

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Jonny Iversen

Arkiv: PLA 329

Arkivsaksnr.: 18/277-101

Saken skal sluttbehandles av: Det faste planutvalg

Førstegangsbehandling - Detaljreguleringsplan for IC dobbeltspor Sørli-Åkersvika

Rådmannens innstilling:

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-10, vedtar Det faste planutvalg å legge forslag til reguleringsplan for IC dobbeltspor jernbane Sørli-Åkersvika, med rådmannens alternativ, til høring og offentlig ettersyn. Forslaget sendes berørte parter og offentlige myndigheter til uttattelse. Planforslaget med alternativ fremgår av dokumenter som angitt i vedleggslisten til dette saksfremlegget.

Stange, den 16.09.2019

Kaija Eide Drønen
Rådmann

Frode Haugan
Kommunalsjef for samfunnsutvikling

SAKSOPPLYSNINGER

Sammendrag:

Bakgrunn:

Bane NOR følger nå opp Nasjonal Transportplan 2018-2019 med planlegging av InterCity-strekningen på Dovrebanen. I denne planen er det fastsatt en fremdrift hvor strekningen Sørli-Åkersvika skal være ferdig detaljregulert i løpet av 2019, og stå ferdig utbygget innen 2026. Sørli-Åkersvika er den tredje delstrekningen for dobbeltsporet som reguleres gjennom Stange kommune. Fra kommunegrensen med Eidsvoll i sør til Espa/Kleverud er dobbeltspor regulert i plan for Fellesprosjektet med E6, vedtatt 3.11.2010 og fra Kleverud-Sørli i plan vedtatt 22.06.16. Planforslaget som nå legges frem skal legge til rette for utbygging av nytt dobbeltspor med tilhørende funksjoner mellom Sørli og Åkersvika.

Planforslaget bygger videre på kommunedelplan for IC Sørli-Brumunddal, vedtatt i Stange kommunestyre 15.12.16, sak 129/16. I denne planen ble det blant annet tatt stilling til hvor jernbanekorridoren skulle gå i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker, og korridorene ble konsekvensutredet.

Planprosess og medvirkning

Reguleringsplanarbeidet ble startet opp i 2018, og det ble varslet oppstart 08.02.18. Til oppstartsvarselet er det innkommet uttalelser som er sammenstilt og svart opp av Bane NOR i merknadsdokumentet, vedlegg nr. 16. I forbindelse med igangsetting av reguleringsplanarbeidet ble det deretter arrangert et åpent informasjonsmøte om planen i kommunestyresalen, 15.02.18.

Videre har det blitt avholdt planmyndighetsmøte mellom Bane NOR, Rambøll/Sweco og Stange kommune ca. annenhver uke. Formålet med disse møtene har vært å diskutere, informere og avklare ulike temaer for planleggingen. Det har også blitt satt ned en egen knutepunktgruppe som har hatt til hensikt å arbeide med utviklingen av Stangebyen som knutepunkt, og en arbeidsgruppe for å jobbe med kompensasjonsprosjektet for landbruk. Det har blitt utført gårdsregistreringer og holdt egne møter med berørte grunneiere, og Bane NOR har arrangert åpne kontordager som en del av medvirkningsarbeidet. Se kapittel 2.4 i planbeskrivelsen for mer om medvirkning og planprosess.

Planutvalget behandlet, den 18.06.19, et planforslag for dobbeltspor jernbane. Planutvalget vedtok i møte den 18.06.19 å ikke legge planen ut på høring, og det ble i tillegg gitt en rekke vedtakspunkter der det ble presisert hva som måtte følge i et senere planforslag.

Bane NOR oversendte den 3.9.19 et nytt planforslag for dobbeltspor jernbane til ny førstegangsbehandling i planutvalget. Med forsendelsen er det vedlagt et merknadsdokument, vedlegg nr. 4, som viser hvordan Bane NOR svarer ut de forbehold som er gitt i vedtak i Planutvalget den 18.06.19. Planutvalgets vedtak fra møtet den 18.6.19 er vedlagt i vedlegg nr. 2 og tilhørende saksfremlegg til møtet den 18.06.19 er vedlagt i vedlegg nr. 1.

Planforslag fra Bane Nor, datert 3.9.19

Bane NOR har utarbeidet et nytt planforslag for dobbeltspor jernbane mellom Sørli og Åkersvika i Stange, datert 3.9.19. Saksfremstillingen må leses i lys av forrige gangs førstegangbehandling av planforslaget, saksprotokoll fra møte den 18.06.19 i Det faste planutvalget samt og justert planutkast fra Bane NOR datert den 03.09.19. Saksfremlegg og protokoll fra behandlingen den 18.06.19, vedlegg nr. 1 og vedlegg nr. 2, forutsettes fortsatt som aktuelle til den fulle opplysning av saken.

Til planforslaget er det inngitt et merknadsdokument fra Bane NOR, vedlegg nr. 4, som gir begrunnelser til hvordan vedtakspunkt i fra møtet den 18.6.19 er besvart av planforslaget, datert 3.9.19 og som nå fremlegges til behandling.

Alternativt planforslag utarbeidet av rådmannen, datert 16.9.19

Rådmannens forslag fremkommer av denne saksfremstilling, rådmannens alternative plankart (vedlegg nr. 5), rådmannens alternative bestemmelser (vedlegg nr. 6) og rådmannens tillegg og korreksjoner til planbeskrivelsen (vedlegg nr. 7). Rådmannens forslag til plankart, er forslag til erstatning til samme areal i plankartforslaget fremmet av BaneNor. Rådmannens forslag til reguleringsbestemmelser er forslag til erstatning for reguleringsbestemmelser i planforslaget fremmet av Bane NOR. Rådmannens tillegg og foreslåtte endringer angir hvor planbeskrivelse fra Bane NOR alternativt skal ha et annet innhold.

