

# “Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal” - Høringsinnspill

Forslag til planprogram “Dobbeltspor Trondheim S-Stjørdal” lå ute til offentlig ettersyn 25.mars – 6.mai 2013.

I dette dokumentet er essensen av alle innspill oppsummert (sitatklipp) og kort besvart. Innspillene er videre innarbeidet i det endelige planprogrammet for “Dobbeltspor Trondheim S-Stjørdal” av 20. desember 2013 og vedlegges planprogrammet.

Innspill av generell art relatert til lover, forskrifter etc, som det forutsettes skal legges til grunn i alt planarbeid, er her utelatt. Likeledes er innspill som omhandler tema som allerede er godt beskrevet i planprogrammet, i liten grad tatt med.



ENGASJERT: Det var stort engasjement blant de 70-80 som hadde møtt opp for å høre Jernbaneverkets presentasjon av planprogrammet for dobbeltspor gjennom Malvik. Foto: Trond Nøstberg, Kilde: MALVIKBLADET

## Noen forkortelser er benyttet i dokumentet:

JBV	Jernbaneverket
SVV	Statens vegvesen
STFK	Sør-Trøndelag fylkeskommune
IKAP	Trondheimsregionens Interkommunale arealplan
NSB	Norges statsbaner
KVU	Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer
NTP	Nasjonal transportplan 2014-2023
PBL	Plan og bygningsloven
KDP	kommunedelplan
RP	reguleringsplan
KU	konsekvensutredning
ang	angående
jf	jæmfør
evt	eventuelt
dvs	det vil si
hht	henhold til
p.t.	(Pro tempore) for tiden/nå



**Jernbaneverket**



Innspill fra: Essens av innspill:

Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)

