



NOTAT

Tema	Dobbeltsporet jernbane - Oppsummering av innkomne innspill
------	--

Dato	Avsender
06.11.18	Morten Bondø
07.11.18	Thomas Lilleeng
16.11.18	Ranheim Vestre AS
26.11.18	NSB
03.12.18	Direktoratet for mineralforvaltning
23.11.18	Fjæraskogen barnehage
03.12.18	Statens vegvesen, region midt
05.12.18	Trondheimsregionens friluftsråd
07.12.18	Ranheim Arbeider Samfunn
12.12.18	Fylkesmannen i Trøndelag
10.12.18	Grilstad Marina
13.12.18	Selberg Arkitekter AS
11.12.18	Stiftelsen Rotvoll gård
12.12.18	Rotvoll Eiendom
12.12.18	Helge Iversen
13.12.18	Eirik Engen
13.12.18	Eli Helen Lillesæter
14.12.18	Ranheim Paper & Board AS
14.12.18	NHO Trøndelag
14.12.18	Trøndelag fylkeskommune
15.12.18	Sameiet Sjøhaven
15.12.18	Næringsforeningen i Trondheim
19.12.18	Norges vassdrags- og energidirektorat

Morten Bondø

Ser ut som om dobbeltsporet planlegges rett under huset i Reppevegen 27. Det er etablert en 190 m dyp energibrønn som ser ut til å ligge i båndlagt areal. Hva skjer med denne dersom det skal bygges tunnel?



Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen reserverer areal i en korridor i en bredde på ca 100 meter. Kommunedelplanen båndlegger arealene/ forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til ny detaljplan blir utarbeidet.

Det er ikke avklart hvor selve tunnellopet skal gå i denne planprosessen. Dette betyr at selv om brønnen ligger innenfor det båndlagte arealet er det ikke sikkert at denne blir berørt. Dette vil først bli avklart når man starter med detaljplanleggingen, som kommer etter vedtak av kommunedelplanen.

Thomas Lilleeng

Bor i Nerviksvegen 31a og i planskissen er halve tomten inntegnet i 2 spors prosjektet. Hva har det å si for eiendommen her på Ranheim? Når skal prosjektet iverksettes? Hvordan skal vi kompenseres for eventuell tap av eiendom? Ønsker et utfyllende svar.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen båndlegger arealene/ forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til ny detaljplan blir utarbeidet. Alle byggetiltak innenfor båndleggingssonen skal oversendes Bane NOR for uttale. De vil avgjøre hvilke tiltak som kan tillates og ikke. Med unntak av de restriksjoner som følge av båndleggingen, vil gjeldende kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner innenfor planområdet fremdeles gjelde.

Kommunedelplanen vil danne grunnlag for et nytt planarbeid som skal detaljregulere trase. Det er i denne planen sporet vil bli planlagt i detalj og man vil få klarhet i hvilke eiendommer som blir påvirket. Det vil bli egne høringsprosesser og medvirkningsprosesser når dette arbeidet settes i gang. Det vil først bli etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Finansiering av dobbeltsporet er ikke vedtatt av regjeringen, så dette kan ligge langt frem i tid. Ingenting vil bli bygd før statlig finansiering er sikret. Eventuelt tap av eiendom vil avklares i detaljplanen og man vil da kunne kreve innløsning og erstatning på vanlig måte.

Ranheim Vestre AS

Ranheim Vestre AS har planer om å utvikle deler av eiendommen Ranheim Vestre til bolig- og næringsformål. Dette er i samsvar med kommuneplanens arealdel 2012-2024, hvor de aktuelle deler av eiendommen er omdisponert fra landbruk til bolig- og næringsformål. Planforslaget for Vestre Ranheim (r20150012) ble sendt inn til kommunal behandling i mars 2016. På grunn av Bane NOR sine planer for dobbeltspor har planprosessen for Ranheim Vestre tatt tid.

Kommunedelplanen for dobbeltspor Leangen - Hommelvik viser en 100 m bred båndleggingskorridor over planlagt jernbanetunnel. Tunnelen, og dermed korridoren, krysser eiendommen Ranheim Vestre og båndlegger deler av eiendommen avsatt til bolig- og næringsformål på ubestemt tid. Båndleggingen vanskeliggjør en effektiv og helhetlig utvikling av eiendommen. Ranheim Vestre ligger 15-30 m høyere enn antatt tunnelinnslag ved Peder Myhres veg, noe som gjør at det skal være uproblematisk å finne en utbyggingsform som sikrer gode vilkår for bygging av jernbanetunnelen. Det virker uheldig og unødvendig å forhindre utvikling av store deler av eiendommer, i påvente av en reguleringsplanprosess som kan ligge langt fram i tid. Det bør være tilstrekkelig at kommunedelplanen sikrer at det foregår en dialog med Bane NOR rundt konkrete utbyggingstiltak der hvor bebyggelse kan bli liggende over tunnelen, uten at eiendommene båndlegges langt fram i tid. En slik bestemmelse er bl.a. brukt i reguleringsplan for E6 Øst, delplan 2 (R1170c), som bruker restriksjonsområder med krav om at tillatelse fra vegeier må innhentes før inngrep i grunnen tillates.

Vi ber derfor om følgende endring i kommunedelplanen:

-Differensiering mellom jernbanestrekninger over og under bakken. På strekninger hvor jernbanen blir



TRONDHEIM KOMMUNE

liggende under bakkenivå, vil båndleggingssonen kunne erstattes med en generell hensynssone («restriksjonsområde») som sikrer at det må foreligge tillatelse fra Bane NOR før inngrep i grunnen kan utføres.

Hvis bruk av et restriksjonsområde over tunnelstrekninger som beskrevet ovenfor ikke kan aksepteres, ber vi om at korridoren for jernbanetunnelen innsnevres til en bredde på maks 50 m, for å redusere ulempene av planforslaget for de berørte grunneiere.

Rådmannens vurdering:

Bane NOR har redegjort for at det er vanskelige grunnforhold i området og spesielt rundt tunnelinnslaget. Da endelig trase for sporet ikke er fastlagt og det er usikkerheter rundt tunnelinnslaget, opprettholdes foreslått båndlegging også for arealene under bakken. Ved søknad til Bane NOR, kan de gi tillatelse til tiltak over tunnelen dersom de vurderes å ikke ha konsekvenser for prosjektet. Dette vil de ta stilling til i hver enkelt søknad.

NSB

Det anbefalte alternativ D1 synes vel begrunnet. Kombinasjonen av dette og IKAP-samarbeidets anbefalte knutepunkt- og omstigningsstruktur vil bidra til å øke togets markedsandel og nytteverdi både i Trondheimsregionen og korridoren Steinkjer - Trondheim. NSB har tidligere uttalt seg positivt til planene for et Ranheim lokalsenter. Vi slutter oss til kommunens merknader om at også nye Ranheim stasjon må integreres i det planlagte lokalsenteret. Tilsvarende gjelder planforslagets forutsetning om at Ranheim st. utformes med tanke på enkel og effektiv overgang til lokal kollektivtrafikk.