Alternativt forslag er utarbeidet på grunnlag av hva som fremgår under.

Vurdering av oppfølging av vedtaket den 18.06.19 i planutvalget i nytt planforslag:

Der det er referert til «**Bane NOR:**» under er det sitert den begrunnelse som fremgår av merknadsdokumentet fra Bane NOR, vedlegg nr. 4, til hvordan planforslaget fra Bane NOR svarer ut vedtakspunktet. Til hvert punkt fremkommer rådmannens vurdering og hvordan dette er fulgt opp.

Planutvalget mener at planforslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Før planen legges ut på høring i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10, må Bane NOR sørge for at følgende er innarbeidet, vurdert eller grunnlagt i planforslaget slik at dette er en del av grunnlag for høring og offentlig ettersyn.

1. *Følgende krysninger skal innarbeides i planen til sluttbehandling og senest være opparbeidet og klar til bruk samtidig med at sporene tas i bruk:*
 - a. *Krysning på tvers av sporene for alle trafikanter:*
 - i. *Nord på Sørli Tømmerterminal (ved dagens forbindelse til Sørlivegen, Fv 232)*

Bane NOR: *Krysning innarbeides i revidert planforslag som permanent løsning. Vegkrysning over spor reguleres med tilknytning til fylkesveg mot øst. Det blir ikke regulert tilknytning til fylkesveg mot vest. Se kap. 5.7.3 i Planbeskrivelsen. Denne vegen ligger ikke inne i Bane NORs tiltak og har dermed ingen finansiering.*

Rådmannens vurdering: Det er positivt at det nå er innarbeidet en

krysning nord for Sørli tømmerterminal. Bane NOR har ikke satt rekkefølgekrav til opparbeidelse og svarer således ikke vedtaket i planutvalget fullt ut. I rådmannens forslag ivaretas vedtaks punktet i planutvalget slik at sikring til opparbeiding ivaretas.

ii. *Østre Volla på Stange*

Bane NOR: *Vegkrysning ved Østre Volla ligger allerede inne i planforslaget som ble oversendt 10.5. Denne vegen ligger ikke inne i Bane NORs tiltak og har dermed ingen finansiering.*

Rådmannens vurdering: Det er positivt at det er innarbeidet en krysning ved Østre Volla for alle trafikanter. Bane NOR har ikke satt rekkefølgekrav til opparbeidelse og svarer således ikke vedtaket i planutvalget fullt ut. I rådmannens forslag til plankart og bestemmelser ivaretas vedtaks punktet i planutvalget slik at sikring til opparbeiding ivaretas.

b. *I det minste en tilstrekkelig planavskilt krysning på tvers av sporene for landbruksmaskiner til bruk for Søndre og Nordre Guåker. Slik krysning kommer i tillegg til nødvendig krysning for alle trafikanter i Fokholgutua, fv197.*

Bane NOR: *Landbrukskrysning for Guåker-gårdene er innarbeidet i revidert planforslag. Dette medfører at Fokholgutua reguleres i nåværende veitrase, men med en rettere linje. Se kap. 5.7.3 i Planbeskrivelsen. Arealregnskap landbruk endres noe som følge av disse endringene.*

Rådmannens vurdering: Det er positivt at det er innarbeidet en krysning vest for Guåker-gårdene. Forslaget gir Guåker-gårdene adskillig kortere driftsveg for å kunne betjene sine arealer enn hva forrige planforslag la opp til. Forslaget til krysningen avviker fra skissert løsning slik denne er i kommunedelplan for IC, uten at det fremgår noen begrunnelse for dette. Det er viktig at denne krysningen også kan fungere som en faunapassasje og at også estetiske forhold ved utforming av krysninger, samt god landskapstilpaning ivaretas. Utretting av Fokholgutua skaper særlige driftsmessige utfordringer for gården Nesten. Fokholgutua bør derfor legges om mer slik som i forrige planutkast, slik dette var til behandlinegn den 18.06.19, men uten alle de driftsveger som lå inne i forrige planutkast. I rådmannens forslag til plankart og bestemmelser ivaretas vedtaks punktet til planutvalget slik at opparbeidelse sikres, og slik at løsningen forutsettes optimal for landbruksdriften. En endring av planen til sluttbehandling for løsningen i Fokholgutua, i tråd med ovenstående, er da tilstrekkelig hørt og trenger ikke nytt offentlig ettersyn for å bli vedtatt. Foreslått krysning for Guåker-gårdene synes å være dårlig mht. landskapstilpasning og den løsning som Guåker-gårdene trenger for sin landbruksdrift. Før sluttbehandling må det foreligge en løsning for krysning av Guåker-gårdene der muligheter for krysning under banen skal være utredet/vurdert. Rådmannens forslag til bestemmelser og plankart samt tillegg til planbeskrivelse ivartar ovenstående.

- c. *I det minste en tilstrekkelig planavskilt kryssning for gående og syklende på tvers av sporene ved Heggelund sør for Stange.*

Bane NOR: *Gangbru innarbeides i revidert planforslag. Se kap. 5.7.3 i Planbeskrivelsen. Denne gangbrua ligger ikke inne i Bane NORs tiltak og har dermed ingen finansiering.*

Rådmannens vurdering: Det er positivt at det er innarbeidet en kryssning for gående og syklende ved Heggelund. Forslaget synes å ha en stigning som er brattere enn hva som skal stilles krav til en universell utformet kryssning for gående og syklende. I rådmannens forslag til plankart og bestemmelser ivaretas vedtaks punktet i planutvalget slik at sikring til opparbeiding ivaretas, og slik at løsningen kan tilfredstille universell utforming.