PLANMUNDIGHETER og SEKTORMUNDIGHETER

<p>Trondheim kommune (67)</p> <p>Trondheim kommune. Vi forutsetter at det blir en videre dialog om utforming av planprogrammet før innsendelse til politisk behandling.</p>	<p>1)Innspill ang dialog tas til følge</p>
<p>2)(...) savnes en mer presis beskrivelse av premissene for utredningen, og hvilke vurderinger som er gjort (i KVU?) mht andre løsninger gjennom sentrale deler av Trondheim, og da evt hvorfor disse ikke er en del av utredningsarbeidet – f eks mulig tunnellsønsning eller kulvert/lokkløsninger fra sentrum til Ranheim.</p>	<p>2)JBVs overordna premiss er regjeringens vedtak for videre planlegging etter Moderniseringskonseptet KVU Trondheim–Steinkjer. Videre er arealpress på strekningen en avgjørende premis. Det vil gjennomføres et eget forprosjekt i tidlig planfase som bedre vil kunne svare ut utfordringene på strekningen Trondheim S – Leangen.</p>
<p>3)(...) om utredningen også bør omfatte mulighetene til å se dobbeltspor som en del av en fremtidig bybane, (...) bør det forklares hvorfor dette ikke inngår i mandatet.</p>	<p>3)En bybane inngår ikke i denne utredningen, og et dobbeltspor vil kunne gi mulighet for et noe differensiert togtilbud med ulike togprodukt. En evt. bybanebruk av jernbanetraséen må tilpasses denne. (se evt Mulighetsstudie Bybane i Trondheim 2010)</p>
<p>4)Hele traséen med alle alternativer bør vises i en illustrasjon. Hva de ulike alternativer representerer (med fargekoder) bør forklares. (...) Illustrasjoner for de enkelte delstrekninger bør ha med dagens stasjonsplasseringer og inneholde flere stedsanvisninger, slik at man lettere kan stedfeste de alternative traséene.</p>	<p>4)Innspill angående illustrasjoner i planprogrammet tas til følge så langt det praktisk lar seg gjennomføre. Illustrasjoner blir dessuten grundigere i arealplanarbeidet når vi arbeider med konkrete linjer.</p>
<p>5)(...) viktige problemstillinger også kan være: konsekvenser for eksisterende boliger som får jernbanelinja nærmere husene, mht støv, miljøbelastninger, bokkvalitet som følge av skjermtiltak, mulige avbøtende tiltak ved inngrep i private uterom etc.</p>	<p>5)Innspill ang viktige problemstillinger tas til følge i endelig planprogram og innspill tas med i KU og arealplaner.</p>
<p>6)Forslag til utredningsprogram: Vann- og avløpsnett (...). Konflikter med eksisterende og planlagte kommunale VA-anlegg må utredes og samordnes. (...) konflikt med planlagt sykkelveg i korridor 1. (...) gjelder også for korridor 2. Forurensnings-tilstand bør kartlegges i forbindelse med planprosessen. Tiltaksplan for graving og deponering av forurenset masse må være godkjent av lokal forurensningsmyndighet før igangsetting av tiltak. (...) Sikkerhet mot kvikkleireskred må dokumenteres i planprosessen (...) oppfylle de krav som stilles til reguleringsplan i NVEs retnings-linje 2-1011. I Trondheim kommune gjelder dette spesielt i området fra Ranheim til kommunegrensa mot Malvik (...). avklare hvilke/hvor mange hus som må rives og hvor mange som får høyt støynivå eller andre miljøbelastninger. Spredning av uønskede fremmede plantearter er et økende problem for naturmiljøet. (...) belyst i konsekvensutredningen, (...) hvordan (...) hindre spredning (...) matforlaget (...) må bli håndtert slik at det kan omsettes og brukes (...) kartlegge konsekvenser for skogbruket. Konsekvenser for barn- og unge bør være et eget utredningstema i</p>	<p>6)Innspill til forslag til utredningsprogram tas til følge i endelig planprogram og innspill tas med i KU og arealplaner. Barn og unges oppvekstmiljø inngår i "Særlige forhold som må tas hensyn til i planleggingen" for hvert planområde. Mulige arealkonflikter med kommunale planer tas i fortøpende dialog med Trondheim kommune.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
Malvik kommune (55)	<p>planprogrammet. Nye over- og underganger (...) mht drift og vedlikehold, universell utforming og evt også påvirkning på grunnvannstanden. Berørte friområder (...) mht mulig endret bruk/ brukbarhet. (...) klargjøre mulige konflikter med kommunale planer for offentlige formål, som f eks Kruskajordet på Ranheim.</p>	
	<p>1)(...) folkehelseperspektivet belyses godt for alle alternativer (...) Hvordan påvirkes bokvaliteten langs sporet og hva skjer med tilgangen til stranda i Malvik kommune (...) bør belyses.</p> <p>2)En analyse av stasjonsstrukturen på strekningen bør vise konsekvenser for alle alternativer (...) legges til rette for flere stopp gjennom Malvik, slik som Sjølyst/ Være, Malvik sentrum og Midtsand/Smiskaret.(...) det er foreslått flytting av Vikhamar stasjon til Saksvikbukta slik at sporet går rett inn i tunell (indre alternativ) vestover derfra. Dette bør vurderes nærmere.</p> <p>3)(...) i hvilken grad man får økt barrierevirkning mot strandsonen, og i hvilken grad det er områder som får både positiv og negativ påvirkning eller bare negativ påvirkning av tiltaket.</p> <p>(...) Jernbanen er en massiv barriere mellom Hommelvik sentrum og sjøen. (...) jernbanen skal gå i en tunell mot vest, ut av Hommelvik (...) gir store utfordringer med kryssing av fylkesveien og med ny vei som planlegges fra Sveberg til Hommelvik (...) muligheter for å få senket sporet vest for elva Homla utredes (...) konsekvenser av flytting av stasjonen til øst for Homla. En slik løsning vil gjøre at man kan ta ut fall på hele strekningen fra Homla og vestover mot kryssing av fylkesveien (...) overdekking (eks. miljøtunell) av sporet gjennom Hommelvik.</p> <p>4)Det er viktig at tempoet i arbeidet holdes så høyt som mulig uten at dette går på bekostning av kvaliteten på arbeidet.</p> <p>5)(...) tilgang på overskuddsmasser i prosjektet bør ha en miljøprofil med målsetting om å etablere minst like mye nye dyrkingsarealer, som det som blir tatt gjennom prosjektet. Det bør derfor inn et eget punkt under 4.2.3 om etablering av nye dyrkingsareal gjennom massedeponering.</p>	<p>1)Innspill ang folkehelseperspektivet, bokvalitet og tilgang til nær-områder tas til følge under "Særlige forhold som må tas hensyn til i planleggingen" for hvert planområde.</p> <p>2)Innspill ang stasjonsstruktur inngår i vurdering av stoppmønstre. Innspill ang foreslått alternativ trase tas til følge, og realitets-behandles tidlig i utredningsprosessen.</p> <p>3)Innspill ang barrierevirkning generelt vurderes gjennom KU-arbeidet. Innspill ang Hommelvik sentrum inngår i nylig gjennomført mulighetsstudie for området i samarbeid med Malvik kommune.</p> <p>4)JBV er avhengig av et godt samarbeid (med lokale myndigheter) for å sikre god framdrift og beslutninger i prosjektet. Framdrift er avgjørende i planprosessen, og intensjonen med å vise aktuelle korridorer i tidlig fase er én måte å begrense arbeidsomfanget i prosessen på, men samtidig ivareta kvaliteten i arbeidet.</p> <p>5)Innspill ang fyllrasser tas delvis til følge. De ulike alternativene gir ulik massebalanse og mulighet for å etablere nytt jordbruksareal tilsvarende areal forbruk av dyrkemark, vil avhenge av mulige arealdeponi og massenes egnethet. Dette kjenner JBV ikke til i dag. Muligheten for å etablere nytt dyrkingsareal inngår i Naturmiljø JBV vil derfor på nåværende tidspunkt i planprosessen ikke konkretisere målene ytterligere.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
Stjørdal kommune		Ingen innspill mottatt
Sør-Trøndelag fylkeskommune (68)	<p>1) Dobbeltsporens influensområde strekker seg langt ut over nabolaget toget skal passere. (...) Stasjonenes plassering og funksjon må derfor ikke bare avgjøres på bakgrunn av eksisterende bebyggelse og arealbruk, men kanskje like mye med tanke på etablering av effektiv og kapasitetssterkt bane som kan reindrykke togets to sentrale fortrinns: Rask reise over lengre avstander og stort antall reisende i bytrafikk. (...) Bra at Melhus og andre nabokommuner involveres i prosessen.</p> <p>2) Planprosessen bør derfor fra første stund innrettes slik at kommunene får og tar eierskap til den. <u>Problestillingen for kommunene må ikke bli «hvor jernbaneverket skal få lov til å bygge nye spor», men «hvordan kan og vil kommunene dra veksler på, og utnytte jernbanen til beste for innbyggerne?»</u>. (...) STFK vil anbefale at jernbaneverket tar seg god tid tidlig i prosessen til også å spre grunnleggende kunnskap om jernbanedrift. Tilstrekkelig og felles forståelse av de sentrale utfordringene ved togdrift vil gjøre prosessen mer fruktbar og mindre konfliktfylt. Resultatet vil bli bedre når flere enn jernbaneverket kjenner, og dermed også får muligheten til å vektlegge jernbanefaglige argumenter. Et viktig element i et slikt informasjonsarbeid vil være en <u>grunnlig forklaring av jernbaneverkets forhåndsutvelgelse av trasealternativer og hvordan tilkømmende traseforslag vurderes</u>. Muligheten for at flere og nytenkende linjeføringer blir tatt med videre i prosessen bør være åpen.</p> <p>3) Tiltakets formål: Tiltakets ambisjon og berettigelse (...) å erstatte flest mulig av dagens og framtidige bilreiser på hele eller deler av strekningen mellom Stjørdal og Trondheim. En slik utvidelse av formålsbeskrivelsen vil samsvare bedre med situasjonsbeskrivelsen under pkt. 2.1. (...) synliggjøre transportnyttene ved å frigjøre dagens jernbanelinje til sykkelveg. På delstrekninger som for eksempel Vikhamar-Ranheim og Rotvoll-Leangen kan en god sykkelveg langs dagens jernbane få stor betydning som reiserute og derigjennom betydning for planlegging av stasjonsstruktur.</p> <p>4) Null-alternativet: (...) oppdatert beskrivelse av null-alternativet (NTP 2003-2012). (...) at eksisterende jernbane vil bli elektrifisert med nytt signalanlegg, i tillegg til dobbelt og omlagt spor mellom Værnes og Hell (jf. NTP 2014-23). (...) Videre vil null-alternativet - det å ikke bygge dobbeltspor - få betydelige konsekvenser som må utredes for at det skal kunne fungere som en god og realistisk referanse. (...) Uten forventninger om framtidig høyfrekvent og kapasitetssterkt togtilbud må kommunene planlegge boligbygging, trafikkvekst og næringsutvikling rundt vegløsninger. (...) bør nullalternativet konkretisere slik alternativ kostnad og arealbruk. Under punkt 4.3.7 Lokalt utbyggingsmønstre og arealbruk foreslås en drøfting av de sannsynlige</p>	<p>1) Innspill ang togets rolle i kollektivsystemet og gjensidigheten relatert til stoppmønstre og arealutvikling, samt regional utvikling tas til følge.</p> <p>2) Innspill angående kommunikasjon tas til følge. JBV utarbeider nå en kommunikasjonsstrategi og -plan for å sikre god informasjonsflyt til/fra prosjektet og omgivelsene. JBV er åpne for alternative traseer i planprosessen og gjennom å dokumentere de premisser som må legges til grunn for linjeføringen i hver planprosess, vil argumentasjonen for/mot ulike idéer være mer forutsigbar.</p> <p>3) Innspill ang tydeliggjøring av tiltakets formål tas delvis til følge. De ulike alternativene vil gi ulik måloppnåelse når det gjelder ny bruk av eksisterende jernbanetrasé og mulige sykkeltraseer kan være en positiv konsekvens i noen alternativer. (Se også kommentarer til Forum for Natur og Friluftsliv Sør-Trøndelag, punkt 2 seinere i dokumentet)</p> <p>4) Innspill ang null-alternativet tas til følge. Dette kan tydeliggjøres nå når vedtatt NTP foreligger. Elektrifisering av Trønderbanen (Steinkjer-Trondheim-Storlien) og dobbeltspor Hell-Værnes inngår i null-alternativet, samt oppgradering av Værnes, Leangen og Stjørdal stasjoner. JBV kontakter STFK om samarbeid ang kostnader relatert til alternativer til tog som kollektivløsning.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneloverket (JBV)
	<p>samfunnsmessige endringer som dobbeltspor vil bidra til lokalt og regionalt. Nullalternativet må inneholde tilsvarende scenarier for sannsynlige regionale virkninger, ringvirkninger, lokalt utbyggingsmønster og tettstedsutvikling uten dobbeltspor. (...)</p> <p>4.4.4 Nytteverdi for det offentlige: Null-alternativet vil ikke kunne tilby et nevneverdig bedre togtilbud enn i dag. (...) vil det være fylkeskommunen som får ansvaret for å drifte et kollektivtilbud som kan bidra til å nå våre regionale og nasjonale mål om lavere klimagassutslipp. Disse merkostnadene må tilfestes som en del av nullalternativet og i andre relevante sammenhenger, for eksempel stasjonsstruktur hvor det er langt mellom stoppe-stedene.</p> <p>5) Flere traseer vil berøre områder med høy tetthet av kulturminner og stort potensiale for arkeologiske funn. Disse må avklares gjennom planarbeidet, eventuelt i de videre reguleringsplaner. Fylkeskommunen må derfor ta forbehold om disse.</p> <p>6) Planlagt framdrift: På den ene siden kan det se ut til at elektrifiseringen ikke er tenkt gjennomført som et første trinn i moderniseringen av jernbanen i Trøndelag, men som en del av ett samlet utbyggingsprosjekt for dobbeltspor og elektrifisering med byggestart i 2018. Hvis eksisterende bane elektrifiseres først og separat virker det på den andre siden lite rasjonelt å erstatte nylig elektrifiserte strekninger med nytt dobbeltspor kort tid etter. STFK har forståelse for at uklarhet om null-alternativet og framdrift er et utslag av bevilgningsystemet og at høyrings-dokumentet er skrevet før regjeringen la fram sitt forslag til ny NTP. (...) Det er nyttig og legitimt å gjennomføre denne omfattende prosessen nå, og med god framdrift: for å reservere nødvendige arealer til framtidig utvikling av jernbanen. Dette vil også frigjøre arealer som kan brukes til andre formål, uten usikkerhet om framtidig jernbaneutbygging. Utbygging av dobbeltspor i perioden 2018-2023 (...) er ikke nevnt i NTP for 2014-23. Trinnvis utbygging av dobbeltsporparceller med tanke på å høste gevinst av elektrifiseringen framstår som en mer realistisk tilnærming og et godt argument for å planlegge dobbeltsporet i sin helhet nå. Tilsvarende gjelder stasjonsutbyggingen på Leangen, hvor det av mange grunner haster å få utviklet stasjonsområdet som kryssings-, knute- og omstigningspunkt.</p> <p>7) Jernbaneloverket må (...) avklare når togstrømforsyningen vil være ferdig utbygd, (...) berørte kommuner. NSB (...) og andre interessenter får delta i en fokusert, langsiktig og koordinert framdriftsplan for utbygging av dobbeltsporparceller og tilstøtende infrastruktur mellom Trondheim og Stjørdal.</p>	<p>5) Innspill angående kulturminner tas til følge og dialog etableres i planprosess.</p> <p>6) NTP 2014-2023 tilsier at denne jernbanestrekningen skal elektrifiseres (først i 2018-2023) og at Trønderbanen skal vurderes som et mulig "særskilt prosjekt". Samtidig ber regjeringen om at samferdselsstatene ser ulike tiltak på én strekning i sammenheng og JBV ser også i dette planarbeidet etter mulige synergier – i den grad dette er mulig.</p> <p>Gjennom en stram framdrift er det mulig å ha nødvendige arealplaner vedtatt for dobbeltspor, slik at de kan inngå i neste NTP (NTP 2018-2027).</p> <p>7) Det er satt av midler i handlingsprogrammet til prosjektering og anleggoppstart av elektrifiseringsprosjektet i perioden 2014-17, men endelig ferdigstillelse er ikke fastsatt. Muligheten for å vurdere modernisering av Trønderbanen (og Meråkerbanen) som et "særskilt prosjekt" kan åpne for å se ulike tiltak i sammenheng. Dobbeltsporprosjektet er foreløpig ikke inne i NTP.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
<p>Nord-Trøndelag fylkeskommune (54)</p>	<p>1) Et endelig planprogram må være inndelt etter planinndelingen og ha en langt sterkere konkretisering av forhold og tema som må konsekvensutredes innen de enkelte planområder. Et konkret planprogram for hver enkelt arealplan vi gi berørte og interesserte forståelse av prosess og hvordan de kan involveres.</p> <p>2) (...) planprogrammet bygge opp en framdriftsplan som sikrer framdrift med elektrifiseringen uavhengig av hvor fort det lar seg gjøre å realisere dobbeltspor, om nødvendig gjennomføre elektrifisering som et første trinn i moderniseringen av jernbanen.</p> <p>3) At planprogrammet ikke beskriver konkret hvordan kommuneplanens arealdeler skal utarbeides gir en manglende forutsigbarhet knyttet til planavgrensning og temavalg.</p> <p>4) Planprogrammet vil bli bedre hvis en klarer å beskrive tydeligere hva som forutsettes i utredningen for å forkaste et alternativ, og hvilke som skal inngå fram til endelig plan.</p>	<p>1) Innspill tas delvis til følge. De ulike planområdene med særegne forhold og tema for utredninger er tydeliggjort i planprogrammet. Planprogrammet omfatter hele tiltaket og ulike planer, for å sikre en helhetlig tilnærming og effektiv planprosess. Dette er i tråd med regjeringens mål om helhetlig planlegging og reduksjon av planleggingstid. Det etableres én styringsgruppe for prosjektet, inklusive alle delprosjektene (dvs arealplanene), og medvirkning skjer i én samordna prosess. Ulike arbeidsgrupper etableres i de ulike delprosjektene for å ivareta en mer detaljert medvirkning for de ulike delstrekningene tilpasset plannivå.</p> <p>2) Innspill tas til orientering. <i>Se kommentarer til Sør-Trøndelag fylkeskommune, punkt 4 og 6.</i></p> <p>3) Innspill tas delvis til følge. Tilgrenset areal inngår i planene dersom midlertidig båndlegging/regulering er nødvendig og/eller tilgrensende areal (etter avtale med berørt kommune) må inngå i de tematiske kommunedelplanene. Vedtatt trasé med tilgrensende arealer vil deretter kunne inngå i de ulike kommuneplaners arealdel og påfølgende reguleringsplaner.</p> <p>4) Innspill tas til følge</p>
<p>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (22)</p>	<p>1) (...) å tydeliggjøre bedre at dette handler om et planprogram for tre/fire planer. (...) Kommunedelplan Leangen - Hommelvik. Her bør det tas stilling til om det skal være to separate kommunedelplaner eller en interkommunal plan med juridisk virkning, ev. andre løsninger. Valget vil få betydning for den videre planprosessen.</p> <p>2) (...) viktig å få fram hvilke områder som nå er til vurdering/utredning/høring, dvs, hvilke strekninger det skal vedtas nye planer for. (...) å tydeliggjøre at det her dreier seg om ulike plannivå, jf. at utredningsnivået gjerne følger plannivået, der mer detaljerte planer ofte får en mer detaljert utredning.</p> <p>3) Tydeliggjøring for og involvering av planmyndigheten er vesentlig. Planmyndigheten har ansvaret for hele planprosessen på «sin delstrekning». I denne saken ser det ut til at det skal være ulike planmyndigheter for de ulike delstrekningene. (...) Deltakere i planarbeidet/ medvirkning vil også til dels måtte konsentrere seg om ulike deler av</p>	<p>1) Innspill ang antall planer tas til følge. Planprogrammet omhandler fire planer, der kommunedelplan Leangen – Hommelvik er én plan med to koordinerte kommunale vedtak, juridisk sett to kommunedelplaner med to vedtak for to delstrekninger.</p> <p>2) Innspill ang tydeliggjøring av planområder, plannivå og utredningsnivå tas til følge.</p> <p>3) Innspill om involvering tas til følge. <i>Se kommentarer Nord-Trøndelag fylkeskommune, punkt 1.</i> De to fylkeskommunene og fylkesmannsembetene deltar i én og samme prosess.</p> <p>Innspill ang planmyndighet tas til følge. Kommunene er planmyndighet,</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>strekningen, jf. at det er tre kommuner, to fylkeskommuner og to Fylkesmanns-embeter. Det bør derfor lages et tydeligere skille mellom de ulike strekningene.</p> <p>4) Det er formålstjenlig å presentere framdriftsplaner for de ulike planprosessene, dette gir alle involverte nyttige opplysninger om når de forutsettes å delta/ medvirke i arbeidet.</p> <p>5) (...) hensiktsmessig å utrede hvordan man vil foreta sikring av jernbanesporene – med hensyn utilsiktet ferdseil når det gjelder mennesker og dyr, samt sikkerhet i forbindelse med tunneler. (...) vurderes tatt inn som utredningspunkter i planprogrammet. (...) inngå i utredningen hvilke konsekvenser, utfordringer og muligheter de ulike alternativene får når det gjelder de enkelte lokalsamfunnene i nærhet til knutepunktene.</p> <p>6) (...) etterlyser Fylkesmannen en konkretisering av følgende forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Areal kvalitet: Jordens og skogens produktjonsevne (bonitet).</li> <li>• Indirekte konsekvenser (...) press mot tilgrensende landbruksområder, særlig rundt ev. nye stoppesteder (...) i vekstretning</li> <li>• Konsekvenser for kulturlandskap</li> <li>• Størrelse og kvalitet på midlertidig berørte områder</li> </ul> <p>7) Fylkesmannen forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen. Det vises i den forbindelse til NTP 2014–2023 hvor regjeringen har videreført fokuset på jordvern (...) videre skal det legges vekt på at alternative og realistiske løsninger skal være vurdert. (...) landbruksarealer som omdisponeres midlertidig til riggområde e.l., skal istandsettes og tilbakesføres til samme tilstand som før tiltaket. (...) må ivaretas i reguleringsbestemmelsene. Lokal landbruksmyndighet vil være sentrale rådgivere her.</p> <p>8) (...) skjer en samordning mellom det lokale togtilbudet og øvrig kollektivtransport. (...) inngår som en del av utredningene ved de ulike alternativene. (...) utarbeides s-øysonekart for de ulike alternativene og støyskjermingstiltak må foreslås.</p> <p>9) (...) anta det på flere områder av strekningen er forurenset grunn. (...) nær eksisterende strekning hvor det kan forekomme bl.a. kreosot. (...) områder som skal</p>	<p>noe som er tydeliggjort i endelig planprogram.</p> <p>4) Innspill ang framdrift tas til følge. Framdrift i planprogrammet viser tiltakets overordna framdrift, og mer detaljert framdrift for det enkelte delprosjekt utarbeides ved konkret planoppstart våren 2014.</p> <p>5) Innspill ang sikkerhet relatert til tunneler og lokalsamfunn tas til følge. Konsekvenser for lokalsamfunn relatert til stoppmønstre inngår.</p> <p>6) Innspill ang arealkvalitet, indirekte kostnader, konsekvenser for kulturlandskap samt størrelse og kvalitet på midlertidige berørte areal tas til følge.</p> <p>7) Jordvern er en premiss i planleggingen. Innspill ang midlertidig omdisponeringer til riggområde tas til følge og vil ivaretas i reguleringsbestemmelse.</p> <p>8) Det pågår et arbeid for å samordne kollektivtransporten i området i samarbeid mellom operatører og offentlig forvaltning. Dette er et løpende samarbeid, som ikke inngår i dette planprogrammet. KU i dette planprogrammet omhandler kun valg av lokasjon for kollektivknutepunkt med konsekvenser, inkludert kobling mot øvrig transportsystem. Utforming og detaljert planlegging av kollektivknutepunktene vil ivaretas gjennom egne planprosesser.</p> <p>Innspill ang støysonekart og støyskjermingstiltak tas til følge</p> <p>9) Innspill ang forurensning tas til følge, og fylkesmannen i Sør-Trøndelag kontaktes spesielt angående forurensning i grunnen, innenfor aktuelle</p>



Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>benyttes til deponering av masse er avklart før arbeidet starter. (...) disse reguleres som en del av planene slik at det kan knyttes bestemmelser til driften av disse (anleggstid m.m.). (...) Fylkesmannen viser her til det regionale arbeidet i regi av IKAP med å finne løsninger på utfordringer med deponi i regionen, og oppfordrer Jernbaneverket til å se på dette i samarbeid med det pågående arbeidet. (...) traseer som legges i sjø/ sjønært må konsekvenser for friluftsliv, det biologiske mangfoldet og landskapsvirkninger utredes og forslag til avbøtende tiltak vurderes (...) å synliggjøre vurderingene etter naturmangfoldloven i tidligst mulig, med spesielt fokus på eventuelle rødlistearter og utvalgte naturtyper. (...) skriftlig redegjøres for hvordan prinsippene §§ 8-12 er vurdert.</p>	<p>korridor (influenksområder). Innspill ang deponiområder og samarbeid med IKAP tas til følge.          Innspill relatert til naturmangfoldloven tas til følge ang kunnskapsinnhenting og overordna vurderinger av driftsmetoder.</p>
<p>Fylkesmannen i Nord-Trøndelag (56)</p>	<p>Landbruksavdelingen har (...) ingen merknader til planprogrammet hva angår den delen av prosjektet som ligger i Nord-Trøndelag. (...) korridor 7 fra Værnes til Stjørdal stasjon, vil imidlertid berøre en del eksisterende bygginger. Her vil vi bare minne om at grenseverdier for støy må overholdes. (...) ingen øvrige merknader knyttet til samfunnsikkerhet til forslag til planprogram.</p>	<p>Innspill ang støy tas til følge. Se kommentarer til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, punkt 8.</p>
<p>Statens Vegvesen Region Midt (53)</p>	<p>1)(...) startet opp reguleringsarbeidet for ny E6 fra Ranheim til Værnes (...) sammenfallende arealer (...) flere korridoralternativer som går rett over E6. Det er vanskelig å se om traseene går i dagen eller i tunnel eller i en miks. Dette bør fremgå tydelig av illustrasjonene med tilhørende tegnforklaring.</p> <p>2)Statens vegvesen bør inngå i en samarbeidsgruppe og at framdriften tilpasses vårt reguleringsplanarbeid på strekningen Ranheim—Værnes.</p> <p>3)Spesielt kritisk er forslaget om en jernbanetrase som skal inn i fjellet ved Stavsjøfjell. Her har vi selv behov for arealer i dagen for å få plass til ny E6 og en ny tunnel gjennom Stavsjøfjellet.</p> <p>4)(...) både JBV og SVV har behov for rigg- og deponiområder på strekningen (...) at en starter opp et samarbeid om dette.</p> <p>5)(...) en omlegging av jernbanetraseen vil iff konsekvenser for E6 og annen infrastruktur må utredes. Når det gjelder transportanalysen så kommer det ikke klart frem om det i denne skal inngå temaene rundt overføringseffekter når det gjelder personreiser med bil, buss og jernbane. Dette er tema som er viktig å få belyst.</p>	<p>1)Innspill angående tydeliggjøring av illustrasjoner tas til følge. De korridorene som krysser E6 ligger i tunnel.</p> <p>2)SVV inviteres inn i arbeidsgrupper og JBV formoder at begge statsetater vil, i den grad det lar seg gjennomføre, samordne egne framdrifter til hverandres prosjekter. Spesielt jernbanestrekningen Hommelvik-Hell fordrer tett samarbeid relatert til E6 og Fv950.</p> <p>3)Korridoren som viser ny jernbanetunnel gjennom Stavsjøfjellet ligger på ca 10-15 m.o.h., dvs E6 ligger betydelig over.</p> <p>4)JBV er positiv til et samarbeid om rigg og deponiområder.</p> <p>5)Innspill ang konsekvenser for øvrig infrastruktur tas til følge. Overføringseffekter inngår i transportanalysen.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
<p>Norges vassdrags- og energiverk, Region Midt (66)</p>	<p>6) Plassering av nye holdeplasser er viktig for at overføring av trafikk kan oppnås (...) en egen utredning som ser på plassering av holdeplasser og fremtidige kollektivknute-punkter.</p> <p>7) (...) at det så tidlig som mulig gis tilbakemelding når det er avklart hvilke områder, som nå er lagt inn i 100 metersbeltet, «frigis». (...) videre planleggingen av ny E6, sykkelveg langs jernbanen og andre planer langs strekningen.</p>	<p>6) Analyse av stoppmønster og kollektivknutepunkt inngår.</p> <p>7) JBV vil gjennom denne planprosessen kunne synliggjøre hvilke areal som kan «frigis» på sikt. Eksisterende trasé vil benyttes til jernbane fram til ny trasé er ferdig utbygd. Dette avhenger av NTP og Stortingets budsjettarbeid i årene som kommer. Hva frigitt areal kan brukes til vil kort vurderes i KU.</p> <p>Gjennom deltakelse i arbeidsgrupper, vil dessuten SVV holdes løpende orientert om utviklingen gjennom planarbeidet.</p>
<p>Avinor - Trondheim Lufthavn Værnes Kystverket (47)</p>	<p>Det er positivt at konsekvensutredningen vil omhandle hele tiltaket sett i sammenheng.</p> <p>1) Samfunnsikkerhet: (...) flere bekker/elver, og det er stedvis utfordrende grunnforhold. Jernbaneverket har egne retningslinjer med krav til sikkerhet for sine anlegg. Med hensyn til naturfarer som flom, erosjon og skred (...) utredes om det planlagte tiltaket kan føre til endrede forhold for omkringliggende bygg og anlegg. Sikkerhetskravene for dette er gitt i kapittel 7 i byggteknisk forskrift, TEK10, med tilhørende veiledning.</p> <p>2) Naturmiljø: (...) Vi vil legge vekt på at naturmangfold i vassdragene er tilstrekkelig kartlagt og ivarettatt når vi mottar arealplaner til offentlig ettersyn. (...) nye tunneler er det viktig at det vurderes om det er fare for at vann fra bekker/elver og vatn kan bli drenert/nedtappet via sprekker i berggrunnen mot planlagte tunneler. (...) vurdere hvordan en kan hindre slike lekkasjer.</p>	<p>1) Innspill ang samfunnsikkerhet på overordna nivå tas til følge. Detaljer relatert til bl.a. byggteknisk forskrift inngår i planarbeidet på reguleringsplannivå.</p> <p>2) Innspill ang nat.ummiljø tas til følge. Se kommentarer under Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, punkt 9.</p>
<p>Avinor - Trondheim Lufthavn Værnes</p>		<p>Ingen innspill mottatt.</p>
<p>Kystverket (47)</p>	<p>Kystverket er positive til at det tilrettelegges for overgang av mer godstransport fra veg til sjø og bane. Utover dette har Kystverket ingen ytterligere merknader til planarbeidet på nåværende tidspunkt, men ber om å bli holdt orientert om den videre planprosessen.</p>	<p>Tas til følge.</p>
<p>Sametinget (65)</p>	<p>Sametinget har ingen merknader til planforslaget.</p>	
<p>Reindriftsforvaltningen i Sør-Trøndelag/Hedmark</p>	<p>Reindriftsforvaltningen har ingen merknader til planforslaget.</p>	
<p>Reindriftsforvaltningen i</p>	<p>Reindriftsforvaltningen har ingen merknader til planforslaget.</p>	

