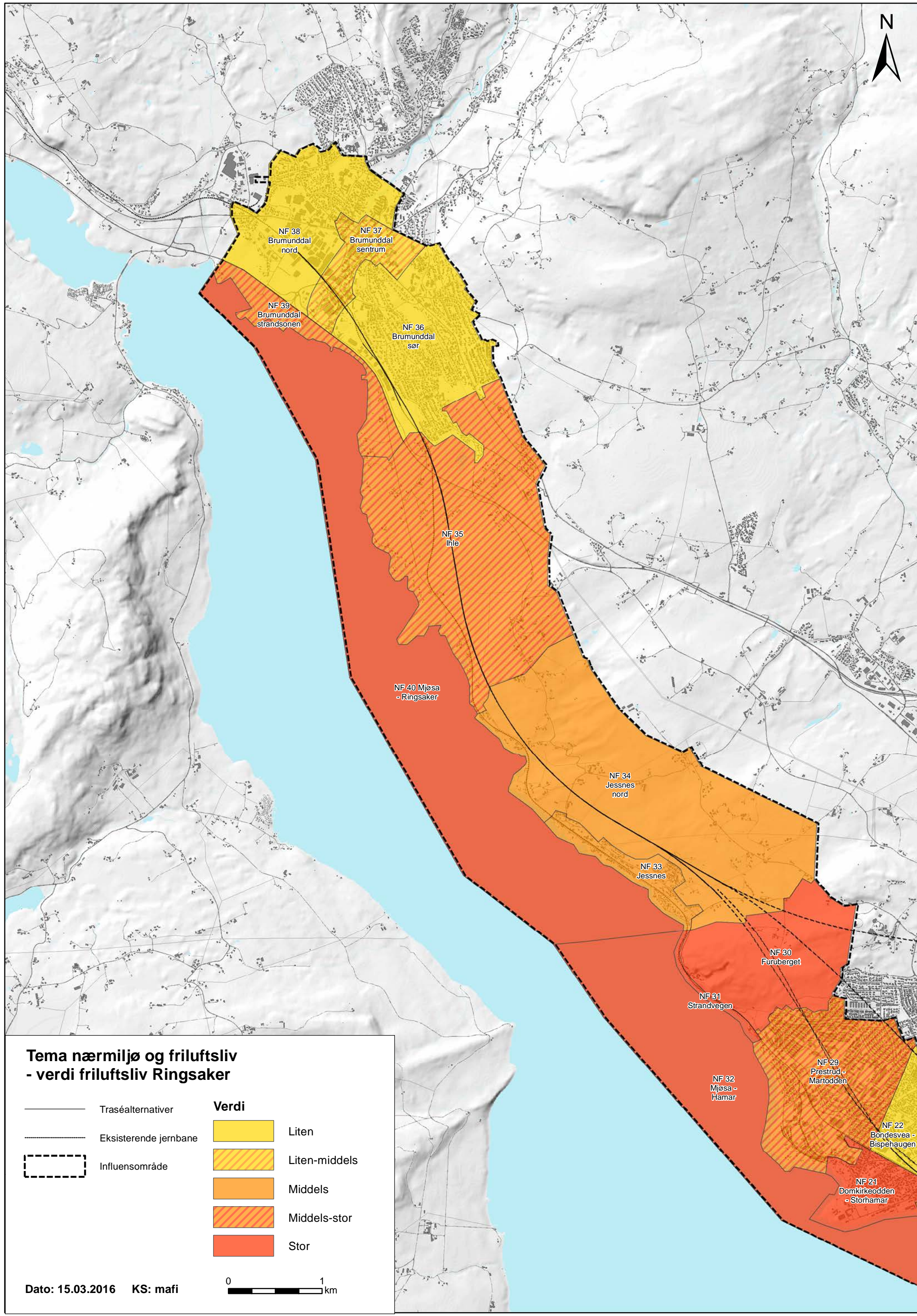
Tema nærmiljø og friluftsliv - verdi nærmiljø Ringsaker