- d. *Konsekvenser for å redusere kulvert ved Steinerskolen må utredes. Det forutsettes at en reduksjon på en kulverts lengde ikke skal føre til vesentlige negative konsekvenser jf. de begrunnelser for utstrekning som følger av kommunedelplanen i området for IC.*

Bane NOR: *Krysningsmulighet for gående utenom vekstsesong samt mulighet for etablering av skiløyper er ivaretatt. Det samme gjelder kjøremulighet for landbruksmaskiner over kulverten. Videre gir kulverten en god krysningsmulighet for vilt. Kulverten gir også en god løsning for innkjøring til teknisk hus fra vest etter ønske fra gårdeier i øst. Fordi banen ligger dypt i terrenget er det ikke behov for støyskjermingstiltak. Virkningen av en kortere kulvert er beskrevet i planbeskrivelsens kap. 6.17.*

Rådmannens vurdering: Det fremgår ikke av tekst hvor stor utstrekning kulverttaket blir, men dette er i kart målt til å ha en lengde på omtrent 77 meter, som er avsatt til rent landbruksformål. Noe lengde av kulverttaket antas å gå bort til jernbanetekniske anlegg, driftsveger mv. siden areal er utlagt til dette formålet. Det er derfor en reduksjon av kulvert på i alt over 220 meter. Som argument for en 300 meter lang kulvert i kommunedelplan for IC ble det bl.a. angitt mulighet for flere alternative ruter, redusert støynivå i forhold til å ivareta nærmiljøkvaliteter, knytte sammen to landbruksskift og ivareta kelse av faunapassasje. Det er klart at mulighet for å velge flere alternative ruter blir kraftig innskrenket både for dyr og mennesker ved kortere kulvert. I tillegg blir støyutbredelsen vesentlig større i og langsmed områder der kulvert ikke etableres. Effektiv bredde på kulvert uten støypåvirkning er det ikke gitt noen tall på, men ut fra støykart kan det se ut til at støysonen har en utbredelse på omtrent 30 meter i hver ende av kulverten, totalt 60 meter. I kommunedelplan for IC har kulvertlengden tidligere vært oppgitt å være 165 meter i bunn og 125 meter på tak. Etter avklaringer i departementet ble kulvertlengden endret til 300 meter, og er den lengde som er vedtatt for kulverten i kommunedelplanen for IC. Forslaget til Bane NOR som nå legges frem har en kulvertlengde langt under hva som er vedtatt og er også under hva som tidligere var et forslag til kulvertlengde fra Bane NOR på 125 meter på tak og 165 meter i bunn.

6.2.1 Miljøkulvert ved Gyrod, K3

KONSTRUKSJONSDATA

Type konstruksjon:	Rektangulær kulvert for 2 spor
km:	km 122,725 -122,85
Total lengde:	165 m (125 m målt på tak)
Bredde:	14,5 m

TEKNISK BESKRIVELSE

Kulvert ved Gyrod er beskrevet for alternativ K1-2b. I alternativ K1-3b er kuverten smalere, men er ellers tilsvarende og det vises derfor til omtale under alternativ K1-2b.

Fig. 6.2.1 er hentet fra Fagrapport veg og konstruksjoner, KDP. IC, 2016, side 102 som var den lengde Bane NOR (JBV) foreslo før endring til 300 meter.

Planforslaget fra Bane NOR inneholder ingen analyser av områdets bruk som avklarer virkningen med redusert lengde på kulvert. Rådmannen viderefører derfor den kulvertlengde som er vedtatt i kommunedelplanen for IC på 300 meter. Arealformål på tak kulvert legges ut til slikt formål dette arealet i dag har i kommuneplanens arealdel, som er LNF (landbruks-, natur- og friluftformål. Området forutsettes dyrkbart og driftsmessig å være knyttet til omkringliggende LNF områder på en god måte med terrengtilpasninger etter behov.

- e. *Kryssinger skal, unntatt der det åpentbart ikke er nødvendig, tilfredstille krav til universell utforming.*

Bane NOR: *Alle kryssinger tilfredsstiller krav om universell utforming.*

Rådmannens vurdering: I forslaget fra rådmannen er dette sikret ved bestemmelse.

- 2. *Konsekvenser for kryssinger som utgår og som endrer plassering i forhold til dagens bane, må begrunnes og konsekvenser må fremkomme særlig i forhold til næringsutøvelse, friluftsliv, dyreliv og barn- og unges oppvekstmiljø. Der fjerning og/eller flytting av kryssinger begrunnes i økonomiske forhold må det også følge med kostnadsberegninger for besparelsen sett opp mot løpende merkostander for næringslivet i et langt tidsperspektiv. Bortfall av kryssinger som medvirker til betydelige negative konsekvenser for næringsdrift forutsettes fullt ut løst og kompensert i planforslaget til sluttbehandling.*

Bane NOR: *På strekningen Sørli – Åkersvika er det på dagens bane 7 usikre overganger i plan, i hovedsak er disse landbruksoverganger. Ved planlegging og bygging av nytt dobbeltspor er det av sikkerhetsmessige årsaker uaktuelt med kryssinger i plan. Det er lagt inn kryssning for alle fylkes-, kommunale og private veger som berøres.*

Ytterligere kryssningsbehov er basert på hensynet til landbruk, vilt og nærmiljø.

Det vises for øvrig til planbeskrivelsen kap 6.11.

Rådmannens vurdering: De virkninger Bane NOR beskriver i kap. 6.11, er i hovedsak områdebeskrivelser. Planen bør likevel legges på høring slik at det er

mulig å få synspunkter/meninger til forslaget. Noen av virkningene som er beskrevet av Bane NOR for krysninger, forutsetter tiltak, som Bane NOR mener ikke er en del av jernbanetiltaket. Krysninger som er tatt inn jf. planutvalgets vedtak er etter rådmannens syn klart med på å gi en mindre negativ effekt av den barriere jernbanen vil utgjøre. Jernbanen uten vil skape en massiv barriere i uoverskuelig fremtid. Til alle krysninger som planutvalget har bestemt skal medtas, er det i rådmannens forslag angitt rekkefølgekrav til sikring av at disse krysningene etableres samtidig med opparbeiding av banen.