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
Nord-Trøndelag (11)		
Forsvarsbygg	Forsvarsbygg har ingen merknader til planforslaget.	
Nabokommuner		Ingen innspill mottatt.
<b>NÆRINGSINTERESSER og OPERATØRER:</b>		
Trondheimsregionen (21)	IKAP skal utrede og vurdere alternativer for samordnet areal- og transportutvikling Trondheimsregionen (...) forutsetter at jernbaneverket tar inn i kapittel 5 Organisering av planarbeidet, at det skal samarbeides med Trondheimsregionen /IKAP i planarbeidet for dobbeltspor Trondheim- Stjørdal.	Anmodning om samarbeid tas til følge
NSB-konsernet(57)	<p>1)Stasjonsstruktur generelt (...) hensynet til nåværende og fremtidige byutviklingsområder tas i betraktning. (...). Nyhavna er ett eksempel (...). Hvorvidt nytt dobbeltspor kan utløse potensialer når det gjelder fremtidig byutvikling og knutepunktsutvikling, må analyseres (...) utredes holdplasser både ved Grilstad og Ranheim. (...) Det avgjørende er at toget kan betjene området på en måte som svarer til de utfordringene som byvekst og målet om at all trafikkvekst skal skje kollektivt, stiller. Kfr. også (...) NTPs forsterkede fokus på attraktive bypakker. Med (...) vekst (...) Malvik kommune må utlempen med at det ikke lenger vil være stopp på Vikhammer, veies nøye mot fordelene med kortere kjøretid og bortfall av landskapsmessige konflikter. (...) Ved en evt. lang tunnel (...) tunnelinnslaget (...) mot øst (...) for en lokalisering av det skisserte Ranheim stoppested som kan dekke dette området på en god måte.</p> <p>2)(...) pågående reguleringsarbeidet om at Hell st. må få plattform som gjør det mulig for lokatog å betjene Hell.</p> <p>3)Vi forutsetter at både NSB og ROM Eiendom blir løpende involvert i det videre planarbeidet, både mht. trasealternativer, stasjonsstruktur og knutepunktutvikling.</p> <p>4)Forutsetningen om trafikk på strekningen under anleggsperioden, er viktig. Likeledes at anlegget gjennomføres på en måte som forstyrrer trafikken minst mulig.</p>	<p>1)Innspill ang stasjonsstruktur inngår i legen utredning ang stoppmønstre, der NSB vil inviteres til samarbeid. Øvrige innspill inngår.</p> <p>2)Innspill til pågående reguleringsplanarbeid Hell-Værnes overlates til aktuelt prosjekt og tas ikke til følge i dette planprogrammet, ut over beskrevet i punkt 1 over.</p> <p>3)NSB-konsernets deltakelse i planprosess tas til følge.</p> <p>4)Innspill om togtrafikk under anleggsperioden tas til følge.</p>
Trafikverket (59)	<p>1)Av utredningen framgår dock at det ikke fins med i forslag till NTP 2014-2023. Etter att planfärslaget varit på remiss har det dock kommit till vår kännedom att Trondheim-Stjørdal - Storlien ska elektrifieras.</p>	<p>1)En forutsetning for at dobbeltspor Trondheim S-Stjørdal skal kunne inngå ved rullering av NTP i 2017 (NTP 2018-2027) er arealplanvedtak for valgt trase. Elektrifiseringen av Steinljer-Trondheim-Storlien er i hovedsak satt til 2. planperiode (2018-2023) i NTP 2014-2023.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>2) For å forstå hur akut problemet är (...) att redovisa hur många persontåg som idag kör på sträckan samt var det finns mötesspår. Det hade även varit bra att veta hur troligt det är att trafiken kommer att utökas till 15-minuterstrafik i högttrafik i det fall det byggs ett dubbelspår.</p> <p>3) På svensk sida är nätet utbyggt med stax 25 ton, vagnviker på 1400 ton och lastprofil C fram till Storflon, strax väster om Östersund. Om det finns tankar på att använda sträckan Östersund-Trondheim för tyngre och/eller bredare transporter hade det därför varit bra att klargöra vilka funktionskrav som ska gälla för en dubbelspårig bana. I det fortsatta arbetet tror vi att det är viktigt att identifiera lämpliga lägen för omlastning av gods, både landbaserade mellan väg/järnväg och hamnbaserade för överflyttning av gods mellan sjö/väg/järnväg.</p> <p>4) Potentialen för utvecklingen av person- och godstrafik på järnväg mellan Norge och Sverige tycker vi förtjänar att lyftas fram tydligare i texten.</p> <p>5) (...)-jäterstår en problematisk punkt väster om Storlien vid norska gränsen (på svensk sida). (...) banan löper här på en bergssluttning (ca 45gr) och är byggd år 1878. (...) finns önskemål att utöka den gränsöverskridande trafiken på Meråkerbanen år det troligt att detta avsnitt på svensk sida först måste åtgärdas och att det i vårt planförslag fram till 2025 saknas medel till att utföra en sådan åtgärd.</p> <p>6) Vi emotser ett fortsatt gott utredningsarbete och lämnar gärna synpunkter i utredningens senare skeden.</p>	<p>2) Innspill ang dagens situasjon for antall persontog og kryssningsspor inngår i null-alternativet. Et økt markedspotensial med økt frekvens avhenger av dobbeltspor, men også av tilgjengelig togmaterieell (operatørens ansvar). Markeds- og transportanalyser bygger på KVU Trondheim-Steinkjer.</p> <p>3) Innspill ang godsomlasting overleveres til videre utredninger ang arbeid med godsstrategi. Gjennom NTP er det initiert en bred samfunnsmessig godsstrømsanalyse i 2014, der fremtidig terminalstruktur inngår. Hvorvidt eksellast er tema i denne analysen, er usikkert p.t. JBV melder behov om at Trafikverket involveres i dette arbeidet.</p> <p>4) Innspill ang potensial i persontrafikk mellom Norge og Sverige tas til følge i den grad det får betydning for tiltaket totalt sett.</p> <p>5) Det er etablert et samarbeid mellom Trafikverket og JBV i elektrifiseringsprosjektet.</p> <p>6) Ønsket om videre samarbeid imøtekommes.</p>
Sør-Trøndelag Bondelag (12)	<p>1) Ad punkt "Forholdet til dyrkajord" I tillegg bør følgende vurderes utredet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiendomsstruktur bør utredes sammen med arrenderingsforhold</li> <li>• Kvaliteten på dyrkajorda bør registreres i samråd med Norsk Landbruksrådgiving</li> <li>• Muligheter for nydyrking bør utredes sammen med mulighet for reetablering av dyrkingsareal</li> </ul> <p>2) (...) tas særlig hensyn til landbrukets behov for å krysse jernbanelinjen noen få ganger i forbindelse med jordarbeiding, høsting, osv. (...) etableres egen overgang for dette som brukes i henhold til spesielle prosedyrer.</p>	<p>1) Innspillene ang eiendomsstruktur og samarbeid m/ landbruksforvaltningen i kommunene og Norsk Landbruksrådgiving tas til følge. Mulighet til nydyrking omfatter kun areal avsatt til permanent massedeponi</p> <p>2) Innspill tas ikke til følge. Det tillattes ikke planovergang med dobbeltspor, heller ikke for landbruket og må løses med planskilte kryssinger.</p>
Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag (51)	<p>1) (...) pga store konflikter knyttet til utvidelse med dobbeltspor på enkelte deler av strekningen, også må utredes andre alternativer (...) at det foretas en grundlig vurdering av arealbehovet i forhold til den tilliggende bebyggelsen.</p>	<p>1) Innspill angående alternativsvurderinger tas til følge for Trondheim S-Leangen. Arealbehovet for dobbeltspor er betydelig mindre enn influensområdet vist som korridorer i forslag til planprogram. Se</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>2)(...)det må være holdeplasser i forhold til bolig, arbeidsplasser og forhold til annen offentlig transport.</p> <p>3)(...)Høyhastighetsutredningen fra 2011 (...) ulike lokaliseringer for Trondheim sentralstasjon (...) på Lerkendal.</p> <p>4) (...)mest mulig av traseen øst for Leangen må gå i tunnel for å åpne opp strandlinjen langs Trondheimsfjorden til friluftslivsformål.</p>	<p><i>kommentarer til Trondheim kommune, punkt 2.</i></p> <p>2)Utredningen ang stoppmønstre skal ivareta både lokal-/regional- og fjerntrafikk.</p> <p>3) Regjeringen har varslet at høyhastighetstog ikke skal prioriteres i planperioden 2014-2023, og Trondheim S består. En mulig høyhastighetstrase i framtida (jf nevnte utredning) inngår som konsekvens i KU for valg av trasé Leangen-Hornmelvik.</p> <p>4) Innspill tas til vurdering</p>
Naturvernforbundet i Malvik (42)	<p>Ytre og midtre alternativ vil ødelegge dyrkemark, rekreasjonsområder, strandsoner og viktige oppholdssteder for sjøfugl i kommunen. Disse alternativene vil også bidra til økt støvforurensning som vil påføre dyr og mennesker ukjente konsekvenser.</p>	Innspillene tas til vurdering
Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag (15)	<p>1)Legger man om store deler av jernbanen, for eksempel i tunnel, kan man frigjøre store deler av strandsonen mellom Trondheim og Stjørdal. Dette skulle gi bedre tilgang til strandsonen for mange mennesker og mulighet å etablere en tursti og sykkelvei (...)en god investering med tanke på folkehelsen(...) følge opp mål om reduksjon av støv må man derfor gjennomføre støvbegrensende tiltak</p> <p>2)(...)må endre navnet på planen til "Dobbeltspor, tursti og sykkelvei Trondheim – Stjørdal". Sykkelvei må inngå som en del av planprosessen med Statens vegvesenet som tiltakshaver. (...)man må ta med den gamle traseen i planen for å få en helhetlig plan for tursti og sykkelvei (...)Særlig forhold (...)Forhold til gang- og sykkeltrafikk må inn som et eget område.</p> <p>3) Formål: Hovedmål for NTP 2014-2023 må nevnes, og gi et nytt kulepunkt: "Traffikkveksten i byområdene må skyes med kollektivtransport, gåing og sykling" (...) Konkrete mål for prosjektet: Overføring av persontrafikk fra bilreiser til kollektiv, sykkel og gange gjennom (...)</p> <p>4)Jernbaneverkets utredning av høyhastighetstog (...)tiltaket må ha dette som en forutsetning, og justere korridorene slik at løsningsen på Ranheim er forenelig med høyhastighetstog i tunnel mellom Ranheim og Lerkendal.</p> <p>5) Regional og lokal utvikling bør vurderes til taksens evne til å transformere valg av</p>	<p>1)Innspill tas til vurdering</p> <p>2)Navneendring tas ikke til følge. Analyse av dagens infrastruktur omfatter også sykkeltransport. JBV utarbeider tematiske planer til jernbaneformål og der nødvendig tilpasning av sideareal inngår. Mulig ny bruk av frigitte jernbanearreal inngår i KU som en konsekvens. SVV deltar i arbeidsgrupper.</p> <p>3)Innspill ang Formål tas delvis til følge. Innspill ang konkrete mål for prosjektet relatert til overføring av persontrafikk fra bilreiser til sykkel og gange inngår ikke i dette prosjektet. Innspillene ang. økt kollektivandel, støvreduksjon etc tas med som konsekvenser i KU.</p> <p>4) <i>Se kommentarer til Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, punkt 3.</i></p> <p>5)Innspillene tas delvis til følge gjennom å inngå i analysene ved valg av</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
<p>Trondheimsregionens friluftsråd (52)</p>	<p>transportvalg i stasjonsbyene og i stedene langs sykkelveien. (...) Prissatte konsekvenser: Transportanalysen må skille mellom kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk. (...) Organisering av planarbeidet: Sykkelvei er en del av de tematiske arealplanene som lages.</p> <p>6) (...) Silingprosess: De prissatte konsekvenser må tas med, og som et minimum transportanalysen.</p> <p>1) Fri uftsrådet ønsker å bli tatt med som ressursinstans med tanke på friluftsliv og rekreasjons forhold i planarbeidet.</p> <p>2) Eksisterende jernbanetrase må omdisponeres til framtidig turveg (...) innarbeides i løsninger (...) etablert en sammenhengende kyststi fra Trondheim til Stjørdal i tråd med intensjon i Strandsoneplan for Trondheimsregionen.</p>	<p>lokasjon for kollektivknutepunkt. Sykkelveg inngår ikke i dette prosjektet, men kan være en konsekvens i KU.</p> <p>6) Innspill tas til følge</p> <p>1) Ønsket om delikakelse i planprosess tas til følge</p> <p>2) Se kommentarer til Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag, punkt 2.</p>
<p>Syklistens Landsforening i Trondheim (34)</p>	<p>1) Gang- og sykkeltrafikk til og fra stasjonene kombinert med rask og hyppig togforbindelse vil bidra til å nå målene i Nasjonal transportplan 2014-23 om at trafikkveksten skal skje med kollektiv, gang- og sykkeltrafikk.</p> <p>2) Merknadene (...) fra Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) i Sør-Trøndelag (...) omtalte sykkelveg bør være sykkellekspresveg, (...)</p> <p>3) Forutsetning for planlegging er forholdet til høyhastighetstog og fremtidig hovedstasjon i Trondheim. (...) på Lerkendal og videreføring østover i tunnel under Strinda frem til Ranheim. (...) tiltaket må ha dette som en forutsetning, og justere korridorene slik at løsningen på Ranheim er forenelig med høyhastighetstog i tunell mellom Ranheim og Lerkendal. (...) korridoren Ranheim – Lerkendal må analyseres som et alternativ til korridoren Ranheim – Trondheim S.</p> <p>4) (...) mulig trase for bybane. Analysen må komme inn på forholdene sørvest for Trondheim S, hvor bl.a. historiske momenter og annen infrastruktur er et hinder for dobbeltspor på Dovrebanen (Størenbanen) syd for Trondheim S.</p>	<p>1) Inngår i analyser for stoppmønstre</p> <p>2) Se kommentarer til Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag, punkt 2.</p> <p>3) Innspill ang. «korridoren Ranheim-Lerkendal» tas delvis til følge. Trondheim sentralstasjon vil forbli framtidig hovedstasjon i byen i overskuelig framtid og bygges f.t. om for å tilpasses dette, og alternativer som ikke varetar dette utelates. Hvorvidt høyhastighetsutredningen kan varetas gjennom de ulike foreslåtte alternativene inngår som konsekvens i KU.</p> <p>4) En vurdering av differensiert togtilbud inngår, mens en mulig bybanetrase ikke inngår i dette planarbeidet. Analyse av forholdene sør for Trondheim S inngår ikke i dette planarbeidet.</p>
<p>Næringsforeningen i Trondheimsregionen og Fagråd for næringslivet i Malvik (40)</p>	<p>1) Det er avgjørende (...) at jernbanens stoppesteder (...) utvikles i tråd med ambisjonene i dobbeltsporprosjektet. (...) ikke bli (...) flasketraiser i en framtidig jernbanestruktur (...) med doble spor på strekningen. (...) den nye hovedplanen for Hommelvik stasjon (...) må dimensjoneres og planlegges i tråd med ambisjonene i dobbeltsporplanen. (...) tar høyde for framtidig arealbehov og «tenker stort nok» – både for nødvendige servicefunksjoner rundt holdeplassen, innfaringsparkering etc, men også for</p>	<p>1) Innspill vurderes. I denne planen (KDP med KU) inngår valg av lokasjon for kollektivknutepunkt. Dette planarbeidet omhandler ikke detaljregulering av valgte kollektivknutepunkt. Det vil komme i egne påfølgende planprosesser.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>tekniske nødvendigheter som utvidet perrong, undergang (eller overgang). (...) Hommelvik stasjon innfrir de tekniske kravene for å kunne ta imot regiontog, både på Nordlandsbanen og på øst/vest-forbindelsen (Meråkerbanen).</p> <p>2) (...) behov for flere adkomster til strandsonen</p> <p>3)Næringsforeningen i Trondheimsregionen v/NIT Malvik (...) ønsker å være en aktiv medspiller og bidragsyter i det videre arbeid.</p>	<p>2)Behov for evt nye adkomster til strandsonen vil vurderes.</p> <p>3)Ønsket om deltakelse i planprosess tas til følge.</p>
Næringsforeningen i Trondheimsregionen ved Fagråd infrastruktur (41)	<p>1)(...) satsing på Trønderbanen er fornuftig fordi det gir økt kapasitet for godstrafikk (...) økt mobilitet for pendlere i regionen og bedre kommunikasjon til og fra flyplassen på Værnes</p> <p>2) (...) Ett av alternativene går i rett linje i tunnel mellom Ranheim og Hommelvik. Fordelen vil vel være at reisetiden går ned (Trondheim - Sjørdal) og at strekkingen blir mindre utsatt for ras, men ulempen er at den ikke passerer Malvik og Vikhammer. (...) Dette begrenser verdien av banen for pendlere som bor mellom Ranheim og Hommelvik. Dette er områder der det er forventet vekst i befolkningen.</p>	<p>1)Innspill tar med som mulig konsekvens i KU.</p> <p>2)Innspill tar med som mulig konsekvens i KU.</p>
LO		<i>Ingen innspill mottatt.</i>
NHO Trøndelag (33)	NHO Trøndelag har sendt Jernbaneverkets henvendelse til våre medlemmer som antas å være berørt av Planprogrammet. Svarene følger vedlagt. Vi har ikke gjort oppsummering av dokumentene da vi mener det er riktig å formidle dem individuelt og i sin helhet.	<i>Innspillene er kommentert under de påfølgende innspill fra Øvre Rotvoll eiendomsutvikling AS, Ringnes E.C. Dahls Bryggeri, Norconsult og Statkraft Varme AS</i>
Øvre Rotvoll eiendomsutvikling AS (17)	(...) opprettholder tostoppet på Rotvoll. Det i lys av byutviklingen (...) tar hensyn til planer om et sammenhengende sykkelvegnett gjennom området	Innspill tas med i vurdering av stoppmønster
Ringnes E.C. Dahls Bryggeri (50)	Som nærmeste nabo til jernbanelinjen ber vi om at vi holdes orientert om utviklingen i saken og at vi registreres i adresselisten over berørte.	Forespørsel om informasjon tas til følge
Norconsult (50)	<p>1)(...) målformuleringene (...) burde konkretiseres ytterligere slik at de blir et bedre grunnlag for evaluering av alternativer på ulike delstrekninger.</p> <p>2)Elektrifisering av strekningen bør inn som en forutsetning</p> <p>3)På delstrekning 1 Trondheim S - Leangen bør flere alternativer utredes. (...) Et alternativ kan være å utnytte en framtidig elektrifisert Stavne-Leangenbane i en av</p>	<p>1)Mulighet for ytterligere konkretisering av målformuleringer tas til følge</p> <p>2)Elektrifisering inngår i null-alternativet</p> <p>3)For delstrekning Trondheim S – Leangen gjennomføres et forprosjekt med alternativsvurdering før reguleringsplanarbeidet startes, der</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>retningene.</p> <p>4)Hvordan skal vektningen av konsekvensene i alternativsammenligningen foretaes? Nødvendig å beskrive dette noe mer enn hva som er gjort (...).</p> <p>5)Kan IKAP- samarbeidet i regionen utnyttes aktivt i arbeidet med planene? I så fall burde planprogrammet si noe om hvordan.</p>	<p>Stavne-Leangenbanen kan vurderes.</p> <p>4)Vektlegging av konsekvenser er i hht. metodikken i SVVs Håndbok 140.</p> <p>5)Innspill om samarbeid med IKAP tas til følge</p>
Statkraft Varme AS (20)	<p>Siden en realisering av planprogrammet vil kunne få betydelige konsekvenser for Statkraft, bør vi om en snarlig dialog for ytterligere å forstå konsekvensene av Jernbaneverkets planer for dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal. (...)Eneste "konfliktpunkt" er kryssing mellom eksisterende varmesentral, SARA og sentrum. (...) på Rotvoll ligger fjernvarmeanlegget stedvis innenfor korridor på 200 m (...) krysses jernbanen på to steder (Rotvoll og Ranheimsvegen), men vil krysse på Ranheim (ved papirfabrikken) i nær framtid.</p>	<p>Innspill tas til orientering – JBV tar nærmere kontakt. Korridorene er å anse som influensområder som skal konsekvensutredes og endelig linje er p.t. ikke lagt. Fjernvarmeanlegget inngår i utredningene under eksisterende infrastruktur.</p>
Dekar rettshjelp AS for Johan Torstein Saksvik (73)	<p>(...)planlegges to korte tunneler mellom Ranheim og Vikhamar med tunnelutslag på gnr/bnr 2/1. Arealet for tunnelutslaget er i kommuneplanens arealdel avsatt som LNF-område. (...) Arealet hvor tunnelutslaget er planlagt er for lite til å drive regningsvarende landbruk på og av den grunn har Saksvik et ønske om å få omdisponert denne teigen til boligformål. Det er prosjektert 175 boliger på eiendommen, (...) Arealet ble ikke ved denne kommuneplanulleringen tatt inn som boligformål men det følger av kommunens boligutviklingsstrategi at kommunen ønsker å åpne for boligbygging på de innbygde jordbruksområder (...). Grunneier har planen inn til vurdering hos kommunen. Dersom tunnelutslaget kommer på denne parsellen av gnr/bnr 2/1 vil boligbyggingprosjektet bli spolert.</p>	<p>Innspill tas til orientering</p>
OBOS Forretningsbygg AS (69)	<p>(...)et planområde som omfatter en 100 meter lang korridor sentrert langs dagens spor (...) Opprettholde byggegrense (...) på 15 meter fra senterlinje (eksisterende) spor for utbygging i Strandveien 43 (...) ber om at det nye sporet legges til sørsiden av eksisterende spor, for ikke å legge beslag på verdifull byggegrunn.</p>	<p>Korridoren på 100 m er influensområdet, reguleringsplanområdet vil reduseres betydelig når vi kjenner endelig linjeføring. JBV tar direkte kontakt med OBOS Forretningsbygg for å se nærmere på deres planer og avklare evt konflikter. Det er p.t. uavklart hvor linja skal gå i detalj forbi deres eiendom.</p>
BEBOERSAMMENSLUTNINGER som velforeninger, borettslag mv: Svartlamoen Boligstiftelse (38)	<p>1)Boligstiftelsen støtter satsing på jernbane, men forutsetter at utbygging til dobbeltspor ikke går på bekostning av andre viktige miljøverdier som bomiljø og vernet bebyggelse. (...) går jernbanen allerede svært nært inn på eksisterende boliger og skole,</p>	<p>1)Innspill tas til orientering. JBV har som intensjon at Svartlamon skal være et levedyktig lokalsamfunn på langs og på tvers av jernbanetraseen også i framtiden, og vil hensynta eksisterende bebyggelse og</p>



Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>(...) Svartlamon er et tett boligområde med mange barn. Bebyggelsen er regulert til "Spesialområde bevaring av kulturmiljø" i reguleringsplan vedtatt av Trondheim bystyre i 2001. Dette må planleggingen av dobbeltspor ta hensyn til.</p> <p>2)(...)utbygging til dobbeltspor vil komme i konflikt med bl.a. boliger, verna bygg og skole, uten at omfanget av dette er mer konkret beskrevet.</p> <p>3)(...) også utredes alternative løsninger gjennom dette tett befolkede byområdet, for eksempel tunnel, annen trasé eller eventuelt enkeltspor på delstrekninger dersom andre akseptable løsninger med dobbeltspor ikke er mulig. Svartlamoen boligstiftelse ber om at alternativer tas inn i planprogrammet.</p> <p>4)Svartlamoen boligstiftelse ber også om å bli involvert i planarbeidet ut over informasjonsmøter som er beskrevet på i pkt 5.1.2 i forslaget til planprogram.</p>	<p>miljø for beboere og brukere i planleggingen.</p> <p>2)Boliger, verna bygg og skole vil bli berørt – direkte eller indirekte - og konsekvenser vil utredes som en del av planleggingen.</p> <p>3)Innspill tas til følge. <i>Se kommentarer til Trondheim kommune, punkt 2.</i></p> <p>4)Innspill om medvirkning tas til følge</p>
Ulstadløkken borettslag (58)	<p>1)(...) jernbanelinja som nærmeste (10-15m) nabo (...) murblokk (...) verneklasse C (...) foreslår JBV at bare én korridor utredes. Dette mener borettslaget er svært uheldig. (...) ber om på strekningen Trondheim S- Leangen utredes flere korridorer. (...) fokus på minst mulig arealbeslag og minimalisering av støy (...) utredning av tuneller og «halvtuneller» (...) Ved at flere korridorer utredes, sikrer man et bedre beslutningsgrunnlag (...) bedre dialog med alle som blir berørt. (...) avbøtende tiltak (...) ulike former for støyrreduserende tiltak utredes</p> <p>2)Borettslaget ser gjerne å bli involvert i planprosessen (...) bistå med nyttig informasjon og løsninger</p>	<p>1)Innspill tas til orientering <i>Se kommentarer til Trondheim kommune, punkt 2.</i></p> <p>2)Ønsket om deltakelse i planprosess tas til følge.</p>
Brukerrådet ved Lilleby skole (13)	<p>Med planer om en større elevtrallsvekt, vil skolen ha behov for økte arealer til skolegård, ikke en reduisering. Området rundt hovedbygget og uværsskuret er primært lekeområde og trykghetssone for de yngste elevene våre – i nær tilknytning til toaletter, personalrom mv. (...) Uværsskuret langs gjerdet mot jernbanesporret er ett av svært få bevarte av denne type på landsbasis.</p>	<p>Informasjonen tas til orientering</p>
Dalen Hageby og Dalen Hageby Velforening (27)	<p>1)(...) bevare grøntområde på sørsiden av jernbanen (...)utvidelse av jernbanetrase gjøres nord, mot Lade. (...)planlegges med høyt utnyttelsesgrad, samt at friareal et som er regulert som parkområde benyttes av hele bydelen som rekreasjonsområde. (...) støyberegninger og tiltak for reduksjon av støy</p> <p>2)Dalen Hageby Velforening forventer dialog i forbindelse med planlegging av anleggsperiode. Det vil fra velforeningens side stilles krav i forhold til sikring og</p>	<p>1)Innspill tas til orientering. <i>Se kommentarer til Trondheim kommune, punkt 6 og fylkesmannen i Sør-Trøndelag, punkt 8.</i></p> <p>2)Innspill ang dialog tas til følge og evt. midlertidige anleggsområder vil bli ivare tatt gjennom planarbeidet og istandsatt.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>tilbakestillelse av område.</p> <p>3) dag opplever vi at gjerdet som skal sikre jernbanen til stadighet blir klippet opp av folk som lager en snarvei over sporet. Dette er kritisk da området som grenser mot jernbanen brukes til lek av barn ned i 2 års alderen. Det forventes en mye bedre sikring i fremtiden.</p>	<p>3) Innspill tas til orientering. Skader på dagens gjerde er varslet videre til JBV Bane.</p>
Dalsminde velforening (45)	<p>1) Som velforening for Nerviksvg på Ranheim ønsker vi å få informasjon tilsendt når det kommer ny informasjon/ nye høringsrunder.</p> <p>2) (...) flere alternativer til stasjon/holdeplass for lokaltog på Ranheim. (...) riktig å legge holdeplass i Grilstadområdet. (...) bli en holdeplass som mange vil bruke til og fra jobb.</p> <p>3) (...) opptatt av sikkerheten i forbindelse av elektrifisering og utbygging av dalspor. Det bor veldig mange barn i området, og vet fra før at det er vanskelig å få jbv til å sikre godt nok. (...) mange hus i Nerviksvg som ikke har sikkerhetsgjerde mot skinnene i dag. Dette til tross for mange henvendelser gjennom mange år. Håper vi tidlig i prosessen blir hørt på når det gjelder sikkerhetstiltak.</p>	<p>1) Ønsker om informasjon tas til følge</p> <p>2) Innspill ang togstopp inngår i vurdering av stoppmønstre.</p> <p>3) Innspill ang sikkerhet er utredningstema i planprogrammet. Sikkerhetsforhold relatert til eksisterende bane er JBV Bane sitt ansvar og er levert videre dit.</p>
Ranheimsl velforening (29)	<p>(...) en utvidelse av eksisterende bane er helt feil retning å gå, og er en løsning som vi ikke støtter. Investeringer i jernbane bør være fremtidsrettet med tanke på trasevalg, og det vil være underlig om man velger å øke barrieren mellom bebyggelse og sjøen. Vi ser følgende konsekvenser: (...) mange eiendommer vil bli rasert. (...) usikkerhet i veldig lang tid (...) økt støy og forurensning (...) økte rystelser i grunnen pga. dobbeltspor og økt belastning på banen. (...) barriere mellom strandsonen og boligområder (...) Eksisterende trase (...) er bygget for helt andre forhold og egner seg ikke for utvikling av framtidens togtrafikk bl.a. pga. for knappe kurvaturer og store kvikkleireforekomster i strandsonen. Eksisterende trase gir ikke mulighet for høye hastigheter.</p>	<p>Innspill tas til orientering. Se kommentarer til Trondheim kommune, punkt 5 og 6.</p>
Velforeningen Ranheim Lille (23)	<p>1) Strandsoneproblematikk (...) fri-/grøntområde er økt på Ranheim ift. stor utbygging, (...) planove-ganger (...) til friområdet. Fredet kulturmiljø «Ranheim lille» gnr 25 bnr 266 kv/ kkleireproblematikk i eksisterende trase (smedstrand &amp; væreholmen) (...) Vibrasjoner ved økt hastighet som gir økt risiko for ras. Økt støy og vibrasjon for beboelsen lokalt rundt jernbanelinje. Global oppvarming (...) havnivået vil stige (...) vedlikeholdskostnader som et sporvalg langs sjøkanten vil medføre mtp korrosjon. (...) stasjon /stoppested ved Ranheim Fabrikker/tunnelinnslag østover (ny tunnel). (...) at dagens trase nordover fra Ranheim kan bli sykkelsti/gangvei inn til Stjørdal. Elektrifisering uheldig og kritikkverdig at det planlegges å starte før fremtidens trase er valgt. (...) påvirke landskapsbildet hele sjøsiden inn til Stjørdal, (...) - samfunns-</p>	<p>1) Innspill tas til orientering. Se bl.a. kommentarer til Malvik kommune, punkt 3 og 4, Norges vassdrags- og energiverk Region Midt, punkt 1, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, punkt 8 og Forum for Natur og Friluftsliv Sør-Trøndelag, samt Sør-Trøndelag Fylkeskommune, punkt 6 og 7.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>sikkerhet med høyspent (...) godstog og persontog til Bodø kjører med dieselmotorer. Forringelsen og riving av eksisterende boliger ved utbygging av dobbeltspor på eksisterende trase. (...) vil sannsynlig føre til tvangsflytting for mange.. (...) «rask» avklaring ift at «skaden» og forringelsen av vårt område allerede har skjedd.</p> <p>2)(...)ønsker deltagelse i beslutningsprosessen. (...) ikke blitt kontakket på tidligere tidspunkt, noe vi mener er kritikkverdigg.(...) kommunikasjonen utad bør revideres i videre prosess.</p>	<p>2)Ønsket om deltagelse i planprosessen tas til følge Planprogrammet er første varsel om at JBV nå skal planlegge i området, og berørte parter inviteres inn i planprosessen nå gjennom bl.a. dette planprogrammet.</p>
Væretrøa Grendelag (26)	<p>(...) midtre alternativ som den beste løsningen i forhold til beboerne på Væretvøa. (...) en tunnel fra Ranheim til Vikhammar som sannsynligvis vil medføre minst konsekvenser for beboerne i forhold til støy, forringelse av uteområde og verditap på tilstøtende boliger. (...) vurderes nøye med tanke på grunnforhold som kvikkleire. Det må gjøres en utførlig undersøkelse i forhold til sprengning i fjellet ved utbygging av tunnelen og hvorvidt det kan forårsake bevegelse i grunnen der det er bebyggelse.</p>	<p>Innspill tas til orientering <i>Se kommentarer til Malvik kommune, punkt 1 og 3.</i> Nødvendige grunnundersøkelser inngår i planleggingen.</p>
Hundhammeren Vel (35)	<p>1)For å beholde Vikhammar Stasjon kan det være et alternativ å utrede tunnel fra Ranheim til dagens Vikhammar Stasjon (jf foreslått alternativ trasé) og så ny tunnel straks etterpå videre til Hommelvik (dvs ny trasé).</p> <p>2)(...)ført opp på listen over høringsparter og å bli invitert til fremtidige informasjonsmøter.</p>	<p>1)Innspill til alternative traséer vil vurderes av JBV i planprosessen. <i>Se også kommentarer til Malvik kommune, punkt 2.</i></p> <p>2)Ønsket om medvirkning tas til følge</p>
Gamle frukthagen grendelag (48)	<p>1)Det bør ikke brukes penger på konsekvensutredninger av de to andre alternativene (Vtre og Midtre), med stopp på Vikhammar.</p> <p>2)Det ser ikke bra ut at man har arbeidet med disse planene uten å innvie de som ville blitt berørt. Ingen vi har snakket med hadde hørt om disse planene.</p> <p>3)Saksvikjordet, hvor det er foreslått tunnel, er rasfarlig. Mellom Vikhammar stasjon og Saksvik er det kvikkleire, som vil medføre vesentlig fortrøyede kostnader. Nå ser folk frem til å få tilgang til sjøen og få gang-sykkelvei til Trondheim og Stjørdal langs de gamle sporene ved sjøen. Det er et rikt fugleliv i Saksvikbukta. Rådyr og hjort er ofte å se på Saksvikjordet. Jorda dyrkes, og dyrkbar jord må vi ta vare på. Saksvikjordet er en fin oase for folk i området. Høst, vinter og vår brukes jordet til fritidsformål. Mange barn er der, og barnehager og skoler bruker jordet, særlig om vinteren kryr det ofte av folk der. Så jordet må bevares for fremtiden.</p>	<p>2)Planprogrammet er første varsel om at JBV skal planlegge i området, og berørte parter inviteres inn i planprosessen gjennom bl.a. dette planprogrammet. Planleggingen og medvirkning i prosessen starter nå.</p> <p>3)Innspill om kvikkleire, naturressurser og bruk av arealet ved Saksvikjordet tas til orientering.</p>
Vikhammer velforening	<p>1) Jernbanene er i dag et vesentlig hinder for utvikling og bruk av strandsonen på</p>	<p>1)Innspill tas til orientering. <i>Barrierevirkning og redusert tilgang (samt</i></p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
(24)	<p>Vikhamar. En utvikling (...) vil forsterke ulempene vi har i dag.</p> <p>2) alternativer bør utredes: 1- Vikhammer stasjon flyttes til jordet i Saksvikbukta (...) i tunnel til Malvikbukta eller direkte til Hommelvik. 2- Tunnel fra Væretøda til Malvikbukta og Vikhammer stasjon legges ned. (Jf illustrasjon)</p>	<p>utvikling/bruk) til strandsonen inngår.</p> <p>2) Innspill til alternative traséer vil vurderes av JBV i planprosessen. Se kommentarer til Malvik kommune, punkt 2.</p>
<p>Midsand Vel, v/ Bjørn Herjuan og Marius Mikalsen (37)</p>	<p>1) Midsand Vel ønsker å holdes involvert som interessent i denne saken.</p> <p>2) Prioriter indre alternativ- tunnel Ranheim - Hommelvik. (...) dette er en historisk mulighet for Midsand og Malvik forøvrig til å få frigjort de gamle jernbanelinjene og sikre fri tilgang til strandlinja gjennomgående i Malvik kommune. Med politiske mål om en økning i jernbanetraffikken, vil dette alternativet (indre linje) også forbedre bomiljøet til en signifikant del av Malviks befolkning</p> <p>3) Tenk helhetlig. (...) sees i sammenheng med Vegvesenet sine prosjekter i regionen, (...) sykkelsti mellom Trondheim og Stjørdal. Masse som tas ut for å bygge tunnel vil også kunne brukes til planlagte veier.</p> <p>4) Tenk langsiktig. (...) opp i mot 100 års perspektiv. Dette vil sette kostnadene i et nødvendig perspektiv.</p> <p>5) Vektlegg tilstrekkelig de ikke kvantifiserbare faktorene. Selv om det ikke er enkelt å kvantifisere faktorer som folkehelse, livskvalitet og miljø ber vi om at dette tillegges stor vekt i utredningene, da disse faktorer har stor samfunnsmessig betydning.</p>	<p>1) Innspill om deltakelse tas til følge</p> <p>2) Se kommentarer til Gamle frukthagen grendelag</p> <p>3) Se kommentarer til Forum for Natur og Friluftsliv Sør-Trøndelag, punkt 2</p> <p>4) Nytt-/kostnacsanalysene har et 75 års-perspektiv for de tyngste kostnadsdriverne for jernbane, (tunneler, broer, underbygning mv)</p> <p>5) Ikke-kvantifiserbare faktorer vektlegges etter en standard metode, som ikke-prissatte konsekvenser (jf Håndbok 140 Statens vegvesen)</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
---------------	---------------------	--------------------------------------

