
Detaljregulering

Bane NOR

OPPDRAG

Planoverganger på Støren, Midtre Gauldal kommune

EMNE

Planbeskrivelse

DOKUMENTKODE

415952-PLAN-PBL-106_rev03



Multiconsult

Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med Multiconsult AS, tilhører alle rettigheter til dette dokument Multiconsult.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. Multiconsult har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra Multiconsult.

RAPPORT

OPPDRAG	Planoverganger og stasjonstiltak – Støren, Midtre Gauldal kommune	DOKUMENT KODE	415952-PLAN-PBL-106_rev03
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
		ANSVARLIG ENHET	3035 Samferdsel og arealplan
OPPDRAGSGIVER	Bane NOR SF	OPPDRAGSLEDER	Knut Johansen
KONTAKTPERSON	Åge Sjømark	SAKSBEHANDLER	Torunn Spets Storhov

SAMMENDRAG

Hensikten med planen er å redusere antall planoverganger på Dovrebanen og Rørosbanen ved Støren sentrum i Midtre Gauldal kommune og å etablere atkomst til framtidig verksted for reparasjon av persontog ved Støren stasjon.

Dette planforslaget er en revisjon av planforslaget som ble lagt fram til 2. gangs behandling i 2016. Kommunestyret i Midtre Gauldal kommune gjorde et vedtak i 2016 om å ikke godkjenne reguleringsplan for planoverganger Støren.

Det er et høyt antall uønskede hendelser mellom tog og annen trafikk på de berørte planovergangene, og reduksjon av antall usikrede planoverganger vil medføre betydelig høyere sikkerhetsnivå og betydelig lavere risiko for ulykker på denne strekningen. Planen omfatter 3 planoverganger på en utstrekning på ca. 1,5 km. PLO-DB 502,053 nord i planområdet benyttes av fiskere som atkomst til Gaula, PLO-DB 501,540 er Bane NORs interne planovergang over flere spor inne på stasjonsområdet og benyttes som atkomst til Bane NOR sitt hovedlager. PLO-RB 500,632 benyttes som atkomst til gnr/bnr. 1/5 og 1/6 og landbruksarealer øst for jernbanen. Planen er avgrenset til å gjelde jernbane, planoverganger, ny atkomstveg og nødvendige omkringliggende areal.

Det etableres ny atkomstveg langs østsiden av jernbanen fra PLO-RB 500,240 for brukere som får planoverganger stengt. Atkomstveg bygges som vegklasse Lokal veg L1 iht. Statens vegvesen Håndbok N100 Veg- og gateutforming, og er utformet slik at den legger beslag på så lite dyrka mark som mulig.

På grunn av høy risiko for uønskede hendelser på den aktuelle strekningen, anses samfunnssikkerheten som viktigere enn eventuelle ulemper den enkelte gårdbruker og andre brukere får ved stenging av planovergangene.

03	02.05.2019	Revidert utgave til behandling i kommunestyret	Torunn Spets Storhov	Øystein Haug	Knut Johansen
02	10.11.2015	Utgave til gjennomsyn i Jernbaneverket	Malin Moen Grendal	Siri Hollup Broholm	
01	29.06.2015	Utgave til 1.gangs behandling	Malin Moen Grendal	Siri Hollup Broholm	Knut Johansen
00	12.06.2015	Utgave til gjennomsyn i Jernbaneverket	Malin Moen Grendal		Knut Johansen
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag	5
2	Bakgrunn for planarbeidet	6
3	Planprosessen, medvirkning	6
3.1	Kunngjøring og varsling	6
3.2	Krav om konsekvensutredning/Planprogram	7
3.3	Medvirkning.....	7
4	Planstatus og rammebetingelser	7
4.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	7
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
5.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet	10
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	11
5.3	Stedets karakter	11
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	11
5.5	Naturverdier/naturmangfold.....	11
5.6	Naturressurser, inkl. landbruk, grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)	12
5.7	Trafikkforhold	13
5.8	Barns interesser.....	13
5.9	Sosial og teknisk infrastruktur	14
5.10	Grunnforhold	14
5.11	Miljøfaglig forhold	14
5.12	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	14
5.13	Næring	14
6	Beskrivelse av planforslaget og konsekvenser	14
6.1	Hovedtrekk i planforslaget	14
6.2	Endringer i revidert planforslag	15
6.3	Planlagt arealbruk.....	15
6.4	Bebyggelse og anlegg	16
6.5	Samferdsel og infrastruktur.....	16
6.6	Grønnstruktur	17
6.7	Landbruk-, natur og friluft samt reindrift	17
6.8	Bruk og vern av sjø og vassdrag.....	18
6.9	Bevaring naturmiljø	18
6.10	Støy.....	18
6.11	Miljøfaglig forhold	18
6.12	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater	18
7	Avveininger av konsekvenser /virkninger	18
8	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	19
8.1	Masseras/skred	19
8.2	Flomras	19
8.3	Kraftforsyning	19
8.4	Ulykker med gående/syklende	19
8.5	Andre ulykkespunkter - Ulykker i forbindelse med togtrafikk.....	19
9	Merknader til varsel om oppstart, inkomne merknader	19
9.1	Inkomne merknader	19
10	Gjennomføring	23

1 Sammendrag

Tabell 1-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Bydel/område	Støren stasjon, Midtre Gauldal kommune
Gårdsnavn /adresse	Dovrebanen, Rørosbanen
Gårdsnr./bruksnr.	4011/26 med flere
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Jernbane, grønnstruktur, LNFR, naturområde
Tiltakshaver (vår oppdragsgiver)	Bane NOR
Grunneiere (sentrale)	Bane NOR med flere
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult Norge AS
Ny plans hovedformål	Bane – nærmere angitt baneformål, annen banegrunn – grøntareal, angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre gitte hovedformål, turveg, LNFR, naturområde
Planområdets areal i daa	Ca. 135 daa
Grad av utnyttning	Ikke aktuelt
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	Ikke aktuelt
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	20.12.2014
Fullstendig planforslag mottatt, dato	02.05.2019
Informasjonsmøte avholdt.(j/n)	Ja, 15.10.2013

Forslag til «Detaljregulering for planoverganger Støren» består av:

- Plankart i målestokk 1:1000 (A1), 3 kart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Komplette varslingsmateriale
- Samlede innspill ved varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet
- Miljøgeologisk rapport med tiltaksplan, 415952-90-RIGm-RAP-001_rev00, datert 18.02.2015
- Datarapport grunnundersøkelser, 415952-90-RIG-RAP-001_rev01, datert 30.01.2015
- Geoteknisk vurdering, 415952-90-RIG-RAP-002_rev00, datert 06.02.2015
- Støyrapport, 415952-RIA-RAP-002_rev00, datert 05.01.2015
- ROS-analyse, 415952-PLAN-RAP-100_rev01, datert 29.06.2015

2 Bakgrunn for planarbeidet

Denne revisjon av reguleringsplan er innsendt av Multiconsult Norge AS på vegne av forslagstiller Bane NOR SF, tidligere Jernbaneverket. Ny plan tilrettelegger for atkomst til framtidig verksted for persontog ved Støren stasjon, i tillegg til å sanere 3 usikrede planoverganger på Dovrebanen og Rørosbanen ved Støren sentrum.

Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3.