3. *Før plan tas opp til sluttbehandling må følgende rekkefølgekrav være innarbeidet:*

Bane NOR: *Rekkefølgekrav er innarbeidet for det som vi mener er Bane NORs ansvar. Finansiering av nye vegløsninger er ikke Bane NORs ansvar. Rekkefølgekrav som strider mot dette, er ikke innarbeidet i Bane NORs planforslag.*

Rådmannens vurdering: Kommunen må stille alle de rekkefølgekrav som er nødvendig selv om Bane NOR er uenig. I rådmannens forslag ligger det derfor klare rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av krysninger og ivaretagelse av andre forhold i nødvendig utstrekning.

- a. *Krysninger må være opparbeidet og klar nok til den tiltenkte bruk, senest ved opparbeiding av banen i samme område. Endelig ferdigstilling av arbeider i tilknytning til krysninger skal senest være utført 1 år etter at ferdigstilling av banen.*

Bane NOR: *Andre setning ligger allerede inne i reguleringsbestemmelsene. Første setning er ikke realistisk pga at deler av vegsystemet tilknyttet krysninger ligger på eksisterende bane og må ferdigstilles etter at togtrafikken er flyttet over til ny bane, og gammel bane er opparbeidet.*

Rådmannens vurdering: Det er klart at deler av krysningskonstruksjonene/-arbeidene som omfatter selve krysningen av banen må utføres samtidig med at ny bane etableres. Det må derfor tas inn en setning som angir utstrekningen på disse arbeider som må være klart til sin tiltenkte bruk. Det tenkes her at påkobling til øvrig vegsystem kan skje senere. Kommunen må for hver tiltenkt krysning angi særskilte rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse. I planforslaget fra rådmannen er dette ivare tatt.

- b. *Før opparbeiding av banen kan ta til skal det for alle områder der utbygging av banen berører eller kan berøre kommunaltekniske anlegg utarbeides gjennomføringsplaner og VA planer i nødvendig utstrekning. VA planer og gjennomføringsplaner må være godkjent av Stange kommune før utbygging kan ta til. Når det er hensiktsmessig skal utbyggingsavtaler benyttes.*

Bane NOR: *Bane NOR mener dette er dekket i reguleringsbestemmelsene pkt. 2.9, 3.9 og 7.3 b) og c). Det er ikke ønskelig å binde opp at VA-planer for hele strekningen skal være ferdigstilt og godkjent før arbeidene kan starte, dette bør knyttes mot de respektive VA-arbeidene.*

Rådmannens vurdering: Ordlyden i punkt b. over har ikke noen angivelse av at alt må være på plass før utbyggingen starter, tvert imot er det angitt i

nødvendig utstrekning. Det viktige er at der slike anlegg blir berørt må det foreligge planer mv. før arbeidene starter opp. I rådmannens forslag til bestemmelser er det angitt tilstrekkelig godkjenningmyndighet til Stange kommune. I tillegg hevder Bane NOR at private avløpsanlegg ikke blir berørt (se fagrapport offentlige og private avløpsanlegg, side 13, pkt. 1.8.1 og rådmannens tillegg og korreksjoner til planbeskrivelsen). Stange kommune har oversendt liste med 33 konfliktpunkt sør for Stange sentrum og 17 konfliktpunkt nord for Stange sentrum til Bane NOR. Før sluttbehandling må Bane NOR sikre at også private avløpsanlegg er tilstrekkelig ivaretatt i juridiske plandokument som legges frem til sluttbehandling. Dette er ivaretatt gjennom bestemmelser i rådmannens alternative forslag.

- c. *Det må sikres at bortledning av overvann frem til resipient har nok kapasitet for å kunne håndtere økte nedbørmengder grunnet klimaendringer både i og utenfor planområdet.*

Bane NOR: *Det er foreslått noen endringer i reguleringsbestemmelsene pkt. 2.10.*

Rådmannens vurdering: I rådmannens forslag er bestemmelsen noe mer presisert slik at vannmengder over det samme areal ikke skal endres. I kommunen er det et mål om å redusere påslipp av overvann til kommunalt avløpsnett/overvannsnett. Rådmannens foreslår derfor bestemmelser der det skal tilstrebes å minke påslipp av overvann til offentlig ledningsnett. Langs med banen fra Nordstad og ned til Åkersvika er det langs bane i areal regulert til landbruksformål er det foreslått flomveger, jf. bestemmelseområde #3.1, #3.2, #3.3. Det er vanskelig å se at slike areal samtidig kan benyttes til dyrking da flomveger uten tiltak vil erodere bort løsmasser under gitte forhold i større og mindre grad. Før sluttbehandling må Bane NOR fremlegge mer detaljert utredning for dyrkingspotensialet og driftsforhold i områder som også skal ha funksjon som flomveg. Langs med banen i områder der flomveger er avsatt (#3.1-#3.3) må det vurderes om ikke doble støttemurer (traukonstruksjon) for etablering av flomkanal er det beste og med den tilleggseffekt at arealbeslaget av særlig verdifull dyrkbar jord blir mindre. Det forutsettes i forslag til sluttbehandling at flomveger som angitt i #3.1-#3.3 er plassert slik at kun areal tilstrekkelig for etablering av flomkanaler blir avsatt.