Vi støtter kommunen i en raskest mulig gjennomføring av reguleringsplanarbeidet etter at kommunedelplanen er vedtatt, slik at båndlegging av arealer som da viser seg ikke nødvendig, kan oppheves. Selv om nødvendig planavklaring foreligger, viser det seg imidlertid ofte at det tar lang tid før planene faktisk blir realisert. Den aktuelle traseomleggingen ligger ikke inne i Nasjonal transportplan 2018 - 27. Det innebærer i praksis at det planlagte dobbeltsporet neppe vil kunne påregnes før tidligst i et 15 - 20 års perspektiv, hensyn tatt til både erfaringsmessig kamp om investeringsmidler og byggetid.

Det synes uforholdsmessig lenge å vente til 2030 - 40 med å tilrettelegge for togstopp på Ranheim inkl. enkel og effektiv overgang til lokal kollektivtrafikk /M1. Dvs. at det på tilsvarende måte som at elektrifiseringen tar utgangspunkt i nåværende stasjon, også tilrettelegges for en slik effektiv overgang her - inntil nytt dobbeltspor og ny Ranheim stasjon blir realisert.

Vi registrerer for øvrig at planene for nye Ranheim st. forutsetter at sidesporene til Ranheim Fabrikker fra nåværende stasjon opprettholdes.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen ønsker også en rask planavklaring for dobbeltsporet for å redusere belastningen på berørte parter. Dette er meldt inn til Jernbanedirektoratet gjennom forhandlingene av byvekstavtalen. Jernbanedirektoratet har bekreftet at de jobber med en løsning for å åpne dagens Ranheim stasjon i tråd med byvekstavtalen.

Direktoratet for mineralforvaltning

Det valgte trase-alternativet berører en forekomst med mineralske ressurser, «Solemsvåtan», som Norges geologiske undersøkelse (NGU) har definert som et mulig fremtidig uttaksområde for byggeråstoffer. Forekomsten har ikke fått noen verdivurdering.

Når det ligger en forekomst med mineralske ressurser innenfor det foreslåtte planområdet forventer DMF at det blir vurdert om mineralske ressurser skal være en del av konsekvensutredningen. I



konsekvensutredningen punkt 4.6 Naturressurser, vises det til en del tema som kan være relevante for å avdekke mineralske ressurser som blir berørt av planforslaget. Det ser likevel ikke ut som om at NGUs ressursdatabaser er lagt til grunn når temaet naturressurser er vurdert. Dette er uheldig med tanke på å ivareta potensielt viktige mineralske ressurser som samfunnet har behov for.

Tiltaket slik det er planlagt vil gå i tunnel. Tunnelens beliggenhet mot dypet vil være vesentlig i en vurdering av om planen endrer mulighetene for å utnytte forekomsten. DMF forventer at det før planen vedtas blir gjort en vurdering om planen vil påvirke forekomsten som blir berørt. DMF har ingen informasjon om at det per i dag er aktuelt å ta ut masser fra området. Uttak av knust stein som byggeråstoff regnes som grunneiers mineraler og derfor kan grunneier ha mer informasjon om det foreligger planer eller ny kunnskap om planlagt uttaksvirksomhet. Grunneier bør få mulighet til å gi innspill om også dette temaet i prosessen.

Vi stiller spørsmål ved planens overordnede mål for å eventuelt utnytte overskuddsmasser fra tunneler. I følge informasjon gitt på regionalt planforum skal dette gjøres på et senere tidspunkt. DMF er positiv til at det skal vektlegges at massene skal brukes på en hensiktsmessig måte, sett i en regional sammenheng. DMF anbefaler at det her vurderes å stille krav til bruk av massene framfor å legge opp til deponering. Dette bør gå fram av videre utredninger om hvilke muligheter som ligger i utnyttelse av typen masser som vil genereres fra prosjektet. DMF imøteser varsel om detaljregulering i saken.

Rådmannens vurdering:

Forholdene rundt mineralforekomsten Solemsvåtten er beskrevet i KU-Naturressurser kap 4.2.3:

“Ved Aunvåtten og Solemsvåtten finnes pukkrressurser som i dag ikke drives, men som angis som mulig fremtidige utdrivingsområder. Ressursene er av NGU vurdert som lite viktige. Ved Aunvåtten er det kun grønnstein og gabbro som er vurdert drivverdige. Ved Solemsvåtten er det observert gråvakke/fyllitt.”
Planlagt tunnel vil bli liggende 200 - 250 m under bakkenivå i det aktuelle området og vil derfor sannsynligvis påvirke ressursen minimalt. Krav til massehåndtering må følges opp i det videre arbeidet med detaljreguleringen av sporet.

Fjæraskogen barnehage

Fjæraskogen barnehage er nærmeste nabo til dagens Rotvoll stasjon, og vil således ligge svært nær også den fremtidige trase D/D1 når den er ferdig utbygd.

- I sakens vedlagte konsekvensutredning er følgende listet under seksjon 4.3 "Nærmiljø og friluftsliv" som svært utfordrende ift konsekvenser av dobbeltsporet. Her mangler Fjæraskogen barnehage på lista. Hvorfor er ikke barnehagen oppført?
- Dobbeltsporet er planlagt for å kunne øke kapasiteten langs sporet, og det skisseres lokaltog hvert 15 min, regiontog hvert 30 min, 6 godstog i døgnet m m. Vi antar dette gjelder hver veg. Barnehagen har barn i alderen 1-5 år, og de minste barna sover flere timer hver dag i barnehagen. Alle barna er avhengige av å ha et godt læremiljø for at barnehagen skal kunne oppfylle sitt formål. Hvilke tiltak planlegges for å bøte på negative konsekvenser ifm støy og ikke minst skitt og støv i anleggsperioden og etter at dobbeltsporet har kommet i drift?
- Nærområdet utenfor barnehagens gjerde brukes som turområde av både de minste og de større barna. Som nærmeste nabo til dagens spor betyr det nærhet til togene som går forbi. Hvilke tiltak planlegges for å gjøre sikkerheten rundt dobbeltsporet god nok, både i anleggsperioden og når dobbeltsporet er i drift?

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen for dobbeltspor båndlegger arealene, men eventuelle endringer av dagens bruk kan ikke skje før man har utarbeidet og vedtatt en ny detaljplan for tiltaket. Dette er forhold som vil bli avklart ved detaljplanlegging av traseen. Endring i støyforhold som følge av dobbeltsporet må behandles etter regelverket. Eventuelle tiltak for støy og sikkerhet må følges opp i det videre arbeidet med detaljreguleringen. I reguleringsbestemmelsene til detaljplanen vil man kunne stille særskilte krav til anleggsperioden for å ivareta barnehagen. Dette må følges opp i det videre arbeidet.



Statens vegvesen, Region midt

Ved Ranheim krysser kommunedelplanen over vedtatt reguleringsplan for E6, Ranheim- Værnes, strekning Reppe-Væretunnelen. Ved dette punktet vil jernbanen gå i tunell under E6. Nye veier planlegger en liten revisjon av reguleringsplanen for E6, men løsningen vil ikke bli vesentlig endret sammenliknet med det som er regulert i dag. Høydenivået på veganlegget vil ikke endres i forhold til dagens nivå. Det er planlagt byggestart i 2020.