Reguleringsplanen for området ble første gang sendt inn til kommunen 29.06.2015 av Multiconsult AS på vegne av forslagstiller Bane NOR (tidligere Jernbaneverket). Dette planforslaget er en revisjon av planforslaget som ble lagt fram til 2. gangs behandling i 20.06.2016. Kommunestyret i Midtre Gauldal kommune vedtok å ikke godkjenne reguleringsplan for planoverganger Støren.

Reguleringsplanen er blitt revidert delvis fordi sikker atkomstvei er kritisk for etablering av verksted og servicefunksjoner. Justeringer av det opprinnelige planforslaget er hovedsakelig i det øyemed. Asfaltering av vegen krever en utvidelse langs jernbanelinje mens tilrettelegging for større lastebiler krever utvidelse i den sørlige enden av planområdet. Dette berører i mindre grad to grunneiere i sør; eiendommene 2/13 og 3000/4. Derfor skal justeringer varsles som beskrevet i PBL § 12-10 før planforslaget er lagt fram til 2. gangs behandling. Mer detaljer om endringene i revidert planforslag er å finne i § 6.2 av dokumentet.

Planoverganger representerer omtrent 1/3 av dødsrisikoen knyttet til jernbanetraffikk. Bane NOR har i lengre tid arbeidet med å redusere antall planoverganger på jernbanen og å forbedre sikkerheten ved planoverganger. Det er utarbeidet en overordnet strategi for arbeidet for økt sikkerhet ved kryssing av jernbane for å oppfylle forskriftskrav. Målet til Bane NOR er at det ikke skal være ulykker med drepte eller alvorlig skadde på planoverganger, at dagens risikonivå ikke skal økes selv om både tog- og biltrafikk øker, og unngå katastrofer i forbindelse med plankryssinger veg/bane.

I forbindelse med ny revisjon av "*Samlet plan for sikring og sanering av planoverganger i baneprioritet 1-3*" skal planoverganger som er i daglig bruk (boliger, gårdsveger og næring) sikres eller saneres på en eller annen måte. Aktuelle tiltak for å bedre sikkerheten ved planoverganger er planskilte kryssinger (bru/kulvert), vegomlegginger som leder trafikk til sikrere kryssinger, vegsikringsanlegg, vegsignalanlegg, siktutbedringer, bedre skilting og informasjonstiltak.

Hensikten med planen er å stenge planovergangene PLO-DB 502,053, PLO-DB 501,540 og PLO-RB 500,632. For å kunne stenge disse må det bygges ny atkomstveg langs østsiden av jernbanen ned til PLO-RB 500,240 og Volløyen. Ny veg vil ivareta atkomst til boligbebyggelse på gnr/bnr. 1/5 og 1/6, Bane NORs interne lager ved Støren stasjon, landbruksområder og fiskeplasser ved Gaula.

3 Planprosessen, medvirkning

3.1 Kunngjøring og varsling

Igangsatt regulering ble kunngjort i Trønderbladet 20.12.2014 og på internett på kommunens hjemmeside, www.mgk.no. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 17.11.2014.

Denne revisjon av reguleringsplanen blir varslet som beskrevet i PBL § 12-10.

3.2 Krav om konsekvensutredning/Planprogram

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-3 tredje ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes. Midtre Gauldal kommune anser det derfor ikke som nødvendig å utarbeide planprogram og konsekvensutredning som grunnlag for reguleringsplanen.

3.3 Medvirkning

Oppstartsmøte med Midtre Gauldal kommune ble holdt 17.06.2014.

Det er i tillegg blitt avholdt møte med grunneiere og berørte parter 15.10.2013. Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag hadde møte 17.10.2013, og det ble avholdt befaringsden 11.03.2014 for å avklare eventuell konflikt med naturområde «rik sumpskog». Midtre Gauldal kommune hadde møte den 12.02.2015 med representanter fra tidligere Jernbaneverket og Multiconsult for å avklare reguleringsformål.

Etter at det ble aktuelt å kombinere planovergangstiltak med atkomst til framtidig verksted har det vært avholdt flere møter mellom Midtre Gauldal kommune, Bane NOR Eiendom, Bane NOR ved planovergangsprosjektet og rådgiver.

4 Planstatus og rammebetingelser

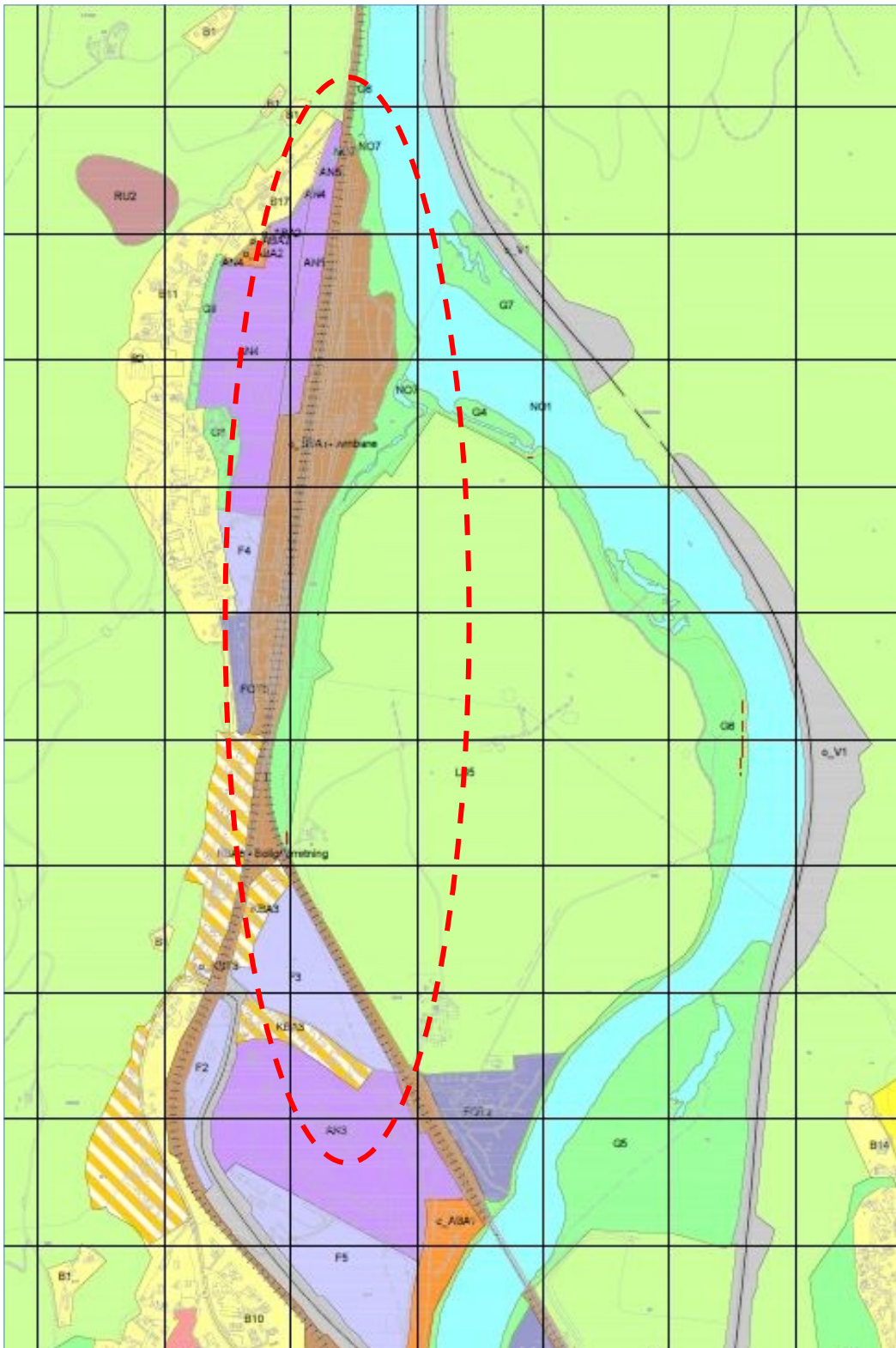
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 26.04.2010.

