



DET KONGELIGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Hedmark  
Postboks 4034  
2306 HAMAR

Deres ref  
2014/8237

Vår ref  
16/4199-84

Dato  
02.06.2017

## **Kommunedelplan dobbeltspor Sørli - Brumunddal (Intercity Dovrebanen) Innsigelser til planvedtak i Ringsaker kommune og Stange kommune**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Hedmark, datert 26. januar 2017. Saken er oversendt for behandling etter plan- og bygningsloven § 11-16. Oversendelsen omfatter innsigelsene knyttet til kommunedelplanene i kommunene Hamar, Ringsaker og Stange.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner ikke Ringsakers og Stanges vedtak av planbestemmelse og tilhørende retningslinjer knyttet til etterbruk av eksisterende jernbanetrasé.**

Når det gjelder valg av korridor gjennom Hamar har departementet bedt Bane NOR om en del tilleggsutredninger som synliggjør de arealmessige, tekniske, byformingsmessige og økonomiske konsekvensene av en del viktige forhold knyttet til alternativene Øst og Vest.

For ikke å forsinke avgjørelsen knyttet til kommunene Stange og Ringsaker, har departementet bedt om at fagdepartementene uttaler seg i eget brev om innsigelsene knyttet til disse to kommunene. Departementet treffer på bakgrunn av dette vedtak knyttet til innsigelsene mot de delene av kommunedelplanen som gjelder kommunene Ringsaker (Jessnes – Brumunddal) og Stange (Sørli – Åkersvika).

## Bakgrunn for saken

Kommunestyrene i Stange, Hamar og Ringsaker har hver for seg vedtatt kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Sørli - Brumunddal (Intercity Dovrebanen). Planene er utarbeidet av Jernbaneverket, nå Bane NOR, og fastsetter korridor for en strekning på i alt ca. 30 km. Kommunedelplanene skal følges opp med reguleringsplaner. Innsigelsene fra Riksantikvaren, Bane NOR og fylkesmannens fagavdelinger er ikke blitt løst gjennom meking.

I Stange og Ringsaker er planvedtakene gitt rettsvirkning, med unntak av bestemmelse og retningslinje om etterbruk av eksisterende jernbanespor. Bane NOR har innsigelse til disse. I Hamar kommune er planvedtaket ikke gitt rettsvirkning for verken trasé eller bestemmelser. Det foreligger innsigelser til alle utlagte *traséalternativ* gjennom Hamar – disse vil bli vurdert av departementet senere som en egen sak. *Bestemmelsene* i Hamar kommunes planvedtak har imidlertid betydning også for behandlingen av innsigelsene knyttet til Ringsaker og Stange, og vil derfor bli omtalt i foreliggende sak.

**Jernbaneverket** (nå Bane NOR) uttalte seg til hver av kommunene i brev av 16. september 2016. Til kommunene Ringsaker og Stange hadde de ingen innsigelser, fordi de nå omstridte bestemmelsene og retningslinjene knyttet til eksisterende jernbanespor ikke var med i planforslaget ved det offentlige ettersynet. Til Hamar kommune fremmet Bane NOR innsigelse mot foreslått § 3-3 c) i bestemmelsene, begrunnet med at etterbruken av eksisterende spor er vanskelig å avklare på nåværende tidspunkt og plannivå. Videre hadde de innsigelse til at det er gitt retningslinjer og knyttet krav om avbøtende tiltak til hensynsone båndlegging, som fremstår som absolutte og bindende for regulering i neste planfase. Bane NOR mener det med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-8 andre ledd kun kan gis nødvendige retningslinjer «for å ivareta det hensynet sonen viser».

**Fylkesmannens** uttalelse i høringen av 16. september 2016, er bakgrunnen for at alle tre kommunene har vedtatt de omstridte bestemmelsene. I uttalelsen stilte fylkesmannen seg i hovedsak bak Hamar kommune sine forslag til mer utfyllende bestemmelser og retningslinjer. Det ble presisert at der ikke annet uttrykkelig framgikk, var fylkesmannens forslag til endringer og tillegg til bestemmelser og retningslinjer å betrakte som krav som forutsettes innarbeidet før planvedtak. Dersom dette ikke ble gjort fremmet fylkesmannen en formell innsigelse til planforslagets bestemmelser og retningslinjer.

