



## Saksframlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
	Hovedutvalg for næring, plan og miljø	20.09.2016
	Kommunestyret	18.10.2016

### **PlanId 023725800 - Detaljreguleringsplan for Dovrebanen Eidsvoll - Langset - Sluttbehandling**

#### **Rådmannens innstilling**

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas «Detaljreguleringsplan for Dovrebanen Eidsvoll - Langset i Eidsvoll kommune» med bestemmelser. Plandokumentene er datert 15.08.2016.

#### **SAKSUTREDNING**

##### **1. Saksopplysninger**

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl.) §3-7 har Jernbaneverket utarbeidet og lagt «Detaljreguleringsplan for Dovrebanen Eidsvoll – Langset» ut til offentlig ettersyn. Organisering av planarbeid etter pbl. §3-7 er avklart med Eidsvoll kommune i oppstartfasen av planarbeid. Jernbaneverket har i brev datert 06.04.2016, varslet følgende:  
«I samsvar med planprogrammet, fastsatt av Eidsvoll kommunestyre 16.06.2015, og i henhold til § 12-10 i plan- og bygningsloven, legger Jernbaneverket ut til offentlig ettersyn forslag til reguleringsplan for Dovrebanen fra Eidsvoll til Langset.»

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for nytt dobbeltspor på Dovrebanen, med tilhørende anlegg, på strekning fra Eidsvoll stasjon til Langset. Planforslaget omfatter ca. 8,5 km nytt dobbeltspor på Dovrebanen fra Eidsvoll stasjon til Langset ved Minnesund. Herunder omfatter forslaget en 836 meter lang bru over Minnevika og tilpasning til eksisterende Eidsvoll stasjon. Planforslaget omfatter nødvendig omlegging av private veger, men det er ikke behov for omlegging av offentlige veger. Jernbaneverket planlegger også støytiltak og omfattende vilttiltak som viltgjerder og flere faunapassasjerer over og under nytt dobbeltspor.

Fra Eidsvoll stasjon til Minnesund tilrettelegger Jernbaneverket for turveg, som over en lengre strekning også skal tjene som driftsveg for jernbanen. Den nedlagte jernbanen brukes dels til tur-/driftsveg og dels til oppfylling for dyrking.

Etter høringsperioden/offentlig ettersyn har Jernbaneverket valgt også å innlemme eksisterende jernbanebru på Minnesund i planforslaget. Brua er foreslått bevart, regulert til turveg og vil bli en del av fremtidige Vorm- og Mjøstråkk. Det er forutsatt at Jernbaneverket vil eie brukonstruksjonen, mens Eidsvoll kommune vil drifte og vedlikeholde turvegen over brua.

Det inngås en separat avtale mellom Jernbaneverket og Eidsvoll kommune vedrørende dette forholdet.

Parallelt med forslaget til reguleringsplan har Jernbaneverket utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan (MOP) for anleggsfasen. Det er et mål at planen skal bidra til å minske ulempene som følger av et slikt anlegg. Miljøoppfølgingsplanen har fulgt reguleringsplanen på høring og offentlig ettersyn.

### **Planprosess**

Offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for parsellen ble kunngjort på Jernbaneverkets nettsider, i Romerikes blad og Eidsvoll Ullensaker blad samt i brev til berørte naboer og grunneiere 06.04.2016. Forslaget til reguleringsplan med tilhørende bestemmelser og dokumenter har ligget ute til offentlig ettersyn fra 8. april med høringsfrist 27. mai 2016. Det har kommet 34 merknader/innspill til plandokumentene. Mottatte merknader/innspill er sammenstilt og kommentert av Jernbaneverket i vedlagte dokument.

På grunnlag av innkomne uttalelser under høring og offentlig ettersyn foreslo Jernbaneverket enkelte endringer i planmaterialet. Dette dreide seg om tre konkrete endringer av planforslaget. Endringene gikk ut på å sikre at Jernbaneverket og Eidsvoll kommune kan benytte to private veger for å få adkomst til Vormtråkk/driftsvegen for drift og vedlikehold. De to aktuelle vegstrekningene er ved Doknes (privat del av Doknesgutua fra gbnr. 52/18 ned til gbnr.53/2) og ved Kråkvål (hele Kråkvålveien som er privat kjøreveg). Den siste endringen var å innlemme den gamle jernbanebrua og regulere den til bevaringsformål i planforslaget, samt gi mulighet for etablering av turveg på brua. I tillegg til endringer i plankartet er reguleringsbestemmelsene for turveg detaljert med hensyn til funksjon og standard.

