



## Stange kommune

### Krav til planprosessen

Det er fra 01.01.18 fastsatt ny forskrift om oppstartsfasen i planarbeidet etter plan- og bygningsloven. Lovendringen styrker oppstartsmøtets betydning og forskriften gir utfyllende bestemmelser om gjennomføringen av oppstartsfasen. En styrking av oppstartsfasen i planarbeidet skal bidra til mer effektive planprosesser gjennom bedre samarbeid og økt forutsigbarhet for de involverte aktørene, tidligere avklaring og dermed raskere og bedre saksbehandling.

Før det berammes et oppstartsmøte med kommunen skal private forslagsstillere sende et planinitiativ til kommunen etter pbl § 12-8 og Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven (FOR-2017-12-08-1950).

**Planinitiativet må inneholde tilstrekkelig informasjon slik at kommunen kan se for seg hovedtrekk i et fremtidig planforslag og effekten av det.** Tiltakshaver må i tillegg til hva som fremgår av punkt under, fremlegge dokument og opplysninger som kan ha betydning for planarbeidet, slik som privatrettslige avtaler, klausuleringer, VA-planer, servitutter og lignende. Fremkommer det forhold av betydning for arealdisponering etter innsendt planinitiativ, kan dette føre til nye vurderinger/konklusjoner og/eller at tidligere gjennomførte planprosesser må gjennomføres på nytt eller at planprosesser stanses.

Av forskrift, som nevnt over, fremgår jf. §1 en del forhold som det skal gjøres rede for og som er tatt inn i malen her.

Planinitiativet skal i tillegg omtale premiss for videre planarbeidet i nødvendig utstrekning.

Det minnes om at kommunen kan avvise planinitiativet om det er mangelfullt.

## PLANINITIATIV OG REFERAT FRA OPPSTARTSMØTE

Referatmalen fylles ut før og under oppstartsmøtet, og hvis nødvendig med etterskrift etter oppstartsmøtet. Kommunens suppleringer etter mottatt planinitiativ og oppstartsmøtet er markert med blå tekst. Referatet skal godkjennes av partene.

Planens navn: Detaljregulering dobbeltspor Stange – Hamar grense Reguleringsplan for eiendom:		Plan-nummer: 361
Plantype:	<input checked="" type="checkbox"/> Detaljregulering <input type="checkbox"/> Mindre endring i plan <input type="checkbox"/> Områdeplan <input type="checkbox"/> Plan med krav om konsekvensutredning	

Saksbehandler: Nils-Ener Lundsbakken	Saksnummer: 23/4005
---	------------------------

Møtested: Stange rådhus	Møtedato: 31.01.24
-------------------------	--------------------

### Deltakere

Forslagsstiller	Navn/firma:	<b>Bane NOR SF</b>
	Kontaktperson:	Thomas Johansen
	Andre deltakere:	Hans-Petter Haugen - prosjekteringsleder
	Adresse:	
	E-post:	<u>Thomas.johansen@banenor.no</u>
	Telefon:	977 50 855

Konsulent	Navn/firma:	<b>Sweco Norge AS</b>
	Kontaktperson:	Ali Adjou
	Andre deltakere:	Mats Bettvik - prosjekteringsleder
	Adresse:	Drammensveien 260, 0283 Oslo
	E-post:	<u>Ali.Adjou@sweco.no</u>
	Telefon:	411 23 894

Kommunen	Kontaktperson:	Nils-Ener Lundsbakken
	Andre deltakere:	Kjersti Gillund, Jørn-Roar Follum, Knut Hushagen
	Adresse:	Storgata 45, Stange
	E-post:	<u>Nils.lundsbakken@stange.kommune.no</u>
	Telefon:	905 19 701

Det minnes om at reguleringsplaner skal utarbeides av fagkyndige jfr. plan- og bygningslovens § 12-3.

**Informasjon om planområdet:**

Planområdets adresse:	Stange – Hamar grense
Planområdets størrelse:	Ca. 2000 daa
Eiendommer (gbnr.):	Flere.