- Traséalternativer
- Eksisterende jernbane
- ▭ Influensområde

Verdi	
	Liten
	Liten-middels
	Middels
	Middels-stor
	Stor

Dato: 15.03.2016 KS: mafi





Tema nærmiljø og friluftsliv - verdi friluftsliv Ringsaker

- Traséalternativer
- Eksisterende jernbane
- ▭ Influensområde

Verdi	
	Liten
	Liten-middels
	Middels
	Middels-stor
	Stor

Dato: 15.03.2016 KS: mafi



NF 38
Brumuddal
nord

NF 37
Brumuddal
sentrum

NF 39
Brumuddal
strandsonen

NF 36
Brumuddal
sør

NF 35
Ihle

NF 40 Mjøsa
-Ringsaker

NF 34
Jessnes
nord

NF 33
Jessnes

NF 30
Furuberget

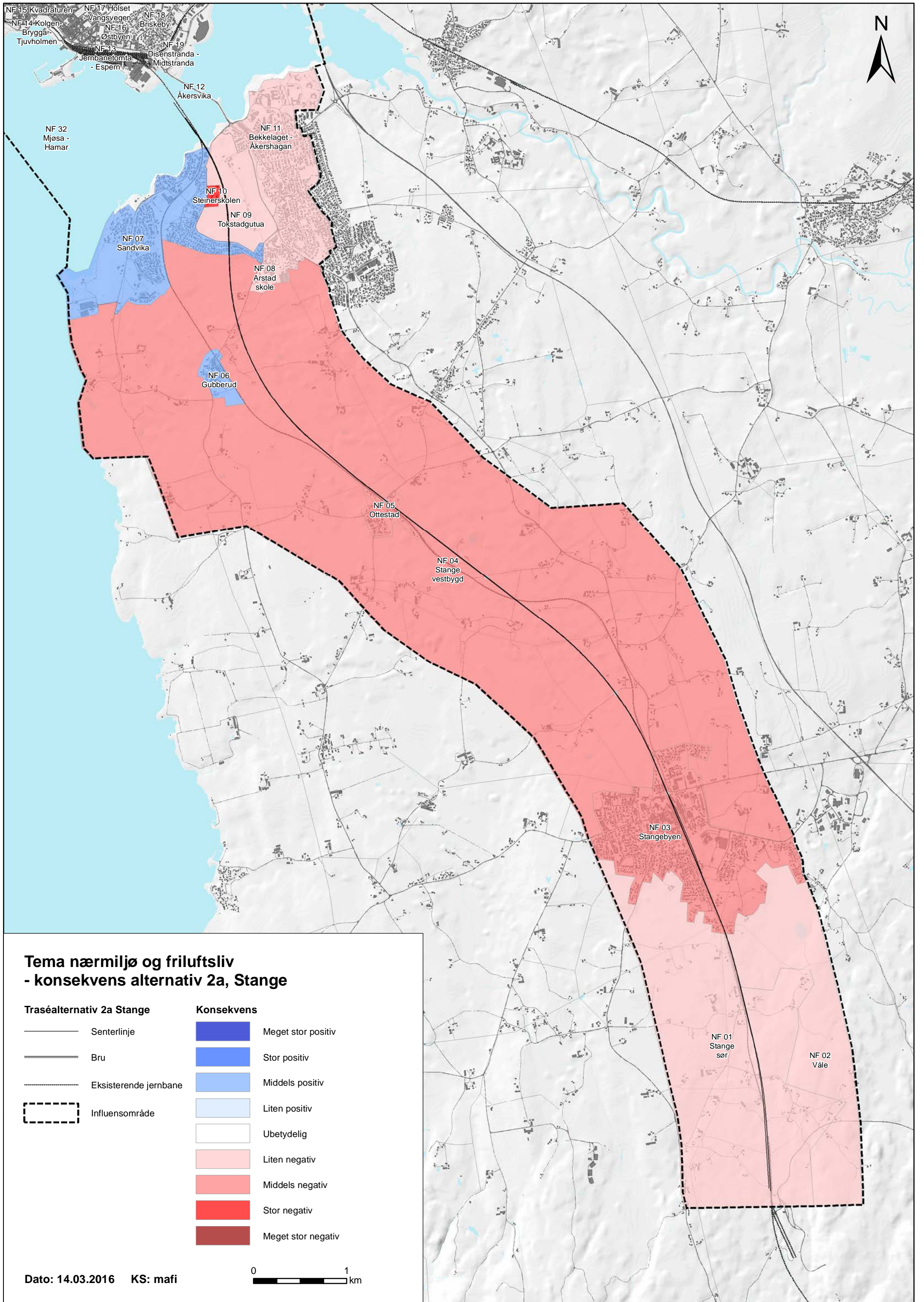
NF 31
Strandvegen

NF 32
Mjøsa -
Hamar

NF 29
Prestrud -
Martodden

NF 22
Bondesvea -
Bispehaugen

NF 21
Domkirkeodden
- Storhamar



NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen-
Brygga-
Tjuvholmen
NF 17 Hølset
Vangsvegen
NF 16 Østbyen
NF 18 Briskeby
NF 19 Disenstranda -
Midtstranda
NF 13 Jernbanetomta
- Espem