<b>PRIVATPERSONER, inkl landbrukseieendommer:</b>		
Ragnhild Ingeborg Støre Govatsmark, Trondheim (39)	1)Det er uklart om det bare er kortstiplede streker som betyr tunnel (og følgelig uklart om hvor en tunnel starter, slutter og evt kommer i konflikt med overflateaktivitet, f. eks. jordbruk). 2)Gristad tilhører korridor 2, ikke korridor 3. ...side 30: Bildet viser strandlinje på Være vestre (Grytbakkfjæra). 3)Jeg konstaterer at det er for sent å kommentere mer radikale trasé- og sentralstasjonsforslag etter at Høyhastighetsutredningen ble lagt i skuffen høsten 2011. Jeg konstaterer også at broer på Være og Malvik og underjordisk stasjon på Vikhamar er avfeid uten høring og sammenlignende konsekvensutredning.	1)Innspill tas til følge. Det er p.t. uklart hvor og hvordan påhugg kan lokaliseres eksakt, og dette skal ses nærmere på i planleggingen. Skravert område (korridor) viser kun influensområde. 2)Innspill ang Gristad og Grytbakkfjæra opprettes. 3) arbeid med NTP 2014-23 har JBV fått varsel fra regjeringen at høyhastighetsutredningene skal legges i bero. JBV har, gjennom forarbeid til planprogram, vurdert broer som lite aktuelle grunnnet grunnforhold, og hensyn til friluftsliv. Underjordisk stasjon er ansett som lite aktuelt grunnnet utrygghet (kriminalitetsforebyggende) og høye kostnader, og JBV ønsker derfor ikke å utrede disse videre. Hvis våre omgivelser insisterer på at dette er vesentlige alternativer som må inngå i planleggingen, så må JBV's vurderinger tas på nytt. JBV er åpen for å vurdere alternativer.
Kristofer Gunnar Paso, Trondheim (9)	Legg med Lademoen stasjon grunnnet kortavstand Trondheim S og Lilleby (...) tidsbesparende	Innspill tas til orientering
Inge Skuseth, Trondheim (18)	(...) forslag til justering av trasé Nedre Charlottenlund / Gristadområdet	Innspill tas med og realismen i skissen vil vurderes i videre planleggingsprosess
Stig Straum, Trondheim (74)	Jeg ønsker å være med på distribusjonslista, ang saker som angår beboere i området "Korridor 2, Leangen og Ranheim	Innspill tas til følge
Helge Iversen, Trondheim (19)	1)Suksesskriterie for å være konkurransedyktig i framtiden vil være hastighet og forutsigbarhet. (...) meningsløst å basere seg på en 130år gammel jernbanetrase. Det viktigste nå er å bygge for høye hastigheter. 2)Elektrifiseringen av Meråkerbanen, som også er en svært viktig oppgradering, må sees i sammenheng med det planlagte dobbeltsporet. Den nye traseen må påbegynnes så tidlig som mulig for å unngå forsinkelser med elektrifisering av Meråkerbanen. Ønsket om hurtig elektrifisering må for all del ikke føre til at man velger en foredelt trasé.	1)Innspllene tas til orientering. 2)Elektrifiseringen er vedtatt oppstartet i NTP 2014-2023. Hvorvidt planlagt dobbeltspor og elektrifisering vil kunne skje i en og samme prosess avhenger av vedtatte arealplaner tidlig 2016 (gjennom denne planprosessen) og prioriteringer i samferdselssektoren gjennom NTP-arbeid i 2016-17 og med påfølgende behandling i Stortinget.
Odd Nygård, Ranheim (36)	1)(...)der dobbeltsporet skal gå langs eksisterende spor blir det bygd støyskjerm/ andre støytiltak før elektrifiseringen av strekningen starter. (...) vil influensområdet kunne begrenses til områder mellom støyskjermene. Da vil verdiene på eiendommen	1)Det er flere forhold enn støy som skal utredes, så influensområdet reduseres ikke med tidligere oppsett av støyskjermmer. En konsekvens av planlegging er at det skapes uklarthet om framtidig løsning. JBV arbeider

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
Jostein Pettersen og Signe Hongset, Trondheim (25)	<p>bli forholdsvis som før (...) Det er urimelig at beboere langs jernbanelinja skal påføres store økonomiske tap hvis de vil selge fordi Jernbaneverket har vist et for stort influensområde på kartet.</p> <p>2)(...) utredes hvor fremtidige kryssinger bør være. (...) naturlige kryssinger for gående og syklende (...) og bør bygges i tillegg til kjørbare underganger.</p> <p>3) Dagens stasjon er en viktig kulturhistorisk del av Ranheim. Planprogrammet bør vise hvordan stasjonen med parken kan videreutvikles.</p>	<p>derfor for at denne usikre perioden skal bli så kort som mulig.</p> <p>2) Innspill ang kryssinger tas til orientering.</p> <p>3) Denne planprosessen skal kun avklare framtidig stoppmønster og videre detaljplanlegging av stoppesteder skjer gjennom påfølgende planer</p>
Terje Fossum, Ranheim (30)	<p>(...) langs det gamle sporet rett gjennom boligbebyggelsen på Lademoen, Leangen, Nedre Char ottenlund og Ranheim. (...) absurd å skulle planlegge en framtidstrettet jernbane: trasé med dobbeltspor for høy hastighet og økt togtetthet rett gjennom disse boligområdene. (...) vil gi støy og rystelser av (...) burde man planlegge nytt ved utstrakt bruk av tunneler, overbygging og trasévalg utenfor de tettbefolkede områdene. Hensiktsmessig fremtidig plassering av en sentralstasjon (...) Lerkendal (...)</p> <p>Dagens spor bør omgjøres til «bybane»</p>	<p>Innspill tas til orientering. Se også kommentarer til Trondheim kommune, punkt 2</p>
Paul, Torkel og Monika Vikhammer, Malvik (32)	<p>1) Arealet gnr/bnr 4/1 er i dag jordbruksareal. I arealplanen for Malvik kommune avmerket til sentrumsnært formål (...) sandstrand som er mye brukt av beboerne 5/1 er regulert til sentrumsnært formål; en tunnel under campingplassen kan neppe forenes med en fremtidig drift (...) fler gravhauger. En ligger da på 5/1 og en annen på 5/3. (...) trasen på Vikhammer blir dyr i pris og at tilgang til strand og fjære blir forringet av elektrifisert tåg og dobbeltspår som også gjør et betydelig inngrep i landskapsbildet. En fremtidig drift av næring som jordbruk/gartneri/ campingplass forringes.</p> <p>2) (...) forenlig med elektrifisering, å bo på berg, med elektrifisert tåg som nabo. Spørsmål: blir om det er gjort undersøkelser i området bergkvalitet og elektrifisert tåg.</p>	<p>1) Innspill ang Charlottenlund stasjonsbygning tas til orientering</p> <p>2) Innspill ang. barnehageetablering inngår ikke i dette planarbeidet</p>
Bjørnar Berget, Malvik (31)	<p>(...) med dobbeltsporløsning og hyppigere avganger vil nok trafikkbildet bli vesentlig forverret. (...) mange som benytter strandområdene til rekreasjon og bading, samt</p>	<p>1) Innspill tas til orientering. Se også foregående kommentarer til Malvik kommune med flere</p> <p>2) Nødvendige geotekniske undersøkelser vil gjennomføres i planprosessen. Grunnforhold (berg/løsmasser) har ingen betydning for risiko ved strømførende ledninger.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	annen sosial aktivitet. (...) Området er også viktig i forhold til hekkeområde for vadefugler og annet fugleliv.	
Sindre Rabben Svedahl, Malvik (16)	(...) Ikke behov for togstasjon på Vikhammer. (...) tilstrekkelig med stasjon i Hommelvik og Ranheim. (...) transport med tog må ha langtransport som førsteprioritet. (...) Å fylle igjen den populære badestranden i Malvikbukta vil være en naturkatastrofe og et uakseptabelt overgrep mot lokalbefolkningen.	Innspill tas til orientering
Ole Bjørn Røste, Malvik (49)	1) Kartskissene på Jernbaneverkets nettsider har lav oppløsning og en målestokk som medfører at det ikke er mulig å se hvordan virkningen ville bli lokalt.  2) (...) Lokalt persontrafikk på skinnegående transportmiddel mellom Ranheim og Være, kan (...) etablere en trikkelinje eller forstadsbane, med snuplass ved Være. Dette burde i så fall utredes selvstendig.  3) (...) ved Saksvikbukta (...) er et særpreget opprinnelig landskap, som er godt bevart fram til i dag, (...) fugle- og dyreliv, samt flere sjeldne og bevaringsverdige planter.	1) Hensikten med kartskissene i planprogrammet er å vise hvilke områder som skal inngå i konsekvensutredningen (KU) til kommunedelplanen, dvs områder som kan bli berørt direkte/ indirekte. Planprogrammet beskriver hva hensikten med planleggingen er og hvordan planarbeidet skal gjennomføres, når og hvor (korridor). Når planarbeidet startes opp (Vår 2014) vil JBV se på konsekvensene for de ulike alternativer og aktuelle interessenter inviteres inn i planprosessen.  2) Innspill ang. egen utredning for trikk Ranheim – Være tas ikke til følge, men en vurdering av hva frigitt trasé <u>kan</u> brukes til inngår som en konsekvens i KU  3) Innspill tas til orientering
Kerstin og Rune Mehli Berg, Malvik (46)	1) Slik jernbanen går i dag er den allerede til vesentlig hinder for utvikling av strandsonen på Vikhammer. En utvikling med flere tog, større fart og installasjoner knyttet til sikkerhet og elektrifisering, vil forsterke de ulempe vi i dag opplever. (...) at jernbane i strandsonen er uønsket. (...) Strandsonen er et rekreasjonsområde som betyr mye for og benyttes ofte av Malviks befolkning. (...) Vi ønsker ikke store inngrep i elendomme som ligger i gamle og godt etablerte villaområder. (...) Vi krever at Jernbaneverket sterkt vurderer den indre løsningen med tunnel fra Være til Hommelvik, og at strandsonen forblir tilgjengelig for innbyggerne i kommunen. (...) Over 90% av innbyggerne sier at de trives svært godt, og nærheten til sjøen er noe av det som fremheves spesielt for trivselen.	1) Innspill om bruk av strandsonen tas til orientering. Foreslåtte alternative traséer Leangen-Hommelvik vil vurderes i kommunedelplan med konsekvensutredning. Se også kommentarer til <i>Gamle fruktågen grendelag, punkt 1.</i>
Sissel Larsen, Malvik (44)	2) Vi krever å bli orientert fortløpende om planprosessen videre. Vi krever bekreftelse på e-post om at henvendelsen er lest og mottatt, og at dere fører oss opp på listen over interessenter.  1) Både ytre og midtre trasévalg vil berøre veldig mange som i dag bor i disse korridor-	2) Forespørsel om medvirkning i planprosess tas til følge.  1) Hvorvidt folk mister sine hjem og/eller får økt støybelastning skal