*Figur 1 Beliggenhet*

Tema	Plankonsulentens redegjørelse
A Formålet med planen (hensikt med plan, fremtidige arealformål)	<p>Utbyggingen av dobbeltspor gjennom Stange kommune, Kleverud-Sørli-Åkersvika, er en del av InterCity-satsningen til Bane NOR med hensikt å forkorte reisetiden mellom Oslo og Hamar, og styrke næringslivet langs strekningen for å avlaste presset på hovedstadsområdet. I forbindelse med optimaliseringsarbeidet har det blitt identifisert flere behov for å endre gjeldende plangrunnlag. Det fremmes derfor forslag til ny reguleringsplan for Stange-Hamar grense. Foreslått planavgrensning er vist i figur 1.</p> <p>Bakgrunn for planarbeidet skyldes endring av vertikalgeometri for sporet flere steder på grunn av geotekniske forhold. Sporet ønskes hevet mellom Jemli og Åkersvika, og senket mellom Kausvoll og Ottestad stasjon. Se vedlegg 1.</p> <p>Endring av vertikalgeometri fører til behov for justeringer av regulerte løsninger flere steder mellom Stange og Åkersvika. De fleste av endringene gjelder løsninger for sporkryssing.</p> <p>Høsten 2023 foreslo Bane NOR å gjennomføre nødvendige plangrep som mindre endringer av reguleringsplan for de aktuelle områdene; i alt seks reguleringsendringer, samt ny ordinær planprosess for Åkersvika. I ettertid har det imidlertid blitt enighet om at ønskede reguleringsendringer skal gjennomføres som en ordinær planprosess for hele linja mellom Stange og Åkersvika.</p> <p>Planforslaget ønskes regulert med tilsvarende trasé som i gjeldende reguleringsplan, men arealformål vil følgelig tilpasses nye tekniske løsninger. Plangrensen vil i hovedsak følge samme grense som i gjeldende reguleringsplan, men utvides og tilpasses enkelte steder ved behov. I gjeldende regulering er ikke etterbruk av midlertidige anleggsarealer avklart gjennomgående. Anleggsarealene er i stor grad regulert som <i>samferdselsformål kombinert med andre hovedformål (SAA)</i>. Der man nå har kunnskap nok til å fastsette etterbruk er det aktuelt å regulere til aktuelt arealformål (med skravur for midlertidig anleggsområde over). Kommunen vil oversende</p>

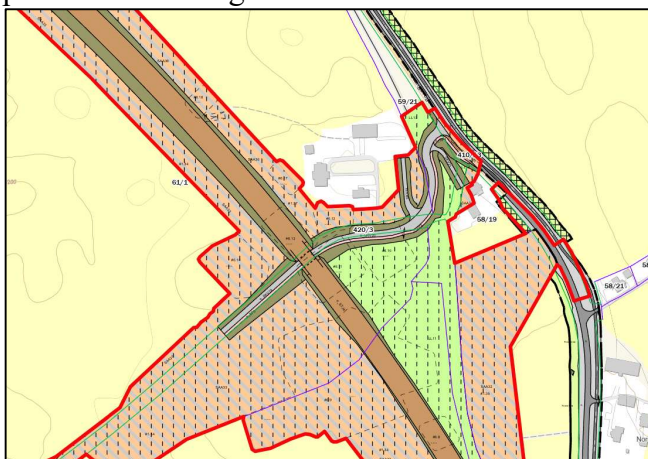
	<p>forslag til formål for etterbruk for de enkelte anleggsområdene.</p> <p>Videre følger en foreløpig oversikt over løsninger som ønskes endret gjennom reguleringsplanarbeidet:</p> <p><b>Heving av spor</b>  Mer detaljert undersøkelse av grunnforholdene i området fra Jemli til Åkersvika viser at det er 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 vannforurensing. Generelt er det positive effekter av å heve linja. Det er store miljøgevinster med å få redusert uttaket av berg.</p> <p>Hevingen er også positiv for bekkeløp og traséer som skal gå med selvføll langs sporet. Ved Brenneribekken er det spesielt gunstig å få hevet linjen da det vil føre til et redusert inngrep i bekken enn opprinnelig plan. Det vil minke risiko for erosjon i tiltaket, samt gjøre det enklere å etablere en god fiskepassasje og viltkryssing. Tiltaket viser også gunstige effekter med tanke på anleggsgjennomføring, fremdrift og sikkerhet.</p> <p>Oppsummert vil heving av linja medføre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre masseuttak</li> <li>• Mindre transport av masser fra anlegget på veinettet</li> <li>• Reduserte kostnader</li> <li>• Mer bærekraftig utbygging</li> <li>• Mindre fare for utslipp/forurensning til dreosanlegg og Åkersvika</li> <li>• Positiv virkning for bekkeløp</li> <li>• Mindre beslag av landbruksarealer (det skal utarbeides arealregnskap i forhold til dagens situasjon, gjeldende plan og for det enkelte gnr / bnr)</li> <li>• Mindre byggegrop, redusert fare for skader for anleggspersonell</li> <li>• Redusere fare for grunnvannssenkning</li> </ul> <p>Totalt sett gir løsningen en betydelig besparelse innen miljøbelastning og kostnader.</p>
--	---

### Senking av spor

Mellom Kausvoll og Ottestad stasjon er jernbanen planlagt etablert på fylling. Der foreslås sporet senket for å oppnå 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 visuell barriere i landskapet. I tillegg vil det gi positiv virkning for anleggsgjennomføring, fremdrift, SHA og RAMS.

### Fokholgutua

Ved Fokholgutua ønskes fylkesveg 1862 justert slik at den får kobling til Stangevegen omtrent 200 meter lengre sørøst. Ny trasé vil følge/gjenbruke etablert anleggsveg. Som en del av endringen vil det tilrettelegges for bussholdeplass og kobling til eksisterende gang- og sykkelnettverk. Bane NOR har hatt dialog med Innlandet fylkeskommune om endringene, og ifølge forslagsstiller er IFK positive til endringen mht. trafikksikkerhet.