Disse endringene ble sendt på begrenset høring i perioden 24. juni til 1. august 2016. Berørte grunneiere og regionale myndigheter ble tilskrevet og gitt mulighet til å komme med kommentarer. Det kom to merknader til den begrensede høringa.

Kommunen er holdt løpende orientert om planprosessen, og har bidratt i avklaringer om utforming av planforslaget. Det er avholdt møter med planavdelingen og andre relevante avdelinger i kommunen med jevne mellomrom gjennom hele prosessen.

### **2. Vurdering**

Det har i planprosessen ikke kommet vesentlige merknader eller innsigelser fra offentlige myndigheter. De merknader som har kommet mener planavdelingen at Jernbaneverket har svart ut på en tilfredsstillende måte. Planforslaget som foreligger bygger i det vesentlige på kommunedelplanen som ble vedtatt av Eidsvoll kommune 25.06.2007 og godkjent av Miljøverndepartementet 24.02.2009.

Jernbaneverket har i sin oppsummering av merknader listet opp hovedtrekkene i uttalelsene og de gjennomgående problemstillingene i plansaken. Oppsummeringen, samt merknadene i sin helhet, følger som vedlegg i saken.

Følgende tema har vært gjennomgående i de innsendte merknadene: erosjon, støy, utforming av skjæringer og fyllinger, støv i anleggsfasen, undergang ved Dytterudevja, Turveg/Vormtråkk, bevaring av dagens jernbanebru, grunnverv, brygger/båtfeste, utforming av ny jernbanebru. Planavdelingen ønsker å knytte kommentarer til enkelte av temaene nedenfor.

#### **Dyrka mark/avbøtende tiltak:**

For berørte grunneiere, spesielt ved Kråkvål, vil den nye jernbanetraseen få store konsekvenser. Som kommunen tidligere har forutsatt er det viktig med avbøtende tiltak for å redusere ulempene så godt det lar seg gjøre. I det foreliggende planforslaget har Jernbaneverket i samråd med grunneierne og landbruksmyndigheten i kommunen, kommet frem til løsninger som vil kunne minske disse ulempene. Løsningene innebærer blant annet at overskuddsmasser benyttes til å opparbeide dyrkbar mark.

Det legges i planforslaget opp til at det er ca. 70 dekar med fulldyrka jord som blir beslaglagt. Dette er hovedsakelig jord som brukes til grønnsaksdyrking på Kråkvålhalvøya, samt et mindre areal innmarksbeite på ca. 2 dekar. I planbeskrivelsen er det i pkt. 4.5.2 s. 54 beskrevet løsning som bidrar til netto tilvekst av dyrka mark:

*«I reguleringsplanen er det avsatt i alt 250 daa til permanent lagring av overskuddsmasser, som i sin helhet er løsmasser. Lagringsområdene er utformet slik at de egner seg for fulldyrking. Områdene er i dag dyrka mark (90 daa), skogsmark (150 daa) og annen fastmark (ca. 10 daa). I tillegg er det lagt opp til oppfylling for dyrking av dagens jernbanegrund ved Dytterud. Netto tilvekst av dyrka mark kan da bli ca. 180 daa, som er vesentlig mer enn det permanente beslaget av dyrka mark.»*

Reguleringsplanen følges av bestemmelser som er ment å sikre best mulig håndtering av matjord, samt håndtering av de arealene som skal dyrkes opp. I tillegg, for å sikre at de arealene som skal oppdyrkes får best mulig kvalitet og at dyrkajorda i de midlertidige anleggsområdene sikres i anleggsperioden, er det i miljøoppfølgingsplanen supplert med ytterligere tiltak i anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplanen følger saken som vedlegg.

Planavdelingen forutsetter at dette arbeidet, samt grunnvervet, vil bli gjennomført på best mulig måte.

### **Erosjon:**

Som jernbaneverket skriver i sin oppsummering er det flere som uttrykker bekymring for at strømningsforholdene i Vorma skal endres som følge av nye jernbanefyllinger og ny jernbanebru. Bekymringene går ut på at dette vil kunne skape mer erosjonsproblemer enn dagens situasjon.

Planavdelingen vi i denne sammenhengen viser til de omfattende utredningsarbeidene Jernbaneverket har gjort i forbindelse med planarbeidet. Vedlagt saken følger supplerende rapport hvor det er utført hydrauliske beregninger for å vurdere konsekvensene av ny jernbanebru over Vorma. Denne utfyller tidligere rapport om samme tema. Alt grunnlagsmaterialet er å finne via lenken nederst i saksutredningen.