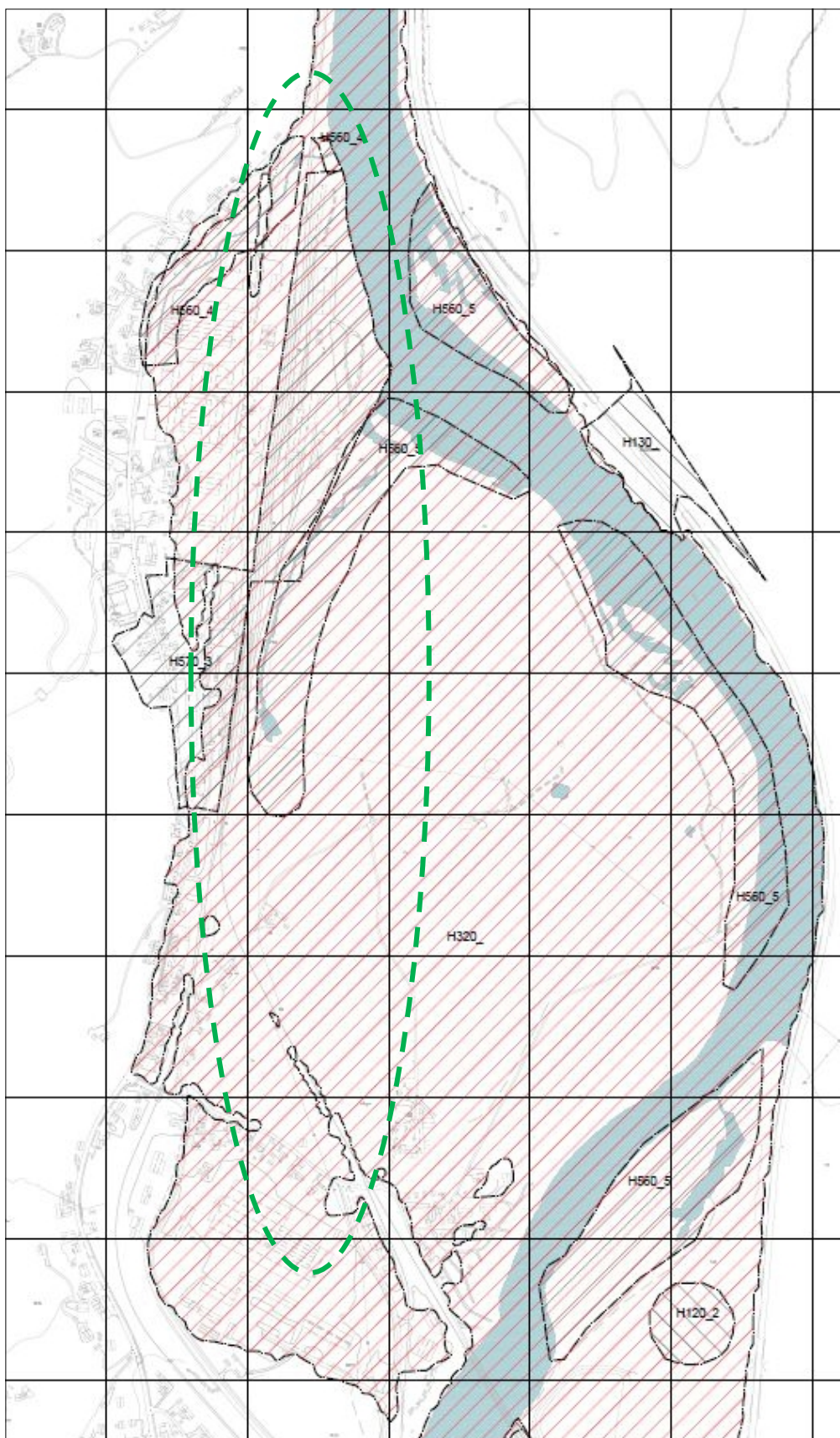
I kommuneplanens arealdel er Støren sentrum markert som område hvor det foreligger delplan eller skal utredes delplan.

Kommunedelplan Støren 2014-2026, vedtatt 23.06.2014.

I kommunedelplanen er det lagt til rette for at Støren skal videreutvikles som kommunesenter og tettsted. Sentrumsarealene har ulike typer areal til næring, og i utkanten av Støren sentrum tilrettelegges det for mer arealkrevende industri. Områdene langs elvene er satt av til grønnstruktur for at Støren skal preges av grønne strukturer. Støren stasjon med omkringliggende stasjonsboliger og lokstaller vises som hensynssone – bevaring kulturmiljø. Rik sump- og kildeskog øst for planområdet og bekken Evje er vist med hensynssone – bevaring naturmiljø. Det er foreslått fremtidig turvegtrase langs Evje ut til Gaula. Store deler av planområdet ligger innen hensynssone flom.



Figur 1: Utsnitt fra kommunedelplan Støren 2014-2026. Planområdets plassering er illustrert med rød stiplet linje. Hentet fra mgk.no 05.11.14.



Figur 2: Utsnitt fra kommunedelplan Støren 2014-2026 – temakart hensynssoner. Planområdets plassering er illustrert med grønn stiplet linje. Hentet fra mgk.no 05.11.14.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger langs Dovrebanen og Rørosbanen på østsiden av Støren, og har en utstrekning på ca. 1,5 km. Planen omfatter tre planoverganger (to over Dovrebanen og en over Rørosbanen), og er avgrenset til å gjelde jernbane, planoverganger, ny kjøreveg og omkringliggende areal.



Figur 3: Flyfoto av Støren sentrum. Hentet fra finn.no 05.11.2014.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Arealet innenfor planområdet er i dag jernbane med tilhørende anlegg, kjøreveg, landbruksareal og grønnsstruktur. Øst for planområdet ligger landbruksareal, E6 og elva Gaula. Vest for planområdet ligger Støren sentrum.

5.3 Stedets karakter

I og omkring planområdet er det relativt flatt. Elvene Gaula og Sokna danner hovedstrukturen i dalbunnen i det store landskapsrommet på Støren, og veggene dannes av bratte skogkledde fjellsider i øst og vest, mens det er åpent mot sør. Historisk sett har Støren vært et trafikalt knutepunkt der flere ferdselsårer har møttes, og disse har hatt stor betydning for utviklingen av tettstedet. Støren er preget av variert bebyggelse innen bolig, næring, industri, privat- og offentlig tjenesteyting der vegnettet er det tydeligste strukturerende elementet.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjennomført søk i Riksantikvarens kartbase, Askeladden, uten at det er gjort funn av registrerte automatisk fredete kulturminner i planområdet eller i umiddelbar nærhet. Det er ikke SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet.

Støren stasjon med omkringliggende stasjonsboliger og lokstaller har et særpreg og en historie som er en viktig del av identiteten til Støren som tettsted.

5.5 Naturverdier/naturmangfold

Gaula er en flomelv vernet mot kraftutbygging med et rikt biologisk mangfold. Vegetasjonsbeltet er et viktig leveområde for en rekke plante- og dyrearter.