Det er viktig at jernbanetunnelen planlegges med tilstrekkelig overdekning, slik at ny E6 ikke vil komme i konflikt med tunnelen. Statens vegvesen mener det må redegjøres i planforslaget for hvordan hensynsnone 710 og båndleggingen vil påvirke bygging av ny E6. Videre ber vi Bane NOR opprette dialog med Nye Veier i forbindelse med videre prosjektering av jernbanetunnelen og for gjennomføring av vegprosjektet.

Massehåndtering

Jernbanen er planlagt å gå i tunnel fra Ranheim til Hommelvik. Dette vil medføre mye overskuddsmasse som må håndteres og transporteres uten av det medfører betydelige ulemper for beboere langs transportstrekningene. Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette vil bli et tema som må utredes og beskrives nøye i de påfølgende detaljreguleringsplanene.

Faglige råd

- Statens vegvesen mener det er viktig at jernbanetunnelen planlegges med tilstrekkelig overdekning, slik at ny E6 ikke vil komme i konflikt med tunnelen.
- Statens vegvesen mener det må redegjøres i planforslaget for hvordan hensynsnone 710 og båndleggingen vil påvirke bygging av ny E6.
- Statens vegvesen ber Bane NOR opprette dialog med Nye Veier i forbindelse med videre prosjektering av jernbanetunnelen og for dialog om gjennomføring av vegprosjektet.

Statens vegvesen ber om at kommunen ved sluttbehandling av planen redegjør for hvordan faglige råd er tatt inn og/eller vurdert.

Rådmannens vurdering:

Bane NOR opplyser at jernbanetunnelen vil krysse under E6-traseen to steder; ved Reppe-krysset på Ranheim og ved Sveberg. Overdekningen ved Reppe-krysset vil være 55-60 m og ved Sveberg om lag 120 m over tunneltaket. Dette vil ikke føre til konflikter med vegbyggingen. Videre planlegging av togstrekningen og massehåndtering vil bli avklart i det videre arbeidet med detaljplanleggingen. Bane NOR må ha tett kontakt med Statens vegvesen for å avklare grensesnittet mot ny E6 i det videre arbeidet.

Trondheimsregionens friluftsråd

Trondheimsregionens friluftsråd har ingen kommentarer til planarbeidet med å sikre trasealternativ for fremtidig jernbane, og ser dette som en naturlig del av planarbeidet med å konkretisere et fremtidsrettet alternativ.

Trondheimsregionens friluftsråd mener Bane NOR sitt foretrukne trasealternativ, D - er svært fremtidsrettet og møter fremtiden med et attraktivt kollektivtilbud, samtidig som viktige rekreasjonsområder for en voksende befolkning i strandsonen frigis i boområder med stor befolkningsvekst. Det bør tas høyde for gode park & ride plasser på Ranheim og Hommelvik for å kunne benytte disse også i forbindelse med "tur"trafikk og rekreasjonsformål sommer og vinter. For å bedre nødvendig adkomst til viktige friluftsområder i og ved Stasjonsfjæra i Hommelvik, må jernbanen i området senkes for å åpne adkomst til disse friluftsområdene.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen regulerer ikke arealformål, men båndlegger arealet for videre regulering. Innspillet må tas med i det videre arbeidet med detaljplanleggingen.



Ranheim Arbeidersamfunn

Ranheim arbeidersamfunn slutter seg til Bane NOR sitt forslag for dobbeltspor Leangen - Hommelvik alternativ D1. Detaljplanlegging av område nye Ranheim stasjon og trase til og med tunnelinnslag i henhold til plan alternativ D1 må snarest mulig gjennomføres.

Det må lages en skisse for anleggsperioden som bl.a. beskriver:

- Hvilken veg overskuddsmasse og tunnelmasse skal bringes ut fra området.
- Konsekvenser for metrobus- og matebusstraseer.
- Konsekvenser for annen næringstransport og personbiltrafikk
- Eventuelle avbøtende tiltak

Anleggsarbeidene med tunnel Ranheim-Hommelvik etter alternativ D1 startes opp snarest mulig. Tunnelinnslaget fra Ranheimssiden prioriteres først. Anleggsarbeidene vil være svært hemmende for beboere og videre utbygging av bydelen Ranheim. Nærmeste forbindelse mellom både Ranheim vest og Ranheim øst og til E6 og FV950 vil sannsynligvis være brutt over lengre tid. Ulempene vil øke vesentlig dess seinere arbeidene kommer i gang.

Rådmannens vurdering:

Dette er forhold som vil bli avklart ved detaljplanlegging av traseen. Kommunedelplanen båndlegger en fastsatt korridor, og konsekvensene for enkelttomter vil først bli klart ved en detaljplanlegging.

Massehåndtering, anleggsperioden og eventuelle avbøtende tiltak må tas opp i det videre arbeidet med detaljplanleggingen.

Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen ser det som utfordrende at store arealer båndlegges på ubestemt tid gjennom en kommunedelplan uten mer konkrete avklaringer av arealbruken. Kommunedelplanen for dobbeltsporet viser et relativt stort båndlagt areal som gjør det utfordrende å utvikle sentrumsområdene på Ranheim. En detaljplan vil kunne avklare arealbehov, herunder plassering av tunnelinnslag og større eller mindre lokkløsninger for å redusere arealbeslaget. Slike avklaringer kan gjøre arealutviklingen mer forutsigbar. Eksisterende eiendommer innenfor båndleggingssonen får også tydelige restriksjoner på utvikling av egne boliger. Å leve i usikkerhet om hvilken innvirkning tiltaket vil ha til egen bolig kan over tid være en merbelastning for den enkelte. Det er viktig med tidlig og tydelig dialog med berørte parter, slik at beboere får en avklaring og forutsigbarhet med tanke avbøtende tiltak og eventuelt innløsning av eiendommer der det er aktuelt.

- For å få avklaring av arealbehov, muliggjøre sentrumsutvikling og gi forutsigbarhet for berørte beboere, anbefaler Fylkesmannen å starte detaljplanarbeid for hele strekningen snarest mulig. Fylkesmannen bidrar gjerne i en slik prosess.