Figur 2 Gjeldende reguleringsplan ved Fokholgutua, varslingsgrense markert med rødt.



Figur 3 Endret plan ved Fokholgutua

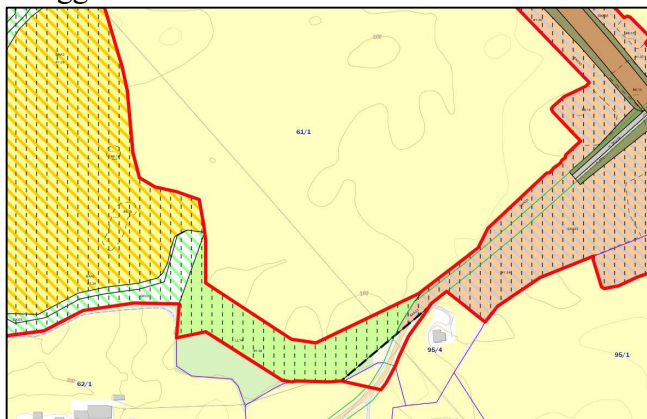


Det er ønskelig å regulere Fokholgutua vestover fram til avkjørsel til massehånderingsområdet. Kulvert under framtidig jernbane dimensjoneres for å kunne etablere gang- og sykkelveg inntil vegen i framtida. Det stilles ikke rekkefølgekrav til etablering av gang- og sykkelvegen.

Ny løsning for Fokholgutua, inkludert bussholdeplasser og vurderinger som er gjort rundt dette, beskrives og begrunnes i planbeskrivelsen.

### **Nesten/Skjerden**

Ved vestre Skjerden er det foreslått et område for massehåndtering. Adkomst fra fylkesveg 1862 Fokholgutua ønskes justert og regulert helt fra der den er regulert tidligere til avkjøringen til massedeponiet. Fra nord reguleres det inn en anleggsveg til deponiet over dyrka jord. Denne vegen vil bli tilbakeført til dyrka jord etter at anleggsarbeidet er avsluttet.



Figur 4 Gjeldende reguleringsplan med ny plangrense markert med rødt

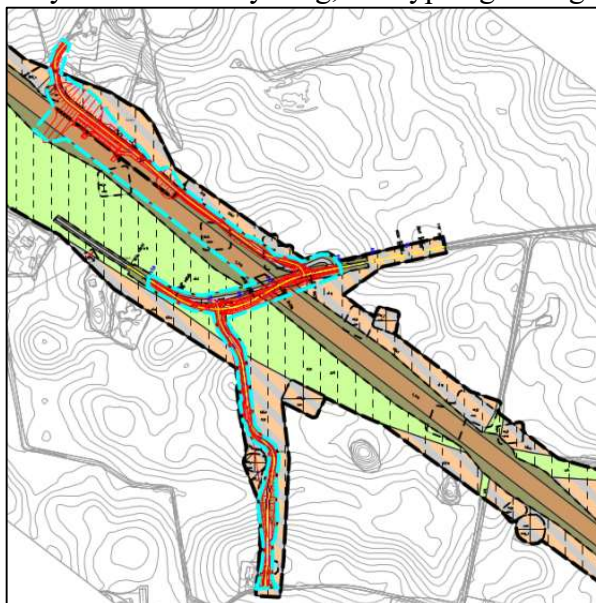
Kommunen stilte spørsmål ved om det fortsatt vil være nødvendig å tillate lagring av inntil 800 000 m<sup>3</sup> eller om dette kan reduseres. Det ble også stilt spørsmål ved om eksisterende toppsjikt på arealet kan ha verdi som matjord og derfor bør tas av før masser tilføres etableres. Oppbygging av deponiet må beskrives i planbeskrivelsen.

I gjeldende plan er det krav til at massene som skal disponeres på Nesten/Skjerden skal være fra planstrekningen Sørli-Åkersvika. Bane NOR ser nå helhetlig på massebalanse og behov for transport og deponering for hele utbyggingen i Stange, inkludert tiltak på dagens jernbane. For bl.a. å begrense massetransport og klimagassutslipp kan det komme forslag om å endre føringer for massehåndtering. Ved endrede

forutsetninger er det viktig å unngå/begrense økt trafikk og støy i/ved tettbygde områder. Konsekvenser for nærmiljø må beskrives.

### **Karl Johan**

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



*Figur 5 Ny løsning ved Karl Johan*

For å få et jorde som kan driftes som en sammenhengende teig mellom framtidig bane og Brenneribekken (vest for Titerud) er det nødvendig å tilpasse terrenget også utenfor regulert område. Det er derfor aktuelt å utvide planområdet og hjemle slik terrengtilpasning i dette området.

