

Notat

Til: Stange kommune

Fra: Bane NOR

Dato: 06.02.2024

Reguleringsendringer Stange-Hamar grense

Nedenfor gis en kort redegjørelse for nødvendige reguleringsendringer som følge av endringer i vertikalgeometri på dobbeltsporet på strekningen Stange-Hamar grense.



Figur 1: Planavgrensning gjeldende strekning

Behovet for endring av vertikalgeometri skyldes geotekniske forhold. Sporet ønskes hevet mellom Jemli og Åkersvika, og senket mellom Kausvoll og Ottestad stasjon. De fleste av endringene gjelder løsninger for sporkryssing (over-/underganger). Plangrensen vil i hovedsak følge samme grense som i gjeldende reguleringsplan, men utvides og tilpasses en del steder.

Heving av spor

Mer detaljerte undersøkelser av grunnforholdene i området fra Jemli til Åkersvika viser at det er flere forekomster av syredannende berg i traséen. Håndtering av disse bergartene er både tidkrevende og kostnadsdrivende. Disse bergartene kan ikke gjenbrukes i linja og må kjøres til godkjent mottak. I tillegg må bergoverflaten forsegles med en membran som dekkes av betong. Sprenging i syredannende berg øker også risikoen for vannforurensning. Hevingen er også positiv for bekkeløp og traséer som skal gå med selvfall langs sporet. Ved Brenneribekken er det spesielt gunstig å få hevet linjen da det vil redusere inngrepet i bekkene i forhold til løsning i opprinnelig plan. Det vil redusere risiko for erosjon, samt gjøre det enklere å etablere en god fiskepassasje og viltkryssing. Hevingen vil ha gunstige effekter med tanke på anleggsgjennomføring, fremdrift og sikkerhet.

Hevingen vil gi mindre masseuttak, mindre transport av masser fra anlegget på veinettet, mindre fare for utslipp/forurensning til dreosanlegg og Åkersvika, positiv virkning for bekkeløp og mindre

beslag av landbruksarealer. Der veger er planlagt over ny bane må disse heves tilsvarende som jernbanen.

Senking av spor

Sporet foreslås senket mellom Kausvoll og Ottestad stasjon for besparelse innen miljøbelastning og kostnader. Dette vil gi miljøgevinster i form av redusert behov for massehåndtering- og transport, mindre arealbeslag og matjordhåndtering, og reduksjon av anleggets landskapsvirkning.

Endringene

Fokholgutua

Ved Fokholgutua ønskes fylkesveg 1862 justert slik at den får kobling til Fv. 222 Stangevegen omtrent 200 meter lengre sørøst. Som en del av endringen vil det tilrettelegges for bussholdeplass og kobling til eksisterende gang- og sykkelnettverk.



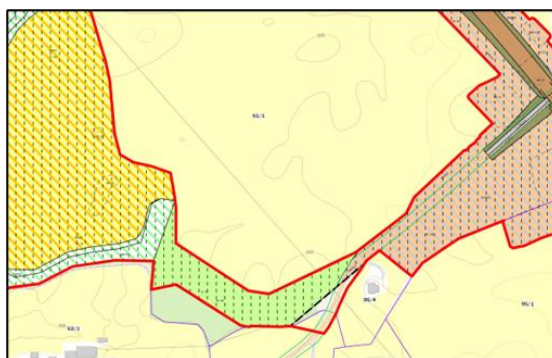
Gjeldende plan



Ny løsning

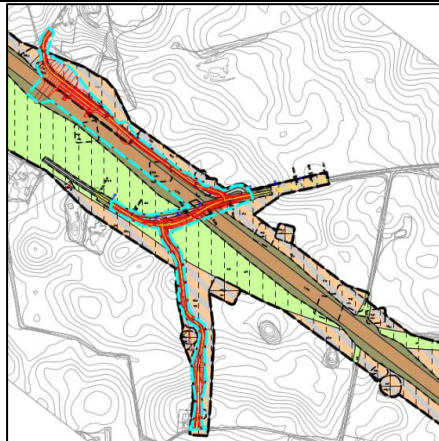
Nesten/Skjerden

Ved vestre Skjerden er det foreslått et område for massedeponi. Adkomst fra fylkesveg 1862 Fokholgutua ønskes justert og regulert helt fra til avkjøringen til massedeponiet. Fra nord reguleres det inn en anleggsvei til deponiet.



Karl Johan

I forbindelse med endring av sporgeometri vil det være behov for ny krysningsløsning ved Karl Johan. Sporet legges over Karl Johan på bru. Ny kryssning ved Karl Johan vil erstatte kulvert ved Skjerden Østre og kulvert ved Hverven. Den nye løsningen vil ivareta landbruksinteresser for Østre Skjerden og Hosmestad, men vil også kunne benyttes som viltkryssing, skiløype og turveg.



