

Notat

Til: Stange kommune

Fra: Bane NOR

Dato: 3.9.19

Gjennomgang av Planutvalgets vedtak 18.6.19 med Bane NORs kommentarer og forslag til endringer

Planutvalgets vedtak er gjengitt i sin helhet under og med kommentarer fra Bane NOR med uthevet skrift:

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 NORs kommentar: 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.

ii. Østre Volla på Stange

Bane NORs kommentar: 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.

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, fv.197.

Bane NORs kommentar: 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.

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

Bane NORs kommentar: 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.

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 NORs kommentar: Krysningmulighet 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 krysningmulighet 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.

e. Krysninger skal, unntatt der det åpenbart ikke er nødvendig, tilfredsstillende krav til universell utforming.

Bane NORs kommentar: Alle krysninger tilfredsstiller krav om universell utforming.

2. Konsekvenser for krysninger 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 krysninger begrunnes i økonomiske forhold må det også følge med kostnadsberegninger for besparelsen sett opp mot løpende merkostnader for næringslivet i et langt tidsperspektiv. Bortfall av krysninger som medvirker til betydelige negative konsekvenser for næringsdrift forutsettes fullt ut løst og kompensert i planforslaget til sluttbehandling.

Bane NORs kommentar: På strekningen Sørli – Åkersvika er det på dagens bane 7 usikra overganger i plan, i hovedsak er disse landbruksoverganger. Ved planlegging og bygging av nytt dobbeltspor er det av sikkerhetsmessige årsaker uaktuelt med krysninger i plan. Det er lagt inn krysning for alle fylkes-, kommunale og private vegger som berøres.

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

Det vises for øvrig til planbeskrivelsen kap 6.11.

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

Bane NORs kommentar: 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.

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

Bane NORs kommentar: 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.

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 NORs kommentar: 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.

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

Bane NORs kommentar: Det er foreslått noen endringer i reguleringsbestemmelsene pkt.2.10.

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

Bane NORs kommentar: 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.

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

Bane NORs kommentar: Det er foreslått endring i reguleringsbestemmelsene pkt.7.5 c.

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

Bane NORs kommentar: Miljøoppfølgingsplan (MOP) og plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for tap er hjemlet i reguleringsbestemmelsene.

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 NORs kommentar: Det er satt i gang dialog med Stange Sportsklubb om midlertidig og permanent løsning for gressbanen som berøres.

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 tilfredsstillende ivaretagelse av særlige viktige forhold.

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

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 NORs kommentar: Det er lagt inn ny tekst i reguleringsbestemmelsene pkt.2.21.

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

Bane NORs kommentar: 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 vegen ligger under 200-årsflom.

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 NORs kommentar: 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.

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 NORs kommentar: 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.

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 NORs kommentar: 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.