

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 14.11.2019
Saksref: 201914770-2
Deres ref.: 18/277-106
19/44277
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake

Telefon:

Mobil: +47 91655127

E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

Stange kommune - Uttalelse med innsigelse ved høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for nytt dobbeltspor Sørli - Åkersvika

Vi viser til brev fra Stange kommune datert 02.10.2019.

Sammendrag

Forslag til reguleringsplan for dobbeltspor på strekningen Sørli - Åkersvika med tilhørende oppgradering av Stange stasjon er for tiden ute til offentlig ettersyn. Stange kommune har i tillegg til Bane NORs planforslag utarbeidet et sett med alternative planbestemmelser og plankart. Bane NOR har en rekke innsigelser til Stange kommunes alternative forslag, da disse dels vil fordyre gjennomføring av jernbanetiltakene og dels har planfaglige mangler. Bane NOR fremmer innsigelse til følgende bestemmelser og tilhørende plankart i Stange kommunes forslag:

- Bestemmelse 2.22 om grunnvannstand
- Bestemmelse 7.2.d) a. jf 4.2.3 g) om kryssing ved Sørli tømmerterminal
- Bestemmelse 7.2 d) b. jf 4.2.5 om kryssing ved Heggelund
- Bestemmelse 7.2 d) c. jf 4.2.3 h) om kryssing ved Østre Volla
- Bestemmelse 4.2.3 k) om veg mellom Hulda Garborgsveg/Hushagavegen og Kristian Fjelds gate
- Bestemmelse 7.2 d) f. om lengde på kulvert ved Steinerskolen
- Bestemmelse 7.2 d) g. og h. om rundkjøring nord for Stange videregående skole
- Bestemmelse 7.2 d) i. om bredde på viltkryssing ved Jemli
- Bestemmelse 6.9 om bestemmelsesområder
- Bestemmelser om byggesaksbehandling 2.2, 2.6, 4.2.3 c) og g) – l)

Innsigelser

Grunnvannstand – punkt 2.22

Stange kommune har føyet til en bestemmelse som ikke tillater endringer i grunnvannsnivået. Denne umuliggjør gjennomføring av jernbanetiltaket. Et omfattende tiltak som nytt dobbeltspor vil medføre lokale endringer i grunnvannstanden. Bane NOR mener bestemmelsen må omformuleres til å kreve målinger og iverksetting av tiltak dersom endringer gir negativ konsekvens. Med hjemmel

i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmer Bane NOR **innsigelse** til bestemmelse 2.22 da formuleringen vil medføre at jernbanetiltaket ikke kan bygges.

Kjørbar veg ved Sørli tømmerterminal – punkt 7.2 d) a, jf 4.2.3 g), plankart 1

I kommunedelplanen er det ikke lagt inn kjørbare kryssing ved Sørli tømmerterminal. For delstrekningen Kleverud – Sørli er det regulert en anleggskryssing, men den er ikke egnet til permanent bruk for alminnelig trafikk. Etter ønske fra kommunen er parselldelet justert og anleggsovergangen prosjektert og foreslått regulert som en permanent kjørbare kryssing i henhold til gjeldende vegnormaler. Bane NOR har forståelse for at Stange kommune ønsker å legge til rette for mulig fremtidig utvikling av næringsområder ved Sørli og har imøtekommet kommunens ønske om å planmessig legge til rette for en fremtidig vegløsning. Bane NOR har ikke mandat til å bygge vegger for å legge til rette for fremtidig næringsutvikling og mener at denne kryssingen ikke er nødvendig for å gjennomføre jernbanetiltaket. Punkt 4.2.3 g) er både et rekkefølgekrav og setter krav til slakere veg ved Sørli tømmerterminal. Bane NOR mener dette ikke er en del av jernbanetiltaket. Dersom kommunen ønsker en løsning med andre krav enn SVVs håndbøker må de selv prosjektere og bekoste dette. En slik endring vil også kunne øke arealbeslaget. Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 1. ledd **innsigelse** til rekkefølgebestemmelse 7.2 d) a, bestemmelsene 4.2.3 g) og 6.9 bestemmelsesområde # 8.4 med tilhørende plankart, da denne regulerer et tiltak som ikke er nødvendig for gjennomføring av jernbanetiltaket, og medfører økte kostnader for staten.