I den videre planleggingen vil det blant annet være viktig å ta hensyn til:

- Alternativer for anleggsgjennomføring: Fylkesmannen anbefaler sterkt at det vurderes alternativer for riggområde og anleggsgjennomføring. Tverrslag fra tunnelen for uttak av tunnelmasser kan bidra til enklere anleggsgjennomføring redusere arealbehovet rundt planlagte Ranheim lokalsenter. Andre alternativer bør også vurderes og utredes for å muliggjøre en snarlig lokalsenterutvikling samt for å redusere nærmiljøulempene.
- Massebalanse: Som en del av utredningen av alternative riggområder må det gjøres rede for massebalansen i prosjektet. Det må snarest gjøres overslag over hvor mye tunnelmasser som skal deponeres og vurderes løsninger for deponering av disse. Vi vil allerede nå være tydelig på at det ikke kan legges opp til deponiområder på dyrka jord eller i områder med store naturverdier.
- Dyrka mark: Konsekvensutredningen angir at rundt 16 dekar dyrka jord bli omdisponert som følge av tiltaket. Det endelige omfanget av omdisponering av dyrka jord, samt vurderinger knyttet til driftsmessige ulemper, avbøtende og kompensierende tiltak må avklares gjennom reguleringsplan for strekningen.
- Støy: Det må ved detaljregulering lages detaljert støyutredning for hele strekningen og alle eiendommer som blir liggende i gul og rød støysone må sikres avbøtende tiltak. Mest støyutsatte eiendommer må få tilbud om innløsning. Konkrete støytiltak som lokal skjerming og fasadetiltak må avklares konkret for hver enkelt eiendom. Ved utforming av tiltak må øvrige kvaliteter på



eiendommen, herunder solforhold og utsikt ivaretas. Luftkvalitet må også vurderes i det videre planarbeidet. I områder der togtrafikk kommer nært innpå boliger kan også vibrasjon bli en utfordring for beboerne. Når flere faktorer virker sammen kan det ha en større negativ konsekvens for helse over tid. I forbindelse med detaljplanlegging må også redegjøres for eventuell vibrasjonsproblematikk

Faglig råd til reguleringsplanen:

For å få avklaring av arealbehov, muliggjøre sentrumsutvikling og gi forutsigbarhet for berørte beboere, anbefaler Fylkesmannen å starte detaljplanarbeid for hele strekningen snarest mulig. Fylkesmannen bidrar gjerne i en slik prosess.

Rådmannens vurdering:

Innspill til den videre planleggingen må håndteres i arbeidet med detaljplanleggingen. Rådmannen er enig i at det er viktig å få en planavklaring for dobbeltsporet på plass, spesielt for Ranheim senterområde og de partene som ligger tettest på jernbanelinjen. I byvekstavtalen står det følgende formulering under punkt 2.5: "Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørda, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken."

Grilstad Marina

Planforslaget berører Grilstad gård, ved at deler av eiendommene ligger innenfor området som foreslås båndlagt. Området er regulert til boligformål. Det gamle gårdsanlegget er regulert til spesialområde bevaring og skal restaureres, og deler som tidligere er revet skal gjenoppbygges og benyttes til boligformål. Bane NOR har gitt tillatelse til planlagte tiltak datert 06.04.18. Planlagt dobbeltspor er hensyntatt i byggeprosjektet, og vilkår gitt i tillatelsen fra Bane NOR er innarbeidet. Det forutsettes at kommunedelplanen ikke får konsekvenser for utbygging ut over de vilkårene som allerede er avklart i tillatelsen fra Bane NOR.

Rådmannens vurdering:

Bane NOR har bekreftet at gjeldende tillatelse til tiltak opprettholdes.

Selberg Arkitekter AS

Selberg Arkitekter arbeider med et detaljreguleringsplanforslag for Ranheim sentrum, på oppdrag for Ranheim Utvikling AS. Omtrent halvparten av reguleringsplanområdet ligger innenfor båndleggingssone i forslag til KDP for dobbeltsporet jernbane Leangen-Hommelvik. Området er i KPA avsatt til framtidig sentrumsformål, samt ligger innenfor bestemmelsesområde for lokalsenter, og delvis innenfor bestemmelsesområde for kollektivare og knutepunkt. Det er regulert holdeplass og omstigningspunkt for Metrobuss helt inn til planlagt senterområde. De politiske signalene er at arbeidet med å få utviklet et lokalsentrum på Ranheim skal prioriteres.

Intensjonen i KDP for dobbeltsporet jernbane Leangen-Hommelvik er god, men som det står i planbeskrivelsen til Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Leangen-Hommelvik vil forslaget til KDP «være til hinder for at det kan etableres et senterområde på Ranheim før det er vedtatt reguleringsplan for dobbeltsporet, i verste fall frem til dobbeltsporet er realisert». Dette betyr at de positive ringvirkningene av et slikt lokalsentrum med hensyn til nullvekstmålet også blir utsatt i lang tid, og lokalbefolkningen på Ranheim vil ikke få et nødvendig handel- og tjenestetilbud på lang tid.

Målsettingen må være å få til en prosess der man kan komme fram til gode omforente løsninger for både utvikling av dobbeltspor med ny jernbanestasjon, og et lokalsentrum på Ranheim. Det er derfor avgjørende med et nært samarbeid mellom jernbanemyndighet, Trondheim kommune og tiltakshavere/ grunneiere i den båndlagte sonen for å få de beste løsningene. I den sammenheng mener vi en detaljreguleringsprosess for dobbeltsporet ligger for langt fram i tid. Vi foreslår at dette i stedet kan løses



gjennom et forprosjekt som i nødvendig grad avklarer løsninger og behov i båndleggingsområdet. Dette forprosjektet kan brukes som grunnlag for Bane NORs senere detaljregulering. Dette betyr også at detaljreguleringsprosessen for Ranheim sentrum kan videreføres selv om detaljreguleringen for dobbeltsporet formelt ikke er ferdigstilt og vedtatt. Dette er i samsvar med Bygningsrådets vedtak 23.10.2018 (sak 215/18) og vedtak 27.11.2018 (sak 19/18). Ved detaljregulering av lokalsenteret vil det også være mulig å samarbeide om løsninger, slik at man kan hensynta nødvendige rammebetingelser som dobbeltsporet med tilhørende ny jernbanestasjon gir. Grunnforhold og massetransport i anleggsperioden må avklares.

Rådmannens vurdering:

I byvekstavtalen står det følgende formulering under punkt 2.5: "Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken."

Ranheim senterområde er viktig for kommunen og det vil derfor være et av områdene som må ha høy prioritet i det videre arbeidet.

Stiftelsen Rotvoll gård

Stiftelsen Rotvoll gård er eier av eiendommen Rotvoll nedre. Steinerskolen på Rotvoll og Landsbystiftelsen i Norge avd Camphill Rotvoll disponerer hver sin del av eiendommen. I forutsetningene for overtakelsen av gården fra fylkeskommunen i 2002 er det klare føringer for at jorda skal drives og holdes i hevd, og at gården skal brukes til sosialpedagogisk virksomhet. På jordet, inntil jernbanelinja, drives det en intensiv grønnsaks- og rotfruktproduksjon. I tillegg er det en frukthage med epletrær og bærbusker. Jordbruket har flere viktige kvaliteter og er grunnlaget for det sosialterapeutiske og pedagogiske arbeidet som drives på Camphill Rotvoll. En innskrenking av åkerbruket langs Meråkerbanen vil ha store negative konsekvenser for virksomheten.

I 2012 gravde Statkraft seg gjennom åkeren for å legge fjernvarme, og etterlot seg kummer som hemmer utnyttelsen av sørenden av jordet. Dette reduserte det dyrkbare arealet med en stripe på 10 m. Ekspressykkelvegen som prosjekteres videre fra Rotvoll til Ranheim, er også tenkt lagt i dette området. Dette vil legge ytterligere press på matjorda. Alle momentene må sees i sammenheng.