### **Ottestad stasjon**

VA legges om i området. Det må hensyntas adkomst til kommunal pumpestasjon og bolig (gnr./bnr. 31/7). Ny veg (f\_SKV33 i gjeldende plan) kan ikke bygges så lenge dagens spor er i bruk. Tidspunkt for bygging av vegen avklares.



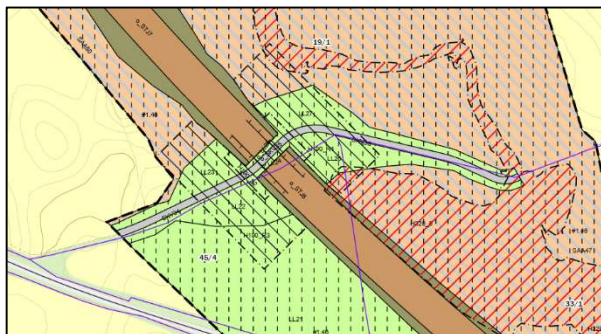
### Utvidet anleggsareal, bl.a. ved Norstad og Guåker

Bane NOR foreslår å utvide planområdet enkelte steder for å sikre tilstrekkelig areal til anleggsgjennomføring. Ved bl.a. Guåker søndre og Guåker nordre er dette aktuelt for å kunne gjennomføre en hensiktsmessig håndtering av matjord.

Kommunen påpekte at utvidelsene vil medføre økt midlertidig beslag av dyrka jord, noe som isolert sett er uheldig. Det kan eventuelt forsvares dersom det kan begrunnes jordbruksfaglig. Ved varsel om oppstart må Bane NOR begrunne utvidelser av planområdet i forhold til gjeldende regulering.

### Jemli

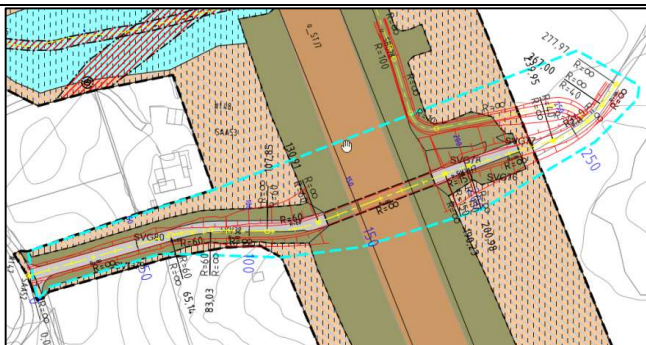
På grunn av en store mengder myr ved Jemli, ønsker Bane NOR å etablere en bru på peler for jernbanelinjen istedenfor masseutskifting og fylling. Brua vil bli flere hundre meter lang og fungere som viltpassasje. Det vurderes om regulert landbrukskryssing i bru i dette området kan erstattes med driftsveg under ny jernbanebru.



Figur 6 Regulert kryssing ved Jemli tilpasses til en 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. Her vurderes også en alternativ trasé med kryssing nærmere Fjtrebekken. Hensynet til eksisterende bolig må vurderes nærmere ved endringer i dette området.



Figur 7 Justert løsning ved Gaustad

### Gubberud og Fjetrebekken

Heving av spor fører til behov for justering av krysningsløsning og tiltak på private adkomstveier. Planen tilpasses endret skråningsutslag.



Figur 8 Justert løsning ved Gubberud

Regulert løsning for kryssing av Fjetrebekken tilpasses heving av spor. De tre gjenværende boligene på østsiden av Gubberudvegen kan reguleres til boligformål. Etterbruk av anleggsarealet mellom boligene og fremtidig bane avklares nærmere i reguleringsplanen.

Tiltak i Fjetrebekken beskrives i reguleringsplanen.

### Skolevegen (tidligere omtalt som Gyrod)

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

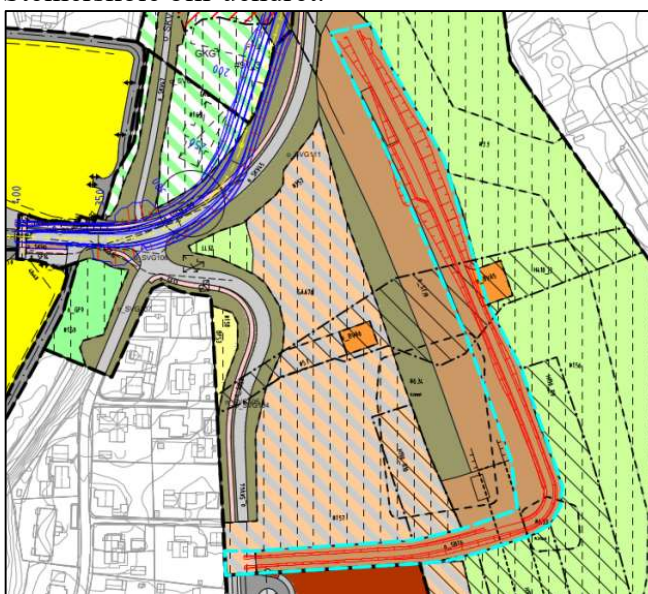
I reguleringsplanen er det lagt opp til en felles lekeplass og balløkke, tilsvarende det som finnes der i dag. For å kompensere for oppdelingen av boligfeltet ser vi nå på å gjøre dette til en mer attraktiv møteplass for boligområdet, med flere lekeapparater og sittegrupper. Det legges vekt på å skape et innbydende nærmiljø, med enkelt vedlikehold. Bane NOR bygger ny lekeplass, Stange kommune vil overta denne og ha ansvar for drift. Lekeplassen reguleres til offentlig lekeplass (o\_).