NF 12 Akersvika

NF 32 Mjøsa -
Hamar

NF 11 Bekkelaget -
Akershagan

NF 10 Steinerskolen

NF 09 Tokstadgutua

NF 07 Sandvika

NF 08 Arstad
skole

NF 06 Gubberud

NF 05 Ottestad

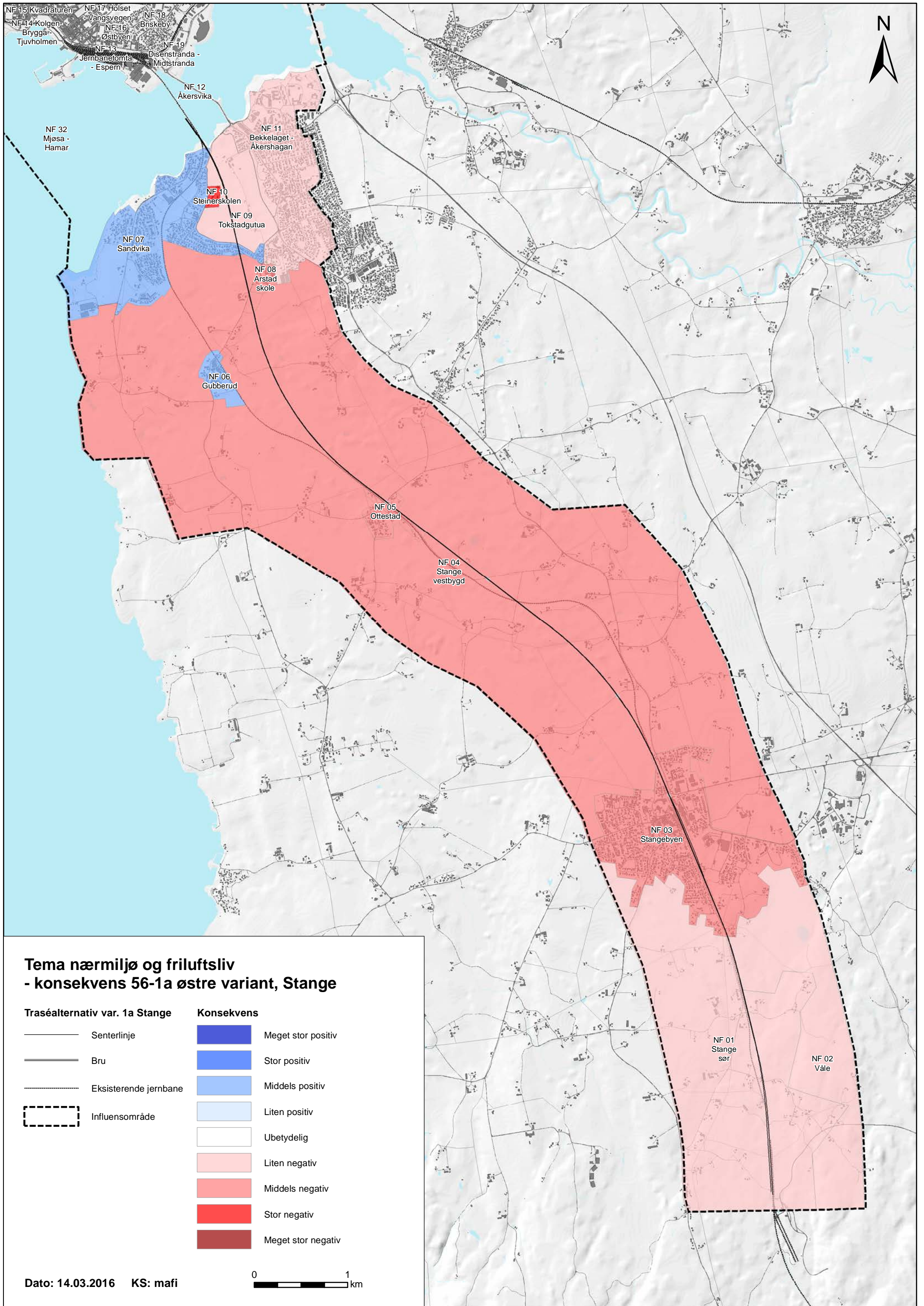
NF 04 Stange
vestbygd

NF 03 Stangebyen

NF 01 Stange
sør

NF 02 Våle





NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen-
Brygga-
Tjuvholmen
NF 17 Høiset
Vangsvegen
NF 16 Østbyen
NF 18 Briskeby
NF 19 Disenstranda -
Midtstranda
NF 13 Jernbanetomta
- Espem