- Vi krever at det nye sporet legges på sørsiden av den eksisterende linja og at den planlagte ekspressykkelvegen tas med i vurderingen når traseen legges langs vår eiendom.
- Dersom dette ikke er mulig vil vi be om å få erstatningsjord i umiddelbar nærhet.
- Om det blir nødvendig, vil vi kreve en rettslig avklaring for å ivareta våre interesser.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen regulerer ikke arealformål og endelig plassering av jernbanesporet, men båndlegger arealet for videre regulering. Innspillet må tas med i det videre arbeidet med detaljplanleggingen. Spørsmål om eventuell ekspropriasjon og erstatning må tas i forbindelse med arbeidet med detaljplan. Kommunedelplanen utløser ikke grunnlag for ekspropriasjon eller erstatning, da denne kunne båndlegger arealet og ikke er til hinder for dagens bruk av arealene.

Rotvoll Eiendom

Rotvoll Eiendom AS driver næringsutvikling på Øvre Rotvoll, en eiendom på ca 600 dekar. Områdeplan for ca 430 dekar er under behandling hos byplankontoret. På eiendommen, som grenser til dagens jernbanetrase vil det i årene framover utvikles og bygges flere tusen boliger og noe næringsvirksomhet. Togstopp på Rotvoll vil dermed være i gangavstand for flere tusen nye beboere. Det er i dag bedrifter med mange ansatte i gangavstand til togstoppet, blant annet Equinors forskningssenter, og flere er under bygging. De fleste lokaltog også i dag stopper på Ranheim. Klatreparken Høyt og Lavt på Rotvoll er et



populært fritidstilbud, antatt antall besøkende i årene fremover er 20-25 000 pr år. De oppfordres til å reise kollektivt med buss eller tog. Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune diskuterer muligheten for bytog på strekningen Ranheim-Leangen-Stavne-Marienburg-Trondheim S. Vi mener derfor det vil være klokt å opprettholde togstopp på Rotvoll for lokaltog, som er i gangavstand til store arbeidsplasser og i framtiden til flere tusen nye beboere.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen regulerer ikke arealformål og endelig plassering av jernbanesporet, men båndlegger arealet for videre regulering. Innspillet må tas med i det videre arbeidet med detaljplanleggingen. Det må tas stilling til fremtidig potensiale for bruk når man vurderer eventuell avvikling av Rotvoll stasjon i det videre arbeidet.

Helge Iversen

Mener at trasé D1 er den absolutt beste og eneste gode og framtidrettede trasévalget for ny dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik. Det er en del negative konsekvenser ved trasevalg D2 som unngås ved valg av D1:

- Sårbarhet: Jernbanelinjen er en så viktig del av nasjonal infrastruktur at man må unngå å legge jernbanetraséer over kvikkleireområder som grenser til sjøen. Store masseforflytninger på kvikkleiregrunn ved sjøen er svært risikofylt. Dette er grunn nok til å gå bort fra D2.
- Bomiljø: D2 medfører barrierevirkning mot sjøen og forutsetter riving av mange bolighus.
- Egnethet: Hastighet og forutsigbarhet må prioriteres høyt ved bygging av ny linje. D2 er ikke egnet grunnet skarpe kurver.
- Dyreliv: D2 berører våtmarksområde og fjærområde med rikt dyreliv, og vil komme i konflikt med naturverninteresser og dyreliv.
- Nærmiljø/friluftsliv/rekreasjonsområder: Strandsonen er et viktig rekreasjonsområde. Slike naturlig fine strandsoner blir stadig mer unike ettersom byen vokser. Alternativ D1 gir en unik mulighet til å åpne byen ytterligere mot fjorden og strandsonen. D1 frigjør store arealer i strandsonen som vil egne seg til utvidelse av eksisterende rekreasjonsområder i sjøkanten
- Infrastruktur: Trase D2 gir ikke samme mulighet for lokasjon av ny togstasjon på strategisk riktig plass. D1 gir mulighet for ny Ranheim stasjon svært sentralt plassert nært E6 som skissert i planen.
- Ranheim bydelssenter: Det bør være mulig å få til både en ny Ranheim stasjon og et bydelssenter på området nord for papirfabrikken.
- Effektivt anleggsarbeid: Trase D1 kan bygges samtidig som avvikling av trafikk på gammel linje uten forstyrrelser. Det blir langt mer krevende å bygge ny linje samtidig som trafikken opprettholdes ved trase D2.
- Elektrifisering av gammel trasé: Elektrifiseringen av Meråkerbanen, som også er en viktig oppgradering, må sees i sammenheng med det planlagte dobbeltsporet. Den nye traséen må påbegynnes så tidlig som mulig for å unngå forsinkelser med elektrifisering av Meråkerbanen.

Konklusjon:

Dagens trasé er snart 140 år gammel. Den nye traséen må bygges for å være konkurransedyktig minst 100 år inn i framtiden. Nye Ranheim stasjon må legges til en strategisk plass når det gjelder eksisterende infrastruktur slik D1 gir mulighet for. Bygg alternativ D1 og start anleggsarbeidet så snart som mulig for å spare unødvendige kostnader med elektrifisering av gammel trasé. Finn en løsning for bydelssenter ved stasjonsområdet. Bygg i høyden.

Rådmannens vurdering:

Alternativ D1 legges til grunn for videre planlegging dersom kommunedelplanen vedtas som anbefalt. Det må sees på hvordan man kan få realisert bydelssenter på Ranheim i det videre arbeidet.

I byveksttalen står det følgende formulering under punkt 2.5: "Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask



avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken.”

Dobbeltsporet jernbane vil ligge langt fram i tid da prosjektet ikke er tatt inn i Nasjonal transportplan eller er finansiert på annet vis. Kommunedelplanen båndlegger et forslag til trase for videre planlegging, slik at prosjektet på sikt kan realiseres.

Eirik Engen

Jeg bor på nedre Grilstadkleiva 32, og har en grense til jernbanen på ca 40 m. Dersom sporet skal utvides til 2 spor på eksisterende trase vil det få alvorlige konsekvenser for min tomt. 11 store trær og en hekk på 40 m må bøte med plassen. I dag skjermer disse for lyd og innsyn ned på huset. Det er ikke mulig å flytte de nærmere huset, da er det ikke mer tomt igjen. Kompensasjonen vil ikke dekke verdien av plassen/tomten og verdien av et salg i fremtiden. Jeg kommer til å gå på et tap på mange måter. Jernbanen burde ikke gå gjennom bebyggelse på denne måten. Det er uteaktiviteter, unger og dyr som blir påvirket av støyen og farene rundt et jernbanespor. Dersom det er et litt dyrere alternativ å få spore under jorden eller bort fra bebyggelse, så bør ikke det være noe tema. Det er det som er infrastruktur og fremtiden.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen for dobbeltspor båndlegger arealene, men eventuelle endringer av dagens bruk kan ikke skje før man har utarbeidet og vedtatt en ny detaljplan for tiltaket. Dette er forhold som vil bli avklart ved detaljplanlegging av traseen.

