

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

Dato: 10.05.2019
Saksref: 201801053-74
Deres ref.:
Side: 1 / 4

Vår saksbehandler: Sverre Setvik
Telefon:
Mobil: 92287758
E-post: Sverre.Normann.Setvik@banenor.no

Stange kommune - Forslag til detaljregulering dobbeltspor Sørli - Åkersvika, oversendelse til 1.gangsbehandling

Bane NOR viser til varsel datert 06.02.2018 om oppstart av detaljregulering av nytt dobbeltspor på strekningen Sørli-Åkersvika, i medhold av plan- og bygningsloven § 12-8. Planområdet som da ble varslet er senere blitt utvidet to ganger.

Vedlagt oversendes Bane NORs forslag til detaljregulering, det bes om at forslaget 1.gangsbehandles i Planutvalget 18.6.2019 og sendes på offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningslovens § 12-10.

Oversendelsen består av følgende dokumenter:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse med vedlagt merknadsdokument
- Plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for tapt jordbruksareal
- ROS-analyse
- Miljøoppfølgingsplan
- Støysonekart

Kommunedelplan med konsekvensutredning for utbygging av dobbeltspor på strekningen Sørli - Brumunddal ble vedtatt i Stange kommunestyre 15.12.2016. I kommunedelplanen er det avsatt korridor med hensynssone båndlagt for regulering etter plan- og bygningsloven. Videre gir vedtatte planbestemmelser og retningslinjer føringer for detaljreguleringen.

Bane NOR vil ved oversendelsen redegjøre for noen viktige forhold i planforslaget:

Kryssing av Sandvikavegen

Forslaget til detaljregulering legges fram med ett alternativ, bortsett fra ved kryssing av Sandvikavegen fv.191. Her foreslår Bane NOR at det legges to alternativer på høring, enten at nytt dobbeltspor krysser over Sandvikavegen eller at jernbanen krysser under vegen. Selv om Bane NOR legger fram to forslag til kryssing av Sandvikavegen mener vi at løsningen med at vegen krysser under nytt dobbeltspor samlet er den beste løsningen.

Kompensasjon landbruk

Nytt dobbeltspor Sørli – Hamar – Brumunddal er utpekt til Bane NORs pilotprosjekt for kompensasjon av tapt jordbruksareal. I kommunedelplanen for Sørli – Brumunddal ble følgende planbestemmelser vedtatt (§3-4 etter behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet):

§ 3-3 Rekkefølgekrav

*a) Godkjent reguleringsplan skal foreligge før anleggsarbeidet for nytt dobbeltspor igangsettes.
b) Avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak, herunder også for anleggsfasen skal utredes. Bestemmelser for dette, inkludert frist for gjennomføring, skal fastsettes i reguleringsplanen.*

§ 3-4 Eksisterende jernbanespor

Senest ved høring av reguleringsplanforslaget for nytt dobbeltspor skal det være avklart hvilke deler av opprinnelig jernbanespor som skal inngå i avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for landbruk eller naturvern, herunder evt. Prosess og fremdrift. Så langt det er mulig skal også frister og ansvar for gjennomføring av slik etterbruk være avklart før reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas.

Bane NOR har i samarbeid med Fylkesmannen i Hedmark (nå Innlandet) og Stange kommune utarbeidet plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak (vedlagt) for strekningen Sørli – Åkersvika.

Tiltakshierarkiet skal legges til grunn ved planlegging og vurdering av bruk av kompensasjon som virkemiddel. Dette betyr at man først skal vurdere hvordan negativ konsekvens kan unngås, deretter hvordan det eventuelt kan avbøtes og restaureres, og til slutt kan det vurderes kompensasjonstiltak. Forslaget til nytt dobbeltspor deler mange av eksisterende landbrukseiendommer på strekningen og kanskje det viktigste avbøtende tiltaket for landbruket er gode krysningspunkter slik at tilgang til jordbruksarealer opprettholdes. Bane NOR mener at forslaget til detaljregulering ivaretar dette behovet.

Foreløpige anslag viser at utbyggingen vil medføre omdisponering av ca. 400 dekar fulldyrka jord. Dette er et stort inngrep. Det beregnede arealbeslaget basert på forslaget til reguleringsplan er større enn beregningene fra kommunedelplanen. Dette skyldes at det i reguleringsplanen kryssinger, driftsveger og sideterreng er mer detaljert og at omfanget av tiltakene er blitt større.

Det er et stort masseoverskudd i prosjektet. Jordmasser fra ny jernbanetrasé foreslås brukt til reetablering av eksisterende spor til dyrka mark eller til oppbygging av ny dyrkingsjord som toppdekke ved avslutning av masseutfyllingsområde på Nesten/ Skjerden. Som kompensasjon for tapt jordbruksareal er det foreslått å tilbakeføre 95 da av eksisterende bane til dyrka mark. Videre er det foreslått oppdyrking av 250 da på foreslåtte masseutfyllingsområde på Nesten/ Skjerden. Gjennomføring av dette er ivare tatt gjennom planbestemmelsene.