NF 12 Akersvika

NF 32 Mjøsa -
Hamar

NF 11 Bekkelaget -
Akershagan

NF 10 Steinerskolen

NF 09 Tokstadgutua

NF 07 Sandvika

NF 08 Arstad
skole

NF 06 Gubberud

NF 05 Ottestad

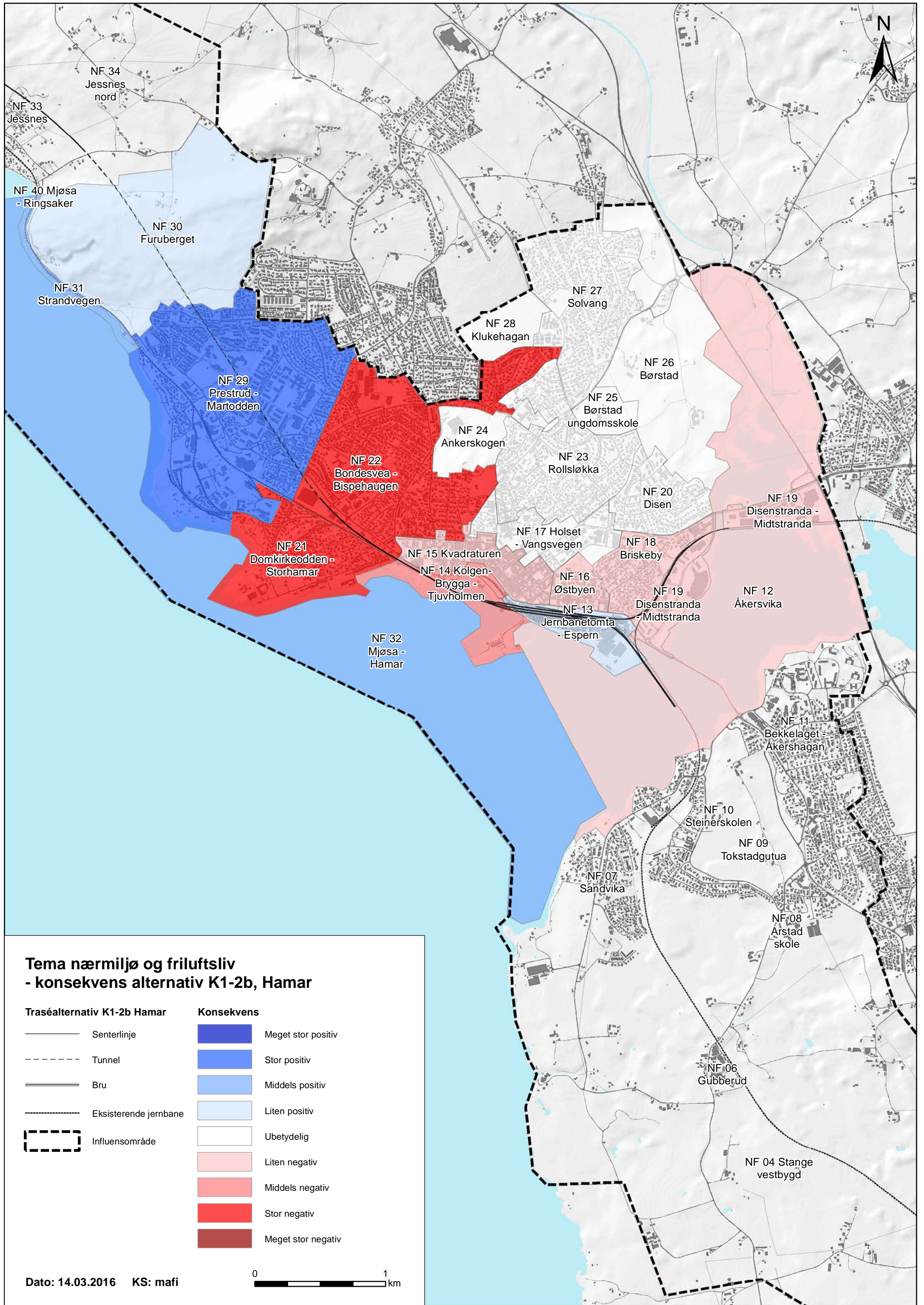
NF 04 Stange
vestbygd

NF 03 Stangebyen

NF 01 Stange
sør

NF 02 Våle





NF 34 Jessnes nord
NF 33 Jessnes

NF 40 Mjøsa - Ringsaker
NF 30 Furuberget

NF 31 Strandvegen

NF 29 Prestrud - Martodden

NF 22 Bondesvea - Bispehaugen

NF 21 Domkirkeodden - Storhamar

NF 32 Mjøsa - Hamar

NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen - Brygga - Tjuvholmen

NF 24 Ankerskogen

NF 28 Klukehagan

NF 27 Solvang

NF 25 Børstad ungdomsskole

NF 23 Rollsløkka

NF 17 Holset - Vangsvegen

NF 16 Østbyen

NF 13 Jernbanetomta - Espern

NF 18 Briskeby

NF 19 Disenstranda - Midtstranda

NF 26 Børstad

NF 20 Disen

NF 19 Disenstranda - Midtstranda

NF 12 Åkersvika

NF 11 Bekkelaget - Akershagan

NF 10 Steinerskolen

NF 09 Tokstadgutua

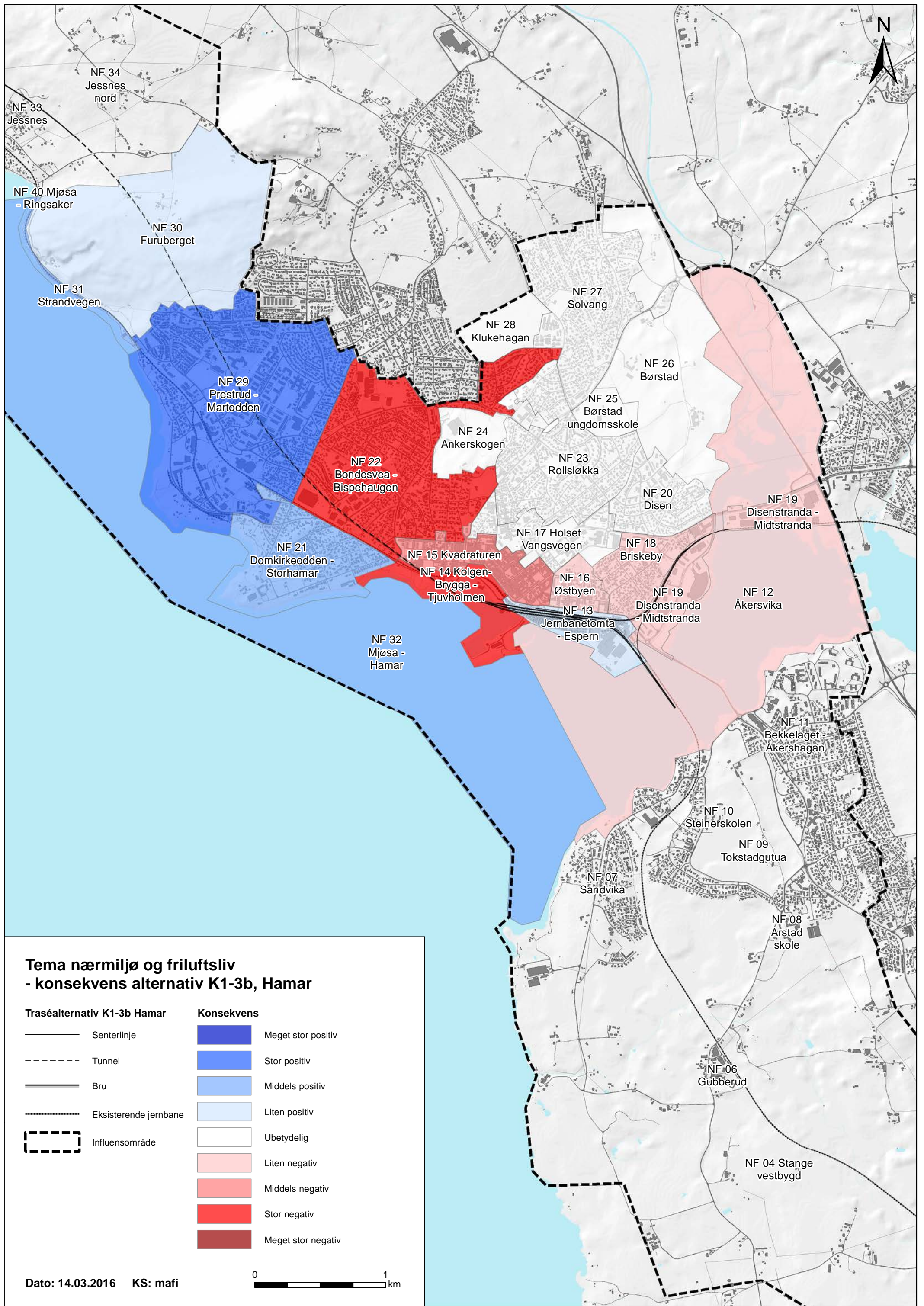
NF 07 Sandvika

NF 08 Arstad skole

NF 06 Gubberud

NF 04 Stange vestbygd





NF 34 Jessnes nord
NF 33 Jessnes

NF 40 Mjøsa - Ringsaker
NF 30 Furuberget

NF 31 Strandvegen

NF 29 Prestrud - Martodden

NF 22 Bondesvea - Bispehaugen

NF 21 Domkirkeodden - Storhamar

NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen - Brygga - Tjuvholmen

NF 32 Mjøsa - Hamar

NF 28 Klukehagan

NF 24 Ankerskogen

NF 27 Solvang

NF 25 Børstad ungdomsskole

NF 23 Rollsløkka

NF 17 Holset - Vangsvegen

NF 16 Østbyen

NF 13 Jernbanetomta - Espern

NF 26 Børstad

NF 20 Disen

NF 18 Briskeby

NF 19 Disenstranda - Midtstranda

NF 19 Disenstranda - Midtstranda

NF 19 Disenstranda - Midtstranda