Figur 9 Justert løsning ved Gyrud

### Tokstad

Ved Tokstad legges ny bane i miljøkulvert, og fylling over kulvert tilbakeføres til dyrket mark med et antatt toppsjikt på 1,7 m. Konstruksjonen heves i terrenget, men det vil ikke utgjøre endring for regulering eller funksjon. Hevingen skjer innenfor regulert område. Støyforhold ved Steinerskole blir uendret.

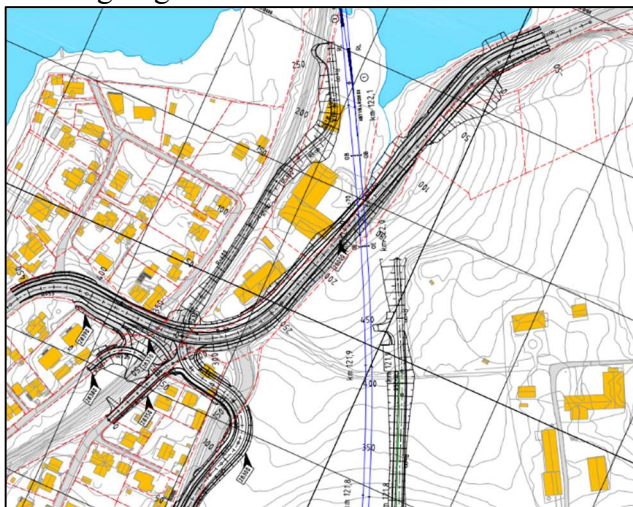


Figur 10 Justert løsning ved Tokstad

### Sandvikavegen

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

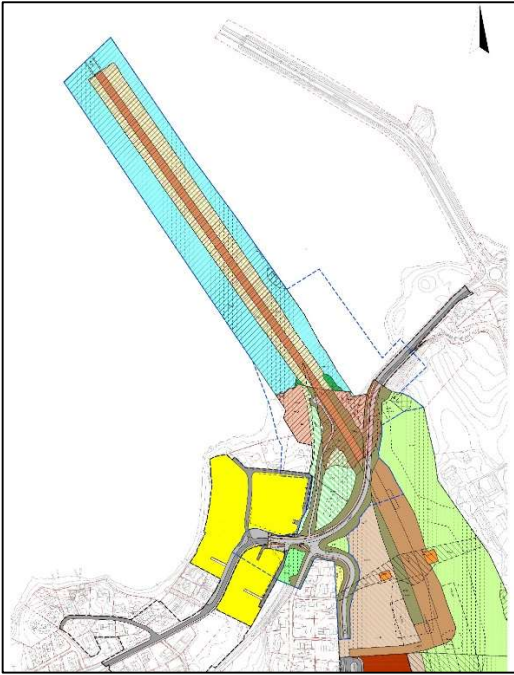
Forslag til ny permanent veg ved Sandvika vil i større grad følge dagens trase i forhold til tidligere regulerte løsning. Ny veg vil ha en vegbredde på 7 meter i tillegg til GS-veg på 3 meter. Ny trase er vist i tegning nedenfor.



Figur 11 Nye veger ved Sandvika og kryssing for Sandvikavegen

Bane NOR vil benytte arealene nord for Sandvikavegen i anleggsperioden. Kommunen ønsker en nærmere gjennomgang av etterbruken av disse arealene og ønsker at det avklares nærmere i ny plan. I gjeldende plan er det pekt på et mulig behov for en sedimentasjonsdam her, men Bane NOR vurderer nå at den etableres sør for Sandvikavegen. Siden dette vil medføre økt arealbeslag i dyrka mark må en slik endring begrunnes godt. Arealet nord for Sandvikavegen kan være aktuelt å regulere som fremtidig boligområde. Det kan være aktuelt å regulere gang- og sykkelveg i dagens jernbanetrasé, samt se på ny trasé for regulert driftsveg for jernbanen kombinert med veg til ev. boligområde. Ved regulering til boligformål ved jernbanen kan det være aktuelt å gjøre en ny vurdering av støyskjerming og tiltak for å tilpasse terrenget mellom ny og eksisterende jernbane. Kommunen tar initiativ til et eget møte om dette arealet med Bane NOR Eiendom og dobbeltsporprosjektet.