- d. *Senest ved opparbeiding av banen må behov og gjennomføring for omlegging av drenering av landbruksjord ivaretas tilfredstillende. Stange kommune skal godkjenne løsninger for ivaretagelse av dreneringsbehov.*

Bane NOR: *Bane NOR kan ikke forplikte seg til å ivareta all landbruksdrenering i anleggsperioden. Komplette løsninger for landbruksdrenering kan senest ferdigstilles etter at ny bane er satt i drift, midlertidige anleggsområder er ferdigstilt og gammel bane er opparbeidet. Se endring i reguleringsbestemmelsene pkt. 2.15 og 7.7 b.*

Rådmannens vurdering: Bestemmelse 7.7 b) er ny og forholdene er ved denne bestemmelsen ivaretatt tilstrekkelig. Det er slik at det er den enkelte gårdbruker som må godkjenne at løsninger for vanning og drenering.

Angivelse av at Stange kommune godkjenner løsning for dreneringsbehov i pkt. 2.15 endres derfor til at det er den enkelte gårdbruker som godkjenner løsning for drenering og vanningsanlegg da slike anlegg er et privatrettslig forhold. Hvilken rolle Stange kommune skal/kan ha i dette kan bli ytterligere spesifisert til sluttbehandlingen avhengig av de innspill som innkommer til høringen. Det er foreslått en annen ordlyd i bestemmelsen pkt. 2.15 til ivaretagelse av drenering i rådmannens forslag, siden det ikke kun er en avskjæring av jorder som kan påvirke funksjonalitet på eksisterende drenering.

- e. *Nødvendige støytiltak må være gjennomført i områder med kartlagte gule og rød støysoner før banen settes i drift.*

Bane NOR: *Det er foreslått endring i reguleringsbestemmelsene pkt. 7.5 c.*

Rådmannens vurdering: Det er angitt at det skal være tilfredstillende skjerming mot støy jf. T-1442. Dette er en bestemmelse som bør være tilstrekkelig for å sikre avbøtende tiltak jf. støyretningslinjen. Bestemmelsen i pkt. 7.5 pkt. c. er en rekkefølgebestemmelse. Rekkefølgebestemmelsen i pkt. 7.5 sier at tiltakene skal være på plass for hele baneanlegget tas i bruk. Dette blir en uklar forpliktelse da det er uklart hva som er ment med hele baneanlegget. Det er først og fremst togtrafikken som vil generere støy i driftsfasen. Støytiltak må forutsettes ivarettatt fra det øyeblikket det er drift av tog på sporene i de områder dette skjer som overskrider verdiene satt i støyretningslinjen og slik dette fremgår av bestemmelser. Rådmannen har foreslått endring i bestemmelsen under pkt. 7.5 slik at rekkefølgekrav blir knyttet til igangsetting av drift og ikke knyttet til at hele baneanlegget skal være ferdig.

- f. *I nødvendig utstrekning må krav gitt av miljøoppfølgingsplan (MOP) og plan for kompensierende tiltak i landbruket sikres tilstrekkelig med rekkefølgebestemmelser.*

Bane NOR: *Miljøoppfølgingsplan (MOP) og plan for avbøtende, restaurerende og kompensierende tiltak for tap er hjemlet i reguleringsbestemmelsene.*

Rådmannens vurdering: Plan for kompensierende tiltak i landbruket (vedlegg nr. 13) inneholder mange tiltak som planen selv sier *bør* følges opp eller *anbefales* utført. Når planen selv er omfattet av ord som *bør* og *anbefales* er den lite forpliktende. Dette selv om bestemmelsene viser til rapporten og sier at denne planen skal det tas hensyn til. Bestemmelsene angir videre at MOP skal utarbeides både for anleggsfasen og driftsfasen. Nåværende MOP for anleggsfasen er ikke koblet inn i bestemmelsene slik at det ikke er mulig å se at denne er gjort bindende. Det kan se ut til at problemområder knyttet til svartskifer og alunskifer sett i sammenheng med hvordan skjæringer drenerer ikke er utredet tilstrekkelig. Planen bør se til å sikre avbøtende tiltak slik at grunnvannstanden ikke endres, og særlig i områder med svartskifer og alunskifer. Der det blir lagt dype skjæringer kan dette føre til at større områder blir drenert. Bane NOR må i planen innarbeide tilstrekkelige rettssikkerhet i planen til at slike forhold blir ivarettatt

tilstrekkelig. I forslag fra rådmannen er tatt inn bestemmelse til sikring av nivå til grunnvann (pkt. 2.22) og det er i bestemmelse til MOP (pkt. 2.3) inntatt at nåværende MOP (dok.nr. UEH-55-Q-25029) skal være retningsgivende inntil den eventuelt erstattes av ny MOP for anleggsfasen.

- g. *I nødvendig utstrekning må erstatningsareal for barn- og unges uteoppholdsareal samt areal til idrettsplasser som berøres, sikres tilstrekkelig erstatningsareal, både i anleggsfase for jernbaneutbyggingen og i driftsfasen til jernbanen etter endt utbygging.*

Bane NOR: *Det er satt i gang dialog med Stange Sportsklubb om midlertidig og permanent løsning for gressbanen som berøres.*

Rådmannens vurdering: Det er positivt at det er kommet i stand dialog mellom Bane NOR og Stange sportsklubb. Barn- og unge omfatter flere enn de som er tilknyttet Stangte Sportsklubb. Punkt g. er i administrasjonens forslag tatt inn som selvstendig rekkefølgekrav (pkt. 2.24 og pkt. 7.9).