Gangbru ved Heggelund – punkt 7.2 d) b jf 4.2.5, plankart 3

I gjeldende reguleringsplan fra 1993 er det regulert en kjørbare kryssing ved Heggelund, men den er ikke bygget. Slik kryssing inngår ikke i KDP for dobbeltsporet jernbane. Det er i dag lite bebyggelse og få beboere i dette området og samfunnsnyttene av tiltaket vil være lav. Stange kommune planlegger fremtidig boligutbygging øst for jernbanen i dette området. Bane NOR har forståelse for at det kan være et egnet tiltak med en gang- og sykkelvegbru her dersom befolkningsveksten i Stange fører til tett bebyggelse i tilstøtende områder. Bane NOR har imøtekommet kommunens ønske om å opprettholde juridisk grunnlag i reguleringsplanen for en fremtidig bygging av denne kryssingen for gående og syklende. Tiltaket bør sees i sammenheng med kommunens ønske om å etablere nye boligområder og er ikke nødvendig for å gjennomføre jernbanetiltaket. Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 1. ledd **innsigelse** til planbestemmelse § 7.2 d) b jf 4.2.5 da de ikke er nødvendige for å gjennomføre jernbanetiltaket, og medfører økte kostnader for staten.

Kjørbar kryssing ved Østre Volla – punkt 7.2 d) c jf 4.2.3 h), plankart 3

I kommunedelplanen er det vist en vegkryssing under jernbanen tett på stasjonen ved dagens fotgjengerkryssing. Denne vegkryssingen lå ikke inne i kostnadsestimatet for prosjektet i KDP-fasen. Det er enighet med kommunen om at denne løsningen er lite hensiktsmessig og kompliserende. Løsningen vil skape et dypt segregerende søkk i bykjernen og vil øke biltrafikk i sentrumsgatene. I reguleringsplanfasen har kommunen, SVV og Bane NOR kommet frem til en løsning med innfartsparkering og innkjøring for pendlere fra øst uten gjennomkjøring under spor. I tillegg er det regulert en løsning med mulig gjennomkjøring litt lenger syd, ved Østre Volla. Bane NOR, SVV og Stange kommune har diskutert mulige løsninger for kostnadsdeling for denne kjørbare kryssingen, men har foreløpig ikke lyktes i å komme til enighet.

Kommunens alternative reguleringsbestemmelse 7.2.d) c har rekkefølgekrav som forutsetter at vegen bygges samtidig med IC-tiltaket. Punkt 4.2.3 h) gjelder den samme vegen, og er både et rekkefølgekrav og setter krav til utforming (bredde og høyde).

Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** mot rekkefølgekravet i bestemmelse 7.2 d) c jf 4.2.3 h) bestemmelsen påfører staten kostnader som ikke alene kan pålegges jernbanetiltaket.

Opparbeidelse av veg mellom Hulda Garborgsveg/Hushagavegen og Kr. Fjelds gate, plankart 3

Bestemmelse 4.2.3 k) gjelder opparbeidelse av Jernbanegata. Bane NOR mener dette ikke er et tiltak som kan pålegges jernbaneutbyggingen, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til rekkefølgekrav om opparbeidelse.