NF 12 Åkersvika

NF 11 Bekkelaget - Akershagan

NF 10 Steinerskolen

NF 09 Tokstadgutua

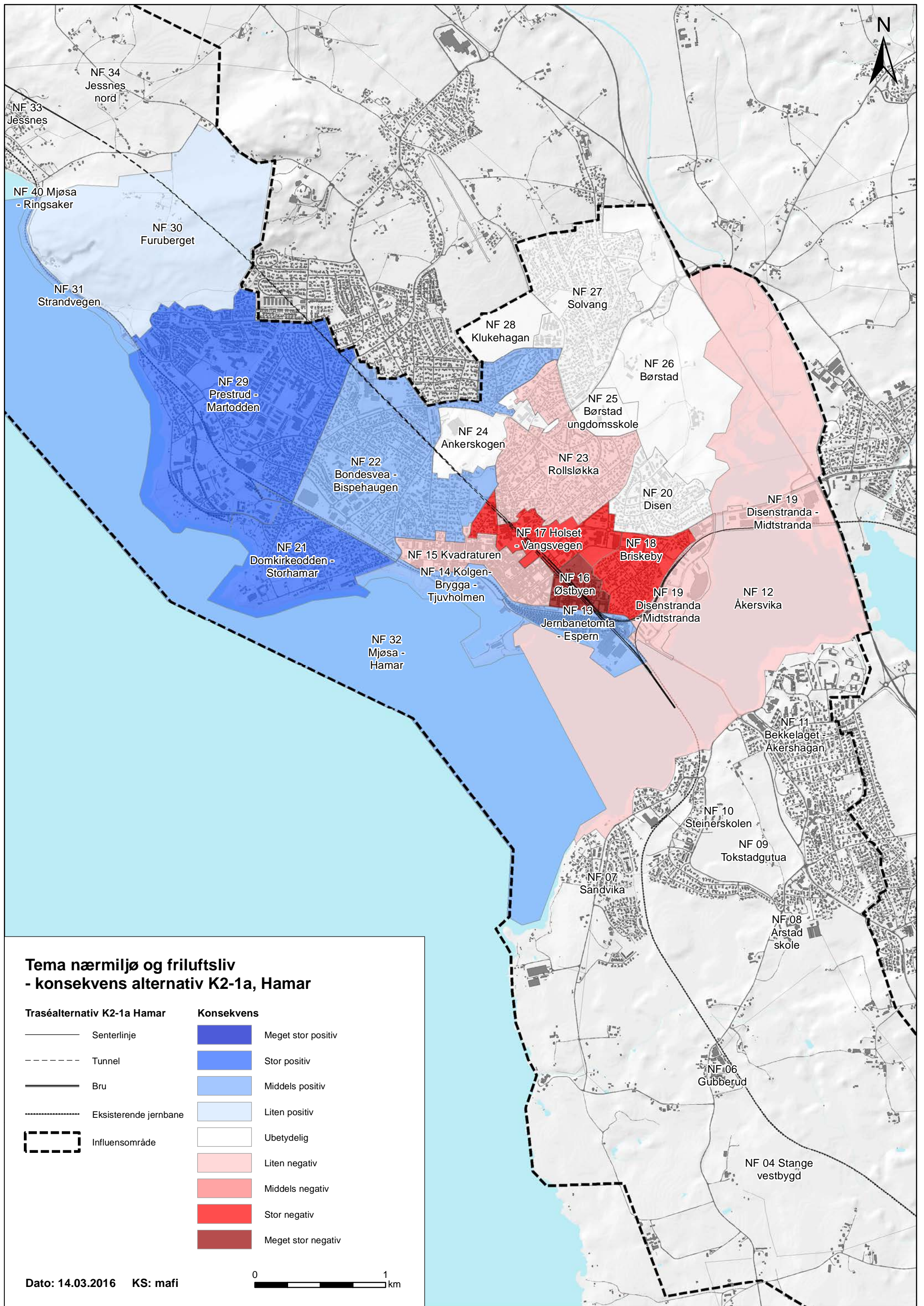
NF 07 Sandvika

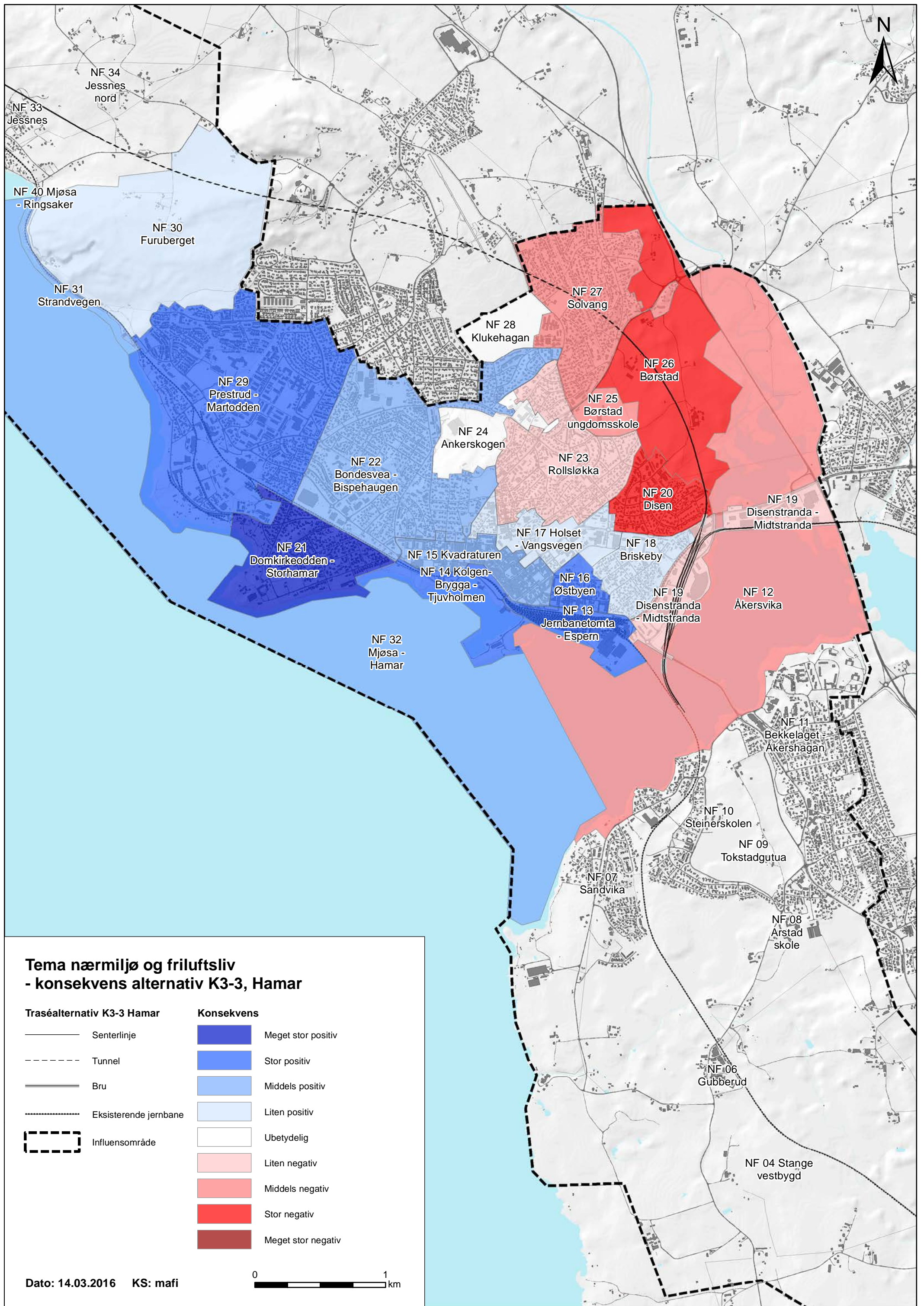
NF 08 Arstad skole

NF 06 Gubberud

NF 04 Stange vestbygd







NF 34
Jessnes
nord

NF 33
Jessnes

NF 40 Mjøsa
- Ringsaker

NF 30
Furuberget

NF 31
Strandvegen

NF 29
Prestrud -
Martodden

NF 22
Bondesvea -
Bispehaugen

NF 21
Domkirkeodden -
Storhamar

NF 15 Kvadraturen
NF 14 Kolgen-
Brygga -
Tjuvholmen

NF 32
Mjøsa -
Hamar

NF 28
Klukehagan

NF 24
Ankerskogen

NF 23
Rollsløkka

NF 17 Holset
- Vangsvegen

NF 16
Østbyen

NF 13
Jernbanetomta
- Espern

NF 07
Sandvika

NF 06
Gubberud

NF 08
Arstad
skole

NF 09
Tokstadgutua

NF 10
Steinerskolen

NF 11
Bekkelaget -
Akershagan

NF 12
Åkersvika

NF 18
Briskeby

NF 19
Disenstranda -
Midtstranda

NF 19
Disenstranda -
Midtstranda

NF 20
Disen

NF 25
Børstad
ungdomsskole

NF 26
Børstad

NF 27
Sølvang

NF 28
Klukehagan

NF 29
Prestrud -
Martodden

NF 30
Furuberget

NF 31
Strandvegen

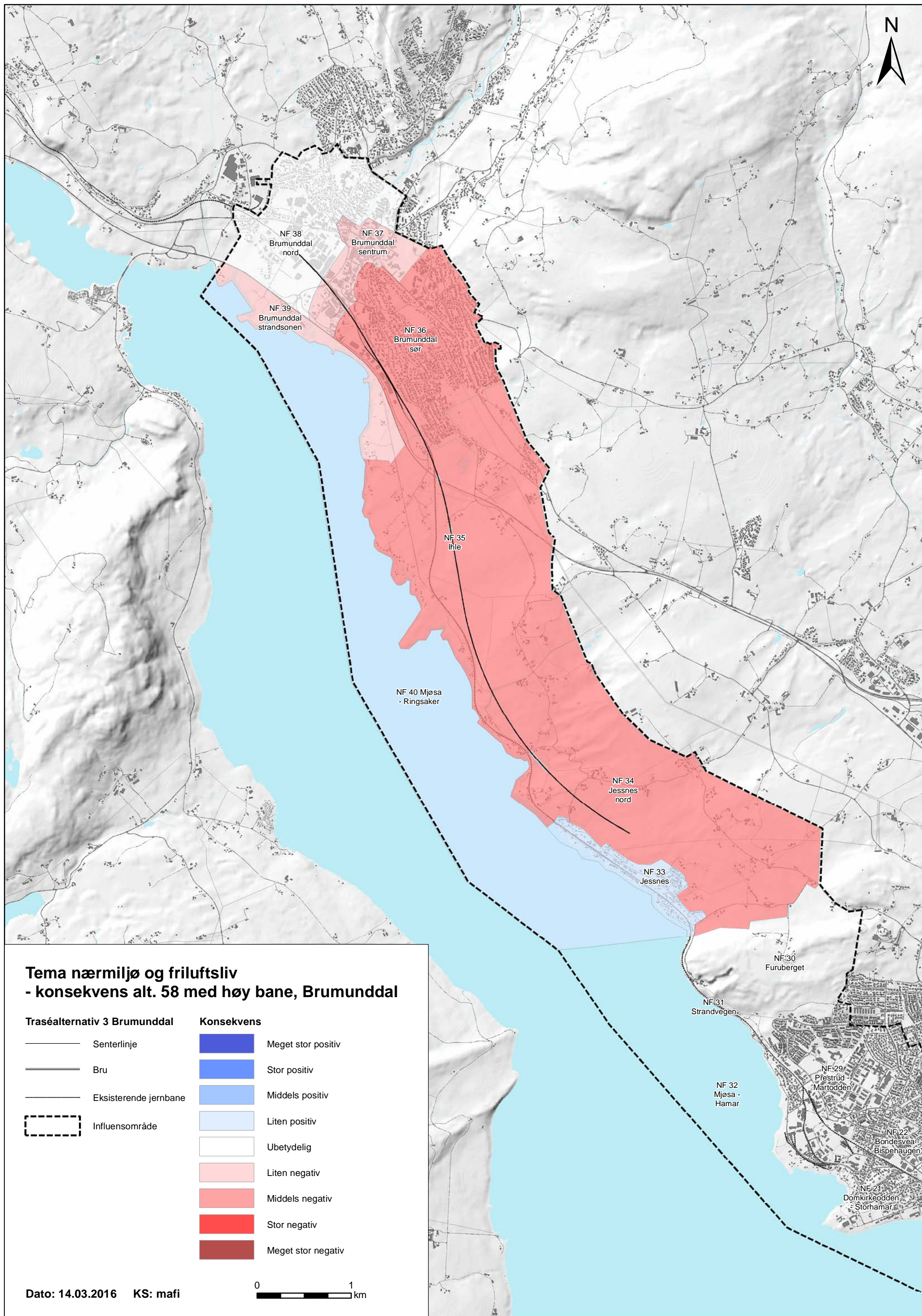
NF 32
Mjøsa -
Hamar

NF 33
Jessnes

NF 34
Jessnes
nord

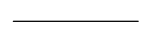

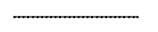

NF 40 Mjøsa
- Ringsaker





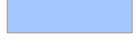
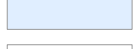







Tema nærmiljø og friluftsliv - konsekvens alt. 58 med høy bane, Brumunddal

Traséalternativ 3 Brumunddal

-  Senterlinje
-  Bru
-  Eksisterende jernbane
-  Influensområde

Konsekvens

-  Meget stor positiv
-  Stor positiv
-  Middels positiv
-  Liten positiv
-  Ubetydelig
-  Liten negativ
-  Middels negativ
-  Stor negativ
-  Meget stor negativ