Dispensasjon Åkersvika naturreservat

I kommunedelplan for Sørli – Brumunddal ble det vedtatt følgende planbestemmelse § 4-4:

Før vedtak av reguleringsplan skal det foretas en grenseendring av verneområdet slik at jernbaneanlegget ikke inngår i verneområdet og nye erstatningsarealer for disse arealene er vernet i samsvar med Ramsarkonvensjonens prinsipper og retningslinjer i Resolusjon VII.24 fra 1999 og VIII.20 fra 2002.

I brev av 16.01.2018 konkluderer Miljødirektoratet med at tiltak i naturreservatet i byggetrinn Sørli – Åkersvika må søkes om dispensasjon etter naturmangfoldlovens §48. Søknad om dispensasjon må sendes Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet for Åkersvika naturreservat.

Bane NOR har i brev av 30.04.2019 oversendt søknad om dispensasjon fra Forskrift 2016-01-22 om Åkersvika naturreservat med hjemmel i naturmangfoldlovens §48. Forslaget til detaljregulering for Sørli – Åkersvika er grunnlaget for dispensasjonssøknaden. Dispensasjonen gjelder arealer innenfor naturreservatet som blir beslaglagt varig eller for en periode i byggetrinn 1 (Sørli –

Åkersvika) av Dovrebanens dobbeltspor mellom Sørli og Brumunddal samt for anleggsvirksomhet i en begrenset periode. Denne delen av tiltaket omfatter ca. 14,8 daa permanent arealbeslag innenfor reservatets grenser. Dispensasjonssøknaden må behandles før sluttbehandling av reguleringsplanen.

Ved 1.gangsbehandling må Stange kommune ta stilling til om plankravet i kommunedelplanen (planbestemmelse §4-4) ikke skal gjelde, forutsatt at Fylkesmannen innvilger dispensasjon.

Miljøkulvert ved Steinerskolen

Gjennom Nasjonal Transportplan 2018-29 er det klare forventninger om «mer jernbane for pengene». Det skal i dagens samlede prosjektportefølje for Bane NOR gi en reduksjon i investeringskostnadene. Bane NOR har derfor hatt stort fokus på å identifisere og implementere kostnadsreducerende tiltak også i prosjektet Sørli - Åkersvika. Som et resultat av dette foreslår Bane NOR å redusere lengden på miljøkulverten ved Steinerskolen. Slike kulverter har høyere kostnader enn dagsoner, og Bane NOR mener at foreslåtte regulerte miljøkulvert ivaretar hensynet den var tenkt å ivareta. Dvs nærmiljø, kryssing av spor, landskap og støy. Med tanke på støy og nærheten til Steinerskolen, er jernbanen planlagt å ligge i en relativt dyp skjæring. Dette vil ivareta hensynet til støy. Bane NOR mener videre at foreliggende forslaget til miljøkulvert ivaretar hensynet til kryssing av banen for nærmiljøet og i forbindelse til undervisningssituasjonen på Steinerskolen.

Knutepunkt Stange

Hovedmålet for oppgradering av Stange stasjon er et velfungerende knutepunkt med mulighet for fremtidig utvikling. En viktig forutsetning for å øke antall tog på strekningen er at stasjonen må utvides fra 2 til 3 spor, dette får betydning for utforming av stasjonen.

Bane NOR mener at forslaget til detaljregulering tar hensyn til både de reisende og de som har behov for å krysse jernbanen til daglige gjøremål. Det skal være lett å orientere seg, samtidig som stasjonen skal være innbydende og styrke Stange sentrum. Stasjonen skal være et knutepunkt som skal styrke den diagonale akse mellom Stange sentrum i nordvest til Stange videregående skole og idrettsanlegg i sørøst. Konseptet bygger på bevegelse til fots og på sykkel, samt gjøre bytter mellom transportmidler raskt og effektivt. Det vil bli reisetorg på begge sider av stasjonen der begge har korttidsparkering (kiss & ride), HC-parkering, sykkelparkering og mulighet for opphold. Vestsiden vil ha hovedtyngden av bytter til og fra buss, men det er også mulighet for å legge til rette for busser på østsiden. Taxiholdeplass er lagt til vestsiden, mens langtidsparkering ligger på østsiden av sporene litt sør for plattformer. Torget på vestsiden vil ha et mer urbant preg med korte avstander for bytter mellom ulike transportmiddel. Østsiden får et grønnere preg i overgangen mot boligområdene med rom for opphold. Store nedbørsmengder vil bli håndtert med forsenkninger i terrenget. Begge sider vil være viktige adkomstpunkter til stasjonen.

For forslaget til regulert vegkryssing ved Østre Volla og tiltak langs Jernbanegata som følge av dette, presiserer Bane NOR at jernbanetiltaket ikke utløser behov for dette og at det derfor ikke er finansiert gjennom jernbanetiltaket.

Med vennlig hilsen

Geir Kvillum
Prosjektsjef
Sørli – Åkersvika

Sverre Setvik
Prosjekteringsleder offentlig plan