Det er gjort søk i Miljødirektoratets Naturbase. Øst for planområdet ligger «id: BN00044795 Rik sump- og kildeskog» (mandelpilkratt). Lokaliteten er en del av Gaulas flommarksmiljø, trolig en rest fra et tidligere flomløp. Lokaliteten får verdi A (svært viktig) fordi det er en meget velutviklet og artsrik sumpskog, av en type som det trolig er lite igjen av både i Sør-Trøndelag og nasjonalt. Mangfoldet i lokaliteten er rikt og uvanlig, og dette er trolig den viktigste sumpskogen i kommunen.

Det er gjort søk i Artskart og det er gjort en rekke artsregistreringer i og i nærheten av planområdet. Det er påvist to arter innen planområdet som er svartelistet (se Figur 4). Klustersvineblom (*scenecio viscosus*) vist med grå firkant øst for gnr/bnr 4011/26 og er klassifisert med høy risiko. Rett øst for gnr/bnr 45/71/1 er det påvist kjempespringfrø (*impatiens glandulifera*) vist med sort firkant, denne utgjør svært høy risiko. Det er påvist arter med potensielt høy risiko. Disse er vist med grå firkant, men er ikke svartelistet. Dette er svensk skinneblom (*arabidopsis suecica*) og sandskinneblom (*arabidopsis arenosa*). Det er flere arter i planområdet vist med grønn trekant. Dette er arter som fuglestarr (*carex ornithopoda*), glansmarikåpe (*alchemilla micans*), buefrylte (*luzula multiflora* ssp. *multiflora*), beitemarikåpe (*alchemilla monticola*) åkergråurt (*gnaphalium uliginosum*), lintorskemunn (*linaria vulgaris*) og småengknall (*rhianthus minor*). Disse faller inn under kategorien (LC) livskraftig. Disse er ikke truet i Norge, men er tatt med fordi de er rødlistet av IUCN på verdensbasis og Norge har et spesielt ansvar for disse.



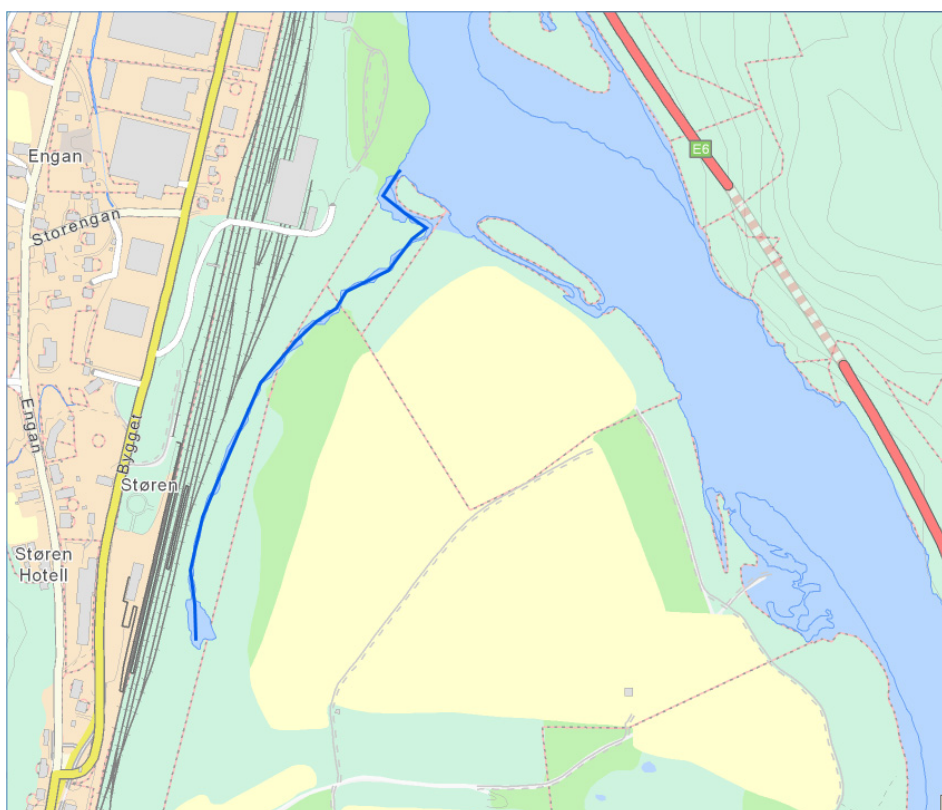
Figur 4: Utsnitt fra Artskart. Hentet fra <http://artskart.artsdatabanken.no/FaneKart.aspx>, 04.05.2015.

5.6 Naturressurser, inkl. landbruk, grønnsstruktur, rekreasjonsområder, uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Det drives landbruk øst og sør for planområdet.

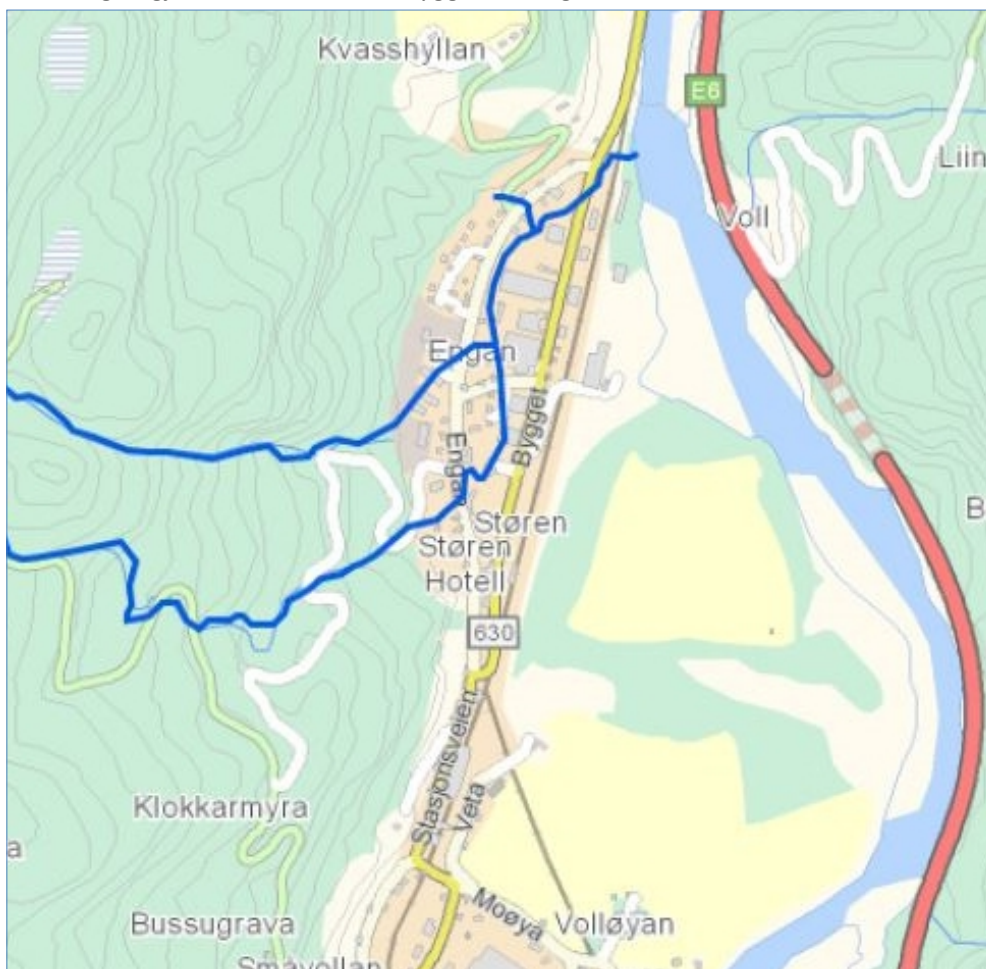
Gaula er en av de beste lakselvene i landet og hvert år fanges mellom 20 og 50 tonn laks i elva.