Dato: 14.03.2016 KS: mafi



Vedlegg 2 Matriser som viser vurdering av konsekvenser for hvert delområde

Påfølgende matriser viser konsekvens for nærmiljø og konsekvens for friluftsliv, samt samlet konsekvens for de ulike delområdene i Stange, Hamar og Ringsaker. Matrisene synliggjør hvilket deltema som er mest vektlagt ved vurdering av den samlede konsekvensen.

NF01 Stange sør	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	0	0
Konsekvens	0	0
Friluftsliv		
Verdi	M	M
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	-	-

NF02 Våle	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	L	L
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Friluftsliv		
Verdi	M/S	M/S
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	-	-

NF03 Stangebyen	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	M/S	M/S
Omfang	--	--
Konsekvens	--	--
Friluftsliv		
Verdi	L	L
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	--	--

NF04 Stange vestbygd	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	--/--	--/--
Konsekvens	--	-
Friluftsliv		
Verdi	M/S	M/S
Omfang	--	--
Konsekvens	--	--
Samlet konsekvens		
	--	--

NF05 Ottestad stasjonssted	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	M	M
Omfang	--	--
Konsekvens	--	--
Friluftsliv		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	--	--

NF06 Gubberud	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	++	++
Konsekvens	++	++
Friluftsliv		
Verdi	L	L
Omfang	0	0
Konsekvens	0	0
Samlet konsekvens		
	++	++

NF07 Sandvika	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	M/S	M/S
Omfang	++	++
Konsekvens	++	++
Friluftsliv		
Verdi	M	M
Omfang	++	++
Konsekvens	++	++
Samlet konsekvens		
	++	++