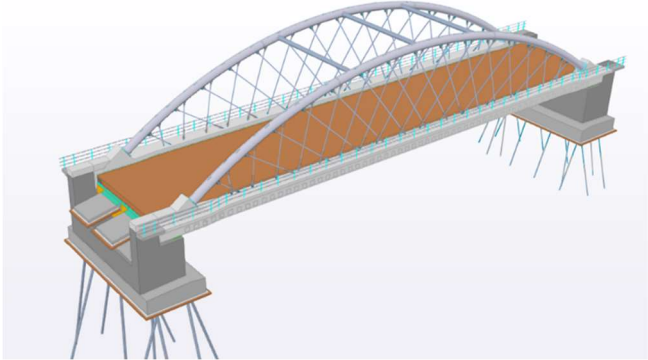



		<p><b>Åkersvika</b></p> <p>På grunn av heving av spor vil det være behov for endringer av prosjekterte løsninger ved Åkersvika. Av hensyn til grunnforhold er det aktuelt at banen etableres på fylling i søndre del av Åkersvika, og i et pelet traub i nordre del. Sporet planlegges på kote 128 m.o.h., dvs. over nivå for 200-års flom. For å sikre nødvendig stabilitet i anleggsfasen er det aktuelt å etablere ei motfylling i Åkersvika øst for jernbanetraseen.</p> <p>Tema som må belyses videre i planarbeidet i Åkersvika er bl.a. støy (i reservatet og mot boligområder), økt arealbeslag i reservatet og konsekvenser for naturmiljø, landskapsvirkninger.</p> <p>Det er utarbeidet en kompensasjonsplan i tilknytning til reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon som ble vedtatt i 2022. Den er nå i slutfasen, men hvis arealbeslaget endres som følge av denne reguleringsendringen kan det bli behov for å revidere denne.</p>  <p><i>Figur 12 Anslått endring av plangrense ved Åkersvika</i></p>
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
B	Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet (beliggenhet, avgrensning, størrelser for	Området som planforslaget omfatter, berører deler av detaljregulering for Sørli – Åkersvika, detaljregulering for Åkersvika – Hamar stasjon og reguleringsplan for Sandvikavegen.



	området og for hvert arealformål, dagens arealbruk, eiendomsforhold og servitutter/bruksrettigheter/p rivatrettslige avtaler til hinder for plan, tilstøtende arealbruk, stedets karakter, struktur, bebyggelse, landskap, overvannshåndtering, avløp og vannforsyning, analyse av nærområdet/omgivelsene	Endringen vil få virkning utenfor planområdet, mht. vegkryssinger/adkomstforhold, vilttrekk og landskapsvirkning.
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
C	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak (bygningstyper/ -topologier og struktur, antall boenheter mv.)	Se punkt A.
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
D	Utbyggingsvolum og byggehøyder	Endringer i planlagt høyde for sporet er beskrevet i punkt A. Selve byggehøyden for jernbanen er ikke fastsatt i reguleringsplan, kun arealbruk som følge av sporets høyde (fylling/skjæring). Høyden er likevel relevant mht. å formidle de visuelle virkningene av planen/tiltaket.
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
E	Funksjonell og miljømessig kvalitet (plangrep, uterom, uteoppholdsareal, grønnstruktur, funksjoner, arkitektur, estetiske forhold, siktlinjer, landskapstilpasning, kulturminner, naturverdier, rekreasjonsverdier, atkomst, snarveger, forhold til viktige mål punkt - tilgjengelighet og barrierer, beregninger for parkeringsbehov og forslag til parkeringsløsning, overvannshåndtering, vannspeil, avløpsløsninger)	<p><b>Støy</b> Det er utført nye støyberegninger for strekningen med endret høyde på sporet. Denne 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. Støyretningslinjen T1442 legges til grunn for tiltaket som tidligere. Som nevnt i punkt A kan det være aktuelt å gjøre nærmere støyvurderinger ved Sandvika og i Åkersvika.</p> <p><b>Ytre miljø og MOP</b> Bane NOR vil oppdatere miljøoppfølgingsplanen (MOP) for prosjektet. Kommunen signaliserte at de kan delta i møte om dette ved behov. Det</p>