Langs østsiden av jernbanen renner bekken Evje (se Figur 5). Evje starter trolig ved et mindre tilsig fra skog- og myrområdene oppstrøms jernbaneområdet. Bekken er lukket under jernbaneområdet, og munner ut nedstrøms jernbanen i et lite tjern hvor den de siste 100 m ned mot Gaula er åpen (strekningen fra jernbanen til tjernet er ikke definert). Langs Gaula og på østsiden av jernbanetraseen er det mye tett vegetasjon, og stor andel yngre skog.



Figur 5: Oversiktskart over bekken Evje ved jernbaneområdet (markert med blå linje). Kilde: NIVA-rapport 2012.

Vest for og nord i planområdet renner Enganbekken (se Figur 6). Bekken er lagt i rør over en lengre strekning gjennom tett bebyggelse og industri, før den munner ut i Gaula.



Figur 6: Oversiktskart over Enganbekken nord i planområdet (markert med blå linje). Kilde: NIVA-rapport 2012.

5.7 Trafikkforhold

Støren er et kollektivknutepunkt for jernbane og buss. Det er ca. 178 tog som passerer Støren i uka, noe som tilsvarer ca. 25 tog i døgnet. 139 av disse kjører på Dovrebanen og 39 på Rørosbanen.

Innen planområdet er det fire planoverganger. PLO-DB 502,053 nord benyttes av fiskere som atkomst til Gaula, PLO-DB 501,540 er Bane NORs interne planovergang over flere spor inne på stasjonsområdet og benyttes som atkomst til Bane NOR sitt hovedlager. PLO-RB 500,632 benyttes som atkomst til gnr/bnr. 1/5 og 1/6 og landbruksarealer. Disse planovergangene vurderes som farlige. De har redusert sikt og har ikke tilfredsstillende løsning sikkerhetsmessig. Sør for planområdet ligger planovergang PLO-RB 500,240, som er sikret med halvbom.

Det ligger busstopp øst for planområdet, «Støren sentrum» og «Støren jernbanestasjon» (se Figur 3). Fartsgrensen på fv. 630 (øst for planområdet) gjennom Støren sentrum er 50 km/t. I henhold til Statens vegvesen sin karttjeneste, Visveg, har fv. 630 en ÅDT (årsdøgntrafikk) på ca. 2200. Sør for planområdet møter private veger de kommunale vegene Moøya og Volløyen som har fartsgrense 30 km/t.

5.8 Barns interesser

Det er ikke kjent at planområdet er i bruk av barn og unge til leke- og oppholdsareal. Det er mulig det bor barn i bebyggelse øst for PLO-RB 500,240 som benytter den sikrede planovergangen som skoleveg.

5.9 Sosial og teknisk infrastruktur

Rett sør for planområdet ved Moøya ligger Støren Barneskole. Ca. 1 km sør for planområdet ligger Støren barnehage, ungdomsskole og videregående skole.

Det er innhentet vann- og avløpsdata fra kommunen som viser overvann- og spillvannledninger i planområdet.

Gauldal Nett AS bekrefter at det er lagt høyspentkabler nært opptil ny vegtrase. Det står igjen en høyspentmast på gnr/bnr. 4011/26, og høyspentkabel mot sør, øst og nord går pr. dags dato i luftlinje. Linje mot nord skal legges i kabel i bakken, og mast og trafobrygg skal rives. Arbeidet planlegges utført i løpet av mai 2015.

5.10 Grunnforhold

Størsteparten av planområdet ligger i henhold til Norges geologiske undersøkelse (NGU) sitt løsmassekart på elveavsetning. Multiconsult har gjennomført grunnundersøkelser (RIG-RAP-001), og arealet rundt Støren stasjon ligger delvis på fyllmasse. Løsmassene i planområdet består hovedsakelig av et topplag av sand og grus på ca. 2 til 5 m over lagdelte masser av sand, silt og leire. Grunnforholdene i området er generelt gode.

5.11 Miljøfaglig forhold

Grunnundersøkelsene (RIGm-RAP-001) viser at massene i området i hovedsak er i tilstandsklasse 1 (rene masser) og tilstandsklasse 2 (svakt forurenset). Topplagsmassene er forurenset i alle prøvepunktene (tilstandsklasse 2 og 3). Det ble påtruffet koksmasser i ett prøvepunkt. Disse er påvist å være i tilstandsklasse 3.

5.12 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Planovergangene har redusert sikt og har ikke tilfredsstillende løsning sikkerhetsmessig. Det er en konstant fare for at det skal skje en ulykke mellom tog og tungtransport, og traktor med henger.

På grunn av topologien i området antas det at boliger i nærheten av planområdet opplever støy fra jernbanen.

Størsteparten av planområdet ligger innen faresone flom. Områdene øst for eksisterende jernbanefylling står under vann årlig i forbindelse med flom.

Det kan forekomme forurensning fra grunnen inne på jernbaneområdet til bekken Evje.

5.13 Næring

Midtre Gauldal kommune har er en stor leverandør av laksefiske i det internasjonale markedet. Planovergang i nord brukes av laksefiskere som atkomst til Gaula.

Det drives landbruksvirksomhet øst for planområdet, og gårdbruker er avhengig av å krysse jernbanen for å komme til jorder på østsiden av jernbanelinja.

6 Beskrivelse av planforslaget og konsekvenser

6.1 Hovedtrekk i planforslaget

Det skal stenges tre planoverganger, PLO-DB 502,053, PLO-DB 501,540 og PLO-RB 500,632. Planovergangene skal erstattes av ny atkomstveg på østsiden av jernbanen som leder trafikken ned til eksisterende sikrede planovergang PLO-RB 500,240.

Planområdet omfatter i hovedsak eiendommene til Bane NOR. I tillegg inneholder planområdet noen private eiendommer.

Tabell 6-1: Tabell som viser oversikt over direkte berørte gnr/bnr.

Gnr/Bnr	Adresse	Postnummer og sted	Eierstatus
1/2		7290 Støren	Privat
1/4		7290 Støren	Privat
1/5		7290 Støren	Privat
1/6	Veta 1	7290 Støren	Privat
2/1	Volløyen 3B	7290 Støren	Privat
2/13		7290 Støren	Privat
45/346	Enda 25	7290 Støren	Privat
1006/2		7290 Støren	Offentlig
1648 – mnr. mangler		7290 Støren	Offentlig
3000/4		7290 Støren	Offentlig
4011/26		7290 Støren	Offentlig
4011/27		7290 Støren	Offentlig

6.2 Endringer i revidert planforslag

De viktigste endringene i revidert planforslag er:

- Endret geometrisk utforming i kryssområde ved sikret planovergang i sør og utvidet planområde sørover.
- 0,5 m bredere veg langs østsiden av jernbanesporet. Økt standard på veg
- Noe større minsteavstand mellom ny veg og jernbanen på deler av strekningen, jfr. krav i Bane NORs Teknisk regelverk
- Beredskapsterminal er ferdigbygd og er tatt ut av plan. Denne var navngitt o_SB2 i plan fra 2016.
- Utvidelse av planområdet sørover berører to nye grunneiere i sør; eiendom 2/13 og 3000/4.