Kommunedelplanen vil danne grunnlag for et nytt planarbeid som skal detaljregulere trase. Det er i denne planen sporet vil bli planlagt i detalj og man vil få klarhet i hvilke eiendommer som blir påvirket. Det vil bli egne høringsprosesser og medvirkningsprosesser når dette arbeidet settes i gang. Det vil først bli etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Finansiering av dobbeltsporet er ikke vedtatt av regjeringen, så dette kan ligge langt frem i tid. Ingenting vil bli bygd før statlig finansiering er sikret. Eventuelt tap av eiendom vil avklares i detaljplanen og man vil da kunne kreve innløsning og erstatning på vanlig måte.

Eli Helen Lillesæter - På vegne av sameiet Presthusvegen 12

Ved en eventuell utbygging av jernbane strekning Ranheim - Hommelvik har vi innspill om følgende:

- ved eventuell utbygging setter vi krav om god plan for sikkerhet og støyskjerming. For eksempel støydempende gjerder.
- en eventuell utbygges på skje uten forringelsen av boligverdien.
- Ved en eventuell ekspropriasjon ønsket vi leiligheter i tilsvarende størrelse som dagens boliger, og tilsvarende fasiliteter.
- Dersom det blir vedtatt at sameiet skal rives for å gjøre plass for ny togstrekning krever vi informasjon om dette i god tid. Fra den datoen det blir vedtatt, ønsker vi å vite dette.
- ved en eventuell utbygges ønsker vi en trygg byggeplass, spesielt med tanke på at det er flere små barn i området. Det må være tydelige sikringer. Det må også være en tydelig plan for alternative parkeringsplasser i perioden og eventuelt nye parkeringsplasser ved ferdig utbyggelse.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen for dobbeltspor båndlegger arealene, men eventuelle endringer av dagens bruk kan ikke skje før man har utarbeidet og vedtatt en ny detaljplan for tiltaket. Dette er forhold som vil bli avklart ved detaljplanlegging av traseen. Sameiet Presthusvegen 12 står ikke på listen over eiendommer som er i faresonen for riving.

Kommunedelplanen vil danne grunnlag for et nytt planarbeid som skal detaljregulere trase. Det er i denne planen sporet vil bli planlagt i detalj og man vil få klarhet i hvilke eiendommer som blir påvirket. Det vil bli egne høringsprosesser og medvirkningsprosesser når dette arbeidet settes i gang. Det vil først bli etter at kommunedelplanen er vedtatt.



Finansiering av dobbeltsporet er ikke vedtatt av regjeringen, så dette kan ligge langt frem i tid. Ingenting vil bli bygd før statlig finansiering er sikret. Eventuelt tap av eiendom vil avklares i detaljplanen og man vil da kunne kreve innløsning og erstatning på vanlig måte.

Anleggsperioden og eventuelle avbøtende tiltak må tas opp i det videre arbeidet med detaljplanleggingen.

Ranheim Paper & Board AS

Ranheim Paper & Board AS har gjennomgått plandokumentene og bedriften vurderer at interessene, til vår nåværende- og framtidige virksomhet, ikke er tatt hensyn til i forbindelse med valg av trase for det planlagte dobbeltsporet (trase D1). Det er flere forhold som er uklare, og som gir grunnlag til alvorlig bekymring for konsekvensene det kan ha for bedriftens handlefrihet både på kort og lang sikt.

Logistikk:

Båndleggingssonen vil påvirke bedriftens mulighet til å opprettholde nåværende løsning for uttransport av ferdigvarer. Ranheim Paper & Board AS vil ha en garanti for at eksisterende veinett, sidespor for jernbane og lagerområder, ikke blir endret som følge av etablering av dobbeltsporet. Det må vurderes fram til sluttbehandlingen av kommunedelplanen, om restriksjonsområdet som berører områdene vår virksomhet disponerer i dag, kan reduseres slik at det ikke hindrer fremtidig bygningsaktivitet knyttet til verdiskapende aktiviteter.

Miljødirektoratet - framtidige renskrav:

Et vesentlig rammevilkår for Ranheim Paper & Board AS er bedriftens «Tillatelse til virksomhet etter Forurensningsloven, revidert 19.06.2008». Innen sommeren 2019 vil denne tillatelsen revideres av Miljødirektoratet. Nye krav som følge av Industriutslippsdirektivet (IED), ref. BREF for Treforedlingsindustri, skal implementeres. Det er i dag uklart hvilke konsekvenser dette vil ha for renskravene på vårt avløp, men det er grunn til å forvente at de nåværende grensene vil justeres noe. Et utfall kan bli at bedriften blir pålagt å etablere en forbedret renseløsning for å nå eventuelle nye krav, og dette vil kreve et areal i størrelsesorden 2800-3000 m². Området best egnet for en slik løsning vil ligge på nordsiden av fabrikkens, men ut fra illustrasjonene, vil båndleggingen hindre en etablering av en slik renseløsning.

Alternative områder som virksomheten disponerer, er mindre og uegnede til formålet, og vil gi en høy risiko for en betydelig økning i investerings- og driftskostnad for en eventuell forbedret renseløsning. Båndleggingen kan, i ytterste konsekvens, legge føringer som fratrukker bedriften mulighet til å gjennomføre nødvendige tiltak som følge av eventuelle justeringer i krav til rensing.

Avløpsledninger:

Det må avklares hvordan avløpsledning fra fabrikkens til Trondheimsfjorden (etablert 2009) kan ivaretas. Denne har i dag naturlig fall.

Bedriften ønsker et utspill fra Bane NOR på hvordan de ønsker å gjøre omlegging av de andre avløpsrørene som berøres, og at de dekker kostnadene tilknyttet alt arbeid med denne omleggingen.

Sidespor/industrispor til Ranheim Paper & Board AS:

Ranheim Paper & Board AS har en avtale med Bane NOR angående rett til å benytte sidespor fra Ranheim. Dette sidesporet muliggjør transport av råstoff og ferdigvarer til vår virksomhet og inngår i våre langsiktige planer for videreutvikling av fabrikkens. Ranheim Paper & Board AS kan ikke se at det er tatt hensyn til dette i forslaget til reguleringsplanen. Det er kun nevnt at traseen krysser under sidesporene/industrisporene til «Ranheim Fabrikker». Tilgangen til disse sporene er en viktig del av bedriftens miljøstrategi, som er å flytte transport av råstoff og ferdigvarer fra bil til bane og båt. Følgelig ønsker bedriften vår en vurdering på hvordan Bane NOR skal sikre oss tilgang til sidesporet ved en eventuell framtidig detaljplan og utførelse av dobbeltsporet.



Grunnforhold:

Vår bedrift vurderer at det foreligger en risiko for utglidning som kan medføre setningsskader i bygningsmassen vi disponerer. En slik skade kan forplante seg videre til papirmaskinene og få betydelige driftskritiske følgeskader. Vi vurderer at risiko for utglidning kan øke i perioder med større nedbørsmengder. Da omfanget av etablering av et dobbeltspor er svært nært området vår virksomhet disponerer, ønsker bedriften en uttalelse fra Bane NOR på hva som skal gjøres for å sikre seg mot følgeskader som en konsekvens av feilvurdering av grunnsikring, spesielt rundt fordypningen som er illustrert rundt tunnelåpningen.