**Jernbaneverket** (nå Bane NOR) hadde i forbindelse med oversendelsen av planforslagene til 2. gangs behandling i brev av 18. november 2016 følgende likelydende merknad til Stange og Ringsaker, knyttet til etterbruk av dagens jernbane:

*«I planforslaget Jernbaneverket oversendte 1.juni beskriver retningslinjene etterbruk av eksisterende spor. Hamar kommune la i tillegg til Jernbaneverkets innsendte forslag ut et alternativt sett med planbestemmelser og retningslinjer, bl.a. et rekkefølgekrav om at etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen skal være avklart før eller i forbindelse med reguleringsplanen for nytt dobbeltspor. Dette rekkefølgekravet fremmet Jernbaneverket innsigelse til i sin høringsuttalelse til Hamar kommune, begrunnet i at*

*Jernbaneverket mener at en rekkefølgebestemmelse som knytter avklaring av etterbruk opp mot vedtak av reguleringsplanen kan gi uheldige bindinger.*

*Fylkesmannen støttet i sin høringsuttalelse kravet fra Hamar kommune om mer førende bestemmelser knyttet til tidspunkt for avklaring av etterbruk, og fremmet innsigelse.*

*Fylkesmannen og Jernbaneverket er enige om at eksisterende bane, med unntak for elementer som evt. er nødvendige for fremtidig trafikkavvikling, skal legges ned, og at etterbruk vurderes i neste planfase. Jernbaneverket kan ikke imøtekomme kravet om rekkefølgebestemmelse, men mener at retningslinjene ivaretar intensjonen.»*

**Stange kommunestyre** vedtok i møte 15. desember 2016 en ny bestemmelse § 3-3 d) under «rekkefølgekrav» med følgende ordlyd:

*"Planavgrensning og prosess knyttet til nedlagt bane, skal foreslås ved oppstart av reguleringsplan Dovrebane. I forbindelse med at reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas, skal etterbruk av gammelt jernbanespor på den aktuelle strekningen være avklart. Avklaringen skal inkludere frist for gjennomføring."*

Retningslinjenes punkt 11 Eksisterende spor ble vedtatt med følgende ordlyd:

*"Ved bygging av ny jernbane, vil gammel bane ofte kunne fristilles til andre formål. Dette kan være gang- og sykkelveger, tilbakeføring til landbruk eller andre formål. Jf. bestemmelse § 3.3 d) skal etterbruk av gammelt jernbanespor avklares som en del av reguleringsplanen for den aktuelle strekningen. Jernbaneverket skal i henhold til etablert praksis, fjerne all jernbaneteknisk infrastruktur på banestrekningen og terreng tilpasses nytt formål. Det kan være behov for å beholde nødvendige jernbaneanlegg som sidespor o.l., noe som avklares i neste planfase. Kulturminner knyttet til spor og anlegg skal vurderes og ivaretas i den grad det er mulig og hensiktsmessig. Tilbakeføring av nedlagt jernbane til jordbruk er vesentlig for å begrense arronderingsmessige ulemper og tapet av verdifull dyrka mark. Der det vurderes som hensiktsmessig skal derfor eksisterende jernbane gjennom dyrka mark tilbakeføres til jordbruk."*

**Ringsaker kommunestyre** vedtok i møte 21. desember 2016 en tilsvarende bestemmelse som Stange under § 3-4 «Eksisterende spor».