Rundkjøring nord for Stange videregående punkt 4.2.3 i) jf 7.2 d) g. og h., plankart 3

I punkt 4.2.3 i) setter kommunen krav til bygging av rundkjøring. Bane NOR mener T-kryss er tilstrekkelig siden avkjøringen nå kun vil være adkomst til innfartsparkering og et mindre antall boliger – ikke gjennomkjøring under jernbanelinjen som i tidligere plan. Kommunen har lagt på doble fortau i deler av vegen – det er det ikke plass til innenfor regulert vegareal og Bane NOR vurderer det som unødvendig. Det er også lagt inn fortau i ny adkomst til Kristian Fjelds gate – dette ansees også som unødvendig ut fra forventet trafikksituasjon. Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 1. ledd **innsigelse** til rekkefølgebestemmelse 7.2 d) g. og h., jf bestemmelse 4.2.3 i), da rundkjøring ikke er nødvendig og medfører økte kostnader for staten.

Landbruks- og viltkryssing ved Jemli – punkt 7.2. d) i, plankart 9

I oversendte notat om viltkryssinger er det redegjort for planlagte viltkryssinger. På Jemli planlegges en kombinert overgang for landbruk og vilt. Overgangen skal fungere som en mulighet for rådyrs øst-vest-forflytning i området mellom Ottestad kirke og Atlungstad/Mjøsa. Nærheten til Brenneribekken på østsida av banen gjør at plasseringen i landskapet er gunstig sett fra viltfaglig synspunkt. Som faunapassasje er 8 meter bredde mindre enn generell anbefaling for hjortevilt i Statens vegvesens rapport om tiltak for å redusere vegers påvirkning på dyrelivet (2017). En breddeutvidelse her vil øke bruksmulighetene for vilt, men vil legge beslag på større arealer. Bane NOR mener 8 meter ivaretar det lokale kryssingsbehovet for rådyr, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 1. ledd **innsigelse** til planbestemmelse 7.2 d) i, utvidelse av bredden til 30 m, da en slik utvidelse vil medføre et større arealinngrep.

Kulvertlengde ved Steinerskolen – punkt 7.2 d) f jf 6.9 # 8.5, plankart 11/12

Bane NORs forslag til reguleringsplan tar utgangspunkt i kommunedelplan for Sørli – Brumunddal, vedtatt av Stange kommune i desember 2016. Gjennom Nasjonal Transportplan 2018 – 29 er det klare forventninger fra Regjeringen om «mer jernbane for pengene». I dagens samlede prosjektportefølje er Bane NOR pålagt å redusere investeringskostnadene. Bane NOR har derfor hatt stort fokus på å identifisere og implementere kostnadsreduserende tiltak også i prosjektet Sørli – Åkersvika. Som et resultat av dette foreslår Bane NOR en miljøkulvert ved Steinerskolen med en annen utforming enn i kommunedelplanen. I vedtatt kommunedelplan var kulverten vist med en lengde på 300 meter. I planforslaget har Bane NOR innarbeidet en kulvert med lengde 125 meter. Slike kulverter har høyere kostnader enn dagsoner, og Bane NOR mener at den foreslåtte miljøkulverten ivaretar hensynene den i kommunedelplanen var ment å ivareta, dvs hensynet til nærmiljø, tilrettelegging for kryssing av spor, virkningen i landskapet og støyforholdene for omgivelsene. Jernbanen er planlagt lagt i en relativt dyp skjæring ved Steinerskolen. Dette vil ivareta hensynet til støy. Bane NOR mener videre at det foreliggende forslaget til miljøkulvert ivaretar hensynet til kryssing av banen for nærmiljøet og for undervisningssituasjonen ved Steinerskolen. I tillegg er traseen forbi Steinerskolen redusert fra 3 til 2 spor og jernbanelinjen ligger lenger vekk fra Steinerskolen enn i KDP-løsningen. Dette gir forbedret støysituasjon for skolens uteområder og bygninger. En kulvert på 125 m gir støydemping godt innenfor tiltaksgrensene og kulverten gir rikelig anledning til kryssing for landbruksdrift og turgåere. Jernbanetraseen ligger nedsenket i terreng og vil være lite synlig i kulturlandskapet. Bane NOR fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 1. ledd **innsigelse** til kommunens alternative planbestemmelse punkt 6.9 bestemmelsesområde # 8.5, punkt 7.2. d) f, samt tilhørende plankart med 300 meter lang kulvert, da disse ikke gjør det mulig å begrense kostnadene i samsvar med krav fra Samferdselsdepartementet, og rundskriv T-2/09 side 18 om planer som vesentlig fordyrer tiltak prioritert i Nasjonal transportplan.