Vikelva:

Vikelva er ikke nevnt i forbindelse med konsekvenser for klima og ytre miljø. Miljøtilstanden i elva er vesentlig forbedret etter at Ranheim Paper & Board AS etablerte avløpsledningen i 2009. Det er nå blant annet etablert en egen sjøørrestamme i elva. Den høyeste tettheten av fisk er registret i kulpen ved utløpet av undergangen som fører Vikelva under fabrikk. Denne kulpen ligger midt i den planlagte traseen for dobbeltsporet, og vil bli påvirket av den planlagte senkningen av elva.

Bedriften ønsker uttalelse fra Bane NOR hvordan de:

- Planlegger å ta hensyn til den etablerte stammen av sjøørret i Vikelva.
- Planlegger utformingen av nytt løp for Vikelva, som leder vannet under den planlagte traseen, uten risiko for eventuelt flomsituasjoner som kan medføre følgeskader for vår virksomhet.

Totalvurdering:

Bedriften vurderer at det foretrukne valget av trase for etablering av dobbeltsporet jernbane medfører flere usikkerhetsmoment rundt hvilke restriksjoner en eventuell utbygging påfører vår evne til å opprettholde dagens drift. Båndlagte områder, direkte knyttet til eiendommen bedriften disponerer, hindrer eventuell byggeaktivitet de neste 4-8 år. Således vurderer bedriften valg av trase som en vesentlig risiko for vår virksomhet, og en potensiell trussel som kan hindre vår evne til å realisere strategien om økt verdiskapning i årene som kommer.

Ranheim Paper & Board AS mener at det er ikke tatt hensyn til bedriftens interesser i konsekvensutredningen til Bane NOR eller i førstegangsbehandlingen av kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane Leangen – Hommelvik. Av den grunn kan bedriften ikke godta forslaget til trase for dobbeltsporet jernbane, slik illustrasjonen for Nye Ranheim stasjon fremstår i dag, og ber om at dette blir tatt særskilt hensyn til i den endelige behandlingen av kommunedelplanen.

Det må vurderes, fram til sluttbehandlingen av kommunedelplanen, om restriksjonsområdet som berører områdene vår virksomhet disponerer i dag, reduseres slik at det ikke hindrer fremtidig bygningsaktivitet knyttet til verdiskapende aktiviteter og eventuelle krav fra myndigheter.

Rådmannens vurdering:

Det er avholdt møter mellom rådmannen og Ranheim Paper & Board i høringsperioden og etter at høringen ble avsluttet. Ranheim Paper&Board har fått tett oppfølging og har fått anledning til å sende inn et ytterligere innspill til saken, etter at bedriften ble kjøpt opp og overtatt av nye eiere. En konsekvens av oppkjøpet er at nye eiere ønsker å videreutvikle fabrikk. Dette utløser byggetiltak som berøres av kommunedelplanens hensynssone. Dette vurderes til å ha vesentlige virkninger for fabrikkens videre drift. Bane NOR ble derfor utfordret på om det var noen mulighet for å avgrense båndleggingssonen. I svar av 4.6.19 svarer Bane NOR at det er behov for hele båndleggingssonen på nåværende tidspunkt og at denne må opprettholdes som foreslått. Det er sendt inn søknad til Bane NOR om bygging av renseanlegg innenfor foreslått hensynssone men denne er ikke ferdig behandlet hos Bane NOR.

Ranheim Paper&Board ønsker at alternativ D2 skal legges til grunn for videre planlegging, da dette fører sporet lenger unna fabrikk, med en tunnelinnslag som kommer lenger unna Ranheim senterområde. Det er i utredningene vist til at alternativ D2 også berører områder med vanskelige grunnforhold og



samtidig påfører flere eksisterende beboere ulemper ved at dagstrekningen for dobbeltsporet blir lengre. På bakgrunn av dette opprettholdes alternativ D1 som valgte alternativ ut i fra en helhetlig vurdering.

Problemstillinger med infrastruktur, vassdrag og og bruk av eksisterende sidespor må avklares og svares ut i det videre arbeidet med detaljplanen.

NHO Trøndelag

NHO Trøndelag ser frem til bygging av dobbeltspor på Trønderbanen, noe som vil øke frekvens og hastighet for et svært viktig kollektivtilbud i arbeidsmarkedsregionen. Å avsette areal til viktig infrastruktur gir både forutsigbarhet og god arealplanlegging. Kommunedelplanen båndlegger arealene/forbyr tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av dobbeltsporet fram til ny detaljplan blir utarbeidet. NHO Trøndelag er bekymret for at dette vil skape usikkerhet i mange tiår for all annen aktivitet i valgt trase, om ikke detaljreguleringsarbeidet blir gjennomført for pressarealene rett i etterkant av at kommunedelplanen er vedtatt. Vi ønsker spesielt å påpeke situasjonen på Ranheim der dobbeltsportraseen vil hindre tiltak som sentrumsutvikling med lokalsenter i bydelen og direkte hindre videre drift for papirfabrikken Ranheim Paper&Board AS.

Sentrumsutvikling Ranheim:

Den store båndleggingssonen rundt framtidig ny stasjon på Ranheim hindrer planlegging og utbygging av sentrumsfunksjoner som er viktige og etterspurte allerede i dag. Jernbanemyndighetene samarbeider med kommunen, lokale aktører og grunneiere om løsninger som er gode både på kort og lang sikt. Aktørene sammen finner tekniske og praktiske løsninger som gjør det mulig å realisere både dobbeltspor og sentrumsfunksjoner på Ranheim.

Hindring av drift for Ranheim Paper&Board AS

For papirfabrikken vil det foretrukne valget av trase for etablering av dobbeltsporet jernbane medføre vesentlig usikkerhet for fremtidig drift. Båndlagte områder, direkte knyttet til eiendommen bedriften disponerer, hindrer eventuell byggeaktivitet de neste 4-8 år. Dette gir en vesentlig risiko for virksomheten. Det må tas særskilt hensyn til papirfabrikken i den endelige behandlingen av planen. Det må vurderes om restriksjonsområdet kan reduseres for å ivareta fabrikken.

NHO Trøndelag oppfordrer derfor til umiddelbar detaljregulering av pressområdene, i samarbeid med aktørene i området, samt å hensynta de innspillene vi her har gitt.

Rådmannens vurdering:

I byvekstavtalen står det følgende formulering under punkt 2.5: "Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken."

Ranheim senterområde og ivaretagelsen av Ranheim paper&board er viktig for kommunen og det vil derfor være et av områdene som må ha høy prioritet i det videre arbeidet. Rådmannen er enig i at det er svært viktig å komme i gang med detaljreguleringen slik at arealbruken blir avklart for de berørte partene.

Trøndelag fylkeskommune

I et regionalt perspektiv er det viktig å få satt i gang arbeidet med opprusting av jernbanen på strekningen. Som regional friluftsmyndighet ser vi dessuten positivt på at mye av eksisterende trase etter hvert kan frigjøres til friluftstiltak, jevnfør uttalelse fra Trondheimsregionens friluftsråd. Vi forutsetter at forholdet til automatisk fredede kulturminner (arkeologi) blir avklart i den videre reguleringsplanprosess. For ordens skyld vil vi peke på at det allerede er registrert omfattende jernalders bosettingsspor på Kruskajordet, nord for Ranheim papirfabrikker. En begrenset del av id 138550 ble



TRONDHEIM KOMMUNE

gravd ut i forbindelse med etablering av avfallshåndteringsanlegg for noen år siden, men hovedmengden av

kulturminner er fortsatt bevart. Relativt omfattende utgravninger og eventuell dispensasjonssøknad til Riksantikvaren fra kulturminneloven må påregnes i forbindelse med reguleringsplan.