Kommunestyret vedtok en retningslinje 11 «Eksisterende spor» med en første del a) lik vedtaket i Stange kommune, og en del b) der forståelsen av «avklart» i den vedtatte § 3-4 er utdypet, med følgende «sitat»:

b) "Med «avklart» i bestemmelsen § 3-4 menes at:

Arealformål er avklart

*Jernbaneverket har avklart i hvilket omfang eksisterende spor fortsatt skal nyttes til jernbaneformål, og at kommunene etter samråd med berørte statlige myndigheter har avklart aktuell etterbruk (arealformål) for resterende spor.*

Saksbehandling er avklart

*Partene har avklart videre saksbehandling, dvs. i hvilken grad:*

- *aktuell bruksendring i LNF-områder kan løses ved dispensasjon fra kommuneplan med etterfølgende formålsendring (fjerning av linjesymbol) ved arealplanrullering*
- *aktuell bruksendring i LNF-området kan løses ved rullering/revisjon av kommuneplanens arealdel*
- *reguleringsplanområdet for dobbeltspor skal omfatte eksisterende spor*
- *det er behov for (egen) reguleringsplan*

*Fremdrift og ansvar er avklart*

*Partene har laget en framdriftsplan hvor ansvar og frister for gjennomføringen er fastsatt. For slik framdriftsplan gis følgende presisering:*

- *å avklare etterbruken av eksisterende spor er å anse som en del av tiltaket dobbeltsporet jernbane Sørli-Brumunddal, subsidiært et avbøtende tiltak.*
- *Jernbaneverket er ansvarlig for finansiering og gjennomføring med mindre annet er bestemt. "*

**Mekling** i saken for planbestemmelser og retningslinjer ble gjennomført 15. desember 2016 og 11. januar 2017. I tillegg har det vært flere dialogmøter mellom partene, uten at det er kommet til enighet på sentrale punkter.

**Fylkesmannen i Hedmark** har i sitt oversendelsesbrev av 26. januar 2017 pekt på at nåværende jernbanetrasé i kommunene Stange, Ringsaker og Hamar går gjennom et nasjonalt verdifullt kulturlandskap, nasjonalt verdifulle jordbruksområder, regionalt verdifulle friluftsområder og byområder. Nå vil det bli etablert en helt ny trasé som beslaglegger betydelige arealer i de samme verdifulle områdene. Fylkesmannen mener derfor spørsmålet om etterbruk utgjør en vesentlig del av det helhetlige tiltaket. Av hensyn til fremdrift og konsekvenser for nasjonale interesser, herunder særlig de nasjonale føringene for jordvern, må det skje en tidlig avklaring om fremtidig bruk av nåværende trasé. IC-prosjektet har strekningen Sørli-Brumunddal som et pilotprosjekt i forhold til å kompensere beslaglagt jordbruks- og naturreservatareal. Fylkesmannen mener det gir grunnlag for å forvente en tydeligere forpliktelse med hensyn til tilbakeføring sammenlignet med tidligere IC-prosjekter. På denne bakgrunn mener fylkesmannen at det må skje en tidlig avklaring av fremtidig arealformål, saksbehandling og utforming av en framdriftsplan med ansvar og frister for tilbakeføringen av gammel trasé.

Fylkesmannen tilrår at departementet stadfester kommunenes vedtak mht. etterbruk, jf. bestemmelse § 3-3 d. Subsidiært tilrår en justert planbestemmelse om etterbruk, evt. hjemlet i lovens § 11-9, nr.8 og plassert som ny reguleringsbestemmelse § 3-4 «Eksisterende spor», slik Ringsaker har gjort. Dette for å sikre fremdrift og unngå innsigelser i neste planfase.