		<p>vurderes videre hvordan MOP ev. skal bindes opp gjennom reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Sammenlignet med gjeldende regulert løsning, innebærer planforslaget liten endring for ytre miljø i Åkersvika. Permanent arealbeslag er i samme størrelsesorden, og ivaretas via dispensasjonssøknad, samt kompensasjonsplan, for Åkersvika naturreservat.</p> <p><b>Naturmangfold i Åkersvika</b> 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 alternativet med kombinasjon av fylling i søndre del, og pelet traui i nordre del, gir et arealbeslag omtrent som tidligere foreslått løsning. Det vurderes derfor foreløpig at løsningen kan aksepteres mht. naturmangfold, men dette forholdet må utredes nærmere i planen.</p>
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
F	Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser (det forventes her mer en beskrivelse av grep som er tatt for tilpasning)	<p><b>Landskapspåvirkning ved Åkersvika</b> Ny løsning i Åkersvika medfører fylling frem til kryssing av eksisterende spor. Deretter bygges det pelet traui frem til Åkersvika bru. Etter Åkersvika bru, mot Hamar, bygges det videre et pelet traui med samme løsning som på Åkersvika-siden. Dette vil gi en tung konstruksjonsløsning over Åkersvika. Fordelen med ny løsning er kombinasjonen av fyllingen sør i Åkersvika hvor det er kort til berg, kombinert med en pelet traui-løsning, hvor det er dypere til berg, dette vil gi mindre setninger på eksisterende spor.</p> <p>Den nye Åkersvika bru er en nettverksbuebru. Brua vil gi et positivt visuelt inntrykk som er lett og passer godt inn i landskapet ved Mjøsa.</p>

		 <p><i>Figur 13 Foreløpig modell av brua</i></p>  <p><i>Figur 14 Visualisering</i></p> <p>Landskapsvirkning for Åkersvika og resten av strekningen, der hvor linje heves og senkes, vil bli dokumentert i planprosessen.</p>
<p><b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b></p>		
<p>G</p>	<p>Forholdet til statlige- og regionale retningslinjer, kommuneplaner, kommuneplanenes arealdel, sektorplaner, ev. gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid</p>	<p>Reguleringsendringen berører:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguleringsplan for dobbeltspor Sørli-Åkersvika, planID: 329, vedtatt 17.06.2020.</li> <li>• Reguleringsplan for Åkersvika – Hamar stasjon, planID: 350, vedtatt 14.12.2022</li> <li>• Reguleringsplan for Sandvikavegen, planID: 036, vedtatt 05.01.1984.</li> </ul>
<p><b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b></p>		
<p>H</p>	<p>Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet (interessegrupper, naboer, grunneiere, naturmangfold mv., overordnede myndigheter)</p>	<p>Berørte naboer og grunneiere, spesielt mht. landskapsvirkning, støy, arealbeslag og adkomstforhold. Vilt, naturmangfold i Åkersvika, landskapsvirkning, risiko ved flom?.</p> <p>Myndigheter: Statsforvalteren, NVE</p>
<p><b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b></p>		

I	Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet (ras og flom, trafikkikkerhet, forurensning (støy, luft, grunnforurensning, utslipp, andre spesielle forhold, slokkevann, sprinklingbehov og kapasiteter)	Synliggjøres i planbeskrivelse, ROS-analyse, YM-plan og/eller øvrige styringsdokumenter for gjennomføring av tiltaket.  Forholdet til flomnivåer i Mjøsa og krav til dimensjonering av jernbanen må beskrives.
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b> ROS analyse skal utarbeides i henhold til DSB sin veileder og metode for risiko og sårbarhetsanalyse fra 2017. <a href="https://www.dsbinfo.no/DSBno/2017/tema/samfunnssikkerhet-i-kommunens-arealplanlegging-metode-for-risiko-og-saarbarhetsanalyse/?page=18">https://www.dsbinfo.no/DSBno/2017/tema/samfunnssikkerhet-i-kommunens-arealplanlegging-metode-for-risiko-og-saarbarhetsanalyse/?page=18</a>		
J	Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart	Berørte grunneiere og naboer Lag og foreninger Statsforvalteren i Innlandet Innlandet fylkeskommune Statens vegvesen NVE Mattilsynet Bane Nor SF  Med flere.
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>		
K	Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte, barn- og unge	Berørte parter skal få mulighet til å uttale seg, først gjennom varsel om oppstart og senere ved høring og offentlig ettersyn.  Kommunen anbefaler at det avholdes åpent møte, f.eks. i Ottestad. Det bør vurderes et møte etter varslings og et ifbm. høring og offentlig ettersyn. Det forutsettes videre at Bane NOR fremholder en god kontakt med særlig berørte grunneiere, og at de planlagte endringene kommuniseres tidlig som grunnlag for grunnerverv.  Plansaken skal legges fram for regionalt planforum ifbm. varsel om oppstart. Aktuelle datoer er 20. februar og/eller 12. mars. Bane NOR gir tilbakemelding på tidspunkt til kommunen. Aktuelle problemstillinger må oversendes to uker før møtet.  Etterskrift: saken er meldt inn for regionalt planforum 20.02.24.