6.3 Planlagt arealbruk

Planområdets størrelse er ca. 135 daa.

Planområdet reguleres til:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| Bebyggelse og anlegg | - Forretninger (BF) |
| | - Næring/Tjenesteyting (BKB) |
| Samferdsel og infrastruktur | - Kjøreveg (SKV) |
| | - Fortau (SF) |

	- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)
	- Bane (nærmere angitt baneformål) (o_SB1, o_SB2)
	- Annen banegrund – grøntareal (o_SBG)
	- Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre gitte hovedformål (o_SAA)
Grønnstruktur	- Turveg (o_GTD)
Landbruk-, natur og friluftformål samt reindrift	
	- LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L)
Bruk og vern av sjø og vassdrag	- Naturområde (o_VN)
Hensynssoner	- Frisikt (H140)
	- Flom (H320)
	- Høyspenningsanlegg (H370)
	- Bevaring naturmiljø (H560)
	- Bevaring kulturmiljø (H570)
Område for bestemmelse	- Anlegg og riggområde (#1)

6.4 Bebyggelse og anlegg

Forretninger BF

Området reguleres til forretninger som foreslått i kommunedelplan Støren 2014-2026.

6.5 Samferdsel og infrastruktur

Kjøreveg SKV

SKV1 er eksisterende privat kjøreveg. Det gjøres ikke endringer på vegen, men den reguleres i forbindelse med atkomst til anlegg- og riggområdet.

o_SKV2 reguleres til offentlig veg. Bakgrunnen for reguleringen av denne vegen er å få bygd veg fra sør tilpasset store kjøretøyer.

Fortau SF

o_SF er fortau som reguleres langs vestsiden av o_SKV2 for å opprettholde dagens situasjon.

Bane – nærmere angitte baneformål o_SB1, o_SB2

o_SB1 er offentlig areal og omfatter jernbanesporet med tilhørende arealer som eies av Bane NOR. PLO-DB 502,053, PLO-DB 501,540 og PLO-RB 500,632 stenges og sikres med fysiske sperringer/gjerder for å hindre ulovlig kryssing av jernbanen. Sikringstiltakene skjer i henhold til Bane NORs tekniske regelverk, og det er i bestemmelsene satt krav til at det skal etableres sikringsgjerder.

o_SB2 eies av Bane NOR og blir intern veg til framtidig verksted for persontog og atkomstveg for dagens brukere av nordligste planovergang. Det vil etableres bom i skillet o_SB2 og o_SAA. (Se Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre gitte hovedformål o_SAA for nærmere beskrivelse av vegene).

Annen banegrunn – grøntareal o_SBG

Grønnstruktur langs bekken Evje og kantvegetasjonen langs Gaula reguleres til annen banegrunn-grøntareal for å beholde området funksjon som viktig leveområde for en rekke arter, og sikring mot erosjon og utrasing. Hensynssone bevaring naturmiljø i kommunedelplan Støren videreføres.

Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre gitte hovedformål o_SAA

Det bygges ny atkomstveg langs østsiden av jernbanen ned til PLO-RB-500,240. Nytt vegnett har en lengde på ca. 950 m (inkl. o_SB2). Vegene legges delvis på ny fylling ved jernbanestasjonen, og delvis i eksisterende bekkeløp (Evje-bekken) og på landbruksjord. Atkomstveg bygges som vegklasse Lokal veg L1 iht. Statens vegvesen Håndbok N100 Veg- og gateutforming.

Brukere av planovergangene som stenges vil få noe lengre atkomstveg, og dette vil medføre noe ekstra trafikk på vegene Moøya og Volløyen.

I trase for ny veg ble det hugd en del trær i forbindelse med at disse kom borti strømledning ved snøfall vinteren 2013/14, slik at størsteparten av trærne som forutsettes fjernet (hovedsakelig gråor og hegg) som følge av tiltaket, allerede er fjernet. Det har ved befaring med fylkesmannen vist at tiltaket ikke kommer i konflikt med område «rik sumpskog» og den sårbare arten mandelpil.

Ny atkomstveg er ikke dimensjonert for å gå klar av en 200-års flom, fordi store deler av Støren sentrum vil ligge under vann ved en 200-års flom.

Det skal tilrettelegges for 5 parkeringsplasser for fiskere inne på Bane NOR sin eiendom, og det skal etableres gangsti fra parkering i ytterkant av stasjonsområdet, gjennom skogen og bort til fiskeplass helt nord i planområdet. Eksakt plassering av parkering for fiskere og sti til fiskeplass avklares i forbindelse med detaljering av verkstedområde/hensettingsspor.

6.6 Grønnstruktur

Turveg o_GTD

Det tillates opparbeidet turveg som vist i kommunedelplan Støren.

6.7 Landbruk-, natur og friluft samt reindrift

LNFR-areal L

I kommuneplanens arealdel er største delen av arealet som berøres av tiltaket, foreslått som LNFR-område. Planforslaget er utformet slik at det legger beslag på minst mulig dyrket mark, og medfører at ca. 2 daa landbruksjord ikke lenger kan brukes til produksjon (permanent). Dette tilsier ingen endring i beslaglagt permanent areal landbruksjord gjennom revidert plan. Det er i bestemmelsene satt krav til at eventuell overskudds matjord skal gjenbrukes på andre landbruksarealer i nærheten av tiltaket.

Det er behov for anlegg- og riggområde i forbindelse med etableringen av ny atkomstveg, og for å få tilstrekkelig med anlegg- og riggområde må man ta i bruk LNFR-arealer. Ca. 2,2 daa LNFR-areal tas midlertidig. Dette tilsier ingen endring i midlertidig beslag av areal landbruksjord gjennom revidert

plan. Bestemmelsene ivaretar at matjord tildekkes i anleggsperioden for å hindre blanding med andre masser. Disse områdene vil bli tilbakeført til LNFR-areal etter endt byggeperiode.

6.8 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Naturområde o_VN

Bekkeløp til Enganbekken nord i planområdet videreføres fra kommunedelplan som naturområde.

Bekken Evje forskyves noe østover for å gi plass til ny vegfylling. Denne utformes som en grunn bekk med et lite fall, slik at bekkeløpet blir likt dagens.

6.9 Bevaring naturmiljø

H570

Hensynssone bevaring naturmiljø videreføres fra kommunedelplan Støren og ivaretar bekken Evje.

6.10 Støy

Det er gjort en støyberegning (RIA-RAP-002) som viser at ingen boliger har for høyt støynivå ($L_{den} \geq 55$ dB) fra ny atkomstveg og økt trafikk på Moøya alene. Noen boliger har for høyt beregnet støynivå med bidrag fra fv. 630, men endring i støynivå for disse boligene ved etablering av ny atkomstveg er lavere enn 3 dB. Støynivået fra ny atkomstveg vil ikke medføre en merkbar økning for boliger som eventuelt ligger i gul/rød sone for støy fra jernbanen, da nedre grenseverdi til gul sone for jernbanestøy ($L_{den} \geq 58$ dB) ligger vesentlig høyere enn beregnede støynivå fra atkomstvegen. Det vil derfor ikke være behov for støyreducerende tiltak som følge av omleggingen av planovergangene.

Det vurderes til at nytt verksted i området ikke vil medføre mer støy utover det som er lagt til grunn i beregningene.