- h. *Forslaget til reguleringsbestemmelser må før sluttbehandling også gjennomgås mht. å plassere flere av de foreslåtte bestemmelsene i forslaget som rekkefølgekrav. Dette for å sikre tilfredstillende ivaretagelse av særlige viktige forhold.*

Bane NOR: *Bane NOR mener at de rekkefølgebestemmelsene som er lagt inn er tilstrekkelig.*

Rådmannens vurdering: Det er ved nyere gjennomgang funnet flere forhold som bør omfattes av rekkefølgekrav. Rådmannen har i sitt forslag lagt til en del rekkefølgekrav til sikring av bl.a. opparbeiding av krysninger og annet. Rekkefølgekrav angitt av Bane NOR sikrer ikke i tilstrekkelig omfang forhold som er viktig å ivareta for Stange kommune. Uten klare nok og tilstrekkelige rekkefølgekrav kan ikke Stange kommune være sikker på hva som blir etablert og når. En reguleringsplan uten rekkefølgekrav gir kun mulighet for etablering, men ikke en forpliktelse. I tillegg kan det være nødvendig å kreve gjennomførings-/utbyggingsavtaler. Dette for å sikre opparbeidelse av anlegg når forpliktelse til opparbeiding ligger frem i tid. Det er først når høringsperioden er over og alle innspill er behandlet at alle tilstrekkelige rekkefølgekrav kan bli fastsatt.

4. *Til bestemmelse om rettsvirkning: Der planen er i motstrid til kommuneplanens arealdel (som nå er under rullering) har kommuneplanens arealdel forrang. Unntak fra dette må angi spesifikt i bestemmelsene for hvor planen gis forrang fremfor kommuneplanens arealdel.*

Bane NOR: *Det er lagt inn ny tekst i reguleringsbestemmelsene pkt.2.21*

Rådmannens vurdering: Bestemmelsen fra Bane NOR vil unnta hele planen for de krav som er satt i kommuneplanens arealdel og for alle fremtidige versjoner av kommuneplanens arealdel. Det kan for såvidt være greit, men da må denne planen kunne stå helt på egne bein hva angår nødvendige forhold som må ivaretas slik Stange kommune vurderer dette. Etter høring må det derfor ut fra innspill og andre endringer samt den høring som har vært av nye bestemmelser til kommuneplanens arealdel, vurderes om ytterligere bestemmelser må tas inn eller om bestemmelsen må

justeres.

5. Rådmannen anbefaler at endelig plan kun skal tilrettelegge for løsning der Sandvikavegen krysser under fremtidig dobbeltspor for jernbane.

Bane NOR: Bane NOR er enig med kommunen, men det er svært viktig at begge alternativene til kryssing av Sandvikavegen sendes på høring fordi vi ikke vet om Statens Vegvesen godtar at vegegen ligger under 200-årsflom.

Rådmannens vurdering: Begge krysningsløsningene for Sandvikavegen legges ut til høring.

6. Planutvalget ber om at konsekvensene for hjortevilt utredes og beskrives nærmere. Det er spesielt behov for å utrede hvorvidt aktuelle viltkryssinger har en hensiktsmessig plassering og utforming.

Bane NOR: Viltkryssinger er planlagt i dialog med kommunen. Det er produsert et notat som beskriver dette arbeidet som vedlegges i oversendelsen. Se også planbeskrivelsens kap.4.3.3, 5.12.1, 6.4.2.

Rådmannens vurdering: Miljøvern sjefen i Stange kommune bemerker at kryssningen ved Jemli ikke har en tilstrekkelig bredde og at nødvendig bredde her må være på 30 meter. Det også viktig med ytterligere presiseringer slik at fiskens frie gang ikke hindres, at bekkebunn/elvbunn blir tilført naturlig stedsspesifikt bunnsstrat (f.eks. elvegrus) der dette er nødvendig, og slik at viltgjerder sikres riktig utforming. I rådmannens forslag er kryssningen på Jemli omfattet av et nytt bestemmelsesområde der det er gitt bestemmelser til sikring av tilstrekkelig bredde. Det er også inntatt bestemmelser til sikring av fiskens frie gang og bestemmelser til sikring av viltgjerder utforming.

7. Planutvalget ber om ytterligere arealbegrensende tiltak vurderes. Planutvalget ber om at arealbeslag primært begrenses ved bruk av støttemur. Sekundært kan skråningen legges på 1:8 der det er agronomisk mulig, slik at det kan dyrkes i skråningene.

Bane NOR: Nytt dobbeltspor er plassert i terrenget slik at inngrepet i dyrka mark begrenses mest mulig. Syd for Stange gir dobbeltsporet lite tap av dyrka mark. Nord for Stange er sporet lagt dypere i terrenget for å ivareta høydeforskjellen mellom Stange og Åkersvika.

Der dobbeltsporet ligger i skjæringer er det delvis fast fjell og da er det ikke hensiktsmessig å bygge støttemurer. Støttemurer har en høy kostnad ift nytte. 1:8 skråninger vil medføre store bearbeidelse av terrenget rundt. Det vises for øvrig til tillegg i planbeskrivelses kap.5.11.

Rådmannens vurdering: Stange kommune har konstruert en linje for ett av sporene der høyde er fastsatt til negativt der linja går under terrenget og til et positivt tall der linje er over terrenget. Bane NOR kunne ha lagt med en beregning som viser totalt beslag av dyrket mark ved skråningsutslag på 1:2 både i fyllinger og i skjæringer. Det er særlig i skjæringer at det tap av landbruksjord blir omfattende, siden disse er særdeles dype i områder der den beste matjorda befinner seg, men det er dybde ned til fjell som gir avgjør bredden på skjæring med skråningsutslag på 1:2. Rådmannen har i bestemmelsene lagt inn rekkefølgekrav med krav om at nødvendige avbøtende tiltak

må iverksettes for å sikre at områder med potensielle syredannende masser ikke forvitrer. Dette betyr bl.a. at det kanskje må gjennomføres tiltak som hindrer at grunnvannstandnivå endres. I tillegg er det viktig å vite hva som skjer mht. drift av landbruksjord i de tilfeller der store områder dreneres med tilhørende dypere grunnvannstand. Før sluttbehandling må Bane NOR legge frem arealregnskap som viser tap av landbruksjord med skråninger på 1:2 og det må fremgå et kostnadsoverslag for tiltak med støttemurer samt skråningsutjevning til 1:8 på ulike delstrekninger.