<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>	
L	<p>Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt (forskrift om KU, kap. 5 stiller krav om innholdet til utredningene. Det vises særlig til §21 i forskrift. Det forventes at hvert punkt i nevnte forskrift kap. 5, gjennomgås og vurderes for mulig utredning for planer som er omfattet og beskrives her i dette punkt)</p>
	<p>Nytt dobbeltspor i aktuell trasé er tidligere konsekvensutredet i kommunedelplan for dobbeltsporet. Det vurderes at de foreløpige planene om endringer av løsninger for dobbeltsporet ikke utløser krav til planprogram eller ny konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredning §§ 6, 7 og 8. Det er i tillegg vurdert at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om ulike temaer gjennom detaljregulering for dobbeltspor Sørli-Åkersvika og detaljregulering for Åkersvika – Hamar stasjon.</p> <p>Dersom det gjøres endringer i planen, utover det som forelå av løsninger i oppstartsmøtet, kan dette kreve ny vurdering av krav til konsekvensutredning.</p>
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>	
M	Hvilke avklaringer ønskes det å få i oppstartsmøte?
<b>Referat oppstartsmøtet/tilbakemelding fra kommunen:</b>	
	<p>Andre forhold som ble omtalt i oppstartsmøtet</p>
	<p>Kommunen forbereder en mindre reguleringsendring for å legge til rette for en trykkøkningsstasjon ved Kongsvegen ved Stange. Bane NOR vil bli forelagt endringen som direkte berørt. Endringen innarbeides i ny reguleringsplan for dobbeltsporet.</p> <p>I gjeldende reguleringsplan for dobbeltspor Sørli-Åkersvika er det stilt krav til byggesaksbehandling av konstruksjoner og andre elementer opplistet i vedlegg til planbestemmelsene. Dersom disse tiltakene detaljeres i tilstrekkelig grad i ny plan, i form av f.eks. tegninger/teknisk detaljplan som vedlegges plandokumentene, kan krav til byggesaksbehandling bortfalle. Bane NOR har en målsetting om å dokumentere løsningene tilstrekkelig i ny plan slik at krav til byggesaksbehandling bortfaller.</p> <p>Bane NOR vil innkalle Statsforvalteren, Hamar kommune og Stange kommune til et felles møte om problemstillinger i Åkersvika og forholdet til naturreservatet.</p>



**Konklusjon/oppsummering:**

Kommunen *anbefaler* oppstart av reguleringsplanarbeidet.

Konsulent oversender senest 1. uke før varslings:

- Endelig annonsetekst i RTF- eller Word-format
- Planavgrensning i jpg- eller pdf-format
- Planavgrensning i SOSI- eller dwg format

**Krav til oversendelse av planforslag (ikke detaljert uttømmende)**

- I henhold til informasjon fra Statens kartverk, kan ikke naboliste distribueres videre.
- Varslingsannonse og sosi-fil må oversendes kommunen minst 1 uke før annonsering i avis.
- Kommunen varsler egne fagavdelinger internt
- Kunngjøres på kommunens hjemmeside (saksbehandler)
- Planinnhold skal være tilstrekkelig til å få belyst saken jf. forvaltningslovens bestemmelser.
- Det vises til Kommuneplanens arealdel og særlig pkt. 7, pkt. 8, pkt. 12 og pkt. 22.
- Det kan bli stilt krav til 3D modell, og som skal leveres om mulig i Revit format, til høring av planforslag. Andre 3D format kan leveres etter avtale med kommunen.
- Plan leveres i SOSI format for plan samt i PDF. Prosessdatoer skal fremgå av tittelfelt. Det er i tillegg en rekke krav til geometrisk konstruksjon slik som at kurver skal konstrueres som buer og at rettstrekk skal bestå av kun 2 endepunkt
- 3D modeller og digitale planer som leveres skal plasseres korrekt i koordinatsystemet EUREF89/UTM32.
- Når planen legges ut på høring/offentlig ettersyn skal forslagstiller sende sosi-filer og PDF filer av planen til Stange kommune oppmålingsseksjonen.
- Etter offentlig ettersyn/høring skal forslagstiller/ tiltakshaver uten kostnader for kommunen, gjøre nødvendige endringer i plankart og tilhørende dokumenter før planen kan vedtas. Planmaterialet skal være oppdatert og ajourført før endelig vedtak.

**Om framdrift**

- Framdrift – planmaterialet må være innlevert og godkjent av kommunen senest 12 uker før behandling i planutvalget.

**Avslutning**

- Dette referatet bygger på de opplysninger som forelå på det tidspunkt oppstartmøtet ble avholdt. Krav til planarbeidet har vært angitt så langt dette har vært mulig på grunnlag av de opplysninger som tiltakshaver har gitt og opplysninger fra kommunens egne fagavdelinger.
- Det tas forbehold om endringer i rammebetingelser, i kommunens rutiner og politikk og at nye opplysninger kan føre til endrede faglige vurderinger.

- Merknader og innspill til oppstart og ved offentlig ettersyn kan medføre krav om endring i tiltaket/planforslaget og framdrift.

Sted og dato: Stange 12.02.2024

For kommunen:

*Nils-Ener Lundsbakken*

Referatet er godkjent og mottatt:

Tiltakshaver/forslagstiller

*Thomas Johansen (Bane NOR) – godkjent via e-post*