NF08 Arstad skole	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	S	S
Omfang	-	-/--
Konsekvens	-	--
Friluftsliv		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	-	--

NF09 Tokstad-gutua	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	--	--
Konsekvens	-	-
Friluftsliv		
Verdi	M	M
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	-	-

NF10 Steiner-skolen	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	S	S
Omfang	--	--
Konsekvens	---	---
Friluftsliv		
Verdi	L	L
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	---	---

NF11 Bekkelaget Åkershagen	2a	56-1a
Nærmiljø		
Verdi	M/S	M/S
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Friluftsliv		
Verdi	L/M	L/M
Omfang	-	-
Konsekvens	-	-
Samlet konsekvens		
	-	-

NF12 Åkersvika	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	-	-	-	-
Konsekvens	-	-	-	-
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	-	-	-	-/--
Konsekvens	-	-	-	--
Samlet konsekvens				
	-	-	-	--

NF13 Jernbane- tomta Espern	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	+	+	++	++/+++
Konsekvens	+	+	++	+++
Friluftsliv				
Verdi	L/M	L/M	L/M	L/M
Omfang	+	+	++	++/+++
Konsekvens	+	+	++	++
Samlet konsekvens				
	+	+	++	+++

NF14 Koigen Brygga Tjuvholmen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	-/--	-/--	++	++/+++
Konsekvens	--	--	++	+++
Friluftsliv				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	-	-	++	++
Konsekvens	-	-	++	++
Samlet konsekvens				
	--	--	++	+++

NF15 Kvadraturen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	-	-	-	++
Konsekvens	-	-	-	++
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	-	-	+	+/++
Konsekvens	-	-	+	+
Samlet konsekvens				
	-	-	-	++