Fylkesmannen mener et minimum som bør kunne inntas er «*Senest ved høring av reguleringsplanforslag for nytt dobbeltspor skal etterbruk av gammelt spor på den aktuelle strekningen være avklart, herunder evt. prosess og fremdrift. Så langt det er mulig skal også frister og ansvar for gjennomføring av aktuell etterbruk være avklart før reguleringsplan for*

*nytt dobbeltspor vedtas.» Fylkesmannen tilrår videre stadfesting av kommunenes retningslinjer nr. 11. Disse er ikke juridisk bindende, men gir føringer for videre arbeid.*

**Bane NOR** har i notat av 31. januar 2017 til departementet utdypet hvorfor de ikke kan godta det foreliggende rekkefølgekravet til etterbruk av banegrunn som frigis etter at det er bygget nytt dobbeltspor. De har en gjennomgang av hvorfor de mener bestemmelsene går ut over det plan- og bygningsloven åpner for. Spesielt peker Bane NOR på at de oppfatter at rekkefølgebestemmelsen pålegger dem handlingsplikter av privatrettslig karakter. Bane NOR mener rekkefølgekravet vanskelig kan forstås på annen måte enn at formålet er å få dem til å påta seg et større ansvar for gammelt jernbanespor enn det de normalt påtar seg ut fra sitt ansvarsområde.

**Fylkesmannens fagavdelinger** har i en e-post av 3. februar 2017 gitt noen kommentarer og utdypende forklaringer til behovet for en bestemmelse omkring etterbruk av eksisterende jernbanegrunn, og ikke kun retningslinjer. Det understrekes at avklaring rundt etterbruk er en særlig viktig del når det gjelder å få på plass avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for både landbruk og naturvern. For dette området forventes det at det skal gjennomføres tiltak for å redusere negative virkninger, ikke bare gjøres vurderinger.

**Befaring og møte** i saken ble avholdt 2. mars 2017. Tilstede var representanter for Stange kommune, Ringsaker kommune, Hamar kommune, Fylkesmannen i Hedmark, Hedmark fylkeskommune, Bane NOR, Riksantikvaren, NVE Øst, Statens vegvesen Region øst, Landbruksdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet, Landbruk- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet

**Klima- og miljødepartementet** har i brev av 21. april 2017 informert om at departementet ikke vil avgi noen faglig tilråding til innsigelsene som knytter seg til kommunedelplanene for kommunene Stange og Ringsaker, ettersom deres fagområde ikke er berørt av innsigelsene i disse to kommunene.

**Landbruks- og matdepartementet** (LMD) har i sin uttalelse av 3. mai 2017 konkludert med at departementet mener hensynet til de store jordvern- og kulturlandskapsinteressene må veie tungt i denne saken. LMD anbefaler å støtte Fylkesmannen i Hedmark sin anbefaling i saken om at det senest ved høring av reguleringsplanforslag for nytt dobbeltspor skal være avklart etterbruk av gammelt spor på den aktuelle strekningen, herunder eventuell prosess og fremdrift. Så langt det er mulig, skal også frister og ansvar for gjennomføring av aktuell etterbruk være avklart før reguleringsplan for nytt dobbeltspor vedtas.

**Samferdselsdepartementet** (SD) har i sin høringsuttalelse av 9. mai 2017 påpekt at spørsmål om etterbruk av nedlagte jernbanestrekninger normalt ikke er en del av planprosessen for utbyggingsprosjekter. Disse prosessene håndteres som regel i egne planprosesser. Begrunnelsen for å håndtere disse spørsmålene i egne prosesser, er at det

som primært planlegges er et jernbanetiltak. Dersom etterbruken skal inkluderes i planleggingen av jernbaneutbyggingen, kompliseres planarbeidet betraktelig.

Rent praktisk er det, slik SD har forstått det, enighet om etterbruken av jernbanetraséen. SD er positiv til etterbruk til landbruksformål der dette er hensiktsmessig. Uenigheten går derfor ikke på selve etterbruken, men på i hvor stor grad etterbruken skal planlegges og fastsettes som en del av planleggingen av nytt dobbeltspor. Praksis fra andre jernbaneutbygginger, både lenger sør langs Dovrebanen og på Vestfoldbanen, er i tråd med Bane NORs planforslag.