8. *Redusert lengde på kulvert ved Steinerskolen er en vesentlig endring av forutsetningene i kommedelplanen. Planutvalget stiller seg ikke bak en slik endring, og forventer at forutsetningene i kommunedelplanen for kulvertens lengde legges til grunn for reguleringsplanen.*

Bane NOR: *I henhold til krav om mer jernbane for pengene og i dialog med Jernbanedirektoratet opprettholder Bane NOR sitt planforslag fra 10.05.19. Det vises for øvrig til kommentar under vedtakspunkt 1d.*

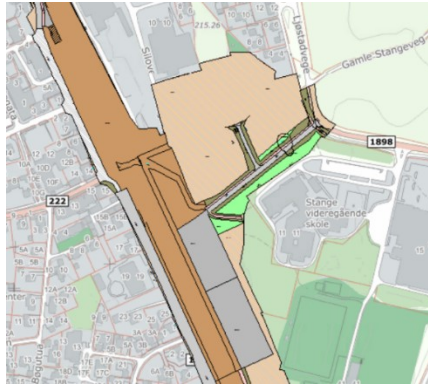
Rådmannens vurdering: Rådmannen foreslår jf. vurdering til forslaget i punkt 1 d. at et forslag med en kulvertlengde på 300 meter og som er tatt inn som et rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Vurdering av nye forhold ved planforslaget, datert 3.9.19, fra Bane NOR, etter 1. gangs behandling den 18.06.19:

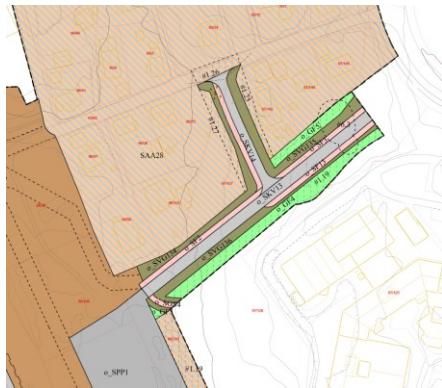
Regulert rundkjøring FV230 Ljøstadvegen adkomst til pendlerparkering. I forslaget til reguleringsplan har Bane NOR og uten å ha beskrevet dette erstattet regulert rundkjøring med et T- kryss (Y- kryss). Rundkjøring som er regulert forutsettes etablert. Det stilles rekkefølgekrav om opparbeiding av denne rundkjøringen for å ivareta behov knyttet til trafikken til pendlerparkeringen og ved opparbeiding av dobbeltsporet jernbane. Illustrasjonene under viser den endring som Bane NOR har lagt inn i plankartet. I tillegg beslaglegger Bane NOR offentlig areal som kan vanskeliggjøre videre utvikling av skoleområdet bl.a. med bygging av ny ungdomsskole. Stange kommune forutsetter at rundkjøringen videreføres ved at plangrensen justeres slik at rundkjøring og adkomst til pendlerparkeringen ivaretas og at areal avsatt til offentlig tjenesteyting (skole) ikke tillates omdisponert. Under vises utsnitt reguleringsplan som er vedtatt, samt utsnitt fra planforslaget til Bane NOR. Rådmannen har i sitt forslag justert plangrense slik at rundkjøring består med tilhørende gs/veger og at det ikke avsattes anleggsområde i områder avsatt til offentlig areal.



Utsnitt vedtatt reguleringsplan, plan id. 60, vedtatt 09.10.1985



Utsnitt forslag fra Bane NOR, der bl.a. rundkjøring er erstattet av T-kryss.



Utsnitt som viser justert av rådmannens forslag til justering av bl.a. plankart grense og justering av områder til gang-/sykkelveg/fortau.

Behov for varerør

Stange kommune ved kommunalteknisk avdeling har i dialog med Bane NOR signalisert at det er behov for å få lagt ned varerør slik at infrastruktur kan trekkes gjennom baneanlegget. Dette er ikke sikret tilstrekkelig med varerør i det planforslag som er lagt frem. Rådmannen har derfor lagt inn en bestemmelse som et rekkefølgekrav slik at plan for varerør skal godkjennes av kommunen før anleggsarbeidene kan starte opp.

Omlegging av kommunale veger

Påkobling på Sandvika vegen ved Steinerskolen - Gina Harborsveg er stengt i foreslått løsning. Beboere må sikres adkomst til sine boliger. Gang- og sykkelveger og kjøreveger med tilstrekkelig trafiksikkerhet må sikres.

Ny adkomstveg til pendlerparkering må anlegges som rundkjøring slik det er regulert. Legg inn nytt fortau fra arm mot sør mot Kristian Fjellsgate på Stange. (se over)

Det er tatt inn bestemmelser som sikrer kommunen tilstrekkelig styring med hvordan veger skal etableres. I tillegg er det ved bestemmelsesområde angitt at kommunen kan kreve en omregulering for å oppnå bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og bedring i forhold til miljø der foreslått løsning ikke er tilfredstillende etter kommunens skjønn.

Uklarheter i plankartet

Det er mange planformål som ikke er omfattet av tilstrekkelige avklaringer. Det må til hvert formålsområde fremgå av bestemmelser hva områdene skal benyttes til før sluttbehandling. Det er bl.a. ikke sagt noe om hvem som skal ha eierskap til ulike offentlige formål f.eks. o_GF og forholdet til drift av slike grønnstrukturer.