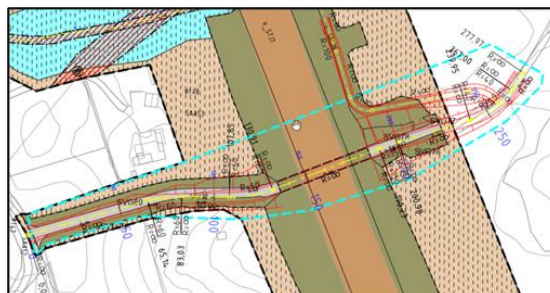
Jemli

På grunn av en store mengder myr ved Jemli, vurderes det som en bedre løsning å etablere en bru på peler for jernbanelinjen istedenfor masseutskifting. Brua for ny jernbane vil ha en lengde på flere hundre meter og en høyde under bru på ca. 4-5 m over terreng. Brua vil fungere som viltpassasje. Regulert kryssning tilpasses ny løsning.



Gaustad

Ved Gaustad fører hevingen av sporet til at vegen går utenfor regulert areal. Skråningsutslaget til vegen blir redusert, men det vil være behov for å justere reguleringsplanen iht. ny løsning.



Gubberud og Fjetrebekken

Heving av spor fører til behov for justering av krysningsløsning og tiltak på private adkomstveier. Planen tilpasses endret skråningsutslag. Regulert løsning for kryssing av Fjetrebekken tilpasses heving av spor.



Gyrud

Ved Gyrud er spor hevet, og konstruksjon er endret. Pga. endring av overdekning for konstruksjon medfører dette ikke en vesentlig heving av terreng på Gyrud. Byggegropp er mindre. Anleggsvirksomhet er ikke endret i ny løsning. Skispor på sørlige del av Gyrud ivaretas.

I reguleringsplanen er det lagt opp til en felles lekeplass og balløkke, tilsvarende det som finnes der i dag. For å kompensere for oppdelingen av boligfeltet ser vi nå på å gjøre dette til en mer attraktiv møteplass for boligområdet, med flere lekeapparater og sittegrupper. Det legges vekt på å skape et innbydende nærmiljø, med enkelt vedlikehold.



Sandvikavegen

På grunn av heving av spor vil det være behov for endringer av lokalvegsystemet ved Åkersvika. Krysningspunkt for Sandvikaveien og adkomstveger til boligområde på Sandvika ønskes justert.

Forslag til ny permanent veg ved Sandvika vil i større grad følge dagens trase i forhold til tidligere regulerte løsninger. Ny veg vil ha en vegbredde på 7 meter i tillegg til GS-veg på 3 meter. Fremtidig arealbruk mellom eksisterende og ny jernbane nord for Sandvikavegen vil bli nærmere vurdert i ny reguleringsplan.



Åkersvika

På grunn av heving av spor vil det være behov for endringer av prosjekterte løsninger ved Åkersvika. Det er utarbeidet en kompensasjonsplan i tilknytning til reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon som ble vedtatt i 2022. Den er nå i sluttfasen, men hvis arealbeslaget endres som følge av denne reguleringsendringen kan det bli behov for å revidere denne.

Utvidelse av anleggsområde langs nytt dobbeltspor

Det er behov for å utvide midlertidig anleggsområde langs linje enkelte steder for å sikre nok areal til anleggsgjennomføring, særlig i områder med mye myr. Enkelte steder er behovet for økt midlertidig anleggsareal knyttet til å sikre mulighet for hensiktsmessig håndtering av matjord.

Støy

Føringene i støyretningslinjen T1442 ligger til grunn for prosjektet. Det er utført nye støyberegninger for strekningen med endret høyde på sporet. Rapporten viser at hevingen ikke utgjør store endringer for støybildet i området. Det er registrert en ekstra bolig som får støy over grenseverdi, sammenlignet med tidligere sporhøyde. Tiltak for denne, og de øvrige 53 boligene, følges opp i en egen støyentreprise hos Bane NOR.

Ytre miljø ved Åkersvika

Sammenlignet med gjeldende regulert løsning, innebærer planforslaget liten endring for ytre miljø. Permanent arealbeslag er i samme størrelsesorden, og ivaretas via dispensasjonssøknad, samt kompensasjonsplan, for Åkersvika naturreservat.

Miljøoppfølgingsplan

Det foreligger en miljøoppfølgingsplan for prosjektet som vil bli revidert parallelt med utarbeidelse av ny reguleringsplan.

Naturmangfold i Åkersvika

Planforslaget innebærer et større inngrep i Tokstadvika (naturtype Mudderbank – viktig). I forbindelse med vurderinger av endret løsning for kryssing av Åkersvika, er det gitt vurderinger for naturmangfold av ulike konsepter for kryssing av vika (dok. UEH-52-A-35097). I vurderingene kom det fram at konseptet med kombinasjon av fylling og pelet traue, gir et arealbeslag omtrent som tidligere foreslått løsning, og at det dermed synes å kunne aksepteres mht. naturmangfold.

Regulering av midlertidige anleggsarealer

I gjeldende reguleringsplan for dobbeltspor Sørli-Åkersvika (plan-id 329) er midlertidige anleggsarealer, utover permanente arealer for dobbeltsporet, regulert med skravur for midlertidig anleggsområde over samferdselsformål kombinert med andre formål (SAA). For strekningen Stange-Hamar er en stor del av SAA-arealene avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel. I ny reguleringsplan er det ønskelig å avklare arealbruken i anleggsarealene mer konkret i plankartet ved å erstatte SAA-formålet med andre formål, bl.a. LNF.

Med vennlig hilsen

Thomas Johansen
Delprosjektleder Arealplan
Utbygging Øst, Bane NOR