6.11 Miljøfaglig forhold

I henhold til forurensningsforskriftens kapittel 2 er det ved overskridelse av normverdier for forurenset grunn krav om utarbeidelse av en tiltaksplan for håndtering av forurensete masser. Kravet er ivarettatt i bestemmelsene, og den skal godkjennes av forurensningsmyndigheten før gravearbeidene starter.

6.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Tiltaket vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for kommunen.

7 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Samlet sett er ikke planforslaget vurdert å medføre særlige negative konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn. Når det gjelder tema med en viss sårbarhet som naturmiljø/grønnstruktur og landbruksvirksomhet vurderes det for disse temaene at tiltaket ikke medfører større endringer med vesentlige negative konsekvenser.

På grunn av fare for uønskede og trafikkfarlige hendelser ved planovergangene i planområdet anses samfunnssikkerheten som viktigere enn eventuelle ulemper den enkelte gårdbruker og andre brukere får ved stenging av planovergangene.

Utvidelse av planområdet mot sør anses å ikke ha negative virkninger for miljø eller omgivelser. Det vil heller bli en forbedring av trafiksikkerheten i området.

8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er laget en egen ROS-analysen for tiltaket, PLAN-RAP-100. Konklusjonen fra rapporten er gjengitt under.

8.1 Masseras/skred

Det forventes ikke stabilitetsproblemer med å etablere vegen som planlagt, forutsatt at fyllinger og skjæringer etableres med planlagt helning, og at eventuelt humusholdige masser blir fjernet under vegfyllingene. Dersom det i senere planfaser gjøres endringer av veglinjen, og dermed endring av stabilitetsforholdene, må dette vurderes av geotekniker.

8.2 Flomras

Ny skråning ned fra stasjonsområdet vil bli bygd opp med sprengt stein slik at den nye skråningen vil bli robust og bestandig ovenfor graving fra elva ved en 200-års flom. Ny atkomstveg er ikke dimensjonert for en 200-års flom. Årsaken til dette er at store deler av Støren sentrum vil ligge under vann ved en 200-års flom.

8.3 Kraftforsyning

Det må vurderes om noen høyspentkabler skal flyttes slik at de blir liggende på utsiden av ny vegtrase. Dette forutsettes avklart med Gauldal Nett AS i byggeplan. Anleggsarbeid innen hensynssone for høyspent og i nærheten av høyspentkabler skal utføres med sikkerhetsmann.

8.4 Ulykker med gående/syklende

Med ny atkomstveg vil kryssing av jernbanen skje via sikret planovergang. Tiltaket vil ikke gi større fare langs veg, og vil minske ved ferdsel over planovergangen (sikret).

Endring av kryssområde og fortau i sør vil gi mer oversiktlige forhold for gående/syklende.

8.5 Andre ulykkespunkter - Ulykker i forbindelse med togtrafikk

Ved kryssende trafikk over jernbane vil det være en viss fare for ulykker. Tre planoverganger stenges og det etableres ny atkomstveg ned til eksisterende PLO-RB 500,240 med halvbomanlegg. Det skal gjøres sikringstiltak for å hindre villkryssing av jernbanespoet. Bane NOR har utført en RAMS-analyse (vedlegg) som viser tiltak for å redusere risiko.

Gjennomgående veg Moøya fra sør og vegen Volløyan over sikret planovergang og sørligste del av ny veg nordover mot verksted, skal forkjørreguleres for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet ved passering av sikret planovergang for store kjøretøyer.

9 Merknader til varsel om oppstart, innkomne merknader

9.1 Innkomne merknader

I forbindelse med varslings av oppstart av planen har det kommet 6 brev/e-poster med merknader og innspill til planarbeidet. Merknadene følger som eget vedlegg.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune, brev datert 07.01.2015:

Planområdet berører en registrert naturtype: Rik sump- og kildeskog, verdi svært viktig. Gule og røde trekkanter (bilde i merknaden) viser bevaringsverdig bebyggelse eldre enn 1900.

Planarbeidet vil slik vi ser det får konsekvenser for atkomsten til elva Gaula. Planen må beskrive hvordan allmenhetens tilgang til friluftsområdene langs Gaula skal ivaretas.

Når det gjelder forholdet til fylkesveg 630 viser vi til en egen uttalelse fra Statens vegvesen.

Forslagsstillers kommentar: Det er i løpet av planprosessen avholdt møte og befarings med Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Formålet med befaringsen var å avklare en eventuell konflikt mellom «rik sumpskog» og planovergangstiltaket. Befaringen viste at ny vegfylling i liten grad berører rik sumpskog og den sårbare arten mandelpil. I trase for ny veg ble det hugd en del trær i forbindelse med at trær kom borti strømledning ved snøfall vinteren 2013/2014, slik at størsteparten av trærne som forutsettes fjernet som følge av planforslaget, allerede er fjernet. De tresortene tiltaket berører er i stor grad gråor og hegg.

Planforslaget berører ingen bevaringsverdig bebyggelse eldre enn 1900. Hensynssone bevaring kulturmiljø fra kommunedelplan Støren videreføres i planforslaget.

Allmennhetens tilgang til Gaula vil skje via sikret PLO-RB 500,240 og ny atkomstveg. Ny atkomstveg etablerer vegforbindelse langs østsiden av jernbanelinja og det reguleres turvegtrase som vist i kommunedelplan.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 12.01.2015:

Det vurderes som positivt at antall planoverganger reduseres av hensyn til myke trafikanter. Fylkesmannen minner om at Bane NOR nylig har hatt ute på høring utkast til ny «Veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven».

Den nye atkomstvegen langs østsiden av jernbanen vil føre til omdisponering av verdifull dyrka mark. Fylkesmannen forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. I det videre planarbeidet må det fremgå hvor mye dyrka mark som foreslås omdisponert, både permanent og eventuelt midlertidig. Veggen bør legges slik at man unngår ytterligere oppdeling av jordbruksareal, noe som vil gi driftsmessige ulemper. Dersom det planlegges gang- og sykkelveg bør bredden på trafikkskillet mellom g/s-veg og veg vurderes. Dette uten at det går ut over trafiksikkerheten.

Fylkesmannen henstiller om at matjordlaget fjernes og at overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, samt at det innarbeides krav om dette i bestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for floghavre og potetål, noe som må kontrolleres av lokal landbruksmyndighet.

Ved behov for anlegg- og riggområder, er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at disse tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket. Dette er forhold som må ivaretas i reguleringsbestemmelsene.

Planområdet strekker seg helt ned til Gaula, som er et verna vassdrag. Det er eksisterende inngrep nært inntil elvekanten. Fylkesmannen forutsetter at kantvegetasjon langs Gaula bevares så langt som mulig slik den er i dag. Områder med eventuelle skader på vegetasjonen i anleggsperioden skal revegeteres.

Det planlegges ny kjøreveg på østsiden av Rørosbanen. Det må i dette området foretas en utredning for å se på miljøverdiene i området. Fylkesmannen viser til naturmangfoldloven.

Fylkesmannen er kjent med at det er blitt oppbevart jernbanesviller på stasjonsområdet og er derfor usikker på om grunnen i området er forurenset. Fylkesmannen ber derfor om at tiltakshaver eller

kommunen vurdere om det kan være forurensning innenfor planområdet. Dersom tiltakshaver eller kommunen mener det er grunn til å tro at det er forurensning på eiendommen, må det gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen. Dersom kommunen anser det som nødvendig med en miljøteknisk undersøkelse, er det positivt hvis resultatene fra denne foreligger når planen sendes til offentlig ettersyn.