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
Hogne Nersund Larsen og Stephen Barstow, Malvik (28)	<p>rene. Dersom et av disse alternativene velges vil sannsynligvis flere miste sine hjem og andre vil få store støyplasser. (...)Planene som ble lagt frem ang. trasevalg gjennom Vikhammer har skapt stor bekymring for mange av oss som bor i disse korridorene.</p> <p>2) (...)Vil vi få beholde våre hjem, er det noen vits i å pusse opp, vedlikeholde hus og hage... etc.. Det er mange tanker som dukker opp når slike forslag legges frem. (...) Ettersom valg av trase ikke skal foreligge før om 1-2 år blir det veldig lenge for oss som bor i utsatt område å gå og bekymre seg for hvilket valg som gjøres. Det skaper en uholdbar situasjon for mange.</p>	<p>avklares gjennom konsekvensutredningen. Se også kommentarer til Gamle frukthagen grendelag, punkt 1.</p> <p>2)For behov for avklaringer om evt. oppussing av hus, ta kontakt med Malvik kommune (som har tett dialog med JBV)</p> <p>JBV planlegger så raskt det er praktisk mulig og avhenger av bl.a. Malvik kommune for raskest mulig å få avklart trasé, slik at bekymringer for det uvisse kan erstattes med viten og vedtak tidlig i 2016.</p>
	<p>1)(...)ytre alternativ vil ha betydelige negative konsekvenser for miljø og beboere i Malvik sentrum. (...)Viktigheten til toget har også blitt mindre på grunn av en betydelig forbedring av busstilbudet. (...)En utbygging av dobbeltspor bør benyttes seg av muligheten til å tilpasse infrastruktur til de nye realitetene i reise mønster, bosettingsmønstre, (...)faktum av nyere utbygging i stor grad er lagt i betydelig avstand fra stasjon/holdeplass, samt at busstilbudet er kraftig forbedret.</p> <p>2)(...)Hele kystområdet Ranheim-Hell er under ekstremt press, og flere har foreslått å gi området varig vern, med en kyststi innlagt (...) Hage i Malvikvegen 418 (...)den største samlingen av spiselige vekster i Europa (...) DN listet et ålegrassamfunn i Malvikbukta som lokalt viktig, (...)tre av de viktigste viltområdene i kommunen. (...) det er minst én rødlistet art like vest for Storsand. (...) Området rundt Malvikbukta (...) kvikkleireproblematikk (...) en utfylling av bukta (...) problematisk da dumping av løsmasser kan virke destabiliserende. (...) Under-ganger er problematiske å bygge pga kvikkleire.</p> <p>3) (...) tunnelbygging og frakt av løsmasser (...) partikkelutslipp og derav helsekonsekvenser. I tillegg vil det bli betydelig anleggstrafikk, samt potensielle problemer med vibrasjoner fra tunnelbygging. (...) flere gravplasser (...) Så lenge ytre trasé eksisterer som et alternativ vil det medføre betydelige problemer for de som vurderer salg eller utbygginger. (...) En fjerning av eksisterende trasé vil betydelig øke verdien til nærliggende bebyggelse (...) muligheter for bruk av eksisterende trasé.</p> <p>4) Noen momenter er velkjente og før belyste, mens andre – spesielt tilknyttet dyr og planteliv - er før i for liten grad utredet, noe vi forsøker å få frem her.</p>	<p>1)Innspill angående bebyggelsesmønster og busstilbud tas til orientering</p> <p>2)Innspill angående naturforekomster, kvikkleireproblematikk og belastninger tas til orientering.</p> <p>3) Innspill angående usikkerhet i boligmarkedet i anleggsperioden, tas til orientering.</p> <p>4)Hensikten med planprogrammet er å belyse de tema som skal utredes. JBV vurderer derfor ulike alternative traseer med konsekvenser.</p>
Knut Håkon Martinsen, Malvik (75)	<p>(...) traseen for 3 av 4 alternativer mer eller mindre rett over eiendommen (...) Jeg muligens får behov for en grunnundersøkelse ifm mine byggeplaner. Jeg regner med at også dere vil trenge data angående grunnforhold da området består av "dyp marin</p>	<p>Innspill tas til orientering. Våre behov for evt geotekniske undersøkelser på det aktuelle området er p.t. ikke fastlagt</p>



Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>avsetning". Mitt spørsmål blir da: Kan dere dekke en slik grunnundersøkelse, primært fordi dere trenger data selv men også som ett lite "plaster på såret" for ulempe og belastning deres planer utsetter meg for? Alternativt, dersom dere allerede sitter på data angående grunnforholdene langs planlagt trase - kunne jeg fått tilgang på det som angår området ved min eiendom?</p>	