Andre bestemmelsesområder punkt 6.9

Bane NOR mener det er planfaglige mangler i dokumentene ved at planbestemmelser beskriver løsninger som delvis er i strid med plankart, eventuelt vurderer løsninger i plankartet som illustrasjoner. Punkt 6.9 har en ordlyd som innebærer at bestemmelsesområdene skal erstatte planløsningene som er vist i plankartet. Bane NOR mener det må være samsvar mellom bestemmelsene og løsningene i plankartene, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til punkt 6.9, samt bestemmelsesområdene # 8.1- 8.5 som vist i plankartene.

Byggesaksbehandling – punkt 2.2, 2.6 og 4.2.3 c) og g) - l)

I kommunens alternative bestemmelser er det satt krav til byggesaksbehandling av alt annet enn jernbaneinfrastruktur – dvs alle veger, portaler, bruer, støttemurer etc. Normalt kan veger bygges i henhold til reguleringsplan. Utformingen av veger bør avklares i reguleringsplanen. Elementer som ikke er tilstrekkelig detaljert avklart i reguleringsplan, forutsettes underlagt kommunal byggesaksbehandling. I punkt 2.6 er det føyet til at kommunen skal godkjenne planer for skjæringer, fyllinger og massedeponi. Bestemmelsen vil kunne medføre forsinkelser og økte kostnader for gjennomføringen av tiltaket. Bane NOR legger til grunn at byggesaksforskriften § 4-3 regulerer kommunens adgang til å kreve byggesøknad, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til bestemmelse som er strengere enn forskriftens krav.

Andre merknader til Stange kommunes alternative planforslag

Bane NOR mener at rekkefølgekrav bør samles på et sted i punkt 7, og ikke flettes sammen med andre bestemmelser i punkt 4.2.3.

Miljøoppfølgingsplan pkt. 2.3

Kommunen har utvidet punkt 2.3 til å omfatte kommunal godkjenning av miljøoppfølgingsplanen. Bane NOR bruker miljøoppfølgingsplaner som en del av kontrakten med utførende entreprenør og prosjekterende, som grunnlag for byggeplan, utbygging og drift av jernbaneanlegget. Planen oppdateres ved behov. Det er upraktisk om endringene i denne skulle underlegges kommunal godkjenning, og det er ikke slik i andre jernbaneutbygginger, heller ikke for parsellen Kleverud - Sørli. Bane NOR foreslår følgende reviderte ordlyd til bestemmelse 2.3: «Tiltak beskrevet i miljøoppfølgingsplanen, som er vedlegg til reguleringsplanen, skal legges til grunn for byggeplan og utbygging av jernbaneanlegget. Tiltakshaver skal sørge for at relevante tiltak som er beskrevet i planen innarbeides i kontrakt med entreprenør for utbyggingen. Miljøoppfølgingsplanen oppdateres ved behov.»

Støy punkt 2.4

b) Det er foreslått å tilføye støymålinger som metode ved vurdering av støytiltak. Statlige retningslinjer forutsetter at støy beregnes teoretisk etter vedtatt modell. Bane NOR mener det ikke er hensiktsmessig å blande to forskjellige metoder, med unntak for enkelte arbeidsoperasjoner under anleggsfase som spunting. Bane NOR ber om at statlige retningslinjer for støyberegninger legges til grunn for planlegging av støytiltak og at kommunens tillegg i bestemmelse 2.4 ikke vedtas.

c) Kommunen har utelatt en setning fra Bane NORs forslag som gjelder krav til vibrasjoner. Setningen gir mulighet for å redusere kravene dersom tiltakene blir for kostbare. Forskriften sier: Nivået for vibrasjoner skal tilfredsstillende NS 8176 tab B1 klasse C, eventuelt klasse D der kostnytteforhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C. Den understrekede teksten er fjernet i kommunens forslag. Bane NOR ber om at gjeldende forskrifter legges til grunn, og at bestemmelse 2.4 vedtas slik den ble oversendt kommunen.