- Vi vil også peke på at bygningene på eiendommene 23/859 og 23/204 er avmerket som bevaringsverdige på kommunens aktsomhetskart for kulturminner.
- I det videre planarbeid er det viktig med en god kobling bane/buss og for tilrettelegging av gang-sykeltrafikk til og fra ny stasjon på Ranheim.
- For øvrig minner vi om plan- og bygningslovens §1-1, som sier at estetisk utforming og universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Fylkeskommunen har ingen innsigelser til planen. Som nevnt over, må vi imidlertid ta forbehold om automatisk fredede kulturminner.

Rådmannens vurdering:

Forhold til automatisk fredede kulturminner og eventuell utgraving må følges opp i det videre arbeidet med detaljreguleringen. Kulturminnegrunnlaget i konsekvensutredningen er oppdatert, slik at omtalte eiendommer nå står omtalt.

Ranheim er utpekt som et viktig kollektivknutepunkt i kommuneplanens arealdel og i IKAP. I det videre arbeidet med gjenåpning av Ranheim stasjon og planlegging av nye Ranheim stasjon er det viktig å se på hvordan jernbanen skal kobles sammen med nett for buss, sykkel og gange.

Sameiet Sjøhaven

Sonen for båndlegging vist i plankartet legger beslag på store deler av sameiets uteoppholdsareal mellom sameiet sin boligbebyggelse og dagens jernbanespor. Dette er verdifullt rekreasjonsareal for våre beboere hele året gjennom, og benyttes hver dag til lek og opphold for barn og voksne.

- Areal som behøves til sporet må reduseres til det aller mest nødvendige, slik at verdiene på boligene og bokvaliteten for sameierne ikke reduseres eller forringes i anleggsperioden eller i etterkant av gjennomføring.
- Det er allerede støy fra togtrafikk i dag, og det forutsettes at støyforholdene til beboerne ivaretas og avbøtende tiltak sikres og gjennomføres i forbindelse med detaljregulering.
- Det er pr i dag ikke støyskjerm mellom dagens jernbanespor og boligene i sameiet. Det er heller ikke ønskelig med etablering av støyskjerm i forbindelse med etablering av nytt spor, men at støyforholdene ivaretas ved hjelp av nedsenkning av togsporet ned i terrenget og en eventuell bruk av jordvoll som skjerming. Dette for å ivareta utsikt og åpenhet i landskapet.
- Rotvoll stasjon må opprettholdes, ellers blir avstanden til togstasjonen for lang for beboerne og andre i nærheten.

Rådmannens vurdering:

Kommunedelplanen vil danne grunnlag for et nytt planarbeid som skal detaljregulere trase. Det er i denne planen sporet vil bli planlagt i detalj og man vil få klarhet i hvilke eiendommer som blir påvirket. Det vil bli egne høringsprosesser og medvirkningsprosesser når dette arbeidet settes i gang. Det vil først bli etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Endring i støyforhold som følge av dobbeltsporet må behandles etter regelverket. Eventuelle tiltak for støy og sikkerhet må følges opp i det videre arbeidet med detaljreguleringen.

Forhold rundt Rotvoll stasjon henger sammen med eventuell ny Ranheim stasjon. Det må tas stilling til passasjergrunnlag og stasjonsstruktur når man vurderer eventuell avvikling av Rotvoll stasjon i det videre arbeidet.

Næringsforeningen i Trondheim

Det er positivt at det jobbes med ny trase fra Leangen til Hommelvik, noe som vil få ned reisetid for



Trønderbanen og muligjøre økt frekvens. NiT støtter at det planlegges videre ut fra alternativ D1, lang tunnel fra Ranheim til Hommelvik. Rask avklaring av kommunedelplanen er ønskelig, slik at lang tunnel gjennom Malvik kan komme inn i neste Nasjonale transportplan. Det er viktig at en snarlig avklarer behov for båndlegging av arealer på Ranheim og Hommelvik. Langvarig båndlegging av areal må ikke bli til hinder for utvikling av lokalsenter på Ranheim eller sentrumsutvikling på Hommelvik.

Rådmannens vurdering:

I byvekstavtalen står det følgende formulering under punkt 2.5: "Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken."

Ranheim senterområde og ivaretagelsen av Ranheim paper&board er viktig for kommunen og det vil derfor være et av områdene som må ha høy prioritet i det videre arbeidet. Rådmannen er enig i at det er svært viktig å komme i gang med detaljreguleringen slik at arealbruken blir avklart for de berørte partene.

Norges vassdrags- og energidirektorat

Kommunedelplaner skal legge føringer for neste plannivå. Med den valgte løsningen med bare en bestemmelse til hensynssonen, mister kommunen og sektormyndighetene muligheten til å stille krav til neste plannivå. For NVEs ansvarsområder er dette krav om geotekniske vurderinger, flomvurderinger og bestemmelser som ivaretar vassdraget på en tilfredsstillende måte. På grunn av det grove detaljeringsnivået til kommunedelplanen, vil NVE forbeholde seg retten til å komme med innspill også på neste plannivå.

Det er i forarbeidet gjort en del grunnundersøkelser som er tatt med i vurderingen for valgte trase til nytt dobbeltspor. Det er påvist mye dårlige grunnforhold mellom Ranheim og Malvik, det er en av grunnene til at det er valgt lang tunnel mellom Ranheim og Hommelvik i stedet for at toglinjen skal gå i dagen. NVE forutsetter at skredfaren blir tilfredsstillende ivaretatt også i den videre detaljplanleggingen.

Korridoren krysser flere større og mindre vassdrag. Det er i forarbeidet til kommunedelplanen utarbeidet en konsekvensutredning for miljø. Her er også vassdragene vurdert. NVE forutsetter at vassdragene blir tilstrekkelig ivaretatt i det videre arbeidet med detaljplanleggingen. Her menes kryssinger, kulverter og andre typer inngrep i vannstrengen.

Rådmannens vurdering:

Det er valgt å ha en bestemmelse til kommunedelplanen da en detaljering av bestemmelsene i forhold til videre arbeid ville blitt svært omfattende. Alle offentlige myndigheter har varslet om at de ønsker å bli involvert i det videre arbeidet og forbeholder retten til å komme med nye innspill når saken er mer detaljert.

De dårlige grunnforholdene blir et kritisk punkt i det videre arbeidet. Det er allerede gjennomført grunnundersøkelser som grunnlag for trasevalget, men det gjenstår ytterligere utredninger når traseen er valgt og detaljplanleggingen kommer i gang. Konsekvensutredningen godkjennes på et kommunedelplannivå, men kommunen har forbeholdt seg retten til å komme med ytterligere utredningskrav ved detaljplanleggingen. Dette vil også gjelde ivaretagelse av berørte vassdrag.