Kommunenes rekkefølgekrav gir etter SD sin vurdering uheldige bindinger og kompliserer det pågående planarbeidet unødvendig. SD anbefaler at etterbruk håndteres i separate planprosesser, i tråd med gjeldende praksis. SD støtter derfor Bane NOR sine innsigelser knyttet til etterbruk.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Nåværende jernbanetrasé går i kommunene Stange, Ringsaker og Hamar gjennom ulike arealformål knyttet til landbruksområder, friluftsområder, kulturlandskap, mindre tettsteder og byområder. Det følger av plan- og bygningsloven at det ikke kan nyttes de samme typer bestemmelser og retningslinjer til alle disse ulike situasjonene. Den mulige etterbruken vil også variere sterkt.

Plan- og bygningsloven forutsetter at alle planbestemmelser må ha hjemmel i loven, og de bør være konkrete og entydige, ha tydelig kopling til plankartet, være tilpasset detaljeringsnivået i planen og ha klare målsettinger. Muligheten for å gi generelle bestemmelser angis utfyllende i 8 punkter under § 11-9. Tilsvarende gir §§ 11-10 og 11-11 reglene for bestemmelser knyttet til de enkelte arealformål, og § 11-8 for bestemmelser til hensynssoner. Det er i paragrafene gjort uttømmende rede for hva de forskjellige bestemmelsene kan rette seg mot. Departementet mener bestemmelser knyttet til etterbruk av eksisterende spor ikke kan hjemles i § 11-9, nr.4 om rekkefølgekrav, men at § 11-9, nr.8 om forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid, herunder bestemmelser om miljøoppfølging og –overvåking, kan benyttes gitt noen forutsetninger.

I denne konkrete saken er spørsmålet om hvorvidt det er lovlig og hensiktsmessig å gi de bestemmelsene og retningslinjene som kommunene etter anbefaling fra fylkesmannen har vedtatt for etterbruk av eksisterende jernbanetrasé. Ingen ser ut til å være uenige i at målsettingen er at eksisterende jernbanetrasé skal tilbakeføres til jordbruks- og naturvernformål, der dette er mulig. Slik det framkommer av fylkesmannens e-post av 3. februar foreligger det også et ønske om å sikre nødvendig fremdrift og forpliktelse i saken, ut fra det de omtaler som tidligere negative erfaringer med tilbakeføringsproblematikk, særlig i Stange kommune på strekningen frem til Sørli. Derfor mener fylkesmannen og kommunene det er behov for en bestemmelse omring etterbruk, og ikke bare retningslinjer. For Bane NOR er det viktig å ikke

påta seg reguleringsforpliktelser og kostnader til tilbakeføring av arealer langt ut over det som er normal kompensasjon for arealbeslagene til ny trasé.

Dovrebanen Sørli- Brumunddal skal være et pilotprosjekt for kompensasjonstiltak for inngrep i naturvernområder og dyrka mark. Utgangspunktet for kommunedelplanen er at avbøtende tiltak skal utredes nærmere, og fastsettes i reguleringsplan, jf. bestemmelse § 3-3b) til planen. Kommunene har med støtte i anbefalinger fra fylkesmannen og Hedmark fylkeskommune forsøkt å etablere noe mer forutsigbarhet enn de opprinnelige planbestemmelsene og retningslinjene.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener bestemmelsene og retningslinjene som er gitt for etterbruk ikke er i tråd med plan- og bygningslovens krav. De foreliggende bestemmelsene og retningslinjene gjelder hele den eksisterende jernbanetraséen uavhengig av tiltenkt etterbruk. De skiller dermed ikke i tilstrekkelig grad mellom de arealene som vil være innenfor og utenfor områdene som skal reguleres i forbindelse med nytt dobbeltspor. Manglende nyansering rammer også avbøtende/kompenserende tiltak, hvilke type omgivelser jernbanetraséen går igjennom, hva som er aktuell framtidig bruk, og om denne bruken kan kobles direkte mot det nye dobbeltsporet.