Drenering av dyrka mark punkt 2.15 og vanningsanlegg for jordbruket 2.16, jf 7.7 b)

Kommunen har tilføyet i bestemmelsene 2.15 og 2.16 at planlagte løsninger for drenering og vanning skal avklares med den enkelte grunneier. Det er risiko forbundet med å skulle komme til enighet med hver enkelt grunneier, og forslaget til bestemmelse vil innebære en betydelig risiko for forsinkelser. Bane NOR ber om at det presiseres at disse tiltakene skal godkjennes av kommunen, da det ikke er anledning til å gjennom bestemmelser gi myndighet til grunneier. Tilsvarende gjelder for tilføyelsen i rekkefølgebestemmelse 7.7 b).

Planer for anleggsgjennomføring punkt 3.9

Det er satt krav til at Bane NOR skal planlegge «tilstrekkelige varerør til dekning av behov i dag og i fremtiden». Jernbanetiltaket kan ikke pålegges å etablere varerør for et udefinert framtidig behov. Bane NOR ber om at tilføyelsen i punkt 3.9 ikke vedtas.

Kjøreveg punkt 4.2.3

Bane NOR oppfatter at kommunens endringer og tilføyelser i punkt 4.2.3 vil innebære at

reguleringskartene omdefineres til illustrasjon og ikke blir bindende. Vi mener dette ikke er i samsvar med plan- og bygningsloven, og at kommunens alternative forslag ikke kan vedtas på følgende punkt:

Punkt c) gjelder driftsadkomst til Guåker gårdene. Løsningen må prosjekteres slik at løsningen er avklart før sluttbehandling av reguleringsplanen.

I punkt j) Fokholgutua, settes det krav om omprosjektering og videre at løsningen i reguleringsplankartet ikke tillates etablert. Bane NOR mener løsningen må avklares før sluttbehandling, og ber om at bestemmelsen endres.

Punkt l) angir krav til byggesaksbehandling av veger – Bane NOR mener reguleringsplanen har et tilstrekkelig detaljeringsnivå, og ber om at krav til byggesaksbehandling ikke vedtas.

Flomveger punkt 6.3

Kommunen foreslår flomveger i permanente støpte betongtrau istedenfor å lage en terrengform som håndterer flom de få dagene det er flom. Betongtrau vil være permanent arealkrevende i kategorien dyrkbart areal, forverrer miljøregnskapet, og øker kostnaden. Bane NOR ber om at bestemmelsen ikke vedtas.

Senest ett år etter at dobbeltsporet er tatt i bruk punkt 7.6

Her er det tatt ut en del av en setning – paragrafen skal sikre at alle veger som er del av jernbanetiltaket skal bygges. Bane NOR ber om at bestemmelsen vedtas med ordlyd som i Bane NORs forslag til bestemmelser.

Lekeplass og uteoppholdsareal punkt 7.9

Det er føyet til en setning om kontinuerlig sikring av barn og unges leke- og uteoppholdsareal i punkt 7.9, jf punkt 2.24. Bane NOR vil i anleggsfasen være ansvarlig for nødvendig sikring, men etter ferdigstillelse må ansvaret for slike arealer overtas av kommunen eller andre.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
infrastrukturdirektør

Björg Hilde Herfindal
avdelingsdirektør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

FYLKESMANNEN I INNLANDET

Kopi:

STANGE KOMMUNE

JERNBANEDIREKTORATET