NF16 Østbyen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	-	-	---	++/+++
Konsekvens	-	-	----	+++
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Samlet konsekvens				
	-	-	----	+++

NF17 Holset Vangsvegen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M	M	M	M
Omfang	0	0	----	+
Konsekvens	0	0	----	+
Friluftsliv				
Verdi	L-	L-	L-	L-
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Samlet konsekvens				
	0	0	----	+

NF18 Briskebyen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	-	-	--/---	+
Konsekvens	-	-	---	+
Friluftsliv				
Verdi	L-	L-	L-	L-
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Samlet konsekvens				
	-	-	---	+

NF19 Disenstranda Midtstranda	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	0	0	-	-
Konsekvens	0	0	-	-
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	-	-	-	-/--
Konsekvens	-	-	-	-
Samlet konsekvens				
	-	-	-	-

NF20 Disen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	0	--/--
Konsekvens	0	0	0	---
Friluftsliv				
Verdi	L/M	L/M	L/M	L/M
Omfang	0	0	0	--/--
Konsekvens	0	0	0	--
Samlet konsekvens				
	0	0	0	---

NF21 Domkirke- odden Storhamar	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	-	-	+/+++	+/+++
Konsekvens	-	-	+++	+++
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	+	+	+/+++	+/+++
Konsekvens	+	+	+++	+++
Samlet konsekvens				
	-	-	+++	+++

NF22 Bondesvea Bispehaugen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	--/--	--/--	+/+++	+/+++
Konsekvens	---	---	++	++
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	+	+	+	+
Konsekvens	+	+	+	+
Samlet konsekvens				
	---	---	++	++

NF23 Rollsløkka	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	-	0
Konsekvens	0	0	-	0
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	0	0	0	-/--
Konsekvens	0	0	0	-
Samlet konsekvens				
	0	0	-	-

NF24 Ankerskogen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Friluftsliv				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Samlet konsekvens				
	0	0	0	0

NF25 Børstad ungdomsskole	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	0	0	0	-/--
Konsekvens	0	0	0	--
Friluftsliv				
Verdi	M	M	M	M
Omfang	0	0	0	-/--
Konsekvens	0	0	0	-
Samlet konsekvens				
	0	0	0	--

NF26 Børstad	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	0	--
Konsekvens	0	0	0	--
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	0	0	0	--/--
Konsekvens	0	0	0	---
Samlet konsekvens				
	0	0	0	---

NF27 Solvang	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	0	-
Konsekvens	0	0	0	-
Friluftsliv				
Verdi	L	L	L	L
Omfang	0	0	0	-
Konsekvens	0	0	0	-
Samlet konsekvens				
	0	0	0	-

NF28 Klukhagan	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	0	0	0	0
Konsekvens	0	0	0	0
Samlet konsekvens	0	0	0	0

NF29 Prestrud Martodden	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	+/+++	+/+++	+/+++	+/+++
Konsekvens	+++	+++	+++	+++
Friluftsliv				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	+/+++	+/+++	+/+++	+/+++
Konsekvens	++	++	++	++
Samlet konsekvens	+++	+++	+++	+++

NF30 Furuberget	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	+	+	+	+
Konsekvens	+	+	+	+
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	+	+	+	+
Konsekvens	+	+	+	+
Samlet konsekvens	+	+	+	+

NF31 Strandvegen	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	++	++	++	++
Konsekvens	++	++	++	++
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	++	++	++	++
Konsekvens	++	++	++	++
Samlet konsekvens	++	++	++	++

NF32 Mjøsa Hamar	K1-2	K1-3b	K2-1a	K3-3
Nærmiljø				
Verdi	M/S	M/S	M/S	M/S
Omfang	+/++	+/++	++	++
Konsekvens	++	++	++	++
Friluftsliv				
Verdi	S	S	S	S
Omfang	+/++	+/++	++	++
Konsekvens	++	++	++	++
Samlet konsekvens	++	++	++	++

NF33 Jessnes	58
Nærmiljø	
Verdi	M
Omfang	+
Konsekvens	+
Friluftsliv	
Verdi	M
Omfang	+
Konsekvens	+
Samlet konsekvens	
	+

NF34 Jessnes nord	58
Nærmiljø	
Verdi	L/M
Omfang	-
Konsekvens	-
Friluftsliv	
Verdi	M
Omfang	--
Konsekvens	--
Samlet konsekvens	
	--

NF35 Ile	58
Nærmiljø	
Verdi	L/M
Omfang	-
Konsekvens	-
Friluftsliv	
Verdi	M/S
Omfang	--
Konsekvens	--
Samlet konsekvens	
	--

NF36 Brumunddal sør	58
Nærmiljø	
Verdi	M
Omfang	--
Konsekvens	--
Friluftsliv	
Verdi	L
Omfang	0
Konsekvens	0
Samlet konsekvens	
	--

NF37 Brumunddal sentrum	58
Nærmiljø	
Verdi	M/S
Omfang	-/--
Konsekvens	-
Friluftsliv	
Verdi	L/M
Omfang	-
Konsekvens	-
Samlet konsekvens	
	-

NF38 Brumunddal nord	58
Nærmiljø	
Verdi	M
Omfang	0
Konsekvens	0
Friluftsliv	
Verdi	L
Omfang	0
Konsekvens	0
Samlet konsekvens	
	0

NF39 Brumunddal strandsoner	58
Nærmiljø	
Verdi	M/S
Omfang	-
Konsekvens	-
Friluftsliv	
Verdi	M/S
Omfang	-
Konsekvens	-
Samlet konsekvens	
	-

NF40 Mjøsa i Ringsaker	58
Nærmiljø	
Verdi	M
Omfang	+
Konsekvens	+
Friluftsliv	
Verdi	S
Omfang	+
Konsekvens	+
Samlet konsekvens	
	+