Utgangspunktet for bestemmelser og retningslinjer er at de kun kan omfatte det området som inngår i kommunedelplanen. I tillegg er det anledning til å gi bestemmelser om krav, og forutsetninger som må være oppfylt før tiltaket kan gjennomføres. For de sistnevnte må det være en klar sammenheng med tiltaket som skal gjennomføres. I denne saken er det dermed kun de deler av eksisterende jernbanetrasé som inngår i planområdet for nytt dobbeltspor, og de deler av eksisterende jernbanetrasé som skal brukes til kompenserende eller avbøtende tiltak knyttet til det nye dobbeltsporet, Bane NOR kan pålegges å avklare bruken for, og om nødvendig regulere. Bane NOR må, i tillegg til å avgrense planområdet for nytt dobbeltspor, sammen med berørte kommuner og fagmyndigheter, ta stilling til hvilke deler av traséen som egner seg til å inngå i de nødvendige kompensasjonstiltakene for inngrep i naturvernområder og dyrka mark. For de øvrige delene av eksisterende jernbanetrasé kan ikke Bane NOR pålegges noen reguleringsplikt eller opparbeidelsesplikt som del av dobbeltsporutbyggingen. Etterbruk til gang- og sykkelveg, friområder, ulike utbyggingsformål, osv., som ikke har direkte sammenheng med jernbanetiltaket, skal ikke finansieres via utbyggingsprosjektet, men må løses via egne planprosesser der de aktuelle sektorene ansvarlig for de ulike tiltakene er involvert.

Bane NOR vil for eksisterende jernbanetrasé ha en plikt til å sikre og rydde de forlatte arealene etter bestemmelsene i relevant lovverk, som f.eks. forurensingsloven. For Bane NOR vil det selvsagt i forhold til oppryddingen være viktig å ha avklart hvilke deler av eksisterende trasé som skal brukes til gang-/sykkelveg eller tilsvarende. Dette vil gi et redusert oppryddingsbehov i forhold til framtidig utbyggingsareal. Denne typen avklaring av etterbruk har samtidig ingen direkte kobling mot det nye dobbeltsporet utover de retningslinjer som Bane NOR allerede har lagt inn i kommunedelplanen.

I denne saken er kommunedelplankartene framstilt kun med planavgrensning og skravur for hensynssoner, uten angivelse av de underliggende arealbruksformålene. Arealbruksformål i samsvar med gjeldende kommuneplans arealdel er vist på de tilhørende illustrasjonsplanene til plankartene. Her er også linje for framtidig jernbanetrasé, omlagte veger, planlagte jordbrukskryssinger og en del andre elementer vist.

Det er i planbeskrivelsen omtalt at: *«Illustrasjonsplanene er ikke juridisk bindende, men kun illustrerende. Dvs. at vist hovedtrasé for dobbeltspor og veger/veikryssinger og omformerstasjon kan bli justert i neste planfase (reguleringsplan). Dette gjelder også mulige landbrukskryssinger som kan bli justert og/eller supplert.»* Videre blir det omtalt at: *"Man har derimot valgt å vise kommuneplanens arealdel i grunnlaget for illustrasjonsplanen. .... Framtidig arealbruk innenfor båndlagt areal avklares på reguleringsplannivå. Innenfor båndlagt areal skal framtidig jernbaneanlegg med tilhørende infrastrukturiltak bygges.»*

Det følger av plan- og bygningslovens § 11-5 at arealbruk og restriksjonene som vedtas i planen, må fastlegges og framkomme gjennom angivelser og symboler for arealformål og hensynssoner på plankartet. Alle arealer i en plan skal vises med arealformål. Plankartene må rettes opp slik at de viser hovedformål i samsvar med gjeldende kommuneplans arealdel, under vedtatt hensynssone. Plankartene må også vise de planlagte traséene for nytt dobbeltspor, veger og landbrukskryssinger med korrekt linjesymbol i samsvar med «Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister». At de etterfølgende reguleringsplanene skal følge forutsetningene gitt i kommunedelplan, er ikke til hinder for at vist trasé for dobbeltspor, veger/veikryssinger, mulige landbrukskryssinger og omformerstasjon kan bli justert og/eller supplert i reguleringsplanen ut fra den mer detaljerte kunnskapen som etableres gjennom reguleringsplanprosessen.