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
<p>ÅPNE MØTER</p> <p>Svartlamon 24.04.2013</p> <p>(spørsmål/kommentarer med lignende tema er samlet i avsnitt)</p>	<p>1)Ny stasjon på Lerkendal – jf Høyhastighetsutredningen. Er det et alternativ med ny stasjon på Lerkendal – må utredes. Vil det bli vurdert flere lokaltogstopp?</p> <p>2)Viktig å bevare et byøkologisk område. Det kan bli en kamp mellom nordsida og sørsida. Stort inngrep i et viktig område – høres ikke ut som JBV vet hvordan dette blir? Å rive hus hører ikke sammen med en fortetningsstrategi. Hvert hus som rives må JBV bygge opp igjen. Hvis JBV tar hus, vil de erstattes på andre måter?</p> <p>3)Hvilke erfaringer har JBV om å planlegge jernbane gjennom bysentrum?</p> <p>4)Trenger ikke 100m, 13-15m holder. Hva med å bruke mindre maskiner i anleggsperioden - mer skånsom mot arealer? Vil vite mer om bredde både i anleggs-perioden og ferdig spor. Hvor viktig er det at det ene sporet er operativt i anleggsperioden? Hvor lang tid bruker toget på å akselerere fra Trondheim og østover, hvor fort kjører det forbi her?</p> <p>5)Det verste som er, er usikkerheten fra nå og til planavklaring. Kan eiendommer løses ut nå før planavklaring? Når er det vedtatt at nytt spor skal legges langs dagens spor fram til Leangen. Flyttet fra Midtsand grunnet usikkerhet rundt logistikkknutepunktet og ligger nå innenfor sonen på Ranheim.</p> <p>6)Legge spor i 2 etasjer utenfor Rotvoll? Hvorfor ikke legge i tunell? Er det mulig å bygge inn banen – som et lokk? Framtidsrettet må være dobbeltspor i tunell. Er dette det eneste trasevalget som er i dag? Hva med godstog i annen trase? Ikke framtid å bygge dobbeltspor i dagens trase, det føles som om det allerede er bestemt. Er det dagens trase dere vil følge, er den fullgod? Utelukker vi alle andre muligheter enn å følge dagens trasé? Hvilke andre traseer er vurdert?</p> <p>7)Litt mer konkret om planprosessen, plan for medvirkning osv. Hvordan er det</p>	<p>1)Trondheim S og Leangen vil opprettholdes. I KU (for KDP Leangen – Hommelvik) vil konsekvensene for de ulike traséene ses i forhold til høyhastighetsutredningen. Stoppmønster for ulike togprodukt inngår</p> <p>2)JBV har som intensjon at Svartlamon skal fungere som ett område på langs og på tvers av banen også i framtiden. Gjennom planprosessen vil det etter hvert avklares hvordan dette skal kunne løses. JBV tar kun de hus vi er nødt til å fjerne grunnet linjeframføring, og er erstatningspliktig for de hus og anlegg vi berører fysisk. Trondheim kommune er ansvarlig for byutviklingen for øvrig.</p> <p>3)JBV planlegger i flere byer/tettsteder i landet vårt for tiden og vi vil høste erfaringer fra disse prosjektene og internasjonale prosjekter i planarbeidet, samt samarbeide tett med Trondheim kommune.</p> <p>4)100 m er en illustrasjon av influensområdet hvor konsekvenser av tiltaket skal utredes. Det er riktig at det konkrete anlegget vil reduseres betydelig (skjønt &gt; 15 m) gjennom planleggingen, men akkurat hvordan er usikkert enda. Inngrepets størrelse skal avklares gjennom planarbeidet og premisser for sporbredde fastsettes i den prosessen. At ett spor er operativt, så mye som overhodet mulig, i anleggsperioden er en premiss i planleggingen. Akselerasjon og hastighet avhenger av togtype og stoppmønster. Dette må vi komme nærmere tilbake til i planprosessen.</p> <p>5)For å redusere tiden for uvisshet forsøker JBV å holde planleggingstiden så kort som mulig, men samtidig følge loven (PBL). Eiendommer kan ikke løses inn før vedtatt reguleringsplan foreligger (juridisk grunnlag)</p> <p>6)Ulrike konstruksjoner som lokk/tunell vil vurderes i videre planarbeid. JBV vil gjennomføre et forprosjekt til reguleringsplanen der alternative traseer Trondheim S- Leangen gjennomgås, vurderes og dokumenteres. (Dette med bakgrunn i innspill fra det åpne møtet på Svartlamon)</p> <p>7) JBV utarbeider en informasjonsstrategi/-plan for å sikre god informa-</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>informert om dette møtet - bør informere bedre om dette seinere? Hva med informasjon til berørte innbyggere? Tar dere hensyn til hva vi sier om plassering av spor? Har vi noen reell påvirkning til høsten?</p> <p>8) Kan en konsekvensutredning ende opp med at et tiltak ikke blir gjennomført, eller føre til at man søker andre alternativer?</p> <p>9) Unger skal ivaretas spesielt i planer etter PBL. Hva skjer med støydemping?</p>	<p>sjon mellom berørte parter og prosjektet. Videre legger PBL føringer for informasjon og medvirkning i arealplanprosessen. JBV forholder seg direkte til rettighetshavere som grunneiere, men allmennheten, brukere og leietakere kan delta på åpne møter og vil kunne finne informasjon på <a href="http://www.jernbaneverket.no/Tronderbanen">www.jernbaneverket.no/Tronderbanen</a>.</p> <p>8) En konsekvensutredning kan synliggjøre at tiltaket ikke bør gjennomføres, og/eller anbefale alternative løsninger.</p> <p>9) Forhold til barn og unge, samt støvskjerming inngår i KU.</p>
<p><b>Stjørdal 25.04.2013</b></p> <p><i>(spørsmål/kommentarer med lignende tema er samlet i avsnitt)</i></p>	<p>1) <i>Informasjon gitt av Stjørdal kommune v/Klas Kolden: I kommuneplanens arealdel (gjeldende 2002-2013) er byggegrense 30m, hvis ikke annet er fastsatt i reguleringsplan. Det arbeides med ny KPA og der er det avsatt 30m hensynssone på begge sider av jernbanen (midlertidig bygge og deleforbud). I reguleringsplan Trondheim lufthavn-Værnes er areal under flyplass avsatt.</i></p> <p>2) <i>Er det noen planer for å beholde den gamle brua (Hell-Værnes)? Hva med gang/sykkelveg på den gamle jernbanebroa? Informasjon gitt av Stjørdal kommune v/Klas Kolden: Dette avhenger av at noen tar ansvar for drift, vedlikehold og sikkerhet.</i></p> <p>3) <i>Skremmende at JBV ikke bygger ut traseer ferdig, jf Gevingåsen, man kunne vært ferdig nå og sluppet en ny anleggsperiode.</i></p> <p>4) <i>Lite snakk om stasjoner i planprogrammet. Er det ikke viktig at planprogrammet tar for seg modernisering av stasjonene? Hva er knutepunktene på strekningen? Toget må være lettvent – høi i huet å legge ned stopp ved Levanger sykehus for eksempel. Er det midler til stasjoner i NTP?</i></p> <p>5) <i>Når er oppstart av fysisk arbeid og når kan det stå ferdig? Blir det slik at elektrif-</i></p>	<p>2) JBV har ingen planer om bevaring av nevnte bru.</p> <p>3) JBV forsøker nå, gjennom å arbeide helhetlig med hele strekningen Trondheim-Stjørdal, å unngå gjentagende og lange anleggsperioder. JBV forsøker å legge til rette for helhetlige utbygginger gjennom faglig tilnærming, men dette avhenger likevel av politiske prioriteringer på nasjonalt nivå.</p> <p>4) Dette planprogrammet omfatter kun vurderinger av stoppmønster og arealplaner for å sikre nødvendige stasjonsområder og holdelasser, mens videre detaljplanlegging skjer i egne planprosesser. Avklaring av lokalisering av knutepunkt inngår, og samarbeid med andre kollektiv-aktører skal bidra til at toget blir et effektivt og godt tilgjengelig kollektivtilbud. I inneværende NTP inngår bygging av Værnes holdplass og Stjørdal stasjon i Stjørdal kommune, og videre vil elektrifiseringen kanskje innebære endringer på eksisterende stasjoner. Dette siste er et eget prosjekt.</p> <p>5) Anleggsstart og ferdigstillelse avhenger av prioriteringer i NTP,</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
<p>Malvik 26.04.2013</p> <p><i>(spørsmål/kommentarer med lignende tema er samlet i avsnitt)</i></p>	<p>fisering kommer først og så bygges det nye traseer etterpå?</p> <p>6) Når blir det nye folkemøter, får vi beskjed?</p>	<p>Regjering og Storting. Det er politisk besluttet elektrifisering av banen, og elektrifisering skal derfor skje før dobbeltsporutvikling. Uansett er vedtatte arealplaner en forutsetning for å kunne prioritere et dobbeltspor gjennom nevnte kanaler. Hvorvidt dette kan åpne for samhandling er politikk og vites derfor ikke p.t.</p> <p>6) Reguleringsplanarbeid Værnes-Stjørdal oppstartes først sommer/høst 2014 med åpne møter.</p>
<p>1) Tunell eneste aktuelle alternativ – bortkastet tid og energi å vurdere de andre. Ytre trase ødelegger den fineste sjøstrekningen, heller korte ned på reisetid. For-enkle konsekvensutredningen, er det mulig å revidere planprogram og redusere omfang (konsentrere seg bare om indre linje)? Gå kun for ett alternativ! Vikhamar stasjon er bortkasta, ofrer gjerne stasjonen og tar heller bussen. Bare 60-70 personer tar toget per dag. Bussen tar resten, er mer effektiv.</p> <p>2) Er det grunnnet Containerhavn Midtsand at ytre/midtre alternativ går dit? Er det pengene som avgjør? Tror JBV at tunellen koster mest? Hva er JBV's favoritttrase?</p> <p>3) Hva er forskjell på reguleringsplan og kommunedelplan? Når kommunen har vedtatt kommunedelplan – har vi ingen klagerett? Hva hvis kommunen sier nei?</p> <p>4) Hvor mye godstog vil det gå – hva med støy/rystelser? Hva med næringsareal? Hva med barneskolens nærhet til linja? Malvikbukta er et kvikkleireområde. Hundhammeren, det ble oppdaget kvikkleire i forbindelse med undergang. Steinmasse fra tunellene – hvor skal de brukes? Hva skjer med forlatte områder? Bonus å frigjøre areal. Hva med G/S-veg langs sporet slik Trondheim kommune arbeider for?</p>	<p>1) JBV ser mer enn ett alternativ på strekningen og vil arbeide videre med flere alternativer for å ha tilstrekkelig faktagrunnlag for å kunne velge mellom mulige traseer. I dag vet JBV ikke nok om muligheter og begrensninger i aktuelle korridorer. De ulike alternativene har ulike konsekvenser – av positiv og negativ art.</p> <p>2) Midtsand som containerhavn er ikke avgjørende for forslag til korridorer. Nytt logistikknutepunkt for Midt-Norge er enda ikke fastlagt. Kostnader er én faktor i valg av alternativ. I utgangspunktet er det mer kostbart å bygge jernbane i fjell enn i åpent lende, men bygge- og vedlikeholdskostnadene for de alternative linjene er ikke fastlagt. JBV har ingen favoritt-trase – det er derfor vi starter en åpen planprosess nå for å avklare hva som er mulig å få til.</p> <p>3) Gjennom en kommunedelplan (KDP) med KU får vi avklart hvilken korridor som det skal arbeides videre med (sliingsprosess). Valgt korridor inngår deretter i kommuneplanens arealdel til vedtatt reguleringsplan (RP) for traseen foreligger. RP avklarer i detalj hvordan dobbeltsporet skal utformes, inklusive midlertidig bruk av areal, og er det juridiske grunnlaget for ervervelse av grunn. En vedtatt KDP kan ikke påklages. Hvis kommunen velger å ikke vedta JBV's forslag til KDP, kan saken sendes til departementet for avgjørelse.</p> <p>4) Det er uttalt nasjonal politikk å øke andelen gods på bane og sjø og redusere på veg. Hvor mange godstog som kommer på denne banestrekningen vet vi per i dag ikke, men prognoser vil inngå i KU. Beregning og håndtering av støy- og rystelser, vurdering av næringsareal og -interesser, samt hensyn til barn og unge inngår i KU. Videre vil kvikkleire og evt andre problemområder kartlegges og konsekvens-</p>	

Innspill fra:	Essens av Innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>5)Møtet ikke opplyst godt nok Dårlig informert på forhånd. Mailingliste – enkelt- personer/grendelag/gårdsbruk) Evt samle seg på tvers av velforeningene?</p> <p>6)Gis det ingen dispens i korridorene? Byggeforbud i korridorene? Hvor mye areal går med til dobbeltspor?</p> <p>7)Hydrogendrevne lokomotiv foreligger – er det vurdert</p>	<p>utredet, samt bruk av tunnelmasser, midlertidige og permanente massedeponi inngår i KU og arealplaner. Frigjøring av eksisterende spor inngår som en konsekvens i KU. Hva frigjorde areal skal brukes til inngår ikke i KDP, men først i RP.</p> <p>5) Det er en god ide å organisere felles lag/vel, spesielt relatert til KDP-korridorene.</p> <p>6) Det gis ikke dispensasjon, hvis JBV eller Malvik kommune ser at det omsøkte tiltaket kan redusere realismen i dobbeltsporet i den aktuelle korridoren. For øvrig kan det gis dispensasjon, men vær oppmerksom på at evt ulemper relatert til jernbanetiltaket ikke kompenseres for nybygg/nye tiltak. For å begrense perioden med usikkerhet, vil JBV samarbeide tett med Malvik kommune for effektiv saksbehandling og planprosess. Endelig arealbehov for dobbeltsportiltaket fastsettes i RP. Et «normalprofil» for selve dobbeltsporkonstruksjonen er 16-20 m pluss sideareal, skjæringer /fyllinger, plattform, sikkerhetssoner, samt nødvendige areal til over-/undergang, kjørebærer, nødtilgang etc.</p> <p>7)Hydrogendrevne lokomotiv er ikke vurdert i dette tiltaket, da dette er typisk overordna føringer som fattes sentralt.</p>
<p>Ranheim 29.04.2013</p> <p><i>(spørsmål/kommentarer med lignende tema er samlet i øvsnitt)</i></p>	<p>1) Elektrifisering før ombygging til dobbeltspor? Hvorfor ett felt i Gevingåsen? Samfunnsnyten – hvorfor forventes høyhastighetsbane nå?</p> <p>2)Godsterminal – hvor kommer den? Gods og fjern tog blir fortsatt på diesel. Dobbelthastighet – betyr det dobbelt støy og vibrasjoner? Krav til sikring i boligområder – hvem betaler det?</p>	<p>1)Elektrifisering er beskrevet tidligere. Ett løp i Gevingåsen ble bygd innenfor de rammer Stortinget gav JBV, men JBV sørget samtidig for å sikre areal til et ekstra tunneløp i reguleringsplanen. Strekingen Hommelvik–Hell vil konsekvensutredet. Høyhastighetsbane er ikke et tema i NTP 2014-2023.</p> <p>2)Når og hvor ny godsterminal kommer er usikkert. Det er kun person-togtrafikk Trondheim S – Steinkjer som vil driftes med elektriske tog. Støy og vibrasjoner avhenger av togtype, kvalitet på selve linjekonstruksjonen, terrenghold mm og støyberegninger vil inngå i KU. Når det gjelder ansvarsforhold for sikring, så er det i prinsippet «førstemann på ballen». Hvis boligene allerede foreligger, så er JBV ansvarlig for å sikre i forbindelse med etatens tiltak, men ved etablering av nye boliger, vil JBV kunne kreve at tiltakshaver (utbygger) må ta kostnader og selv påse at det sikres.</p>

Innspill fra:	Essens av innspill:	Kommentarer fra Jernbaneverket (JBV)
	<p>3)Markedsprisen er påvirket av denne korridoren. Det er skapt usikkerhet – dette påvirker markedet. Når får folk erstatning og på hvilket nivå? Når mister vi hjemmene våre? Når er folk berørt?</p> <p>4)Hvor nøyaktig er linja i kommunedelplanen? Kan influensområdet utvides ved behov? Kan man komme med alternative traseer? Når vet vi hvilken trase som velges? Mulig å legge traseen under bakken? Kan det gås med tunell helt fram til Leangen? Kan alle tre alternativene forkastes? Hva betyr det av ekstra tid?</p> <p>5)Hvor vil folk på Ranheim at toget skal stoppe? Hvordan gjøre det beste utav det som kommer? Ønsker å få stopp på Ranheim? Kartillustrasjonen mangler stipling ved Rotvoll. Væretøya er kvikkleireområde.</p> <p>6)Kritisk til utlysningsprosess – alle må tilskrives. Ønsker å få tilbakemeldinger på innspillene. Må beboerne organisere seg, og hvem kan bistå med etablering av vel etc (jf Forsvaret rolle på Ørlandet)</p>	<p>3)Grunnerverv er en gjennomregulert prosess og det finnes god informasjon om hvordan dette gjennomføres på <a href="http://www.jernbaneverket.no">www.jernbaneverket.no</a> ("Grunneier møter Jernbaneverket") Først når det foreligger en vedtatt reguleringsplan kan grunnerv gjennomføres. Tiltaket må inngå i NTP og Stortingets årsbudsjett før evt. innløsning av boliger. Begrepet «berørt» omfatter både direkte og indirekte konsekvenser i byggeperioden og permanent.</p> <p>4) Korridorene omhandler influensområdet i KU. Som grunnlag for å avgrense disse korridorene er foreløpige linjer (som fungerer jernbaneteknisk) utarbeidet, men der konsekvenser for omgivelsene ikke er avklart. Disse linjene er ikke nøyaktige og justeringer vil forekomme. Influensområdet (korridoren) kan justeres hvis JBV eller andre parter ser at den ikke er tilstrekkelig. Alternative traséer kan foreslås i kommunedelplanarbeidet (fortrinnvis tidlig i prosessen). JBVs intensjon er at endelig trasévalg avklares 2015. Hvorvidt det er mulig å legge deler av traséen under bakken avhenger av grunnforhold, andre konstruksjoner, kurvatur, kostnader mv. Tunnel fra Ranheim til Leangen er neppe realistisk. Grunnforhold (løsmasser) og horisontalkurvatur (banen skal bl.a. over Håkon den 7. gate) tilsier dette. Tunnel på deler av strekningen kan være aktuelt. Hvis alle tre alternativer forkastes seint i planprosess, så kan dette forsinke planene med 1-3år.</p> <p>5)Stoppmønster for ulike togtilbud inngår i arbeidet, grunnforhold skal undersøkes, og illustrasjonene i planprogrammet korrigeres.</p> <p>6)PBL legger føringer for medvirkning og informasjon i planprosessen. I tillegg utarbeides egen kommunikasjonsplan for prosjektet (<i>omtalt tidligere!</i>) Tilbake-meldinger på alle innspill ligger i dette dokumentet, som også følger endelig planprogram for fastsettelse. Det er en fordel at ulike interessenter (som beboere, grunneiere, friluftinteressenter etc) organiserer seg. Dette bidrar til å effektivisere medvirkningen og sikre toveis informasjonsflyt. Den enkelte må selv ta ansvar for organisering.</p>