Det er uklart hvor sikringsgjerder blir satt opp. Rådmannen har foreslått en bestemmelse om at sikringsgjerder skal føres opp der det skal tilstrebes at banen beslagger så lite areal som mulig.

Plankartet viser ikke viltkryssninger i tilstrekkelig grad. Rådmannen har lagt inn bestemmelsesområder der viltkryssninger/Faunapassasjer skal etableres. Bestemmelser er gitt til slike for å sikre at fauna-/viltkryssninger blir tilfredstillende til viltets bruk.

Vide fullmakter

Bane NOR foreslår å unnta alle byggesaker fra kommunal behandling med bestemmelse. En slik fullmakt vil være for vid. Rådmannen har justert bestemmelsen knyttet dette slik at kommunen får tilstrekkelig styring i byggesaker der kommunen må ha mer kontroll da rehguleringsplanen er uklar og ikke avklarer i tilstrekkelig grad. Unntak for byggesaksbehandling er kun mulig der tiltak er detaljert avklart i reguleringsplan. Planforslaget inneholder mange formålsflater der det ikke er avklart detaljert hvilke tiltak som skal gjennomføres og hvordan resultatet til slutt skal bli. Det er derfor ikke mulig å unnta alle tiltak innenfor planområdet fra en byggesaksbehandling.

Andre vurderinger til planforslaget

For øvrige vurderinger til planforslaget vises det til saksfremlegg lagt frem til behandlingen den 18.06.19, vedlegg nr. 1.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planen med alternativer legges ut til høring og offentlig ettersyn. Dette vil sikre at ytterligere innspill kan bli gitt til planforslagene. Slike innspill er viktig å få inn for å kunne få innarbeidet de beste løsningene i et planforslag før sluttbehandling. Det er også nødvendig å få lagt ut planen med alternativer på høring slik at prosessen med å få et godt resultat for Stange kan gå videre mht. å få endelige avklaringer fra Bane NOR og andre statlige myndigheter. Stange kommune ved kommunestyret står fritt til å vedta en plan med rekkefølgekrav og utbygger blir forpliktet til å følge disse opp dersom banen skal bygges ut.

Planforslaget, slik det foreligger i alternativt forslag fra rådmannen, gir muligheter for til presiseringer og justeringer før en endelig plan skal vedtas. Rådmannens vurdering er at det alternative forslag sikrer planutvalgets vedtak fra den 18.06.19 i tilstrekkelig grad.

Vedlegg:

1. Saksfremlegg til behandling den 18.06.19, datert 11.06.19
2. Saksprotokoll fra behandling i Planutvalget den 18.06.19
3. Bane NOR, Oversendelsesbrev planforslag, datert 03.09.19
4. Bane NOR, Merknadsdokument til oppfølging vedtak, datert 03.09.19
5. Rådmannens alternative forslag, utsnitt plankart som gjelder foran tilsvarende områder i plankart i vedlegg nr. 8 under, alle plankart datert 16.09.19.
 - a. På grunnen, vertikal nivå nr. 2
 - i. Adkomst pendlerparkering, Stange vidergående, pendlerparkering
 - ii. Krysning Heggelund
 - iii. Krysning Jemli
 - iv. Kulvert Steinerskolen
 - b. Under grunnen, vertikall nivå nr. 1
 - i. Kulvert Steinerskolen
6. Rådmannens alternative forslag, bestemmelser, datert 16.09.19
7. Rådmannen alternative forslag, tillegg til planbeskrivelsen, datert 16.09.19
8. Bane NOR, plankart, datert 03.09.19
 - a. Alternativ 1
 - i. På grunnen, vertikal nivå nr. 2
 - ii. Under grunnen, vertikal nivå nr. 1
 - iii. Over grunnen, vertikal nivå nr. 3
 - b. Alternativ 2
 - i. På grunnen, vertikal nivå nr. 2
 - ii. Under grunnen, vertikal nivå nr. 1
 - iii. Over grunnen, vertikal nivå nr. 3
9. Bane NOR, bestemmelser, UEH-55-A-25040, datert 03.09.19
10. Bane NOR, planbeskrivelse, UEH-55-A-25041, datert 03.09.19
11. Bane NOR, E-post, datert 11.09.19, ang. digitale støysonekart, tilgjengelig som et lag i planinnsynsløsning.
12. Bane NOR, ROS Analyse, datert 03.09.19
13. Bane NOR, Kompenserende tiltak for landbruk, datert 11.09.19
14. Bane NOR, Miljøoppfølgingsplan (MOP), datert 10.05.2019
15. Bane NOR, Viltkrysninger, datert 03.09.19
16. Bane NOR, Merknadsdokument, merknader til planoppstart, datert 03.09.19

Utrykte vedlegg:

17. Bane NOR, Støysonekart km 108.600 – 109.500 (0), datert 3.9.19
18. Bane NOR, Støysonekart 1, datert 22.03.19
19. Bane NOR, Støysonekart 2, datert 22.03.19
20. Bane NOR, Støysonekart km 111.300 – 112.300 (3), datert 3.9.19
21. Bane NOR, Støysonekart 4, datert 22.03.19
22. Bane NOR, Støysonekart km 113.300 – 114.200 (5), datert 3.9.19
23. Bane NOR, Støysonekart km 114.200 – 115.100 (6), datert 3.9.19
24. Bane NOR, Støysonekart 7, datert 22.03.19
25. Bane NOR, Støysonekart 8, datert 22.03.19
26. Bane NOR, Støysonekart 9, datert 22.03.19
27. Bane NOR, Støysonekart 10, datert 22.03.19
28. Bane NOR, Støysonekart 11, datert 22.03.19

29. Bane NOR, Støysonekart 12, datert 22.03.19
30. Bane NOR, Støysonekart 13, datert 22.03.19
31. Bane NOR, Støysonekart 14, datert 22.03.19