Rapporten innehar følgende konklusjon: *«Vi anser det som lite sannsynlig at det vil skje noen vesentlig endring i strømningsforhold og erosjonsfare som følge av den nye brua. Brua opprettholder et stort gjennomløp og er plassert i et avsnitt av Vorma med begrenset strømning... Det er uansett viktig at erosjonssituasjon i Vorma overvåkes. Årsaken for erosjon i Vorma bør utredes i større skala, og tiltak mot erosjon planlegges deretter.»* Rapporten viser videre til at: *«Den nye brua ligger Vorma et sted hvor elva har naturlig et stort tverrsnitt. Beregnet vannhastighet var før maksimal 1m/s ved den planlagte område for brua. Den nye broen vil derfor ikke påvirke strømmingen i Vorma vesentlig.»*

Dette viser viktigheten av at Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) følger opp den generelle problemstillingen rundt erosjon langs Vormas bredd, uavhengig av ny jernbaneutbygging.

### **Støy:**

Planavdelingen har forståelse for bekymringene rundt støyproblematikk knyttet til den nye jernbanetraseen. Jernbaneverket har i sitt planarbeid forholdt seg til den gjeldende retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging – T-1442/2012. Planavdelingen viser i den sammenheng til de gjennomførte støyvurderingene, samt vurderingene som fremkommer i oppsummeringsnotatet etter offentlig ettersyn. Disse vurderingene fremstår som fornuftige og gjennomarbeidede. Lokale støytiltak vil bli vurdert i utbyggingsfasen.

### **Bevaring av dagens jernbanebru:**

Planavdelingen er positiv til at Jernbaneverket har innarbeidet dagens jernbanebru i forslaget til reguleringsplan i tråd med kommunens krav. I dialog med kommunen utarbeides det parallelt med reguleringsplanprosessen et forslag til avtale om fremtidig bruk av brua som turveg.

### **Utforming av ny jernbanebru:**

Kommunen har i sine tidligere merknader vist til mangelfulle vurderinger rundt utforming av ny jernbanebru. I det reviderte planmaterialet mener planavdelingen at dette er beskrevet på en tilfredsstillende måte.

### **Utforming av skjæringer og fyllinger:**

Kommunen har i sin merknad til planforslaget vist til at prosjektet vil føre til en god del dominerende steinfyllinger langs Vorma. Kommunen m.fl. poengterte at det er positivt at Jernbaneverket etablerer odder og bukter med beplantning for å bryte dette monotone uttrykket, men spurte samtidig om Jernbaneverket også ville se på mulighet for beplantning av andre deler av steinfyllingene på strekningen. Jernbaneverket har i sine kommentarer vist til at disse ikke vil bli beplantet på grunn av sikkerhetskrav knyttet til nærhet av jernbanesporet, samt varierende vannstand. Planavdelingen tar dette til etterretning.

Planavdelingen mener utover dette at Jernbaneverket har besvart merknadene/innspillene på en tilfredsstillende måte, og har ingen merknader utover dette.

### **3. Alternativer**

Planforslaget bygger på kommunedelplanen vedtatt av Eidsvoll kommune 25.06.2007 og godkjent av Miljøverndepartementet 24.02.2009, og følger i hovedsak denne korridoren. Med bakgrunn i dette er ikke andre alternativer vurdert.

### **4. Konklusjon**

Rådmannen mener at Jernbaneverkets forslag til detaljreguleringsplan i det vesentlige samsvarer med kommunedelplanen godkjent av Miljøverndepartementet i 2009, og at planprosessen er utført på en grundig og tilfredsstillende måte.

Med bakgrunn i det ovenstående vil rådmannen anbefale at forslag til «Detaljreguleringsplan for Dovrebanen Eidsvoll - Langset i Eidsvoll kommune» vedtas.

Vedlegg som følger saken:

- 1 Planbeskrivelse med bestemmelser
- 2 Reguleringsplankart 1
- 3 Reguleringsplankart 2
- 4 Reguleringsplankart 3
- 5 Reguleringsplankart 4
- 6 Reguleringsplankart 5
- 9 Reguleringsplankart 6
- 10 Merknadsbehandling
- 11 Samlet innkomne merknader/innspill
- 12 Miljøoppfølgingsplan - MOP
- 12 Strømningsanalyser Vorma

### **Vedlegg som ligger i saksmappen**

Grunnlagsmaterialet kan i sin helhet finnes på Jernbaneverkets hjemmesider via lenken nedenfor:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/prosjekter/venjar-langset/innhold/2016/forslag-til-reguleringsplaner-for-venjareidsvoll-stasjonlangset/>

### **Utskrift av behandlet sak sendes til**

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 Hamar  
E-post: [postmottak@jbv.no](mailto:postmottak@jbv.no)