Fylkesmannen forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse i tråd med PBL § 4-3, og viser til DSB sin veileder "samfunnssikkerhet i arealplanlegging". Det skal i tillegg vurderes hvordan fremtidige klimaendringer eventuelt vil påvirke tiltaket.

Forslagsstillers kommentar:

Ny atkomstveg utformes slik at den legger beslag på minst mulig landbruksjord. Ca. 2 daa dyrkamark foreslås omdisponert permanent, og ca. 2,2 daa midlertidig.

Reguleringsbestemmelsene ivaretar at overskudd av matjord skal gjenbrukes på jordbruksarealer i nærheten og at jordmasser som flyttes skal kontrolleres av lokal landbruksmyndighet. Det er nødvendig å benytte noe LNRF-areal til anlegg- og riggområde, og arealet skal tildekkes med duk i anleggsperioden for å hindre blanding med andre masser. Bestemmelsene ivaretar at når veganlegget er ferdig skal berørte områder istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til angitte formål, og det skal tilstrebes en istandsetting som gir samme kvalitet som før inngrepet.

Bekken Evje forskyves noe mot øst for å gi plass til ny vegfylling. Grønnstruktur langs bekken Evje og kantvegetasjonen langs Gaula reguleres til annen banegrønn-grøntareal for å beholde områdets funksjon som viktig leveområde for en rekke arter, og sikring mot erosjon og utrasing. Det har ved befaring med fylkesmannen vist at tiltaket ikke kommer i konflikt med område «rik sumpskog» og mandelpil. I trase for ny veg ble det hugd en del trær i forbindelse med at trær kom borti strømledning ved snøfall vinteren 2013/14, slik at størsteparten av trærne som forutsettes fjernet som følge av planforslaget, allerede er fjernet. De tresortene tiltaket berører er i stor grad gråor og hegg.

Det er gjort grunnundersøkelser av Multiconsult AS som viser forurensede masser i planområdet (rapport er vedlagt planen). Det er ivare tatt i bestemmelsene at tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn skal være godkjent av forurensningsmyndigheten før det gis tillatelse til tiltak.

Det vises til vedlagt ROS-rapport.

Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 20.01.2015:

Det varslede planområdet ligger i kontakt med Gaula. NVE ber om at alle elver og bekker identifiseres og merkes av på plankartet. NVE anbefaler at vassdrag reguleres til bruk og vern av sjø og vassdrag. Elveos og randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold, i tillegg til at den er viktig i friluftssammenheng. I planen bør det gjøres en vurdering av og begrunnelse for byggeavstand mot vassdrag. Dersom det planlegges tiltak som berører vassdragene må konsekvensene av dette beskrives, som grunnlag for eventuell vurdering etter vannressursloven og vannforvaltningsloven. NVE henviser spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven.

Omtrent hele planområdet ligger innenfor flomsone ved en 200-års flom. Jfr. Plan- og bygningsloven § 28-1 om krav til byggegrunn kan nye tiltak kun gjennomføres dersom eksisterende grunn ikke utsettes for økt fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltak. NVE ber om at det gjøres en vurdering i planen om eksisterende bygningsmasse kan ta skade av økt flomnivå, grunnet oppstuvning av vann som følge av planlagte tiltak.

Forslagsstillers kommentar: Grønnstruktur langs bekken Evje og kantvegetasjonen langs Gaula reguleres til annen banegrønn-grøntareal for å beholde området funksjon som viktig leveområde for en rekke arter. Det planlegges ikke tiltak som berører Gaula eller Enganbekken, men bekken Evje forskyves noe østover for å gi plass til ny vegfylling. Denne utformes som en grunn bekk med et lite fall, slik at bekkeløpet blir likt dagens.

Planovergangstiltaket omfatter oppfylling for ny veg i ytterkant (østlig side) av stasjonsområdet. Ny veg langs ytterkanten av stasjonsområdet vil i likhet med resten av stasjonsområdet bli liggende under vann ved 200-års flom. Planlagt tiltak vil ikke føre til oppstuvning av vann, og ny skråning ned fra stasjonsområdet vil bli bygd opp med sprengt stein slik at den nye skråningen vil bli robust og bestandig ovenfor graving fra elva ved en 200-års flom.

Mattilsynet, brev datert 12.01.2015:

Ut fra mottatte saksdokumenter blir kjente drikkevannskilder i kommunen ikke berørt av mottatte detaljreguleringsplan. Mattilsynet har ikke oversikt over eventuelle transportsystem eller andre installasjoner knyttet til drikkevannsforsyning i området. Dette må tas opp med vannverkseier – Midtre Gauldal kommune. Mattilsynet har ingen merknader til mottatte detaljreguleringsplan ut over at det må kartlegges om det eksisterer transportsystem/tekniske installasjoner for drikkevannsforsyning i området.

Forslagsstillers kommentar: Det er innhentet vann- og avløpsdata fra kommunen som viser overvann- og spillvannledninger i planområdet. Eventuell konflikt med tekniske installasjoner for drikkevannsforsyning og behov for omlegging av rør avklares i byggeplan.

Gauldal Nett v/Odd Arild Rostad, e-post datert 30.04.15:

Gauldal Nett AS bekrefter pr. telefon og e-post 30.04.15 at det er lagt høyspentkabler nært opptil ny vegtrase. Det står igjen en høyspentmast på gnr/bnr. 4011/26, og høyspentkabel mot sør, øst og nord går pr. dags dato i luftlinje. Linje mot nord skal legges i kabel i bakken, og mast samt trafobrygg skal rives. Arbeidet planlegges utført i løpet av mai 2015. Det må vurderes om noen høyspentkabler skal flyttes slik at de blir liggende på utsiden av ny vegtrase. Graving ved høyspentkabler utføres med sikkerhetsmann.

Forslagsstillers kommentar: Behov for eventuell flytting av høyspentkabler forutsettes avklart med Gauldal Nett AS i byggeplan. Hensynssone ivaretar høyspent som fortsatt skal gå i linje. Bestemmelsene ivaretar at anleggsarbeid innen hensynssonen og arbeid i nærheten av høyspentkabler skal utføres med sikkerhetsmann.

Eilif Peder Folstad, e-post datert 22.12.2014:

Folstad gir tilbakemelding om at det ikke er aktuelt å delta videre i prosessen, samt at det er uaktuelt å avstå grunn til ny atkomstveg.

Forslagsstillers kommentar: Hensikten med stenging av planovergangene og bygging av ny atkomstveg er å bedre sikkerheten både for jernbanen, bilister og myke trafikanter. I dette tilfellet går det dessverre ut over dyrket mark, men det anses at sikkerheten er viktigere enn tap av dyrket mark. Erstatning gis etter gjeldende praksis.

10 Gjennomføring

Bane NOR ønsker å starte byggingen av tiltakene/atkomstveg til framtidig verksted i 2020. Når arbeidet med å etablere ny atkomstveg er ferdig, skal planovergangene stenges.

Grunneierne/brukerne vil stå ansvarlig for drift og vedlikehold av ny atkomstveg etter at denne er bygd, Bane NOR erstatter privat veg med ny privat veg. Ansvar for drift/vedlikehold må avtales mellom Bane NOR og øvrige grunneiere/brukere.

Bane NOR vil parallelt med plansaken arbeide for å få på plass de nødvendige avtalene med grunneiere og andre berørte parter som har bruksrett over planovergangene.