### **Konklusjon**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ser at det er ønskelig å gjøre den delen av etterbruken som er knyttet til kompensierende tiltak mer forpliktende, og vedtar derfor med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-9, nr. 8 en bestemmelse § 3-4 «Eksisterende jernbanespor» med tilhørende oppdatert retningslinje punkt 11 for å gi føringer for videre planlegging omkring dette. Den nye bestemmelsen i § 3-4 må ses i sammenheng med rekkefølgebestemmelsen under § 3-3 b) for avbøtende, restaurerende og kompensierende tiltak, og de ulike retningslinjene gitt for bl.a. regulering, miljøoppfølgingsplaner, naturmiljø, landbruk og Åkersvika naturreservat.

Bestemmelser og retningslinjer forøvrig godkjennes med de endringer som ble akseptert i meklingsmøtene jfr. meklingsprotokollene datert 15. desember 2016 og 11. januar 2017. Dette medfører at § 3-1 a), § 3-3 c) og retningslinjenes punkt 4 «Stasjonsområder og knutepunktsutvikling» er godkjent slik kommunene vedtok dem.

Departementet forutsetter at plankartet oppdateres som beskrevet ovenfor. Departementet legger her til grunn at det er arealformål i samsvar med gjeldende kommuneplans arealdel fra de berørte kommunene som skal vises på plankartet, og som har rettskraft inntil



reguleringsplan er vedtatt. Framtidig arealbruk innenfor båndlagt areal avklares dermed på reguleringsplannivå. Nødvendige restriksjoner på arealbruken, inntil reguleringsplan foreligger, framgår av planbestemmelsene kap.4 «Bestemmelser til hensynssone».

### **Vedtak**

**I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 11-16 godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet ikke kommunenes vedtak av hhv §§ 3-3 d) i Stange og 3-4 i Ringsaker med tilhørende retningslinjer i punkt 11. Departementet fastsetter med hjemmel i pbl § 11-9, nr.8 en ny bestemmelse § 3-4 «Eksisterende jernbanespor» og tilhørende punkt 11 av retningslinjene med følgende ordlyd:**

#### **§ 3-4 Eksisterende jernbanespor**

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

#### **11 Eksisterende jernbanespor**

**Det skal i reguleringsplanprosessen vurderes hvordan eksisterende jernbanespor mellom Sørli - Brumunddal kan benyttes. Ved bygging av ny jernbane, vil de delene av gammel bane det ikke er behov for til fortsatt jernbanedrift kunne fristilles til andre formål. For strekninger der det i løpet av reguleringsfasen avklares at det ikke lenger skal være togtrafikk, skal Bane NOR fjerne all jernbaneteknisk infrastruktur, og terreng tilpasses nytt formål. Kulturminner knyttet til spor og anlegg skal vurderes og ivaretas i den grad det er mulig og hensiktsmessig. Tilbakeføring av nedlagt jernbane til jordbruk er vesentlig for å begrense arronderingsmessige ulemper og tapet av verdifull dyrka mark. Der det er jordbruksfaglig relevant, skal eksisterende jernbane gjennom dyrka mark som hovedregel reetableres til jordbruksformål, jf. også bestemmelse § 3-4.**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet forutsetter at plankartet oppdateres slik at det er utformet i samsvar med «Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister». Departementet legger til grunn at det er arealformål i samsvar med gjeldende kommuneplans arealdel fra de berørte kommunene som skal vises på plankartet.

Kommunene bes om å oppdatere plankartet og ta endringene inn i bestemmelsene og tilhørende retningslinjer, i tråd med departementets vedtak.

For kunngjøring av planen gjelder plan- og bygningslovens § 11-15 andre ledd.

Kommunene Ringsaker og Stange er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen

Jan Tore Sanner

Kopi:

Bane NOR SF

Hamar kommune

Hedmark fylkeskommune

Jernbanedirektoratet

Klima- og miljødepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Ringsaker kommune

Samferdselsdepartementet

Stange kommune